

L'Aotass

LE JOURNAL

DSTI - CENTRE AÉROPORTÉ DE TOULOUSE



**Garona : X^e anniversaire
Infrastructure des unités**



N° 47 JUILLET 1995



5

ans, déjà. Non, je ne relance pas la polémique sur le septennat présidentiel, mais j'évoque la durée de mon "mandat" à la tête du CAP ! Une période de ma carrière qui m'a paru extrêmement courte, tant elle s'est révélée enrichissante, aussi bien sur le plan technique que sur le plan humain. Découverte de l'aérolargage et de l'aérotransport, lancement de nouveaux investissements en moyens

d'essais et en infrastructures, bataille pour le maintien du CAP sur son site de Toulouse.

Mais surtout, découverte d'une équipe d'hommes et de femmes, compétents, réactifs, passionnés par leur travail, toujours disponibles pour des campagnes d'essais en vol aux horaires très contraignants, ne refusant jamais de s'initier à de nouveaux métiers.

Dans le contexte de déflation des crédits consacrés à la Défense, et dans le cadre des réflexions sur une défense européenne, l'idée d'une meilleure répartition au plan européen des efforts d'armement s'imposera inévitablement. Je suis persuadé que le CAP dispose des meilleurs atouts pour revendiquer alors le rôle de "leadership" européen dans son domaine.

En effet, comme j'aime à le répéter, les compétences ne se décrètent pas, elles se démontrent. Le CAP en a déjà largement fait la preuve : la présidence du groupe de travail OTAN quadripartite sur les méthodes de mesures et d'essais en aérolargage lui a été confiée, il a fait un "tabac" lors de la dernière conférence internationale PIA sur les parachutes, le STPA l'a nommé expert soute pour les études de l'ATF, les plus grandes sociétés (CNES, Aérospatiale, DASA) font appel à son expertise.

Il s'agit maintenant d'assumer cette renommée. Le meilleur conseil que je puisse donner à la veille de mon départ, c'est certainement de continuer à cultiver toutes les qualités qui font la force du CAP, en particulier l'esprit d'équipe sans lequel tout effort individuel, aussi brillant soit-il, restera stérile. Je suggère également une remise en question périodique des habitudes de travail : la routine est le pire des maux dans les métiers du CAP, où la sécurité des hommes, comme des matériels, doit constituer le souci primordial.

Au delà de ces propos sentencieux je tiens à remercier tous les personnels de l'aide constante et précieuse qu'ils m'ont apportée dans mes fonctions de directeur. Soyez en assurés : je garderai le meilleur souvenir du CAP, et malgré les brumes du nord de la Loire, je suivrai d'un oeil attentif l'évolution de cet établissement si dynamique et tellement attachant.

SOMMAIRE

TECHNIQUE

- p.3 Accident, les Paras s'tatent
- p.4-5 Infrastructure des Unités
- p.6-7 La DGA gagne en deux temps et trois mouvements
- p.8 Assistance technique en Belgique

EVENEMENTS

- p.9 Brèves
- p.10-11 Nouvelle enceinte
- p.11 Direction de la Qualité
- p.12-15 Merci d'être venus

POINT DE VUE

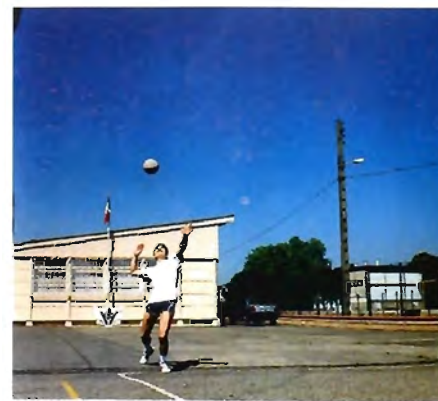
- p.16-17 Le recours ultime

LOISIRS

- p.18-19 Happy birthday Garona, Boudiou !



- p.20 Méchouiades
- p.21 La der du dir...
- p.22 En volley-vous 1995



- p.23 Carnet

ACCIDENT, ATTENTION LES RUDES

De juin à septembre, l'activité parachutiste est à son maximum. Les journées sont longues, et la fraîcheur de l'air à 3 500 m permet d'oublier un instant la canicule dont souffrent les "terriens"...

Durant ces quelques mois, les paracclubs ressemblent alors à des ruches et le foisonnement estival contraste singulièrement avec la torpeur des grises journées d'hiver. Mais à l'approche de ces savoureux instants, il est parfois bon de se rappeler que notre merveilleux sport, synonyme de liberté, repose sur une pratique sérieuse et que la négligence se paie souvent très cher. Pour la première fois depuis le début de l'histoire du parachutisme, une enquête quasi exhaustive, réalisée dans 39 pays, a permis d'estimer avec une bonne précision le nombre de sauts effectués dans le monde en 1993 (hors sauts militaires) et de produire quelques statistiques éloquentes sur les différents types d'accidents rencontrés...

- 5 270 000 sauts ont été effectués par 371 000 parachutistes dans ces 39 pays.
- On dénombre 1 accident mortel tous les 52 000 sauts, donc 1 parachutiste sur 3 700 a trouvé la mort.

- Le nombre d'accident mortel a fortement augmenté en 1993 puisqu'il s'élève à 101 (comparé à 59 en 1992, 74 en 1991, 70 en 1990 et 97 en 1989).

- Paradoxalement, ce sont les parachutistes expérimentés (plus de 250 sauts) qui arrivent en tête de ce sinistre bilan puisqu'ils représentent 41 % des accidentés (contre seulement 25 % en 1992). L'usage des parachutes rapides aux performances mal maîtrisées lors des atterrissages y est sûrement pour quelque chose.

- Enfin, notre population s'agrandit puisque nous sommes 23 % de plus

que l'an passé à nous envoyer en l'air et 15 % de sauts supplémentaires ont été réalisés.

QUELLES SONT LES CAUSES ?

Cette enquête a montré que :

- 20 % des accidents étaient dus à l'absence d'action d'ouverture ou à une action trop tardive,
- 17 % résultent d'une erreur de pilotage avec une voile rapide,
- 12 % sont liés à une action de libération effectuée trop bas pour permettre l'usage de la réserve,
- 9 % proviennent d'une procédure de secours effectuée de façon incomplète (non ouverture du secours après libération).

A la lumière de ces quelques chiffres, les remarques sont évidentes :

- restons vigilants et respectons les altitudes d'ouverture,
- sous voile, repérons les autres jusqu'après l'atterrissage et proscrivons les "virages de la mort"...,
- avant chaque saut, répétons la procédure de secours,
- autant que possible, équipons nos ensembles de saut d'appareils de sécurité (en marche et bien réglés),
- restons modestes et ne présageons pas de nos forces !

Ces statistiques, aussi effrayantes qu'elles puissent paraître, ne doivent pas constituer un frein mais plutôt un encouragement à pratiquer notre activité... avec plus de conscience et donc de bon sens.

L'été promet d'être chaud, le ciel bleu, alors :

BONS SAUTS ! ■

Jean-Christophe Berland



N'OUBLIONS PAS !

- 90 % des causes d'accidents mortels sont d'origine humaine.
- 75 % surviennent alors que le parachutiste a encore au moins un "bon" parachute sur le dos.
- 56 % des vies auraient été sauvées par un appareil de sécurité.
- 28 % sont morts alors que leur parachute était parfaitement déployé.

LES CAUSES D'ACCIDENTS

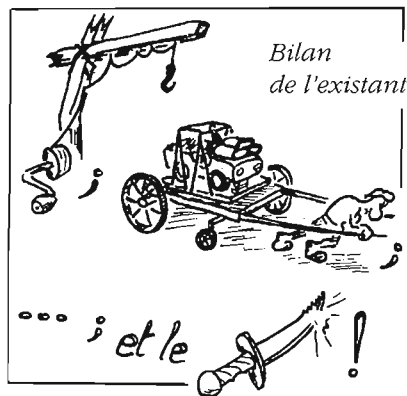


- Procédure secours incomplète 9 %
- Procédure secours tardive 12 %
- Pas d'action d'ouverture ou action tardive 20 %
- Autres (incluant les accidents sous voile) 59 %

L'INFLUENCE DE L'EXPERIENCE !!!



- Experts 41 %
- Intermédiaires 30 %
- Elèves 29 %



COMME L'INDIQUE LEUR NOM, UNE DES TACHES DES UNITÉS DE LIVRAISON PAR AIR (ULPA) EST DE PRÉPARER LES FARDEAUX DEVANT ÊTRE LIVRÉS PAR AIR, C'EST-À-DIRE LE PLUS SOUVENT DEVANT ÊTRE AÉROLARGUÉS OU AÉROTRANSPORTÉS PAR DES AVIONS GROS PORTEURS.

INFRASTRUCTURE DES UNITES DE LIVRAISON PAR AIR



Or, si l'avion Nord 2501 n'est plus en service que dans les musées, nos ULPA ont toujours, pour remplir leur mission, une infrastructure développée pour cet avion, précurseur dans le domaine de l'aérolargage en France. Il était donc grand temps que tous ces matériels renaissent pour permettre à nos Unités de tenir leur place sur les différents théâtres d'interventions de par le monde, et pour avoir la capacité de travailler avec l'Avion de Transport Futur. En effet, les charges qu'auront à traiter les ULPA dans l'avenir ne seront que 4 à 5 fois plus importantes que celles traitées avec le Nord 2501! Des masses de 16 t en aérolargage et de 25 t en aérotransport sont avancées, ainsi que des volumes pouvant atteindre 150 m³ (12x3,45x3,65 m)!

LA REFLEXION

L'EMAT a donc créé un Groupe de Travail réunissant autour d'une même table les opérationnels (BOMAP, RLA, ETAP, 11^e DP) (1) et les services tech-

niques (DGA/CAP, STAT/GAP, DDE) (2).

Le premier travail fut d'effectuer un bilan des matériels existants.

Puis, il a fallu recenser les tâches effectuées par le ULPA. Elles se décomposent en 4 grandes familles :

a) le **conditionnement**, c'est-à-dire la réalisation des fardeaux suivant les techniques aéroportées,

b) le **transfert** de ces fardeaux sur des moyens de transport,

Cela permet d'imaginer le besoin pour remplir ces tâches.

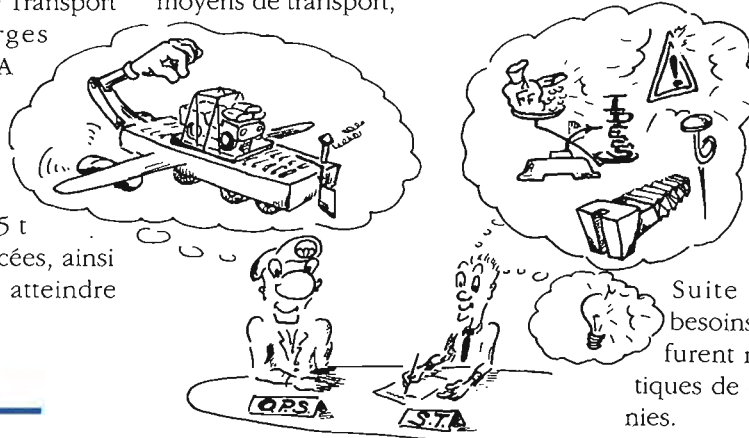
La collaboration opérationnels/services techniques déboucha sur l'expression de 10 genres de moyens nécessaires :

- chantier de conditionnement fixe,
- chantier de conditionnement mobile,
- engin de manutention 2,5 t.,
- engin de manutention 4,5 t.,
- engin de manutention 16 t.,
- station de levage fixe,
- station de levage mobile,
- engin de transport,
- lot d'adaptation 5 t.,
- engin de transbordement avion.

L'ACTION

Suite à l'énumération de ces besoins, les priorités de traitement furent retenues, et les caractéristiques de chaque moyen furent définies.

Ces caractéristiques transcrites en termes techniques permirent de consulter les industriels ou de rechercher dans d'autres corps de troupe, si



c) le **transport** vers les lieux d'embarquement, d) le **transbordement** des fardeaux dans les avions.

certain matériels en dotation ne pouvaient pas être utilisés par les ULPA.

C'est ainsi que :

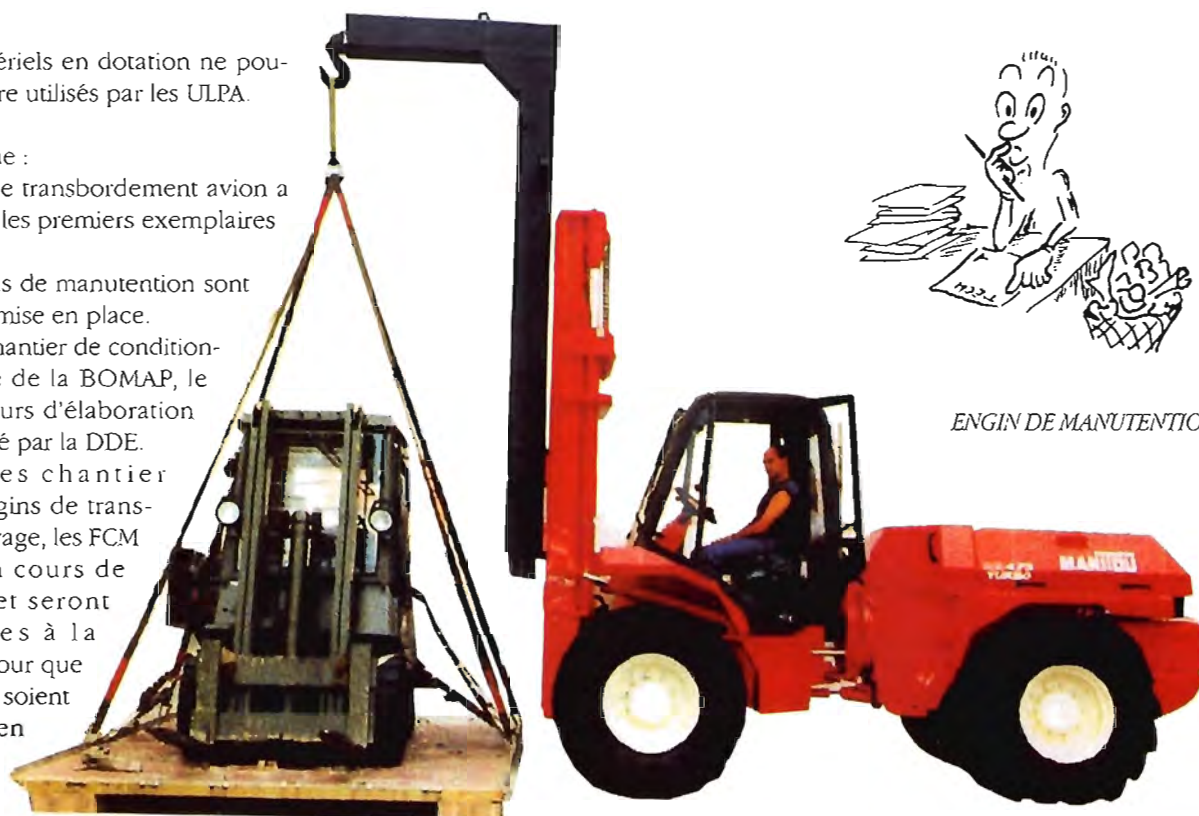
1 - L'engin de transbordement avion a été retenu et les premiers exemplaires livrés.

2 - Les engins de manutention sont en cours de mise en place.

3 - Pour le chantier de conditionnement fixe de la BOMAP, le projet en cours d'élaboration va être chiffré par la DDE.

4 - Pour les chantiers mobiles, engins de transport et de levage, les FCM (3) sont en cours de rédaction et seront transmises à la DGA/CAP pour que ces données soient transcrites en termes techniques et que les

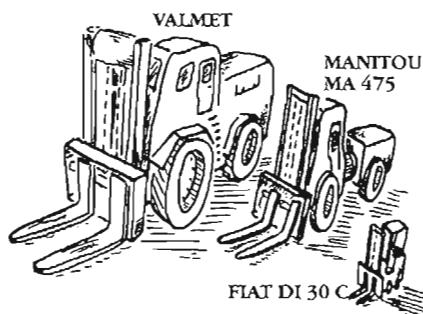
industriels soient consultés.



ENGIN DE MANUTENTION

A SUIVRE

LA FAMILLE AU COMPLET



La tâche n'est pas terminée, il reste encore du travail sur les différentes questions, mais cette étude est un bel exemple de collaboration entre opéra-

tionnels et services techniques. La recherche constante d'efficacité, de gain de temps et de capacité technique à moindre coût, permet à nos Unités de Livraison Par Air de s'équiper en vue de leur mission jusqu'à l'horizon 2010/2020. ■

- (1) Base Opérationnelle Mobile Aéroportée
- Régiment de Livraison par Air
- Ecole des Troupes Aéroportées
- Division Parachutiste
- (2) Centre Aéroporté de Toulouse
- Groupement Aéroportés
- Direction Départementale de l'Équipement
- (3) Fiches de Caractéristiques Militaires.

Henri Nan



ENGIN DE TRANSBORDEMENT



Premier mouvement, c'est en 1982 que s'achève l'étude du procédé de largage à très faible hauteur menée conjointement par la Direction des Constructions Aéronautiques et la Direction des Armements Terrestres. Le CAP prononce, alors, la qualification du largage "solo". L'événement est de taille : Songez, il est désormais possible d'extraire une charge d'un Transall C160 volant à 130 kts (240 km/h) entre 3,60 m et 6 m sol.

Ces charges unitaires peuvent atteindre 7,20 m de long et peser 6 tonnes

En 1985, les aéronefs sont équipés d'une sonde radio-altimétrique, la formation des équipages est en place, les matériels sont disponibles, l'évaluation tactique est achevée ; les Etat-Major de l'Armée de l'Air et de l'Armée de Terre prononcent l'adoption du nouveau procédé.

EN DEUX TEMPS ET TROIS MOUVEMENTS

Second mouvement, il fallut exploiter pleinement toutes les opportunités offertes par ce nouveau mode de mise à terre ; s'en suit alors un chapelet d'études de conditionnement ; dans notre jargon technique, conditionner une arme lourde signifie l'emballer pour le largage : qu'il s'agisse de ravitaillement "tout venant", d'un véhicule blindé, de moros, d'un mortier, d'un camion, de missiles, etc... la liste est longue des matériels rendus aptes à ce grand saut : une chute d'une hauteur de trois étages pour finir par une glissade à 200 km/h!

De nombreux matériels bénéficient aujourd'hui de ce mode de mise à terre. Mais le charme se tarissait, il en fallait toujours plus et les matériels se pressaient sur des plates formes encore plus longues. Faire reculer ces limites, telle fut la mission assignée à la section largage matériels lourds.

La solution d'un petit train de plates formes articulées, solution adoptée par les Etats-Unis, n'était pas satisfaisante : elle ne fut pas retenue car trop sévère pour les charges.

... À moins de sortir une charge après l'autre... en deux temps.

Très grande évidence mais qui nécessite un certain nombre de vérifications techniques.

Troisième mouvement, les études de faisabilité sont entreprises sur ce principe et l'étude tandem est finalement engagée.

1991 - 1995, quatre ans est un temps record pour une étude de procédé.

L'étude qui s'achève aura, en effet, bénéficié de la manière la plus favorable, tout à la fois, de l'expérience acquise par le CAP en "solo", d'une bonne préparation par des études de sécurité et d'une complémentarité

exemplaire avec les services aéronautiques.

Il semble bien que le procédé loumi à présent par le Centre Aéroponé à nos troupes se situe au tout premier rang, non pas par la masse maximale larguée, mais par la souplesse d'utilisation qu'il procure, par sa sécurité ainsi que par la diversité des possibilités offertes au plan opérationnel.

Voilà, donc, comment une étude commencée par STI fut achevée, après un changement de sigle, par LML ■



Christian Josse



Joachim Gascon

LA DGA

GAGNE



Les 15 et 16 mai derniers le CAP a réalisé pour le compte de GIAT-industries centre de Bourges une assistance technique sur les sites de Schaffen et Koksijde où la France et l'Angleterre s'affrontent pour remporter le marché concernant la fourniture de canons de calibre 105 mm à la Belgique.

L'Armée Belge a souhaité inclure dans son évaluation globale tous les aspects aéromobilité et c'est à ce titre que le CAP a été sollicité.

Le canon 105 LG1-Mk2 était passé au CAP au début de l'année pour subir des essais techniques comportant la vérification des capacités aérotransport par C160 et B747F (à cette époque la cellule C130 n'était malheureusement pas encore opérationnelle), hélitransport sous élingue et aéro largage (essai de chute au portique).

Après un long voyage (1450 km) via le Luxembourg, nous sommes arrivés à Brasschaat au nord d'Anvers où le matériel subit l'évaluation des artilleurs Belges. Après une nuit de repos nous avons pris la direction de l'aéroport de

Bruxelles où sont basés dans une zone militaire séparée les C130 de la force aérienne Belge.

L'essai de chargement en soute C130 s'est déroulé le 15 au matin sans problème et a permis de valider les travaux effectués au CAP sur C160. Le plateau à roulettes mis à disposition par le CAP pour laisser reposer les bêtes du canon pendant la phase de chargement a été particulièrement apprécié par les opérateurs Belges ainsi que les rapports d'essais longuement consultés. De nombreuses configurations ont été testées : marche avant, marche arrière, canon plié (position transport), canon déplié (position tir), canon seul ou attelé à son tracteur (en l'occurrence un UNIMOG).

Nous nous sommes rendus en début d'après-midi à Schaffen où nous avons procédé à la mise sous élingue en statique du canon sous une grue. Quatre configurations ont été testées : canon seul ou avec filet de munitions (500 kg) en version pliée ou dépliée. A cette occasion, les spécialistes de la livraison par air Belges ont été impressionnés

par la teneur des essais techniques réalisés par le CAP dans le domaine de l'aéro largage (essai de chute au portique).

Le 16 au matin, après une nuit à Brasschaat où le matériel est basé, nous avons pris la direction de Koksijde sur la côte de la mer du nord afin de réaliser des essais d'hélitransport sous élingue en vol (l'hélicoptère était un Seaking). Ces essais ont permis de mettre en lumière un bon comportement en vol dans les diverses configurations vérifiées en statique la veille. Nous avons pris la route du retour le 17 au matin un peu plus chargés qu'à l'aller, une évaluation approfondie des produits locaux s'imposant... ■



Alain Fleith



Thierry Delès

ASSISTANCE TECHNIQUE

EN BELGIQUE

BRÈVES



ATH place la barre toujours plus haut !

MEDICINE AERONAUTIQUE

L'édition 1995 des rencontres de médecine aéronautique s'est tenue à Tours, le 20 mai dernier.

Placée sous le thème "Rachis et sports aéronautiques", cette journée rassembla une soixantaine de spécialistes en cervicalgies, lésions du rachis et autres traumatismes si bien connus des parachutistes.

Sur l'invitation du Docteur Lacombe, Médecin-Chef à l'ETAP et président de séance, le Centre Aéroporté a présenté les différents moyens développés au cours des dernières années pour mesurer les efforts et les accélérations générés par l'ouverture d'un parachute. Si l'intérêt de ces moyens n'a pas échappé aux professionnels de la santé, l'interprétation des mesures et la détermination d'un seuil de tolérance restent des sujets délicats. Néanmoins, le simple fait de pouvoir disposer d'informations comparatives fiables a été considéré comme un élément favorable au développement de techniques devant permettre de prévenir la souffrance rachidienne chronique du parachutiste.

PASSATION DE COMMANDEMENT

Le 23 mai, au cours d'une cérémonie présidée par le Colonel Laurier, Chef de Corps, et en présence du Général (cr) Pagni, le Capitaine Macrez a succédé au Capitaine Soupart à la tête de l'Escadron de Livraison par Air (ELA) de la BOMAP.

Rappelons qu'au sein de la 11ème Division Parachutiste, la BOMAP en général, et l'ELA en particulier, sont les principaux utilisateurs des techniques d'aérolargage développées par le Centre Aéroporté.

Félicitations au nouveau promu !

HELITRANSPORT

Lors d'un hélitransport sous élingue, il arrive qu'il y ait contact entre les élingues et le matériel à transporter.

Le lot d'élingage de capacité 4,5 tonnes est terminé à ses extrémités par de la chaîne métallique, les matériels fragiles supportent donc difficilement les contacts avec ces dernières. Il faut savoir que le tout vibre considérablement et subit des accélérations pendant le vol.

De plus, la philosophie actuelle (USA, GB, CANADA...) est de supprimer autant que possible toute interférence entre le lot d'élingage et le fardeau ceci pour des raisons de sécurité (emploi de lots textiles).

Le CAP a donc réalisé en interne des prototypes de barres d'écartement destinées à supprimer ce phénomène. Un modèle a été testé sur un P4 dont la bache est censée représenter quelque chose de fragile.

Il est certain que ce système ne permet pas de supprimer tous les problèmes d'interférence que l'on rencontre sur des matériels anciens mais qu'il peut suffire pour des matériels qui auront été conçus pour.

L'étude reste ouverte et seul le besoin opérationnel peut donner le bon axe de réflexion.

SÉMINAIRE TAP

A la demande du bureau Etudes de l'EMAT, un séminaire sur les TAP, rassemblant officiers et ingénieurs, s'est tenu les 5 et 6 juillet dans l'enceinte du

17e Régiment du Génie Parachutiste à Montauban.

L'objet de ce séminaire était d'identifier les besoins des Troupes Aéroportées pour la décennie à venir afin de construire un programme d'études cohérent, répondant au plus près à l'attente des opérationnels. Deux jours de réflexions dont les résultats seront annoncés par l'Etat-Major à la rentrée.

CAP A L'HEURE AFRICAINE

Une série d'essais d'un système de largage lourd avec parachute de type "aile" (système ORION) a été réalisée au Tchad, par une équipe du CAP, à l'occasion d'une campagne de grande envergure organisée par la STAT.

Une expérience à renouveler aux dires des participants, malgré les quelques difficultés logistiques rencontrées sur place.

SAINT MICHEL

La cérémonie officielle de changement de Directeur aura lieu le 22 septembre 1995. A cette occasion sera également célébrée la St-Michel.

FORMATION - EMPLOI - MOBILITÉ

Un séminaire DSTI aura lieu les 9 et 10 novembre 1995 au CELAR, huit personnels du CAP, représentant des divers niveaux, participeront aux débats. Jean-Louis Pujol sera animateur d'un groupe de réflexion. Davantage d'informations seront fournies dans le prochain numéro de l'AUTAN et dans "CAP INFO".

LES GRANDS TRAVAUX
D'INFRASTRUCTURE DU CAP
SEMBLENT DERRIÈRE NOUS.
POURTANT, AVANT LA FIN DE
L'ANNÉE, DIVERSES ÉVOLUTIONS
APPORTERONT DES
MODIFICATIONS À NOTRE TRAIN-
TRAIN QUOTIDIEN.

NOUVELLE ENCEINTE

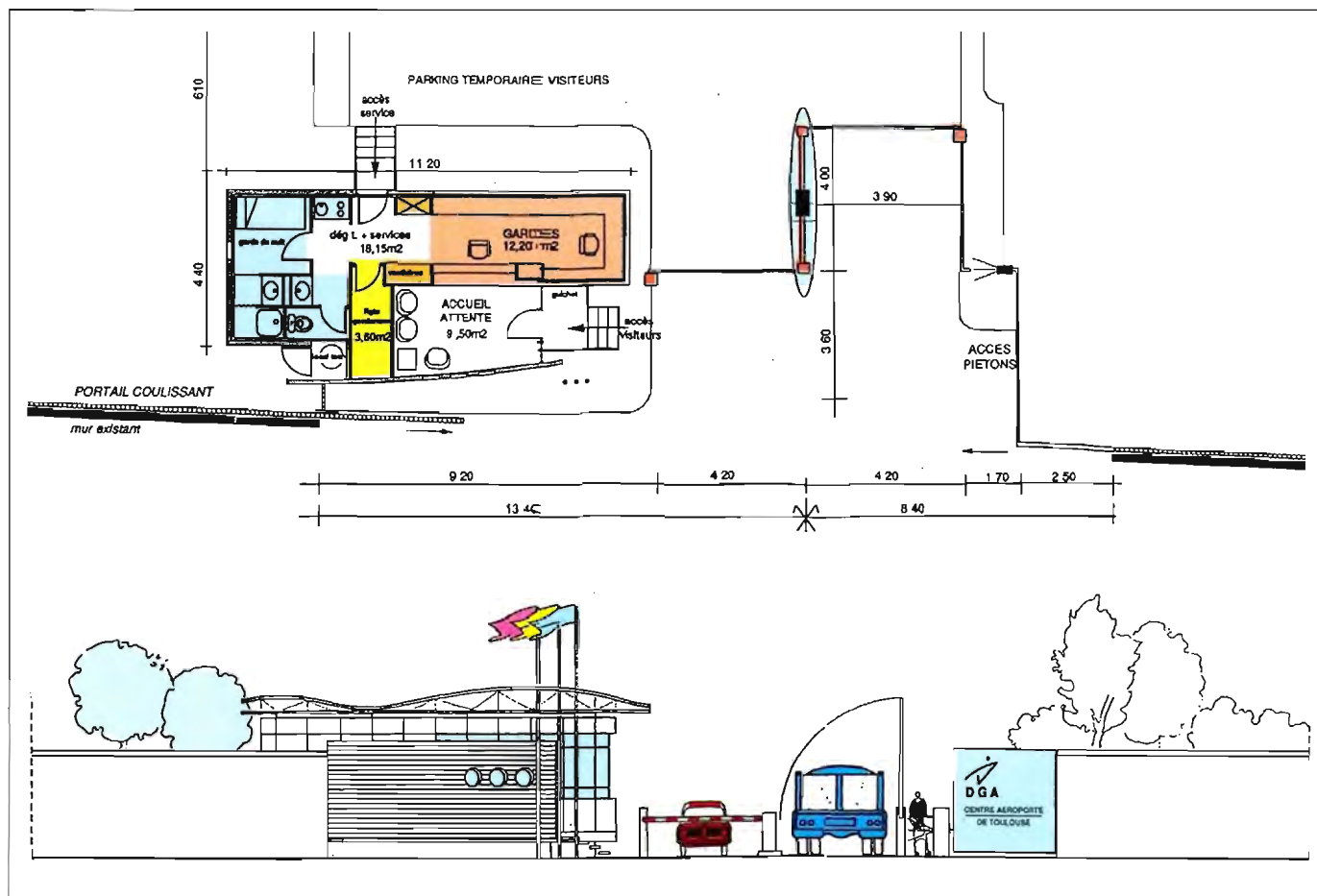
Rectifications de limites de terrain, cessions réciproques avec la ville de Toulouse, il convenait d'ajuster l'emprise de l'Établissement pour que celle-ci s'intègre bien dans le nouveau schéma d'urbanisation du quartier. Les actes administratifs étant établis, les travaux vont pouvoir commencer, DMG n'ayant pas attendu que le dossier ait terminé le parcours du combattant des arcanes administratives pour phosphorer. Le cabinet Sartre-Mondine a proposé divers projets qui présentaient tous des

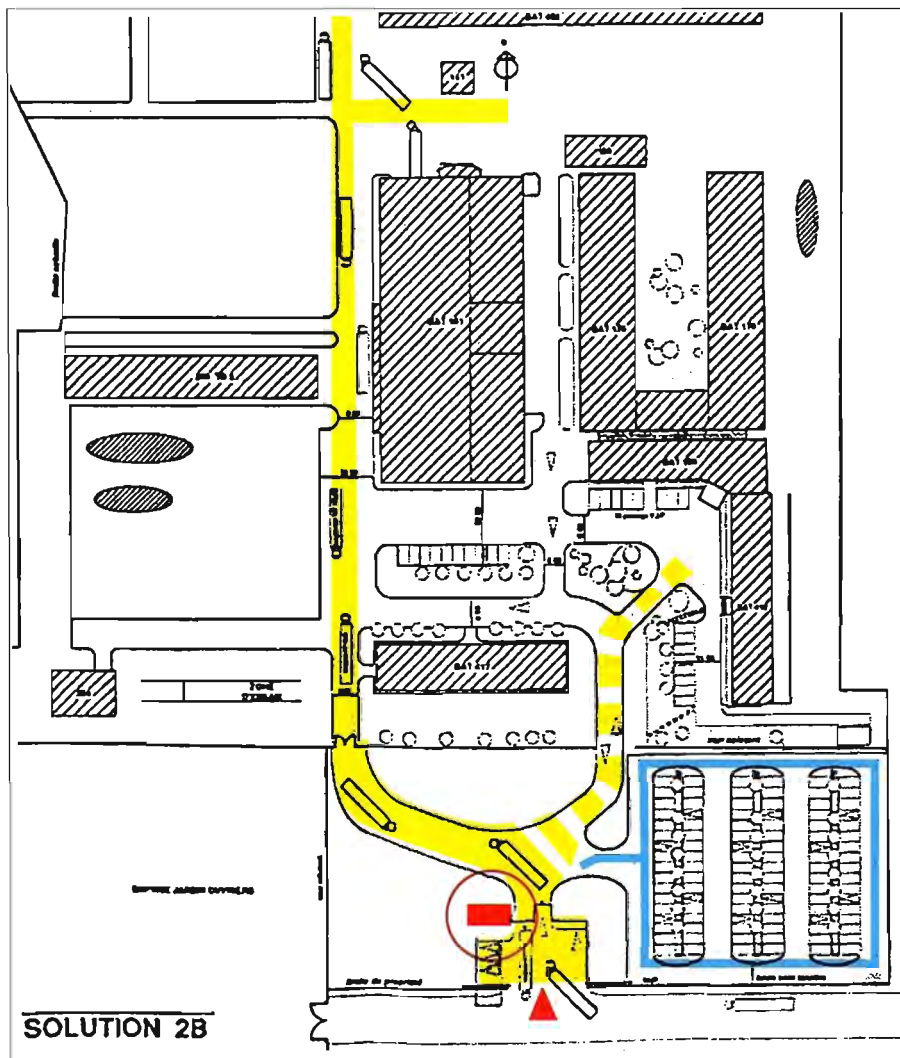
avantages différents. C'est celui qui présentait le plus d'avantages pour les personnels qui a été retenu et c'est celui qui vous est exposé ci-après.

Tout d'abord, mais ce n'est pas un scoop, l'entrée du CAP et le poste de sécurité seront bien placés au Sud de l'Établissement (côté jardins ouvriers). Ultérieurement, la rue Roquemaurel sera prolongée parallèlement à

l'avenue de Lombez et desservira le nouveau quartier. Les projets de la municipalité étant d'y implanter l'école hôtelière et sans doute un Zénith.

L'actuelle porte Nord sera condamnée. Mais, pour faciliter le flux vers le point de restauration un tourniquet d'un principe identique à celui mis en place par GIAT Industries sera implanté au niveau du bâtiment de commandement





de la STAT. Ce tourniquet pourra être utilisé le matin, dès le début du travail, par les piétons.

Pour ce qui concerne l'entrée normale, un poste de sécurité sera implanté à quelques mètres de la future voie urbaine. Une aire sera aménagée pour permettre aux semi-remorques de stationner un court instant sans déborder sur la voie publique.

Le délicat problème du parcage des véhicules privés est résolu de manière satisfaisante : une aire de stationnement sera aménagée à l'intérieur de l'enceinte, assurant ainsi la sécurité des biens. Il faut noter que l'aire de stationnement définitive goudronnée ne pourra être réalisée que dans un deuxième temps ; les crédits disponibles ne le permettant pas instantanément.

Seuls les véhicules militaires, de servitude ou de livraison, auront le droit de circuler et de stationner hors le parc prévu. Les flux de PL et VL emprunteront des itinéraires différents.

L'actuel mur d'enceinte sera abattu et des espaces verts seront aménagés, donnant ainsi au CAP un visage avenant digne de la place qu'il revendique au plan international.

Simultanément, AUP pourra intégrer les locaux du D8 réaménagés. Il ne restera plus qu'à raser les vieux magasins, à déplacer la cellule C160 et le CAP présentera son visage définitif.

L'an 2000 pourra frapper à la porte, le CAP, personnels, infrastructure et moyens d'essais, seront prêts pour l'accueillir et entamer, sous les meilleurs auspices, l'ère nouvelle. ■

Fleury Lepot

DIRECTION DE LA QUALITÉ



Le 9 mai dernier, le Centre Aéroporté recevait la visite de l'IGA Lauriac, Sous-Directeur de l'assurance qualité à la Direction de la Qualité de la DGA ; il était accompagné de trois de ses collaborateurs et d'un représentant de la Direction Régionale du Sud-Ouest de cette même direction. L'Administration Centrale de la DSTI était quant à elle représentée par son chargé de mission qualité l'ICA Mattern, accompagné de son adjoint.

Cette visite s'inscrivait dans le cadre du programme de visites de l'ensemble des établissements de la DGA, que s'est fixé la Direction de la Qualité. Le CAP était le premier établissement de la DSTI choisi par la DQA.

L'occasion nous a été donnée de présenter aux visiteurs les travaux, récents et à venir, réalisés ou engagés par le CAP en matière d'amélioration de la qualité, le point d'orgue étant la procédure en cours concernant l'accréditation du laboratoire d'essais textiles par le COFRAC (COMITÉ FRANÇAIS d'ACCREDITATION).

L'après-midi était consacrée à la visite des laboratoires, installations et moyens d'essais et de mesures du Centre d'Essais de l'établissement. ■

Bernard Daniel



MERCI D'ÊTRE VENUS

13 avril 1995

La STAT

Le Général Bernard Baudot commandant la Section Technique de l'Armée de Terre, en inspection au Groupement Aéroportés, a traversé la cour pour se rendre compte du climat qui règne entre nos services et établissements et prendre connaissance de nos méthodes et moyens. Le Général Baudot est un cavalier pur jus puisqu'il a été successivement hussard puis cuirassier avant de commander le 3e Régiment de Hussards à Pforzheim en Allemagne. Il a ensuite entamé un "cycle Etat Major". Le Général Baudot est également un opérationnel : il a commandé le secteur Sud de la Forpronu à Rhin en ex-Yougoslavie.

Tout le monde au CAP connaît la STAT, enfin nous croyons connaître cet organisme créé le 18 floréal an III (7 mai 1795) et héritier du comité de l'artillerie. Sans expliquer par le menu détail son histoire, ses missions et son organisation actuelle, nous verrons



← Une démonstration suivie avec attention

dans un prochain "AUTAN" celles de son Groupement Aéroportés ; le Colonel Serge Duc chef du groupement me l'a promis.



Avantages, inconvénients, → difficultés surmontées

28 avril 1995
LA BOMAP

Le D neuf côté cour. Dans l'immense effort de modernisation en cours au sein de la Défense - Armées 2000 oblige - nos opérationnels ne sont pas en retard. La BOMAP en est un bel exemple, qui sans cesse améliore son outil, ses procédures pour être toujours plus performante.

Caractéristique de la clairvoyance et de l'efficacité, elle n'hésite pas à consulter ceux qui ont l'expérience ou détiennent la technicité. C'est ainsi d'ailleurs que le CAP en la personne de Henri Nan participe au groupe de travail "infrastructure des Unités de Livraison Par Air" mis en place par la BOMAP depuis un an ou deux.

Fortement intéressés par les aménagements originaux conçus pour rationaliser les tâches de conditionnement dans le nouvel atelier, le Lt Colonel Laurier et le Commandant en second le Lt Colonel Andrieux, entourés d'une dizaine de leurs cadres spécialistes, ont rendu visite au CAP pour se rendre compte dans quelle mesure

certaines techniques, certains moyens ou certains processus pouvaient être transposés ou adaptés à leurs besoins spécifiques.

Les divers aspects de notre problème et les solutions retenues furent exposés par Jean Ducoffre (responsable de l'infrastructure) et Gérard Raigné (responsable des ateliers de conditionnement et de pliage).

Henri Nan participait à la présentation. La présence du Directeur pendant toute la visite souligna l'importance que le CAP accorde à ces échanges.

Je crois que le plus important reste le constat de la symbiose et de la confiance qui existent entre les utilisateurs et le CAP. Contacts formels ou informels qui font progresser notre système.

03 mai 1995

LE CTME

Le Centre Technique des Moyens d'Essais dépend de la DRET. Sa spécialité, comme sa désignation l'indique clairement, est la maîtrise d'oeuvre des moyens lourds d'essais au profit de tous les établissements de la DGA. Sa dernière grande réalisation est le navire d'enregistrement de mesures "Monge".

Pour ce qui concerne le CAP, nous sommes en relation avec le CTME pour l'acquisition des futurs cinéthéodolites... lorsque le moment sera venu. Peut être qu'un jour également le simulateur de largage dont ont rêvé trois générations de techniciens et d'ingénieurs du CAP verra-t-il le jour. Ce jour là sans doute le CTME nous sera d'une précieuse assistance.

En attendant ces jours espérés, l'Ingénieur en Chef Martelli et l'Ingénieur en Chef Joubert Directeur et sous-Directeur du CTME, en gestionnaires avisés, ont rendu visite au CAP pour se faire une idée précise de nos activités et apprécier dans quels domaines le CTME pourrait nous apporter son concours.

Cette aide interne d'un établissement à un autre, c'est ce qu'on appelle la transversalité. Ce pourrait être aussi la coopération horizontale. Au CAP, depuis longtemps, nous faisons de la prose sans le savoir...

24 mai 1995

Le COMITÉ

DE PROPOSITION DGA

De manière à faire progresser la communication et révéler les attentes des diverses catégories de personnels, des réunions sont organisées, par DGA/COMM et INFO-DGA, mensuellement dans les diverses régions de France où la DGA est fortement implantée. C'est ainsi que ces comités sont réunis à Paris, Bordeaux, Toulon, Toulouse, Brest etc... C'est ainsi l'occasion de faire se rencontrer des personnels de formations différentes : techniciens, administratifs... C'est l'occasion enfin et surtout de mettre sur la table et sans fard les questions et problèmes qui se posent aux uns et aux autres et de révéler les insuffisances de notre réseau de communication ou d'apporter compléments et inflexions nécessaires.

Tout un programme, direz-vous. Et pourtant ça marche! Interrogez ceux d'entre nous qui ont participé à l'une de ces tables rondes et vous serez édifiés.

Donc, la réunion avait lieu cette fois au CAP. Nous avons accueilli des personnels du CEG de Gramat, de la DQA/DSO, de l'ENSICA et de l'ENSAE.

Simone Tricot, Directrice des publications de l'Armement, était du voyage



↑ Le froissomètre du Labo Textile



Communiquer sa joie de travailler

ainsi que Françoise Perret et Emmanuel Gandez de DGA/COMM.

31 mai 1995 JOINT AIR TRANSPORT ESTABLISHMENT

Le célèbre JATE avec lequel le CAP entretient des rapports suivis et de plus en plus fréquents ces dernières années s'est déplacé en force sur Toulouse. Le JATE n'est pas exactement l'alter égo du CAP, mais nos préoccupations sont très voisines. Ils sont un peu CAP, un peu STAT, un peu CEV. A y regarder de plus près, ils sont plus opérationnels et moins techniciens que le CAP. D'ailleurs notre approche très technique des problèmes et nos moyens d'essais les ont impressionnés.

Pour accueillir ces nobles visiteurs tout le Centre Technique et le Centre d'Essais s'étaient mobilisés. Il faut dire que l'accueil en Angleterre est toujours excellent. La délégation conduite par le Colonel Robin Joy était composée de spécialistes de nos diverses techniques avec une forte dominante largage lourd.

Il y eut surtout des exposés et des présentations de nos études, programmes, réalisations et moyens. Je crois que ce qu'il faut surtout retirer de ces échanges, c'est que, petit à petit, nous apprenons à mieux nous connaître avec nos équivalents européens. Mieux se connaître c'est déjà se préparer à travailler ensemble sur des sujets communs ou des programmes concertés.

accompagné dans sa visite par Monsieur Terno Matsuki de la Société Sony.

21 juin 1995 WELCOME, WILLKOMMEN, BIENVENUE...

Construction européenne en cours et concentration de délégations étrangères au CAP en cette 25^e semaine du calendrier. Le français semblait ne plus être dans nos murs la langue la plus parlée. Heureusement il restait quelques défenseurs de la langue toulousaine qui est, comme chacun sait, difficilement compréhensible et définitivement intraduisible.

En effet, si l'on excepte les représentants de l'empire du Soleil Levant qui nous rendaient visite la semaine précédente, c'est la totalité des pays de la communauté européenne qui trouvait un motif de se réunir au CAP. C'est tout d'abord un groupe de travail du Comité Européen de

L'Alliance cordiale



16 juin 1995 SOLEIL LEVANT

Accompagné du Général Pagni, conseiller de la société Aérazur, le Major Yoshio Mori, représentant l'Etat-Major de l'Armée de Terre au sein du Ministère de la Défense du Japon, a visité les installations techniques du CAP et s'est fait présenter les toutes dernières nouveautés en matière de parachute à personnel. Il était



Visite du Major Yoshio MORI, le 16 Juin 1995, du Ministère de la Défense du Japon, Etat Major Armée de Terre accompagné de M. Terno MATSUKI, Sté SONY

Normalisation (CEN) composé de représentants de constructeurs d'équipements de sécurité et de centres d'essais qui se réunissaient dans le cadre de la normalisation à l'échelle européenne d'un équipement de sauvetage (descenseur). La question du jour, si l'on peut résumer de si brève manière un problème si important, était de savoir s'il fallait tenir compte, au cours de la récupération d'un individu en péril à l'aide d'un descenseur, de sa vitesse de descente instantanée ou de sa vitesse moyenne (2m/s). Je ne sais si les débats ont apporté beaucoup de clarté et de solutions au problème, mais le CAP a organisé une démonstration dynamique à la tour de séchage pour étayer sa démonstration, dans l'optique de faire changer les paramètres préconisés jusqu'à maintenant dans la norme éditée par la CEN. Vaste entreprise quand on connaît les diversités d'opinion qui peuvent apparaître dans de telles discussions, mais gageons que la sagesse européenne saura prendre le pas sur les particularismes nationaux.

C'est ensuite une délégation allemande du Bundesamt Für Wehrtechnik

Und Beschaffung (BWB), et du Wehrtechnische Dienststelle Für Luftfahrzeuge (WTD 61), forte d'une vingtaine de membres, qui prenait possession du hall de conditionnement des charges lourdes pour y recevoir l'instruction nécessaire à l'utilisation du système Wedge, dont l'EMAT a prêté un exemplaire de série aux forces armées allemandes pour une période de dix mois à des fins d'expérimentation. Cette visite de la délégation se termina par une démonstration moins technique mais non moins intéressante chez un producteur de spécialités liquides régionales sis sur l'appellation Fronton-Villaudric, sur les différentes manières de déguster et d'apprécier, avec modération il s'entend, les appellations contrôlées du cru.

29 juin 1995 LE CIEP

En marge du challenge des écoles européennes de parachutisme qui se tenait à l'ETAP, une délégation de cadres de ces écoles, conduite par le Général Wabinski, a visité notre établissement.

Un tour d'horizon rapide mais qui permet néanmoins à nos visiteurs d'apprécier les moyens mis en oeuvre pour l'étude et l'évaluation des matériels d'aérolargage et d'aérotransport.



"Une délégation attentive"

DIRE QUE LA NATURE ET LE CONTEXTE DES CONFLITS AUXQUELS NOUS SOMMES CONFRONTÉS A CHANGÉ DEPUIS L'EFFONDREMENT DU MUR DE BERLIN EN 1989, EST UN LIEU COMMUN. CES NOUVELLES ÉPREUVES PRÉSENTENT DES CARACTÈRES SPÉCIFIQUES MIS EN EXERGUE PAR L'EXPÉRIENCE VÉCUE EN EX-YOUGOSLAVIE. POUR Y FAIRE FACE L'OUTIL MILITAIRE DOIT S'ADAPTER ET LES PARACHUTES DE GÉNÉRATION RÉCENTE OFFRENT DES QUALITÉS PARTICULIÈREMENT INTÉRESSANTES.

La guerre qui se déroule en Bosnie Herzégovine ou en Croatie engendre bien des discussions, des reportages et génère des préoccupations majeures à de nombreux dirigeants. Il s'agit en effet d'une épreuve exemplaire puisqu'elle présente des caractéristiques que l'on a déjà rencontrés au Moyen-Orient, en Afrique ou au Cambodge. Ces "constantes" se manifesteront probablement dans les guerres à venir et elles doivent être prises en compte pour disposer d'un système adapté au règlement des crises potentielles.

Je retiens, en simplifiant, trois traits qui me semblent majeurs en Ex-Yugoslavie.

- Il s'agit d'un conflit interne, civil, subissant le poids de l'histoire, l'influence déterminante de religions

LE RECOURS ULTIME

différentes et alimenté par des problèmes économiques cruciaux. Il n'y a pas UN méchant, les atrocités fruits de toutes les guerres sont le fait de toutes les parties.

- Les épreuves subies par les populations deviennent insoutenables à l'opinion publique mondiale en raison de la puissance des médias. L'aspect humanitaire devient alors prioritaire et déterminant.

- La solidarité internationale se manifeste en mettant en place un système militaire au service de l'humanitaire dans le but d'apaiser les passions. Il s'agit de la FORPRONU où sont représentées une quarantaine de nations.

PRESSIONS INTERNES

De ces caractères j'en déduis quelques idées forces qui doivent présider à la recherche des solutions aux multiples problèmes posés sur le terrain :

- L'impartialité est incontournable pour ne pas faire dégénérer le conflit en cours. En effet, le jeu des belligérants est de tout entreprendre pour faire basculer à son profit les moyens mis en place par la communauté internationale.

- La patience est de règle pour calmer les accès de fièvre, apaiser les esprits et permettre une réflexion plus approfondie de la part des acteurs.

- La durée est la clé de la réussite pour modeler les mentalités à la mise en oeuvre de projets apportant plus de satisfactions que la guerre.

Pour faire vivre ces idées fortes, il y a le casque bleu, véritable apôtre de paix,



L'Internationale des Casques Bleus

symbole qui apparaît souvent comme naïf, peu efficace et dont l'action malheureusement est méconnue. Un ancien secrétaire général de l'ONU disait "Le casque bleu ne fait pas un métier de soldat mais ce que je sais, c'est qu'il n'y a qu'un soldat qui peut faire ce métier". Pour ma part, je dépeins ce soldat comme un éternel otage potentiel, objet de nombreuses tentatives pour faire pression sur la communauté internationale. Il lui faut donc des nerfs d'acier, un esprit ouvert, constamment en éveil et une capacité à encaisser, à durer hors du commun pour ne pas faire basculer un incident très localisé en un conflit généralisé non maîtrisable.

INTÉRÊT DU PARACHUTAGE

Pour faciliter la tâche de notre casque bleu et permettre la satisfaction des besoins humanitaires, civils, ponctuellement militaires ou guerriers dans un contexte similaire à celui que nous connaissons en Ex-Yugoslavie, le parachute avec ses possibilités nouvelles apparaît comme un moyen des



plus précieux. Je veux citer deux cas concrets et évoquer une possibilité.

- L'enclave de Gorazde convoitée ouvertement par les Serbes depuis avril 1994 fait l'objet d'un blocus préjudiciable aux forces de l'ONU encerclées et maintenues sous perfusion au bon vouloir des autorités de Palé. Nos casques bleus, essentiellement britanniques ne peuvent pas se retirer sans action de force et leur présence permet la survie d'une population bosniaque vouée à l'exode ou l'extermination sans la seule présence de la FORPRONU. Une minorité serbe peut vivre dans l'enclave grâce aux soldats de l'ONU sans lesquels les Bosniaques piégés dans cette zone ne manqueraient pas de causer quelques ennuis. Le largage à haute altitude décentré pour éviter les menaces anti-aériennes est un moyen pour durer et cultiver la patience nécessaire aux négociations en cours. Le largage de matériels et de vivres à basse altitude est aussi envisageable puisque des couloirs sont utilisables en bénéficiant de la surprise avec un risque moindre. Cette possibilité n'a pas été exigée, mais un durcissement de situation pourrait la rendre nécessaire et permettre à terme un déblocage. En cas de blocus total l'infiltration de personnels du service de santé ou de spécialistes (énergie, télécommunica-

tions...) est rendue possible par parachutage en tandem.

LARGAGE GUIDÉ OU TFH

Deuxième exemple, la poche de Bihac. Depuis le départ des français fin 94, un bataillon venant du Bangladesh a été mis en place. Son approvisionnement complet n'était pas réalisé lorsque cette poche a été fermée par les Serbes et les Bosniaques. Le complément d'armes et de munitions a pu être opéré avec accord des parties par infiltration d'hélicoptères français SA 330. Ce bataillon en cas de durcissement de situation peut être ravitaillé en larguant des charges en Croatie non loin de la frontière, qui pourraient être dirigées sans risque dans la poche. La présence de l'ONU pourrait alors être maintenue et permettre la durée nécessaire aux négociations en cours.

Enfin une possibilité, nous disposons d'un superbe terrain d'aviation à Tuzla. Il est sous la menace des Serbes et des Bosniaques tandis qu'un bataillon nordique de l'ONU fait hésiter les antagonistes dans leurs projets guerriers en étant stationné non loin du terrain. Des largages en TFH par surprise peuvent permettre d'être patient et apporter encore une fois l'aide nécessaire à la durée. Je ne suis pas sûr que les

Américains (US) n'aient pas utilisé cette possibilité en février dernier pour ravitailler les Bosniaques. Des indices pour le moins évocateurs ont été perçus trois fois en une semaine en début de nuit.

LE PARACHUTE A UN AVENIR

Les performances des ailes actuelles, les possibilités offertes pour un proche avenir et la nature des crises et des situations auxquelles nous sommes confrontés militent pour une valorisation croissante de l'utilisation des aéroports. Je n'ai pas parlé des actions militaires ponctuelles ciblées, pour déblocquer de force une situation en bénéficiant de la surprise en des lieux lointains. Je songe tout particulièrement à une libération d'otages lorsque tous les autres moyens se sont révélés inefficaces. On peut aussi imaginer diverses prises de gages pour faire passer un message ou faire pression. Faire sauter un verrou pour permettre le repli d'unité est tout à fait envisageable par la 3e dimension. Le parachute ne devient-il pas "l'ultima ratio regum" à l'orée du 21e siècle. ■

Philippe Gouachon



Mostar - Elle est criblée, mais elle tient debout.

HAPPY BIRTHDAY GARONA

BOUDIYOU !

Cette année, Garona, épreuve humoristico-sportive consistant à descendre sur des radeaux artisanaux l'Ariège et la Garonne, fêtait son dixième anniversaire. C'était l'occasion pour Toulouse et les communes limitrophes de fêter le fleuve. Le CAP ne pouvait pas manquer cette communion entre la population toulousaine et son fleuve nourricier, bien que l'eau ne nous soit pas un élément très familier. C'est ainsi que huit fiers gaillards se sont inscrits cette année pour défendre nos couleurs dans cette course tumultueuse. Il fallait donner un petit plus à notre radeau qui avait déjà affronté plusieurs fois avec des fortunes diverses les rapides du fleuve et la terrible chaussée du Bazacle. L'idée fut de créer une superbe maquette de Transall, effectuant un largage humanitaire, c'est à dire une cargaison de bouteilles de champagne. L'objectif fixé à notre team cette année était de ramener intact l'équipage et le décor à l'arrivée à Toulouse. Le Cercle des Amitiés avait fait les choses en grand, puisque grâce à la coopération de Roland Ory, pilote émérite, c'est depuis un hélicoptère Écureuil que la course put être suivie et photographiée par un de nos équipiers. Quoi de plus extraordinaire que d'apercevoir l'hélico s'immobiliser au-

dessus de nos têtes, le temps de réaliser de magnifiques vues aériennes. Ce dimanche 25 juin, la chaleur écrasait les berges de la Garonne à Muret, lieu de départ de notre périple fluvial. La fiesta de la veille résonnait encore dans nos crânes fatigués, et les bombes qui annonçaient midi venaient d'exploser. La mise à l'eau se fit sans difficulté et dès les premiers coups de pédale, le porte-avion "L'EUTAN" descendait le courant calmement. Tout de suite il fallut dépasser des premiers concurrents, et sous la chaleur accablante, un petit rafraîchissement ne pouvait pas faire du mal. Les seaux préparés à cet effet furent mis à contribution et c'est ainsi que s'engagea notre première

bataille navale. Celle-ci fut suivie par bien d'autres car tout dépassement de concurrent moins rapide devenait propice à un véritable échange d'hectolitres d'eau plus ou moins claire. Après trois heures de descente, la chaussée nous attendait, ultime épreuve avant le verdict du chronomètre. Son passage en fut aisé, et c'est sans casse que le radeau et son équipage regagnaient la ligne d'arrivée. Oh surprise, c'est en 41ème position que cette ligne fut franchie, notre record du parcours étant pulvérisé! Fatigués mais très heureux d'avoir tout ramené en parfait état de fonctionnement, nous vous donnons rendez-vous l'année prochaine pour encore plus de sensations et d'émotions. ■

Captain Seb,
(Sébastien
Alvarez)



Equipe SEB et ses moustaches



Une œuvre d'artisans...

86-95

L'extinction des lumières dans la salle principale du château de Pogé, en ce samedi matin, annonçait le repli général des derniers danseurs et clôturait de fort belle manière une journée d'été consacrée aux plaisirs de la table, des jeux et de la fête.

La journée avait en effet commencé de bonne heure pour l'équipe de volontaires chargés de l'intendance, ingrédient nécessaire à la réussite de toute

activité. Tout d'abord saluons la présence de Pierre Maurice, retraité mais néanmoins maître-queue qui, dès quatre heures du matin, avait allumé le foyer tout en jouant au chat et à la souris avec la maréchaussée. Dès huit



Le cuisinot attentif

MECHOUIADES

propagée par les rires tonitruants de papy Joulia, vice-président de son état et responsable ci-devant du remplissage des godets à mixture orangée.

Le château et son parc avaient été décorés par RoRo et ses scientifiques

en permission spéciale et l'on pouvait maintenant, midi tapant à l'église de Fonsorbes, accueillir nos invités qui se pressaient en nombre dans l'ombre de l'allée. Le décor était beau et le soleil qui tapait suffisamment chaud pour que Bruno, sans casque bleu, décide de limiter à l'essentiel les dis-

de volley qui faillit d'un rien remporter son tournoi.

Autour de la table maintenant installés, les convives servis par FÉFÉ, semblaient apprécier les mets du matin préparés. Les agneaux promptement découpés par des mains expertes furent rapidement distribués et c'est deux heures après que visiblement rassasiés, les équipes se formaient pour disputer ce qui sera l'ultime édition des joutes inter-services,

j'ai nommé les "Olympiades du CAP". Certaines mauvaises langues eurent l'heur de dire que les jeux avaient été aménagés pour permettre aux services administratifs de gagner enfin à leur tour le trophée tant convoité. Il est vrai que Jean-Luc avait, cette année, ajouté deux jeux intellectuels, ce qui pénalisait d'autant les services concurrents. Parfait hasard, nous pouvons dire, si au terme de huit jeux humoristico-pagailleux, le service administratif, aidé par quelques muscles anonymes, emporta haut la main la compétition. La journée n'était pas pour autant terminée et près de soixante-cinq personnes se pressaient en soirée pour pique-niquer et nique-piquer au son de la sono pilotée par DJ Maïo. Une belle et dure soirée !■

Jean-Paul Seigneurie



Le service administratif a posé le stylo

heures trente, les agneaux étaient embrochés avec l'aide de Jeannot et Néné, piliers de l'organisation, et nous pouvions alors souffler un peu en se grillant une petite saucisse en guise de petit déjeuner. La cuisine était nickel et inox et sur les feux, les moules baillaient à qui mieux mieux, en attendant d'agrémenter la salade composée dont elles étaient les hôtes d'honneur. L'heure passait dans la bonne humeur

cours préliminaires à la ruée vers l'orangeade. Mais il fallait tout de même saluer les exploits passés de notre équipe de ski engagée dans le trophée DGA, ainsi que la vaillante équipe



C'est la Saint-Jean



Le vélo, ça creuse

La température était fraîche pour un samedi de juin, et la vingtaine de participants à la traditionnelle randonnée cycliste du canal du Midi s'échauffait comme elle le pouvait, en parlant le plus souvent. Neuf heures dix-sept sonnaient au clocher de Ramonville quand le départ fût donné. La pédalée était souple pour les plus entraînés, à l'arrière les amateurs se traînaient, et Charles un instant, les accompagnait.

Vingt kilos de mètres plus loin, après une forte accélération de la tête du peloton, la pause café bientôt se profilait. A l'écluse du Sanglier, le camion ravitailleur pouvait ouvrir ses portes et reconforter les gosiers affamés. Ce fût la ruée sur le pâté et le petit rouge bien frais. Ces calories avalées, il fallait se remettre en selle car le plus dur nous attendait. Le peloton s'était étoffé d'un

groupe de charmantes qui ensemble devisaient sans oublier de pédaler. Dame nature les poussa même jusqu'à Port Lauragais où une exposition sur la construction du canal apportait une note culturelle fort appréciée. Ces quarante kilos rajoutés aux premiers et voilà des jambes bien fatiguées. Qu'importe, la potion du Docteur Jean-Paul en un instant allait requinquer les plus déshydratés. L'attaque du repas se fit en trois mouvements : d'abord l'encerclément, ou comment faire partir l'occupant de la table réservée, puis le déploiement et une première salve de Ti' punch, et ensuite l'effondrement, le coup de grâce étant porté par la Clotte de Manon.

Les initiés auront reconnu là quelques éléments, à la diététique discutable, mais qui rendent, il faut bien le dire, le vélo plus supportable. L'heure du des-

sert fut aussi celle des récompenses. En effet Michel Gastarriet, membre du Cercle des Amitiés, accomplissait à cette occasion sa dernière sortie sportive au sein de notre association. N'oubliant pas l'aide qu'il apporta au développement de nos activités sportives et culturelles, le Cercle le remercia par un petit souvenir décrivant les rues tolosanes, souvenir qu'il n'oubliera pas, nous en sommes sûr, d'amener dans son havre nantais. Maguy, qui avait bien fait les choses, sortait de sa besace, quelques bouteilles de boissons à bulles d'ordinaire en vélo fortement déconseillées.

Au diable la médecine! Les bouchons sautaient, les verres se levaient à la santé de tous et à celle du directeur du CAP.

Vingt kilos de mètres encore nous attendaient, que certains accomplirent à une vitesse certainement résultant de l'effet combiné des bulles et de l'amitié. Pierre notre vétéran confirmé, choisit quant à lui de finir à pied, ayant épuisé son stock de chance et de rustines. Sur le parking maintenant les survivants se congratulaient après les efforts consentis et comme par miracle, un dernier conteneur à bulles d'une glacière s'échappait, la température était bien remontée, alors, Champagne* pour tout le monde. ■

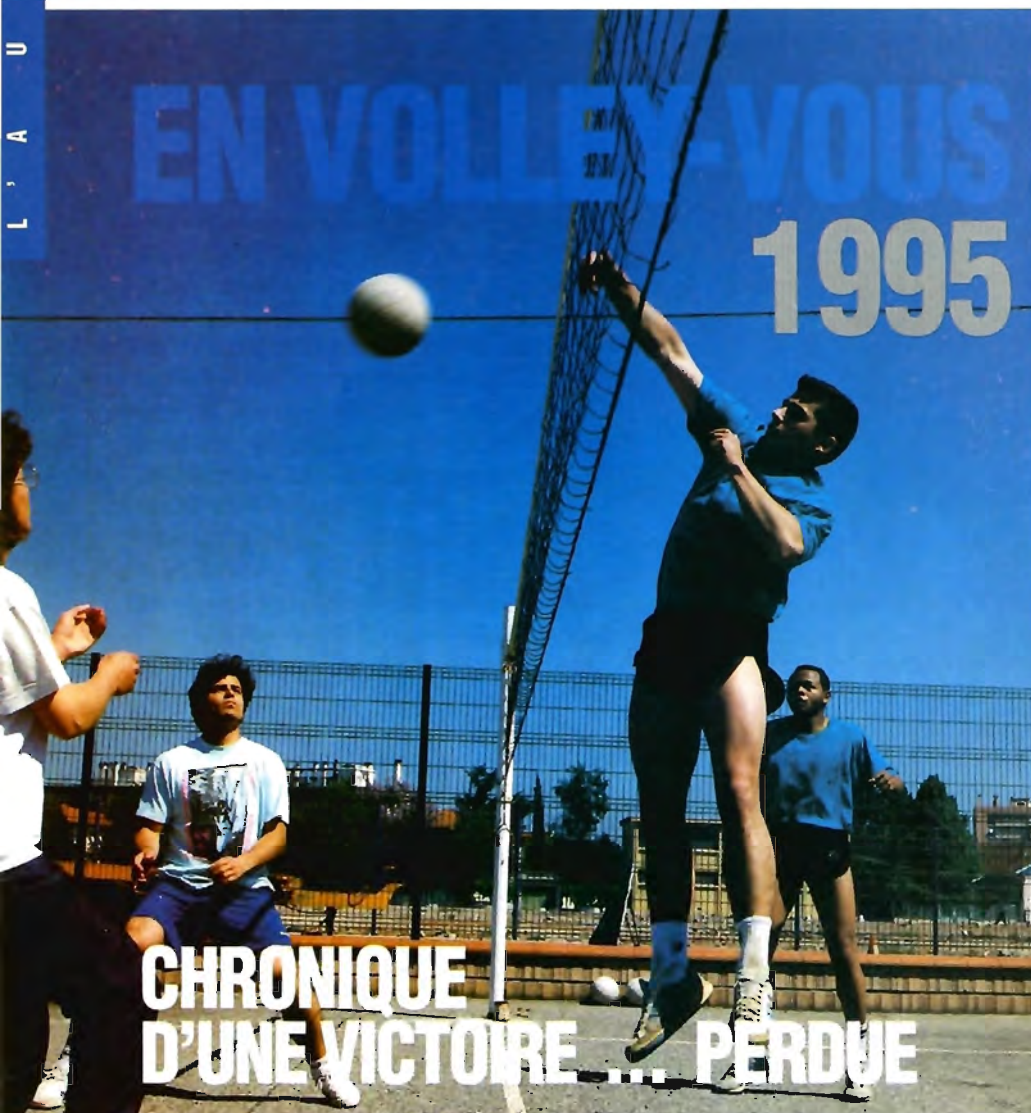
Jean-Paul Seigneurie

*Sachez apprécier et consommer avec modération.



Dernières bulles avant le départ

LA DER DU DIR...



«**R**upture du LCA ! ... A l'automne, après la rééducation, c'est l'opération ... vous n'y coupez pas mon vieux !!»

Tout avait pourtant super bien commencé :

Deux victoires sans appel (2 sets à 0) en phase de qualification ; sans compter la demi-finale face à IND qui, sans doute à cause d'une date de rencontre très défavorable (il faut bien le reconnaître !) et bien que très valeureux, n'a pas pu résister à la maestria du CT.

La finale s'annonçait donc sous les meilleurs auspices.

Pourtant, un mauvais pressentiment planait sur "le palais de la sueur" ce vendredi 5 mai au matin, date de la finale tant attendue qui devait consacrer notre suprématie. Ce fut d'abord l'indisponibilité de Thierry, un de nos "meilleurs arguments" ; puis la réunion de service manifestement néfaste à une

bonne préparation psychologique et une mise en jambes préalable ; enfin, peut-être, la surprise de trouver le Colonel Duc en personne comme l'atout-maître de l'équipe adverse.

PREMIER SET

Collés au bitume, accumulant les fautes "bêêtes" et les maladresses, nous avons regardé l'équipe de la STAT

exceller ; d'un niveau incontestablement supérieur au nôtre. Que ce soient les piques de "l'aiguillon" (notre JP national, malheureusement forfait ce jour là, ayant dû troquer ses genouillères pour le sifflet autoritaire de l'arbitre du match) ; ou que ce soient les prouesses techniques de notre mascotte (M.C, la seule Ponpon's girl disponible pour la finale ; Maryse, notre égérie était en stage pour la semaine) ; rien n'y fit. La supériorité écrasante de l'adversaire nous laissa pétrifiés.

DEUXIEME SET

Nous avons dû sortir notre meilleur niveau pour réussir à leur prendre péniblement le set (16 - 14). Il nous a alors semblé pouvoir les battre, la confiance était retrouvée, nous étions enfin libérés. Notre vedette : Olivier "le SDC", superbement secondé par les CSI Men, a su faire "parler la poudre". Les supporters exultaient et Jeannot, le reporteur du match, flashait à qui mieux mieux !

Troisième (et dernier) set :

C'est l'effondrement ... L'entraînement et l'expérience l'ont emporté.

Photos, congratulations ... condoléances et j'en passe.

On retiendra de cette rencontre essentiellement une ambiance que chacun a reconnue comme exemplaire. On s'est promis de remettre ça, éventuellement même en dehors du cadre du tournoi, avec bien sûr un nouveau capitaine (sans problème de genoux !). ■

Patator.



PROMOTIONS

Mme BRAGA Pierrette
Mme DOUMENJOU Monique
Mme LASSERON Martine
M. THETIOT Yannick
Ouvriers groupe V
à compter du 01.01.1995

Mme ALCAIDE Georgette
M. ARTIS Daniel
M. NOYAT André
Ouvriers Groupe VI
à compter du 01.01.1995

M. BAUMERT Alain
Groupe VIII
à compter du 01.01.1995

M. DI MAJO Jean-Pierre
Groupe VII
à compter du 01.01.1995

Félicitations aux nouveaux promus.

ARRIVÉES



M. FABARDINES
Jacques
Ouvrier groupe V
affecté à CE
à compter du
01.07.1995

Bienvenue parmi nous.

NAISSANCES

Titouan
Fils de M. BORDEVANE
né le 09.06.1995

Antoine
fils de M. GAVIGNAUD
né le 09.06.1995

Meilleurs voeux de bonheur aux
enfants et compliments aux parents.

DÉCÈS

Père de M. Bernard CAROL
le 01.06.1995.

Grand-mère de Mlle Viviane FAURE
le 13.06.1995.

Père de M. Michel MAYNE
le 05.07.95

Père de M. Fleury LEPOT
le 10 juillet 1995

Condoléances aux familles éprou-
vées.

DÉPARTS

Adjudant Robert LASSERON
muté au 2e RIMA
à compter du 29.07.1995
ICA Michel GASTARRIET
muté à DQA/DOU
à compter du 01.08.1995.

Madame Martine LASSERON à comp-
ter du 01.08.1995.
(Congé sans salaire)

LASSERON AND LASSERON

ELLE est arrivée, il y a bien longtemps
au CAP encore chaperonnée par son
papa Henri Joulia. Elle a débuté à la
repro sous le règne de Jules Fabre.
Puis, après une longue interruption,
nous la vîmes ressurgir au secrétariat
du Centre d'Essais. C'était un réel plaisir
de l'entendre s'annoncer au téléphone
en prononçant son prénom "Martine"
avec un timbre rieur qui sonnait
mâtine.

IL est arrivé longtemps après. Auréolé
de ses titres de moniteur parachutiste
militaire et fédéral. C'était l'un des tout
premiers pilotes de saut en tandem. Il a
emmené dans ses envols des apprentis
Icare venus de tous les horizons. Il était
adjudant, des troupes de marine.

ILS se sont rencontrés, au sol et en vol.
Ils se sont attachés et ne se sont plus
quittés. Ils sont partis ensemble... à la
Réunion. Ca ne s'invente pas.
Comme l'un et l'autre avaient le sens de
la convivialité, ils ont réuni tous leurs
amis, et même les autres, pour leur
offrir le pot de l'amitié, avec gentillesse
et simplicité, qualités qu'ils possèdent,
l'un et l'autre, à un haut degré.
Martine et Robert, je n'étais pas présent
pour votre départ et je le regrette. Alors
je vous dis ici, publiquement, tout le
plaisir que j'ai eu à faire un bout de
chemin en votre compagnie. Au revoir,
ici ou ailleurs, et soyez heureux là où
vous serez.

Fleury Lepot

L'Autan LE JOURNAL

JOURNAL INTERNE
DU CENTRE AÉROPORTÉ DE TOULOUSE
75, av. de Grande-Bretagne - B.P. 3023
31024 TOULOUSE CEDEX

**Directeur et Rédacteur en chef
de la publication**

Fleury LEPOT

**COMITE DE RÉDACTION
Etablissement**

Andrée BARBOZA, Jean-Christophe BERLAND,
Ludovic CHUZET, Thierry DELÈS,
Jacqueline DEMARNE,
Bernard BLEAS, Claude BRIOT,
Bruno DELANNOY,
Jean-Paul SEIGNEURIE,

Ont collaboré à ce numéro :

Etablissement

GASTARRIET, JOSSE, GASCON, NAN,
GOUACHON, ALVAREZ, CAROL

**Crédits photos
CAP**

**Illustrations
Henri NAN**

**Conception d'ensemble
CAP - DOULADOURE**

Tirage : 850 exemplaires

N° 47

Copyright

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

Impression

Imprimerie DOULADOURE
N° ISSN 1262-2370





La place du Capitole, cœur d'Occitanie