



Septembre 2012

Le petit Pingouin



Bréguet ATLANTIC n° 31 sur la BDD de Nîmes

Sommaire :

- 1 : Couverture, sommaire
- 2 : Mot du Président
- 3 : Inscriptions activités et festivités
- 4 & 5 : Le second porte-avions !
- 6 & 7 : Aéronavale en Syrie 1940-41
- 8 & 9 : Atlantique retour de Libye
- 10 : In mémoriam
- 11 : Recherche et bimbeloterie
- 12 & 13 : La vie au roulage
- 14 : ATL 31 sur BDD de Nîmes
- 15 : 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,

Ce nouveau **Petit Pingouin** rédigé par les membres actifs de votre Conseil d'Administration, a un but essentiel : vous informer de la vie de notre amicale.

Nous avons été obligés d'annuler encore une fois une **sortie en Ardèche** pour y découvrir la gastronomie autour de la châtaigne, préparée de longue date, et qui a occupé beaucoup de notre temps ainsi que des bonnes volontés telles que notre ami Bazergue (dit Gutenberg) qui nous offrait généreusement une journée de son temps comme chauffeur bénévole sur l'un des bus de son entreprise, du secrétaire notre ami Gérald qui a négocié au mieux les tarifs et le programme de la visite, en ajoutant l'inquiétude du CA face au peu de réactivité ! Que devons-nous faire pour vous satisfaire et quels sont vos souhaits pour mieux y répondre ? Peut-être nous suggérerez-vous des projets lors de notre prochaine **AG du samedi 24 novembre 2012**.

Comme toujours, notre repas du soir à la manade Briaux fut un réel succès avec une bonne participation de 150 d'entre nous, mais les inscriptions ont encore une fois trop tardé ce qui nous a posé problème pour l'organisation des achats ! Malgré cela, je suis toujours aussi heureux de vous retrouver dans d'aussi bonnes circonstances.

De la même façon, je compte vous revoir pour notre pot traditionnel de rentrée le **mercredi 12 septembre 2012 à 18H00 à l'école Saint Jean-Baptiste de la Salle, rue sainte Perpétue à Nîmes**. Venez comme à votre habitude nombreux, mais surtout pensez à vous inscrire (voir bulletins page 3).

Nous avons eu malheureusement plusieurs décès à déplorer au cours de ce trimestre, et nous avons accompagné les familles dans ces moments difficiles.

Certains d'entre nous subissent des opérations chirurgicales parfois très importantes, mais malheureusement nous ne sommes pas toujours au courant pour pouvoir leur apporter un soutien moral et matériel si nécessaire. En ce moment Armand Rey récupère bien au Grau du Roi, et notre ami Jo Cornu après une longue opération se remet doucement avant de pouvoir continuer sa convalescence en maison de repos à Anduze. En fonction des informations fournies par la famille, je vous informerai de l'évolution de leurs états de santé.

Bien amicalement et cordialement à vous tous.

Denis TOURBEZ

Président de l'AAAN-LCA

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

Projet annulé !

Suite à un malentendu avec le transporteur, notre amicale avait 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.

Malheureusement trop peu de réservations nous obligent à l'**annuler définitivement !...**

Côtes du Rhône Rafale Pyramides 2011

Les deux palettes représentant 210 cartons de 6 bouteilles ont trouvé leurs heureux propriétaires en moins d'un mois, vous pouvez renouveler vos futures commandes auprès du Président pour bénéficier du même tarif des commandes groupées.

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



Pot de rentrée du mercredi 12 septembre 2012

Notre pot traditionnel de rentrée aura lieu le **mercredi 12 septembre** à partir de 18H00 dans la cour de l'Ecole Jean-Baptiste de La Salle rue Sainte Perpétue à Nîmes. Parking à l'intérieur de l'établissement.

Inscrivez-vous au plus tôt via internet, pour faciliter l'organisation.

Assemblée Générale du samedi 24 novembre 2012

Prévoyez dès à présent notre Assemblée Générale qui aura lieu

le **samedi 24 novembre 2012** à l'Institut VATEL de Nîmes.

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

Défense : le second porte-avions touché, coulé par la crise !

Par Michel CABIROL rédacteur en chef Industrie et Services à La Tribune le 25/07/2012



La marine fait une croix sur le second porte-avions, qui aurait permis à la France d'avoir une présence permanente d'un groupe aéronaval à la mer. « Une décision devait être prise en 2012 sur le deuxième porte-avions mais je me vois mal aujourd'hui réclamer entre 3 et 5 milliards d'euros », a expliqué le chef d'état-major de la marine, l'amiral Bernard Rogel.

Tout le monde s'en doutait. Aujourd'hui tout le monde en est sûr. Et en premier lieu les marins. Le second porte-avions, nécessaire pour avoir une présence à la mer en permanence, est semble-t-il rangé pour longtemps dans les cartons de la marine nationale. C'est ce que vient d'avouer devant les députés de la commission de la défense de l'assemblée nationale, le chef d'état-major de la marine, l'amiral Bernard Rogel. « Une décision devait être prise en 2012 sur le deuxième porte-avions mais je me vois mal aujourd'hui réclamer entre 3 et 5 milliards d'euros à cet effet, ce qui ne veut pas dire qu'il n'est pas indispensable ! Quand on n'en a qu'un, on prend nécessairement le risque de n'en avoir aucun disponible à certaines périodes ! Pour autant, il serait inopportun de déséquilibrer la cohérence de nos armées afin d'acquiescer cet équipement ».

L'Europe n'a plus qu'un porte-avions

Une situation qui contraint l'amiral Rogel à miser sur son partenaire britannique. **Une véritable révolution vue l'histoire des deux marines.** « Il faut aider nos amis britanniques, qui sont aussi confrontés à des réductions temporaire de capacité (RTC) à s'en doter d'un à l'horizon 2020, dans le cadre de la coopération que nous avons lancée avec eux, a-t-il expliqué aux députés. Il convient que l'Europe dispose d'une capacité de porte-avions permanente ». Le 25 juillet 2007, le Premier ministre britannique, Gordon Brown, avait annoncé sa décision de faire construire deux porte-avions, en remplacement des trois porte-aéronefs en activité jusqu'en 2011 au sein de la Royal Navy. Ces bâtiments de la Classe Queen Elisabeth devaient être achevés entre 2018 et 2020 au plus tôt et porteront les noms de HMS Queen Elisabeth et HMS Prince of Wales. Ils seront finalement terminés après 2020.

Et le chef d'état-major de la Marine de rappeler que « l'opération Harmattan en Libye a montré la confiance opérationnelle que nous partageons avec eux, ce à quoi les accords de Lancaster House et les initiatives lancées dans le cadre du partenariat franco-britannique ont largement contribué ». Même si les Britanniques n'ont pas les mêmes avions que la France. « Cela aurait été un rêve que nous ayons les mêmes avions mais la France n'a pas fait ce choix. Ayons donc au moins un groupe aéronaval européen en permanence à la mer ! Si les Britanniques renonçaient à leur porte-avions, nous nous retrouverions seuls à disposer de cette capacité en Europe, avec une réduction temporaire de capacité, qui ne sera plus temporaire ! »

Une marine crédible jusqu'à quand ?

Les deux marines britannique et française souffrent actuellement des choix budgétaires, qui pèsent sur leur capacité opérationnelle. « Notre marine est crédible sur le plan international : elle est, comme la Royal Navy, l'une des rares marines de premier rang en Europe », a fait valoir l'amiral Rogel. Et de souligner que la Royal Navy « n'a plus l'ensemble des capacités que nous avons, la Grande Bretagne ayant repoussé la construction de son porte-avions à 2020, n'ayant pas des BPC comme les nôtres et plus d'aviation de patrouille maritime ». A l'heure actuelle, les Britanniques n'ont plus à leur disposition ni BPC, ni porte-avions, ni patrouille maritime.

Du coup, la France est « la dernière marine possédant l'ensemble des capacités et donc, en quelque sorte, capable de représenter la puissance navale de l'Europe. Il faut en avoir conscience », a affirmé l'amiral Rogel. Pour autant, la marine nationale souffre d'une « juste suffisance ». Ce qui veut dire qu'elle ne peut « pas réaliser toutes les missions du contrat opérationnel (fixées par le Livre blanc de 2008, ndlr) en même temps ». Lors de l'opération Harmattan, qui a mobilisé toutes les composantes de la marine, soit 27 bâtiments de combat déployés pendant six mois, le chef d'état-major a « dû faire des arbitrages et abandonner provisoirement certaines missions, notamment contre le narcotrafic ou l'immigration illégale – dans le cadre de l'opération européenne Frontex -, ou des missions de sûreté au profit de la FOST (Force océanique stratégique) », qui constitue la principale composante des forces nucléaires françaises (FNS).

Quelles solutions ?

La mutualisation ? Elle semble avoir des limites selon le chef d'état-major de la marine. « Je rappelle à cet égard que pour mutualiser, il faut avoir une valeur d'échange. Or nous avons des capacités navales que nous sommes seuls à maintenir en Europe, ce qui limite les possibilités en la matière. Par ailleurs, les enjeux maritimes recouvrent souvent des enjeux de souveraineté. Le jour où l'on abandonne certaines capacités, il faut être sûr qu'elles ne sont pas nécessaires pour ces missions souveraines ». Ce que devra décider le livre blanc, qui doit déterminer la stratégie de la France en matière de défense... qui se fera essentiellement sous la contrainte budgétaire.

Comme disaient les anglais durant les guerres napoléoniennes « La France peut être fière de sa Marine ! En revanche cette dernière ne peut pas l'être de la France !! » C'était aussi des visionnaires ces Anglais !

Pauvre France réduite au rang du sous développement, même pas capable d'avoir les bâtiments de surface indispensables pour la surveillance et la défense de ses milliers de kilomètres de côtes !

Michel CABIROL

L'aéronavale et l'armée de l'air au Levant en 1940/1941 : la campagne de Syrie et du Liban.

Au début de la seconde guerre mondiale, dans les territoires du Levant sous mandat français, en Syrie ou au Liban, comme partout d'ailleurs, le choix est cornélien entre la politique du gouvernement légal, celui de Vichy, et les directives aux français libres, du général de Gaulle !

Les tiraillements entre français deviennent des affrontements et les britanniques n'hésitent pas à profiter de ces dissensions nationales !

Le lieu était éminemment stratégique et cet épisode de la seconde guerre mondiale, même peu glorieux, a eu son importance.

Aux premières heures après l'armistice du 25 juin 1940, quelques poignées de pilotes de l'Armée de l'air se retrouvèrent en Angleterre, car la commission d'armistice l'avait réduit à sa plus simple expression.

D'autres rejoignirent les anglais à partir des possessions françaises au Levant : Syrie et Liban.

Certains participèrent aux côtés des anglais à la bataille de Lybie (forteresse de Tobrouk) contre Rommel, ou encore à la protection d'Alexandrie en Égypte et contre les italiens en Méditerranée.

Ils composèrent les « Free French Flight » et se livrèrent à de nombreux combats aériens ou missions d'attaque au sol, notamment au Tchad et au Soudan pour épauler le colonel Leclerc.

Le célèbre groupe de bombardement Lorraine a été créé le 27 août 1941 par le général de Gaulle, concomitamment avec le groupe de chasse Alsace, équipé de Morane (MS 406), après avoir été entraîné sur Hurricane britannique.

Cependant, un profond et légitime ressentiment contre la marine anglaise voit le jour, après le désastreux bombardement qu'elle opère contre les navires français à quai à Mers El Kébir au début du mois de juillet 1940.

Dès lors, 40 raids de représailles, sans gros dégât, sont menés entre le 23 et 25 septembre par l'armée de l'air et l'aéronavale à Gibraltar, contre les possessions anglaises !

Par la suite, les accrochages deviendront plus nombreux et plus durs.

La campagne de Syrie vit alors la première vaste opération aérienne.

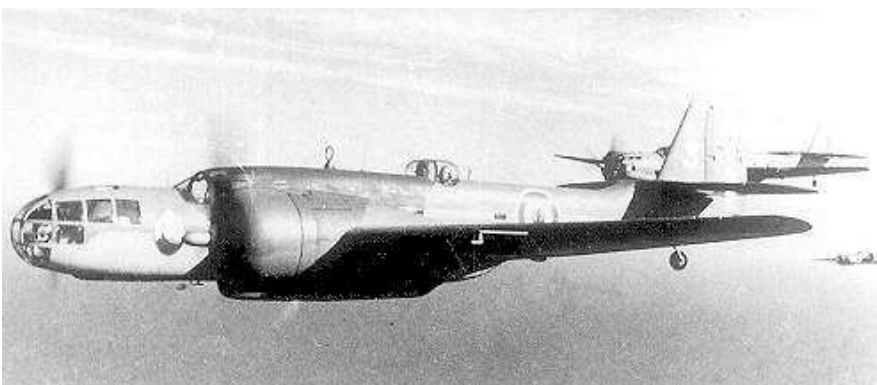
Par le traité de Versailles signé à l'issue de la Grande Guerre, en 1919, l'France soutenait l'Irak...avec en outre des moyens aériens, tels les Messerschmitt et des avions ravitailleurs.

Ces avions devaient faire escale sur le territoire du Levant français, à partir ou vers la Grèce.

Le 9 mai 1941, les anglais ouvrent les hostilités contre les français et les avions allemands !

Le 28 mai un avion britannique Blenheim est abattu par l'armée de l'air française et le 31 les avions allemands évacuent le Levant.

Début juin 1941, les anglais (avions Gladiator) renforcés par les australiens (avions Tomahawk), les indiens et les ... »français libres », en particulier les marins avec leurs avions Fulmar, pénètrent par le sud en Syrie et au Liban.



L'escadre anglaise, quant à elle, qui pilonne les défenses côtières libanaises, est combattue par les escadrilles 6B et 7B de l'aéronavale, reconstituées en flottille 4F, qui s'était illustrée pendant la campagne de France en mai 1940, dans le nord de la France avec ses Loire Nieuport !

La 4F est alors équipée de bombardiers Martin167F, 23 avions Martin167F furent détruits ou abandonnés en Syrie.

Damas tombe aux mains des anglais le 21 juin. L'aviation du Commonwealth continue à mener de nombreux raids pour écraser l'aviation française en l'air et au sol.

Le 28, 6 Martin de la 4F sont anéantis par 9 Tomahawk, il y a deux survivants grièvement brûlés sur 24 occupants...

Fin juin, l'aéronavale du Levant se compose de 4 Martin de la 4F, basés à Rayak et de 5 Loire130 de l'escadrille 19S, basée à Tripoli.

Prises en tenaille par les troupes au sol depuis le 3 juillet, l'aviation amie étant clouée au sol ou tenue loin du front, les forces françaises fidèles au gouvernement de Vichy ne peuvent résister.

Le renfort aéronaval de 13 D520 de l'escadrille 1AC venus d'Alep (Syrie) et de 6 Laté298, hydravions torpilleurs de l'escadrille 1T, ne fut que de faible utilité.



Le Dewoitine D 520, 34 de ces appareils de l'armée de l'air et de l'aéronavale furent détruits durant la campagne de Syrie.

L'ordre de repli partiel est donné le 8 juillet, sauf à l'escadrille 1AC, qui finalement regagnera la base de Tafaraoui (future BAN Lartigue) en Afrique du Nord dès le 9, en plusieurs échelons.

Les trois LeO257 bis de l'escadrille 1^E, ayant décollé de Tunisie pour participer aux dernières phases de la campagne de Syrie, et ayant fait escale à Alep le 9 juillet, sont victimes d'un « straffing » de Hurricane anglais le même jour. Ils devinrent épaves fumantes...

Le 10 juillet, 5 D520 de la 1AC interceptent 12 Blenheim britanniques : ils en abattent 5 et en endommagent 5 autres. 2 D520 sont victimes des Tomahawk australiens.

Dans la soirée du 12 juillet 1941, l'armistice est signé et les fameuses conventions d'armistice se mettent en place !

Toutes les unités regagnèrent l'Afrique du Nord entre le 11 et le 12 juillet 1941.

Au total, 179 appareils appartenant aux troupes françaises « légalistes » ont été perdus sur 289 engagés. Les forces du Commonwealth ont, elles, perdu entre 60 et 70 appareils du fait de l'ennemi ! La défaite « française » peut s'expliquer par le fait que le mitraillage systématique des aérodromes a nécessité un repli loin du front, d'où une plus mauvaise protection.

Capitaine de vaisseau (H) Joël RABAT

Bibliographie : Livre Syrie 1941 ou la guerre occultée : Vichystes contre gaullistes.

De Henri de Wailly aux éditions du club Histoire avec un cahier de 8 pages de photographies en noir et blanc (516 pages). Site www.clubhistoire.com

Informations obtenues partiellement à partir de la revue « Histoire pour tous » de mai/juin 1979.

Le Bréguet Atlantique de retour de Libye

En Libye, les Breguet Atlantique de la Marine Nationale ont fait la démonstration qu'ils étaient plus que des patrouilleurs maritimes. Pour ces vénérables bimoteurs aussi, l'heure de la retraite est repoussée. Ils vont recevoir un nouveau système d'arme.

Hommage de la Nation à ses combattants : le 10 novembre 2011, la panoplie complète des moyens aériens déployés en Libye, dans le cadre de l'opération Harmattan, a été présentée sur la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan. Au milieu des hélicoptères de combat et des avions de chasse, le ministre de la Défense a pu rencontrer l'équipage d'un Breguet Atlantique qui avait fait le déplacement depuis sa base bretonne de Lann Bihoué pour célébrer la fin officielle des combats en Libye.

Pour marquer les esprits, l'Atl2 de Mont de Marsan emportait un missile Exocet en soute. Histoire de rappeler qu'il ne s'agit pas seulement d'un bon gros bimoteur taillé pour planer des heures au ras des vagues. Si le marine libyenne avait montré le bout de son nez, l'équipage envoyait la purée... Après que la menace maritime libyenne eut totalement disparue, envoyée par le fond à coup de bombes guidées, les Atlantique ont continué à faire des tours, tantôt au-dessus de la mer, tantôt au-dessus des sables libyens. Son autonomie, ses moyens d'observation et de communication ont été mis à contribution pour guider les avions de combat et les tirs contre la terre des navires (plus de 3.000 obus tirés pour les seuls bateaux français !). Et sans doute pour remplir quelques autres missions pour l'instant gardées dans l'ombre.



Un équipage et l'équipe de piste, gage de polyvalence pour l'Atlantique

Je la fais brève : après une intervention réussie au Sahel en début d'année, le Bréguet Atlantique a de nouveau brillamment réussi l'examen de passage du combat. Ration de ces succès, son système d'arme, qui date des années 80, sera donc modernisé. Un programme est déjà en cours, mais il ne concerne pour l'instant que l'avionique et la planche de bord. Indispensable pour permettre à l'avion d'évoluer dans la circulation aérienne générale en dehors de l'hexagone.



L'Atlantique peut emporter deux missiles Exocet de 700 kg chacun en soute

L'Atlantic première mouture (avec un « c ») est entré en service au début des années 70 et il a été fabriqué à 87 exemplaires utilisés dans cinq pays. En 1989 est arrivée la deuxième génération baptisée Atlantique (ou Atl 2), construite à seulement 28 exemplaires pour répondre aux seuls besoins français. L'avion partage les mêmes moteurs (à quelques détails près...) que le Transall et la même bonne tête des avions conçus dans les années 60. Solide, sérieux, sans « mise à jour logicielle », mais avec au contraire tout ce qu'il faut de rusticité et de bon sens dans sa conception. Un bel avion « de mission » comme on en fera plus, parce qu'il est désormais trop coûteux de concevoir un avion pour chaque application.

La modernisation dont on parle aujourd'hui vise à redonner un nouveau souffle à la mission anti-navire et anti sous marine (ASM). Le radar, les systèmes de missions, les consoles de travail seront changées. L'avion va retrouver la vue perçante et l'ouïe fine nécessaires pour traquer des navires toujours plus furtifs. Les six premiers avions modernisés sont attendus pour 2018 et jusqu'à 18 appareils pourraient profiter de cette cure de jouvence, sur les 22 encore en service.



La Marine Nationale opère encore 22 Atlantique 2

Aux belles heures de la patrouille maritime, la France disposait de trois flottilles d'Atl2. On n'en compte aujourd'hui plus que deux, avec des centres de maintenance faisant feu de tout bois pour garder les avions en vol. Au fur et à mesure de la mise à la retraite des Transall, la Marine est par exemple bien contente de mettre la main sur les stocks de pièces pour les moteurs Tyne. Bien conscients de la chance qu'ils ont de pouvoir continuer à entretenir leur savoir-faire en matière de patrouille maritime, les marins français ne se plaignent d'ailleurs pas de leur sort.



Le fuselage bilobé, caractéristique du Breguet Atlantique

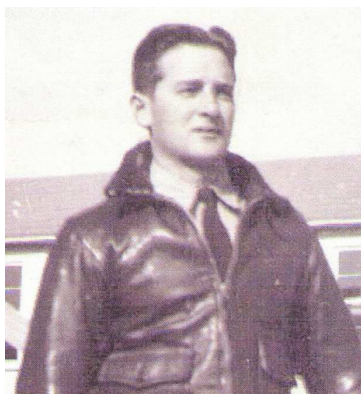
Outre-Manche, l'abandon du programme Nimrod MR4A (5 milliards d'Euros dépensés en vain...) laisse la Royal Navy le bec dans l'eau, sans aucun moyen d'assurer l'éclairage et la protection de sa flotte à grande distance. A tel point que ce sont des Atlantique français qui viennent parfois donner un coup de main aux sous-marins nucléaires britanniques partant en patrouille. C'est peu dire que Nelson se retourne dans sa tombe. Il tourne tellement vite qu'il ressemble à un gyroscope...

Par Frédéric Lert journaliste spécialisé dans la Défense

In Memoriam

Roger ALAJARIN

décédé le 20 juin 2012



1943 Pilote aux USA Free French Cadet 2011 aux commandes du Lancaster WU 21
4.690 heures de vol dont 840 heures de guerre sur 40 types d'avions différents
Membre fondateur avec Max Cartier de notre amicale et promoteur des logements Marine

Jean-Claude VALDAPEREZ

décédé le 11 juin 2012



Président des Officiers-Mariniers En retraite « active » à Bouillargues
Ancien officier radio de la marine marchande, a ensuite fait le choix de l'aéronautique navale comme Darae, puis officier conseil et Président des Officiers-Mariniers où il était l'élément organisateur et moteur des brillantes soirées sur la BAN.

René CORITON

décédé le 14 décembre 2011



Moniteur Mecbo EPV/56 S En famille avec les Mecbos en Bretagne
Dynamique et bon vivant, a formé de nombreux Mecbo et a maintenu un excellent esprit de cohésion

Et le dimanche 19 août 2012 de **Jean-Pierre RAGEAU** de Deaux, décédé accidentellement en planeur en Haute Provence, ancien commandant de la flottille 17 F et chef pilote chez Avdef pendant 15 ans.

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).

Bimbeloterie

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

Heureux souvenirs !



L'équipage F-YBGB à Rangiroa le 03 mars 1978

après avoir accueilli à bord en vol Eric TABARLY (Pilote de l'aéronavale) d'où le Pen Dick 7 !

De gauche à droite accroupis : François (Nav), Lancery (Elbor décédé), Liège (Pilote), Czapnick (Nav).
Debout de G à D : Saunier (Radbo), Clément (Radbo), Sérès (Radar), Szabo (Mecbo), ? (Pistard),
Minel (Mecbo), Jouille CA (Pilote), Ducourtion (Nav).

Le roulage sur la BAN Nîmes-Garons de 1973 à 1996 par notre ami Régis CHRÉTIEN



Je suis **arrivé sur la BAN** le **03/09/1973** comme jeune conducteur, venant du Centre Auto Principal (CAP) du Fort Lamalgue à Toulon.

Après mes premières années de Marine passées comme matelot mécanicien sur le **Duperré** (Escorteur d'Escadre), **l'Île d'Oléron** (Bâtiment d'Expérimentation) et au **Centre d'entraînement de la Flotte** (CEF) où j'avais été nommé responsable du bureau dessin du CPASM, j'ai répondu à une demande volontaires par changement de spécialité pour la conduite automobile.

Ayant passé tous mes permis, avant d'être affecté à Nîmes-Garons, j'ai alors été pris en charge par le chef d'exploitation du roulage de l'époque, notre ami **Jo CORNU**, et aussi par un ancien **Jacques MALAISE** qui m'ont bien dirigé et pris sous leur coupe pour tout apprendre : visite de la base qui comptait alors 2.500 personnes, la conduite de tous les types de véhicules (VL, PL, SPL, bus, etc) , les circuits de ramassage et de liaisons (ville, département, région, Toulon, les Porte-avions, stations de ski et de vacances, etc...).

Le Chef du garage était alors le Capitaine CHARRON, et le Commandant de la BAN, le CV PERRIN.

Après quelques années d'expérience, on m'a confié le poste de **chef de parking**, c'est-à-dire chargé de suivre avec précision les 260 véhicules affectés sur la BAN, avec les conducteurs du roulage.

Par la suite, on m'a confié le poste de **régulateur du roulage**, c'est-à-dire m'occuper du dispatching des véhicules en fonction des trajets et des disponibilités, ce qui représentait beaucoup de responsabilités et nécessitait un bon sens de la prévision et de l'organisation. Souvent nous devons trouver « illico » des véhicules disponibles pour remplacer les véhicules des services ou des flottilles tombés en panne !

Une fois par an, j'organisais la campagne de **Prévention Routière** : contrôle systématique des 260 véhicules de la BAN, et pendant les deux dernières semaines, contrôle des véhicules privés du personnel de la BAN : éclairage, freinage, état du véhicule, etc...

Etant « **éducateur en Prévention Routière** », après avoir suivi deux stages de formation pour les Armées à Montlhéry, je donnais des conférences dans tous les services de la BAN, et surtout pour compléter la formation des jeunes conducteurs arrivant sur la base.

J'ai ensuite passé l'examen d'« **Expert accidents** » que j'ai pu exercer pendant 12 années en plus de la fonction particulière attribuée par le Commandement en tant que Président des Officiers Mariniers à l'Oasis de 1985 à 1996.

Le roulage était également responsable des engins spéciaux nécessaires en cas de crash aérien ou de catastrophe naturelle : grues de levage de 14T et 25T dont j'avais effectué les stages de qualification dans des entreprises civiles, balayeuses de piste, camions de déneigement, tracteurs d'aérodromes pour le tractage des avions et des groupes de piste en place dans les différents services et flottilles.



Bureau du régulateur du roulage



Les bus assurant les dessertes alentour

Nous assurions également les rotations de la Flottille 6F qui embarquait sur les porte-avions Foch ou Clémenceau au port militaire de Toulon, par bus et camions. Nous assurions journalièrement les 14 lignes régulières desservies par la BAN matin et soir, vers la ville de Nîmes et les villages avoisinants, le transport des équipages rentrant de mission tardives en milieu de nuit, les transports pour les entraînements à l'hélicoptère des équipages au Grau du Roi, les sorties du CSAM à la neige (Le Ventoux, Chamrousse, Pralou, Barcelonnette), ou au club nautique du Grau du Roi, pour le bureau sports afin d'assurer le transport des équipes sportives rugby, foot, hand-ball, cyclisme, natation, lors des matchs de rencontre en région, etc...

Oui le roulage de la base d'aéronautique navale de Nîmes-Garons a toujours été un des endroits clés nécessaire au soutien de la BAN, et au service de tous, jour et nuit, 365 jours par an !

L'esprit que nous cherchions sans cesse à améliorer et à développer, était de rester au meilleur niveau de disponibilité et de courtoisie possible, « au top » comme disaient nos chefs, comme aimait à nous le dire mon ami Paul CLEMENT, qui nous a toujours suivi et défendu, nous les chauffeurs besogneux de l'ombre...

Bien évidemment, j'ai été classé « **chauffeur VIP** » c'est-à-dire apte à véhiculer les plus hautes autorités civiles et militaires qui se posaient avec leur avion sur la BAN.

Nous assurions également le transport des militaires étrangers de passage : Anglais, Américains, Allemands, Espagnols, Italiens, Hollandais, ... venus s'instruire dans les centres de formation de l'Ecole du Personnel Volant, ou Formation opérationnelle sur simulateurs, en agrémentant leur séjour de visites au Pont du Gard ou pèlerinage protestant de Mialet en Cévennes.

La liste de nos soutiens pourrait être encore longue, mais le roulage et son personnel assuraient de leur mieux le moindre souhait formulé par le Commandement.

J'espère que ce menu article rappellera de bons souvenirs à tous les anciens, parfois pas toujours conscients des énormes difficultés que nous devons journalièrement surmonter pour assurer « le bonheur de tous » dans la rigueur et la bonne humeur...

Je ne regrette rien des 23 années passées sur cette base, fleuron de l'aéronavale pour la surveillance de la Méditerranée, de l'Océan Indien et de l'Atlantique Sud ! Je garde un extrêmement bon souvenir de toutes ces années passées au contact et au service de tous !

Bon vent à tous et bien amicalement !
Régis CHRÉTIEN

L'aire d'exposition du Bréguet Atlantic n°31



Les premières rénovations de la queue MAD, des lettres MARINE et de la cocarde aéro sur la carlingue de l'avion, ont été réalisées par les bénévoles du CHAN.



L'implantation du panneau « Les Marins du Ciel » au côté du Bréguet Atlantic n°31 avec la précision de l'ex « B.A.N. Nîmes-Garons 1961-2011 »

**Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale Languedoc-Camargue
Conseil d'Administration 2011**

Président	Denis TOURBEZ denistourbez@yahoo.fr	10 Avenue des Lauriers Amandes 30620 AUBORD 04 66 71 17 23 06 10 63 51 68
Vice Président	Paul-Emile CLÉMENT peclement@free.fr	596 Chemin des Primevères 30900 NÎMES 06 81 444 009 04 66 23 14 80
Secrétaire	Gérald CANTOMERLE mgcantomerle@yahoo.fr gerald.cantomerle@orange.fr	18 rue des Flamants Roses 30230 BOUILLARGUES 04 66 20 51 42 06 80 59 76 58
Secrétaire adjoint	Bernard DELBECQ bdelbecq@orange.fr	6 route de Nîmes 30840 MEYNES 04 66 87 28 39
Trésorier	Georges JULLIEN julliengal@wanadoo.fr	132 impasse le Pailheras 30730 GAJAN 04 66 63 20 91 06 25 31 23 65
Membre	Georges CORNU	3 Rue Gay Lussac 30900 NIMES 04 66 64 22 70
Membre	Jean-Pierre DIOSCA Porte drapeau	5 Les jardins de Coucarel 30870 CLARENSAC 04 66 81 46 44 06 72 79 69 06
Membre	Jacques LE ROLLAND jacques.lerolland@free.fr	30 impasse le Provençal 30129 MANDUEL 04 66 20 35 13
Bimbeloterie	Paule TOURBEZ	10 Avenue des Lauriers Amandes 30620 AUBORD 04 66 71 17 23 06 03 30 37 57
Membre	Jean-Louis SEUROT anne-marie.seurot@wanadoo.fr	16 Rue Eloy Vincent 30900 NIMES 04 66 64 56 87
Membre	Robert APPRIOU	Les Portes du Nil – 75 rue Jean-Baptiste Chiariny 30900 NIMES 06 15 23 61 69
Membre	Dominique BONTEMPS goodtime30@aol.com	18 rue des Glycines 30132 CAISSARGUES 04 66 38 24 82

Courriel : aan.lca@voila.fr

Site : <http://www.aan-lca.fr>

Photos : <http://picasaweb.google.com/aan.lca.fr>

Ont participé à la rédaction de ce Petit Pingouin de septembre 2012 :

Denis Tourbez, Paul Clément, Gérald Cantomerle, Gérard Czapanick, Joël Rabat, Régis Chrétien, Jean-Pierre Glévarec, Jacques Piettre.

Pensez à nous envoyer des sujets d'articles pour le prochain numéro...Merci à tous.