



# Un saut chez les Paras

**Texte : Ltt Karim DJEMAÏ**  
**Photographies : Sirpa air**

Installé sur la base aérienne d'Orléans, le Centre Air de Saut en Vol (CASV) est responsable de l'ensemble de l'activité parachutiste de l'armée de l'air. Il est articulé autour d'une direction et de deux « bras armés » : les services techniques et la division des opérations.

## **Le CASV en quelques chiffres**

- Près de 100 personnes,
  - 1900 dorsaux en dotation pour les sauts à ouverture automatique. Après chaque session, 10% transitent par l'atelier de réparation,
- 400 parachutes pour les ouvertures retardées et le parachutisme sportif,
  - Une trentaine de semaines de séances de sauts pour le parachutisme militaire par an et une quinzaine pour le parachutisme sportif,
    - 6500 sauts en ouverture automatique par an,
      - 7000 sauts militaires pour les chuteurs,
    - 8000 sauts pour la section air de parachutisme sportif,
  - Plusieurs dizaines de milliers de kilomètres parcourus par an.

Responsable de tous les matériels des parachutistes de l'air, les services techniques réunissent la plupart du personnel du CASV, soit environ 70 personnes. Le parachutisme répond à des exigences de qualités élevées et des règles de sécurité strictes. *« Nous sommes responsables de tous les matériels liés à l'activité parachutiste dans l'armée de l'air, explique l'adjudant-chef Bruno BOUCHET, chef des services techniques. Cela englobe les parachutes, leurs rechanges, ainsi que de nombreux autres équipements comme les altimètres ou les poignées chrono-barométriques ».*

Le passage d'un matériel au CASV obéit à une chaîne clairement établie. *« Notre travail répond à la démarche qualité et de contrôle de gestion, enchaîne l'adjudant-chef. De plus, nos ateliers fonctionnent selon un rendement quotidien. Chaque jour, un objectif chiffré de parachutes remis en œuvre est ainsi fixé ».* après chaque séance de saut, le matériel réintègre Orléans à bord de l'un des trois véhicules poids lourds de l'unité. Un bureau régulation transport, composé de conducteurs routiers, achemine ainsi les matériels nécessaires aux différentes activités se déroulant partout en France.

Une fois déchargé, le parachute transite par une tour de séchage haute d'une dizaine de mètres afin d'y être ventilé et séché. Son état est ensuite scrupuleusement vérifié dans les deux ateliers de conditionnement consacrés aux ouvertures automatiques et aux ouvertures retardées.



La tour d'aération du CASV

Un contrôle visuel y est conduit afin de déterminer si le matériel est en bon état ou si une réparation est nécessaire.

Lorsque le matériel est déclaré « conforme », le parachute est plié sur des tables longues de plusieurs mètres. Dans cet espace, les plieurs s'affairent en cadence, sous l'œil vigilant d'un contrôleur. L'ensemble du parachute est entièrement déplié, vérifié, puis replié. « *Nous sommes le premier maillon de la chaîne, commente le caporal-chef Xavier PELLETIER. Le pliage est une activité exigeante. Il faut être très rigoureux : nous savons que des vies sont placées entre nos mains.* »



La salle de pliage du CASV

Une fois plié, le parachute est ensuite stocké en magasin, à une température et à un niveau d'hygrométrie contrôlés. Pour le suivi et l'entreposage de son matériel, le CASV est équipé d'un logiciel. Chaque parachute est muni d'un code barre afin de localiser et de disposer de quantités d'informations offrant une totale transparence aux opérations : identité du plieur et du contrôleur, date de pliage...

Réparer ou réformer. Lorsqu'un parachute est endommagé, il prend la direction de l'atelier de réparations où une dizaine de spécialistes officient. Le flux y est continu. « *Nous nous appuyons sur du personnel très qualifié, estime l'adjudant Edouard LUCCIANO, chef de l'atelier. Certains réparateurs possèdent des qualifications reconnues par la fédération française de parachutisme. Ils sont aptes à réparer tout type de parachutes* ».





Réparatrice de parachutes

Dans l'atelier, le travail débute par un diagnostic complet. « *Nous réalisons une « radio » complète du parachute, analyse le caporal-chef Vanessa MELECK, réparatrice. Ce passage en revue dure une heure en moyenne. Nous traquons la moindre imperfection* ». Le diagnostiqueur renseigne une fiche où sont indiquées les réparations nécessaires. Grâce à ce document, le réparateur découvre en un coup d'œil les actions à réaliser. Installé derrière une machine à coudre, ce spécialiste maîtrise toutes les techniques de réparation textile : remaillage, reprisage, piquage, rapiéçage, couture en zig-zag, à la main...

Au CASV, il troque, en quelque sorte, son treillis pour un habit de couturier, son arme pour un bracelet à épingles. « *Je prends beaucoup de satisfaction dans mon travail, explique le caporal-chef Samuel POMMERET. Cela requiert patience et minutie. Il m'arrive parfois de consacrer plusieurs à la réparation d'un seul parachute* ». Si le parachute est toutefois trop endommagé et nécessite trop d'heures de travail, le réparateur le place directement en « réforme ». « *Cela évite qu'un matériel défectueux se trouve dans le circuit* », note le caporal-chef POMMERET.

De l'atelier de réparations à la direction du CASV, la sécurité des parachutistes est une préoccupation permanente. Prochainement, le centre doit récupérer la maintenance des matériels de sauvetage des équipages de Transall et d'Hercules de la base orléanaise. Dans un avenir proche, il aura également en charge la maintenance des centaines de parachutes de sauvetage des équipages d'avions de transport A400M. A Orléans, l'activité du CASV se conjugue donc plus que jamais au futur.