

L'AUTAIN

DÉCEMBRE 1986 - N° 22

Publication semestrielle gratuite



BULLETIN DE LIAISON ET D'INFORMATION DU CENTRE AÉROPORTE DE TOULOUSE

Bulletin de liaison
et d'information du
**CENTRE AEROPORTE
de TOULOUSE**

155 av. de Grande-Bretagne
31052 TOULOUSE CEDEX
Tél. 61. 49.11.71
Télex - TLSE 531464 F

Semestriel gratuit.

Directeur et rédacteur en chef de la
publication :

C. JOSSE

Assisté de :

Roland BOUCHET
Bernard DANIEL
Gendarme DROUILLET
Fleury LEPOY
Jean-Claude MERCADIER
Bernard PONTROUÉ
Commandant SAUVANET

Dessins de :

Roland FAJEAU

Tirage : 600 exemplaires

N° 22

Copyright :

La reproduction même partielle de tous
les articles et illustrations de ce bulletin
est strictement interdite sauf accord du
responsable de la publication.

N°, ISSN 0396 - 8723

Imprimé par
l'Atelier de Reprographie du CAP



CENTRE AEROPORTE DE TOULOUSE



Après de simulation



S O M M A I R E

- ★ — Editorial
- ★ — Le mot du Directeur
- ★ — Le CAP en deuil
- ★ — Le Sous-Directeur nouveau est arrivé ...
C. LUBRANO
- ★ — Aéromobilité
- ★ — Visites au CAP — F. LEPOT
— Venue du Chef des Services Techniques
- ★ — Le CAP en visite
— Retour aux sources — F. LEPOT
- ★ — Le simulateur chez les paras
F. LEPOT — B. PONTROUÉ
- ★ — Saint Michel 1986 — F. LEPOT
- ★ — L'épopée du Nord 2501
F. LEPOT — CDT SAUVANET
- ★ — La Gendarmerie de l'Armement à votre
service ... ! — Le Gendarme DROUILLET
- ★ — Départs — F. LEPOT — C. JOSSE
- ★ — Mérite et décorations — F. LEPOT
- ★ — Foot, foot, foot ... — F. LEPOT
- ★ — L'Or de Toulouse — M. ROQUEBERT
- ★ — Le coin des artistes — M. BARCHILON
- ★ — Nos peines
J. GOURSOLLE — J. LACOSTE
- ★ — Notre carnet



ÉDITO

Dix neuf ... vingt ... vingt et un ... vingt deux.

Vingt deuxième numéro de l'Autan ; ce chiffre marque traditionnellement la surprise et le danger.

Surprise, en effet, de voir se perpétuer ce modeste bulletin, tous les six mois, le CAP trouve en lui-même la force pour "sortir" un nouvel exemplaire. Onze ans déjà !

Ce n'est pas toujours facile, il nous faut équilibrer le journal, traiter les sujets qui font l'actualité de notre Centre, relier les personnels qui sont ou ont été des nôtres, assurer également la qualité de présentation du bulletin.

Nous remplissons ce travail avec plaisir et avec fierté, mais non sans difficulté. Certes, la tâche est classique, ce qui l'est moins, ce sont les moyens. Les mathématiciens parleraient de covolume, c'est-à-dire de volume minimal. Nous comptons sur les talents des uns et des autres ; les moyens matériels du Centre ne nous font pas défaut (peut-être la couleur ou une modernisation de la composition...)

Je vous assure pourtant que nous ne sommes pas trop nombreux et qu'à chaque fois la parution est un petit miracle toujours renouvelé. Danger donc !

Alors 22 ... V'là l'Autan ! Rejoignez son équipe pour la renforcer et renouveler le journal.

C. JOSSE

Le SOUS DIRECTEUR nouveau est arrivé !...

Depuis le mois de Mars, c'est-à-dire depuis le changement de Directeur, nous attendions que la place laissée libre par l'ancien Sous-Directeur soit honorée. Poste important s'il en est puisque celui qui l'occupe est également chef du Centre Technique qui est, chacun le sait, le moteur et la raison d'être du CAP. Les jours et les mois s'écoulaient... Anne, ma soeur Anne, ne vois-tu rien venir... ? Et notre Directeur, cumulant les deux fonctions et se démenant comme un beau diable devait penser que c'était l'Arlésienne qu'on lui avait affectée. Enfin, après deux «fausses entrées», comme on dit au théâtre, çà y est, il est là, il est à nous.

Notre intérêt, autant que notre curiosité, ayant été émoussé par ces "je-me-donne-à-toi, je-me-refuse", je n'ai pu attendre plus longtemps de faire connaissance avec l'objet de nos attentes et je vous livre tout, enfin presque, sur l'ICA LUBRANO, notre nouveau Sous-Directeur.

F. L.



■ F. Lepot : Monsieur Lubrano, vous venez d'être affecté au CAP comme Sous-Directeur, vous serez donc amené à faire appel à chacun de nous ; j'ai pensé que le personnel du CAP aimerait vous connaître et je vous demande la permission de vous poser quelques questions.

■ C. Lubrano : Bien volontiers. Mais je peux commencer moi-même par quelques généralités : j'ai 48 ans, je suis marié et j'ai deux (grands) enfants. Mes études m'ont conduit à l'ENICA (devenue ENSICA depuis). J'ai fait partie d'une des dernières promotions parisiennes puisque j'en suis sorti en 1961, avec le diplôme d'IETA. Ensuite j'ai été nommé dans le corps des IA en 1970, au choix, après examen professionnel. Je suis ICA depuis Mars 1985.

■ F. L. : L'ENICA donnant une spécialité aéronautique, je suppose que vous avez accompli vos premières armes dans la DCAé.

■ C. L. : C'est exact ; en 1961, à la sortie de l'école, j'ai été affecté au Centre d'Essais des Propulseurs de Saclay qui est un merveilleux outil de développement des moteurs aéronautiques. Le CEPr possède un grand nombre de bancs d'essais dont certains sont capables de reproduire les conditions d'altitude en température et pression. En d'autres termes, on peut y essayer des moteurs en simulant les effets de l'altitude, ce qui permet de limiter le nombre des essais en vol, naturellement beaucoup plus onéreux. Pour fixer les idées, en ce qui concerne la taille, le CEPr c'est environ 1 000 personnes. J'ai débuté au CEPr au Service Méthodes, qui était responsable de la définition et de l'installation des chaînes de mesures nécessaires aux essais. Lorsque l'acquisition des mesures a été automatisée par l'utilisation d'un IBM 1800, j'ai saisi l'occasion pour prendre un premier virage informatique. A l'époque, c'était très amusant de programmer en assembleur (1) et de chercher les erreurs dans un dump mémoire (2) en décodant les instructions binaires ...

(1) langage de base des ordinateurs.

(2) copie brute sur papier de ce qui se trouve en mémoire centrale, sans aucun traitement.

Puis, lorsqu'on a parlé de compte de commerce à la DCAé (DTCA à l'époque), le Directeur du CEPr m'a proposé de monter un bureau de gestion, ce qui m'a fait prendre un deuxième virage informatique, mais de gestion cette fois. Il a fallu mettre sur pied une collecte des temps passés, un pointage, un traitement sur ordinateur et ... trouver des hommes pour cela, ce qui n'était pas facile parce que les ingénieurs et techniciens qui s'intéressaient à la gestion étaient rares ; les informaticiens s'arrachaient à prix d'or et les salaires que leur proposait l'administration ne les attireraient pas beaucoup.

■ F. L. : Si j'estime bien la longueur des périodes que vous venez de décrire, on doit se trouver dans les années 70 ?

■ C. L. : Exactement. Et c'est même à la fin de l'année 1973 que la DTCA me propose un poste à l'AIA de Bordeaux, que j'accepte pour le 1er Janvier 74.

L'Atelier Industriel de l'Aéronautique de Bordeaux est chargé de la maintenance 4ème échelon des moteurs aéronautiques militaires français. Dans ce domaine, l'AIA absorbe plus de la moitié de la charge disponible avec environ 1 300 personnes. J'ai commencé à m'occuper du compte de commerce, qui en était à ses débuts, puis on y a adossé la gestion des pièces de rechanges, dont le chiffre d'affaires est équivalent au chiffre d'affaires "main d'oeuvre". Au tout début, j'avais aussi une autre casquette : je m'occupais de l'automatisation des bancs d'essais mais j'ai dû rapidement abandonner cette activité qui, en croissant, devenait trop importante pour pouvoir conserver le qualificatif de secondaire et être traitée comme telle.

En 1979, l'AIA se réorganise en séparant les fonctions de production et les fonctions techniques. Je prends la tête du département "Marques" qui est chargé de la gestion des programmes et des méthodes de réparation. Au départ de l'ICA WERNERT, le 1er Septembre 1986, j'ai été nommé Sous-Directeur de l'AIA. En pratique, çà ressemble beaucoup à un intérim puisque, à cette date, ma mutation au CAP était décidée.

■ F. L. : Quelle impression donne le CAP à quelqu'un qui, comme vous, vient d'un horizon assez différent ?

■ C. L. : Pour moi, c'est un peu particulier, en ce sens que j'ai beaucoup aimé l'ambiance "Essais" du Centre d'Essais des Propulseurs et je suis très heureux de me retrouver dans cette ambiance.

LE SOUS-DIRECTEUR ... (suite)

Pour être plus précis, mon premier contact réel s'est passé, à l'occasion de la visite annuelle du Chef des Services Techniques de la DAT. Un contre-temps de dernière minute vous a contraint à déplacer la réunion à Fonsorbes. Et vous avez prévenu l'assistance qu'elle était reçue à la fortune de ... le pot. J'ai mis quelque temps à comprendre la subtilité (il y en avait forcément une puisque tout le monde souriait). J'ai été impressionné par la facilité (apparente sans doute) avec laquelle toutes les difficultés de cette opération ont été surmontées, par l'entrain, le dynamisme, la bonne volonté de chacun.

■ F. L. : *Effectivement, il a fallu bouleverser le dispositif dans un laps de temps très réduit, mais vous savez, ce n'est pas comme cela tous les jours ...*

■ C. L. : Je m'en doute et en fait, je m'en suis aperçu très vite. Il y a encore des progrès à accomplir dans le domaine de la gestion et des méthodes, être plus rigoureux surtout, mais il restera quand même, j'espère, cet état d'esprit "Essais" qu'il faut conserver.

■ F. L. : *Toutes vos relations, je pense, sont dans le domaine aéronautique. Vous allez devoir maintenant travailler avec la DAT et l'EMAT, donc changer radicalement d'interlocuteurs. Est-ce que ça pose de gros problèmes ?*

■ C. L. : Je ne sais pas encore. Au début, ça fait un peu peur et puis on s'aperçoit que toutes les administrations centrales se ressemblent pas mal. Du côté des armées, les différences sont plus marquées. L'Armée de Terre a une histoire évidemment plus longue que l'Armée de l'Air qui, par contre a bénéficié dès sa naissance des techniques de pointe. Ça change maintenant depuis que l'informatique a tout envahi. Le dialogue avec les parachutistes est édifiant. Avant tout, ce sont des hommes qui croient en ce qu'ils font. Ils y croient beaucoup, plus que la plupart des gens, je pense. C'est très impressionnant.

■ F. L. : *Ches les aviateurs aussi, nombreux sont ceux qui ont la foi. Vous avez une expérience pratique du vol, je crois.*

■ C. L. : Oui, je dois avoir un millier d'heures de vol à peu près. J'ai passé un brevet de pilote, une qualification IFR (vol aux instruments) et une qualification bimoteur et ... je me suis retrouvé un jour dans un champ de blé. Le moteur avait perdu toute son huile à la suite d'une rupture de canalisation. Vous pouvez imaginer les dégâts. Mais ceci est une autre histoire.

■ F. L. : *En dehors de votre profession, vous devez, comme chacun, avoir des passe-temps, un violon d'Ingres. Sur votre voiture, on peut voir un auto-collant «Je joue au bridge, et vous ?» C'est le seul sport que vous pratiquez ?*

■ C. L. Je ne pratique réellement aucun sport mais j'ai toujours eu envie de toucher à tout. Très jeune, j'ai commencé à faire de la gym dans un club, puis un peu d'athlétisme au lycée. Du volley-ball ensuite et puis du tennis, de la voile, du ski nautique, de la planche à voile. Du tennis de table aussi, un peu de golf. Beaucoup trop de choses comme vous voyez, mais rien de très sérieux.

Côté sport ... de l'esprit, j'ai joué un peu aux échecs, aux dames, au scrabble, au backgammon, et à quantité de jeux de cartes, mais je préfère de loin le tarot et surtout le bridge. A Bordeaux, on formait une petite équipe sympa et l'autocollant, c'était pour essayer de renforcer l'équipe. Quand on pense avoir découvert quelque chose, on essaie d'en faire profiter les autres.

Côté loisirs, pour être complet, j'aime aussi les mots croisés, les casse-têtes, la S.F., la pêche et ... le hamac.

■ F. L. : *Si vous pouviez choisir vos collaborateurs en toute liberté, comment seraient-ils ?*

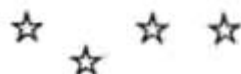
■ C. L. : Ce que j'apprécie le plus chez les autres (collaborateurs ou amis, c'est la même chose), c'est avant tout la simplicité et les idées claires. Savoir dégager les choses importantes. Ne pas laisser tomber le reste, mais être conscient qu'il y a des priorités. J'aime qu'on pense à de grandes choses, qu'on se fixe des buts élevés, mais par contre, au moment de passer à l'exécution, il est indispensable de voir les choses dans le détail, d'être minutieux, et complet.

Je n'aime pas la mesquinerie, c'est une pauvreté de l'esprit. Je n'aime pas les faux-fuyants, ni le manque d'honnêteté, surtout envers soi-même, ça ne mène à rien ; c'est un peu comme si on voulait construire des étages sur un rez-de-chaussée branlant.

Et puis j'aime l'amitié ...

■ F. L. : *J'aurais beaucoup d'autres questions à vous poser, mais j'ai le sentiment de vous avoir pris à la gorge, alors que vous avez, pêle-mêle, votre déménagement sur les bras, de multiples prises de contact, des réunions à préparer et la familiarisation avec nos techniques. Je vous remercie pour la courtoisie et la spontanéité avec lesquelles vous vous êtes prêté au Jeu de la Vérité de l'Autan.*

Je vous propose un rendez-vous dans quelques mois pour un autre entretien, plus acéculé peut-être !



AÉROMOBILITÉ



ISC C. JOSSE



ITEF J.P. SIGUR



ITEF H. NAN



TCTP H. GALAUP



AET A. MONFRAIX

Aéromobilité ... Dieu reconnaîtra les siens !

Telle pourrait être, en effet, la devise de la section aéromobilité du Centre Aéroporté, nous sommes certes loin de l'époque de Simon de Montfort, loin également de l'Inquisition, mais techniciens et ingénieurs de la section ST 1 sont investis d'une mission sacrée : *convertir les hérétiques ; sus à l'ennemi, donc !*

Voyons l'allure de ces nouveaux croisés :

- au coeur : l'aérotransport, l'hélicoptère et l'aérolargage, soit *la Sainte Trinité*,
- à la main : les manuels d'utilisation de tout type d'aéronefs, *autant d'évangiles*,
- et une seule parole, une seule foi : la mobilité.

Mobilité, rapidité, voilà bien le maître mot ; il faut ajouter une exigence : la rusticité, qualité sans conteste la plus difficile à l'heure des satellites et des technologies modernes. La simplicité des équipements ou des procédés constitue, spécialement pour les troupes aéroportées, une garantie d'adaptation, de souplesse, de rapidité ... nous y revenons.

Mission, atout, spécialité longuement entretenue, savoir faire recherché bien au-delà du domaine aéroporté ... Décidément, on parle mal de ce que l'on aime.

Abandonnons le commentaire sur fond de fresque historique pour une description plus froide mais aussi plus précise.

Inutile toutefois de rappeler l'essentiel : un triptyque aérotransport, hélicoptère et aérolargage ; à noter pourtant la très forte imbrication de ces trois aspects d'une même mobilité à partir d'aéronefs. Souvent les mêmes réglementations aéronautiques et le même environnement, la volonté également d'éviter les ruptures de charges lors du transfert d'un moyen de transport à un autre.

Pas très passionnant, sans doute, le long exposé des missions communes à tout Centre Technique ; pour l'essentiel :

- chargé d'études, gestionnaire responsable de programmes d'armement,
- spécialiste, pilote technique ...

L'article publié en juillet dernier dans le numéro 21 et intitulé « Allô ... Aéromobilité services », sur un style digne des bandes dessinées pour enfants, traitait cette partie du travail de la section. Quel que soit le type d'aéronef, quelle qu'en soit l'origine, assister les établissements techniques de la DAT, les établissements du GIAT et bien sûr l'Etat Major en matière de transport par voie aérienne de matériels lourds, cela signifie répondre aux questions de toute nature et souvent intervenir sous forme de prestations ou directement d'études.

Finalement rien de très courant si on exceptait la diversité des supports aériens suivants :

- les pays constructeurs (France, US, URSS pour citer les principaux),
- les conditions d'utilisation propres à chaque armée nationale,
- et la diversité de leurs équipements ou modifications.

Ajoutez à cela « l'interopérabilité », passage d'un moyen à un autre et vous aurez une idée des questions à "cent balles" qui agrémentent notre pain quotidien ; au risque de se répéter, on adore cela ! Une vision globale s'impose lorsqu'il s'agit de communication par la troisième dimension rarement limitée au seul cadre du territoire national ; elle participe à l'expérience nécessaire lorsque ST 1 étudie lui-même des méthodes et des matériels de livraison par air.

Voilà donc la dernière pièce du puzzle ; elle est de taille : études de procédés et de méthodes de largage ; depuis quelques années, on a mis la sur-multipliée ! Les gens de chez nous savent combien d'heures de travail lui sont consacrées et la liste des matériels conditionnés serait trop longue. Ils peuvent en être légitimement fiers car la France sera, en 1987, le premier pays au monde doté d'un système d'armes cohérent permettant le parachutage en masse et le largage de matériels lourds à une hauteur inférieure à 125 m.

VISITES AU CAP

L'activité "relation publique", sous forme de visites, se développe surtout lors des campagnes d'essais qui sont la vitrine de notre savoir-faire et sa manifestation spectaculaire. Ces campagnes nécessitent la mise en disposition d'un C160 du COTAM (1) qui est pris en mains par un équipage du CEV et équipé pour nos besoins. Toutefois, les missions opérationnelles sont toujours prioritaires, ce qui entraîne fréquemment des bouleversements et des reports de campagne. Il faut bien dire que ces derniers mois, nous avons été particulièrement "reportés". Donc, pas ou peu de campagnes et par conséquent la "vitrine" a été peinte en partie au blanc d'Espagne.



11 juin 1986 - Rude journée au cours de laquelle il a fallu se démultiplier. En effet, le matin nous recevions un groupe d'Ingénieurs du CEAT (2) (nos cousins de Jolimont qui martyrisent les aéronefs et tirent au canon à poulets sur les habitacles) et simultanément nous présentions à la presse écrite et parlée, le largage de l'Antenne Médicale Parachutable.

Enfin, l'après-midi nous recevions un stage DPAG d'Ingénieurs venus de divers horizons de la DGA.

PRÉSENTATION DE L'AMP A LA PRESSE



L'AMP est le complément de l'antenne chirurgicale parachutable. Elle comporte des matériels d'une extrême fragilité, dont un appareil de radiographie. C'était le 4e et dernier largage d'essais. A cette occasion une action combinée avec la Chefferie Médicale de la 11e Division Parachutiste a été organisée et orchestrée par le Médecin Colonel JUGLARD qui recevait l'Inspecteur du Service de Santé, le Général FORISSIER bien connu des anciens des troupes aéroportées. Bonne occasion de présenter à la presse écrite et parlée notre savoir-faire.

Les équipes de MM. CARALP et AMADIO avaient léché leur affaire comme à l'habitude et ce fut une impeccable démonstration de mise au sol d'un matériel volumineux, pesant et fragile.

Le montage et l'animation de l'AMP par les chirurgiens, médecins et infirmiers parachutistes de la 14e ACP, qui avaient sauté à la suite de leur matériel, fut du cousu main. Du travail de "pro".

Le Général CHAZARAIN commandant la 11e DP, qui assistait à la présentation, a exprimé sa satisfaction et félicité les divers responsables.



VISITE PAR LE CEAT

L'approche ici n'est plus la même, l'explication devient très technique et l'on discute méthode, capteurs, enregistreurs, absorption d'énergie. Les Ingénieurs du CEAT qui sont orfèvres en la matière ont été très intéressés par nos techniques. Les échanges sont très importants car nos relations avec le CEAT sont très fréquentes et notamment par l'utilisation de moyens d'essais onéreux, ce qui permet d'éviter la duplication de certains investissements très coûteux.



Le Directeur parlant de nos techniques aux visiteurs.

(1) Commandement du transport aérien militaire.

(2) Centre d'Essais Aéronautique de Toulouse.

16 Juin 1986 - Le Colonel RUFFAT, ancien de la STAT et ci-devant Commandant le train de la 3e RM s'est souvenu de son passage dans les services techniques et nous a adressé une cinquantaine d'officiers de réserve de l'Arme du Train.

Par 35° à l'ombre, le Colonel OSPITAL n'a pas hésité, après son amphi dans la grande salle du château, à braver Phoebus le vindicatif et l'insolation pour éblouir nos visiteurs par une pluie de parachutistes succédant à celle de matériels divers.



L'assistance subjuguée par le verbe.

4 Juillet 1986 - Les échanges entre l'école des troupes aéroportées (ETAP) et le CAP sont fréquents et multiformes. L'affaire est bien rodée à présent. Régulièrement le LT Colonel PERCY du SERT Directeur de l'Instruction, emmène des stagiaires au CAP pour familiariser avec les services techniques, les cadres qui forment l'ossature des unités aéroportées. Ces visites permettent des échanges de vues fructueux.



La petite bête qui monte, qui monte ... ; le vent, exposé de M. AGULHON sur la courbe de dérive.

29 Juillet 1986 - Voilà bien longtemps que nous avons conçu le projet de recevoir le Bureau du Service National. Son "patron", le LT-CEL DETOURS nous rendait visite chaque année pour la St Michel et nous étions convenu qu'il reviendrait avec une partie de ses cadres lors d'une campagne de largage.

Le BSN est la plaque tournante qui appelle et aiguille les conscrits du contingent vers les unités auxquelles leur profil correspond. Cette orientation est réalisée en fonction d'une multitude de critères : aspiration de l'intéressé, formation professionnelle, niveau intellectuel, résultats des tests lors des "trois jours", lieu de résidence, besoins des unités, préparation militaire, cas sociaux, etc ... Pas simple, un fourmillement de cas particuliers.

Donc, nous avons reçu une équipe de cadres rompue aux techniques de gestion. Ceux-ci ont apprécié la rigueur de notre organisation en campagne. Equipe sympathique ; au plaisir !



M. SICRE apportant quelques précisions sur la nature des arrimages.

VISITES AU CAP

(Suite)



13 Octobre 1986 - Plus qu'une visite, c'est pour un stage d'une dizaine de jours, qu'un groupe du service de santé saoudien est arrivé début octobre au CAP avec à sa tête le Général EL FARAI. Il s'agissait de former cette équipe saoudienne de médecins et d'infirmiers au conditionnement au largage et à l'utilisation des antennes chirurgicales et médicales parachutables. Stage combiné avec l'ETAP, le service de santé de la 11e DP et le CAP. En effet, avant d'être instruite aux techniques du conditionnement et du largage, toute l'équipe était passée par le moule de l'ETAP pour être brevetée parachutiste.

En finale, un exercice de synthèse "Paracelse" devait permettre le largage à partir de leur C 130 Hercules de leur antenne conditionnée avec leurs matériels, le tout suivi d'un montage. Excellente prestation de tous les participants. Impression laissée par les stagiaires : discipline, courtoisie, amabilité.



L'accueil par notre Directeur.



Briefing par le LT-CEL DUFAU.



12 Novembre 1986 - La R.A.F. est parmi nous. Il ne s'agissait pas de commando de la dernière guerre s'étant un peu attardé dans notre beau pays. Simplement, lors d'une récente mission en Grande-Bretagne, le LT-CEL DUFAU avait convaincu ses interlocuteurs que le climat de Toulouse, ses conditions météorologiques et les installations techniques du site d'essais aériens de Fonsorbes valaient bien le désert du nouveau Mexique et Yuma où les paras anglais (qui dépendent directement de la R.A.F.) se rendent chaque année pendant la mauvaise saison (il paraît qu'il y en a une bonne!) pour effectuer les essais qu'ils ne peuvent réaliser chez eux en raison de la météo.

Une équipe de spécialistes est donc venue se rendre compte de visu si les assertions de notre brillant conseiller technique militaire n'étaient pas quelque peu exagérées. Affaire à suivre. A noter que depuis quelque temps bon nombre de personnels du CAP s'est mis ou remis à l'étude de la langue anglaise. Prémonition ?



Le double réseau Contravès et Ascania a bien intéressé nos visiteurs.



Guerriers martyrisés ? Non, section de mannequins équipés pour des essais.

○○○○○○ VENUE DU CHEF DES SERVICES TECHNIQUES ○○○○○○



24 Septembre 1986 - Revue de Programmes, revue des moyens personnels et matériels, bilan de l'état de santé du CAP et perspectives à court et moyen terme. Vérification de notre capacité à remplir les missions qui nous sont confiées et de l'adéquation des moyens à la mission.

Chaque année, à pareille époque, le Chef des services techniques de la DAT - actuellement l'IGA HUET - "descend" de Paris entouré de ses principaux collaborateurs et passe un véritable check-up au CAP.

Evènement important donc s'il en est. Les dossiers sont révisés, synthétisés pour éviter les encombrements inutiles, les problèmes et les solutions envisagées mis en relief. Le tout est répété, orchestré, huilé, minuté pour éviter la moindre perte de temps. La veille, tard le soir, tout est fin prêt et chacun s'endort confiant et satisfait d'avoir bien travaillé.

Au petit matin du jour J, arrivée au CAP et, coup du sort qui vous apprend qu'un impératif catégorique vous oblige à "chambouler" votre bel ordonnancement et à déplacer votre réunion, de Toulouse à Fonsorbes. Bon prince, le sort laisse une petite heure. Gageure ? Et bien non, pas pour le CAP. De l'ouvrier à l'ingénieur, chacun retrouve ses manches, "croche dans le morceau" et, en un tournemain, les matériels techniques et supports pédagogiques sont transportés au château de Pogé. L'ATE vient à notre secours pour la restauration par l'entremise de l'OPCTAA DEBAKRE Chef des services administratifs (que nous remercions au passage avec émotion !) qui fait confectionner et livrer à Fonsorbes un excellent buffet froid. Impossible d'avoir du personnel de service ? Qu'à cela ne tienne, en un quart d'heure, les cadres du CAP présents à la réunion dressent la table et accueillent les visiteurs.

Il faut quand même signaler un accroc de taille : la réunion a débuté avec un quart d'heure de retard sur l'horaire prévue. Bravo à tous !

Au fait, au plan technique, tout s'est parfaitement déroulé. Merci !

F. L.



Le Directeur expose à l'IGA HUET les particularités de l'essai.



Le peloton entraîné par le Col OSPITAL rattrape deux échappés.



La cène ...



★ ★

LE C.A.P. ★

EN VISITE

Retour aux sources ...

★ ★

Dans le cadre de sa mission principale de Centre Technique Aéromobilité, le CAP développe les matériels et systèmes d'armes destinés à équiper les troupes aéroportées. L'une de ses originalités vient du fait qu'il est le seul établissement à mettre au point, non seulement des matériels, mais également des techniques d'emploi et des procédés d'exécution. Ceci suppose que les techniciens et ingénieurs du CAP soient parfaitement imprégnés des besoins et des caractéristiques d'emploi des Troupes Aéroportées, ainsi que des impératifs auxquels se trouverait soumis le flux aérien dans les divers types de conflits envisagés. Il convient donc que des relations privilégiées, confiantes et permanentes soient établies entre ces deux catégories d'utilisateurs et le personnel de l'établissement. D'ailleurs l'affectation d'officiers et de sous-officiers parachutistes hautement spécialisés est l'un des moyens de parvenir à cet état de vigilance collective et de se comporter en force de proposition pour employer une terminologie "hexagonale-engagée".

Dans cette perspective, un groupe de cadres du CAP a rendu visite à l'École des Troupes Aéroportées le 30.09.86, saint des saints du parachutisme militaire français et détentrice de la doctrine d'emploi. Il s'agissait, pour la plupart, de mieux connaître les problèmes de toutes sortes qui se posent à l'utilisation, sur une grande échelle, des matériels ou techniques étudiées en "laboratoire" ; de se rendre compte que le meilleur, en utilisation unitaire, peut devenir la pire des choses en utilisation collective. Ou encore qu'un matériel bien pensé pour la fabrication devient un cauchemar pour le soutien et la réparation. Enfin, qu'une sophistication excessive va très souvent à l'encontre du but recherché.

Accessoirement, c'était également l'occasion de voir *in situ*, en fonctionnement, l'agrès de synthèse.

Réception par le Colonel COEFFET, Chef de corps du 3^e RCP - régiment mis sur pied par l'école - représentant le Général DE COURREGES en mission ce jour-là. Accueil éminemment jovial et présentation, dans la gigantesque salle de cinéma, des caractéristiques et particularités de l'école. Le commandant CABIGLIANI, OCRP de l'école sera notre mentor et se multipliera pour rendre cette journée agréable.



L'exposé en salle.

La matinée sera occupée par la visite des agrès d'instruction et des installations techniques ; l'après-midi sera consacrée à la participation, en vol, à une séance de parachutage de personnel sur la zone de saut de Wright.

L'école se présente comme un vaste ensemble de petits bâtiments disposés au milieu des champs : la pleine nature. Au centre de l'école, le stade et les installations sportives montrent assez que le précepte «*Men sana in corpore sano*» est vécue journallement en ces lieux : piscine, courts de tennis, gymnase, stand de tir, le rêve quoi !

Nous arrivons à la 2^e compagnie où le LT-CEL QUAYRAT nous "prend en main" pour une pérégrination au milieu de divers engins de torture, pardon ! d'agrès d'instruction dont la pièce maîtresse est actuellement le simulateur de sauts en parachute.

La fonction première de l'école étant le saut en parachute, nous nous retrouvons dans le poumon de l'ETAP : l'usine à plier les parachutes, la section de pliage et d'entretien des parachutes, la SEP. Ici les parachutes sont gérés, aérés, vérifiés, démêlés, pliés pour le saut ou envoyés en réparation à l'ERGM/ALAT/Aéro de Montauban. La SEP est commandée par un officier de l'Arme du Matériel. C'est la ruche bourdonnante plutôt que la fourmière, car l'activité intense et très organisée se développe dans un fond sonore élevé dû aux manipulations diverses des parachutes sur les tables et au cliquetis de la bouclerie métallique.



Une petite déception toutefois : la vigueur, l'entrain, la compétence, l'organisation, n'arrivent pas à dissimuler que les locaux ont beaucoup vieilli et ne semblent plus parfaitement adaptés au nombre sans cesse croissant de parachutes à plier et à leur diversité. Rien ou presque ne semble avoir bougé depuis plus de vingt ans et pourtant la mission est remplie jour après jour avec dynamisme et bonne humeur.

12 h 00 - Sur le chemin du Mess officiers se trouve le musée du souvenir parachutiste où chacun, selon sa disposition d'esprit, peut s'étonner, s'émerveiller, se recueillir ou simplement satisfaire sa curiosité devant les hauts faits d'armes retracés sur les murs de ce modeste bâtiment qui renferme le souvenir de tant de courage et d'abnégation au service du pays.

Quelques officiers de l'ETAP, dont le LT-CEL HILLEREAU, qui a laissé au CAP le souvenir de sa force physique et morale, nous rejoignent pour un repas en commun que le CEL COEFFET nous fait l'honneur de présider.



Le réconfort.

La matinée s'est déroulée sur un rythme très vif et nous déjeunons tout aussi vite pour nous retrouver à l'aire d'embarquement d'Uzein pour participer, en vol, à une séance d'instruction de chuteurs opérationnels. Nous allons tourner pendant trois quarts d'heure à 2 500 m au-dessus de la Z.L. à regarder sortir par équipes de quatre ou cinq des parachutistes de niveau supérieur. Des super spécialistes. Auparavant nous allons nous équiper avec des parachutes largueurs et chacun s'emploie à conseiller Madame JESSE, seule représentante du "beau sexe" dans cette assemblée de "machos".



L'équipement.

★

★ ★

Séance impressionnante ; rien n'est laissé au hasard. Impression d'une grande discipline dans la concentration. Les équipes sont compactes, à l'unisson, déterminées. L'une après l'autre, elles sont happées par le vide. Une certaine jouissance se lit sur les visages à la sortie. Ces gens-là semblent vraiment redoutables d'efficacité.

Un peu grisés nous retrouvons la planète et le car qui nous ramènera à Toulouse. Journée pleine comme un œuf ! Enrichissante et très instructive. Merci Messieurs, nous nous en souviendrons !

L' AUTAN



L'embarquement pour CYTHERE de la mer de nuages.



Ce n'est pas l'envie qui manque ...

★

★ ★

Au niveau de la formation des élèves parachutistes la sécurité est essentielle. Pour répondre à cette exigence, on dispense aux élèves une instruction au sol qui permet de leur faire acquérir des gestes réflexes.

Pour ce faire l'instruction est réalisée sur un ensemble d'appareils servant d'aide pédagogique, tels que :

- la « maquette du Transall C160 » qui permet de se familiariser avec la soute et les conditions de sortie de l'avion,
- le « simulateur de dérive » qui fait acquérir à l'élève les réflexes nécessaires pour contrer sa vitesse horizontale avant l'arrivée au sol,
- la « tour d'atterrissage » pour l'acquisition du «rouler»,
- le « simulateur de trainage » qui permet d'enseigner la technique du déventement.

Ces aides pédagogiques facilitent l'étude des différentes phases du saut. Mais en raison de leurs multiplicités et du nombre d'élèves, il n'est pas toujours possible de faire passer tous les stagiaires sur ces aides dans l'ordre chronologique.

L'intérêt du « simulateur de parachutage » est donc la restitution, dans l'ordre chronologique et en temps réel, de toutes les phases de la séquence du saut, afin d'améliorer l'instruction et la sécurité des élèves parachutistes avant les sauts réels à partir d'un aéronef.

Installé à l'École des Troupes Aéroportées de Pau, cet appareil présente :

- une longueur de 90 mètres,
- une largeur de 20 mètres,
- une hauteur de 17 mètres.

C'est un ensemble électro-mécanique utilisant des asservissements hydrauliques et électroniques, le tout géré par un automate programmable et pas moins de 150 capteurs.

Il reproduit :

- l'environnement de la soute du TRANSALL C160,
- les conditions de sortie de l'avion,
- la sensation de chute libre et de freinage engendrée par l'ouverture du parachute dorsal,
- le temps de descente sous voile (simulation d'un saut à 300 ou 400 mètres, traduit par un déplacement horizontal à vitesse constante), temps pendant lequel l'élève doit s'exercer à réaliser les contrôles et actions qui lui permettront de parfaire sa sécurité pendant le saut (contrôle de l'ouverture de la voile, de la proximité des autres parachutistes ...),
- l'atterrissage de manière à apprendre à l'élève la technique du «rouler» avec un maximum de sécurité (la vitesse d'arrivée au sol étant légèrement inférieure à la réalité, l'atterrissage se faisant sur un plancher souple recouvert d'un tapis antidérapant),
- le trainage après atterrissage (simulation du trainage occasionné par le vent sur la zone de saut) afin de faire acquérir à l'élève les réflexes qui lui permettront de déventer sa voilure pour ne pas être traîné au sol.

« Le simulateur de parachutage » peut être mis en oeuvre par tous les temps, de jour comme de nuit, et de façon continue. Il permet de faire sauter un élève toutes les minutes (en utilisation opérationnelle).



POINT TECHNIQUE

La simulation du saut et de l'atterrissage ont fait appel à des techniques assez sophistiquées.

En effet, au niveau du saut il fallait réaliser dans un premier temps une chute libre suivie d'une décélération de $5 \text{ g} \pm 0,5 \text{ g}$ pendant 0,3 s quel que soit la taille et le poids des élèves parachutistes.

Pour réaliser cette simulation, on a été amené à mettre en oeuvre une centrale hydraulique :

- contenance : 400 litres d'huile filtrée à 0,5 microns,
- pression maxi développée en fonctionnement : 360 bars,
- équipée d'une servo-voile qui accompagne la chute libre de l'élève parachutiste et pilote la décélération :
 - débit : 250 litres/minute (600 l/m) permettant d'atteindre une vitesse de 6 mètres/seconde en moins d'une seconde,
 - temps de réponse : 25 milli-secondes,

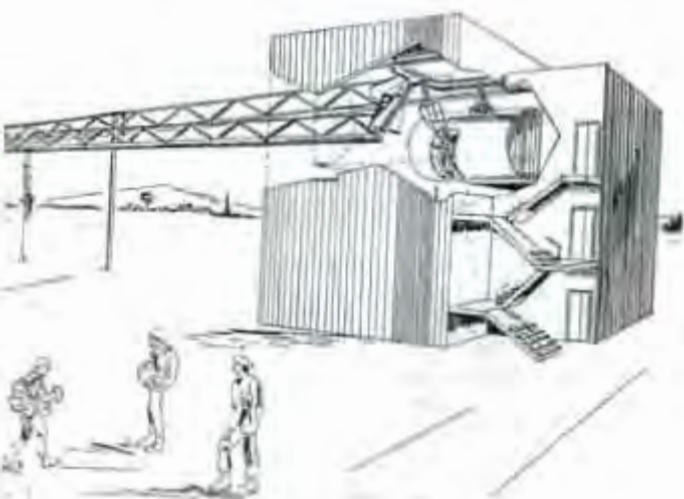
le tout géré par un asservissement électronique avec générateur de bande intégrant en permanence la valeur de la décélération à la consigne de commande.

Depuis sa mise en service, début juin 1986, l'École des Troupes Aéroportées de Pau a constaté que ce simulateur a permis, du fait de l'atténuation du stress, de parfaire les réflexes des élèves lors des premiers sauts réels.

Ainsi donc ce simulateur permet de faire acquérir aux élèves les automatismes qui garantissent leur sécurité en vol et au sol.

EZ LES PARAS !...

INAUGURATION



- Agrès de synthèse BAUDIN-CHATEAUNEUF -
- Photos de la réalisation en couverture -



Le Général de COURREGES coupe le ruban, entouré de M. CHARTIER, MME BARBIER et de l'ICA BONAN.



Le Général CHAZARAIN expose son point de vue au Général de COURREGES et au Colonel OSPITAL.

La mise en service d'une aussi belle réalisation, qui place l'École des Troupes Aéroportées au premier rang et même à l'avant-garde au plan des moyens pédagogiques, exigeait que l'événement fût marqué d'une pierre blanche.

L'étroite coopération entre les divers organismes concernés s'est retrouvée au moment de présenter le "bébé" à la foule.

Le Général de COURREGES commandant l'école a fort aimablement accepté que la petite cérémonie se déroule dans son fief et ses équipes ont taillé dans leurs plannings très chargés une petite place pour loger cet imprévu.

Merci une fois encore à ses collaborateurs sans qui nous n'aurions rien pu faire : les Lieutenants-Colonels QUAYRAT, DEVERRE, les Commandants RICHARD ... et CABIGLIANI.

Merci également aux autorités civiles et militaires qui par leur présence, ont montré l'intérêt qu'ils portent à nos affaires : Madame BARBIER, adjoint au Maire de Toulouse, représentant Monsieur BAUDIS, Monsieur NOUGUÉ-LABARTHE adjoint au Maire de Pau, représentant M. LABARERE, le Général de Division CHAZARAIN commandant la 11e Division Parachutiste, M. CHARTIER, Directeur Général de la Société BAUDIN-CHATEAUNEUF, maître d'ouvrage, ainsi que de nombreuses autres personnalités.

Soulignons la sympathique présence de deux anciens Directeurs du CAP, Messieurs GOURSOLLE et MAURY qui montraient par là l'attachement et l'intérêt qu'ils continuent à porter aux destinées de notre maison.

La presse écrite, parlée et télévisée s'est déplacée en force pour relater l'événement. La matinée a commencé par la réception des invités en salle de cinéma. Après quelques mots de bienvenue, le Général de COURREGES présentait l'ETAP, ses missions et ses moyens.

La présentation technique du simulateur était assurée conjointement par le Directeur du CAP, M. PONTRUÉ (1) ingénieur chargé du programme et M. CHARTIER de la Sté BAUDIN-CHATEAUNEUF.

Quelques centaines de mètres à parcourir et l'assistance se trouve transportée au pied d'un "dinosauire de métal" - qui à mon humble avis, est infiniment plus esthétique que les échafaudages de Beaubourg -.

L'ETAP a bien fait les choses ; le ruban, le coussin et les ciseaux attendent les autorités. Le Général de COURREGES se prête avec simplicité à cette cérémonie bon enfant, et notre Directeur, ainsi que celui de la Société BAUDIN recueillent un morceau du ruban symbolique.

L'affaire est lancée et le Lieutenant-Colonel QUAYRAT orchestre la noria des paras qui nous font une belle démonstration. Enfin nous pénétrons dans le mastodonte où MM. BORIES et PONTRUÉ nous attendent pour nous expliquer la fine technique électronique qui se dissimule sous les poutrelles et les rails.

"Dehors le soleil brûle et la muraille cuit..." Sous les noyers d'Amérique du Mess officiers une ombre fraîche nous attend et tandis que des glaçons tintent dans les verres, beaucoup d'entre nous pensent déjà à d'autres réalisations ...

F. L.

(1) qui a pris la suite de M. VERGNOLLE en phase finale de l'affaire, ce dernier étant appelé à d'autres responsabilités.



Voici quatre ou cinq ans que chaque année la fin du NORD ATLAS 2501 est annoncée. Il est vrai que ce Pégase de métal devait rejoindre - ainsi que l'annonçaient les prévisions les plus optimistes - la ferraille et les musées en 1980. L'extraordinaire robustesse de ce pur produit de notre aéronautique renaissante, ainsi qu'il faut bien l'avouer, la minceur des crédits alloués, ont prolongé le maintien en service de celui qui a été surnommé le «GMC de l'espace».

Enfin, cette fois ça y est, nous ne verrons plus dans nos cieux le lourd bourdon qui rappelait aux anciens le FAIRCHILD PACKET C119, bi-poutres lui aussi. Il s'en va à la casse comme un vieux soldat à la retraite après de nombreuses campagnes au service du pays. Il n'était pas possible de l'effacer instantanément de nos mémoires, aussi ai-je conçu le projet de parler un peu de cette machine qui a procuré des satisfactions, des émotions et aussi du travail à notre système aéronautique et aéroporté et je m'en suis ouvert au Commandant SAUVANET, notre officier de liaison Air qui a adhéré instantanément et avec enthousiasme à mon projet.

Il ne s'agit pas, comme ne manqueront pas de le penser les beaux esprits "avant-gardistes", de plonger dans une nostalgie chloroformante, ni de se réfugier dans un passéisme stérile, mais bien de se faire plaisir en se remémorant tous les services rendus par un excellent produit bien utilisé.

Au fait, n'oublions pas que la dimension nouvelle apportée aux aéroportés par la possibilité de mettre au sol des matériels lourds et volumineux a justifié la recherche de techniques adaptées et par contrecoup entraîné la création d'un centre technique spécialisé auquel nous avons l'honneur d'appartenir à ce jour. Un peu de gratitude peut-être ?

Donc nous allons essayer, sans prétention aucune, de retracer un historique sommaire du programme, suivi du roman du NORD et enfin du développement de l'aéromobilité ou à tout le moins, des matériels d'équipement, de chargement, périphériques et d'infrastructure.

Tous les lecteurs sont invités à apporter leur contribution par leurs idées, leurs textes, leurs souvenirs, leurs photos, leurs mises au point ou rectifications.

J'espère qu'un jour nos successeurs feront de même pour le Transall C160 et un jour peut-être pour l'ATF, mais ceci est une autre histoire ... et je laisse la place au Commandant SAUVANET.

F. L.

Dans les Forces armées la vie du NORATLAS s'achève ...

Si l'on se penche attentivement sur son cas, son existence, son développement, on s'aperçoit bien vite que l'histoire de cet avion est bien attachante.

Le NORATLAS a réalisé à l'échelle européenne et en temps de paix ce que le célèbre "DAKOTA" réalisa dans le monde en temps de guerre.

Transports militaires, transports civils, transports en tous genres et quelques escarmouches très locales ont fait valoir son efficacité et son utilité dans bien des domaines.

Avant de se poursuivre à BOURGES, son histoire commença à CHATILLON SOUS BAGNEUX où se trouve le bureau d'études "NORATLAS" et son chef Jean CALVY ...

CDT Sauvanet

LA GENESE

L'Ingénieur en Chef Jean CALVY est né le 2 Février 1902. Ingénieur des Arts et Manufactures, il débuta dans l'aéronautique, comme beaucoup d'autres, au Service Technique en 1928, avec le titre d'ingénieur sous contrat. Deux ans plus tard, il entra dans l'industrie, à la Société SECM-Avions Amiot. Il s'occupa alors, comme ingénieur en chef, du multiplace de combat Amiot 140 dont il dérivait le type de série 143 en 1934. Puis, il établit le projet des bimoteurs types 340 et 370, l'un militaire, l'autre de record.

Nous étions alors en 1937 et la fabrication en série de l'appareil militaire, qui devint le type 350/351/354 fut entamée et poursuivie jusqu'à la fin de la campagne de FRANCE, en 1940. Pendant que l'usine Amiot de Colombes produisait des Ju-52, Jean CALVY et son bureau d'études s'établirent à MARSEILLE, où une petite usine fut achetée boulevard Michelet. Là, une vingtaine de personnes - qui n'ont d'ailleurs jamais quitté leur patron - travaillèrent sur des projets et avant-projets jusqu'à la fin de la guerre. Durant cette période, l'avion de record 370 et quelques bombardiers 350 furent équipés de moteurs Rolls-Royce "Merlin" et affectés, après modifications à des liaisons d'outre-mer notamment entre Marignane et Djibouti, avec CODOS, DURMON et COMBARD, ce dernier fut directeur général de la compagnie UAT.

La guerre étant terminée, toute l'équipe remonta à Paris. L'usine de Colombes était devenue l'Atelier aéronautique de Colombes, usine d'Etat. Jean CALVY s'y retrouva jusqu'en fin 1945, avec, notamment M. GIUSTA qui dirigea SUD-AVIATION. L'usine de Colombes fut alors affectée à la SNCA du Centre et M. SUFFRIN-HEBERT, directeur de la DTI de l'époque, demanda à notre homme d'entrer à la SNCA du Nord afin d'y renforcer le département "Etudes". Jean CALVY gagna donc le "Nord" avec, bien entendu, ses fidèles des mauvais jours. Il ne fut pas long à penser au fameux cargo "NORATLAS".

A cette époque, chacun cherchait un peu sa voie et M. CALVY songea au remplacement du matériel en service dans l'armée de l'air et chargé du transport. Cette notion de transport militaire avait fait de grands pas durant la guerre et il y avait sûrement quelque chose à faire dans ce domaine. Les avions utilisés jusqu'ici - C-47, Ju-52 - n'étaient pas spécialement adaptés à leur mission essentielle, ne serait-ce qu'en considérant les possibilités de chargement.



L'Ingénieur en Chef Jean CALVY.

LE «NORATLAS»

Jean CALVY proposa donc à l'état-major un projet de cargo militaire en 1947. Après discussions, un marché de prototype fut accordé en Juillet 1948. Le contrat portait sur deux exemplaires dont le premier reçut des moteurs Gnome-Rhône 14 R, malgré leur puissance un peu juste et, aussi une longévité non encore affirmée à ce moment. En accord avec les services officiels le second prototype fut donc équipé de moteurs anglais BRISTOL "Hercules".

Le premier prototype porta la désignation Nord 2500 et le second devint le Nord 2501. C'est sur ce type que porta la décision de commande en série. Le "NORATLAS" remporta la compétition qui le mettait en concurrence avec le Breguet "Mercure" et le SO-30C, version cargo du "Bretagne" bien connu. La commande intervint fin 1950 immédiatement à la suite des essais menés au CEV. Le Nord 2501 avait été présenté à Brétigny dès son second vol ... Les diverses étapes de la commande, marché de présérie, approvisionnements, outillages, etc, intervinrent dans le courant du premier semestre 1951.

Le premier avion de présérie sortait en décembre 1952. Il y en eut trois de cette présérie, après quoi une commande de série fut exécutée. Cette commande subit diverses vicissitudes ; d'abord il y eut 160 avions, qui furent réduits à 80, soit la moitié, pour raisons de crédits, puis une nouvelle tranche de 40 avions, puis une autre de même importance, puis une troisième de 35 appareils, ce qui porta le total en carnet à 195 exemplaires, venant s'ajouter aux deux prototypes et aux trois avions de présérie. Ceci pour les avions spécifiquement militaires. Ajoutons que la SNCAN a encore produit 25 "NORATLAS" pour le compte de l'Allemagne, et que, dans le domaine civil, 7 avions ont été vendus à la compagnie UAT et 3 autres à Air Algérie, auxquels viennent s'ajouter 3 plus 3 à Israël.



Au-dessus des pays de Loire ...





UN PEU DE TECHNIQUE ...

La caractéristique essentielle du "NORATLAS" est de présenter une dissociation fonctionnelle entre la partie cargo et la partie aérodynamique. En effet, l'avion en tant que tel est constitué par la voilure, les poutres, les moteurs et les empennages, soit tout ce qu'il faut pour voler. Le fuselage est rattaché à cet ensemble, il ne participe pas aux efforts de vol et est donc susceptible de recevoir de grandes ouvertures et aussi des applications diverses.

La grande ouverture arrière découvre entièrement le gabarit de la soute, laquelle peut ainsi recevoir, selon les circonstances particulièrement fluides du transport aérien militaire, aussi bien des charges fractionnées, qu'un véhicule ou objet correspondant à la charge utile maximum de l'avion et offrant l'encombrement maximum en une seule fois.

De plus, contrairement aux avions classiques à ouvertures latérales, le "NORATLAS" permet des largages importants en vol. C'est ainsi qu'un bulldozer léger pesant tout de même 4 700 kg a été largué et parachuté à partir d'un N-2501.



Prototype n° 2 : noter la porte équipage ouverture latérale et le train homothétique. (Le n° 1 était tripale).

Les résultats obtenus avec l'avion militaire, du point de vue des performances, des qualités de vol, des possibilités d'emport, etc ... ont incité les techniciens de la SNCAN à penser à une utilisation civile de l'appareil. Partant d'un cargo militaire, il n'était, bien sûr, pas question d'espérer concurrencer les appareils civils sur certains plans propres au transport commercial, luxe, confort, facilités, etc. Par contre, le fait que près de 200 avions aient été construits sous forme de cargo garantissait un prix honorable par amortissement des outillages et montages de fabrication, en même temps qu'il garantissait la fourniture des rechanges et apportait l'expérience de très nombreuses heures de vol effectuées sous tous les climats possibles. On offrait donc aux civils un avion éprouvé, estimé, d'entretien connu et aux rechanges faciles.

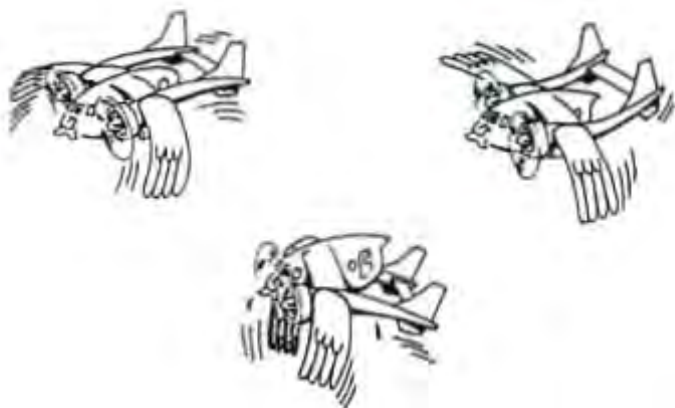
Pour obtenir le certificat de navigabilité nécessaire et, en même temps, augmenter la charge utile - qui devient, pour une compagnie, la charge payante - La SNCAN a été conduite à adjoindre deux petits turboréacteurs Turboméca "Marboré" II de 400 kgp chacun à la source de puissance initiale. Montés en bouts d'aile, ces réacteurs d'appoint ont permis de faire passer le poids au décollage du N-2501 de 20 600 kg en utilisation civile, à 23 tonnes. En même temps le poids mort des réacteurs n'était pas tout à fait perdu puisqu'il venait délester la voilure en raison de sa position marginale, et également améliorer par un effet de panneau le rendement de cette voilure. C'est ainsi que naquit le N-2502, lequel vola pour la première fois le 1er juin 1955, au poids de 22 tonnes. C'est le 24 mars 1958 qu'il fut agréé au poids de 23 tonnes au décollage.



Décollage de la patrouille "Guimauve" à Franczal.

La compagnie UAT était à la recherche d'un matériel cargo pour le travail en Afrique, mieux adapté que les DC-3 classiques. Entrant en contact avec M. CALVY qui possédait à la compagnie d'anciens amis, les techniciens de l'UAT apprirent ce que le Nord pouvait leur apporter, surtout avec le montage des "Marboré" en bout d'aile. Ils firent confiance à l'ami CALVY et finalement, par tranches achetèrent 7 appareils N-2502 qu'ils avaient aidé à faire naître ...

Si les civils achètent des avions c'est pour s'en servir et l'UAT ne s'en priva pas. Si bien que le constructeur vit son expérience "militaire" se doubler d'une expérience "civile" fort précieuse. L'exploitation intensive des N-2502 en Afrique a permis d'étudier l'avion à un stade plus avancé, notamment en ce qui concerne le vieillissement, les incidents mineurs dus à l'utilisation maximum et de porter remède au cours des grandes visites. Ces enseignements ont permis d'apporter sur les avions militaires des améliorations qui ne s'étaient pas encore avérées nécessaires du fait de leur vieillissement moindre et de contenter tout le monde...



Si les militaires avaient avantagé les civils en "essuyant les plâtres", les civils le leur avaient rendu en apportant le secours d'une expérience plus rapidement acquise, dans des conditions extrêmes ... Dans son initiative heureuse l'UAT a bientôt été suivie par la compagnie Air Algérie dont les trois N-2502 ont été exclusivement employés au trafic pétrolier, à partir d'Alger. Voilà pour le Nord 2502.

Nous voici au N-2503, lequel ne tardera pas à devenir le N-2508 en lui faisant subir la même opération - réacteurs qui devait faire du N-2501 un N-2502. Le N-2503 fut établi pour voir si, avec des moteurs plus puissants que les Hercules, on n'obtiendrait pas des résultats comparables à ceux du N-2502 à réacteurs d'appoint. On monta donc deux moteurs Pratt and Whitney R-2800 CB 17 de 2500 Ch sur une cellule de N-2501 et on s'aperçut que l'avion restait inférieur aux avions de l'UAT ... Si bien qu'on le dota de deux réacteurs après son passage au CEV, et avant de l'envoyer aux Indes sous le nom de N-2508. Continuant son effort dans le domaine civil, la SNCAN avait produit le N-2501 en tenant compte des désirs de certaines compagnies aériennes possédant un parc complet de moteurs CB 17 et leurs ateliers de révision et d'entretien.

Le N-2504 consistait en une version particulière du N-2052 civil. D'utilisation militaire, il possédait les moteurs et les réacteurs du N-2502, mais sa soute était occupée par un aménagement d'entraînement aux missions de recherche antisous-marin. Contenant quelque 700 kilomètres de câblages électriques et une fortune en équipements électroniques et radar, il recevra 16 élèves en cours d'instruction. Le N-2504 est un exemple frappant des possibilités offertes par la dissociation fonctionnelle dont nous parlions plus haut. Et poursuivant cette démonstration, venait le N-2505 qui, lui, devait être l'avion ASM opérationnel, avec une soute spéciale, mais n'eut pas de suite. La formule N-2505 avait, en fait, été projetée avant le N-2504, mais les considérations de poids, de dessin nouveau de la soute, incitèrent à penser alors à une version d'entraînement de l'appareil, version qui fut commandée par la Marine, du moins sous forme de prototype.

Le Nord-2506 résulta d'une étude visant à faire du N-2501 standard un avion de transport d'assaut et d'appui tactique en lui donnant des performances encore plus poussées d'atterrissage, d'utilisation des mauvais terrains, de rapidité de chargement, etc ... Pour cela, on travailla sur la puissance qui devint égale à celle du N-2502 et sur l'efficacité des volets qui furent redessinés. Sur un autre plan, le train fut renforcé et doté d'un système permettant de le vider de son huile et ainsi d'abaisser la soute presque au niveau du sol. Une commande de 50 appareils fut envisagée, puis annulée par manque de crédit.

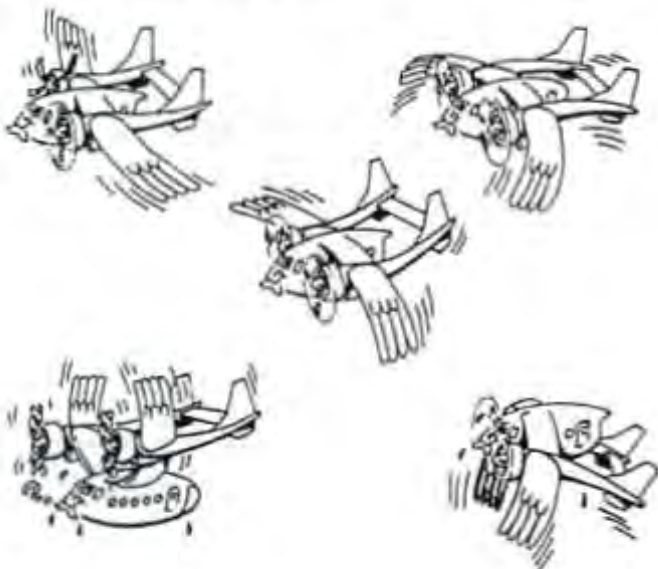


La figure "miroir" au sol ...



Le Nord ... Nez à nez ...

Grande famille en vérité que celle du "NORATLAS". Dans le prochain numéro de l'Autan nous le ferons revivre dans les unités de l'Armée de l'Air au cours de ses missions glorieuses et moins glorieuses ...





RAPPEL de quelques REGLES de CIRCULATION.

- CEDER LE PASSAGE OU S'ARRETER -

L'article R 25 du Code de la Route règle d'une manière générale la priorité dans les carrefours.

"Lorsque deux conducteurs abordent une intersection par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur".

C'est ce qui est appelé communément : priorité à droite.

Certains carrefours sont équipés d'une signalisation particulière, tels que balises "CEDER LE PASSAGE" et "STOP", qui changent les règles de priorité.

- LA BALISE «CEDER LE PASSAGE» -

Article R 26 alinéa 2 du Code de la Route :

"A l'intérieur des agglomérations, les conducteurs qui abordent une route à grande circulation et qui ne se trouvent pas eux-mêmes sur une route de cette catégorie peuvent également, par arrêté du préfet, pris après consultation du maire . . . être tenus de céder le passage aux véhicules qui circulent sur la route à grande circulation".

"Le maire peut, . . . reporter l'obligation prévue à l'alinéa précédent sur les conducteurs qui abordent d'autres routes qu'une route à grande circulation si ces routes assurent la continuité de l'itinéraire à grande circulation, ou imposer à ces conducteurs la même obligation".

"La signalisation de ces routes sera la même que celle des routes à grande circulation".

Description du panneau :



Triangle pointe en bas, entouré de rouge sur fond blanc. Type AB 3a. L'intersection est présignalée par un panneau identique, avec indication de la distance, généralement 150 mètres.

Lorsqu'un automobiliste rencontre une signalisation de ce type sur sa route, il doit céder la priorité aux usagers circulant sur la chaussée abordée, pour ceux venant de sa droite ou de la gauche.

- LE «STOP» -

Article R 27 du Code de la Route :

"Tout conducteur doit, à certaines intersections indiquées par une signalisation spéciale, marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée abordée. Il doit ensuite céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre ou les autres routes et ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger".

Description du panneau :



De forme octogonale, fond rouge entouré de blanc, avec inscription centrale blanche "STOP". Type AB 4.

L'intersection est présignalée par un triangle pointe en bas avec dessous inscription "STOP" suivi d'une distance qui est généralement de 150 mètres.

Le "STOP", comme indiqué dans l'article R 27, oblige le conducteur à s'arrêter à l'intersection abordée, mais également à céder le passage aux usagers circulant sur l'autre ou les autres routes.



Le non-respect de la signalisation ci-dessus constitue des contraventions de 4^{ème} classe punies d'une amende de 1 200 à 2 500 F. En outre le conducteur ayant commis ce genre d'infraction peut voir la validité de son permis de conduire suspendue, pour une durée variable. Cette décision peut être prise par l'autorité administrative (Commission de Suspension du permis de conduire siégeant à la Préfecture) ou judiciaire lors du jugement.

L'ignorance de ces règles de circulation occasionne fréquemment des accidents dont les conséquences sont bien souvent graves pour les occupants des véhicules (incapacité temporaire ou permanente, voir décès).

C'est la collectivité qui supporte les frais occasionnés par l'imprudence ou l'inconscience de quelques-uns.

*Information communiquée
par le Gendarme DROUILLET
Brigade de Toulouse*

DÉPARTS

— le CAP perdit un créateur...



Mon cher Jean, permettez à un vieil ami de vous donner votre prénom. Depuis 19 ans que nous nous "pratiquons", mon cher COUPÉ, nos difficiles caractères n'ont pas réussi à nous brouiller. C'est un label ! Sans doute est-ce le fait que jamais nous n'avons réussi à nous tutoyer. Je pense que la cordialité, l'amitié véritable, la confiance, le respect et, pour moi, l'admiration ne se forgent ni ne se confortent à l'aide d'un si pauvre expédient. Tout bien pesé, je pense que cette apparente barrière à la complicité facilite le contact en évitant la promiscuité. De plus, le vouvoiement académise et tempère l'agressivité de certains propos. Mais, comme dit le refrain de cette chanson de Tirailleurs : "ça n'empêche pas les sentiments".

Donc, je ne vais pas étaler votre curriculum vitae ; le Directeur l'a fait lors du magnifique pot de départ auquel vous nous avez conviés (1). Simplement, je vais m'attacher à rappeler à tous quelques éléments d'une carrière toute entière menée au CAP et consacrée au parachutisme, que ce soit comme technicien ou comme utilisateur.



La banderolle résume bien l'activité de M. Jean COUPÉ.

Breveté parachutiste civil à 17 ans, à une époque où les pratiquants étaient regardés comme des supermen un peu percuteurs, vous avez suivi votre idéal sans jamais y déroger. Inlassablement, vous avez lutté pour le développer, le perfectionner, le démythifier, le rendre accessible au plus grand nombre. Le rendre plus sûr et moins dangereux. Vous avez forgé votre âme et votre corps et vous avez payé un lourd tribut pour vivre votre passion.

Que de chemin parcouru depuis ce brevet de moniteur parachutiste obtenu en 1953 à une époque où ce club était plus fermé que celui de l'ordre de la Jarrettière.

Plus fait pour la technique que pour le métier des armes, vous entrez au CAP en 1958, au plus bas de l'échelle. Mais vos qualités intellectuelles et morales, et votre opiniâtreté vous hisseront au plus haut niveau. Vous vous imposez comme le spécialiste reconnu du parachute en France et même à l'étranger. Cette médaille de l'aéronautique, reçue dès 1966 et ces témoignages de satisfaction du CNES pour vos travaux déterminants pour la récupération de fusées à l'aide de parachutes pliés sous vide, ou encore celui adressé par une société civile de film, et je n'oublierai pas ceux du Ministre de la Guerre en 1964 ou ceux des Ministres de la Jeunesse et des Sports en 1977 et 1981, toutes ces marques montrent assez votre extraordinaire activité.



Avec MM. OTTAVI et GALAUP, deux vieux complices.

Les parachutes en croix pour le largage de matériels lourds et pour lesquels d'autres prirent des brevets, c'est vous. Tous les équipements humains depuis cette période ou leur adaptation, c'est vous. Les aménagements d'aéronefs pour le saut, c'est vous. Le saut en parachute à ouverture automatique à partir d'hélicoptères, c'est vous. Le saut à très grande hauteur avec l'ESOTH dès 1973, c'est vous. Le saut à faible hauteur avec l'EPI, c'est vous. Pendant plus de trente ans, vous avez été omniprésent sur toutes les plates-formes et dans toutes les réunions importantes. D'ailleurs dans le célèbre livre «Toulouse terre d'envol», vous avez votre paragraphe.

(1) Mise au point : après les heures de travail. Pour faire taire les méchantes langues qui disent qu'au CAP il y a beaucoup de libations. Oui, mais avec beaucoup de jus de fruit et en dehors des heures de travail.

Votre droiture et votre compétence vous ont fait choisir comme expert auprès des tribunaux.

Je n'en finirai pas de citer des anecdotes sur votre carrière. Vos sauts ? Vous avez sauté de tout ce qui vole, et même de ce qui ne vole pas, puisque quinze ans avant les premiers sauts de falaises ou de buildings, vous avez sauté du viaduc de Viaur. Cinq mille sauts ? Cela ne veut plus rien dire. Il faut savoir que vous avez sauté de tout avec - presque - n'importe quoi mais avec toujours la pensée de faire progresser le saut en parachute, de faire tomber les barrières et de reculer les limites.

Que faut-il ajouter ? Que vous avez fait de votre épouse la première femme parachutiste du Sud-Ouest et une des premières de France !



Mal de gorge ? Non mes vertèbres !

Soyez tranquille, je ne parlerai pas de votre saut assis sur un canapé, largué d'hélicoptère (belle réussite technique) car ce côté un peu "cirque" pourrait faire de l'ombre à votre extraordinaire souci de la sécurité et à votre capacité d'ingénieur et de créateur.

Une seule chose me navre et me scandalise dans votre aventure ; c'est qu'avec cette somme de mérites au service de notre système, vous n'avez pas été promu dans un ordre national que d'autres gagnent si facilement.

Voilà, mon cher Jean COUPÉ, ce que j'avais à proclamer. Puissent les plus jeunes s'inspirer de votre exemple en considérant que la notoriété se mérite et que les alouettes ne tombent pas du ciel toutes rôties.

F. L.



Le remerciement à la secrétaire qui a si bien supporté ses "pattes de mouche" si longtemps.

... et le Centre Technique...sa secrétaire

Un moment bien sympathique !

Nous étions nombreux ce jour-là, à avoir badgé un peu plus tôt, les cadeaux ne manquaient pas non plus, car c'est une grande dame du secrétariat qui quitte ses fonctions pour une retraite bien méritée.

Espérons simplement que Solange nous enverra de temps en temps de ses nouvelles par courrier ... évidemment.

C. JOSSE



☆☆☆☆☆☆ MÉRITE ET DÉCORATIONS ☆☆☆☆☆☆

Pluie de médailles au CAP. Il est de coutume de faire l'apologie des récipiendaires lors de l'attribution de distinction comme si le besoin se faisait sentir d'en justifier le bien-fondé. En l'occurrence je pense que nous pouvons nous en passer car les deux ingénieurs distingués ont un tel passé au service du pays qu'il n'est pas utile, semble-t-il, de s'appesantir sur leurs mérites respectifs.

L'IPETA VIRUEGA est fait chevalier de l'ordre national du Mérite. Etant donné son origine "air" (l'IPETA VIRUEGA a fait partie de l'équipe de marque JAGUARD). C'est sur la BA 101, lors d'une cérémonie de "macaronnage" (pardonnez le barbarisme) d'une promotion de pilotes d'hélicoptères que M. VIRUEGA s'est fait remettre la marque de sa nouvelle dignité. Bel après-midi de printemps, belle cérémonie, belle tenue de troupes. Nous réitérons nos chaleureuses félicitations à notre dynamique et sympathique promoteur de la cellule «emballage» du CAP.

Notre Directeur, l'ICA BONAN, s'est vu attribuer la médaille de l'aéronautique. Vingt ans passés à divers postes de responsabilité au service de l'Aéronautique méritaient bien cette distinction. C'est avec plaisir que nous avons vu revenir spécialement pour cette occasion, notre ancien Directeur, l'ICA MAURY qui a décoré son successeur au cours d'une cérémonie amicale.

F. L.



"L'IPETA VIRUEGA (coiffe blanche) au cours de la cérémonie".



"Félicitations, mon cher Directeur !"



Dans le n° 21 de l'Autan, notre ami Fajeau a croqué, avec son inégalable humour, notre équipe de foot. La voici au complet. Attention, les sportifs ! n'oubliez pas l'entraînement d'hiver. Rappelez-vous comme les bons petits plats et la Kronenbourg vous ont fait souffrir cet été sur les quelques brins d'herbe que le soleil n'avait pas encore grillés. Le régime = la forme. Bon courage à tous ! Je penserai à vos privations en dégustant mon prochain cassoulet ...

F. L.



L'Or de Toulouse

II - RENCONTRE AVEC ALEXANDRE LE GRAND

Quand j'avais roulé sous les sabots du cheval, j'avais cru à quelque catastrophe qui se serait abattue sur moi et soudain m'était revenue en mémoire l'histoire que mon père aimait souvent raconter et dont il avait été le témoin. C'était juste avant ma naissance. Notre peuple était installé en Thrace depuis longtemps déjà et, depuis longtemps, il avait su inspirer le respect de nos armes ; notre fierté naturelle, notre haute taille, notre teint clair, nos longs cheveux, ajoutaient à notre prestige. Surtout si l'on nous compare à ces Grecs noirs et rabougris comme leurs oliviers. Mais la renommée du roi de Macédoine, Alexandre, était telle que nous avions décidé de lui envoyer une ambassade pour lui demander son amitié. Connaissant notre vaillance, il nous l'accorda de bonne grâce et offrit un festin à nos envoyés, au nombre desquels était mon père.

Mais Alexandre était un homme orgueilleux. Il était fort préoccupé de savoir si les Tectosages étaient au courant de la terreur qu'inspirait son nom et leur demanda ce qu'ils craignaient le plus, persuadé qu'ils répondraient que c'était sa personne.

Mon père regarda en souriant ses compagnons. Mais plutôt que de s'abaisser à flatter la vanité du roi, il décida de se montrer plus fier encore que lui, au risque d'encourir un châtement médiat. Il réfléchit un instant, puis répondit avec froideur :

"Les Tectosages ne craignent que les dieux. Seule leur chute pourrait les écraser..."

Alexandre sut se montrer beau joueur. Il aimait le courage et combla nos ambassadeurs de présents et de marques d'honneur.

L'histoire dut faire le tour de son empire, car ce fut bientôt à qui s'assurerait nos services. Qui avait des Gaulois dans son armée était sûr de la victoire. Mais comment voulez-vous vous fier à des Grecs ? Quelque temps après la mort d'Alexandre, Bidérius, un parent de mon père, s'était engagé avec toute l'armée qu'il commandait au service d'un successeur du grand roi, Antigonos, qui était en guerre avec un concurrent nommé Antipater. Or voilà qu'Antigonos refuse de payer leur solde à Bidérius et à ses hommes. Heureusement que ceux-ci détenaient des otages grecs ! Ils menaçaient évidemment de les mettre à mort, puisque Antigonos ne tenait pas ses engagements. Alors le fourbe attrista Bidérius et ses lieutenants sous prétexte de les payer et il les fit arrêter. Les Gaulois n'eurent plus qu'une solution : libérer les otages grecs pour racheter la liberté de leurs chefs, et s'estimer heureux qu'Antigonos leur paye à chacun trois cents talents d'or, un écu d'or, autrement dit trois fois rien.

En un clin d'œil, 300 000 jeunes hommes s'étaient ralliés à leurs enseignes, avec femmes, enfants et bagages. Les Tectosages partirent avec Sigovèse. Ils traversèrent la forêt Hercynie, le long du Danube, qui a neuf journées de large et soixante de longueur, et la plus grande partie de la

Germanie, avant d'arriver au pays des Daces. De là, ils se répandirent vers la Vistule, l'Illyrie et la Thrace. Ceux de Bellovèse, pendant ce temps, s'étaient installés dans l'Italie du Nord.

Tout cela, je le sais par mon père, bien sûr, car je têtai encore le lait maternel quand débutèrent nos mésaventures. Quand suis-je né exactement, comment le savoir ? Tout ce que je puis dire, c'est que c'était au plus fort de l'été, car ma naissance eut lieu le jour même de la fête du dieu Lug. Cette fête de la chaleur et de la lumière, j'y ai bien assisté cinquante fois avant que mon poil ne commence à blanchir. Je me rappelle, quand mon père m'y conduisait. Ce fut lui qui, entre les combats, m'initia au culte de nos dieux. Il me fit connaître Teutatès, Esus et Taranis et les déesses aussi, Anu, Danu et Brigitte. Il m'apprit à adorer les arbres et les sources, et à prier à la pleine lune. C'était un chevalier instruit, qui avait beaucoup appris auprès des druides et qui savait chanter de longs poèmes.

Il savait ainsi raconter comment nos ancêtres avaient quitté leur pays et leur belle ville de Toulouse, il y avait cinq générations de cela. Les Tectosages vivaient alors nombreux sur une terre riche et souriante. Et leur nombre allait toujours en s'accroissant. Un jour, alors qu'Ambigat régnait sur les Arvernes, l'effervescence née de cette surpopulation lui fit craindre que des troubles n'éclatent. Les jeunes surtout inquiétaient le roi par leur turbulence. Il présageait que les Volques, les Bitturiges, les Allobroges, et même ses propres sujets, profiteraient de sa mort pour susciter des séditions. Or, il ne l'entendait pas ainsi, car il était le plus puissant des rois de la Gaule. Avant que l'indiscipline n'ait fait d'irréparables ravages, il ordonna à ses neveux Sigovèse et Bellovèse de proclamer par tout le pays qu'ils allaient faire fortune à l'étranger et que ceux qui aimaient la gloire et les richesses n'avaient qu'à les suivre.

III - LE TRESOR DU TEMPLE DE DELPHES

Le bruit de nos armes inspira rapidement la crainte dans le monde entier. Nous pouvons nous vanter d'être depuis longtemps, le cauchemar des Romains et des Grecs. Toute ma jeunesse, je l'ai passée en Thrace, pays inhospitalier s'il en est. La simple volonté de vivre, au fond, nous poussait vers le sud. Mais sans arrêt les Grecs venaient nous harceler jusque dans nos camps.

Un jour, Cambalus, l'un de nos généraux, décida une expédition. Nous en ramenâmes un butin considérable, mais nous ne nous jugions pas assez forts pour nous frotter de plus près à la puissance grecque. Deux ans plus tard, nous avions rassemblé une armée formidable par le nombre et la férocité que nous divisâmes en deux corps. Céréthrius fut chargé de nettoyer définitivement la Thrace, tandis que Belgius devait traverser la Macédoine et gagner la côte adriatique. J'étais dans son armée.

Nous avons compté sans le roi de Macédoine, Ptolémée Kéraunos qui tenta farouchement de s'opposer à notre avance. Nous lui envoyâmes des députés, sous prétexte de négocier la paix, une paix que nous étions décidés à payer très cher. Il prit cela pour une marque de faiblesse de notre part et exigea notre reddition. Mal lui en prit. Nous fondîmes sur son armée dont nous fîmes un grand carnage, Lui-même eut son éléphant blessé sous lui et tomba. Nous nous emparâmes de lui et lui coupâmes la tête.

Mais Belgius ne sut pas mettre à profit sa victoire. Il perdit du temps. Les Grecs trouvèrent un chef de taille, nommé Sosthène, qui nous força à nous replier avec notre butin.

Belgius fut très mal reçu par Brennus, notre chef suprême, qui convoqua aussitôt une assemblée publique. Il proposa une nouvelle expédition. Il nous présenta quelques misérables prisonniers amaigris, éclopés, loqueteux. "Voilà les ennemis que vous avez à combattre", nous dit-il. "Les craignez-vous ?" Puis il nous fit miroiter les immenses trésors que nous trouverions dans les villes et les temples. Le départ fut fixé au printemps suivant.

Quand nous nous mîmes en marche, nous étions 150 000 fantassins et plus de 20 000 cavaliers. Deux mille chariots portaient nos bagages. Je servais comme officier sous les ordres directs d'Acicchorius, le lieutenant de Brennus.

Nous ravageâmes tout le nord de la Grèce. Rien ne nous résistait. Sosthène se porta au devant de nous mais il fut tué. Alors, les Grecs décidèrent d'abandonner les campagnes et de se retrancher dans les villes. Cela faisait notre affaire, car nous nous emparâmes de tout ce qu'ils n'avaient pas eu le temps d'emporter ou de détruire.

Mais une telle profusion subite de biens risquait d'affaiblir notre ardeur combative. C'est alors que Brennus eut l'idée d'aller piller le temple d'Apollon, à Delphes. Des prisonniers lui affirmèrent que les statues n'étaient pas en or massif mais en plaqué. Il leur ordonna de dire le contraire devant le conseil de guerre.

Beaucoup d'entre nous n'étaient pas partisans de ce genre d'expéditions. Nous savions bien qu'Apollon n'est que le nom grec de notre dieu Béléus et nous présagions qu'un tel sacrilège ne pouvait nous attirer que des ennuis. "Bah ... disait Brennus, les dieux sont puissants et riches par eux-mêmes. Ils n'ont pas besoin de tous ces trésors ..."

Bref, nous prîmes la route de Delphes. Mais pour y arriver, il fallait passer par les Thermopyles ...

C'est un col de vingt-cinq pieds de large, à l'une des extrémités du mont Oeta qui regarde la mer Egée. Les prisonniers grecs faisaient courir le bruit que naguère, trois cents Spartiates y avaient tenu tête à toute l'armée perse, aussi n'est-ce pas sans appréhension que nous nous en approchâmes.

Les Grecs nous y avaient devancés. Vingt mille hommes et trois mille chevaux nous attendaient. Nul doute qu'à essayer de forcer l'étroit passage nous allions nous faire massacrer. Brennus s'entêta et ordonna l'attaque. Le jour pointait à peine. Nous faisons nos derniers préparatifs, lorsque l'infanterie lourde des Grecs, dévalant de la montagne, tomba sur nous. Nous réussîmes à briser le choc des hoplites, pourtant, puissamment armés. Mais aussitôt l'in-

fanterie légère s'abattit de tous côtés, comme un vol de sauterelles. Évitant le corps à corps, où nous étions imbattables les Grecs nous arrosèrent copieusement de dards, de flèches et de pierres. Par malheur, le terrain ne nous permettait pas de faire donner la cavalerie.

Quand les guetteurs crièrent qu'ils apercevaient la flotte athénienne qui s'approchait du rivage pour nous prendre à revers, ce fut la panique. Nul ne saura jamais combien d'entre nous périrent en voulant s'enfuir à travers les marais ...

Brennus, rassemblant les survivants, tenta alors une diversion. Nous savions que l'élite de l'armée grecque était constituée par des soldats étoliens. Nous détachâmes alors quarante mille hommes qui gagnèrent l'Étolie, à marches forcées. Il fallait frapper très vite, mais surtout très fort, afin que les Éoliens quittent les Thermopyles pour se porter au secours de leurs compatriotes.

Notre plan réussit. Quand ils apprirent que leur pays était à feu et à sang, et quand ils surent ce que nous faisons de leurs femmes et de leurs enfants, ils abandonnèrent leurs postes et gagnèrent au plus vite leur patrie.

Il ne restait plus, pour défendre les Thermopyles, qu'une armée amputée de ses meilleurs éléments. Nous ne nous risquâmes pas cependant à forcer le passage. Laisant le commandement à Acicchorius, Brennus prit avec lui quarante mille hommes d'élite qui, escaladant la montagne à la force de leurs poignets, prirent les Grecs à revers. Attaqués de tous côtés, ceux-ci ne durent leur salut qu'à un prompt embarquement sur les galères d'Athènes qui croisaient le long de la côte.

La route de Delphes était enfin ouverte.

(à suivre)

Michel ROQUEBERT



Le coin des artistes



Montmartre et ses trois moulins, une reproduction inspirée d'Utrillo, signée Maurice BARCHILON.



NOS PEINES



Nous avons appris avec beaucoup de tristesse le décès brutal de notre ami Paul BIANCHI, survenu en Corse, le 5 septembre dernier, après une longue maladie.

Il s'est écroulé subitement, au moment où il saluait ses amis, avant de quitter son village de Saint Andrea d'Orcino, et s'apprêtait à rentrer sur le continent à l'issue de ses vacances.

Les anciens se souviendront du Capitaine BIANCHI, moniteur parachutiste et spécialiste des essais en vol, qui a été un des premiers officiers parachutistes ayant contribué à l'organisation et à la mise en place de nos structures. Au cours de ses deux affectations dans les services techniques : au Centre d'Essais en Vol de Brétigny, d'abord, de 1953 à 1957 et, ensuite, dans ses fonctions d'adjoint au Chef du Bureau "Aéroportés" de la DAT à Saint-Cloud de 1960 à 1964, il a toujours été un correspondant averti et efficace de notre Centre Aéroporté, sa compétence n'était égalée que par son extrême courtoisie.

Après un nouveau séjour au Sénégal, où il avait déjà servi à la Compagnie de livraison par air de Thies, il passe à l'Education Nationale en 1966 ; ses amis le reverront de temps à autres à la Faculté de droit d'Assas à Paris où, là aussi, ses qualités avaient été très appréciées.

Il allait prendre sa retraite dans quelques mois ; il aurait eu 65 ans le 16 juin 1987.

Nous garderons de lui le souvenir d'un excellent camarade de travail en même temps que celui d'un ami fidèle et très cher.

En nous inclinant devant Madame BIANCHI sa veuve, nous lui exprimons, ainsi qu'à ses enfants, nos sentiments de douloureuse sympathie et nos sincères condoléances.

J. G.



Dans quelques jours il allait avoir 60 ans. Né le 4 décembre 1926, il nous a quittés le 31 octobre 1986 dans cette même ville de Toulouse qui l'avait vu naître. De très nombreux amis sont venus l'accompagner à sa dernière demeure.

Entré à la Cartoucherie à la fin de la guerre il était arrivé chez nous en 1961. Pendant près de vingt ans il a participé à la vie du CAP, en tant que chauffeur d'abord puis animateur de l'équipe des cinéthéodolites.

Dynamique et bout en train, il était toujours prêt à rendre service. Bien qu'il ait dû interrompre prématurément sa carrière en 1979, ses amis ne l'ont pas oublié et il restera toujours présent dans leur souvenir.

J. L.

Notre CARNET

ARRIVÉES :



Monsieur BERLAND Jean-Christophe IETA sortant de l'ENSIETA affecté au Centre d'Essais à compter du 01.09.86



Monsieur DUBOE Claude TEF de l'Etablissement Technique d'Angers muté au Centre d'Essais à compter du 01.09.86



Monsieur NAN Henri ITEF 3e classe de l'Etablissement Technique d'Arcueil affecté au Centre Technique à compter du 01.09.86



Monsieur AYACHE Philippe appelé scientifique affecté au Centre Technique à compter du 12.09.86



Monsieur PECHAUD Jean-Luc appelé scientifique affecté au Centre d'Essais à compter du 12.09.86



Monsieur TEYSSIER Patrick appelé scientifique affecté au Centre Technique à compter du 12.09.86



Monsieur l'Ingénieur en Chef LUBRANO C. nommé Sous-Directeur du CAP à compter du 01.10.86



Monsieur SEIGNEURIE Jean-Paul TEF de la Direction Régionale du SIAR à Paris muté au Centre Technique à compter du 01.10.86



Mademoiselle SARRAZAC Christine Secrétaire Administratif de la DAT St Cloud mutée à SA6 à compter du 03.11.86



Monsieur BLEAS Bernard AC affecté au Centre Technique à compter du 01.12.86



Monsieur VIGNEAU Jacques magasinier G IV de l'Atelier de Fabrication affecté à SA 3 à compter du 01.12.86

AVANCEMENTS :

- Madame KANCHINE Nicole est inscrite au tableau d'avancement au choix pour l'accession Gr. V des Sténo-dactylographes au titre de 1986
- Madame FERRIER Nicole est inscrite au tableau d'avancement au choix pour l'accession au grade d'Agent d'Administration Principal au titre de 1986

Toutes nos félicitations à ces nouvelles promues.

NOMINATIONS :

- Monsieur PARMENTIER Guy est promu au groupe VI à compter du 01.09.1986
- Monsieur CASELLAS Pierre est promu au groupe V à compter du 01.09.1986
- Monsieur FORTIN Marc est promu au groupe V à compter du 01.09.1986
- Monsieur GOUZI Guy est promu au groupe V à compter du 01.11.1986

Toutes nos félicitations à ces nouveaux promus.

DÉCORATIONS :

ORDRE NATIONAL DU MÉRITE :
- IPETA VIRUEGA J.

MÉDAILLES DE L'AÉRONAUTIQUE :
- ICA BONAN F.
- GALAUP H.

DÉPARTS :

- TENDINI Patrick Agt/ct 4C muté au CEAT de Toulouse le 01.09.86
- BOMBAIL Philippe ouvrier Gr V muté à l'AJA de Clermont-Ferrand le 01.09.86
- BERGES Jeanine radiée des contrôles à compter du 01.10.86

RETRAITE :

- PUNTOUS Urbain ouvrier Gr VI le 15.08.86

Longue et heureuse retraite.

MARIAGE :

- JOULIA Henri le 18.10.86

Félicitations aux nouveaux époux.

NAISSANCES :

- Laure, fille de DESANGLES Christian le 02.07.86
- Pauline, fille de AINS Michel le 03.08.86
- Mikael, fils de GARDEN Henri le 30.09.86
- Virginie, fille de GUILLOTEAU André le 11.10.86
- Pauline, fille de FORTIN Marc le 29.11.86
- Auriane, petite-fille de MORENO Josette le 07.12.86

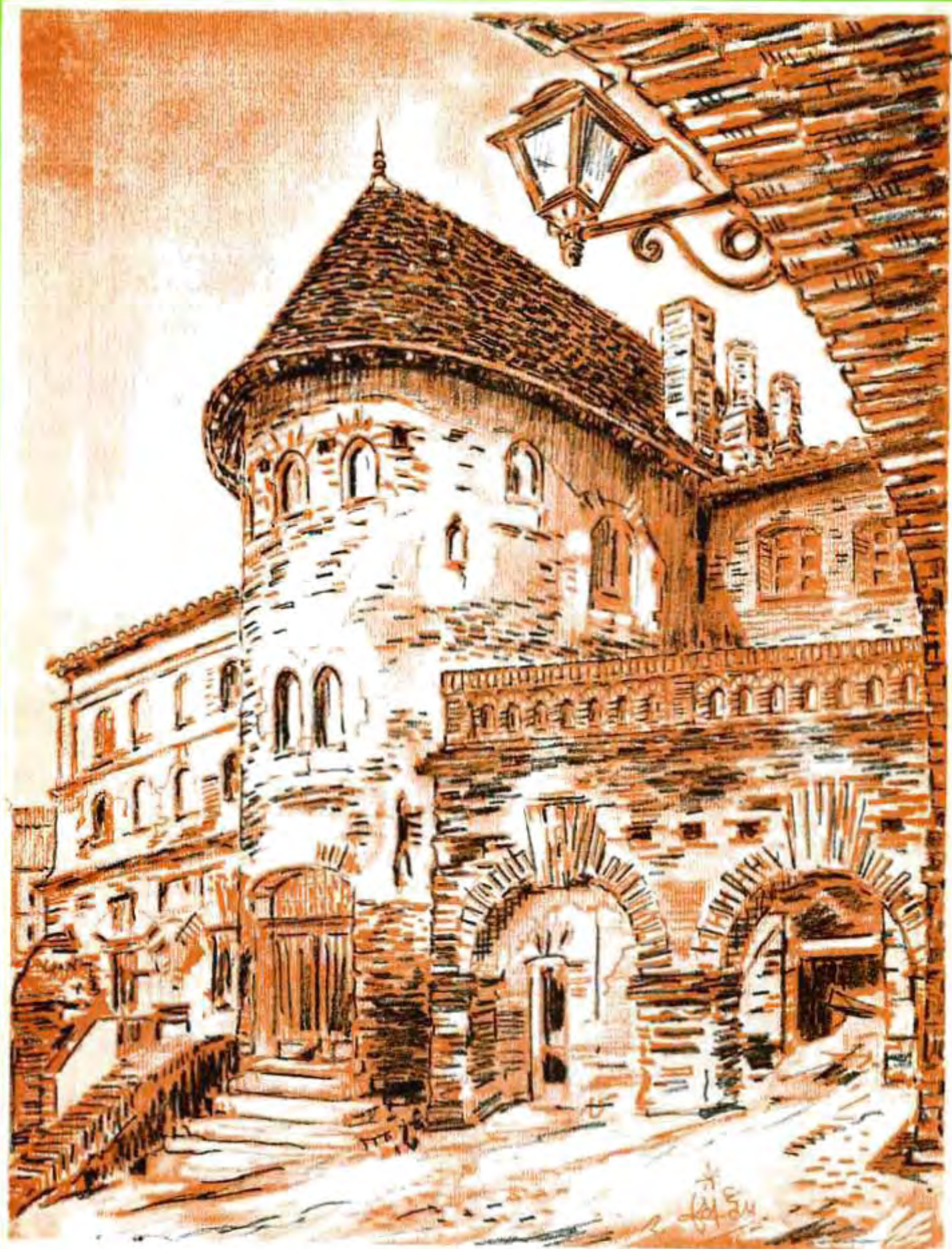
Meilleurs vœux de bonheur aux enfants et compliments aux heureux parents.

DECES :

- la grand-mère de MAFFRE Michel le 18.10.86
- la grand-mère de RAUD Martine le 04.12.86

Sincères condoléances aux familles éprouvées.





La tour de défense Villemur-Tarn

La roue tourne ; 86 efface 85 et 87 pointe à l'horizon. Déjà un an que chez l'ami AMADIO nous nous sommes retrouvés pour célébrer entre amis notre Saint Patron MICHEL, archange de son état. Par un effet bizarre de situation répétitive, tout se passe comme si cet événement était le point fixe autour duquel pivote l'année. Sentiment de "reprise". Solstice ? Retrouvailles de la grande famille et de ses sympathisants. Toujours est-il que cet événement semble une référence. Sans doute l'est-il !

Que l'on soit croyant ou non, que l'on soit parachutiste ou non, chacun se sent confusément concerné par ce grand courant chaud et amical qui passe. Chacun peut se sentir attelé, par des traits de natures diverses, à ce char volant toujours prêt à intervenir en première ligne pour la défense du pays. Tous ensemble, soyons certains que notre obscur travail participe à la valorisation de la qualité des opérationnels.

Sans doute certains seront-ils agacés en lisant ces lignes qu'ils trouveront par trop cocardières. Que voulez-vous mes amis, cette teinture, très 3e République, m'a été appliquée par un vieil instituteur, façon Jules Ferry, qui avait "fait 14/18" et qui ne rêvait que par Victor Hugo. On ne se refait pas !

Nombre de visiteurs ont-ils eu vent du thème de décoration retenu par nos plieurs et couturières ? Toujours est-il que HIER (Garnerin et son parachute nacelle) et AUJOURD'HUI (le parachute à structure multi-cellulaire) se sont retrouvés. En effet, quantité d'anciens sont venus apporter leur caution aux plus jeunes. Leur présence est significative, l'esprit CAP existe ; à nous d'assurer sa pérennité et de ne pas nous faire de montagnes des petits tiraillements quotidiens.

Après quelques mots de bienvenue du Directeur, vient la cérémonie de remise des médailles d'honneur du travail. Qui était le plus ému ? les récipiendaires ou celui qui remettait les médailles ?

Furent distingués :

Médaille de Vermeil -

Roger RAVEL

Médaille de Bronze -

Claude BRIOT
Bernard CASTERAN
Jean-Pierre CAVALLO
Eliette DELCLAUX
Jean DUCOFFRE
Renée JESSE
Fleury LEPOT
Andrée REBOUL
Angeline ROUYER



Félicitations à tous, et à l'année prochaine!
Et par St Michel ...

F. LEPOT





.. ● ●



.. ●



■ ☆ ☆ ● ◆



· ● ● ●



· ☆ ● ☆ ● ●



☆ ◆ ● ☆ ● ◆



☆ ● ● ☆



● ● ☆



