



Avril 2012

Le petit Pingouin



Bréguet Alizé n° 5 sous la neige à Nîmes

Sommaire :

- 1 : Couverture, sommaire
- 2 : Mot du Président
- 3 : Inscriptions
- 4 : Préfet maritime ancien de la BAN
- 5 : Le second porte-avions
- 6 : L'aéronavale et l'aéroport
- 7 - 8 : Crash DC4 à Tontouta 1982
- 9 : Odile revient de Cotonou 1969
- 10 : Recherche et bimmeloterie
- 11 : Structure de la BdD NOL
- 12 : Aux Marins morts pour la France
- 13 : Hydravion Latham 47
- 14 : Le roulage et In Memoriam
- 15 : Le Bréguet Alizé n° 5
- 16 : 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

Chers Amis,

Je viens m'adresser de nouveau à vous dans notre revue le « Petit Pingouin ».

Nous nous efforçons de vous informer des dernières nouvelles Marine et de notre amicale, mais cela n'est pas toujours évident.

Notre loto nous a fait faire quelques cheveux blancs, à quinze jours de la date retenue, nous n'avions qu'une quinzaine d'inscrits et nous avons failli l'annuler. Finalement au dernier moment, nous avons réuni 80 personnes qui je pense, ont passé une agréable après-midi et ont partagé les galettes des rois et royaumes. Les résultats du loto sont bons, nous avons fait un léger bénéfice grâce aux dons de quelques généreux adhérents.

Nous avons pensé organiser une sortie le samedi 21 avril au pays de la châtaigne en Ardèche, qui malheureusement suite à une incompréhension du transporteur, a dû être reportée au samedi 22 septembre 2012.

Nous sommes en contact avec Alavia pour organiser une sortie à Toulon, sortie qui avait été proposée il y a quelques années et qui avait remporté un vif succès.

Nous maintenons notre soirée brochettes à la manade Briaux le mercredi 13 juin. Depuis 2 ans nous engageons des extras pour la préparation et la cuisson des saucisses car nous n'avons pas assez de volontaires pour nous aider, mais cela a un coût pour l'association.

Il est évident que la disparition de la BAN nous a mis un coup au moral. Mais relevons la tête et restons soudés. J'espère et je souhaite que les jeunes retraités depuis la fermeture de la BAN puis en juin 2012 la dissolution de l'échelon de démantèlent, viennent grossir nos rangs et en partie par la suite assurer la relève.

Si dans votre entourage vous en connaissez n'hésitez à les inviter à nos festivités et peut-être retrouveront-il le goût de reparler d'aéronautique.

Un autre vœu pieux : Ceux qui auraient des idées pour des activités (autres que le pot de la rentrée, l'assemblée générale, le loto et la manade BRIAUX), toutes les idées, seront les bienvenues et faciliteront les recherches du conseil d'administration.

J'espère vous retrouver nombreux à la manade Briaux où nous pourrons avoir la convivialité de partager un bon moment tous ensemble.

Bien amicalement à tous.

Denis TOURBEZ

Président de l'AAAN-LCA

SORTIE D'AUTOMNE DE L'A.A.A.N.

Projet

*A.A.A.N LANGUEDOC – CAMARGUE
18 rue des Flamants Roses – 30230 BOUILLARGUES*

Suite à un malentendu avec le transporteur, notre amicale a décidé de reporter la sortie de printemps prévue le samedi 21 avril 2012 en Ardèche au **samedi 22 septembre 2012** pour y découvrir les productions de châtaignes agrémentées d'un repas à base de produits locaux.

Réservez dès à présent cette date sur vos agendas et tenez-vous prêts à répondre au secrétaire dès que nous vous adresserons les bulletins de réservation.

Notre ami Georges Bazergue (ex-Gutenberg de l'imprimerie BAN) nous servira sans doute de chauffeur bénévole à cette occasion. Soyons nombreux à répondre à ce geste désintéressé et d'amitié.

Côtes du Rhône Rafale Pyramides 2010

Les deux palettes représentant 210 cartons de 6 bouteilles ont trouvées leurs heureux propriétaires en moins d'un mois, sans doute serons-nous amenés à refaire une commande groupée si vous en exprimez le désir.

Inscrivez-vous dès que possible via internet, une nouvelle commande sera réalisée dès le nombre suffisant de cartons atteints. Une palette = 105 cartons de 6 bouteilles à **20 € le carton « plein »**. **Règlement par chèque à l'ordre de l'AAAN-LCA.**

Manade Briaux à Bouillargues

La brochette-partie traditionnelle à la Manade Briaux aura lieu le **mercredi 13 juin** à partir de 18H00.

Inscrivez-vous au plus tôt via internet, vous recevrez en plus un courrier où les modalités vous seront précisées ainsi que le menu de cette soirée.

A A A N - LCA
18 rue des Flamants Roses
30230 BOUILLARGUES
aaan.lca@voila.fr

Le vice-amiral Jean-Pierre LABONNE nommé préfet maritime de l'Atlantique



Le vice-amiral **Jean-Pierre Labonne** a été nommé préfet maritime de l'Atlantique et promu vice-amiral d'escadre lors du conseil des ministres du 23 novembre 2011, il a pris ses fonctions le 21 décembre 2011. Né en 1956, il intègre l'Ecole Navale en septembre 1976 et s'oriente vers une carrière dans l'aviation de patrouille maritime. Breveté pilote en 1981, il a occupé différents postes de responsabilités dans les flottilles 21 F, 22F, 23F et 24F sur Breguet Atlantic. Il a effectué de nombreux détachements opérationnels, en particulier au Tchad, pour finalement prendre le commandement de la flottille 23F en septembre 1994, au moment de l'arrivée des nouveaux « Atlantique ».

Après avoir intégré la 83ème promotion de l'école supérieure de guerre navale en 1991, il a occupé divers postes en état-major. Il fut notamment chef du bureau aéronautique au sein de la division opérations/emploi de l'état-major de l'amiral commandant la zone maritime Atlantique de 1996 à 1998. Puis il dirigea le bureau des écoles et de la formation de la direction du personnel militaire de la marine de juillet 1999 à juillet 2002.

De nombreux embarquements complètent une carrière riche avec des affectations sur le dragueur de mines Aldébaran, sur le porte hélicoptères Jeanne d'Arc comme instructeur, puis sur la frégate Montcalm, en 1993, comme commandant en second avec deux déploiements en océan Indien. Il fut le pacha du bâtiment de commandement et de ravitaillement Somme en 1998, puis de la frégate Primauguet de septembre 2002 à l'été 2004, avec laquelle il a participé à la TF 150 en océan Indien.

Il a occupé le poste d'adjoint « mer » au sein du cabinet du Premier ministre de janvier 2005 à décembre 2006, puis a été promu contre-amiral et nommé secrétaire général adjoint de la mer le 1er janvier 2007. Poste dans lequel il a notamment suivi pour le Premier ministre les opérations de lutte contre la piraterie, le trafic de stupéfiants et l'immigration clandestine, ainsi que les sauvetages en mer et la lutte contre les pollutions.

Il occupe les fonctions d'adjoint organique à Brest de l'amiral commandant la force d'action navale, entre août 2008 et septembre 2011, où il est en charge des 50 navires et des 4000 marins basés dans les ports de l'Atlantique. Dans ce poste, il a assumé entre le 1er décembre 2008 et le 1er juin 2009 les fonctions de « Deputy operation commander » de l'opération navale européenne de lutte contre la piraterie au large des côtes de la Somalie. Enfin, en mars 2011, il eut la fonction de représentant français du chef d'état-major des armées auprès du commandant américain de l'opération « Odyssey Dawn » au large des côtes libyennes puis auprès du commandant OTAN de l'opération « Unified Protector » au JFC de Naples.

La France fait une croix sur son second porte-avions



L'affaire semble désormais entendue et faire consensus à droite comme à gauche, notamment chez les parlementaires. Faute de moyens, la France ne se dotera pas d'un second porte-avions et devrait encore, pendant au moins une quinzaine d'années, se contenter du Charles de Gaulle. Officiellement, aucune décision n'est encore prise. En 2008, lorsqu'il a mis fin au projet de coopération franco-britannique, qui aurait porté pour la Marine nationale sur la réalisation d'un bâtiment dérivé des unités de la classe Queen Elizabeth, Nicolas Sarkozy avait renvoyé à 2011/2012 sa décision concernant la construction ou non d'un second porte-avions français. Entre-temps, le chef de l'Etat avait demandé une étude pour déterminer les avantages et les inconvénients de la propulsion nucléaire par rapport à la propulsion classique. Cette dernière avait été retenue en 2004 par Jacques Chirac lorsque celui-ci avait voulu profiter du programme britannique pour lancer une coopération et, ainsi, tenter de « sanctuariser » le programme PA2. Toutefois, malgré les sommes déjà investies dans les études (plus de 100 millions d'euros) et la commande des catapultes aux Etats-Unis (qui fut par la suite annulée), le projet franco-britannique fut abandonné par le successeur de Jacques Chirac, et ce, pour la petite histoire, deux ans avant la signature d'un accord de défense qualifié d' « historique » entre Londres et Paris...

Trop tardif et trop coûteux

Aujourd'hui, la situation est simple. Si, comme prévu, le PA2 dans sa version CVF-FR avait été commandé en 2008, son assemblage à Saint-Nazaire serait quasiment achevé et la mise en service aurait pu intervenir en 2015, à l'occasion du second arrêt technique majeur du Charles de Gaulle. Mais comme ce ne fut pas le cas, il faudrait désormais, si la commande était signée, attendre la fin de la décennie pour voir le bâtiment entrer en service. Même ceux qui défendaient le projet au nom de la nécessité d'assurer la permanence du groupe aéronaval n'y croient donc plus : « C'est trop tard maintenant car le PA2 arriverait alors que le Charles de Gaulle serait déjà à mi-vie », explique l'un d'eux. De plus, quand bien même il n'y aurait pas le problème de calendrier, les finances de l'Etat ne lui permettent pas de lancer une telle dépense, estimée à environ 3 milliards d'euros. « Il faut être honnête, il n'y a plus d'argent dans les caisses. Il va falloir que l'Etat se serre encore la ceinture et le ministère de la Défense, comme les autres, n'y échappera pas. Ce sera très dur pour les grands programmes déjà engagés, alors il n'est pas question d'y ajouter un porte-avions », estime un parlementaire.

Préparer l'après Charles de Gaulle

Dans ces conditions, il est désormais plutôt question de travailler sur le successeur de l'actuel porte-avions. Normalement, le Charles de Gaulle, opérationnel depuis 2001, a été conçu pour avoir une durée de vie de 40 ans. Mais sa construction, qui a débuté en 1987, a été retardée à quatre reprises pour des questions budgétaires, aboutissant à une mise en service 5 ans après la date initialement prévue. En outre, le fait que le bâtiment soit à propulsion nucléaire fera que, contrairement à d'autres navires, il ne pourra pas être prolongé indéfiniment, pour des questions de sûreté. Tant et si bien qu'on peut imaginer son retrait du service vers 2030, peut être même avant. Ce qui signifierait une mise en chantier de son successeur (ou de ses successeurs si les finances publiques se sont redressées d'ici là) au début des années 2020. Dans ce cas, le lancement des études interviendrait avant la fin de cette décennie. Pour permettre aux industriels de maintenir une partie de leur savoir-faire dans la conception de porte-avions, outils hautement complexes, il ne serait donc pas étonnant qu'une ligne budgétaire soit dégagée sur la loi de programmation militaire à partir de 2015, afin de débiter les études du futur porte-avions. Cela permettrait, au passage, de « sauver politiquement la face », en donnant l'impression que le projet n'est pas abandonné, mais repensé afin de tenir compte des réalités actuelles. Une pirouette qui permettrait encore de gagner de nombreuses années...

Les Gars de l'Aéro-Navale

Par **Albert PELISSIER**, ingénieur en retraite à Montpellier, âgé de 93 ans.

Je dédie ce poème à Roger ALAJARIN et à sa charmante épouse Isabelle,
qui a partagé en son temps, certains sentiments que j'exprime ici.

Qu'ils sont beaux en uniforme les gars de l'Aéro-Navale
Ces casse-cou du ciel au cœur bien accroché
Qu'ils sont prêts à donner, au soir d'une bataille,
A la jolie barmaid ou à une poupée.

Après avoir risqué sous un déluge de feu,
Leur vie ou leur jouet, et bien souvent les deux,
Leur idéal était de faire respecter
Le ciel de leur pays et de leurs libertés.

Liberté, c'est là toute leur devise,
Qu'ils portent haut, bien haut dans le ciel
Par delà les nuages et les arcs en ciel !

Quand au retour d'une dangereuse mission,
L'un d'eux ne pose plus son jouet sur la piste,
C'est dans le droit fil de ce qui les attend,
De cela ils en sont tous bien conscients.

Adieu poignant un jour à son meilleur ami,
Et cœur saignant lors des cérémonies
Qui honorent son départ dans la nuit et le brouillard.
Qu'il était beau dans sa tenue de gala,
Mais encore plus beau, dans celle du combat !

En souvenir aussi de mes camarades Gads'Arts : Soucas et Brarais,
tués à Mers El Kébir le 3 juillet 1940 sous les obus « alliés » !

Ne pas séparer l'aéroport des entreprises aéronautiques implantées

En réponse aux inquiétudes des technocrates de Bruxelles, attention danger, il ne faut oublier que la tour de contrôle de l'aéroport de Nîmes-Garons est absolument nécessaire pour conserver sur place les **850 emplois industriels** de haut niveau technologique de Sabena Technics, du centre de maintenance des hélicoptères de la protection civile, d'Aviation Défense Service et d'Airways Formation !

2500 emplois indirects sont liés à l'existence même de cet aéroport, ancienne base OTAN, dont la piste est la seule capable en Languedoc Roussillon de recevoir les plus gros avions porteurs du monde : Airbus A380, Boeing 747 cargo et Antonov 124, qui peuvent y décoller à pleine charge, ce qui leur est impossible à Montpellier ou Perpignan.

Les études économiques réalisées sur place ont démontré que les 200.000 passagers de Ryanair transportés en 2011 ont rapporté la somme de **130 millions d'Euros** dans les commerces environnants du Gard, sans compter tous les jeunes garçons qui empruntent chaque jour ou chaque semaine la liaison vers Londres ou Bruxelles, leur nouveau lieu de travail !

Nîmes a la chance d'avoir par cet aéroport une ouverture sur le monde, ce n'est pas le moment du repli sur soi, et encore moins la perspective du risque de perte des rares emplois industriels producteurs de richesse dans la région nîmoise !

Paul le Pingouin de l'Aéro

Base de Tontouta anniversaire du crash du DC4 : 30 ans déjà !

Pour cet anniversaire des trente ans qui a endeuillé l'Aéronautique Navale par le **crash du DC4 « KB »** sur les pentes du mont Makoo beaucoup de monde s'est déplacé afin d'assister à la cérémonie, et c'est en présence du Général de Brigade J.F PARLANTI, COMSUP à Nouméa, que le Capitaine de Vaisseau AUGÉY adjoint mer rappela les circonstances de cet accident.

La liste des membres de l'équipage fut citée.

Après ce rappel, le Général déposa une gerbe sur le parvis de la stèle, puis ce fut le tour du premier adjoint du maire de Païta, commune du lieu de l'accident qui déposa une gerbe.

Le président de l'AMMAC déposa à son tour une magnifique gerbe.

La sonnerie « Aux morts » et la Marseillaise clôturèrent cette très belle cérémonie sous un soleil radieux.

Étaient présents :

- l'équipage du Gardian stationné à Papeete en déplacement sur l'ancienne base de Tontouta,
- Une petite délégation de la tribu de Bangou, qui « garde » les restes de l'avion et s'occupe de la stèle et de la chapelle,
- une délégation de l'Armée de l'Air,
- les anciens combattants,
- une délégation de l'AMMAC,
- et plusieurs personnes ayant connu cette époque et qui sont retirés sur « le caillou », soient plus de 80 personnes.

Stèle

LV CELTON

MP CRUSSON

MP PODLESNIK

PM WULLAERT

PM DECOUDU

PM LE FURALT

M GAVART-PIVET





La garde d'honneur venue de Chaleix (Unité Marine)



Stèle et porte drapeaux

Voilà, ce petit reportage que j'ai fait ceci en mémoire de l'équipage qui je suis sûr était connu par beaucoup de monde aussi bien à Nîmes que dans toute la grande famille de l'aéronavale.

Gérard HUET
Major Mecbo (R)

FLOTTILLE 21F 05 mars 1969 et « Odile »



2^{ème} rang : Gina, Tronca, x ,Marquier, Dumas
1^{er} rang : x , Lagattu, Thiébaud, x , Berberich.

Le 27/02/1969 un « Atlantic » en mission en Afrique, en panne d'hydraulique, vient de se poser à Cotonou (port et ville importante du Dahomey, maintenant Bénin). UH décolle en urgence de Nîmes avec une mini équipe de dépannage. Après 09h de nuit, une escale technique à Dakar puis à nouveau 06h de vol, nous atterrissons de nuit à Cotonou.

Pourquoi cette urgence ? Endroit sensible avec la guerre dite du « Biafra », les américains présents partout ne croient pas à cette panne suspecte pour eux. Le gouvernement du Dahomey veut rester neutre. L'équipage du Breguet en panne ne peut remorquer l'avion sur un chemin de roulement étroit pour le mener dans la zone militaire de l'aéroport. Pour tout arranger le chef de bord le Lieutenant de Vaisseau De Grammont est sérieusement malade !!!! L'ambassadeur de France et son attaché militaire sont excédés et inquiets.

Notre rapide arrivée est bienvenue (nous avons emporté une barre de remorquage). Tout de suite l'avion est mis hors des regards de tous les espions du coin. L'équipage secouru doit repartir avec notre avion, rapidement. Mais malgré sa bonne volonté, son chef de bord ne peut tenir son poste.

Le Lieutenant de Vaisseau Olivier GODEFROY :

« Je représente l'autorité Marine, le PM Marquier mon copilote décollera avec l'équipage secouru comme chef de bord (il en a les qualifications !) »

Marquier à peine endormi est réveillé et repart vers Dakar. Il fera ainsi plus de 20h de vol en 2 jours.

Petit soulagement pour le corps diplomatique. Il reste encore un avion et il faut le réparer rapidement.

Les mécanos aidés par l'ensemble de l'équipage se mettent au travail. Lever à 04h pour travailler le matin à une température raisonnable. L'équipage soudé est efficace.

Le 04 mars vol technique de contrôle, R.A.S.

Le 05 mars nous pourrons décoller. L'ambassadeur qui nous a hébergé (CB et TACCO) reconnaît le sérieux et le professionnalisme des « Aéros ». Avant le départ, les militaires coopérants nous reçoivent, près du mess courent quelques phacochères (petits cochons noirs) « j'en ramènerai bien un à Nîmes » lance en

boutade Olivier GODEFROY. Au moment du décollage, arrive escorté par un légionnaire, un petit cochon noir, le soldat nous salue et nous le confie : « mission accomplie » !

Godefroy ne se dégonfle pas ... »l'honneur de la Marine et de l'Aéro ».....

Notre phacochère est enfermé dans les WC de l'avion pour 09h de vol sans escale jusqu'à Nîmes.

Nous devons utiliser de temps en temps les toilettes, Odile est le nom donné spontanément par l'équipage à l'animal, nom paraît-il d'une charmante employée de l'hôtel où l'équipage résidait.

« Odile » libérée se promène alors dans la coursive de l'avion. Elle grogne beaucoup et l'équipage se réfugie sur les sièges. Dès qu'elle arrive vers les pilotes, un sérieux rappel à l'ordre la ramène aussitôt dans sa « cabane ».

Imaginez l'ambiance à bord, c'était en 1969 ! Rassurez-vous la fantaisie ne venait jamais compromettre la sécurité.

Arrivés à portée VHF du contrôle local, nous entendons « Uniform Hôtel, comment me recevez-vous ? Répondez. »

« Groin,groin,groin..... » c'est Odile en direct sur la radio, manifestant certainement son plaisir d'arriver à Nîmes.

« U.H. veuillez répéter, vous êtes incompréhensibles ».

On enferme Odile une dernière fois dans les WC, jamais les ingénieurs de chez Bréguet n'avaient pensé à une telle éventualité.

A notre arrivée au parking, le douanier le plus célèbre de cette époque se précipite dans l'avion par l'échelle. Pendant ce temps, Odile est débarquée clandestinement, sans papier, avec un bout par la trappe avant.

Odile profitera de la chaleur du local chaudière de la flottille 21F. Rapidement elle s'acclimatera et deviendra une attraction.

L'inspection de tranche du commandant de la base concernant la flottille étant programmée, Odile est évacuée. Elle trouve refuge en garrigues chez le navigateur de l'équipage ; PM SCHOTT.

Au printemps Odile est sacrifiée pour le barbecue annuel de l'équipage U.H.

Je vous dis que les « Pingouins » savent tout faire ...même tuer et dépecer un cochon !

Nous nous sommes régales.

Je vous laisse réfléchir à la morale de cette histoire.

Roger LAGATTU Tacco et son copilote Jean-Claude MARQUIER

Avis de recherche

Notre amicale recherche toujours des volontaires pour renforcer les postes suivants :

- Membres du Conseil d'Administration,
- Porte-drapeaux,
- Bimbeloterie,
- Rédaction du « 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).

Philippe TROUSSARD de l'ASARAN recherche des photos du Dakota 87 et de ses frères, ainsi que des équipages et élèves de l'EPV en pleine action. Faire parvenir vos documents à :

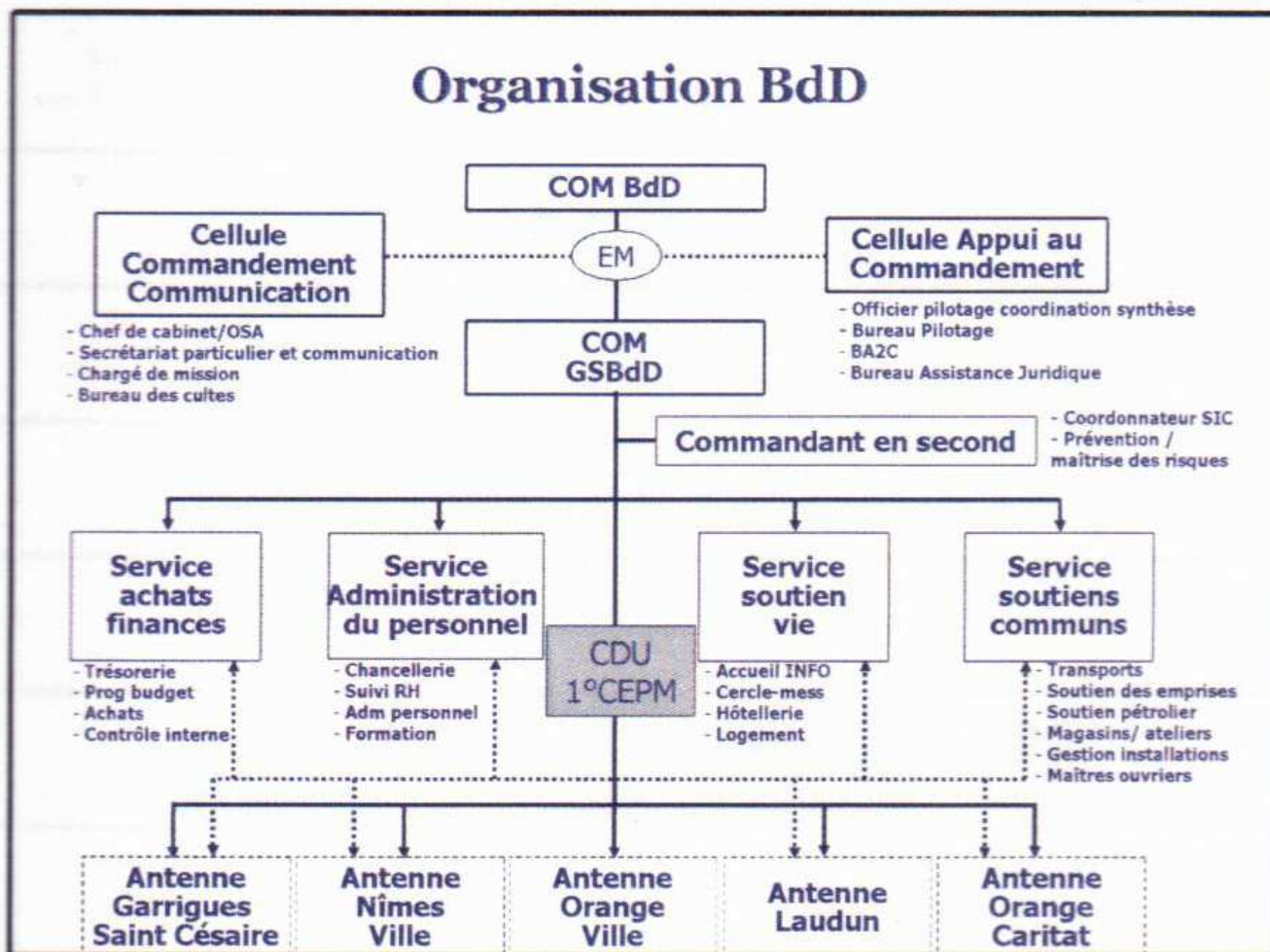
Philippe TROUSSARD 5, Rue de la Croix Saint Jean Lannec 56270 PLOEMEUR
adresse courriel : phil.troussard@orange.fr

Bimbeloterie et divers

*Nous avons à votre disposition différents objets disponibles à la vente : pin's aéro, cravate aéro, presse papiers aéro en résine, cartes postales des 50 ans de la BAN avec leur timbre spécifique, 1 livre des 50 ans de la BAN, 3 bandes dessinées « Kimono » relatant les aventures de la chasse embarquée et de la Patmar. Le dernier exemplaire de la série **Kimono n°13 « Rafale sur l'Arctique »** vient de sortir, vous pouvez le commander dans toutes les bonnes librairies.*

N'hésitez pas à solliciter nos responsables de la bimbeloterie (à la recherche de renforts...).

STRUCTURE DE LA BDD



A notre dernière assemblée générale du 3 décembre 2011, le lieutenant colonel Eric HILDEBERT commandant le GSBdd (Groupement de Soutien de la Base de Défense) nous avait présenté la BDD placée sous le commandement du Colonel Alain DAVID, et nous a autorisé à vous communiquer l'organigramme de fonctionnement de la Bdd Nîmes-Orange-Laudun (NOL) ci-dessus.

Nos contacts avec les nouvelles autorités en place sont chaleureux et militairement cordiaux, ils font preuve à notre rencontre de franche coopération positive dans tous les domaines : AAAN, Préparation militaire Marine, CHAN et Médailles militaires.



Département du GARD

Denis LE PORS
Délégué départemental

1, Boulevard des Boudanes
30620 AUBORD
04 66 71 28 27
denis.le-pors@wanadoo.fr

18 février 2011



Association « AUX MARINS »
B.P. 4 29217 Plougonvelin
Tél. 02 98 38 07 79

Courriel : assaumarins@orange.fr
Internet : www.auxmarins.com

Monsieur Denis TOURBEZ
Président de l'AAAN Languedoc-Camargue
10 avenue des Lauriers-Amandes
30620 AUBORD

Monsieur le Président,

Situé à l'extrême ouest du Finistère à la pointe Saint Mathieu le mémorial national des marins a pour objet de rendre hommage aux marins d'État, de commerce et de pêche « **Morts pour la France** ».

L'Association « AUX MARINS » qui gère le Mémorial a pour but de collecter des informations sur les marins morts pour la France afin de relater d'une part leur histoire sur le site www.auxmarins.com et d'apposer d'autre part leur photographie dans le cénotaphe du Mémorial National des Marins Morts pour la France qui reçoit cent mille (100 000) visiteurs par an.

J'assiste, chaque année, sur la Base de Nîmes-Garons à une cérémonie dédiée à la mémoire de marins disparus en service commandé. Peut-être certains d'entre eux sont-ils considérés comme étant "Morts pour la France" et mériteraient de figurer sur les murs du cénotaphe ?

Y a-t-il dans l'Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale Languedoc-Camargue des archives ou des adhérents susceptibles de répondre positivement ?

Je m'adresse au Président afin que cela puisse figurer à l'ordre du jour de la prochaine Assemblée Générale annuelle.

Dans cette attente,

Pièces jointes : copie de lettre de fonction de Mr l'Officier Général Pierre LÉAUSTIC
copie de lettre adressée à Mr le Préfet du Gard
Flyer du Mémorial

Hommage à l'équipage de l'hydravion Latham 47



Le 5 novembre 2011 à Caudebec-en-Caux, commune de Haute Normandie sur les bords de la Seine, l'émotion était forte parmi les quelques centaines de personnes venues célébrer le 80^{ème} anniversaire de l'inauguration du monument « **A ceux du Latham 47** ». Ce monument a été érigé en hommage à l'équipage de marins de l'hydravion du même nom disparu en 1928 au cours d'une incroyable opération de sauvetage en Océan Arctique. La Marine nationale était à l'honneur avec la présence du patrouilleur de service public **Pluvier** accosté en face de la mairie, du piquet d'honneur du commandement de la Marine de Paris et de la préparation militaire (PMM) de Rouen « vice-amiral Cécille » à qui le capitaine de frégate **Jacques SUBRA**, commandant la Marine au Havre a officiellement remis son fanion.

La grande époque des expéditions polaires

La relation entre la commune de Caudebec-en-Caux et la Marine nationale trouve son explication dans l'histoire de la société Révima, principal employeur de la ville, installée depuis 1916 sur les bords de la Seine. L'usine, qui portait à l'origine le nom de son fondateur Jean Latham, produisait jusqu'en 1947 des hydravions pour la l'aéronautique navale. Le 25 mai 1928, le ballon dirigeable du général Umberto Nobile à la tête d'un corps expéditionnaire de 16 hommes, s'écrase sur la banquise au nord de la Norvège. Quelques jours plus tard, un SOS est perçu par un radio amateur en Sibérie. Aussitôt, de nombreuses expéditions sont déclenchées par l'Italie, la Norvège, la Russie, la Suède et la France pour tenter de retrouver les survivants. Le célèbre explorateur norvégien Roald AMUNDSEN recherche un moyen pour partir au secours des survivants. Georges Leygues, alors ministre de la marine, va lui donner les moyens de réaliser cette opération. Le Latham 47, dernier avion sorti des chaînes de fabrication de la société vient de terminer ses essais et est conçu pour pouvoir traverser l'Atlantique ; il semble le appareil idéal. Le 16 juin, le capitaine de corvette GUILBAUD aux commandes, secondé par le lieutenant de vaisseau Albert CAVELIER de CUVERVILLE, par le maître mécanicien Gilbert BRAZY et par le second maître radio Emile Valette s'envole pour Bergen afin de récupérer l'explorateur Roald Amudsen et le pilote Leif Dietrichson. Le 17 juin 1928, les 6 hommes décollent de Bergen pour Tromsø, où l'hydravion amerri pour une ultime révision des moteurs. A 16h05 le même jour, profitant d'une éclaircie, les 6 hommes s'élancent dans le ciel en direction du Spitzberg. Les conditions météorologiques orageuses auront certainement eu raison de l'expédition. Vers 19 heures, les contacts radiotélégraphiques entre l'hydravion et la TSF norvégienne sont interrompus à tout jamais. Seuls les débris d'un flotteur de l'hydravion et un canot de survie de fortune seront retrouvés. L'épave n'a jamais été localisée. Les survivants de l'expédition du général Nobile seront récupérés le 12 juillet 1928 par un brise-glace russe.

Le roulage en 1965 par notre ami Jo CORNU



14 bus qui effectuaient les rotations quotidiennes vers la ville et les villages environnants

Le roulage était dès l'ouverture de la BAN en 1961, un élément important au service de tous. Ce service participait chaque jour au ramassage des militaires et civils qui habitaient la région nîmoise. Notre ami Jo Cornu, alors Maître supervisait l'organisation des mouvements du roulage pour 260 véhicules en tous genres : ambulances, estafettes, junkers des Flottilles, Renault 4L, multiples camions ou semi-remorques en tous genres, citernes essence, sans oublier l'école de conduite.



Nous l'avons entouré le 10 mars pour ses 80 ans en lui offrant divers lectures sur l'Indochine, les commandos et la « guerre des porteuses d'eau » des femmes en Algérie.

IN MEMORIAM

Jean-Régis COUSTILLAC ancien maître mécaé puis ouvrier civil à l'atelier hydraulique est décédé le 08 février 2012. Il avait été affecté à Karouba, Cuers, Escadrille 53S, Kouribga, Cognac et Nîmes-Garons.

Nous avons entouré sa famille lors de son incinération au crématorium de Nîmes.



Jean-Yves DUTECH ancien premier-maître Mecbo joueur de rugby émérite, nous a brusquement quittés le 19 avril, et après un office religieux en l'église de Rodilhan le mardi 24 avril 2012, il a été incinéré au crématorium de Nîmes.

Il a été affecté à la Flottille 22F P2V6 à Lartigue, 27F Marlin à Dakar, à la 55S Aspretto, à l'EPV-56S et au SLPA (Service de Psychologie Appliquée de Hao).



Ancien Mecbo de la BAN notre ami **Alain Gendrot** est décédé le 30 novembre 2011 à l'âge de 67 ans, vaincu par la maladie. Affecté à la 9F, 21F, EPV-56S et à la BAN, il avait quitté la Marine major en 1982 pour la centrale EDF de Marcoule où il y réussit une brillante seconde carrière. Pensées pour sa famille.

On l'appelait « le 5 » ou comment j'ai croisé le Breguet 1050 Alizé n°5

Par Pierre Lipinski - CC(R) Pilote

Lorsque la base de Nîmes-Garons a fermé ses portes en cet été 2011, nous avons tous ouvert la boîte à souvenirs, bien cachés au fond de notre mémoire. Chacun y est allé de ses anecdotes et, je ne sais pas vous, mais moi oui, j'ai ouvert de vieilles caisses entreposées dans mon grenier au grand désespoir de mon épouse afin de faire resurgir ma Madeleine de Proust.

Bien cachés au milieu d'un bric-à-brac de combinaisons, casque, lunettes, règle Cras, ordinateur et autres gants de vol, gisait un tas de papiers dont j'avais oublié l'existence.

C'est dans cette pile hétéroclite que j'ai trouvé une sorte de trésor. Non pas par son caractère précieux ou unique mais parce que relié étonnamment à un projet en cours qui nous tenait à cœur, la sauvegarde à Nîmes du Bréguet Alizé n°5.

Car cet avion que nous avions sous les yeux et pour lequel nous avons rédigé sans relâche, pour tenter de le sauver de la mort, des courriers à destination des plus hautes autorités, tels toutes proportions gardées, Voltaire obsédé par l'affaire Calas, cet avion je l'avais déjà croisé et pas qu'un peu.

Preuves à l'appui, je savais maintenant que c'est à son bord que j'ai été qualifié à l'appontage sur le Clemenceau en 1971, et qu'entre 1971 et 1978, j'avais effectué 55 vols pour 100,6 heures de vol, 8 appontages et les 4 touch and go nécessaires à ma qualification. C'est aussi pour lui que j'avais commencé une carrière de rédacteur râleur qui ne m'a jamais vraiment quittée, dans le bulletin de la base en 1981, lorsqu'il a été exposé, sans crosse en sans radome.

J'ai rédigé un petit mémoire qui raconte une partie de ma vie aéronautique sur Bréguet Alizé, partie consacrée à mon histoire d'amour avec le 5. Ceux qui souhaiteront y regarder de plus près trouveront ce document annexé à un prochain envoi par e-mail.

Puisqu'il a quitté discrètement Nîmes pour Toulouse le 27 janvier 2012, je sais maintenant avec certitude qu'il est sauvé et qu'il ne rejoindra pas le lamentable tableau découvert au parc à ferraille de l'ancienne BAN après le broyage du 49.

Je reporte mes espoirs chimériques sur le 59 que nous aurons peut être la joie de voir en vol dans le ciel de Garons grâce à « Alizé Marine » et sur l'obstination utopique de Paul Clément qui est bien capable de nous en ressortir un autre de son chapeau...

Avec mes sentiments fraternels les plus sincères pour tous ceux qui ont volé sur ces avions, qui ont participé à leur mise œuvre ou tout simplement qui ont aimé les voir en vol.

Sans oublier la mémoire de nos 11 camarades qui ont laissé leur vie à bord de ces remarquables et atypiques aéronefs.

Pierre Lipinski, 23 mars 2012 pierre.lipinski@orange.fr

