



Mai 2011

Le petit Pingouin



Sommaire :

- 1 : Couverture, sommaire
- 2 : Mot du Président
- 3 : Inscriptions Bodega et 30 juin
- 4 : Patch et Saint Pingouin
- 5 : Histoire de la Flottille 28 F
- 6 : Président de l'Oasis
- 7 : Mission Harmattan 2011
- 8 : In Memoriam et Comores
- 9 à 11 : Ecole de spécialisation sur multimoteurs à l'escadrille 55 S
- 12 : Avions 55 S et recherches
- 13 : Nouvelles du CHAN
- 14 : Coordonnées des membres CA

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

18 rue des Flamants Roses 30230 BOUILLARGUES
Courriels : aan-lca@voila.fr

Le mot du président

Tout d'abord **merci aux adhérents, à leur famille et leurs amis** qui sont venus au loto à Bouillargues et qui ont permis d'avoir une participation légèrement plus importante que les années précédentes. J'espère que l'année prochaine nous ferons encore mieux ! Je remercie tous les membres du CA qui se sont investis pour que cet après-midi soit une réussite, je remercie également **Mme Joëlle DESCLOS** qui nous a offert un magnifique tableau et **Roger HOCHARD** qui nous a fourni quelques lots.

Après le voyage à Marseille annulé l'année dernière par manque de participants, le voyage de trois jours en Espagne proposé cette année, n'a pas eu lieu pour les mêmes raisons, ce qui est décevant.

Le jour fatidique va arriver, le 1^{er} juillet 2011 nous dirons adieu à notre base où beaucoup d'entre nous ont fait une partie de leur carrière. Cela me brise le cœur, mais il faut faire avec.

Pour la fermeture de la base :

- Les marins du ciel tiendront une bodega pendant la fêria de Pentecôte place de l'horloge dans la cour de l'ancienne banque de France, à Nîmes. Le **dimanche 12 juin de 11H00 à 13H00** un buffet sera ouvert aux anciens au prix de **10 €** plus les boissons. Une carte spéciale d'invitation vous sera remise par l'amicale pour pouvoir accéder au buffet dans ce créneau horaire. Les places étant limitées, je vous demande de vous inscrire très rapidement (voir page ci-contre).
- Le **jeudi 30 juin**, le Capitaine de Vaisseau MATHIEU commandant de la BAN, invite les anciens à une soirée festive sur la BAN. A partir de **17H00**, les marins du ciel, l'amicale des anciens marins, l'association des anciens de l'aéronautique navale, le conservatoire historique de l'aéronautique navale, l'aéroclub des garrigues de St Hippolyte du Fort, la société ID PLUS de Bezouze....., tiendront des stands dans le hangar tunnel de la 21F avec la présence exceptionnelle de la maquette animée du Porte-avions FOCH. Le bagad de Lann-Bihoué sera présent pour vous ravir au cours d'un concert, et des grillades disponibles auprès de marchands locaux. La base étant toujours en plan Vigipirate renforcé, l'accès se fera par l'aubette habituelle de la porte principale où les contrôles d'identité auront lieu. Je demande aux personnes intéressées de nous retourner leur bulletin d'inscription rapidement, toute personne non inscrite ne pourra pas accéder à la BAN. Je demande également à tous ceux qui le souhaitent, de nous confier leurs différents souvenirs pour que nous puissions les exposer sur le stand dévolu à l'AAAN.
- Le **vendredi 01 juillet en matinée** aura lieu la cérémonie militaire de restitution du fanion de la BAN. Le commandant m'a informé que ce sera une cérémonie de type prise de commandement, où nous pouvons nous inscrire pour cette cérémonie exceptionnelle qui nous touche tous directement.

A ce jour et à mon plus grand regret : **85** personnes n'ont pas réglé leur cotisation de l'année 2010/2011, et **43** pour l'année 2009/2010. Ce point d'apparente négligence devient très important car il grève lourdement nos finances ainsi que nos capacités à continuer de fournir des prestations telles que le loto, la Saint Pingouin, le pot de la rentrée, les frais d'assemblée générale et enfin la diffusion du Petit Pingouin qui, même si nous avons réduit considérablement le format et l'impression couleurs, a un coût réel important sur notre budget que nous nous efforçons de gérer au mieux de nos intérêts communs.

Je vous retrouverai donc avec plaisir à la **manade BRIAUX le mercredi 15 juin à partir de 18H00**, où nous en profiterons pour vous remettre vos badges d'entrée autos et invités du 30 juin. Pensez à renvoyer rapidement votre bulletin d'inscription à notre secrétaire. Nous recherchons toujours des volontaires disponibles ce jour-là à partir de 14H00 pour s'occuper des feux, mettre les tables en place, commencer à préparer les braises, etc, tout ce que vous pouvez imaginer pour le plus grand confort de tous.....

J'espère que ce programme vous donnera entière satisfaction et que vous serez nombreux à venir à ces différentes manifestations très marquantes pour notre association.

Cordialement à vous tous.

Denis TOURBEZ

Président de l'AAAN-LCA

FLASH ! FLASH ! FLASH !

BULLETIN d'INSCRIPTION BODEGA des Marins du Ciel, le dimanche 12 juin 2011

NOM : Prénom :

Nombre de participants :x 10 €= €

Chèque à l'ordre de : AAAN-LCA

Votre adresse mail :

Vos coordonnées téléphoniques :

Réponse impérative : avant le 30 mai 2011 à :

A A A N - LCA
18 rue des Flamants Roses
30230 BOUILLARGUES



BULLETIN d'INSCRIPTION Journée du jeudi 30 juin 2011 sur la BAN

Adhérent présent responsable :

NOM : Prénom : Tél : 06

Invités : nombre :

NOM	Prénoms	Parenté BAN	Téléphone	Immatriculation véhicule

Les personnes non inscrites n'auront pas accès à la base.

Votre adresse mail :

Volontaire pour aider à l'installation des stands le 29 juin 2011 : OUI / NON

L'envoi des cartes d'accès à la BAN se fera à partir du mercredi 15 juin 2011.

Appeler le 04 11 83 99 70 si vous n'avez rien reçu le vendredi 24 juin 2011.

Participation à la cérémonie du vendredi 1er juillet : amenée des couleurs et remise du fanion

NOM : Prénom : tél :

NOM : Prénom : tél :

Réponse impérative avant le vendredi 10 juin 2011 à :

A A A N - LCA
18 rue des Flamants Roses
30230 BOUILLARGUES

Patch 50 ans de la BAN



La Ban Nîmes-Garons met en vente un patch avec le logo du flamant rose qui s'envole pour quitter le sol gardois, à la somme de **5 euros**.

Les bénéfices de cette vente contribueront à l'organisation de la bodega de l'aéronavale à la Pentecôte et de la soirée du jeudi 30 juin pour l'adieu de la BAN.

CONTACTER : Frédéric GLORIEUX SEI au 04 11 83 99 85
glorieuxfamily@orange.fr

« SAINT PINGOUIN »

Comme chaque année, la Saint Pingouin se déroulera à la Manade BRIAUX à Bouillargues. Elle aura lieu le **mercredi 15 juin 2011** à partir de **18 heures**.

Le prix par personne est de **8 euros**.

Nous recherchons des bonnes volontés pour la mise en place des tables, des chaises et **pour** la préparation des grillades. Les volontaires se feront connaître lors de leur inscription.



BULLETIN INSCRIPTION SAINT PINGOUIN

NOM : **Prénom :**

Nombre de participants :x **8 €=****€**

Chèque à l'ordre de : AAAN-LCA

Votre adresse mail :

Vos coordonnées téléphoniques :

Réponse : avant le 07 JUIN 2011

Volontaire pour préparation : oui / non

A A A N
18 rue des Flamants Roses
30230 BOUILLARGUES

Article fourni par Bernard CHRISTOFOL
(ancien contrôleur aérien en Indochine puis à Nîmes-Garons)

HISTOIRE DE LA FLOTTILLE 28 F

Extrait d'un document d'archive (Période 1944-1960)

De toutes les unités et formations de la Marine Nationale Française, la Flottille 28 F est, sans contestation possible, celle de l'après guerre qui s'est le plus couvert de gloire et a été le plus souvent engagée.

Créée en mai 1944 sous le nom de **8^{ème} Flottille d'exploration**, elle est engagée dès l'automne de cette même année. Après l'armistice de 1945, elle est envoyée en Indochine, le tout sur Catalina. Passant sur Privateer en 1950, elle participe à toutes les opérations de la fin de la campagne. Elle quitte l'Indochine en 1956 et rallie Karouba (Tunisie) où, dès son arrivée, elle participe au maintien de l'ordre en Algérie. Les Privateer arrivant à bout de souffle, (comme les Catalina en 1950), la Flottille 28 F passe sur P2V6 en janvier 1961, avec Lartigue comme base d'affectation, puis à Nîmes-Garons où elle fut dissoute le 15 mai 1963.

L'activité opérationnelle de cette flottille a été telle, qu'il est impossible de donner une valeur - même approchée - des heures de vol qu'elle a effectuées ou du nombre de mission qu'elle a menée à bien. Tout ce que l'on peut avancer, c'est que le nombre d'heures de vol EN OPERATIONS est proche de 35 à 40.000 heures. De même, par des approximations certainement très grossières, on peut évaluer à environ 10.000 le nombre de missions opérationnelles accomplies. Quant au tonnage de bombes larguées, il est certainement au moins égal à 15.000 tonnes.

La Flottille 28F, de 1945 à 1960, a été citée 8 fois à l'ordre de l'Armée de Mer. Elle est titulaire de la fourragère de la Médaille Militaire et de celle de la Légion d'Honneur.



Quadrimoteur PRIVATEER de la Flottille 28 F
sur la B.A.N. TAN SON NHUT près de Saïgon

Elle a été réactivée le 31 mars 2000 à Hyères pour venir terminer son activité en soutien de l'Ecole du Personnel Volant sur Nord 262 et Xingu sur la BAN de Nîmes-Garons d'où elle émigra vers Lann-Bihoué à l'été 2010.

Président de l'OASIS sur la BAN Nîmes-Garons par Régis CHRÉTIEN

J'ai exercé la fonction de Président des Officiers-Mariniers sur la B.A.N. Nîmes-Garons du 3 avril 1985 au 19 mai 1996, soit pendant 11 ans.

En avril 1985, le Commandant d'alors, le Capitaine de Vaisseau de Roquefeuil, m'a désigné à ce poste, lourde tâche car il y avait beaucoup de responsabilités en plus de mon travail normal comme conducteur au roulage.

Mes principales fonctions étaient les suivantes :

- Représenter les Officiers-Mariniers (Maîtres et Second-Maîtres),
- Bien gérer l'Oasis, poste des officiers-mariniers,
- Organiser des réunions de poste tous les mois afin de présenter le bilan et les travaux d'amélioration,
- Assister aux réunions de la CPU (Commission Participative d'Unité) et autres,
- Programmer et organiser les animations, bals, lotos,...
- Regrouper les observations des Officiers-Mariniers et les présenter à l'Amiral inspecteur lors des inspections générales, au cours d'une entrevue individuelle,
- Être présent lors des cérémonies et autres manifestations,
- Recevoir les Officiers-Mariniers pour essayer de régler des problèmes personnels ou autres,
- Accueillir les responsables des détachements des différentes armées (air, terre, gendarmerie, légion) pour veiller à la bonne entente entre nos unités.
- Accueillir également les Flottilles de passage en provenance d'Hyères, Saint Mandrier, Lann-Bihoué, Landivisiau et Lanvéoc-Poulmic, mais aussi les étrangers qu'il fallait bien loger et orienter.
- Représenter les Officiers-Mariniers lors des manifestations dans les autres unités de la garnison.
- Recevoir les associations de retraités groupées au sein de la Fédération Nationale des Officiers-Mariniers en retraite (FNOM). A ce sujet, plusieurs conférences ont été organisées sur la BAN pour faire connaître leur action, tant au niveau régional que national. Plusieurs membres de la FNOM étaient élus au CFMM (Conseil de la Fonction Militaire Marine) et au CSFM (Conseil Supérieur de la Fonction Militaire) qui siègent auprès des Chefs d'Etat-Major des différentes armes. Ils peuvent ainsi éclairer les décisions portant sur la vie courante comme sur les intérêts des militaires d'active et des retraités.
- Négocier avec les représentants de commerce et fournisseurs, les meilleurs tarifs pour l'approvisionnement du poste et les contrats d'entretien des matériels en dotation.

Le rôle du Président est essentiel pour les officiers-mariniers, il est leur porte-parole à de nombreuses occasions et un interlocuteur privilégié du commandement. Il doit aussi assurer le bien-être de tous et améliorer le quotidien. Par exemple, en collaboration avec le CSG de l'époque, (notre ami Paul CLÉMENT) nous avons pu faire valider la suppression du port de la casquette dans la vie courante sur la BAN. La charge de Président exige abnégation, disponibilité, rigueur et un sens développé des relations humaines, pour s'occuper d'une population qui était en ce temps-là de 800 hommes et femmes. Heureusement, le Major Philippe LÉCLUSE, Président de l'ensemble des Officiers-Mariniers, m'a beaucoup aidé et je l'en remercie.

Comme Président, je recevais aussi tous les ans, la PMM (Préparation Militaire Marine) de Nîmes, pour la remise des diplômes, et aussi les PMM de Carcassonne, Béziers et Marseille.

Durant toutes ces années, je n'ai jamais eu de problème avec le Commandement et les Officiers-Mariniers.

Je suis fier d'avoir exercé cette fonction et je garde un excellent souvenir de tous ceux que j'ai pu côtoyer, et en particulier le Commandant SCHMÜCKEL.

A la retraite depuis 1996, adhérent à l'amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale et Anciens Combattants Languedoc-Camargue (AAAN-LCA), je dis à tous merci et bon vent.

Régis CHRÉTIEN

« Harmattan » : Plus de 200 sorties en une semaine



Rafale et SEM au catapulture sur le porte-avions Charles de Gaulle

L'armée de l'Air et l'aéronautique navale française ont réalisé, du 31 mars au 6 avril, quelques 229 sorties au dessus de la Libye. Alors que les Rafale Air, Mirage 2000D et Mirage F1CR interviennent depuis la base de Solenzara, en Corse, les Rafale Marine et Super Etendard Modernisés (SEM) sont mis en œuvre depuis le porte-avions Charles de Gaulle, qui croise au large de la Libye. De manière générale, aviateurs et marins réalisent environ, chacun, la moitié des interventions. En tout, les avions de combat français ont mené, en une semaine, 120 sorties d'appui et d'interdiction aérienne, 24 sorties de reconnaissance et 28 sorties de ravitaillement type « nounou ». Le reste des ravitaillements en vol, soit 22 sorties, ont été assurées par des C135 de l'armée de l'Air. Des E3F Awacs venus de métropole et les deux Hawkeye du groupe aérien embarqué ont, quant à eux, réalisé 13 sorties de détection et de contrôle.

Quant aux patrouilles mixtes de Mirage 2000-5 français et Qataries, elles ont assuré depuis La Sude, en Crête, 22 sorties de défense aérienne.

Des véhicules et des sites de missiles détruits

Au cours des missions de combat, différentes frappes sont intervenues contre les forces du colonel Kadhafi. Les avions français ont, ainsi, détruit un char à l'ouest de Misratah (1er avril), cinq véhicules blindés dans la région de Syrte (2 avril), deux porte-chars dans la région de Ras Lanouf (3 avril), un véhicule militaire au sud-ouest de Brega (5 avril) et deux sites missiles de défense anti-aérienne, l'un dans le sud de Zlitan et l'autre une centaine de kilomètres au sud de Syrte (6 avril).

Pour la période du 31 mars au 6 avril, l'ensemble des sorties réalisées par l'aviation et la marine françaises a représenté 900 heures de vol.

Depuis l'arrêt des frappes menées par les Américains, en début de semaine, la France est devenue la première contributrice de l'opération Unified Protector, dont le commandement est assuré par le QG de l'OTAN à Naples. Pour mémoire, la coalition intervient dans le cadre de la résolution 1973 du Conseil de sécurité des Nations Unies.

IN MEMORIAM

Nous avons reçu un mot de remerciements chaleureux de Madame Pierre MANRIQUE suite aux décès de son mari survenu le 13 janvier 2011 à Nîmes. Ses obsèques ont eu lieu le mardi 18 janvier à 15H00 au crématorium de Nîmes et nous étions nombreux à l'accompagner dans ce dernier moment de recueillement.



Jacques LOCATELLI Major Mecbo et ancien président des Officiers-Mariniers, puis OSM et CST de la 56S, est décédé à Générac et nous avons entouré sa famille lors de ses obsèques le lundi 21 février 2011

Jean Christian MORVAN ancien pilote et chef de bord sur C47 puis Breguet Atlantic à Nîmes-Garons, est décédé à la mi-février à l'âge de 63 ans à l'hôpital de Nantes des suites d'une longue maladie. Nous soutenons son épouse dans sa douleur.

En mémoire de l'équipage de l'Atlantic n° 29.

Le 10 mars 2011, sous un soleil radieux, l'équipage de la Frégate de surveillance *Floréal* et son détachement de la Flottille 36F, étaient présents sur les collines de Moroni, à l'occasion d'une cérémonie de commémoration de l'accident qui coûta la vie à 18 de nos camarades de la flottille 23F, le 10 mars 1981, il y a 30 ans déjà.

Présidée par le ministre comorien de la défense, l'ambassadeur de France aux Comores et le général Nebout, commandant supérieur des forces armées de la zone sud de l'océan indien (COMSUP-FAZSOI), la cérémonie s'est tenue sur le lieu même de l'accident, remarquablement entretenu par le gouvernement comorien.

Le plan fixe horizontal du Breguet Atlantic fait office de monument, au pied duquel une stèle porte le nom des 18 disparus. Quelques mètres plus loin, dans l'herbe, un moteur est encore là, dernier témoin de la tragédie consécutive à un feu au décollage.



Grande Comore : monument Atlantic 29 près de Moroni

Ecole de spécialisation sur multi moteurs à l'Escadrille 55 S



L'insigne de l'École représente un canard chevauchant un bimoteur entre ciel et mer.

- Le canard blanc (pureté) au pouce levé (confiance et insouciance) dessiné dans le plus pur style de Walt Disney (influence américaine) représente typiquement l'élève.
- Le bimoteur (*Goéland* et *Wellington*) est valorisé par sa couleur brillante.
- L'indispensable et symbolique étoile d'or "qui guide le pilote" dit la tradition, y figure.
- Les 4 rayons rouges dominés par l'élève et sa monture schématisent le fameux radio-range dont l'utilisation posa bien des difficultés.

REGISTRE HISTORIQUE 1948-1981

CRÉATION DE L'ESCADRILLE 55S :

En vertu de l'article 17 du décret du 22 août 1936 portant organisation de l'aéronautique maritime, la formation des pilotes de la marine incombait normalement à l'armée de l'air. Or, au lendemain de la guerre, cette dernière arrive tout juste à satisfaire ses propres besoins; le contingent de pilotes marine qu'elle propose de former est infime par rapport aux besoins. Car le projet est ambitieux: l'aéronautique navale devra mettre en œuvre à la fin de son plan quinquennal 610 appareils soit 360 avions de combat, 40 avions de transport et 210 avions pour les écoles, les servitudes, l'entraînement et les essais. A la libération la moitié des pilotes en service dans l'aéronautique navale appartient à la réserve. Il faut donc d'urgence assurer la formation du personnel indispensable à la réalisation de ces projets.

Il existe déjà au Maroc une escadrille d'entraînement au pilotage. Basée à Khouribga cette escadrille, la 51S, possède une section chargée de la spécialisation sur multimoteurs. Les besoins plus importants auxquels la marine doit faire face, l'obligent à modifier l'organisation de cette escadrille et à la scinder en trois nouvelles formations. C'est alors que prend naissance l'école de spécialisation sur multimoteurs terrestres.

L'instruction 1355:Sect.Aéro.Ecoles du 03 septembre 1948 installe cette école à Port Lyautey au Maroc à partir du 01 octobre 1948, tandis que la décision 1067 EMG:FA:M:3 également du 03 septembre 1948 baptise l'escadrille 55S. Officiellement sa création date donc du 01 octobre 1948, mais il est certain que cette unité est l'héritière de la section multi moteurs de la 51S. Le premier registre des vols de l'escadrille 55S a été ouvert bien avant le 01 octobre 1948, les équipages que l'on y retrouve ainsi que les avions sont ceux de l'ex 51S et le premier commandant de la 55S, le LV Roux était le chef de cette section.

LES GRANDES DATES DE L'ECOLE DE SPÉCIALISATION SUR MULTIMOTEURS :

A partir du 01 octobre 1948 l'escadrille 55S assure donc la spécialisation sur bimoteur léger Goéland. Une partie des élèves pilotes est ensuite spécialisée sur bimoteur lourd Wellington, ce sont les pilotes destinés à l'aviation côtière et de lutte ASM. La 55S stationne initialement à Port Lyautey. Mais les missions imparties à la marine dans le cadre des accords internationaux et la nécessité d'adopter en temps de paix un déploiement aussi proche que possible de celui du temps de guerre provoquent des changements dans la composition et l'implantation des bases et formations de l'aéronautique navale. Ainsi la 55S quitte Port Lyautey le 01 août 1950 à destination d'Agadir. Les LV Roux et Banuls, commandants successifs de la 55S signalent les difficultés rencontrées pour exécuter le plan de charge. Ce qui amène le remplacement des avions Wellington par des Lancaster au printemps 1952. Le 01 juillet 1952 cinq Wellington sont arrêtés de vol et stockés, deux autres restant en service pour assurer les missions SAMAR. Le premier stagiaire sur ce nouvel appareil, le SM Rancurel, commence son entraînement le 28 mai 1952. Parallèlement les Goéland sont à «bout de bord». Leur maintenance technique est hors de proportion avec les résultats obtenus. Mais ils continuent à rendre de bons et loyaux services.

Par l'intermédiaire de l'attaché naval en poste à Washington, l'état-major s'efforce d'obtenir auprès du gouvernement américain la cession de Beechcraft SNB 5 afin de pouvoir au remplacement de ces vieux

bimoteurs. La loi d'aide pour la défense mutuelle prévoit la fourniture d'assistance militaire aux nations liées aux Etats-Unis par des accords de sécurité collective. La demande d'avions sera enfin satisfaite en 1953. Le 24 octobre de cette même année les premiers Beechcraft sont convoyés de Karouba vers Agadir par le LV Le Bail, l'OE Sarotte et l'EV Courtois. Le 12 novembre les vingt SNB 5 sont là ce qui permet le retrait du service des 15 Goéland. Une ère nouvelle commence pour l'escadrille grâce à l'arrivée de ce matériel nouveau. L'activité annuelle ne descendra pas au dessous de 7.000 heures de vol dans les années qui vont suivre et les élèves vont enfin pouvoir s'initier à l'utilisation du radio compas car les SNB 5 en sont équipés.

Le Maroc, protectorat français depuis 1912, abrite de très nombreuses formations de l'aéronavale. Au début des années 1950 le contexte politique évolue, prolétariat urbain et petite bourgeoisie marocaines manifestent de plus en plus leur désir d'indépendance. En 1952, Mohammed V, sultan du Maroc, qui jusqu'alors gouvernait en plein accord avec la France, se prononce pour l'indépendance. Celle-ci est accordée le 02 mars 1956. L'éventualité d'un transfert prochain des unités stationnées au Maroc est alors envisagée. En 1957, l'état-major de la Marine confie à la direction des bases aériennes le soin de rechercher deux sites pour l'implantation de bases écoles. Hourtin est d'abord retenu pour accueillir la 55S en cas de retour sur le territoire métropolitain. Ce projet ne verra jamais le jour et la 55 S continue à voler sous les cieux marocains pour quelques années encore.

En décembre 1959 un accord concernant le départ des forces américaines du Maroc avant 1963 est signé entre le roi Mohammed V et le président des Etats-Unis d'Amérique, le général Eisenhower. Un communiqué des autorités américaines précise que cet accord devrait logiquement «amener les responsables français et espagnols à faire leur choix... car le Maroc refuse d'être assujéti à une occupation étrangère», Abdallah Ibrahim, porte parole du gouvernement, concluait ainsi: «l'année 1960 sera l'année de l'évacuation de toutes les troupes étrangères». Ces déclarations inquiètent-elles le gouvernement français ? Toujours est-il qu'après le séisme d'Agadir la décision de maintenir la BAN d'Agadir est prise. Un crédit de 600.000 nouveaux francs est ouvert pour la remise en état des locaux existants et l'implantation de neuf baraques fillod destinées à l'escadrille 55S. La BAN Khouribga ferme ses portes en 1961, mais pour Agadir rien n'est encore décidé.

L'état major envisage la Bretagne comme terre d'accueil de la 55S pour le cas où elle devrait revenir en métropole. Le repli vers Nîmes est aussi envisagé dans l'optique où la 56S irait à Lann-Bihoué, escadrille stationnée également à Agadir. Pour différentes raisons c'est le site d'Ajaccio qui est retenu. Celui-ci convient bien au travail de l'école, le CC Hablot, alors commandant, accompagné du commandant de la BAN Agadir est venu s'en assurer lors d'un bref voyage. De plus l'aéronautique navale d'Aspretto n'a plus de formation affectée depuis le départ de la 9F, début 1960. Le transfert précipité, décidé le 05 janvier 1961, a lieu dès la fin de ce mois. Le 01 février 1961 l'escadrille 55S est affectée à la BAN Aspretto. Les trois derniers Beechcraft SNJ quittent Agadir le 08 février et tous sont regroupés à Ajaccio le 09. Le départ sera difficile. Quitter Agadir, après y avoir séjourné dix années, ne laisse pas indifférent, même si la destination ne manque pas d'attraits. Mais laisser derrière soi ses plus fiers vaisseaux, treize valeureux Lancaster confiés à la 52S touche cruellement les cœurs malmenés, car par deux fois au cours de l'année 1960 le malheur marquera tragiquement l'histoire de l'escadrille.

Le premier évènement survient le 01 mars 1960 à 00h30. C'est le terrible séisme d'Agadir qui en quelques instants détruit en partie la ville endormie. Dix mille victimes seront retirées des ruines et parmi elles, la BAN Agadir perd quatre officiers, quinze officiers-mariniers, trois quartiers maîtres et matelots. Vingt épouses et dix sept enfants du personnel sont également décédés sans compter un grand nombre de blessés.

Un second évènement tragique frappe encore durement cette unité si sévèrement touchée lors de la catastrophe d'Agadir. Le Lancaster WU 26, de retour d'un voyage de navigation après escale au Bourget, est attendu à Agadir le 17 août au soir mais il ne rentrera pas. Le voyage s'est achevé prématurément près du Douard Ouled Si Reghaï à cinquante nautiques au Sud de Casablanca. L'avion s'est écrasé au sol à la suite d'une survitesse hélice aggravée par le feu au moteur trois. L'OE 3 Le Hiress, chef de bord, l'EV2 Jégou, stagiaire de la promotion AGA 60C, quatre membres d'équipage et treize passagers périssent lors de cet accident qui ne laissera aucun survivant. La baraque fillod des services techniques de l'escadrille 55S à Aspretto a porté en souvenir de ce moniteur mort en service aérien commandé le nom de l'OE 3 Le Hiress.

Donc en 1961, l'escadrille finit de s'installer dans sa nouvelle demeure, la troisième. Son passé de douze années sous le ciel marocain, riche en évènements dignes d'être cités, s'oppose aux années qui vont suivre. L'activité aérienne importante des années précédentes sera réduite, la moyenne de 7.500 heures par année chutera vers 5.000. La perte des Lancaster se fait durement sentir. La dotation de quatorze SNB 5 assure néanmoins une activité honorable et les fréquentes sorties de piste de cet appareil alimentent la chronique. Il faudra attendre 1970 pour qu'un fait important soit noté. La brillante et longue carrière des SNB 5 n'arrive pas encore à son terme mais ces vieux appareils méritent d'être ménagés. La dotation de quatre Nord 262 au

cours de l'année 1970 va leur permettre de reprendre souffle. Dès l'été, les trois premiers sont livrés par l'Aérospatiale. Ils amènent un contraste étrange sur le parking de « l'emprise marine » de l'aéroport de Campo dell'Oro. Leurs couleurs chatoyantes ne sont pas faites pour rajeunir la grise silhouette du Beechcraft. Pourtant, celui ci, assurera quelques temps encore une partie de l'instruction des stagiaires. La promotion 72E sera la dernière à éprouver les joies de l'atterrissage «deux points, queue basse». Le 01 juillet 1973 ces braves vieilles machines font valoir leurs droits à la retraite. Les exemplaires encore en service sont stockés en attente de rétrocession. Les numéros 713 et 716 disposant de potentiel volent encore jusqu'en décembre.

La mise en service du Nord 262, plus lourd, technologiquement plus complexe et mieux équipé en moyens de radionavigation enthousiasme les moniteurs. Chacun se met au travail et dès la première année une tâche considérable est accomplie. La documentation pédagogique est profondément remaniée, l'instruction théorique est mise à jour, l'instruction en vol modifiée. La standardisation devient beaucoup plus stricte pour permettre aux stagiaires une adaptation aisée sur des avions plus lourds tout en améliorant la coordination du travail de l'équipage. Ces profondes modifications vont pouvoir permettre la réalisation d'un vœu depuis longtemps émis par le personnel pilote. Il s'agit de l'équivalence du stage afin de faciliter la reconversion des pilotes de l'aéronavale dans l'aéronautique civile à l'issue de leur carrière militaire.

Plusieurs tentatives effectuées en 1961 puis en 1967 et 1968 sont restées sans résultats. Une nouvelle demande en date du 05 avril 1971 est enfin acceptée et le stage de spécialisation sur multi moteurs est homologué par le ministre des transport comme stage préparatoire aux épreuves pratiques de l'IFR. Les LV Godefroy et Caquille sont envoyés au stage d'instruction pilote professionnel de première classe à Saint Yan à l'école nationale de l'aviation civile. Ainsi est obtenu l'homologation d'un stage adapté à la préparation des épreuves pratiques en vol du brevet de pilote professionnel de première classe. Le retrait du service des SNB 5 en 1973 modifie la dotation de la 55S en Nord 262 à huit avions. Un grave incident au cours de l'été 1975 va momentanément modifier la disponibilité de ce parc aérien.

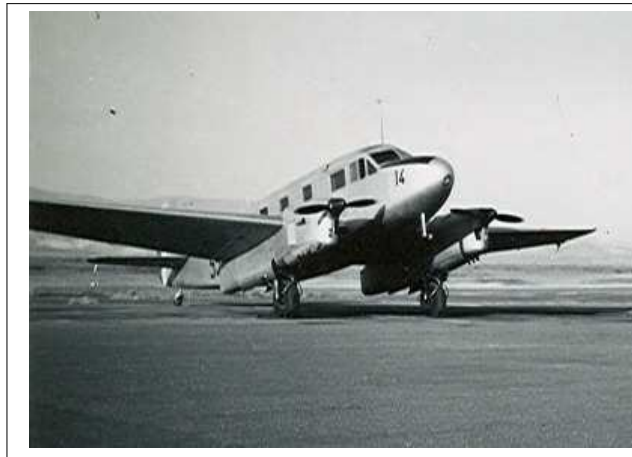
Le 30 juillet 1975, à 01h40, deux fortes explosions brisent le calme habituel des soirs d'été. Le parking de la 55S offre un désolant spectacle: deux avions, les numéros 43 et 61 viennent d'être gravement endommagés par l'explosion de charges de nitramite. L'attentat est revendiqué par le «fronte paesanu corsu di liberazione». Heureusement seules deux charges ont explosé, deux autres disposés sur le numéro 63 et une troisième sur l'empennage du numéro 43 ont fait long feu. L'attentat n'a rien d'héroïque mais il révèle de la part de ses auteurs une bonne connaissance des lieux et des habitudes locales. La période des permissions d'été débute juste. Le gardiennage de nuit est assuré par quatre hommes dont un seul est de quart effectif. La relève a lieu à 01h30 soit dix minutes avant l'explosion et le parking entouré d'un ras maquis n'est pas clôturé. La mascotte de la 55S, Wolf, jeune berger allemand, a curieusement disparu aux environs de 19h00. Il sera retrouvé le lendemain matin aux abords du terrain dans un piteux état, incapable de se mouvoir. La cellule du numéro 43 est éventré au niveau du train principal droit. L'empennage du numéro 61 a subi de graves dommages. Celui ci sera réparé sur place en prélevant l'empennage complet du numéro 43. Ce dernier, démonté partira par la mer vers le continent pour être remis en état.

L'année 1979 voit l'épanouissement maximum de l'escadrille du point de vue activité aérienne sur Nord 262. En effet, les avions de la 55S effectuent un total annuel de 6.283 heures de vol sans incident notable tant sur le plan humain que matériel.

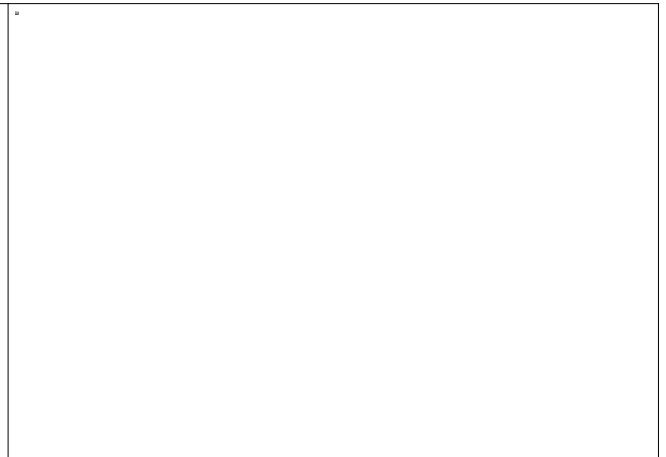
Enfin en 1981, l'escadrille sera à l'honneur avec la remise de la médaille de bronze du service de santé des armées, consacrant ainsi par les autorités la reconnaissance de l'efficacité de la formation dans ses missions d'aide aux populations, telles que les évacuations sanitaires.

QUELQUES DATES HISTORIQUES et quelques noms repères :

* stage PL1 sur Goéland du 20/04 au 10/06/1949	:	SM Alajarin Roger
* stage ASB 63A du 25/02 au 23/06/1964	:	SM2 Pierrat Prix
* stage ASB 65E du 17/09 1965 au 20/01/1966	:	SM2 Bouscarle
* stage ASB 66A du 12/01 au 21/05/1966	:	EV1 Filippi Jean-Marie
* stage ASB 67A du 10/01 au 10/05/1967	:	SM2 Peters
* stage ASB 68B du 20/02 au 25/07/1968	:	AMR Lipinski Pierre
* stage ASB 72D du 30/10 1972 au 08/06/1973	:	SM2 Payet Michel
* stage ASB 73A du 29/01 au 05/10/1973	:	EV1 Schmückel François
* stage ASB 77A du 17/01 au 27/07/1977	:	EV1 Fabre Daniel
* stage ASB 77D du 17/10 1977 au 22/06/1978	:	SM2 Ventadour Philippe



Bimoteur "Goéland" de l'escadrille 55S



"Beechcraft SNB5" de l'escadrille 55S



Porte-avion suisse en manœuvre...

Avis de recherche

Notre amicale recherche des volontaires pour les postes suivants :

- Porte-drapeaux,
- Responsable et renforts bimmeloterie,
- Rédaction « Petit Pingouin »,
- tout autre dévouement pour le bien commun de notre Amicale.

Contactez le Président Denis TOURBEZ ou tout autre membre du CA (coordonnées en dernière page au dos du Petit Pingouin).

La Banque Alimentaire de Nîmes recherche une personne bénévole pour assurer la marche de l'entrepôt logistique et une autre, toujours bénévole, pour le suivi des achats.

Le travail en équipe est à mi-temps, les matins de 8/9h à 12h30/13h. Des personnes de confiance, avec un peu d'expérience et une autorité naturelle seraient très bien.

S'adresser à Mme HENIN, vice présidente de la Banque Alimentaire, le matin au 04 66 29 56 42.



Conservatoire Historique de l'Aéronavale à Nîmes (CHAN)

Nouvelles.....

Plus de 210 passionnés, pour la plupart issus de l'AAAN, ont rejoint l'équipe enthousiaste du Conservatoire afin de préserver le Bréguet Atlantique n°31 et le Bréguet Alizé n°5 sur une enclave de l'ancienne base d'aéronautique navale de Nîmes-Garons.

L'Etat-Major de la Marine et le Ministre de la Défense se sont penchés sur les problèmes que pouvaient laisser craindre l'amiante contenu dans les blocs freins, les joints de PR ayant été prouvés sans amiante par plus de 10 analyses contradictoires effectuées dans deux laboratoires spécialisés distants et totalement indépendants.

Les 2 avions étant tous les deux sans moteurs, plus rien ne semble s'opposer à cette cession tant attendue par le plus grand nombre d'entre vous.

Ne reste plus qu'à venir la décision finale qui ne saurait trop tarder dans la confiance jamais perdue pour maintenir haut et fort le passé aéronautique de notre base, et honorer la mémoire de tous ceux qui ont laissé leur vie dans ce difficile métier trop souvent méconnu de tant de Français.

Le Chef d'Etat-Major de la Marine
et le Commandant de la BAN
en conversation amicale avec une partie
des membres du Conseil d'Administration
du CHAN
dans les arènes de Nîmes, le 6 avril 2011



N'hésitez pas à vous informer sur le site www.chan-nimes.org où vous pourrez trouver tous les documents relatifs à cette noble action.

FÉLICITATIONS

Toutes nos félicitations vont à :

– Paule TOURBEZ, l'épouse du président, qui vient d'être promue Chevalier dans l'Ordre National du Mérite,

– Yannick RUELLAN, promu chevalier dans l'ordre des Palmes Académiques.

Notre amicale se réjouit pour eux de ces distinctions parfaitement méritées.