



**Février 2013**

# Le petit Pingouin



Bréguet ALIZE n° 31 en vol

## Sommaire :

- 1 : Couverture, sommaire
- 2 : Le Mot du Président
- 3 : Inscriptions activités et festivités
- 4 : Rafale et Tigre au Mali
- 5 : Atlantique 2 et Serval
- 6 : Des ancrs dans le désert
- 7 : Greyhound sur PA CdG
- 8 : AASM à guidage laser
- 9 : Hélicoptères de sauvetage
- 10 : Décès et Recherches
- 11 : Journée de la Marine 2013
- 12 : PMM Carcassonne : souvenirs
- 13 : Conservatoire Aéro de Nîmes
- 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 : [aaan-lca@voila.fr](mailto:aaan-lca@voila.fr)

## **Le mot du président**

Chers Amis,

Nous avons eu le plaisir de vous retrouver nombreux avec vos épouses pour beaucoup, à notre 27<sup>ème</sup> Assemblée Générale du samedi 24 novembre 2012 à l'Institut Vatel de Nîmes. Nous étions plus de 120 réunis pour la plupart autour des tables dans une atmosphère certes un peu bruyante, mais permettant à nous tous de nous retrouver dans une ambiance décontractée autant que chaleureuse.

Après le brillant exposé haut en images de notre secrétaire Gérald CANTOMERLE, nous avons.....

Notre conférence a ensuite été éclairée par les excellentes perspectives et vues sur l'avenir comme sur le présent par le Chef d'Etat-Major d'Alavia, le Capitaine de Vaisseau Pierre CANAL unanimement apprécié de tous, et en contact permanent avec les opérations se déroulant un peu partout dans le monde si mouvant actuel.

Puis en ce début d'année nous nous sommes retrouvés avec beaucoup de plaisir au loto organisé par votre Conseil d'Administration, à la Bergerie de BOUILLARGUES, où nous étions nombreux, membres de l'amicale, à participer à cette réunion festive. 90 participants se sont partagés les lots qui allaient du panier garni au repas chez Alexandre. A l'entracte nous avons tiré les rois, les frangipanes et couronnes du royaume ont régalié les convives.

Nous préparons une expédition sur Dijon au mois d'avril, organisée en majeure partie par notre ancienne assistante sociale Madeleine LHEUREUX, assistée sur place de l'amicale très active des anciens marins dijonnais.

Pour mieux nous organiser et répondre à vos attentes, j'aimerais que vous nous donniez des idées de voyages ou de sorties d'une journée, certaines dont vous rêvez, et que vous n'avez pas eu le temps encore d'entreprendre...

Une nouveauté dans la Marine, le Chef d'Etat-Major de la Marine, l'Amiral Bernard ROGEL, propose une journée particulièrement dédiée à la Marine le mercredi 22 mai 2013, pour nous organisée sous l'égide de l'Amiral François SCHMUCKEL à Sète avec toutes les autres associations proches de la Marine.

Nous cherchons également des bénévoles pour nous donner un coup de main pour notre soirée manade prévue le mercredi 12 juin 2013 à la manade traditionnelle Briaux.

Vous voyez que les occupations ne nous manquent pas, c'est pourquoi le renouvellement de votre confiance au travers de la cotisation annuelle de 20 € que vous nous adressez, a pour nous valeur de symbole autant que d'encouragement à nous dévouer pour vous tous.

Bien cordialement et amicalement à vous tous.

Denis TOURBEZ

Président de l'AAAN-LCA

## SORTIE DU PRINTEMPS DE L'A.A.A.N.

**DIJON du 7 au 11 avril 2013**

Notre amicale organise avec la complicité et l'excellent sens d'organisation de notre amie Madeleine LHEUREUX, une sortie de printemps du **dimanche 07 avril au jeudi 11 avril 2013**. Au programme, découverte de la Bourgogne et de ses charmes avec une journée au château de Savigny les Beaune où se trouve une collection de 90 avions dont un Alizé, visites et repas aux caveaux de la Marine, Meursault, Clos Vougeot, etc...

### Manade Briaux du mercredi 12 juin 2013

Notre repas traditionnel de l'été aura lieu le **mercredi 12 juin** à partir de 18H00 dans l'espace loisirs de la traditionnelle manade Briaux à Bouillargues. Parking facile d'accès à l'extérieur. Réservez cette date sur votre agenda.

### Côtes du Rhône Rafale Pyramides 2011

Les deux palettes représentant 210 cartons de 6 bouteilles ont trouvé rapidement leurs heureux propriétaires, vous pouvez renouveler vos futures commandes auprès de l'amicale 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 à l'ordre de l'AAAN-LCA à adresser uniquement au secrétaire à l'adresse ci-dessous.**



### BON DE COMMANDE CDR RAFALE

NOM	Prénom	Téléphone	e-mail
Nb de cartons	Prix unitaire 20 €	Total	Chèque

**A A A N – LCA**  
**18 rue des Flamants Roses**  
**30230 BOUILLARGUES**  
[aaan.lca@voila.fr](mailto:aaan.lca@voila.fr)

# Mali : La France lance ses Rafale et Tigre dans la bataille

14/01/2013 Dossier : Marine nationale



**Rafales de l'Armée de l'Air en mission au dessus du désert.**

Dans le cadre de l'opération interarmées **Serval**, déclenchée début janvier, la France a décidé de renforcer ses moyens intervenant au Mali, en déployant ses avions et hélicoptères de combat les plus modernes. Quatre Rafale ont décollé hier de la base de Saint-Dizier afin de se joindre aux moyens positionnés à N'Djamena, au Tchad. Il y avait déjà là, selon les informations transmises par l'Etat-major des Armées, six Mirage 2000D, deux Mirage F1 CR, trois avions ravitailleurs C135 et deux avions de transport, un C130 Hercules et un C160 Transall. S'ajoutent à ces appareils de l'armée de l'Air des avions de patrouille maritime Atlantique 2, de la Marine Nationale, utilisés pour les missions d'observation et de renseignement.

Les Rafales apportent des capacités maîtresses, notamment en termes de recueil d'informations mais aussi d'assaut, puisqu'ils mettent en œuvre les nouvelles bombes de précision de type AASM (Armement Air-Sol Modulaire), dont la dernière version à guidage terminal laser, pouvant détruire des cibles mobiles de type véhicules rapides, a été qualifiée le 12 décembre dernier.



**Atlantique 2 en opérations**

## **L'Atlantique-2, clé de voûte de l'opération Serval**

Au Mali, des marins traquent et débusquent les terroristes, éclairent les troupes au sol et guident les raids de l'aviation et des hélicoptères de combat. Ces marins, ce sont les équipages des avions de patrouille maritime **Atlantique 2**. Habituels du continent africain, où ils évoluent en permanence, notamment depuis le Sénégal et Djibouti, les « frégates volantes » de la Marine nationale sont, depuis le début de l'intervention française au Mali, demeurées très discrètes. Pourtant, elles sont « indispensables aux opérations », confie un militaire. Pourquoi ? Parce que ces avions offrent des capacités essentielles, et uniques dans l'armée française, notamment en termes de renseignement, qui demeure plus que jamais le nerf de la guerre. Ainsi, les ATL 2 travaillent de concert avec les unités terrestres de reconnaissance, tout en dirigeant avec une grande réactivité les moyens d'attaque vers leurs cibles, ce qui explique notamment l'efficacité des raids aériens.

### **Une grande endurance et des moyens de détection très précieux**

D'abord conçus pour la lutte anti-sous-marine et antinavire, les Atlantique 2 sont de redoutables prédateurs. Extrêmement endurants, ces sentinelles peuvent opérer durant 14 heures, un avantage considérable pour « durer » et offrir une permanence sur zone. Ils disposent en outre d'importants moyens de détection : radar, système de détection électro-optique permettant d'obtenir des images de jour comme de nuit, moyens d'écoute, transmission de données... Sans oublier des postes d'observation aménagés dans la carlingue, d'où des guetteurs peuvent observer la mer, ou le terrain survolé. Car, par rapport à d'autres types d'avions, comme l'Awacs, l'ATL 2 vole plus bas, donc plus près des cibles, avec par conséquent un degré de finesse très important. Grâce à ces capacités, les Atlantique 2 sont en mesure de détecter un périscope de sous-marin en pleine mer. Dans ces conditions, repérer un pick-up dans le désert ou un attroupement dans la savane est tout à fait dans leurs cordes, ce genre de chasse s'apparentant d'ailleurs, selon les marins, à de la lutte ASM.

### **Régulièrement engagés dans les opérations aéroterrestres**

Lors de précédentes opérations terrestres, les Atlantique 2 avaient déjà démontré leur grande utilité. Ce fut le cas en 2006 au Tchad, lorsque l'armée française est intervenue pour repousser des rebelles soudanais qui menaçaient N'Djamena. Les ATL 2 avaient, notamment, été engagés pour repérer les mouvements « ennemis » et guider les raids des Mirage de l'armée de l'Air. Plus récemment, c'est en Libye, en 2011, que les avions de patrouille maritime de l'aéronautique navale se sont illustrés. Là aussi pour des missions de renseignement, mais également pour coordonner les attaques des hélicoptères de combat du groupe aéromobile déployé depuis les bâtiments de projection et de commandement (BPC) de la Marine nationale. Leur présence a, par ailleurs, certainement fait partie des capacités de renseignement pour les artilleurs des frégates qui, au large, pilonnaient les positions des forces pro-Kadhafi.

On notera que l'Atlantique 2 est aussi un outil d'anticipation, qui permet de recueillir en amont d'une intervention des informations cruciales et, par là même, de préparer au mieux le déploiement et l'avancée de troupes terrestres, tout en optimisant les frappes aériennes en informant la chasse et les hélicoptères, en temps réel, de la présence d'une cible qui, une fois localisée, peut être neutralisée.

### **La valeur ajoutée d'un équipage de frégate volante**

Les avions de PATMAR disposent également d'un atout essentiel. Ils disposent d'un véritable équipage, constitué d'une quinzaine de marins, dont des spécialistes de la détection. D'où leur surnom de « frégates volantes » puisqu'à l'instar d'un bâtiment, cet équipage offre une capacité de réflexion, d'analyse et de compréhension de l'environnement, qu'il peut partager avec l'état-major et les autres moyens engagés. Une valeur ajoutée que ne peut par exemple pas offrir un drone aérien.

Article issu de [meretmarine.com](http://meretmarine.com)



## Des ancrs dans le désert

Article de Richard LABEVIÈRE paru dans **Marine et Océans** n°238

L'intervention, militaire française au **Mali**, baptisée **Serval**, a répondu à une impérieuse nécessité : empêcher la prise de la capitale du Mali par des factions terroristes. Après une intervention hélicoptérée, l'engagement de six Mirages et d'un avion ravitailleur du dispositif Epervier partis de N'Djamena au Tchad, il était urgent de sécuriser Bamako et de reprendre les localités tombées durant l'offensive terroriste. L'engagement au sol est monté en puissance pour se stabiliser à environ 2.500 hommes, correspondant au format classique des guerres actuelles. « *L'heure*, expliquent Eric Denécé directeur du Centre Français de recherche sur le Renseignement (CF2R) et Etienne de l'Ancroz chercheur associé au CF2R, *n'est plus aux troupes nombreuses et mal équipées mais à des forces resserrées parfaitement dotées, entraînées et capables de réagir immédiatement*. Serval confirme la pertinence d'un constat plus ancien. Au plus fort de l'implication française en Afghanistan et bien que des carences d'équipements aient cruellement été ressenties en début d'opération, les troupes au sol n'ont jamais dépassé 4.000 hommes.»

En amont, le déploiement de Serval a été accompagné par **cinq Atlantique-2 (ATL2)**- à partir de Dakar, avec **huit équipages de 13 hommes et 30 techniciens**. Ce dispositif garantissait l'une des dimensions essentielles de la mission : recueil de renseignements, guidage et ciblage (targeting), notamment pour les Rafale. Frappés de l'ancre de la Marine Nationale française, les **ATL2** qui n'ont pas d'équivalents, sont des avions ISR (Intelligence, surveillance, reconnaissance), dotés de nombreux appareillages électroniques dédiés aux différentes techniques d'écoute pour le renseignement opérationnel et de préparation des cibles, afin notamment de réduire autant que possible – hantise de ce type d'opération – les «*dégâts collatéraux*».

### **Des unités entraînées à intervenir dans des zones tropicales et chaudes.**

Pour accompagner la montée en puissance de Serval, trois composantes de la Marine nationale ont été concernées. La première demeure «*classifiée*», touchant à l'éventualité et à la possibilité de l'engagement des **commandos marine**, notamment ceux de la **base d'Arta** sur les rives du golfe de Tadjourah (Djibouti). Ayant servi en Afghanistan, ces unités sont particulièrement entraînées à intervenir dans les zones tropicales et chaudes. La seconde est le **bâtiment de projection et de commandement (BPC) Dixmude (L9015)**. Entré en service en mars 2012, ce porte-hélicoptères d'assaut est un «formidable couteau suisse qui permet de tout faire», commente un officier supérieur du CPCO (Centre de planification et de conduite des opérations), «l'outil interarmées par excellence....».

Le Dixmude a embarqué des éléments d'un Groupe tactique interarmées (GTIA) doté de nombreux véhicules de l'armée de Terre, venus de toute la France et des différents régiments, dont des chars AMX10RC, mais aussi des VBCI (Véhicules blindés de combat d'infanterie), des VAB (véhicules de l'avant blindés), des VBL (Véhicules blindés légers) et autres camions.

Deux bateaux affrétés (civils), répondant aux besoins logistiques, ont complété ce segment «Marine». On peut enfin se poser la question de la pertinence de l'engagement des Rafale et des Super-Etendard de l'Aéronavale française pour une éventuelle consolidation opérationnelle de la force.

### **L'efficacité opérationnelle du Charles de Gaulle.**

A cet égard, il n'est qu'à se pencher sur une carte pour se rendre compte d'une évidence : les côtes de Mauritanie sont plus proches du théâtre d'opération malien que notre base de N'Djamena au Tchad qui nécessite un ravitaillement en vol. Par conséquent et en bonne logique, le déroulé de l'opération Serval aurait nécessité **l'envoi d'un porte-avions** qui, outre la proximité géographique, présente l'avantage d'éviter toute espèce de difficultés toujours possibles liée à l'usage d'espaces aériens stationnaires.

L'opération *Serval* repose ainsi, dans toute son ampleur, la problématique du **deuxième porte-avions français**. Le Charles de Gaulle est immobilisé depuis le mois de janvier 2013 jusqu'à l'été, pour une période d'entretien intermédiaire à Toulon comportant un passage au bassin pour des travaux sur ses installations y compris sous la ligne de flottaison.

Après douze années d'activité opérationnelle dont le soutien de la FIAS (Force internationale d'assistance et de sécurité) en Afghanistan à plusieurs reprises, et l'opération Harmattan en Lybie, le « Charles » - nous rappelle le magazine de la Marine nationale, *Cols bleus* - aura parcouru l'équivalent

de **vingt-trois tours du monde** et prouvé, s'il en était encore besoin, son efficacité opérationnelle. Mais force est de constater qu'il n'était pas disponible lors du lancement de l'opération *Serval* au Mali.

Ces quelques rappels sont parfaitement connus de nos décideurs qui savent aussi que le désert n'est jamais très loin de la mer, « et qu'entre les vagues de la mer et les dunes de sable, la précision de la navigation reste toujours la même.... » (NDLR).

---

## **Le Greyhound opérationnel sur le porte-avions Charles de Gaulle**



**Un C-2 A Greyhound à l'appontage sur le Charles de Gaulle (© EMA)**

Mis à disposition de la Marine nationale par l'US Navy, deux avions de transports C-2 A Greyhound assurent, depuis le 4 juin, la navette entre la base aéronavale d'Hyères, près de Toulon, et le porte-avions Charles de Gaulle, engagé au large de la Libye dans le cadre de l'opération Unified Protector/Harmattan. Les avions américains, en provenance de Norfolk, sont arrivés en France le 2 juin et, deux jours plus tard, un premier C-2 A appontait sur le Charles de Gaulle. La mise à disposition de ces appareils permet de faciliter le soutien logistique du porte-avions français.

Le Greyhound est, en effet, un appareil très intéressant dans la mesure où il peut assurer du transport de personnel (32 passagers), des liaisons médicales (capacité de 20 brancards) et du ravitaillement, par exemple en matériel et pièces détachées (3.7 tonnes de fret peuvent être embarquées). Son rayon d'action, de l'ordre de 2400 kilomètres, lui permet de faire des rotations entre des bases terrestres et le porte-avions, sans que celui-ci ait besoin de se rapprocher de la côte pour effectuer des liaisons au moyen de ses hélicoptères.

Son emploi sur le Charles de Gaulle est une première dans le cadre d'une opération militaire de ce genre. Toutefois, les marines et aéronautiques navales française et américaine n'en sont pas à leur première collaboration, ce qui explique le soutien américain. « Depuis 2001, les échanges entre les porte-avions français et américains sont réguliers, favorisant la mise en commun des matériels et le travail en interalliés. Grâce aux différents entraînements déjà effectués, les militaires des deux nations peuvent désormais mettre en application leurs savoirs dans un cadre opérationnel », souligne l'Etat-major des Armées.

## Un AASM à guidage laser détruit une cible mobile terrestre



Mis en œuvre par les avions de combat Rafale de la Marine nationale et de l'armée de l'Air, l'Armement Air-Sol Modulaire (AASM) a réalisé avec succès, le 12 décembre, son dernier tir de qualification dans sa version de guidage terminal laser. Réalisé au centre DGA Essais de Missiles de Biscarosse, ce test a vu le tir de l'AASM par un Rafale de série mis en œuvre par la Direction Générale de l'Armement (DGA Essais en Vol) depuis la base aérienne de Cazaux. L'objectif était de qualifier dans un environnement représentatif d'une situation de combat la chaîne complète de tir laser, l'illumination étant réalisée par l'avion tireur lui-même.

La cible, en l'occurrence un véhicule 4x4 télé-opéré, était éclairée durant les dernières secondes de vol de l'AASM par un pod de désignation d'objectif Damoclès, embarqué par l'avion tireur. Evoluant à vitesse variable, le véhicule était au moment de l'impact à plus de 15 km de distance du Rafale, et présentait une vitesse de 50 km/h. La cible a, de plus, été engagée avec un fort dépointage (90°) pour une frappe en incidence oblique.

Grâce à ses algorithmes de détection et d'asservissement de la trajectoire sur la tache laser et à sa manœuvrabilité, l'AASM a percuté la cible avec une précision inférieure au mètre.

Cette version GPS/inertiel/laser de l'AASM enrichit cette gamme d'armement, qui comprend déjà deux versions qualifiées sur Rafale (GPS/inertiel et GPS/inertiel/infrarouge). Elle se distingue par l'intégration d'un autoguidage laser en lieu et place de l'imageur infrarouge et par des algorithmes de poursuite activés en phase terminale.

Développé et produit par Sagem, l'AASM, également appelé SBU-54 Hammer dans la désignation OTAN, est conçu pour engager des cibles mobiles terrestres ou maritimes rapides et manœuvrantes, avec une précision métrique (impact démontré lors d'un tir d'essais en avril 2011 sur une cible fictive évoluant à 80 km/h). Cette munition peut, notamment, servir à des frappes d'opportunité, comme l'a démontrée l'intervention en Libye. Ainsi, au cours de l'opération Harmattan, les Rafale de l'armée de l'Air et de l'aéronautique navale, mis en œuvre depuis des bases terrestres et le porte-avions Charles de Gaulle, ont tiré 225 AASM (en versions GPS/INS et GPS/INS/IR).

Pour mémoire, l'AASM, constitué de kits de guidage et de kits d'augmentation de portée, s'adapte sur des corps de bombe de 250 kg, Sagem comptant, à terme, pouvoir l'intégrer sur des munitions de 125, 500 et 1000 kg. Dans sa version laser, l'AASM a été commandé à 680 exemplaires par la France.



## Hélicoptères de sauvetage : réorganisation du dispositif français



*Dauphin loué à NHV à Hyères (© MER ET MARINE - Jean-Louis VENNE)*

Depuis un an, le dispositif d'hélicoptères de la Marine nationale utilisés notamment pour les sauvetages maritimes a évolué et va connaître de nouveaux changements dans les prochains mois. A Lanvéoc-Poulmic, la mise en service mi-2010 au sein de la flottille 32F de deux EC225 a, tout d'abord, entraîné fin 2011 le départ vers Hyères du Dauphin de Service Public de la 35F basé à la pointe Bretagne. Dans le même temps, les deux appareils loués en 2009 à la société belge NHV et affectés en Méditerranée ont été restitués à leur propriétaire, le contrat arrivant à échéance le 31 décembre 2011. Alors que la 35F maintient ses détachements de Dauphin SP au Touquet et à La Rochelle, début 2013, la base d'aéronautique navale d'Hyères va s'enrichir d'un Dauphin SP supplémentaire avec l'arrivée de la machine actuellement basée à Maupertuis, près de Cherbourg.

Celle-ci va, en effet, être remplacée à la pointe du Cotentin par l'un des deux EC225 de Lanvéoc, permettant au préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord de disposer sur cette façade d'un moyen aérien d'évacuation de forte capacité. Le second EC225 demeurera dans le Finistère, où il jouera le rôle de doublon lors des arrêts techniques et indisponibilités éventuelles de l'appareil positionné à Maupertuis. De même, en cas de besoin, l'EC225 présent à Lanvéoc pourra être mobilisé pour des interventions au large de la Bretagne. Mais l'essentiel des missions de sauvetage dans cette zone va, très prochainement, incomber aux nouveaux Caïman Marine (NH90), dont trois exemplaires sont affectés à la 33F, à Lanvéoc, le premier étant opérationnel depuis décembre 2011. Alors que trois autres hélicoptères de ce type sont basés à Hyères au sein de la 31F et qu'un septième est en grande maintenance, une huitième machine (la première au standard 2) doit être livrée d'ici la fin décembre à l'aéronautique navale. Et celle-ci percevra entre deux et quatre nouveaux Caïman en 2013.

Cette réorganisation du dispositif permet à la marine de maintenir son contrat opérationnel en termes de sauvetage maritime, et même de voir ses capacités légèrement augmentées, notamment en Atlantique et Manche, où les besoins sont de plus en plus importants. Alors qu'à terme, un Caïman doit être basé à Maupertuis, aucune date n'est pour le moment avancée quant au départ des EC225. Acquis neufs afin de faire la jonction entre le retrait du service des Super Frelon, au printemps 2010, et leur remplacement par les Caïman, les EC225 doivent, normalement, quitter la marine lorsque le nombre de NH90 opérationnels sera suffisant. Toutefois, compte tenu des incertitudes budgétaires pesant sur les programmes, et même si les 27 Caïman dont elle a besoin ont déjà été commandés, la marine joue la carte de la prudence. Car, même si maintenir dans ses rangs un micro-parc de seulement deux machines ne semble pas constituer la meilleure des solutions, en cas de coupes sombres dans le programme NH90, les EC225 seraient bien utiles pour maintenir le contrat opérationnel.

## Décès d'un ancien ALPATMAR 1978-1980

Le **VA Michel MOSNERON DUPIN** est décédé le 4 février 2013. Né en 1926, Ecole navale en 1945, il a été breveté pilote en 1949 à Cognac. Après la 54S et un perfectionnement à Avord, il est affecté successivement à la 3F SB2C, la 4F et la 9F avec laquelle il fait campagne en 1952-53 en Indochine. Il devient pilote d'essais en 1955 et est affecté au CEV puis à la CEPA jusqu'en 1960, participant aux nombreux essais de l'Aquilon et de l'Alizé. **Il commande la 9F en 1961-1963**, la BAN de Landivisiau en 1974-1976, et **l'Aviation de Patrouille maritime en 1978-1980**.

Qualifié à l'appontage sur SB2C, TBM, Fouga, Alizé et Aquilon, il a effectué le **1<sup>er</sup> appontage de nuit d'un Alizé le 12.10.1959**, et de nuit d'un Aquilon le 9.08.1960.

Il totalisait 4 400 heures de vol dont 367 de nuit, 607 appontages dont 35 de nuit.

(ARDHAN 2013)

## 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.

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

## Heureux souvenirs !

Envoyez-nous des photos...

# JOURNÉE DU MARIN 2013



→ AEN

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



LE CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA  
MARINE

Paris, le 21 DEC. 2012  
N° O-29652-2012 DEF/CEMM/NP

L'amiral Bernard Rogel  
chef d'état-major de la marine

à

Destinataires in fine

OBJET : Journée du marin.

Afin de promouvoir les valeurs de la Marine et d'entretenir l'identité du marin, j'ai décidé d'instituer chaque année une « Journée du marin ». Le marin d'Etat sera mis à l'honneur, qu'il soit marin en mer ou à terre, d'active ou déjà éloigné de l'institution, réserviste ou civil de la Défense. Il s'agit de développer un sentiment d'appartenance intergénérationnel à une « famille marine » soudée, à l'heure où de plus en plus de marins servent en dehors de la marine.

La date du 21 mai a été choisie en référence à l'entrée de l'amiral de La Pérouse en mer du Japon, en 1787. L'amiral de La Pérouse fut à la fois un explorateur, un chef reconnu au combat, un marin illustre qui a donné sa vie pour son pays : il incarne donc les plus belles vertus du marin.

Pour permettre d'y associer le plus grand nombre, familles, réservistes et anciens marins, la « journée du marin » sera programmée tous les ans le mercredi le plus proche du 21 mai, c'est-à-dire, en 2013, le 22 mai. Elle est destinée à devenir une date phare du calendrier de tous les marins.

Cette journée laisse une large part à l'initiative. C'est pourquoi je vous invite à répondre favorablement aux activités initiées par les unités ou à mettre en œuvre vos propres initiatives.

Pour toute précision, je vous engage à vous tourner vers le capitaine de vaisseau Jean-Marin d'Hébrail, que vous pourrez joindre à l'adresse électronique [jean-marin.d'hebrail@intradef.defense.gouv.fr](mailto:jean-marin.d'hebrail@intradef.defense.gouv.fr).

*Je compte sur vous pour nous aider à réunir  
cette première Journée du Marin.*

2, rue Royale – 75008 PARIS  
[jean-marin.d'hebrail@intradef.gouv.fr](mailto:jean-marin.d'hebrail@intradef.gouv.fr)

## Souvenir de la préparation militaire de Carcassonne en 1995

Par Louis GUIRAUD EV1 (H)



LV ARTES

Mjr ÉBERLÉ

Mtre CHRÉTIEN

Remise des brevets PMM à Laure-Minervois (Aude) le 14 mai 1995

Après avoir accompli une brève carrière dans la Marine Nationale de 1959 à 1965 comme canonnier-pointeur, j'ai repris la vie civile en mai 1965. J'ai alors participé à la création de l'Amicale des Anciens Marins et Marins Anciens Combattants de LÉZIGNAN-CORBIÈRES dans l'Aude. J'en ai assumé la présidence pendant 10 ans.

En 1980, j'ai été sollicité pour la création d'un centre de Préparation Militaire Marine à Carcassonne. De 1980 à 1988, j'ai été l'adjoint au chef de centre, le Major Guy ESPILIT, puis j'ai assumé les fonctions de chef de centre jusqu'en 1995.

Pendant les séances d'instruction, il y a toujours été prévu une « période bloquée » de deux jours sur la BAN Nîmes-Garons. C'est là que j'ai eu le plaisir de rencontrer le maître Régis CHRÉTIEN, chef du roulage sur la base et Président des Officiers Mariniers au carré des OM (l'Oasis).

Grâce au Maître CHRÉTIEN, la PMM de Carcassonne a toujours reçu un accueil chaleureux, c'était toujours lui qui venait nous chercher à la gare SNCF de Nîmes. Je n'oublierai pas les bons moments passés en sa compagnie, lui notre ami et quel Président, toujours à l'écoute de ses invités, au dévouement exemplaire, malgré son travail parfois difficile. Il savait faire face à tous les problèmes rencontrés, et malgré son emploi du temps très chargé, il savait nous écouter et trouver des solutions pour résoudre les problèmes posés dans l'organisation de notre séjour.

Nous gardons aussi un excellent souvenir des autorités en charge de cette immense base de Nîmes-Garons.

Répondant à nos invitations, le Maître Régis CHRÉTIEN est venu représenter la BAN de Nîmes-Garons à plusieurs reprises, lors des cérémonies de remise des brevets aux jeunes diplômés de la PMM.

Les années ont passées, nous sommes maintenant à la retraite, mais notre amitié est toujours solide et fidèle à notre devise d'Anciens Marins, « Tous Unis comme à bord »

EV1 (H) Louis GUIRAUD



Article paru dans le Midi Libre région Languedoc-Roussillon  
du jeudi 31 janvier 2013



De gauche à droite : Jean-Marie DRACHE, Pierre LIPINSKI, Gérard CZAPNICK, Paul CLEMENT, Claude BRIONNE, Lothaire FRUHAUFF, Jean-Pierre GLEVAREC, Roger BIDOT, Michel PAYET, Jean-Marie RINCKEL.

## **Gard** Les marins du Conservatoire bichonnent un avion de légende

Les 250 marins du Conservatoire historique de l'aéronavale à Nîmes sont les gardiens d'un avion de légende posé le long de la route de Saint-Gilles. Ils se sont battus pour que ce Bréguet Atlantic ne parte pas à la casse. Car beaucoup d'entre eux ont volé dessus, au départ de Nîmes, en tant que pilotes, électroniciens, spécialistes de la guerre secrète. D'autres, au sol, l'ont entretenu. Entre les hommes et la grande

carcasse, le lien est indéfectible. On lui a retiré une grande partie de ce qu'il avait dans le ventre. Ses oreilles électroniques, qui lui permettaient d'identifier les sous-marins alors qu'il volait à 10 000 mètres au-dessus des océans, ont été coupées. Avec ses collègues, le président du Conservatoire explique avoir reconstitué la longue carrière de cet avion qui a parcouru d'innombrables tours du monde. Photo P. B.

Les passionnés du CHAN soutenus par leurs 250 adhérents, se retrouvent un jeudi matin une fois par mois, pour assurer l'entretien de la zone d'exposition et du merveilleux Bréguet Atlantic n°31, accueillis avec compréhension et générosité par la nouvelle BDD au côté des unités stationnées.