



- Croiseur anti-aérien « Colbert » durant 18 mois.
- Ecole de Maistrance machine durant 15 mois.
- Porte avions « Clemenceau » durant 2 ans.
- Porte avions « Foch » durant 4 ans.
- Gabare de mer « Libellule » durant 3 ans.
- La SECLF (Station d'Essais des Combustibles et Lubrifiants de la Flotte) durant 5 ans, où je suis passé Maître Principal mécanicien en 1971.

Il faut signaler que sur 12 ans de navigation j'ai toujours subi les effets du mal de mer... C'est risible pour un marin, mais pourtant assez courant. Cela a influencé grandement le choix de mes affectations. Les « gros culs » avaient ma préférence.

C'est pour cela également que j'ai décidé à 34 ans de tenter ma chance dans le civil.

Ma formation de mécanicien marine m'a été d'un grand secours pour choisir un nouveau métier. En effet durant cette période j'ai acquis une grande polyvalence en particulier sur le « P.A Foch » où sans le savoir, j'ai appris mon futur métier de spécialiste dans l'avitaillement des avions.

En 1966 j'ai eu la chance d'être muté de la machine au pont d'envol, comme responsable du stockage et de la distribution des carburants aux avions embarqués (Crusaders, Etendarts, Alizés et

hélicoptères). Cette mutation a transformé ma vie, j'en ai eu fini de la chaleur, des odeurs et du bruit des machines. J'étais enfin en pleine air pour assumer un travail très prenant à la tête d'une équipe compétente.

C'est à cette époque que nous avons appareillé pour une mission de 9 mois dans le pacifique pour faire parti de la « Force Alpha » créée pour les premiers tirs nucléaires sur les atolls de Mururoa et Fangatofa.

A la même époque mon frère Yvon Mermet travaillait également sur les sites avec le Commissariat à l'énergie atomique, mais durant notre séjour en Polynésie, nous n'avons jamais pu nous rencontrer !!! Pour sa part, il tomba amoureux de Tahiti et de sa future femme et depuis plus de 40 ans une lignée de « Mermet » est présente à Tahiti.

Cette mission fut difficile, mais passionnante pour moi. Cela m'a permis d'apprendre mon futur métier, mais également de faire le tour du monde en passant les trois caps (Bonne espérance, Tasmanie et le cap Horn), dont 55 jours de mer sans escale de Tahiti à Las Palmas aux Canaries.

Durant ce périple nos avions ont volés tous les jours, même sans terrain de déroutement (en particulier dans l'océan indien). Bravo pour les pilotes. Après deux années passées au service carburant aviation, j'ai été muté dans d'autre service me permettant d'acquérir d'autres expériences

En 1972, alors que j'étais Agent de la surveillance des combustibles et lubrifiants à la SECLF à Toulon, j'ai été chargé entre autres, d'une mission pour la mise au points de matériels de contrôle de la qualité des carburateurs et de la surveillance des installations de distribution des carburants aviation sur les Porte Hélicoptères. Durant deux ans j'ai créé et animé des stages de trois jours pour la formation de tous les personnels affectés sur ces installations.

Je ne pensais pas que cette expérience contribuerait à mon futur métier.

En septembre 1976, je me suis décidé à faire le grand pas et mettre mon expérience au service du civil. Ce n'était pas évident, surtout que je n'avais pas trop d'idées sur ma future profession, quoique avec l'expérience acquise dans la Marine j'avais un certain choix.

Une annonce avait retenue mon attention : Mobil Oil Française recherchait un technicien Diéséliste pour l'assistance technique en clientèle. J'ai fait acte de candidature et j'ai été aussitôt embauché à Lyon à la division « Industrie ». Pour moi, ça a été le début d'une aventure passionnante durant 25 ans.

Fin 1978, le hasard m'a fait lire une note interne qui proposait un poste d'ingénieur au service aviation de Mobil Oil pour l'Afrique, tout en restant basé à Paris. J'ai tenté ma chance et grâce à mon expérience dans la Marine, j'ai été aussitôt affecté à ce poste. Après une semaine de remise en condition à Orly, je me suis retrouvé en Afrique passant d'une température de moins 15°C à Paris à + 42°C à Niamey. Durant deux mois j'ai découvert l'Afrique profonde passant du désert à la forêt vierge et faisant connaissance avec le Niger, le Burkina Faso, la côte d'Ivoire, pour terminer par le Sénégal. Cette tournée m'enchantait malgré des conditions de vie assez dures. Le contact avec le personnel africain a été formidable. Je me suis tout de suite senti dans mon élément et accepté par eux. Surtout je me suis aperçu qu'un travail fou m'attendait, aussi bien du point de vue matériel, que pour la formation du personnel.

Durant 6 mois j'ai alterné mes séjours en France et en Afrique francophone, visitant et contrôlant nos différents installations aéroportuaires sur lesquels Mobil Oil était gérant (Dakar – Nouakchott – Bamako – Mopti – Gao – Tombouctou – Agadez – Niamey – Ouagadougou – Bobodioulasso – Abidjan – Bouaké).

Durant trois mois j'ai remplacé le directeur du pool pétrolier de l'aéroport de Dakar durant ses vacances. A cette occasion j'ai pu faire venir ma famille afin qu'elle fasse également connaissance avec l'Afrique. Mon épouse et mes enfants ont été enchantés, mais ils ne se voyaient pas y rester toute l'année.



Formation à Bamako

L'Afrique est un pays envoûtant et j'ai adoré contribuer à la formation du personnel africain.

Je pensais continuer dans cette voie, mais pour avoir refusé un poste à demeure à Monrovia au Libéria, je me suis retrouvé en punition 3 ans à Lille comme attaché commercial à la division industrie. Le changement a été très dur pour moi, mais cette expérience dans la fonction commerciale m'a été très bénéfique.

Je pensais ma carrière dans l'aviation terminée et une grande nostalgie de l'Afrique m'étreignait. Heureusement en mai 1983 j'ai été rappelé comme inspecteur aviation, responsable de l'exploitation, de l'assistance technique et de la formation sur tous nos aéroports de l'Afrique francophone. Durant 20 ans j'ai sillonné ce continent six mois de l'année tout en étant basé à Paris.

Mon épouse qui a connue la vie de femme de marin, n'était pas trop dépaylée. L'important pour nous c'était de pouvoir communiquer durant mes déplacements et en cas de besoin je pouvais revenir très rapidement en France. De son côté elle voyageait également beaucoup en particulier en Asie où elle formait à sa méthode de « Relooking » le personnel de la société Lancôme avec laquelle, elle avait une exclusivité. J'organisai mes voyages par rapport au programme de mon épouse. Je me souviens que revenant d'un séjour à Madagascar, j'ai attendu une heure à l'aéroport pour accueillir mon épouse qui arrivait de Singapour. Cela nous a permis de rentrer ensemble à la maison.

Assurant chaque année le remplacement de mon collègue à l'aéroport de Dakar durant deux mois, j'en profitai pour faire venir ma famille.

En quoi consiste mon métier ?

L'avitaillement des avions en Jet A1 et en Avgas demande un travail de contrôle extrêmement sérieux.



Les normes internationales imposent des spécifications et des procédures très strictes sur tous les aéroports. Le carburant aviation doit avoir la même qualité à Roissy qu'à Tombouctou. Pour cela de très nombreux contrôles sont effectués depuis la raffinerie jusqu'à la mise à bord du carburant dans l'avion. Le personnel avitailleur doit être qualifié et avoir une grande rigueur.

Il ne faut surtout pas comparer une station service pour voitures avec une installation de distribution de carburant aviation. Si dans une station service le carburant délivré était mauvais cela ne serait pas trop grave. La voiture s'arrête et il vous suffit d'appeler la dépanneuse ou faire du stop !!!

A 10 000 mètres d'altitude, la moindre défaillance du carburant peut faire tomber l'avion avec tous les drames et conséquences qui s'en suivraient.

Le carburant aviation est très sensible à la pollution. Les principaux polluants sont : L'eau, les sédiments, les bactéries, les surfactants et également les risques d'erreurs dues au mélange des différents carburants



durant les transferts.

Pour être certain d'avoir une qualité irréprochable du carburant mis à bord de l'avion nous devons avoir du matériel sophistiqué tel que des micros filtres qui arrêtent les sédiments supérieurs à 1 micron et qui élimine pratiquement toutes les traces d'eau.

Les contrôles de la qualité du produit sont réalisés dans de nombreux points depuis la raffinerie jusqu'à la mise à bord de l'avion.

Nous devons régulièrement vérifier que les procédures sont bien respectées, que le matériel est bien entretenu et que le personnel soit bien formé et motivé.

En Afrique le risque est particulièrement élevé à cause des éléments climatiques, en particulier la température, le vent de sable et l'humidité. La température étant souvent au dessus du point éclair du carburant, la moindre étincelle peut provoquer une explosion. Afin d'éviter cela des règles très strictes sont appliquées, surtout en matière d'électricité statique.

Dans ce métier il faut savoir motiver le personnel et leur faire comprendre que quelque soit leur niveau dans la hiérarchie, chacun a un rôle important à tenir. Pour se faire respecter et se faire apprécier, il ne faut pas hésiter à montrer l'exemple, mettre la main à la pâte et travailler avec eux durant des journées entières pour résoudre certains problèmes.

Ce que j'ai surtout aimé c'est d'avoir pu contribuer à la formation et à la promotion sociale de plusieurs centaines d'Africains, de Malgaches et de Tahitiens.

J'ai découvert parmi ces gens là une grande volonté d'apprendre et de bien faire. **Suite au n° 20**

*Les choses ont un prix quand elles vous appartiennent et une valeur quand vous les cédez à autrui (Sela Ward)*

## Un écrivain qui se fait connaître

**Robert Mermet**  
18, rue de Lisbonne  
75008 Paris  
tél : 01 42 93 66 84



*Laissons le se présenter tout en sachant que Robert est membre de notre association depuis le tout début.*

*Depuis 12 ans, Je suis retraité, et j'ai pu me livrer à une passion ce que ma profession trop prenante m'avait interdit : « l'écriture ».*

*Les Editions Atelier de Presse ont bien voulu en entreprendre la publication. Voilà l'aperçu des quatre premiers parus.*

### **FLAVIA** Enlevée au bord Rhin

Flavia, survivante de la dynastie précédente a été contrainte d'épouser Arius, l'un des généraux préférés de Trajan ; Arius est le légat qui commande les troupes.....

### **FEU LE MARON**

Nous sommes cette fois en ce début du vingt et unième siècle, Marc Tullien est un jeune juge d'instruction du Tribunal de Grande Instance de Paris.

### **L'AMIENOISE**

Jérôme était sculpteur de vocation, avocat de profession. Amené bien malgré lui à défendre un homme accusé de meurtre etc.....

### **L'OBJECTEUR**

Un jeune officier Allemand et une jeune Parisienne tombent amoureux. L'Allemand ne supporte plus le régime nazi et ses atrocités, n'accepte pas que l'on continue la guerre etc.....

Ces livres ne sont pas vendus en librairie. Il vous est possible de les télécharger en format PDF sur le site de l'éditeur ou les commander sur papier, à l'éditeur :

### **Atelier de presse,**

16 avenue Beauséjour

78 Sartrouville

(site) <http://www.atelierdepresse.com>

*Sur notre site vous trouverez la totalité de l'article de Robert Mermet*



## L'origine des noms de la semaine :

*Saviez-vous que ?*

Les premiers contiennent tous les suffixes «-di », hérités du mot latin *dies* (le jour). Chacun étant consacré, dans l'ordre, à la lune (lundi), au dieu Mars (mardi) au dieu Mercure (mercredi), au dieu Jupiter (jeudi), à Vénus (vendredi), le samedi étant le jour du sabbat (*sambadi dies*) et le dimanche celui du Seigneur (sur le latin *dominus*, le maître). Mélange d'héritage romain et hébreux.

## 🇫🇷 Noël d'autrefois en Acadie 🇫🇷

✳️ Pour les anciens Acadiens, Noël était avant tout une célébration religieuse. La fête commençait donc par la messe de minuit. La décoration de l'église, les chants de messe donnaient à cette fête toute la splendeur possible.

✳️ Dans certains endroits, après la messe de minuit, les membres de la famille et des amis se regroupaient et faisaient un réveillon. Il y avait de la musique, des échanges de cadeaux, mais il y avait, surtout, de nombreux mets préparés pour la circonstance.

✳️ Chez les anciens Acadiens, le mets traditionnel du réveillon de Noël était surtout le rôti de piroune (oie). Cependant, les informateurs soulignaient que la nourriture a une importance toute spéciale pendant la période de Noël et qu'ils en profitent pour préparer, selon les lieux, le cipaille, la pâte en pâte, le chiard à la viande boucanée, le pâté en famille, le fricot acadien, le fricot du Cap-Breton, le râpé, le mioche, la tourtière, les poutines râpées, etc. C'est le temps de la viande, les boucheries viennent tout juste d'être faites.

✳️ On profite aussi du temps des fêtes pour faire des pâtisseries. La catin de pâte, que l'on donnait aux petites filles le matin Noël, consistait en une pâte cuite ayant la forme d'une poupée et mesurant généralement un pied de longueur. La pâte est semblable à celle du pain de sucré. Dans le temps de fêtes on déguste des poutines en sac, dessert de pâte sucrée, riche en gras.

✳️ Le matin de Noël, les enfants qui ont été dissipés pendant l'année, trouvent des friandises dans leur bas.

✳️ Une **légende** raconte que le soir précédent le jour de Noël, il ne faut pas aller dans la tasserie de foin, car s'il arrivait que l'on aperçoive la Lune entre les planches de la grange : ce serait là l'assurance d'une petite année : les récoltes serait mauvaises et les animaux malades. De plus, il ne faut pas que le maître aille dans l'étable pendant la messe de minuit, car c'est à ce moment que les animaux parlent entre eux, et ils ne veulent pas être dérangés. Le maître qui ne respecte pas cette croyance risque de mourir pendant l'année. On raconte qu'un cultivateur entra dans son étable pendant la messe de minuit et entendit deux chevaux parler ensemble : « Qu'est-ce que tu feras demain » dit l'un des chevaux. L'autre répondit : « Demain je vais reconduire mon maître en terre ». La légende rapporte que le cultivateur mourut le soir même.



## Nos Joies et nos Peines

### **Décès :**

*Louis Gay, St Lupicin est décédé le 14 août, il a été notre trésorier pendant 2 ans et Marie-Odile, son épouse lui avait succédé.*

*Jacqueline l'épouse de Robert Mermet adhérent de la première heure est décédée le 8 novembre au terme d'une maladie implacable.*

*André Panisset frère de Nicole Grattard adhérente de première heure, décédé le 7 septembre 2007*