



S'unir pour servir

Association **C**entrale d'**O**fficiers marins et de **MA**rins de **R**éserve

Gazette de l'ACOMAR Paris-Île de France

Année 2020

N° 35

2^{ème} et 3^{ème} Trimestres

Cher Acomarin et chère Acomarinette.

Voilà la saison estivale 2020 qui s'achève malgré cette pandémie du COVID19 qui a perturbé l'ensemble des françaises et français cela depuis le 17 mars 2020, période de confinement. J'espère quand même que vous avez pu profiter de ces vacances auprès de vos proches. Cette année, en cette période de la COVID 19 la plupart des manifestations (officielles, remise des diplômes des PMM et autres) ont été annulées en raison des mesures sanitaires.

Certaines se sont déroulées en petit comité tout en respectant les distanciations avec port du masque obligatoire. L'Assemblée Générale Statutaire de l'ACOMAR qui devait se tenir le 28 Mars à 2020 à Strasbourg a été annulée et reportée si la situation sanitaire s'arrange, le 28 Mars 2021, toujours chez nos amis Strasbourgeois. Après ses longs mois de silence, malgré nos deux éditions de gazettes "Spéciales Jeux" et j'en remercie notre ami Patrice DI PUMA, je souhaitais avant que 2020 s'achève éditer la gazette avec les peux de manifestations auxquelles l'ACOMAR était présente. Je vous rappelle que si vous avez des articles que vous voulez voir paraître, n'hésitez pas à me les adresser. Je ne sais pas encore la date de notre Assemblée Générale IDF, mais je vous tiendrez au courant.

Le Bureau et son Président vous souhaitent quand même à l'approche de la fin d'année de bonnes fêtes de fin d'année et surtout "PRENEZ SOIN DE VOUS" ainsi que vos proches. Bon vent à tous

PM (H) Guy BARRAULT
Vice-Président National ACOMAR
Président Délégué ACOMAR IDF



Marin un jour, marin toujours

Sommaire

- Mot du Président..... P.1
- Communiqué du Ministère des Armées P.2
- Tableau des nœuds P.3
- Maistrance Pont d'antan P.4-7
- Les codes couleurs du personnel sur un porte-avions P.8-9
- Le recrutement dans la Marine Nationale..... P.10
- 76^{ème} anniversaire de la libération de Bezons (95) P.11
- Information Marine P.12
- Cotisation 2021..... P.13

ACOMAR Île de France – 181, boulevard Pasteur – Bat. D4 – 94360 Bry sur Marne
Téléphone : 06 81 57 09 10 – Courriel : acomar.pdf@laposte.net
Site national : www.acomar.org

La gazette a été conçue par le Président et le bureau de la section et mise en page par Pierre Mathieu – I.P.N.S.

COMMUNIQUÉ DU MINISTÈRE DES ARMÉES



MINISTÈRE DES ARMÉES



Paris, le 22.01.2020

N°0.1503.200/CESM/RAY/NP

**CENTRE D'ETUDES STRATEGIQUES
DE LA MARINE**

Le délégué au rayonnement

Le capitaine de vaisseau Yves Postec
délégué au rayonnement de la marine

à

Destinataires in fine

OBJET : Tenue des réservistes citoyens

REFERENCE : Décision N° 135/ARM/EMM/SF/ASC/NP du comité de la tenue exceptionnel

Sur décision du chef d'état-major de la marine, le comité de la tenue qui s'est réuni le 28 novembre 2019 a adopté de nouvelles dispositions concernant le port de la tenue par les réservistes citoyens de la marine nationale.

L'uniforme de la réserve citoyenne sera désormais celui des officiers de marine sans les galons, complété d'un insigne spécifique sur broche sur lequel apparaîtra le grade de chaque réserviste.

Cette mesure sera appliquée graduellement, l'uniforme actuel pouvant être porté jusqu'à la fin de l'agrément en cours. La nouvelle version de l'uniforme sera adoptée à l'occasion du renouvellement de l'agrément.

Les insignes spécifiques, qui devront être portés sans attendre sur la tenue actuelle, seront distribués par le CESM en début d'année.

TABLEAU DES NŒUDS

Qui s'en souvient ? Pourtant vous avez dû les apprendre pendant les cours de matelotage



Les joies du nœud de chaise double avec son double ?
C'est lui qui servait à hisser un homme dans la mâture.
Ah ! c'était le bon temps...

MAISTRANCE PONT D'ANTAN



L'École de Maistrance Pont au grand complet commandée par le LV Dautrey, secondé par l'OE1 Capitaine

16 ans, en 3^{ème} moderne, je suis inscrit pour entrer en seconde au lycée Lavoisier. Un jour, un camarade de classe, fils d'un premier maître timonier en retraite me parle de l'école de Maistrance qui prépare également à la carrière de pilote. Initialement, je voulais entrer à l'école de l'Air pour devenir officier pilote. Les conditions matérielles familiales me font opter pour la Marine au grand dam de ma mère. Quitter le cocon familial et ses contraintes pour la liberté, c'était une solution. Une fois passer le BEPC auquel je suis reçu haut la main car je suis tombé sur tous les sujets que je connaissais par cœur, je passe le concours d'entrée à Maistrance et rebelote je ne tombe que sur des sujets parfaitement maîtrisés si bien que je suis reçu 4^{ème} sur, m'a-t-on dit, 2000 candidats. J'ai un peu honte de la chance que j'ai eu car je doute fort que je méritais vraiment un tel classement.

Le 1^{er} octobre, en route pour la Bretagne. Dans le train, je fais connaissance d'autres futurs Maistranciers, dont l'un deviendra mon beau-frère...

Je suis un peu perdu à l'arrivée à l'école qui est logée dans un beau château, le château du Dourdy, à Locudy. Nous sommes accueillis par le commandant de l'école, le lieutenant de vaisseau Dautrey, que nous surnommerons Neuneuil car tout le côté gauche de la figure avait été massacré par une grenade à l'École Navale et il avait perdu un œil. Son adjoint était l'officier des équipages de 1^{ère} classe bien nommé Capitaine.

Dans l'immense parc ont été aménagés des baraquements qui abritent l'école des Moussettes et les Pupilles ainsi que des services annexes comme les couturières devant lesquelles nous passions régulièrement pour aller au champ de tir (avec la clé) de sorte qu'à l'aller nous faisons « tête droite ! » et au retour « tête gauche ! ». L'une des baraques abritait également les douches que nous prenions le jeudi au retour de la séance de tir, au mousqueton, au fusil hollandais ou au FM qui était mon arme préférée sauf qu'il fallait épauler à droite alors que je suis gaucher...



Le Maistrancier

La vie était assez rude, surtout l'hiver. La veille d'une inspection de sac, j'avais soigneusement repassé ma tenue de drap pour la présentation mais j'ai fait un deux à quatre au garage avec le seul bleu de chauffe. Je grelottais et m'étais calé sur l'aile d'un camion pour me protéger du vent lorsque le chien est venu me tenir compagnie et comprenant mon

désarroi, sans doute, il s'est allongé près de moi pour me réchauffer. Brave bête.

Nos sorties à Locudy ou Pont-l'Abbé se faisaient à pied à travers la lande sauvage où il n'y avait aucune construction (ce qui a beaucoup changé depuis). Nous allions déjeuner pour 500 francs de l'époque (5 nouveaux francs) soit moins d'1 euro ! Et nous nous régalaient d'un steak bien saignant et d'une copieuse ration de frites, le tout bien arrosé au gwin ruz. Ça nous semblait un festin avant d'aller danser avec les petites bretonnes venues spécialement parfois de très loin pour se caser éventuellement. L'une d'elles venait de Auray ce qui était tout une expédition à l'époque avec les moyens de transport existants.

Le programme comportait 32 matières allant du matelotage aux math/physique en passant par l'administration et le règlement, etc... Deux fois par semaine nous avions une séance de « bois mort » dans des chaloupes à 10 nageurs plus le barreur chef de nage et le préposé à la gaffe à l'avant. Même l'hiver, par moins 5°C, nous n'avions pas froid et le midi nous dévorions les plats même si un cafard avait cuit avec les frites. On l'enlevait mais la frite n'était pas jetée !

À l'extinction des feux, à 22 h, nous n'avions pas besoin de berceuse dans nos hamacs. Nous étions 34 dans ma chambre sur deux niveaux et côte-à-côte et enveloppés dans la couverture, nous dormions à poings fermés jusqu'au matin. Pas question d'insomnie à cette époque.

Nous embarquons de temps à autre sur des bateaux. D'abord sur le chasseur P693, ex CH104, affecté au groupe école du Dourdy.



Le chasseur de sous-marin P693, ex CH 104

Puis sur les avisos de l'École Navale, Meuse, Yser, Oise ou Vimy. Sur ces derniers, anciens navires allemands de la dernière guerre, interdiction de piquer la rouille sous peine de passer au travers de la cloison. Lors de la première sortie sur la Meuse, une équipe de tournage est à bord pour filmer une séquence du film consacré à la traversée de l'Atlantique en Zodiac du docteur Bombard. Nous stoppons en pleine mer d'Iroise pour arroser avec une lance à incendie le pneumatique et son passager. Heureusement la houle n'est pas trop forte mais le bateau roule quand même bord sur bord et mon estomac commence à faire des nœuds. Ouf, ça n'a pas duré trop longtemps et je suis bien content quand une fois le pneumatique hissé à bord nous reprenons la navigation.

Une autre fois, nous sortons par force 4 à 5 et l'étrave plonge joyeusement dans les vagues. Après avoir parcouru l'Iroise de Ouessant au cap de la Chèvre, nous jetons l'ancre devant Douarnenez. Je suis de minuit à 2 avec mon futur

beau-frère Claude. Premier point à l'alidade, le position est décalée vers l'est par rapport aux points précédents. Claude me traite de minable qui ne sait pas faire un point sur 3 amers et il le refait avec un nouveau décalage par rapport à mon



Les avisos dans l'Arsenal sur la Penfeld

point. Nous décidons alors de réveiller l'officier de quart qui nous traite évidemment de tous les noms et refait le point. Conclusion, excuses : le navire a chassé sur son ancre sous la force du vent qui forçait. Immédiatement c'est l'appareillage à 2 h du matin pour aller s'abriter devant Morgat. Au matin, ça souffle toujours en tempête et la danse commence dès que nous avons doublé le cap de la Chèvre en direction de Sein. C'est mon tout d'être à la barre à la passerelle. Face à la houle, pas de problème mais, une fois doublé l'île de Sein, l'officier de quart me donne l'ordre « la barre 10 à gauche, cap 220. Dès que nous nous trouvons travers à la lame, le navire roule bord sur bord et tout dégringole dans la chambre des cartes. À midi, après la relève, au déjeuner, je me fais agonir par les copains quand ils apprennent que c'était moi à la barre. Comme si j'étais responsable du coup de roulis.

Au printemps, nous avons droit à un baptême de l'air à Lann-Bihoué sur un PBY-5 Catalina. Avec Lombart, futur élève pilote également, nous rêvons au futur devant un SB2-C Helldiver, un monomoteur bombardier en piqué. Nous faisons le tour de la Bretagne dans le Catalina et je ne peux pas décrire l'impression que je ressens pendant ce vol, c'est l'extase totale.



PBY-5 Catalina de l'escadrille 1S



Les rêves devant le SB2-C Helldiver

Plus tard, nous irons à Toulon passer les tests de sélection pilote à l'hôpital Sainte-Anne. Tout se passe bien mais c'est le début de l'expérimentation des électroencéphalogrammes. Je suis le premier à le subir. À un moment, l'infirmier me demande de respirer très vite (sans doute pour me mettre en suroxygénation) et les copains entrent à ce moment-là et me voient soufflant comme un bœuf et pâle comme un linge. Ça leur flanque une terrible trouille me diront-ils plus tard.

Les résultats sont bons pour tous les candidats et nous rentrons au Dourdy pour les examens de fin d'année.

Avant cela, nous avons droit à une sortie de jour sur la goélette Belle Poule de l'École Navale. C'est vraiment un régal de naviguer comme ça à la voile sans aucun bruit de machine. Nous regrettons tous de ne pas pouvoir séjourner plus longtemps sur cette goélette mais hélas le programme doit être respecté.



La goélette Belle Poule

Nous arrivons au dernier trimestre à 100 jours de « la quille ». C'est une cérémonie mémorable qui a mis toute l'école sens dessus dessous. L'encadrement nous a beaucoup aidé à réaliser cette fête avec des déguisements mis à notre disposition et tout un cérémonial bien réglé commençant par la bénédiction du cadavre du père Cent par le LV Dautrey..

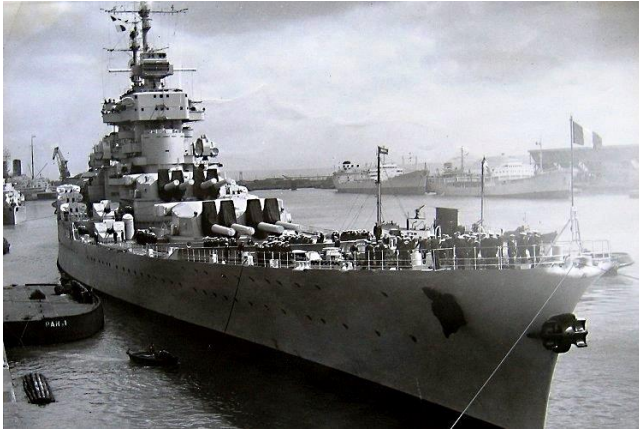


La bénédiction du père Cent par le LV Dautrey



Noyade du père Cent face à l'Île-Tudy

-Enfin, la dernière sortie de l'école se fait à bord du Jean-Bart alors ancré à Brest. Comme d'habitude, nous sommes transportés à bord de P45 Citroën et nous embarquons dans un poste où les 124 élèves sont logés dans un seul poste grâce à l'utilisation de hamacs ce qui ne serait plus possible maintenant avec les bannettes.



Le croiseur cuirassé Jean Bart, fierté de la Marine

Nous y passerons une semaine complète pour le visiter. Le premier problème qui se pose est de pouvoir s'orienter à bord et il m'est arrivé plusieurs fois de me retrouver devant la porte de l'Amiral au lieu du poste d'équipage que nous occupions.

Une semaine, ce n'était pas de trop tellement ce navire était important à tous points de vue, de la passerelle aux tourelles de 380, tout faisait l'objet d'une visite détaillée. Son

armement était impressionnant car il venait d'être modifié avec des tourelles antiaériennes de 57 mm répartis sur tout le bord. Le plus impressionnant a été sans conteste les 380.

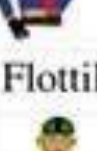
La visite a débuté par la soute à munitions où sont entassées les gargousses de poudre (3 par chargement soit 1 tonne d'explosif) et les obus de 380 mm (980 kg). Puis il y a les monte-charges jusqu'aux tourelles. La visite se poursuit dans le PC artillerie avec les calculateurs mécaniques (l'électronique n'existait pas encore) et enfin nous arrivons dans la tourelle avec les énormes culasses. Ce qui m'a le plus étonné, c'est la présence d'un siège derrière chaque culasse. Je plains sincèrement le canonnière qui devrait se trouver là pendant les tirs. Je me souvenais du bruit lors d'un essai de tir au canon de 90 mm sur l'un des avisos, c'était énorme. Tout le navire tremblait et des lampes sautaient sous l'effet de la déflagration. Alors ! avec les 380 qu'est-ce que ça devait être !!! On m'a raconté qu'au début il y avait des mitrailleuses entre les brise-lame et que lors d'un tir au 380 un canonnière avait été écrasé par le souffle. Légende ou pas ?

Au retour de cette mémorable semaine, c'est le début de la fin avec les examens. Ce sont 32 matières à potasser. Nous bossons comme des damnés souvent jusqu tard dans la nuit. C'est exténuant et j'ai du mal à suivre le rythme. Malgré mes efforts, mes résultats sont médiocres mais heureusement, je passe au ras des pâquerettes et suis quand même admis. C'est parti pour l'aventure aéronautique.

Suite au prochain numéro...

LES CODES DE COULEURS DU PERSONNEL SUR UN PORTE-AVIONS

Service « Pont d'Envol Hangar » (PEH)

	Chef pont d'envol hangar L'officier responsable du service
	Directeur chef Le directeur chef coordonne l'action des équipes sur le pont ou dans les hangars
	Aide directeur Principal auxiliaire du directeur
	Ponev Equipier de pont d'envol : placé sous les ordres d'un directeur, ils sont chargés du saisinage des aéronefs
	Officier pont d'envol ou hangar Officiers de lancement, ils ordonnent le catapultage des avions, respectivement sur la catapulte avant et sur la catapulte latérale
	Directeur Adjoint du directeur chef, il dirige les Conev et les Ponev
	Conev Conducteur de pont d'envol : il est chargé du déplacement des aéronefs, sous les ordres d'un directeur
	Fonctions spéciales Veilleur OA, Héraut de pont, Décrocheur, Magasinier...

Flottilles et Groupement Technique Aviation (GTA)

	Technicien aéro Du grade de matelot à celui d'officier, aussi bien au G.T.A. qu'en flottilles, ce sont les mécaniciens, électriciens, électroniciens d'aéronautique qui entretiennent les aéronefs
	Chef de piste Ils appartiennent exclusivement aux flottilles. Ils sont chargés d'encadrer les équipes de piste qui assurent les dernières préparations avant vol et les premières actions après vol



Technicien armement

Ceux du G.T.A. sont chargés de la délivrance des munitions pour aéronef, ainsi que de la réparation en atelier des éléments d'armement. Ceux des flottilles sont chargés du montage des armes et munitions sur les aéronefs



Patron d'appareil

Les patrons d'appareil appartiennent exclusivement aux flottilles : matelots ou quartier-maîtres attitrés à un ou plusieurs appareils dont ils assurent la préparation, ils participent obligatoirement aux roulages (à la main ou au tracteur) des appareils dont ils ont la charge

Service « Installations aviation » (IA)



Chef installations aviation

L'officier responsable du service



Technicien installations aviation Matelots, quartier-maîtres et officiers marinières, ils sont mécaniciens ou électriciens navals. Ils mettent en oeuvre et entretiennent les installations aviation du bâtiment



Liftier

Ils mettent en oeuvre les ascenseurs aviation



Elingueur

Lors de la mise en place des avions sur catapulte, ils positionnent les élingues de catapultage et le hold back (pièce de retenue de l'avion pendant la phase d'admission de la vapeur dans la catapulte)



Technicien carburant

Ils assurent le ravitaillement en carburant des aéronefs.

Personnels détachés



Fusilier

Appartenant au Bureau du service courant Aviation (BSC AVIA), ils sont chargés du maintien de la discipline en zone aviation (pont d'envol et hangar)



Personnel médical

Médecins et infirmiers du service santé, assurent une permanence à l'infirmerie du pont d'envol, prêts à intervenir sur le pont d'envol en cas de besoin

LE RECRUTEMENT DANS LA MARINE NATIONALE

Le représentant accrédité de l'ACOMAR pour la Seine et Marne, le Maître Principal(R) Jean-Antoine MOLES, a été reçu par le PM Xavier Duclos, conseiller du Centre d'Information et de Recrutement des Forces Armées de Melun.

Ils ont échangé sur le rayonnement de la marine nationale en Seine et Marne et des recrutements proposés aux jeunes.

Seule armée à opérer à la fois dans les milieux maritimes, subaquatique, aérien, terrestre et cyber en mettant en œuvre des équipements toujours plus complexes, la Marine doit disposer d'un large panel de savoir-faire. Les opérations navales sont difficiles et exigeantes sur les plans humain et professionnel, ce qui oblige la Marine à **disposer d'équipages jeunes pour garantir sa capacité opérationnelle**.

Pour cela, elle entretient un flux d'entrée adapté tout en organisant un flux régulier de retour à la vie civile des marins. Cette logique de flux (10% de renouvellement des effectifs par an) permet à la Marine de maintenir une moyenne d'âge de 30 ans sur ses bateaux. Dans cette logique de flux, le recrutement est un impératif pour la Marine.

Les valeurs qui animent les marins sont en cohérence avec les aspirations de la jeunesse : vivre une expérience qui a du sens et qui fait grandir, dans un univers hors du commun et au sein d'un collectif.

Chaque année, la Marine **recrute et forme plus de 3500 filles et garçons de niveau 3^e à Bac+5, âgés de 16 à 30 ans, dans plus de 50 métiers et 4 grands domaines d'emploi**.

La Marine met en valeur **l'esprit d'équipage** - un élément central de l'identité de la marine - qui souligne tout ce que peut apporter la vie de marin

à la jeune génération : un métier dans lequel s'accomplir tout en étant utile aux autres, au sein d'une structure qui fait grandir et qui accompagne tout au long de la vie.

De plus, la Marine offre depuis peu l'opportunité de s'engager et de réaliser son premier contrat de quartier-maître de la flotte (QMF) en local. Notamment, en Seine-et-Marne sur le centre de transmission de Sainte-Assise à moins de 10 km de Melun.

Cette rencontre entre deux anciens camarades de la Marine Nationale, illustre bien les valeurs de camaraderie véhiculées par l'ACOMAR.



PM(R) Xavier DUCLOS

MP(R) Jean MOLES

Texte et photo MP(R) Jean MOLES
Responsable Accrédité ACOMAR Seine & Marne

76^{ème} ANNIVERSAIRE DE LA LIBÉRATION DE BEZONS (95)

Le 6 septembre 2020 s'est tenue la cérémonie du 76^{ème} anniversaire de la libération de BEZONS. Elle s'est déroulée en deux parties, la météo étant belle. La première au cimetière et la seconde au square devant le monument.

Étaient présents : Madame la Maire **Nessrine Menhaouara** et Madame le Député **Fiona Lazzar** accompagnées par les conseiller municipaux.

Patrice Di Puma, adhérent de l'ACOMAR, représentait l'ACOMAR Ile-de-France. Le Vice-Président National et Président Délégué ACOMAR IDF et PM (H) **Guy Barrault** tient à le remercier personnellement de sa présence.



Remerciement aux portes drapeaux



Remise de la gerbe au cimetière



Madame la Maire et Madame le Député



Discours de Mme la maire

Texte Patrice DI "PUMA Adhérent ACOMAR IDF
Crédits Photos Patrice DI PUMA

INFORMATION MARINE



L'Amiral **Pierre Vandier** a été nommé Chef d'État-Major de la Marine à compter du 1^{er} Septembre 2020 où il a succédé à l'Amiral **Prazuck**. Depuis septembre 2018, il était chef du cabinet militaire de la Ministre des Armées.



L'Amiral **Jean-Philippe Rolland** a été nommé Chef d'État-Major particulier (CEMP) du Président de la République depuis le 1^{er} août 2020. Il succède à l'Amiral Bernard **Rogel** admis en 2^{ème} section dans le corps des officiers généraux.

Association d'intérêt général
Affiliée à La FLAMME



Association Centrale
d'Officiers-mariniers et de **MA**rin*s* de **R**éserve
Président d'Honneur
Monsieur le Chef d'État-Major de la Marine

COTISATION 2021

Nom : Prénom :

Adresse :
.....

Je souhaite renouveler mon adhésion à l'**ACOMAR**
Section : Ile de France

Montant de la cotisation 2021 : 28 EUROS

Je joins le règlement de ma cotisation par chèque à l'ordre de :

ACOMAR Ile de France

Chèque à adresser à l'adresse suivante : *(adresse du Président délégué de la section)*

Monsieur Guy BARRAULT
181, Boulevard Pasteur - D4
94 360 BRY-SURMARNE

Association d'intérêt général, l'ACOMAR émet des reçus fiscaux.

En vertu de l'Article 200 du Code Général des Impôts, les versements et dons des particuliers ouvrent droits à une réduction d'impôts fixée à 66% du ou des montants versés, et ce dans la limite de 20% du revenu imposable.

(A tire d'exemple et pour information, pour un versement de 28 euros, après déduction fiscale le versement net est de 10 euros)

☐ Je ne souhaite pas renouveler mon adhésion à l'ACOMAR

À : le :

Signature :