

AETAP

Premier semestre 2022



Par le ciel, pour servir.

www.aetap.org

Sommaire

3

Mot du Commandant de l'Ecole

4

Mot du Président

5

Le Nord 105

6-7

Historique de l'Ecole – le camp d'Ildron

8-9-10

L'assemblée générale de l'Amicale

11

Challenge 24h

Extrait d'un courrier...

12-13

L'équipement du para d'hier,
d'aujourd'hui et de demain

14-15

Une évolution majeure dans la formation

16

Inauguration de la stèle des chuteurs opérationnels

17

C 160, la fin d'une histoire...

18

Focus sur un sportif de haut niveau

19

La mission sentinelle

20-21

Entretien avec un ancien

22-23

L'accident du mont GARBI

24-25

Ils nous ont quittés...

26

Mots croisés
et propositions de lecture

27

AMGYO

**Bulletin de liaison semestriel
de l'Amicale de l'École
des Troupes Aéroportées**
Camp Aspirant Zirnheld
BP 594 - 64010 PAU CEDEX
Rédacteurs :
Jean-Michel Dejonghe
Hubert Perruche
Wilhelm Bush
Crédits photos : ETAP
Création & Impression :
Imprimerie moderne PAU

Le Mot du Webmaster

Le sujet a été abordé à plusieurs reprises dans des bulletins précédents ou par des emails mais il faut se rendre à l'évidence, nos moyens de communication informatiques « site avec la comptabilité inter connectée et messagerie » sont aujourd'hui dépassés et obsolètes.

Sans vouloir vous imposer des explications trop techniques, l'ensemble a été encodé dans un langage qui était utilisé au début des années 2000 et qui n'a plus cours de nos jours. Je dois régulièrement réencoder des portions de texte avant de mettre notre site à jour. Par ailleurs il n'a pas un design « responsive », c'est-à-dire qu'il ne s'adapte pas aux mobiles et tablettes car à l'époque on ne « surfait » pas avec son appareil mobile et les tablettes étaient rares.

Ce n'est pas mieux coté messagerie que notre hébergeur nous bloque régulièrement pour cause de suspicion de spams, ce qui nous oblige d'avoir une messagerie professionnelle en secours.

Bref, vous l'aurez compris, le temps est venu de moderniser l'ensemble. Des contacts ont été pris et des propositions vont être soumises rapidement au conseil d'administration afin de dégager le budget nécessaire.

Affaire à suivre !!!

P.NERON



Le Mot du Commandant de l'ETAP

**Chers anciens,
Chers amicalistes,
Chers camarades parachutistes,**

L'année 2022 se poursuit avec l'enchaînement des stages à un rythme toujours aussi dense. Ainsi, l'ensemble des brigades de formation sont occupées à former des parachutistes aptes d'emblée à des opérations aéroportées. Cet objectif demande l'implication de l'ensemble des personnels de l'école (militaires d'active et de réserve, civils) afin de pallier aux difficultés inhérentes à notre métier de para.... Les caprices de la météo et la difficulté pour réunir tous les moyens aériens obligent les formateurs mais aussi le soutien à une réactivité que, heureusement, les parachutistes possèdent dans leur ADN.

Ces dernières semaines ont vu se dérouler au sein de la maison mère des parachutistes de nombreuses activités particulières tels que l'inauguration de la stèle des chuteurs opérationnels, la conduite d'une préparation militaire terre (pour des jeunes de 16 à 18 ans), le dernier vol du C160 Transall, le COEX OAP, la semaine de ski pour les enfants du CSA, la cérémonie du 8 mai à Pau, l'AG de l'amicale...

Toutes ces activités, chacune à son niveau, font parties de la vie de l'école et participent au rayonnement des paras et de l'ETAP.

Les semaines à venir verront un certain nombre d'entre nous quitter l'ETAP et je les invite à rejoindre l'amicale. Nous aurons aussi à cœur de soutenir nos blessés au travers des nombreuses activités qui seront proposées. Ainsi, le loto et la journée des blessés permettront d'avoir une pensée pour nos blessés et de récolter des fonds pour les aider à se reconstruire au travers des 2 associations que nous aiderons : l'entraide para et la CABAT. L'ensemble des amicalistes est le bienvenu pour ces deux activités. Je sais pouvoir compter sur chacun d'entre vous.

Je veux conclure en vous disant combien, depuis bientôt un an, je mesure le soutien que l'amicale apporte à la maison mère des parachutistes et je vous en remercie vivement.

Que Saint Michel veille sur l'ETAP et son amicale
« par le Ciel, pour Servir ».

Col CADOT Thierry





Le Mot du Président

J'espère que ce premier bulletin de l'année vous trouvera « Bon pied, bon œil ».

Dans un précédent numéro de Rouge & Bleu, j'évoquais une époque compliquée ! Nous venons à peine de sortir d'une période difficile liée à la COVID que nous entrons dans une nouvelle période, non moins difficile, avec le conflit qui se déroule en Ukraine. Depuis quelques mois la guerre gronde à nouveau aux marches de l'Europe. Cette situation dangereuse, que beaucoup croyaient impossible et révolue, est bien là.

Ce début d'année a cependant vu un certain retour à la normale de notre vie quotidienne avec un allègement des mesures sanitaires qui a permis la reprise de nos activités.

Ainsi, en avril, les membres du conseil d'administration de l'Amicale ont participé à l'assemblée générale de l'Entraide Parachutiste qui, à cette occasion, fêtait, avec un peu de retard, son 70ème anniversaire (sous la présidence du général Guy Ménage).

De même, notre **assemblée générale ordinaire**, précédée d'une **assemblée générale extraordinaire** consacrée à la modification des statuts de notre Amicale, s'est tenue le 21 mai dans l'enceinte de l'Ecole.

Nous étions près de 80 à avoir répondu présents et, de l'avis des participants, ce fut une belle réussite.

Le rapport moral et le bilan financier ont été approuvés à l'unanimité.

Le procès-verbal a été diffusé par courriel.

Les relations avec notre école sont au beau fixe.

Je remercie très chaleureusement, le Colonel CADOT. Merci également aux Grands Subordonnés et aux Présidents de Catégorie.

Je souhaite également exprimer ma reconnaissance à l'équipe du conseil d'administration pour sa disponibilité, sa compétence et son sérieux.

L'équipe responsable de la rédaction de ce bulletin, a réalisé un magnifique travail. Je lui adresse mes plus sincères félicitations.

Enfin je vous donne rendez-vous à la Saint Michel, que nous célébrerons à l'ETAP, le jeudi 29 septembre.

Une participation massive sera appréciée pour ainsi prouver notre attachement à notre Ecole.

Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter un bel été.

Je vous adresse à tous, et tout particulièrement à celles et ceux d'entre vous qui sont confrontés à des soucis de santé, mes plus fraternelles pensées.

Amitiés Parachutistes

**Votre Président
Gilles CARBILLET**



Le dernier « Nord 2501 » volant encore (classé monument historique)

Le bulletin 105 ne pouvait pas se faire sans évoquer le Nord 2501 n°105, immatriculé F-AZVM.



Il a volé pour la première fois le 24 mai 1956, à sa sortie de la chaîne d'assemblage de Bourges.

Après plus de 10.000 heures de vol, il termine sa carrière opérationnelle à Toulouse-Francazal le 26 juin 1986.

Cédé à l'Association Pégase, il reste plus de 7 années à l'abandon dans un coin de l'aire de stationnement de la B.A de Marignane.

En 1993, une association va naître avec pour objectif général la conservation du patrimoine aéronautique et pour but particulier la restauration et la remise en état de vol du Noratlas « 105 ».

Après trois ans d'efforts et 24 000 heures de travail, le « 105 » effectue son premier vol de renaissance le 29 mai 1995.

L'Association « Le Noratlas de Provence » est aujourd'hui propriétaire de l'appareil, de tous ses rechanges et outillages.

Grâce à E.A.D.S - Eurocopter et à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence, l'avion dispose à titre gracieux d'une aire de stationnement et de mise à l'abri dans un hangar dans l'enceinte de l'aéroport de Marseille Provence. A partir de 1997 l'avion participe à de nombreux meetings en France et en Europe : Toulouse, Munich, le Salon International du Bourget avec

les félicitations de Jacques Chirac, Président de la République, pour la qualité de la restauration.

Comme au bon vieux temps 1998 est l'année des premiers largages parachutistes à Vichy et Marseille.

Depuis, le « 105 » vient régulièrement à Pau, lors des St Michel par exemple, à la grande joie des parachutistes.

Le 20 avril 1999 il reçoit le Certificat de Navigabilité Restreint d'Aéronef de Collection délivré par la D.G.A.C.

C'est la consécration de nombreuses années de travail acharné de passionnés de l'Association.

Le 26 février 2007 le « 105 » est classé Monument Historique.

En 2014, 90 heures de vol seront réalisées dans la saison, un record depuis la création de l'Association. Les deux hélices sont remplacées par des hélices neuves.

Dans le domaine de la communication, un site internet est mis en ligne, entièrement repensé (<https://noratlas-de-provence.com/>).

Les locaux de Marignane sont agrandis.

**Association « LeNoratlas de Provence »
c/o Airbus Helicopters
13725 Marignane cedex**

Historique de l'Ecole

Partie I – Le camp d'IDRON

Idron avant l'Ecole

Le camp d'Idron a vu ses premiers baraquements implantés en 1917-18 à proximité du lieu actuel pour y loger des sénégalais. Il s'étendait sur 62 hectares et comprenait une centaine de bâtiments de type « camp » répartis sur 30 000 m² environ.

Jusqu'en 1940 sa destination n'est pas clairement établie.

A partir de 1940, par voie de réquisition, il sert tour à tour à héberger des travailleurs annamites puis le 862ème Groupement de Travailleurs Etrangers

et ensuite de Centre de Regroupement pour 700 soldats polonais rescapés de la campagne de France.

En 1942, les légionnaires du 6ème REI, de retour de Syrie et qui n'ont pas voulu rejoindre les forces gaullistes, occupent le camp et en améliorent les installations.

En février 1945, c'est le 2ème bataillon du 18ème Régiment d'Infanterie reconstitué, commandé par le Chef de Bataillon PRAT, qui s'y installe.



Parallèlement...

En Avril 1945, est créée l'école de parachutistes de Lannion (côtes d'Armor). Cette école dépend de l'armée de l'Air mais est chargée de former les parachutistes des 3 armées.

Le 01 août 1945, les parachutistes quittent l'armée de l'Air pour rejoindre l'armée de Terre.

En Octobre 1945, création du centre d'organisation et d'instruction des troupes aéroportées (COITAP), à Mont de Marsan, sous les ordres du général BONJOUR, commandant la 24ème division aéroportée.

Historique de l'Ecole

Partie I – Le camp d'IDRON

Idron avec l'Ecole



En Avril 1946, à partir de l'école des parachutistes de Lannion, dissoute le 1er mai, du COITAP et du centre d'instruction de la 25ème DI, est créé, à Idron, le centre école des TAP (CETAP).

En juin 1947, le CETAP devient l'Ecole des troupes aéroportées (ETAP). Celle-ci dispense à la fois l'instruction parachutiste et l'instruction tactique orientée vers le combat choc.

Enfin en octobre 1953, l'ETAP reçoit, en plus de sa mission d'école, un rôle de base opérationnelle et devient ainsi la Base école des troupes aéroportées (BETAP) aux ordres du colonel EDEL.

Elle s'installe alors au camp d'Astra, situé au nord de Pau, devenu depuis le camp Aspirant Zirnheld.

Mais ceci est une autre histoire...



Notre Assemblée Générale

Elle s'est déroulée à l'ETAP le 21 mai.

Son organisation a repris le schéma habituel, antérieur à la pandémie, avec un accueil au complexe de restauration.



Contrôle des inscrits



Café et viennoiseries, bien sûr mais surtout retrouvailles !!!

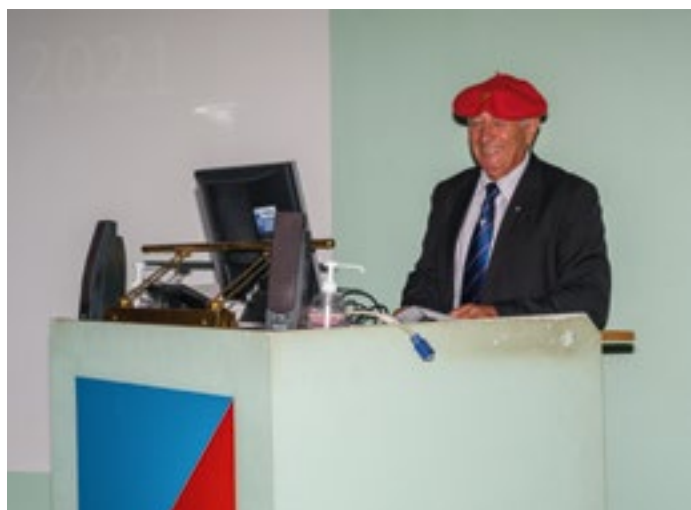


Généralistes et anciens, toujours fidèles



L'assemblée (nous étions presque 80) a été particulièrement attentive...

... surtout à l'écoute de Bernard.



Notre Assemblée Générale



Remise chèque au Général JACOBS Président de l'entraide PARA



Le général URWALD remet le «diplôme d'honneur» à nos porte-drapeaux, Fernand et Daniel



Cérémonie aux couleurs précédée par une démonstration de saut



Dépôt de gerbe par Jacques BUADES accompagné du major Frédéric et de Maurice LACROIX



Notre Assemblée Générale



L'amicale rassemblée autour de son drapeau



Remise d'un chèque (Entraide Parachutiste) à Bernard QUEULIN touché par un drame familial



Moment de détente avant le repas.



Challenge

24h



Grand défi

pour une bonne cause !!!

Venez tester vos limites !!!

Première édition des 24h Vélo PAU-ARNOS
les 3 et 4 Septembre 2022 de 18h à 18h le lendemain.

Les bénéficiaires seront reversés à TERRE FRATERNITE,
association qui aide, par le sport, à la reconstruction
physique et morale des blessés de l'armée de terre et
s'occupe également des veuves et des orphelins.

Extrait d'un courrier de Madame Martine BARDOU (Veuve de l'Adjudant chef Jacques BARDOU)

Montardon le 15 mai 2022-05-15

A Monsieur le Président et les membres de l'Amicale de l'ETAP,

Je suis Martine BARDOU, veuve de l'adjudant-chef BARDOU Jacques, décédé le 14 novembre 2002 à l'âge de 56 ans. Brevet para 241141 du 02/02/1966 moniteur 1992 du 02/02/1974 SOGH 720 du 02/12/1977 chuteur ops 113, il était aussi pionnier en parapente. Par ce courrier, je voulais amener un témoignage différent de ceux que l'on a l'habitude de lire sur le bulletin de l'amicale, à savoir celui d'une épouse de para et de maman de 2 militaires, l'un gendarme et l'autre marin dignes fils de leur papa. Comme disait mon mari « la base arrière est solide » ce qui lui permettait d'exercer son métier difficile, l'esprit tranquille. Je ne compte plus les nuits blanches pendant lesquelles vous aviez les sauts de nuit. Habitant les « CILOF » à Billère, on entendait les « nord » au-dessus de nous, le jour, la nuit et on imaginait nos monos d'époux dans ces avions de légende, concentrés sur leur travail car responsable de vies humaines. Et de retour à la maison à des heures improbables (les 35 heures on ne connaissait pas) pouvoir se détendre et retrouver leur petite famille, qu'ils voyaient en pointillé.

Côté gestion administrative, vie de tous les jours, scolarité des enfants, les déménagements multiples, l'adaptation à un nouvel environnement loin de la famille, l'organisation familiale et même les vacances, l'épouse d'un militaire est multitâches, polyvalentes, bref sur tous les fronts. Je puis vous assurer que nous sommes capables de gérer une entreprise, de faire face et de régler tous les problèmes et les imprévus qui se présentent en permanence.

Après le décès brutal de mon mari qui m'a laissé un temps complètement sidérée et désorientée, j'ai décidé

de faire pour nos 2 fils et nos 3 petits enfants un album de souvenirs et de généalogie sur Jacky. Ce fut difficile de plonger dans tous ces souvenirs, mais que du bonheur de se rappeler tous les bons moments et les moins bons qui ont jalonné sa vie et sa carrière. De cette façon quand les témoins directs ne seront plus là, et que les descendants de Jacky se poseront des questions, ils n'auront qu'à ouvrir cet album pour avoir les réponses.

Je remercie certains d'entre vous qui à l'époque m'ont envoyés des photos et des témoignages que je ne possédais pas ou que je ne connaissais pas pour enrichir cet album de mémoire.

C'est un hommage à mon mari, je l'ai fait avec tout l'amour et l'admiration que j'avais pour lui et nos 33 ans de vie commune et pour la famille que nous avons fondée ensemble. Il disait que sa famille était son éternité. Ses 2 fils Franck et Cédric, ses 3 petits enfants (Laura, Baptiste, Louane) entretiennent la flamme et ne la laisseront pas s'éteindre.

Je pense aux épouses actuelles de militaires d'active, comme mes fils, et je vous assure que leur vie est particulièrement difficile et compliquée, je les admire d'autant plus. Il faudrait penser à leur rendre hommage, car elles contribuent indirectement au bon fonctionnement de nos armées qui sont tellement malmenées de nos jours.

Avec toute mon amitié et mon admiration pour entretenir la flamme des paras anciens et actuels.

Par Saint Michel vive les paras.

Martine Bardou

PS : J'autorise la diffusion de ce courrier sur le bulletin de l'AETAP au cas où ce témoignage pourrait être utile.

L'équipement du para d'hier, d'aujourd'hui et de demain

Para guerre d'Algérie



- 1 Treillis camouflé
- 2 Rangers
- 3 Brelages toile
- 4 Portes chargeurs PM en toile
- 1 PM Mat 49 (calibre 9 mm parabellum, chargeurs de 32 cartouches)

Para 2^{ème} REP Kolwezi



- 1 Casque TAP
- 2 Treillis satin 300
- 3 Parachute T10 Américain
- 4 Musette TAP
- 5 Gaine de jambe EL8
- 6 Roquette LRAC 89 mm

L'équipement du para d'hier, d'aujourd'hui et de demain

Le fantassin Félin et ses équipements



- 1 Caméra de vision de nuit et écran escamotable pour le tir
- 2 Ecouteur par vibrations osseuses
- 3 Radio et GPS
- 4 Ecran informatique
- 5 Caméra de tir jour et nuit
- 6 Protection balistique
- 7 FAMAS modernisé ou HK 416
- 8 Gilet électronique
- 9 Clavier de commande radio et caméra
- 10 Batteries
- 11 Ordinateur central
- 12 Textile haute performance
- 13 Protection balistique des articulations

Le Combattant 2020



- 1 Treillis F2 (résistant au feu, 2 treillis été/hiver, bariolages centre europe/désert)
- 2 Lunettes balistiques
- 3 Casque composite
- 4 Couteau
- 5 Bouchons anti-bruit
- 6 HK416 (calibre OTAN 5,56, 2 versions longue/courte, 10 chargeurs de 30 cartouches)
- 7 Structure modulaire balistique (résiste au calibre 7,62 perforant, poids 12 kg)
- 8 Ensemble intempéries
- 9 Gants de combat
- 10 Equipements contre le froid
- 11 Musette de combat (contenance 45 litres, modulable)
- 12 Chaussures de combat (2 modèles milieu chaud/tempéré)
- 13 Poncho

SOUFFLERIE OPS



La formation des stagiaires SOGH à l'ETAP s'est modernisée et inclut aujourd'hui un passage en soufflerie qui a le double intérêt de permettre un apprentissage accéléré pour un coût modéré.

Désormais, avant de sauter d'un avion équipé d'une gaine, les stagiaires SOGH effectuent deux fois 20 minutes en soufflerie, ce qui équivaut, en temps, à 50 sauts (rappelons qu'un stage comptabilise environ 80 sauts).

Pour info : Le coût des deux passages en soufflerie, soit 50 « sauts » pour 36 stagiaires (donc un total de

1800 « sauts ») est de 8000 € environ ; à comparer aux 150 000 € nécessaires pour effectuer le même nombre de sauts à partir d'un aéronef de type DHC6.

Enfin, le travail en soufflerie ne subit pas de contrainte météorologique.

Bien sûr, cette nouvelle technique d'instruction a nécessité de former des cadres de la BFS à la qualification de moniteur en soufflerie ; qualification reconnue désormais comme une spécialisation au niveau des armées.

SOUFFLERIE OPS

La progression du stagiaire s'effectue en 4 phases

Phase 1 (sans parachute)

Le stagiaire prend connaissance de l'environnement et développe les capacités techniques individuelles

Phase 2 (avec le parachute G9 uniquement)

Apprentissage des particularités du parachute avec notamment les poignées hautes

Simulation du jet du RSE.

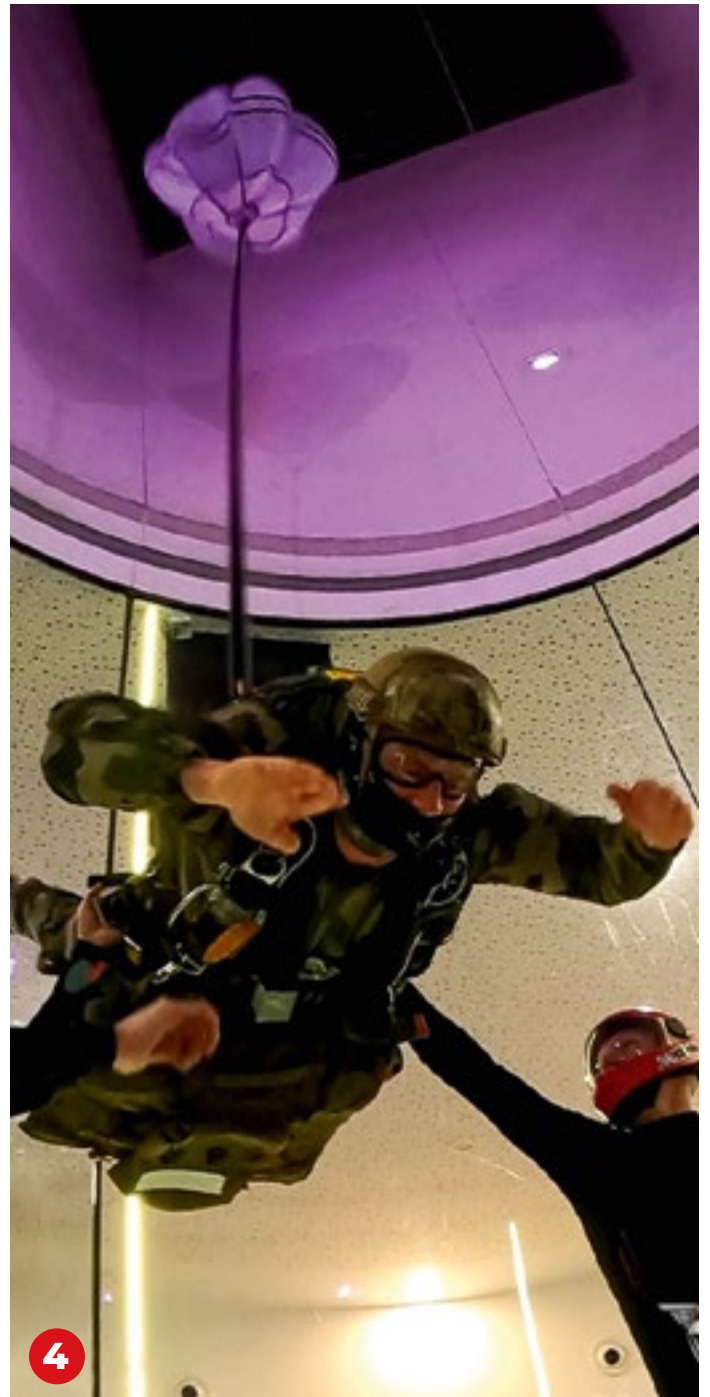
Phase 3 (parachute G9 et gaine)

Apprentissage du saut avec la gaine
Simulation du jet du RSE.

Phase 4 (parachute G9 avec gaine et jet du RSE).

Apprentissage e complet du saut opérationnel en soufflerie

Les phases 1, 2 et 3 se font indifféremment à la soufflerie de Lézignan ou à celle de Lille.



Inauguration de la stèle mémorielle des Chuteurs Opérationnels

Le mercredi 6 avril 2022, une stèle mémorielle des Chuteurs Opérationnels morts en service a été inaugurée sur l'emprise de l'école des troupes aéroportées.

L'Amicale des Chuteurs Opérationnels, présidée par Philippe TISSIER a souhaité par ce geste rendre hommage aux 57 chuteurs opérationnels morts en service depuis 1965, année du premier stage.

La cérémonie militaire a regroupé des anciens et des jeunes chuteurs opérationnels des trois armées et de la gendarmerie, ainsi que des membres de l'amicale et des familles.

En présence du colonel Thierry CADOT, commandant l'ETAP, le général Paul URWALD et le colonel Michel BERGIN, premier président de l'Amicale, ont dévoilé la stèle.

Des gerbes de fleurs ont ensuite été déposées par les autorités et les familles. Lors de son discours le général URWALD a déclaré : « Je tiens à remercier le colonel Thierry Cadot, commandant l'école des troupes aéroportées, ainsi que tous les initiateurs de ce projet, pour leur engagement. Ce monument constitue la marque du souvenir. Devant lui, nous pourrions désormais nous recueillir pour prouver à ces braves que nous ne les oublions pas et les remercier de nous avoir tant donné. »

La cérémonie s'est conclue par la remise des brevets du 155^{ème} stage. Le 4000^{ème} brevet a été remis au brigadier Thomas, le plus jeune de sa promotion. Le colonel CADOT a clôturé la cérémonie par ces mots adressés aux nouveaux brevetés et qui font désormais partie de l'émblématique famille des chuteurs opérationnels : « Vous appartenez désormais à une lignée qui a grandement participé à écrire l'histoire des troupes aéroportées et vous devez de poursuivre dans la voie tracée par vos anciens. »

La journée s'est terminée par un pot-repas regroupant les participants à la cérémonie. On aura noté à cette occasion la présence du général Hervé CHARPENTIER et du général Patrick CHAMPENOIS, ancien commandant de l'École des Troupes Aéroportées.



Notre président entouré de quelques anciens du stage 1978



2022

le Transall C-160 nous quitte

2022 - le Transall C-160 nous quitte

Après 59 années de service, l'avion de transport tactique de l'armée de l'Air et de l'Espace a effectué une tournée d'adieu de 20 jours entre le 14 mars et le 4 avril. A cette occasion il a visité 24 villes. Après avoir décollé d'Evreux le lundi 14 mars il a rejoint la base aéronavale de Lann-Bihoué en passant par le Mont Saint-Michel. Il s'est ensuite rendu à Lorient, Biarritz, Pau, Francazal, Castres, Calvi, Grenoble, Ambérieux, Clermont-Ferrand, Orléans, Luxeuil, St Dizier, Avord, Villacoublay, Saintes, Rochefort, Angers, Cognac, Bordeaux, Mont-de-Marsan, Salon de Provence.

Partout où ce fut possible des rotations ont permis de larguer des parachutistes.

Merci au Transall pour ces 59 années de bons et loyaux services. Il aura marqué toute une génération de parachutistes et les souvenirs resteront dans nos cœurs. Bonne retraite au C-160.

Historique Transall C-160

En janvier 1957, l'Allemagne de l'Ouest et la France sont intéressées par un appareil de transport militaire à moyen rayon d'action, sur

la base d'un projet présenté par Nord-Aviation comme appareil de patrouille aéro-maritime. En juin 1958 le consortium « Transport Allianz » est créé regroupant la France, l'Allemagne et l'Italie afin de remplacer les avions de transport en service. L'Italie se retire du projet et la conception du Transall est assurée par Nord-Aviation pour la France, Weser Flugzeugbau et Hamburger Flugzeugbau pour l'Allemagne. Assemblé à Brême, Hambourg et Bourges, il vole pour la première fois le 25 février 1963. Il est construit à 169 exemplaires dont 50 pour la France, perçus entre 1965 et 1984.

Le premier C-160 « F1 » entre en service en 1967 au sein de l'escadron 1/61 Touraine. Une seconde série de 29 appareils, lancée en 1970, le C-160 NG, doté d'une avionique modernisée, de deux réservoirs supplémentaires et d'un système de ravitaillement en vol entre en service en 1981. De 1994 à 1999 les C-160 sont rénovés avec entre autres l'addition d'un système de contre-mesures antimissiles.

Les appareils commencent à atteindre leur fin de vie en 2005. En 2013 les vingt derniers Transall qui devaient tenir jusqu'en 2018 sont prolongés jusqu'en 2023. En fait le Transall C-160 effectuera son dernier vol en 2022.

Missions

Le C-160 a été conçu pour effectuer des missions d'aérotransport de matériel et ou de personnel,



ainsi que des missions de parachutage de matériel et de personnel.

Les Transall français ont été engagés dans toutes les opérations humanitaires et tous les déploiements extérieurs réalisés par la France depuis les années 1970. Ils ont encore servi au Sahara-Sahel, dans le cadre des opérations Serval puis Barkhane.

Capacité

Le Transall est équipé de deux portes latérales arrières, escamotables, pour le largage de parachutistes équipés de SOA et d'un ensemble porte et rampe axiale à l'arrière, permettant le chargement du fret et le largage de matériel. Les chuteurs en général et les chuteurs opérationnels en particulier, peuvent aussi utiliser cette ouverture pour sauter.

La soute du Transall peut être configurée de plusieurs manières, mixables entre elles :

- En configuration « lisse », sans aucun équipement, pour le transport de véhicules ou d'objets divers arrimés aux points d'ancrage dans le sol ;
- En configuration « passagers », avec des sièges en toile. La capacité de transport de passagers est de 91 personnes ou 87 parachutistes en place assise ; néanmoins, dans le cas de parachutistes équipés pour le combat cette capacité chute à 60 ;
- En configuration « Evasan » avec 62 civières superposées ;
- En configuration dite « DADA » (Dispositif d'Arrimage et de Désarrimage Automatique), avec deux rails de guidage et quatre bandes de rouleaux pour le chargement de 5 palettes.

Le Transall dispose d'excellentes capacités de décollage et d'atterrissage courts (1 000 m et 600 m), à partir de terrains sommaires (herbe, latérite).

Focus sur... un sportif de haut niveau



Ce sportif de haut niveau, c'est le Caporal-chef de 1ère Classe David, auxiliaire sanitaire à l'antenne médicale de Pau et vice-champion du monde VR8.

Militaire depuis 2007 et breveté en 2008 à Calvi, il découvre le parachutisme sportif en 2011 et la compétition dans la spécialité du vol relatif (VR) en 2013.

En 2014, il effectue un stage de détection pour l'équipe de France et intègre l'équipe « espoir » en 2016.

En 2017, il entre dans l'équipe de France comme vidéoman et participe au championnat du monde 2018, en Australie où l'équipe VR4 se classe 3ème, puis au championnat du monde 2021 en Russie avec une place de deuxième en VR8.

Il intègre en 2019 l'équipe de France militaire avec laquelle il se classe 3ème au combiné (PA, voltige et VR) lors des jeux mondiaux militaires en Chine.

Aujourd'hui, le CC1 David totalise 4300 sauts. Il s'entraîne, à raison de 10 à 12 sauts par jour, lors des 8 ou 9 stages annuels (de 8 à 10 jours chacun) organisés par la FFP, à Lille ou Pamiers.

Ses prochains rendez-vous : en juin, le championnat du monde militaire en Autriche, puis le championnat du monde à Eloy (USA) en octobre, avec une toute nouvelle équipe et, pour objectif principal, la première place au championnat du monde 2024.

Tous nos souhaits de réussite l'accompagnent !!!



La mission sentinelle

Laissons la parole au chef de détachement :

« Je suis l'Adjudant Fabien, Chef de Peloton à l'Escadron de Transport du 515 Régiment du Train. Notre Régiment est situé dans la forêt de la BRACONNE à 17 km d'ANGOULEME. Notre spécialité est le transport de matériel en PPLOG (porteur polyvalent logistique) et PPLOG/R (R pour remorque).

Pour cette mission « Sentinelle Pau », nous sommes un effectif de 5 sous-officiers et 20 militaires du rang, tous issus de mon peloton. Je suis donc ici en organique. J'ai du « jeune » pour qui c'est la première mission, car ils sortent de FGI-FTS et du personnel ayant plus de 14 ans de service.

Nous sommes sous les ordres du DMD 64 de PAU, et mon Commandant d'unité se trouve à BAYONNE avec une autre section là-bas.

Notre mission, qui dure deux mois, est d'appuyer les FSI (Forces de Sécurité Intérieur) dans l'accomplissement de leurs missions face à la menace terroriste :

Surveiller et protéger les zones et points particuliers désignés par la préfète de zone ;

Renseigner les FSI sur les flux terrestres frontaliers ;

Affirmer la présence de l'Etat dans les secteurs frontaliers.

Nous avons des points stratégiques à surveiller. Pour cela nous patrouillons à pieds ou en véhicules dans le centre-ville et hors-centre de PAU, ainsi qu'à l'aéroport de PAU. Notre zone de responsabilité s'étend également à LESCAR, LONS, BILLERE, JURANCON et UZEIN. Nous surveillons également la zone industrielle de LACQ avec ses 4 plateformes ainsi qu'une vingtaine d'entreprises.

Nous nous rendons aussi jusqu'à la zone de contrôle frontalière EST du département, pour surveiller et prendre du renseignement sur d'éventuels passages de migrants à la frontière. Nous surveillons plus particulièrement 4 points :

la vallée de Licq-Athérey / Port de Larrau ;

la vallée du Baretous / La Pierre Saint Martin ;

la vallée d'Aspe / Somport ;

la vallée d'Ossau / Col du Pourtalet.

Pour effectuer notre mission, nous avons un parc de véhicules (un peu vieillissant...) composé d'un Renault KANGOO, un Renault TRAFFIC 9 places, 3 LAND ROVER et 4 VT4 (qui viennent de notre régiment).

Nous sommes logés à l'ETAP qui nous offre toutes ses infrastructures sportives.

L'Ecole et ses personnels nous a très bien accueilli et nous soutient très efficacement au quotidien.

Le petit plus de l'ETAP : nous allons pouvoir effectuer des sauts en tandem, nouveauté pour nous, TRINGLOT !! »



Entretien avec un ancien



ADC (er) André Agostini :

Ce deuxième focus sur nos anciens est consacré à l'ADC (er) André Agostini. Pour ce faire, nous ne ferons pas un récit de sa carrière, mais nous mettrons en lumière les faits les plus marquants d'un parcours si riche en rebondissements.

Fiche signalétique :

Né le 4 janvier 1927 en Corse. Titulaire du brevet para 6561 et du brevet moniteur 282, l'ADC (er) Agostini a servi à l'ETAP de 1946 à 1950 et de 1958 à 1962.

Naissance : André Agostini est né en Corse, dans la région de Porto-Vecchio plus précisément. Cette naissance, du moins sa date de naissance fut le premier fait marquant de sa vie. En effet, la date inscrite sur sa carte nationale d'identité n'est pas

sa vraie date de naissance : il est né dans un petit village où il n'y avait pas de mairie pouvant l'enregistrer immédiatement. Sa véritable date de naissance est le 15 novembre 1926 et sa famille avait chargé un ami de faire la déclaration. Effectivement son père se trouvait alors à Dakar (Sénégal) et y travaillait comme ingénieur des travaux publics. Prenant son temps, la personne « de confiance » ne fit la déclaration que quelques jours après et il fut même décidé, en concertation, de ne le déclarer officiellement né qu'au début de l'année 1927 afin de lui faire gagner une classe d'âge ; la date du 4 janvier fut donc retenue !!! Première anecdote et prémices d'une vie hors norme.

Jeunesse avant engagement :

A l'âge de 17 ans, accompagnant des amis sur le lieu d'un parachutage clandestin en Corse et après avoir assisté à un largage de matériel, il se vit remettre une Sten et ce fut le début d'actions clandestines dans le maquis, où il participa principalement à des embuscades. Il suivit en même temps des études au lycée de Sartène et travailla pour devenir officier radio de la marine marchande. Au fil du temps, la décision de s'engager devint de plus en plus prenante et il finit par signer un contrat dans les parachutistes : il se retrouva à Pau après un déplacement

assez épique. Stationné à la caserne Bernadotte, il resta dans l'attente d'une affectation. Là, on lui demanda s'il voulait devenir « moniteur para ». Il répondit par l'affirmative et se retrouva au camp d'Idron au courant de l'année 1946.

Premier séjour à l'ETAP et départ

vers l'Indochine : formé comme moniteur, il rejoignit l'ETAP en 1947. Sa mission était de former au brevet militaire parachutiste toutes les personnes affectées dans les TAP, ce qui représentait 100 à 150 militaires par mois. Puis il fût muté à Bayonne et plus précisément à la compagnie de transmissions. Il était alors sergent et il y servit durant deux ans avant d'être désigné, en tant qu'individuel, pour servir en Extrême-Orient. Il rejoignit Mont de Marsan et suivit, durant un mois, la préparation avant projection. Il se rendit ensuite à Marseille, au camp Sainte Marte où il patienta un mois de plus. A cette époque, les manifestants anti Indochine étaient assez virulents et c'est de très bonne heure, qu'il embarqua sur le « Pasteur », bateau transport de troupes. Il rejoignit alors l'Indochine, via le canal de Suez, et apprit, une fois sur place, qu'il était affecté au nord, en baie d'Along, dans une unité de transmissions aéroportée.

L'Indochine : durant ce séjour, Agostini était détaché, en fonction des besoins, dans des unités constituées pour servir comme transmetteur. Une fois la mission effectuée, il regagnait son unité pour se remettre en condition et se préparer à l'opération suivante. C'était ce qu'on appelait les radios de l'avant. Il fit 3 sauts opérationnels durant cette période, dont 2 sur Dien Bien Phu et 1 sur Na San. Celui qu'il fit avec le 1er Régiment de Chasseurs Parachutistes marqua son esprit dans le sens où 57 aéronefs furent mobilisés ! Durant sa présence à DBP, il



Entretien avec un ancien (suite)



réalisa de nombreuses missions. L'ennemi les laissait sortir de la cuvette sans difficulté et les prenait à partie lors du retour.

Il participa également à l'opération « Hironnelle » en juillet 1953. Cela consistait en un raid aéroporté contre des dépôts d'approvisionnement du Viet Min à proximité de Lang Son. La seconde opération qui a marqué son séjour est l'opération « Atlante » qui fut en partie éclipsée dans les médias par la bataille de DBP. Celle-ci fut déclenchée en janvier 1954 et mobilisa jusqu'à 30 000 soldats dont de nombreuses formations vietnamiennes. Agostini y participa. L'idée de manœuvre était de mettre en place l'administration vietnamienne afin de faire sortir de l'emprise communiste une population de 2 millions d'habitants. Après avoir été désigné, il embarqua dans une des 9 péniches qui regagnèrent ensuite un bateau transport de troupes. Au-delà de l'opération en elle-même, lorsqu'il fallut revenir, ce fût à pied et par la route. Un certain nombre de Vietnamiens, dont des femmes et des enfants, repartirent avec eux. Agostini prit alors sous son aile une petite fille de 8 ans. Arrivé au point d'embarquement dans des camions après des jours de marche, il fut procédé à un tri : les militaires embarquèrent en priorité et il dut laisser cet enfant. Il pensa même à l'adopter et à la ramener en France mais ce fut impossible et cette population fut abandonnée à son tragique destin.

Le Groenland : à l'issue de son séjour en Indochine il fut affecté à Pau, et de nouveau à l'ETAP, comme moniteur de transport aérien. Sa mission était de former le personnel à transporter et larguer du matériel allant du petit colis au petit bulldozer.

Acetitre, il fut désigné comme chef de détachement, avec 4 autres de ses collègues, pour une mission bien particulière qu'ils ne découvrirent qu'au fil du temps. Tout d'abord ils partirent à Paris où ils suivirent des cours de préparation au grand froid.

Puis un jour, ils embarquèrent dans un Breguet 2 ponts où ils retrouvèrent Paul Emile Victor ! Direction l'Islande où ils furent pris en compte par les Américains (au niveau logistique) Leur mission consistait à ravitailler par largage l'expédition du célèbre scientifique. Après avoir séjourné 4 ou 5 jours sur place, ils firent un dernier bond en direction du Groenland. Ils stationnèrent au fond d'un fjord, dans une base secrète américaine appelée à l'époque BW8. Tous les 2 ou 3 jours, ils ravitaillaient par air, à partir d'un Nord Atlas, l'expédition qui avançait vers le nord. Il put alors constater qu'à ces latitudes et en fonction de la période de l'année, le jour pouvait durer 24 heures. Au-delà de ce constat, ce fut un moment de découverte et d'apprentissage du largage de matériel à toutes les hauteurs et dans des conditions extrêmes. Il survola d'ailleurs le pôle Nord et se fit remettre un diplôme dont il est très fier.

Fin de carrière : Agostini fût pressenti pour passer officier rang. Son dossier était excellent et après un dernier entretien avec un officier général, on lui fit comprendre que sa candidature était en très bonne voie.

Ceci étant, il continua de sauter et fit partie des précurseurs pour effectuer les premiers sauts de nuit en commandé : à l'époque les chuteurs partaient à 4000 m et comptaient jusqu'à 81 avant d'ouvrir. Mais c'est lors d'un saut de précision d'atterrissage que le pire arriva. Partis à deux, son camarade passa sous lui lors de la phase d'approche de la cible et il fut déventé à environ 50 mètres du sol. Le choc fut très violent et on diagnostiqua une double fracture de la colonne vertébrale. Il fut plâtré du cou jusqu'au bassin et resta allongé durant deux mois, sans aucune rééducation. Certes la douleur disparut et au bout de ce laps de temps il put se faire enlever le plâtre, mais il ne tenait plus debout par ses propres moyens. Le verdict tomba : inapte définitif à servir dans les troupes aéroportées et mutation en Allemagne. Ne souhaitant pas quitter la région, voyant remis en cause son recrutement rang du fait de son inaptitude médicale, il décida alors de prendre sa retraite.

Quelques chiffres clefs :

- 16 années de service ;
- 10 années de mission ;
- 507 sauts : 305 en OA et 202 en OC ;
- 72 ans de mariage, puisque madame Agostini est toujours de ce monde et qu'ils coulent des jours heureux sur Pau, région de son épouse et région d'adoption d'un Corse au parcours atypique.

40^{ème} anniversaire de la tragédie du Mont Garbi

par le Lcl (er) Henri CHAUDRON (2^{ème} REP 79-84 - ETAP 88-92)

Le 3 février 1982, trente six militaires appartenant à nos trois armées perdaient la vie lors d'un accident aérien survenu sur le Mont Garbi, en République de Djibouti.

- **Armée de l'Air** : trois officiers et un sous-officier de l'ETOM 88 - 1 officier de l'Etat Major Interarmées.

- **Armée de Terre** : 13^{ème} DBLE - un officier et un caporal.

- **2^{ème} REP** : un officier, quatre sous-officiers, vingt-deux caporaux et légionnaires.

- **Troupes de Marine** : un officier de l'Etat Major Interarmées.

- **Marine Nationale** : Commando Jaubert - un officier marinier

Que s'est-il passé ?

La 4^{ème} compagnie du 2^{ème} REP arrive le 24 janvier 1982 à Djibouti, pour une mission de courte durée de six mois. Dix jours après, elle participe à une OAP, à deux avions, sur une zone de saut au Nord-Ouest du pays. La 2^{ème} section de la « 4 » embarque dans l'avion leader, le Nord n°140 et la 2^{ème} Escouade du Commando Jaubert dans le Nord n° 126.

Le décollage s'effectue à 15 secondes, pour un vol tactique sur deux itinéraires différents, avec rejointe, prise d'altitude, au dernier moment et largage des deux sticks.

Peu de temps après le décollage, les deux aéronefs, chacun sur leur itinéraire respectif, perdent la liaison radio. Le deuxième avion arrivé en premier sur la zone de saut, toujours sans nouvelle de son leader, largue les paras du Commandos Jaubert et rentre au terrain. L'inquiétude grandit très vite. X tentatives sont faites pour tenter d'établir un contact radio, un avion d'Air France arrivant à Djibouti est même sollicité.

Lorsqu'arrive l'instant fatidique, où l'on sait que l'avion n'a plus de pétrole dans ses réservoirs, l'alerte SATER est immédiatement déclenchée. Tous les aéronefs disponibles sur le territoire vont décoller à sa recherche, du Mirage III C du capitaine SABLÉ, qui décolle en premier, jusqu'au L 19 du DETALAT. Les Nord de l'ETOM 88, les hélicos du DETALAT, le Breguet Atlantique de la marine nationale, décollent tour à tour jusqu'aux limites de leurs possibilités. Des troupes au sol sont également déployées, l'escadron de reconnaissance de la « 13 » et la 1^{ère} Cie du 5^{ème} RIAOM.

Malgré les recherches méthodiques, l'épave du Nord ne sera retrouvée que le 4 Février en fin de matinée, par un Puma du DETALAT. Les débris de l'appareil et de ses passagers gisent éparpillés contre la paroi quasi verticale que domine le Mont Garbi, (massif rocheux de 1680 mètres d'altitude).

L'avion s'est écrasé à seulement quelques mètres au-dessous du sommet. La récupération des victimes ne pourra commencer que 48 heures après le crash...

La zone du crash, une falaise abrupte, accessible uniquement par hélicoptère.

Dès le 4 février après midi, l'équipe CRAP du REP (arrivée fortuitement la veille à Djibouti pour un exercice de 15 jours) est héliportée afin de sécuriser les lieux et la carcasse de l'avion restée en position instable contre la paroi. Ils vont équiper ce versant abrupt de rappels et de « va et viens » afin de pouvoir redescendre les corps plus en contrebas. En fin d'après-midi les deux autres sections de la 4^{ème} compagnie seront héliportées sur les lieux.

Quarante ans après, un caporal raconte « A la tombée de la nuit nous sommes déposés sur un petit plateau sablonneux au pied du sommet. En sortant des hélicos nous apercevons les débris de l'avion et les deux tâches noires laissées sur les rochers par les moteurs de l'avion, nous sommes saisis par le silence irréal qui règne sur le site, on s'installe pour la nuit... »

En effet, l'appareil en percutant cette muraille avait laissé deux taches d'huile, comme deux étoiles noires imprégnées dans la roche, à l'impact des moteurs. Une sinistre vision qui a marqué tous les personnels arrivant sur le site.



Le 5 février à l'aube, pour les hommes de la 4^{ème} Cie du REP commence la mission sans doute la plus difficile de leur vie...

Aux premières lueurs du jour, ils entament l'ascension jusqu'aux débris de l'appareil. Il leur incombe de participer à la récupération mais

40^{ème} anniversaire de la tragédie du Mont Garbi



surtout au transport des corps de leurs camarades jusqu'à la plateforme d'identification et d'évacuation, installée au pied de la paroi.

Toute la journée, sous une chaleur étouffante, par binômes, ils transportent les corps affreusement mutilés de leurs camarades, le plus souvent sur leurs propres épaules... épreuve physiquement et moralement harassante !

La nuit venue nous avons entonné quelques chants, comme une incantation, pour dire à nos morts que nous étions là, avec eux, pour nous occuper d'eux, pour les accompagner dans leur dernier voyage ... Presque quarante ans après, les membres de l'équipage du Puma resté sur place, pour la nuit, en ont encore un souvenir particulièrement ému.

Le 6 février

après une deuxième nuit sur place, le scénario fut le même jusqu'au soir.

Sur la B.A de Djibouti, dans la morgue improvisée, furent appliquées toutes les procédures pour confirmer la première identification et effectuer la mise en bière. Le travail des médecins fut, selon leurs propres termes, particulièrement difficile, éprouvant et horrible.

Les personnels des trois armées, engagés dans cette opération, ont fait preuve d'une exemplarité et d'une cohésion sans faille. Tous, durant ces très difficiles journées, se sont dévoués corps et âmes, en limite de sécurité parfois...

Le 7 février

Fut effectué le démontage du dispositif. En fin d'après-midi, des hommes du commando JAUBERT vinrent détruire à l'explosif les débris de l'appareil.

Le 8 février

Après avoir veillé nos morts toute la nuit, accompagnés des autres unités concernées, se déroula, sous les tôles surchauffées d'un hangar

de la Base aérienne de Djibouti, la cérémonie « d'au revoir », présidée par le général BELLAMY, commandant les Forces Françaises de Djibouti (FFDJ).

Le 10 Février matin

la 4^{ème} Cie effectue un saut, comme c'est la règle suite à un accident.

La séance était en cours, quand certains d'entre nous, encore sous voile, virent décoller le DC8 du COTAM ramenant les corps vers Calvi. Étrange coïncidence hautement symbolique...

Le 12 Février

À Calvi se déroule, sur la voie sacrée du Camp RAFFALLI, l'émouvante cérémonie du dernier Adieu aux 36 disparus. L'hommage sera national, relaté dans toute la presse. Les plus hautes autorités de l'état et de nos armées sont présentes ; tout Calvi en deuil, accompagne en silence le cortège funéraire, tout le long de la route, jusqu'au carré Légion au cimetière de la ville.

Si bien évidemment toute la communauté civile et militaire concernée par ce drame, en particulier les familles, fut sous le choc, tant à Djibouti qu'à Calvi, le séjour de six mois qui restait à accomplir à la 4^{ème} Cie, fut très difficile. Nos disparus étaient partout, aux rassemblements, à l'ordinaire, dans les chambrées tels que nous en avons gardé le souvenir jusqu'à l'extinction des feux le 2 février au soir.

Mais nous vivions aussi avec la vision de leurs corps mutilés, calcinés et l'odeur tenace du kérosène et de la chair brûlée sur nos équipements. Nous ne chantions plus... Meurtris, nous étions... Chaque matin au rassemblement un temps de silence de plusieurs longues minutes était observé...

N.B : L'auteur de cet article, a rédigé, au sujet de cet accident, un document de 160 pages, intitulé « Une page mémoire » de l'histoire du 2^{ème} REP qui regroupe quarante témoignages.

Ils nous ont quittés ...



Le 23 novembre 2021, madame DEBIAZI, épouse de Gilbert DEBIAZI



Le 8 décembre 2021, Gérard GARCIN, 79 ans. Brevet para 184 238.
Il avait servi à l'ETAP de janvier à juillet 1961.



Le 17 décembre 2021, le CDT(R) Jacques DEWATRE, 85 ans.
Il avait servi à l'ETAP de 1970 à 1973.



Le 4 janvier 2022, l'ADC (R) Guy LABARTHIE, 90 ans. Brevet para 138 382.
Il avait servi à l'ETAP de janvier à novembre 1958.



Le 26 avril 2022, l'ADC(R) Victor TINO, 76 ans.
Il avait servi à l'ETAP de 1973 à 1977 et de 1982 à 1985.



Le 5 mai 2022, madame Marie-France KOCH, épouse de Gilbert KOCH.

Général Patrick CHAMPENOIS

Le Général (2S) Patrick CHAMPENOIS (BP 315607) vient de nous quitter ce 3 juin 2022, à l'âge de 73 ans et au terme d'un dur et courageux combat contre la maladie.

Saint-Cyrien de la promotion Charles de Gaulle (1970-1972), il était breveté de l'enseignement militaire supérieur, diplômé du Centre des hautes études sur l'Afrique et l'Asie modernes.

Au cours de sa carrière, il a servi dans des unités parachutistes d'infanterie de Marine, notamment en Afrique, au Moyen-Orient et dans l'Océan Indien. Chuteur opérationnel, il a commandé le 6ème RPI-Ma (1993-1995) et l'École des Troupes Aéroportées de 2001 à 2004.

Officier de la Légion d'Honneur, Commandeur de l'Ordre National du Mérite, Croix de la valeur militaire, il était aussi un artiste et un écrivain, passionné par l'histoire des parachutistes



Lieutenant-colonel Bernard COQUEBLIN

(02 Mai 1938 – 01 Juin 2022)

Brevet n° 119 981, moniteur n° 975, chuteur ops n° 4 Il a effectué 4 séjours à l'École des Troupes Aéroportées (3 affectations et un détachement)

Breveté moniteur parachutiste à 21 ans, le sergent COQUEBLIN du 9^{ème} RCP est affecté à la BETAP le 1^{er} juin 1959. Progressant rapidement en voltige et précision d'atterrissage, outre l'instruction, il rejoint l'équipe de compétition de l'École dès 1960 et devient membre de l'équipe de France de parachutisme militaire, contribuant activement au rayonnement de la BETAP en France et à l'Étranger.

Reparti en Algérie avec le « 9 » en décembre 1961, il est réaffecté à la BETAP en avril 1963. A la fois moniteur et compétiteur, il participe en parallèle à la finalisation de l'expérimentation qu'il avait entamée en octobre 1961, de sauts à grande hauteur avec arme et musette, puis avec charge, mais aussi le largage en automatique à très faible hauteur.

En 1964, lors des championnats d'Europe de parachutisme militaire à Evreux, ses premières places individuelles, en voltige, précision d'atterrissage et combiné offrent un podium à l'équipe de l'ETAP. A l'automne de la même année, l'adjudant COQUEBLIN participe aux premières évaluations de faisabilité de tests physiques spécifiques destinés à la sélection des futurs candidats à la chute opérationnelle. Le cadre d'une formation étant homologué, le premier stage « chuteur ops » a lieu d'avril à mai 1965 et lui attribuera le brevet n° 004.

Il quitte Pau en 1966 pour les FFA mais en avril 1967, sur demande de l'ETAP et sur décision de l'EMAT, il est détaché pour 3 mois et demi pour participer au championnat de France de parachutisme militaire avec l'équipe de l'école. A l'issue, avant son retour en Allemagne, il effectue un dernier saut de démonstration avec son équipe au Triomphe de Saint-Cyr Coëtquidan.

En 1978, le lieutenant COQUEBLIN du 1^{er} RCP est une nouvelle fois affecté à l'ETAP et renoue avec l'instruction parachutiste apportant sa solide expérience. Adjoint à l'IBP, le capitaine COQUEBLIN par la richesse de son profil, reçoit en mai 1980 la mission particulière de délivrer une formation parachutiste aux miliciens des Nouvelles-Hébrides (Vanuatu).

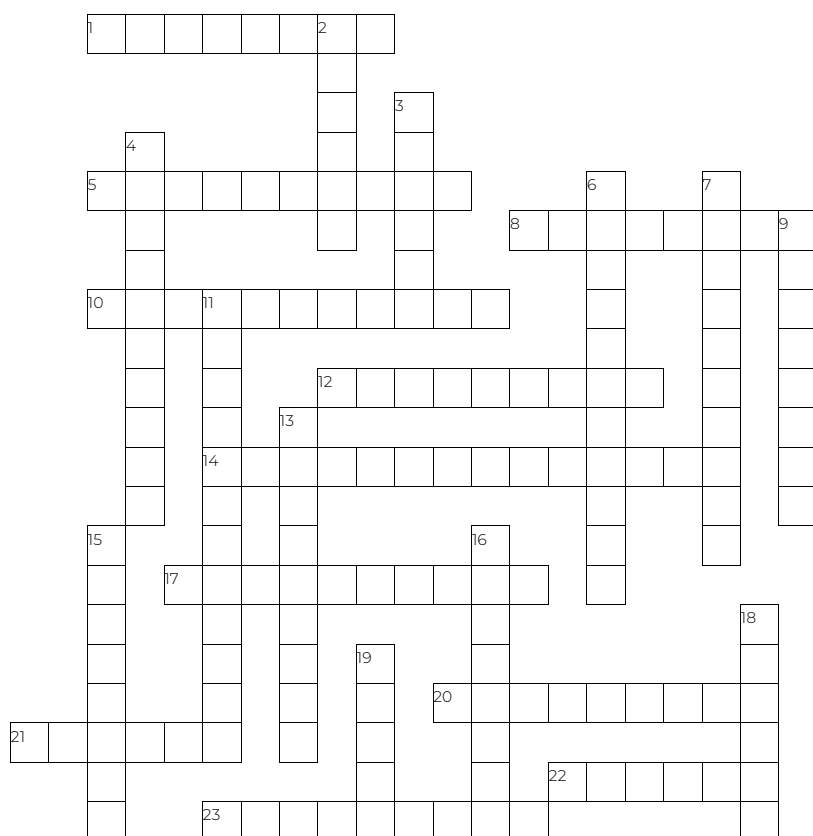
Peu après son retour en France « Coco » quitte définitivement l'ETAP le 1^{er} août 1980.

Néanmoins, en 1987, le Chef de Bataillon COQUEBLIN, commandant le CIPM 64, retrouvera le camp d'Astra dans le cadre des PMP et y effectuera ses adieux aux armes le jour de sa nomination au grade de Lieutenant Colonel, le 2 mai 1992.

Bernard COQUEBLIN était Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaillé Militaire, Officier de l'Ordre National du Mérite, Croix de la Valeur Militaire avec 1 palme (citation à l'ordre de l'Armée) et 2 étoiles (citations à l'ordre de la Brigade), Médaillé de l'Aéronautique, Croix du Combattant Volontaire, Médaillé de la Jeunesse et des Sports.



Mots croisés... assez orientés...



Horizontal :

- 1 – une couleur qui nous est chère
- 5 – nouveau mode d'entraînement
- 8 – drôle de tenue !!! (Deux mots et anglais en plus !!)
- 10 – dangereux près du sol
- 12 – grenadier souvent ...
- 14 – après un saut opérationnel
- 17 – premier temps avant le saut
- 20 – petit scarabée en devenir
- 21 – LA zone !!!
- 22 – à 400, sert beaucoup
- 23 – l'enfer de l'élève moniteur

Vertical :

- 2 – mais sans guidon et sans selle !!!
- 3 – parfois sommaire
- 4 – un beau assure la santé (deux mots)
- 6 – le pourquoi de l'école
- 7 – jamais agréable, surtout au poser
- 9 – il n'y a plus qu'à pédaler...
- 11 – dans une odeur de kérosène...
- 13 – indispensable pour nos activités !!!
- 15 – nécessaire pour s'orienter
- 16 – demi-dieu !!!
- 18 – porté fièrement
- 19 – n'amincit pas notre silhouette !!!

Proposition de lecture...

Diên Biên Phu.

Dernière grande bataille du Corps Expéditionnaire Français en Indochine, et emblématique pour les parachutistes.

Beaucoup de livres ont été écrits sur cette bataille. Mais « Lettres de Diên Biên Phu » est un ouvrage différent de tous ceux qui ont traités de cet événement que ce soit au travers de biographies ou d'ouvrages retraçant l'historique d'unités célèbres.

Ce recueil de lettres, de carnets, de photos retrace chronologiquement la prise de la « fameuse cuvette de DBP » à sa chute et jusqu'à la libération des prisonniers.

C'est l'histoire vue au niveau des acteurs de terrain, qu'ils soient parachutistes, légionnaires, tirailleurs, cavaliers, artilleurs, aviateurs ou marins.

Alors que la majorité des protagonistes de cette épopée nous ont quittés, cet ouvrage nous permet d'appréhender la vie quotidienne de nos « anciens » avec leurs joies, leurs peines, les actes de bravoure sans oublier les retrouvailles ou la tristesse des familles apprenant que « l'être cher » ne reviendra pas.

LETTRES DE DIÊN BIÊN PHU

Sous la direction de Guy Leonetti
Préface Pierre Schoendoerffer
Introduction Général (CR) René de Biré (†)



Fayard – Format 19 x 24 cm – 505 pages

Association des Mutilés de Guerre des Yeux et des Oreilles



Fondée en 1923 – Approuvée N°161.940

Reconnue d'utilité Publique le 5 juillet 1930

PLACÉE SOUS LE HAUT PATRONAGE DE MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Membre du Comité d'Entente des Grands invalides de Guerre

Affiliée à la Fédération National André Maginot sous le n°38

Section Régionale Aquitaine

Monsieur Yvon CAM – Président

1 impasse Laffite - 64230 DENGUIN

Mobile : 06 15 94 30 47 - Mail : cam.yvon@neuf.fr

Section régionale n° 3

AQUITAINE

HORMIS LE DEVOIR DE MEMOIRE

ELLE VIENT AUSSI EN AIDE A SES ADHERENTS BLESSES

- Sur les restes à charge , de soins médicaux , prothèses etc ...
- En amélioration de l'habitat , pour les personnes âgées , et , ou handicapées
- Pécuniaire aux adhérents dans le besoin
- Lors de dégâts matériels divers
- En cas d'adversité pour des différents juridiques dans le cadre des P M I en frais de justice

ALLOCATIONS

Elle attribue des allocations à ses adhérents , pour fêter les bons moments de la vie , mais aussi dans les moments douloureux.

POUR VOS VACANCES

A SAINTE MAXIME dans le Var , l'association loue à ses adhérents , 7 de ses appartements , à des tarifs avantageux.

PENSION MILITAIRE D'INVALIDITE

Nous pouvons vous venir en aide , vous conseillez dans vos démarches , en première demande , en aggravation , ou , en infirmité nouvelle et ce tout au long de la procédure.

ADHESIONS

Blessés aux Yeux , aux oreilles et tout ce qui touche à l'O R L (frond , sinus , nez , cou , gorge , cordes vocales , glande thyroïde etc ...

Peuvent adhérer les militaires , les gendarmes , les pompiers militaires , « Blessés en missions , en opérations , mais , aussi en service en temps de paix »

Les victimes de guerre , d'attentats ou du terrorisme , sont aussi concernés.

PRESENTATION DE L'ASSOCIATION

Via internet , nous pouvons envoyer une documentation détaillée aux intéressés , et , plus particulièrement aux concernés.

Mais il est préférable qu'elle vous soit présentée par un des membres de la section Aquitaine.

Nous nous déplaçons aussi sur invitation pour présenter l'association.

Quand vous aurez eu pleinement connaissance de ce que peut vous apporter l'A M G Y O .

Je suis convaincu que certains d'entre vous ne resteront pas indifférents.

La cotisation annuelle est de 10,00€

AMGYO Siège social & Bureaux

29, rue Guillaume Tell

75017 PARIS

Tél. : 01.42.67.65.80

assoc.amygo@wanadoo.fr

ÉPARGNE
RETRAITE

AUTO*
HABITATION*

SANTÉ*
PRÉVOYANCE*

EMPRUNTEUR*



Retraite Mutualiste du Combattant

Contrat individuel de rente
viagère différée

Ouvert aux OPEX

Pour en savoir plus,
scannez le QR code.



**Accompagner les acteurs de la
sécurité/défense et leurs familles
est notre première mission.**



**Rendez-vous dans
votre agence**

23 rue Bernadotte
64000 Pau



Contactez-nous

05 59 11 59 11



lafrancemutualiste.fr



**la France
Mutualiste**

L'assurance d'un esprit de famille

*Offres distribuées par Média Courtage, Société du groupe La France Mutualiste - Courtier en assurance inscrit à l'ORIAS sous le numéro 10 058 534 vérifiable sur www.orias.fr (RCS 524 259 975 BREST) - SIRET n° 524 259 975 00026 - Rue Jean Fourastié – CS 80003 – 29480 Le Relecq Kerhuon. La France Mutualiste n'est pas l'assureur sauf pour le contrat Assurance Accidents de la Vie LFM.

LA FRANCE MUTUALISTE - Siège social - Tour Pacific, 11-13 cours Valmy 92977 Paris La Défense Cedex - Mutuelle nationale de retraite et d'épargne soumise aux dispositions du Livre II du Code de la mutualité, immatriculée au répertoire SIRENE sous le n° SIREN 775 691 132.