



N° 3

Décembre 2017

# PARAS D'AIN

Bulletin de liaison de la section UNP 010 AIN-BUGEY

UNION NATIONALE DES PARACHUTISTES (UNP)

Association reconnue d'utilité publique, décret du 11/09/1978

## Edito du Président de section



Cette année 2017 se termine, jalonnée par des joies et des peines, nous avons perdu des camarades chers mais il nous faut aller de l'avant. Penser au futur sans oublier le passé, c'est ce qui doit tous nous motiver. Autour de nous des associations dites "d'anciens combattants", d'obédiences diverses où liées à des conflits passés, souffrent et craignent pour leur avenir à court terme devant la disparition inéluctable de leurs membres. Associations d'anciens combattants ? Quel drôle de nom dont le vocable évoque plus le passé que le présent ou l'espoir d'avenir, et dont la connotation n'a pas vraiment de sens pour un jeune militaire d'active de trente ans à qui l'on remet la carte "du combattant", ou un autre quittant le service actif à quarante ans. Pour plagier le chant des Bataillons de Choc, même si la route est inconnue, le but est devant nous, braquons les armes, pas les larmes. Nos armes sont nombreuses avec une UNP connue et reconnue sur le plan national, reposant sur un socle fait de sections départementales dynamiques et solides. L'UNP est une association d'arme, regroupant des femmes et des hommes de tous âges, de toutes origines militaires et de tous grades, quelque soit la couleur de peau ou la religion, qui ont en commun d'avoir franchi la portière et de revendiquer fièrement et farouchement leur appartenance à la famille des parachutistes militaires. Soyons para au quotidien, faisons rayonner cet esprit que l'on nous envie qui s'exprime par l'entraide, l'exemple, la discipline, la solidarité, la rigueur, la défense du drapeau et des valeurs de la France. Voilà ce qui fédère et rassemble les brevetés d'hier et d'aujourd'hui, et qui attirera ceux de demain. Bonnes fêtes de fin d'année à toutes et tous, et n'oubliez pas : para un jour, para toujours.

Gilles MARAND

## Appel de cotisation 2018

Le renouvellement de l'adhésion, par le paiement de la cotisation 2018 (**33 €**) est à envoyer dès maintenant, et en tous cas avant fin février, au Trésorier René MARREL, 12 rue de Charnoz 01800 Saint Jean de Niost.

Les demandes de reçu fiscal de don 2017 sont à faire auprès du Secrétaire Bernard LACOTE 06.78.72.15.79 ou [lacote.bernard@bbox.fr](mailto:lacote.bernard@bbox.fr)

## A noter sur l'agenda 2018

Assemblée Générale 2018 de la section le samedi 24 février, à Boulignieux.

Congrès national de l'UNP, Vendredi 1<sup>er</sup> et samedi 2 juin 2018, à Vannes (56)

Saint Michel de la section, dimanche 23 septembre 2018 à Saint Vulbas

Saint Michel régionale Rhône Alpes, le samedi 13 octobre 2018 à Saint Etienne

## Guide pratique contacts



Trésorier René MARREL  
04.74.61.85.60  
[claudemariemas@orange.fr](mailto:claudemariemas@orange.fr)



Secrétaire Bernard LACOTE  
06.78.72.15.79  
[lacote.bernard@bbox.fr](mailto:lacote.bernard@bbox.fr)



Boutique para de la section  
Jean-André CHATARD  
04.74.37.11.96  
[Jean-andre.chatard@wanadoo.fr](mailto:Jean-andre.chatard@wanadoo.fr)

## Saint Michel 2017 à Saint Vulbas



Le défilé, en chantant bien sûr



Claude MOJAK Vice-président de la section et Guy TENSA de la section UNP Isère ont dirigé le défilé



C'est une enfant de la commune qui a porté le coussin des décorations



Montée des couleurs par le major (er) Jean-Pierre MASDOUA Délégué Départemental de la FNAME-OPEX, assisté de Matéo M. 16 ans



Membres de l'UNP et de Bagheera rassemblés. Sur la droite, en civil, la délégation de la section TAP du RMED.



Après le sérieux de la cérémonie, le repas de convivialité a réuni 120 convives



## Saint Michel au Régiment Médical

Une délégation de la section avait répondu présent à l'invitation de la section para du RMED qui voulait marquer cette Saint Michel 2017. En présence du Colonel CASSIAU le chef de corps, du capitaine commandant la compagnie et du lieutenant chef de la section TAP. Cette section est au format 1/1/20, c'est-à-dire 1 officier, 1 sous officier et 20 caporaux chefs, caporaux et militaires du rang.



## Réunion des bureaux des sections UNP Rhône Alpes



Depuis 2016, plusieurs fois par an, les bureaux des sections UNP Rhône Alpes se réunissent pour des séances de travail. L'initiative en revient à Marcel BERNARD qui est Administrateur national, Délégué Régional et Président de la section 73 Les Allobroges.

Celle du 22 novembre a eu lieu à la caserne des gendarmes mobiles de Bourgoin Jallieu dans l'Isère. Parmi les décisions prises : la date et le lieu de la prochaine Saint Michel régionale qui a lieu tous les deux ans ont été fixés, ce sera le 13 octobre 2018 à Saint Etienne. Le jumelage de la section Gex avec les paras italien, les problèmes d'approvisionnement à la boutique du siège, les aides possibles de la Fondation MAGINOT en complément de l'Entraide Para... D'autre part Gilles MARAND, le Président de la section, a été élu Délégué Régional suppléant.



## Portrait des anciens



**Jean TARPIN** est né le 25 janvier 1934 au lieu dit "l'Hôpital" à Chazey sur Ain. Scolarité en primaire à l'école publique de Chazey-sur-Ain. A l'âge de 13 ans il se retrouve orphelin de mère et son père ne

peut pas assurer seul la garde de neufs enfants. Jean est envoyé à l'institution religieuse Saint Nicolas à Bourg en Bresse, où il restera un an, avant de partir en apprentissage en charpente ; puis il sera ouvrier charpentier.

Appelé du contingent de la classe 54, il est incorporé le 8 septembre 1954 à Perpignan, au 11<sup>ème</sup> Bataillon Parachutiste de Choc, et est breveté parachutiste à la Base Ecole des Troupes Aéroportées (BETAP) à Pau ; brevet N° 102 632. Au cours d'un exercice à Collioure avec tir à balles réelles, est blessé au bras, il est hospitalisé du 13 octobre 1954 au 20 octobre 1954. Après son instruction complète et son passage par les différents centres de formation du 11, est désigné pour faire partie du groupement de marche du 11<sup>ème</sup> BPC qui doit partir en Afrique du Nord. Il embarque à Marseille le 19 février 1955 et débarque à Alger le lendemain 20 février.

Avec sa "centaine", il participe aux différentes opérations où les hommes du 11 sont engagés jusqu'au 3 juin 1955, puis le 4 embarque à Alger pour un retour "à la maison mère" et arrive le lendemain à Port-Vendres, au plus près du centre d'entraînement de Collioure et des bases du 11. Il est nommé 1<sup>ère</sup> classe avec effet au 1 octobre 1955.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1955, le 11<sup>e</sup> BPC est regroupé avec le 12<sup>e</sup> BPC pour donner naissance à la 11<sup>e</sup> demi-brigade parachutiste de choc, la 11<sup>e</sup> DBPC. L'ensemble de la nouvelle unité comprend un état-major, des centres de perfectionnement, un centre d'entraînement spécialisé en Corse, le 12<sup>e</sup> BPC est stationné à Calvi et Corte , le 11<sup>e</sup> BPC est stationné lui en Roussillon. Jean est affecté à compter du 15

octobre 1955 au 12<sup>ème</sup> Bataillon Parachutiste de Choc à Calvi où se trouvent les nageurs de combat et le Centre d'Entraînement spécialisé. Il débarque à Bastia le 15 octobre 1955, pour une longue période d'entraînement intensif. Le 29 février 1956, après 16 mois sous l'uniforme et le béret bleu, il est libérable de ses obligations légales d'activité mais, au titre du décret du 27 novembre 1955, il est maintenu sous les drapeaux, affecté au détachement de marche du 12<sup>ème</sup> BPC. Et il repart encore une fois pour l'AFN, embarque le 29 avril 1956 et arrive le lendemain à Alger. Il est nommé caporal le 1 mai 1956. Dans le cadre de l'opération franco anglaise Mousquetaire et du débarquement prévu le 6 novembre à Port-Saïd et Port-Fouad pour récupérer le canal de Suez nationalisé par l'Egypte, Jean TARPIN fait partie du groupement mixte de choc pré positionnées à Chypre pour être parachutée, afin de prendre le contrôle de la station des eaux, et est transféré par avion d'Alger à Chypres le 26 octobre 1956.

Il embarque au port de Limasol à Chypres le 28 décembre 1956 et débarque à Alger le 2 janvier 1957. A l'arrivée, est nommé caporal chef avec effet au le 1 janvier 1957. Le 9 février 1957 il est libérable, pour de bon, et arrive le 10 à Port Vendres pour un passage par les locaux du 11. Après une permission et les formalités administratives diverses, il est rayé des contrôles du corps le 14 avril 1957. En mai 1957, redevenu civil, il reprend son ancien métier de charpentier, jusqu'en 1962 quand il décide de se mettre à son compte. Son entreprise comptera jusqu'à 20 salariés, il prendra une retraite définitive en 1994. Entre temps il a eu deux garçons, Dominique et Frédéric, d'un premier mariage et a rencontré ensuite Renée avec qui il est marié depuis plus de trente ans.



11ème BPC



12ème BPC

## Il a rejoint Saint Michel



**René Maurice JOLY** est né le 10 juin 1922 dans la petite commune de Maiche, au cœur du massif du Jura. Ses parents sont, comme c'était souvent le cas dans cette région et à cette époque, employés dans une fabrique d'horlogerie. Après une scolarité sans histoire, il fait comme les autres et descend pour travailler à Montbéliard et trouve un emploi à l'atelier de fabrication des moulins à café de l'usine Peugeot. Début 1942 il est arrêté par les gendarmes car recherché comme réfractaire au STO. Il est momentanément retenu à Thônes, amené à Annecy et remis aux gardes mobiles qui le placent au camp de Novel qui est gardé par des légionnaires. Ensuite ce sera l'acheminement dans les sous-sols de la gare des Brotteaux à Lyon. Après quelques jours, il est embarqué avec de nombreux camarades réfractaires dans un train en partance pour l'Allemagne. Sur le parcours, une halte du train en pleine nature permet à certains de s'échapper et Dijon approche pour un changement de train. René profite de l'arrêt en gare, passe par une fenêtre et monte dans un autre train. Il n'a ni papiers ni billet mais le hasard lui fait rencontrer une connaissance dans un compartiment. Son ami lui apprend alors que le train est à destination de Strasbourg et que les Allemands sont partout. Risquant le tout pour le tout, il se faufile sous la banquette du compartiment, caché par les jambes des occupants des sièges. Des Allemands effectuant les contrôles de papiers il ne verra que les bottes et profitera d'un arrêt dans la petite gare de l'Isle sur le Doubs pour s'enfuir et rejoindre le domicile familial.

Il est dénoncé car les gendarmes viennent à plusieurs reprises questionner sa mère, il prend alors la décision de partir, de traverser la ligne de démarcation pour rejoindre Annecy et signer un engagement dans l'armée d'armistice, au 27<sup>ème</sup> bataillon de Chasseurs Alpins.

Le 27 novembre 1942 l'armée d'armistice est dissoute et le Commandant du 27<sup>ème</sup> BCA renvoi les troupes en congé dans leurs foyers.

Son congé étant terminé, il se rend à la gendarmerie pour savoir ce qu'il doit faire mais il apprend que n'étant plus dans l'armée d'armistice il n'est plus protégé et de nouveau recherché pour le STO. Il réussit à se sauver et est accueilli le deux décembre 1942 avec un camarade par le Maire de Manigod qui leur trouve pour l'un un emploi à la mairie et pour l'autre un travail dans une ferme. Quelques jeunes réfractaires arrivent progressivement, René les réunit les dimanches dans une vieille ferme et ils se retrouvent une dizaine à échafauder des plans mais sans armes, sans moyens, sans rien. En novembre 1943, deux groupes sont installés dans d'anciennes bâtisses sur les hauteurs de Manigod, ce seront les embryons du Maquis. Dans la nuit du trente au trente et un janvier 1944, le lieutenant Théodore MOREL membre de l'AS, donne l'ordre aux deux groupes de rejoindre le plateau des Glières où les forces du Maquis sont en regroupement. Puis ce sera la nuit du 26 mars, le plateau est encerclé et les Chefs donnent l'ordre à tous les groupes de décrocher et retourner sur leurs bases.



René JOLY, à l'inverse de nombreux autres parviendra avec quelques amis à passer à travers les mailles des filets et rejoindre Thônes. Il sera à nouveau pourchassé par les gendarmes mais la fin de la guerre est là et René retourne à son unité d'origine, il réintègre le 27<sup>ème</sup> BCA. En 1945, 1946 et 1947 il est stationné en Allemagne et en Autriches.

De retour à Annecy en 1948, il entre en conflit avec ses chefs qui veulent le muter en compagnie d'instruction alors que lui ne veut pas quitter les compagnies de combat et devenir moniteur de ski. Devant leur refus, il fait une demande de mutation dans les troupes aéroportées qu'il obtient et rejoint Philippeville en Algérie. Il est alors affecté comme Sergent Chef au 1<sup>er</sup> RCP, breveté parachutiste en 1949,



brevet N° 33 301, puis détaché au 10<sup>ème</sup> Bataillon Parachutistes de Chasseurs à Pieds qui doit partir pour l'Indochine. Il embarque sur le paquebot Athos II qui le conduit après un mois de navigation à Saigon et Hanoï. Après

divers engagements dans les grandes opérations "sous le feu" auxquelles a participé son unité, il rentre en Afrique du Nord en mars 1952 avec le grade d'adjudant et est cantonné à Bougie. Il est alors affecté au Bataillon Ecole des Troupes Aéroportées (aujourd'hui ETAP) à PAU comme Chef du secrétariat de l'Etat Major.

En 1956, il sera du voyage avec les éléments de la Division Parachutiste envoyée pour intervenir sur le canal de Suez. Il va ensuite au sein de la compagnie d'instruction de la BETAP former les futurs gradés du Peloton d'Elèves Gradés et du Peloton d'Elèves Sous Officiers.

C'est bien mais cela ne bouge pas beaucoup, il fait alors une nouvelle demande de mutation au 11<sup>ème</sup> Choc et le Sous Lieutenant JOLY s'installe en 1957 à Corte en Corse, comme cadre formateur montagne. Le 11<sup>ème</sup> Choc est dissout le 31 décembre 1963 et il est proposé au Capitaine JOLY de prendre le commandement du centre de Préparation Militaire Parachutiste (PMP) de Besançon. Le voilà donc parti avec femme et enfants pour cette nouvelle expérience, cela durera deux ans. En 1965 sa hiérarchie le convainc de faire son temps de commandement pour pouvoir accéder au grade supérieur et il est muté comme Commandant de Compagnie au 129<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie à Constance en Allemagne. Après deux ans de commandement, il revient à la *Prémi* mais à Dijon cette fois, avec le grade de Commandant. En 1971, il est sollicité pour changer car son grade ne correspond pas au poste qu'il occupe et il lui est proposé un poste à l'Etat Major de la 11<sup>ème</sup> Division Parachutiste à Pau. Bien qu'il soit encore à deux ans avant la fin de carrière

pour limite d'âge, ne voulant pas déménager une fois de plus, il refuse le poste et demande sa mise à la retraite. Il cherche du travail dans le civil et profite d'une opportunité indiquée par un ancien camarade militaire. En 1971, contrairement à ce qu'il avait prévu, il déménage encore avec sa famille pour venir s'installer à Miribel, comme gérant du foyer social du Trèves. Il prendra définitivement sa retraite à Miribel en 1981. Veuf, René JOLY a eu trois enfants, deux filles et un garçon, était grand père mais aussi arrière grand père. Adhérent de l'Union Nationale des Parachutistes (N° 13 289), il a été Président de la section et en était le Président d'Honneur.

René Maurice JOLY était titulaire de très nombreuses décorations, et notamment: Commandeur de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire, Officier de l'Ordre National du Mérite, Croix de Guerre 1939-1945 avec trois palmes, Médaille de la Résistance, Croix de la Valeur Militaire, Croix de Guerre des TOE...



A ses obsèques en l'église Saint Romain de Miribel, les paras et représentants du monde combattant étaient venus nombreux. Il repose désormais au cimetière de Miribel.



## Femme, militaire, et parachutiste



Parmi nos membres, vous le savez nous avons des militaires de la section parachutiste du Régiment Médical (RMED) de La Valbonne. Cette section particulière au format 1/1/20, est composée uniquement de parachutistes dont quatre femmes, et est unique au sein de l'armée de terre. En effet, le RMED est la composante soutien santé de l'armée de terre, et n'appartient donc pas au service de santé des armées, comme son nom pourrait le laisser penser.



**Melinda V.** est née le 15 juillet 1989 à Caen dans le Calvados. Après le BAC elle a envie de bouger, d'être indépendante et de faire du sport, elle a d'ailleurs joué au handball en pré-national. En septembre 2009 elle signe un contrat d'engagée volontaire de l'armée de terre qui la conduit en première affectation au 1<sup>er</sup> Régiment Médical stationné à Metz, où elle suit la formation générale initiale (FGI).

En 2010 elle part en Guadeloupe pour suivre le stage commando et, à son retour, enchaine sur la formation brancardier secouriste (FSE). En février 2011 passe le permis poids lourds et la Formation Générale Élémentaire (FGE). En juillet 2011, le 1<sup>er</sup> Régiment Médical de Metz fermant, elle est mutée au 3<sup>ème</sup> Régiment Médical de la Valbonne qui lui-même sera ensuite fusionné et prendra le nom de Régiment Médical (RMED). Elle est alors affectée à la 1<sup>ère</sup> compagnie médico-chirurgicale qui est spécialisée dans les



Brevet 679 258

interventions en milieux montagneux. Elle suit la formation militaire montagne et est brevetée ski, escalade et secours. En 2012 elle réussit les tests para, intègre la section para du



*Famas au dos, soins à une enfant dans un village isolé au nord Mali*

RMED, est envoyée à Pau pour le stage de brevet parachutiste. Brevet 679 258. En 2013 elle sert dans un poste ACA (Antenne Chirurgicale Aérotransportée) au Mali. De décembre 2013 à février 2014 elle est en République de Centre Afrique (RCA), comme secouriste au combat au sein du 3<sup>ème</sup> RPIMa. De septembre 2016 à janvier 2017 elle est à nouveau au Mali en OPEX, détachée au sein du 152<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie qui protège les convois. La caporal chef Mélinda V. est titulaire de nombreux brevets militaires et de spécialité : brevet para, conducteur qualifié VAB, alpiniste et skieur militaire, brancardier secouriste, sauveteur au combat niveau 2, moniteur de prévention et secours civiques PSC1, moniteur premiers secours en équipe PSE2, diplôme d'Etat d'ambulancier. Outre la médaille outremer et la médaille d'argent de la défense nationale, elle est titulaire de la croix du combattant et du titre de reconnaissance de la nation.



*Mali, équipage d'un VAB sanitaire d'accompagnement des convois*

## Un nouvel insigne de brevet para

Les insignes de brevet para SOA, instructeur de chute, moniteur, chuteur OPS sont bien connus mais il a aussi des spécialités para qui font l'objet de formations exigeantes conduisant à de grandes responsabilités, sanctionnées uniquement par un diplôme mais sans insigne particulier. L'ETAP assure depuis plusieurs années la formation de cadres parachutistes à la qualification de chef de groupe et de chef de section des troupes aéroportées; ces personnels spécialisés sont de nos jours indispensables et obligatoires pour l'organisation de toute opération aéroportée; que ce soit en OPEX ou en exercice d'entraînement. Cette qualification délivrées par l'Ecole des troupes aéroportées, ne faisait l'objet d'aucun insigne spécifique permettant de distinguer les personnels ayant ces qualifications pourtant exigeantes et lourdes de responsabilités.

Afin de mettre en valeur cette spécialité et de valoriser les cadres qui en sont détenteurs, il est apparu nécessaire d'y rattacher un insigne spécifique. A compter de juillet 2017, les règles de port de cet insigne seront les suivantes : l'insigne de brevet parachutiste cadre sera réservé aux titulaires ayant réussi le stage chef de section et chef de groupe TAP. L'insigne métallique sera remis à titre gracieux par l'ETAP au cours de la cérémonie de proclamation des résultats ; l'autorisation du port de l'insigne sera accordée avec effet rétroactif pour le personnel titulaire du stage chef de section et chef de groupe TAP.



Cet insigne a été homologué le 18 mai 2017 sous le nom de "brevet parachutiste cadre des troupes aéroportées", et enregistré sous le numéro GS 328.

C'est le même que le brevet SOA mais les couleurs sont inversées.

## Le BPMP existe toujours

Le Brevet Prémilitaire de Parachutiste (BPMP) est toujours délivré, mais de nos jours dans des conditions très différentes. Ce brevet militaire qui était passé "sous statut de civil" dans le cadre militaire, avait été créé en 1947 et ce sont près de 441 000 brevets "prémi" qui ont été attribués depuis l'origine. Le BPMP était courant à l'époque de la conscription, quand de nombreux jeunes, se portant volontaires pour les TAP, demandaient à effectuer cette formation avant d'être appelés sous les drapeaux. Au fil du temps, cela a permis de fournir près de 90% des effectifs des nombreux régiments parachutistes, jusqu'à la fin de la conscription en 1997.



Les formations, après des tests physiques d'aptitude spécifiques aux TAP, étaient dispensées par des CIPM, Centre d'Instruction à la Préparation Militaire répartis sur toute la France, et encadrés par des parachutistes d'active et des réservistes para spécialement formés. Le stage se déroulait sur deux semaines avec une semaine de formation militaire et la deuxième consacrée à l'entraînement au saut, et quatre sauts de jour à 400 m sans charge pour obtenir le fameux brevet.

Aujourd'hui il est destiné à de jeunes français volontaires pour suivre cette formation, et se destinant à l'engagement dans l'armée d'active parachutiste ou dans la réserve opérationnelle parachutiste. Pour obtenir le brevet délivré uniquement à l'ETAP et au 1<sup>er</sup> RPIMa à la Réunion, moins de cent places par an, il faut après des tests physiques d'aptitude suivre un stage technique de formation d'une semaine et réaliser deux sauts en parachute à ouverture automatique, de jour et sans charge.



Insigne tissu de manche qui était porté par les personnels encadrant la préparation militaire para et affectés en CIPM.

## Les avions des paras

Les principaux avions utilisés pour le transport et le parachutage de personnels ont été le JU 52 allemand, le C47 américain puis le Nord 2501 français est arrivé en juin 1953, suivi du Transall C160 bien connu des appelés des années 70 et 80. Mais qu'en est-il de nos jours, comment notre armée de l'air est-elle équipée ?

**Le Transall**, ce bon vieux C160 est toujours en service, même si sa fin de vie est régulièrement annoncée et que l'échéance approche. La fabrication de cet avion réalisé en coopération entre la France et l'Allemagne a débuté en 1964, les livraisons s'effectuant à partir de 1967 dans les deux pays. La vocation de ce nouvel appareil était de remplacer la "Grise", le nom donné aux aviateurs au Nordatlas 2501. Avion de transport tactique, le C160 a été conçu pour des vols aussi bien à basse altitude qu'à haute altitude en étant pressurisé, pour le largage de parachutistes et matériels. Étudié pour des atterrissages et décollages sur de courtes distances allant de 600 mètres à 1000 mètres, sur des pistes sommaires, grâce notamment à un dispositif de suralimentation des moteurs par l'injection d'eau et de méthanol. Cette "bête de somme" parfaitement polyvalente a été largement utilisée pour les opérations humanitaires, en opérations militaires et pour l'entraînement des unités parachutistes. Au fil du temps, il s'est imposé partout comme un aéronef remplissant parfaitement les missions pour lequel il avait été conçu, appareil idéal pour les posés d'assaut, de plus d'une grande fiabilité et d'une robustesse à toute épreuve.



Pourquoi ce nom de Transall ? C'est la contraction du nom du consortium franco-allemand créé pour sa fabrication : Transporter Allianz. Caractéristiques techniques du Transall C160. Longueur 32,40 m, envergure 40 m, hauteur totale 11,65 m.

Le poids total à vide est de 27,5 T, avec une masse maximum au décollage de 51 T. La charge admissible est de 16 T, sachant que la capacité maximum en carburant est de 27200 litres. A vitesse de croisière de 500 kms par heure et à l'altitude d'opération de 8000 m, son autonomie est de 5500 kms. La soute du Transall permet le largage de 60 parachutistes équipés et, en configuration sanitaire le transport de 62 civières.



L'équipage est composé de deux pilotes, un navigateur, un mécanicien de conduite et un chef de soute. 214 exemplaires ont été construits, avec une rénovation et des améliorations importantes de 1994 à 1999. La France dispose encore de 21 appareils en service actif, mais le taux de disponibilité opérationnelle est d'environ 40%. Ce qui fait bien peu d'avions et qui explique pourquoi il est rare qu'en 2017 les sauts soient effectués de Transall.

**Le CASA CN 235.** L' Airbus Military CN-235, selon sa nouvelle dénomination, est un avion de transport tactique et logistique biturbopropulseur, à cabine pressurisée, capable d'opérer sur des pistes courtes et non revêtues. Conçu au début des années 1980 en coopération entre les sociétés espagnole Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima (C.A.S.A) et indonésienne IPTN, il est d'abord entré en service en 1988 dans l'Ejército del Aire (Armée



de l'Air Espagnole). Six premiers exemplaires sont livrés en 1993 à l'Armée de l'Air française, sur la base aérienne 110 de Creil, au sein de l'escadron de transport léger (ETL) 01/062 Vercors, tous deux créés pour l'occasion. Des commandes successives permettront d'amener la flotte à dix neuf appareils, mais le nouvel avion de transport A400 se faisant attendre, huit appareils supplémentaires ont été commandés pour livraison en décembre 2011 et en juin 2013.

Le CN-235 est de nos jours l'avion standard des parachutistes, il peut emporter jusqu'à trente six paras équipés, pouvant sauter par les deux portes latérales arrières ou par la rampe arrière, en ouverture automatique ou retardée. Pour les missions d'évacuation médicale, il peut accueillir jusqu'à vingt et une civières, accompagnées d'une équipe médicale. Il est à noter que pas moins de huit versions ont été construites pour répondre aux différents besoins tant civils que militaires. Caractéristiques techniques du CN 235 : Longueur totale : 21,35 m, envergure : 25,81m, hauteur totale : 8,20 m. Dimensions de la soute longueur (sans rampe) 9,65 m, largeur 2,70 m.

Poids total à vide : 8 800 kg, masse totale maxi au décollage : 16 000 kg, c'est-à-dire une capacité de charge de 5 500 kg. Vitesse maximum 450 km/h, avec un plafond pratique



de 8 000 m, ce qui lui donne une autonomie de 3500 km. L'équipage est composé de deux pilotes plus un souteur. Cet avion, qui assure parfaitement ses missions, est de nos jours le vecteur habituel utilisé pour les largages en automatique, mais c'est aussi l'outil préféré des forces spéciales qui, pour les sauts à ouverture retardée à grande hauteur, peuvent faire le trajet sous pressurisation de l'avion, ne mettant les masques à oxygène individuels qu'au moment de l'ouverture des portes avant le saut.



Adopté par de très nombreux pays dans différentes versions, le CASA est très apprécié des équipages qui l'ont surnommé *Transalito*, en référence au grand frère, même si ses capacités à opérer sur terrain non préparé restent inférieures à celles du Transall. Les vingt sept appareils en dotation dans les escadrons de l'armée de l'air sont très sollicités pour différentes missions militaires ou humanitaires et, avec un taux de disponibilité opérationnelle de 50 %, sont une denrée rare faisant parfois défaut pour organiser des séances de saut d'entraînement.

## Opération un colis pour nos soldats



Des colis contenant "des bons produits de chez nous" viennent d'être envoyés à trois de nos membres du Régiment Médical. Eux ils passeront Noël et le jour de l'an en Afrique, ils sont actuellement en OPEX pour quatre mois, au Mali et au Tchad.



## Décorés

A l'occasion de la Saint Michel à Saint Vulbas le 24 septembre, quatre de nos membres ont été mis à l'honneur :



**Caporal chef Mélinda V.**

Croix du combattant et médaille du titre de reconnaissance de la nation.



**Caporal chef Pascal C.**

Croix du combattant



**Capitaine (er) Jean HANSELMANN**

Médaille du titre de reconnaissance de la nation



**Jean-Claude RICHARD**

Insigne de Porte-drapeau

**PARAS D'AIN**, bulletin de liaison de la section UNP AIN-BUGEY.

Directeur de publication Gilles MARAND 2 rue de la Chartreuse 01800 Meximieux.

Tél 04.74.61.16.03 unp-ain-bugey@sfr.fr.

Comité de Rédaction : Conseil d'Administration de la section.

blog internet : **UNP-AIN-BUGEY**

**IMPRIMERIE**

- Impression numérique
- Impression offset
- Tampon
- Tirage de plan
- Création logo
- Grand format
- Plaque signalétique
- Impression sur textile

**PIXEL CHROM'**

Retrouvez toutes nos créations sur :  Imprimerie **PIXELCHROM'**

C.C. Magali - 4, av. du Dr Berthier - 01800 MEXIMIEUX - Tél. 04 74 61 46 00 - pixelchrom@orange.fr - pixelchrom.fr