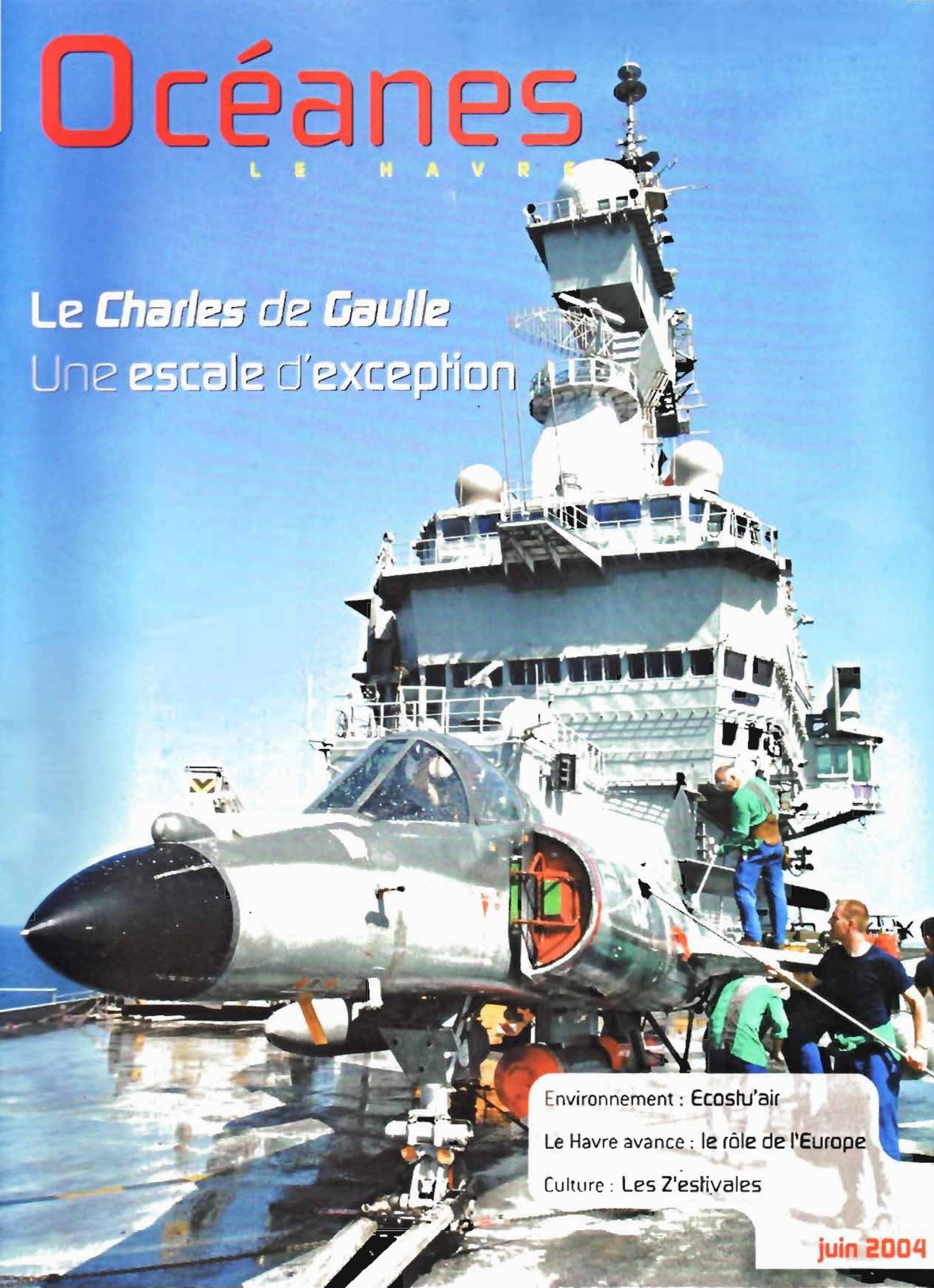
Océanes

LE HAVRE

Le Charles de Gaulle
Une escale d'exception



Environnement : Ecostu'air

Le Havre avance : le rôle de l'Europe

Culture : Les Z'estivales

juin 2004

→ Événement

Le Charles de Gaulle
en escale au Havre

Bienvenue à bord

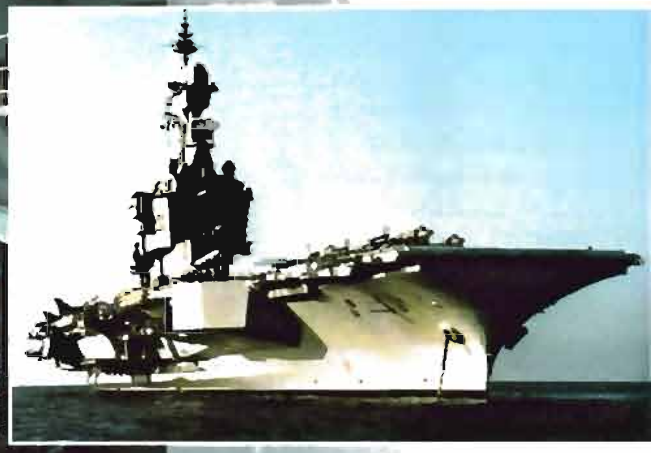
A partir du lundi 14, et jusqu'au jeudi 17 juin au soir, Le Havre vivra un événement hors du commun, une escale d'exception à plus d'un titre : celle du porte-avions *Charles de Gaulle*, pour la première fois présent dans un port de commerce français et ouvert au public suite à un tirage au sort effectué le mois dernier.
Grâce à un reportage réalisé à bord au mois d'avril lors de la mission Agapanthe, Océanes vous propose de découvrir au fil de ces pages spéciales le fleuron de la Marine nationale, côté coursives et pont d'envol.

Dossier réalisé par Laurent Lavalle
Reportage photos Eric Houri

Le *Charles de Gaulle* au Hav

Une escal

Nul doute que vous serez nombreux à l'aube de ce lundi 14 juin, vers 7 h 30, pour assister à l'entrée dans le port du Havre du fleuron de la Marine nationale. Le temps de franchir les digues et de venir s'amarrer au quai Roger Meunier, la coupée principale du porte-avions *Charles de Gaulle* sera alors installée pour quatre jours d'une escale riche en sensations.



Marine Nationale

Avec ses 40 000 tonnes, son pont d'une surface égale à deux terrains de football, son îlot truffé d'antennes et de radars culminants à plus de 70 m de hauteur, et ses 261 mètres de long, le *Charles*, comme l'appelle affectueusement son équipage, ne laisse personne indifférent. Et pour cause. Navire amiral de la force d'action navale française, c'est aussi le seul porte-avions européen à propulsion nucléaire. Après trois mois passés dans l'Océan Indien, de mars à mai, dans le cadre de la mission Agapanthe (voir page 17), sa présence le 6 juin au large d'Arromanches, pour le 60e anniversaire du débarquement allié, et une escale du 7 au 10 juin à Portsmouth pour la célébration du centenaire de l'Entente cordiale, conclut entre la France et la Grande-Bretagne, le porte-avions français fera honneur à la Porte Océane du 14 au 17 juin.

« C'est un geste très fort de la Marine nationale en faveur du Havre et de ses habitants, insiste Jean-Yves Besselat, député du Havre, conseiller général et rapporteur du budget de la mer à l'Assemblée nationale. C'est en effet la première fois que le *Charles de Gaulle* fera escale dans un port civil et qu'une partie du public pourra monter à bord grâce aux bulletins parus dans Océanes. Pour ceux qui n'ont pas eu la chance d'être tirés au sort ou qui viendront de toute la France, nous avons prévu un programme d'animations exceptionnel dont, notamment, toute une série de "directs vidéo" retransmis chaque jour sur écran géant depuis le bord »

Opération Pacha

Maître d'œuvre de l'opération Pacha, largement soutenue par la Ville du Havre, le Conseil général et l'Etat, Jean-Yves Besselat a tenu à faire de cette escale un événement hors du commun. « Il s'agit de permettre au plus grand nombre de personnes, qui seront ou viendront au Havre à cette occasion, de découvrir le savoir-faire technologique de la Marine nationale tout en s'associant au légitime devoir de mémoire lié au 60e anniversaire du Débarquement en Normandie ».

Périmètre de sécurité

Faire venir un tel bâtiment, à propulsion nucléaire, en plein cœur du deuxième port de France, cela implique bien entendu des conditions de sécurité et d'accès draconiennes. Un périmètre de filtrage et de sécurité sera ainsi mis en place aux abords de la pointe de Floride et le long du quai Roger Meunier.

C'est en effet au prix d'un tel dispositif que le succès de l'escale du *Charles de Gaulle* pourra être assuré.

d'exception

Pour celles et ceux dont le bulletin de participation paru dans l'édition d'avril d'Océanes aura été tiré au sort, cela se traduira par une visite guidée d'une trentaine de minutes à bord. Un moment privilégié propose à tous les Havrais pour mieux connaître les missions et les entrailles du navire amiral de la Flotte française, apte à embarquer jusqu'à une quarantaine d'aéronefs et près de 2 000 hommes et femmes de l'aéronavale.

Afin de vivre pleinement ces quatre jours d'escale, un dispositif d'animations sera mis en place sur le terre-plein du terminal d'Irlande, le long du quai Southampton, juste en face du bâtiment amarré à la pointe de Floride.

Le SIRPA Marine y installera une vaste tente de 500 m² dans laquelle le public pourra découvrir, de 10 h à 22 h, toutes les missions et les caractéristiques des bâtiments de surface de la Force d'action navale, dont celles du *Charles de Gaulle*, et s'entraîner sur un simulateur de vol représentant, à s'y méprendre, les conditions d'appontage d'un Rafale. Le pont d'envol du porte-avions sera partiellement reconstitué avec la présence de l'un des hélicoptères (type Dauphin) chargés de la sécurité des pilotes.

Par ailleurs, un écran géant de 40 m² permettra de visualiser, non seulement des films tournés sur le *Charles de Gaulle*, mais aussi, plusieurs fois par jour, des reportages réalisés en direct du navire. « Nous tenons à ce que chacun puisse vivre cette escale dans les meilleures conditions possibles, au plus près de la réalité de la vie à bord du porte-avions », tiennent à préciser les organisateurs de l'opération Pacha.

Le porte-avions appareillera le jeudi 17 en soirée, salué comme il se doit vers 23 h (sous réserve des conditions météorologiques) par un feu d'artifice à la hauteur de l'événement, avant de rejoindre le lendemain, 18 juin, l'île de Sein pour une autre escale, destinée cette fois à commémorer le 64e anniversaire de l'appel du général de Gaulle.

Envoyez la musique !

Une escale de cette ampleur ne pouvait se dérouler sans la présence de la Musique des équipages de la Flotte.

Marine Nationale

L'orchestre dont la notoriété a depuis longtemps envahi toutes les mers du globe, donnera plusieurs concerts dans différents lieux de la ville (musée Malraux, parvis de l'Hôtel de Ville, square Saint-Roch) dont le mardi 15 en soirée au Théâtre de l'Hôtel de Ville.

Il sera accompagné durant les quatre jours de l'escale, du non moins fameux Bagad de Lann Bihoué qui, à n'en point douter, ravira la communauté bretonne de la Porte Océane.

Dans les coulisses du *Charles*

Océanes vous propose de découvrir la vie à bord du *Charles de Gaulle*. Suivez le guide.

Franchir la coupée du *Charles de Gaulle*, au son du traditionnel sifflet du gabier, c'est entrer de plain-pied dans le *nec plus ultra* de la technologie aéronavale développée et mise en œuvre par la Marine nationale.
C'est aussi franchir une frontière. Celle qui sépare le monde des terriens de celui des marins du plus grand navire de la Flotte, de celui d'un équipage tout entier dévoué, entraîné et spécialisé dans des techniques et des savoir-faire excessivement variés.

Car, ce n'est pas simplement à bord d'un bâtiment de la Navale que vous posez le pied, mais sur un bateau exceptionnel cumulant les fonctions d'un aéroport, d'une force de frappe aérienne, d'une centrale nucléaire, d'un arsenal, d'un hôpital..., bref une petite ville flottante où cohabitent, en phase opérationnelle, près de 2 000 hommes et femmes.
Les coursives et les travées du *Charles de Gaulle* ressemblent alors à une véritable fourmilière ; chacun s'employant à mener à bien la mission qui lui a été confiée. Les horaires de travail diffèrent selon les tâches, certains travaillant la nuit, d'autres suivant des quarts adaptés. En mission, le navire est opérationnel 24 heures sur 24.

Chaque matin, à 8 h 30, c'est le rituel de l'appel, et du nettoyage du bord, entre 9 h et 9 h 30. Pendant ce temps, à la passerelle, le "pacha", à savoir le capitaine de vaisseau Xavier Magne réunit son état-major pour le briefing quotidien. Il s'agit de "caler" les missions aériennes de l'après-midi. Car, ce matin-là, pas de vols prévus. L'une des rares occasions pour une partie de l'équipage de bénéficier de deux heures de "pont libre". C'est-à-dire de pouvoir s'adonner au farniente ou à la lecture sur l'immense pont baigné de soleil, et pour certains d'effectuer un jogging à l'air libre. L'accès au pont étant, le reste du temps, strictement réservé aux personnels "avia".

La barre... un joystick !

De l'air, et même s'il est entièrement climatisé, c'est parfois ce qui manque à l'intérieur de ce mastodonte de 40 000 tonnes qui ne compte que... onze hublots. Les techniciens et les mécaniciens des flottilles embarquées, qui s'affairent à la maintenance des avions, ont plus de chance lorsque les deux énormes ascenseurs, pouvant soulever chacun 36 tonnes en 7 secondes (!) sont abaissés, la vue sur mer est imprenable côté tribord.
Lundi 5 avril, 9 h 52. Escorté par la frégate anti-aérienne *Jean Bart*, le *Charles de Gaulle* glisse sur l'Océan Indien à 24 nœuds, cap au 160. Sous l'autorité de l'officier de conduite, le commandant de frégate Laurent de Jerphanion, une jeune quartier-maître de 22 ans est à la barre, ou plus exactement au "joystick". *(voir ci-contre)*
Venir au cap, le maintenir et savoir anticiper chaque manœuvre, c'est le rôle de Sandrine Garcia, et de sept autres jeunes engagés volontaires qui se relaient toutes les quatre heures à la passerelle. Une tâche délicate lorsqu'il faut amener le bâtiment cap au vent lors des décollages et appontages (voir pages suivantes).

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, une simple manette en forme de "joystick" suffit à maîtriser le navire.

A cet égard, si le Système Automatique de Tranquilisation et de Pilotage (Satrap) permet de lancer des avions par mer de force 5 et 6, le système de compensation de gite (Cogite) est lui, tout à fait novateur. Lors de la manœuvre de giration, très rapide du reste, pas moins de 12 trains de 22 tonnes chacun, composés de wagonnets sur rails, sont déplacés par des câbles tirés par des treuils. Ainsi, ils compensent la gite, jusqu'à la rendre inférieure à 3°. En clair, le *Charles de Gaulle* vire quasiment à plat.

45 jours sans ravitaillement

Par ailleurs, le porte-avions dispose d'une grande mobilité lui permettant de parcourir, sans logistique, plus de mille kilomètres en vingt-quatre heures à la vitesse de 26 nœuds.

L'adoption de la propulsion nucléaire, qui offre une autonomie de plusieurs années, a aussi permis d'augmenter la capacité des soutes à carburéacteur (5 000 m³) et à munitions (600 tonnes). A noter, également, l'absence de cheminée, et donc de fumée et de gaz d'échappement, ce qui facilite les activités aéronautiques et diminue la signature infrarouge.

Dans les soutes à nourriture et les cuisines, c'est l'effervescence. Deux cents tonnes de vivres ont été embarquées à Abu Dhabi pour le restant de la mission. Il faut en effet pouvoir alimenter l'ensemble de l'équipage pendant 45 jours sans ravitaillement. Trente-six cuisiniers s'y emploient à raison de près de 4 000 repas chaque jour, à la hauteur de la renommée de la Navale.

Autre particularité, et fierté des boulangers du bord : une fois en mer, le pain est fait "maison" pour tout l'équipage. Soit plusieurs dizaines de tonnes de farine à entreposer et de pâte à pétrir chaque nuit.

De l'effervescence et de la chaleur, la lingerie n'en manque pas non plus. On sait les marins soucieux de leur tenue vestimentaire. C'est donc un travail à plein-temps pour une dizaine de jeunes engagés qui doivent gérer quotidiennement près de deux tonnes de linge à laver, sécher et repasser.

Autre local où l'on n'a pas froid : la salle de musculation. Gérée par le maître principal Bernard Tillier, elle permet simultanément à une quinzaine de personnes de cultiver une forme physique qui se doit d'être exemplaire à bord.

Toutefois, ses 73 m² ne suffisant pas à satisfaire la demande, plusieurs autres "sites" ont été aménagés sur le pourtour du vaste hangar à avions. A quelques mètres des mécaniciens travaillant sur leurs aéronefs, ce sont près de 350 membres d'équipage qui, chaque jour, s'entraînent sur des rameurs, des vélos training et des tapis de course à pied.

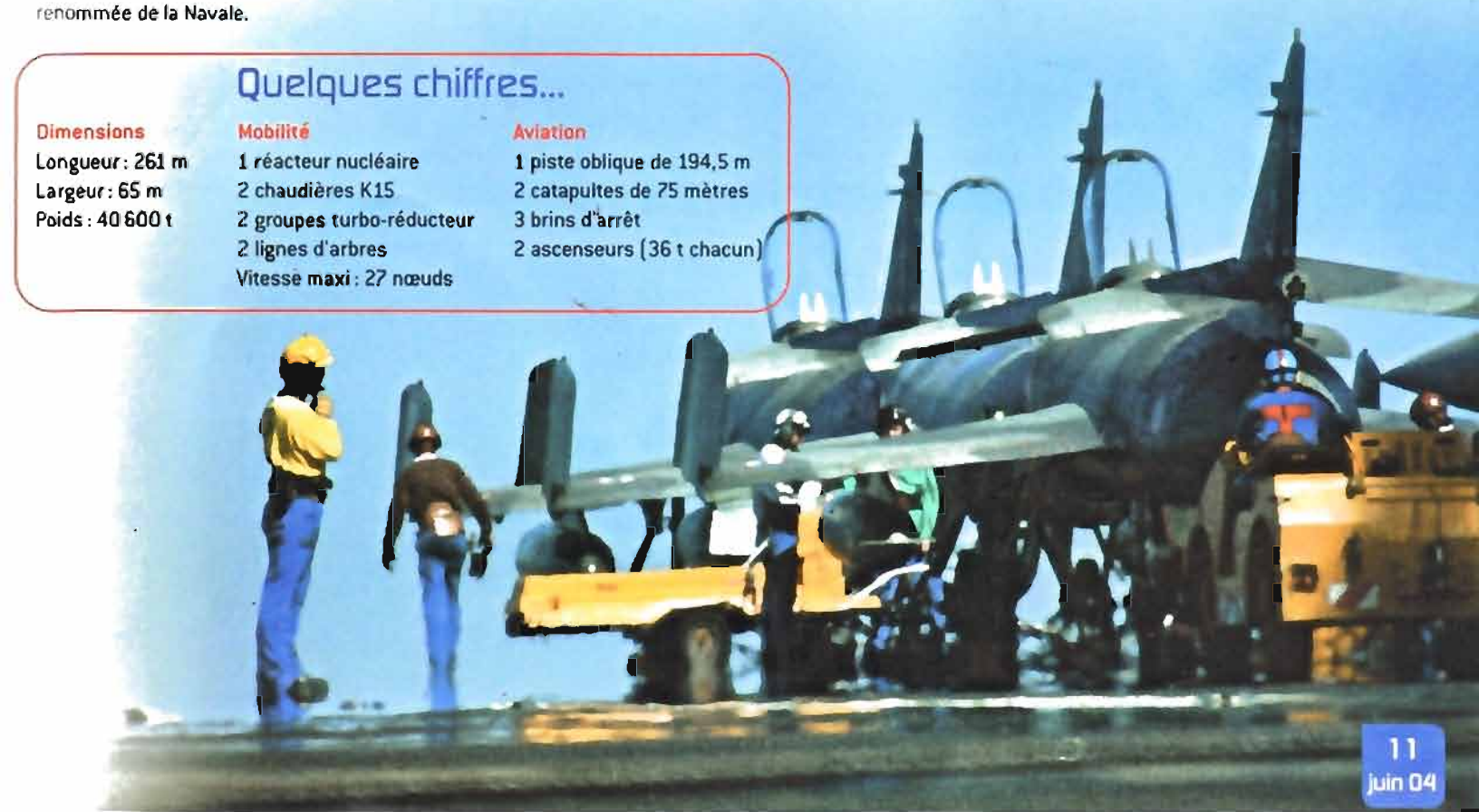
Du reste, plusieurs rencontres sportives entre personnels du bord et membres de clubs havrais (football, rugby...) sont programmées durant l'escale.

Quelques chiffres...

Dimensions
Longueur : 261 m
Largeur : 65 m
Poids : 40 600 t

Mobilité
1 réacteur nucléaire
2 chaudières K15
2 groupes turbo-réducteur
2 lignes d'arbres
Vitesse maxi : 27 nœuds

Aviation
1 piste oblique de 194,5 m
2 catapultes de 75 mètres
3 brins d'arrêt
2 ascenseurs (36 t chacun)



Tout ce monde sur le pont...

En mission opérationnelle, les catapultages et appontages sont, de loin, les moments les plus forts à vivre sur le *Charles de Gaulle*.

Amateurs de sensations fortes, à vos boules Quiès ! Assister au catapultage d'un *Rafale Marine* d'environ 16 tonnes, passant de 0 à 280 km/h en moins de 5 secondes, non seulement ça décoiffe, mais cela ne laisse pas indifférent les tympans...

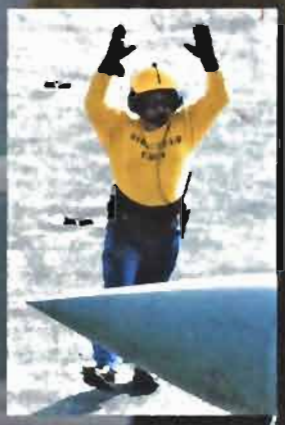
Amené à remplacer progressivement le *Super Etendard*, son frère aîné, le Rafale M est un bijou de technologie signé Dassault dont disposent, depuis 2001, les pilotes de la 12 F (numéro de code de la flottille des Rafale basée à Landivisiau) embarqués sur le *Charles de Gaulle*.

Trois types d'aéronefs y cohabitent : le *Super Etendard* modernisé, le *Rafale* et l'*E-2C Hawkeye*, construit par la firme américaine Nortrop Grumman, l'avion radar le plus répandu au monde. Ce dernier a pour mission de guider et de renseigner les pilotes en mission sur une zone pouvant atteindre près de 500 kilomètres de rayon.

A quelques minutes d'une série de catapultages, c'est l'effervescence sur le pont. Derniers préparatifs, dernières vérifications, les personnels "avia" s'agitent autour des avions qui, un à un, rejoignent leur position de lancement. Car, avec ses seuls moyens de propulsion, un *Super Etendard* comme un *Rafale* ne pourrait décoller. Deux catapultes, situées l'une sur la piste axiale, l'autre sur la piste oblique, permettent donc l'envol sur une distance de 75 mètres.

Suivant un ballet réglé au millimètre, basé sur un "langage de signes" parfaitement rôdé, chaque pilote suit aveuglément les ordres des "chiens jaunes" (voir encadré), seuls officiers habilités à le guider lors des manœuvres sur le pont.

Les "chiens jaunes"



Aisément reconnaissables à leur sweat jaune fluo, ce sont les tout puissants directeurs de pont d'envol. Ils dirigent les équipes chargées de tous les mouvements des avions et des hélicoptères sur le pont d'envol.

Le terme de "chien" viendrait de la manière de prononcer, en anglais, l'ordre "wave off" signifiant au pilote de dégager immédiatement le pont d'envol. La prononciation rapide de ce terme donne en effet l'impression d'un aboiement.

Lorsque douze avions se présentent au décollage, pour un catapultage toutes les minutes (!), il n'y a guère de place pour l'improvisation. Une navette est alors fixée sous le *Super Etendard*, tandis que la barre de catapultage du *Rafale* est enclenchée sur un chariot, suivant les deux systèmes en vigueur. Un moment toujours délicat où la tension monte d'un cran dans les cockpits.

« Tout est automatisé durant les dix premières secondes du catapultage, explique l'enseigne de vaisseau Florent Werbrouck de la 11 F, pilote sur *Super Etendard*. A cet instant, le cœur bat vite, car nous ne pouvons que suivre les paramètres de l'ordinateur de bord. Si nous touchions, à cet instant, les commandes, ce serait le grand bain assuré... ».

La déflagration inhérente à la libération de la vapeur sous pression du système de catapultage est impressionnante. C'est tout l'avant du pont qui vibre un court instant. En un peu moins d'un quart d'heure, les douze aéronefs ont quitté le pont. Il ne reste plus au "Pedro", nom de code de l'hélicoptère de sauvetage qui suit de près, sur bâbord arrière, chaque catapultage (avec à son bord un plongeur, au cas où ..), qu'à se reposer dans l'attente du retour des pilotes.

Pleins gaz !

Une heure trente plus tard, les premiers *Super Etendard* survolent le *Charles de Gaulle*, avant d'entamer une grande boucle sur bâbord pour un retour au bercail. Avec plusieurs centaines d'appontages et des milliers d'heures de vols sur *Super Etendard* à son actif, le chef des officiers d'appontage, le commandant Jean-Lucien Thomas nous la commente : « Trois paramètres entrent en ligne de compte : la pente de l'avion, qui doit être constante et parfaitement maîtrisée, sa vitesse, environ 120 nœuds au moment du *touch down*, et l'alignement par rapport à la piste. Notre rôle est donc d'assister le pilote tout au long de sa descente en lui indiquant, notamment, la vitesse du vent sur le pont ». Le porte-avions s'étant préalablement positionné cap au vent.

Les ordres, ou plus exactement les conseils des "anciens" sont transmis par radio à chaque pilote qui sera noté : "tiens-le !" (Ndlr : maintien ton cap), "moteur, moteur !" (reprends de la vitesse). Légèrement cabré, l'avion est maintenant à 20 secondes de la poupe du navire, train, volet et crosse sortis. "Pont vert", crie l'un des jeunes quartiers-maîtres assistants. Tout est paré pour un appontage en toute sécurité. Avec une précision saisissante, le *Super Etendard* vient crocher avec sa crosse le deuxième des trois "brins d'arrêt" situés sur le pont arrière. Il s'agit de gros filins d'acier capables, grâce à un impressionnant système hydraulique, d'arrêter sur une cinquantaine de mètres seulement les 12 tonnes de l'avion lancé à pleine puissance..

« C'est essentiel, confirme l'officier d'appontage. Les pilotes se posent toujours pleins gaz afin de pouvoir redécoller aussitôt au cas où ils ratent un brin ».

De nuit, la technique d'appontage est nettement plus périlleuse, et nécessite une assistance radar gérée par le "contrôle d'approche". Chaque avion est alors pris en charge à une vingtaine de kilomètres afin de suivre une "route virtuelle" les menant jusqu'au bâtiment.

L'appontage de nuit est donc plus "musclé" que de jour. « Nous ne découvrons les feux d'alignement de la piste qu'une fois le nez dessus, avoue l'un des pilotes de la 17 F. Au début, c'est vraiment brutal car l'on n'a pas le temps de se préparer visuellement au *touch down*. Mais après plusieurs dizaines d'appontages nocturnes, on s'y fait ».

Même si c'est un pont nettement plus clairsemé qu'il nous sera donné de voir lors de l'escale au Havre, un aperçu de ces catapultages et appontages vous est proposé, sous forme de photos et de vidéos, sur le site Internet de la Ville du Havre (rubrique Evenements).

Le *Charles de Gaulle* en image

Sur fond d'océan Indien, où le Charles de Gaulle était en mission au mois d'avril, quelques-unes des images symboles l'activité à bord du porte-avions. De gauche à droite : l'appontage d'un Super Etendard, le capitaine de vaisseau Magne à son poste de commandement, un catapultage sur le pont d'envol et l'ambiance du PC opérations.

Les Havrais du *"Charles"*

Originaires du Havre et de ses environs, ils et elles sont une poignée à bord du porte-avions à porter les couleurs de la Porte Océane. Ce seront les "régionaux" de l'escale, particulièrement fiers de rentrer dans leur port d'attache personnelle à bord du *Charles de Gaulle*.

Chef du PC Sécurité nucléaire

Pascal Téterel,

« J'ai répondu à l'appel du large à 17 ans », nous confiait le major Pascal Téterel, aujourd'hui âgé de 47 ans. Si le quartier de Graville de son enfance, la rue de Verdun ne sont plus que de lointains souvenirs, ses attaches havraises, elles, ont résisté à trente années passées sur toutes les mers du globe. Le *Béarnais*, le *Tourville*, les sous-marins *Redoutable* et *Foudroyant* et l'aviso *Protée* n'ont plus de secret pour l'actuel chef du PC Sécurité nucléaire du *Charles de Gaulle*.

Diplômé de l'Ecole des applications militaires dans les énergies atomiques en 1990, et détenteur d'un BTS atomicien obtenu au centre de Cadarache, Pascal Téterel gère neuf personnes chargées de traquer toute forme de radioactivité. « A bord, tout est conçu et organisé pour réduire au maximum les risques de contamination. Cela demande toutes sortes de prélèvements et d'analyses à l'aide de détecteurs, de dosimètres, notamment lors de travaux ».

Cela fait quatre ans qu'il n'est pas revenu sur ses terres natales. « Cela va être l'occasion de revoir la famille, les amis et Le Havre qui, m'a t-on dit, a beaucoup changé, en bien... ».

Technicien sur *Super Etendard*

Lionel Doura, de retour au pays

Embarqué en 2003, l'Enseigne de Vaisseau Lionel Doura, 42 ans, est fier de compter parmi les membres d'équipage originaires de la Porte Océane. « Je suis de Caucriauville où, j'ai passé mon Bac au lycée Robert Schumann, avant de m'engager dans la Marine en 1983. J'ai ensuite rejoint l'aéronavale où j'ai servi à bord du *Clemenceau* et du *Foch* pour les flottilles de *Crusader* et d'*Etendard* ».

Aujourd'hui chef du service technique 2, chargé de la maintenance et de la réparation des Super Etendard de la base de Landivisiau, Lionel a hâte de retrouver sa ville natale et sa mère, Janine qui habite l'avenue du 8 mai 45. « Ce sera pour moi un grand moment et une grande fierté de revenir au Havre à bord du Charles. Habitant désormais Brest, je n'ai guère eu l'occasion depuis un an de retrouver mes racines. J'espère que la météo sera avec nous ».

Bénédicte Brière-Saunier, 25 ans, quartier-maître chef, et Ketty Blutel, 26 ans, second maître, sont très heureuses de retrouver leurs familles habitant respectivement Gonfreville l'Orcher et Gainneville. Elles se sont toutes les deux engagées par passion pour la Marine en 1999, et sont affectées au PC Télécommunications du Charles de Gaulle depuis l'an dernier.

Un hôpital "high tech"

Avec pas moins de 650 m² et un plateau technique ultra moderne, l'hôpital de bord du *Charles de Gaulle* ferait pâlir plus d'un praticien. Douze personnes y travaillent à plein-temps : 3 médecins spécialisés, 8 infirmiers et un manipulateur radio ainsi qu'un staff de chirurgiens adapté en fonction des missions.

Il est composé de trois zones : les cabinets de consultation, la tranche chirurgicale et la zone d'hospitalisation pouvant accueillir jusqu'à une vingtaine de patients.

En temps normal, les médecins assurent environ 30 consultations par jour, principalement de l'ordre de la "bobologie" du bord (entorses, allergies, points de suture, etc). En phase opérationnelle, l'hôpital est équipé pour faire face aux urgences de l'ensemble du groupe aéronaval et de traiter un afflux important de blessés.

Tirage au sort en public

Ils seront 2 400 lecteurs d'Océanes à bénéficier d'une visite privilégiée du porte-avions durant son escale havraise. Le tirage au sort des bulletins de participation a été effectué en public le 5 mai, dans le forum de l'Hôtel de Ville, par trois enfants, et en présence de Maître Jean-Marie Heurtaux, huissier de justice au Havre.

Mission Agapanthe

Du 1er mars au 22 mai, le *Charles de Gaulle* participait à la mission Agapanthe 2004 dans l'océan Indien avec dix autres bâtiments du groupe aéronaval dont une frégate britannique (HMS Gloucester) et le sous-marin nucléaire d'attaque Améthyste.

En tout, 4 500 marins placés sous les ordres de l'amiral Jacques Mazars, commandant de la Task Force 473.

Les principaux objectifs étaient de renforcer la coopération avec les forces armées des pays limitrophes de l'océan Indien dont les Emirats Arabes Unis, le Qatar, l'Inde et l'Arabie Saoudite, et tester les capacités opérationnelles françaises dans le cadre de la lutte contre le terrorisme.

Préparation militaire marine

Découvrir la Marine nationale, acquérir une formation maritime militaire et aux premiers secours ainsi qu'une préparation au permis côtier, c'est ce que permet la préparation militaire marine.

Pour cela, il faut être âgé au moins de 17 ans (avec autorisation parentale), suivre un cycle d'études secondaires ou être titulaire d'un BEP, être apte médicalement et avoir participé à la journée d'appel de préparation à la défense.

Pour tout renseignement, contacter la Marine nationale, 160 boulevard Clemenceau (tél. 02 35 22 15 66)

Email : marine.le-havre@libertysurf.fr

Remerciements

La rédaction d'Océanes tient à remercier le SIRPA-Marine pour sa précieuse collaboration ; le contre-amiral Jacques Mazars, amiral commandant la Task Force 473 ; le capitaine de vaisseau Xavier Magne, "pacha" du *Charles de Gaulle* ; les commandants Raphaël Clivaz (COMAEQ) et son adjoint Bruno Delannoy ; le lieutenant de vaisseau Eric Wacongne, officier de communication, et l'ensemble de l'équipage du *Charles de Gaulle* pour la qualité et la convivialité de leur accueil à bord.