

COLS BLEUS

marine et arsenaux



M 1396 - 1976 - 8,80 F



3791396008806 19760

13/02/1988

Le permis de conduire en mer les bateaux de plaisance à moteur

Le permis de conduire en mer est obligatoire pour piloter un bateau de plaisance (1) lorsque la puissance réelle du ou des moteurs est supérieure à 10 ch.

Il est également demandé pour les voiliers équipés d'un moteur auxiliaire de plus de 10 ch lorsque le quotient S/P est inférieur à 2.

S : Surface de la voilure en mètres carrés.

(Pour le calcul de cette surface, on prend la surface totale de la voilure de route ; la voilure d'avant pouvant être un foc, du type génois, mais le spinnaker et les voiles d'étai n'entrant pas en compte).

P : Puissance réelle du ou des moteurs en chevaux.

L'âge minimum requis pour l'obtention du permis est de dix-sept ans et demi.

Il existe trois catégories de permis :

A : valable pour la conduite d'un navire ne s'éloignant pas à plus cinq milles de la côte ;

B : valable pour la conduite, en toutes zones, d'un navire d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux ;

C : valable pour la conduite en toutes zones, de tout navire de plaisance.

Tout candidat au permis « plaisance » doit subir des épreuves théoriques et pratiques et être apte physiquement à la conduite en mer d'un bateau de plaisance (acuité visuelle et auditive, sens chromatique, etc.) ; vous pouvez vous présenter comme candidat libre ou être présenté par un centre de formation.

Les personnels de la Marine nationale ci-après cités sont dispensés de se présenter aux épreuves. Ils peuvent sur simple demande obtenir la délivrance d'un permis :

a) Permis de toutes catégories :

- Officiers de marine d'active.
- Officiers de marine de réserve provenant :

- de l'Ecole navale
- de l'Ecole militaire de la flotte
- de l'Ecole polytechnique
- de l'Ecole des élèves officiers de réserve (branche chef de quart).
- Officiers spécialisés de la Marine d'active et de réserve, des spécialités « conduite nautique » ou « météorologiste ».
- Officiers d'active et de réserve des corps suivants :

- ingénieurs hydrographes
 - administrateurs des Affaires maritimes.
 - Professeurs de l'enseignement maritime.
 - Officiers d'administration des Affaires maritimes, issus du centre de formation des officiers d'administration des Affaires maritimes depuis le 1^{er} janvier 1972.
 - Officiers des équipages de la flotte et officiers techniciens de la Marine, d'active et de réserve, certifiés chef de quart ou des spécialités de manœuvrier, timonier, pilote de la flotte, hydrographe et météorologiste.
 - Aspirants de marine d'active ou de réserve (branche chef de quart).
 - Officiers marinières et quartiers-maîtres, d'active ou de réserve, des spécialités de navigateur et hydrographe.
 - Officiers marinières et quartiers-maîtres, d'active et de réserve, titulaires du brevet supérieur de météorologiste ou du brevet d'aptitude de manœuvrier, timonier ou manœuvrier de direction de port.
 - Officiers marinières et quartiers-maîtres admissibles au grade de second maître du corps de réserve, des spécialités de chef de quart, pilote de la flotte, hydrographe, manœuvrier, timonier ou manœuvrier de direction de port.
- b) Permis A
- Elèves de l'Ecole navale.
 - Quartiers-maîtres et matelots titulaires du brevet élémentaire de manœuvrier, timonier ou manœuvrier de direction de port.

Le personnel ayant appartenu aux corps ou spécialités mentionnés ci-dessus et ayant changé de corps bénéficie des mêmes facilités.

Le permis de conduire les navires de plaisance à moteur donne le droit de piloter uniquement à titre d'agrément. Toute personne désirant commander un navire de plaisance à titre lucratif doit avoir la qualification exigée d'un capitaine professionnel.

Pour tous renseignements, vous pouvez vous adresser :

- soit à la Marine marchande
Bureau de la navigation de plaisance - Place Fontenoy - 75007 Paris - Tél : 45.67.55.05.
- soit aux administrateurs des Affaires maritimes des différents quartiers.

(1) Y compris canots, dinghies et embarcations.

ELEX

de la *Jeanne d'Arc* et du *Cdt Bourdais*

TROIS jours de mer seulement séparent notre départ de Malaisie de l'arrivée en Indonésie, trois jours à l'occasion desquels la moitié de l'équipage a suivi le rite séculaire du passage de l'équateur pour accéder au rang de « dignitaire ».

Après avoir franchi le détroit de Singapour et avoir poursuivi notre route entre Bornéo et Sumatra, nous atterrissons sur Java le 30 janvier.

Les centaines de navires au mouillage dans le port de Djakarta sont à l'image de l'archipel indonésien de plus de 6 000 îles habitées. Les commandants de la *Jeanne d'Arc* et du *Commandant Bourdais* sont les premiers à affron-

ter cette immense ville, à la circulation très dense, aggravée parfois par de violentes pluies tropicales. Mais personne ne recule devant l'obstacle : si traverser Paris aux heures de pointe peut paraître une épreuve, elle devient ici le moment privilégié pour découvrir d'étonnants contrastes : hôtels somptueux et modestes demeures aux toits de palme, grosses voitures aux marques bien connues et petits triporteurs très agiles, éclairage intense de vastes places aux monuments élancés et petits villages dans la ville, animés par une multitude de vendeurs nocturnes s'éclairant à la lampe à pétrole.

Nous nous sommes tous trempés dans le bain de cette ville tentaculaire pour répondre aux nombreuses invitations officielles où l'équipage retrouve avec plaisir, dans les salons

des grands hôtels, les Français d'Indonésie, très nombreux ici pour chercher à promouvoir notre savoir-faire.

M. Boyon, secrétaire d'état à la Défense, achevant une série de visites officielles dans les pays de l'ASEAN, rappelle à cette occasion le soutien que la France apporte à cet effort et souligne l'importance de notre présence à Djakarta. Accompagné de M. Hennikinne, ambassadeur de France, pour un déjeuner officiel à bord de la *Jeanne d'Arc*, il s'adresse à l'équipage pour le féliciter de la contribution qu'il apporte à la représentation de la France à l'étranger. Très nombreuses sont les invitations privées pendant lesquelles les familles françaises, mais aussi indonésiennes, font partager aux marins un nouveau mode de vie.

La Jeanne dans le sillage du Clemenceau



La Jeanne d'Arc et... Cdt Bourdais lors de leur escale en Inde.

Après une escale de quatre jours à Djibouti, le Groupe école d'application des officiers de marine (GEAOM) reprend la mer le 4 janvier au matin, accompagné du *Doudart de Lagrée* à bord duquel ont embarqué neuf officiers élèves de la *Jeanne d'Arc*. Nous entamons la traversée par des manœuvres avec les hélicoptères *Super-Puma* de l'Alat basés à Djibouti qui viennent s'entraîner aux appontages, puis nous poursuivons par des exercices de lutte antinavire avec les deux avisos-escorteurs. Le lendemain le *Doudart de Lagrée* nous quitte et nous nous dirigeons vers notre point de rendez-vous avec le Groupe aéronaval.

Peu de temps après la prise de contact, un hélicoptère dépose un commando particulier sur le pont d'envol du *Clemenceau*. Il est rassemblé rapidement sur une position stratégique du bâtiment. Là, un officier du bord lui expose sa mission : découvrir en une journée la vie à bord d'un porte-avions. Le commando se scinde alors en plusieurs groupes progressant à travers le dédale des coursives... Le but de cette opération est en fait pour nous, officiers élèves de la *Jeanne d'Arc*, de prendre contact avec ces hommes dont on parle tant.

En premier lieu nous découvrons le hangar où la disposition des lieux et l'encombrement des aéronefs entreposés nous fait prendre conscience des problèmes de rangement et de gestion des places disponibles. On nous

explique comment, en fonction des prévisions de vols, s'articulent les mouvements d'avions et l'utilisation des ascenseurs. Mais le hangar apparaît également à nos yeux comme un véritable atelier de maintenance aéronautique où sont réalisées des interventions d'un niveau très avancé. La visite se poursuit par plusieurs locaux techniques qui nous rappellent que le porte-avions est une véritable base aérienne flottante : atelier de maintenance des radars d'aéronefs, locaux munitions où nous découvrons les missiles et équipements mis en œuvre par les chasseurs embarqués.

Enfin le directeur de pont d'envol nous fait découvrir la disposition du pont et le fonctionnement des installations spécifiques : miroir d'appontage, brins d'arrêt et catapultes. Mais l'efficacité de mise en œuvre des aéronefs repose avant tout sur l'entraînement des hommes et sur l'organisation rigoureuse des équipes de pont d'envol.

Après ces explications, nous avons enfin l'occasion d'observer le fonctionnement de cette organisation : nous assistons au catapultage d'un « strike » dont la mission est d'aller attaquer la *Jeanne d'Arc*. Le pont d'envol qui, à nos yeux de profanes, a l'allure d'un gigantesque embouteillage, change peu à peu de configuration. Tout est prêt pour le ballet aérien auquel nous allons assister : alignés de part et d'autre de la piste, les *Super-Étendard* et les *Crusader* sont

prêts à bondir. Les fumerolles qui s'échappent des catapultes ont pour nous quelque chose de magique. Tout à coup, la manœuvre s'accélère. La cheminée du *Clemenceau* lâche une bouffée de fumée noire alors que le porte-avions est propulsé à plus de vingt-cinq nœuds. Tout est maintenant violence et précision : précision du « chien jaune » qui guide le premier avion, obéissant à la perfection à ses gestes de chef d'orchestre, violence du bruit infernal des réacteurs, de l'odeur acide du kérosène...

La rencontre avec le Groupe aéronaval était l'occasion rêvée d'entraîner le GEAOM à se défendre contre un strike de chasseurs bombardiers. A bord de la *Jeanne d'Arc* tout l'équipage et nos camarades restés à bord sont aux aguêts quand tout à coup surgissent les *Super-Étendard*, guidés par un *Alizé* et protégés par deux *Crusader*. Les aéronefs se rapprochent rapidement à basse altitude, suivis par l'artillerie de 100 mm et effectuent une première passe à quelques mètres au-dessus de la pla-

ge avant. L'exercice se poursuit par des tirs sur une cible remorquée par la *Jeanne d'Arc* et tout le monde se presse sur le pont d'envol pour assister aux manœuvres des chasseurs...

Environ une heure plus tard, nous assistons à l'appontage du

M. Levin, le V.A. Rambas, le C.V. Rouyer.

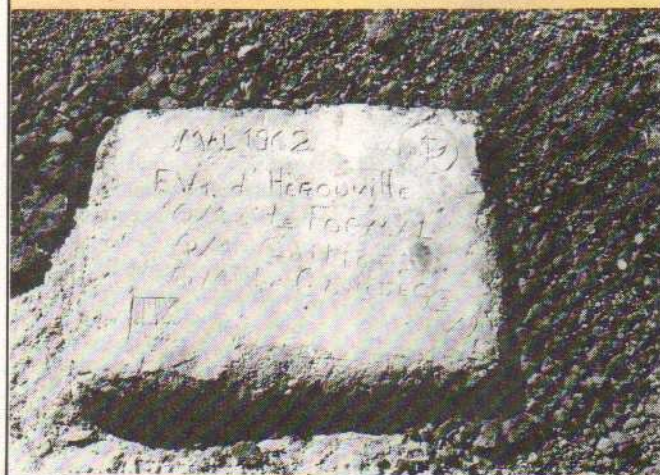


L'île Grande, 25 ans après

Cette inscription gravée sur un rocher de l'île Grande rappelle une mission effectuée en mai 1962 par l'EV 1 d'Hérouville accompagné des QM 1 Le Formal, Guittard et Le Gonidec. Il s'agissait, à l'époque, de prendre date sur les îles de l'archipel de Seba à l'ouvert du détroit de Bab el Mandeb.

Plus de 25 ans après, lorsque la *Jeanne d'Arc* est passée dans les parages de l'île, le C.V. d'Hérouville, aujourd'hui commandant en second du bâtiment, a pu retourner sur ce site, toujours désert, où l'inscription, à peine érodée par le temps, est encore bien visible comme le montre la photographie.

Plaque commémorative (mai 1962) scellée sur un rocher de l'île.



strike sur le *Clemenceau*. Les aéronefs, brutalement freinés par les brins d'arrêt, viennent s'immobiliser sur le pont dans le rugissement de leur réacteur, puis sont dirigés vers l'avant où ils sont rangés. Les appontages se succèdent à une cadence rapide et régulière.



Nous avons encore l'occasion de suivre les manœuvres de catapultage et d'appontage après la tombée de la nuit. Le spectacle des feux multicolores, des éclairs éblouissants de la post-combustion est impressionnant. Cependant, au-delà de la beauté du spectacle, ces manœuvres nous révèlent le haut niveau d'entraînement opérationnel des pilotes et des équipes de pont d'envol.

De retour à bord de la *Jeanne d'Arc*, nous allons reprendre après le Groupe aéronaval, la route des Indes.

Cochin nous apparaît quelques jours plus tard et nous accostons entre l'ancienne et la nouvelle ville. Dès nos premiers pas, une multitude de couleurs et de parfums nous assaillent. Entre autres activités, nous décidons de descendre vers Allepey pour y découvrir les canaux du Kérala, les Backwaters.

Au cours d'un voyage mouvementé dans un taxi anachronique, nous découvrons l'extraordinaire densité de population de

ce pays ; partout piétons et cyclistes encombrant la circulation. Sortis de la ville, nous traversons de nombreux villages qui forment l'ossature du pays. Le périple sur les canaux nous amène à naviguer dans un décor de rêve entre les cocotiers, les arbres à pain et les papayiers. A l'occasion d'une halte, nous partageons quelques instants de la vie des Indiens en goûtant à leur cuisine très épicée.

De retour à bord de la *Jeanne d'Arc*, nous avons de nouveau l'occasion de nous replonger dans la culture indienne. En effet, sur le pont d'envol, est organisé un spectacle de danse Kathakali, danse traditionnelle du Kérala, qui par certains aspects se rapproche davantage d'un spectacle de mime ou de théâtre. Nous sommes fascinés par l'originalité et la richesse des costumes ainsi que par la qualité de l'interprétation qui passe de la sensibilité la plus fine à la violence la plus aiguë.

Cochin nous réservait d'autres surprises : le peuple indien est un peuple fervent où la communauté chrétienne est très présente. Une trentaine de membres de l'équipage du GEAOM ont pu admirer l'ardeur missionnaire des petites sœurs de Mère Teresa en les aidant à divers travaux. Torse nu, en sandalettes et brosse à la main, nous voilà donc en train de lessiver, frotter et repeindre les volets d'un hôpital pour intouchables. Pendant ce temps, les médecins expliquent aux sœurs les prescriptions pour chaque médicament que la *Jeanne d'Arc* peut leur fournir. En fin d'après-midi, l'hôpital a un peu meilleure allure mais hélas, beaucoup de choses restent à faire... Dieu a là-bas des airs de Vichnou, et il faut se déchausser pour entrer dans les églises, mais nous avons découvert ici une foi que certains pays pourraient envier.

Par ailleurs, la cité n'a pas déçu notre attente : nous avons trouvés les épices et la soie qui ont été à l'origine du prestige des Indes. Mais en Inde, chaque lieu est différent et quatre jours d'escale étaient bien courts pour découvrir un pays dont on ne peut connaître tous les langages ni tous les dieux.

Le Poste 5

La Fondation de Lattre à bord de l'Ouragan



Le colonel Elegoet reçoit du C.F. Mayer une plaque de l'Ouragan

Vendredi 29 janvier, le comité du Finistère de la Fondation Maréchal de Lattre s'est rendu à bord du TCD *Ouragan* pour remettre au quartier-maître Yann Coquet une bourse de mille francs.

La Fondation Maréchal de Lattre tenait ainsi à manifester son estime envers un jeune appelé de l'*Ouragan*, volontaire service long, au moment où, retournant à la vie civile, il a besoin d'être encouragé pour acquérir une formation professionnelle.

La Fondation Maréchal de Lattre fut créée en 1954 par le Maréchal de Lattre de Tassigny et son épouse pour venir en aide sur le plan moral et matériel :

- au personnel servant outre-mer pour la défense des intérêts français.
- aux victimes de guerre lorsqu'un complément à l'action des pouvoirs publics apparaît indispensable et urgent.

— aux familles de militaires, ascendants et épouses, subitement placées devant des difficultés importantes.

Le personnel doit savoir qu'il peut toujours faire appel à cette fondation indépendamment de tout circuit hiérarchique. Il sera toujours accueilli avec estime et fraternité.

Depuis 1984, le comité du Finistère, présidé par le colonel (ER) Elegoet, a distribué six bourses à des marins en service dans l'arrondissement maritime de Brest, est venu en aide à trois familles de militaires et a participé à l'arbre de Noël de l'équipage du *Dupetit-Thouars* déployé en océan Indien.

Fondation Maréchal de Lattre
Comité du Finistère
14, rue Amiral Courbet - Brest
Tél. : 98.44.24.69.
Permanence assurée le jeudi

Mme Elegoet récompensant le Q.M. Yann Coquet.

