



**MARS 2016**

# Le petit Pingouin



Assemblée générale du samedi 21 novembre 2015

## Sommaire

- |   |   |
|---|---|
| - 1 : Couverture, sommaire.                   | - 8 : Photos de Roger Lagattu.                    |
| - 2 : Le Mot du Président.                    | - 9 : Uniform India en Amérique.                  |
| - 3 : Le mot du Secrétaire.                   | - 13 : Petit clin d'œil de notre ami P. Lipinski. |
| - 4 : Procès verbal A.G. du 21 novembre 2016. | - 15 : In Memoriam.                               |
| - 5 : Se reconnaîtront-ils ?                  | - 17 - liste du Conseil d'administration 2016.    |

**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](mailto:aaanlc30@gmail.com)

## LE MOT DU PRESIDENT

Chers Membres,

Juste un petit mot.

C'est avec beaucoup de tristesse que beaucoup d'entre nous, avons accompagné notre ami « BILL » Christian PACTON membre de notre association depuis très longtemps Il nous a quitté après une longue maladie « c'est l'expression le plus souvent utilisée »

Il repose en paix dans le cimetière de Garons non loin de notre ami et premier président Max CARTIER.

Si le cœur vous en dit vous pouvez toujours lui rendre une petite visite.

Il en est de même pour Gilbert ARPIN qui lui aussi nous a quitté en fin d'année 2015 et qui était membre de notre Amicale depuis 1985, date de sa création.

Une petite réflexion m'interpelle, si vous avez la connaissance d'une situation préoccupante de santé d'un ami de l'aéro. N'hésitez pas nous informer. C'est important. Nous pourrions ainsi prendre nos dispositions pour aider ou visiter suivant les désirs des personnes concernées.

Passons à des nouvelles plus gaies !!

Notre voyage pour Toulouse se présente au mieux ? Nous sommes nombreux à avoir répondu par l'affirmative. Il est vrai que ce n'est pas toujours possible de se libérer et il faut reconnaître que les finances jouent aussi un rôle important pour nous tous, c'est le nerf de la guerre !!.

L'hiver est une mauvaise période à passer pour nous tous. Vivement le printemps et le beau temps !

Nous allons essayer de vous proposer d'autres sorties mais « Toutes propositions seront bien venues » Car nous avons des idées mais correspondent elles à vos désirs !!!

Notre prochaine retrouvaille sera la manade Briaux que nous commençons à prévoir à moins que je n'oublie des événements plus proches. Mais cela est encore très loin.

Le loto à la Bergerie de Bouillargues s'est bien déroulé. Mais les inscriptions ont tardé. Pour la préparation de la manifestation, il nous faut le nombre de participants c'est IMPERATIF car il faut prévoir les lots et surtout le nombre de gallettes pour que tout le monde puisse avoir une part et que la fête soit réellement un plaisir de se retrouver et de s'amuser. C'est quand même le principal.

Avec le conseil d'administration nous sommes à votre disposition pour toutes propositions de sorties ou de réunions festives ou autres activités !!!

Bien amicalement à tous

Denis TOURBEZ

Président de l'AAAN-LC

## MOT DU SECRETAIRE

Le premier Petit Pingouin de l'année 2016 est bien différent des précédents. Nous avons voulu, pour une fois changer le contenu en ne s'attachant qu'aux souvenirs et anecdotes de nos adhérents comme vous avez pu le constater dans le sommaire. Je ne souhaitais pas les insérer sur le site car tous nos membres ne possèdent pas d'adresse mail et au moins un quart des adhérents n'aurait pu en profiter.

Hélas toutes les histoires n'ont pas pu paraître dans ce numéro, mais nous ferons le nécessaire pour les incorporer dans le prochain numéro.

### ➤ VISITES

Les vendredi 8 et samedi 9 avril 2016, nous nous rendrons à Toulouse pour visiter Airbus, la cité de l'Espace ainsi que le musée des Ailes Anciennes. Nous sommes trente cinq (35) à participer à cette sortie.

Cette année, le CEPA/10S fête son centenaire. Nous avons demandé à Prix Pierrat et à l'officier tradition de cette escadrille de nous tenir au courant des manifestations éventuelles. Dans l'affirmative, votre conseil d'administration organisera un transport vers Hyères pour participer à cette journée des 100 ans.

### ➤ MANIFESTATIONS ORGANISEES PAR L'AMICALE POUR L'ANNEE 2016

A noter sur vos calendriers les dates suivantes :

- Mercredi 15 juin 2016 - Saint Pingouin à la manade Briaux (Paella).
- Mercredi 14 septembre 2016 – Pot de la rentrée.
- Samedi 19 novembre 2016 – Assemblée Générale annuelle à l'hôtel Vatel.

### ➤ COTISATIONS (rappel à chaque parution)

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 acquittées 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 de temps de la part des **bénévoles**. Cela 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 30 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 nous le précisons dans chaque parution du Petit Pingouin, 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.

-----

**PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU SAMEDI 21 NOVEMBRE 2015**

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

Quatre vingt membres (80) de l'association étaient présents et quarante sept (47) 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.

**Présentation du rapport du trésorier**

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

Le bilan est adopté à l'unanimité.

**Présentation du rapport du secrétaire**

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.

Huit (8) démissions ont été enregistrées cette année, CAHORS Philippe, CHARLES Hervé, CURTET Maxime, DARDOT Jean Luc, FERRER Didier, LESUEUR Stéphane, PENEY Pascal, VECINA José.

Neuf (9) personnes ont été radiées pour non paiement pendant trois (3) années consécutives malgré de nombreuses relances restées sans réponses. Ces radiations sont conformes à nos statuts. Les noms sont les suivants : DERUYDTS Roger, DORANGEVILLE Patrice, GUILLARD Hervé, LAINE Christy, LUCAS Christian, MASFARAUD François, PERIDON Yvon, REY Gérard, VANDENBURIE Gérard.

Les adhésions en 2015 étaient au nombre de deux cent quatre vingt sept (287). Pour cette année, 2016, le nombre est de deux cent soixante huit (268) membres. Cette diminution est due principalement aux radiations et aux démissions.

Quatre sorties ou visites ont été effectuées cette année : Visite du quotidien Midi-Libre, Rencontre avec nos homologues de Hyères, Visite de la frégate LA FAYETTE et enfin visite du château des Roure et de la grotte Chauvet.

Les manifestations de l'année sont le Loto, la Manade Briaux, le pot de la rentrée, cérémonie aux équipages disparus et l'assemblée générale où nous avons fêté le 30<sup>ème</sup> anniversaire de notre Amicale.

Aucune objection n'est faite par les participants à l'assemblée générale, en conséquence le rapport moral est accepté.

### **Election du bureau**

Le bureau n'a pas été renouvelé depuis plusieurs années à part Charles BICA qui l'a intégré depuis l'an passé.

Le remplacement ou l'adjonction de nouveaux membres serait nécessaire afin d'effectuer un renouvellement d'idées et d'assurer la pérennité de notre Amicale.

Hélas, trois fois hélas, personne n'a posé sa candidature. Le bureau actuel est reconduit pour une année supplémentaire.

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

12h00 : Fin de l'assemblée générale.

Cette A.G. est suivie d'un apéritif et d'un repas qui a permis de fêter dans une extrême convivialité le trentième anniversaire de la création de cette magnifique Amicale.

### ➤ SE RECONNAITRONT-ILS ?



Photo envoyé par Jean-Claude Blein FXCVG 1973 ou 1974

- Debout de gauche à droite : Legros ? , Fillion, Boireau, Peuvrel, ?, Peter, Aussillous .
- accroupis : Blein, Loubry, Kervern , Peiraudin, Figuères, Exertier.

Si vous pouvez compléter les noms de cette photo, n'hésitez pas à nous faire un petit mail ([aaanlc30@gmail.com](mailto:aaanlc30@gmail.com)), ou à nous écrire à l'adresse habituelle.

# MEMOIRES DE CLAUDE BASSARD



Christian Bassard, major pompier de Paris, fils de Claude est chargé du devoir de mémoire de la famille avec l'accord de son papa. Donc, voici les six premières anecdotes.

## Résumé rapide de la carrière de Claude

Engagé le 15 mai 1951 avec le matricule 3257 T 51, l'OT1cl BASSARD Claude, quitte le service actif après 27 années et demie, en novembre 1978, totalise plus de 7 000 heures de vol (dont 1400 de nuit) et il bénéficie alors d'un congé aéronautique de 5 ans. Il aura volé sur 37 types d'appareils, effectué 154 catapultages et 316 appontages dont 76 de nuit sur porte-avions Arromanches. Clémenceau et Foch sur Alizé des flottilles 6F et 9F.

### 1°) Mars 1953 à la 4 F

Mars 1953 est là et cette fois c'est un exercice interallié à CAGLIARI en Sardaigne. Nous sommes très bien accueillis par la Marine Italienne, mais en ville c'est plutôt mitigé car la fin de guerre n'est pas si loin... Au cours d'une ballade en ville avec FIORANI et GUIRAUD, nous sommes une fois apostrophés par un individu qui nous traite de sale français.

Je fais équipage avec le commandant de la flottille pour l'exercice « RENDEZ-VOUS » et j'ai la chance de trouver rapidement au radar deux sous-marins. Comme il s'agit d'un exercice interallié toute la procédure entre avions et bâtiments en surface se fait en anglais. Nous devons passer la position du sous-marin par rapport à un point de la zone de recherche qui s'appelle « DOG ». Notre correspondant sur le navire ne comprend pas bien et il fait répéter plusieurs fois le commandant. Il n'y a rien à faire et le Pacha excédé lui annonce : « CHIEN-CHIEN, OUA-OUA, CHIEN... ». L'opérateur radio a fini par comprendre et cette anecdote a fait le tour de l'aéronavale.

### 2°) La saint Pépin du 21 février 1954 à la 4F

Pendant le mois de février, une date est marquée d'un gros point noir, c'est le jour de la Saint Pépin, le 21 février 1954. La flottille subit trois accidents. Le premier a lieu à 10 Heures le matin sur la SEBKRA, à l'embouchure de la MEDJERDA. Le second-maitre PRINZBAC fait du rase-mottes et il vole très bas. Il touche le sable avec l'hélice, donc à moins d'un mètre du sol, et il est obligé de se « crasher » un kilomètre plus loin. Dans l'affaire il n'est pas blessé mais il perd son macaron de pilote. L'après-midi, pour épater les aviateurs de la base de SIDI-AHMED, KAUZMANN rentre le train d'atterrissage beaucoup trop tôt et se vomit sur la piste. Le commandant venait juste de rentrer de la MEDJERDA, nouvelle commission d'enquête, et le macaron de pilote de KAUZMANN risque de sauter...

Le soir je suis en vol de nuit et je forme équipage avec l'officier en second, le lieutenant de vaisseau CORRET. Nous devons voler en tandem, et dans le deuxième T.B.M 3S il y a l'enseigne de vaisseau DE DICHENIN. Avant de pénétrer sur la piste pour le décollage, il y a le point fixe. C'est à ce moment que le

deuxième appareil nous broute tout le plan fixe droit. J'ai bien cru à cet instant-là que nous allions être découpés en morceaux, bien sûr lors du choc il a freiné violemment, et il est passé sur le nez. En fin de soirée, nous nous retrouvons avec quatre avions hors d'usage mais par chance il n'y a pas de blessé. Tous les appareils purent être réparés, preuve de leur solidité.

### **3°) La rupture du barrage MALPASSET vol 6F**

Le 2 décembre 1959 vers 21H15 nous sommes à Toulon en train de regarder la télévision et au programme il y a du cirque avec la Piste aux Etoiles. Nous avons invité les LACOMBE à passer la soirée vers nous et au moment où Achille ZAVATTA, le clown, effectue un saut périlleux, il y a une panne générale d'électricité sur toute la ville. Nous sûmes plus tard que cette panne était due à la rupture du barrage de Malpasset.

Une bonne heure se passe avant que le courant ne revienne et là nous apprenons par un flash télévisé qu'un barrage vient de se rompre dans la vallée du RAYRAN et qu'il y a vraisemblablement de nombreuses victimes.

Le lendemain matin, nous lisons tous le journal « République » et nous apprenons que le choc provoqué par la masse d'eau fut effroyable. Des vagues de boue ont éventré les maisons et balayé tout sur son passage, immeubles, arbres, voies ferrées etc. La ruée meurtrière s'est déroulée plus d'une demi-heure, le temps que le barrage se vide de ses 50 millions de m<sup>3</sup>.

Lorsque j'arrive à la flottille, le CC HEDON me demande de m'équiper en vitesse, car nous allons survoler en Alizé la région et aller jusqu'à Saint Raphaël pour évaluer les conséquences de cette catastrophe sur la B.A.N de Fréjus. Toute la base est sous les eaux et en remontant le cours du RAYRAN jusqu'au barrage de MALPASSET ce n'est que désolation. On ne voit que des coulées de boue et c'est un spectacle d'apocalypse. Au retour à Hyères, tout le monde nous interroge sur ce que nous avons vu. Cette catastrophe a fait officiellement 423 morts et occasionné des milliards de francs de dégâts.

### **4°) Flottille 27F à Dakar crash en mer avec un « Marlin »**

Le 28 juillet 1961, nous devons effectuer une navigation tactique avec le MARLIN 27 F2 dans le sud de Dakar. A environ 60 nautiques (110 Km) des côtes, au bout de 2 heures 15 mn de vol, le moteur droit de l'appareil tombe en panne. Nous sommes à environ 500 pieds de la surface de l'eau en train d'effectuer un cercle MAD. Les pilotes mettent aussitôt l'hélice en drapeau et pour compenser la perte du moteur H.S, le "fameux" moteur gauche qui a été changé à Saint-Louis est poussé à pleine puissance à 2900 tours. Nous prenons un peu d'altitude quand un mécanicien signale que des flots d'huile coulent dans la cuisine. Au même moment, l'indicateur de pression d'huile chute et indique que le réservoir d'huile sera vide en quelques secondes. Je donne rapidement notre position et le radio envoie un S.O.S. « CRASH en mer ».

Les deux pilotes analysent rapidement la situation et ont jugé l'état de la mer, il n'est pas envisageable d'amerrir face à la houle (au moins deux mètres). Si cela devait être le cas, nous sommes sûrs de passer sur le dos, les pilotes se présentent parallèlement à la houle, l'équipage se sangle chacun à son poste. La première prise de contact avec l'océan est légère, et l'hydravion est renvoyé dans l'air, au deuxième contact c'est un choc brutal. L'arrêt est presque immédiat, le radio continue d'envoyer son message et il peut préciser que pour l'instant tout va bien. Il nous faut inspecter la coque, nous flottons mais nous sommes malmenés par les vagues.

Il est environ 11 heures et nous avons toujours la liaison radio avec Dakar et le COMAR Dakar nous signale que le PAUL GOFFENY, bâtiment d'alerte appareille immédiatement vers nous et comme nous sommes à 60 nautiques, son arrivée est prévue vers 16 heures.

Nos familles sont prévenues vers midi de notre situation, mais que nous étions tous indemnes. Le PAUL GOFFENY est arrivé effectivement vers 16 heures et aussitôt un canot est venu apporter l'aussière pour la remorque. Seuls les deux mécaniciens restent à bord de l'avion et tout le reste de l'équipage monte à bord de notre remorqueur. Nous avons droit à un bon repas et nous regagnons Dakar où de loin mon épouse peut voir notre MARLIN en remorque grâce aux feux de position du navire.

La commission d'enquête a vite fait d'établir les circonstances de la panne du moteur gauche. Cette panne a été occasionnée par l'éjection du bouchon se trouvant sur le réservoir d'huile du moteur changé à Saint-Louis. Au moment où le moteur droit est tombé en panne et que la puissance maximum a été demandée au moteur gauche, la pression d'huile trop forte a éjecté le bouchon en plastique qui a été mis provisoirement.

Cette pièce qui n'avait pas été remplacée, est une faute humaine qui aurait pu causer la perte de l'hydravion et peut être de l'équipage. Je n'ai jamais su les sanctions qui ont été prises contre le chef des services techniques et le responsable du dépannage sur place. Ils peuvent avoir toutefois des circonstances atténuantes compte tenu des difficultés pour travailler sur le fleuve avec la chaleur et les pluies incessantes.

Tout l'équipage reçoit une lettre de félicitations du chef d'Etat Major de la Marine, l'Amiral G.CABANIER.

Le Commandant de la base nous attend près du wharf à Bel Air, ainsi que tout l'état major de la flottille. Nous allons ensuite sabler le champagne au carré des officiers ; c'est la première fois depuis mon entrée dans la Marine que je pénètre dans ce lieu réservé aux officiers.

## **La 9 F à la BPAN HYERES**

### **5°) Une escale à Ajaccio**

En juin 1964, avec le porte-avions FOCH nous sommes toujours en manœuvre dans le Golfe du Lion ou près de la Corse. Nous faisons escale à Ajaccio trois jours. Le Président du Carré des officiers - mariniens, sachant que je n'ai pas encore fait de corvée, en profite, avant que je quitte les O.M.S, de me désigner comme chef de patrouille militaire dans la ville d'Ajaccio. Je quitte le bord vers les 14h00, un samedi avec trois quartiers-maîtres de 1<sup>ère</sup> classe munis d'une matraque. Je suis équipé d'un ceinturon avec un étui de pistolet vide dans lequel je glisse un mouchoir pour faire illusion.

Le FOCH a mis à terre environ 1200 permissionnaires jusqu'à minuit. Cela promet car nous savons que le vin rosé corse va faire des ravages dans les rangs des marins. J'ai d'ailleurs moi même un mal fou à empêcher mes trois loustics de s'arrêter dans les bars louches de la rue Cardinal FECH. C'est à 18h00 que débutent les vrais problèmes et que le rosé commence à faire son effet. Les bagarres se succèdent et je dois intervenir plusieurs fois. Nous n'avons pas les mêmes méthodes répressives que les M.P de l'U.S NAVY qui frappent sans discussion avec leurs matraques. Dans la soirée je suis obligé de faire appel à la Police Nationale et là il m'est répondu avec un fort accent corse : « Cela ne nous regarde pas, débrouillez vous ! ».

Je suis une fois menacé par un matelot qui brandit un pic de parasol et je fais mine de dégainer mon arme pour essayer de le calmer. Je n'ai plus qu'une solution : demander du renfort à bord et l'officier de garde envoie aussitôt 6 fusiliers commandos. Ils sont les bienvenus et nous pouvons embarquer une dizaine d'ivrognes. A minuit, il manque une centaine d'hommes et fort heureusement le P.A n'appareille que le lundi. De nombreux jours d'arrêt ou de prison sont distribués dès le dimanche.

### **6°) Vol de longue durée au dessus de la Méditerranée**

Le 30 octobre 1964 pour nous familiariser à un vol de longue durée sur le Sahara, nous réalisons un vol de navigation. Notre équipage est composé du lieutenant de vaisseau SCHMITT, pilote, du premier maître MALE, opérateur radar et de moi-même comme navigateur. Nous devons prendre la direction du Cap Corse, puis 1 heure 20 de vol cap au 225 et retour à Hyères. L'Alizé 111 sort d'une grande visite et l'appareil est doté d'une autonomie de 4 heures. Les services nous l'attribuent pour vérifier si tout fonctionne bien et nous avons bien failli nous crasher en mer par manque de carburant...

Nous décollons et arrivant au cap Corse qui est doté d'une balise radio, je me rends compte d'une grosse différence entre le compas de secours et le compas principal, il y a presque 20°.

La mer est d'huile et SCHMITT décide de faire quand même le triangle car au Sahara nous n'aurons pas de moyens de radionavigation. Au milieu de notre branche Sud-ouest notre radar tombe en panne et néanmoins nous poursuivons notre route pendant 1 heure 20 et ensuite nous reprenons le cap de la base pour rentrer. En réalité nous avons pris environ 15 à 20° plus au Sud et après trois heures de vol nous n'avons toujours pas les Côtes de la Provence en vue et je commence à avoir vraiment peur d'être perdu au milieu de la Méditerranée. Nous ne pouvons rien accrocher au radiocompas et c'est un réel soulagement quand nous apercevons au loin le « Bec de l'aigle » de La Ciotat. Il ne nous reste que 30 minutes de vol maximum et 200 litres de kérosène lorsque nous nous posons à Hyères.



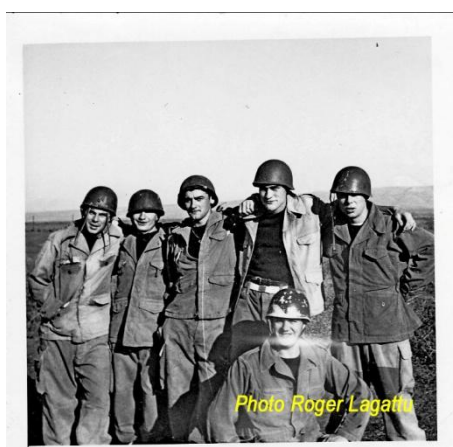
Nous n'ébruitions pas notre mésaventure, mais nous n'aurions jamais du avoir cet appareil pour cette mission car c'est après, que les services techniques décèlent une avarie totale de tous les instruments de navigation et du système radar...

## PHOTOS DE ROGER LAGATTU

Notre ami Roger nous a fait parvenir bon nombre de photos que nous diffuserons au fur et à mesure dans notre Petit Pingouin. Elles datent de 1958 et 1959 et rappelleront des souvenirs à ceux de notre Amicale qui étaient dans la Marine à cette époque.



1958 – Alizé n° 02 à Saint Raphaël



1959 – BAN AGADIR - BE NAERI – Sur le sentier de la guerre !!!!

## UNIFORM INDIA EN AMERIQUE de Claude PYPE

Tout a commencé par un bel après midi d'été, de l'année 1981, sur le tarmac de la Flottille 22F.

François Mitterrand venait d'être élu Président de la République.

La 21F était en gardiennage pour cause de permission, c'est donc la 22F qui allait donner le départ de ce bel Atlantic

N° 25.... Nous étions fins prêts !

Il s'agissait d'une de ces missions classiques de la PATMAR : Surpêche à Cayenne, Surmar à Fort de France...

SAUF QUE : Cette mission coïncidait avec les célébrations officielles du bicentenaire de l'indépendance des Etats Unis, nous avions l'immense privilège de représenter la Marine Française... Eh oui ! Nous nous apprêtions à traverser l'Atlantique, en avion certes, mais pour rappeler au monde entier ce que fût la bataille navale dans la baie de Chesapeake, avec ses héros de légende... De Grasse, Lafayette... (voir sur Google...)

Quelques jours plus tôt, le chef de bord, l'excellent Lieutenant de Vaisseau Daniel Fabre nous avait réunis lors d'un briefing sur la mission : Les opérations, les objectifs, etc..., rien n'avait été laissé au hasard, jusqu'au moindre détail, depuis le lot d'autonomie pour la durée de la mission, les tenues blanches avec décorations pendantes, sans oublier les sacs de pommes de terre et d'oignons pour nos amis coopérants de Cayenne et de Fort de France .

J'étais le chef de l'équipe technique, et j'en étais très fier.

Nous sommes tous là, et nous chargeons l'avion avec enthousiasme, les « valtex », le lot d'autonomie, les patates, les tenues blanches, (qui sortent du blanchisseur) en rayon penderie, les sabres, tout y est ! Nous décollâmes de Nîmes Garons dans la joie et l'allégresse, juste une escale technique à Lann Bihoué, et l'Amérique était à nous... SAUF QUE : Arrivés au niveau 70, l'excellent mecbo François Boquené ( dit Bécu) fit un essai de dégivrage hélice. C'est là que le voyant « De Icing » à droite resta désespérément sur le rouge... Au sol, la recherche de panne fût sans appel : La couronne de dégivrage était hors service. L'Amérique allait attendre encore un peu.

L'équipe de piste, les mecbos tous retroussèrent les manches pour ce dépannage de nuit, dans la bonne humeur. Après les différents essais statiques et dynamiques nous regagnâmes les chambres que la base avait mis à notre disposition, à l'improviste, pour un repos bien mérité.

L'après midi fût consacré à une petite escapade dans cette bonne ville de Lorient. L'équipage au complet, il n'y avait de trainard dans cet équipage, faut bien le dire, nous avons fait un pèlerinage au « port de plaisance » très sympa.

Le temps d'enfiler nos combinaisons de vol, à vingt heures tapantes les deux « Tyne MK 21 » vrombirent, la check-list bien entamée, l'excellent Pascal Bonnot (dit Jean) à la machine, le frein de parking dégagé nous allions commencer le roulage en direction de la piste, puis nous envoler vers l'Amérique...

SAUF QUE : Le relâchement de la poignée « maxi bêta » fût un peu brutal, celle-ci se brisa par sa partie inférieure, sous l'effet du puissant ressort qu'elle actionne, elle décolla à la verticale, comme une fusée, jusqu'à atteindre le panneau supérieur du cockpit ! Dans un geste désespéré, Jean Bonnot, tenta de remettre la poignée à sa place...

Debout, derrière le dossier du chef de bord, je n'en croyais pas mes yeux. Comment était ce possible ?

L'avion s'immobilisa. Moteurs coupés. A bord les mines étaient déconfitées... Je commençai à réfléchir quant à la solution de dépannage... SAUF QUE : Dans ma solide expérience sur ce type d'avion, dont quatre années en qualité de chef de V3 Atlantic je n'avais jamais vu un truc pareil ! Avec mon équipe nous nous plongeâmes dans la documentation, pendant ce temps le chef de bord alerta les autorités compétentes. Depuis la mise en service de l'Atlantic, cette poignée n'avait causé le moindre problème, elle était « inconnue » du SAMAN ! C'est la raison pour laquelle, il nous fût accordé la permission de « cannibaliser » sur l'avion de la 23F en cours de V2...

Nous y passâmes la nuit entière. Des câbles, des réas, des ressorts, des tendeurs, un « bordel » sans nom.

Au petit matin, alors que le soleil se levait timidement sur le Bihoué , j'ai pu remplir la FIDA : Remplacement de la poignée blocage gouvernes. Je suis le seul au monde à avoir écrit ça ! (Je m'en serai bien passé...)

Notre Atlantic était de nouveau :« dispo ».

Dans l'après midi nous retournâmes au « port de plaisance », conscients que, pour connaître une telle déveine, nous avons dû oublier quelques chapelles. Une sorte de « mea culpa » quoi !

Le soir du troisième jour... (comme le temps passe) nous étions gonflés à bloc ! Conscients que plus rien de fâcheux ne pouvait nous arriver, nous entamions le visite avant vol, en compagnie du cocher, l'excellent

pilote Jean Pierre Le Savoureux (dit Ji Pé). L'affaire allait bon train, nous devisions sur l'Amérique forcément, sur le dollar américain... (Je n'ai pas pu m'en empêcher) bref, la grande forme quoi !

SAUF QUE : Le TACO, l'excellent Lieutenant de Vaisseau Maurice Perron (dit Pépé) descendit précipitamment de l'avion et vint s'adresser au chef de bord « - J'ai mon navigateur qui n'est pas bien du tout », lui dit-il, selon moi c'est grave ! Sans hésiter le chef de bord appela la tour de contrôle. Dans les minutes qui suivirent l'ambulance était là. L'excellent navigateur Gérard Bonnet (dit Honoré) souffrait d'une crise de tachycardie. Il fût dirigé vers l'hôpital maritime de Lorient, et Dieu merci, nous l'avons retrouvé en bonne forme, un bon mois plus tard à notre retour sur la base de Nîmes Garons.

Ce soir là, nous ne sommes pas allés au « port de plaisance » ! Nous avons attendu tard dans la soirée, des nouvelles rassurantes sur notre camarade, puis nous sommes allés nous coucher, le moral dans les chaussettes.

A l'aube du quatrième jour, le ciel breton s'éclaircit d'un coup ! ....Honoré allait mieux. Le chef de bord nous annonça que le Pacha de la 21 F l'excellent Capitaine de Frégate Jean-Marie Filippi nous faisait venir un navigateur aérien depuis Nîmes Garons. Effectivement, dans le courant de l'après midi, nous vîmes atterrir un Falcon 10 de l'ERC, avec à son bord, l'excellent navigateur aérien Claude Laroppe (dit Marcel).

Cette fois-ci, c'était la bonne ! L'Amérique ne pouvait plus nous échapper ! A nous l'Oncle Sam, la statue de la Liberté, L'Empire State Building....Sur « Take Off » les 12 milles horses powers crachèrent leurs poumons. Nous nous arrachâmes du sol breton qui avait été si dur avec nous, en esquissant un petit geste d'adieu au-dessus du « port de plaisance ». Puis cap à l'Ouest, direction Brunswick, dans le Maine.

Le vol de nuit occupa tout l'équipage. Marcel, et ses relevés « astro » au sextant, il s'agissait d'un vol IFR ne l'oublions pas, la Marine sait comment occuper son personnel, même pendant les transits...Tout allait bien. SAUF QUE : Au petit matin, une voix nasillarde dans la radio du bord nous fit sortir de notre torpeur... C'était celle de Pépé, le TACO :-, « Je sais, dit-il, par expérience, que les services sanitaires américains ne font pas de cadeaux....S'ils découvrent nos sacs de patates et d'oignons, on est mal... »

Aussitôt un conciliabule se mis en place. La décision fût prise rapidement : Après l'atterrissage, pendant le roulage, nous ferions la chaîne, et transbahuterons les sacs de la penderie vers un autre endroit, plus discret... Une planque classique « SECRET DEFENSE » Ce fût fait, toujours dans la joie et l'allégresse... Il est 10 heures du matin à Brunswick, sous un soleil radieux, nous sommes sur une base de l'US-Navy, un équipage américain est venu nous accueillir à bord d'un bus jaune emprunté à l'école de la base. Très cools ! Nous échangeons de chaleureuses empoignades, quelques phrases de bienvenue... Bref, c'est très sympa, Ambiance de ouf. Ils ne sont pas venus sans biscuits ni bière...Nous engageons la conversation avec une bouteille de Budweiser à la main, ça aide dans le langage maritime international, et puis ça désinhibe l'appréhension de parler anglais...En fait, leur bière est très bonne, faut bien le dire, et nous en avons bu quelques unes...

Ce jour là, leur service sanitaire était ailleurs, donc pas de soucis...

SAUF QUE : Au moment de fermer l'avion, et d'en faire le campement, c'est avec une grande assurance que je fis signe, le pouce levé, au mécano qui se trouvait au poste de pilotage lui donnant l'autorisation de rentrer le radome, ce qu'il fit.. ;

SAUF QUE : Les premières petites pommes de terre comprimées entre le radar et les arbres de transmission du moteur hydraulique s'échappèrent du radome et vinrent rebondir sur le parking, à la façon de balles de pingpong. Dans un geste désespéré je fis signe au mécano d'arrêter la manœuvre.

Les américains riaient de bon cœur, nous moins, et moi encore moins ! Comment rédiger le message « d'indispo totale » à la base de Nîmes-Garons dans le style : Suite à des pommes de terre compressées dans le compartiment radar ... A mon retour, j'étais bon pour le peloton d'exécution...

Plus de peur que de mal, avec d'infinies précautions nous parvînmes à désentortiller les sacs de patates des arbres de torsion. Le mécanisme resté en bon état, un peu voilé certes, mais BFG au sol...

Le séjour à Brunswick fût un régal ! Les exercices avec les américains et leurs Orion, furent un succès total. Le soir, après les vols, nous nous retrouvions dans une grande brasserie en bord de mer, et nous mangions

invariablement du homard, à l'américaine...évidemment...La patronne avait sympathisée avec les « Frenchies »

Le dernier soir, elle nous a chanté « La Marseillaise » c'était du délire dans la salle. Profitant d'une journée de repos, nous sommes allés à Boston, en train. Nous avons visité la ville, ses musées, ses églises, et son « port de plaisance » ! (of course).

Puis nous partîmes par un beau matin, vers Norfolk, Virginie. L'heure des festivités du bicentenaire de l'Indépendance des Etats-Unis. était venue. La base navale de Norfolk, pour ceux qui ne connaissent pas, est une ville dans la ville, avec ses magasins, ses restaurants, ses écoles, ses magasins, ses cinémas...Aucun rapport avec la B.A.N. Lann Bihoué ...ni celle de Nîmes Garons...

Nous étions logés en ville, dans un bel hôtel restaurant, select et spacieux. Rien à dire. Dans l'après midi nous avons représenté la Marine Française lors d'une parade militaire, au cours de laquelle un corps de « Marines » nous avait fortement impressionné.

Le lendemain, briefing du chef de bord dans un salon de l'hôtel. Ce soir Messieurs, nous dit il, c'est à vous de jouer : Nous allons former une haie d'honneur, sabres au clair, pour accueillir le Vice Amiral d'Escadre Attaché Naval à Washington, devant l'entrée du Sandler Center à Virginia Beach, où Michel Legrand se produira pour un concert exceptionnel. La mise en place du dispositif aura lieu à vingt heures. A dix neuf heures, un van car de l'Amirauté viendra vous prendre en charge devant le hall de l'hôtel. Soyez prêts !

Monsieur PERON et moi-même, sommes pris par des obligations de représentation auprès de l'état major américain. Avez-vous des questions ? Non ? Bon et bien on se dit à ce soir les gars... Nous vîmes partir les deux Officiers de l'équipage, en blanc complet, avec leurs sabres, et leurs décorations pendantes...

Vers dix huit heures nous commençâmes à descendre vers le hall de l'hôtel, le bar était juste à côté. De là nous nous ne pouvions pas rater l'arrivée de notre chauffeur...L'excellent opérateur bouées Philippe Morincome, (dit Momo) était aussi responsable de la caisse noire, il s'adressa au barman dans ces termes : Tavernier, tournée générale !

Nous bûmes une bonne budweiser en devisant sur ce beau continent américain, faut bien le dire...

SAUF QUE : à dix neuf heures et plus, toujours pas de chauffeur...Momo avait commandé d'autres consommations pour tuer le temps. Vers vingt heures, un grand black, un large sourire aux lèvres, le frère jumeau de celui qui a fait la pub dans « Y'a bon Banania » fit irruption dans le bar : Hello every bodys ! Bonsoir la France ! Sympa le type, mais encore fallait il, faire « fissa » pour rejoindre le Sandler Center dans les temps...

En guise de Van car, nous embarquâmes dans un autobus de ramassage scolaire, ces cars jaunes, avec les grosses inscriptions « SCHOOL ». Tout allait bien à bord de l'autobus. Le théâtre en question se trouvait à une demi-heure de trajet, la situation n'était pas désespérée, et nous pouvions compter sur la diplomatie légendaire de notre chef de bord pour faire patienter l'Amiral, et les autorités américaines... Après tout, le marquis de LA FAYETTE était arrivé avec un peu de retard lui aussi, à bord de l'Hermione, et on n'en avait pas fait tout un fromage... SAUF QUE : Plus d'une heure s'était écoulée depuis le départ de l'hôtel...le cocher, Ji Pé, qui maîtrisait parfaitement la langue de Shakespeare... (normal chez un pilote de l'aéronavale...) vînt s'enquérir de la situation topographique auprès de notre brave chauffeur...Au bout d'un moment, il se retourna vers nous, et nous dit, l'air grave : Les gars... Nous sommes paumés... Un vague mouvement d'angoisse nous envahissait, mais que faire ? Bravo le roulage américain ! Chez nous, cela ne se serait jamais produit...Vive la France !

SAUF QUE : Quelques miles plus loin...Nous abordâmes un campement, c'était celui d'une reconstitution de l'époque : Des tentes, des canons, des cavaliers, des centaines de figurants en costume d'époque, impressionnant !

Plus tard, nous comprîmes nous étions près de Yorktown, là où se produisit cette gigantesque bataille contre l'anglais dans la baie de Chesapeake. (Voir Google maps...) Nous étions à l'opposé de Virginia Beach !

Le chauffeur descendit du bus, et discuta avec un groupe de personnages étrangement fagotés... Finalement, l'un d'entres eux eut la gentillesse de monter à bord afin de remettre notre pauvre chauffeur dans la bonne direction.

Parmi nous, quelqu'un lâcha : On dirait Louis XVI ! La ressemblance était saisissante...Si bien que nous entamèrent sur l'air des lampions : Louis XVI, Louis XVI, tralala...lalère.. Sa majesté riait avec nous...



Uniform India - 1981

Nous arrivâmes au Sandler Center de Virginia Beach, avec beaucoup de retard. Le théâtre était un immense bâtiment, aux façades vitrées. Depuis le hall, nous aperçûmes les préparatifs de ce qui allait être un apéritif au champagne de France, dans une salle de réception géante.

Une ouvreuse, le sosie d'Ursula Andress, nous prit en charge, et nous écoutâmes sagement ses recommandations. Une quinzaine de places nous étaient réservées au milieu de l'orchestre. Nous attendîmes, en file indienne, et en silence, le long d'un couloir qui donnait accès à la salle. C'était la fin des «parapluies de Cherbourg» Sous un tonnerre d'applaudissements.... Ursula, nous fit entrer par une porte de côté, sa petite lampe à la main. Nous nous engageâmes avec la plus grande discrétion...

SAUF QUE : Le bruit des sabres qui s'entrechoquent au passage de la rangée, devant des spectateurs médusés, çà fait un sacré boucan ! Nous entendîmes une sorte de brouhaha dans la salle, puis nous nous assîmes enfin...Un peu gênés quand même...

Michel Legrand enchainait au piano, « Les moulins de mon cœur » c'était beau...Puis, ce fût l'entracte, déjà ? Les marins sont dotés d'un sens de l'orientation hors du commun, faut bien le reconnaître ? C'est la raison pour laquelle nous nous dirigeâmes, tout naturellement, vers la grande salle de réception. J'avais déjà levé ma coupe de champagne et m'apprêtais à trinquer avec les copains ....

SAUF QUE : A ce moment précis, je sentis quelqu'un me tapoter l'épaule derrière moi. Je me retournai, c'était l'excellent Vice Amiral d'Escadre qui me dit comme ceci : « Je vois Major, que l'on ne peut pas compter sur vous pour arriver à l'heure...En revanche, pour boire un coup vous n'êtes pas en retard ! »

Je remercie très chaleureusement l'Amiral Daniel Fabre, son excellent équipage Uniforme India, son excellente équipe de piste dont j'avais la responsabilité, et toutes les personnes qui nous ont accompagnés dans cette formidable aventure.

J'ai aussi une pensée émue pour Monsieur Maurice PERRON, le TACO, dit pépé, qui nous a quitté beaucoup trop tôt, hélas.

## PETIT CLIN D'ŒIL DE NOTRE AMI Pierre LIPINSKI

24 septembre 2015, les préparatifs de la fêria de l'air battaient leur plein dans le hangar H6 que beaucoup avaient connu au bon vieux temps de la BAN. Le CHAN l'avait squatté pour préparer la présentation du Bréguet Alizé n°48, fraîchement repeint et en cours de finition. Un certain nombre d'appareils déjà arrivés pour le meeting de fin de semaine l'avaient rejoint dans le hangar, dont un superbe Catalina.

Comme pendant les quelques jours de travail qui avaient précédé, les journées ont été émaillées de pauses en particulier à l'occasion du repas de midi, pauses largement arrosées, certes avec modération comme il se doit, de diverses bouteilles chargées d'accompagner les multiples victuailles que chacun avait apportées.

Ceux d'entre vous qui se sont trouvés sur place ce jour là n'ont pas manqué de voir une apparition insolite tourner autour des avions, accompagnée d'un photographe bardé d'appareils et de projecteurs

Il n'en fallait pas plus pour que j'associe la gracieuse créature, l'Alizé 48 tout beau tout neuf et une bouteille de vin Rafale, sauvée du casse croute de midi.

La « cuvée des Pyramides » à l'image du « Rafale », approvisionnée par l'AAAN-LC et qui fait la joie de ses adhérents depuis quelques années, était parfaitement adaptée à la majesté de la situation.

**C.H.A.N.**  
NÎMES

*Amicale des anciens de l'Aéronavale  
Languedoc-Camargue*

*Cuvée des Pyramides*  
*Rafale*

**Le Bréguet Alizé n°48**  
*du Conservatoire Historique de l'Aéronavale à Nîmes  
sous ses nouvelles couleurs  
à l'occasion de la Fêria de l'Air de Nîmes*

**Vous présente «RAFALE Cuvée des Pyramides»**  
*à boire avec modération*

**24 septembre 2015**  
*photo Pierre Lipinski*

*avec l'amicale participation de Mary Lee au cours d'une journée de shooting photo*

Tous droits réservés ©

## IM MEMORIAM

### Gilles ARPIN



A l'âge de dix sept ans, au mois de Novembre 1956, Gilbert s'engage dans la Marine Nationale. Il effectue sa formation initiale à Hourtin, puis à l'issue, il suit le cours de Radio à La Londe les Maures.

En février 1957, il est affecté sur le croiseur De Grasse puis au bout d'un peu plus d'un an et demi, Gilbert est cette fois-ci affecté sur l'escorteur d'Escadre La Bourdonnais.

D'octobre 1960, jusqu'au mois de mars 1961, Gilbert effectue son cours de personnel navigant, en tant qu'Electronicien de bord à Lorient Lann-Bihoué. Première promotion de cours sur cette base après la catastrophe d'Agadir où se trouvait anciennement l'école du personnel volant.

Au mois de Mars 1961, Gilbert est affecté à Lartigue en Algérie puis à la flottille 28F.

Son retour en France s'effectue en avril 1964 à la flottille 22F sur la BAN Nîmes-Garons.

Enfin du mois de septembre 1969 à celui de janvier 1973, il est affecté à l'école du personnel volant Escadrille 56S comme instructeur radio.

Puis, il quitte la Marine en ce début d'année 1973.

Gilbert a été l'un des premiers adhérents à notre Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale, en 1985 à laquelle il est resté fidèle jusqu'au bout.

## Christian PACTON dit BILL



A l'âge de dix sept ans, au mois de Septembre 1958, Bill s'engage dans la Marine Nationale. Il effectue sa formation initiale à Hourtin, puis à l'issue, il est affecté en Afrique du Nord, successivement sur la BPAN Karouba puis la BPAN Lartigue.

Ayant embrassé la spécialité de mécanicien d'aéronautique (MECAE), il est affecté au Centre Ecole (C.E.) de Rochefort, puis ensuite au Centre Ecole de l'Aéronautique Navale (C.E.A.N.) de Rochefort. Après trois années en école en tant qu'instructeur, il est affecté toujours dans cette même ville mais à l'Entrepôt Principal de l'Aéronautique Navale (E.P.A.N.).

A l'issue de cette dernière affectation, la Marine lui fait changer de région pour venir sur la BAN Nîmes-Garons. Quatre années plus tard, il part pour l'île de Beauté sur la BAN Aspretto. Puis retour sur la BAN Nîmes-Garons où cinq ans plus tard, il intègre la flottille 21F sur les Atlantic. En 1985, il est affecté à l'Unité Marine (U.M.) de Djibouti pour quitter la Marine en 1986.

Il est titulaire de nombreuses décorations au regard de ces états de service.

Son violon d'Ingres, sa passion était le cyclisme qu'il a pratiqué assidument.

En 1990, Bill a adhéré à l'Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale, où il est resté fidèle jusqu'au bout.