



Février 2015

Le petit Pingouin



Un Falcon 50 en mission de reconnaissance

Sommaire :

- | | |
|---|---|
| - 1 : Couverture, sommaire. | - 8 : Recherche de n° BD GLUTTS Marine (revues Nîmes Info et Aéro Flash). |
| - 2 : Le Mot du Président. | - 9 : Vie de l'Amicale |
| - 3 : Le mot du Secrétaire. Sortie automne 2015. | - 10 à 14 : Escadrille 55S |
| - 4 : Sorties 1 ^{er} semestre 2015 – Vin Rafale mot de Régis Chrétien – Im Memoriam. | - 14 : Expressions Marine. |
| - 5 : Compte-rendu A.G. du 22 novembre 2014. | - 15 - Informations du CHAN |
| - 6 à 7 : Résultats du sondage | - 16 - liste du Conseil d'administration 2015 |

**Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale et Anciens Combattants
Languedoc-Camargue (AAAN-LCA)**

18 rue des Flamants Roses 30230 BOUILLARGUES

Courriel : aaanlc30@gmail.com

LE MOT DU PRESIDENT

Bonjour à tous.

Voici une nouvelle année qui commence avec, hélas, de moins en moins de membres qui renouvellent leurs cotisations. D'année en année, nous perdons environ une dizaine de personnes. Ces cotisations sont nécessaires pour pouvoir maintenir nos différentes manifestations, que vous connaissez, à des coûts très faibles et sans réévaluation depuis plusieurs années. Elles permettent aussi de garder un lien avec nos adhérents. Alors n'hésitez pas à nous soutenir en réglant votre cotisation.

Après des vacances de fin d'année, nous nous sommes retrouvés pour le loto, dans la salle des fêtes de Bouillargues où toutes les personnes présentes ont eu le plaisir de jouer en espérant gagner l'un des nombreux lots. A la « mi-temps » nous avons partagé la galette des rois et des reines.

Avec le conseil d'administration nous avons lancé un sondage pour avoir votre avis sur notre association et sur vos désirs. Seulement, une centaine de réponses nous sont parvenues, ce qui est relativement peu, mais elles nous ont quand même donné une idée sur la manière dont vous voyez le fonctionnement de votre Amicale.. Vous trouverez les résultats de ce sondage dans les pages qui suivent.

Avec le conseil d'administration nous vous avons proposés des sorties, nous attendons et espérons encore plus de réponses que nous en avons actuellement pour pouvoir remplir un bus.

La visite du quotidien Midi Libre ne peut avoir lieu que dans la soirée. Elle permet de voir la réalisation du journal, l'insertion des informations de dernière minute et la sortie des rotatives. Elle a lieu le mercredi 18 mars 2015.

La visite de la BAN Hyères que nous concoctons avec notre ami Prix Pierrat président des anciens d'Hyères pour le jeudi 23 avril 2015.

Enfin, nous avons aussi une visite de l'arsenal et d'un bâtiment de la royale le samedi 6 juin 2015. Nous ne saurons que quelques jours avant cette date quel type de bateau sera visité à cause des impératifs opérationnels de la flotte. Nous avons aussi des contraintes physiques et vestimentaires.

Je souhaite vous retrouver nombreux lors de ces manifestations

Bonne lecture

Bien cordialement et amicalement à vous tous.

Denis TOURBEZ

Président de l'AAAN-LCA

Mot du secrétaire

- Cotisations

Notre amicale, comme toutes les associations, fonctionne 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 a un coût supplémentaire dû à l'envoi de courriers. A l'heure actuelle, nous avons des retards de paiement qui vont de un à trois ans (environ 80 personnes) !

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 que les dates limites d'inscription aux manifestations soient respectées (nous avons toujours une préparation en amont). Si vous n'êtes pas certains 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 qui sont systématiquement répétées dans chaque Petit Pingouin.

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

Châtaigne en automne 2015

Notre amicale souhaite organiser une sortie d'automne 2015. 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 est à définir.

Le moyen de transport sans doute le co-voiturage.

LOTO 2015

Notre loto traditionnel s'est déroulé le **samedi 24 janvier 2015** à la salle des fêtes de Bouillargues, et a eu un vif succès. Tous les lots ont été gagnés. Merci à tous ceux qui nous ont aidés à débarrasser et à laisser une salle propre pour le loto suivant du lendemain.

SORTIES PREVUES DU 1^{ER} SEMESTRE 2015

18 mars 2015 – Visite du quotidien Midi-Libre de 21h30 à 00h00 à Saint Jean de Védas, précédée d'un repas. Le transport se fera par moyen personnel et co-voiturage.

23 avril 2015 – Rencontre avec nos homologues de l'Amicale de Hyères. Repas et visite de la Base d'Aéronautique Navale de Hyères – Départ le matin et retour en fin d'après-midi.
Le transport sera en autocar à condition d'avoir un nombre suffisant pour amortir le coût

6 juin 2015 – Visite d'un bâtiment de la Marine à Toulon. Repas et visite l'après-midi d'un bateau–
Départ le matin et retour en fin d'après-midi.
Le transport sera en autocar à condition d'avoir un nombre suffisant pour amortir le coût

VIN RAFALE

Suite au succès de la fin d'année 2014 et d'une forte demande, Une commande de vin Rafale sera effectuée à partir de ce mois-ci pour une livraison au mois de mars. Le prix du carton est de 22€ tenant compte de l'augmentation des prix qui n'a pas été répercutée lors de la commande précédente.

MOT DE REGIS CHRETIEN

Ancien président des OM, de 1985 à 1996, je viens vous présenter mes bons vœux pour l'année 2015 pour tous les adhérents de notre Amicale sans oublier leurs familles.

Amicalement à vous

Régis Chrétien

IN MEMORIAM

Nous avons la tristesse de vous faire part du décès :

- du fils de notre ami et membre Jean Paul GALOUX lors de l'accident aérien en Espagne.
- **Hors association**
- du PM (H) Elbor Guy HELARD, âgé de 78 ans
- Michel LAMY, navigateur aérien
- LV conta Laurent FERRERO (décès accidentel)
- André VARNIER (Radbo)

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU SAMEDI 22 NOVEMBRE 2014

L'assemblée générale s'est tenue dans les salons de l'hôtel Vatel à Nîmes.

Quatre vingt dix sept membres (97) de l'association étaient présents et trente huit (38) pouvoirs avaient été reçus par le bureau.

Le président Denis TOURBEZ a ouvert l'A.G. à 10h en demandant de respecter une minute de silence à la mémoire de nos camarades disparus depuis un an.

Modifications des statuts

L'article premier des statuts a été modifié afin que l'adresse du siège social soit à l'adresse du secrétaire (18 rue des Flamants Roses 30230 Bouillargues). Cette modification a été nécessaire pour être en conformité vis-à-vis de la Mairie de Bouillargues qui nous apporte son aide dans le prêt d'une salle lors de nos manifestations.

La modification de l'article est adoptée à l'unanimité.

La version finale de l'article premier (1^{er}) est la suivante :

« # Article 1

L'ASSOCIATION « AMICALE DES ANCIENS DE L'AERONAUTIQUE NAVALE ET ANCIENS COMBATTANTS LANGUEDOC-CAMARGUE » fondée en 1985 a pour **but** :

- ✓ D'entretenir et favoriser les relations d'amitié et d'entraide entre les anciens de l'Aéronautique Navale.
- ✓ De faire percevoir à la Nation, l'image de son Aéronautique Navale.
- ✓ De développer le lien Armée-Nation, pour une juste interprétation de l'information.
- ✓ Sa durée est illimitée.
- ✓ **Elle a son siège social à Bouillargues (30230) »**

Présentation des rapports du trésorier et du secrétaire

Le trésorier présente le bilan financier de l'année qui est à l'équilibre. Le vérificateur aux comptes présente son rapport et quitus est donné au trésorier pour sa gestion.

Le bilan est adopté à l'unanimité.

Le rapport moral est présenté par le secrétaire par le biais des diapositives sur l'activité de l'année de l'Amicale. Il insiste sur le non paiement de nombreuses cotisations et le coût élevé des frais de courrier. Aucune objection n'est faite par les participants à l'assemblée générale, en conséquence le rapport moral est accepté.

Sondage

Un sondage a été effectué auprès de nos adhérents afin de connaître leurs aspirations, l'intérêt porté à l'Amicale et la satisfaction du travail effectué par les membres du conseil d'administration.

Environ soixante quinze pour cent (75%) des réponses montrent que le fonctionnement de l'Amicale est satisfaisant. Un compte rendu complet de ce sondage est diffusé page suivante.

Election du bureau

Charles Bica rejoint le conseil d'administration en tant qu'adjoint à la bimmeloterie.

Les membres du nouveau conseil d'administration sont élus à l'unanimité.

Le Lieutenant-colonel Bourrilliet, commandant en second du 503^{ème} régiment du train nous a présenté son régiment et leurs missions.*

12h00 : Fin de l'assemblée générale.

SONDAGE

- 292 adhérents
- 212 adhérents ont une adresse mail
- 80 adhérents sans adresse mail
- 98 membres (adresse mail) ont répondu
- 8 membres (courrier) ont répondu
- Soit 106 au total
- 106 réponses ont été prises en compte dans les résultats sauf la question n° 9 (version informatique ou papier du Petit Pingouin)

Question n° 1 - Est-ce que votre Amicale répond à ce que vous attendez d'elle?

- 99 personnes de satisfaites
- **Les commentaires qui reviennent souvent :**
- Pour des retrouvailles
- Souvenirs, cérémonies
- Plus de convivialité
- Ne se reconnaît plus dans l'esprit actuel
- Peut mieux faire
- Age : cela empêche certain de pouvoir s'investir.

Question n° 2 - Seriez-vous intéressés par une ou plusieurs sorties annuelles (autocar, covoiturage) ?

- 53 personnes sont intéressés par des sorties
- **Les commentaires qui reviennent le plus souvent**
- Pas de covoiturage
- sorties en bus
- Coût pas trop élevé
- En conclusion: Pas beaucoup de gens intéressés pour les sorties, dommage....
- Mais le C.A. fera d'autres propositions.

Question n° 3 - Le cadre de la manade Briaux vous convient-il pour fêter la Saint Pingouin?

- 75% sont satisfaits
- 24% n'émettent pas de jugement car ne viennent pas à la Manade.

Question n° 4 - Le pot de rentrée vous satisfait-il?

- 77% sont satisfaits
- 22% n'émettent pas de jugement car ne viennent pas au pot.

Question n° 5 - Etes-vous satisfait du déroulement du loto?

- 48% sont satisfaits
- 42% n'émettent pas de jugement car ne viennent pas au loto.

Question n° 6 - L'assemblée générale à l'hôtel Vatel vous satisfait-elle?

- 75% sont satisfaits
- 20% n'émettent pas de jugement car ne viennent pas à l'assemblée Générale et son repas.

Les commentaires négatifs qui reviennent le plus souvent :

- Trop impersonnel
- Nimotel était plus convivial
- trop bruyant
- mal situé

Question n° 7 - Seriez-vous favorable à une éventuelle fédération des amicales d'anciens de l'aéro ?

- 64% sont favorables sous certaines conditions
- 24% n'émettent pas de jugement.
- 12% ne sont pas favorables

Les commentaires qui reviennent le plus souvent :

- Perte d'autonomie
- Création d'une usine à gaz (Alavia veut créer une fédération des AAAN sous la rubrique « Les Marins du ciel »)
- Excellente initiative
- Pourquoi pas?

Question n° 8 - Que souhaiteriez-vous voir modifier dans le fonctionnement de notre Amicale?

- 52% se sont exprimés
- 48% n'ont pas donné d'avis

Les commentaires qui reviennent le plus souvent :

- Plus de rencontres, de contact, échanges souvenirs photos, etc.
- Plus de sérieux dans les manifestations
- Prendre en compte que tous les adhérents ne sont pas à la retraite
- Plus d'implication des adhérents
- Privilégier les manifestations festives plutôt que l'esprit anciens combattants
- Idées politiques ???

Question n° 9 - La version informatique du Petit Pingouin vous convient-elle ou préférez-vous revenir au format papier?

- 71% pour le format numérique
 - 20% indifférent.
 - 9% préfèrent une version papier
- Le C.A. fera tout pour les satisfaire

CONCLUSION

- Cependant : 106 réponses sur 292.
- Participation faible – Dommage
- Taux de satisfaction malgré tout positif

Les revues de notre ex B.A.N. Nîmes-Garons

DE “NIMES INFO” à “AERO FLASH”

LES GLUTTS

Huit ans après l’implantation de la BAN Nîmes-Garons, sous la direction du chef des services généraux (le CF Chesnay) assisté des chefs de groupement de service et des commandants de formation “NIMES INFO” voyait le jour en 1970. La création et la réalisation de cette revue bimestrielle étaient confiées à IMPRIM’OFFSET-GARONS et elle était vendue 1 franc.

Parmi les rubriques des premiers numéros : les activités des formations et des services, les voyages de la Patmar, la JPO du 27 juin 70 (avec 15 à 20.000 visiteurs!), des jeux, de l’Histoire et des faits d’Armes (LV Marsac, OE Ruty). Le numéro 3 voit la naissance d’une bande dessinée les “GLUTTS” sous la plume du second-maître pilote Michel BARRET (22F) illustrés par le second-maître Michel BOUVIER (56S), Cette longue et très célèbre fresque, dont la suite était attendue avec impatience durera au moins 4 ans puisqu’en 1974, elle paraît même en double page couleur. Avec les années, la périodicité varie et les 64 pages du journal deviennent trimestrielles. L’équipe de rédaction s’est étoffée, le commandant change (le CV ROUER succède au CV PERRIN) et le MP Yvon Rosec hérite du “saucisson” à Rauch en prenant la présidence du journal, le PM Leroy s’occupant de la rubrique aéronautique et j’assurais la rubrique philatélique en qualité de président de la LIPHI (Liaison Philatélique) de la BAN. Les anciens marins de Nîmes y racontaient même leurs voyages et aventures dans une rubrique qui leur était consacrée.

Une partie de l’équipe rédactionnelle quitte la marine en 1975 et malgré des recherches je n’ai pas retrouvé de numéros postérieurs au numéro 22.

En décembre 1979, le « trou nord » étant en chantier, un nouveau journal “BANNG” (initiales de la Base) voit le jour avec les seuls moyens du bord : 7 à 10 pages tirées de manière très artisanale à la Ronéo. Chaque numéro était composé et rédigé par une formation ou un groupement de service qui prenait à son tour le flambeau. Au cours de l’année 1980, le journal s’étoffe pour atteindre 24 pages, la rubrique historique étant toujours tenue par l’OE Ruty.

Et puis, en mars 1997, “AERO FLASH” voyait le jour avec un nouveau format « A3 » et de nouveaux responsables. En annonçant sa naissance dans le bulletin des anciens de l’Aéro Languedoc-Camargue, j’avais demandé aux anciens de la base, ceux qui avaient conservé ces précieux documents. Grâce à eux (Honish, Violin...), 70 % des 22 premiers numéros avaient été retrouvés, sans pouvoir reconstituer la collection complète. Je pense hélas, qu’ils ont dû disparaître dans le déménagement des archives de la B.A.N.

Yannick RUELLAN

Oui à cette époque, Miche (Barret) était Mt et moi peut être aussi.

Je serais très heureux de retrouver la collection des **Glutts**, ne serait-ce que pour en proposer une nouvelle édition sous la forme de BD qui permettrait de financer les projets de l’amicale (en priorité nos copains qui éprouvent des difficultés ...)

Bien évidemment je retournerai très rapidement les exemplaires qui me seront confiés à leur propriétaire.

Michel Bouvier

Afin d’aider Michel à retrouver la collection complète des GLUTTS, faites savoir au secrétaire de l’AAAN, les numéros que vous possédez via l’adresse mail de l’Amicale :

aaanlc30@gmail.com

Merci d’avance

LA VIE DE L'AMICALE

Ci-après les informations les plus importantes de l'activité 2014.

➤ **ADHÉSIONS**

Au nombre de 5 :

- Mme Marie-Ange BOTTERO
- Mr Jean-Michel CROMBET
- Mr Raymond GILLOT
- Mr Christian BIARNES
- Mr Jean-Claude STROEHLIN

➤ **DÉMISSIONS**

Au nombre de 5 :

- Mr Dominique BOMTEMPS
- Mr Claude COUTANT
- Mr Alain HOLMAR
- Mr Jean-Michel LALUBIN
- Mr Laurent MARIN

➤ **MEMBRES RADIES POUR PLUS DE 3 ANS SANS PAIEMENT DE COTISATION (9 personnes)**

Au nombre de 9 :

- Mr Jean CHARBONNIER
- Mr Jean-Paul DEBOILLE
- Mr Fabrice FAUCHER
- Mr René GAULME
- Mr Eric MARION
- Mr Guy MAYA
- Mr André MERLIN
- Mr Francis PETON
- Mr Guy QUILES

De 2013 à 2015, nous sommes passés de 294 adhérents à 276 et ce malgré nos relances, bien sûr amicales pour essayer de garder un maximum de membres au sein de notre Amicale.

➤ **ACTIVITES DU BUREAU en 2014**

- 7 réunions du C.A. depuis la dernière A.G. (environ une par mois et demi)

➤ **LE SITE**

- Le site est remis à jour au moins deux fois par mois, n'hésitez pas à le consulter et de continuer à nous faire parvenir des informations pour qu'il continue à vivre.

➤ **ECOLE DE SPECIALISATION SUR MULTIMOTEURS, ESCADRILLE 55S**

REGISTRE HISTORIQUE 1948 - 1986



L'insigne de l'École représente un canard chevauchant un bimoteur entre ciel et mer.

- Le canard blanc (pureté) au pouce levé (confiance et insouciance) dessiné dans le plus pur style de Walt Disney (influence américaine) représente typiquement l'élève.
- Le bimoteur (*Goéland* et *Wellington*) est valorisé par sa couleur brillante.
- L'indispensable et symbolique étoile d'or "qui guide le pilote" dit la tradition, y figure.
- Les 4 rayons rouges dominés par l'élève et sa monture schématisent le fameux radio-range dont l'utilisation posa bien des difficultés.

CREATION DE L'ESCADRILLE 55S :

En vertu de l'article 17 du décret du 22 août 1936 portant organisation de l'aéronautique maritime, la formation des pilotes de la marine incombait normalement à l'armée de l'air. Or, au lendemain de la guerre, cette dernière arrive tout juste à satisfaire ses propres besoins; le contingent de pilotes de la Marine qu'elle propose de former est infime par rapport aux besoins. Car le projet est ambitieux: l'aéronautique navale devra mettre en œuvre à la fin de son plan quinquennal 610 appareils soit 360 avions de combat, 40 avions de transport et 210 avions pour les écoles, les servitudes, l'entraînement et les essais. A la libération la moitié des pilotes en service dans l'aéronautique appartient à la réserve. Il faut donc d'urgence assurer la formation du personnel indispensable à la réalisation de ces projets.

Il existe déjà au Maroc une escadrille d'entraînement au pilotage. Basée à Khouribga cette escadrille, la 51S, possède une section chargée de la spécialisation sur multimoteurs. Les besoins plus importants auxquels la marine doit faire face, l'obligent à modifier l'organisation de cette escadrille et à la scinder en trois nouvelles formations. C'est alors que prend naissance l'école de spécialisation sur multimoteurs terrestres.

L'instruction 1355 : Section Aéro.Ecoles du 03 septembre 1948 installe cette école à Port Lyautey au Maroc à partir du 01 octobre 1948, tandis que la décision 1067 EMG:FA:M:3 également du 03 septembre 1948 baptise l'escadrille 55S. Officiellement sa création date donc du 01 octobre 1948, mais il est certain que cette unité est l'héritière de la section multimoteurs de la 51S. Le premier registre des vols de l'escadrille 55S a été ouvert bien avant le 01 octobre 1948, les équipages que l'on y retrouve ainsi que les avions sont ceux de l'ex 51S et le premier commandant de la 55S, le LV Roux était le chef de cette section.

LES GRANDES DATES DE L'ECOLE DE SPECIALISATION SUR MULTIMOTEURS :



A partir du 01 octobre 1948 l'escadrille 55S assure donc la spécialisation sur bimoteur léger Goéland. Une partie des élèves pilotes est ensuite spécialisée sur bimoteur lourd Wellington, ce sont les pilotes destinés à l'aviation côtière et de lutte ASM. La 55S stationne initialement à Port Lyautey. Mais les missions imparties à la marine dans le cadre des accords internationaux et la nécessité d'adopter en temps de paix un déploiement aussi proche que possible de celui du temps de guerre provoquent des changements dans la composition et l'implantation des bases et formations de l'aéronautique navale. Ainsi la 55S quitte Port Lyautey le 01 août 1950 à destination d'Agadir. Les LV Roux et Banuls, commandants successifs de la 55S signalent les difficultés rencontrées pour exécuter le plan de charge. Ce qui amène le remplacement des avions Wellington par des Lancaster au printemps 1952. Le 01 juillet 1952 cinq Wellington sont arrêtés de vol et stockés, deux autres restant en service pour assurer les missions SAMAR. Le premier stagiaire sur ce nouvel appareil, le SM Rancurel, commence son entraînement le 28 mai 1952. Parallèlement les Goéland sont à «bout de bord». Leur maintenance technique est hors de proportion avec les résultats obtenus. Mais ils continuent à rendre de bons et loyaux services.

Par l'intermédiaire de l'attaché naval en poste à Washington, l'état major s'efforce d'obtenir auprès du gouvernement américain la cession de Beechcraft SNB 5 afin de pouvoir au remplacement de ces vieux bimoteurs. La loi d'aide pour la défense mutuelle prévoit la fourniture d'assistance militaire aux nations liées aux Etats Unis par des accords de sécurité collective. La demande d'avions sera enfin satisfaite en 1953. Le 24 octobre de cette même année les premiers Beechcraft sont convoyés de Karouba vers Agadir par le LV Le Bail, l'OE Sarotte et l'EV Courtois. Le 12 novembre les vingt SNB 5 sont là ce qui permet le retrait du service des 15 Goéland. Une ère nouvelle commence pour l'escadrille grâce à l'arrivée de ce matériel nouveau. L'activité annuelle ne descendra pas au dessous de 7000 heures de vol dans les années qui vont suivre et les élèves vont enfin pouvoir s'initier à l'utilisation du radio compas car les SNB 5 en sont équipés.

Le Maroc, protectorat français depuis 1912, abrite de très nombreuses formations de l'aéronavale. Au début des années 1950 le contexte politique évolue, prolétariat urbain et petite bourgeoisie marocaines manifestent de plus en plus leur désir d'indépendance. En 1952, Mohammed V, sultan du Maroc, qui jusqu'alors gouvernait en plein accord avec la France, se prononce pour l'indépendance. Celle-ci est accordée le 02 mars 1956. L'éventualité d'un transfert prochain des unités stationnées au Maroc est alors à envisager. En 1957, l'état major de la Marine confie à la direction des bases aériennes le soin de rechercher deux sites pour l'implantation de bases écoles. Hourtin est d'abord retenu pour accueillir la 55S en cas de retour sur le territoire métropolitain. Ce projet ne verra jamais le jour et la 55S continue à voler sous les cieux marocains pour quelques années encore.

En décembre 1959 un accord concernant le départ des forces américaines du Maroc avant 1963 est signé entre le Mohammed V et le président des Etats Unis d'Amérique, le général Eisenhower. Un

communiqué des autorités américaines précise que cet accord devrait logiquement «amener les responsables français et espagnols à faire leur choix... car le Maroc refuse d'être assujéti à une occupation étrangère», Abdallah Ibrahim, porte parole du gouvernement, concluait ainsi: « l'année 1960 sera l'année de l'évacuation de toutes les troupes étrangères». Ces déclarations inquiètent elles le gouvernement français ? Toujours est-il qu'après le séisme d'Agadir la décision de maintenir la BAN d'Agadir est prise. Un crédit de 600.000 nouveaux francs est ouvert pour la remise en état des locaux existants et l'implantation de neuf baraques type fillod destinées à l'escadrille 55S. La BAN Khouribga ferme ses portes en 1961, mais pour Agadir rien n'est encore décidé.

L'état major envisage la Bretagne comme terre d'accueil de la 55S pour le cas où elle devrait revenir en métropole. Le repli vers Nîmes est aussi envisagé dans l'optique où la 56S irait à Lann Bihoué, escadrille stationnée également à Agadir. Pour différentes raisons c'est le site d'Ajaccio qui est retenu. Celui ci convient bien au travail de l'école, le CC Hablot, alors commandant, accompagné du commandant de la BAN Agadir est venu s'en assurer lors d'un bref voyage. De plus l'aéronautique navale d'Aspretto n'a plus de formation affectée depuis le départ de la 9F, début 1960. Le transfert précipité, décidé le 05 janvier 1961, a lieu dès la fin de ce mois. Le 01 février 1961 l'escadrille 55S est affectée à la BAN Aspretto. Les trois derniers Beechcraft SNJ quittent Agadir le 08 février et tous sont regroupés à Ajaccio le 09. Le départ sera difficile. Quitter Agadir, après y avoir séjourné dix années, ne laisse pas indifférent, même si la destination ne manque pas d'attraits. Mais laisser derrière soi ses plus fiers vaisseaux, treize valeureux Lancaster confiés à la 52S touche cruellement les cœurs malmenés, car par deux fois au cours de l'année 1960 le malheur marquera tragiquement l'histoire de l'escadrille.

Le premier évènement survient le 01 mars 1960 à 00h30. C'est le terrible séisme d'Agadir qui en quelques instants détruit en partie la ville endormie. Dix mille victimes seront retirées des ruines et parmi elles, la BAN Agadir perd quatre officiers, quinze officiers mariniers, trois quartiers maîtres et matelots. Vingt épouses et dix sept enfants du personnel sont également décédés sans compter un grand nombre de blessés.

Un second évènement tragique frappe encore durement cette unité si sévèrement touchée lors de la catastrophe d'Agadir. Le Lancaster WU 26, de retour d'un voyage de navigation après escale au Bourget, est attendu à Agadir le 17 août au soir mais il ne rentrera pas. Le voyage s'est achevé prématurément près du Douard Ouled Si Reghai à cinquante nautiques au Sud de Casablanca. L'avion s'est écrasé au sol à la suite d'une survitesse hélice aggravée par le feu au moteur trois. L'OE 3 Le Hiress, chef de bord, l'EV2 Jegou, stagiaire de la promotion AGA 60C, quatre membres d'équipage et treize passagers périssent lors de cet accident qui ne laissera aucun survivant. La baraque fillod des services techniques de l'escadrille 55S à Aspretto a porté en souvenir de ce moniteur mort en service aérien commandé le nom de l'OE 3 Le Hiress.

Donc en 1961, l'escadrille finit de s'installer dans sa nouvelle demeure, la troisième. Son passé de douze années sous le ciel marocain, riche en évènements dignes d'être cités, s'oppose aux années qui vont suivre. L'activité aérienne importante des années précédentes sera réduite, la moyenne de 7500 heures par année chutera vers 5000. La perte des Lancaster se fait durement sentir. La dotation de quatorze SNB 5 assure néanmoins une activité honorable et les fréquentes sorties de piste de cet appareil alimentent la chronique. Il faudra attendre 1970 pour qu'un fait important soit noté. La brillante et longue carrière des SNB 5 n'arrive pas encore à son terme mais ces vieux appareils méritent d'être ménagés. La dotation de quatre Nord 262 au cours de l'année 1970 va leur permettre de reprendre souffle. Dès l'été, les trois premiers sont livrés par l'Aérospatiale. Ils amènent un contraste étrange sur le parking de «l'emprise marine de l'aéroport de Campo dell'Oro. Leurs couleurs chatoyantes ne sont pas faites pour rajeunir la grise silhouette du Beechcraft. Pourtant, celui ci, assurera quelques temps encore une partie de l'instruction des stagiaires. La promotion 72E sera la dernière à éprouver les joies de l'atterrissage «deux points, queue basse». Le 01 juillet 1973

ces braves vieilles machines font valoir leurs droits à la retraite. Les exemplaires encore en service sont stockés en attente de rétrocession. Les numéros 713 et 716 disposant de potentiel volent encore jusqu'en décembre.

La mise en service du Nord 262, plus lourd, technologiquement plus complexe et mieux équipé en moyens de radionavigation enthousiasme les moniteurs. Chacun se met au travail et dès la première année une tâche considérable est accomplie. La documentation pédagogique est profondément remaniée, l'instruction théorique est mise à jour, l'instruction en vol modifiée. La standardisation devient beaucoup plus stricte pour permettre aux stagiaires une adaptation aisée sur des avions plus lourds tout en améliorant la coordination du travail de l'équipage. Ces profondes modifications vont pouvoir permettre la réalisation d'un vœu depuis longtemps émis par le personnel pilote. Il s'agit de l'équivalence du stage afin de faciliter la reconversion des pilotes de l'aéronavale dans l'aéronautique civile à l'issue de leur carrière militaire.

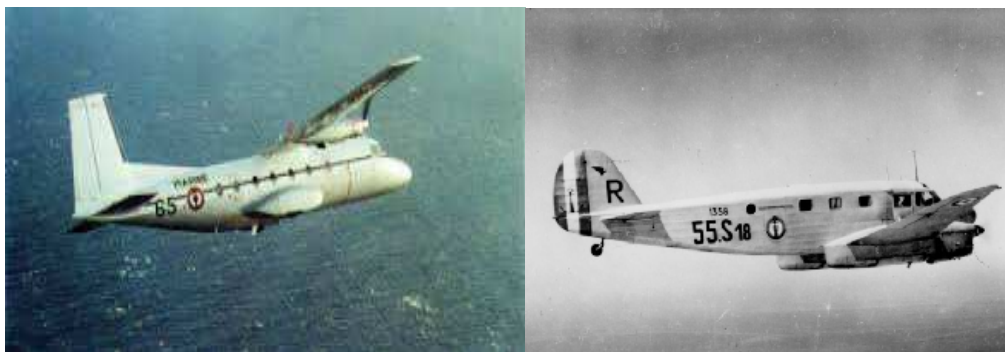
Plusieurs tentatives effectuées en 1961 puis en 1967 et 1968 sont restées sans résultats. Une nouvelle demande en date du 05 avril 1971 est enfin acceptée et le stage de spécialisation sur multimoteurs est homologué par le ministre des transports comme stage préparatoire aux épreuves pratiques de l'IFR. Les LV Godefroy et Caquille sont envoyés au stage d'instruction pilote professionnel de première classe à Saint Yan à l'école nationale de l'aviation civile. Ainsi est obtenu l'homologation d'un stage adapté à la préparation des épreuves pratiques en vol du brevet de pilote professionnel de première classe. Le retrait du service des SNB 5 en 1973 modifie la dotation de la 55S en Nord 262 à huit avions. Un grave incident au cours de l'été 1975 va momentanément modifier la disponibilité de ce parc aérien.

Le 30 juillet 1975, à 01h40, deux fortes explosions brisent le calme habituel des soirs d'été. Le parking de la 55S offre un désolant spectacle: deux avions, les numéros 43 et 61 viennent d'être gravement endommagés par l'explosion de charges de nitramite. L'attentat est revendiqué par le «fronte paesanu corsu di liberazione». Heureusement seules deux charges ont explosé, deux autres disposés sur le numéro 63 et une troisième sur l'empennage du numéro 43 ont fait long feu. L'attentat n'a rien d'héroïque mais il révèle de la part de ses auteurs une bonne connaissance des lieux et des habitudes locales. La période des permissions d'été débute juste. Le gardiennage de nuit est assuré par quatre hommes dont un seul est de quart effectif. La relève a lieu à 01h30 soit dix minutes avant l'explosion et le parking entouré d'un ras maquis n'est pas clôturé. La mascotte de la 55S, Wolf, jeune berger allemand, a curieusement disparu aux environs de 19h00. Il sera retrouvé le lendemain matin aux abords du terrain dans un piteux état, incapable de se mouvoir. La cellule du numéro 43 est éventrée au niveau du train principal droit. L'empennage du numéro 61 a subi de graves dommages. Celui-ci sera réparé sur place en prélevant l'empennage complet du numéro 43. Ce dernier, démonté partira par la mer vers le continent pour être remis en état.

L'année 1979 voit l'épanouissement maximum de l'escadrille du point de vue activité aérienne sur Nord 262. En effet, les avions de la 55S effectuent un total annuel de 6283 heures de vol sans incident notable tant sur le plan humain que matériel.

Enfin en 1981, l'escadrille sera à l'honneur avec la remise de la médaille de bronze du service de santé des armées, consacrant ainsi par les autorités la reconnaissance de l'efficacité de la formation dans ses missions d'aide aux populations, telles qu'évacuations sanitaires.

L'escadrille est dissoute au mois d'août 1986.



QUELQUES DATES :

- | | |
|--|--|
| * stage PL1 sur Goeland du 20/04 au 10/06 1949:
SM Alajarin | *stage ASB 63A du 25/02 au 23/06 1964:
SM2 Pierrat |
| * stage ASB 65E du 17/09 1965 au 20/01 1966
SM2 Bouscarle | *stage ASB 66A du 12/01 au 21/05 1966
EV1 Filippi |
| * stage ASB 67A du 10/01 au 10/05 1967
SM2 Peters | *stage ASB 68B du 20/02 au 25/07 1968
AMR Lipinski |
| *stage ASB 72D du 30/10 1972 au 08/06 1973
SM2 Payet | *stage ASB 73A du 29/01 au 05/10 1973
EV1 Schmuckel |
| * stage ASB 77A du 17/01 au 27/07 1977
1978
EV1 Fabre | *stage ASB 77D du 17/10 1977 au 22/06
SM2 Ventadour |

EXPRESSIONS MARINE

« Sur le Bord »

Beaucoup d'entre nous ne savent pas pourquoi, l'on dit « sur le bord » lorsqu'un officier monte à bord d'un bâtiment. Du temps de la Marine à voile, le personnel montait à bord par la coupée (un trou pratiqué dans le bordé de la coque – d'où son nom-).

Les officiers ne passaient pas par la coupée, car l'intérieur du bâtiment présentait un risque pour leur vie (véritable coupe gorge une fois à l'intérieur), ils étaient alors hissés sur le pont à l'aide d'une chaise à porteur.

Les hommes qui tiraient sur le bout pour les hisser à bord ne voyaient pas la manœuvre, alors, lorsque l'autorité était à bord, le maître de manœuvre criait « sur le bord » afin de les prévenir qu'ils pouvaient cesser de tirer, cette manœuvre était doublée par le sifflet de gabier.

« Toile de pudeur »



Le week-end, les officiers invitaient leurs épouses à passer la journée à bord de leur unité. Pour éviter que les marins regardent sous les jupons, des toiles ont été installées le long de la coupée, avec le temps, le nom du bâtiment fut inscrit sur ces toiles.

En visite chez l'un de nos « partenaires », SABENA TECHNICS

Par Pierre Lipinski

Pour la réalisation de sa mission : le maintien en bon état de conservation du Bréguet Atlantic n°31 et du Bréguet Alizé n°48, le CHAN s'appuie sur une équipe de bénévoles dévoués qui interviennent sur les avions et réalisent des prouesses en s'appuyant sur la technicité acquise pendant leurs années de service.

Mais rien ne serait possible sans la participation de différentes entreprises du secteur de l'aéronautique qui mettent à la disposition du CHAN, divers moyens techniques, une assistance en personnel et divers ingrédients.

Parmi ces partenaires, c'est SABENA TECHNICS, société de maintenance aéronautique de plus de 450 personnes implantée sur le site de Nîmes-Garons-St Gilles, qui accueillait dans ses locaux le 15 novembre 2014, le Président Paul CLÉMENT, entouré de son staff le plus proche.



A l'occasion de cette visite, nous avons été accueillis par Mr Henri LE GOFF Directeur Général (en chemise au centre) et par Yannick AILLET Directeur des Programmes KC 135, ancien de l'Aéro et membre du Conservatoire (à gauche). Le Directeur Général nous redisait son enthousiasme devant les objectifs du CHAN et nous renouvelait le soutien qu'il voulait bien nous apporter.

Pilotés par notre ami Yannick, nous avons pu visiter l'entreprise et découvrir l'étendue des travaux réalisés sur différents types d'appareils : avions ravitailleurs des pays de l'OTAN KC 10 et KC 135, Canadiens et Trackers, et constater de visu l'importance des installations.

Nous avons pu ensuite rejoindre l'atelier couture où nous attendait Madame Ly Sam-Meen qui venait de terminer les housses brûlées par le soleil des deux fauteuils pilotes de notre Bréguet Atlantic qu'elle avait entièrement refaites à neuf avec le tissu d'origine que nous lui avions confié.

Enfin, notre « grand chef peinture » Gérard CZAPNICK a pu rencontrer sur place Mr Philippe LOISEAU responsable de l'atelier peinture de Sabena Technics qui pourra nous fournir certains ingrédients et peintures adaptés à nos deux avions.



Paul, notre président, a remis en notre nom à tous, au directeur Mr Henri LE GOFF, en remerciement, un livre dédié sur l'Alizé.