

L'AUTAN

DECEMBRE 1981 - N° 12
Publication semestrielle gratuite



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



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

155 av. de Grande - Bretagne
31052 TOULOUSE CÉDEX
Tél. : (61) 49.11.71
Télex - TLSE 531464 F

Semestriel gratuit

**Directeur et rédacteur en chef de la
publication :**
C. JOSSE

Assisté de :

Roland BOUCHET
Claude BRIOT
Bernard CAROL
Jean-Pierre CAVALLO
Patrick CHAUSSADE
Jean CHOTEAU
Henri GALAUP
Marius GUICHERD
Bernard PONTROUE
Bénédicte TARAYRE
Claude VINCENS

Dessins de :

Roland FAJEAU

Tirage : 600 exemplaires
N° 12

Copyright :

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

N° ISSN 0396 - 8723

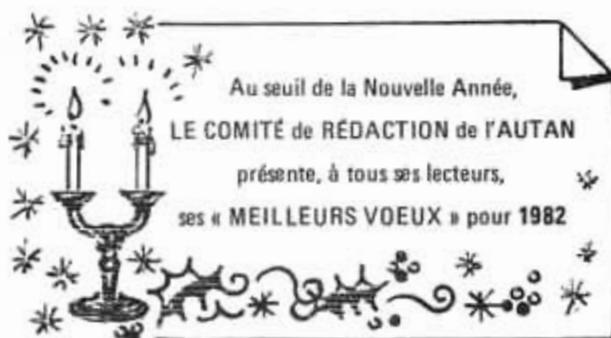
Imprimé par
l'Atelier de Reprographie du CAP



CENTRE AÉROPORTE DE TOULOUSE



" Une charrette "
8 lots LTCC 9 largués en gravité.



ÉDITORIAL

Vous avez été nombreux à répondre à mon appel et j'en suis heureux.

Alors pour que ce soit pleinement la fête, nous vous proposons une nouvelle couverture et une nouvelle mise en page.

Sans couverture couleur, sans papier glacé, nous avons voulu un Autan plus vrai : avec sa nouvelle robe, il est plus aéré, plus clair : parfois un peu jeune, pétillant sans être acide, il ne demande qu'à mûrir et à prendre du corps comme un bon vin.

L'Autan nouveau est arrivé...

J'espère qu'il vous séduira et je vous présente mes meilleurs vœux pour l'année nouvelle.

Christian JOSSE

S O M M A I R E

- * — Éditorial
- * — Le mot du Directeur
- * — Para-Point — *Bernard CAROL*
- * — Service Achats — *Bernard PONTROUÉ*
- * — Visite au CAP
- * — Variétés
- * — HI ! FI ! FI ! . . . HOURRA ! — *Bénédicte TARAYRE*
- * — Aérotransport à la carte — *Henri GALAUP*
- * — Saint-Michel 1981
- * — L' EPI ! . . . Vous connaissez ? — *Colonel J. CHAUSSADE*
- * — Nouvelles de l'Administration Centrale
- * — Départ à la retraite
- * — Notre carnet
- * — Histoire de " Père Noël " — *Roland FAJEAU*



Le Mot du Directeur

Depuis quelques semaines, comme dans toutes les entreprises en cette période de fin d'année, notre Bureau des Programmes dresse les états d'avancement de nos travaux et il élabore les prévisions de charge pour l'année prochaine.

C'est le moment de faire le point.

En premier lieu, je tiens à rendre hommage à notre équipe de rédaction qui nous présente un nouvel AUTAN rajeuni et toujours aussi dynamique. Ce journal, qui se veut modeste dans sa présentation, qui reste un pur produit maison réalisé avec nos propres moyens, qui s'améliore dans son contenu un peu plus à chaque édition, apparaît bien ainsi comme le reflet de notre Centre et je m'en félicite pour tous.

L'image du Centre Aéroporté évolue en effet.

J'ai signé récemment une note de service modifiant l'organisation du Service Technique. Encore une réorganisation auront pu penser certains. Je ne vois pas tout à fait les choses comme cela. Vous le savez comme moi, notre Service Technique représente les parties vitales de notre Centre et il est le garant de son avenir. Non pas que les autres services n'aient pas eux aussi des rôles importants à jouer, bien au contraire, tous les rouages sont complémentaires et j'espère avoir l'occasion de vous en parler. Ce que je veux dire, c'est que le Service Technique est le moteur de nos activités, d'aujourd'hui comme de demain. C'est de lui que partent les nouveaux programmes et les réalisations qui induisent de la charge pour tous. Vous comprendrez donc pourquoi il est souvent au cœur de nos préoccupations. Les dernières modifications de structures intervenues au Service Technique procèdent de l'évolution de ses moyens, particulièrement de la montée en puissance de nos équipes d'ingénieurs et de techniciens qui méritent d'être mieux "responsabilisés". Désormais, la conduite des programmes, d'une part, et la préparation de l'avenir, d'autre part, devraient être mieux perçues et nos actions plus efficaces. En tout cas, pour moi, il est clair que ce n'est pas le changement de l'organigramme qui est important, ce qui compte c'est la volonté des hommes et des femmes qui composent notre équipe et, à cet égard, je leur fais confiance.

Mais il n'y a pas que l'image que nous percevons de nous mêmes qui doit retenir notre attention ; il en est une autre, essentielle, c'est celle que perçoivent ceux qui nous observent de l'extérieur et nous jugent sur nos résultats.

Au plan de ces résultats, l'année 1981 ne se caractérise pas par des faits très marquants. Certaines affaires ont bien progressé et ont été menées à terme, d'autres ont été plus difficiles et ont enregistré des glissements de délais, quelques unes enfin ont nettement marqué le pas. Les raisons de ces écarts sont multiples et ce n'est pas ici le lieu pour les analyser ; ce que je tiens à dire, en revanche, c'est qu'aucun effort n'a été négligé. Tous, au CAP, ont donné le meilleur d'eux mêmes et je les remercie pour le travail accompli.

Au seuil de la nouvelle année, je forme le vœu que nos équipes, en conservant l'excellent esprit qui les anime et leur dynamisme, obtiennent en 1982 des résultats à la hauteur des efforts qu'elles déploient et j'adresse mes souhaits les plus chaleureux et bien affectueux à tous les personnels, en service ou à la retraite, ainsi qu'à leurs familles, sans oublier tous nos amis que j'assure de notre fidèle souvenir.

PARA-POINT

Une nouvelle corolle s'est épanouie, le 24 août en fin d'après-midi, dans le ciel de la zone de largage de Fonsorbes. Aux dires de tous, il faisait ce jour là un temps à réussir toutes les entreprises, même les moins certaines "un temps de pape !".

Le pape en question y était-il pour quelque chose ?

Toujours est-il que l'expérimentation du Para-Point débutait alors à Toulouse, sous d'heureux auspices. Cette campagne d'essais, que le Centre d'Essais en Vol et le Centre Aéroporté ont mise conjointement sur pieds et qui vise à délivrer l'autorisation d'emploi du matériel en vue de son expérimentation technique, avait débuté une semaine auparavant au CEV de Brétigny et se poursuivait actuellement à Toulouse.

"Le Para-Point, me direz-vous, mais de quoi s'agit-il ?"

D'origine américaine, importé par la Société AÉRAZUR-EFA, le Para-Point est un matériel qui permet de téléguider une charge comprise entre 50 kg et 250 kg sous un parachute manœuvrable du type "Aile".

Deux petits moteurs électriques commandés du sol par un module émetteur, remplacent les bras du parachutiste pour tirer sur les cabillots de manœuvre. Largué d'un avion très éloigné du boîtier de commande, à une altitude pouvant aller jusqu'à 9 000 mètres, le système peut alors être guidé et amené en un point déterminé de la zone de largage par un pilotage assez fin du module de contrôle. Il peut aussi en mode "guidage automatique" être livré à lui-même ; dans ce cas, le système se dirige seul sur l'émetteur fiché dans le sol qui lui sert de "pastille" pour faire un "carreau".



"Mais enfin, à quoi peut servir un tel matériel ?"

Tout simplement à permettre aux parachutistes équipés d'une voile performante autorisant des évolutions dans le plan horizontal de se faire suivre par un colis. L'emport d'un fardeau encombrant ne constitue plus, dès lors, un obstacle ; la charge peut être déposée aux pieds du parachutiste en augmentant considérablement les possibilités offertes par les parachutes manœuvrables.

Avec cinq lancers au-dessus de Fonsorbes, et quatre au CEV de Brétigny, ce matériel a désormais franchi le cap des essais préliminaires d'autorisation d'emploi délivrée par le Service Technique des Programmes Aéronautiques pour entrer dans la phase d'expérimentation technique.

Et si un jour vous constatez, sur la zone de Fonsorbes, un attroupement de personnes qui s'exclament le nez en l'air "tiens, voilà l'pépé qui saute !" ne recherchez pas un ancien para en mal de sensations mais plutôt une charge sous un parachute radio-guidé, car P.P. est devenu, depuis peu, synonyme de Para-Point.

Bernard CAROL

SERVICE ACHATS

Si l'on a demandé au Service Achat de se présenter ce n'est peut être pas un hasard.

Des têtes nouvelles sont apparues ; sur les quatre personnes qui le constituent actuellement, deux sont arrivées depuis quelques mois seulement.

Parallèlement, le Service Achat a vu s'élargir son domaine de compétence. En effet, depuis le 9 juillet 1981, par décision de la Direction Centrale, le CAP, au même titre que l'ETAS et l'ETBS, a été chargé pour sa mission de Centre Technique, de négocier et de rédiger les marchés d'études, de développement et de présérie des matériels qu'il étudie.

Profitant de l'occasion, nous allons essayer de vous présenter le Service Achat : sa fonction et son personnel.

La fonction achat peut être définie comme la satisfaction auprès d'organismes hors CAP, des besoins des différents services.

La définition quantitative et qualitative de besoin est du ressort du demandeur qui, ensuite, réceptionnera le produit au regard des spécifications fournies.

Ainsi décrite, la fonction achat peut être définie par :

- la recherche de fournisseurs,
- la négociation qui inclut globalement :
 - la prise de contact avec les fournisseurs considérés comme de futurs partenaires,
 - la connaissance du potentiel technique et financier de celui-ci au regard de la concurrence,
 - et la discussion cas par cas de chacune des affaires en liaison avec le service demandeur chaque fois que cela est nécessaire,
- la rédaction des contrats,
- le suivi des délais de livraison, les relances si nécessaire,
- la liquidation administrative et financière après acceptation du produit par le demandeur.

Pour toutes les études et les commandes importantes, l'industriel doit trouver en face de lui un binôme CAP comprenant l'ingénieur chargé et un représentant administratif qui, préalablement, conviennent de l'objet exact du marché, étudient les acquis antérieurs, les objectifs et les exigences contractuelles afin de satisfaire le besoin dans le meilleur compromis qualité - coût - délai.

Pour réaliser cette mission, le CAP a mis en place une équipe composée de :

- un responsable du service :



Bernard PONTROUE, Ingénieur de l'Institut National des Sciences Appliquées de Toulouse.

- un adjoint :



Patrick CHAUSSADE, Technicien de l'Institut Universitaire de Technologie de Toulouse.

et deux secrétaires :



Eliette DELCLAUX, Commis administratif



Eliette JESSE, Commis administratif

Voilà rapidement esquissés la mission et les moyens du Service Achat qui en liaison avec les différents services doit permettre et faciliter les rapports du C.A.P avec ses fournisseurs.

Bernard PONTROUE

FLASHES
VISITES AU CAP



*Le conditionnement d'un fardier LOHR et de 5 motos Peugeot SX 8
présenté aux visiteurs par l'ICA MAURY Sous-Directeur du Centre
Aéroporté.*

Le 2 juillet 1981, l'Ingénieur Général MAREST, Chef des Services Techniques de la DTAT accompagné en particulier par l'Ingénieur Général Robineau, Chef du Service Mobilité et par l'Ingénieur Général Davout, Chef du Bureau Programmes - Coordination Technique et Industrielle, a visité le Centre Aéroporté de Toulouse.

Après une matinée consacrée à une séance de travail, les visiteurs se sont faits présenter un essai de largage lourd ainsi que les installations d'essais de la zone de largage de Fonsorbes.

*M*a petite nièce qui est en ce jour mineure
A près le 24 août tu seras majeure.
*R*ien, parfois, ne sert à précipiter les événements
*I*ls viendront en leur temps ou clandestinement,
*E*t contre cela tu ne pourras rien faire.

J' espère que tu profiteras de ton avenir
*O*n ne sait jamais de quoi il peut en advenir
*S*i ce n'est que la vie est faite de joies,
*E*ffaçant les peines, mais il en est ainsi elle nous rudoie.

*R*arement on est satisfait de ce que l'on ne peut faire
*O*u bien on s'en moque, or les résultats nous prouvent le contraire
*M*ais l'essentiel c'est de savoir ce que tu veux
*E*t je sais que de ce côté là tu le peux.
*R*ien tu n'épargneras afin de satisfaire ta joie de vivre
*A*ussi bien de dire zut et enfin satisfaite ce sera ton sourire.

Claude VINCENS

*Le coin
des artistes*



Rire et Sourire

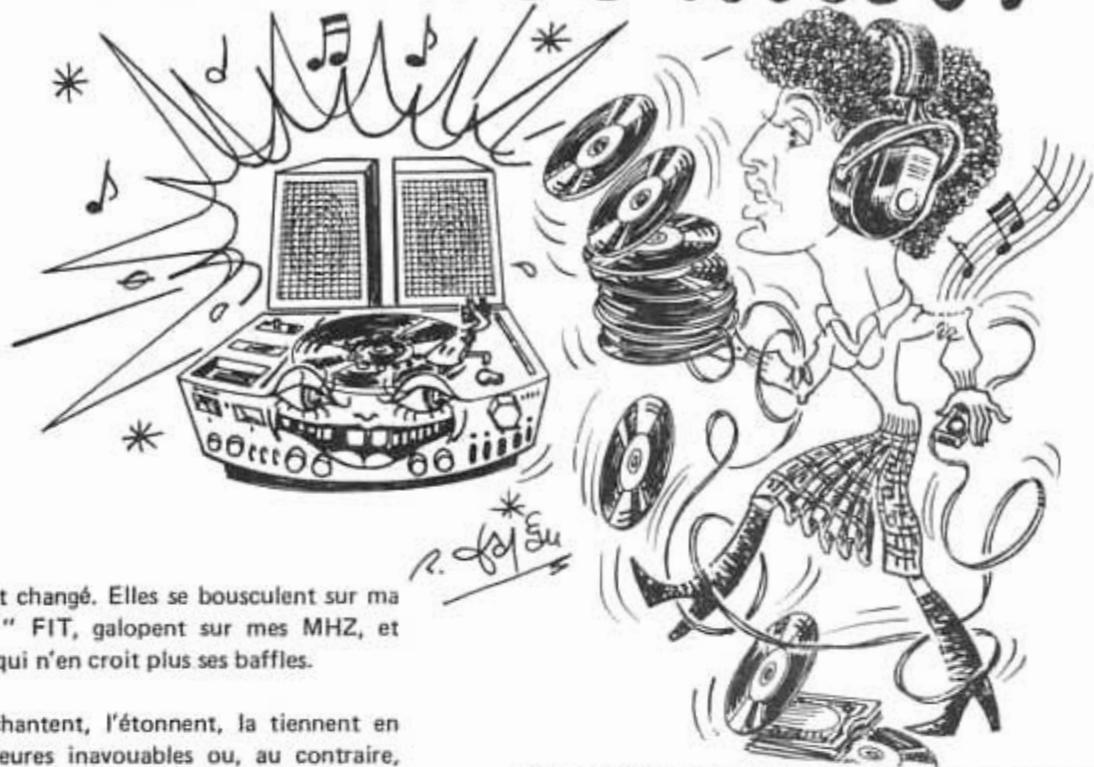


La "bonne occase", . . .

O.C.A.Z.

L'Airbus A 300 B, c'est pourtant une bonne affaire!

HI-FI FI!..HOURRA!



Les radios ont changé. Elles se bousculent sur ma FM, côtoient " mon " FIT, galopent sur mes MHz, et bouleversent ma HIFI qui n'en croit plus ses baffles.

Qu'elles l'enchantent, l'étonnent, la tiennent en haleine jusqu'à des heures inavouables ou, au contraire, qu'elles perturbent son égaliseur et réveillent mes décharges d'adrénaline, aucune ne nous laisse entièrement indifférentes.

Prise d'une soudaine frénésie, ma HIFI cogite, suppute, roule sur " FRANCE CULTURE ", s'attarde sur " TSF 102 ", revient vers " RADIO - CAMBOS " contourne " FM EVANGILE ", me refuse " FIT ", m'impose " RADIO TAM TAM ", et se rive, pantelante d'aise, à " OMX 14 ".

Tuner à fond, elle déverse des flots de musique, me harcelant sans relâche. J'avais, un moment, pensé user de ma suprématie en lui ôtant ses fusibles, mais anéantie par son enthousiasme et en paiement de sa Haute-fidélité, j'ai capitulé : je prendrai rendez-vous avec les animateurs de son choix. Une condition toutefois, elle restait à la maison, m'évitant ainsi de débarquer dans le studio chargée comme une émigrée (la soupçonnant d'être capable de se déconnecter de jalousie, j'ai tout de même promis de lui raconter mon enquête).

Un étage, une grande porte, une pièce immense. J'allais enfin tout savoir sur ces " radioistes-nouvelle-vague " qui chamboulent la libido de ma Grundig 24 h sur 24 h. Ils sont tous là : 33 et 45 tours à perte de vue, myriades de boutons, kilomètres de fils qui couvrent le plancher, platines ampli, tuner . . . Je ne sais où poser les yeux (les bottes non plus d'ailleurs) et commence à regretter de m'être aventurée dans ce dédale.

On me reconnaît ; quelques cibistes m'apprennent que je suis une " YL " (hein ? !) et j'ai droit à une foule de " 88 " . . . ?

Je rentre dans le tourbillon. Et quel tourbillon ! Ils sont en panne. Je propose de repasser plus tard, mais personne ne m'entend. Leur micro, cordon ombilical des ondes, fait la grève sur le tas. Eux, non : aucune panique dans l'air, mais chacun s'affaire, guettant le crachotement salvateur,

signe de réconciliation. On ne remarquera ma présence que lorsque, ma chaise étant bancale, je manque verser sur l'ampli. Mais trop fière d'être au cœur même des intrigues, celées aux auditeurs, je reprends mon équilibre (et une autre chaise), et écoute, béate.

Un fait m'intrigue : leur organisation. Enorme confusion dans le studio pendant la diffusion de l'indicatif (une ruche ne paraîtrait pas plus en effervescence). Je suis le saphyr des yeux, persuadée que le dernier sillon achevé, ils continueront à hurler et à chahuter, les auditeurs profitant malgré eux de cette grandiose pagaille. Oserais-je avouer que je m'en délectais d'avance ? Puis, d'un coup, le présentateur hurle " STOP ! ! ! " . . . grand silence. Chacun suspend son geste, l'espace d'une annonce. Rien n'aura été perçu sur les ondes.

Le " TOP " rendu, l'agitation reprend, critiques en sus : " Tu es trop près du micro ", " He ! mon enchaînement c'est lequel ? ! " " Tu fumes trop " " Monte le retour " " T'as pas une méthode Assimil chez toi ? " . . .

En fait, tout se passe en famille, en franche camaraderie, et l'auditeur a le choix entre participer ou " écouter la différence " (un concurrent dixit).

On s'est tant occupé de moi que j'ai failli en oublier l'heure. J'ai quitté le studio pensive, la tête pleine, mélangeant les références de leur antenne, leurs prénoms, les engins. Bref, c'est le myocarde en révolution que j'ai retrouvé ma HIFI qui a profité de mon engouement passager, pour me sussurer sur fond de musique douce :

- " Alors, c'est-vraiment-vrai, tu vas monter la NOTRE ? "

Je ne sais si la vôtre est aussi persuasive, mais j'ai bien envie de lui offrir quelques watts supplémentaires.

A bon auditeur, salut !
B. TARAYRE

AEROTRANSPORT A LA CARTE

Avec sa modestie habituelle, Henri GALAUP ne nous dit pas tout de cette nuit de voyage . . .

Ce qu'il ne dit pas — mais ce sera peut-être le thème d'un prochain article —, ce sont les problèmes qu'il a eu à résoudre en quelques jours de l'été dernier, alors que le CAP prenait ses congés annuels, pour mener à bien une mission d'aérotransport qui n'avait rien de banal.

Imaginez le transport par avion d'un engin lourd quelque part sur la planète ; la distance exige un cargo gros porteur qui ne peut pas se poser sur le terrain de destination et l'avion qui serait capable de ce terrain a un rayon d'action insuffisant. . .

D'où l'idée d'utiliser deux avions avec un transbordement sur une escale intermédiaire .

Evidemment, il fallait y penser.

A regarder de plus près, c'était tout de même un peu moins facile : l'engin rentrait dans l'avion avec . . . un " chausse pied ", il fallait calculer les centrages et les schémas d'arrimages pour chaque avion, convaincre les commandants de bord et expliquer les manœuvres aux équipages qui, comme par hasard, ne parlaient pas notre langue, et j'en passe.

Finalement, tout s'est très bien passé.

Et, à son retour de mission, lorsque je lui transmettais les félicitations du Directeur de l'Etablissement de la DTAT qui avait demandé le concours du CAP pour cet aérotransport, Henri GALAUP a simplement répondu : " Tout de même, ce serait plus facile si les constructeurs se renseignaient au CAP dès la conception de leurs matériels : un centimètre de trop au gabarit peut rendre l'aérotransport impossible ".

Je lui ai promis de le faire savoir.

J. G.

J'ai vécu une nuit avec ces gens
du ciel, pilotes des compagnies de transport
aérien. Que se passe-t-il dans un poste d'équipage d'un de ces géants du ciel (1)
à 10 000 mètres d'altitude ? Apparemment presque rien ; la quiétude qui y règne est
comparable à celle du pêcheur à la ligne installé au bord d'une rivière tranquille.

Une heure avant l'heure du décollage prévu pour 23 h 30, heure de Paris, les deux pilotes et l'Ingénieur de vol ont accroché leur casquette sur un panneau de l'armoire frigorifique et se sont installés en chemise blanche dans le poste de pilotage : les cartes de navigation se plient, s'allongent dans tous les sens, les feuillets des carnets se tournent et se garnissent des indications recueillies sur les cadrans. Les messages entre pilotes et l'Ingénieur de vol s'échangent par le truchement de micros et d'écouteurs, alors que les doigts volent de boutons en poussoirs et de poussoirs en leviers sous une constellation de cadrans lumineux parfaitement rangés comme ceux de l'ensemble instrumental de Jean-Michel JARRE.

Dehors, sous les rampes de projecteurs puissants, les voitures de piste s'activent dans un ballet au rythme des girophares. Le géant du ciel, encore immobile, semble empêtré dans cette agitation. Le loadmaster (chef de soute) est asiatique comme les trois autres membres de l'équipage dont je n'ai pas compris les noms lors des présentations ; une chaleureuse poignée de main et un sourire prolongé ont suffi.

Déjà, le chef de soute a relevé l'échelle
d'accès au poste d'équipage et
rabattu la trappe qui nous
isole de la soute.

(1) - En fait, un JUMBO JET " (Boeing 747 cargo) affrété, piloté par un équipage coréen.



Entièrement garnie sur deux étages, cette grosse machine roule jusqu'à la piste d'envol et tangue sous l'effet du freinage ; le lourd fardeau de 320 tonnes s'ébranle dans une sourde vibration ; les bruits se sont estompés ; il faut dire que le poste de pilotage est loin en avant des quatre réacteurs qui propulsent cette prodigieuse machine dans la nuit. L'éclairage d'ambiance revient après le décollage et le chef de soute fait le service : boissons, barquettes de nourriture ; il est au petit soin de l'équipage. Une quantité considérable de bouteilles d'eau minérale et de boîtes de jus de fruits sont immergées dans des conteneurs remplis de glaçons. J'en comprenais plus tard la raison. Lors des première et deuxième escales, les manutentionnaires, en majorité asiatiques, travaillant autour de l'appareil, sur une piste en béton surchauffée et dans une chaleur suffocante, se réfugient dans la soute du géant ; au bas de l'échelle et à travers la trappe ouverte, ils demandent avec insistance des boissons à leur compatriote qui fait la distribution.

Les palettes de cartons d'emballage de parfums DIOR, des poussins de 1 jour, des câbles électriques et je ne sais plus encore, ont pris l'ascenseur pour être descendus et s'accrocher au train de chariots de piste et disparaître vers les hangars.

Dans cette fin de nuit, une certaine torpeur a gagné les occupants de la cabine. Le pilote en chaussettes, jambes croisées et bras sur la tête, fait confiance à son pilote automatique, alors que le co-pilote lit un journal largement étalé sur ses genoux. L'ingénieur de vol boit du Pepsi Cola et fume des cigarettes qu'il fait disparaître dans les boîtes ouvertes de jus de fruits.

L'aurore est magnifique, d'une coloration et d'une pureté inoubliables. Ce n'est visiblement pas l'avis du pilote qui gêné, dans la lecture de son journal, s'emploie à cacher le soleil levant, par des feuilles plaquées sur les vitres. La difficulté est assez grande si j'en juge par le temps qu'il a fallu pour faire tenir ces feuilles. L'opération a été renouvelée une fois encore lorsque l'avion pris en charge par une autre balise au sol a changé de cap. Avec autant d'application les vitres de gauche ont été obturées et j'arrêtais là ma contemplation du soleil levant et mes illusions féériques. Je voulais remercier les pilotes mais je n'ai pu le faire ; ils étaient déjà écroulés et endormis sur la banquette du fond de la cabine. Une autre équipe venait de prendre les commandes pour la poursuite du voyage. Il y avait alors six casquettes accrochées sur le panneau de l'armoire frigorifique.

Henri GALAUP

L'E.P.I !... Vous connaissez ?

Avec l'aimable autorisation du Colonel Jean CHAUSSADE (1), et après avoir publié dans son n° 9 de juillet 1980 l'article sur l'EPI paru dans " Armées d'aujourd'hui ", l'AUTAN tient à donner cet autre " son de cloche ", venu de la bouche même des utilisateurs, et entendu à la BOMAP.

Au travers de ce tour d'horizon, qui part du T.5, évoque le ballon, les doubles coupoles et autre barrette, etc . . . , les lecteurs de l'AUTAN ne manqueront pas d'apprécier l'humour du rédacteur pour rapporter ces " échos de popote " fort instructifs.

J. G.

En prologue de l'assemblée générale, la BOMAP nous a présenté divers matériels récemment mis en service ou en cours d'expérimentation corps de troupe.

Le FAMAS a reçu un accueil flatteur. Il a de gueule... est polyvalent...il a plu.

Pour l'EPI — Ensemble de Parachutage Individuel — l'esprit critique des anciens — vieux parachutistes blanchis sous le harnais, anciens instructeurs ou moniteurs, chefs largueurs ou spécialistes L.P.A. — s'est brutalement réveillé et les questions ont jailli nombreuses. Le présentateur, compte tenu du fait que l'expérimentation est encore en cours, n'a énuméré que les caractéristiques techniques. Il s'est refusé à tout avis sur l'emploi mais s'est montré dans l'ensemble optimiste.

Plus tard, un verre de sangria glacée en main, les amicalistes se sont laissés aller à des commentaires... libérés et variés.

- Alors, ce nous nouvel ensemble ?
- Bof... faut voir... mais ça ne m'a pas conquis...
- T'es difficile : à côté du T.5 avec 36 chandelles à l'ouverture et un coup d'encensoir à l'atterrissage c'est quand même du gâteau.



(1) - Breveté parachutiste puis moniteur, le Colonel Jean CHAUSSADE, titulaire par ailleurs de titres de Résistance et de guerre exceptionnels, est un de nos meilleurs spécialistes du parachute.

Rappelons, en particulier, qu'il a fait partie de l'équipe nationale pour les championnats du monde de parachutisme à Moscou en 1956, dirigé la section ES/EQ/Para du Centre d'Essais en Vol de Brétigny, ainsi que le Centre d'Expérimentation et de Recettes des Matériels Aéroportés de la Section Technique de l'Armée de Terre à Toulouse et commandé la BOMAP.

L'E.P.I (suite)

- C'est sûr... mais déjà le 672 était un gros progrès.
- Un peu "veau" à la traction le 672 ! les commandes remplacent avantageusement les gros bras.
- ... Eh ! poids plume, alors plus besoin de faire des pompes !
* *
- Remarques... je trouve que nos jeunots deviennent douillets. Avec le T.5, le 661 ou le 665 nos règlements acceptaient des vents de 6 m/s pour les sauts de brevet, 8 m/s en manœuvre et, en opération, 10 m/s je crois. Et maintenant... un petit coup de zéphyr à 5 m et on met en croix...
- Sécurité - sécurité avant tout...
- Évidemment mais je suis persuadé que le parachutisme sans risque perdra de son attrait. Dans les popotes on arrive à entendre que moins on descend vite moins on peut accepter de vent!!
- Quelle ineptie ! Le vent a la même influence sur une bille de plomb que sur une plume...
- En vitesse horizontale oui, mais la dérive totale pour une même hauteur de lacher est plus grande puisque la plume passe beaucoup plus de temps dans cet espace avant de toucher le sol.
- La dérive totale n'est pas un problème car les aviateurs savent maintenant corriger avec précision et de toute façon il vaut mieux tangenter et rouler que plomber...
- Tiens voilà les théories de Dupouts et de son toubib qui ressortent !
- Ah Dupouts ! c'est vraiment lui l'inventeur de la méthode française d'atterrissage.
- Il prétendait que le corps humain acceptait, en roulant, une vitesse d'impact de 12 m/s environ avec un angle d'impact aigu.
- Tiens voilà le matheux qui se réveille !
- J'ai appris à extraire les racines carré au P.E.M.... je continue...
- tu peux!

- Alors pour revenir à l'EPI avec une vitesse de descente de 4 m/s je pourrais donc accepter en principe un vent de 11 m/s.
- $4 \times 4 = 16...$ $11 \times 11 = 121$ total 137... oh ! presque 12 m/s.
- C'est ça Pythagore... restons à 11, c'est quand même un progrès ... non.
- En suivant ton raisonnement..., si avec les cabillots je peux freiner de 2 m/s je peux même sauter jusqu'à 13 m de vent. L'Autan n'existe plus !!
- Eh vous deux, vous êtes à combien de sangria ? et si le gars se gourre $13 + 2 = 15$ m/s... directo l'hosto...
* *
- Si on prend le ballon on va peaufiner l'instruction et plus personne ne se trompera.
- Le ballon... le ballon... depuis que l'on en parle...
- Il va falloir créer la spécialité d'aérostiers !
- Il y aura un peu plus de crédits aériens pour les sauts en commandé !
- De toute façon, il faudra bien qu'ils passent par le ballon s'ils veulent enfin donner un minimum d'instruction sur les manœuvres en vol.
- Tu crois qu'ils auront encore la solde à l'air . . .
- Ça ce n'est pas un problème. On n'a pas besoin de solde à l'air pour aller chez les paras !!!!
- Heu...
* *
- Vous y croyez aux quatre commandes ?

Déjà aux tractions sur les élévateurs la moitié des gus se trompent. Et la nuit, tu sais toi, d'où il vient le vent. Et à 120 mètres comme il dit tu est capable toi, le rapide, de choisir les bonnes commandes. Mon moniteur disait : "la nuit, après l'ouverture tu essaies de deviner si tout fonctionne bien, tu prends la traction avant, serres les jambes et te confies à St Michel".

* *

Ah ! voilà le matériel qui s'explique.

— On m'a dit qu'il y avait quelques doubles coupoles...

— Encore... c'est toujours la même chanson... pour une malheureuse double coupole on va encore ajouter un filet de bord d'attaque.

— N'empêche que le filet est bon régulateur.

— Bah ! ça ramasse tous les thuyas.

— Quel boulot pour la remise en ordre.

— Puis tu vas voir qu'après on va trouver que l'abaissement est trop long et que les sauts à 120 mètres ne seront plus possibles.

— Et à partir du ballon, toute cette toile ça va s'ouvrir !!

— Eh on fera un autre pépin pour le ballon. A propos il est bien ce tissu...

* *

— Eh gros ! ce n'est pas encore demain que tu n'auras plus une atroce barrette pour écraser ta vaste poitrine. C'est vraiment inimaginable d'avoir conservé cet attribut...

* *

— Des progrès il y en a quand même. Il m'a semblé que la sangle du harnais était plus souple.

— Les gaines me semblent bien adaptées au matériel.

— Je n'ai pas vu comment se fait le délestage, mais on m'a dit qu'il y avait un boîtier très bien conçu. C'est bien que l'on ait amélioré le confort.

— On ne l'a pas vu mais ils ont changé le mousqueton de SOA. Qu'est ce que j'ai laissé comme ongle du pouce dans l'ancien !!!

— Et le ventral. Paraît que c'est fini. Adieu ventral il va passer derrière.

— Et servir d'amortisseur aux maigrichons !

* *

— Enfin des libérateurs de vollure. Ça c'est une bonne chose. Mais pourquoi en supprimer un ? Et les gauchers ! et si je suis gêné d'un bras... on mégote...

— C'est quand même un accouchement un peu long pour cet EPI.

— Oh tu sais c'est long pour suivre une filière d'une étude d'un matériel.

— Peut-être mais cet ensemble me laisse une drôle d'impression. C'est une reformette pas un changement de société...

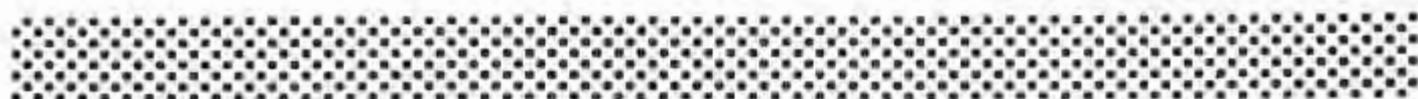
— Oh ! oh ! arrêtes... prends une autre sangria... De toute façon il n'y a pas de crédits...

* *

Ainsi les amicalistes parlent en ce soir de juin 1981 de l'EPI. Bavardages, critiques, compliments oui certes mais aussi beaucoup de curiosité et d'intérêt pour tout ce qui touche notre "précieux" pépin.

Colonel J. Chaussade

Propos recueillis au hasard des groupes



Nouvelles de l'Administration Centrale

Le 30 septembre dernier à Saint-Cloud, Raymond TREILLE, arrosait son départ à la retraite.

Après avoir fait partie de notre équipe de BRETIGNY, il a été affecté à MOB/Aé où il était chargé du secrétariat et des " affaires générales " ; ceux du CAP qui entretenaient des contacts avec lui se souviennent d'un correspondant toujours disponible et particulièrement efficace.

Plus récemment désigné pour diriger le service auto de l'Administration Centrale de la DTAT, il est resté un ami fidèle du CAP et c'est grâce à lui et à son équipe que nos personnels, en mission à PARIS, n'avaient pas trop de difficultés pour obtenir une voiture de service.

L'AUTAN et le CAP lui souhaitent une longue et paisible retraite et, comme il se retire dans le Sud-Ouest, ils espèrent avec plaisir le revoir à Toulouse, par exemple à l'occasion d'une prochaine SAINT-MICHEL.



de gauche à droite

M. LANDREAU, M. TREILLE, M. et Mme ALLEMAND, M. LOUIS.

Bonne retraite Mon Colonel !



A la fin du mois de novembre dernier, le Colonel BORIES a fait ses adieux au Service et a changé de quartier pour prendre sa retraite.

Chef des Services Administratifs de l'Atelier de Fabrication de Toulouse, il était un des correspondants privilégiés du Centre Aéroporté auquel il a toujours apporté, avec beaucoup de disponibilité et de gentillesse, un soutien éclairé et efficace.

Mais c'est surtout de la période 1974 - 1977, alors qu'il était notre propre Chef des Services Administratifs, dont le Centre Aéroporté conserve le meilleur souvenir du Colonel BORIES. Il se compte ainsi au nombre des premiers officiers qui ont contribué au développement et à la normalisation de notre Centre ; en particulier, c'est à lui que nous devons notre organisation comptable en vigueur aujourd'hui et point n'est besoin de fouiller très loin dans les archives pour retrouver certains marchés d'études rédigés de sa main.

Aussi, tenant à témoigner une nouvelle fois des actions du Colonel BORIES, le CAP lui renouvelle ses remerciements, ainsi que, par la même occasion, ses vives félicitations pour sa réception dans l'Ordre de la Légion d'Honneur intervenue lors de la prise d'armes du 11 novembre 1981 à Toulouse.

Espérant le revoir souvent — la Fontaine-Lestang n'est pas si éloignée du Polygone —, l'Autan et le CAP adressent un affectueux aurevoir au Colonel BORIES et lui souhaitent une longue et heureuse retraite.

Notre CARNET

ARRIVÉES DE :



L'IPETA Joseph VIRUEGA affecté au CAP le 1.9.81



L'OCTAA Michel METIVET affecté au CAP le 1.9.81



Adjt-Chef LE VU Yves affecté au CAP le 1.9.81



Adjt-Chef BLEAS Bernard a rejoint le CAP le 9.11.81



Jeanine HENRY agent sous contrat 3ème Cie "C", affectée au CAP le 1.9.81



Guy PARMENTIER " OS IV " affecté au CAP le 17.8.81



André CUSSIGH " OS IV " affecté au CAP le 1.9.81



Thierry DAROLLES " OS IV " affecté au CAP le 1.10.81



Jean MACIAS " OS IV " affecté au CAP le 1.10.81



Maurice BARCHILON " OS III " affecté au CAP le 1.10.81



Henri GARDEN " OS IV " affecté au CAP le 1.10.81



Christian DESANGLES " OS IV " affecté au CAP le 2.11.81



François LOPEZ " OS IV " affecté au CAP le 15.10.81



Christian COLOMBIER " OS IV " affecté au CAP le 1.10.81



Jean-Luc SAUNÉ " OS IV " affecté au CAP le 1.10.81



Philippe LOURTET " OS IV " affecté au CAP le 1.10.81



Philippe DEWYNTER " OS IV " affecté au CAP le 1.10.81



Jean-Pierre DI MAIO " OS III " affecté au CAP le 1.11.81

Notre CARNET



NOMINATIONS :

- au grade de TCT a/c du 19.11.80 de Jean MOLL
- au groupe VII a/c du 1.7.81 de Pierre RICHARD
- au groupe VII a/c du 1.7.81 de Louis PARIEL
- au groupe VI a/c du 1.7.81 de M. Antoinette TOULZE
- au groupe VI a/c du 1.7.81 de Michel DUCROS
- au groupe V a/c du 1.7.81 de Frédéric DUCATÉ



AVANCEMENT :

Groupe VI de commis :

- Eliette DELCLAUX a/c du 28 juin 1980
- Eliette JESSE a/c du 17 mars 1980



DÉCORATIONS :

Légion d'honneur : (J.O du 9.7.81)

- Colonel SEIGNAN, Commandeur
- Colonel BORIES, Chevalier

Médailles d'honneur du travail :

Décision du 24.8.81 au titre de 1980

VERMEIL - René ARASSE - Pierre DEWYNTER - Joseph GARCIA - André MONFRAIX -

ARGENT - Yvette CALENTIN - Germain FOURTINES - Henri GALAUP - Urbain PUNTOUS - Edouard RENOUST -

BRONZE - Roger BAURES - Emile SITTERLE -



MUTATION :

- OCTAA Jean-pierre BEGUE le 01.09.81 à la S.E.F.T.



RETRAITE :

- Alfred DORDAIN le 1.8.81
- Roger BAURES le 1.8.81
- Georgette COLOMER le 1.11.81
- Roger ROUSSEAU le 1.11.81



MARIAGE :

- Jean-Luc fils d'André AGOSTINI le 04.07.81
- Brigitte fille de René CARALP le 07.11.81



NAISSANCES :

- Rachel fille de Bernard PONTROUE le 11.07.81
- Estelle petite fille d'André CASTANET le 13.09.81
- Grégory fils de Gilbert QUÉRÉ le 03.10.81
- Alexa petite fille de Pierre DEWYNTER le 13.10.81
- Magalie fille de Bernard RAUD le 19.10.81
- Julie petite fille de Roland BOUCHET le 30.10.81
- Yannick petit fils d'Henri DEFFRAUX le 18.11.81



DÉCÈS :

- le 17 Juillet de la mère d'Henri DEFFRAUX
- le 31 Août du grand-père de Patrick CHAUSSADE
- le 2 Novembre de la Belle-Mère de René CAZOTTES



Petit PAPA NOËL...

quand tu descendras du ciel ! par Roland FAJEAU



Histoire racontée par les parents...

... La même histoire racontée par les enfants !



S. MICHEL 1983



Les SAINT MICHEL se suivent, mais c'est avec un plaisir toujours renouvelé que nous accueillons, à cette occasion, les amis du Centre Aéroporté.

Tradition et amitié restent, en effet, les maîtres mots d'une cérémonie sympathique qui s'est déroulée dans un cadre fort chaleureux.

Dans son allocution, l'Ingénieur en Chef GOURSOLLE remerciait les autorités locales, civiles et militaires puis dressait un bref bilan des activités du Centre Aéroporté.

Ayant rendu un hommage solennel aux travaux et résultats obtenus par l'ensemble des personnels, le Directeur du Centre Aéroporté devait, ensuite, axer son propos vers l'avenir et ponctuer d'un vibrant...

" PAR SAINT MICHEL ... "
" VIVENT LES PARAS ! "



Le Directeur pendant son allocution.





