

L'AUTAIN

SEPTEMBRE 1987 N° 23

Établissement www.aad-toulouse.com



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

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

155 av. de Grande-Bretagne
31052 TOULOUSE CEDEX
Tél. 61. 31. 38. 38
Télex - TLSE 531464 F

Semestriel gratuit

**Directeur et rédacteur en chef de la
publication :**

C. JOSSE

Assisté de :

Roland BOUCHET
Gendarmier de l'Armement
Fleury LEPOT
Commandant SAUVANET
Patrick VALENTIN
André AGOSTINI
Pierre WITTERONGHEL

Dessin de :

Roland FAJEAU

Tirage : 600 exemplaires

N° 23

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 AÉROPORTE DE TOULOUSE



*Le bâtiment «Jacques DELORT»
nouveau Centre d'Essais*



*Souvenir de vacances où l'optimisme est de rigueur
malgré l'absence de soleil
par notre ami Joachim GASCON*

SOMMAIRE

- — Editorial
- — Le mot du Directeur
- — ICA Jacques Delort — F. LEPOT
- — Les Paras... A la dérive — P. VALENTIN
- — Restructuration du CAP — J. DUOFFRE
- — Visites au CAP — F. LEPOT
- — Nouvelles de la 11ème Division Parachutiste
F. LEPOT
- — Les TAP ont 50 ans — Fred GEILLE
- — Journée des retraités
P. WITTERONGHEL
- — L'épopée du Nord 2501
CDT SAUVANET
- — Adieu aux armes — F. LEPOT
- — Parapente — Major DUTHILLEUL
- — La Gendarmerie de l'Armement à votre service... !
- — L'Or de Toulouse — M. ROQUEBERT
- — Prévention routière — M. RIVET
- — Notre carnet
- — Nos peines — A. AGOSTINI



ÉDITO

Un petit village de France, quatorze juillet, onze heures : l'étroite rue principale est inondée de soleil ; des éclats de voix, des rires, une foule colorée et bruyante ; un avertisseur retentit discret presque gêné, les petits groupes se disloquent pour se reformer aussitôt, les moins chanceux ne retrouveront pas leur place à l'ombre ; la voiture s'éloigne, un «fada !» crié d'on ne sait trop où, finit de replacer les choses en l'état ; «attention, voilà Jules !» Jules est le garde champêtre ; sorti tout droit du folklore méridional, son sourire répond aux interpellations bon enfant ; aujourd'hui, il est fier : il porte le drapeau et ouvrira le défilé ; les gosses des écoles, le maire ceint d'une écharpe tricolore et, mêlés, les estivants et le village qui retrouve les enfants du pays partis à la ville.

Dans toutes les communes, dans tout le pays et parfois hors de nos frontières, les français se retrouvent pour fêter la République et, à cette occasion, complimenter l'Armée Française.

C'est le 1er janvier qui ouvre traditionnellement l'année civile, mais incontestablement le 14 juillet est le rendez-vous de chaque été.

Bien sûr, le CAP ne défilera pas en tant que tel sur aucun square de France, mais il sera, comme certains artistes, derrière celui qui est devant ; il participera indirectement à la fête, tout simplement par ses réalisations.

Et l'Autan marquera le coup en vous souhaitant d'excellentes vacances. Vacances, fêtes et compliments...

L'année 1987 commémorera la création des Troupes Aéroportées puisque le 3 octobre rassemblera à Franczal, pour le cinquantième, tout le milieu parachutiste ; à cette occasion, le comité de rédaction a décidé de reproduire dans ce numéro un remarquable témoignage signé Colonel DAUBAS ; une prière du para qui se termine par ces mots : «Ce qu'on ne peut obtenir que de soi». A propos, l'Autan a bien besoin du Centre Aéroporté.

C. JOSSE

Le Mot du Directeur

CAP 2000

Que ferons-nous en l'an 2000 ? Difficile à imaginer !...

Pourquoi se poser la question me direz-vous ? L'an 2000 est encore loin pour s'en soucier déjà ! Et pourtant cela nous aiderait bien de connaître dès maintenant ce que nous ferons alors. Pour ma part je suis convaincu qu'il nous faut chercher à savoir et voici pourquoi :

- Tout d'abord, ce serait pour définir notre objectif commun au profit duquel nous affecterions une part de nos forces vives.

- Ensuite, cela nous permettrait d'harmoniser nos plans d'actions en nous fixant des étapes.

- Enfin, cela nous donnerait l'orientation nécessaire pour adapter notre savoir faire.

En somme, avoir une idée de notre avenir permet de mieux s'y préparer.

*En matière de prévision puisqu'il s'agit de prévisions nous ne partons pas de rien. L'année dernière, à l'image des plans d'investissements, nous avons mis au point avec l'État-Major de l'Armée de Terre un plan d'études pour **les cinq années à venir**. Cet effort de planification est devenu indispensable pour assurer une bonne organisation des moyens. Il est maintenant nécessaire d'en faire tout autant dans tous les autres secteurs et notamment pour la formation. Cinq ans, c'est d'ailleurs une échéance raisonnable, et à notre portée.*

Au-delà de 5 ans l'exercice devient plus difficile, les risques d'erreur sont plus grands. En fait, comme nous ne faisons que rarement ce genre d'investigation, nous sommes bien entendu sceptiques quant à la valeur de nos prévisions et nous n'y croyons pas. Il faut savoir que d'autres par contre, sont habitués à des échéances plus lointaines : récemment un technicien de recherche en énergie d'origine nucléaire expliquait que l'on travaillait actuellement à la mise au point d'un prototype de faisabilité de centrale «à fusion» ; il précisait qu'un 2ème prototype, très amélioré, était en cours d'étude et qu'enfin un 3ème, préfigurant une vraie centrale devrait fonctionner dans 35 ans ! Donc n'ayons plus de scrupules et repoussons notre horizon au-delà de 5 ans.

La tâche est abstraite, mais exaltante par l'intérêt qu'elle présente. Bien sûr il nous faudra du temps pour obtenir une prévision satisfaisante, peut-être un an ou deux, car nous ne pouvons faire ce travail seuls. En attendant commençons par établir la liste des points à éclaircir, puis imaginons l'évolution de l'environnement. Dans ce contexte dressons plusieurs scénarios possibles et retenons leurs points communs (ou si vous voulez les points de passage obligés) nous disposerons ainsi de quelques repères qui devraient constituer les fondations de notre prévision.

Voilà donc la démarche que je propose pour élaborer un schéma directeur qui pourrait bien s'appeler «CAP 2000».

Mieux vaut, en l'occurrence, préparer notre avenir que de le subir.

F. BONAN



L' ICA JACQUES DELORT

Dans le précédent numéro de l'Autan nous avons fait part du décès de cet ancien Directeur du CAP en nous promettant de rappeler à tous la carrière de cet officier et ingénieur qui a laissé dans les mémoires de tous ceux qui l'ont connu un si agréable souvenir.

L'ICA Jacques DELORT, né le 27 mai 1916 à Paris semblait destiné à faire carrière civile scientifique, mais la tourmente de 1940 en a décidé différemment. Engagé sur le front le 02 septembre 1939, le sous-lieutenant Jacques DELORT montre, face à l'ennemi, courage et sang-froid. Sa belle conduite au feu lui vaut deux citations en moins d'un an.

Démobilisé, Jacques DELORT reprend le combat dans les rangs des FFI - (Bataillon PATRIACHE Haute-Vienne) Lors de la campagne de France, le lieutenant de cavalerie Jacques DELORT paie de sa personne. Bien que blessé par le feu de l'artillerie ennemie, cet officier exemplaire continue de commander son unité et l'entraîne par son calme et sa maîtrise.

Dés 1946 le lieutenant DELORT débarque en Algérie. Breveté parachutiste à SETIF il rejoint le 1er HUSARDS où il sert trois ans. Rentré à AUCH avec son régiment, le lieutenant DELORT se souvient de sa formation scientifique et intègre l'École Nationale Supérieure de l'Armement.

Nommé Capitaine le 01 janvier 1951, son état de santé l'écarte du service pendant 16 mois et lui interdit la campagne d'Indochine.

Affecté à l'Enseignement Militaire Supérieur Scientifique et Technique il ne quittera ce poste que pour effectuer un séjour en Allemagne au 12ème Régiment de Dragons, puis en Algérie où il sert jusqu'en 1957 avant d'être muté à la Section Technique de l'Armée de Terre jusqu'en avril 1961.

Seconde modification de trajectoire, le Capitaine DELORT intègre le corps des Ingénieurs de l'Armement et, après un séjour de quelques mois à l'Administration Centrale, prend le commandement du CAP jusqu'en juin 1968, c'est à dire pendant toute cette période, particulièrement importante et féconde, qui a vu le CAP se développer et s'organiser pour réaliser le système d'arme de largage et matériels périphériques au transall C160.

L'ICA DELORT sera encore Sous-Directeur de l'Atelier de Chargement de Salbris de 1968 à 1975 puis en fonction au SIAR de Nantes jusqu'en 1975.

- Chevalier de la légion d'honneur
- Officier de l'Ordre National du mérite
- Croix de guerre 39-45 avec 3 citations : * à l'ordre de la Division
* à l'ordre du Corps d'Armée
* à l'ordre de l'Armée
- Breveté parachutiste
- Breveté technique.

L'ICA Jacques DELORT a laissé au CAP le souvenir d'un officier intègre, d'un ingénieur compétent, d'un chef éclairé et d'un homme bon et courtois.

Le CAP, pour montrer sa gratitude et avec l'accord de Madame Françoise DELORT sa veuve, baptisera le nouveau bâtiment du Centre d'Essais «Jacques DELORT». Cette cérémonie intime aura lieu, en présence de Madame veuve DELORT et du personnel du CAP, le vendredi 2 octobre 1987 à 14 h 00.



LES PARAS ... A LA DERIVE



Après l'Agres de Synthèse que nous vous avons présenté dans le n° 22 de l'AUTAN, un deuxième simulateur est venu en renfort pour assurer la formation des élèves de l'ÉCOLE DES TROUPES AÉROPORTÉES DE PAU : l'AGRES DE DÉRIVE.

Il s'intègre depuis le mois de Février 1987 au cycle de formation dispensé pour l'obtention du brevet parachutiste militaire.

Ce simulateur est un moyen d'instruction qui permet d'acquérir les réflexes nécessaires à l'utilisation et au « pilotage » des parachutes manœuvrables.

L'agres de dérive est composé de 13 postes de travail formant un U face au pupitre de commande du moniteur. Chaque élève est installé dans un harnais type 26, et dispose de 4 poignées de manœuvre identiques à celles du parachute d'arme TAP 696-26.

Pour démarrer la séance d'instruction, le moniteur plonge la salle dans l'obscurité et commande le déroulement de la première séquence.

De ce fait un projecteur 16 mm, situé en superstructure, envoie sur l'écran situé à l'intérieur du U les images d'un film représentant une zone de saut défilant sous les pieds des parachutistes vers un des quatre points cardinaux. Ce film recrée la sensation simultanée de dérive et de perte d'altitude. En fonction du sens de défilement perçu, chaque élève doit tractionner deux des quatre poignées de manœuvre pour diminuer sa dérive ; ce qui lors d'un saut réel permet d'effectuer un atterrissage dans de bonnes conditions de sécurité.

Si l'élève n'a pas actionné correctement les poignées avant les 20 derniers mètres le séparant du sol, un signal lumineux rouge indique à celui-ci qu'il n'a pas tractionné correctement. De plus, le simulateur visualise sur le pupitre de contrôle du moniteur les tractions réalisées par l'ensemble des élèves ainsi que le sens de défilement du sol.

Chaque séance d'instruction se compose d'environ 20 atterrissages simulés par 20 séquences différentes. Après chacune d'elle, et avant de projeter la suivante, le moniteur a la possibilité de corriger les élèves ayant réalisé de mauvaises tractions.

Le sens du défilement du sol est modifié automatiquement entre chaque séquence par rotation aléatoire du projecteur, ceci de façon à éviter que l'élève ne sache par avance le sens de la dérive.

P. VALENTIN

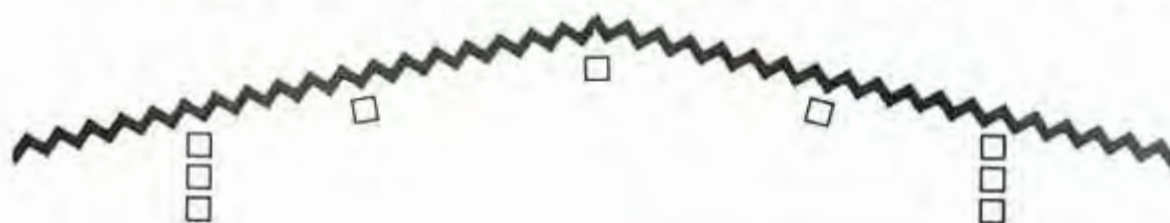


Pupitre de commande



Pause entre deux séquences

RESTRUCTURATION DU C.A.P



Dans l'Autan n° 20 de décembre 85 je vous présentais la restructuration du CAP qui comprend deux tranches :

- **1ère tranche** : regroupement des laboratoires autour de l'état major du Centre d'Essais
- **2ème tranche** : extension du bâtiment 412 : Direction - Centre Technique - Services Administratifs et reconstruction des magasins.



La première tranche est réalisée ; les laboratoires ont été transférés, début mai 87, dans les nouveaux locaux (bâtiment 179) à la grande satisfaction des personnels.

Ce bâtiment comprend outre les laboratoires, un hall d'essais commun à la section «environnement - textile» (SE 5) et à la section emballage (SE 8) qui abrite un radier d'essais, un mur de traction, les moutons dynamiques, les caissons d'essais climatiques, machine de traction, cuve à immersion et pluie artificielle qui feront l'objet d'un article dans le prochain Autan, ces moyens étant en cours de réception.

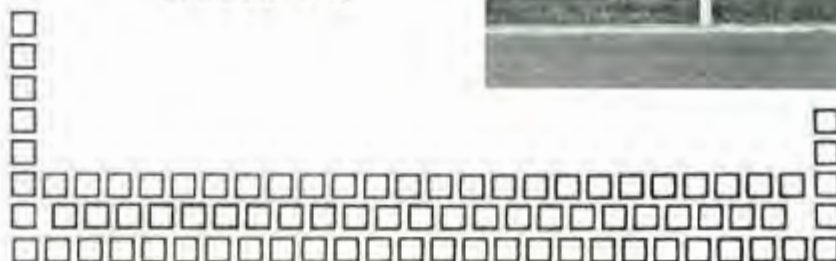


La deuxième tranche est prête à démarrer suivant les plans et programmes prévus, c'est à dire :

- en 1989, extension du bâtiment 412,
- en 1990, réaménagement du bâtiment 412 existant,
- en 1991, aménagement du bâtiment 417,
- en 1992, reconstruction des magasins.



J. DUCOFFRE



VISITES AU CAP

Dans le dernier numéro de l'AUTAN, avec force périphrases je regrettais un léger ralentissement des visites au CAP et constatais, avec une pointe d'amertume, que le report des campagnes, voire leur suppression, dû au «manque d'avion» frappait le CAP plus souvent qu'à son tour. Cette situation n'a fait que croître et embellir, si j'ose l'expression. J'aurai toutefois mauvaise grâce à prétendre que la continence de campagne d'essais a été, au cours des six mois écoulés, la seule, voire la principale raison de ce ralentissement. En fait, nous avons concentré nos efforts sur d'autres moyens de communication ; plaquette et triptyque de notoriété, recueil des moyens d'essais, salons etc... Le but de la manœuvre, en la matière, étant de faire connaître et apprécier le vrai visage du CAP à un environnement aussi large que possible et, dans notre cas, très diversifié.

Profitions du fait que les colonnes qui suivent ne soient pas trop chargées pour remercier au passage tous ceux et toutes celles, à tous niveaux, qui participent, avec une adhésion totale, à la construction du succès de ces visites. Nous savons bien que parfois leur travail s'en trouve quelque peu perturbé, mais jamais aucun d'entre eux ne le laisse deviner.

F. L.



Présentation du CAP à ses personnels - Voilà si longtemps qu'il y a presque prescription. C'était en effet le 2 décembre 1986 que des personnels, à l'époque, jeunes arrivés au CAP faisaient «le tour de la maison».

Le numéro précédent de l'Autan étant bouclé, nos sympathiques collègues ont été mis en hibernation photographique quelques temps. Évidemment, cette exhumation a des allures de plat réchauffé mais je pense qu'à voir leurs mines réjouies ils nous le pardonneront aisément. D'ailleurs il paraît que ce fut une très belle journée, instructive et sympathique.



Soleil d'Austerlitz

13 janvier 1987 - Le Directeur de l'ATE - L'ICA de BERNARDI - et le chef des Services Administratifs, l'OPCTAA DEBAKRE ont réussi à trouver un créneau dans leur planning très chargé pour s'intéresser de près aux activités de leur petit voisin.

Nous connaissions leur image officielle d'hommes de responsabilités, nous avons découvert des hommes ouverts à tout, sans préjugés et au contact humain aisé.



*Il faisait un froid de canard...
à droite l'ICA de BERNARDI, au centre
l'OPCTAA DEBAKRE*





17 février 1987 - Notre actif officier de liaison Air, le Commandant SAUVANET a organisé une visite du CAP au bénéfice d'un groupe d'officier du Centre d'Instruction des équipages de Transport (CIET) dont les activités s'exercent à partir de la base Aérienne 101 de Franczal.

Cette visite coïncidait avec une intense journée de campagne d'essais aériens. Ces super spécialistes du transport par air ont pu se rendre compte que si les techniques et méthodes qu'ils utilisent pour le largage et l'aérotransport sont parfaitement fiables et à la pointe du progrès, c'est qu'en amont existe un centre technique de la DAT qui fait tout ce qu'il faut pour qu'il en soit ainsi.

A titre de réciprocité, quelques ingénieurs du CAP se rendront au CIET et nul doute qu'ils en tireront profit pour les programmes dont ils ont la charge.



Messieurs RAUD et CUSSIGH en action devant nos visiteurs



Briefing par le Colonel OSPITAL et Monsieur JOSSE avant les largages.



25 mars 1987 - La section aéromobilité de Monsieur JOSSE recevait des Ingénieurs de l'Établissement Technique d'Angers - ETAS -. Chacun connaît les liens techniques tissés ces dernières années avec nos collègues du Centre Mobilité. Ces contacts techniques très ouverts permettent d'inclure dans les spécifications techniques des matériels roulants des clauses relatives à l'aéromobilité, évitant en cela de cou-

teuses, voire impossibles modifications, après que les matériels aient été adoptés et fabriqués en série. C'est cela la qualité.

Une nouvelle équipe s'était mise en place à l'ETAS et Messieurs LERAY, RAULT et DEBRUYN sont venus se rendre compte des méthodes et moyens mis en œuvre au CAP pour apporter solution aux problèmes posés. Bonne affaire qui tourne rond.



Bien qu'en dehors de la baignoire, nos visiteurs sont dans le bain



Visite de l'école de LATRESNE - Depuis plus de huit mois, le projet avait été conçu de recevoir une promotion de l'école de formation technique aéronautique de LATRESNE. La DCAé forme ses ouvriers et techniciens spécialisés comme nous le faisons à la DAT. Il se trouve que notre ancien Directeur l'ICA MAURY est parrain d'une promotion. Cet état suppose une certaine responsabilité morale et à tout le moins un vif intérêt à porter aux «fil-leuls» pendant la formation et au cours du début de carrière. C'est dans ce cadre que la visite a été organisée.

La visite comportait le voyage par voie aérienne de Bordeaux à Toulouse. (C.E.V. air line) et l'hébergement à l'école technique ATE. Quelques 26 jeunes gens et jeunes filles ont pu bénéficier de cette ouverture sur nos activités.

Le succès de cette journée a été acquis grâce à la coopération spontanée et efficace du Directeur de l'EFT/ATE et du CEV sans qui rien n'aurait pu être réalisé.



Le déplacement des voiles est toujours un enchantement

VISITES AU CAP *(suite)*

30 mars 1987 - Sous la conduite de Monsieur LEBLANC, adjoint au directeur de l'Enseignement Militaire Supérieur de l'Armement, les auditeurs de l'EMS du 1er degré, en visite de fin de stage et de passage à Toulouse, sont venus compléter leur savoir et s'enquérir des techniques développées au CAP. Cette visite était la dernière à être effectuée sous la houlette de Monsieur LEBLANC qui part en retraite. Nous souhaitons à cet homme très sympathique une retraite longue et féconde.



Monsieur AMADIO expose les subtilités du pliage d'un parachute G11

NOUVELLES DE LA 11^{ème} DIVISION PARACHUTISTE

Le Général de Brigade Michel GUIGNON a pris le commandement de la 11^{ème} DP et 44^{ème} DMT. Il succède au Général Noël CHAZARAIN. Un légionnaire remplace un autre légionnaire. En effet, le Général GUIGNON, Saint Cyrien de la promotion AMILAKVARI, après une courte affectation au bataillon de CORÉE, est muté du glorieux 1^{er} Régiment Étranger de parachutiste à ZERALDA dans les rangs duquel en 3 ans il sera blessé 3 fois au combat. Muté dans le Saint des Saints : au 1^{er} Régiment Étranger SIDI-BEL-ABBES puis à AUBAGNE il servira aussi au 2^{ème} R.E.I. au sahara où il commandera une compagnie.

Le Général GUIGNON connaît bien la 11^{ème} DP et Toulouse puisqu'il a servi 4 ans à la 20^{ème} Brigade aéroportée où il a été notamment un des collaborateurs du Général BIGEARD.

Les anciens du CAP ont gardé le souvenir du Commandant GUIGNON chef de la section «parachutes» au groupement aéroporté de la STAT qui avait notamment, (en 1972-73) orchestré de façon magistrale l'étude sur le largage de personnels à très grande hauteur.

L'AUTAN lui souhaite la bienvenue et le CAP est impatient de lui présenter les progrès techniques réalisés depuis l'époque qu'il a connue.

F. L.



Le Général Michel GUIGNON

LES T.A.P ONT 50 ANS

Le 03 octobre 1987 les troupes aéroportées françaises commémoreront le 50ème anniversaire de leur création. La cérémonie se déroulera, sous la présidence de Monsieur André GIRAUD Ministre de la Défense, sur le site de la Base Opérationnelle Mobile Aéroportée. Des sauts de cohésion réunissant anciens et jeunes auront lieu à Fonsorbes. Tous les anciens parachutistes sont invités à ces manifestations.

L'AUTAN a pensé que cet anniversaire méritait commentaires et précisions pour le plaisir des anciens et l'édification des jeunes, eu égard à l'origine du CAP et aux personnels qui le composèrent initialement. De plus, et malgré quelques diversifications, les matériels et techniques destinés aux Troupes Aéroportées restent notre mission principale.

Voici, extrait de «l'histoire mondiale des parachutistes» la présentation qu'en fait le Colonel FRED GEILLE créateur du premier centre d'instruction de parachutisme militaire.

LE PARA

«Le Para» n'est véritablement né qu'avec la Seconde Guerre Mondiale. Auparavant, ses collègues n'étaient guère plus que des hommes de cirque ou des candidats au suicide. Il ne lui a donc fallu que quelques petites années pour passer du stade de bipède inférieur à celui d'homme prestigieux. Mais, pour en arriver là, il lui a fallu mettre les bouchées doubles. C'est pour cela, qu'entre ces deux considérations extrêmes, l'écrivain peut déjà puiser la matière de son ouvrage dans une mine de grande richesse, faite de tous les sacrifices consentis sous tous les ciels et sur toutes les terres du monde.

En ce qui concerne la nôtre, la terre de France, tout a commencé au mois d'avril 1935, lorsque notre pays eut le privilège d'envoyer en URSS une mission chargée d'étudier le parachutisme, spécialement, et je puis dire presque uniquement, sous l'angle du sauvetage individuel des aviateurs en difficulté. Dans l'esprit du Grand État-Major on entrevoyait peut-être une autre utilisation, découlant des démonstrations de largage de parachutisme exécutées en 1934 au cours des grandes manœuvres de l'Armée Soviétique. C'est possible, bien que la suite des événements ne vint guère confirmer cette opinion ! Toujours est-il qu'à l'origine, le but principal de cette mission était l'étude de la formation de moniteurs capables d'enseigner aux navigants des escadrilles de l'Aviation Terrestre et de l'Aéronavale, les moyens d'échapper aux multiples pièges que les vitesses croissantes des avions leur feraient courir s'ils se trouvaient dans la nécessité de se jeter par-dessus bord pour sauver leur peau inextremis.

Je fus donc désigné pour faire partie de la mission envoyée en URSS, qui était composée de deux officiers de l'Armée de l'Air et d'un officier de l'État-Major de l'Armée de Terre. De cette mission qui se déroulait à Moscou-Touchino, devait sortir, après un stage d'un mois, du 15 avril au 15 mai 1935, l'homme qui serait appelé dès son retour en France, à créer de toutes pièces le parachutisme militaire. Cet homme devrait s'affirmer, par la suite, comme le chef incontesté de cette nouvelle technique aux développements encore imprévisibles, mais dont le spécialiste que j'allais devenir ne manquerait pas une occasion de préciser l'extrême importance, sans être cru pour autant !

Après avoir, en moins de vingt jours, exécuté correctement les douze sauts réglementaires à partir de différents avions, j'obtins le brevet russe d'instructeur en chef de parachutisme avec le n° 111. Ce brevet me fut délivré après que



Le Colonel GEILLE

j'eus accompli toute la gamme des sauts connus à cette époque, soit : un saut à ouverture automatique, huit sauts à ouverture commandée en partant de diverses positions de l'avion (piqué, spirale, virage) et trois sauts à ouverture retardée (3, 5 et 10 secondes).

Rentré en France, ce fut donc tout naturellement que je fus désigné pour créer et commander le Centre d'instruction de parachutisme de l'Armée de l'Air que, par décret en date du 12 septembre 1935, le général Denain, alors ministre de l'Air, venait de mettre au monde et qui était destiné «à assurer la formation d'un cadre de moniteurs et d'instructeurs chargés de l'instruction théorique et pratique du parachutisme, tant au Centre que dans les unités».

Ainsi, il n'était pas encore question de la formation ultérieure d'unités de parachutistes ; et, au fond, cela était normal puisque personne ne croyait à la possibilité de leur mise sur pied (par exemple, pas d'avions de transport et de largage de troupes dans l'Armée de l'Air) et encore moins de leur utilisation en cas de conflit. Car, même après les démonstrations soviétiques, on n'envisageait nullement la création de telles unités. Je peux même dire, sans aucune exagération, que, parmi les plus hautes autorités civiles ou militaires, il y en avait peu qui osaient entrevoir les services que

pourraient rendre en temps de guerre des unités aéroportées. Elles étaient presque toutes convaincues que, dans nos régions, aucune formation parachutiste importante ne pourrait débarquer par surprise et que, de ce fait, les pertes subies avant l'atterrissage mettraient les éléments survivants dans l'incapacité d'accomplir leur mission.

Bref, personne n'y croyait ! Que dis-je ? Lorsqu'il m'arrivait de parler à de hauts personnages de ma conviction profonde d'une création rapide de troupes parachutistes, la seule chose que prévoyaient à coup sûr la majorité de mes interlocuteurs, c'était l'échec de mon entreprise si, par hasard, elle recevait un jour un commencement d'exécution. D'ailleurs, on ne se faisait pas faute de me le faire nettement comprendre, soit en me menaçant de mesures disciplinaires en cas d'accident, soit en m'obligeant à supporter silencieusement ces demi-sourires indulgents qui en disaient long sur ce que l'on pensait de ma personne. Ça crevait les yeux ! J'étais un illuminé, une sorte d'aimable fou qui pouvait devenir dangereux en rêvant tout haut de bâtir « l'impossible ».

Cependant, le Centre de parachutisme que je commandais accomplissait et poursuivait sa mission de formation d'instructeurs « dans des conditions exceptionnelles de réussite », écrivait un ministre en exercice. J'ajouterai : non sans mal ni sans risques supplémentaires, car aucun crédit n'avait été prévu et ne pouvait être dégagé pour le fonctionnement de ce nouveau service. Je dus donc me contenter de ce qui existait et accepter bon gré mal gré ce qu'on voulait bien me donner.

Par exemple, le terrain d'Avignon-Pujaut fut choisi parce qu'il dépendait de la grande école de pilotage d'Istres et qu'il était doté d'un poste météorologique qui m'était indispensable pour le calcul du point de lancement des élèves-parachutistes. Mais il était situé dans une cuvette qui provoquait des turbulences parfois très violentes. Il subissait les bourrasques du Mistral. Il n'était pas assez grand (500 x 600 mètres). Il était doté d'une ligne aérienne à haute tension qui aboutissait à transformateur implanté à un angle du ter-

rain. Il servait à la section de vol à voile de l'école d'Istres pour l'entraînement des élèves, et, une fois par mois, à l'atterrissage des élèves-pilotes qui effectuaient les épreuves du brevet !

Malgré ces conditions si défectueuses, le Centre d'instruction de parachutisme poursuivait sous ma houlette sa délicate mission d'instruction : les stages d'officiers et de sous-officiers de l'Armée de l'Air et de l'Aéronavale se succédaient sans accroc. Et les élèves retournaient brevetés dans leurs unités où ils enseignaient à leurs camarades l'art de se servir au moindre risque de leur bouée de sauvetage, ainsi que son utilisation purement sportive.

En fin de compte, devant ces résultats qui paraissaient surprenants à beaucoup, on décelait une lente évolution des esprits des hautes autorités responsables de la préparation des armées en temps de paix. C'est ainsi que, grâce à l'heureux fonctionnement du Centre d'instruction de parachutisme de l'Armée de l'Air, M. Pierre Cot, nouveau ministre de l'Air, prit, le 3 octobre 1936, un décret prévoyant la création, au sein des grandes formations aériennes (brigades, divisions, corps aériens), d'unités « d'Infanterie de l'Air », c'est à dire d'unités parachutistes.

Les Troupes Aéroportées sont nées de l'application de ce décret, le 01 avril 1937. Et c'est très exactement le 18 janvier 1937 que débuta sur le terrain d'Avignon-Pujaut, le premier stage de formation des cadres des deux compagnies d'Infanterie de l'Air dont la création avait enfin été décidée après tant d'hésitations. Mais qu'importaient les difficultés de mise en train ! Seuls comptaient les résultats. Et, maintenant, avec le recul du temps, chacun est à même de les apprécier à leur juste valeur !

Fred GEILLE

Breveté Instructeur Parachutiste de l'Armée Soviétique (1935)
Créateur du Centre d'Avignon-Pujaut (1935)
Commandant du 1er RCP (1944)



Fin de stage. De gauche à droite, assis : Chalret du Rieu, Durieu, l'instructeur Zabeline. Debout : l'interprète Loubartski, Geille, le para Moskovski.



HISTORIQUE

LES PRÉCURSEURS

- 02.10.1797 :** Jacques-André GARNERIN expérimente le premier parachute.
- 23.09.1800 :** GARNERIN exécute un saut en parachute dans l'enceinte du Champ de Mars devant une commission militaire.
- 23.05.1804 :** BOURGUET effectue un saut de démonstration en ALLEMAGNE.
- 1880 :** JOVIS exécute un saut en parachute devant une commission militaire.
- 18.11.1914 :** Le sous-lieutenant aviateur PINSARD parachute un agent des douanes derrière les lignes ennemies au sud de CATELET.
- 17.11.1915 :** Le quartier-maître Constant DUCLOS effectue le 1er de ses 16 sauts de démonstration du parachute JUCHMESCH devant les Aérostiers.
- 16.03.1916 :** Le sous-lieutenant LEVASSEUR, observateur à la 68ème Compagnie est le premier aérostier sauvé par son parachute.
- 05.05.1916 :** 27 observateurs, dans 23 ballons, sont emportés par une violente bourrasque qui a rompu les câbles des ballons. 17 d'entre eux sont sauvés par leur parachute.
- 31.07.1918 :** Le Commandant VERDURAND organise une démonstration de sauts d'aviateurs.
- 1928 :** Le port du parachute pour le personnel navigant de l'aéronautique militaire est rendu obligatoire.
- Avr. - Mai 1935 :** Le Commandant CHALRET DU RIEU, le Capitaine GEILLE et le Capitaine DURIEUX sont envoyés par l'État-Major en URSS pour étudier la technique du parachutisme. Le Capitaine GEILLE obtient le brevet soviétique d'Instructeur en chef de parachutisme n° 111.
- 12.09.1935 :** Le Général DENAIN, ministre de l'Air, crée par arrêté le **CENTRE D'INSTRUCTION DE PARACHUTISME (CIP)**, dépendant de l'armée de l'air, à AVIGNON-PUJAUT. Le commandement en est confié au Capitaine GEILLE, pilote de chasse. Le but de ce centre n'était pas de former des unités constituées de parachutistes, mais plutôt d'assurer un entraînement de saut aux pilotes.
- Déc. 1935 :** 150 volontaires suivent le premier stage d'instruction.
- 20.10.1936 :** Instruction n° 2200/1/0/EMAA du Ministre de l'Air, Pierre COT qui décide la création de 2 GROUPES D'INFANTRIE DE L'AIR (GIA) à REIMS et ALGER - MAISON BLANCHE à compter du **01.04.1937** ainsi que des GIA au sein des grandes formations aériennes (brigades, divisions, corps).
- 18.01.1937 :** 30 officiers et sous-officiers suivent le 1er stage de formation d'instructeur à AVIGNON-PUJAUT (cadres des 2 CIA). Le Capitaine SAUVAGNAC devient le breveté n° 1.
- Avril 1937 :** Deuxième stage d'instructeurs.
- 18.07.1937 :** 40 cadres du CIP font une démonstration de saut à la fête de l'Armée de l'Air à VILLACOUBLAY.
- 07.10.1937 :** Le Capitaine SAUVAGNAC bat le record du monde de chute libre à AUBERIVE : 74 secondes sans inhalateur.
- Sep. 1938 :** Le Commandant GEILLE est nommé Inspecteur technique de l'Infanterie de l'Air. Le Sous-Lieutenant DISDIER le remplace à la direction du Centre d'AVIGNON-PUJAUT.
- 1938 :** «Règlement de l'Infanterie de l'Air».
- 25.05.1939 :** Le Centre d'AVIGNON-PUJAUT est dissous.



Dans notre précédent article (Autan n° 22) nous vous avons conté la genèse du Nord 2501 devenu Noratlas.

Cette approche était essentiellement technique. Nous avons décidé, dans ce deuxième article, de vous parler des hommes qui ont su montrer et exploiter ses qualités de vol. Mais ceci ne s'est pas fait sans mal !!!

CDT SAUVANET

PREMIER VOL

Le samedi 10 septembre 1949, à 17 heures, le Nord 2502-01 FWFKL effectue son premier vol d'une durée de 18 minutes.

Le décollage long de 400 mètres avait duré 17 secondes. Aux commandes se trouvaient Claude CHAUTEMPS, chef des essais de la SNCAN (*) et Georges DETRE, chef pilote.

Après l'atterrissage, l'équipage inscrivait R.A.S. (*)

Les premiers essais étant satisfaisants, un marché de trois appareils de pré-série est notifié à la SNCAN.

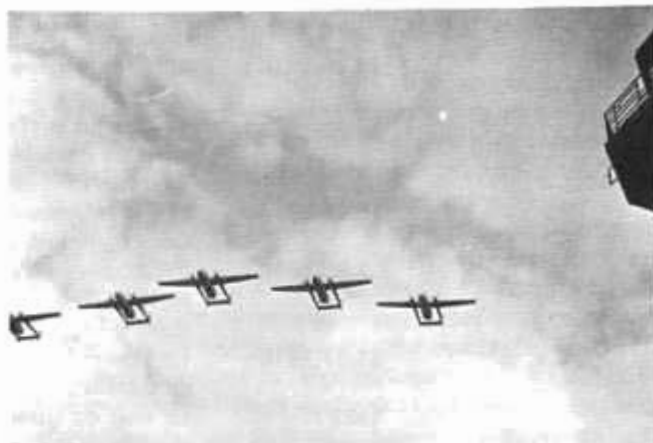
Et l'histoire commence... par les avions de pré-série.

Les 3 appareils de pré-série furent les Nord 2501 numéro 03 - 04 et 05.

Le Nord 2501-03 fit son premier vol en septembre 1952 et resta au CEV (*) après les essais. Il fut utilisé ensuite par l'Armée de l'air jusqu'en 1967.



Un beau spécimen !...



Il était moins cinq pour l'aéronautique française

Le Nord 2501-04 immatriculé FBFRG devint l'appareil de démonstration de la SNCAN. Il deviendra, par la suite, le Nord 2503-01 puis le Nord 2508-01 (voir Autan n° 22).

Quant au Nord 2501-05, l'armée de l'air le prit en compte le 27 mai 1953. Il fit une longue carrière au CEAM(*) de Mont-de-Marsan. Il fut cédé au CEV le 4 juin 1973.

Tout s'annonçait pour le mieux pour le Nord 2501 !

Mais le 6 juillet 1952, le Nord 2501-02 FWFUN s'écrasait au décollage du terrain de LYON-BRON au cours du meeting national de l'air avec, à son bord, le Commandant PENNEINCHX et 5 personnes dont l'aviatrice Maryse BASTIÉ.

L'enquête permit rapidement de mettre la machine hors de cause. Les raisons exactes de l'accident ne furent jamais déterminées. La fabrication en série du Nord 2501 se poursuivit normalement.

Ainsi débuta la série...

Le 24 novembre 1952 vole le Nord 2501 n° 1, sur le terrain des Mureaux, avec aux commandes Georges DETRE et Claude CHAUTEMPS.

Le vol dura 30 minutes.

L'avion Nord 2501 n° 1 fut livré à l'Armée de l'air le 12 juin 1953, sur le terrain du Bourget et fut baptisé Noratlas.

Sa marraine était Madame FRIGNAC, épouse du mécanicien navigant qui avait trouvé la mort dans l'accident du FWFUN à LYON-BRON.

Les premiers appareils livrés servirent à effectuer des vols d'endurance.

Le 4 février 1953, le Nord 2501 n° 4 fit un vol de 14 heures 37 minutes au départ de Brétigny avec 10 personnes à bord. Il avait décollé au poids de 19600 kgs. Le trajet représentait 4200 kms effectué à 3000 mètres d'altitude et à la vitesse de 300kms/heures.

Cet essai entraînait dans le cadre du projet d'un vol de présentation en Amérique du Sud.

Le 28 février 1953, le Nord 2501 n° 4, immatriculé FBFRG s'envolait à 4 heures du matin d'Orly, avec aux commandes Antoine GEPOFERT (Air France), Claude CHAUTEMPS et Georges DETRE.

Étaient à bord, Messieurs ROUX, LEVIEUX, BERTONNIN et RENAULT.

L'avion fit ORLY-DAKAR sans escale, puis DAKAR-RECIFE et RECIFE-RIO DE JANEIRO. Le retour eu lieu le 23 mai 1953.

Cette longue randonnée à travers l'Amérique du Sud, principalement le Brésil, s'était traduite par un succès commercial important. La vente devait porter sur 5 appareils pour la Compagnie AEROVIAS, et une centaine pour les militaires, avec une fabrication sous licence au Brésil. La livraison du premier avion était prévue en juin 1954.

En raison d'interférences politiques, aucun appareil ne rejoignit le Brésil.

En septembre 1953, le Nord 2501 n° 5 de l'armée de l'air (FBBGP) se rendit en Israël à LYDDA pour une prestation officielle. Il faudra attendre 1955 pour recueillir les fruits de cette mission par la commande de six Nord 2501 IS (*).

La fin de 1953 sera marquée par l'accident d'un Nord 2501 militaire. Il s'écrasa le 29 décembre sur les flancs du Pic de Castellanne, à 2500 mètres d'altitude. Il y eut dix morts.

Et les opérationnels dans tout cela...

L'armée de l'air va engager, petit à petit, les Nord 2501 dans les conflits en cours.

Nous nous proposons de vous en parler dans un prochain article... A bientôt.

(*) SNCAN : Société nationale de construction aéronautique du Nord.

R.A.S. : Rien à signaler.

C.E.V. : Centre d'essais en vol.

CEAM : Centre d'expérimentation des avions militaires.

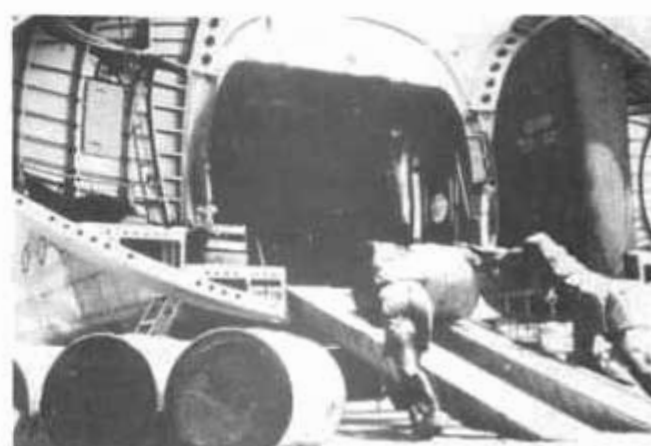
IS : Pour Israël.



Comme les lions dans la tempête quand souffle l'Aquilon



Djibouti 1967 - Appareils en provenance du Bourget et de Reims



Chargement de colis divers





ADIEU AUX ARMES



«Au terme d'une carrière de trente sept ans consacrée au service de la France, en Indochine, en Algérie et en Métropole, le Colonel Max OSPITAL quitte aujourd'hui le service armé...» Ainsi commençait le texte de l'ordre du jour n° 1 lu par Monsieur l'Ingénieur Général de l'Armement BRESSON lors de la cérémonie organisée dans l'enceinte de la Base Opérationnelle Mobile Aéroportée, le 06 mai 1987.

17 h 30, autour du mat des couleurs du quartier Colonel EDME sont réunis tous les éléments qui vont permettre à un vieux soldat de quitter le service dans la dignité et le respect de tous. D'une part, impeccablement alignée, la magnifique troupe commandée par le Colonel PAGNI et, d'autre part, la famille, les amis, les anciens, les collaborateurs, parmi lesquels une forte représentation du CAP.



Des amis sont venus

Enfin, remarquable défilé des troupes qui s'avancent en scandant une chanson para où il est question de dangers, de courage, de force de caractère, de sacrifice, d'amour du pays et d'amitiés.

Pour conclure, j'emprunterai les derniers paragraphes de l'ordre du jour qui a proclamé ce que chacun de ceux qui ont connu et travaillé avec le Colonel OSPITAL ont pu ressentir à des degrés divers.

«...Enfin, depuis juin 1985, il est adjoint militaire du Directeur du Centre Aéroporté de Toulouse. Dans cet établissement de la Direction des Armements Terrestres où il est entouré d'ingénieurs, il concourt activement par son expérience du parachutisme et plus généralement des troupes aéroportées, par son sens de l'intérêt général et son esprit de synthèse, aux travaux de préparation de l'avenir dans le domaine de l'aéromobilité.



L'officier face à son passé

Le cérémonial militaire se déroule, impressionnant de précision et de solennité. Honneurs au fanion, Honneurs à l'étendard, présentation des troupes au chef de corps puis du chef de corps à l'IGA BRESSON et le Colonel PAGNI. La mécanique, parfaitement huilée, fonctionne à merveille mais, sous-jacente, une intense émotion étreint les participants.

La lecture de l'ordre du jour par l'IGA BRESSON ; c'est le panégyrique du Colonel OSPITAL au travers de sa carrière et de ses états de service.



La revue des troupes

Sa coopération toujours offerte, ses conseils désintéressés, son contact franc et souriant permettent à tous de travailler dans la bonne humeur et de gagner un temps précieux dans nos difficiles études de matériels.

A ces postes très variés, à tous les grades, Max OSPITAL a été reconnu comme un adjoint sûr, un chef entraînant, un instructeur convaincant, un conseiller avisé, un collègue agréable, un homme que l'on regrettera.



Les souvenirs du CAP...

Officier de la Légion d'Honneur et de l'Ordre National du Mérite, titulaire de quatre citations, le Colonel OSPITAL quitte l'Armée et l'Armement entouré de l'estime et de l'amitié de ceux qui pendant plus de trente-six ans ont eu plaisir à servir à ses côtés.

En leur nom, je lui exprime toute notre reconnaissance.»

F. L.



ceux de la STAT



PARAPENTE

GRANDE PREMIERE A ARBAS

Le week-end du 1er Mai avait été choisi par le club de l'UNION SPORTIVE de l'ARMEMENT TOULOUSAIN pour l'organisation du Grand Prix d'ARBAS (31).

Le jeune et dynamique Président du club (l'I.E.T.A. Jean-Christophe BERLAND) avait décidé de frapper fort : outre les deltas, il proposait une compétition de parapente en six manches et deux types d'épreuves : durée et finesse.



Au départ !..

La compétition :

Tout avait été prévu pour assurer la réussite de ce rendez-vous parapentiste ! La météo (alliée n° 1 de ce genre d'épreuve) était très favorable : soleil et vent de face ; l'engouement pour ce sport nouveau et 10000 francs de forts jolis prix avaient attiré de nombreux participants, débutants et chevronnés.

Le 1er mai 8 h 00.

Après avoir souhaité la bienvenue à tous les concurrents, le Président présentait les différentes épreuves. Le sommet «le cornudère» est à 1450 mètres d'altitude et les épreuves de durée se déroulaient sur le versant Nord de ce massif. Le terrain de poser était situé au lieu dit «la Baderque» et se trouve à 700 mètres d'altitude. Cette aire d'atterrissage était impérative car tout concurrent n'y parvenant pas était éliminé de la manche.

L'épreuve de finesse était fixée au samedi 2 au matin. Les concurrents avaient à choisir entre tenter de gagner le point d'atterrissage prévu à 2,8 kilomètres ou bien se poser à la Baderque car il y avait un obstacle de taille à franchir, boisé et long de 300 m : *le Goulet* ; seuls les candidats équipés de grandes voilures pouvaient espérer le passer. Les autres auraient à faire preuve d'une grande sagesse et décider du poser avant de s'y engager.

Hélas le dimanche matin Dame météo n'était plus au rendez-vous. Nuages, Pluie et Brouillard recouvraient la vallée. La compétition se terminait brutalement en 3 épreuves de durée et une seule de finesse.



C'est parfois difficile de quitter le sol...



Je vole...

«Monsieur» Bernard BLÉAS, pilotant une GALAXY EVEREST Type II (38 m²) de chez Parachute de France, gagnait les trois épreuves de durée. Il en profitait (au grand dam de quelques uns) pour battre le record de durée des Pyrénées en 1 heure 3 minutes 57 secondes. Il remportait le concours avec une confortable avance sur le second.

Conclusion :

Saluons le dynamisme et le formidable esprit d'équipe de la bande du Delta Club Toulousain qui, avec l'appui de Messieurs les Maires d'Arbas et d'Herran ont permis cette agréable manifestation. La participation de la société Parachutes de France a été remarquable : - participation active de son représentant, Monsieur AQUAVIVA, (2ème du classement général),

- prêt de trois voilures performantes (dont celle du vainqueur)
- et enfin offre le 1er prix (voilure Turbo II Everest).

Notre participation à ce concours nous permet de suivre l'évolution des matériels. Connaître les progrès techniques réalisés sur les matériels est un acquis capital pour le Centre Aéroporté.

Quant à vous, amis lecteurs, je vous dirai tout (ou presque) sur le parapente dans le prochain Autan. Mais déjà si l'attente vous semble insupportable rejoignez nous.. Téléphonnez au poste 684.

Major DUTHILLEUL



La GENDARMERIE de l'ARMEMENT

à votre service . . .

* RAPPEL CODE DE LA ROUTE *

VOUS CHANGEZ DE DOMICILE, QUE FAUT-IL FAIRE ?

(Article R. 114 - Civils & Militaires).

Vous êtes tenus de remplacer ou de faire modifier la CARTE GRISE de votre véhicule s'il accuse un poids total en charge supérieur à 500 kg.

LE REMPLACEMENT :

Si votre nouveau domicile se situe dans un département autre que celui où vous résidiez précédemment.

LA MODIFICATION :

Si votre nouveau domicile se situe dans le même département.

DÉMARCHES A EFFECTUER

REPLACEMENT :

Directement à la préfecture de votre nouveau domicile (services des cartes grises) ou à la mairie (qui transmettra le dossier).

MODIFICATION :

Votre déclaration peut être reçue par la brigade de Gendarmerie territorialement compétente ou le commissariat de Police qui sont habilités à modifier directement la carte grise.

Vous disposez d'un mois à compter de la date d'installation dans votre nouveau domicile pour effectuer ces démarches.

Quelques notions sur le changement de domicile : (articles 102 à 111 code civil)

Il convient d'entendre par domicile le lieu principal d'établissement, ce qui suppose :

- une habitation réelle dans un autre lieu
- l'intention de s'y fixer laquelle résulte :
 - * soit d'une déclaration faite à la mairie
 - * soit à défaut d'une ou plusieurs des circonstances suivantes laissées à l'appréciation des juges en cas d'infraction :
 - durée et continuité de l'occupation de la nouvelle habitation,
 - lieu d'exercice de la profession,
 - lieu d'installation de la famille,
 - situation des principaux biens, du lieu de domicile fiscal ou électoral.

RETRAIT PROVISOIRE DE LA CARTE GRISE POUR LES VÉHICULES GRAVEMENT ENDOMMAGÉS

Une application immédiate en cas d'accident :

Tout véhicule de moins de 3,5 T gravement endommagé à la suite d'un accident et qui n'est plus en état de circuler sans danger pour la sécurité doit être immobilisé.

Les services de police ou de gendarmerie qui procèdent aux constatations doivent retirer le certificat d'immatriculation (carte grise) et établir un document justificatif.

Ces deux pièces sont transmises immédiatement à la préfecture du département où s'est produit l'accident. Une copie du document justificatif est remise au titulaire.

Celui-ci peut demander la restitution de sa carte grise sur présentation d'un rapport établi par un expert agréé attestant que les dommages constatés sur le véhicule ne mettent pas en cause la sécurité.

Si l'expert confirme au contraire la gravité des dommages et dans la mesure où le véhicule est réparable, il dresse un devis prévisionnel des travaux à effectuer.

La carte grise sera restituée au titulaire lorsqu'il sera en mesure de présenter un certificat délivré par l'expert attestant que les réparations ont été faites conformément au devis et que le véhicule peut circuler dans des conditions normales.

Dans tous les cas, les frais d'expertise sont à la charge du propriétaire du véhicule.

ANNULLATION DE LA CARTE GRISE

Elle peut avoir lieu dans deux cas :

- Lorsque le propriétaire du véhicule décide de ne pas faire procéder à la remise en état. Dans ce cas, il doit aviser la préfecture du département d'immatriculation.

- Lorsque la procédure n'ayant pas été respectée, la restitution de la carte grise n'a pu être effectuée normalement dans le délai d'un an suivant le retrait. Dans ce cas, la remise en circulation du véhicule ne peut avoir lieu qu'après une demande de réception déposée par le propriétaire.

EN CAS DE VENTE

Le retrait conservatoire de la carte n'interdit pas la vente ou la cession du véhicule. Dans ce cas, les règles relatives à la remise en circulation s'appliquent au nouveau propriétaire.

*** A PROPOS DE VIGNETTE ***

Mauvaise surprise pour un automobiliste qui se voit dans l'obligation d'acheter une nouvelle vignette fiscale au milieu de l'année en cours et de payer une amende égale à trois fois son prix... parce qu'il n'a pu justifier le paiement de cette taxe.

SACHEZ

- qu'en cas de perte, une déclaration doit être faite auprès de la recette des Impôts. (la Gendarmerie n'intervient pas en cas de perte).

- qu'en cas de vol, une attestation de déclaration est délivrée par un service de police ou de gendarmerie. (document valable quinze jours à compter de la date de délivrance).

Lorsque seul le timbre adhésif a été perdu, volé ou détruit, la délivrance du duplicata est effectuée par n'importe quelle recette des impôts.

Dans les autres cas, il faut s'adresser à la recette des impôts qui a vendu la vignette.

Les automobilistes ne sont soumis à l'obligation d'apposer la vignette sur le pare-brise que si leur véhicule circule ou stationne, même sans occupant, sur les voies ouvertes à la circulation publique.

- La recette des impôts la délivre à tous moments de l'année.

- La Préfecture la délivre pour les véhicules mis en circulation entre le premier décembre d'une année et le 15 août de l'année suivante.

- Les bureaux de tabacs, receveurs buralistes et distributeurs auxiliaires agréés par l'administration la délivrent pendant le mois qui précède l'ouverture de la période d'imposition, (date fixée chaque année par l'Administration).



*** CONNAISSEZ-VOUS VOTRE CODE ? ... ***

Chaque année de nombreux conducteurs de véhicules à deux roues sont victimes d'accidents soit qu'ils ont été déséquilibrés, soit happés par des véhicules automobiles.

Au fait, quelle distance minimum avec son véhicule à moteur doit-on laisser lors du dépassement :

- d'un véhicule à traction animale ?
- d'un engin à deux ou trois roues ?
- d'un piéton ?
- d'un cavalier ?
- d'un animal ?

RÉPONSE : au moins 1 mètre (article R 14 du Code de la Route).

BOULES D'ATTELAGE DE CARAVANE

Références : Article R. 104 du Code de la Route.
Arrêté du 19 décembre 1958.

Les boules d'attelage de caravane fixées à l'arrière des véhicules automobiles ne doivent pas être considérées comme tombant sous le coup de l'article 8 de l'arrêté de référence, interdisant les ornements pointus ou tranchants situés sur les faces latérales ou arrière des véhicules.

MACARONS, VIGNETTES OU BANDES

COLORÉES SUR LE PARE-BRISE

Références : Article R. 73 du Code de la Route.
Lettre en date du 26 mai 1977 de Monsieur le Ministre de l'Intérieur.

L'article R. 73 du Code de la Route, ne prévoit aucune infraction si le champ de vision de gauche à droite n'est pas affecté par l'apposition d'un macaron ou d'une vignette telles que vignette fiscale, fiche de contrôle de l'éclairage et de la signalisation de la prévention routière, etc...

Dans la lettre citée en deuxième référence, Monsieur le Ministre de l'Intérieur indique par ailleurs...

Certains automobilistes apposent sur le haut du pare-brise de leur véhicule une bande en matière plastique translucide et colorée, faisant office de pare-soleil et portant généralement une inscription publicitaire...

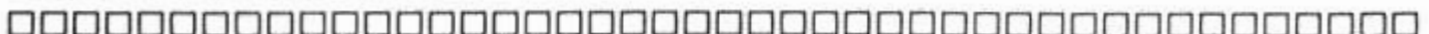
Il y a lieu de considérer cette apposition comme conforme aux règlements en vigueur à condition que :

- la bande colorée ne recouvre que le sommet du pare-brise et qu'elle n'affecte pas la partie utile du champ de vision du conducteur.
- qu'elle ne soit pas opaque.

D'autre part, il est exact que des automobilistes ont été interpellés pour apposition de plusieurs vignettes fiscales, voire toutes les vignettes depuis qu'elles sont apposées sur le pare-brise, en effet :

- le support servant à la fabrication des vignettes est opaque ;
- une seule vignette n'est utile et facilite le contrôle dans le courant de la circulation.
- l'apposition de plusieurs vignettes ensemble provoque une réduction importante du champ de vision à droite et constitue de ce fait une infraction à l'article R.73 du Code de la Route.

Informations communiquées par la BGA
de Toulouse



L'or de Toulouse

Pour châtier les Tolosates d'avoir volé le trésor de Delphes, le dieu leur envoya la peste dès qu'ils eurent regagné les bords de la Garonne.

IV - LA VENGEANCE D'APOLLON-BÉLÉNUS

En peu de temps, nous installâmes notre camp sous les murs mêmes de la ville sacrée. Non, sans crainte, car nous nous attendions à tout instant à ce que Bélénus déchaîne sa colère contre nous. Les Delphiens, solidement retranchés, attendaient notre assaut. Nuit et jour, ils imploraient la protection du dieu. De nos cantonnements, nous pouvions voir l'encens des sacrifices fumer au-dessus des remparts et, quand le vent portait, les chants religieux arrivaient jusqu'à nos oreilles.

D'énormes précipices nous séparaient de la ville. Celle-ci, haut juchée sur un rocher, nous paraissait imprenable. Pour comble, nos généraux, une fois de plus, n'étaient pas d'accord sur la tactique à suivre. Emanus et Thessulus voulaient brusquer l'attaque pour profiter de la terreur et de l'embarras dans lequel notre arrivée subite avait plongé les Delphiens. D'autres voulaient donner à nos troupes le temps de se reposer, car nous n'étions que soixante-cinq mille, les autres étant restés à Héraclée pour garder nos familles et nos biens.

Brennus fut finalement de cet avis. Il ne voulait frapper qu'à coup sûr.

Hélas ! le temps joua contre nous. Les Delphiens surent-ils s'attirer les faveurs d'Apollon ? Toujours est-il qu'un jour, n'attendant pas notre assaut, ils vinrent au-devant de nous. Je vois encore les prêtres les exhorter du haut des tours...

Au moment où s'engageait le combat, un terrible orage éclata. La nuit avait soudain semblé envahir le ciel et la terre commença à s'agiter de soubresauts. De grandes crevasses sans fond s'ouvraient sous nos pas, engloutissant les nôtres, tandis que d'énormes rochers se détachant de la montagne venaient rouler dans nos rangs en fauchant nos guerriers.

Nul doute : c'était là la colère de Bélénus...

Quand nous voulûmes nous replier, nous tombâmes sur les Etoliens qui, de retour, avaient des milliers de morts à venger. Il nous fallut faire front de tous les côtés à la fois.

Avec le crépuscule, le combat s'apaisa. Nous étions pris dans un étau. Le bruit que le général phocéén Aleximachus et l'Etolien Euridame avaient trouvé la mort nous redonna un peu de courage. Mais la terre trembla à nouveau durant la nuit et le froid et la grêle incessante affaiblirent considérablement nos forces déjà vacillantes.

Le lendemain, les Grecs reprirent leur double attaque. Brennus fut blessé. Nous réussîmes à fuir en perçant le front étolien. Acichorius prit le commandement de l'arrière-garde, avec les hommes les plus valides, afin de protéger notre retraite.

Mais, la nuit suivante amena de nouvelles terreurs. Quelques blessés, dans le délire de la fièvre, crurent que la cavalerie grecque était à nos trousses et attaquait notre campement de fortune. Ils crièrent. Leurs compagnons couvrirent aux armes et s'entreuèrent dans les ténèbres, sans se reconnaître ni remarquer qu'ils parlaient tous la même langue. Quand, à la faveur du jour, nous nous aperçûmes de notre tragique méprise, dix mille des nôtres gisaient, égorgés par leurs propres frères d'armes.

Les Grecs nous harcelèrent sans cesse. Nous perdîmes encore six mille hommes. Dix mille autres au moins moururent de faim, de fatigue et de maladie. Acichorius lui-même, continuellement attaqué, avait de la peine à rejoindre l'avant-garde. La jonction se fit, enfin, et ce fut une troupe bien lamentable qui regagna Héraclée.

*
*

Au moment même où nous rejoignions les nôtres, un groupe de cavaliers nous rattrapa. Tout d'abord, dans notre désarroi, nous les prîmes pour des Grecs. Mais non ! C'était des soldats d'Acichorius qui, à la faveur du combat qui se déroulait devant Delphes, avaient réussi à pénétrer dans la ville. Là, ils n'avaient rencontré qu'une faible résistance : tous les soldats s'étaient portés hors des remparts. Traversant les rues au triple galop, ils avaient pénétré à cheval dans le temple d'Apollon, renversant les autels, brisant les statues, piétinant les prêtres. Ils n'avaient pas pu emporter grand-chose : quelques jeunes vestales ficelées à la hâte, des vases d'offrandes qu'ils avaient attachés par les anses et qui pendaient à leurs selles avec un bruit de ferraille, des coupes, des statuettes, presque pas de bijoux.

Ils déposèrent le tout aux pieds de Brennus. Les filles n'avaient rien d'extraordinaire, mais les statues étaient belles et bien en or massif. On jeta les filles, on garda le reste.

Il fallait maintenant prendre une décision. La position d'Héraclée deviendrait rapidement intenable. Le plus sûr était de regagner la Thrace. Brennus, déjà très affaibli par ses blessures, fit assembler les hommes et les femmes et, après avoir exposé la situation, proposa, afin d'accélérer la retraite, de brûler les chariots et de mettre à mort tous les blessés qui n'étaient pas en état de suivre l'armée. Lui-même était de ceux-là. Il le dit et c'est pourquoi la décision nous fut cruelle à prendre. Nous allions perdre notre plus grand général... Sur sa demande, nous eûmes Acichoris commandant en chef.

Aussitôt Brennus demanda qu'on lui apporte du vin, il s'enivra et trouva dans les vapeurs de l'ivresse la force de se poignarder.

Acichorius lui fit de grandioses funérailles. Puis, nous nous mîmes à trier les blessés et à achever les plus mal en point. Pas un ne protesta. Chacun savait que de sa mort dépendait le salut de son peuple.

Quand nous arrivâmes en Thrace, nous nous séparâmes en deux armées, chacune prenant sa part du butin. L'une décida de gagner l'Asie, en franchissant la mer. L'autre jugea qu'après tant de malheurs il était temps de rentrer au pays, ce pays que pas un de nous ne connaissait, mais qui ne manquerait pas de se faire accueillant, puisqu'aussi bien nous n'y arriverions pas les mains vides.

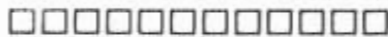
Hélas ! nous n'avions pas prévu que la colère d'Apollon nous poursuivrait jusqu'à Toulouse... La maudite peste qui s'est abattue sur la ville, depuis notre arrivée, est sans aucun doute son œuvre...

Les aruspices ont été interrogés ce matin. Ils ont répondu qu'il ne fallait pas espérer de guérison avant que nous n'ayons jeté dans notre lac sacré les trésors ramenés de Grèce...

Alors, à quoi toutes nos peines ont-elles donc servi ? Nous nous prenions pour des héros et nous rapportions une fortune à notre peuple. Voilà que les druides nous traitent de voleurs et que l'on nous montre du doigt, à cause de la peste... Ségomaros mon père, il aurait mieux valu que tu laisses le jeune hoplite bardé de fer m'allonger dans la poussière de Thrace où j'ai abandonné ton corps aux vautours. Je serais mort sans un pleur, sans un regret.

Les druides, escortés d'hommes de troupe, ont commencé leur lâche besogne. Ils raffent tout ce qui sonne et tout ce qui brille. Je sens que tout va y passer, tant leur terreur est grande, et qu'ils vont baptiser «or de Delphes» la moindre breloque faite avec les paillettes de l'Ariège... Mais j'irai avec eux. J'irai jusqu'au lac de Bélénus et j'y jetterai mon seul bien, mon unique trésor, ma vieille épée de fer battu où la rouille a encore la couleur du sang grec ; je l'y jetterai, non pas comme une offrande, plutôt comme une gifle à la face des dieux... Qu'ai-je à y perdre, puisque j'ai la peste ?

Michel ROQUEBERT (à suivre)



PREVENTION ROUTIERE



POUR UN COUP D'ESSAI...

C'EST UN COUP DE MAITRE !



Mercredi 17 juin 1987
l'Ingénieur en Chef de l'Armement LUBRANO
Sous Directeur du CAP s'est rendu à Bordeaux
afin de recevoir le prix collectif
- un magnétoscope -
que notre Établissement avait gagné
au Concours Militaire de la Prévention Routière :
- 20 ème au classement Interarmes
- 1 er de la DGA.

Quand on pense que 10 personnes seulement
ont participé et 2 autres présenté
des projets au concours d'affiches,
on se prend à rêver !

De là en déduire que la qualité
remplaçait la quantité,
c'est un pas facile que je n'oserai franchir.

Alors, rendez-vous tous
pour le prochain concours !

L'Ingénieur HS
RIVET



Notre CARNET

AVANCEMENTS :

- Renée JESSE est promue au choix au groupe supérieur G VII des Agents d'Administration Principaux au titre de 1986.
- Christian DAMINATO est promu au groupe VI à compter du 01.05.87.
- Jean-Paul AGULHON est promu au grade de TCT au titre du 2ème semestre 1986.

Toutes nos félicitations à ces nouveaux promus.

TITULARISATION :

- Marie-Claire LAU est titularisée dans l'emploi de sténo-dactylographe à compter du 01.05.87.

RADIATIONS DES CONTROLES :

- Robert CHENU à compter du 18.04.87.
- Max OSPITAL à compter du 07.05.87.

SITUATIONS PARTICULIERES :

- Guy PARMENTIER en congé sans salaire à compter du 09.02.87.
- Alain DUNAC au Service National à compter du 01.02.87.

DÉCORATIONS :

- **COMMANDEUR DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE**
 - Colonel Max OSPITAL
- **MÉDAILLE D'OR : 40 ans de services**
 - Jean BARQUISSAU - André MONFRAIX
- **MÉDAILLE DE VERMEIL : 35 ans de services**
 - Germain FOURTINES - Henri GALAUP - Urbain PUNTOUS - Édouard RENOUST -
- **MÉDAILLE D'ARGENT : 30 ans de services**
 - Jean MOLL
- **MÉDAILLE DE BRONZE : 25 ans de services**
 - René DURAND - Roland MENJOU MARCAT

MARIAGE :

- Frère de Patrick CHAUSSADE le 18.06.87.

Félicitations aux nouveaux époux.

NAISSANCES :

- Mathieu, fils de Guy GOUZI le 31.01.87
- Julien, fils de Bernard CAROL le 02.01.87
- Morgane, fille de Thierry DAROLLES le 29.03.87

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

DECES :

- la grand-mère de Pascale et Nathalie PALETTA le 04.05.87
- le père de Marc FORTIN le 31.05.87
- le beau-père de Robert LABAT le 02.05.87
- Henri MARI le 09.07.87

Sincères condoléances aux familles éprouvées.

AMI ADIEU



Nous avons appris avec beaucoup de tristesse la disparition à l'âge de 69 ans de notre ami MARI Henri survenue à Mont de Marsan le 9 juillet 1987 après une longue maladie. Il avait pris sa retraite en 1983 et s'était retiré à Biarritz pour s'adonner à son sport favori : la pêche en mer.

Les anciens se souviendront de «Billy» et de son éternelle boufarde.

Nous garderons de lui le souvenir d'un excellent camarade de travail, modeste mais très actif, ses compétences et son expérience dans le domaine de la comptabilité des matériels étaient unanimement reconnues.

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

A. A.

Higeannier du XVI^e s. Carbonne H^{te} G^{ne}





21 MAI 1987

RETOUR DES ANCIENS

JOURNÉE DES

Cette date n'est pas l'anniversaire d'un quelconque événement historique et ne fait pas, par conséquent, l'objet d'aucune commémoration, c'est tout simplement le jour où Monsieur le Directeur du CAP invite les retraités.

Monsieur LEPOT chargé de l'organisation de cette journée, convoque tous les retraités qui en principe répondent par l'affirmative ou la négative suivant qu'ils peuvent ou ne peuvent venir.

Dans l'ensemble, le pourcentage des présents est toujours le même depuis que cette journée existe et qui coïncide avec celle de l'ATE qui a lieu à la cantine et que le CAP rejoint dans le courant de l'après-midi.

La réception a lieu à la salle de cinéma par Monsieur le Directeur qui après avoir souhaité la bienvenue, donne quelques détails sur les travaux qui sont actuellement réalisés, pour ceci un film est projeté. Il espère que d'autres travaux suivront dans le futur.

Le temps passe vite, Monsieur LEPOT indique qu'une visite du nouveau bâtiment est prévue dans la matinée. Nous sommes tous émerveillés par l'environnement dans lequel travaillent ceux qui occupent ces lieux, certains aménagements doivent encore être effectués, pour un peu nous serions tentés de revenir au boulot !!!

Nous avons réalisé au cours de notre carrière, chacun à son poste et suivant ses moyens, de plus ou moins bonnes choses et souhaitons que nos successeurs puissent avec ces moyens modernes réaliser encore mieux que nous et dans de meilleures conditions.

Certains de nous, arrivés plus tôt, ont eu la possibilité de voir quelques amis qu'ils ont connus et avec lesquels ils ont travaillé, les plus anciens ne connaissent plus grand monde, ce sont de nouveaux visages, jeunes qui apparaissent au cours de cette visite.

Pendant ce temps, le chauffeur du car s'impatiente et nous embarquons pour aller visiter à Colomiers, via Saint Martin du Touch, d'anciens avions remis en état par une équipe de bénévoles, retraités, pour la plupart anciens pilotes, ingénieurs, mécaniciens aéronautiques qui passent la plus grande partie de leurs loisirs et de leur revenu à prospecter tous azimuts, pour retrouver plans et pièces quitte à les fabriquer eux-mêmes. Mais c'est toujours la même histoire visite trop courte, quelle passion il faut à ces personnes pour remettre à l'état de neuf ces vieilles gloires que bien des villes nous envient, comme le dit le responsable, il serait inadmissible que Toulouse, capitale aéronautique,



S RETRAITÉS

n'ait pas son musée. Des photos ont été prises avec au poste de pilotage certains de nous, un bon vieux «Nord Atlas» nous a rappelé le bon temps où nous naviguions à son bord soute ouverte lors des largages.

Réembarquement, direction Fonsorbes, le temps est toujours au beau, l'air un peu frais, mais au cas où il y aurait du changement des tables sont dans la grande salle du château, il suffirait que chacun prenne sa chaise et son couvert pour se mettre à l'abri. Dans le ciel, au-dessus de la zone de largage, un ronronnement nous fait lever la tête, nous ne reconnaissons pas cet aéronef, ce n'est ni un Nord ni un Transall, c'est tout simplement Monsieur CASTERAN au commande d'un ULM, qui est chargé de larguer non pas des charges lourdes, mais de petits éléments, objet d'une étude (CONFIDENTIEL SECRET), cet ULM perd de l'altitude et s'approche du château, s'il n'y avait pas tant d'arbres il serait arrivé entre les tables ce sacré Monsieur CASTERAN, quoiqu'il lui soit arrivé de se poser avec un Delta dans un arbre, mais c'était involontaire, n'est-ce pas !...

Monsieur le Directeur arrive et l'apéritif est servi, nous levons nos verres à la santé de chacun des présents, des absents et à l'avenir du CAP puis passons à table. Il était prévu que chacun se servirait et irait s'asseoir, mais le personnel (charmant) a décidé de nous servir, repas froid et gastronomique, tout le monde s'est régalé et le moment est arrivé de repartir visiter les moyens de suivie des essais à l'aide des cinéthéodolites, Monsieur LACOSTE indique que le CAP vient de se rendre acquéreur de terrains qui vont permettre d'agrandir la surface de la Z.L. et le top départ pour l'ATE est donné pour rejoindre la cantine, on serait bien resté un peu plus au château.

Dans le car, bien que le trajet soit court des chansons sont interprétées en chœur ou en solo. Après s'être promis de se retrouver, d'abord pour la Saint Michel, puis l'an prochain, nous apprenons par Monsieur LEPOT que l'omelette norvégienne prévue au dessert est restée dans le congélateur au château, un rire général ponctue cette déclaration, mais que faire ? Monsieur LEPOT est confus mais jure un peu tard que cela ne se reproduira plus, plus d'omelette norvégienne au dessert, des tartes.

Cette journée était trop courte, mais comme il est agréable de se retrouver entre amis, comme nous aimerions en retrouver certains que nous n'avons plus revus depuis leur départ, soit parce qu'ils ne sont plus à Toulouse, souffrants ou incapables de se déplacer ou encore ce qui est pire qu'ils nous ont quitté pour toujours.

P. WITTERONGHEL



