



MARS 2019

Le Petit Pingouin



Le futur Alizé - BR 1050

Sommaire

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">- 1 : Couverture, sommaire.- 2 : Le Mot du Président.- 3 : Editorial du secrétaire.- 5 : Deuxième campagne du Pacifique 1967 par Claude Bassard.- 13 : Un deuxième drone CAMCOPTER sur le BPC Dixmude.- 13 : Le BSAH Rhône de l'Arctique au Pacifique en passant par l'Atlantique.- 15 : Suite des souvenirs de Roger Lagattu. | <ul style="list-style-type: none">- 18 : L'histoire du pilote de Messerschmitt BF 109 qui sauva un équipage de B17 en 1943.- 20 : Maryse Bastié- 23 : Remise de drapeau d'une amicale à Madame Martinez directrice de l'ONAV/VG du Gard.- 24 : In Memoriam.-25 : Les associations d'Anciens Combattants rencontrent la secrétaire d'état auprès du ministre des Armées. |
|--|---|

**Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale et Anciens Combattants
Languedoc-Camargue (AAAN-LCA) 18 rue des Flamants Roses 30230 BOUILLARGUES**

Site : www.aaan-lca.fr- Courriel: aaanlc30@gmail.com

LE MOT DU PRESIDENT

Chers Membres,

Voilà une nouvelle édition du Petit Pingouin qui s'est fait attendre car en 2018 nous n'avons conçu qu'un seul exemplaire. Cette année, nous allons faire en sorte, d'en publier un second dans le courant du deuxième semestre.

Comme le dit régulièrement notre secrétaire, nous avons des problèmes pour faire paraître le Petit Pingouin par manque d'articles. Recherchez dans votre mémoire ou dans vos archives des histoires vécues ou autres, et transmettez-les-nous, cela nous faciliterait la rédaction.

Les membres du conseil d'administration se décarcassent pour vous et c'est avec plaisir que nous le faisons.

- Des visites : Gérald notre secrétaire s'investit beaucoup mais il faut nous donner des idées en sachant que le coût du transport n'ira pas en diminuant,
- La manade Briaux, c'est un moyen de rencontre mais qui nécessite énormément de travail et d'investissement (enregistrement des inscriptions, achats, préparation de la salle, et service etc...),
- Le pot de la rentrée, même investissement que pour la manade avec le repas en moins.
- Le loto, nous aimerions avoir un peu plus de participation des adhérents.

Pour gérer efficacement nos manifestations nous vous demandons de respecter les dates limites d'inscriptions que nous donnons, cela nous permet de ne pas travailler dans l'urgence et de ne pas faire d'erreur. Pour la manade, le loto et le pot de la rentrée nous faisons les achats en fonction du nombre des inscrits et vous comprenez que si juste avant l'ouverture des festivités nous avons une dizaine de personnes qui s'invitent cela est gênant.

Notre association se porte bien mais nous aimerions bien avoir du sang neuf donc si parmi vos connaissances quelques personnes seraient intéressées, n'hésitez pas à leur communiquer nos coordonnées.

Je vous souhaite à tous une bonne lecture et j'espère vous revoir au cours d'une de nos manifestations

Amitiés
Denis TOURBEZ

Président de l'AAAN-LC

EDITORIAL (Gérald Cantomerle)

Je pensais pouvoir éditer deux Petit Pingouin en 2018. Cependant, quelques imprévus m'ont empêché d'atteindre cet objectif. Voici le premier Petit Pingouin de l'année 2019. Il est dans la continuité des précédents. Nous continuons à privilégier la vie de l'Amicale plutôt que les traditionnelles informations Marine que vous pouvez retrouver sur le site que je mets à jour le plus régulièrement possible. Les récits de nos différentes sorties ne sont pas insérés sur le site car tous nos membres ne possèdent pas d'adresse mail et au moins un quart des adhérents n'aurait pu en profiter.

Comme d'habitude, la parution du Petit Pingouin est de plus en plus difficile au regard de la rareté des articles fournis par nos membres. Cependant, nous avons une nouvelle fois grâce à une figure de l'Aéronautique Navale qu'est Claude Bassard, disparu hélas récemment décédé, le récit de sa deuxième mission en Polynésie en 1967, vol lors des essais nucléaires, retour des P2V6 vers les Etats-Unis d'Amérique.

Bien entendu quelques informations Marine telles qu'un deuxième drone sur le BPC Dixmude, la route Antarctique suivi par le BSAH Rhône en passant par la mer de Norvège, le détroit de Béring, etc.

Roger Lagattu nous a adressé un article, tout aussi intéressant que celui de Claude Bassard, mais sur un tout autre sujet, relatant son affectation à la 50S basée à Lanvéoc-Poulmic dotée, entre autres d'hydravions quadrimoteurs Sunderland.

Une magnifique histoire de solidarité et un véritable conte qui peut paraître incroyable pendant la deuxième guerre mondiale où un pilote de Messerschmitt BF 109 n'a pas abattu un B17 gravement endommagé.

Nous connaissons tous ces pilotes d'exception qui ont soit battu des records, soit fait la gloire de l'Aéropostale ou d'autres qui étaient des pilotes et industriels à la fois. Je ne les citerai pas tous et pour cause vu leur nombre, mais vous les connaissez, les Jean Mermoz, Charles Lindbergh, Antoine de Saint-Exupéry, Henri Guillaumet, et bien d'autres. Mais on ne parle que très rarement des femmes qui ont à la même époque, malgré de très grandes réticences des hommes du moment, participé à l'évolution de l'aviation. Je ne citerai que quelques-unes comme Hélène Boucher (dont nous avons écrit un bref article dans le Petit Pingouin de Mars 2018), Jacqueline Auriol, etc. Aujourd'hui, c'est Maryse Bastié qui a l'honneur de notre petit journal. A chaque parution, je retracerai la vie de ces pilotes femmes de légende.

Enfin, un petit texte sur la remise de drapeau de l'Association Amicale des Anciens Marins et Marins Anciens Combattants du Gard (AAMMAC du Gard) à la directrice de L'ONAV/VG du Gard (madame Martinez).

Nous n'oublions pas nos membres de l'Amicale et ceux qui, hors association, sont décédés récemment.

Malgré ce que j'ai indiqué ci-dessus, je me fixe une nouvelle édition pour la fin de l'année 2019. Mais comme pour le site, il me faut des articles.

➤ **VISITES**

- Lundi 16 septembre 2019 visite de la Centrale Nucléaire de Tricastin et ferme aux crocodiles

➤ **MANIFESTATIONS ORGANISEES PAR L'AMICALE POUR L'ANNEE 2019**

A noter sur vos calendriers les dates suivantes :

- Mercredi 12 juin 2019 - Saint Pingouin à la manade Briaux. Repas et animation comme l'an passé, en espérant que le soleil soit au rendez-vous.
- Mercredi 18 septembre 2019 – Pot de la rentrée.
- Jeudi 7 novembre 2019 – Cérémonie des équipages disparus
- Samedi 7 décembre 2019 – Assemblée Générale à l'hôtel Vatel

➤ **COTISATIONS (rappel à chaque parution - Hélas)**

Notre amicale, comme toutes les associations, fonctionne grâce aux cotisations que les membres versent chaque année. Comme cela a été répété dans nos différents courriers, toutes nos activités (loto, Manade Briaux, pot de rentrée et une partie de l'assemblée générale) ainsi que la partie administrative sont financées par vos cotisations. Comme tous les ans, beaucoup sont acquittées lors du renouvellement (juste avant l'A.G), mais hélas il en reste bon nombre qui restent impayées à ce jour.

Ces cotisations en souffrance, obligent le conseil d'administration (C.A.) à effectuer régulièrement des relances. Cela prend beaucoup du temps de la part des **bénévoles**. Il y a un coût supplémentaire dû à l'envoi de courriers. A l'heure actuelle, nous avons des retards de paiement qui vont de un à trois ans (environ 80 personnes) !

Pour les membres concernés, je vous demande d'avoir la gentillesse de régler votre cotisation (20 euros par an). Pour les personnes qui, hélas, ne souhaiteraient plus adhérer à notre amicale (et nous pensons qu'il n'y en a pas), faites le savoir par tous moyens à votre disposition (mail, courrier, téléphone) au secrétaire ou à tout membre du conseil d'administration.

Enfin si vous rencontrez des difficultés ponctuelles ou passagères, n'hésitez pas à nous contacter.

Cette Amicale est la vôtre. Les membres bénévoles et volontaires du C.A. font tout leur possible pour que cette association soit pérenne et vous soit agréable.

➤ **Inscription aux diverses activités**

Comme nous le précisons dans chaque parution du Petit Pingouin, le secrétaire vous demande que les dates limites d'inscription aux manifestations soient respectées (nous avons toujours une préparation en amont). Si vous n'êtes pas certains de participer, inscrivez-vous quand même, il est plus facile de rayer une personne que de l'ajouter au dernier moment.

Le C.A vous remercie de prendre en compte ces remarques qui sont, hélas, systématiquement répétées dans chaque Petit Pingouin.

MANADE BRIAUX 2018

Comme nous l'avons dit et écrit l'an passé, nous avons pris un traiteur pour le repas et changé d'animation. Nous étions 110 à participer à cette manifestation. Hélas, le temps était incertain, nous

avons occupé la salle couverte. 110 personnes est vraiment un maximum pour mettre toutes les tables. Par ailleurs, l'animation était dans la même salle, ce qui rend impossible la discussion entre les participants.

Nous espérons que nous pourrions être dehors pour celle de 2019.

Un sondage a été réalisé pour connaître vos choix. Globalement, cette formule est satisfaisante.

LA DEUXIEME CAMPAGNE DU PACIFIQUE 1967 DE CLAUDE BASSARD

Le 10 janvier 1967, c'est le retour à la base d'Hyères. J'effectue quelques vols et le 15 janvier le commandant de la flottille me convoque dans son bureau. Il m'annonce qu'il vient de recevoir un coup de téléphone de la direction du personnel militaire (D.P.M) de Paris car je vais être affecté à la section P.2.V.6 (lutte anti-sous-marine et surveillance maritime) sur la B.A.N Nîmes-Garons. La mutation prend effet à compter du 20 février et je dois remplacer un officier de 3^{ème} classe qui a demandé sa mise à la retraite. La section doit partir pour une nouvelle campagne dans le Pacifique et sera basée sur la base de HAO. Je suis pour la D.P.M le remplaçant idéal car j'arrive en fin d'affectation à la flottille 9F.

Le soir en rentrant à la maison, je ne sais comment annoncer la nouvelle à mon épouse, je viens à peine de défaire mes valises. Le commandant m'avait appris que la campagne serait beaucoup moins longue que la précédente et que dès le lendemain j'effectuerai un aller et retour sur Nîmes en Alizé pour connaître plus de détails.

Le 16 janvier je suis sur Nîmes et je suis reçu par le commandant de la section P.2.V.6, le lieutenant de vaisseau Jean-Marie BESSET. Il m'explique que nous rejoindrons la base de HAO vers le 20 avril, la liaison se faisant par Air France, puisque je serai affecté à l'équipage du lieutenant de vaisseau POUJADE. Avant notre départ pour le Pacifique je dois effectuer quelques vols sur l'aéronef afin de me familiariser avec le matériel.

A mon retour, le commandant de la 9 F m'accorde, après les formalités de débarquement, des permissions jusqu'au 20 février 1967.

La section P.2.V.6 est placée sous les ordres du Chef des Services Opérations de la B.A.N Nîmes. Nous effectuons des missions au profit de l'escadre de la Méditerranée ou du centre d'essais de l'île du Levant. A bord nous sommes neuf, il y a deux officiers : le commandant de bord et le coordinateur tactique.

Le 21 février j'effectue un vol de 6 heures jusqu'à une centaine de milles des côtes de l'Algérie. Dans une zone les fusées sont tirées depuis l'île du Levant et notre mission consiste à déterminer le point exact d'impact. Nous utilisons un appareil «LORAN CHARLIE » et nous pouvons obtenir le renseignement qu'à une centaine de mètres près. Pour mon premier vol ce n'est pas facile pour travailler, mais nous avons pu déterminer la position exacte des impacts dans le réceptacle de l'aéronef.

Le vendredi soir nous regagnons, avec le lieutenant de vaisseau COUIX qui habite TOULON, nos familles et nous sommes dispensés de service les week-ends. Le lundi matin nous devons être rentrés vers les 9 h 00-10h00. Je peux ainsi passer tous mes week-ends à Six-Fours.

Courant mars je suis désigné pour suivre un stage de sécurité défense radiologique à Cherbourg. La mission doit durer dix jours et comme je suis le nouvel officier de la section, cette corvée

m'incombe. Au fond c'est très intéressant et j'apprends beaucoup de choses qui me sont inconnues sur la physique nucléaire, les radiations et la protection sur les rayons ionisants. Je suis placé en frais de mission au taux non logé ni nourri et je suis hébergé au cercle naval. Cela ne me coûte pas cher et j'ai un bon supplément de solde. Pendant ces dix journées je ne vois pas un seul jour le soleil. Il y a toujours un brouillard épais digne de Londres, au bord de la Tamise.

Avant notre départ pour le C.E.P nous avons une quinzaine de jours de permission et il faut préparer la « VALTEX », emporter les équipements de vol. Il me faut ensuite quitter ma petite famille.

Le 21 avril 1967, nous quittons Paris pour Los Angeles et le vol est réalisé sur un BOEING 707 de la compagnie Air France. Nous avons des vents contraires et le vol est réalisé de jour. Nous sommes obligés d'effectuer une escale technique à SPOKANE dans l'état de WASHINGTON. C'est au début de la nuit que l'appareil se pose à Los Angeles et nous apercevons une ville immense. Pendant au moins les vingt minutes de descente, ce sont des millions de lumières qui scintillent au sol.

Avant l'atterrissage, nous sommes contactés par une hôtesse de l'air pour nous demander si nous acceptons de rester deux jours à Los Angeles avant de rallier Tahiti. Air France et U.T.A. pratiquent déjà le surbooking, le chef de détachement accepte pour une trentaine de personnes les deux journées à l'hôtel et les 150 dollars d'indemnité.

Le 22 avril nous avons donc quartier libre et nous allons au MARINLAND, c'est la première fois que je vois un spectacle avec des orques et des dauphins. Je suis émerveillé.

Le 23 avril c'est l'arrivée sur l'aéroport de FAAA. Nous étions sur un D.C.8 de la compagnie U.T.A et le vol a duré 8 heures. Il est cinq heures du matin et la température excède les 30°, il y a une chaleur humide et nous transpirons beaucoup avec nos tenues d'hiver. Quand je vais récupérer ma valise « VALTEX » qui est bondée, j'ai la désagréable surprise de constater qu'il n'y a plus de poignée. J'entreprends aussitôt les démarches nécessaires auprès d'U.T.A pour me faire indemniser. Je perçois 5000 CFP (275 FF), c'est bien mais porter une valise aussi lourde sans poignée, quelle galère ! Mais je pourrai la faire réparer à HAO.



DC8

Nous restons à PAPEETE jusqu'au 3 mai, nous sommes logés à PIRAE, la plage se trouve à proximité et c'est super. Le soir du 23 avril j'arrose avec les copains mes 36 ans. Le lendemain nous allons au centre administratif pour les formalités d'embarquement et percevoir une avance sur solde.

J'étais déjà venu sur HAO qui est une grande île. L'atoll est le deuxième plus grand après RANGIROA. Comme officier, je suis logé dans une chambre individuelle et confortable.



Vue aérienne de l'Atoll de Hao

La campagne de tir doit commencer en juin, ce qui nous laisse tout le loisir d'explorer l'atoll, aussi bien en surface que les fonds marins dans le lagon, voire sur le platier corallien. Nous nous faisons d'autres copains avec deux autres équipages qui viennent d'arriver de Lann-Bihoué.

Le matin nous nous rendons à la base opérationnelle, et nous sommes en quartier libre l'après-midi : balade, pêche et le soir : jeux de tarot ou cinéma. Le mois de mai nous n'effectuons que trois petits vols techniques, le potentiel d'heures de vol doit être conservé pour les tirs. Il faut s'occuper pour passer le temps, le stress d'être éloigné du monde provoque des suicides parmi les militaires. D'ailleurs 20 ans plus tard, lors de l'affaire du RAINBOW WARRIOR, la Nouvelle Zélande acceptera que les faux époux TURRENGE soient considérés comme en prison sur l'atoll.

La situation internationale s'aggrave au Moyen-Orient, surtout entre Israël et l'Égypte. L'approche d'un conflit est imminente et nous n'avons que peu de nouvelles. Les liaisons aériennes internationales sont perturbées et nous ne recevons plus régulièrement le courrier.

Le 2 juin 1967 la guerre éclate entre les belligérants : Égypte, Syrie, Irak et Jordanie d'une part et Israël. Trente-six heures après le début des hostilités la victoire Israélienne est totale sur tous les fronts. La bataille avait débuté par une attaque massive de l'aviation israélienne sur les aérodromes du Sinaï, du Caire, de Damas et d'Amman. 400 avions arabes sont détruits au sol. Après cette maîtrise absolue des airs, l'offensive terrestre est rapide et en six jours les Israéliens atteignent les rives du Canal de Suez. Le Président égyptien NASSER doit accepter le cessez le feu proposé par l'O.N.U.

Le 5 juin le premier tir de cette campagne 1967 est effectué : « ALTAIR ». L'explosion nucléaire a lieu sous un énorme ballon et nous n'utilisons plus les bouées pour mesurer la radioactivité. Les prélèvements sont effectués depuis l'appareil par des tuyères « BERTIN ». Nous avons un « PATTERN » (le PATTERN est une figure imposée, par exemple pour mouiller des bouées acoustiques sur le lieu de la dernière position vue ou estimée d'un sous-marin) à suivre à l'arrière du nuage radioactif et les particules en suspension sont recueillies sur des filtres.

Pendant tout le vol nous surveillons l'activité de nos compteurs GEIGER-MULLER et nous entendons nettement le crépitement provoqué par le rayonnement gamma. Au retour de la mission l'appareil Neptune P.2.V.6 est pris en charge par les équipes de décontamination. L'avion est lavé aux jets à grande eau et l'équipage est dirigé vers le centre de décontamination. Nous abandonnons tout notre équipement de vol et c'est le passage à la douche, nous ne portons aucun effet personnel. Les dosimètres individuels indiquent des doses compatibles avec des



P2V6 dans leur livrée noire

missions ultérieures, ce ne sera pas le cas d'un Vautour de l'armée de l'air qui est allé trop près du nuage atomique. L'appareil ne peut pas être décontaminé et il sera éloigné de la base, le pilote est rapatrié sur la France.



Un « Vautour » de l'Armée de l'Air

J'ai l'intention dès mon retour en métropole de postuler à un emploi de 1^{ère} catégorie au Trésor Public. Tous les soirs je lis pendant une heure les cours de législation financière et j'ai donc un bon somnifère. Ce concours, par le biais des emplois réservés, comporte beaucoup de questions sur le code civil etc.

Mon équipage ne participe pas au deuxième tir puis le troisième essai est réalisé le 27 juin, c'est le dernier tir de la campagne : « ANTARES ». Nous appliquons les mêmes procédures et tout se déroule normalement.

Nous préparons notre retour qui sera effectué en deux temps. Il faudra tout d'abord convoier trois P.2.V.6 de la Polynésie jusqu'à la base de stockage de l'U.S. Navy à TUCSON dans l'Arizona, et ensuite nous serons rapatriés sur Nîmes par avion américain. Les Neptune P.2.V.6 doivent être rétrocédés aux Etats Unis.

Les opérations sont terminées, nous devons rejoindre FAAA à Tahiti pour une dizaine de jours. La télévision française procède au tournage de deux épisodes du feuilleton de TANGUY et LAVERDURE, « Les Chevaliers du ciel », et je rejoins FAAA en DC6. Je suis en permission le 13 juillet et je peux assister aux festivités du juillet tahitien. Le 15 juillet je vais passer la journée à Bora-Bora, grâce à mes bonnes relations de l'armée de l'air je suis en équipage dans leur Breguet 763 deux ponts.



Une photo de Tanguy (Jacques Santi) et Laverdure (Christian Marin) posant avec les membres d'un équipage



Breguet Deux Ponts de l'Armée de l'Air

Il y a donc quelques séquences à filmer sur les environs de Bora-Bora et notre Neptune est un avion espion pris en chasse par un Vautour. Toute l'action se passe en tournoyant au-dessus du magnifique massif montagneux de l'île.

Le 27 juillet nous allons passer la journée à RANGIROA, le plus grand atoll des TUAMOTOU, baignade dans le lagon où nous pouvons voir de beaux requins. C'est aussi l'occasion de vérifier une dernière fois le parfait état de notre matériel et de notre équipement avant notre traversée du Pacifique vers les Etats-Unis.

Le 3 août nous quittons la base de HAO avec les trois appareils et nous rejoignons FAAA. Nous effectuons encore un vol pour le tournage du feuilleton télévisé et nous passons la journée à Bora-Bora. Je reste sur le « motu » où se trouve le terrain et je contemple le lagon. L'eau est d'une transparence de cristal et j'observe les environs. Une énorme murène est sortie de l'eau et attaque un gros crabe. Avec ses dents acérées elle a réussi à attraper le crabe, elle ne peut pas le ramener dans son trou sous l'eau et le crabe continue de courir sur ses pattes sans calotte supérieure. Quel dommage de ne pas avoir de caméra !

Le 8 août 1967, vers 21 heures, nous décollons vers HAWAII. Les trois Neptune s'envolent espacés de 10 minutes et nous devons maintenir un contact permanent entre nous. La durée de vol prévue est de douze heures pour rejoindre BARBERS POINT sur l'île d'OAOU. Notre seul terrain de dégagement est l'île de CHRISMAS, possession anglaise, qui a servi aux expérimentations nucléaires britanniques. Nous survolons CHRISMAS vers 4 heures du matin, nous avons très beau temps et avec mon navigateur, toutes les trente minutes, nous effectuons trois visées astronomiques. Nous incluons à chaque fois une étoile de la Croix du Sud « ACCRUX », ce qui nous permet de connaître exactement la latitude de notre avion et sa vitesse au sol. Nous atterrissons après 12

heures trente de vol à HAWAII et il est la même heure qu'à PAPEETE. Le temps de parquer les avions et c'est à midi que nous rejoignons la base vie. L'après-midi nous n'avons qu'une envie, dormir, et c'est demain que nous irons à HONOLULU.

La base de l'U.S NAVY est située à une trentaine de kilomètres d'HONOLULU et à l'aller nous avons à notre disposition un bus de la marine américaine. Au retour, pour profiter au maximum de notre journée, nous utiliserons le taxi. Nous rejoignons immédiatement la station balnéaire de WAKIKI, il y a une magnifique avenue avec de grands hôtels. Beaucoup de touristes japonais viennent visiter PEARL HARBOR. Nous trouvons les Japonaises fort belles, élégantes et elles sont de bonnes clientes dans les magasins de luxe. Les grands couturiers et parfumeurs ont leurs enseignes à WAKIKI. En fin d'après-midi nous allons réaliser quelques achats sur la base américaine. Dans les NAVY-EXCHANGE il y a toujours des affaires intéressantes.

Le lendemain nous retournons en ville pour visiter HONOLULU, le quartier chinois et nous profitons de la plage. Nous restons une journée supplémentaire à HAWAI car un des appareils est en panne

Le 12 août à 21 heures, nous décollons pour Los Angeles. Le vol est prévu pour 12 heures de traversée maritime et il n'y a pas de terrain de déroutement entre les îles HAWAII et la Californie. A mi-parcours il y a un bâtiment stationnaire météo doté d'une balise radio NDB et c'est tout. Pour nous guider nous effectuerons de la navigation astronomique de nuit comme de jour. Mon équipage est le premier à s'envoler et après une demi-heure de vol nous avons l'île d'HAWAII sur notre gauche, alors nous apercevons le volcan et les nombreuses coulées de lave incandescente qui descendent presque jusqu'à l'océan, le spectacle est magnifique. Dès que les îles disparaissent de nos écrans radar nous effectuons un fixe « astro » toutes les quarante minutes. Nous avons une bonne protection météo et le beau temps est prévu pour tout le trajet. Nous contactons le bateau météo qui nous communique sa position et le relèvement distance de sa détection radar. Comme le jour se lève il n'y a plus d'étoiles et nous délaissions la navigation pendant une heure trente, puis nous en profitons pour faire un petit somme, bercés par le ronronnement des deux moteurs. Jusqu'à l'arrivée à Los Angeles nous effectuons des visées sur le soleil et nous arrivons à deux minutes près à l'heure d'arrivée prévue sur l'aérodrome. Il y a énormément de trafic aérien sur l'aéroport international de L.A et nous semons un peu la panique avec l'arrivée de nos trois Neptune. Notre équipage a bien navigué car nous arrivons avec 40 minutes d'avance sur notre suivant, parti 10 minutes après nous.

La voiture de piste « FOLLOW ME » nous emmène dans un coin perdu du terrain, nous dérangeons des centaines de lapins de garenne. Le consulat de France nous a réservé des chambres dans un hôtel situé à proximité de l'aéroport. Nous profitons du Marinland et le lendemain nous passons la journée à DISNEYLAND, le royaume de Mickey.

Le 14 août nous décollons pour notre dernier tronçon, TUCSON dans l'Arizona. Il fait un temps magnifique, nous survolons la vallée de la mort et à 10 000 pieds nous avons une vue d'au moins 50 à 60 nautiques. C'est de très loin que nous apercevons la base et il y a des centaines d'avions alignés, où le soleil brille sur les carlingues.

Après notre atterrissage nous sommes emmenés sur un immense parking et, nous remettons aux autorités américaines venues nous accueillir, tous les documents de l'appareil et nous apprenons,

avec un pincement au cœur, que nos trois Neptune vont aller directement à la casse. Quel gâchis en heures de vol et en argent !



Deux vues du cimetière d'avions où ont finis les 2 P2V6 Marine prêtés par les Etats Unis d'Amérique

Nous devons attendre maintenant notre rapatriement en France par un avion de l'U.S. Air Force, nous aurons un préavis de 24 heures ce qui nous laisse le temps de nous balader. Nous sommes logés en ville dans un motel avec piscine et nous profitons aussitôt l'après-midi pour visiter le vieux TUCSON. C'est un lieu propice aux tournages de westerns en décors naturels.

Le soir nous décidons d'aller jusqu'à NOGALES au Mexique et nous louons pour l'occasion une grosse voiture américaine. Notre commandant de bord et pilote, le L.V. POUJADE est chargé de maîtriser l'engin. Nous passons sans problème les postes de douane et de police et nous commençons notre ballade nocturne. Il y a surtout des boîtes de nuit et des bordels, et un violent orage arrive, un déluge nous tombe dessus. Il paraît qu'il ne pleut que un ou deux jours par an dans cette ville... Comme nous sommes en chemisette il faut vite acheter un vêtement mexicain en protection qui ressemble à des serpillières multicolores. Plus tard cela fera le bonheur de mon fils aîné lors des jeux de cow-boy et d'indiens. A l'issue nous traînons de boîtes en boîtes jusqu'à une heure du matin. Au retour, sur la route, il n'y a presque personne et nous avons brusquement dans nos phares la présence d'un énorme buffle. C'est avec méfiance et au ralenti que nous passons près de lui.

Notre séjour dans l'Arizona sera de courte durée, le 16 aout nous embarquons à bord d'un énorme C124 de l'U.S. Air Force qui doit se rendre en Allemagne et qui fera un détour par Nîmes-Garons.



Douglas C124

Il n'y a que quelques couchettes, mais qu'importe nous dormirons à même le sol. Nous pensions voir la terre depuis les hublots, mais pendant neuf heures de vol nous sommes au-dessus d'une couche de stratus. Nous nous posons sur le terrain militaire de DOVER près de New-York, il s'agit d'une courte escale car il n'y a pas de possibilité de logement. Nous redécollons pour MAC GUIRE à trente minutes de vol.

L'escale suivante est la base de LAJES dans l'archipel des ACORES. Elle est dotée d'un parking immense, construit pour pouvoir accueillir simultanément des dizaines d'appareils. Les gros porteurs nécessaires pour forcer le blocus de BERLIN faisaient escale à LAJES et c'est un véritable pont aérien qui fut établi entre les Etats Unis et l'Allemagne, lors de l'édification du mur de Berlin.

Il faut encore huit heures de vol de LAJES à Nîmes-Garons, mais nous touchons au but. Dans l'avion nous célébrons notre retour au pays en débouchant quelques bouteilles de Champagne planquées par des gars de l'équipage. Le commandant de bord qui entend les détonations provoquées par les bouchons qui sautent vient pousser une gueulante car dans les avions américains l'alcool est strictement interdit. Nous n'en avons rien à faire et nous buvons quand même. Nous atterrissons vers midi à Garons et j'ai la grande joie de trouver mon épouse à l'arrivée. Elle s'est débrouillée à connaître notre heure d'arrivée en téléphonant au PC OPS de la base. Il nous a fallu presque trente heures de vol pour rallier TUCSON à Nîmes, c'est la fin d'une mission de quatre mois.



Sur cette photo capturée sur internet, nous voyons au premier plan, un KC 135 ravitailleur, un DC8 du COTAM, et à droite quatre P2V6 et trois Vautours.

UN DEUXIEME DRONE CAMCOPTER S-100 A BORD DU BPC DIXMUDE

La DGA a annoncé le 21 décembre dernier avoir réceptionné en novembre, sur la base aéronavale de Hyères, un second drone de Schiebel. Le Camcopter S-100 a rapidement été envoyé sur le BPC Dixmude et a réalisé, dès la fin novembre, son premier vol de vérification au large des côtes toulonnaises. « Cette livraison s'inscrit dans le cadre de la préparation d'une première capacité opérationnelle « drones » initiée par l'installation provisoire du système de drone sur le BPC Dixmude mi-2017 » a précisé le Ministère des Armées.

Prochaine étape pour la Marine nationale : « l'intégration physique et fonctionnelle complète [des systèmes] lors du prochain arrêt technique programmé au printemps 2019 », rapporte la DGA. C'est également à cette occasion qu'auront lieu les prochains vols du Camcopter S-100.

Avec ces deux Camcopter S-100, la Marine française met désormais en œuvre un système de drone complet, qui lui permettra de mener des missions de surveillance maritime grâce à l'emport d'un récepteur AIS et d'une caméra MX-10, ainsi que des opérations de reconnaissance.



LE BATIMENT DE SOUTIEN ET D'ASSISTANCE HAUTURIER (BSAH) RHONE EN ARCTIQUE, DE L'ATLANTIQUE AU PACIFIQUE (Cols Bleus)



Le mercredi 22 août 2018, le BSAH *Rhône* a quitté son port-base, Brest, pour un déploiement de longue durée (DLD) afin d'évaluer ses capacités militaires en eau froide et en eau chaude avant son admission au service actif.

Deuxième unité d'une série de quatre bâtiments, le *Rhône* a vocation à apporter à la Marine nationale des capacités de remorquage et de soutien hauturier.

Le BSAH a effectué une navigation circumpolaire en empruntant notamment le passage du Nord-Est (de la mer de Norvège au détroit de Béring, en passant par les mers de Barents, de Kara, de Laptev, de Sibérie orientale, des Tchoukches). Le 14 septembre 2018, le *Rhône* a franchi le détroit de Béring entre la pointe de la Russie et l'Alaska. Il reviendra à Brest en transitant par les océans Pacifique et Atlantique.

Ce déploiement de longue durée est unique en son genre car c'est la première fois qu'un bâtiment de la Marine nationale emprunte cette route. Cette opération illustre ainsi la capacité des BSAH à se déployer loin et longtemps dans un milieu aux conditions météorologiques extrêmes et versatiles.

Enfin, au-delà du renforcement de l'expertise des équipages de la Marine nationale à naviguer et à opérer dans la zone arctique, ce type de déploiement permet d'accroître les connaissances météorologiques et océanographiques des zones traversées.

DES ENJEUX ÉCONOMIQUES

Deux nouvelles routes maritimes plus courtes vont bientôt être ouvertes au commerce international :

- le passage du Nord-Est¹
- le passage du Nord-Ouest

Routes actuelles :

- par le canal de Suez
- par le canal de Panama

Toutes les distances mentionnées sur la carte correspondent à la liaison entre les ports de Rotterdam et de Shanghai.

1. Ou route maritime du Nord (en russe).

DES ENJEUX MILITAIRES ET STRATÉGIQUES

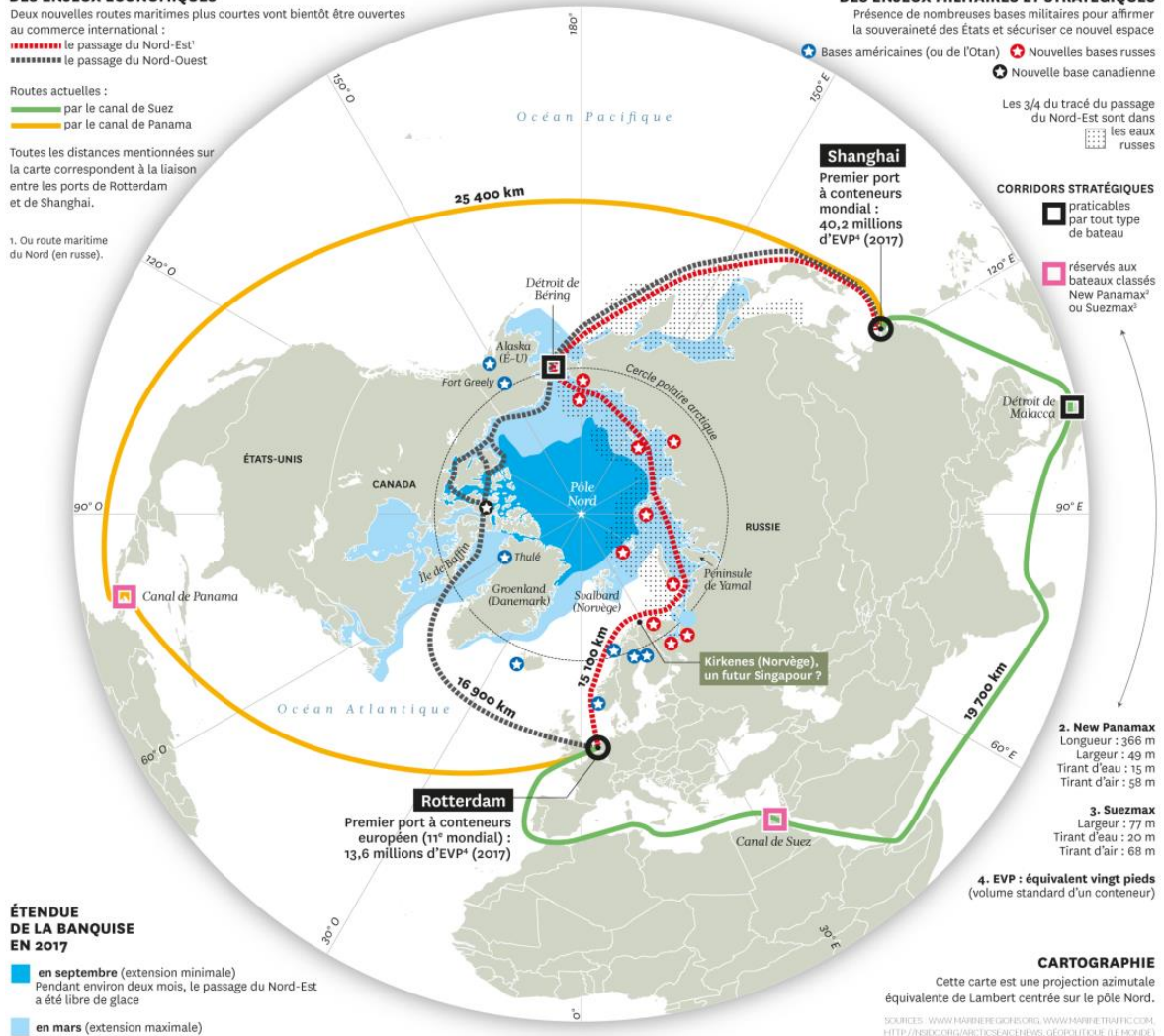
Présence de nombreuses bases militaires pour affirmer la souveraineté des États et sécuriser ce nouvel espace

- Bases américaines (ou de l'Otan)
- Nouvelles bases russes
- Nouvelle base canadienne

Les 3/4 du tracé du passage du Nord-Est sont dans les eaux russes

CORRIDORS STRATÉGIQUES

- praticables par tout type de bateau
- réservés aux bateaux classés New Panamax² ou Suezmax³



ROGER LAGATTU (SUITE DE SES SOUVENIRS)

Après mon cours de navigateur aérien à l'EPV 56 Agadir, où nous volions sur SO95, Marcel Bloch161, Lancaster (il y avait aussi des TBM Avenger, des Junkers, qui pouvaient entre-autres répandre des insecticides contre les nuages de crickets).



TBM Avenger- Agadir – 56S



Junker 52 équipé de rampes de traitement contre les crickets



1958 – Stampe- SV4C – Saint Raphaël (aux commandes Roger Lagattu)

Me voilà en septembre 1959, affecté à la 50S, base de Lanvéoc-Poulmic, doté de SV4C Stampe et surtout des Sunderland (hydravions quadrimoteurs). Quartier-Maître maistrancier, je mangeais au poste des « Choufs », chef de poste un QM chauffeur pour machines à vapeur de 15 ans de service.



Sunderland

Date de mise en service de ce véritable hydravion 1938 (l'année de ma naissance), date de fin d'utilisation 1959 (dixit Internet). J'ai pourtant volé sur ces hydravions du 3 septembre 1959 au 24 août 1961 soit 500 heures de vol. A noter aussi plans d'eau en cas de déroutement : Biscarosse et Saint-Mandrier.



Lanvéoc-Poulmic – Sunderland - 1961

Pendant la seconde guerre mondiale, ils escortaient les convois en Atlantique et étaient assez efficaces contre les U-boots. Des mesures impressionnantes : 34 mètres d'envergure, 26 mètres de long et 10 mètres de hauteur.

Rarement ramenés sur terre, car il fallait les équiper de « faux trains ». Nous étions de vrais marins. Moteur bâbord, Moteur tribord. Nous y embarquions par des canots emportant avec nous tous, commandant compris les munitions notamment, des bombettes et de phoscars. Il y avait toujours des armuriers aéros (plus tard transformés en mecbos).

Nous étions amarrés à une bouée.... Pour l'amerrissage, une petite manche à air indiquait le sens du vent, pas de rétro au moteur, pour ralentir, c'était les « trainards » (petits cônes de toile) que nous immergions par les sabords ouverts. Nous arrivions moteurs coupés, face à la bouée que nous attrapions avec une gaffe pour décrocher l'amarre. Pour cela, nous étions deux dans la tourelle de nez ouverte. A l'origine, cette tourelle était armée de deux mitrailleuses et de chaque côté du fuselage, il y avait aussi une mitrailleuse VIC 77,7 mm... que j'ai utilisée une fois, hublot ouvert (en exercice).

Je n'étais pas rassuré quand j'étais désigné pour utiliser la gaffe car si nous rations la bouée par petit vent 15 à 20 minutes de manœuvre étaient parfois nécessaires. !de nuit, une seule bouée était réfléchissante, éclairée par la vedette de sécurité. Au « carré » du Sunderland, on mangeait très bien : huitres, fruits de mer, accompagnés de muscadet. Durant les vols d'initiation à la navigation,

au profit des élèves de l'École Navale, on arrêtait l'entraînement pour se mettre à table 30 à 40 minutes. La cuisine se faisait sur des réchauds à pétrole.

Nos Sunderland servaient aussi à la surveillance maritime, entraînement tactique des équipages. Nous naviguions à l'estime pure, le radar ne nous aidait guère. Quelques NDB (Balise non directionnelle – Station radio localisée en un point identifié et utilisée en tant qu'aide à la navigation aérienne et maritime) nous aidait beaucoup et bien sûr de nuit les nombreux phares bretons (sans jeux de mots), l'observation astro : un sextant accroché dans un radôme.

Souvent, nous embarquions des élèves « pilotes hydros », école basée à Saint-Malo pour former le timonier à l'approche des ports. Nous découvriions ensemble les merveilleuses côtes bretonnes à basse altitude. Autre activité, école des pilotes d'hydravions. La Marine y croyait : Catalina en Algérie, Marlins (hydravions modernes américains) basés à Dakar. Beaucoup de ces pilotes ont continué une seconde carrière à Marignane sur les Canadairs.

Nos hydravions étaient mouillés bien à l'abri dans l'anse du Poulmic et au milieu d'une richesse : la fameuse coquille Saint Jacques de la rade de Brest. Une activité très lucrative pour les pêcheurs, mais très encadrée dans la durée. Quelques mois dans l'année et quelques heures par jour.

L'hydravion n'a pas de piste, mais vent et bouées imposent une direction pour le décollage et l'atterrissage. Une vedette armée de pompiers servait à sécuriser la zone, un « volant » assurait le contrôle final.

Le reste de l'année tout se passe bien, un pêcheur, un plaisancier, dans la zone, nous le refoulions sans aucun problème, sauf pour ces fameux « coquilliers » pêcheurs bretons têtus, ils draguent, imperturbables à nos injonctions au passage de l'aéronef au ras des mats : rien à faire. Je me suis retrouvé, jeune second-maître, à bord de la vedette, le pilote instructeur OE1 Nicolas me traitant de tout devant mon incapacité pour faire dégager la zone. Ces magnifiques hydravions finiront leur vie sur la base de Lanvéoc-Poulmic en 1961, démantelés. Je crois qu'un restaurateur en récupérera un. Des concours de « flotteurs » sur eau et sur terre furent organisés, genre caisse à savon. !ensuite chers amis, j'ai enfin volé sur des avions de guerre modernes. Mais que de souvenirs sur ces anciens « coucous ».

QUELQUES PHOTOS D'EPOQUE



Lancaster au-dessus d'Agadir - 56S - 1959 – avant le tremblement de terre



Bloch 131 – Cours de navigation

L'HISTOIRE D'UN PILOTE DE BF-109G QUI SAUVA L'EQUIPAGE D'UN B-17 EN 1943

C'est un vrai conte de Noël qui se déroula en décembre 1943 ! Une histoire invraisemblable mais pourtant authentique. On ne dira pas tout ici pour laisser au lecteur le plaisir de découvrir la fin du récit. « *L'honneur avant tout* » est vraiment une très belle histoire.

Nous sommes en décembre 1943, le 20 décembre exactement, juste donc avant Noël. L'Allemagne en guerre commence à subir de plein fouet les assauts puissants et répétés des aviations alliées. Les Anglais attaquent notamment avec leurs tous nouveaux mais redoutables DH98 Mosquito. Et les Américains, dotés de milliers de bombardiers lourds B-17, décollent jours et nuits des principales bases du Royaume-Uni pour pilonner les centres stratégiques allemands : usines, ports, aéroports... C'est ce jour-là, au cours d'un combat aérien sans précédent, que les routes de deux pilotes vont se croiser.

L'un est Américain. Il s'appelle Charlie Brown. Il a juste vingt-et-un ans. Il est sous-lieutenant au sein de la prestigieuse 8^{ème} Air Force américaine et commandant de bord de B-17F. Son puissant bombardier quadrimoteur, avec son équipage de neuf hommes (pilote, copilote, mécanicien, radio, mitrailleurs de queue, de tourelle et de sabord de droite et de gauche, opérateur bombardier) vient de livrer batailles au nord de l'Allemagne.



FlyingFortress B17

Il a décollé d'Angleterre, le matin même, avec des dizaines d'autres forteresses volantes et il atteint l'Allemagne après un survol des Pays-Bas. Sa mission est de larguer des bombes au-dessus de plusieurs usines à proximité de Brême, puis de retourner à la base en remontant nord-ouest par la mer du Nord, bien loin des côtes afin d'éviter la DCA ennemie.

L'autre pilote est Allemand. Son nom est Franz Stigler. C'est également un tout jeune pilote qui n'a pas encore trente ans. Passionné d'aviation, il a appris à piloter des planeurs dès l'âge de douze ans ! Après un passage comme « *défricheur de routes aériennes* » pour le compte de la

toute jeune Lufthansa, il est récupéré par la très orgueilleuse Luftwaffe pour piloter les tristement célèbres chasseurs monomoteurs Messerschmitt 109. C'est lui le véritable « héros » de cette histoire...



Messerschmitt BF109

Alors que le B-17 de Charlie Brown vient d'essayer des tirs nourris de la chasse allemande, que son avion est endommagé de toutes parts (des obus de 20 mm et des balles de différents calibres ont fait exploser l'avant de l'appareil, ont détruit une partie de l'empennage arrière, ont provoqué la panne de deux moteurs sur quatre et ont tué un membre d'équipage. Rien que ça !) et que le pilote ne peut rien faire d'autre que se traîner à quelques centaines de pieds au-dessus du sol, un pilote allemand va décider de l'abattre ! Il s'agit de Franz Stigler, un « as » comme on les surnomme bien qu'il n'ait jamais brillé par ses exploits (en reculant devant l'ennemi alors que le jeune pilote est basé en Libye, il confiera : « *je préfère être lâche pendant sept secondes, que mort pendant longtemps !* »).

Le bombardier de Charlie se traîne donc à ras du sol et survole sans le savoir, un terrain allemand parfaitement camouflé. Franz l'entend gronder, le devine au loin, puis le voit. « *C'est impossible qu'un avion puisse encore voler dans cet état-là,* » pense-t-il. Sur un coup de tête, et sans autorisation de ses chefs, il décolle à bord de son Me109 pour abattre le bombardier. L'ayant rejoint, il arme son canon d'aile. Puis se ravise...

Franz vole à présent à moins de cinq mètres de l'avion en péril, délabré, détruit, incapable de riposter, toutes ses mitrailleuses étant hors d'usage. Et il voit Charlie se battre avec les commandes pour tenter de reprendre quelques mètres d'altitude salutaires pour permettre à son équipage d'évacuer l'épave, en parachute. Mieux vaut être prisonnier de guerre qu'être désintégré par un obus de la DCA ! Alors Franz a une idée folle : il fait comprendre par geste (la radio du B-17 étant évidemment hors service) de le suivre. Il lui indique les côtes vers le nord-est, c'est-à-dire vers la Suède, plus accessible que l'Angleterre.

Franz va « *escorter* » la forteresse volante de Charlie jusqu'au-dessus de la mer, lui permettant ainsi d'échapper aux barrages de la Flak, ces murailles de DCA mises en place par les Allemands sur toute la façade nord-ouest de l'Europe et connues sous le terrible nom de « Mur de l'Atlantique »... Nous vous laissons découvrir le dénouement à la lecture du livre d'Adam Makos, qui est également un récit historique. La seconde guerre mondiale vue sous l'angle de l'aviation allemande : de la déchéance du terrible commandant en chef de la Luftwaffe, Göring, jusqu'au suicide du Führer le 30 avril 1945.

Quant aux deux héros de cette histoire, ils s'éteindront tous les deux la même année, en 2008...

MARYSE BASTIÉ (Source Wikipédia)



Enfance

Orpheline de père à l'âge de 11 ans, la petite Marie-Louise Bombec fut une enfant difficile. Adolescente, elle est ouvrière dans une usine de chaussures comme piqueuse sur cuir. Elle se marie une première fois et a un fils qui meurt très jeune. Divorcée, elle se remarie avec son filleul de guerre, le lieutenant pilote Louis Bastié ; c'est à ses côtés qu'elle se découvre une passion pour l'aviation¹.

Le 29 septembre 1925, elle obtient son brevet de pilote sur la station aérienne de Bordeaux-Mérignac, qui deviendra plus tard l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Une semaine après, elle passe avec son avion, un Caudron G.3, sous les câbles du pont transbordeur de Bordeaux. Le 13 novembre 1925, elle vole de Bordeaux à Paris, divisant son parcours en six étapes, ce qui constitue son premier voyage aérien². L'année suivante, son mari, Louis Bastié, trouve la mort dans un accident d'avion. Loin de se décourager, Maryse Bastié devient monitrice de pilotage : l'aventure dure six mois et s'arrête avec la fermeture de son école de pilotage.

Carrière de pilote

Montée à Paris, elle donne des baptêmes de l'air et fait de la publicité aérienne. Elle décide d'acheter son propre avion, un Caudron C.109 à moteur de 40 ch. Comme elle n'a pas d'argent pour le faire voler, le pilote Maurice Drouhin va l'aider à financer sa passion. Le 13 juillet 1928, il lui offre le poste de premier pilote. Elle établit alors avec lui un premier record féminin homologué de distance (1 058 km) entre Paris et Treptow-sur-Rega, en Poméranie occidentale³.

En 1929, elle établit un nouveau record de France féminin de durée de vol, de 10 h 30, et un record international féminin de durée avec 26 h 44. Ce record lui est repris le 2 mai 1930 par Léna Bernstein (35 h 45). Bien décidée à le récupérer, elle décolle son avion, un Klemm L 25 modifié le soir du 2 septembre 1930 et se pose le surlendemain après 37 h 55 de vol. Elle a lutté jusqu'à l'épuisement contre le froid et le manque de sommeil. Elle établit ensuite un record de distance avec 2 976 km sur le parcours Paris - Uhring (URSS)⁵. Pour cet exploit, à son retour, elle reçoit la croix de chevalier de la Légion d'Honneur et le Harmon Trophy américain décerné, pour la première fois, à une Française.

Affiche d'une réunion en faveur de l'égalité des droits politiques, avec projection d'un film où Maryse Bastié apporte son concours à la campagne féministe.

En 1935, elle crée, à Orly, l'école « Maryse Bastié Aviation ». Encouragée par Mermoz, qui lui a fait faire avec lui un aller-retour, elle s'attaque à la traversée de l'Atlantique Sud. Un mois à peine après la disparition de Mermoz, le 30 décembre 1936, elle traverse l'Atlantique de Dakar à Natal, seule à bord d'un Caudron Simoun à moteur de 220 chevaux, décrochant le record du monde féminin de vitesse pour effectuer la traversée de l'Océan Atlantique Sud : douze heures et cinq minutes.⁶

En 1937, le peintre Luigi Corbellini la rencontre à Limoges et fait d'elle un portrait à l'aquarelle. La même année, elle obtient le Grand Prix de la Presse Sportive.

Dès 1934, elle s'engage avec Hélène Boucher et Adrienne Bolland dans le combat pour le vote des Françaises en soutenant Louise Weiss qui se présentait aux élections législatives de 1936 dans le 5^e arrondissement de Paris.

Son action durant la Seconde Guerre mondiale

Le 5 mai 1939, Maryse Bastié est interviewée par Jacques Pauliac pour Le Journal. Son article s'intitule "*Voler c'est merveilleux déclare Maryse Bastié mais que ne suis-je un homme*". Elle y parle de la création en cas de guerre d'une "*phalange féminine*" au sein de l'Armée de l'Air pour aussitôt regretter que l'idée ne fût pas étudiée par le Ministère de l'Air. Le lendemain, le 6 mai, Clément Vautel en réponse adresse un pamphlet qu'il intitule "*Les Amazones de l'Air*"⁹ où il dit en substance que les femmes ont mieux à faire que de partir à la guerre. Piquée au vif, Maryse Bastié use d'un droit de réponse le 15 mai 1939 qui est publié *in extenso* sous le titre de "*Les femmes et la guerre*"¹⁰.

Volontaire pour l'armée de l'air en septembre 1939 Maryse Bastié devient pilote avec le grade de sous-lieutenant en mai 1940.

Blessée en juin 1940 lors d'un convoyage, elle est démobilisée en juillet 1940. Lors de l'offensive allemande, elle offre ses services à la Croix-Rouge, notamment auprès des prisonniers français regroupés au camp de Drancy. Lors du départ d'un train vers l'Allemagne, elle est bousculée par une sentinelle allemande et se fracture le coude droit. Elle en garde une invalidité et ne pilote plus. Sous couvert de son activité à la Croix-Rouge, elle recueille des renseignements sur l'occupant.

A la libération, elle est promue lieutenant dans les FFL, grade confirmé en 1945 après la fin de la Seconde Guerre mondiale et sera promue dans l'Ordre de la Légion d'Honneur à titre militaire.

En septembre 1944, elle est une des premières recrues du premier corps de pilotes militaires féminins créé sur une initiative de Charles Tillon et soutenue par Charles de Gaulle. Le Corps sera dissout en février 1946.

Après guerre

Contrairement à ses coéquipières, elle continuera cependant à exercer au sein de l'Armée de l'air française.

En 1947, répondant à Louis Perret qui avait sollicité son opinion sur l'espéranto, elle lui écrit qu'elle est depuis de longues années convaincue de l'utilité de cette langue.

En 1951, elle entre au service de relations publiques du Centre d'essais en vol. Le 6 juillet 1952, lors d'une de ses missions, au meeting aérien à l'aéroport de Lyon-Bron, elle trouve la mort dans l'accident du prototype d'un Noratlas, où elle avait pris place en tant que passagère.

Maryse Bastié est enterrée à Paris, au cimetière du Montparnasse. Elle était capitaine de l'armée de l'air et totalisait 3 000 heures de vol.

Records

- [1928](#), premier record féminin de distance de vol (1 058 km)
- [1929](#), record international de durée de vol féminin (26 h 44 min)
- [1930](#), elle bat le record de durée féminin international en 37 heures 55 minutes.
- [1931](#), elle s'empare du record féminin international de distance, avec 2 976 kilomètres.
- [1936](#), elle réalise la traversée féminine de l'Atlantique Sud en 12 heures 5 minutes.

CAUDRON C109



KLEMM L 25



CAUDRON SIMOUN



REMISE DE DRAPEAU A LA DIRECTRICE DE L'ONAV/VG DU GARD (MADAME Martinez)

Remise du drapeau de l'Association l'Amicale des Anciens Marins et Marins Anciens Combattants du Gard (AAMMAC du Gard)

Suite à la dissolution le 8 Mars 2018 de cette Amicale, le drapeau de l'association a été remis à Madame Myriam MARTINEZ, Directrice de l'ONAC/VG du Gard (Office National Anciens Combattants et Victimes de Guerre), dans leurs locaux à Nîmes le 4 Septembre 2018.

La cérémonie débuta à 11H00 par la remise de la médaille du combattant à des récipiendaires des trois armes, puis Jacques MAXIMIN -le plus ancien adhérent- fit l'historique de l'amicale créée en 1947 par André VEIGALIER, rescapé de Mers-el-Kébir, et qui en occupa la présidence pendant plus d'un demi-siècle.

Le Président sortant, Jean-Pierre GLEVAREC, remit ensuite le drapeau à Madame MARTINEZ. Cette dernière nous informa que cette oriflamme devrait être confiée à un établissement scolaire désireux de perpétuer le devoir de mémoire: le lycée Feuchères de Nîmes.

Denis TOURBEZ, Président de l'AAAN Languedoc-Camargue, était présent.

Un vin d'honneur clôtura la cérémonie.



IN MEMORIAM

De l'Amicale



Gérard REY



Madeleine LHEUREUX



Charles BICA

Hors Amicale

**Bernard MABIC (C.V.), Jean-Pierre NOURRY (C.A.), Jacques LESPINE (C.V.) et
Philippe CHAUVERY (M.P.)**

Les associations d'Anciens Combattants rencontrent la secrétaire d'état auprès du ministre des Armées



De gauche à droite, Madame Martinez (Directrice de L'ONA/VG du Gard), Monsieur Didier Lauga (Préfet du Gard), Madame Geneviève Darrieussecq Ssecrétaire d'état auprès du ministre des Armées) et Anthony Cellier (Député de la 3^{ème} circonscription)



Le vendredi 15 mars 2019, après-midi, une rencontre avait lieu entre des représentants d'associations d'Anciens Combattants et la secrétaire d'état auprès du ministre des armées, madame Geneviève Darrieussecq). Le rendez-vous était donné au 1^{er} Régiment Etranger du Génie (REG) de Laudun-L'Ardoise près de Bagnole-sur Cèze. Notre Amicale était représentée par Denis Tourbez (Président), Paul Clément (Vice-président) et Gérald Cantomerle (secrétaire). Quelques questions ont été posées par les différents intervenants, telles que, les problèmes liés au transfert des juridictions de pensions, La demi part pour les veuves, la conservation du camp des harkis, le drapeau tricolore pour les obsèques des médaillés militaires et enfin une question sur le grand débat, ou nous avons appris dans la réponse que les Anciens Combattants sont des citoyens ordinaires.

Courriel : aaanlc30@gmail.com – Site et Photos : www.aaan.lca.fr

Email : aaanlc30@gmail.com