



**Octobre 2013**

# Le petit Pingouin



*Bréguet Alizé 1050 n°59 au roulage à Nîmes*

## Sommaire :

- |                                |                                     |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| - 1 : Couverture, sommaire.    | - 7 : Alizé Marine n°59 en vol.     |
| - 2 : Le Mot du Président.     | - 8 à 10: T6 en Nouvelle Calédonie. |
| - 3 : Activités et festivités. | - 11 : FREMM et FTI.                |
| - 4 : Falcon 200 - Guardian.   | - 12 : In mémoriam et recherches.   |
| - 5 : L'Aéronautique Navale.   | - 13 : Bréguet Alizé n° 48 à Nîmes. |
| - 6 : Un Zeppelin à Cuers.     | - 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

Courriel : [aan-lca@voila.fr](mailto:aan-lca@voila.fr)

## Le mot du président

Chers Amis,

Depuis notre dernière rencontre festive « le pot de la rentrée » du mois de septembre, Paul et moi nous sommes attelés à la réalisation de notre journal « Le Petit Pingouin ». J'ai voulu laisser un peu de place au CHAN pour nous informer sur l'évolution de leurs travaux sur un nouvel avion rapatrié à Nîmes : l'Alizé n°48. Beaucoup de nos adhérents appartiennent aux deux associations.

L'équipe d'Alizé Marine nous a fait le plaisir de nous écrire un article sur leur aventure pour remettre en vol l'Alizé 59 et nous les en remercions.

Je remercie également notre ami Gérard Huet pour son article sur le T6 sauvé en Nouvelle Calédonie.

J'avoue que les concepteurs du journal manquent parfois d'anecdotes ou d'articles, à vos plumes chers adhérents !

Nous avons toujours espoir d'organiser un voyage ou une sortie d'une journée, j'attends vos idées de destination et que vous nous disiez à quel moment vous êtes le plus disponible.

Le vendredi 8 novembre nous nous retrouverons à la chapelle de l'ex-BAN appelée maintenant BdD. Le rendez-vous est fixé à 9h30 à l'aubette (ne pas oublier de s'inscrire auprès de notre secrétaire Gérald Cantomerle avant le 04 novembre), pour pouvoir accéder sur la base de défense. Nous honorerons nos camarades décédés en service aérien commandé par une cérémonie militaire et religieuse.

Toute l'équipe du conseil d'administration prépare activement l'assemblée générale qui aura lieu le samedi 23 novembre à Vatel. Je compte sur votre présence, cette réunion sera suivie d'un apéritif et d'un repas **pour ceux qui seront inscrits.**

Nous relançons une commande de vin Rafale pour les amateurs éclairés que vous êtes.

La bimbeloterie s'est étoffée de nouveaux articles (chemisettes avec pingouin en tenue de vol sur la pochette, couteau pliant aux armes de l'AAAN-LC, ouvre lettre, etc...)

Bien cordialement et amicalement à vous tous.

Denis TOURBEZ

Président de l'AAAN-LCA



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

### Châtaigne en automne 2013

Notre amicale souhaite organiser une sortie d'automne 2013. Au programme, découverte de la culture de la châtaigne et de ses produits dérivés avec visite, repas, etc...

Quelques uns de nos amis des voitures anciennes de « Nîmes-Auto-Rétro » venus avec nous à Dijon, se joindront à nous pour cette journée découverte.

Pensez à retenir cette idée dans vos mémoires, la date n'est pas encore fixée.

### Assemblée Générale le samedi 23 novembre 2013

Notre Assemblée Générale aura lieu le **samedi 23 novembre** à partir de 09H30 à l'Hôtel Vatel de Nîmes. Parking autour de l'hôtel.

Réservez cette date et pensez à vous inscrire le plus tôt possible auprès du secrétaire pour cet évènement majeur de notre amicale, en utilisant le bon à retourner ci-joint.

### Côtes du Rhône Rafale Pyramides 2012

Nous allons relancer une commande de Rafale par cartons de 6 bouteilles dès que vos commandes seront suffisantes au prix inchangé de 20 € le carton de 6 bouteilles.

Vous pouvez faire vos commandes rapidement en adressant votre chèque au secrétaire à l'adresse 18 rue des Flamants Roses - 30230 Bouillargues

Règlement **impératif** à la commande par **chèque bancaire** à l'ordre de **l'AAAN-LCA**, à raison de **20 € le carton de 6 bouteilles**.



### LOTO 2014

Pensez à réserver votre après-midi du **samedi 25 janvier 2014** pour notre loto traditionnel à la salle des fêtes de Bouillargues.

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





### Falcon 200 à Moorea

Il semble de plus en plus évident que la Marine nationale n'aura pas les moyens de remplacer ses avions de surveillance maritime Falcon 200 basés en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie. Agés de 30 ans, les quatre « Gardian » de la flottille 25F devaient normalement cesser de voler en 2015, date de la fin de leur programme d'entretien. Trop vieux, ces biréacteurs nécessitent un soutien technique de plus en plus lourd, le coût de leur maintenance ayant littéralement explosé. Les problèmes concernent notamment les moteurs Honeywell, qui ne sont plus aujourd'hui produits par le motoriste américain et que Sabena Technics, chargé de l'entretien des Gardian, éprouve de plus en plus de difficultés à entretenir.

Malheureusement, comme souvent, faute de pouvoir acquérir en temps voulu des matériels récents, les militaires sont donc techniquement obligés, pour remplir leurs missions, de faire de l'acharnement thérapeutique sur des machines à bout souffle. Sans cela, la Polynésie et la Nouvelle-Calédonie seraient privées de moyens de surveillance maritime, c'est-à-dire de la capacité à veiller sur une vaste zone économique exclusive et de mener des opérations de secours en mer à grande distance. La France ne serait, par ailleurs, plus en mesure de remplir ses obligations dans le cadre ses accords avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), au travers desquels elle doit pouvoir mettre en œuvre des moyens aériens de secours en cas où un avion s'abîmerait dans ses eaux.

### Le programme AVSIMAR renvoyé aux calendes grecques

Initialement, il était prévu de remplacer les Gardian dans le cadre du programme AVSIMAR (Avion se Surveillance et d'Intervention Maritime), qui devait en même temps assurer la succession des Nord 262 de la 28F, dont les 10 derniers exemplaires ont été retirés du service en 2009. Mais aussi, en fin de programme, des 4 Falcon 50 M de la 24F, entrés en service à partir de 1999. En tout, jusqu'à 18 AVSIMAR étaient prévus à l'origine pour une livraison à compter de 2015. Mais, faute de crédits, le programme n'a pas été inscrit à la précédente Loi de Programmation Militaire (2009 – 2013) et rien ne permet de penser, pour le moment, qu'il le sera sur la prochaine LPM (2014 – 2019). Dans l'absolu, il faudrait donc prolonger les Gardian jusqu'en 2020 avant de voir, éventuellement, arriver leurs remplaçants. Ce serait l'idée actuelle de l'état-major de la marine mais, sur le terrain, on doute sérieusement que les avions tiendront jusque là.

Le plus vraisemblable est donc qu'un jour, les Gardian finissent cloués au sol, victimes d'une grave défaillance technique ou, tout simplement, tombent sous le coup d'une interdiction de vol. Privant de facto la France de moyens très précieux dans ses grands territoires ultra-marins, pour lesquels elle réclame d'ailleurs auprès des instances internationales une extension de sa ZEE (ce qui implique d'ailleurs d'avoir les moyens de surveiller et d'assurer l'ordre public dans ces eaux...) Si les Gardian finissaient par être hors service, plusieurs solutions sont envisageables.

### **Les Falcon 50 à la rescousse en cas de pépin ?**

La plus plausible serait un redéploiement de Falcon 50 depuis la métropole. La 24F va, en effet, voir ses moyens doublés avec l'arrivée, à compter de cet été, de quatre ex-Falcon 50 gouvernementaux convertis en avions de surveillance maritime. Sauf que ces anciens appareils de l'Escadron de Transport, d'Entraînement et de Calibration (ETEC) de l'armée de l'Air, en raison de restrictions budgétaires, reçoivent uniquement un radar, une boule optronique et des hublots d'observation. Ils ne seront pas équipés, comme les Falcon 50 M et les Gardian, d'un système de lancement de chaîne SAR (Search and Rescue) pour le sauvetage en mer. Leur déploiement en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie n'aurait donc pas grand intérêt. Seuls les quatre premiers Falcon 50 de l'aéronautique navale, grésés SAR, offriraient des moyens adéquats. Sauf que la marine a besoin en métropole de cette micro-flotte, déjà très sollicitée : surveillance maritime, police des pêches, lutte contre le narcotrafic et l'immigration clandestine, sauvetage en mer,...

De l'Atlantique à la mer du Nord, en passant par la Méditerranée, les Falcon 50 basés à Lann-Bihoué, dans le Morbihan, ont déjà beaucoup de pain sur la planche, d'autant qu'ils sont amenés à remplacer les avions de patrouille maritime Atlantique 2 lorsque ceux-ci sont appelés sur différents théâtres extérieurs. De plus, ils sont déjà régulièrement déployés, notamment en Guyane ou encore en océan Indien : surveillance des tirs de fusées Ariane, lutte contre la piraterie et les trafics illicites,.... Autant dire que l'arrivée des quatre ex-Falcon 50 gouvernementaux ne sera pas un luxe pour la 24F, qui fonctionne actuellement à flux tendu. En tout état de cause, la flottille ne semble donc pas en mesure, sauf sur une courte période, d'assurer la relève des Gardian sans obérer sa capacité à remplir ses actuelles missions.

### **L'aéronautique navale réduit la voilure mais garde toutes ses capacités**



Rafale Marine sur le porte-avions Charles de Gaulle : MARINE NATIONALE

Le projet de loi de programmation militaire 2014-2019, présenté le 2 août 2013, apporte de nouvelles indications quant à l'évolution de l'aéronautique navale française d'ici la fin de la décennie. Si le parlement, qui examinera le texte à l'automne, valide en l'état les propositions du ministre de la Défense, la chasse embarquée va voir ses effectifs réduits.

Le projet de LPM prévoit seulement 40 Rafale Marine à la fin 2019, sachant que le nouvel avion de combat français aura totalement remplacé le Super Etendard Modernisé en 2016, date fixée pour la fin de transformation de la 17F, dernière des trois flottilles de chasse de la Marine Nationale à mettre en œuvre le SEM.

Pour mémoire, 58 Rafale Marine devaient jusqu'ici être produits par Dassault Aviation. Ce dernier en a déjà livré 38, dont 4 ont été accidentellement perdus et 10 ne sont plus en ligne. Mis en service en 2001 au standard F1, ces appareils (9 placés sous cocon en 2008 et le 10<sup>ème</sup> servant aux expérimentations) vont être modernisés au standard F3 et reviendront dans les flottilles entre 2014 et 2017.

## **Un dirigeable effectue de la surveillance maritime devant les côtes varoises**



Le Zeppelin sur la Base de Cuers-Pierrefeu, le 18 juillet 2013 : MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU

Les habitants de la région de Toulon ont pu découvrir, le 19 juillet, un grand Zeppelin survolant le secteur.

Un engin imposant, long de 75 mètres pour un diamètre de 16 mètres, appartenant à la société Zeppelin Luftschifftechnik (ZLT). Basée à Friedrichshafen, le lieu historique de construction de célèbres dirigeables allemands.

ZLT s'est lancée en 1993 dans le développement de Zeppelin modernes, dont elle exploite aujourd'hui deux exemplaires. L'appareil a rejoint le 17 juillet la base de Cuers-Pierrefeu, où il s'est positionné afin de participer à la première campagne I2C, un projet européen de sécurité maritime piloté par DCNS.

A cet effet, la cabine située sous l'énorme ballon, contenant 8.425 m<sup>3</sup> d'hélium, a été équipée de différents moyens. On trouve notamment une boule électro-optique Wescam MX15, et un radar FMCW (Frequency Modulated Continuous Wave, radar émettant et recevant en continu), permettant de détecter et d'identifier de jour comme de nuit de petits mobiles de surface dans un rayon de 20 kilomètres environ.

Le Zeppelin peut ensuite communiquer vers un centre à terre, les informations reçues qui enrichissent un système compilant les données collectées par différents vecteurs (radar côtier, avion de surveillance maritime, drone de surface) et les mettant en relation avec d'autres informations, comme celles provenant des systèmes d'identification automatiques AIS des navires civils. Le Zeppelin est, d'ailleurs, équipé d'un récepteur AIS.

Alors que le système de caméra et le radar ont été positionnés à l'avant de la cabine, l'intérieur de celle-ci accueille les équipements dédiés aux opérateurs. L'un d'eux peut notamment contrôler la boule, engin stabilisé qui offre différents modes (TV, infrarouge) et permet de zoomer sur le point choisi. Avec une étonnante précision.

### **RETRAITE DES EPOUSES DE MILITAIRE**

Voici une information qui est restée jusqu'ici assez discrète.

Ainsi :

- Si votre épouse n'est pas encore à la retraite,
- Si à la naissance de vos enfants, vous étiez en service dans l'armée,
- Si votre épouse s'est arrêtée de travailler pour les élever,

**Elle peut bénéficier de trimestres supplémentaires qui s'ajoutent à son décompte de carrière.**

En effet, les épouses de militaires qui ont cessé une activité professionnelle pour élever leurs enfants, ignorent qu'elles ont été affiliées, par l'autorité militaire, au régime général de l'assurance vieillesse des parents au foyer.

Sur le relevé de carrières de la CNAV (caisse nationale d'assurance vieillesse), ces éventuelles périodes inconnues de la caisse ne sont pas prises en compte dans le calcul des trimestres comptant pour la retraite.

Faire une demande à l'adresse suivante :

BRCM Toulon  
CERH - Bureau ASSV  
BP 88  
83800 TOULON CEDEX 09



## ALIZE MARINE : UN PROJET EMBLEMATIQUE

L'association Alizé Marine a pour but de restaurer et de présenter - tant en vol qu'au sol - un Alizé afin de promouvoir l'image de l'Aéronautique en général et de l'Aéronavale en particulier. Pour ce faire, Alizé Marine prend part à des manifestations aériennes ainsi qu'à des opérations de communication privées ou publiques.

L'association est composée de militaires et d'anciens militaires d'active. La plupart de ses membres sont issus des flottilles d'Alizé et, à ce titre, disposent d'un potentiel technique fort. Les savoir-faire ne se limitent pas aux aspects de restauration / maintenance car l'association compte dans ses rangs d'anciens pilotes et navigateurs d'Alizé crédités chacun de plusieurs milliers d'heures de vol sur ce type d'appareil.



Equipe de choc à Landivisiau

Tout débute en 2000 à l'instigation de Patrick Hilbert (qui est alors pilote de Dauphin de service public dans la marine) Henri-Pierre Grolleau, photographe aéronautique et de Jean Ivars, (ancien pilote d'Alizé). Le quatrième comparse de l'opération, Philippe Perez, ancien radariste et navigateur sur l'avion, permettra de former un équipage en prévision du retour en vol. Avec nos contacts à Nîmes-Garons sous la coupe de Patrice Bats et Jean-Louis Coulié, nous nous sommes d'abord employés à récupérer un avion. Plusieurs ateliers de la marine sont encore présents sur la base lorsque l'avion tombe dans l'escarcelle de l'association et celle-ci a vite fait de recruter dans ses rangs quelques techniciens très motivés...

Les Alizé 56 et 59 avaient été mis à notre disposition par la Commission du Patrimoine de la Marine. Nos techniciens ont repéré ces deux avions car ils présentaient les meilleurs potentiels et ils étaient les moins abîmés de tous. Nous avons pu les mettre de côté dès 2003, en attendant que le travail de restauration commence véritablement. Ce travail va finalement commencer en 2010. Entre-temps, un examen minutieux du n°56 a permis de révéler une importante corrosion. L'idée de remettre en vol deux appareils est alors rapidement abandonnée : le 56 sera cannibalisé pour fournir des pièces au 59 sur lequel vont porter tous les efforts.

Début 2012 le 59 effectue ses premières mise en route et il est déclaré « bon de vol » dans les semaines qui suivent. A partir de cet instant s'engage le chemin administratif qui aboutira à l'autorisation provisoire de vol d'une durée de six mois à compter d'avril 2013. Bien entendu nous avons déjà eu plusieurs contacts avec la DGAC et l'OSAC (organisme de sécurité de l'aviation civile) quelques années auparavant pour savoir si l'affaire était envisageable. Le premier et unique essai de roulage a lieu au mois d'août 2012 afin de vérifier les freins et le système hydraulique. Celui-ci s'étant déroulé sans aucun problème l'équipe des techniciens et les volants n'attendent plus que la délivrance de la LSA (Licence de station d'aéronef) et du sésame autorisant le vol.

Même si le parcours administratif fût un peu long, l'OSAC et la DGAC nous ont toujours aidés et étaient même heureux de pouvoir participer à ce projet.

L'autorisation provisoire de vol est arrivée au mois d'avril 2013 et la date du 18 mai retenue pour ce nouveau premier envol. La météo de ce jour nous a poussés à n'effectuer qu'un seul tour de piste et à reporter le vol technique au lendemain. Philippe Perez et moi étions dans un état particulier, mélange d'excitation et d'appréhension mais l'avion nous a bien aidé et s'est comporté comme dans notre souvenir, bien que le décollage indépendant de ma volonté à 85 kts m'a quelque peu surpris, il faut dire que nous étions à 6T6, masse que j'ai très rarement pratiquée lors de mes années en flottille ou nous étions en permanence au dessus de 7T100 au décollage.

Pour résumer nous n'avons eu à reprendre que le réglage du compensateur de direction qui manquait d'autorité à droite.

Les vols suivants furent conformes au carnet de « vol technique » et le CNRAC (certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection) délivré le 3 juin soit 8 jours seulement après le dernier vol dit « d'essai » et 24 heures après l'envoi du dossier de compte rendu des vols !

Il ne restait plus pour moi que la délivrance de la QT (qualification de type) à attendre. Ce fût là, une partie inédite puisque la DGAC n'avait jamais délivré de qualification sur un avion de ce type (monoturbine, monopilote) et m'a totalement fait confiance en l'attribuant au titre de l'expérience. L'ayant reçu toute fin juillet nous n'avons pu participer au salon du Bourget qui nous avait invité.

Ainsi, le Forum des métiers de l'aéronautique 2013 a vu, et j'en suis très heureux, la première participation d'un Alizé civil à une manifestation aérienne. Landivisiau est ma dernière base d'affectation et c'est vraiment avec joie que nous sommes partis le 26 septembre vers la Bretagne pour faire découvrir notre bel avion aux jeunes marins et habitants de cette contrée lointaine.

La prochaine étape en préparation est l'organisation d'un vol de présentation à Nîmes que nous n'avons pu organiser jusque là faute de moyens

Il va sans dire que toute cette aventure ne serait pas sans le dévouement et la pugnacité de notre fabuleuse équipe de techniciens : Patrice, Jean-Louis, Pierre, Olivier, Franck, Didier, Michel, Jean-Jacques, Serge et tous ceux qui ont participé à la remise en vol de ce fameux Bréguet.

Jean Ivars  
Vice président « Alizé Marine »

## T6 : « mon histoire en hémisphère sud »



Par Gérard HUET

J'aimerais avec ce petit mot raconter ma carrière car j'arrive bientôt à 70 ans et pourtant je suis toujours aussi beau qu'à ma naissance, d'après ce qu'on me dit !!!

Très exactement je suis né au Canada en 1951, mes frères aînés ont servis pendant la guerre, mais moi, la paix revenue, j'ai surtout servi à l'entraînement des pilotes.

Je suis un NORTH AMERICAN HARVARD 4 plus connu sous l'appellation T6 dans l'Armée de l'Air ou SNJ dans la Marine, et bien sûr j'ai beaucoup voyagé, je me suis retrouvé dans les années 70 en Afrique du Sud. Un peu abandonné jusqu'au jour où une personne intéressée par mes restes s'est portée acquéreur. Pendant cinq ans, du côté de Lons le Saunier, j'ai subi un lifting complet, intérieur et extérieur.

J'ai vu arriver en fin d'année 2002 une personne qui m'a regardé d'une façon très curieuse. Etant Président d'une association de sept personnes qu'il a créée en Nouvelle Calédonie prénommée "Mémoire du ciel", il était à la recherche d'un avion. Après quelques vols avec lui à mes commandes, j'ai compris que j'étais bon pour Nouméa.



J'ai subi un démontage et je me suis retrouvé dans un container. Après un long voyage sur un bateau, et un petit séjour sur le port, j'ai été déposé sur le terrain d'aviation de Magenta ou après avoir ouvert les portes j'ai pris connaissance de mes nouveaux patrons qui sablaient le champagne en mon honneur.



Je me suis fait transporter dans un hangar le 24 décembre 2002, beau cadeau de Noël.

Me voilà étalé tel un puzzle et c'est dans cette situation que je vais découvrir ceux qui vont me reconstruire.

Gérard et Petelo, les deux gérants de la société GARAVIA.

Je me présente donc, je suis équipé d'un moteur Pratt & Whitney de 9 cylindres me procurant une puissance de 650 chevaux, je consomme normalement 140 litres à l'heure et ma vitesse de pointe est de 260 kilomètres à l'heure. Je me trouve très à l'aise dans la voltige. Mon statut d'avion de collection me donne un rayon de 60 nautiques autour de mon terrain d'attache, entre nous cela suffit.

Mon indicatif est:

**F-AZQK**

L'opération de remontage commença début janvier 2003. Dans cette situation, beaucoup viennent me visiter, la presse est là, je reçois beaucoup de compliments concernant mon état de santé. Le 03/01/2003, on commence enfin les travaux.

On me redonne mes ailes, mon train, mes ailerons et le plan fixe arrière, ce ne sont que formalités.

La documentation vendue avec moi est de l'A.A. et date de 1965 ; elle est d'un grand secours quand même pour les débattements et les torquages.

Suivre la bible en y ajoutant tout un tas de combines qui rendent bien service.

Bien évidemment "les Nouvelles Calédoniennes", presse locale vient observer le travail à effectuer et n'hésite pas à parler de moi, et après contrôle et recontrôle, me voici fin prêt pour reprendre la fonction qui m'est destinée, voler.

La presse et la télévision nous ont suivi de très près lors de cette opération.

Mais il me faut être présenté à mon parrain qui est le Maire de Nouméa. Le nom que l'on me donne sera "Plaine des Gaïac", lieu célèbre où les américains avaient concentré leurs avions durant la guerre du Pacifique. Une petite cérémonie est donc réalisée pour cela.

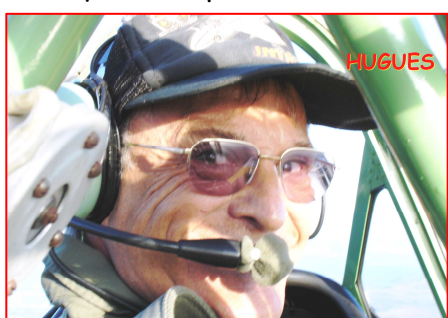
Après mon baptême et un petit pot qui de loin me paraît sympathique, je suis obligé de faire des huit sur le parking car un fort vent de travers m'empêche de pouvoir décoller en toute sécurité.



En attente d'une meilleure météo, on me remet à l'abri dans mon hangar, non sans m'avoir bichonné et astiqué. Je sais que je suis très aimé par l'association et "GARAVIA".

Le 27 janvier 2003 à 14 heures 30, Hugues à l'avant et Gérard à l'arrière, sont parés à m'envoyer en l'air, le vent est pour ainsi dire nul et il fait beau. Un point fixe indique à mes deux opérateurs que tout est dans les normes, mon moteur est en pleine forme, il n'a que 50 heures depuis sa révision.

En bout de piste, Hugues affiche le régime, contrôlé par Gérard, il lâche mes freins et me donne la liberté de rouler sur la piste de Magenta. Après quelques mètres, je lève ma queue et ne pense qu'à prendre la vitesse prévue pour le décollage. Dès qu'elle est atteinte, un petit braquage de la profondeur et me voilà libre, regardé par tous sur le terrain et par les passagers des véhicules qui se sont arrêtés sur le bord de la route. Je suis très fier que l'on m'admire, un peu plus loin il rentre mon train et me voici pour un vol de contrôle entier, on me secoue avec les décrochages et autres opérations. Après 50 minutes, je suis déclaré apte au service, tous mes éléments sont « TOP », je me pose en douceur devant tous les spectateurs et je me dirige vers mon hangar. Je vous présente ceux qui m'ont permis de revivre ici en Nouvelle Calédonie



Tout d'abord Hugues, ancien pilote de l'Armée de l'Air, puis d'Air Inter, et enfin d'Air Calédonie Internationale comme Commandant de bord sur Airbus A330.

Dans sa poche, 17.000 heures de vol et toujours la passion du vol, il est en train de monter un aéronef en Kit qu'il a acheté aux USA (72 ans).

Mon mécano Gérard, ancien de l'Aéronautique Navale, mécanicien navigant totalisant 5.000 heures de vol en service et dans les 300 heures de vols techniques sur tous les petits aéronefs qu'il entretient dans sa société de maintenance "GARAVIA" ou il est co-gérant depuis l'année 2000.

Connu dans le monde aéronautique local il forme avec Hugues un duo surnommé, les "Papy's", et bien sûr il ne manque pas un vol de contrôle qui est dû après chaque visite 100 heures ou tout dépannage du T6 (70 ans).

Nous voici tous les trois au défilé du 14 juillet 2004 c'est un honneur que nous à fait le Territoire de pouvoir y participer

Placé juste après les avions et les hélicoptères de l'Armée de l'Air et la Marine.

Quel plaisir de se faire admirer par les calédoniens, les officiels et le « Haussaire » !

En 2013, je viens de passer 1.000 heures et 10 ans sur le Territoire, je n'ai fait douter qu'une seule fois les "Papy's", c'était lors d'un vol de contrôle après avoir subi un dépannage, juste après avoir décollé, j'étais à 40 mètres, j'ai eu de grosses ratés et deux mini-coupures qui ont obligé mon équipage à très rapidement stopper ma montée et à faire un atterrissage rapide à contre QFU, mais les "Papy's" ne m'en veulent pas.





J'ai dernièrement participé grâce à **Canal+** à la réalisation d'un film qui sera diffusé bientôt en France, dont le titre est "Caledonian war".

J'ai assuré moult baptêmes de l'air, faisant très plaisir à certains anciens qui avaient connu mes frères, mais aussi à beaucoup de personnes qui m'admiraient.

Malheureusement, lors d'un vol au début du mois d'avril, en nous posant, Hugues a subi une rafale et je suis sorti de la piste. J'ai malencontreusement touché avec mon aile droite une balise indiquant les numéros de pistes, mon intrados a subi une grosse plaie, depuis mon aile à été démontée et se trouve en attente d'expédition en Australie où, peut être en Nouvelle Zélande, car la réparation demande des marbres que GARAVIA n'a pas. Je suis donc au chômage. J'espère que cela ne durera pas trop longtemps

Nouméa, le 26 mai 2013

Gérard HUET ex MP Mecbo NG

## Le remplacement des trois dernières FREMM par des FTI n'est plus tabou



Après avoir assuré avant l'été que les 11 **frégates multi-missions** (FREMM) commandées pour la Marine nationale seraient bien construites, le ministre de la Défense fait évoluer son discours. « La France a besoin de ses 11 frégates et donc on les construira. Cela dit, il faudra réfléchir à la définition de la future **frégate de taille intermédiaire** (FTI) pour en faire un navire qui satisfasse la marine française et qui soit exportable. On verra si les trois dernières frégates seront des FREMM ou des bâtiments de nouvelle génération. J'ai annoncé que je prendrai la décision fin 2016 », a expliqué Jean-Yves Le Drian dans un entretien publié mardi par Les Echos.

Alors que les huit premières FREMM ont été commandées en novembre 2005, les trois suivantes l'avaient été en septembre 2009. Un avenant au contrat est néanmoins en cours de négociation avec DCNS afin de transformer le second contrat en tranche optionnelle, qui sera ou non affirmée en 2016. Le premier contrat va quant à lui évoluer, avec un nouvel étalement de la cadence de production, qui devrait passer de 10 à 12 mois entre deux livraisons. Les FREMM 7 et 8 seront, de plus, des bâtiments ayant des capacités de défense aérienne renforcées, permettant d'assurer le remplacement, au début de la prochaine décennie, des Cassard et Jean Bart. Initialement, ces « FREDAs », comme on les appelle, devaient être les dernières de la série soit les FREMM 10 et 11.

Concernant les FTI, ce projet en est encore à ses balbutiements. On évoque des bâtiments de 3.000 à 4.000 tonnes, qui pourront remplacer les cinq La Fayette, mises en service entre 1996 et 2001.



## IN MEMORIAM

Nous avons la douleur de vous faire part du décès de :

- Madame Marie-France MOURETON décédée le 15 juillet 2013 à l'âge de 69 ans, épouse de notre ami Jean MOURETON. Ses obsèques ont eu lieu le mercredi 17 juillet à 10H00 à l'église de Caissargues où nous étions nombreux à l'entourer de notre affection.
- décès du MP Mecbo
- Jean-François LE HÉRISSE MP Mecbo (école des mousses, école de Maistrance et plusieurs affectations à Nîmes-Garons). Ses obsèques ont eu lieu le vendredi 30 août au crématorium de Nîmes.

### Hors de notre association :

- Lucien Ruty, capitaine de frégate honoraire, ancien officier contrôleur et des relations publiques de la BAN de Nîmes-Garons. Ses obsèques ont été célébrées jeudi 20 juin à 10 heures à l'église St Paul, boulevard Victor Hugo à Nîmes.
- Jean-Marie MAREZ capitaine de vaisseau honoraire, 2<sup>ème</sup> CSI de la BAN-NG d'avril 1967 à octobre 1969. Ses obsèques ont été célébrées jeudi 20 juin à 14H30 heures à l'église Ste Perpétue, boulevard de Prague à Nîmes
- Jean-Pierre SARA CF Conta le 22/08/2013.

## 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.

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



## Retour au bercail pour le Bréguet ALIZÉ n° 48



*Bréguet Alizé n°48 décollant de Hyères pour Nîmes, suspendu à la grue 300 tonnes.*

Un Bréguet Alizé a fait un retour discret le jeudi matin 29 août 2013 sur la BdD (Base de Défense) de Nîmes-Orange-Laudun. Ce type d'appareil qui a été le premier mis en service équipant une flottille opérationnelle (la Flottille 6F) à la création de la Base Aéronavale de Nîmes-Garons, aura donc été aussi le dernier à pouvoir rallier le conservatoire sur le site.

Le CHAN (Conservatoire Historique de l'Aéronavale à Nîmes) voulait préserver le souvenir des 50 ans de présence des Marins du Ciel à Garons ainsi que la mémoire des 57 membres d'équipages disparus en service aérien commandé sur Alizé comme Atlantic. Les chefs de corps de la Base de Défense et du 503<sup>e</sup> régiment du Train (503<sup>e</sup> RT) ont parfaitement compris cette volonté des anciens de la BAN et ont activement participé à ce projet. Ils sont ainsi toujours fidèles à une tradition du souvenir et à leur appartenance à la grande famille de la Défense Nationale.

Avec l'accord et l'aide précieuse de la Marine Nationale, et de la grue du 54<sup>ème</sup> RA de Hyères, le CHAN a donc démonté l'Alizé 48 (réformé sur la Base Aéronavale de Hyères), et il a été transporté par 2 semi-remorques jusqu'à Nîmes. Le 503<sup>ème</sup> RT a procédé à son installation dès son arrivée grâce à ses moyens logistiques et à son expertise, avec l'assistance de son personnel et de celui de la BdD.

C'est face à la Chapelle et symboliquement orienté vers la Stèle où sont gravés les noms des équipages disparus, que l'Alizé attend maintenant l'équipe de remontage du CHAN qui assure par ailleurs la préservation de l'Atlantic 31 sur son lieu d'exposition le long de la route de Saint-Gilles.

Le CHAN remercie tous ceux qui se sont réunis pour que ce projet réussisse. Cet appareil est donc maintenant préservé au milieu de ses frères d'armes qui, de l'Afghanistan au Mali, continuent à servir sur tous les théâtres d'opérations où ils sont appelés.



*Les honneurs sont rendus à ce vieux vétérán.*