

JOURNAL DE NAVIGATION

Aquarelle / Raymond Houillon

Jean-Christophe Rouxel

1988 - 1990

Service national sur le TCD Orage

© Rouxel Jean-Christophe / landelle@wanadoo.fr / Tous droits réservés 2013

Droits d'auteur - Toute reproduction, totale ou partielle, est strictement interdite. Ce livre peut être librement consulté, mais ils restent la propriété de son auteur et est protégé en France par les lois sur la propriété intellectuelle et à l'étranger par les conventions internationales sur le droit d'auteur (convention de Berne).

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'Auteur ou de ses ayants cause est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Droit de citation - Conformément à l'article L. 122-5 du Code de la propriété intellectuelle, les courtes citations sont autorisées, sous réserve que soient indiqués clairement le nom de l'auteur et la source. La citation doit être brève et intégrée au sein d'une œuvre construite pour illustrer un propos. La citation ne doit pas concurrencer l'ouvrage original, mais doit plutôt inciter le lecteur à se reporter à celui-ci.

Couverture / Aquarelle réalisée par Raymond Houillon
Avec son aimable autorisation

Aquarelle inspirée du débarquement du dernier commandant du TCD Orage, le 29 juin 2007, comme le veut la tradition, en canot major, avec ses officiers à l'aviron.



SOUVENIRS D'UN SERVICE MILITAIRE "MARINE"

par Jean-Christophe Rouxel



A mes parents,

A mon épouse, Nathalie, rencontrée en avril 1990, et à mes deux fils, Quentin et Titouan.

Préface

Olivier Lajous

—

Au-delà de la passion de la mer et du monde maritime, bien des choses nous relient Jean-Christophe Rouxel et moi.

Comme lui, j'ai vécu enfant et adolescent à Brest. Comme lui j'ai été scout marin, et comme lui j'ai rejoint la marine nationale pour y faire mon service national avant d'être sélectionné pour servir comme officier de réserve en situation d'activité, puis d'être admis dans le corps des officiers de marine treize ans plus tard.

Plus encore, les deux unités de la marine nationale dont il nous parle dans ses souvenirs ont été commandées par mon papa, le capitaine de vaisseau André Lajous, décédé en septembre 2005 après avoir servi près de 33 ans dans la marine de janvier 1945 à juillet 1977.

Le CFM Hourtin : Papa en a été le commandant de juillet 1975 à juillet 1977. Comme Jean-Christophe, c'est à Hourtin que j'ai passé mon permis de conduire. C'est à Hourtin qu'ensuite je me suis marié en uniforme d'enseigne de vaisseau de deuxième classe, en juillet 1976, passant avec Sylvie sous la voûte de sabres réunissant plusieurs officiers du CFM. J'ai ainsi un lien personnel très fort avec ce magnifique site de formation maritime où passaient chaque année pour « *faire leurs classes* » les quelques 15 000 appelés du contingent désignés pour servir dans la marine. Jean-Christophe nous parle du CFM Hourtin avec beaucoup de talent, décrivant bien l'ambiance plutôt « *bon enfant* » et pour autant très sérieuse et professionnelle qui m'avait séduit lors de mes séjours dans la villa du commandant où résidaient mes parents. Située à proximité du centre, en hauteur sur une dune boisée, c'était une grande et belle villa surplombant le lac d'Hourtin. Les navigations sur le lac, les promenades dans la forêt de pins et sur les dunes bordant l'océan tout proche, les soirées de cinéma dans la grande salle du CFM, ainsi qu'une rencontre avec les légendaires joueurs de rugby de l'équipe de France qui allaient gagner le grand chelem 1977 (Jacques Fouroux, Jean-Claude Skrela, Robert Paparemborde, Jean-Pierre Rives), restent pour moi de merveilleux souvenirs. Avouez que ce souvenir, relié à l'histoire du ballon de rugby de l'Orage que nous relate Jean-Christophe, est un sacré clin d'œil !

Le TCD Orage : Papa en a été le commandant d'octobre 1969 à octobre 1970. Admis au service en 1968, l'Orage était alors en début de vie opérationnelle. Basé à Brest, il avait pour mission principale d'effectuer des campagnes dans le Pacifique au profit de la direction du centre des expérimentations nucléaires qui étaient conduites à partir des atolls de Mururoa et Fangataufa, Hao servant de base avancée et Tahiti de base arrière. Avant son départ en mission pour une durée de 11 mois, papa avait pu nous réunir tous à Brest – maman et mes six frères et sœurs – pour une visite complète du bateau et un déjeuner à bord. Je me souviens d'avoir été émerveillé par « *Obélix* » et « *Astérix* », les deux moteurs principaux de l'Orage qui rutilaient comme des sous neufs dans le compartiment

machine. Que dire du radier qui me semblait immense, du dédale des coursives et des ponts roulant pouvant accueillir quatre gros hélicoptères. Pour l'adolescent que j'étais, tout semblait démesuré sur ce grand navire, moi qui naviguait sur les canots de scouts marins et sur des requins et des dragons, élégants quillards de régates de 9 mètres de long !

Derniers clins d'œil : Jean-Christophe Rouxel sert à bord de l'Orage vingt ans plus tard, sous les ordres du capitaine de frégate Pansard, comme moi officier canonnier et pour qui j'ai, là encore en communion avec Jean-Christophe, une très grande admiration. Dans le petit monde des marins canonniers, il reste une légende tant était grande sa maîtrise de la fonction de « *directeur* » (c'est ainsi que l'on nomme l'officier canonnier à bord des navires de la marine nationale, en référence à leur responsabilité de direction des tirs d'artillerie et de missiles). Et quel émotion de le retrouver sur la photo du télégramme de Brest du 5 mai 1990 relatant la remise d'une bourse de la fondation de Lattre à Jean-Christophe avec à sa droite le capitaine de vaisseau Beau, ancien pilote de l'aéronavale, qui en 1969-1970 était capitaine de corvette, commandant en second de l'Orage.

Oui, la marine est bien une « *grande famille* » pour tous ceux qui l'ont servi, du mousse à l'amiral. Tous nous en gardons le souvenir d'une extraordinaire aventure humaine, riche de rencontres, de voyages, de bonheurs et de malheurs partagés tant les mots « *équipage* » et « *solidarité* » sont au cœur de ce « *métier passion*. »

Aujourd'hui officier de réserve, enseigne de vaisseau, Jean-Christophe Rouxel est webmaster d'un site consacré aux bâtiments amphibies et de plusieurs autres sites, dont celui de l'espace tradition de l'Ecole navale et du musée de l'Ecole des fusiliers-marins. Sa passion pour la marine est grande et contagieuse comme vous pourrez le constater au fil des pages savoureuses de vérité et de sincérité de son journal de navigation.

Bravo et merci à lui pour ce beau témoignage de marin, plein d'anecdotes et de ces petits détails qui font la vie quotidienne d'un équipage.

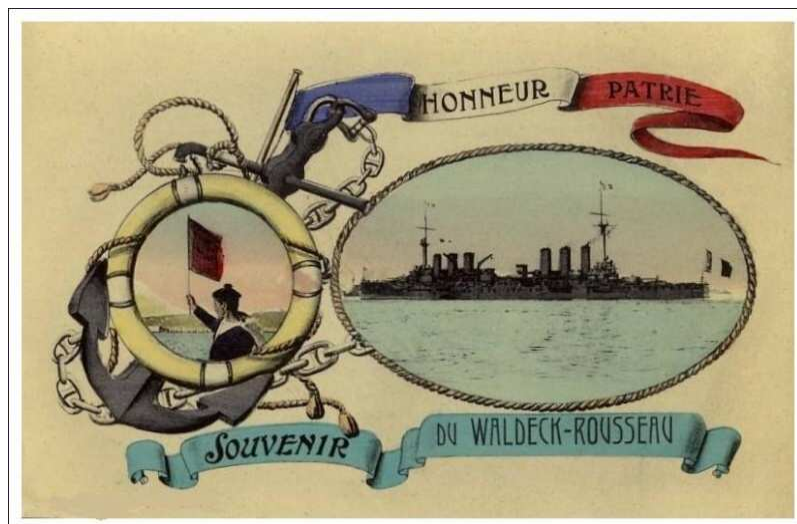
Préambule

Né à Nantes le 17 février 1968, je n'y suis resté que 2 ans ... pour ensuite devenir brestois pendant toute mon enfance et adolescence.

Habitant rue de Siam puis rue du Château, j'ai été très tôt sensibilisé à l'univers de la Marine Nationale. A 7 ans, j'ai découvert le scoutisme marin et participé à toutes ses activités jusqu'à la fin de mes études secondaires, et mon départ sous les drapeaux, qui en toute logique, s'effectua dans l'armée de mer, la Marine Nationale ...

Ayant tenu un journal de bord pendant la totalité de mon service militaire, je partage avec vous cette expérience qui n'existe plus aujourd'hui ...

Bon vent, bonne mer, à la lecture de cette expérience de 18 mois, étant volontaire pour un service long ...



Diplôme remis à l'issue d'un service militaire vers 1930

Nota : Les photos de cet ouvrage ont été réalisées par Jean-Christophe Rouxel lors de son embarquement en tant qu'appelé, mais également de 2006 à 2007 lors de différents embarquements sur le TCD Orage avant désarmement.

Le Centre de formation maritime (CFM) d'Hourtin ne m'était pas inconnu. Dans le cadre de mes activités scoutes, j'avais eu l'occasion d'y venir deux fois en camp l'été pour naviguer sur le lac. Lors d'un de ces camps, à quelques kilomètres de là, j'avais lié amitié depuis 1986 avec un couple de dirigeants d'une petite structure équestre. J'y logeai à chaque vacances scolaires en échange d'un coup de main donné aux écuries et j'avais l'option de pouvoir monter à cheval. La transition entre mon départ de Brest et mon entrée dans la Marine se fera donc en douceur ...

Dimanche 2 octobre 1988 – Départ de Brest pour La Rochelle. Arrivée à la gare à 1h30 le lundi matin. Journée avec ma sœur Françoise qui est domiciliée dans cette ville.

Mardi 4 octobre 1988 – Départ à 2h du matin de La Rochelle. Arrivée au ranch « Les Crastes » vers 11h entre Carcans et Hourtin. Randonnée équestre pendant 4h. Soins aux chevaux. Diner en « famille ». Arrivée en voiture au Centre de Formation Maritime (CFM) à 21h30 et accueil par un gradé de service.



Mercredi 5 octobre 1988 – Je suis dans la 7^{ème} compagnie ! Section 74 N°30. Mes autres camarades arrivent progressivement dans la matinée.

Jeudi 8 octobre 1988 – Passage chez le coiffeur, coupe pas trop sévère, tests à l'infirmerie, marche au pas, ambiance disons familiale et bonne entente entre les membres de la 74^{ème}. J'inaugure également le foyer ainsi que les cours permettant aux non initiés d'apprendre les rudiments marine nécessaire à un éventuel futur embarquement (matelotage, grades, discipline ...).

Les journées se suivent, avec le programme théorique, les appels, les repas, les repos, et les marches ainsi que du sport. Certains gradés sont plus « cools » (dont le notre) que d'autres .. Dès qu'il y a un moment de libre, je joue à la belotte ou au tarot avec mes camarades de chambrée. Pour la 7^{ème} compagnie, le capitaine de compagnie est l'enseigne de vaisseau Ruy. L'adjudant est le premier maître Quelennec. L'adjoint est le maître Cortas. Le chef de section est l'enseigne de vaisseau Pedemay (issus de l'Ecole navale, promotion 1986).

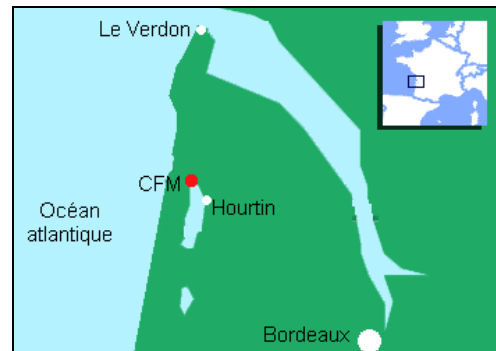
Vendredi 7 octobre 1988 – Inspection de la compagnie et don du sang avec casse croute offert !

Samedi 8 octobre 1988 – Inspection à 8h15 par le capitaine de la compagnie. Passage ensuite individuel dans son bureau en début d'après-midi.

Dimanche 9 octobre 1988 – Marche le matin et direction le stand de tir ! Je suis le dernier du matin ... L'après-midi, deux tirs à suivre, balles plastiques puis balles réelles. Je m'en sort pas trop mal avec 9 balles au but sur 12 de tirées. Bonne expérience car c'était pour moi une première ! Le reste de la journée est passée à apprendre la chanson de la compagnie que nous devons connaître par cœur pour pouvoir la chanter tout en marchant au pas et en cadence.

Paroles :

Eh garçons prend la barre
Vire au vent et largue les ris
Le vent te raconte l'histoire
Des marins couverts de gloire
Ils t'appellent et tu les suis (bis)



Vive les rives lointaines
Que tu rêves tant d'explorer
Et qui sont déjà ton domaine
Va tout droit sans fuir la peine
Et sois fier de naviguer (bis)

Sur la mer comme sur terre
Au pays comme à l'étranger
Marin sois fidèle à tes frères
Car tu as promis naguère
De servir et de protéger (bis)

Vendredi 14 octobre 1988 – J'ai la joie de pouvoir partir en permission car j'ai déclaré comme adresse de domicile celle du centre équestre de mes amis. Départ de la base à 12h et pensées à quelques copains de chambrée qui ont pris le choix de rester pour éviter un aller retour fatigant et très long pour Brest ...

Dimanche 16 octobre 1988 – Retour au CFM vers 21h30 après un week-end très agréable, tant en discussion qu'en promenades à cheval et travaux divers.

Lundi 17 octobre 1988 – Retour aux bonnes habitudes et retrouvailles avec les camarades de la compagnie. Lever 7h. Appel à 10h. Poste de propreté. Cours. Après-midi, marche au pas chanté et conférence, puis marche de 10 kms avec retour à la nuit. Douche, dîner, lecture et coucher vers 21h.

Hourtin / Centre de formation maritime

(Je suis au dernier rang, 2^{ème} en partant de la droite)



Mardi 18 octobre 1988 – Lever 6h30. Conférence de 2h et cours d'1h. Après-midi, cours d'1h, apprentissage du port du fusil, et film sur la promotion sociale. Après le dîner, je suis exceptionnellement couché à 20h .. mais j'en avait bien besoin !

Mercredi 19 octobre 1988 – Lever 6h30. Cours et conférence puis cinéma sur la présentation des institutions. Après-midi, aviron durant 2h sur un canot de 10m où nous sommes 18 rameurs ! J'ai été désigné Chef de nage, c'est à dire celui qui indique la cadence et le rythme à tous les autres. Mon expérience de scout marin, navigant déjà sur ce type de bateau à Brest, m'aura bien servi ! A la suite de cet exercice, bonne nouvelle, nous allons percevoir notre solde pour le mois d'octobre, soit 450 francs (environ 75 euros). Après cette bonne journée, le coucher est de nouveau à 20h !

Jeudi 20 octobre 1988 – Lever 6h30. Apprentissage en matinée du lance amarre. Journée de travaux d'intérêt collectif (TIC). Je suis de coup de main au réfectoire où le travail ne manque pas ! Dîner à 17h30 et travail de nouveau de 17h30 à 20h30. Coucher 21h30.

Vendredi 21 octobre 1988 – J'attends toute la matinée l'accord de pouvoir de nouveau partir ... A 10h, c'est officiel, je suis autorisé à quitter le CFM à 12h. Arrivée au ranch à 12h30 pour un long WE de détente car j'ai la possibilité de ne rentrer que lundi avant 9h.

Lundi 24 octobre 1988 – Lever 7h. Distribution nourriture aux chevaux puis voiture pour arrivée au CFM à 8h30. Matinée propreté des locaux et cours. Après-midi, cours et conférence et révision sur les grades et marche au pas en chantant. Certains de la compagnie sont désignés pour l'outremer. Cela ne sera pas mon cas.

Mardi 25 octobre 1988 – Lever 6h. Appel à 8h. Poste de propreté de 9h à 10h. Marche au pas puis direction infirmerie pour vaccination contre la fièvre jaune. Piscine. Après-midi, cours et contrôle des connaissances. Marche au pas. Aviron. Soirée calme, sauf exercice évacuation à 23h qui dura 15mn.

Mercredi 26 octobre 1988 – Matinée aviron sur le lac d'Hourtin. Course entre équipages des différentes compagnies ! Nous nous en sortons honorablement et avons la joie de pouvoir profiter d'un apéritif offert par notre officier, l'enseigne de vaisseau Pedemay. Après-midi, tenue de sortie pour tout le monde, impeccable, et défilé en chantant devant le commandant du CFM. Le tout dure 2h. J'ai reçu mon certificat de vaccination et photos officielles mais toujours pas d'affectation.



Coucher 20h ... et réveil à 22h par un de mes camarades qui eut la surprise de retrouver son lit en portefeuille ... (les draps sont mis de telle sorte qu'il est impossible de rentrer dans le lit mais cela ne se voit pas).

Jeudi 27 octobre 1988 – Lever 6h. J'ai reçu ce matin avec honneur et plaisir mon permis de conduire militaire. Je suis affecté pour un mois à la base aéronavale de Landivisiau en qualité de chauffeur. En attente option embarquement sur Brest en discussion. Démarches administratives, récupération feuille de route et solde nécessaire. La majorité de mes camarades est content de leur affectation.

Vendredi 28 octobre 1988 – Lever 6h. Poste de propreté. Signatures de mon « livre d'or des classes 10/88 ». D'autres camarades reçoivent leurs affectations toute la matinée. Déjeuner à midi. Départ de la base avec l'ensemble de mes affaires à 14h30 en car militaire pour la gare SNCF de Bordeaux. Je ne repasserai pas par le ranch mais leur ai donné RDV à une prochaine permission. Départ 15h53 de Bordeaux.

SNCF		Pour être valable, ce billet doit être composé lors de l'accès au train		Billet		classe
Départ	BORDEAUX ST JEAN	Via		RENNES		
Arrivée	BREST					
Utilisable	DU 27.10.88 AU 26.12.88					Prix
0 0779/0776	Particularités	Tarif	Réduction	Adultes	Enfants	Animaux
1440 117339	PERMISSIONNAIRE	MI	75	001	000	0
BORDEAUX JE						
27-10-88 23						
48840880						
7016 00010 9 48840880		F****82,00 𐀀				

Arrivée à Brest à 1h20 accueilli par mon père. Retrouvailles avec la famille que j'avais quitté il y a déjà presque un mois. Coucher 2h30 !

Je suis en permission jusqu'au 2 novembre au soir.

De quoi regonfler les batteries, retrouver mes copains et leur faire le résumé de ce mois bien chargé en émotion, expériences et souvenirs.

Les dauses : " Livre d'or "

Vive l'aviron entre Homme à
Au Chef de rage

Stidret

Au roi du
Touret
Brossant

Au meilleur -Feire- hôt de
la Meuse

Amey erre

et d'enfière du matin et un
ronfleur du soir

L. Boussery

Bon Voyage
Stephane

Salut Jean Christophe
et Bonne chance

Pabich

Nous n'avons passé
qu'un seul week-
end entre hommes,
mais les amiettes
étaient toujours
vives n'est-ce pas!!
et moi j'ai jamais!
Tarbare! Hémélaoty!!
Kenav! Thozérov.

SALUT
Jean

Vive la 7^{me} compagnie
Dumas Christophe

A l'amateur de Karsor
ATCHAO

Petit

Bons souvenirs du Henri
de la clanc-

LESCOP. Alias. couille de Loup.

Robert

Bonne chance

Christians

JP

Pe Bangou d'un Gnestois
ruine par Petrain.

A l'apprenti barboteur

JE

Silves

Salut Marin et Bon vent!

Carleor

A l'E-----R public numéro un!

David

Au chef d'aviron de la 74^{me}
YVAN

Yvan

Bonne mer

FLD

A l'inspecteur des travaux finis

Perceval

LABARD

Salut Ecifiri, bon courage à toi,
pour le service et pour la suite.

A très bientôt j'espère,
effleuré bonjours

BERTHAN

Au chef d'aviron

Pierich

Vive la 7^{me} compagnie
Haut

Mercredi 3 novembre 1988 – Lever 7h. Départ en train à 8h25 pour Landerneau puis navette en car jusqu'à la base aéronavale (BAN) de Landivisiau.



Pour être valable,
ce billet doit être composé
lors de l'accès au train

Billet

classe




Départ BREST

Arrivée LANDERNEAU

Utilisable DU 29.10.88 AU 28.12.88

Via

Prix

	Tarif	Réduction	Adultes	Enfants	Animaux
0 **18/**19 9822 028163 BREST 29.10.88 05 42157516	MI	75	001	000	0

Particularités

*****5750

Retrouvailles avec Jean-Marc et Jean-Michel qui étaient à Hourtin dans la même compagnie que moi. Pointage dans les différents service, découverte des lieux. En fin d'après midi, Tarot, histoire de garder les bonnes habitudes. Coucher vers 20h30.

Jeudi 4 novembre 1988 Réveil 6h55, petit-déjeuner copieux (c'est une tradition que d'avoir bien à manger dans la marine). Photo de groupe dans la matinée puis après changement de tenue, aller retour à l'arsenal de Brest pour aider à envoyer du matériel. Après-midi consacré au sport. Etant de service, pas de permissionnaire. Dégagé pour les autres à 16h40. Appel du soir à 19h. Coucher 20h ... (personnellement un record !).



Vendredi 5 novembre 1988 – Lever 7h. 2h de cours en matinée (présentation de la base ...). Déjeuner entre 11h et 12h. Sport l'après-midi. Tenue civile mise à 16h30 et départ pour Brest à 16h45. Arrivée à domicile 17h40. Et c'est parti pour un week-end entre amis.

Lundi 7 novembre 1988 – Lever 6h. Retour sur la BAN Landivisiau et 2h de cours en matinée. Après-midi, passage devant le capitaine d'armes et le commandant du service intérieur. Un embarquement sur le porte avions Foch serait peut-être envisagé. Soirée Tarot.

Mardi 8 novembre 1988 – Lever 7h. Corvée aux poubelles de 8h30 à 10h. Après-midi, de nouveau corvée aux poubelles. Sport (football). Appel 19h. Il m'est indiqué que cela ne sera pas le « Foch ».

Mercredi 9 novembre 1988 – Lever 7h. Matinée marche au pas et exercice avec armes. Après-midi, exercice au lever et descente du pavillon, en entraînement pour les cérémonies du 11 novembre à Landivisiau. Départ BAN 16h45, Brest 17h40.

Jeudi 10 novembre 1988 – Lever 6h55. BAN 8h45. Passage à la poste (ouverture d'un compte CCP) et au bureau de la promotion sociale pour renseignements. Après-midi, vérification de la tenue de sortie. Départ BAN 16h45, Brest 17h40.

Vendredi 11 novembre 1988 – Lever 6h15. BAN 8h30. Tenue de sortie complète avec guêtres et gants blancs ainsi que ceinture de parade. Passage à l'armurerie. Cérémonie à Landivisiau de 10h30 à 11h. Je suis préposé aux couleurs et je m'en tire plutôt bien. Autre cérémonie ensuite à Bodilis mais cette fois je reste dans le bus car un autre me remplace. Retour BAN vers 12h30. Je suis de corvée aux cuisines l'après-midi. Fin vers 19h.

Cérémonie à Landivisiau

(Au pavillon, à gauche)



— Cérémonies du 11 novembre : Landivisiau



Samedi 12 novembre 1988 – Lever 6h55. Appel à 8h15. Nettoyage foyer. Activités diverses.
Appel 19h. la BAN de Landivisiau est en vigie pirate pour exercice.

Dimanche 13 novembre 1988 – Lever 6h55. Je ne suis pas de service mais je reste sur la base. Occupations diverses et bien entendu parties de tarot !

Lundi 14 novembre 1988 – Lever 6h55. Retrouvailles avec les camarades rentrant de WE.
Passage chez le dentiste. Cours sur le maniement des armes. Tir. Après-midi sport (Football) et tarot ... Départ BAN 16h45, Brest 17h40.

Mardi 15 novembre 1988 – Lever 6h20 . Bus à 7h10. BAN à 7h55. En matinée, cours sécurité. Après-midi, infirmerie et opération en anesthésie locale pour une dent suite au RDV avec le dentiste la veille. Départ BAN 16h45, Brest 17h40.

Mercredi 16 novembre 1988 – Lever 6h20. Bus à 7h10. BAN à 7h55. Exercice pratique incendie à la Flottille 12F. Fin vers 11h. Après-midi, tenue de sortie pour balisage route car visite officiers généraux. Fin vers 19h. J'apprends qu'il serait question d'un embarquement sur un bâtiment appelé TCD Orage .. Attente confirmation.

Jeudi 17 novembre 1988 – Lever 6h55. Matinée tarot ... (sans commentaires ..). après-midi et soirée, base sous surveillance renforcée car, pour exercice, il est envisagé une attaque par des commandos marine.

Vendredi 18 novembre 1988 – Lever 7h après une nuit agitée (attaque commando effectuée). Journée ordinaire. Départ BAN 16h45, Brest 17h40.

Week-end

Lundi 21 novembre 1988 – Lever 6h20. Bus à 7h10. BAN à 7h55. Passage chez le dentiste pour vérification soins effectués. (et tant qu'à faire, un petit coup de roulette ...). Après midi service ordinaire, football, tarot .. Appel à 19h

Mardi 22 novembre 1988 – Lever 7h. Matinée, film d'information. Après-midi, cours sur la solde et les services administratifs. Confirmation de mon embarquement sur le TCD Orage et joie de savoir que je vais partir en mer !

Mercredi 23 novembre 1988 – Je débarque de la BAN le 30 novembre prochain. Journée ordinaire. Départ BAN 16h45, Brest 17h40.

Jeudi 24 novembre 1988 – Lever 6h20. Bus à 7h10. BAN à 7h55. Corvée poubelles jusqu'à 10h30. Signatures feuille débarquement, ce qui m'oblige à passer dans tous les services concernés de la BAN. Passage à l'infirmerie l'après-midi pour une pique contre la typhoïde. Coucher 21h

Vendredi 25 novembre 1988 – Lever 7h. Matinée, fin des signatures. Après-midi, aide à un déménagement dans un bâtiment de la BAN. Départ BAN 16h45, Brest 17h40.

Week-end

Lundi 28 novembre 1988 – Lever 6h20 (plus difficile que d'habitude, peut-être à cause d'un week-end bien occupé). Bus à 7h10. BAN à 7h55. Fin de mes mouvements administratifs suite débarquement de la BAN. Je perçois ma solde d'octobre soit 696 francs (environ 105 euros). Passage chez le coiffeur l'après-midi.

Mardi 29 novembre 1988 – Lever 6h30. Bus à 7h10. BAN à 7h55. Le Président François Mitterrand est de passage sur la base pour ensuite assister au départ de la Jeanne d'Arc. Service ordinaire. Départ BAN 16h45, Brest 17h40.

Mercredi 30 novembre 1988 – Lever 6h30. Bus à 7h10. BAN à 7h55. Dernière journée à Landivisiau. Dernières signatures et remise du badge. En revoir à mes camarades. Départ BAN 16h45, Brest 17h40.

Stage BAN Landivisiau

"Livre d'or"

A un grand joueur de tarot
Avec qui je n'est l'amal
Voulez jouer...

Amitié
Jean. Chabot pte R.

Je t'ai ruppaté durant
le stage, le stage mais
pas plus, car pour le
tarot, j'ai beau insister
tu persistes de la médi-
cité.

Perde encore lui au stage...
Après Hourtin et la 74 nous voilà
au stage à Landivisiau

Michel

Ici par rapport à HOURTIN
c'est la planque sur tout pour
jouer au tarot, De plus on peut
se coucher encore plus tôt qu'à
Hourtin
salut et bon vent yvan

Ici Parmi les copains je suis en dernière
tout Peissant étant militaire il me reste
Buit mais a faire Retourner en quiddouf.
je vais Peisses a vous...

Matelet Biabiany

Biabiany Thierry

Amitié à la plus grande
gileule de l'Armorandie

Carne mui, ne peut que mieux
Paire

J.C. Se Foukeur de sook.

Chabot
Philippe

Bonne chance Pour la mite

Midory

Salut JC, le taroteur singé

Jack

chevauchant les asteroides
avec le petit au bout
il se mit le cul pkeint hemorride
et la chute d'un min 6 axes

phi po

Amitié d'un transmetteur
qui se demandait Cicer
en jouant au pool
avec "C'est Bas!"

Don

Amitié au grand "taroteur"
rieur --- "immedeur"

fluo

(le dessin...)

T'es nul au tarot!
~~la marine~~ ~~et l'group~~ ~~et tout~~ ~~si's pour les~~
week-ends
Amitié S-luc

S-luc

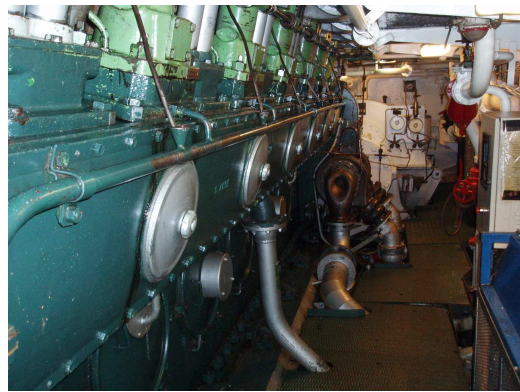
Chambrier

Jeudi 1^{er} décembre 1988 – Lever 6h30 avec de l'excitation dans l'air à savoir que dans quelques heures je vais être embarqué sur un bâtiment de la Marine Nationale ! Taxi à 7h. Arrivée à bord à 7h20.



Et d'entrée, je découvre que l'on quitte Brest, appareillage à 8h. direction baie de Douarnenez pour exercice. Signature feuille de mouvement et découverte du bord et des différents services. Attention à la tête, attention à la marche, attention à tout ! et en plus bien entendu cela bouge ! Le TCD Orage est un bâtiment à fond plat, sans quille, je vous laisse donc imaginer l'ambiance à bord dès qu'il y a un peu de mer. Heureusement pour moi, et de part mon expérience maritime aux scouts marins, je ne suis pas concerné par le mal de mer, ce qui n'est pas le cas de deux camarades ayant également embarqué avec moi ce matin ! Déjeuner à la cafétéria à 12h, une rampe comme un self. Des tables avec des sièges individuels tournants sur eux-mêmes. J'ose une petite visite en passerelle pour profiter du « paysage ».

En mer, je suis rondier machine, à la machine principale. A quai, je serais chauffeur du bord, et notamment du commandant. A la machine, il fait très chaud et y suis de quart de 15h à 18h, en double pour apprentissage. Je suis habillé d'un bleu de travail et mon travail consiste à noter des températures, relever des niveaux et à chaque heure aller vérifier les arbres d'hélices, à tribord (droite) et à bâbord (gauche), ce qui m'oblige à remonter de la machine pour redescendre à l'arbre d'hélice qui se trouve plus en arrière du bâtiment. Du sport en perspective. Et une habitude à prendre car il ne s'agit pas de prendre une gamelle en descendant ou en montant les marches très étroites, ou les échelles.

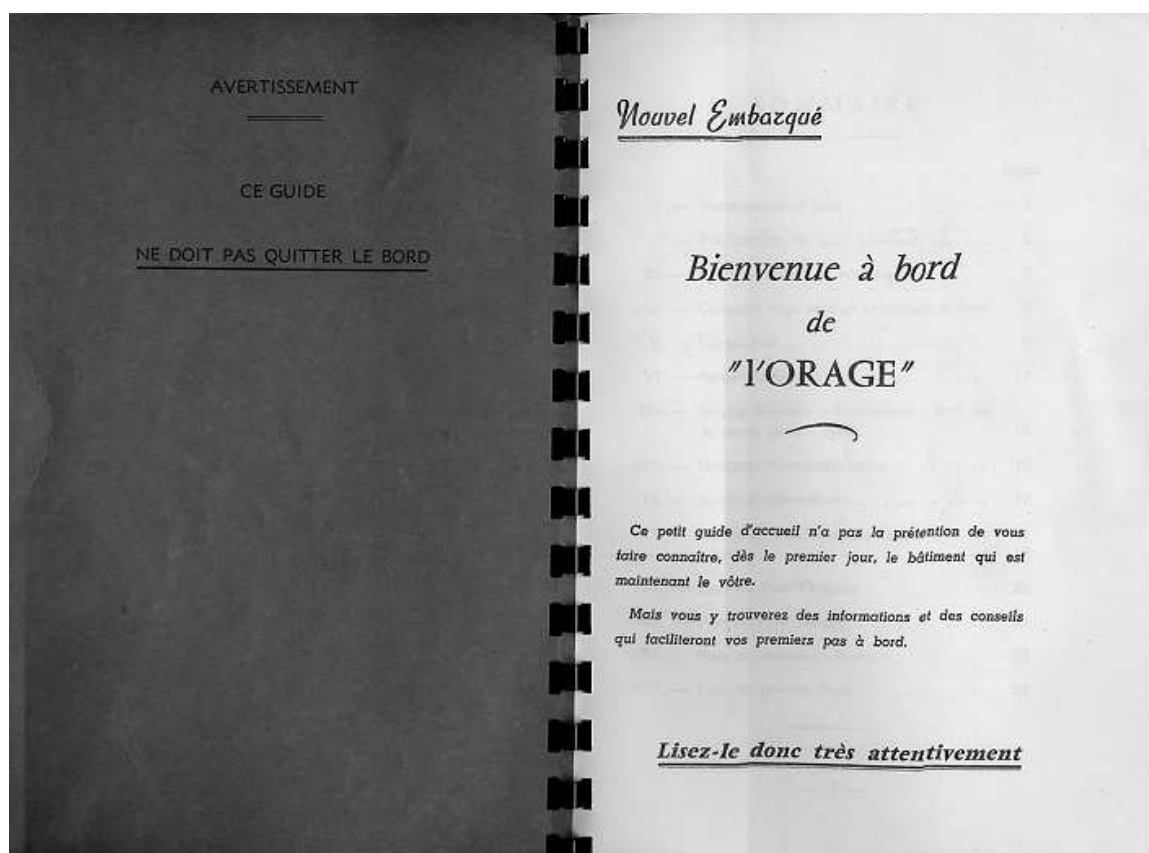


A 16h, retour au poste, je loge chez les mécanos, à l'avant du bateau. Passage devant le commandant en second à 18H pour me présenter.

Dîner à 19h. Coucher 20h30 dans une bannette (lit) située en bas sur un ensemble qui en compte 3. Un petit peu de gymnastique pour y accéder ... Au fur et à mesure de mon ancienneté, je monterai dans les étages ...

Le TCD Orage est au mouillage (arrêt en mer avec ancre) à 21h30 devant Morgat. Une journée qui aura vite passée !

Guide d'accueil proposé à la lecture aux nouveaux embarqués sur le TCD Orage



Nouvel Embarqué

Bienvenue à bord de "L'ORAGE"

Ce petit guide d'accueil n'a pas la prétention de vous faire connaître, dès le premier jour, le bâtiment qui est maintenant le vôtre.

Mais vous y trouverez des informations et des conseils qui faciliteront vos premiers pas à bord.

Lisez-le donc très attentivement

SOMMAIRE	
	Pages
I. — Votre arrivée à bord	4
II. — Présentation de votre bâtiment	5
III. — Commandement et encadrement	7
IV. — Comment vous repérer et circuler à bord	8
V. — La sécurité	9
VI. — Renseignements pratiques	11
VII. — Service Intérieur - Permissions - Port de la tenue civile - Rôles	13
VIII. — Quelques recommandations	15
IX. — Sports et distractions	17
X. — Numéros de téléphone importants et adresses	18
XI. — Plan du Pont Château	20
XII. — Plan du Pont Teugue	21
XIII. — Plan du deuxième Pont	22
XIV. — Plan du premier Pont	23

I. — VOTRE ARRIVÉE A BORD

Vous voici embarqué sur l'« ORAGE » et, avec lui, vous êtes appelé à participer à l'accomplissement d'une grande mission nationale qui fait la fierté de notre Patrie.

C'est au B.S.I. (Bureau du Service Intérieur) qu'on vient de vous remettre ce guide ainsi qu'une fiche de mouvements. Cette dernière indique la suite de mouvements que vous avez à effectuer dans les 48 heures après avoir été présenté au Commandant en Second.

N'oubliez pas de rapporter au B.S.I. cette fiche une fois tous les visas collectés.

— 4 —

II. — PRÉSENTATION DE VOTRE BATIMENT

1. — GÉNÉRALITÉS.

Le T.C.D. « ORAGE » est un bâtiment d'assaut dont le rôle est de transporter une force d'intervention et de diriger le débarquement de cette force dans une zone d'opérations.

C'est un Transport de Chalands de Débarquement (T.C.D.) mais il permet en outre de mettre en œuvre des hélicoptères, avec deux spots d'appontage sur le pont d'envol, l'îlot passerelle étant déporté à Tribord.

2. — CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES.

L'« ORAGE » déplace 8.500 tonnes à pleine charge et 5.900 tonnes lège.

Il mesure 150 mètres de long et 24 mètres de large. Il a un tirant d'eau de 5 mètres.

Il est propulsé par deux moteurs diesels de 4.700 CV chacun actionnant deux hélices à pales orientables.

Il peut parcourir 8.000 milles à 15 nœuds sans ravitailler.

Vitesse maximum : 17 nœuds.

Vitesse de croisière : 15 nœuds

— 5 —

Conçu pour des opérations amphibies, l'« ORAGE » est construit autour d'un bassin intérieur, le radier, immergeable sous 3 mètres d'eau et qui mesure 120 mètres de long sur 13,50 mètres de large. On peut y « enradier » à flot des engins flottants divers (CTM, LCM, LCVP, EDIC et même un dragueur de mines).

L'effectif en personnel est de :

- 14 Officiers
- 68 Officiers-mariniers
- 122 Quartiers-Maitres et Marins.

L'« ORAGE » peut en outre embarquer environ 250 passagers opérationnels.

3. — HISTORIQUES.

L'« ORAGE » est le septième navire de guerre à porter ce nom. Son prédécesseur immédiat, le Torpilleur « ORAGE », opère, au mois de mai 1940, en soutien de feu devant les ports du Nord de la France envahis par les Allemands. Le 23 mai 1940, attaqué par 12 bombardiers en piqué, il prend feu et coule avec 28 hommes à bord.

L'actuel « ORAGE » a été mis en chantier à BREST en juin 1966 et a été admis au service actif le 1^{er} avril 1968.

— 6 —

III. — LE COMMANDEMENT ET L'ENCADREMENT

Le Commandant de l'« ORAGE » est le Capitaine de Frégate.

Le Commandant en Second, le Capitaine de Corvette

Le Chef du Groupement Energie, le Lieutenant de Vaisseau

Le Chef du Service Transmissions - Opérations, le Lieutenant de Vaisseau

Le Chef du Service Manœuvre est

Le Chef du Service Aviation est

Le Chef du Service Hygiène-Santé est

Le Chef du Service Commissariat est

L'Officier de Détail est l'Enseigne de Vaisseau

L'Officier chargé des Distractions et du Sport est

L'Officier Conseil est

Le Capitaine d'armes est

Votre Chef de Service est

Votre Adjudant de Service est

Votre Chef de Groupe est

Nota : Tous les officiers sont logés au Pont Château.

— 7 —

IV. — COMMENT VOUS REPÉRER ET CIRCULER A BORD

Le bâtiment est partagé longitudinalement par 12 cloisons étanches en 13 « tranches » baptisées de A à M.

Chaque local est désigné par une lettre suivie de quatre chiffres (parfois trois).

La lettre est le baptême de la « tranche » concernée :
— de A à M de l'avant vers l'arrière.

Les deux premiers chiffres (ou le premier s'il n'y en a que trois) indiquent le pont.

- 08 Plateforme 3 (niveau passerelle supérieure)
- 07 Plateforme 2 (niveau passerelle)
- 06 Plateforme 1
- 05 Pont d'envol
- 04 Pont Château (niveau des passavants)
- 03 Pont Teugue (niveau plage Avant)
- 02 Deuxième Pont
- 01 Premier Pont
- 0 Pont Principal (niveau du radier)
- 1 Premier faux pont
- 2 Deuxième faux pont.



Le radier partage le bâtiment en deux sur presque toute sa longueur. A partir du deuxième pont et au-dessous il est impossible de passer de bâbord à tribord (sauf dans les deux tranches machines et par le local barre arrière).

— 8 —

V. — LA SÉCURITÉ

A bord d'un navire les risques d'incendie sont grands. Il importe donc que les règles garantissant la sécurité de tous soient strictement observées.

En particulier :

- Ne fumez pas dans les endroits interdits.
- Respectez à tout moment les ordres diffusés dans tout le bord par le P.C. SÉCURITÉ.
- Ne modifiez pas les installations électriques existantes et n'effectuez jamais des branchements de fortune.
- Si vous fumez, ne jetez pas n'importe où vos mégots : utilisez les cendriers.

Par ailleurs, il existe à bord de nombreux pièges :

- Ne courez pas dans les coursives et les échelles.
- Levez les genoux et baissez la tête en franchissant surbaux et portes étanches.
- Ne passez pas et ne stationnez pas sous les charges des grues.
- Méfiez-vous des aussières sous tension.

Enfin, la défense contre le feu, l'eau et les agressifs repose en entier sur l'ÉTANCHEITÉ du bâtiment.

— Respectez scrupuleusement la situation d'étanchéité en vigueur.

Chaque porte est marquée par un « arlequin » comportant 6 chiffres (0 à 5) caractéristiques de la situation d'étanchéité, chacun sur fond rouge, jaune ou vert.

A la situation d'étanchéité indiquée :

- une ouverture marquée « ROUGE » ne doit pas être ouverte sans l'accord du P.C. SÉCURITÉ
- une ouverture marquée « JAUNE » peut être ouverte pour passer, mais doit être refermée sitôt après.

— 9 —

- une ouverture marquée « VERTE » peut rester ouverte.

N'OUBLIEZ PAS QUE LA SÉCURITÉ :

- EST L'ŒUVRE DE TOUS
- NE DOIT JAMAIS ÊTRE COMPROMISE PAR UN OUBLI OU UNE FAUTE DE VOTRE PART.

Le NUMERO DU P.C. SÉCURITÉ EST LE : « 444 ».

Téléphonez-y immédiatement si vous décelez quoi que ce soit d'anormal : la rapidité d'intervention est primordiale, mais sachez aussi que vous devez être capable d'utiliser les différents extincteurs placés dans les locaux et coursives.

— 10 —

VI. — RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Votre poste est le poste _____

Vous prendrez vos repas à la cafétéria en passant par la rampe de distribution.

COURRIER (local D 0433).

L'agence postale est sur le pont château.

Les heures de levée de courrier y sont affichées et vous pouvez y effectuer les principales opérations postales.

COOPERATIVE (local G 0445).

La coopérative se trouve sur le pont château.

Les heures d'ouverture y sont affichées. La coopérative peut vous fournir en articles de nécessité courante. Les ventes se font au comptant.

COIFFEUR (local G 0443).

S'inscrire au B.S.I. qui fixera votre tour de passage et vous donnera un bon en fonction des tarifs en vigueur.

BUANDERIE (local G 0424).

Tout votre linge doit être soigneusement marqué (nom ou matricule).

Le ramassage du linge s'effectue par poste suivant un planning hebdomadaire diffusé dans chaque poste.

CORDONNIER - TAILLEUR.

Demandez les réparations à votre Adjudant de Service qui établira le bon nécessaire.

— 11 —

RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS ET MILITAIRES.

Adressez-vous à votre Adjudant de Service qui étudiera votre problème avec le bureau concerné.

TABLEAUX D'AFFICHAGE.

Consultez-les chaque jour; vous y trouverez :

- le tableau de service en vigueur;
- la feuille de service journalière;
- les communications des différents services;
- les renseignements relatifs à la Promotion Sociale.

N'HESITEZ PAS A ENTREtenir L'OFFICIER CONSEIL
DE VOS PROBLEMES

IL VOUS AIDERA DANS LA MESURE DE SES MOYENS

VII. — SERVICE INTÉRIEUR - PERMISSIONS PORT DE LA TENUE CIVILE - ROLES

A. — EN METROPOLE.

- Vous serez de service un jour sur trois ou quatre
- Quand vous n'êtes pas de service vous pouvez sortir de 17H00 à 07H30 en semaine.
- Le port de la tenue civile est autorisé pour les permissionnaires sur les trajets poste - extérieur du bord et réciproquement.
- Le régime des permissions est le suivant :
 - pour les appelés, VSL ou engagés de moins de 2 ans : 16 jours la première année, 04 jours par mois la 2ème année, sans que le total ne dépasse 45 jours dans l'année
- Les majorations sont les suivantes :
 - 10 jours d'embarquement,
 - + 10 jours pour les VSL,
 - + 04 jours suite à une Préparation Militaire.
- Les engagés bénéficient de 4 jours par mois dans la limite de 45 jours par an.
- Vous pouvez également obtenir des permissions supplémentaires en cas d'événement familial (naissance, décès), d'événement à caractère médical, ou social (ex: déménagement) et à l'occasion de certaines missions.
- des permissions de faveur, 72 heures, jours de récompense, peuvent être également accordées.

VIII. — QUELQUES RECOMMANDATIONS

Embarqué sur un bâtiment de la Marine Nationale, un certain nombre de règles dont vous avez déjà eu connaissance lors de votre incorporation vous sont imposées.

VOUS DEVEZ LE SALUT :

- de jour comme de nuit, au pavillon lorsque vous franchissez la coupée;
- à tous vos supérieurs, au moment de votre première rencontre de la journée avec eux.

VOUS NE DEVEZ PAS FUMER :

- dans les embarcations,
- au poste de manœuvre, et de combat,
- en franchissant la coupée,
- dans les endroits interdits.

N'OUBLIEZ PAS

- pour une demande, une autorisation, une réclamation, de passer par la voie hiérarchique;
- de lire la feuille de service chaque jour (QUE NUL N'EST CENSÉ IGNORER).

SOYEZ PROPRE

- L'eau n'est pas rationnée à bord. Lavez-vous et prenez des douches fréquemment.
- Changez souvent de linge de corps.
- Les W.-C. risquent de se boucher s'ils sont mal utilisés :
- avant, actionnez la chasse pour vérifier qu'ils ne sont pas bouchés,

— après, utilisez le papier sans gaspillage, chassez pendant au moins 30 secondes pour assurer l'évacuation tout au long des tuyautages, nettoyez la cuvette avec la balayette et chassez encore....

— Faites votre poste de propreté avec minutie en soignant les détails :

Un bateau propre est un bateau où il est agréable de vivre.

— Respectez le matériel. Il coûte cher et c'est vous qui le payez.

— Ne faites pas de graffiti.

— Ne vous allongez pas tout habillé sur le dessus de lit de vos couchettes et faites attention aux caissons à chaussures fixés sur les couchettes inférieures :

Ils sont très fragiles.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES.

Si, à l'issue d'une permission vous ne pouvez rallier le bord pour une raison indépendante de votre volonté à la date prescrite, vous devez impérativement prévenir le bord et l'autorité la plus proche de votre domicile (gendarmérie par exemple).

TENUE.

Tout le personnel doit être dans la tenue prescrite.

Les tenues doivent être propres, galonnées et portées de façon réglementaire.

Le bonnet n'est pas porté à la mer, mais il est obligatoire au poste de manœuvre.

La coupe de cheveux doit être correcte, les pattes sont interdites.

OFFICIER CONSEIL.

Pour parfaire votre instruction, vous inscrire à des cours par correspondance, préparer votre retour ultérieur dans la vie civile... adressez-vous à l'OFFICIER CONSEIL.

IX. — SPORTS ET DISTRACTIONS

SPORTS.

Une séance de sport a lieu en principe chaque jour pour une fraction de l'équipage, à la mer comme au mouillage, sous la direction d'un moniteur.

Si vous pratiquez un sport collectif, inscrivez-vous auprès du gradé fusilier, moniteur de sports.

Pour pouvoir pratiquer un sport dans un club civil, adressez-vous à l'Officier des Sports pour obtenir l'autorisation réglementaire.

Le radier, quand il est vide, peut servir aux sports.

DISTRACTIONS.

Une séance de cinéma a lieu chaque jour à la mer dans le radier ou à la cafétaria.

Il existe une salle de distractions où vous trouverez télévision et bibliothèque.

Radio ORAGE vous divertira pendant les traversées.

X. — NUMÉROS DE TÉLÉPHONE IMPORTANTS ET ADRESSES

P.C. SÉCURITÉ...	443
STANDARD...	0
PASSERELLE...	504
BUREAU DES MOUVEMENTS...	453
BUREAU DU SERVICE INTÉRIEUR...	452
CAPITAINE D'ARMES...	451
BUREAU MILITAIRE...	462
BUREAU ADMINISTRATIF...	461
INFIRMERIE...	472
CARRÉ DES OFFICIERS...	492

A BREST pour obtenir l' « ORAGE » :

a) à partir d'un poste civil :

Composer le 228068 et demander l' « ORAGE » à la standardiste.

b) à partir d'un poste Marine :

(Intérieur de l'arsenal, Foyer du Marin)
Composer le 28068

En dehors des heures de travail vous avez la possibilité d'utiliser le téléphone pour les communications privées en utilisant la cabine téléphonique située sur le Pont Teugue à Tribord.

Prévenez vos correspondants de ne pas vous appeler pendant les heures de travail.

Votre adresse à bord est :

a) à BREST :

Matelot X...

Poste ...

T.C.D. « ORAGE »

29240 BREST-NAVAL

b) en transfert

Matelot X...

Poste ...

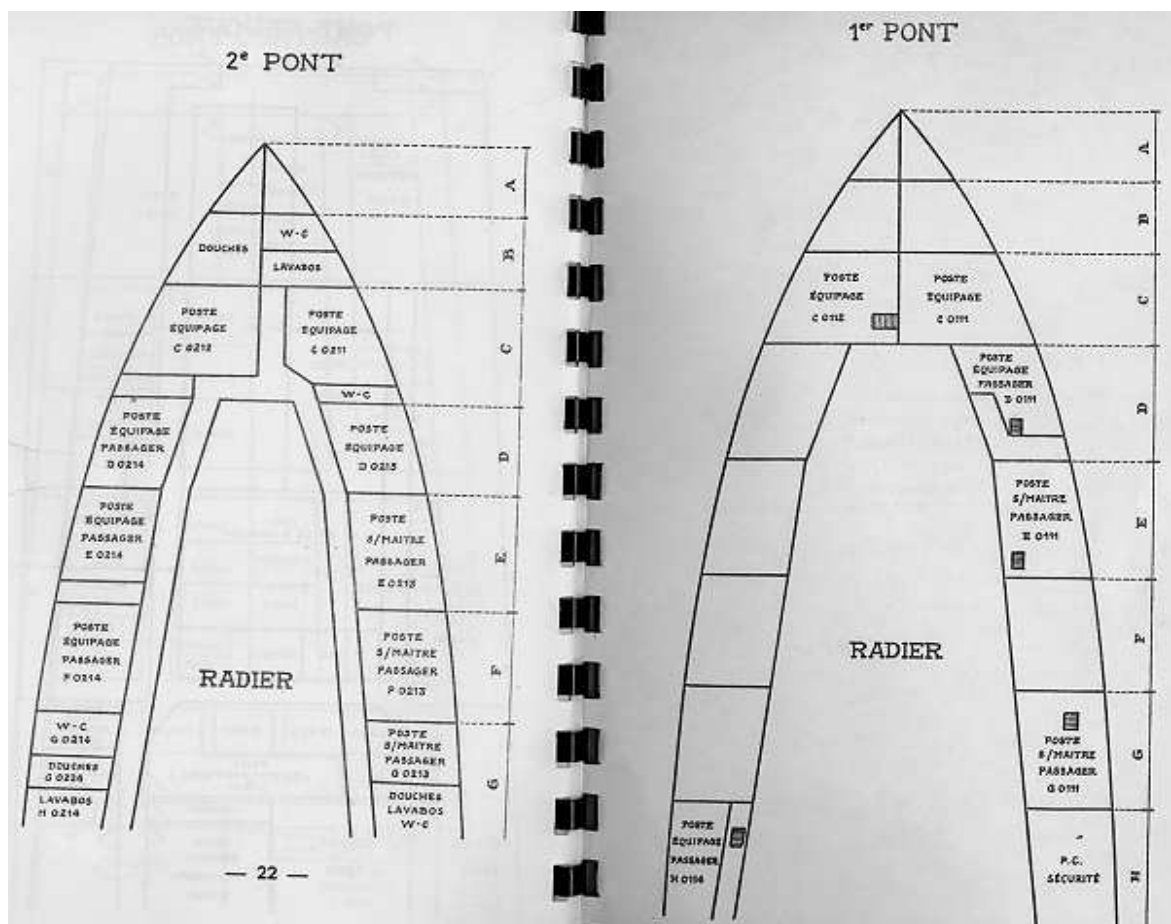
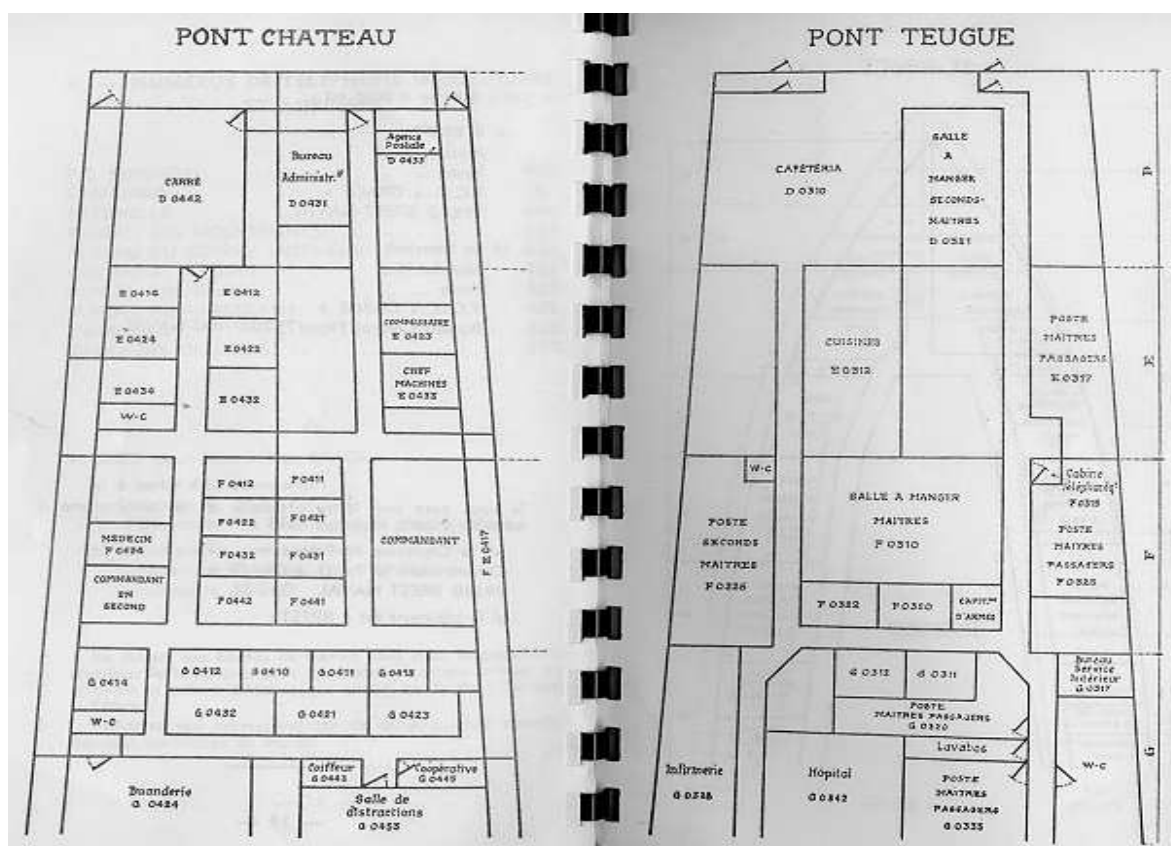
T.C.D. « ORAGE »

Bureau Central Naval 75200 PARIS-NAVAL

Si vous avez une lettre officielle ou un télégramme à adresser à bord, expédiez les à :

M. le Capitaine de Frégate
Commandant le T.C.D. « ORAGE »
29240 BREST NAVAL

si le bâtiment est à BREST ;



Vendredi 2 décembre 1988 – Visite des machines avec « Nadjo » le chef du poste des mécaniciens et quart de 4h à 8h. Réveil de mon remplaçant, Didier (chauffeur également et rondier machine à la mer) à 6h. 7h30, moteurs mis en marche. 8h fin de quart et petit-déjeuner. Je note que j'ai perdu ma montre ...

Poste de propreté de 9h45 à 10h45. Je suis dans la courserie de l'adjudant des mécaniciens et des officiers jusqu'au carré officiers !



Cela sera mon poste de propreté toute la durée de mon embarquement. Passage chez le trésorier et l'officier conseil qui est également le médecin du bord. Arrivée à Brest à quai à 11h30. Déjeuner 12h30. Appel à 13h30. Récupération de mon badge au bureau du service intérieur (BSI). Poste de propreté de 16h à 16h30. Départ du bord à 16h30 en taxi jusqu'à la porte de l'Arsenal puis bus. Retour à mon domicile où j'ai bien entendu pleins de chose à raconter à mes parents, puis à mes amis.

Week-end

Dimanche 4 décembre 1988 – Retour à bord du TCD Orage à 18h



Lundi 5 décembre 1988 – Lever 7h. Appel et poste de propreté. Tenue de sortie car aujourd'hui je suis de service en qualité de chauffeur. L'appareillage prévu ce matin est reporté à demain.

Le TCD Orage a une voiture attitrée et embarquée à bord lors de chaque départ. Il faut dire qu'il y a de la place à bord. Ce véhicule est ... une 4L bleue marine ! Je suis également en double pour l'instant avec Didier qui est embarqué depuis quelques mois déjà. Roulage en ville et dans l'arsenal. Connaissant Brest comme ma poche, cela n'est pas compliqué.

Soirée à bord. Rien à signaler sinon la chute de la « coupée », nom donné à la passerelle nous permettant de monter à bord ou d'en descendre. 30 minutes seront nécessaires pour tout remettre en place par l'équipe concernée. Coucher 20h30.

Mardi 6 décembre 1988 – Lever 5h. Appareillage pour Lorient. Je suis de quart de 8h à 12h. Nous passons la pointe du Raz vers 10h et j'ai la joie de pouvoir lors d'une ronde profiter de ce magnifique paysage, vue de mer ! Début d'après-midi sieste, puis permanence au magasin « machine » à partir de 14h. Passage chez le médecin pour visite d'embarquement dans l'après-midi et quart de nouveau de 18h à 20h après avoir dîner. A noter que nous avons en passer des commandos marine. Impressionnant. C'est la première fois que je rencontre des marins des Forces spéciales. Coucher 21h15 après une partie de ... belotte (et non de tarot !)

Mercredi 7 décembre 1988 – Lever 3h30 ... eh oui ! Je suis de quart de 4h à 8h. Poste de propreté après petit-déjeuner express. Permanence au magasin « Machine ». Déjeuner. Poste de combat et exercice pont d'envol. Je suis responsable d'un gros extincteur pour éteindre un éventuel incendie du au crash d'un hélicoptère. Cela sera mon poste à chaque poste de combat, exercice régulièrement effectué lorsque le bâtiment est en mer. Cela m'oblige à enfiler le plus rapidement possible une tenue intégrale de pompier lourd. Et cela me permettra, je le découvrirai plus tard, d'obtenir une prime sur ma solde mensuelle ... Quart de 15h à 18h. Diner à 19h. mer calme. Coucher 20h30 .. Lever 23h45 !

Jeudi 8 décembre 1988 – Quart de 0h à 4h. ronde machine, ronde arbre d'hélice, surveillance températures et manomètres ...

RONDE COMPARTIMENT MACHINE Td			
61	55	82	
53	2	35	
32	1,2	29	
59	12	25	
24			
23			
28			
24			
68			
63			
56			
54			

Plaque à remplir par le rondier machine

4h15 pas de problème pour se rendormir ... Réveil 7h30, petit-déjeuner, poste de propreté. Permanence au magasin « machine ». Quart de 12h à 15h. Enradiage de 5 CTM et spectacle assez étonnant. Imaginez le TCD Orage, munis de ballasts, qui coule volontairement pour permettre d'ouvrir une porte sur l'arrière et ainsi embarquer des petits bateaux à l'intérieur ... C'est cela l'enradiage.



Le "Radier" à sec



CTM embarquant dans le "Radier"

Mouillage vers 21h. Quart jusqu'à 22h45 (je devais y être jusqu'à 24h mais comme nous sommes au mouillage et que les moteurs sont coupés, j'ai pu quitté plus tôt). Coucher 23h.

Vendredi 9 décembre 1988 – Lever 7h. Le TCD Orage a levé l'ancre à 4h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner. Enradiage de nouveau pour embarquement commandos marine. Cours sécurité. Quart de 18h à 20h après déjeuner. Coucher 20h30.

Samedi 10 décembre 1988 – Réveil vers 3h30. Quart de 4h à 8h. Retour à quai à Brest. Dégagé pour le personnel qui n'est pas de service à 9h.

Week-end

Lundi 12 décembre 1988 – Suite embarquement la veille à 20h50, lever 7h. Roulages toute la matinée (Ville, hôpital maritime, ...). Après-midi plus calme. Aucun roulage en soirée. Coucher ... 18h30 après dîner !



Coursive cafétéria

Mardi 13 décembre 1988 – Lever 7h. Aller retour au centre automobile principal (CAP) pour récupérer une 305 pour le commandant. Retour à bord 8h30. Le TCD Orage change de commandant. J'ai l'honneur de récupérer le commandant quittant pour le déposer à son domicile. Retour au CAP 10h45. Retour à bord 11h15. Déjeuner. Après-midi, permanence au magasin « Machine ». Dégagé à 16h30.

Mercredi 14 décembre 1988 – Lever 6h15. Je récupère un bus à 6h55 rue de Siam. Bord à 7h15. Corvée de vivres toute la matinée, c'est à dire chargement ou déchargement de denrées alimentaires pour le TCD Orage. Dégagé à 12h car permissionnaire pour arbre de Noël.

Jeudi 15 décembre 1988 – Lever 6h15. Bus à 6h55. Bord à 7h15. Journée de service. Vaguemestre (Responsable du courrier à bord) à 8h. Envoi du médecin du bord à la préfecture de 9h à 12h. Après-midi idem. Prise en charge du commandant en second à 19h. Nous avons le « Du Chayla » à couple. Coucher 20h30.

Vendredi 16 décembre 1988 – Lever 6h30. Prise en charge du commandant en second à 7h30. Roulage toute la matinée. Calme l'après-midi, je reste à bord attendre dans mon poste (nom donné aux pièces servant au repos de l'équipage). Dégagé à 16h30.

Week-end

Lundi 19 décembre 1988 – Lever 6h20. Bord 7h15. Roulage de 8h à 10h pour rejoindre la poste et l'hôpital maritime. Après-midi, aller retour vers le TCD Ouragan que je n'avais pas encore vu et qui est presque le jumeau du TCD Orage ! Pas d'autres roulages. Coucher 21h.

Télégramme de Brest / 14 décembre 1988

Un nouveau commandant pour le TCD « Orage »

Journal
Le Télégramme de Brest
14/12/88

Succédant au capitaine de frégate Labit, le capitaine de frégate François Pansart a pris, hier matin, le commandement du transport de chalands de débarquement « Orage ». Le contre-amiral Picart, préfet maritime adjoint, l'a fait reconnaître au cours d'une cérémonie sur le pont d'envol.

L'état-major du TCD a fait ensuite au commandant débarquant les honneurs d'un départ en chaloupe, témoignage d'estime de ses officiers.

L'« Orage » se trouve en entretien depuis le 10 décembre et jusqu'au 26 janvier, date à laquelle il partira pour la Méditerranée. Il y participera à l'exercice « Phinnia », avec les Américains, entre la côte toulonnaise et la Corse. Puis à des exercices avec l'armée de Terre française, mettant en œuvre hélicoptères et chalands de transport de matériel. L'« Orage » reviendra à Brest le 4 avril pour les permissions dites de Pâques, avant un stage du centre d'entraînement de la flotte d'une quinzaine de jours. Exercices également au mois de mai, avec l'armée de Terre, en Irlande. Puis, le 3 juin, le bâtiment appareillera pour le Gabon, pour un exercice franco-gabonais, et reviendra à Brest vers le 30 juillet; permissions d'été et entretien du navire pendant un mois, en septembre-octobre.

Le nouveau commandant

Le capitaine de frégate Pansart est né en 1941 à Buzancais (Indre). Il s'est engagé dans la Marine en 1958 et a servi dans les sous-marins et sur divers bâtiments de surface en tant qu'élec-



Le capitaine de frégate Pansart passe une première inspection de l'équipage de l'« Orage ».

tricien. Devenu officier des équipages en 1969, puis officier de Marine en 1971, il est breveté missile artillerie; il a servi à ce titre sur l'AE « Protet », l'ER « Le Brestois » et l'EE « La Galissonnière ». De 1978 à 1980, il a été professeur à l'école des officiers missile-artillerie, puis directeur de cette école au CIN Saint-Mandrier. De 1980 à 1982, il a commandé le patrouilleur rapide « Epée » et le détachement de la Marine à Mayotte.

Il a ensuite été chef du service missile-artillerie de la FLM « Duquesne », puis a dirigé la division armes-équipements du SCMN Toulon. Depuis l'an dernier, il commandait l'unité Marine Djibouti.

Des médaillés de la Défense

Avant son départ, le CF Labit a remis des médailles de la Défense nationale à : Birou Pierre, MO1A missi; Blanchet Philippe, MO1A resto; Bougaran Patrick, MO2A équip; Brioul Frédéric, QM1A maneu; Chossenot Hervé, QM2A fourr; Coispel Benoît, MO1A équip; Couchouren André, QM1A équip; Degioanni Serge, MO2A ponev; Durand Christohe, MO2A maneu; Flasquin Albert, MO2A équip; Gadras Christophe, MO2A

équip; Gautier Laurent, MO1A dessi; Grassin Thierry, MO2A équip; Jestin Eric, MO1A maneu; Laine Stéphane, MO2A boula; Lanooy Arnaud, MO2A équip; Le Beulze Jean-François, MO2A équip; Lebrand Alain, MO2A resto; Le Meur Jean-Christophe, MO2A ponev; Marc Laurent, MO1A équip.

De son côté, le commandant en second a remis ces médailles à : Martin Bertrand, MO1A ponev; Mauduit Anthony, MO2A trans; Monod Loïc, MO2A cuis; Normand Frédéric, MO2A équip; Olivier Ronan, MO2A équip; Pouchenne Eric, MO2A équip; Plat Bruno, MO2A équip; Picard Frédéric, MO1A cuis; Putaggio Laurent, MO1A meca; Quéré Paul, QM2A équip; Schmitt Didier, MO1A missi; Simon Eric, QM2A resto; Stéphane Jean-Marc, MO2A équip; Tanguy Arnaud, MO2A elect; Tanguy Yan, MO2A mecan; Terre Philippe MO1A boula; Tertrais Olivier, MO2A équip; Touzeau Xavier, MO1A équip; Tuffery Philippe, MO2A missi.

Mardi 20 décembre 1988 – Lever 6h40. Récupération du commandant en second à 7h40 porte Jean Bart. Rien d'autres en matinée. Je suis libéré à 12h pour une permission accordée du 20 au 25 décembre au soir. Ainsi j'ai Noël en famille et avec les amis. Cela ne sera pas le cas pour le prochain ...

Lundi 26 décembre 1988 – Lever 6h20. Arrivée à bord 7h15. J'apprends que c'est jour férié pour la Marine ! Retour à la maison pour 8h ... la journée appartient à ceux qui se lèvent tôt !

Mardi 27 décembre 1988 – Lever 6h15. Bord 7h15. Corvée au foyer des marins, à terre, de 8h30 à 9h30. Retour à bord vers 10h30. Puis le reste de la journée, permanence au magasin « Machine ». Dégagé à 16h35.

Mercredi 28 décembre 1988 – Lever 6h20. Bord 7h15. Permanence au magasin « Machine ». Dégagé à 16h30.

Jeudi 29 décembre 1988 – Lever 6h20. Bord 7h15. De service. Roulage avec le vaguemestre. A noter que pour chaque roulage, je dois faire signer le livret de bord par l'officier de garde, y mentionner les heures de départ et d'arrivée, ainsi que les kilométrages effectués. Cela me fait faire du sport, car l'officier de garde n'est pas toujours à l'endroit où l'on pense ... et sur un bâtiment comme le TCD Orage, il y a quelques kilomètres de coursives (couloirs).



Vendredi 30 décembre 1988 – Lever 7h. Matinée roulage avec vaguemestre. Après-midi, prise en charge du commandant pour gare SNCF. Retour à bord vers 17h30. Coucher 20h30 !
Nous ne sommes pas nombreux à bord ...

Samedi 31 décembre 1988 – Lever 7h30. Roulage pour divers achat sur Brest. Déjeuner à 11h. J'ai la joie d'apprendre que je suis libéré pour l'après-midi, la soirée et toute la journée de demain et d'après demain ! Je quitte le TCD Orage à 12h15 ...

Soirée Réveillon entre amis et 2 journée de repos ... pour s'en remettre !

Lundi 2 janvier 1989 – Retour à bord pour 19h45 en taxi ! De service. Roulage à la gare SNCF à 20h40 pour y récupérer le commandant. Retour 21h15. Coucher 21h30 !



Le commandant Pansart,
commandant du TCD Orage / 13 décembre 1988 – 13 juin 1990
(pendant toute la durée de mon embarquement)

Mardi 3 janvier 1989 – Journée ordinaire, permanence au magasin « Machine ».

Mercredi 4 janvier 1989 – Lever 6h15. Bord 7h15. De service. Roulage avec le vaguemestre puis le commandant. Roulage pour le médecin en début d'après-midi. 18h, roulage avec le commandant. Aller retour ensuite à Plouzané afin d'y ramener un officier marinier, dont le véhicule fut accidenté l'après-midi. Coucher 20h45.

Jeudi 5 janvier 1989 – Lever 7h. Matinée Permanence au magasin « Machine » et passage chez le coiffeur ! Coupe « cool » tout en étant réglementaire ! Dégagé à 16h40 sous une pluie battante.



Porte du magasin "Machine"

Vendredi 6 janvier 1988 – Lever 7h. Bord 7h55. Roulage toute la matinée avec le vaguemestre, puis le motel (maître d'hôtel) du commandant, et ensuite l'infirmier du bord. Retour à 12h. Déjeuner. Envoi du commandant à la gare SNCF. Aller retour à l'hôpital maritime puis prise en charge du commandant en second vers 19h. Coucher 21h.

Samedi 7 janvier 1989 – Lever 7h. Balayage du poste, et courses aux halles (journaux, pain...). Evacuation médicale d'un malade vers l'infirmerie de l'arsenal, puis à l'hôpital maritime. Départ en permission à 12h décalé. Après-midi, envoi d'affaires à l'hôpital maritime et lavage voiture. Permissionnaire à 14h30.

Week-end

Dimanche 8 janvier 1989 – Retour à bord pour 21h. Coucher 21h30.

Lundi 9 janvier 1989 – Lever 7h. Porte Jean Bart 7h30 ! il a fallut me dépêcher ! Dispensé de la cérémonie des couleurs sur le pont d'envol. Journée ordinaire. Départ bord 16h45.

Mardi 10 janvier 1989 – Lever 6h20. A bord pour 7h15. De service. Roulage toute la journée. Exercice sécurité à bord en fin d'après-midi. Dîner 19h. Coucher 19h30 !

Mercredi 11 janvier 1989 – Lever 7h. Départ 8h20 avec vaguemestre. Retour bord vers 10h. Opération peinture dans le magasin « Machine » / Bleu clair. Fin vers 16h. Dégager vers 16h30.

Jeudi 12 janvier 1989 – Lever 6h35... le réveil a oublié de sonner .. Bus à 6h55. Bord à 7h15. Roulage à 8h30 avec le vaguemestre. 9h45, repassage 2^{ème} tenue de sortie, au cas où. Après-midi, roulage avec l'infirmier, ville et arsenal. Prise en charge du commandant en second à 17h30. Parties d'échec dans mon poste avec un mécanicien, quartier maître chef, passionné par ce jeu. Nous aurons souvent l'occasion d'y jouer ensemble durant les mois à venir et grâce à son niveau, cela me permettra de progresser tout au long des parties !

Vendredi 13 janvier 1989 – Lever 7h. Roulage pour le commandant en second, passage à la préfecture maritime puis à l'hôpital maritime. Fin 8h45, je suis dispensé de poste de propreté. A 10h je suis convoqué au bureau habillement pour récupérer quelques tenues complémentaires. Midi, parties d'échec. Après-midi ordinaire et dégager à 16h30.

Week-end

Lundi 16 janvier 1989 – Lever 6h15. Bord 7h15. Poste de propreté à bord puis roulage vers l'hôpital maritime. Déjeuner à 11h. Après-midi au centre d'entraînement sécurité à Sainte Anne du Portzic / exercices sur feux secs et feux gras. Retour à bord vers 15h45. 16h30 Dégager.

Mardi 17 janvier 1989 – Lever 6h15. Bord 7h15. Départ pour le centre d'entraînement sécurité (CES) à Sainte Anne du Portzic / Port du matériel de respiration en cas de fumée importante, matériel appelé « Fenzy ». Parcours labyrinthe effectué avec un peu d'appréhension ! Retour à bord, déjeuner et parties d'échec. Après-midi, retour au CES. Test sur feu de chaufferie. Retour à bord et dégager à 16h30.

Mercredi 18 janvier 1989 – Lever 6h20. A bord 7h15. Matinée peinture armoire d'un second maître. Après-midi, retour au CES pour exercices. Retour à bord et dégager à 16h30.

Jeudi 19 janvier 1989 – Lever 6h et difficulté de réveil suite à coucher tardif ... Dans le bus, j'ai du mettre « le radar » en fonctionnement ! Les exercices de nouveau au CES m'ont réveillé définitivement / Exercice voie d'eau jusqu'au niveau des genoux et en janvier, je vous confirme que ce n'est pas la saison ! Retour bord vers 10h. Tenue de sortie. Après-midi roulage avec les motel. Retour vers 16h. Roulage ensuite pour le commandant en second. Dîner et partie d'échec. Coucher 21h.

Vendredi 20 janvier 1989 – Lever 7h. Dernière matinée au CES. Opération gaz lacrymogène ! Retour à bord vers 12h. Après-midi, permanence au magasin « Machine » et roulage avec une 4L fourgonnette. Dégager 16h30.

Week-end

Lundi 23 janvier 1989 – Lever 6h15. Bord 7h. Roulage avec la 4L fourgonnette. Journée ordinaire jusqu'à 19h puis roulage pour le commandant en second. Nous sommes 3 chauffeurs à bord, ce qui fait que nous sommes en théorie de service un jour sur trois, et en

renfort le lendemain du service. Ainsi c'est un de mes camarades qui était de service aujourd'hui, et moi en renfort. Alors qu'il avait le commandant dans la voiture, il a cassé un rétroviseur en croisant trop près sur le quai un autre véhicule. Celui lui vaudra un avertissement. Coucher 20h30.

Mardi 24 janvier 1989 – Lever .. 2h du matin pour roulage à l'infirmerie ... Coucher 3h. Lever 7h. Journée ordinaire à bord et peinture dans le magasin « Machine ». Dégager à 16h30.

Mercredi 25 janvier 1989 – Lever 6h15. Bord 7h15. Matinée au magasin « Machine » ainsi que l'après-midi avec en complément RDV chez le médecin en prévisionnel escale à Rome pour vérification vaccinations à jour. Dégager à 16h35.

Jeudi 26 janvier 1989 – Lever 6h15. Bord 7h10. Journée ordinaire. Dégager à 16h30.

Vendredi 27 janvier 1989 – Lever 6h15. Bord 7h15. De service. Roulage avec le commandant en visite officielle à la préfecture maritime et sur d'autres RDV, matin et après-midi. 19h, envoi du commandant en second porte Jean Bart. Coucher 21h50.

Samedi 28 janvier 1989 – Lever 7h30. Roulage au SAO (Service Approvisionnement de l'Ordinaire). Roulage pour le commandant de 10h30 à 12h10. Après-midi, roulage en ville, retour bord 14h30. Coucher 22h30.

Dimanche 29 janvier 1989 – Lever 7h30. Roulage au SAO. Puis avec commandant. Après-midi à bord en détente. Coucher 20h.

Lundi 30 janvier 1989 – Lever 6h45. Roulage toute la matinée avec 4L fourgonnette. Nous embarquons la 4L à bord vers 14h sur la plate forme mobile supérieure (située sur l'arrière du bâtiment / 2^{ème} plate forme hélicoptère). Nous la rangeons dans un coin avec une bâche pour la protéger au maximum de l'air salin. Appareillage à 14h30. Vue sur Brest jusqu'à 15h30. Poste de combat puis de quart jusqu'à 17h45, avec ronde machine et tunnels arbres d'hélices. Appontage hélicoptère Super Frelon. Discours du commandant sur le réseau de diffusion intérieur du bord. Coucher 20h.

Mardi 31 janvier 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Petit-déjeuner. Poste de propreté. Permanence au magasin jusqu'à 12h. Partie d'échec. Poste de combat. Dîner à 17h. Quart de 18h à 20h.

Mercredi 1^{er} février 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner copieux. Mer belle. Pluie au large du Portugal. Après-midi poste de combat. Conférence avec le médecin de 15h à 16h30. Dîner à 17h. Partie d'échec. Quart de 20h à 24h. Passage en passerelle. Coucher 0h15.

Jeudi 2 février 1989 – Lever 7h45. Douche. Matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Passage devant Tanger (Maroc) et Algésiras (Espagne) puis Gibraltar. Vu marsouins en banc et un sous-marin franchir le détroit. Quart de 12h à 15h. 14h poste de combat. Passage chez le médecin puis chez l'adjudant machine.



Douches et lavabos, sur l'avant, à côté du poste mécaniciens

Permanence au magasin « Machine », visite du major. Puis repos dans mon poste et partie d'échec. Coucher 20h.

Vendredi 3 février 1989 – Quart de 0h à 4h. Poste de propreté. Permanence au magasin « Machine ». Déjeuner. Sieste puis quart de 15h à 18h mais à 16h30 poste de combat et changement de tenue pour être présent pour exercice crash hélicoptère. Dîner 20h.

Samedi 4 février 1989 – Quart de 4h à 8h. Lever de soleil et marsouins devant le TCD Orage. Appel et poste de propreté jusqu'à 9h45. Puis partie d'échec dans le poste. Poste de manœuvre général. Pour ma part, je reste dans le poste car je ne suis pas concerné. Arrivée à quai à Toulon à 11h30. 4L mise sur le quai. Roulage pour le médecin et attente à la coupée commandant et commandant en second. Roulage ensuite pour le vaguemestre. Passage devant un bâtiment américain en escale, très imposant, le « Guadalcanal ». Dégager à 16h30. Retour bord vers 22h30 après dîner en ville. Coucher 23h.

Dimanche 5 février 1989 – Lever 7h. Roulage à 8h30 avec le vaguemestre. Nous avons également eu une visa Citroën pendant notre passage à Toulon. Plein d'essence pour la 4L du bord. Retour 10h35. Appareillage pour la Corse. Dans le radier, 4 CTM et un EDIC (Engin de Débarquement d'Infanterie et de Char). C'est complet ! Quart de 12h à 15h. Vu que c'est dimanche, le personnel est autorisé à faire des siestes en extérieur au soleil ! Pour ma part, cela sera sur l'arrière, partie appelée « Plage » arrière. Dîner à 17h. Coucher 18h15 !

Lundi 6 février 1989 – Quart de 4h à 8h. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté. Appontage d'un Super Frelon. Arrivée à l'est de la Corse, en ligne de file avec 8 autres bâtiments de la marine. Belle vue en passerelle supérieure. Je n'avais jamais vu la Corse !



Quart de 15h à 18h. « Désenradiage » des CTM (sortie du radier) et répétition de l'exercice de demain. L'exercice étant commun avec la marine américaine, il m'est possible d'avoir une vue en direct sur leurs aéroglisseurs. Des avions de chasse nous survolent également. Fin de journée ordinaire et coucher à 18h40.

Mardi 7 février 1989 – Lever 3h30. Les légionnaires que nous avons à bord sont réveillés aussi. Poste aviation pour le personnel concerné. Tout le monde est très actif à bord, exercice oblige. Quart de 4h à 8h. Au fond du bateau, à la « Machine », c'est plus calme ! Ballastage

(c'est à dire remplissage des ballasts pour que le bateau s'enfonce dans l'eau et permette aux bateaux à l'intérieur de pouvoir quitter par l'arrière le radier). Débarquement en corse pour exercice ... Poste de propreté. Permanence au magasin « Machine » jusqu'à 10h50. Déjeuner 11h. Sieste jusqu'à 14h. De nouveau au magasin « Machine ». Dîner à 17h. Quart de 18h à 20h avec l'adjudant du service « Machine ». Coucher 20h25.

Mercredi 8 février 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Après-midi ravitaillement à la mer. Impressionnant. Imaginez 2 bâtiments navigant en parallèle à quelques mètres de distance, reliés par des câbles à l'avant et à l'arrière (en fait ce sont des "ligne de distance" équipées de petits pavillons de couleurs différentes qui permettent de connaître la distance entre les bâtiments. La nuit les pavillons sont remplacés par des petit fanaux de couleurs différentes) et au milieu un autre câble tenant un gros tuyau permettant de faire le plein de gasoil ! Cela peut durer plus d'une heure ... Belle expérience. Heureusement je n'étais pas de quart à ce moment là ! Dîner. Quart de 20h à 24h.

Jeudi 9 février 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté après le petit-déjeuner. Etant dans la courserie des officiers, cela me permet de faire connaissance avec quelques uns. Journée ordinaire. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Après-midi, désenravage et enravage pour exercice. Journée ensoleillée et très agréable. Dîner et coucher 19h.

Vendredi 10 février 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h30. Journée ensoleillée de nouveau avec vue sur la Corse. Poste de combat de 14h à 14h45. Quart de 15h à 18h. J'apprends que je serai de gardiennage lorsque le bâtiment sera de retour à Brest. Le gardiennage permet à une grande partie du personnel de pouvoir être en permission, le minimum restant à bord pour assurer le minimum du service obligatoire (rondes,

surveillance). Je resterai donc à bord pour assurer des roulages si nécessaire. Mouillage prévu en fin de journée. Dîner 19h. Mouillage annulé. Coucher 20h.

Samedi 11 février 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Déjeuner 11h. Partie d'échec puis repos plage arrière pendant 1h30 ! Quart de 18h à 20h. Est noté une fuite de gazole dans une coursive. Présence du chef « Machine » qui paraît pas très content. A tribord, descente d'une embarcation pour un aller retour sur notre frère jumeau, le TCD Ouragan. Coucher 20h30.



Février 1989, au large de la Corse

Dimanche 12 février 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Mouillage en baie de Santa Manza, magnifique paysage. On pourrait se croire aux Antilles ! J'en profite pour me rendre en passerelle et scruter tout cela aux jumelles. Partie d'échec. Film à TV Orage. Nous avons en effet une télévision interne à bord, ce qui permet d'avoir des flash infos lors des repas et des films lors des temps de distraction. Dîner à 17h. Quart de 20h à 24h.

Lundi 13 février 1989 – Lever 7h45. Matinée propreté des locaux. Quart de 12h à 15h. Dîner à 17h. Passage entre la Corse et la Sardaigne avec mer un peu forte. Coucher 19h. Fin de l'exercice « Phinia » pour le TCD Orage.

Exercice de débarquement Phinia

Un exercice de débarquement baptisé Phinia et ayant pour objectif d'entretenir l'interopérabilité des forces françaises et américaines aura lieu sur les côtes françaises de la Méditerranée du 5 au 15 février, sous commandement français.

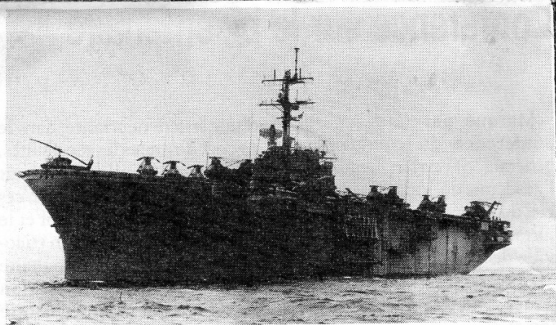
L'exercice combiné franco-américain Phinia, programmé depuis le mois d'avril 1988, remplace, par souci d'économie, un exercice américain Phiblex et un exercice français Zinnia, pour lesquels chaque marine était tour à tour organisatrice. Il s'inscrit dans la lignée des entraînements bilatéraux, parfois multilatéraux, comme Phiblex au printemps 1987 ou l'opération Prométhée menée en océan Indien pour le maintien du libre trafic dans le Golfe par la Marine nationale

avait interdit tout exercice important.

L'exercice Phinia a pour but l'entraînement à la coordination d'un débarquement en ambiance hostile et l'évacuation de ressortissants. Il sera dirigé depuis le Centre opérations marine (COM) de Toulon par l'amiral commandant en chef pour la Méditerranée.

La Marine nationale mettra en œuvre un groupe aéronaval autour du porte-avions *Clemenceau*, un groupe amphibie avec le porte-avions *Foch* en version porte-hélicoptères et les transports de chalands de débarquement (TCD) *Orage* et *Ouragan*, ainsi que quatre commandos marine. La force d'action rapide (FAR) sera présente avec des éléments de la 6^e division légère blindée et de la 4^e division aéromobile.

La 6^e flotte américaine met-



Le porte-hélicoptères d'assaut Guadalcanal.

tra en œuvre un groupe aéronaval autour du porte-avions *Roosevelt*, un groupe amphibie avec le porte-hélicoptères d'assaut *Guadalcanal* et le transport d'assaut *Austin*.

L'ensemble de ces forces par-

ticipera à la mise à terre de 1 800 hommes dont environ 800 appartiennent à la FAR, 300 aux commandos marine, et près de 700 aux « marines » américains. ■

exercice

cf page précédente résumé

Extrait magazine Cols bleus et extrait de mon journal de bord

Mardi 14 février 1989 – Quart de 0h à 4h. Coucher puis lever 6h. Arrivée prévue à Toulon pour 8h. Chargement de gasoil à quai. Déjeuner à 11h. Roulage dans l'arsenal. J'en profite pour téléphoner à ma famille et à mes amis d'une cabine téléphonique (personne n'avait de portable à l'époque ☺) et donner de mes nouvelles. Retour bord 13h30. De nouveau appareillage pour la Corse à 15h30. Quart de 16h à 18h. Mer très forte ! C'est la première fois que je me fait autant secouer. Nous prenons la direction d'Ajaccio. Coucher à 20h mais notre poste étant sur l'avant, quelques difficultés pour s'endormir entre le mouvement du bateau dans tous les sens et le bruit de la mer sur les ancres.

Mercredi 15 février 1989 – Cela s'est calmé au petit matin. Mer belle. Propreté et rangement au programme. Vérification au magasin « Machine » si rien de cassé. Belle vue sur Ajaccio et sa baie. Déjeuner à 11h. Retour à Toulon vers 18h. Roulage pour le commandant qui habite à côté de Toulon, à Ollioules. Je ne suis pas bien habitué à la circulation toulonnaise et à ses embouteillages... D'autant qu'il y a eu une catastrophe en ville ce matin avec l'effondrement d'un immeuble dans le vieux Toulon et le décès de 13 personnes. Retour à bord vers 20h30. Coucher 20h55.

Jeudi 16 février 1989 – Lever 3h15. Roulage prévu à 3h45 pour envoi du médecin à l'infirmerie centrale. Nous avons à quai une 305 GLD ! Cela change de la 4L ! Retour à bord. Coucher puis relever à 6h30. Aller retour à Ollioules pour ramener le commandant à bord. Retour bord 7h50. Aller retour à l'infirmerie centrale. Discussion sur la catastrophe avec le médecin sur le retour. Appareillage à 9h pour le port de Rome en Italie, « Civita Vecchia ». Journée ordinaire. Quart de 10h à 12h après un poste de combat. Après-midi, partie d'échec, magasin « Machine » et dîner à 18h. Quart de 20h à 24h.

Vendredi 17 février 1989 – C'est le jour de mon anniversaire (21 ans) et nous arrivons en escale en Italie ! Arrivée à quai à 9h. Tenue de sortie pour assister à l'arrivée au port. Le TCD Orage étant considéré comme un gros bâtiment, nous nous retrouvons sur le quai des silos à grain ... Débarquement de la 4L. Poste de propreté de 15mn. Je pose une autorisation de 72h d'absence du 9 au 12 mars. Déjeuner. Permanence au magasin l'après-midi. Dégager à 16h35. En tenue de sortie pour aller se promener dans cette ville portuaire avec un groupe de 4 camarades, appelés comme moi. Bien entendu dîner dans une pizzeria ! Glace italienne en dessert ! Retour à bord pour 21h45. Coucher 22h30. Nous avons été raisonnable, surtout pour un soir de mon anniversaire ! D'autres rentreront beaucoup plus tard ...

Samedi 18 février 1989 – Lever 7h (certains ont du mal, tant à se lever qu'à la tête !). Poste de propreté et un peu d'écriture de courrier avec cartes achetées la veille. A couple, nous avons un sous-marin français nommé la Flore. Visite du TCD Orage par 2 officiers marins de ce sous-marin. En retour, j'ai la joie de pouvoir également visiter leur bâtiment. Etonnant. Petit et étroit, avec système de couchage appelé « bannettes chaudes » (le lit est partagé entre 2 marins, celui qui est de quart et celui qui peut dormir, au changement de quart, celui qui dors se lève et laisse sa place ... d'où le terme ...). Retour à bord du TCD Orage vers 16h30. Dîner à 17h. Parties d'échec et de belotte. Coucher 22h

Dimanche 19 février 1989 – Journée excursion à Rome ! Départ du bord à 8h. Excursion en car tout d'abord pour la visite de Rome, les principaux monuments, les principales rues... (Colysée, Panthéon, Palais royal...) puis visite à pied. Déjeuner aux abords du Vatican. L'après-midi, promenade sur les hauteurs de Rome, photo à côté d'une Ferrari !

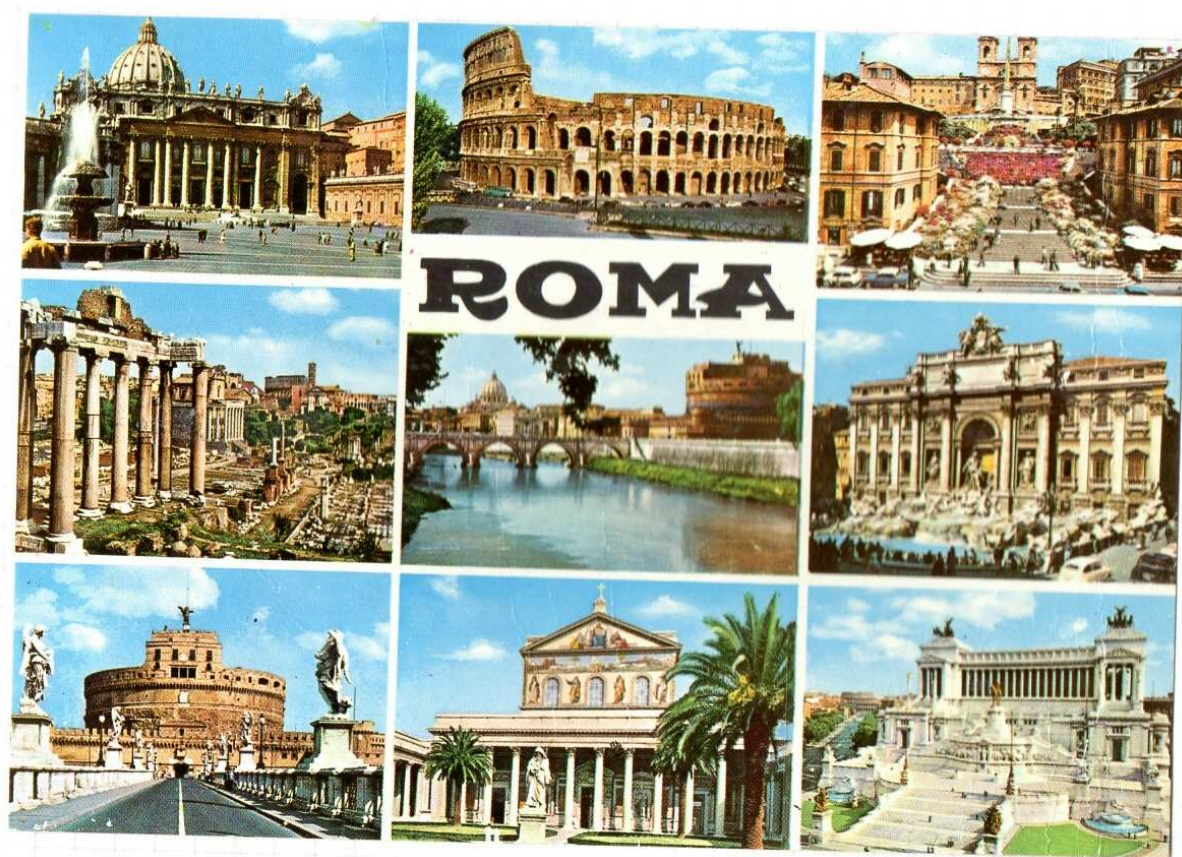


Puis direction le Vatican et la basilique Saint Pierre. Visite en détail avec un guide francophone. Tant de choses à dire et à découvrir !



Camarades du bord / Charles – Tertrais – Rouxel – Bossard

Carte postale souvenir des monuments aperçus ou visités



Retour au car à 16h35. Bord 17h50. Dîner à bord à 19h après écriture nombreuses cartes postales à la famille et aux amis. Sortie de nouveau en ville à « Civita Vecchia » et retour bord 21h. Coucher 22h30 avec des images plein la tête !

Lundi 20 février 1989 – Lever 7h45. Départ 8h15 pour Rome en car et non en train du fait de la grève du personnel. Durée 2h au lieu d'une heure mais gratuit en compensation ! Métro ensuite et visite place d'Espagne, et pleins d'autres monuments ! Déjeuner dans une pizzeria à côté du Vatican avec bien sûr glace italienne en dessert. Avec mes camarades, nous retournons faire une visite au Vatican puis décidons de grimper en haut de la coupole pour admirer la ville de Rome ! Marche sur la gare (4kms). Toujours pas de train. Nous rentrons en car de luxe et encore gratuit ! Arrivée à « Civita Vecchia » à 21h.

De nouveau pizzeria, une dernière fois. Chacun montre l'ensemble des souvenirs achetés dans la journée ! Retour bord 22h30.



Vue sur Rome du haut de la coupole du Vatican

Mardi 21 février 1989 – Lever 7h. Appareillage à 9h après avoir mis la 4L dans le radier. Lavage de la 4L. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Puis permanence au magasin « Machine ». Dîner 17h. Partie d'échec et coucher à 19h45. Lever 23h45.

Mercredi 22 février 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h. Arrivée en vue de Toulon vers 8h. Quai 9h. Sortie de la 4L du radier avec quelques difficultés pour la grue. Aller retour au garage des véhicules militaires pour récupérer la 305. Déjeuner 12h. 16h roulage avec le commandant pour retour à son domicile. J'en profite pour m'arrêter en ville déposer ma pellicule à développer. Après dîner, je descends sur le quai pour téléphoner de la cabine pour donner quelques nouvelles à mes parents. Coucher 21h. A 23h45 on me réveille pour aller chercher un membre de l'équipage qui avait forcé un peu trop sur l'apéritif ... et en fait il sera ramené par les gendarmes maritimes ...

Jeudi 23 février 1989 – Lever 7h. Appel 8h. Roulage pour le vaguemestre et les mécaniciens. J'en profite pour faire le plein d'essence. Retour bord 9h30. 10h30, j'emmène le Major mécanicien sur un pétrolier ravitailleur nommé « Var ». Retour bord 12h35. Déjeuner rapide. Repos et pas de roulage l'après-midi. Dégager 16h45. Je vais sur Toulon récupérer mes photos, très content de se rappeler d'agréables souvenirs tout en les visionnant. Retour bord 18h15. Dîner et partie d'échec. Coucher 21h45.

Vendredi 24 février 1989 – De service. Roulage le matin avec vaguemestre, médecin ... l'après-midi, je suis avec les « Motels » et course dans un grand supermarché. Nous ne passons pas inaperçu avec nos uniformes ! Retour bord 15h30. Dîner et partie d'échec. Coucher 20h.

Samedi 25 février 1989 – Je profite d'avoir ma sœur Liliane qui est domiciliée à Saint Mandrier, en face de Toulon, pour passer la journée chez elle ! Cela fait du bien aussi, que de se retrouver en famille ! J'ai de quoi raconter + les photos ! Départ du bord 8h20. Aller en bateau navette, et retour à bord en voiture à 22h45. Coucher 23h.

Dimanche 26 février 1989 – Je suis de service. Matinée, pas de roulage, donc parties d'échec dans le poste en attendant un éventuel appel ! Après-midi, idem ... partagé entre sieste, lecture, écriture ou ... partie d'échec !

Lundi 27 février 1989 – Lever 6h45. Roulage pour aller chercher le commandant à son domicile. Je suis présenté à son épouse et à sa fille. Retour bord 8h15. Journée ordinaire. 17h30 retour du commandant à son domicile. Retour à bord à 18h25, un record ... sans embouteillages !

Mardi 28 février 1989 – Lever 7h. Aller retour au domicile du commandant. Puis roulage vers l'hôpital maritime. Envoi de la 305 au garage. Appareillage à 12h pour se diriger vers la rade d'Hyères. Déjeuner à 12h15. Partie d'échec. Mer belle. Permanence au magasin « Machine ». Quart de 18h à 20h. nous faisons « des ronds dans l'eau » devant la presqu'île de Giens. Coucher 20h.

Mercredi 1^{er} mars 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté.. Déjeuner. Grosse sieste. Quart de 15h à 18h. passage à la bibliothèque du bord. Dîner. Coucher 20h. Lever 23h45.

Jeudi 2 mars 1989 – Quart de 0h à 4h. Douche puis recoucher. Lever 7h30. Poste de propreté après petit-déjeuner copieux. Paiement de la solde. Etant en volontariat service long, je perçois une solde plus élevée que mes camarades qui ne font que 12 mois de service. A cela s'ajoute pour tous la prime à la mer et pour ma part, étant en poste à risque lors des postes de combat (plate forme hélicoptère, pompier), une prime complémentaire. Je ne suis donc pas à plaindre ... Déjeuner. Quart de 12h à 13h30 car je laisse ma place à d'autres quand sonne le poste de manœuvre général. Arrivée à quai à Toulon et roulage avec le vaguemestre. Aller retour au garage et dégager à 17h20.

Vendredi 3 mars 1989 – Lever 7h. Roulage vaguemestre puis journée ordinaire.

Samedi 4 mars 1989 – Permissionnaire à 7h15. Je profite de cette journée pour partir retrouver des amis à Nîmes en prenant le train au départ de Toulon.

Dimanche 5 mars 1989 – Lever 4h15 ! Retour de Nîmes, arrivée Toulon 7h. Bord 7h15. Journée de repos, et il en fallait bien une pour s'en remettre de ces heures de sommeil décalées. Coucher 20h45.

Lundi 6 mars 1989 – Lever 7h. Journée ordinaire. Coucher 20h45

Mardi 7 mars 1989 – Lever 7h. Journée ordinaire. Dégager à 16h35. Aller retour en ville. Dîner à 20h à bord. Coucher 21h.

Mercredi 9 mars 1989 – Lever 7h. Journée peinture, essentiellement du gris ! Dégager à 17h. Aller retour en ville. Dîner à bord à 19h. Coucher 21h30.

Jeudi 10 mars 1989 – Lever 7h. Poste de propreté jusqu'à 9h. Peinture jusqu'à 11h. Dégager à 11h55. J'ai obtenu une permission de 72h. Déplacement prévu sur Nîmes puis au centre équestre à Hourtin !

Dimanche 12 mars 1989 – Arrivée à la gare de Bordeaux vers 21h30. Train à 21h54 en couchette... Je n'ai pas eu de mal à m'endormir !

Lundi 13 mars 1989 – Arrivée à Toulon à 6h23. Bord vers 6h40. Appareillage à 9h, direction Marseille. Poste de combat. Permanence au magasin. Déjeuner à 11h. Grosse sieste (cela vous étonne ?). Passage dans le canal de Fos sur Mer. Embarquement de personnel de l'armée de Terre. Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Coucher 20h15 ...

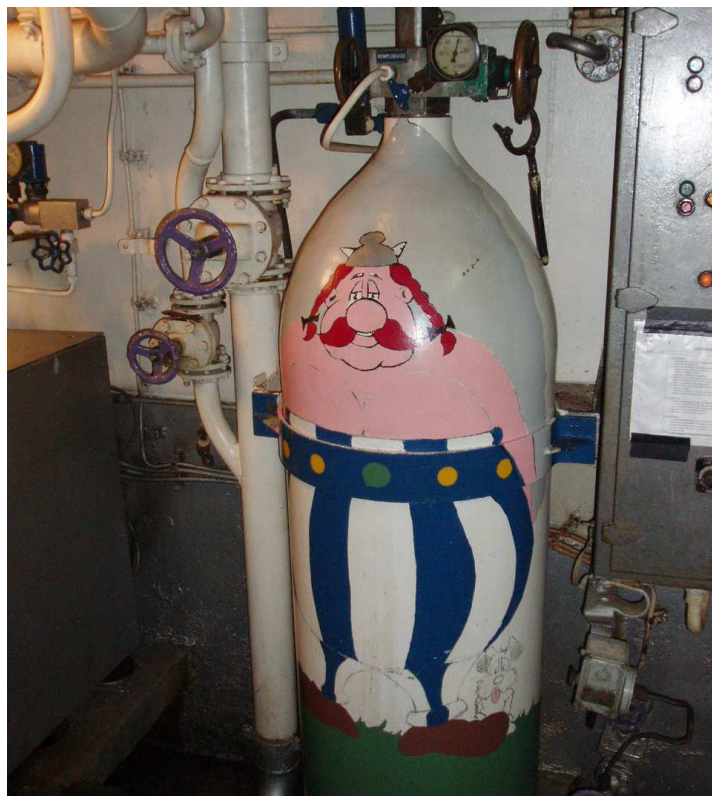
Mardi 14 mars 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Pas de relève la dernière heure car nous sommes au mouillage devant Hyères. Déjeuner 12h15. Passage à la passerelle pour admirer d'en haut le paysage ! Sieste. Après-midi, permanence au magasin « Machine ». Dîner à 17h. Lecture dans le Poste. Quart de 20h à 24h. Passage au local « Barre » pour voir les vélos ! (mécanisme utilisé en cas d'avarie du système). Coucher 0h15.



Mercredi 15 mars 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté puis magasin « Machine ». Déjeuner 11h. Quart de 12h à 14h puis poste de combat pendant une heure. Magasin « Machine » et visite de la soute à chiffon. Dîner 17h. Passage à la bibliothèque et discussion. Coucher 18h45. Lever 23h45.

Jeudi 16 mars 1989 – Quart de 0h à 2h car nous sommes au mouillage au large d'Hyères et étant 2 rondiers, on s'est mis d'accord pour se diviser le quart. Recoucher puis lever 7h45. Poste de propreté puis magasin « Machine ». Déjeuner 11h. Quart de 15h à 18h. Embarquement de personnel de l'armée de Terre dans le radier. Dîner 18h15 . Coucher 20h.

Vendredi 17 mars 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. J'ai oublié de vous préciser que j'étais à la « Machine » bâbord qui est surnommé affectueusement « Obélix ». A tribord, c'est « Astérix » !



Arrivée à 9h à quai à Toulon. Direction garage pour récupérer 4L et 305. Roulage avec vaguemestre et infirmier. Déjeuner 11h. Après-midi ordinaire. Dégager à 16h45.

Week-end chez ma sœur Liliane à Saint Mandrier.

Dimanche 19 mars 1989 – Retour à bord vers 17h30. Coucher 21h15

Lundi 20 mars 1989 – Lever 7h. Roulage aller retour pour le commandant. Roulage vaguemestre vers 11h. Retour de la 305 au garage. Appareillage 14h avec légionnaires et personnel de l'armée de Terre (soit environ 700 passagers) ! Appontage de 2 Super Frelon à 15h. Quart de 15h à 18h. Un peu d'encombrement pour dîner à 18h30 ... Coucher 19h.

Mardi 21 mars 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Magasin « Machine ». Déjeuner à 11h. En route vers Hyères avec l'ensemble des passagers. Sieste de 2h ! Permanence au magasin « Machine ». Dîner à 17h. Quart de 18h à 20h. Partie d'échec dans le poste avant coucher 21h.

Mercredi 22 mars 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Au mouillage en rade d'Hyères. Débarquement des troupes en porte à porte, c'est à dire que la porte du radier est baissée sans avoir de l'eau à rentrer dans le radier. Les autres bateaux ayant leurs portes avant pouvant se baisser, ils viennent se coller à la porte baissée du radier, et ainsi le personnel peut entrer ou sortir. Déjeuner à 12h15. 14h RDV chez le médecin car j'ai une allergie aux mains à soigner. Peinture au magasin « Machine ». Dîner à 17h. Mouillage à 18h. Quart de 22h à 24h. Réembarquement du personnel pendant ce quart, en porte à porte.

Jeudi 23 mars 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté puis instruction au local frigo. Déjeuner à 11h. Quart de 12h à 15h. Arrivée prévue au quai d'honneur de Toulon vers 15h. En fait quai Milhaud à l'opposé, et ce à cause de vent trop fort pour accoster dans de bonnes conditions au quai d'honneur. Récupération véhicule 305 au garage. 18h30, aller retour à Ollioules avec le commandant. Retour 19h à bord. Dîner. Coucher 21h45.

Vendredi 24 mars 1989 - Lever 7h roulage avec vaguemestre. Nombreux mouvements de matériel et denrées alimentaires sur le quai toute la journée (Gasoil, TR5 / Carburant hélicoptères, couchage, alimentation ...). Dégager à 16h35.

Vendredi soir à Saint Mandrier chez ma sœur Liliane, puis samedi chez mes amis à Nîmes

Dimanche 26 mars 1989 – Lever 4h15 (en réel 3h15 car nous avons changé d'heure ..)
Retour à Marseille en voiture puis train pour Toulon. Taxi et arrivée à bord à 7h25
Assemblée pont d'envol 8h. Appareillage 9h15, pour retour à Brest ! Poste de combat 9h45.
Poste de propreté. Déjeuner à 11h. et grosse sieste jusqu'à ... 14h45 ! Quart de 15h à 18h.
Dîner 19h. Coucher 20h. Quel sacré week-end ! Le week-end prochain à Brest !

Lundi 27 mars 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Au large de Majorque. Journée ordinaire à la mer. Quart de 18h à 20h. Partie d'échec. Coucher 20h40. En soirée nous serons au large de Carthagène.

Mardi 28 mars 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Passage devant Gibraltar vers 9h30 puis Tanger vers 12h30. L'Atlantique nous accueille avec un vent de force 7. Mer forte en soirée. Quart de 20h à 24h.

Mercredi 29 mars 1989 - Remontée le long du Portugal. Lever 7h45. Poste de propreté puis magasin « Machine ». Quart de 12h à 15h. Peinture soute avant. Dîner à 17h. En soirée nous sommes entre Lisbonne et cap Finisterre. Coucher 18h. Réveil 23h30.

Jeudi 30 mars 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté complet car journée inspection du commandant. Tout doit être impeccable sur la partie du bateau dont je suis responsable. Ouf ! Tout s'est bien passé. Déjeuner 12h. Quart de 15h à 18h. Dîner 19h. Coucher 19h30 !

Vendredi 31 mars 1989 – Réveil 3h30. Quart de 4h à 8h. Nous sommes arrivés au large de Groix. Déradiage des 4 CTM et de l'EDIC qui vont retrouver Lorient. En vue du goulet de Brest à 12h ! A quai à 15h. Permissionnaires à 16h. Cela fait plaisir de retrouver Brest que nous avons quitté le 30 janvier ! Grâce à un taxi, je suis chez mes parents pour 16h15 !

Le TCD Orage est à l'Epi, nom donné au quai à Brest fermant la rade militaire et qui à l'origine était destiné aux gros bâtiments comme les porte avions. Inconvénient, cela nous fait plus de route lors du dégager pour sortir de l'arsenal militaire ... mais une belle vue brestoise.



Week-end

Lundi 3 avril 1989 – Lever 6h30. Bord 7h30. Journée ordinaire à quai. Préparation à la mise en gardiennage du TCD Orage. Dégager 16h35.

Mardi 4 avril 1989 – Lever 6h30. Bord 7h30. Poste de propreté puis réunion au PC Sécu pour instruction. Exercice sécurité. Le bâtiment étant en gardiennage, il n'y a plus de restauration à bord. Déjeuner à bord du « De Grasse » à 11h. Je suis de quart à la coupée de 15h à 18h. puis exercice sécu avec le « FENZY ». Dîner sur le « De Grasse » à 19h. Coucher 19h45. Réveil 23h45.

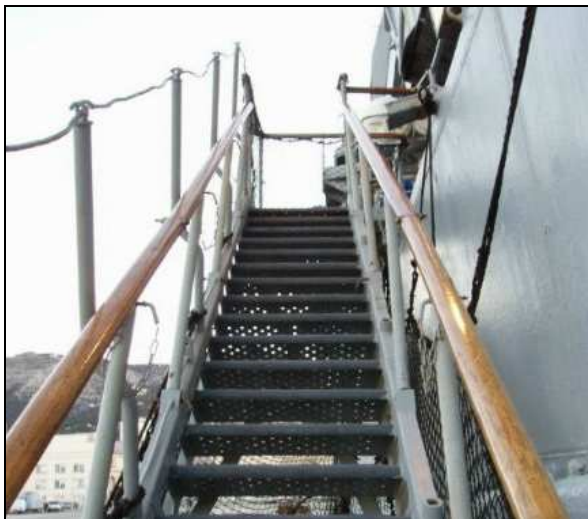


Exemple de tenue de pompier d'intervention à bord en 2007

Mercredi 5 avril 1989 – Quart à la coupée de 0h à 4h ... je peux vous assurer que cela paraît bien long quand la seule occupation est de scruter la nuit pour voir si tout va bien ! Et en avril, à Brest, ce n'est pas les grandes chaleurs non plus ! Recoucher à 4h15, au chaud ☺ . Lever 7h, difficile ... Petit déjeuner également sur le « De Grasse ». C'est un bâtiment beaucoup plus « guerrier » appelé Frégate. Alors que le TCD Orage est un transporteur de chalands de débarquement, navire hôpital et porte hélicoptères. Corvée de couchage le matin, changement des draps ... Déjeuner à 11h. Après-midi, activités diverses. Dégager à 16h30.

Jeudi 6 avril 1989 – Lever 6h20. A bord à 7h30. Journée ordinaire. Dégager 16h30.

Vendredi 7 avril 1989 – Lever 6h20. Bord 7h30. Quart à la coupée pour remplacer un camarade, de 8h à 9h15, ce qui me donne le droit d'être responsable de la levée des couleurs ! Déjeuner à 11h. Sieste. Quart à la coupée de 12h à 14h45. Tenue de sortie, direction la gare avec la 4L. Retour à bord à 16h10. Exercice sécurité, après le dîner. Quand un bâtiment de la Marine Nationale est à quai en France, la règle est qu'il doit effectuer chaque soir après le dégager un exercice sécurité. Je joue le rôle d'un blessé et ai le droit au brancard (1m86, 85 kgs) ! Quart de 20h à 24h.



Pour monter à bord ... (Toulon / 2006)

Samedi 8 avril 1989 – Lever 7h. Dégager 8h30.

Week-end

Lundi 10 avril 1989 – Lever 6h25. Bord 7h30 Quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h15. 14h, ronde des fonds du TCD Orage pour vérification aucunes fuites ! Exercice sécu à 16h50, en pompier léger pour feu d'origine électrique. Dîner. Quart de 18h à 20h. Coucher 20h15 !

Mardi 11 avril 1989 – Lever 3h45. Quart de 4h à 8h. Matinée ordinaire. Déjeuner à 11h rapide car quart de remplacement d'un camarade de 12h à 12h30. Sieste jusqu'à 15h ! Dégager 16h30.

Mercredi 12 avril 1989 – Lever 6h20. Bord 7h30. Roulage en 4L en matinée. Plein d'essence effectué. Déjeuner à 12h. Après-midi ordinaire. Dégager à 16h30.

Jeudi 13 avril 1989 – Lever 6h20. Bord 7h30. Poste de propreté et journée ordinaire. Quart de 15h à 18h. Dîner 18h30. Coucher 19h. Réveil à 23h30.

Vendredi 14 avril 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h. 50% du personnel est rentrant à bord. Petit-déjeuner sur le « De Grasse ». Poste de propreté évité car je dois aller chercher le commandant en second. Passage chez le coiffeur. Déjeuner à 11h. Après-midi, aidé par des remorqueurs, changement de quai pour laisser la place au « Poincaré », bâtiment encore plus gros que le TCD Orage. Dégager à 16h45.

Week-end

Lundi 17 avril 1989 – Lever 6h25. Bord 7h15. De service. Appareillage prévu jeudi soir pour différents exercices. Roulage pour le vaguemestre puis pour le commandant tout le reste de la journée. Présence à bord de l'Etat-major du centre d'entraînement de la Flotte (CEF). Dîner 19h. Coucher 20h.

Mardi 18 avril 1989 – Lever 6h pour aller chercher avec le médecin un marin qui aurait des idées suicidaires ... Roulages toute la journée. Fin vers 20h. Dîner. Coucher 21h.

Mercredi 19 avril 1989 – Lever 7h. Roulage pour le commandant en second à 7h30. Journée ordinaire. Exercice sécurité à 15h. Dégager 16h45.

Jeudi 20 avril 1989 – Lever 6h30. Bord 7h30. pas de service mais appareillage prévu à 18h30. Journée ordinaire. Quart de 20h à 24h.

Vendredi 21 avril 1989- Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Nous sommes en entraînement intensif pour cette sortie en mer de quelques jours. Exercice à la « Machine ». Exercice aviation avec appontage hélicoptères. Exercice manœuvres à la mer avec d'autres bâtiments (Avisos). Déjeuner à 12h. Après-midi ordinaire. Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Coucher 20h30.

Samedi 22 avril 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Exercice alerte missile dans la journée. L'ensemble de l'équipage doit s'habiller en conséquence (Tenue S / Bleu de travail, gants, cagoule et lunette de protection). Déjeuner 11h. Sieste jusqu'à 14h30. Quart de 15h à 18h. Exercice homme à la mer puis exercice incendie sur une partie du bâtiment. Cela ne me concerne pas. Dîner et coucher 19h30.

Dimanche 23 avril 1989 – Lever 1h30. Quart de 2h à 4h (Nous sommes au mouillage en baie de Quiberon). Recoucher. Lever 7h45. Matinée repos, nous sommes dimanche, avec un magnifique soleil !



Brossard – Fichou – Rouxel

J'en profite pour assister à un « porte à porte » dans le radier du haut de la plate forme hélicoptère.



Déjeuner. Quart de 13h30 à 15h. Toujours au mouillage. Poste de combat et exercice évacuation. Quart de 22h à 24h en extérieur car il est envisagé une attaque fictive par des commandos marine en zodiac, que nous devons repousser avec ... une lance à incendie ! Pour ma part, vu personne.

Lundi 24 avril 1989 – Lever 7h. Appareillage. Intense bruit dans le poste du à la remontée de l'ancre et du frottement de la chaîne sur la coque. Quart de 8h à 12h. Poste de combat, je suis sur la plate forme hélicoptère et assiste à mon 1^{er} appontage au plus près d'un Super Frelon !



17h30, alerte missile. Fin vers 18h15. Quart de 18h15 à 20h. coucher 20h30.

Mardi 25 avril 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Pour l'ensemble de l'équipage, réveil 5h30 car exercice majeur sécu. Feux à bord. Jusqu'à 9h. Fausse fumée à bord, lances incendies déroulées. Tout le monde s'active. Grosse sieste à 12h. Quart de 15h à 18h. Mouillage à 18h10. Dîner 19h. Appareillage 19h30. Coucher 20h. Lever 23h30.

Mercredi 26 avril 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Exercice tir au canon ! Permanence au magasin « Machine ». Dîner 17h. Temps calme dans le poste. Quart de 20h à 24h.

Jeudi 27 avril 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Mer agitée. Sieste et réveil pas prévu par un poste de combat en pompier lourd sur plate forme aviation à 13h30. Appontage hélicoptère « Lynx ». A bord, exercice feu de cuisine. Pour ma part, je suis à l'extérieur, en attente, au soleil ! Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. 20h20, nous avons un amiral à bord (diffusion de l'information au haut parleur : « Amiral à bord »). Puis poste de combat de 22h30 à 23h.

Vendredi 28 avril 1989 – Lever 3h30. La nuit fut courte suite au poste de combat de la veille au soir .. Quart de 4h à 8h. Exercice de transfert de matériel avec l'avisos « Le Bihan ».



Déjeuner 11h. Exercice d'alerte aérienne. Quart de 15h à 18h. Exercice investigation par le personnel de l'avis « Le Bihan », le TCD Orage joue le rôle d'un chalutier ! Dîner 19h. Concours de « bras de fer » dans le poste et j'ai la joie de terminer ... 1^{er} ! Coucher 20h30. Lever 23h30 !

Samedi 29 avril 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h pour tout le bord. 8h Poste de combat. 8h30 alerte missile pour exercice. Incendie à bord pour exercice. Je suis en pompier lourd avec « Fenzy » et dois investiguer en passerelle dans la fumée ! 10h30 Poste aviation, le rythme est soutenu. C'est la première fois que j'assiste d'aussi près à l'ensemble de ces exercices ! Fin des exercices à 12h30 et rangement général. Déjeuner froid car en cuisine tout le monde était à l'exercice ! Quart de 13h15 à 15h. Alerte Mine pour exercice. Tout le monde se retrouve assis dans les coursives. Fin de l'exercice. Arrivée à quai à 20h30. Dégager à 20h50 ! Sacrée journée.

Week-end prolongé grâce au 1^{er} mai !

Lundi 1^{er} mai 1989 – Retour à bord vers 17h30. Dîner 18h. Poste de combat et appareillage 20h30. Rompre du poste de combat à 21h05. Je ne suis pas de quart. Coucher 21h30.

Mardi 2 mai 1989 – Lever 7h. Poste de propreté. Gros brouillard en mer ! Enradiage de Chalands de transport de matériel (CTM). Je reçois ma solde au bureau administratif, soit 1 026 francs (environ 150 euros). Journée ordinaire. Dîner 19h. Toujours hors quart. Coucher 21h50.

Mercredi 3 mai 1989 – Lever 6h. Poste de combat. Je me retrouve sur le pont d'envol en pompier lourd à attendre. Attaque aviation fictive. Arrivée 2 hélicoptères « Lynx » en fin de matinée sur les deux plate formes. Vu ma tenue, et du soleil qu'il y avait, je sors de l'exercice trempé comme si j'avais couru un marathon tout habillé ! Et ce n'est pas fini, pause déjeuner à 14h et rebelote à 15h ! Fin vers 18h30. Je n'ai pas pu m'empêcher de m'endormir sur la plate forme ... Dîner 19h. Coucher 21h30.



Jeudi 4 mai 1989 – Réveil en sursaut à 3h45 .. Poste de combat général, Poste aviation dans 15mn ... tout le monde se dépêche et je me retrouve sur le pont d'envol, dans la nuit, en pompier lourd. Et là, je suis bien content d'être bien couvert ! Car cela se terminera à 6h45 ... Petit-déjeuner. De nouveau Poste aviation jusqu'à 11h. Pour exercice alerte au gaz. Tenue avec masque et descente dans le Poste. Fin alerte 11h45. Déjeuner 12h. Toujours pas de quart à la « Machine ». Arrivée à quai à Brest à 15h30. Dégager 16h.

Vendredi 5 mai 1989 – Réveil 6h25. Bord 7h10. De service. Roulage avec vaguemestre. Journée ordinaire. Roulage avec commandant en second à 16h30. Roulage avec commandant à 17h30. Retour bord 18h. Dîner à 20h avec fraises à volonté ! Coucher 20h35.

Samedi 6 mai 1989 – Lever 7h. Roulage vaguemestre. Dégager à 12h.

Week-end prolongé avec 8 mai.

Lundi 8 mai 1989 – Retour à bord pour 22h30. Coucher 23h.

Mardi 9 mai 1989 – Lever 6h30. Roulage pour le commandant en second à 7h30, porte Jean Bart. Embarquement de vivres et corvée de couchage. Fin vers 10h. Déjeuner 12h. Sieste. Après-midi ordinaire. Dégager 16h30.

Mercredi 10 mai 1989 – Lever 6h15. Bord 7h20. Appareillage différé à 13h30 à cause d'une forte brume. Roulage pour le commandant en second puis vaguemestre. Envoi de la 4L au garage. Déjeuner. Appareillage. Quart de 15h à 18h, en double avec un nouveau chauffeur et donc nouveau rondier « Machine » comme moi. 19h Dîner, puis 21h message au haut parleur du commandant nous annonçant un départ probable pour Toulon prochainement ... Coucher puis réveil à 23h45.

Jeudi 11 mai 1989 – Quart de 0h à 2h car nous sommes au mouillage. Recoucher. Lever 7h45. Matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Appareillage 13h30. Dîner 17h. Sieste .. Réveil 19h. Quart de 20h à 24h, au mouillage en baie de Douarnenez.

Vendredi 12 mai 1989 – Lever 7h. Arrivée à quai à 9h à Brest. Roulages. Déjeuner 12h20. Après-midi, roulages. Retour bord 17h. Coucher 21h30.

Samedi 13 mai 1989 – Lever 7h. Roulage aux halles puis vaguemestre. Retour bord 9h45. Dégager 12h40.

Week-end prolongé grâce au lundi de Pentecôte

Lundi 15 mai 1989 – Retour à bord pour 23h. Coucher 23h30.

Mardi 16 mai 1989 – Lever 6h50, un peu difficile ! Appareillage à 10h et mise en place heure Zoulou : Au lieu de 10h, il est 8h. Matinée ordinaire. Quart de 15h à 18h. Dîner à 19h. Coucher 19h30.

Mercredi 17 mai 1989 – Réveil 2h45. Petit déjeuner à 3h30. Arrivée à La Rochelle. Poste de manœuvre général. Recoucher à 5h. Matinée ordinaire. Après-midi, inventaire des soutes à huile jusqu'à 14h50. Permanence au magasin « Machine ». Dîner à 17h. Appareillage de La Rochelle. Quart de 18h à 20h. Coucher 20h20.

Jeudi 18 mai 1989 – Lever 6h30. Quart de 8h à 12h. Au mouillage devant Bénodet. Passage à bord d'Amiraux et d'un secrétaire d'Etat. Débarquement de personnel de l'armée de Terre. Déjeuner à midi. Après-midi ordinaire. Beau soleil et belle mer ! Dîner 17h. Partie d'échec. Quart de 20h à 24h.

Vendredi 19 mai 1989 – Coucher 0h15. Mouillage en baie de Saint Briec. Lever 8h. Matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Après-midi ordinaire. Dîner 17h. coucher 19h. Réveil 23h30.

Samedi 20 mai 1989 – Au mouillage et quart à la « Machine » de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté et permanence au magasin « Machine ». Déjeuner 11h. sieste et partie d'échec. Quart de 15h à 18h. Dîner 18h30. Coucher 19h30.

Dimanche 21 mai 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Arrivée à quai à Brest pour 10h. Dégager à 11h15.

Lundi 22 mai 1989 – Lever 6h20. Bord 7h15. De service. Roulage pour le commandant à 13h30. Pas d'autres roulages et bronzage / Attente à la coupée ! Coucher 22h.

Mardi 23 mai 1989 – Lever 6h. De roulage pour la journée avec la 4L fourgonnette. Dégager 16h45 et passage chez le coiffeur (civil) à 17h45.

Mercredi 24 mai 1989 – Lever 6h20 Bord 7h10. Poste de propreté général et changement tenue car inspection sur le pont d'envol par Amiral. Dégager 12h car demain nous partons pour Toulon sans date connue de retour ...

Jeudi 25 mai 1989 – Lever 6h Bord 7h10 Appareillage 9h. C'est parti pour l'aventure, direction l'Afrique de l'ouest après passage par Toulon. Quart de 12h à 15h. Enradiage EDIC à 16h30 au large de Groix. Dîner 17h30. Coucher 18h45. Lever 23h45.

Vendredi 26 mai 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté et permanence au magasin « Machine ». Déjeuner 11h. Sieste au soleil, plage arrière. Poste de combat à 14h. Quart de 15h à 18h. Passage au large du cap Finisterre. Dîner 19h. Coucher 19h30.

Samedi 27 mai 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Journée ordinaire à la mer. Quart de 18h à 20h. Gibraltar dans la nuit.

Dimanche 28 mai 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Poste de combat de 15h à 16h. Dîner 17h. Passage à la passerelle. J'y passerai régulièrement durant toute cette mission car cela me permettra de savoir où nous sommes et pointer sur une carte notre parcours (voir photo quelques pages suivantes). Nous avons passé Gibraltar en matinée. Quart de 20h à 24h.

Lundi 29 mai 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Vu marsouins, un spectacle toujours étonnant ! Permanence au magasin « Machine ». Dîner 17h. Partie d'échec. A 19h nous passons au large d'Ibiza. Coucher 19h30. Lever 23h45.

Mardi 30 mai 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45. Matinée ordinaire. Enlèvement de la housse de protection de la 4L. Arrivée à Toulon 11h30. 4L à quai à 13h. Roulage divers. Dîner 19h. Appels téléphonique de la cabine du quai vers famille et amis ! Coucher 20h30

Mercredi 31 mai 1989 – Journée ordinaire à quai.

Jeudi 1^{er} juin 1989 – Lever 7h. Journée au magasin « Machine ». J'en profite pour écrire quelques lettres à mes amis et membres de ma famille. Dégager 17h. Soirée en ville avec camarades du bord. Coucher 1h du matin ...

Vendredi 2 juin 1989 – Lever 7h ... difficile ! Journée ordinaire. J'ai une permission pour ce WE d'absence. J'en profiterai pour prendre de train et aller au centre équestre à Hourtin. Je bénéficie en tant qu'appelé d'un billet de train gratuit une fois par mois, non cumulable. Le bonheur ! Dîner à bord. Dégager à 20h30. Train à 21h45.

WE au centre équestre à Hourtin ! Il y a 8 mois déjà qui sont passés depuis mon intégration au CFM d'Hourtin ... A la gare de Bordeaux, j'ai croisé certains futurs matelots !

Dimanche 4 juin 1989 – Train à Bordeaux, bien rempli, à 22h45.

Lundi 5 juin 1989 – Arrivée Toulon 6h55. Bord en taxi à 7h10 ! De service. Roulage toute la journée. Fin vers 16h30. Dîner 18h. Coucher 18h30 !

Mardi 6 juin 1989 – Lever 7h. Roulage vaguemestre puis hôpital maritime. Déjeuner 12 h. Roulages à partir de 13h30. Retour bord 18h50. Dîner 19h. coucher 20h30.

Mercredi 7 juin 1989 – Lever 7h. Roulage de 8h à 12h et de 13h30 à 17h. Coucher 20h30.

Jeudi 8 juin 1989 – Lever 7h. Roulage toute la matinée. J'ai obtenu une permission jusqu'à dimanche soir, chez ma sœur à Saint Mandrier, en face de Toulon. Ce serait dommage de ne pas en profiter alors que je suis à Toulon. Dégager à 15h45.

Dimanche 11 juin 1989 – Retour à bord 21h. Rangement affaires. Coucher 22h.

Lundi 12 juin 1989 – Lever 7h. Matinée, roulages. Déjeuner 11h. Après-midi, roulages. Je commence à bien connaître l'arsenal de Toulon et la ville ! Ainsi que la conduite toulonnaise du Sud ! Dîner. Coucher 22h15.

Mardi 13 juin 1989 – Lever 7h. Je suis chauffeur de renfort au cas où besoin. Rien en matinée. Après-midi, quelques roulages. Dégager 16h45. Fin de journée baignade sur la plage du Morillon avec quelques camarades du bord. Retour bord 19h45. Dans le poste, il fait chaud car exceptionnellement la ventilation est en panne.

Mercredi 14 juin 1989 – Lever 7h. Roulage avec vaguemestre. Problème de démarrage de la R18 que l'on nous a confiée en complément. Déjeuner 11h. Séance de bronzage, une heure, plage avant ... Roulage après-midi. Dîner 19h. Coucher 23h.

Jeudi 15 juin 1989 – Lever 7h. Pas de service. Envoi bidon de gasoil sur pont d'envol. Dentiste à 9h30 à bord pour détartrage ! Dégager 16h45 et baignade à la plage du Morillon. Retour bord vers 21h. Coucher 22h30.

Vendredi 16 juin 1989 – Lever 7h. Matinée roulage. Aller retour à la base aéronavale (BAN) de Hyères pour récupérer le commandant en second et un autre officier qui revenait de Brest. Après-midi, aller retour de nouveau à la BAN. Retour bord 18h15. Dîner 19h. Coucher 22h30.

Demain, départ pour l'Afrique de l'ouest ...

Samedi 17 juin 1989 – Lever 7h. Appel pont d'envol pour vérification présence de l'ensemble du personnel. Roulages. Ballastage en matinée pour embarquement CTM et EDIC. Renvoi 4L fourgonnette au garage. Retour bord 17h. Embarquement 4L sur plate forme hélicoptère. Appareillage 18h30. Poste de combat à 19h15 avec appontage Super Frelon. Nous sommes environ 550 hommes à bord ! Dîner 20h. Coucher 20h40.

Dimanche 18 juin 1989 – Lever 7h pour tout le monde. Quart de 8h à 12h. Pour le reste de l'équipage, appel pont d'envol et rappel pour mémoire de l'appel du 18 juin 1940, lu par le commandant. Au PC Machine, il fait 34°. Déjeuner 12h30. Après-midi au calme. Nous avançons à 14 nœud. Dîner à 17h. Quart de 20h à 24h.

Lundi 19 juin 1989 – Lever 7h. Nous sommes autorisés à adopter une nouvelle tenue à bord : Short militaire, sandales. C'est l'été ! Passage chez le coiffeur après le poste de propreté. Quart de 15h à 18h. Changement d'heure, nous enlevons une heure. Relève du quart donc une heure à l'avance ! Sieste au soleil. Poste de combat. Diverses activités. Dîner 17h. Partie d'échec. Passage du détroit de Gibraltar vers 19h. Coucher 20h15. Lever 23h45.

Mardi 20 juin 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h30. Poste de propreté intensif car inspection demain par le commandant. Permanence au magasin « Machine ». Déjeuner 11h. Poste de combat de 15h à 15h45. Exercice incendie dans le radier avec blessé fictif. Quart de 15h45 à 18h. Grosse chaleur dans les compartiments « Machine » . Dîner à 18h. Séance bronzage plage avant. Coucher 20h30.

Mercredi 21 juin 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Inspection par le commandant de la coursive dont j'ai la charge pour le poste de Propreté. Déjeuner 11h. Changement d'heure de nouveau. A 15h, il est 14h. Poste de combat. Conférence à la cafétéria par le médecin sur les risques en Afrique. Dîner à 17h. Quart de 18h à 20h. Mer belle. Quelques militaires de l'armée de Terre sont malades. Coucher 21h30.

Jeudi 22 juin 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. On commence à parler de la ligne de l'Equateur ... Déjeuner 12h15. Bronzage plage avant. Dès fois, il est possible de se croire sur un paquebot au club Méditerranée ! Mais le retour à la réalité est rapide ... Poste de combat. 15h, en pompier lourd, il n'est plus question de bronzage .. mais de suée intérieure ! Dîner 17h. Quart de 20h à 24h.

Vendredi 23 juin 1989 - Lever 7h. Poste de propreté. Ballade à bord et permanence au magasin « Machine ». Déjeuner 11h. Belote. Quart de 12h à 15h. Sieste. Dîner à 17h. Soirée au poste où les anciens nous parlent du passage de la ligne de l'Equateur ... avec bien des mystères ! Coucher vers 22h. Réveil 23h45 !

Samedi 24 juin 1989 - Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever pour tous 6h45. Nous arrivons à Dakar (Sénégal). Passage devant l'île de Gorée. A quai, vers 9h. Des officiels et diverses autorités montent à bord. Embarquement de gasoil, je suis préposé à la sécurité aux auxiliaires (compartiment où est fabriqué l'électricité et l'eau douce pour le bord). Une partie du personnel est autorisé à débarquer à 10h30. Récupération de devises au bureau « Machine ». Déjeuner à 12h à bord. 13h30, départ du bord en CTM pour aller visiter l'île de Gorée.



Le TCD Orage à quai à Dakar (Sénégal)



Départ en CTM pour l'île de Gorée, un groupe d'appelés !



Arrivée à 14h sur l'île de Gorée. Il fait chaud. Plage et baignade après visite de l'île. Achat de quelques souvenirs. Ecriture de cartes postales pour la famille et amis. Il fait toujours aussi chaud .. Manque d'habitude et surtout manque de ventilation !



Départ CTM 17h45. Retour à bord 18h15 et .. douche fraîche ! Dîner à 19h. 19h30, sortie en ville, toujours en civil par soucis de sécurité et en groupe. Découverte de la ville, de ses bistrotts, de ses ambiances ... Retour bord 2h du matin.

Dimanche 25 juin 1989 – Lever 6h30 ... difficile ! Poste de manœuvre général à 7h30. Hissage de la 4L à bord. Appareillage 8h. Poste de propreté. Sieste ... Déjeuner 11h. Bronzage plage avant. Quart de 18h à 20h. Coucher 21h30.

Lundi 26 juin 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Pluies orageuses. Déjeuner 12h15. Activités diverses. Poste de combat à 15h. Passage à la passerelle. Dîner 17h. RDV coiffeur.



Quart de 20h à 24h avec visite du chef « Machine ».

Mardi 27 juin 1989 – Lever 6h. Changement d'heure, au lieu de 6h, il est 7h. Soit une heure de sommeil en moins. Réveil difficile. Matinée nuageuse. Journée ordinaire à bord. Quart de 12h à 15h. dîner 17h. Partie d'échec et coucher 19h30. Réveil 23h45.

Mercredi 28 juin 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h. Passage à la buanderie pour récupérer quelques affaires. La buanderie a en charge le nettoyage des vêtements de travail et de tout ce qui sert à bord (serviettes, nappes ...). Ouverture de la coopérative du bord, et achat de quelques affaires.



Coopérative (en 2007)

Déjeuner à 11h. Sieste. Quart de 15h à 18h. Il y fait de plus en plus chaud. Poste de combat. Décollage hélicoptère pour exercice. Dîner 19h. Coucher 20h.

Jeudi 29 juin 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Activités diverses. Déjeuner 11h. Poste de combat en pompier lourd avec « Fenzy », pendant une heure. Sieste et bronzage plage arrière. Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Coucher 20h30.

Vendredi 30 juin 1989 – Le TCD Orage change de route dans la journée car il est signalé un blessé sur un chalutier. Quart de 8h à 12h. Après-midi, lavage sol de la soute à huile. Visite du Major « Machine ». J'assiste au décollage du Super Frelon pour hélitreuillage blessé. Retour de l'hélicoptère vers 22h30. Redécollage à 2h30 du matin pour envoi blessé à l'hôpital de Libreville (Gabon).

Samedi 1^{er} juillet 1989 – L'escale prévue est reportée d'un jour. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Bronzage en passerelle supérieure, non couverte ! Coucher vers 20h. Réveil 23h35.

Dimanche 2 juillet 1989 – Quart de 0h à 4h. Remontée du « fleuve » vers le port d'Owendo (Gabon). Passage devant Libreville. Arrivée à quai à 10h. De service comme chauffeur. Déjeuner 11h30. Roulage à Libreville et étonnement de constater une banlieue type bidonville, et un centre ville type ville américaine ... Retour bord 15h. Il n'y aura pas eu de permissionnaire et j'aurai eu la chance de pouvoir aller à Libreville. Appareillage 16h après avoir remonté la 4L à bord. Quart de 16h45 à 18h. Les festivités pour le passage de la ligne de l'Equateur commence. Avec quelques camarades, nous enregistrons un message à TV Orage pour informer de la création d'un mouvement anti-dignitaires (les dignitaires sont ceux

ayant déjà passé la ligne de l'Equateur), mouvement appelé le MAD ! Bonne ambiance à bord et esprit bon enfant !

Lundi 3 juillet 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Matinée enlèvement des pots de peinture d'une soute située à l'arrière. Déjeuner à 12h. Après-midi, sieste et bronzage. Quart de 18h à 20h. Mouillage devant un village appelé « Mayumba », petite ville côtière située au sud du Gabon. Coucher vers 22h45.

Au mouillage



Mardi 4 juillet 1989 – Lever 7h quart de 8h à ... 8h45 et de 10h à 12h. Déjeuner 12h15. Passage à la passerelle. Poste d'entretien de 15h à 16h30. RDV chez le dentiste à 17h. Quart de 20h20 à 22h30. Coucher 22h45.

Plage de Mayumba



Mercredi 5 juillet 1989 – Lever 7h. Poste de propreté. Passage au bureau du service intérieur (BSI). Bonne nouvelle, je pars en excursion à Mayumba en ... hélicoptère avec quelques camarades ! Décollage extraordinaire. Nous sommes sanglés aux sièges et le pilote a laissé les portes latérales ouvertes ! Quel paysage et quelles sensations !!



Notre « Taxi »

Plage, baignade, visite du village, achats souvenirs. Retour à bord vers 15h15.

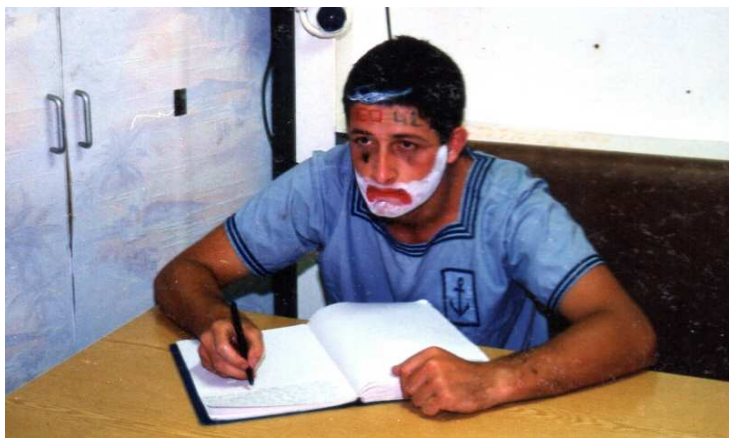
Escale en hélicoptère et en « touriste » à Mayumba (Lusseau – Charles – Rouxel)



A mon retour, je suis récupéré par quelques « dignitaires » pour venir chercher ma convocation pour la cérémonie du passage de la ligne de l'Equateur ! J'ai le droit à un badigeonnage de la tête en règle, d'un mélange inconnu. Puis dans une poubelle, je dois

recupérer un morceau de papier .. avec les dents ! C'est fait, j'ai ma convocation ! une étape de franchie. Passage à la douche. Passage à TV Orage pour diffusion du message du MAD. Puis maquillage. Je vais déguster en représailles le jour venu ... Tous les néophytes (ceux qui n'ont jamais passé la ligne) sont réunis à la cafétéria pour le dîner.

Dans mon poste, à écrire, après maquillage pour passage de la ligne de l'Equateur



Néophyte 4L

Jeudi 6 juillet 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45, difficile ! Matinée poste de propreté. Les néophytes sont regroupés plage avant pour un déjeuner léger (sandwich). Convocations vérifiées et afin de calmer nos envies de rébellion, arrosage à la lance à incendie ! Ensuite direction le radier pour « LA CEREMONIE » ... Personnellement, j'ai eu le droit à 3 tours .. Dont un avec carquant (sorte de bois où passe le cou et les mains pour être fixé). Passage ainsi harnaché devant Neptune, l'Evêque, les infirmiers, les mécanos ... Après cela, je suis plongé dans une piscine, qui était à l'eau claire au début ... mais dont la fraîcheur se détériore au fur et à mesure du passage des néophytes ... après 2-3 plongées complètes, alors que je pensai pouvoir reprendre normalement ma respiration, je suis récupéré par les boulangers, et largement aspergé de farine ... voilà. En théorie, c'était fini. Mais pour ma rébellion et le message du MAD, j'aurai le droit à deux autres tours ... Il n'y a plus qu'à être rincé à la lance incendie, et le passage de ligne est effectué. Un beau diplôme confirmera ce

à 11h. Visite de la ville. Achats souvenirs. Quelques boissons prises dans les bars. Passage à l'hôtel Intercontinental et piscine. Retour bord 18h. Dîner 19h. Ecriture cartes et lettres. Coucher 22h15.

Port Owendo (Port de Libreville / Gabon) / Champlain et TCD Orage



Lundi 10 juillet 1989 – Lever 7h. Assemblée pont d'envol à 7h45. Remise de la médaille de la défense nationale à quelques membres de l'équipage. Je porte le coussin des médailles pour le service Energie Propulsion ! Fin vers 8h30. Poste de propreté et embarquement 4L. Déjeuner 11h. Appareillage à 11h30. Quart de 12h à 15h. Poste de combat à 15h. Peinture dans la soute huile arrière de 16h30 à 18h15. Dîner à 19h. Coucher 19h45. Réveil 23h45.

Mardi 11 juillet 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher après passage à la cafétéria où pain et charcuterie sont mis à disposition pour ceux ayant un petit creux. Lever 7h. Poste de propreté et fin peinture de la soute commencée la veille. Exercice ravitaillement à la mer (RAM) avec le « Champlain » en matinée. Déjeuner 11h30. 15h40, changement d'heure, il est 14h40. Quart de 15h à 18h. Dîner 18h. passage chez le coiffeur. Coucher 19h30.

Mercredi 12 juillet 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Journée ordinaire à la mer. Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Coucher 21h

Jeudi 13 juillet 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h / Mal au ventre qui entraine un passage à l'infirmerie. En vue d'Abidjan vers 13h. Changement de tenue. Arrivée à quai pour 15h.



Devant nous, le « Champlain ». Plein d'essence pour la 4L avec un jerrycan. Dégager à 17h15. Promenade en ville, en civil, avec quelques camarades. Achat de quelques souvenirs. Soirée dans un hôtel comprenant restaurant, bar, piscine et discothèque. Retour bord en taxi vers 2h. Coucher 2h30. 200 francs de dépensé !

Vendredi 14 juillet 1989 – Lever 7h00. Je suis en retard pour l'assemblée pont d'envol ... Matinée au calme dans le poste. Alors que d'autres sont en préparatifs pour un cocktail prévu sur le pont d'envol. Déjeuner à 11h. Permissionnaire à 12h20. Après-midi dans la piscine à l'hôtel d'Ivoire !



Retour bord vers 17h. Cocktail avec de nombreux invités de 18h30 à 20h30. Film à la cafétéria (Highlander). Sortie à 22h avec camarades. Retour bord 3h. Coucher 3h30 ...

Samedi 15 juillet 1989 – Lever 7h ... compliqué ☺ Assemblée pont d'envol. Poste de propreté général. Visite du bord autorisée au public. Je suis embauché comme guide ! Fin 18h. Il y avait du monde sur le quai ! Dîner 19h. Retour des permissionnaires et récit de leur journée. Coucher 22h.

Dimanche 16 juillet 1989 – Lever 7h. Poste de propreté de 8h à 9h. Déjeuner 11h. Permissionnaire à 11h30. Visite du marché de Cocody. Puis piscine de nouveau à l'hôtel d'Ivoire. Retour bord 17h30. Dîner 19h. Coucher 22h30.

Lundi 17 juillet 1989 – Lever 7h. Départ en excursion au Grand Bassam. Transport assuré par l'armée de Terre. Achats de souvenirs, notamment en bois sculpté. Retour vers 12h.



Déjeuner. Suite trouvaille dans une poubelle du poste de deux pantalons en bon état, je descends sur le quai et les échange contre un sabre ivoirien (que j'ai toujours !). Départ du bord vers 14h avec groupe de camarades. Passage à l'office de tourisme, au marché puis de nouveau piscine à l'hôtel d'Ivoire. Retour bord 18h. Dîner 19h. Départ vers 23h du bord pour une sortie en groupe entre camarades pour apéros. Arrangement avec un Taxi et négociation collective du prix du déplacement. Retour bord 2h45. Coucher 3h15 ...

Mardi 18 juillet 1989 – Lever 6h ... difficile ! Appel pont d'envol et chargement de la 4L. Appareillage 8h. Sortie du canal 9h. Un peu de houle. Poste de combat, histoire de vérifier que tout le monde est à présent à son poste. Poste de propreté (un peu plus que d'habitude à faire suite escale). Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Lavage de la 4L. Bronzage plage arrière. Dîner 17h. Coucher 18h. J'en avais bien besoin ! Réveil 23h45.

Mercredi 19 juillet 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h30. Journée ordinaire. Quart de 15h à 18h. Passage à la passerelle et rencontre avec le commandant. Dîner. Coucher 19h30.

Jeudi 20 juillet 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Journée ordinaire. Quart de 18h à 20h. Partie d'échec. Coucher 23h.

Vendredi 21 juillet 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Temps nuageux et pluie. Vu vidéo sur la cérémonie du passage de la ligne ! De bons souvenirs. Après-midi, Poste de combat avec exercice incendie en passerelle. Dîner à 17h. Quart de 20h à 24h.

Samedi 22 juillet 1989 – Lever 7h. Poste de propreté jusqu'à 9h. Journée calme, sans exercices. Parties d'échec. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Vu marsouins. Dîner 18h. Coucher 20h30.

Dimanche 23 juillet 1989 – Lever 7h. Journée sans activités. Quart de 15h à 18h. Dîner 18h15. Coucher 18h45 !

Lundi 24 juillet 1989 – Lever 3h30. Changement d'heure la veille au soir, une heure de moins ... Quart de 4h à 8h. Mer belle. Déjeuner à 10h30. Quart de 11h à 12h car je remplace un camarade. Poste de combat. Dîner 17h. Quart de 18h à 19h, mon camarade remplacé le matin effectuant le 19h à 20h. Passage entre Ténériffe et la Grande île. Coucher 20h30.

Mardi 25 juillet 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h30. Poste de combat à 15h et exercice sécurité. Dîner à 19h. Quart de 20h à 24h.

Mercredi 26 juillet 1989 – Lever 7h30 ... difficile. Poste de propreté. Permanence au magasin « Machine ». Déjeuner à 11h. Quart de 12h à 15h. le vent se renforce. Après-midi au poste, au calme. Dîner à 17h. Coucher vers 19h. Réveil 23h45.

Jeudi 27 juillet 1989 – Quart de 0h à 4h avec un peu de somnolence ... du sommeil en retard s'accumule ... Mer agitée et roulis important. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Du fait que le bateau bouge beaucoup, bonne ambiance au déjeuner à la cafétéria ! Il faut se tenir, tenir le plateau, gérer son assiette ... Du sport ! Bronzage / sieste de 11h30 à 14h. Quart de 15h à 18h. Dîner et coucher vers 21h.

Vendredi 28 juillet 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Journée ordinaire. Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. J'apprends que je suis passé matelot de 1^{ère} classe ! j'en suis très content et fête cela dans le poste avec mes camarades ! Coucher vers 23h.

Samedi 29 juillet 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h15. Bronzage plage avant. Déradiage devant Groix des CTM et EDIC. En début d'après-midi, cérémonie sur le pont d'envol et remise de la médaille de la défense nationale à quelques marins. Celle-ci est attribuée suite à services rendus et/ou 100 jours de mer. Mon tour viendra ... Passage de la pointe du Raz vers 17h30.

Arrivée à Brest vers 20h, que nous avons quitté le 25 mai ! Je ne suis pas de service et donc je quitte le bord à 21h. Arrivée à la maison à 21h15. le temps de tout raconter ...

Ces derniers mois, 155 jours d'absence dont 110 à la mer ! Coucher tardif !

Carte tenue à jour tout au long de la mission qui vient de se terminer.



Presse / Télégramme de Brest / 1^{er} aout 1989

Retour de « l'Orage » à Brest après l'exercice « Franceville » au Gabon

155 jours d'absence dont 110 à la mer : « l'Orage » n'a guère été inactif depuis le début de l'année. Le transport de chalands de débarquement est rentré samedi soir à Brest, après une mission au Gabon, dans le cadre d'accords de défense avec certains pays africains, tels que le Tchad, la Côte d'Ivoire, le Sénégal ou le Cameroun.

« L'Orage » était parti de Brest le 25 mai sur Toulon, pour une mission de transport de routine, sous le commandement du capitaine de frégate François Pansart. Le 17 juin, il devait quitter le port de la Méditerranée pour l'exercice « Franceville » au Gabon.

A bord du TCD, il y avait non seulement les 220 membres de l'équipage mais aussi près de 300 passagers : divers éléments de la Force d'Action Rapide, en particulier le 3^e RIMA de Nantes, la 9^e DIMA de Vannes, l'ALAT

d'Étain avec deux Pumas et deux Gazelles, un détachement du 28^e régiment de transmissions d'Orléans, etc... Un détachement du groupement amphibie basé à Lorient était là aussi. Un EDIC, quatre chalands de transport de matériel, deux Super frelons et un détachement de la 32 F de Lanvéoc-Poulmic, un commando de Montfort de Lorient.

A cet exercice devaient participer encore deux bâtiments gabonais, le batral « Omar Bongo » et le patrouilleur « Ba Omar ».



Le capitaine de corvette Jean-François Dechaume, commandant en second de l'« Orage », qui va quitter le bâtiment pour l'EPSHOM. Il est affecté à la section des renseignements nautiques.

Après escale le 24 juin à Dakar, « l'Orage » est arrivé le 2 juillet à Libreville où il s'est trouvé avec le batral « Champlain » qui allait participer à l'exercice. Les troupes de l'Armée de Terre se sont rendues par le train de Libreville à Franceville, tandis que les bâtiments se rendaient vers Mayumba, tout au sud du Gabon, où étaient prévus, dans une zone de lagune, des exercices de commando.

Une mission qui s'est déroulée sans incident. Mais, « l'Orage » a eu l'occasion de porter assistance à deux bateaux de pêche dans le Golfe de Guinée. L'un et l'autre avaient perdu leur route. Il a aussi et surtout procédé à l'évacuation sanitaire d'un ouvrier ghanéen à bord d'un bateau congois, le « Père Briant », qui était en pêche dans le même Golfe. Le Ghanéen, qui était sérieusement blessé à un pied, a été hélitreuillé de nuit, dans des conditions difficiles, pour être évacué sur l'hôpital de Libreville. « L'Orage » a eu l'occasion de rencontrer dans les parages un curieux bateau, le « Pount », construit à Sète à la façon des anciens navires égyptiens et qui essaie de reconstituer les expéditions de l'Antiquité autour de l'Afrique.

Après avoir quitté Libreville, le TCD s'est rendu à Abidjan avec le « Champlain » à l'occasion du 14 juillet, imitant en cela une soixantaine d'autres navires français en escale à l'étranger pour notre fête nationale. Le « Champlain » a regagné Lorient samedi midi, alors que « l'Orage » terminait seul sa route sur Brest. Après les vacances, le TCD reprendra ses activités amphibies sur les côtes bretonnes.

Dimanche 30 juillet 1989 – Lever 6h15, très dur quand on a retrouvé un vrai lit, et le sien en plus ! Bord 7h. Je suis de service. Roulage aux halles puis pour le commandant qui prend le train pour rentrer à Ollioules (Var). Déjeuner 11h. Après-midi, rangement et mise à jour de mon journal de bord. Dîner 17h. Partie d'échec. Coucher 23h.

Lundi 31 juillet 1989 – Lever 7h. Appel pont d'envol. Roulage pour le vaguemestre et autres déplacements. Une partie du personnel est en permission ce soir. Et j'en fait partie. Après-midi, roulage avec l'infirmier. Dégager à 16h.

Permissions (vacances) du 1^{er} au 27 aout 1989.

Au centre équestre d'Hourtin du 2 au ... 18 aout 1989.

Vendredi 18 aout 1989 – Je devais être en « vacances » encore une semaine ... Lever 7h30. Appel téléphonique de mon père. La presse locale annonce un départ imminent du TCD Orage pour ... le Liban. Confirmation dans la matinée, tout le personnel en permission doit rejoindre au plus vite le TCD Orage. Rangement affaires, train à Bordeaux à 18h.

Samedi 19 aout 1989 – Arrivée Quimper à 1h35 du matin. Mon père est venu me chercher. Arrivée à Brest à 2h40. Préparation sac. Taxi. Je suis à bord à 3h30 ! Coucher sans draps. Lever 6h. Tout le monde s'active et en même temps se demande pour combien de temps on pars ! Cérémonie avec un Amiral sur le pont d'envol après avoir embarqué la 4L. Appareillage 9h. Poste de combat. Je me rappelle être encore à cheval la veille !! Quart de 10h à 12h. Déjeuner puis « grosse » sieste. Enradiage sous Groix. Appontage hélicoptère. Quart de 18h à 20h. Poste de combat. Coucher 20h. Nos vacances ont été raccourcies et pour certains, ils n'ont pas pu en prendre ... L'actualité a pris le dessus.

Presse / Le Télégramme de Brest / 18 aout 1989

Il rappelle ses permissionnaires **Brest : l'« Orage »** **s'apprête à partir**

teleg 18/8/89

La frégate « Duquesne » et le porte-avions « Foch » ne seront sans doute pas les seules unités de la marine nationale dépêchées vers le Liban : hier, à Brest, en effet, le transport de chalands de débarquement « Orage » a entrepris de rappeler à bord tous les membres de son équipage qui se trouvaient en permission. Dans le même temps, il embarquait vivres, couvertures et matériels divers, et le bruit courait qu'il pourrait appareiller en cette fin de semaine, en direction du Liban.

La marine, obéissant de toute évidence à des consignes gouvernementales, n'a fait aucune déclaration à ce sujet, mais l'appareillage probable de l'« Orage » n'a rien de surprenant dans une pareille circonstance.

Car un TCD comme l'« Orage » (ou son frère presque jumeau l'« Ouragan ») est le type même de navire adapté à une éventuelle mission d'évacuation. Conçu comme transport d'assaut capable d'amener sur un théâtre d'opérations des chalands, des hélicoptères, des véhicules de toutes sortes... et des hommes, l'« Orage » possède tout naturellement une importante capacité d'hébergement. Outre son équipage de

214 hommes, il peut accueillir normalement près de 500 soldats en armes, et à coup sûr bien plus si les circonstances l'exigeaient.

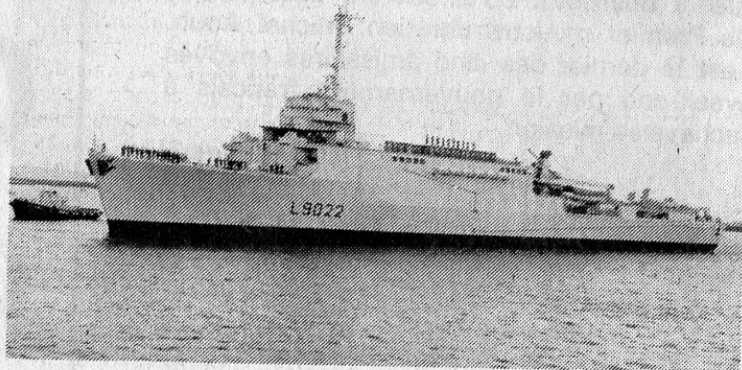
En outre, l'« Orage » est doté d'installations hospitalières particulièrement modernes.

Avec le « Foch », dont les capacités d'accueil sont, elles, encore plus importantes, la France met donc en œuvre des moyens

importants pour procéder en cas de besoin à des évacuations de grande envergure.

Long de 150 m et large de 21 m, l'« Orage » déplace 8.500 tonnes à pleine charge et sa vitesse est de l'ordre de 17 nœuds grâce à deux moteurs développant 8.600 CV. Son armement est très faible : quatre affûts anti-aériens de 40 mm.

Yves CARIOU



Le transport de chalands de débarquement « Orage », basé à Brest a commencé à embarquer vivres et matériels divers. De même le port de Toulon vivait, hier soir, à l'heure des préparatifs de l'appareillage du porte-avions « Foch ». Les marins, prévenus par téléphone qu'ils devaient rejoindre leur navire, commençaient à arriver, accompagnés de leurs familles.

Télégramme de Brest / 21 aout 1989



Dimanche 20 aout 1989 - Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Dur la reprise ... Appel à 8h30. Poste de propreté. Sieste ... Déjeuner 12h. Quart de 15h à 18h entrecoupé d'un Poste de combat de 16h à 17h. Dîner à 19h. Nous sommes au large du Portugal. Coucher 20h. Lever 23h45.

Lundi 21 aout 1989 – Quart de 0h à 4h. Poste de propreté. Délivrance de chiffons pour la « Machine ». Déjeuner à 11h. Quart de 12h à 15h. Dîner 17h. Quart de 20h à 24h. Poste de combat de 20h45 à 21h45.

Mardi 22 aout 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté de 8h45 à 9h45. Envoi matériel dans soute à chiffons. Déjeuner 11h. Poste de combat de 15h à 15h30. Communication du commandant et confirmation que nous nous dirigeons vers le Liban. Dîner à 17h. Quart de 18h à 20h. Mer d'huile. Marsouins. Coucher 20h45.

Mercredi 23 aout 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h15. Bronzage plage avant. Corvée sacs de sable de 15h à 16h45. Il s'agit de mettre en place des protections complémentaires sur certaines parties du bâtiment. Dîner 17h. 18h15, Poste de combat jusqu'à 19h15. Quart de 20h à 24h.

Jeudi 24 aout 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté jusqu'à 10h. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Déplacement de sacs de sable. Poste de combat de 16h à 17h. Dîner 17h15. Coucher 19h. Nous sommes au large de la Sardaigne. Réveil 23h45.

Vendredi 25 aout 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté jusqu'à 10h. Déjeuner 11h. Passage chez le coiffeur. Poste de combat. Quart de 12h à 15h, devant moteur bâbord stoppé pour changement de culasse. Le bâtiment navigue avec un seul moteur (tribord). Dîner 18h. Lecture et coucher 19h45.

Samedi 26 aout 1989 – Une heure de sommeil en moins. A 2h, il est 3h. Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté jusqu'à 10h. Ouverture de la soute huile arrière pour permettre aux mécaniciens de venir se ravitailler. Déplacement des lits picots (pouvant servir si évacuation ressortissants au Liban) dans une coursive. Repos de 11h15 à 12h. Déjeuner. Poste de combat avec poste aviation. J'assiste en direct à un exercice avec un hélicoptère et des commandos marine tenant en-dessous une corde lisse. L'ensemble décolle et reviens à bord. Impressionnant. Fin vers 17h15. Dîner. Quart de 18h à 20h. Coucher 20h30.

Dimanche 27 aout 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h15. Ecriture lettres jusqu'à 15h. Instruction sur le pont d'envol sur le brancardage (il a fait chaud). Dîner 17h. Sieste. Vu coucher de soleil magnifique. Quart de 20h à 24h.

Lundi 28 aout 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté jusqu'à 9h30. Mouvement de munitions sur bâbord. Nous naviguons avec en parallèle un bâtiment soviétique ! Cela fait 10 jours que nous sommes en mer. Nous retrouvons les autres bâtiments français dont le porte avions « Foch ». C'est une première pour moi que de le voir avec ses avions en mer. Sont également présents, les bâtiments suivants : « Cassard », « Meuse », « Var » et « Jean de Vienne ». Cela fait du monde autour de nous !



« Foch » et « Cassard »

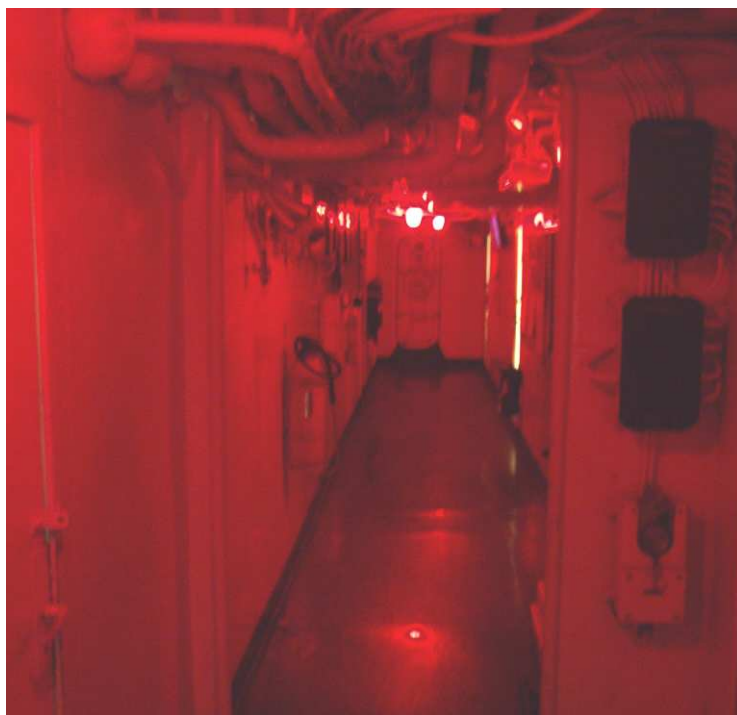
Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Je profite ensuite du spectacle de l'armada en extérieur. Dîner 17h. Coucher 18h15. Réveil 23h45.

Mardi 29 aout 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté et permanence au magasin « Machine ». Déjeuner 11h. Quart de 15h à 18h. Dîner 19h. Coucher 19h45.

Mercredi 30 aout 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Transfert de courrier vers le « Cassard ». Déjeuner à 11h. Poste aviation et exercice avec Super Frelon. Poste de combat vers 16h30. discussion plage arrière avec les motels (matelots qui servent au carré officiers). Quart de 18h à 20h. Coucher vers 21h.

Jeudi 31 aout 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h15. Matinée exercice avec le « Foch ». Simulation d'une attaque aérienne et récupération d'un pilote naufragé. Poste de combat de 15h à 16h. Préparation d'un ravitaillement à la mer (RAM) prévu demain. Plein essence zodiac. Dîner 19h. Quart de 20h à 24h.

Les coursives, la nuit.



Vendredi 1^{er} septembre 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté. Ravitaillement à la mer, je suis de permanence dans le compartiment auxiliaires. Déjeuner 13h30. Après-midi ordinaire. Dîner 17h. Coucher 18h ... Réveil 23h30.

Samedi 2 septembre 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45. Poste de combat et Poste aviation. Simulation d'attaque aérienne par deux avions. Fin vers 11h. Déjeuner 12h. Quart de 15h à 18h. De nouveau, exercice suite attaque aérienne. Dîner 19h30. Coucher 20h30 après écriture de mon journal de bord.

Dimanche 3 septembre 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Matinée dans mon poste, au repos. Je perçois ma solde : 4 080 francs. Je suis étonné mais à la lecture de mon bulletin , je bénéficie d'un rappel de primes diverses depuis le début de l'année ! Je mets cela de côté car j'ai prévu à l'issue de mon service militaire peut-être l'achat d'une nouvelle voiture .. et quelques réserves. Déjeuner 11h. Ecriture courrier.

Exemple de « Poste », lieu où dort le personnel équipage



Après-midi, manœuvres avec le « Cassard » et le « Foch » pour une photo aérienne souvenir. Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Passage plage arrière et admiration du paysage maritime jusqu'à 20h. Soirée TV (la nuit des généraux). Coucher vers 23h15.

Lundi 4 septembre 1989 – Lever 7h. Remise des draps à la voilerie. Récupération d'autres. Moteur bâbord stoppé. Quart de 8h à 12h, sans contrôles et sans déplacements ... Déjeuner 12h15. Rangement de la soute à chiffons. Poste de combat de 16h30 à 17h. Dîner 17h. Magnifique coucher de soleil. Quart de 20h à 24h.

Mardi 5 septembre 1989 – Lever 7h45. Poste de combat jusqu'à 8h15. Poste de propreté en prévision inspection du commandant. Rangement soute à chiffon. Déjeuner à 11h. Visite d'un amiral. Exercice amphibie avec CTM et EDIC. Quart de 12h à 15h. Poste de combat. Dîner 17h. Coucher 19h15.

Mercredi 6 septembre 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Déjeuner à 12h. Sieste. Quart de 15h à 18h. Moteur tribord stoppé. Dîner 19h. Coucher 19h30.

Jeudi 7 septembre 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Déjeuner 12h. J'ai reçu du courrier et cela fait très plaisir. Inspection par le commandant de la zone dont je suis responsable pour la propreté. Préparation du ravitaillement à la mer. Poste de combat à 16h30. Coucher 22h.

Vendredi 8 septembre 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h15. Ravitaillement à la mer de 13h à 16h30. Dîner 17h. Quart de 20h à 24h. Pendant ce temps, corvée de vivres par hélicoptères.

Samedi 9 septembre 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté. Un nouveau chauffeur est arrivé à bord, hier soir, avec d'autres appelés, par hélicoptère. Découverte du bord et des services avec lui en matinée. Déjeuner à 11h. Quart de 12h à 15h. Poste de combat ensuite jusqu'à 16h. Dîner à 17h. Coucher 19h. Réveil 23h45.

Dimanche 10 septembre 1989 – Quart de 0h à 4h. En double avec le nouveau. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté jusqu'à 9h40. Le commandant autorise pour le moral de l'équipage une baignade dans le radier !

Baignade / Porte du radier entrouverte



Déjeuner 12h. Quart de 15h à 18h. Dîner 19h. Coucher 20h30.

Lundi 11 septembre 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Déjeuner 12h. Sieste. Permanence au local pompe jusqu'à 16h40. Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. TV (le vieux fusil). Coucher vers 22h.

Mardi 12 septembre 1989 – Lever 6h45. Quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h15. Poste de combat de 15h à 16h. Travail au local pompe jusqu'à 17h15. Dîner 19h. Quart de 20h à 0h.

Mercredi 13 septembre 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Poste de combat. Exercice incendie. Poste aviation. Décollage d'un hélicoptère. Fin vers 16h15. Dîner 17h. Coucher 19h. Réveil 23h45.

Jeudi 14 septembre 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté. Passage au local pompe tribord pour retouche peinture. Déjeuner 12h. Quart de 15h à 18h. Poste de combat de 16h40 à 17h15. Dîner 19h. Annonce d'une escale prochaine à Rhodes en Grèce ! TV. Coucher 22h.

Vendredi 15 septembre 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Déjeuner à 11h. Baignade de nouveau dans le radier jusqu'à 14h45. passage chez le coiffeur. Poste de combat à 16h. Dîner 17h15. Quart de 18h à 20h. Coucher 21h30.

Samedi 16 septembre 1989 – Lever 7h. quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h15. Sieste. Poste de combat de 15h15 à 16h. Dîner 17h. Quart de 20h à 24h.

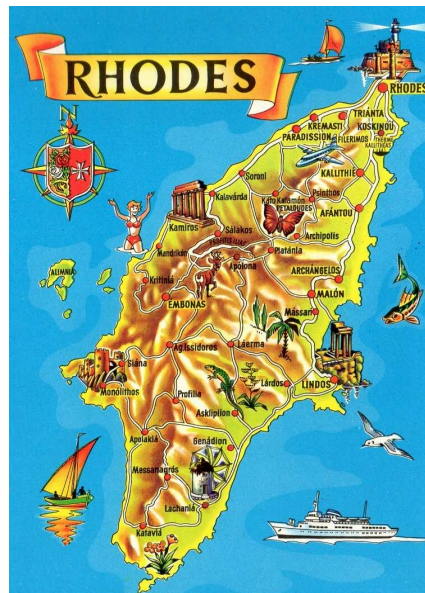
Dimanche 17 septembre 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Après-midi TV. Dîner 17h. Coucher 18h30. Réveil 23h45.

Lundi 18 septembre 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h. Matinée ordinaire. Ravitaillement à la mer l'après-midi. Quart de 15h à 18h. Dîner à 18h15. Coucher 20h.

Mardi 19 septembre 1989 – Réveil 3h30. Quart de 4h à 8h. matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Communication du commandant annonçant escale à Rhodes du 20 au 29 septembre. Lavage de la 4L. Déjeuner à 17h. Quart de 18h à 20h. Soirée TV. Coucher 23h.

Nous aurons fait **33** jours de mer ...

Mercredi 20 septembre 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h15. Arrivée devant Rhodes. Mouillage à 14h. Permissionnaire en LCVP (petite embarcation embarquée à bord). Dîner à 17h. Sortie à Rhodes avec quelques camarades. Sortie en discothèque jusqu'à 3h. Attente sur le quai du LCVP de 3h30 à 5h30 (en dormant). Retour à bord 6h15...



Jeudi 21 septembre 1989 – Lever 7h ... Vous imaginez ... Poste de propreté. Sieste jusqu'à 11h35 ... j'en ai oublié d'aller manger ! Quart de 12h à 15h. Nous sommes toujours au mouillage. Passage aux cuisines. Après-midi ordinaire. Dîner 17h. Poste de manœuvre général à 18h. A quai à 19h. La 4L est mise sur le quai si besoin. Je suis de service. Pas de sortie et pas de roulage. Coucher 20h15, histoire de récupérer de la veille !

Le bâtiment sera à 24H00 d'appareillage, le service s'effectuera par 1/2 bordée. "TOUT" le personnel devra effectuer un pointage physique à bord entre 19H00 et 20H00. La période à quai est prévue du Mercredi 20 septembre au Vendredi 29 septembre. Nous serons en situation PRODEF 3, mesure VIGIPRATE RENFORCEE ; assemblée pont d'envol chaque jour à 07H55. Durant cette escale le "SERVICE de DIMANCHE sera appliqué chaque jour". Le tableau de service, le service de garde et de quart feront l'objet d'un O.P. du Commandant en Second.

A quai, à Rhodes (Grèce)



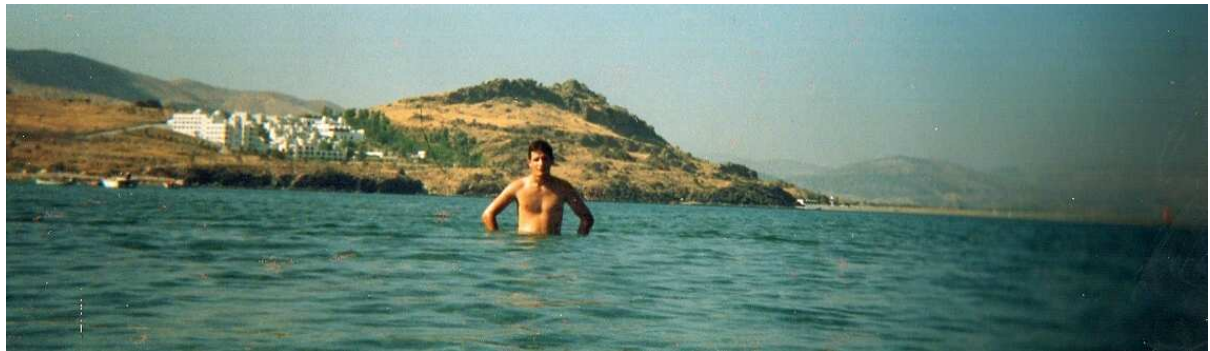
Vendredi 22 septembre 1989 – Lever 7h. Poste de propreté. Appel pont d'envol. 9h30 permissionnaire. Je pars avec 3 autres camarades et nous prenons l'option de louer des scooters pour visiter une partie de l'île ! Pique nique au bord d'une mer d'une couleur étonnante en comparaison du sol foncé et des maisons blanches ! Magnifique contraste. Baignade. Visite de monuments. Retour à bord pour pointage obligatoire en fin d'après-midi puis retour en ville. Achat de souvenirs et cartes postales. Dîner dans un restaurant proposant spécialités locales. Retour à bord vers 22h. Ecriture. Coucher 23h.

Visite de Rhodes en scooter !



Bossard / Rouxel / Schmitt

Sans commentaires ... / Environnement magnifique !



Samedi 23 septembre 1989 – Lever 7h. Chauffeur de service. Appel pont d'envol. Vaguemestre à 9h20. Passage au consulat. Retour bord à 10h45. Roulage pour un motel. Retour bord 12h. Déjeuner. Sieste jusqu'à 15h. Roulage pour le commandant en second. Dîner 17h. Partie d'échec. Ecriture cartes postales. Coucher 21h.

Dimanche 24 septembre 1989 – Lever 7h. Appel pont d'envol. Permissionnaire à 9h30. Location de nouveau de scooters. Visite de l'île toute la journée. Retour bord vers 18h30 pour pointage. Douche et changement de tenue. Sortie en ville. Retour bord 22h.

Lundi 25 septembre 1989 – Lever 4h30. Roulage prévu finalement annulé. Recoucher. Lever 7h. Appel pont d'envol 8h. Roulage à 9h45 avec le vaguemestre. Puis le commandant en second. Déjeuner 12h. Sieste. Roulage avec le médecin vers 17h. Puis commandant. Coucher 20h30

Mardi 26 septembre 1989 – Lever 7h. Poste de propreté. Permissionnaire à 9h. Promenade en ville. Retour à bord 11h45. Déjeuner. Plage l'après-midi. Dîner 19h à bord. Pas de sortie ce soir. Coucher 21h.

Mercredi 27 septembre 1989 – Lever 5h30. Appareillage après hissage de la 4L à bord. Poste de propreté de 8h à 9h. Peinture en matinée. Déjeuner 12h. sieste jusqu'à 16h. Retour à quai vers 19h. Remise de la 4L sur le quai. Roulage pour courses en ville pour le commandant. Retour bord 21h. Coucher 21h30. Il est annoncé un projet d'escale à venir en Turquie.

Jeudi 28 septembre 1989 – Dernière journée à Rhodes. Lever 4h. Roulage vers l'aéroport pour deux officiers. Retour bord vers 6h. Coucher 1h .. Poste de propreté. Nous avons un nouveau chef « Machine ». Permissionnaire. Matinée en ville. Retour à bord pour déjeuner. Après-midi plage et retour à bord par la vieille ville. Dîner 17h. Ecriture lettres et cartes postales. Coucher vers 21h.

Vendredi 29 septembre 1989 – Appareillage vers 7h après embarquement 4L. Poste de propreté et rangement magasin « Machine ». Bâche sur la 4L après nettoyage. Inventaire soute huile. Déjeuner. Après-midi ordinaire. Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Coucher 20h30.

Samedi 30 septembre 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Transit vers Larnaka (Chypre). Déjeuner 12h. Poste de combat vers 16h30. Exercice crash hélicoptère. Fin vers 17h30. Dîner. Quart de 20h à 24h.

Dimanche 31 septembre 1989 – Lever 6h30. Arrivée devant Larnaka vers 7h30. Mouillage. Attente d'arrivée à quai à cause du vent trop fort. Déjeuner 11h. Sieste. Permissionnaire à 17h en LCVP, en tenue civile. Retour à bord vers 20h.



Lundi 1^{er} octobre 1989 – Lever 7h. Pas de service. Appel pont d'envol. Matinée ordinaire d'un samedi (travail le matin mais pas l'après-midi). Déjeuner 11h. Sieste. Permissionnaire à 13h en LCVP après réception devises. Promenade en ville, achat de cartes postales. Dîner dans un restaurant local. Tournée des bars. Retour par LCVP à 23h45.

Escale au mouillage à Larnaca (Chypre)



Et transfert à quai en LCVP



Mardi 3 octobre 1989 – Lever 7h. De service la matinée. Poste de propreté. En l'absence de roulage pas possible puisque nous sommes au mouillage, je suis de service sur les LCVP. Responsable de la mécanique ! Aller retour à quai. Retour à bord, bâche mise sur la 4L. Permissionnaire à 15h. Idem que la veille. Retour bord 22h30. Ecriture. Coucher 23h30.

Mercredi 4 octobre 1989 – Lever 7h. Mécano sur LCVP pour la journée. Nombreux aller retour.

Jeudi 5 octobre 1989 – Coucher 1h30 après dernière navette. Lever 7h. Matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Permissionnaire 14h. Promenade en ville. Retour bord 22h.

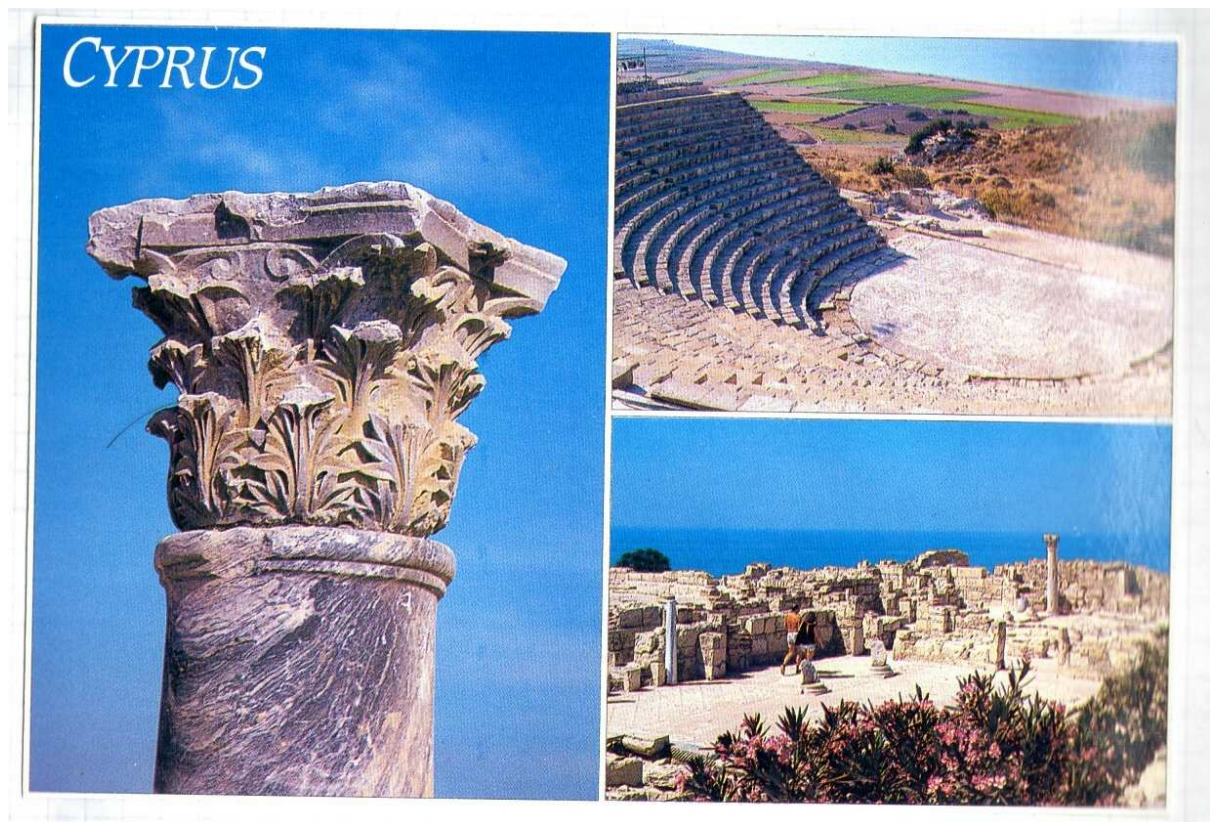
Vendredi 6 octobre 1989 – Lever 7h. Poste de propreté après appel pont d'envol. Lecture, et tâches diverses. Déjeuner 11h. Scrabble ! Pas de service mais je dois rester à bord quand même, en double. Dîner 17h. Soirée TV (la chèvre). Coucher 22h.

Samedi 7 octobre 1989 – Lever 7h. Appel. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Déjeuner. Quart à la coupe comme planton de 15h à 18h. Coucher 20h45. Réveil 23h35.

Dimanche 8 octobre 1989 – Quart à la coupée comme planton de 0h à 4h. Les nuits sont fraîches en octobre à Chypre ! Je confirme ... Recoucher. Journée repos. Un retour en France serait envisagé vers le 18 octobre après escale en Turquie ... Soirée TV. Coucher 23h.

Lundi 9 octobre 1989 – Lever 7h. Pont d'envol 8h20. Départ en excursion en car jusqu'à Nicosie. Visite 30mn de la ville. Puis direction le mont Olympe. Arrivée vers 13h. Déjeuner. Route vers Patres puis Limassol. Promenade 30 mn en ville. Retour bord vers 18h30. Dîner 19h. Coucher 20h30.

Carte postale souvenir



Mardi 10 octobre 1989 – Lever 7h. Poste de propreté après appel. Appareillage vers 9h. Transit de Larnaca (Chypres) vers Antalya (Turquie). Déjeuner 11h. Corvée de sacs de sable. Quart de 15h à 18h. Dîner 19h15. Remboursement de l'excursion par la coopérative pour les appelés. Coucher 20h.

Mercredi 11 octobre 1989 – Lever 3h30. quart de 4h à 8h. Magnifique vue imprenable sur la baie d'Antalya.

Carte présentant Rhodes (Grèce) / Chypre / Antalya (Turquie) / Liban



Arrivée à quai vers 9h. 4L mise à terre. Roulage à la douane avec Mr Le Commissaire. Je suis autorisé à être permissionnaire à 17h10 ! Nous sommes au port de commerce d'Antalya, à quelques kilomètres de la ville. Le taxi ou le minibus est obligatoire. Restaurant avec quelques camarades. Passage dans la vieille ville. Retour bord vers 22h30.



Jeudi 12 octobre 1989 – Lever 7h. Poste de propreté. Permissionnaire à 9h25. Minibus avec quelques camarades. Promenade touristique (vieille ville, parc, vieux port ...). Déjeuner dans un restaurant « Fast Food ». achat de quelques souvenirs.

Magnifique baie d'Antalya

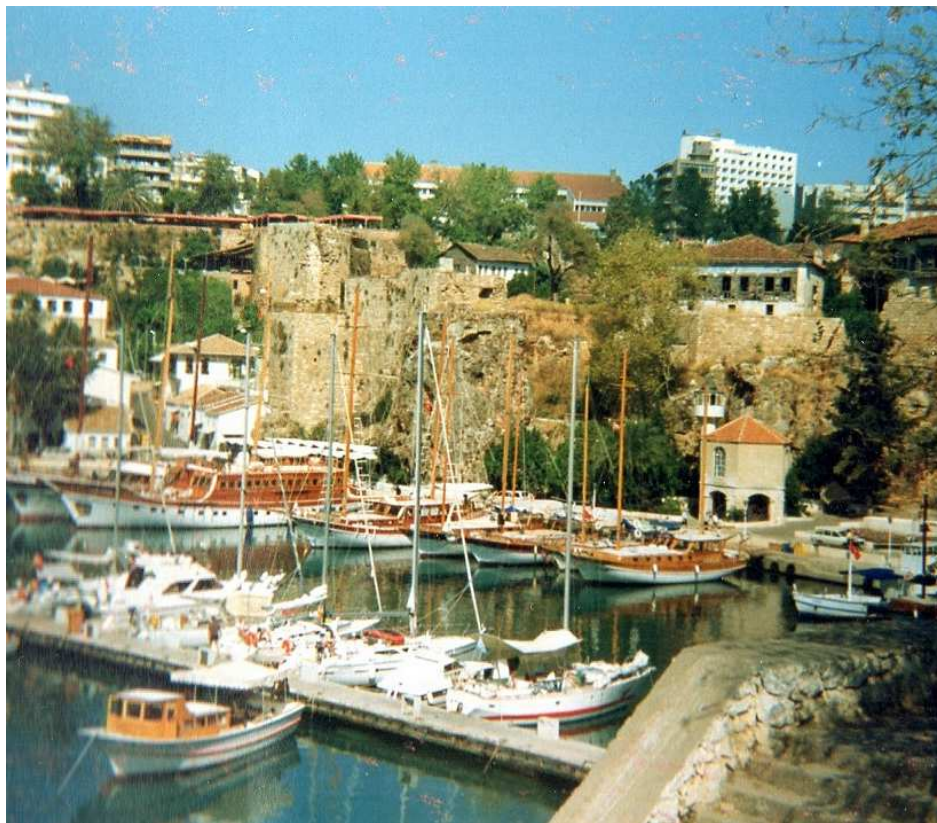


Taxi vers les chutes d'eau et cascades de « Duden » situées à 14 kms d'Antalya. Un spectacle étonnant. Les rivières se jettent dans la mer. Je vous laisse imaginer le bruit.



Retour bord vers 18h30. Dîner. Ecriture cartes postales. Coucher 22h30.

Vendredi 13 octobre 1989 – De service. Roulage à 8h30 avec quelques commandos que nous avons toujours à bord. Puis pour vaguemestre et Motel. Retour vers 11h45. Déjeuner et sieste. Pas de roulage l'après-midi. Permissionnaire à 17h. Promenade dans la vieille ville et le port, très coloré avec de beaux bateaux. Achat de deux pipes sculptées en écume de mer.



Retour vers 22h à bord. Coucher 23h.

Samedi 14 octobre 1989 – Lever 7h. Appel pont d'envol. Poste de propreté. Envoi d'un pantalon blanc à la buanderie pour nettoyage. Départ excursion à 9h45. Visite d'une fabrique de tapis persan (Prix, de 400 à 120 000 francs ! / 60 à 12 000 euros). Déposé à Antalya vers 18h30. Achat jeu d'échec en écume de mer (que j'ai toujours aujourd'hui). Particularité, pas de roi et reine mais un grand et un petit sultan ! Retour à bord 20h45 après avoir pris un sandwich à un marchand ambulant. Coucher 22h.

Dimanche 15 octobre 1989 – De service. Roulage toute la journée. Patrouille mobile dans les rues pour vérifier que tout va bien avec les permissionnaires rencontrés. Passage au commissariat de police de la ville ! Fin vers 20h Dîner. Soirée TV (Octopussy). Coucher 22h15.

Lundi 16 octobre 1989 – Lever 7h30. Pluie. Poste de propreté. Appel dans la coursive du BSI. Permissionnaire. Ballade en ville et derniers achats. Je reviens à bord avec un superbe blouson en daim négocié à un prix introuvable en France ! Déjeuner à bord. Départ de nouveau en ville. Retour bord 22h.

Mardi 17 octobre 1989 – De service. Lever 7h. Roulages nombreux. Nombreuses patrouilles en ville. Après-midi, prise en charge du commandant. A la dernière patrouille de la journée, la 4L est à deux doigts de faire une rencontre intime avec un bus local ! Retour à bord 20h30. C'était ma dernière journée à Antalya. Coucher vers 21h30.

Mercredi 18 octobre 1989 – Lever 5h30. Hissage de la 4L à bord vers 6h30. Appareillage 7h. Quart de 8h à 12h. Mer belle. Dernières vues sur la Turquie et au loin les neiges éternelles ! Déjeuner 12h15. Sieste jusqu'à 15h. Dîner à 17h. Quart de 20h à 24h. En transit vers Toulon ! Mer agitée.

Jeudi 19 octobre 1989 – Lever 7h45. Poste de propreté. Journée ordinaire. Nous avons à remplir une feuille de douane. N'ayant ni tabac, ni alcool, je ne suis pas trop concerné. Quart de 12h à 15h ou plutôt 16h car nous changeons d'heure. Dîner 17h. Coucher 19h. Réveil 23h45.

Vendredi 20 octobre 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h. Poste de propreté et temps calme dans le poste. Déjeuner 11h. Quart de 15h à 18h. Dîner à 19h. Coucher 20h. Passage du détroit de Messine, entre l'Italie et la Sicile, de nuit et sous la pluie.

Samedi 21 octobre 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté jusqu'à 10h. Passage à l'infirmerie pour une vaccination antigrippe ! Nous rentrons en France et bientôt l'hivers ... Alors, on ne sait jamais ! Déjeuner 11h. Poste de combat avec exercice. Passage entre la Sardaigne et la Corse. Quart de 18h à 20h. Coucher 21h.

Dimanche 22 octobre 1989 – Lever 7h. Quart de 8h à 9h après préparation de la 4L. Tenue de service. Arrivée à quai à Toulon pour 10h. Roulage au garage pour récupérer 2^{ème} voiture et roulage pour le vaguemestre, récupération de .. 12 sacs de courrier ! Après-midi, permissionnaire. Promenade en ville et cinéma. Retour à bord vers 1h du matin en bus interne à l'arsenal. Coucher 1h30.

Lundi 23 octobre 1989 – Lever 6h45. Je suis de service. Aller retour à Ollioules pour le commandant, puis direction Saint Mandrier pour une cérémonie funèbre. Retour bord vers 11h30. Déjeuner 12h. Après-midi, roulages dont un pour la douane ! Puis le commandant pour son domicile vers 16h. Permissionnaire à 17h15. Je retrouve ma sœur pour une soirée en famille. Retour vers 1h à bord. Coucher 1h30.

Mardi 24 octobre 1989 – Journée ordinaire car rien noté !

Mercredi 25 octobre 1989 – Lever 6h. Je pars chercher le commandant, un peu en avance ! Heureusement car contrôle des gendarmes maritimes et je constate que j'ai oublié mes papiers .. Retour à bord puis aller retour à Ollioules pour le commandant, à l'heure ! Ouf. Roulage pour médecin vers 11h. Retour du commandant à son domicile. Déjeuner 12h40. Après-midi roulages divers. Quart à la coupée comme planton de 17h à 18h (pour l'oubli des papiers le matin). Dîner 19h. Coucher 21h15 après avoir passé quelques appels téléphoniques de la cabine sur le quai.

Jeudi 26 octobre 1989 – Lever 7h. Aller retour pour le commandant. Journée ordinaire. Coucher 22h.

Vendredi 27 octobre 1989 – Lever 7h. Aller retour pour le commandant à Ollioules puis après passage à bord, direction la préfecture maritime. Retour à bord et déjeuner à 12h30. Appel pont d'envol en début d'après-midi. Roulages l'après-midi. Dîner 19h. Coucher 21h après quelques parties de scrabble.

Samedi 28 octobre 1989 – Lever 7h30. Appel pont d'envol. Corvée de peinture cursive du bureau du service intérieur (BSI) toute la matinée. Déjeuner 11h30. Roulage à 13h15 à la gare et vers 15h à l'hôpital maritime. Dîner 19h. Coucher 21h30.

Dimanche 29 octobre 1989 – Lever 7h. Appel. Permissionnaire à 9h après accord de l'officier de garde. Journée à Saint Mandrier chez ma sœur Liliane. Retour à bord vers 22h45. Coucher 23h.

Lundi 30 octobre 1989 – Lever 7h. Aller retour chez le commandant. Roulage vers l'hôpital maritime pour .. moi car nécessité petite opération chirurgicale à un doigt ! Retour bord vers 10h. Déjeuner. Roulage vers 16h pour le commandant. Retour bord vers 17h. Préparation sacs et valise car demain je suis en permission pour quelques jours ! Dîner 19h. Coucher 21h.

Mardi 31 octobre 1989 – Lever 6h30. Roulage pour le commandant, puis pour le commandant en second. Retour bord 9h30. Changement de tenue et départ en bus avec mes affaires à 10h. Train pour Brest via Paris ! Arrivée à Brest à ...0h15 ! Brest que j'avais quitté le 19 aout dernier ! Que de choses à raconter à mes parents !!

1^{er} novembre 1989 – J'ai l'honneur de me voir attribuer la médaille de bronze de la Défense Nationale, avec agrafe « Missions d'assistance extérieure »



Permissions du mercredi 1^{er} au 5 novembre 1989. Cela aura passé vite !

Lundi 6 novembre 1989 – Lever 7h. Passage à l'hôpital maritime de Brest pour changement de pansement car j'ai été réopéré du doigt pendant ma permission ! Train à 10h30 où je retrouve des têtes connues. Arrivée à Toulon 23h45. Bus et à bord pour 23h55 !

Mardi 7 novembre 1989 – Lever 7h, reprise des bonnes habitudes ! Appel pont d'envol.



2006

Poste de propreté puis passage à l'infirmerie pour faire constater l'évolution de mon problème au doigt. Bonne nouvelle, je suis dispensé de corvées pour quelques jours ! Journée ordinaire. Dîner 19h. Coucher vers 21h30.

Mercredi 8 novembre 1989 – Lever 7h. Changement de pansement à l'infirmerie. Aller retour à la préfecture maritime avec le commandant. Déjeuner. Retour à son domicile pour le commandant à 16h. Retour à bord vers 17h30.



On me signale que j'ai 45 jours de permissions à prendre avant fin mars, date initiale de la fin de mon service militaire... (Les événements à venir vont modifier le prévisionnel). Je me lance dans des projets de vacances avant de m'endormir vers 21h30.

Jeudi 9 novembre 1989 – Lever 7h. Roulage à 8h pour le commandant. Roulage avec vaguemestre. Retour du commandant à bord et allocution de sa part sur la diffusion intérieure. Le départ pour Brest est reporté et des permissions seront accordées du 11 au 28 novembre. Déjeuner à 11h. Je pose des permissions et un voyage gratuit pour le centre équestre d'Hourtin après être remonté à Brest. Dégager à 16h45. Passage à la gare SNCF pour prendre les réservations. Cinéma avec les 2 Motels. Retour à bord vers 1h.

Vendredi 10 novembre 1989 – Lever 7h. Passage à l'infirmerie. Poste de propreté. Permissionnaire à 9h30 en voiture du bord ! En revoir au TCD Orage !

2007



Train à 11h49. Arrivée à Brest à 0h47 et chez mes parents à 1h du matin !

Permissions à Brest du 11 au 22 novembre 1989.

Permissions au centre équestre à Hourtin du 22 au 26 novembre 1989.

Télégramme de Brest / 18 novembre 1989

« L'Orage » à quai à Toulon : les familles grondent

Après le Liban, une alerte interminable en Méditerranée : les marins du TCD de la Marine rongent leur frein, les familles s'impatientent

Les marins du transport de chalands de débarquement « Orage », actuellement « scotché » à Toulon, n'ont pas le moral au beau fixe. Pas plus d'ailleurs que leurs familles à Brest. Depuis le 1^{er} janvier, le TCD n'a guère fait escale dans son port d'attache plus d'une soixantaine de jours ! Après un tour du monde et un exercice au Gabon, le bâtiment appareillait toutes affaires cessantes, le 20 août, pour le Liban. Les permissionnaires avaient été rappelés d'urgence, faisant une croix sur les vacances en famille. Le TCD allait participer à la mission Capselle, en Méditerranée orientale, qui avait été montée pour que le gouvernement puisse rapatrier, s'il le jugeait utile, les ressortissants français de Beyrouth.

Depuis l'été, le dispositif Capselle a été mis en veilleuse. Mais l'« Orage », qui devait rallier Brest, est maintenu à quai à Toulon depuis le 22 octobre, en « prépositionnement », à toutes fins utiles. Le bâtiment ne devrait pas revoir Brest avant le mois de janvier.

« Ça n'est pas tolérable »

L'équipage ronge son frein. Il n'y a rien de pire que cette attente

« sans trop savoir pourquoi ». Les familles s'impatientent : coup de fil hier matin à la rédaction d'une femme d'officier-marinier. « On accepte — dit-elle — l'absence de nos maris quand le programme est défini et que l'on mesure l'importance d'une mission. Mais cette fois, ce que nous subissons n'est pas tolérable. Le bâtiment est à quai et l'équipage en a plus qu'assez d'attendre. Tout était prévu pour que le TCD rentre à Brest après le 22 octobre. Mais il y a eu contre-ordre. C'est très facile de donner des ordres, mais je puis vous assurer que celui-là est très mal perçu d'autant que rien de nouveau ne se manifeste du côté du Liban. Nous pensions qu'après le mouvement de grogne dans les armées, un dialogue pourrait s'instaurer afin d'alléger les contraintes qui pèsent de plus en plus lourdement sur la vie familiale des marins. Dans ce cas précis, il y a certainement quelque chose à faire. Mais rien ne bouge. Nos plaintes sont prises en compte par le bureau de liaison avec les familles. Mais ça ne va pas plus loin. Il n'est pas question, avec nos salaires, de se déplacer jusqu'à Toulon pour qu'on puisse se retrouver. Les rotations de per-

missions vont débiter. L'on pourra passer Noël ou le jour de l'an en famille, certes. Mais on en a tous et toutes très gros sur le cœur ».

Les récriminations de cette mère de famille, porte-parole de nombreuses femmes de marins de l'« Orage », sont symptomatiques d'un nouvel état d'esprit au sein des armées. On l'a vu cet été chez les gendarmes, les familles acceptent de plus en plus mal les « grandeurs et servitudes » de la vie militaire. D'autant plus mal que les compensations financières ne suivent plus et que l'on attache de plus en plus d'importance à l'éducation « à deux » des enfants.

Un effort pour les permissions

La Marine a d'ores et déjà bien perçu le malaise à bord de son TCD et comprend les réactions de lassitude des uns et des autres. « Les dispositions sont prises, indique la préfecture maritime, pour que l'équipage puisse prendre ses permissions dans toute la mesure du possible, pendant les vacances scolaires de fin d'année ». Mais les ordres restent les ordres. C'est le gouvernement qui souhaite, à toutes fins utiles, pouvoir disposer du transport de troupes et de ses

hélicoptères pour le cas où les événements, une fois de plus, se précipiteraient au Liban.

Un TCD en permanence à Toulon ?

L'on comprend mieux dès lors que la Marine envisage très sérieusement de baser son futur TCD, la « Foudre », à Toulon. La Méditerranée est une mer « chaude » et ce type de bâtiment, l'actualité de ces dernières années n'a cessé de l'attester, intervient quasiment à chaque poussée de fièvre au proche Orient. Ce redéploiement aurait le mérite de clarifier la situation des équipages et de leurs proches. De plus, il s'harmoniserait avec la logique du plan armées 2000 du ministre de la Défense, Jean-Pierre Chevènement. Son programme, en effet, bipolarise les fiefs des marins : à l'ouest, Brest, la force océanique stratégique, son environnement de détection et de chasse aux mines, et au sud, Toulon, port du groupe aéronaval et base de préparation des missions « diplomatiques » dont le gouvernement charge de plus en plus fréquemment la Marine.

Bertrand LE NÉNA

Lundi 27 novembre 1989 - Lever 7h. Départ d'Hourtin à 7h45. Bordeaux 9h15. Train 11h29. Toulon à 19h45. Bus à 20h dans la base navale. Bord 20h15. Coucher 21h30.

Mardi 28 novembre 1989 – Lever 7h. Reprise des bonnes habitudes. Pas de roulage le matin. Déjeuner 11h. Sieste et TV. 15h45, roulage pour le commandant. Passage à la préfecture maritime. Au retour, nous sommes informés que nous repartons au Liban ... jeudi ! Aller retour chez le commandant vers 18h45. Dîner 20h après nombreux appels téléphoniques sur le quai (parents, amis ..). Coucher vers 22h30.

Mercredi 29 novembre 1989 – Lever 7h. Aller retour chez le commandant. Appareillage prévu ce soir 22h ! Tout arrive sur le quai en ravitaillement et matériel à emporter ! Effervescence à bord ! Roulage toute la journée. Retour à bord vers 18h. Dîner 18h30. Coucher 21h30. Appareillage reporté de quelques heures.

Télégramme de Brest

Nouvelle alerte libanaise L'« Orage » a quitté Toulon hier soir

Permissionnaires rappelés, départs en catastrophe : le réveillon se présente mal.

C'est hier soir à 22 h que le transport de chalands de débarquement « Orage » devait quitter Toulon, cap sur la Méditerranée orientale, avec pour mission, une fois de plus, de se rapprocher sans faire de vagues du Liban pour le cas où il faudrait évacuer d'urgence les ressortissants français à Beyrouth pris sous le feu de la énième tourmente libanaise.

Le prépositionnement du TCD en attente à quai à Toulon depuis un mois avait fait des remous au sein de l'équipage et de leurs familles d'autant que son retour à Brest avait été annoncé puis reporté à plusieurs reprises. Il faut savoir que l'« Orage », cette année a vraiment « tiré le gros lot ». Le bâtiment n'aura fait escale dans son port d'attache brestois qu'une soixantaine de jours. La Marine avait tenu compte de la disponibilité record de l'équipage et avait commencé à organiser les rotations de permissions, par avions de l'armée de l'air en faisant en sorte de permettre aux marins de passer une partie des vacances de fin d'année en famille. L'ordre d'appareillage d'hier a bouleversé les plans des uns et des autres. Les permissionnaires ont été rappelés d'urgence. Les projets tombent à l'eau une fois de plus. Le TCD avait dû appareiller au cœur du mois d'août pour le Liban. Cette fois là encore, bon nombre de marins avaient écourté leurs



L'« Orage » se rapproche du Liban car le gouvernement s'inquiète du sort de ressortissants français à Beyrouth.

vacances en famille ou n'avaient pas pu les prendre. Le second TCD de l'escadre de l'Atlantique est actuellement dans le Pacifique où il poursuit son tour du monde. Il est donc hors de question qu'il puisse prendre le relais de l'« Orage ». Quand le nouveau TCD, la « Foudre », entrera en service à la fin de l'année prochaine, il mettra le cap sur Toulon où il sera basé. L'annonce officielle en sera faite avant la fin de l'année. Cette décision répond à une logique incontournable : il se passe toujours

quelque chose en Méditerranée ou en océan Indien. La Marine est de tous « les gros coups » dans ces mers « chaudes » aux côtés d'une diplomatie qui n'arrête pas d'avoir le pied marin.

B. L. N.

*Lire également
en page 2*

Jeudi 30 novembre 1989 Appareillage à 4h du matin. Lever 3h30. Recoucher de 4h30 à 7h45. Appel pont d'envol et poste de combat pour exercice. Poste de propreté. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Temps calme et repos. Dîner 17h. Quart de 20h à 24h.

Télégramme de Brest

La France inquiète du sort de ses ressortissants **L'« Orage » fait route vers le Liban**

Comme nous l'annoncions dans notre dernière édition, l'« Orage » a quitté Toulon, hier soir à 22 h, cap sur la Méditerranée orientale et les côtes libanaises. Cet appareillage discret, prévu initialement pour ce matin, est bien évidemment lié au regain de tension au Liban. « C'est une mesure de prudence, dans un esprit humanitaire à l'instar de celui qui animait la mission Capselle, l'été dernier — soulignait-on hier à l'état-major — il

importe de rapprocher le bâtiment du Liban pour le cas où le gouvernement déciderait d'évacuer ses ressortissants de Beyrouth ».

Dans un premier temps, l'« Orage » a pris la mer seul, avec, à son bord, exclusivement des hélicoptères lourds de type Puma appartenant à l'armée de terre. Mais le nouveau dispositif mis en place par la Marine est susceptible de s'étoffer dans les heures ou les jours à venir.

Le porte-avions « Foch » et son escorte restent en alerte, parés à appareiller en 48 heures. La Marine prévoit par ailleurs, en fin de semaine, le départ d'une frégate anti-sous-marin toulonnaise, le « Montcalm » mais précise que ce bâtiment va relever, comme prévu de longue date, le « Jean-de-Vienne » qui croise en ce moment en vue de Beyrouth et garde le contact en permanence avec l'ambassade de France dans la capitale libanaise.

A Brest, les permissionnaires de l'« Orage » ont été rappelés d'urgence à Toulon.

Le prépositionnement du TCD en Méditerranée, depuis un mois, avait été très mal perçu par les familles des deux cent quatorze marins de l'« Orage » qui cette année est resté éloigné de Brest plus de trois cents jours ! Le TCD ne reverra pas son port d'attache avant le mois de janvier si son programme actuel n'est pas bouleversé par la nouvelle crise libanaise.

B. Le Néna



Vendredi 1^{er} décembre 1989 - Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner 12h15. Sieste jusqu'à 15h. Poste de combat. Je reçois officiellement mon diplôme d'attribution de la médaille de la défense nationale. Dîner 19h. Quart de 20h à 24h. Passage entre la Sicile et l'Italie. La mer est ensuite agitée et beaucoup de vent. Cela bouge beaucoup à bord !

Samedi 2 décembre 1989 – Lever 7h45 avec toujours autant de mouvements. Poste de propreté pour le mieux vu les circonstances. Déjeuner à 11h. Quart de 12h à 15h. Dîner 17h. Coucher 18h30 en étant moins secoué que la nuit précédente ! Réveil 23h45.

Dimanche 3 décembre 1989 – Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45. Poste de propreté. Journée du dimanche donc retour ... au lit ! Lever 11h45. Déjeuner. Scrabble et partie d'échec. Quart de 15h à 18h. Dîner 19h. Nous avons passé la Crête. Coucher 21h.

Lundi 4 décembre 1989 – Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Discussion avec le chef « Machine » car il est question de me voir offrir par la fondation de Lattre, une aide de 1000 francs pour m'aider dans la vie civile à l'issue de mon service militaire ! Très honoré d'avoir été proposé. Je garde l'information secrète pour l'instant. Déjeuner à 11h. Poste de combat et exercice crash hélicoptère à 15h. 16h 30, de nouveau Poste de combat. Dîner 17h15. Quart de 18h à 20h. Coucher 20h30 après un peu de lessive personnelle.

Mardi 5 décembre 1989 – Arrivée à Larnaca. Lever 6h30. Mouillage vers 8h. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Sieste. Récupération devises au bureau administratif. Permissionnaire en LCVP à 16h30. Avec quelques camarades, nous retrouvons l'ambiance des rues de Larnaca ! Retour à bord vers 23h45.

Mercredi 6 décembre 1989 – Lever 7h. Appel pont d'envol avec belle vue sur Larnaca. Mécanicien sur LCVP de service pour la matinée. Déjeuner 12h en express. Permissionnaire à 15h. Retour à bord vers 23h45.

Jeudi 7 décembre 1989 – Lever 7h. Appareillage 8h. Poste de propreté. Poste de combat.

Déjeuner 11h. Sieste. Après-midi ordinaire sous un beau soleil avec mer un peu agitée.



2006, en mer

Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Soirée TV. Coucher 20h30.

Vendredi 8 décembre 1989 Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Exercice évacuation ressortissants pour le personnel concerné. Déjeuner 12h30. Sieste. Après-midi ordinaire. Dîner 19h. Quart de 20h à 24h.

Samedi 9 décembre 1989 – Lever 6h30. Arrivée au mouillage à 8h30. toujours aussi impressionnant que d'entendre de notre poste la descente brutale de l'ancre et le bruit continu de la chaîne qui frotte sur l'avant du bateau. De service sur LCVP.



Nombreux aller retour. Pause pour déjeuner et dîner. Récupération devises au bureau administratif. Fin 22h. Coucher 22h30.

Identification du bâtiment à la coupée



Dimanche 10 décembre 1988 - Lever 7h. Aller retour au port en LCVP. Poste de propreté.

Sieste. Bronzage plage avant. Déjeuner. Promenade sur le bord et discussion plage arrière.

Plage avant, où nous étions souvent à bronzer (2007)



Plage arrière tribord, sous un temps breton ! (2007)



Dîner. Soirée TV. Coucher 21h.

Lundi 11 décembre 1989 - De service en remplacement d'un camarade. Nombreux aller retour en LCVP toute la journée avec une pause à 12h pour déjeuner. Reçu du courrier, cela fait toujours plaisir. Dîner à 19h. Coucher 20h30.

Mardi 12 décembre 1989 - Aux dernières nouvelles, Noël serait en mer, et le jour de l'an en escale ? Lever 0h30 pour rotations LCVP afin de ramener les permissionnaires à bord ! Recoucher 2h30. Lever 7h. Je suis de corvée de peinture jusqu'à 12h. Déjeuner. Après-midi ordinaire. Ecriture cartes. Dîner 19h. Coucher 21h.

Mercredi 13 décembre 1989 - Lever 7h. Appel pont d'envol. Poste de propreté. Permanence au magasin « Machine ». Déjeuner à 11h. Communication du commandant : Certains membres de l'équipage pourront rentrer sur Brest pour les fêtes en avion ! Je ne suis pas concerné, priorité à ceux qui ont des enfants. Personne ne sait combien de temps nous allons rester positionné à Chypre, en alerte pour le Liban. Partie de volley dans le radier. Partie d'échec dans le poste. Dîner 19h. Coucher vers 20h30.

Jeudi 14 décembre 1989 - Lever 7h. Appareillage vers 8h. Poste de propreté. Passage à l'infirmerie pour vaccin DT/Polyo. Permanence au magasin « Machine ». Déjeuner à 11h. Sieste. Quart de 15h à 18h. Dîner 19h. Coucher 20h.

Vendredi 15 décembre 1989 - Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Divers. Déjeuner 11h. Après-midi décoration du poste avec guirlandes ! Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Confirmation à la feuille de service, Noël en mer et Jour de l'an à Larnaca. Coucher 21h.

Plaques d'inauguration, disposées à l'origine au PC « Machine », à bâbord et tribord



Pour l'anecdote, je suis né un jour, un mois plus tard ... cela crée un lien !

Samedi 16 décembre 1989 - Lever 7h. Quart de 7h40 à 8h40. Mouillage devant Larnaca. Matinée ordinaire. Déjeuner à 12h. Sieste. Permissionnaire à 19h avec quelques camarades. Retour à bord vers 1h.

Dimanche 17 décembre 1989 - Lever 7h. De service comme mécanicien LCVP. Rotations. Déjeuner 12h. Rotations de nouveau. Dîner 17h. Rotations finales jusqu'à 22h. Coucher 22h30.

Lundi 18 décembre 1989 - Lever 6h45. Plein de gasoil des LCVP. Rotations. Poste de propreté. Changement d'ampoules dans les soutes à huile. Déjeuner 11h. Après-midi ordinaire. Dîner 19h. Coucher 21h30.

Mardi 19 décembre 1989 Lever 7h. De service sur LCVP, mais pas de LCVP ! (Panne). Poste de propreté. Journée ordinaire. Déjeuner 11h. Permissionnaires en chaland de transport de matériel (CTM). Corvée d'eau. Rotations. Je prends connaissance de la liste des membres d'équipage et officiers qui sont autorisés à prendre l'avion pour rentrer à Brest quelques jours pour Noël. Comme prévu, je n'en suis pas. Coucher 21h.

Mercredi 20 décembre 1989 - Lever 7h. Journée ordinaire. Permissionnaire à 18h. Un de mes camarades débarque (fin de service militaire) et offre un pot de départ pour cette circonstance ! Retour à bord vers 22h.

Jeudi 21 décembre 1989 - Lever 6h .. difficile ! Les marins désignés débarquent ! Pour les autres restés à bord, appareillage à 10h30. De quart jusqu'à 12h. Déjeuner 12h15. Sieste. Peinture. Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Ecriture cartes et lettres. Coucher 20h30.

Vendredi 22 décembre 1989 - Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Mouillage à Larnaca à 8h30. Poste de propreté puis peinture de nouveau. Déjeuner 11h. Divers. Dîner 17h. Belote et partie d'échec. Soirée TV. Coucher 22h30.

Samedi 23 décembre 1989 - Lever 7h. Appel pont d'envol. Journée ensoleillée. Poste de propreté et préparation inspection de tranche par le commandant (le bateau est divisé en plusieurs parties appelées tranches). Déjeuner à 11h. TV et temps de repos au poste. Dîner 17h. Permissionnaire à 21h. Retour à bord à 23h45, en compagnie du commandant !

Dimanche 24 décembre 1989 - Lever 7h. Appareillage à 8h. Poste de propreté. Suite préparation inspection. Peinture. Poste de combat. Peinture. Déjeuner 11h. Sieste. Quart de 15h à 18h. Belote. Dîner de fête de Noël : Huitre (8), langouste (2), gambas, dinde avec pommes de terre, pâté de foie, fromage, bûche de Noël, le tout accompagné de vin blanc et de vin rouge.



Cafétéria équipage en 2007

Communication Du commandant à 19h pour souhaiter à tous une bonne soirée de Noël.
Coucher 20h avec l'estomac bien rempli, et une mer d'huile !

Lundi 25 décembre 1989 - Mouillage devant Larnaca à 7h. Lever 7h45. Poste de propreté et rangement bidons de gasoil. Distribution de gasoil aux commandos marine toujours présents à bord pour leurs zodiacs. Déjeuner 11h. Sieste jusqu'à 16h. TV. Dîner 19h. TV (Le nom de la rose). Coucher 23h.

Mardi 26 décembre 1989 - Lever 7h. Appel pont d'envol. Délivrance de gasoil jusqu'à 10h pour les commandos marine. Poste de propreté et fin préparatifs pour inspection de tranche. Après-midi ordinaire. Dîner 19h. Coucher 20h. Pensées vers le centre équestre d'Hourtin où en théorie j'aurai du arriver aujourd'hui si nous n'étions pas parti de nouveau pour le Liban.

Mercredi 27 décembre 1989 - Dernier poste de propreté avant inspection. Temps mauvais, pluie et vent. Reçu courriers. Déjeuner 11h. Sieste et partie d'échec. Après-midi ordinaire. Dîner 19h. Coucher 22h.

Jeudi 28 décembre 1989 - Lever 7h. De service. Rotations sur LCVP à partir de 7h45. Rotation avec le commandant à 11h45. Déjeuner 12h30. Après-midi rotations. TV. Dîner 19h. Soirée scrabble.

Vendredi 29 décembre 1989 - Lever 7h. Poste de propreté. Journée ordinaire. Retour en fin d'après-midi des permissionnaires qui étaient rentrés à Brest. Dîner 19h. Coucher 21h.

Samedi 30 décembre 1989 - Lever 6h. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Après-midi ordinaire. Dîner 19h. Quart de 20h à 24h.

Dimanche 31 décembre 1989 - Lever 6h. Quart de 8h à 12h. Mer agitée. Mouillage à 13h à Larnaca. Déjeuner 13h30. Récupération devises. Je suis de service. Rotations LCVP. Dîner réveillon copieux à bord. Dernière rotation à 20h30. Soirée jeux (scrabble, échec ...) dans le poste. Coucher 23h sans attendre l'heure de minuit car trop fatigué !! Réveil à minuit pour souhait bonne année 1990 !

Lundi 1^{er} janvier 1990 - Lever 7h. Appel pont d'envol. Bonne année à tous l'équipage. Retour au poste pour attente et partie scrabble. Sieste. Réveil 11h50 pour aller déjeuner. Bronzage plage avant, un 1^{er} janvier ! Passage à la coopérative.



Coursive menant à la coopérative

TV. Dîner vers 19h. TV. Coucher 20h30.

Mardi 2 janvier 1990 - Lever 7h. Appel pont d'envol à 8h sous la pluie. Poste de propreté. Le commandant en second me fait la remarque qu'il serait temps d'aller chez le coiffeur ... Préparation du ravitaillement en mer prévu demain. Déjeuner à 12h. Passage chez le coiffeur. Après-midi ordinaire. Dîner à 19h. Coucher 20h.

Mercredi 3 janvier 1990 - Lever 4h. Petit-déjeuner. Appareillage. Recoucher. Lever 7h30. Quart de 8h à 12h. Ravitaillement à la mer en matinée. Je suis équipé avec casque et chargé de surveiller un câble à l'extérieur. Fin vers 13h. Déjeuner. Sieste. Rangement suite au ravitaillement du matin. Dîner à 17h. Quart de 18h à 20h. Coucher 20h15.

Jeudi 4 janvier 1990 - Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Rangement divers au magasin « Machine ». Mouillage à Larnaca à 11h. Déjeuner à 12h. Permissionnaire à 14h en CTM. Après-midi en ville, détente, et achats cartes postales. Retour bord 18h45. Dîner 19h. Ecriture cartes et coucher 21h.

Vendredi 5 janvier 1990 - Lever 7h. Appel pont d'envol et ce matin, il fait froid. Cela nous confirme que nous sommes bien en janvier ! Poste de propreté. Corvée de vivres avec les Motels. Déjeuner 12h. TV, scrabble et belote. Après-midi ordinaire. Dîner 17h. Coucher 21h. Suite soucis ventilation, problème de chauffage, nuit fraîche à bord.

Samedi 6 janvier 1990 - Lever 7h30. Appel pont d'envol. Poste d'entretien toute la journée du bord. Déjeuner 11h. Dîner 19h. Soirée TV. Coucher 22h.

Dimanche 7 janvier 1990 - Lever 7h. Appel pont d'envol. Poste de propreté. Envoi de caisses sur le pont d'envol et rangement toute la matinée. Pot offert au carré officier marinier suite débarquement à venir d'un de mes responsables. Déjeuner 12h. Après-midi belote en tournoi. TV. Dîner 17h. Ouverture coopérative et achats divers. Coucher 20h.

Lundi 8 janvier 1990 - Lever 7h. Cela a gelé sur le pont d'envol ! De service. Rotations toute la journée. Fin 19h45. Dîner et coucher à 21h.

Mardi 9 janvier 1990 - Lever 7h. Appel pont d'envol. Poste de propreté toute la matinée. Déjeuner 11h. Belote. Appel 13h30. Amiral à bord de 14h à 16h30. Dîner 19h. Allocution de l'amiral sur TV Orage. Puis film. Coucher 22h30.

Mercredi 10 janvier 1990 - Lever 7h. Appel pont d'envol. Poste de propreté. Magasin « Machine ». Déjeuner 11h. Scrabble. Après-midi ordinaire. Dîner 17h. TV. Coucher 21h30.

Jeudi 11 janvier 1990 - Lever 7h. Appareillage vers 10h après le poste de propreté. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. Inventaire du magasin « Machine ». Dîner 17h. Scrabble. Discussion avec le médecin qui fait également office de conseiller social pour aider les appelés à leur sortie du service national. Coucher 21h30. Réveil 23h45.

Vendredi 12 janvier 1990 - Quart de 0h à 4h. Recoucher. Lever 7h45 plus difficile que d'habitude. Poste de propreté et permanence au magasin « Machine ». Fin de l'inventaire. Déjeuner. Sieste. Quart de 15h à 17h car mouillage à 18h. Pas mal de houle. Rotation LCVP à 18h45. Dîner puis scrabble. Coucher 20h45.

Samedi 13 janvier 1990 - Lever 7h. Rotations LCVP dont un aller retour pour le commandant en second. Fin 8h45. Corvée de vivres. Déjeuner 11h. Sieste. Quart à la coupée de 15h à 18h. Fait pas chaud ... Appel à 18h45. Dîner 19h. Coucher 19h30. Réveil 23h40.

Dimanche 14 janvier 1990 - Quart de 0h à 4h. Ce fut long et froid ! Recoucher. Lever 7h. Appel pont d'envol. Recoucher à 8h15 ! Réveil 11h45. Déjeuner 12h. Après-midi ordinaire d'un dimanche. Dîner 17h. Scrabble. Ecritures lettres. Coucher 21h.

Lundi 15 janvier 1990 - Lever 7h. 7h45, appel dans le radier de ceux se rendant à une collecte de sang à Larnaca. CTM puis car. Prise de tension et don du sang, et un sandwich à la clé ! Retour bord 11h30. Reçu courrier parents et amis. Déjeuner 12h. Scrabble. TV. Après-midi ordinaire. Dîner 17h. Coucher 20h.

Mardi 16 janvier 1990 - Considérée comme une journée de samedi. Appel pont d'envol. Poste de propreté. Vidange de gasoil à la « machine ». Déjeuner 11h. Après-midi, détente, TV, jeux... Dîner. 20h TV. Coucher 22h.

Mercredi 17 janvier 1990 - Lever 7h. Appareillage initial 8h, reporté à 15h. Poste de propreté et permanence au magasin « Machine ». Déjeuner 11h. Communication du commandant : On rentre en France !!

Télégramme de Brest du 18 ou 19 janvier 1990

« Orage »

Cap sur Toulon

Brest en vue ? décision la semaine prochaine.

Le transport de chalands de débarquement « Orage » fait route en ce moment vers Toulon où il doit arriver en début de semaine prochaine. Le TCD est, on le sait, déployé en Méditerranée depuis le mois d'août et a participé à deux missions en vue de Liban, au cas où le gouvernement déciderait de l'évacuation des ressortissants français de Beyrouth.

Des familles des marins n'ont pas caché, à plusieurs reprises, qu'elles commençaient à trouver le temps long. Tous les pères de famille du bord ont toutefois pu prendre des permissions chez eux grâce à des liaisons aériennes orchestrées par l'armée de l'Air. Le retour de l'« Orage » à Toulon n'est pour l'instant pas significatif

dans la mesure où la décision de son maintien en Méditerranée ou de son retour à Brest n'interviendra que la semaine prochaine. Rappelons tout de même que la DCAN a prévu de faire entrer l'« Orage » en grand carénage dans les premiers jours de mars.

Le second TCD, l'« Ouragan », qui rentre d'un tour du monde, est en ce moment à Djibouti et est at-

tendu à Brest, en principe à la fin du mois de février. Il est peu probable qu'il remplace l'« Orage » en Méditerranée. Mais encore une fois, il faut savoir que l'articulation de la présence maritime française en Méditerranée orientale ne sera déterminée par le gouvernement que la semaine prochaine.

B.L.N.

Tout le monde est ravi d'apprendre cette bonne nouvelle et excité à l'idée de rentrer. Appareillage 15h. Alignement du personnel sur le pont d'envol pour saluer le « Duplex » Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Coucher 21h.

Jeudi 18 janvier 1990 - Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Déjeuner à 12h15. Scrabble. Il m'est demandé d'écrire un curriculum vitae. Vérification de la 4L, niveaux et démarrage. Dîner 19h. En prévisionnel, Brest à la fin du mois et permissions en février ! Quart de 20h à 24h.

Vendredi 19 janvier 1990 - Lever 7h45. Appel. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Déjeuner 11h. Quart de 12h à ... 16h car changement d'heure. A 15h, il est 16h. Dîner 17h15. Coucher 21h. Réveil 23h30.

Samedi 20 janvier 1990 - Quart de 0h à 4h. Recoucher. Mer agitée. Lever 8h. Poste de combat à 8h50. Conférence et remise nouvelle carte de service militaire. Démarrage 4L pour vérification. Nettoyage soute à huile avant. Déjeuner à 12h. Scrabble. Quart de 15h à 18h. Dîner à 19h. Coucher 19h30. Arrivée prévue à Toulon lundi matin.

Dimanche 21 janvier 1990 - Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Peinture au magasin. Déjeuner à 12h. Inspection dans le poste. Quart de 18h à 20h. TV jusqu'à 21h30. Préparation tenue de sortie car je serai de service demain.

Lundi 22 janvier 1990 - Arrivée à Toulon. Cela fait plaisir de revoir cette ville et la France en général ! Arrivée à 9h à quai avec les honneurs de la musique militaire et visite de l'amiral. Envoi 4L à réparer car un des chauffeurs a cassé le pare brise. Récupération autres véhicules. Roulages toute la matinée et récupération 4L vers 11h45. Déjeuner 12h. Après-midi, autres roulages avec Motel. Retour à bord vers 15h45. Dégager à 16h45. Vu ma sœur qui travaille dans une agence bancaire sur Toulon. Restaurant avec camarades du bord. Cinéma (Retour vers le futur II). Bus à 1h du matin. Coucher 1h30 !

Mardi 23 janvier 1990 - Lever 7h. Appel pont d'envol. Poste de propreté. Corvée de vivres. Déjeuner 11h. Scrabble et sieste. 13h30, activités diverses. Dégager à 16h20. Dîner restaurant et de nouveau cinéma. Retour bord 22h15. Coucher 23h.

Mercredi 24 janvier 1990 - Lever 7h. Appel pont d'envol. Poste de propreté. De service. Aller retour à la préfecture maritime. 12h, envoi du commandant à son domicile. Déjeuner 13h30. Sieste. Renvoi véhicules au garage. 18h45, aller retour pour ramener à bord le commandant de son domicile. Dîner 20h. Appareillage à 21h. Poste de combat à 21h45. Coucher 22h30. Réveil 23h45 !! Dur !

Mais nous rentrons enfin à Brest !

Télégramme de Brest du 24 janvier 1990

Meilleurs souvenirs de l'« Orage »...

L'épilogue est sans doute proche, mais la « croisière des oubliés » risque de laisser des séquelles.

C'est en principe aujourd'hui que la Marine, l'équipage de l'« Orage » et les familles des marins seront fixés sur les intentions du gouvernement concernant le transport de chalands de débarquement brestois prépositionnés en Méditerranée depuis août dernier afin d'être prêts à toute éventualité humanitaire au Liban.

L'amertume du « pigeon voyageur »

L'« Orage » se rapproche et est de retour à Toulon. Mais une partie de l'équipage - « qui conserve le moral » nous dit-on à l'état-major - ne cesse toutefois d'afficher son « ras le bol » si l'on croit le ton d'une carte postale, à

l'humour grinçant, qui nous est parvenue hier. La missive, signée « le pigeon voyageur » avait été postée de Larnaka (Chypre) le 17 janvier dernier.

« L'équipage au complet - nous écrit le "pigeon" - en question - est toujours à bord mais, à notre grand regret, le colonel commandant la force d'action rapide et le commandant du groupement amphibie ainsi que l'antenne chirurgicale, nous ont quittés juste un peu avant les fêtes de fin d'année... Il paraît qu'ils avaient un rôle à jouer dans les crèches de leurs villages respectifs. C'est d'autant plus triste qu'on ne les a pas revus. Les pauvres ! (...) Il ne

reste plus que la moitié des commandos et du personnel de l'aviation légère de l'armée de terre. Et encore, ils seront relevés dans deux jours. Quant aux autres, qui se soucient de leur sort ? (...) quel est le Breton qui se plaindra d'une année sans « Orage » ? ».

On le voit, cette mission en Méditerranée - « la croisière des oubliés » comme elle a été baptisée à bord - risque fort de laisser des séquelles au sein d'un équipage qui a trouvé le temps d'autant plus long qu'il ne s'est rien passé du tout en six mois d'absence.

L'état-major de la Marine nationale a certes « mis le paquet »

pour que les marins pères de famille puissent prendre leurs permissions chez eux. Mais ça n'a pas suffi. Le processus de mécontentement, amplifié par les familles qui rongent leur frein à Brest, a fait tanguer le bateau. Il ne faut pas oublier que les marins de l'« Orage » ont quitté Brest au plus fort de la crise de communication estivale au sein des armées et que leur isolement prolongé en vue du Liban, ou à quai à Toulon les a maintenus dans un état d'esprit « frondeur » qui n'était pas propice à l'acceptation passive de servitudes et d'incertitudes pesantes.

B. L. N.

Teleg - 24/1/90

Jeudi 25 janvier 1990 - Quart de 0h à 4h, en pleine forme après une heure de sommeil depuis la veille au matin ... Recoucher avec bonheur. Lever 7h45. Poste de propreté. Passage au bureau « Machine » pour y remplir quelques documents et poser une demande de permissions pour février.

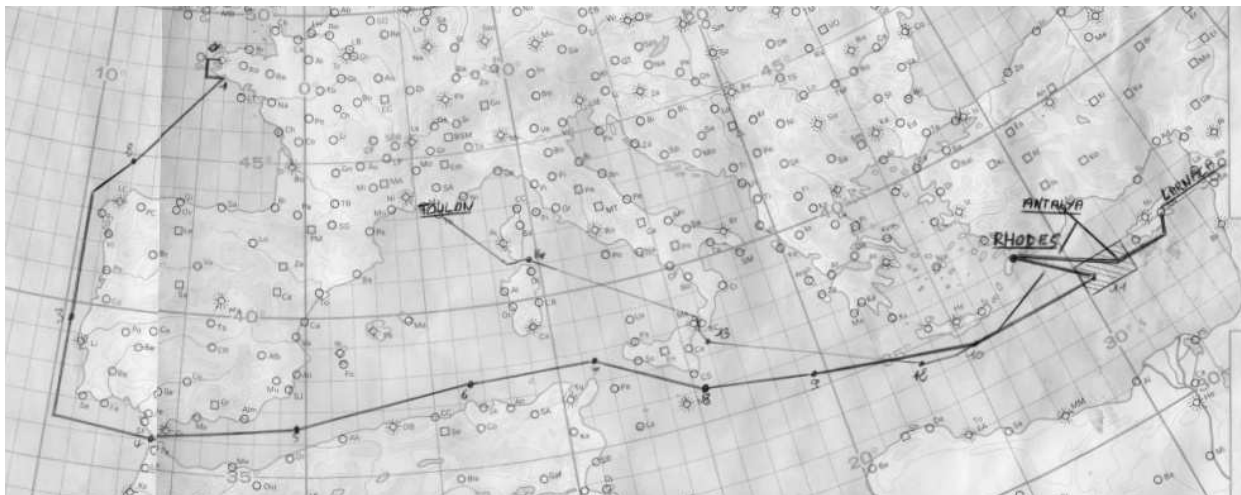


Bureau administratif du service "Machine"

Passage ensuite au bureau militaire (BM) pour signer une rallonge de 2 mois de mon service militaire qui me permettra ainsi de pouvoir disposer de ce temps accordé pour placer une partie des jours de permissions acquis et non pris de part nos nombreux déplacements hors de Brest depuis mon embarquement en décembre 1988. Déjeuner vers 12h. Après-midi, délivrance de chiffons à la « Machine » et après-midi ordinaire. Dîner 19h. TV (Rocky IV). Coucher 22h30.

Vendredi 26 janvier 1990 - Lever 3h30. Quart de 4h à 8h. Poste de propreté. Peinture soute huile arrière. Inspection de sac au poste avec tous mes camarades appelés. Vérification que nous avons encore tout le trousseau fourni à notre embarquement. Déjeuner à 11h. Sieste. Après-midi ordinaire. Passage de nouveau au bureau « Machine » et confirmation de permissions accordées du 2 au 21 février prochain. Dîner 17h. Quart de 18h à 20h. Je retrouve dans les affaires la carte j'avais tracé de la première partie de notre déplacement vers le Liban et des 33 jours de mer non stop ...

Carte de nos déplacements du 19 aout 1989 au 22 octobre 1989



Nous passons le détroit de Gibraltar dans la nuit. Coucher 21h45.

Samedi 27 janvier 1990 - Lever 7h. Quart de 8h à 12h. Poste de propreté. Tempête en Atlantique. C'est parti pour se faire secouer une dernière fois avant notre retour à Brest, et une dernière fois pour moi puisqu'au retour à Brest, il est envisagé permissions et mise en cale sèche du TCD Orage. Déjeuner 12h. sieste jusqu'à 16h. Passage en passerelle pour profiter du magnifique paysage d'une mer bien blanche. Dîner 19h. Quart de 20h à 24h avec ronde interdite en extérieur à cause du mauvais temps.

Tempête à notre retour à Brest, au plus fort de la nuit, vent force 10, creux 9 mètres ...



L'Atlantique nous accueille après un long séjour en Méditerranée !



Dimanche 28 janvier 1990 - Lever 7h45. toujours autant secoué. Nous avançons à 6 nœuds ... Poste de propreté. Déjeuner 11h. Quart de 12h à 15h. TV (Le Marginal).



Dîner 17h. Coucher 18h30. Réveil 23h30.

Lundi 29 janvier 1990 - Quart de 0h à 4h. Après-demain à Brest ! Recoucher. Toujours la tempête. Lever 8h. Poste de propreté. Matinée ordinaire. Peinture sol soute à huile arrière. Déjeuner 11h. Scrabble et sieste. Essais démarrage 4L. Vent et pluie. Photos prises en passerelle. Quart de 15h à 18h. Mouillage en baie de Quiberon prévu en soirée. Dîner 19h et coucher 19h30 !

Mardi 30 janvier 1990 - Mouillage mais quart inchangé. Lever 3h30. Quart de 4h à 8h moteur stoppé. Ballastage et départ des CTM et EDIC. Direction Brest et c'est reparti pour nous faire secouer. Déjeuner 11h. Mer force 9. Passage du Raz de Sein en soirée. Dîner à 17h. Cela secoue en cafétéria. Il faut se tenir pour manger ! Quart de 18h à 20h (le dernier). Gîte de 15° à 30° ! Coucher 20h30 avec le bruit des ancres ... Dernière nuit en mer !

Mercredi 31 janvier 1990 - Lever 7h. Mouillage en baie de Roscanvel. Appareillage pour Brest ensuite. 8h30 à quai, heureux d'un côté de retrouver Brest que nous avons quitté le 19 août 1989, et nostalgique de l'autre, de savoir que c'était ma dernière sortie en mer sur le TCD Orage. Accueil par la musique de la flotte, sur l'air du pont de la rivière Kwai ! Arrivée des familles. Descente de la 4L. Je ne suis pas de service étant le plus ancien des trois chauffeurs ! Dégager à 9h50 en bus. Je retrouve mon domicile et mes parents à 10h30 ! Avec joie, émotion et pleins de choses à raconter, ainsi que des cadeaux souvenirs !

Télégramme de Brest / 2 février 1990

L'« Orage » à Brest « C'est bon pour le moral ! »

L'« Orage » a retrouvé Brest hier matin, à l'heure du laitier et presque discrètement, après un ultime transit à 6 nœuds dans la plume entre la baie de Quiberon et son port d'attache. Le transport de chalands de débarquement était « prépositionné » en Méditerranée orientale depuis août dernier pour être paré à une évacuation des ressortissants français de Beyrouth, au cas où le gouvernement l'aurait jugé utile.

En six mois, la crise libanaise, suivie avec l'intérêt que l'on sait par le gouvernement, s'est ravivée sous le choc de douloureux rebondissements, dont, le 22 novembre, l'assassinat du président René Moawad.

Expectative

Ces turbulences diplomatiques ont eu des répercussions sur l'emploi du bâtiment et la vie du bord. Et ce ne sont pas les marins de l'« Orage » qui contesteront la décision de baser à Toulon en permanence un TCD, en l'occurrence la « Foudre ». Le commandant Pansart a tenu, hier, à rendre un hommage appuyé à son équipage qui a réellement vécu une tension opérationnelle difficilement perceptible de l'extérieur. Le navire était en « stand by » et attendait les ordres en entraînant son équipage, les hélicos et ses comman-

dos dans l'indifférence quasi générale de la plupart des médias.

En septembre, au cours de la mission « Capselle », le TCD qui accompagnait le « Foch » et son escorte, a navigué 33 jours d'affilée ! Puis est venu l'épisode délicat de l'attente à Toulon d'un éventuel retour à Brest. Le 30 novembre tombait un nouvel ordre d'appareillage - directement lié à la mort de M. Moawad - pour une seconde mission, sans le porte-avions, cap sur Chypre, à 10 heures de Beyrouth.

Permissions bénéfiques

Le commandant Pansart ne cache pas que l'équipage, dans l'expectative et en quelque sorte privé du feu de l'action, a vécu des moments très durs, notamment avant les fêtes de Noël et de fin d'année. La Marine a pu toutefois enrayer la crise latente en obtenant un pont aérien de l'armée de l'air, entre Larnaka et Paris. Ces vols providentiels ont permis, du 21 décembre au 6 janvier à deux bordées de 62 et 65 marins d'aller embrasser leurs familles à Brest. Après ce break au pied du sapin de Noël, réservé - il fallait bien choisir - aux pères de famille, l'ambiance à bord s'est sensiblement décrispée.

Dans le Golfe Persique, la Marine avait institué à bord du porte-

avions et de son escorte, un quatrième tiers pour ménager les nerfs de ses équipages. Cette solution a aussi été envisagée pour l'« Orage », mais en définitive, les navettes aériennes ont eu l'effet bénéfique recherché. L'on peut penser que désormais, la Marine prévoiera systématiquement l'une ou l'autre formule quand elle déploiera un bâtiment, loin de sa base, pour une durée indéterminée.

Au tour des porte-avions

A toutes fins utiles, l'« Orage » avait chargé quatre chalands de transport, un engin de débarquement d'infanterie et de chars, quatre hélicoptères lourds (les Puma de l'aviation légère de l'armée de terre ont pris le relais des Super Frelon de Lanvéoc et Saint-Mandrier). Un commando de marine et une antenne chirurgicale (celle de l'escadre de l'Atlantique) complétaient cette version « humanitaire » du TCD.

Le second TCD brestois, l'« Ouragan », qui rentre d'un tour du monde, ne prendra pas la place de l'« Orage » en Méditerranée et sera à Brest courant février. La Marine, pour faire face à toute éventualité au Liban, a placé ses porte-avions en alerte à Toulon.

B. LE NENA

Jeudi 1^{er} février 1990 - Lever 6h30, difficile après avoir retrouvé son lit qui lui ne bouge pas ! Bord à 7h30. Pluie et vent, nous retrouvons le climat breton de février .. Poste de propreté puis débarquement des lits picots. Fin vers 12h. Déjeuner. Après-midi ordinaire. Dégager sous la pluie à 16h30.

Vendredi 2 février 1990 - Lever 6h45. Bord 7h30. Appel dans le radier. Aller retour à la préfecture maritime avec le commandant. Bord 12h. Déjeuner 12h15. Envoi commandant à la gare à 15h. Dégager à 16h.

Permissions du 2 février au 21 février 1990

Autre article / Télégramme de Brest / 3 février 1990

Une page est tournée. Les retrouvailles ont effacé les mauvais souvenirs d'une séparation imprévue — les aléas du métier — et parfois durement ressentie par les familles et quelques marins du bord. C'est hier matin que l'« Orage », commandé par le capitaine de frégate Pansart, a enfin pu regagner le bercail après six longs mois de mission en Méditerranée, en vue du Liban, à Toulon puis à Chypre, paré à foncer en 10 heures sur Beyrouth au cas où le gouvernement déciderait d'évacuer les ressortissants français.

Le transport de chalands de débarquement, retardé par la tempête et des creux de 9 mètres, a piqué dans la plume dare-dare à six nœuds pour être exact au rendez-vous donné aux familles. Il n'y avait pas foule, hier matin, sur l'épi des porte-avions balayé par un vent glacé. La fanfare de la flotte, aurait pu réchauffer l'ambiance. Mais elle était retenue à Cherbourg. Avant l'accostage, les haut-parleurs ont craché tout de

même un petit air de fête, « Le pont de la rivière Kwaï ».

Le commandant a rendu un hommage appuyé à son équipage qui s'est copieusement entraîné en mer avec les commandos, les hélicos de l'armée de Terre et la batellerie lorientaise loin des feux de la rampe de l'actualité. Les navettes aériennes entre Chypre et Paris ont permis, durant les fêtes, à 127 marins du bord d'aller s'imprégner de l'ambiance familiale au pied du sapin de Noël. Ce break a été salubre au moral d'un équipage qui après un mois de vacances va s'atteler au grand carénage du TCD. Il débutera début mars et s'étirera sur trois mois. L'autre TCD, l'« Ouragan », qui va rentrer à la fin du mois de son tour du monde, ne remplacera pas l'« Orage » en Méditerranée. La Marine a prévu un autre dispositif libanais, à toutes fins utiles, qui sera assumé par l'un ou l'autre des porte-avions basés à Toulon.

B.L.N.

Mercredi 21 février 1990 - Lever 7h45. Bord 8h30. En tenue de service mais pas de service. Exempt de corvées. Déjeuner 11h. Sieste. Passage chez le coiffeur. Passage au bureau militaire. Dégager à 16h.

Jeudi 22 février 1990 - Lever 6h45. Bord 7h20. Poste de propreté. Diverses occupations. Débarquement de munitions de 11h à 12h. Déjeuner. Permanence au magasin. Dégager à 16h.

Vendredi 23 février 1990 - Lever 6h45. Bord 7h20. Matinée administrative. Passage au bureau militaire, chez le commissaire, le chef « Machine », l'adjudant « Machine » ... Permissions accordées du 2 au 12 mars prochain. Déjeuner à 12h. Inspection tenue par le commandant en second de 13h45 à 14h30. Fin du débarquement de gasoil. Dégager à 16h.

Week-end.

Lundi 26 février 1990 - Lever 6h30. Taxi. Bord 7h20. Départ avec le commandant et un nouveau chauffeur en double à 8h15. Retour bord vers 11h. Déjeuner 12h. Envoi voitures au quai d'armement et pendant ce temps le TCD Orage change de quai, aidé par des remorqueurs. Envoi du commandant en second à son domicile. Dîner 20h. Coucher 20h30

Mardi 27 février 1990 - Lever 6h45. Départ 7h15 pour aller chercher le clairon à Villeneuve. Retour bord 8h20. Inspection à bord. Déjeuner 11h. Débarquement gasoil, surveillance. Exercice crash hélicoptère. Dégager 17h.

Mercredi 28 février 1990 - Lever 6h45. Bus. Bord 7h25. De quart pour débarquement gasoil de 7h45 à 10h45. Déjeuner 11h. De nouveau de quart gasoil de 11h45 à 13h30. Enlèvement des tapes pour accéder aux soutes et vérification niveau. Dégager 16h15.

Jeudi 1er mars 1990 - Lever 6h45. Bord 7h30. Appel dans le radier. Poste de propreté. Rallonge de mon service militaire de 2 mois acceptée. De nouveau dans les fonds du TCD Orage. Douche à 11h30 nécessaire ! Déjeuner que j'ai noté copieux ! Après-midi ordinaire. Dégager 16h15.

Vendredi 2 mars 1990 - Lever 6h45. Bord 7h25. Matinée dégazage. Déjeuner 11h. Sieste. Après-midi dégazage jusqu'à 14h. Dégager 15h.

Permissions du 3 au 11 mars 1990.

Lundi 12 mars 1990 - Lever 6h30. Bord 7h20. Entrée en cale sèche. Passage au bureau militaire. Divers. Déjeuner à 11h au self de l'Atelier militaire de la Flotte (AMF) car il n'y a plus de restauration à bord. Après-midi, plein d'essence des véhicules attribués au TCD Orage. Dîner 17h. De service à bord. Coucher 20h30.

Mardi 13 mars 1990 - Aller retour à la boulangerie. 7h40, envoi du commandant à l'hôpital maritime. Retour bord vers 9h. Déjeuner midi (aller en bus, retour à pied). Après-midi ordinaire. Dégager 17h.

Mercredi 14 mars 1990 - Journée ordinaire.

TCD Orage en cale sèche



Jeudi 15 mars 1990 - Lever 6h45. Bord 7h20. Journée nombreux roulages. Déjeuner 11h et dîner 17h. De service. Coucher 20h.

Vendredi 16 mars 1990 - Lever 6h25. Aller retour à la boulangerie. Journée ordinaire. Dégager 17h

Week-end

Lundi 19 mars 1990 - 1990 Lever 6h45. Bord 7h15. Travail « Machine » / enlèvement écrous et vannes. Déjeuner 11h30. J'ai l'autorisation d'être libéré à partir de 12h.

Mardi 20 mars 1990 Lever 6h45. Bord vers 7h20. Journée ordinaire.

Mercredi 21 mars 1990 - Lever 6h45. Bord en bus. De service. Transport vaguemestre. Entretien avec le chef « Machine », un lieutenant de vaisseau. Il est envisagé pour moi des permissions du 6 au 30 avril, et compte tenu du nombre de jours acquis et non pris (29 jours), je serais libérable le 9 mai ! Une fin de service militaire idéale ! Déjeuner. Passage au bureau administratif pour récupérer ma carte SNCF mise à jour. Roulages l'après-midi. Dîner 17h. Coucher 20h30.

Jeudi 22 mars 1990 - Réveil 0h30 car un blessé à envoyer à l'infirmerie. Recoucher. Lever 6h30 pour aller retour à la boulangerie. Travail à la « Machine » et enlèvements de vannes, mises sur le quai ensuite. Déjeuner 12h. Après-midi, idem. Dégager 17h.

Vendredi 23 mars 1990 - Lever 6h45. en bus. De service. Roulages. Dîner embarqué à bord.
Coucher 20h.

Samedi 24 mars 1990 - Lever 7h30. Matinée en attente roulage, mais il n'y en aura pas.
Dégager à 15h.

Week-end.

Lundi 26 mars 1990 - Lever 6h45. bord 7h15. De renfort pour roulages. 504 break en
véhicule de renfort. Journée ordinaire. Dégager 17h.

Mardi 27 mars 1990 - Lever 6h45. Bord 7h20. Matinée à la « Machine » pour démontage
vannes. Déjeuner. Après-midi, chauffeur de renfort mais pas de roulages. Dégager 17h.

Mercredi 28 mars 1990 - Lever 6h45. Bord 7h15. Matinée roulages avec vaguemestre.
Passage sur le « Tourville ». Déjeuner 11h. Poste de propreté entre 16h15 et 16h45. Dîner
17h. Coucher vers 21h à bord.

Jeudi 29 mars 1990 - Lever 6h30. Aller retour à la boulangerie. Puis roulages avec
vaguemestre. Déjeuner 11h. Sieste. J'ai une permission de 72h à partir de 15h.

Week-end prolongé.

Lundi 2 avril 1990 - Lever 8h. Bord à 9h. Rangement magasin et soute à chiffons. Déjeuner
11h. Après-midi, idem que le matin. Dégager 17h.

Mardi 3 avril 1990 - Lever 6h45. Bord 7h20. Roulages. Plein d'essence pour la 504 break. Déjeuner 12h. Roulages l'après-midi, dont commandant à 16h30. Dîner 17h. Appel 19h15. Envoi commandant à l'Atelier Militaire de la Flotte à 22h. Coucher 22h45.

Mercredi 4 avril 1990 - Lever 6h30. De service. Aller retour boulangerie. Roulage pour le commandant à 7h15. Roulages toute la journée. Dégager 17h.

Jeudi 5 avril 1990 - Lever 6h30. Bord 7h20. Travail à la « Machine ». Déjeuner 12h. Divers. Permissionnaire à 15h.

En permission, du 5 au 29 avril 1990.

Lundi 30 avril 1990 - Lever 6h45. Bord 7h20. J'apprends que c'est un jour férié, ainsi que mardi ! Retour à domicile.

Mardi 1er mai 1990 - Férié.

Mercredi 2 mai 1990 - Lever 6h45. bord 7h20. Reprise dans la bonne humeur ! D'autant que j'ai le plaisir d'apprendre que je suis promu quartier maître de 2ème classe ! Rarement vu chez les chauffeurs du bord car traditionnellement ils n'effectuent qu'un an de service donc pas assez longtemps pour de l'avancement. Passage chez le médecin et l'adjudant « Machine ». J'apprends également qu'il est prévu une cérémonie à 11h où me sera remis un chèque de 1 000 francs (150 euros) par la fondation Maréchal de Lattre. Photo pour la presse

locale. Que de bonnes nouvelles en une matinée ! Déjeuner. Après-midi, démontage de vannes à la « Machine ». Dégager à 17h

Télégramme de Brest / 5 mai 1990

Une bourse de la fondation de Lattre

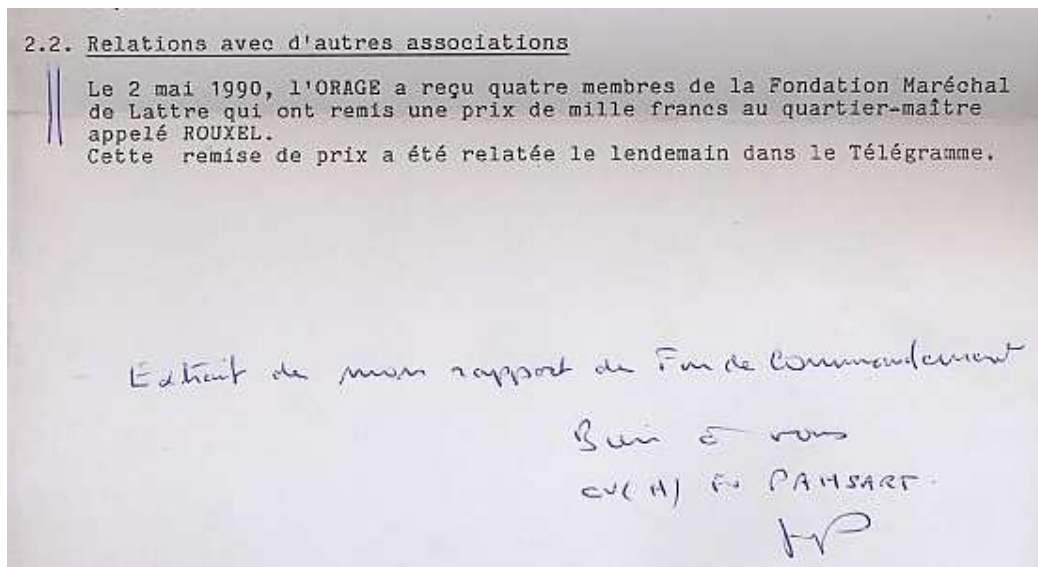
Une bourse de mille francs a été remise au quartier-maître Jean-Christophe Rousseau qui achève son service militaire à bord du transport de chalands de

débarquement **Orage**. Il s'agit d'une aide accordée par le comité finistérien de la fondation Maréchal-De-Lattre, qui entend ainsi participer à l'insertion dans la vie civile, de militaires méritants.



Le colonel Roland David de Vinzelles a remis une bourse à un quartier-maître de l'Orage.

Extrait du rapport de commandement du CF Pansart, transmis par lui-même en 2006



Jeudi 3 mai 1990 - Lever 6h35. Bord 7h15. De service. Roulages. Journée ordinaire.
Coucher 20h.

Vendredi 4 mai 1990 - Lever 6h30. Aller retour à la boulangerie. Roulages dans l'arsenal.
Déjeuner 12h. Dégager 13h.

Permissions du 5 au 29 mai 1990.

Mercredi 30 mai 1990 - Lever 8h. Bord 8h50. Le bâtiment est à quai. Mouvements administratifs à faire, passage dans chaque service du bord pour signature, et en-revoir. Passage à l'infirmerie pour dernière visite. Déjeuner 11h à bord. Après-midi, idem. J'assiste à mon dernier ballastage (pour vérification si tout va bien après remontage des pièces quand le bâtiment était en cale sèche.). Dégager 17h.

Jeudi 31 mai 1990 - Ma dernière journée d'appelé du service national. Lever 7h. Bord 7h30.

Je suis reçu par le commandant en second, puis par le dentiste et en fin de matinée par le commandant. Nous parlons passé et avenir. Remerciements d'usage. Sentiments partagés entre joie et inquiétude de quitter un environnement que j'avais apprivoisé, avec des horaires et un emploi défini, des camarades avec qui j'avais partagé de nombreux événements. Et pour cela, en 18 mois, j'ai de quoi raconter ! Je clos mon journal de bord par « A suivre », ne sachant pas trop vers quoi je vais me diriger ... Rangement de ma tenue militaire. Derniers « en-revoir ». Je franchi la coupée, une dernière fois, en saluant d'un hochement de tête (étant en civil) sur l'arrière, le pavillon qui flotte au vent, et comme il est d'usage de le faire.

Arrivé à quai, et avançant vers mon véhicule garé sur le parking de l'arsenal, je me retourne une dernière fois vers « Mon TCD Orage ». « Marin d'un jour, marin toujours » m'avait-on dis le matin ... J'étais loin de penser que 16 ans plus tard, je remonterai à bord pour une sortie en mer ... de nouveau sur le TCD Orage, avec l'impression de l'avoir quitté la veille !



Janvier 2006

Mais cela est une autre histoire ...

Compléments - A l'issue de mon service militaire sur le TCD Orage, j'ai pu obtenir différents diplômes ou attestations :

...II... RÉGION MARITIME (Unité) T.C.D. ORAGE.....	MARINE NATIONALE 	Article 29 - Décret n° 75-675 du 28 juillet 1975 modifié Format 21 x 29,7
--	--	---

CERTIFICAT DE BONNE CONDUITE

Le (1) Capitaine de Frégate PANSART
..... Commandant le T.C.D. ORAGE

certifie que le (2) Quartier-maitre de 2ème classe (A) conducteur de véhicule léger
ROUXEL Jean-Christophe 058817990 né le 17 février 1968
..... à NANTES (Loire Atlantique)

a, par les services rendus et la bonne conduite manifestée durant son séjour sous les drapeaux
du 1er octobre 1988 au 1er juin 1990
mérite l'obtention du présent certificat, témoignant ainsi de sa participation à la Défense.

Fait à Brest le 15 mai 1990
(signature et cachet)



(1) Attache complète du commandant d'unité.
(2) Grade - Spécialité - Nom - Prénoms - Numéro matricule.

Marine - N° 10 022 3570 - I.M. - N° M 4 - 60 000

REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTERE DE LA DEFENSE

ETAT-MAJOR DE L'ARMEE DE MER

T . C . D . O R A G E

CERTIFICAT DE CONDUCTEUR D'ELITE

REFERENCE : Lettre no 36429 DEF/C/8 du 15 juillet 1982.

Le certificat de conducteur d'élite est décerné au quartier-maître de 2ème classe (A) ROUXEL Jean-Christophe - matricule : 058817990 contingent : 10/88 né le 17 février 1968 à NANTES (Loire Atlantique) qui, en qualité de conducteur militaire a totalisé au cours de son service national 10 000 kilomètres, sans accident de circulation ni infraction au code de la route ou aux règles de la circulation automobile militaire. A en outre assuré régulièrement l'entretien de son véhicule et toujours eu à bord une conduite exemplaire.

A Brest, le 22 mai 1990

Le Capitaine de Frégate PANSART
Commandant le T.C.D. ORAGE,



A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Pansart", is written over the printed name and extends across the bottom of the signature block.

CERTIFICAT DE PRATIQUE PROFESSIONNELLE	
Le Capitaine de Frégate PANSART	SPECIALITÉ Conducteur de véhicule léger
commandant le T.C.D. ORAGE	
certifie que le Quartier-Maitre de 2ème classe (A) ROUXEL Jean-Christophe	
ayant obtenu La médaille de la défense nationale	
a reçu une formation pratique de Conducteur de véhicule léger	NATURE DES ACTIVITÉS EXERCÉES
	Conducteur automobile (VL) - Rondier mécanicien à la mer -
	Membre de l'équipe d'intervention sécurité à la mer
et a occupé durant 19 mois, pendant le temps passé sous les	
drapeaux, du 1er octobre 1988 au 1er juin 19 90,	
un emploi de Conducteur de véhicule léger	MATÉRIEL MIS EN ŒUVRE Matériel non spécifique.
L'intéressé a été affecté à cet emploi en fonction des besoins en personnel propres aux Armées pendant sa présence sous les drapeaux	

Mai 1990 – Décembre 2006 / Avec le commandant, le capitaine de frégate Pansart



Au Quartier Maître ROUXEL
qui serait Bien partagé
mes salutations
Le Capitaine de Vaisseau (H)
François PANSART
Recommandant
[Signature]

2006

Vendredi 29 juin 2007 - Dernière sortie en mer pour le TCD Orage et son équipage. En complément des anciens commandants ayant pu faire le déplacement, 60 anciens marins de 1968 à 2005, inscrits sur le site internet consacré à ce bâtiment, ont pu également embarquer grâce à l'autorisation du Capitaine de frégate Isnard, dernier commandant du TCD Orage. Une journée très riche en émotion, notamment pour ceux qui n'étaient pas remontés à bord depuis leur débarquement !

■ marine

Fin de quarante ans d'« Orage »



« Ça me fait palpiter le cœur... C'est la première fois que je remonte à bord depuis mon commandement. » Hier, au large de l'anse Méjean, lors de la cérémonie de fin de vie opérationnelle du TCD ⁽¹⁾ « Orage », le capitaine de frégate (er) Robert Mesnard, commandant de 1970 à 1971, se souvient : « Nous étions dans le Pacifique, à Mururoa. Ce bâtiment était

précieux. Nous étions les premiers à retourner dans les lagons après les tirs d'essais nucléaires. Les hélicoptères Alouette exploraient les points chauds et nous donnaient le feu vert... »

Du tac au tac, son voisin ajoute : « Nous étions aussi les derniers à les quitter ! Et les plus proches du point zéro ! »

Cet autre Toulonnais, le capitaine de frégate (er) Jean Mioche, est le commandant qui lui a succédé, de 1971 à 1972. Il sourit : « Ça m'a rajeuni et m'a fait très plaisir... » Près d'eux, dix autres anciens pachas, émus de se retrouver une dernière fois sur le pont d'envol.

Deux amiraux à bord

Autre bonheur, la présence, grâce au site Internet ⁽²⁾ élaboré par Jean-Christophe Rouxel, de soixante anciens marins. De belles rencontres emplies de nostalgie... L'ultime journée en mer a attiré du beau monde sur le



Jean Mioche, commandant de 1971 à 1972.

bateau du capitaine de vaisseau Laurent Isnard, avec deux vice-amiraux d'escadre. Philippe Sautter, actuel commandant de la force d'action navale. Et son prédécesseur, Alain Dumontet, enseigne de vaisseau sur le TCD « Orage » en 1971.

R. S.

⁽¹⁾ Transport de chalands de débarquement.

⁽²⁾ : <http://tcdorage.free.fr>



Les anciens réunis pour la dernière sortie de l'Orage.

(Photos Jérôme Nacci)

Sur toutes les mers du monde

Né en 1967, la première vie opérationnelle du TCD « Orage » s'est, jusqu'en 1976, déroulé dans le Pacifique, en soutien du Centre des expérimentations nucléaires à Tahiti. Basé initialement à Brest, ce transporteur de 150 mètres de long pour 26 mètres de large, est passé sous l'autorité de la force d'action

navale de Toulon en 1992. Son équipage se composait de 14 officiers, 90 officiers marins et 99 quartiers maîtres et matelots. Jusqu'en 2007, ses missions l'ont mené dans le golfe de Guinée, notamment pour des missions humanitaires. Il a également pris part aux opérations au Liban ou en ex-Yougoslavie.



Robert Mesnard, commandant de 1970 à 1971.

Mercredi 20 mai 2009 - Dernière cérémonie des couleurs à bord du TCD Orage. Dernier passage à bord et fermeture définitive de l'accès à bord, avant mouillage et attente déconstruction.



Dernières photos à quai à Toulon



Que suis-je devenu ..

A l'issue de mon service militaire, alors que tout me liait à un engagement dans la Marine Nationale, j'ai pris l'option de suivre celle que j'avais rencontrée quelques mois avant la fin de mon service national, Nathalie, monitrice d'équitation. C'est donc l'univers du cheval qui l'emporta !

6 régions différentes de 1990 à 1999, de multiples expériences, des diplômes acquis et me voilà en Anjou en novembre 1999, pour poser pied à terre, avec l'arrivée d'un deuxième garçon le 10 janvier 2000 et un projet de création d'entreprise. Le 8 avril 2001, 11 ans après jour pour jour, de la rencontre de mon épouse, nous ouvrons notre structure équestre au nord de Saumur, en milieu rural. 11 années suivront. 3 trophées nationaux en 2004, 2006 et 2012 (Trophée innovation pédagogique de la fédération française d'équitation). Au plus fort du développement du centre équestre, une vingtaine de chevaux et 177 licenciés. Nous prenons l'option de stopper cette aventure le 1^{er} décembre 2012 afin d'éviter des soucis financiers dû à une baisse de clientèle et un climat économique moins serein pour 2013.

A ce jour, je partage mon temps entre un temps partiel de conducteur de cars scolaires et ma passion pour la Marine, étant webmaster spécialisé et officier de marine dans la réserve avec le grade d'enseigne de vaisseau !

Que de chemins parcourus depuis mon intégration d'appelé au grade de matelot en octobre 1988 ! Et un peu de nostalgie vis à vis de ce cher « Orage » qui aura marqué mes débuts de vie d'adulte, et qui attends prochainement les coups des démolisseurs.

En « méditation » sur la « Belle Poule » lors d'un transit Brest - Saint Nazaire en 2010 !



A Brest, officier de réserve / Mars 2013



Avec mes chevaux, en 2011

Je ne peux clore cet ouvrage sans vous relater cette anecdote trouvée suite à mes recherches sur le TCD Orage, son histoire, ses marins ...

Dans l'histoire de la « Marine Nationale », je ne pense pas avoir trouvé plus étonnant ... pour l'instant !

Imaginez, un ballon de rugby, perdu en mer, en septembre 1994, et retrouvé 37 jours plus tard, à 500 nautiques (soit environ 1 660 kms) ! Voici l'article de presse relatant cet événement, peu connu, paru dans le « Cols Bleus » du 7 janvier 1995 :



LA FLOTTE
ACTUALITES

Cols Bleus
7 janvier 1995

■ **MONDE SCIENTIFIQUE** – Si les observations rapportées par le TCD Orage ne sont pas très orthodoxes, il n'en reste pas moins qu'elles permettent aux hydrographes de progresser à grands pas dans la connaissance du Pacifique...

Le 30 septembre dernier, sur le trajet Panama-Papeete, le ballon de rugby de l'Orage est tombé en mer en 05°33,7N-084°48,1W, à l'issue d'une passe mal réceptionnée pendant un entraînement sur le pont d'envol.

Le 6 novembre, sur le trajet Papeete-Ile de Pâques, il a été retrouvé en 02°09,7S-087°42,5W. Il a ainsi parcouru 500 nautiques à 0,6 nœud pour retrouver son équipe après une aventure de 37 jours, et avec passage de la ligne.

Etonnant, non ?

Table

Préface	4
Préambule	6
Centre de formation maritime à Hourtin	7
Base aéronavale de Landivisiau	13
Embarquement sur le TCD Orage	21
Compléments	154
Dernière sortie en mer du TCD Orage	155
Dernière descente du pavillon	158
Que suis-je devenu	159
Anecdote finale	161
Table	162



Pour information

En savoir plus sur le TCD Orage / <http://tcd.orage.free.fr>

Autres sites web gérés / <http://tcd.bpc.free.fr>