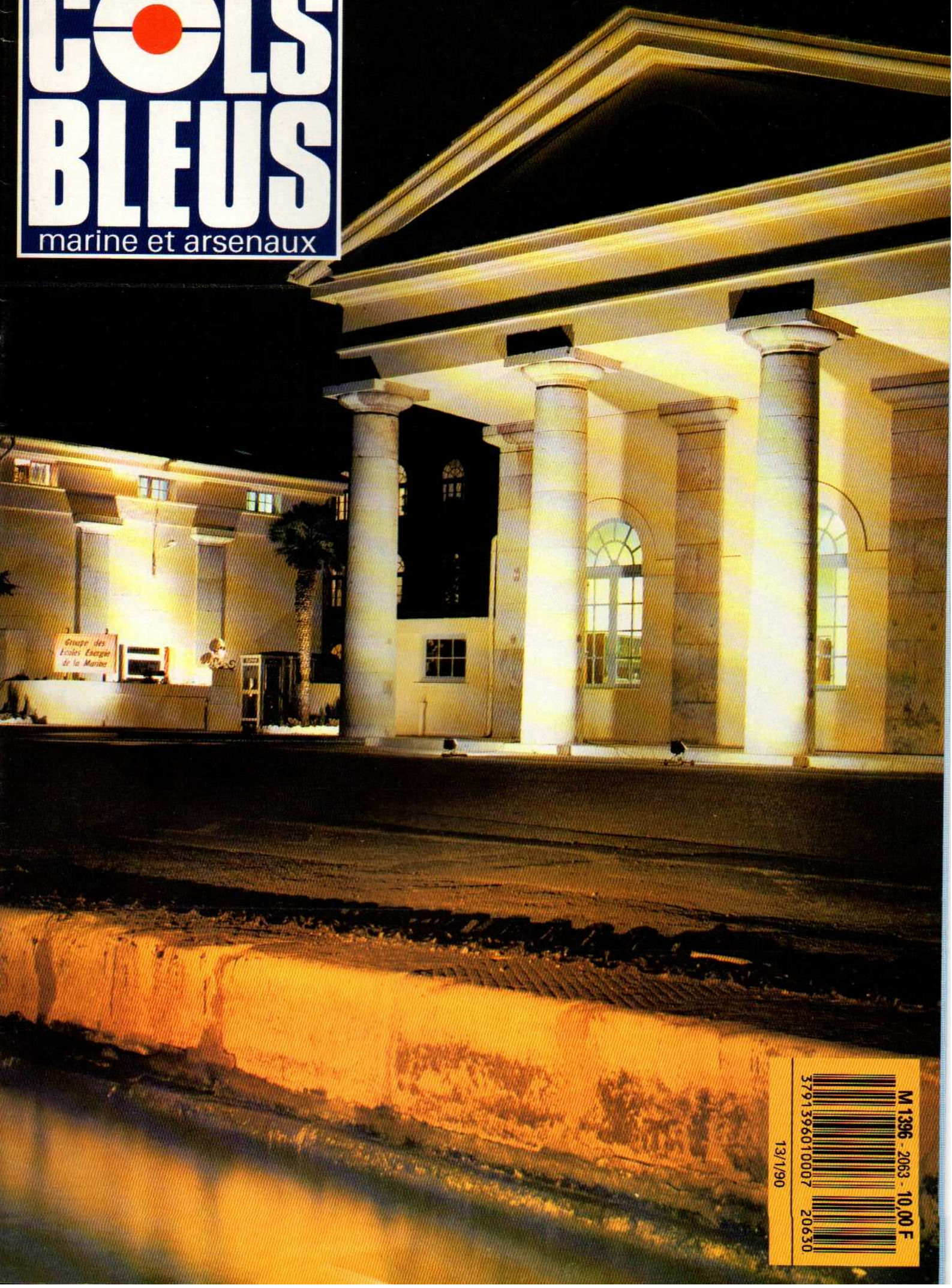


COLS BLEUS

marine et arsenaux



M 1396 2063 - 10,00 F



3 791 396 010 007 20630

13/1/90



MONTEUR DE LA FLOTTE

Il faut savoir

LE SERVICE NATIONAL

L'appel au service actif

Il s'agit, pour le citoyen d'accomplir le service actif (obligation fixée par la loi) au moment le plus favorable compte-tenu de sa situation familiale, scolaire, universitaire ou professionnelle.

Le service actif s'effectue normalement entre 18 et 22 ans.

De nombreuses possibilités sont offertes pour « choisir » la date d'appel :

- l'appel avancé,
 - le report d'incorporation, et sous certaines conditions :
 - le report supplémentaire,
 - le report spécial.
- Il convient à cet effet de

s'adresser au bureau du service national dont dépend l'intéressé.

En 1988 :

- 53 % des jeunes gens sont partis entre 18 et 20 ans,
- 31,4 % à 21 ou 22 ans,
- 15,6 % avaient plus de 22 ans au moment de leur appel.

• 10,7 % d'entre eux avaient bénéficié d'un report supplémentaire,

• 4,9 % avaient bénéficié d'un report spécial.

Ceux qui n'avaient fait aucune demande particulière

ont été appelés entre 19 ans 1/2 et 20 ans. Ils étaient 21,2 %.

Ceux qui, voulant partir plus tôt, ont exprimé un « volontariat pour un appel avancé », étaient 22,1%.

Ceux qui ont résilié, au moment de leur choix, le report qu'ils avaient obtenu étaient 33,4 %.

Enfin, ceux qui sont partis à l'échéance de leur report étaient 23,3 %.

Au total quatre jeunes gens sur cinq ont choisi leur date d'appel.

télex

DE LA JEANNE D'ARC ET DU CDT BOURDAIS

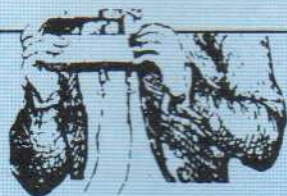
Le visage de l'enseigne est un peu contracté alors qu'il monte prendre son premier quart à la passerelle. La *Jeanne d'Arc* souffre, craque et vibre sous la pression de l'océan. Le *Commandant Bourdais* a dû avancer son appareillage ; le *Super Frelon* du ministre de la Défense, J.P. Chevènement, à peine posé à Brest, les accès aux extérieurs sont consignés.

La 26^e campagne d'application de la *Jeanne d'Arc* commence. C'est bientôt Noël. Nous naviguons au large d'Alger « la Blanche ». A la messe de minuit succède un spectacle. Le fou-rire emporte la nostalgie.

Sur notre route, le trafic maritime est important. Il est chaque jour l'occasion d'entraînements. La 35F multiplie les missions.

Le phare d'Alexandrie n'existe plus. Ce sont les torchères de la pétrochimie qui éclairent les confins du delta du Nil.

L'ambassadeur de France au Caire, les autorités civiles et militaires égyptiennes et... le soldat inconnu reçoivent la visite officielle des commandants. Les officiers élèves participent à leurs premières mani-



festations officielles : dépôt de gerbe, cocktail. Dans le cadre des échanges avec la Marine égyptienne, ils visitent l'académie navale d'Aboukir. Douze cadets égyptiens embarqueront sur la *Jeanne d'Arc* jusqu'à Suez.

Tôt le matin, devant les coupées des bâtiments, c'est l'effervescence. Le Caire et Louxor sont pacifiquement envahies par des vagues de marins. Touristes français et étrangers venus passer les fêtes en Egypte, sont quelque peu surpris de voir le viseur de leurs appareils photo s'orner de marins français en uniforme. A bord, seuls Blake et Mortimer n'ont toujours pas résolu « le mystère de la grande pyramide ».

Les bâtiments du groupe filent désormais vers l'atterrissage de Port-Saïd. Les mérites comparés des « sons et lumières » de Guizeh et de Louxor alimentent encore les conversations.

DE LA 32 F

Une fois de plus, des équipages de *Super Frelon* de la Flottille 32 F, basée à Lanvéoc-Poulmic, ont affronté la tourmente, par une nuit de fin d'automne, où des vents soufflant à plus de 120 km/heure

ont provoqué des drames dans une mer en furie au large de la Bretagne.

Dans la nuit du samedi 16 au dimanche 17 décembre, le *Cross Etel* capte le premier S.O.S. d'un caboteur irlandais de 90 mètres, l'*Arklow Victor* avec à son bord six hommes d'équipage : le navire est en perdition et l'équipage se prépare à évacuer. Le *Super Frelon* d'alerte décolle à 23 heures 20 dans des rafales de 50 nœuds et rallie la position du sinistre au sud de Penmarc'h pour hélitreuiller l'équipage qui a pris place dans des canots de survie. La mer accuse des creux de 10 mètres, cinq marins sur six sont sauvés, le sixième, le commandant du navire n'a pu rallier à temps le canot de survie. Un deuxième *Super Frelon* rappelé dans la nuit décolle à 1 heure 54 avec pour mission initiale de rechercher le marin manquant.

Un appel au secours du porte-conteneurs *Julia del Mar* est alors capté par le *Cross Etel* qui dérouté le deuxième *Super Frelon* vers ce bâtiment en avarie de barre dans des creux de douze mètres, travers au vent avec vingt et une personnes à bord, à une centaine de nautiques dans le sud ouest d'Ouessant.

L'hélitreuillage de nuit est impossible en raison des mouvements de plate-forme ; le bâtiment soumis par ailleurs à un roulis extrême perd ses conteneurs. Après 45 minutes de vaines tentatives dans des rafa-

les de 60 nœuds à la verticale du *Julia del Mar*, le *Super Frelon* rallie Lanvéoc.

Le *Cross Etel* a entre temps demandé le concours des *Sea King* britanniques, les équipages SAR des *Super Frelon* étant en vol alors que des informations contradictoires font état d'émissions de balises de détresse dans le secteur de Penmarc'h. A 7 heures 30, le 17, deux *Sea King* en provenance de Culdrea, après une courte escale à Lanvéoc pour ravitailler et prendre les dernières informations concernant le *Julia del Mar* qui dérive toujours vers la côte bretonne, mettent le cap au lever du jour vers le porte-conteneurs espagnol : 21 personnes sont hélitreuillées au petit matin et déposées vers 11 heures 30 sur la base de Lanvéoc. Le commandant du *Julia del Mar* nous apprend alors qu'il est à la cape depuis 48 heures, n'ayant pu se réfugier, tant la houle était forte, dans un port des Asturies après avoir doublé le cap Finistère. En début d'après midi, grâce à l'hélitreuillage par *Super Frelon* d'une équipe d'intervention de la Direction du port et à l'arrivée en sling d'une élingue de remorquage par un second *Super Frelon*, le remorquage du *Julia del Mar* par l'*Abeille Flandre* est entrepris vers Brest. A l'issue de cette opération, seule la perte d'une trentaine de conteneurs est à déplorer. Week-end bien rempli donc pour nos appareils, nos pilotes et nos équipages.

gers. Après la participation d'avions portugais, qui ont simulé des attaques aériennes, lors du trajet Brest-Casablanca, c'est au tour des bâtiments de la Marine espagnole de prêter leur concours. Deux de ces bâtiments, la *Numancia* et la *Victoria* se joignent à l'Escadre dans la journée du 10 et s'exercent au remorquage et à l'attaque de convois. Quatre matoradors simulent une attaque aérienne.

L'escale à Cadix est la bienvenue. Les paellas régaler les estomacs aux appétits aiguisés par la mer, tandis que nombre d'entre les Gaulois poussent jusqu'à Séville pour errer dans les ruelles parfumées de Santa Cruz ou se reposer dans les jardins du palais de l'Alcazar.

Lors de l'appareillage de la cité ibérique tout le monde regarde avec intérêt les prévisions météorologiques pour les jours suivants : une forte dépression s'est ancrée au nord

ouest du golfe de Gascogne et on annonce mer 7 sur zone, avec des creux de 9 à 13 mètres. Le 14 décembre le *Tourville* raccourcit un RAM carburant qu'il effectuait, pour hélitreuiller le médecin sur le *Commandant L'Herminier*, où un premier maître, glissant à cause d'une lame s'est démis l'épaule. Le blessé, après les premiers soins est envoyé sur la *Durance*. Le 15 décembre, le temps s'aggrave et l'avisé reçoit liberté de manœuvre pour rallier Brest. Tard dans la soirée à 23 h 30, le *Tourville*, suivi de la *Durance* et du *Duguay Trouin* abandonne la zone de Casex, et rejoint Brest... Le festin qui attend nos marins de retour au village sera amplement mérité... De quoi les remettre d'aplomb pour de nouvelles aventures.

E. V. Euzenum
stagiaire de *Premarus II*
chez les Gaulois du *Tourville*

Le départ de la Jeanne d'Arc



Le Groupe école d'application des officiers de Marine, composé de la *Jeanne d'Arc* et du *Commandant Boudais* a appareillé le 19 décembre. Notre photo, M. Chevènement, ministre de la Défense, s'adresse aux officiers élèves groupés sur le pont d'envol.
(photo APP Brest)

L'amiral retrouve le n° 5

C'est le 23 novembre dernier que le VAE Lefebvre, préfet maritime de la 2^e région commandant en chef pour l'Atlantique a fêté, à sa manière, le 25^e anniversaire de l'entrée en service du F 8-E *Crusader* dont il fut l'officier de marque.

Après deux séances de simulateur pour se remettre en condition, il a repris le manche du

n° 5, l'appareil qu'il pilotait en tant que premier commandant de la 12F équipée de *Crusader*. L'amiral, accompagné de son ange gardien, le CC Bresson, actuel commandant de la flottille d'intercepteurs, s'est offert un immense plaisir de jeunesse lors d'un vol-pèlerinage d'une heure vers Saint-Brieuc et Rennes.

Le préfet maritime et le *Crusader* forment un « vieux couple », non sans histoire... Il ne s'était pas installé aux commandes d'un *Crusader* depuis une douzaine d'années ; l'amiral commandait à l'époque la BAN Landivisiau. A l'issue de ce vol, le préfet maritime a retrouvé l'équipe des pilotes et des mécaniciens de la 12F ainsi que le

CV Godard commandant l'Aéronautique navale de Landivisiau, pour évoquer des souvenirs dont l'arrivée des *Crusader*, sur l'Arromanches à Saint-Nazaire Montoir ou le pari gagné des 5 000 premières heures de vol sans accident.

B.L.N.

