



**Janvier 2011**

# Le petit Pingouin



**Base Aéronautique Navale  
de Nîmes-Garons le 25 novembre 2010**

Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale et Anciens Combattants Languedoc-  
Camargue ( AAAN-LCA )

18 rue des Flamants Roses 30230 BOUILLARGUES  
[aan-lca@voila.fr](mailto:aan-lca@voila.fr)

## **Le mot du président**

Bonjour à tous,

En ce début d'année, je vous souhaite à tous ainsi qu'à vos familles mes meilleurs vœux de santé et bonheur.

L'année s'est terminée par notre assemblée générale, assemblée que beaucoup ont critiqué, c'est désolant pour les membres du Conseil d'Administration qui se sont investis pour que cela se passe bien. Je ne dirai qu'une chose, la critique est facile. Il me semble important que les critiques soient positives et servent à construire l'avenir.

En cours d'année un membre actif s'est plaint que nous ne nous occupions pas assez des jeunes amicalistes, c'est certainement vrai puisqu'il le dit. Je lui ai proposé de venir nous rejoindre au conseil d'administration, sa réponse a été : « je travaille moi ». il sous-entend que ceux qui sont membres du conseil d'administration n'ont rien d'autre à faire.

Nous avons demandé des volontaires pour étoffer le conseil d'administration, nous n'avons eu qu'une seule réponse.

Nous sommes une amicale qui a pour but de soutenir ses adhérents lorsqu'ils sont dans la peine, la maladie, qu'ils subissent une hospitalisation, mais pour cela il faut que nous soyons au courant. Nous avons une adresse postale, une adresse courriel, des numéros de téléphone qui vous sont rappelés dans notre Petit Pingouin.

Malgré les fêtes de fin d'année, les membres du conseil d'administration se sont mis à la disposition de l'amicale pour la réalisation de notre loto (recherche de salle, achat des lots...). Nous acceptons tous les lots que vous nous proposerez. Cette année, le loto aura lieu Salle de la Bergerie à Bouillargues le samedi 26 février. Notre plus belle récompense serait que vous veniez très nombreux.

Nous vous avons demandé de nous faire part de vos idées de sortie ou d'activités puisque ce que nous vous avons proposé (JPO HYERES, visite de MARSEILLE) ne vous a pas intéressé ou très peu (une trentaine d'inscriptions essentiellement des membres du conseil d'administration et leurs conjoints), nous avons eu très peu de réponse. Comment voulez-vous que dans ces conditions nous vous donnions satisfaction puisque vous n'exprimez pas vos désirs.

Je vous renouvelle tous mes vœux pour la nouvelle année.

**Denis TOURBEZ**

**Président AAAN-LCA**

**Nota** : Conformément aux souhaits exprimés et validés au cours de notre dernière AG, ce format A4 a été retenu pour cause d'une plus grande facilité de mise en page et surtout d'un format plus aisé à éditer et à archiver.

L'assemblée générale s'est tenue au domaine de l'Abbaye d'Estagel à Saint Gilles. Cent cinq membres (105) de l'association étaient présents et soixante et un (61) pouvoirs avaient été reçus par le bureau.

Le président Denis TOURBEZ a ouvert l'A.G. à 16h30 en demandant de respecter une minute de silence à la mémoire de nos camarades disparus depuis un an.

A l'occasion des 25 ans de l'association, André DURAND a rappelé les faits marquants depuis sa création en janvier 1985 avec 120 adhérents. Le premier président fut Maxime CARTIER, unique rescapé du crash de l'Alizé en 1981. Après son décès en février 1986, Jacques MAXIMIN assure la présidence jusqu'en 1995 et recevra le drapeau de l'A.A.A.N. des mains du CV SCHMUCKEL commandant la B.A.N. de Nîmes Garons. A cette époque, l'association bénéficiait des installations de la base pour organiser ses différentes manifestations (A.G, loto, bal, etc.) Guy POULET succède à MAXIMIN, puis André DURAND en 2001 et enfin Denis TOURBEZ depuis 2008.

A 16h50, exposé du CF GOUBEAULT, commandant en second de la B.A.N, sur les restructurations en cours. La 28F et 3 équipages 21F ont déjà rejoint Lann-Bihoué. Le soutien technique des aéronefs est dissous depuis juillet 2010. Toute la 21F sera en Bretagne début 2011. La dernière unité marine quittera Nîmes le 1<sup>er</sup> juillet 2011. Ne subsistera alors qu'un échelon de démantèlement de 40 marins.

La base de défense (B.D.D.) et son groupe de soutien (G.S.B.D.D.) sont en cours d'installation. Ils assureront le soutien des unités militaires implantées à Nîmes, Laudun et Orange. Le 503<sup>ème</sup> Régiment du train arrivera sur le terrain de Nîmes-Garons en 2011 avec environ 680 personnes. Leurs futurs locaux sont en cours de construction.

L'aéroport civil sera conservé et c'est la D.G.A.C. qui prendra en charge les installations aéronautiques (Piste, taxiways, tour, parkings sud, bâtiment simulateurs et pompiers). Une école d'AIR FRANCE et l'E.S.M.A. de Montpellier devraient s'installer sur le terrain.

Le commandant en second brosse ensuite un tableau des unités actuelles de l'Aéronautique Navale qui subsiste avec 4 bases et un porte avions.

17h30 : Pause.

17h45 : Reprise de l'A.G. avec un mot du Président qui insiste sur les difficultés de l'association à motiver ses membres pour les sorties organisées et la participation à l'organisation des différentes manifestations. Un porte drapeau supplémentaire est vivement souhaité.

Le rapport moral est présenté par le secrétaire. Les diapositives projetées récapitulent les événements de l'année écoulée.

L'organisation du loto nécessite d'avoir une salle confortable à moindre coût. La mairie de Bouillargues peut nous en prêter une gracieusement à condition que l'adresse du siège social de l'association soit une adresse locale, ce qui modifie l'article I de nos statuts. Aucune objection n'est faite par les participants à l'assemblée générale, en conséquence l'adresse du siège sociale sera celle du secrétaire.

Pierre LIPINSKI signale que le format A5 actuel du Petit Pingouin n'est pas satisfaisant. Cette remarque conforte l'intention du C.A. de revenir au format A4 et de le diffuser par e-mails. Sans aucune autre observation le rapport du secrétaire est adopté.

Rapport financier présenté par le trésorier qui justifie le déficit de l'année écoulée. Il insiste sur le non paiement de nombreuses cotisations et le coût élevé des frais de courrier. Ce dernier point surprend André DURAND qui estime que rien n'a changé depuis les années précédentes.

Les vérificateurs aux comptes présentent leur rapport et quitus est donné au trésorier pour sa gestion.

Les membres du C.A. qui se représentent sont réélus à l'unanimité. Jean Pierre MALIGNON ayant démissionné pour raisons de santé. Deux nouveaux candidats au C.A., Bernard DELBECQ et Robert APPRIOU, sont élus à l'unanimité.

Pour terminer, Paul CLEMENT présente le Conservatoire Historique de l'Aéronavale à Nîmes (C.H.A.N.) créé pour essayer de conserver un ATL1 et un Alizé en exposition statique sur la B.A.N. le long de la route de Saint Gilles. Cette affaire n'est pas encore acquise compte tenu de la réglementation (problème de l'amiante) et des réticences des autorités de la Marine.

18h30 : Fin de l'assemblée générale et début des festivités.

Apéritif d'excellente tenue auquel participent cent quarante six (146) personnes, puis repas avec ses traditionnelles difficultés pour compléter les tables (cohabitation des couples et personnes seules). Soirée dansante pour les 106 convives pour fêter les 25 ans de l'association.



Intervention du CF GOUBEULT  
CSD de la BAN Nîmes-Garons



La participation de nos membre à l'A.G.



Repas et soirée dansante pour le 25<sup>ème</sup> anniversaire de l'association



## **Cérémonie à la mémoire des Équipages disparus**

**Sur la base de Nîmes Garons le 25/11/2010**

Nous nous sommes regroupés à 10h à l'aubette, nous étions une cinquantaine d'anciens accompagnés des familles du PM BROCARD, du SM LEMAIRE et de l'EV1 GRUZINSKY. Nous avons été accueillis à la Chapelle par l'aumônier catholique et l'aumônier protestant pour une célébration œcuménique en mémoire des équipages disparus. Le CA BOBIN commandant la force aéronavale (ALAVIA), nous a fait l'honneur de présider cette cérémonie si attachante au côté du CV MATHIEU commandant la BAN. L'hommage rendu aux équipages disparus et le message adressé à tous les membres jeunes ou anciens de l'aéro, fut très apprécié par l'assemblée.

Retrouver les familles des disparus a été un travail long et fastidieux, mon épouse s'est appuyée sur les recherches de Mr Lucien MORAREAU de l'ARDHAN et elle a aussi beaucoup utilisé internet et le téléphone. Les familles des disparus ont été très touchées de savoir qu'ils n'étaient pas oubliés.

C'est avec plaisir que nous avons accueilli les familles qui avaient pu faire le déplacement jusqu'à Nîmes.

Après la cérémonie religieuse, place à la cérémonie militaire :

Appel solennel des membres des équipages disparus,

Dépôt de la gerbe de l'amicale des anciens de l'aéronautique navale par les enfants Gruzynski accompagnés des présidents d'honneur et du président en titre,

Dépôt de gerbes par ALAVIA et le commandant de la base,

Sonnerie aux morts, minute de silence suivie de la Marseillaise.

Nous nous sommes retrouvés ensuite au foyer pour le pot de l'amitié offert par la BAN où les participants à la cérémonie ont pu échanger librement des souvenirs.

Ceux qui le souhaitaient ont pu se restaurer à la cafétéria, notre repas a été partagé par l'amiral BOBIN, le CV MATHIEU et le PM VOIGT chargé des relations publiques de la base. L'amiral a mangé en toute simplicité avec les familles.

C'était la dernière cérémonie en terre marine, l'année prochaine nous serons sur la base de défense de l'armée de terre. Je pense que nous y serons les bienvenus.

Le fils de l'EV1 GRUZYNSKI a émis le souhait de visiter le lieu de travail de son père décédé et de voir les avions sur lesquels il avait volé. Après le repas nos amis Paul-Emile CLÉMENT et Jean-Pierre VIOLLIN tous deux anciens de la 6F se sont fait un plaisir de le satisfaire.

Pendant ce temps un petit groupe rejoignait le cimetière de Garons afin de rendre hommage au fondateur de l'amicale Max CARTIER. Un petit discours a été prononcé par Jacques MAXIMIN qui l'a très bien connu. Nous avons déposé une composition florale et nous nous sommes recueillis sur sa tombe.



## **Allocution du Vice Amiral Henri BOBIN (ALAVIA )**

*Nîmes-Garons, le jeudi 25 novembre 2010*

Commandant, officiers, officiers-mariniers, quartiers-mâîtres et marins de la Base d'Aéronautique Navale de Nîmes-Garons, messieurs les présidents d'associations, mesdames, messieurs.

L'aéronautique navale est aujourd'hui une force moderne, aux capacités multiples et au savoir-faire reconnu. Les hommes et les femmes qui servent sous le Pingouin donnent grâce à leur esprit d'équipage, la cohérence indispensable à notre force. Gardons en mémoire que cet esprit d'équipage et nos savoir-faire sont un héritage : nous les tenons de nos anciens, ils sont emprunts de leur sens de l'innovation, de leur dévouement, voire de leur sacrifice !

Aujourd'hui, la mémoire de près de soixante d'entre eux, morts en service aérien commandé, nous réuni en cette humble chapelle de Notre-Dame du Bon Voyage. Dans un vol sans retour se sont achevées des vies de passion du métier et d'engagement à servir son pays. Pas un jour ne passe sans que leur absence ne pèse sur leurs familles, leurs amis et leurs camarades.

Leur évocation n'est pas un simple rituel : s'ils vivent dans notre mémoire, cette-ci nous oblige. Une force militaire digne de ce nom n'est pas constituée uniquement de matériels, de techniques et d'effectifs ! Elle puise dans ses gloires et dans ses peines, la force de se transcender lorsque les circonstances l'exigent. Dans ces moments là, leur exemple guide notre action, mobilise nos énergies, soude nos unités. Nos disparus sont l'âme et l'inspiration de l'aéronautique navale. Les évoquer est un devoir de mémoire mais aussi une obligation opérationnelle. Aux anciens, ici présents, qui les ont connus, à leur famille, je veux assurer que leurs valeurs sont toujours vivaces.

Se retrouver à Nîmes-Garons, aujourd'hui, c'est aussi s'apprêter à tourner une page de l'Histoire de l'aéronautique navale. Il peut y avoir une légitime nostalgie à voir nos grands oiseaux camarguais migrer vers la Bretagne pour être employés à partir d'Hyères. Mais en hommes et les femmes d'actions, nous savons nous adapter. C'est bien emprunt de cette cohésion transmise de génération en génération de pingouins que nous saurons réussir ce passage au format post-guerre froide.

Aux anciens installés dans la région et aux militaires de bonne volonté des autres armes qui prennent le relais, je confie la tâche d'entretenir au quotidien la mémoire des aéros de Nîmes.

Votre présence à tous aujourd'hui me conforte dans l'idée que notre société, forte de son simple bon sens, puisant son inspiration parmi ceux qui ont tout donné pour elle, trouve les modèles qui font à partir de vies ordinaires de grands destins

Je vous remercie de votre attention

*Vice-Amiral d'Escadre Henri BOBIN,  
Commandant la force aéronavale (ALAVIA)*

## Réflexions aéronautiques

C'est le cœur lourd et les yeux embués de larmes que les anciens de la Base Aéronavale de Nîmes-Garons, se sont réunis autour de leur drapeau, aux côtés des enfants et à l'épouse du dernier pilote disparu en service aérien commandé à bord d'un Alizé de la Flottille 6F. Cette famille représentait symboliquement l'ensemble des familles qui n'avaient pas pu se joindre à eux, face à un détachement des marins en activité sur la base, face à la stèle qui commémore le sacrifice des 57 membres de leur communauté morts en service commandé à partir de cette base.

Nous avons écouté avec émotion le message de l'Amiral Bobin, Commandant la force aéronavale qui résonnait pour la dernière fois en ce lieu appelé à un avenir incertain. La fermeture de la Base de Nîmes-Garons créée 50 ans plutôt, au profit d'une réorganisation des moyens des forces armées françaises.

Les avions et les marins quittent Nîmes-Garons, c'est le sort des armées que de respecter les vœux de la nation.

Il n'en reste pas moins que le souvenir des morts et des vivants ne peut pas être rayé d'une plume

Les anciens ont souhaité conserver sur cette plateforme qui reste un domaine militaire, une marque de leur passage et du sacrifice de leurs camarades, dans le respect de la mission de mémoire que leur transmet l'Amiral Bobin. Ils ont souhaité que les populations locales se souviennent qu'en ce lieu des hommes ont œuvré pour la nation et donnant parfois leur vie. Ces hommes, ont été au delà de leur métier des armes pour se mettre au service de la collectivité locale lors des grandes catastrophes naturelles qu'ont dû subir la région, et lors des opérations terrestres, aériennes ou maritimes d'assistance aux biens et aux personnes.

Un petit groupe s'est constitué pour imaginer un moyen de symboliser ces 50 ans, un moyen simple, visible par tous, relativement facile à mettre en place et sans grande difficultés à pérenniser. Les soutiens à ce projet ne cessent d'augmenter et valident la démarche sans pour autant la rendre plus simple à réaliser.

Deux des avions opérationnels mythiques qui ont été mis en œuvre à partir de la Base sont disponibles, l'un, Bréguet Atlantic, est déjà en place le long de la route qui longe la Base, l'autre, Bréguet Alizé est en attente dans un hangar. Ces deux avions ont été vus par des milliers de personnes au fil des années, passants, voyageurs, touristes, qui ont découvert parfois par hasard que « les marins du ciel » étaient bien réels.

Quel meilleur symbole du passage de la base Aéronavale sur ce site que de présenter à la vue de tous, les avions qui, mis à la disposition de plusieurs générations de marins, ont été les moyens d'expression de cette base.

Une subtile interprétation de la législation actuelle viendrait tout à coup mettre fin à un rêve, plus qu'à un rêve, un devoir. Ceux qui se sont engagés à conserver des « carcasses de ferraille », à leur rendre vie, à leur rendre leur âme, à les rendre présentables à tous pour les générations futures, n'auront de cesse de se battre pour cette mission sacrée contre l'oubli.

Il ne fait pas de doute que le « bon sens de notre société » cité par l'Amiral conduira les décideurs à faciliter la mise en œuvre d'un projet qui honorera ceux qui y ont contribué. Un échec que nous ne pouvons envisager irait au delà d'un simple acte administratif mais marquerait pour ces anciens une véritable rupture avec ce que serait devenue la marine moderne.

Pierre Lipinski - 7 janvier 2011

## HISTOIRE DE LA FLOTTILLE 28 F

### Première Partie – Le Catalina

#### Les Origines:

La **8ème Flottille d'Exploration** (8ème FE) a été constituée officiellement le 15 mai 1944, sous le commandement du Lieutenant de Vaisseau PACAUD.

Son insigne (la fausse tête de loup) était déjà un ancien de l'Aéronavale (5 B 2 ?).

Un premier groupe de 7 équipages de la 8.FE s'entraîna sur Catalina à NORFOLK et à ELISABETH CITY, puis séjourna un mois, en octobre 1944 à l'O.T.U. de BOCA CHICA. Un Catalina de la Flottille y disparut au cours d'un vol de navigation de nuit. (Il n'y a pas de trace au journal d'opérations de cette époque).

Fin octobre, la 8ème FE quitte les Etats-Unis pour l'Afrique du Nord via BELEM, NATAL, et Dakar.

Elle reste basée un certain temps à AGADIR et commence son activité en opérations de guerre en décembre 1944.

Un second groupe (la Flottille devant armer 15 appareils), arrive à NORFOLK en juillet 1944 et rentre en France en traversant l'Atlantique Nord.

Ce groupe opère ensuite en Corse et sur les côtes de Provence à partir de CAMPO DEL' ORO.

La guerre terminée, la 8F est désignée pour l'Indochine. Le premier Catalina décolle du Bourget le 11 octobre et arrive à Saïgon le 29 octobre 1945.

#### Citation à l'ordre du Corps d'Armée

« La 8ème Flottille d'Exploration, armée en Amérique, a effectué en 1944 une traversée de l'Atlantique Nord qui lui a valu les félicitations des autorités américaines. Basée en Corse, en Provence puis en Italie du Sud, elle a contribué à la découverte de nombreux champs de mines sur les côtes de Provence et de la Grèce.

Rassemblée ensuite au Maroc, cette Flottille a assuré au cours de l'année 1945 une protection efficace des convois alliés dans l'Atlantique, aucune perte n'ayant été subie par les convois protégés bien que la certitude ait été acquise de la présence de sous-marins dans le secteur surveillé par cette Flottille.

Elle a totalisé depuis son entrée en opérations 539 missions de guerre en 4.599 heures de vol »

Fait à Paris, le 9 août 1945.

Le Vice Amiral LEMONIER

Chef d'Etat-Major Général de la Marine

Commandant les Forces Maritimes et Aéronavales.



Catalina de l'aéronavale



## L'ÉPOPÉE de L'EQUIPAGE "UNIFORM BRAVO" (21F) et du P2V6 N° 655.

Once upon a time (il était une fois), de autre côté de la Méditerranée, aux pieds du pic de Tafaraoui, une Flottille de "Neptune P2V6", baptisée 21 F en juillet 1953, vivait ses dernières heures africaines. Outre les missions opérationnelles nombreuses et variées, les 21 et 22 F assuraient des liaisons avec Malte et Gibraltar pour transporter le courrier de l'OTAN.

En ce jour du 4 septembre 1963 à 17 heures 15 Z, une nouvelle incroyable se répand comme une traînée de poudre : « UNIFORM BRAVO vient de sauter en parachute.... Au-dessus de la mer! » .

Les équipages, à cette heure-là en zone vie, se précipitent avec les équipes de piste, vers la zone opérationnelle où la Flottille a ses locaux, hangars et avions. La flottille n'assurant pas le SAR, une chaîne SAR est mise en place, non sans difficultés, sur un des Neptune.

Les informations complémentaires commencent à filtrer. L'équipage U.B. commandé par l'Enseigne de Vaisseau BRUERE, rentrait de Malte à bord du P2V6 N° 655 et aurait connu des problèmes, à une trentaine de kilomètres dans le 135 de Mostaganem, au lieu-dit "Ferme Hachoum Benkacem" sur la commune de CLINCHANT.

L'équipage était composé pour cette mission de :

L'EV1 BRUÈRE C.A. avec comme copilote le P.M. Lucien GUILLERM, des navigateurs: l'O.E. LARBOULETTE, le Mtre Loïc SALVI et le SM Michel MAURIN, des radios: le PM Robert JACOB et le Mtre Jeannot TARQUIS, des Mecbo : le Mtre Henri VIDAL, les SM Rémy LEROY, Pierrot MOCTEAU et Jacques CURIE, du Mtre BEAUVOIR et du QM secrétaire SOCHA de Marine Mers-El-Kébir.

Après quelques recherches aériennes, l'avion est retrouvé intact non en mer mais posé train sorti, dans une sebkha (marécage salé, temporairement asséché). L'équipage, ayant sauté en parachute, est retrouvé non loin de là avec quelques blessés qui seront évacués par les HSS de l'Armée de l'Air basés à Oran La Sénia, vers l'hôpital militaire BAUDENS.

Que s'était-il donc passé ?

Laissons au Maître Jeannot TARQUIS, radio d'U.B., le soin de relater cet accident:

" Nous volions au niveau 80 en transit retour de Malte et nous étions à 10 minutes environ de la base, quand le P2V6 s'est cabré et malgré les efforts des pilotes pour maintenir l'avion en ligne de vol, celui-ci s'est mis à prendre de l'altitude. L'appareil a décrit des orbites, train et volets sortis, pendant que l'équipage tentait de trouver une solution pour remédier au problème tout en manœuvrant la manivelle à l'arrière et en effectuant divers essais à l'avant.

Aucune amélioration ne se produisant, le chef de bord a alors signalé par radio que l'appareil était incontrôlable. Quarante cinq minutes plus tard, les essais demeurant infructueux, nous avons reçu l'ordre d'évacuer l'avion en parachute.

L'évacuation a été faite par les trappes avant et arrière, le QM passager sautant le premier par l'avant. Suivant les prescriptions en usage, la caisse à clous a été larguée la première pour casser les antennes à l'arrière.... ce qu'elle n'a d'ailleurs pas fait! L'avion étant en orbite, j'ai, au cours du saut vu le Neptune me faire face en m'évitant de justesse et je me suis dit qu'il était vraiment trop bête d'être ainsi percuté! En suivant visuellement les évolutions de l'avion, je n'ai pas regardé le sol et je me suis retrouvé dans une zone rocheuse, le dos plaqué contre la paroi. Je suis resté allongé sur le sol, incapable de bouger, réconforté par le TACO. Sur le plateau, l'équipage s'est rassemblé en 3 groupes suivant l'issue par laquelle ils avaient sauté.

Sur les 13 parachutistes "de fortune", 7 étaient arrivés indemnes au sol, le Mtre BEAUVOIR et le QM SOCHA avaient des entorses, le Maître SALVI une fracture du pied, le SM CURIE des plaies à la face, le PM GUILLERM et moi-même des traumatismes à la colonne vertébrale. Tenant compte du fait que nous avions sauté avec des parachutes ventraux et des chaussures basses dans une zone montagneuse, l'état sanitaire était donc satisfaisant. Environ 1 heure après le saut, nous avons été récupérés par les hélicoptères de la base de La Sénia qui nous ont dirigés sur l'hôpital Baudens à Oran où nous avons subi des examens médicaux approfondis."

Revenons maintenant à l'avion, 11 membres de l'équipage avaient donc sauté et restaient seuls à bord, les 2 pilotes et le mécanicien aux manettes : Pierrot Mocteau. Tous les 3 poussaient sur les 2 manches puis ont décidé d'évacuer en même temps. Le mécanicien et le copilote ont ainsi pu quitter le poste de pilotage mais le manche du pilote est revenu en arrière coinçant le chef de bord sur son siège. Glissant sur l'échelle avant maculée de liquide hydraulique le mécanicien a effectué une évacuation très très rapide.

Par décrochages successifs, l'EV Bruère, resté seul à bord (une première !), a pu poser, le train d'atterrissage étant sorti pour faciliter la tenue de l'appareil en ligne de vol, le P2V6 indemne, réalisant ainsi un tour de force.

A BAUDENS, vieil hôpital datant de la colonisation, les conditions d'hébergement seront limitées malgré les interventions du pacha de la base et de la flottille. De nombreuses bestioles sortent des murs en terre, des boiseries et se glissent entre les plâtres et la peau. Chaque jour il faut brûler les planches remplies de punaises sur lesquelles sont allongés les blessés de la colonne vertébrale. Les légionnaires prendront en charge les blessés. Les autres équipages de la flottille se relaient, en T.A.(titre d'absence) auprès des blessés qui doivent raconter de très nombreuses fois leur aventure.

Mais revenons à notre Neptune posé dans la Sebkhah gardé nuit et jour par du personnel de la BPAN Lartigue et des militaires du 67<sup>ème</sup> R.I. avec à leur tête le Capitaine de Corvette LANGLAIS, sa longue barbe et son crâne rasé, C.S.G de la base et figure légendaire de la Marine. Après une inspection technique poussée, des réparations sommaires, il est décidé de le ramener par la voie aérienne à sa base.

Tout le matériel superflu pour ce transit est démonté et ramené par voie routière afin d'alléger l'avion au maximum. L'équipage UNIFORM ALFA (Officier des Équipages BESSE), très réduit est désigné pour cette mission délicate avec le lieutenant de vaisseau FONTAINE, commandant de la flottille comme copilote.

En travers de l'avion une ligne blanche est tracée à 1000 mètres. Un camion de 1er secours des pompiers stationne à cet endroit. En effet la décision de crasher l'avion est prise s'il n'a pas pris l'air à cette distance. Mais ce vaillant aéronef décolle bien avant et regagne la base escorté par un autre avion de la flottille. Il sera remis en état, reviendra à Nîmes en décembre 1963 et continuera à voler au sein de la flottille au moins jusqu'au 18 juin 1964, date à laquelle je trouve encore trace d'une mission sur cet aéronef dans mon carnet de vol. Suite à cet accident aérien, les vérifications de l'ensemble du parc P2V6 ont montré qu'un certain nombre de ces avions présentaient des embrayages de varicam défectueux.

Quelques jours après ce 4 septembre, un grand pot, comme on savait les faire en Afrique, réunissait, dans le hangar, toute la flottille et tous les acteurs de cette aventure avec bien évidemment l'équipage Uniform Bravo et ses blessés (avec leurs plâtres dédicacés). Pour perpétuer la mémoire de cet événement peu banal un carnet comportant 33 photographies de l'avion, de l'équipage et des différents messages échangés a été remis à chacun des membres de l'équipage.

Quelques mois plus tard, rentrant en France avec un S030P, j'avais pour voisin, le quartier-maître chef secrétaire, qui avait participé à cette mission. Il m'a raconté ce qui s'était passé dans sa tête au moment de l'accident. Pour lui, et alors que les 2 moteurs tournaient correctement on lui a demandé de capeler son parachute ventral et d'évacuer l'avion. Il s'est alors rappelé ce que ses collègues secrétaires de l'Etat-Major Mers-El-Kébir lui avaient dit: "Attention à ces Aéros, ils vont te faire des blagues". Aussi, pour "jouer le jeu" a-t-il mis son parachute et s'est-il mis face à l'échelle de la trappe avant. Mais quand un membre de l'équipage l'a poussé dans le vide, il m'a avoué avoir, dans un premier temps, pensé que ces Aéros étaient vraiment plus fous qu'on ne le lui avait dit.

Le mot de la fin revient au Capitaine de Frégate PALMESANI, Commandant l'Aéronautique Navale à Mers-El-Kébir, qui dans une communication à la BPAN Lartigue a fait part de la "conclusion miraculeuse" de cet accident du 4 septembre 1963 et ses félicitations à l'équipage pour "cet exploit sans précédent".



Neptune P2V6

**Yannick Ruellan**  
**Navigateur Aérien (Uniform Alfa)**



Date limite et **impérative** d'arrivée des inscriptions le **vendredi 18 février 2011**

**Il se tiendra à la salle de la Bergerie à BOUILLARGUES**

**le SAMEDI 26 février 2011 à 15h00.**

12 QUINES et 2 CARTONS PLEINS, soit 2 séries de 7, avec en entracte la dégustation de galettes des rois accompagnée de boissons. (prestation comprise dans le montant de l'inscription).

A cette occasion, parmi l'assemblée, seront proclamés le ROI et la REINE.

**INSCRIPTION - 3 CARTONS : 12 EUROS**  
**(des cartons supplémentaires seront vendus sur place)**

Appel est lancé aux donateurs qui voudront bien prendre contact auprès de **Gérald CANTOMERLE**  
 au : **04 66 20 51 42**

Les absents peuvent jouer par procuration.

**HORAIRES** : 14h30 - pointage auprès du comité des loisirs.  
 15h00 - début des festivités  
 18h30 - fin des festivités



**Réservation à expédier avec son règlement à :**  
**A.A.A.N LANGUEDOC - CAMARGUE -**  
 18 rue des Flamands Roses 30320 BOUILLARGUES

NOM : ..... Prénom : .....

réserve.....place(s) pour le loto du samedi 26 février 2011

Liste des participants( adhérent compris)

NOM Prénom	NOM Prénom

Total :..... x 12 Euros = .....Euros payés **par chèque ci-joint.**

Date : ...../...../ 2011

Signature :



## Nouvelles

**LA BODEGA DE L'AÉRONAVAL REVIENT EN 2011 !!!**  
**CA Y EST , C'EST OFFICIEL, PLACE DE L'HORLOGE 4 SOIRS DE**  
**FOLIES VOUS ATTENDRONT !!!!**

**RDV pour la féria du 9 au 12 juin 2011**

### LE PATCH DE LA B.A.N. NIMES GARONS POUR SON CINQUANTENAIRE !!!

1961 - 2011

Vente au profit de l'association des marins du ciel de  
Nîmes-Garons pour l'organisation du jubilé de fermeture

**PRIX 5 euros**

BRODERIE INTEGRALE – SCRATCH -

Réservation auprès du LV Glorieux (SEI  
Nîmes – 73 49985)

[frederic.glorieux@marine.defense.gouv.fr](mailto:frederic.glorieux@marine.defense.gouv.fr)



### **Les Pingouins ne sont pas des manchots !**

Beaucoup de Nîmois nous ont interpellés dans la rue suite à un article paru dans le Midi Libre du 02 décembre, pour nous demander quels étaient ces « Pingouins » qui s'inquiétaient avec tant de passion, de l'avenir de certains avions réformés de Nîmes-Garons !

Effectivement, pour distinguer les Pingouins des manchots, rien de plus facile puisque seuls les Pingouins sont capables de voler, donc d'agir, et les manchots sont bien manchots puisqu'ils n'ont pas d'ailes et pas de bras et ne peuvent se mouvoir qu'au niveau du sol ou dans la mer !

Et puis, c'est bien connu, les Pingouins séjournent en général dans l'hémisphère Nord, à moins que leurs affectations ne les entraînent dans des bases de l'hémisphère Sud (Diego Suarez, La Réunion, Tontouta ou Tahiti), mais irrémédiablement, à part quelques rares exceptions, ils reviendront sur la terre de leurs ancêtres où leurs parents bretons les appelaient "pinguin" ce qui signifie "tête blanche" : il n'y a qu'à voir leurs crânes parfois lessivés par les embruns pour mieux les reconnaître !

On dit que les manchots sont si manchots, c'est qu'ils sont un peu à court d'idées ou de dynamisme, certains se reconnaîtraient-ils ?...



## **Aéronavale : La marine française retire du service son premier Atlantique 2**

Le premier exemplaire de la série des avions de patrouille maritime Atlantique 2 a été retiré du service. L'appareil, opérationnel depuis 1988 et ayant réalisé 4590 heures de vol en 22 ans, a pris sa retraite à Cuers le 10 novembre 2010 après avoir effectué l'essentiel de sa carrière au profit du Centre d'Expérimentation Pratique et de réception de l'Aéronautique navale (CEPA/10S). « Il a été surtout utilisé pour les essais et les expérimentations. De ce fait, il pouvait accueillir moins de passagers que les autres exemplaires, disposait d'un câblage spécifique pour les études et ne possédait pas de zone vie. Il était ainsi privé de l'aspect fonctionnel pour accomplir la mission première des ATL2, la patrouille maritime », explique la Marine nationale.

L'ATL2 n°1 ayant moins d'heures de vol à son actif que ses frères, il va désormais servir de stock de pièces détachées au profit des appareils des flottilles 21F et 23F, qui regroupent 26 avions. Cette année, la 21F quittera la base d'aéronautique navale de Nîmes-Garons, dans le Gard, pour gagner la BAN morbihannaise de Lann-Bihoué (23F), où seront concentrés l'ensemble des moyens de patrouille maritime de la marine française.

Pour mémoire, 28 ATL2 ont été mis en service entre 1989 et 1997. Le parc avait été réduit à 27 unités suite à la sortie de piste d'un avion, en janvier 2007. L'appareil, trop endommagé, n'avait pas été réparé mais cannibalisé au profit des autres.

Un important programme de modernisation, qui doit concerner 22 appareils, doit permettre de prolonger les Atlantique 2 jusqu'en 2030.





## AMIRAL ALAVIA – CEMM :

### LIENS ENTRE LA MARINE D'ACTIVE ET LES ASSOCIATIONS D'ANCIENS DE L'AERONAUTIQUE NAVALE

L'Amiral BOBIN, commandant la force de l'Aéronautique Navale, a rédigé un courrier aux associations d'anciens de l'Aéronautique Navale afin qu'elles soient représentées auprès du CEMM au sein d'un comité nommé « comité de liaison et d'information des associations de la Marine (CLIAMA) ». Ce comité se réunira deux fois par an autour du CEMM pour faire remonter les préoccupations des membres et leur transmettre en retour des informations générales sur l'état de la Marine.

Le président a répondu à ce courrier le 6 décembre 2010 en se portant volontaire pour représenter l'ensemble des associations pendant un an.

Au regard du nombre de candidatures, l'amiral a choisi de confier la représentation de nos associations à Monsieur PROVOST Alain, président de l'Association Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale Sud Bretagne et Monsieur Prix PIERRAT de l'Association Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale Sud Provence.

### IN MEMORIUM

Nous avons appris avec beaucoup de tristesse le décès de  
notre ami Pilote

Pierre MANRIQUE Officier Technicien de 1ère classe,  
survenu le 13 janvier à Nîmes.

Il fut affecté à la 3S, 52S, 10S, 21F, à Lartigue, à la 6F, 9F  
et à la 56S.

Il laissera le souvenir de la discrétion et de sa gentillesse  
légendaires.

Ses obsèques ont eu lieu le mardi 18 janvier à 15H00 au  
crématorium de Nîmes.



L'amicale des anciens marins de Thionville, sa  
compagne et ses enfants ont la douleur de nous  
faire part du décès du MP Mécae Jean-Louis BELET  
survenu le 4 janvier 2011.

Ce dynamique patron de flottille et de dépannage  
de la 21F, 22F et 6 F connu pour son entrain sur  
tous les porte-avions, nous laisse le souvenir de son  
courage, de sa bonne humeur et de son  
enthousiasme permanents.



Nous avons appris avec peine le décès le 16 janvier 2011 à La Rochelle, de Marie-France BÉQUIER, veuve de notre ami Raoul BÉQUIER décédé dans le crash de l'Atlantic à Farnborough le 20 septembre 1968.

Durement frappée par la vie, elle a lutté avec courage pour assurer l'éducation d'Eric et Jean-Luc leurs enfants.