



Avril 2014

Le petit Pingouin



Rafale doté d'un AM39 Exocet catapulté du PAN Charles de Gaulle

Sommaire :

- | | |
|---|---|
| - 1 : Couverture, sommaire. | - 7 : L'hélicoptère NH 90. |
| - 2 : Le Mot du Président. | - 8 : TCD et hélicos interarmes. |
| - 3 : Activités et festivités. | - 9 à 10: Nouveau décollage de l'ATL 2. |
| - 4 : Nouveau Chef d'Etat-Major des Armées. | - 11 : In memoriam. |
| - 5-6 : Renouvellement des aéronefs de l'Aéronautique Navale. | - 12 : Bimbeloterie et humour. |
| | - 13 : CHAN à 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

Courriel : aanlc30@gmail.com

Le mot du président

Chers Amis,

Bonjour à tous.

Depuis notre dernière rencontre festive « Le loto à Bouillargues », Paul et moi nous nous sommes attelés à la réalisation de notre journal « Le petit Pingouin ».

Notre loto a eu un certain succès car pour une fois le trésorier a presque équilibré la balance. Je tiens à remercier tous ceux qui sont venus et aussi tous ceux qui ont participé à l'organisation de cette fête.

Notre prochaine festivité sera la St pingouin le mercredi 11 juin, j'espère que vous penserez à vous inscrire auprès du secrétaire pour nous faciliter l'organisation, et éviter les **couacs** de l'an dernier..... Car il nous faut gérer les commandes en fonction du nombre de participants. Et cela ne se fait pas à la dernière minute !

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

J'ai toujours espoir d'organiser un voyage ou une sortie d'un jour, j'attends vos idées de destination et que vous disiez à quel moment vous êtes le plus disponible. Pour moi je n'ai pas renoncé à un voyage en Ardèche pendant la période des châtaignes « Septembre Octobre »!!

Je comprends que le prix arrête certains, mais il est possible d'inviter d'autres associations comme l'ont fait l'AMAC d'Agde ou le souvenir français de Caissargues pour pouvoir remplir un car.

Les dates sont à définir en fonction :

- Des dates des vacances scolaires pour les grands-parents ;
- et des dates de voyages déjà programmés pour certains.

Nous cherchons des bénévoles pour nous aider à l'organisation de ces festivités. Pour cela vous pouvez contacter le secrétaire ou le président ou tous autres membres du conseil d'administration.

La bimmeloterie s'est étoffée de nouveaux articles (chemisettes, couteau pliant, ouvre lettre, etc...)

Bien cordialement et amicalement à vous tous.

Denis TOURBEZ
Président de l'AAAN-LCA

Cotisations – Inscription aux diverses activités

- **Cotisations**

Notre amicale comme toutes les associations fonctionnent grâce aux cotisations que les membres versent chaque année. Comme cela a été répété dans nos différents courriers, toutes nos activités (loto, Manade Briaux, pot de rentrée et une partie de l'assemblée générale) ainsi que la partie administrative sont financées par vos cotisations. Comme tous les ans, beaucoup sont versées lors du renouvellement (juste avant l'A.G), mais hélas il en reste un certain nombre qui restent impayées à ce jour.

Ces cotisations en souffrance, obligent le conseil d'administration (C.A.) à effectuer régulièrement des relances. Cela prend beaucoup du temps de la part des bénévoles et ont un coût supplémentaire dû à l'envoi de courrier. A l'heure actuelle, nous avons des retards de paiement qui vont de un à trois ans.

Pour les membres concernés, je vous demande d'avoir la gentillesse de régler votre cotisation (20 euros par an). Pour les personnes qui, hélas, ne souhaiteraient plus adhérer à notre amicale (et nous pensons qu'il n'y en a pas), faites le savoir par tous moyens à votre disposition (mail, courrier, téléphone) au secrétaire ou à tout membre du conseil d'administration.

Enfin si vous rencontrez des difficultés ponctuelles ou passagères, n'hésitez pas à nous contacter.

Cette Amicale est la vôtre. Les membres bénévoles et volontaires du C.A. font tout leur possible pour que cette association soit pérenne et vous soit agréable.

- **Inscription aux diverses activités**

Comme le président l'a signalé dans son mot, le secrétaire vous demande à ce que les dates limites d'inscription aux manifestations soient respectées (nous avons toujours une préparation en amont). Si vous n'êtes pas certain de participer, inscrivez-vous quand même, il est plus facile de rayer une personne que de l'ajouter au dernier moment.

Le C.A vous remercie de prendre en compte ces remarques.

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

Châtaigne en automne 2014

Notre amicale souhaite organiser une sortie d'automne 2014. 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 joindraient à nous pour cette journée découverte.

Pensez à retenir cette idée dans vos mémoires, la date serait.....

Le moyen de transport le co-voiturage.....

LOTO 2014

Notre loto traditionnel s'est déroulé l'après-midi du **samedi 25 janvier 2014** à la salle des fêtes de Bouillargues.

Nous étions un peu plus de quatre-vingt et la grande majorité des participants a apprécié l'ambiance, les galettes, le cidre et les nombreux lots.

Malheureusement, comme cela se produit trop souvent, plusieurs personnes se sont inscrites très tardivement ou se sont présentées sans s'inscrire. Nous les avons accueillies mais lors du goûter tout le monde n'a pas pu apprécier ses deux parts de galette.

Il est bien dommage que l'insouciance de quelques-uns conduise à ces petits déboires.

Le général de Villiers à la tête des armées françaises

16/01/2014



Le successeur de l'amiral Edouard Guillaud à la tête de l'état-major des armées a été nommé en Conseil des Ministres. Il s'agit du général d'armée Pierre Le Jolis de Villiers de Saintignon, qui occupait depuis mars 2010 le poste de major général des armées, c'est-à-dire de numéro 2 de l'EMA. Né en juillet 1956 à Boulogne, en Vendée, le général de Villiers prendra ses fonctions le 15 février et est maintenu en première section des officiers généraux jusqu'au 31 juillet 2017.

Officier de l'armée de Terre (Cavalerie), engagé en opérations à plusieurs reprises et ancien auditeur de l'Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale (IHEDN), le futur CEMA a occupé depuis 2004 différentes fonctions au plus haut niveau de l'administration centrale, dont celle de chef de cabinet militaire du premier ministre. Dans sa fonction actuelle de major général, il a conduit l'ensemble des travaux préparatoires à la transformation des armées. Il sera désormais chargé de les mettre en œuvre dans le cadre de la loi de programmation militaire 2014-2019, rappelle l'EMA.

On notera par ailleurs que le général de Villiers sera remplacé au poste de major général des armées par un aviateur. Il s'agit du général de corps aérien Gratiem Maire, qui prendra le rang de général d'armée aérienne le 15 février, au moment de sa prise de fonction.



L'amiral Guillaud (© EMA)

Quant à l'amiral Guillaud, CEMA depuis février 2010, il devrait passer au secteur privé et prendre la direction d'ODAS, société chargée de la vente de matériels militaires en Arabie Saoudite. Cette structure, détenue par l'Etat et les industriels français, a été créée en avril 2008 pour prendre la relève de la SOFRESA, créée en 1974. C'est déjà un amiral, Alain Oudot de Dainville, ancien chef d'état-major de la Marine nationale (2006 – 2008), qui la dirige depuis bientôt six ans. Cette présence des marins s'explique par le caractère très naval des contrats gérés par ODAS avec l'Arabie Saoudite.

Aéronautique navale : Vague de renouvellement des avions et hélicoptères



Le porte-avions français Charles de Gaulle - ERIC HOURI

A l'instar des navires de surface et sous-marins, les grandes aéronautiques navales sont en plein renouvellement, l'objectif étant généralement de remplacer les appareils mis en service entre le milieu des années 60 et le début des années 80. Les besoins couvrent différents types d'appareils, de la chasse embarquée sur porte-avions, porte-aéronefs ou porte-hélicoptères d'assaut, aux hélicoptères de transport ou d'attaque, sans oublier les avions de patrouille maritime. Le marché est littéralement colossal. Voici les principaux programmes en cours.

Le Rafale Marine

Conçu par le Français Dassault Aviation, le Rafale Marine est opérationnel depuis 2001 dans sa version F1 (interception). Ne pouvant mener que des missions de défense aérienne, cet appareil aux capacités limitées avait été livré plus tôt afin de remplacer au plus vite des antiques Crusader, retirés du service à la fin des années 90. L'aéronautique navale française a, par la suite, touché des Rafale F2 (capacité d'assaut, liaison 16), les premiers exemplaires étant embarqués sur le porte-avions Charles de Gaulle en novembre 2006. Ces avions ont notamment été déployés en Afghanistan, à partir du CDG, au printemps 2007, tirant à cette occasion leurs premières bombes. Fin 2008, la marine aura reçu son vingt sixième Rafale. Les livraisons au standard F3 ont commencé au mois de septembre 2008.

Totalement polyvalents, les Rafale F3 peuvent mettre en œuvre l'AS 30 Laser, le missile de croisière Sclap EG, le missile nucléaire ASMP-A, le missile antinavire AM39 Exocet, des missiles air-air Mica EM et Mica IR, l'armement air-sol modulaire (AASM), des bombes GBU 12, 22 et 24, ainsi qu'un pod Reco NG. Les avions déjà livrés ont commencé leur mise à niveau pour passer du standard F2 à F3, les premiers appareils étant rétrofités chez Dassault. En tout, 60 Rafale Marine doit être livrés pour assurer la mise en œuvre du groupe aéronaval français et remplacer les Super Etendard Modernisés (SEM). Capable d'atteindre Mach 2, l'avion est propulsé par deux moteurs M-88 (Snecma). On notera que le Rafale est le seul avion étranger capable d'être mis en œuvre sur porte-avions américain. Six appareils de la flottille 12F ont, ainsi, opéré depuis l'USS Theodore Roosevelt cet été, durant l'exercice JTFEX.

Dassault présente un nouvel appareil pour remplacer les Falcon 50 et Guardian



Le Falcon 2000 MRA (© DASSAULT AVIATION)

En France, des réflexions sont toujours en cours en vue de moderniser l'avion Atlantique2 (Dassault-Breguet), livrés à 28 exemplaires entre 1989 et 1997. Une quinzaine est actuellement en ligne sur la base de Lann-Bihoué (Lorient), les flottilles 21F et 28F étant regroupées dans le Morbihan. Régulièrement déployé en Afrique et en océan Indien, l'ATL2 est l'avion « à tout faire » de la marine. Disposant d'une autonomie très importante, il peut aussi bien mener des opérations de surveillance, de désignation d'objectif, de lutte anti-sous-marine ou antinavire, et même depuis cette année servir de bombardier. En juillet 2013, l'avion a, en effet, été certifié pour pouvoir embarquer des bombes de 250 kilos GBU-12.

Dans le même temps, Dassault Aviation propose un nouvel avion, le **F2000 MRA**, afin de remplacer les Falcon 50 et Guardian, dont 9 exemplaires sont en service dans la marine française. Cet avion de surveillance maritime, reprenant une cellule éprouvée, celle de l'avion civil Falcon 2000. La version MRA, qui embarque quatre postes d'opérateurs, est dotée d'une boule FLIR, un radar et quatre points d'emport sous la voilure, soit deux de 1500 livres et deux de 700 livres. Cela permet au **F2000 MRA (Maritime Reconnaissance Aircraft)** d'emporter, par exemple, une chaîne SAR (Search and Rescue). Il n'y a donc plus besoin, contrairement au Guardian et Falcon 50, de jeter la chaîne SAR par un puits découpé dans la carlingue. Côté autonomie, l'appareil peut atteindre une distance de 1000 nautiques et patrouiller 3 heures sur zone avant de revenir, où voler quelques 7 heures à 200 nautiques des côtes, soit dans la Zone Economique Exclusive (ZEE).

Dassault propose également un autre appareil, cette fois de patrouille et d'intervention maritime. Nettement plus armé, le **Falcon 900 MPA** peut emporter deux missiles antinavire Exocet AM39 et deux torpilles légères.

Le NH90 : L'hélicoptère qui s'est fait attendre

En matière d'hélicoptères, plusieurs marines européennes attendaient avec impatience l'arrivée du NH90 (classe 10 tonnes). Produit par NHIndustries, consortium regroupant Eurocopter, Agusta et Fokker, le prototype de cette machine a volé pour la première fois en 1995. Hélicoptère interarmées, le NH90 est décliné en deux versions. Le Tactical Transport Helicopter (TTH) doit pouvoir transporter 20 passagers et plus de 2 tonnes de matériel. Dans sa version navalisée (NHS), la version transport du NH90 assurera également les missions SAR (Search and Rescue) en mer. Il remplacera, notamment, à ce titre, le Super Frelon de la Marine nationale.

L'autre version du NH90, le NATO Frigate Helicopter (NFH), est une variante embarquée sur bâtiment et capable de mener des opérations de lutte antisurface et anti-sous-marine. Dans cette configuration, il pourra embarquer deux missiles antinavire légers ou deux torpilles MU90, tout en servant à la désignation d'objectif pour les tirs transhorizon de missiles antinavire délivrés depuis des frégates. En lutte ASM, il mettra en œuvre un sonar trempé FLASH et des bouées acoustiques. Ses autres équipements principaux comprennent un radar ENR, des bouées acoustiques, un FLIR OLOPS, et des leurres Saphir-M.

Doté d'une liaison 11 et armé par un équipage de trois hommes, le NH90 aura une autonomie maximale de 4H15 (480 nautiques franchissables), sa motorisation étant fournie par deux turbines MTU Aero Engines/Rolls-Royce/Turboméca MTR322 ou General Electric T700-T6E.

Programme mené en coopération entre de nombreux pays (France, Allemagne, Pays-Bas, Italie, Portugal), le NH90 a connu de nombreux retards, qui ne sont pas sans poser problèmes à certains clients, dont la France, qui peine à maintenir en service leur actuel parc d'hélicoptères. Cette machine rencontre néanmoins un beau succès commercial. Plus de 500 hélicoptères sont à ce jour commandés en version terrestre ou navale. Le NH90 a été adopté par l'Australie, l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Italie, la Grèce, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, Oman, les Pays-Bas, le Portugal et la Suède.



NH90.NET

Marines et hélicoptères interarmées



TCD Sirocco et Tigre

Ces dernières années, les opérations impliquant des projections de force ont entraîné un rapprochement entre les armées de terre et les marines. Chez ces dernières, on a vu se développer des plateformes spécialisées, comme les Bâtiments de projection et de commandement (BPC) en France, le porte-hélicoptères Océan en Grande-Bretagne ou toute une série de navires d'assaut en Espagne ou par exemple aux Pays-Bas.

Dans ce cadre, les bâtiments servent au transport et à la mise en œuvre des moyens terrestres depuis la mer, avec un renforcement significatif de l'importance de la composante héliportée. Ainsi, les BPC ont été conçus pour débarquer 450 soldats et 70 véhicules via des rampes d'accès ou des chalands de débarquement, mais aussi pour déployer 16 hélicoptères lourds (la modularité et l'espace des hangars internes permettraient de loger 35 hélicoptères du type Gazelle) de l'armée de Terre. L'adoption de matériels communs entre marine et armée, comme le NH90, facilitent les déploiements.



NH 90

NOUVEAU DECOLLAGE POUR L'ATLANTIQUE 2



Un consortium pour la rénovation :

L'Atlantique 2 (ATL2) est un système majeur des armées françaises pour assurer une surveillance efficace des mers, la protection des forces aéronavales, mais aussi des opérations dans le désert (comme récemment au Mali). Sa capacité à opérer aussi bien sur le théâtre maritime que terrestre (même si sa mission première reste la lutte anti-sous-marine) en fait un atout fondamental pour la Défense.

Le potentiel de la cellule permet sans problème à l'ATL2 de voler au-delà de 2030. Mais profiler des évolutions technologiques pour améliorer encore ses performances et surtout assurer la pérennité de son système de combat face à l'évolution des menaces rendaient pertinente la rénovation de ce système.

Afin de garder cette capacité unique, le ministre de la défense a signé un contrat portant sur la rénovation de 15 appareils. La première tranche, un montant de 400 millions d'euros, porte sur la réalisation du prototype et du premier de série. Le premier avion sera reçu en 2018. Les entreprises Dassault Aviation, Thalès, DCNS, TUS, et le service industriel de l'aéronautique (SIAé) collaborent sur ce projet.

Des capacités de détection améliorées :

L'Atlantique 2 bénéficiera d'améliorations importantes de ses capacités de détection. Thales développe ainsi un nouveau de surveillance maritime qui aura des performances bien supérieures à celle de l'actuel Iguane, avec une probabilité de détection accrue sur des cibles comme les périscoopes, et ce par mer agitée ou forte. Thales améliorera aussi le traitement des données des bouées acoustiques pour profiter des innovations de la génération de bouées numériques.

L'ensemble de ces informations sera présenté sur de nouvelles stations de travail, développées par la SIAé, le logiciel *Loti NG* (logiciel opérationnel de traitement de l'information de nouvelle génération), réalisé par DCNS, fusionnera les données reçues par les capteurs de l'avion pour faciliter le travail des opérateurs.

C'est l'entreprise Dassault Aviation qui sera chargée de l'intégration de l'ensemble de ces nouveaux systèmes pour les premiers appareils rénovés. Elle réalisera aussi les différents essais. Le SIAé prendra le relais pour le restant de la série. D'ici à 2019, 3 avions devraient avoir été rénovés, le restant le serait pour 2023.

La complexité d'intégrer Ancien et Nouveau.

La complexité de cette opération tient principalement à la nécessité de mêler le neuf à l'ancien. En effet, la cellule, les moteurs, le sous-système « Navigation » ou « Armement » resteront inchangés. D'autres systèmes, tels que le système de recueil électronique (ESM) ou le système MAD, qui permet de détecter et localiser les sous-marins en plongée, donnent pleine satisfaction et ne nécessitent donc pas d'amélioration.

De plus, si radio, autoprotection et guerre électronique ne sont pas pris en compte par cette rénovation (le caractère urgent de la rénovation autant que des ressources budgétaires ont imposé ces choix), la mission fondamentale de l'aéronef, la lutte de la rénovation, bénéficiera elle de la rénovation.

Les capacités de détection et de traitement seront grandement améliorées et l'Atlantique 2 pourra continuer à mener ses patrouilles à l'encontre des menaces modernes.

Grâce à ce contrat, l'Atlantique 2 devrait rester en service au-delà de 2030 et permettre à la France de rester au nombre des puissances à posséder des avions de patrouille maritime performants.

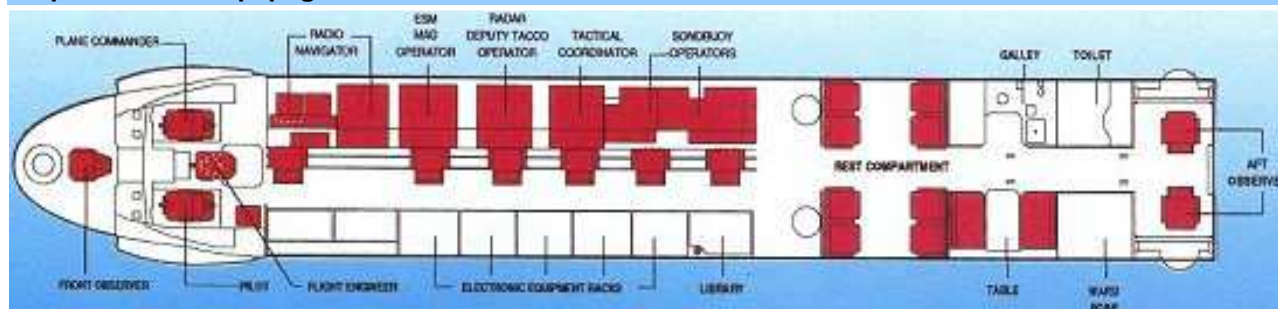
Caractéristiques techniques de l'Atlantique 2

Longueur	31,72 m
Envergure	37,46 m
Hauteur	11,30 m
Surface de référence	122 m ²

Masses

Masse maximale au décollage	46 tonnes
Charge militaire maximale (en soute)	3,6 tonnes
Carburant (plein complet)	18,5 tonnes

Disposition de l'équipage



Endurance

- Endurance : entre 16 et 18 heures

Temps de patrouille en mission de base

- à 600 nautiques de la base : 8 heures
- à 1000 nautiques de la base : 5 heures

Temps de patrouille en mission à capacité maximale

- à 600 nautiques de la base : 11 heures
- à 1000 nautiques de la base : 8 heures

Longueur de piste au décollage (46 tonnes, altitude nulle, température 15°C) : 2.400 m (piste OTAN)

IN MEMORIAM

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

- Jacques VASSEUR ancien MP Radbo qui nous a quittés après une longue maladie et incinéré le jeudi 06 mars 2014 après une cérémonie chaleureuse en l'église de Garons.

Hors de notre association :

- Marcel BERTRAND Major Mecbo **ancien des P2V7** survenu le 10 mars, dans sa 71^{ème} année.

Poème de Jean MILLET, inspiré d'« Oceano Nox » de Victor Hugo

A nos amis de l'Aéronautique navale Morts en service aérien commandé.

- Ô combien de marins, combien d'ailes brisées,
 - Lancées des ponts d'envol et jamais ramassées,
 - Sont partis, sans témoin, enfouir leur cocarde,
 - Dans cette mer profonde où rode la Camarde ?
 - Combien d'aéronautes et combien d'équipages,
 - Ont heurté de leur front la terre et ses mirages ?
- Ô combien de marins, « pauvres têtes perdues » (V. Hugo),
 - Loin des leurs, restés seuls, sont portés disparus.
 - Amis péris en mer, bloqués dans la carlingue
 - Devenue un linceul que personne ne distingue,
 - Pilotez vous encor' sous le sombre océan
 - Pour l'avenir cruel de vos jeunes enfants ?
 - On s'entretient de vous, souvent, dans les carrés.
 - Vous êtes attendus. On va vous retrouver.
 - On joue au bilboquet. Votre couvert est mis,
 - Et les brins sont tendus... Respectez le Charlie !
 - Mais la bannette est vide, et vous êtes absents.
 - La vague vous a pris.... Vos rires sont présents.
 - Quand l'ami cher s'en va, la sérénité meurt.
 - Cette paix intérieure est l'esprit du bonheur.
 - La tempête se lève et bouleverse l'âme,
 - Au gré des vents, de la houle et des lames.
 - Le silence est si lourd, il est assourdissant,
 - Plus fort qu'un noir orage et ses vents rugissants.
 - Vos corps sont dans l'onde, vos noms dans nos mémoires,
 - Vous nous guidez encore et c'est dans cet espoir,
 - Que, sereins, nous suivons ce sillage tracé,
 - Qui conduit vers la paix, par vous même, annoncée.
 - Dans cette « mer sans fond », votre avion sans dérive,
 - Est devenu pour nous, à jamais, œuvres vives.
 - « Par une nuit sans lune, » Pingouin, garde courage,
 - Pense à ces Anciens, morts en parfait équipage,
 - Pour que vive la mer et que ses ailes demeurent.
 - Sans jamais ariser, vis ton rêve, sans peur.
 - Voler, Aimer, Périr, est une belle vie.
 - Ton cœur fera naufrage, s'il se plaît dans l'oubli !

- Jean Millet, novembre 2013

Tailleur de pierre



Notre amicale recherche un ami ou artiste qui pourrait, à l'aide de poudre de pierre similaire à celle de la stèle, reconstituer les parties manquantes dédiées à nos équipages disparus.
Contactez-nous.

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...).

Paule

Avis de recherche

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

- Membre du Conseil d'Administration,
- Porte-drapeau,
- 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).

Traits d'Humour...

<p><i>En cas de choléra, quelle précaution devez vous prendre pour rendre l'eau potable ? On doit la faire bouillir chef ! Bien ! ... Et ensuite ?? On doit la filtrer chef ! Très bien ... Et ensuite ?? Pour pas prendre de risques on boit de la bière chef !</i></p>	<p><u>Menu à préparer chaque matin</u></p> <p>2 décilitres de patience 1 tasse de bonté 4 cuillères de bonne volonté 1 pincée d'espoir 1 dose de bonne foi AJOUTEZ 2 poignées de tolérance 1 paquet de prudence Et quelques brins de sympathie 1 poignée d'humilité Et une grande mesure de bonne humeur Assaisonnée de beaucoup de bon sens. Laisser mijoter, et vous obtiendrez : UNE BONNE JOURNÉE !</p>
--	--

C'est fait et ça va continuer.

2014 est l'année qui marque les 3 ans de la fermeture de la BAN Nîmes-Garons.

Nous ne nous sommes pas encore habitués et nous ne nous habituerons vraiment jamais à cette décision qui est pour le moins opérationnellement plus que discutable.

Mais nous devons rendre hommage à l'Armée de Terre et aux unités stationnées, d'avoir pris la relève sur le site de manière digne et brillante, notamment au niveau opérationnel en ces temps troublés, et ceci tout en s'intégrant à la vie locale.

2014 est aussi la fin du premier cycle de 3 ans qui lie le CHAN, l'Armée de Terre et la Marine Nationale pour la convention assurant le maintien en état des appareils qui sont restés sur le site.

A l'heure du renouvellement de cette convention, le bilan de ces trois années est digne d'éloges comme nous en ont témoigné récemment les autorités de l'Armée de Terre et de la Marine.

Car il n'était pas gagné de faire admettre à des autorités qui sont naturellement plus attachées à résoudre les difficultés matérielles, opérationnelles et humaines face aux contraintes opérationnelles qui leur sont imposées par les événements internationaux, qu'il fallait conserver une identification claire et visible du passage de la Marine et de l'Aéronavale à Nîmes pendant ces 50 ans.

Le renouvellement de notre convention se présente très bien. Le CHAN a prouvé, et on peut le dire, à la grande surprise de beaucoup, qu'il pouvait mettre en place un groupe de membres actifs œuvrant sur les avions, soutenu par un nombre de membres en progression constante provenant de passionnés de ces avions et de cette base, parfois au delà des frontières. Ces soutiens, venant en assistance, financière et surtout morale.

2014 est donc la première année où le CHAN a pu afficher sur sa carte de vœux, les deux avions emblématiques souhaités dès la constitution de l'association, et enfin mis en place.

Le Conservatoire Historique de l'Aéronavale à Nîmes

***son président
son conseil d'administration***



***vous présentent
leurs meilleurs vœux
pour 2014***

**C.H.A.N. 596 Chemin des Primevères - 30900 NÎMES
president@chan-nimes.org - Tél : 06 81 444 009
Site : www.chan-nimes.org**



Bréguet Alizé n°48



Bréguet Atlantic n°31

Pierre Lipinski Dec.2013

Le nouvel Amiral Commandant l'Aviation Navale s'est affirmé comme un soutien des actions de notre Conservatoire et souhaite s'inscrire, avec nous et comme tant d'autres, dans une démarche collective mémorielle de conservation du patrimoine aéronautique de l'Aéronavale à Nîmes.

La petite enclave Marine de la Base de défense et ses 2 avions sont là et bien là au nom de la mémoire et du souvenir.

Pierre Lipinski, 18 mars 2014