

Dédicace ...

... Je ne peux que penser à mon père, qui servit dans l'aéronavale puis dans les sous-marins, sur un porte-avion, enfin sur une frégate.

Je me souviens parfaitement de ce bruit sourd lorsque la trappe du sous-marin se fermait.

Je me souviens de ce bruit de radars attrapant l'écho des profondeurs, de ces voyages aventureux tel que dans ce feuilleton « Voyages au fond des mers ».

Je me souviens encore de cette odeur si particulière d'huile et de ce bruit de chauffe dans la machine du porte-avion

Je me souviens de ces vagabondages avec mon frère dans les coursives.

Je me souviens aussi des nombreuses fois où mon père nous traina au cœur de la machine, fier comme le sont tous les ingénieurs, ou mécanos devant une belle mécanique qui n'a plus aucun secret.

Je me souviens de ces tubes de cuivre qui brillaient comme un sou neuf, lustrés par des bras humains.

Je me souviens des tâches sur nos effets tous propres pour la journée des familles.

Je me souviens du bruit assourdissant des avions qui décollaient et appontaient.

Je me souviens du carré des officiers et des couverts en argent...

Je me souviens de son atelier.

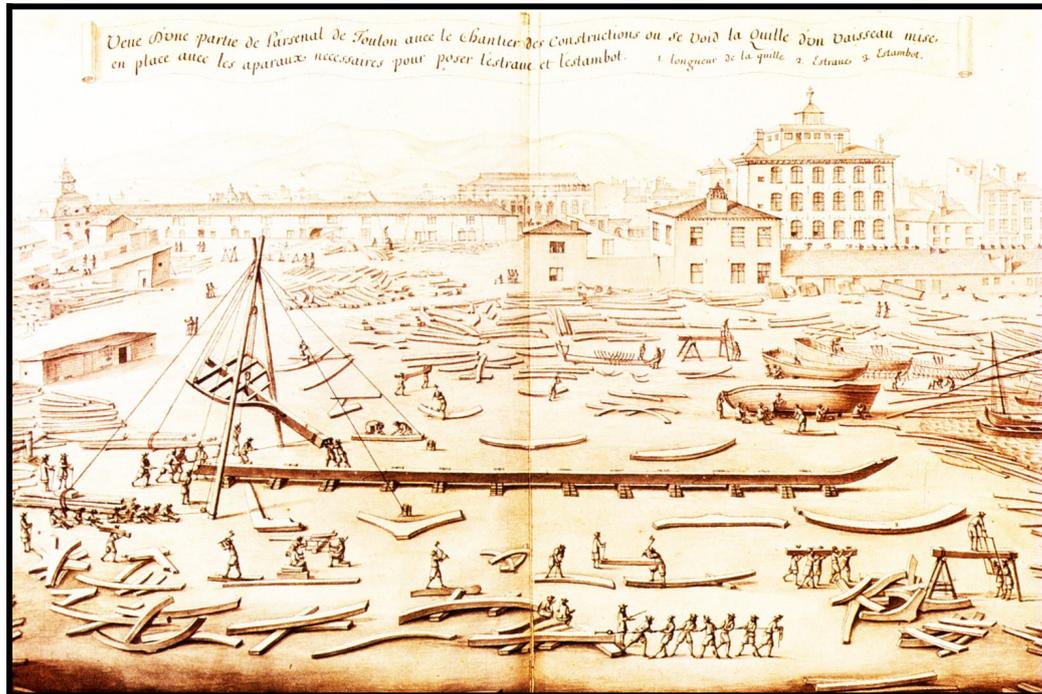
Je me souviens de mon père...

LCL Gabriel PAVY

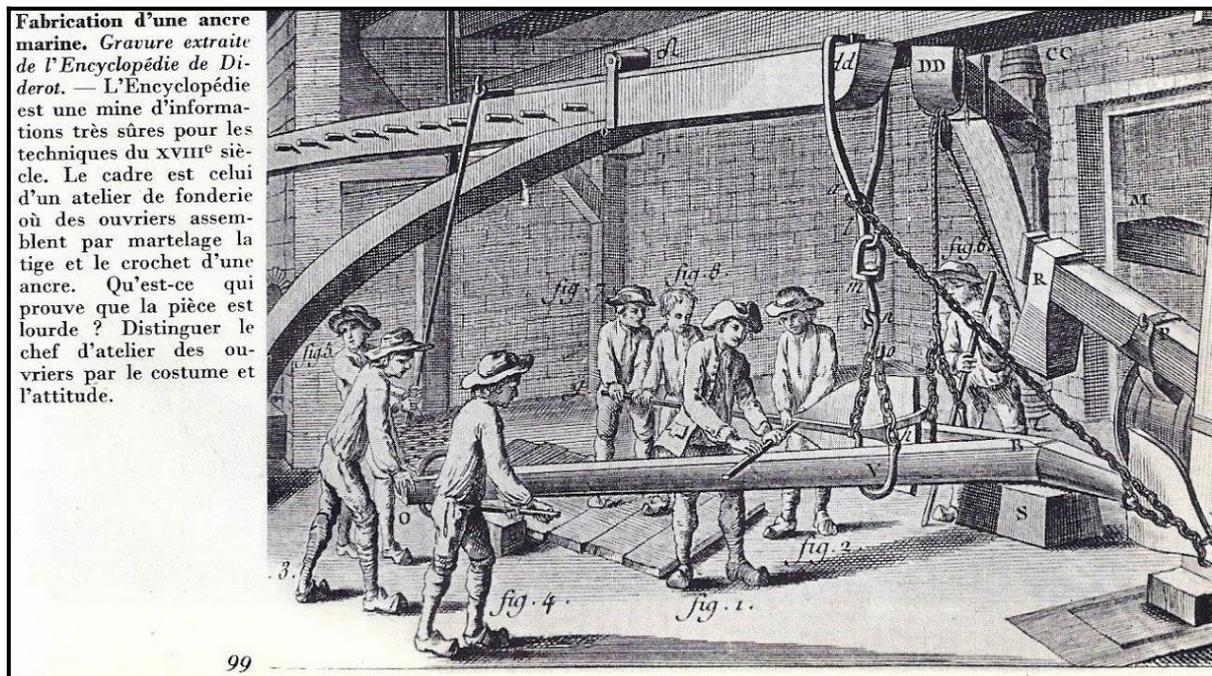
2014

Petites histoires des arpètes dans la Marine

Toulon, Brest, Lorient, Rochefort ...¹



Arsenal de Toulon en 1661



L'encyclopédie reprise dans un manuel scolaire

¹ Fils d'officier de marine j'étais à Cherbourg de 19 à 19, à Toulon de 19 à 19, à Lorient de 19 à 19, à Brest entre autres de 19 à 19 ... avant de rejoindre directement l'ESAM de Bourges en 1980.

XVIIe siècle

Mécanique des fluides, mécanique
xxxxx ...

Outre le développement des constructions navales faisant appel aux ouvriers des forges, avec l'arrivée de Colbert au poste de secrétaire d'état à la Marine, trois compagnies de Gardes de la Marine sont créées, Rochefort, Brest et Toulon, et une première école de formation des officiers, tous férus de technique et guidés par les premiers mécaniciens grecs.

L'histoire de la Marine

Depuis des milliers d'années, les hommes naviguent sur les mers. Au temps des Gaulois, les Grecs construisent déjà de grands bateaux à voiles et à rames : **les galères**. Elles sont lourdes mais solides ①.

Beaucoup plus tard, les Normands viennent en France dans de longues barques à rames et à grande voile carrée, **les drakkars**. Elles sont plus légères et plus rapides que les galères des Grecs.

Au temps de Saint Louis, **les nefs** au ventre rebondi avancent à la voile. L'arrière est surmonté d'une sorte de maison de bois qui sert d'habitation aux hommes d'équipage.

Au temps de Christophe Colomb, **les caravelles** ont 3 voiles. Elles sont légères et rapides, mais supportent mal les tempêtes. Ce sont elles, cependant, qui font le premier tour du monde ②.

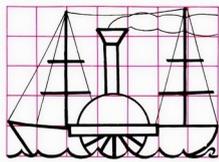
Au temps de Louis XIV, Colbert fait construire beaucoup de grands **vaisseaux à 3 mâts**. Armés de plus de 100 canons, ils sont à la fois des navires de commerce et des navires de guerre.

Au temps de Louis XVI, le Marquis de Jouffroy construit un **bateau à vapeur** avec une roue à «aubes». Puis **l'hélice** est inventée et les progrès sont rapides.

Les grands **paquebots** modernes sont tout en acier. Ils sont puissants et rapides et ne craignent pas les tempêtes. Ils emportent plus de 1000 passagers, des quantités énormes de marchandises et peuvent faire facilement le tour du monde. Les plus modernes ont des moteurs « diesel » et même des **moteurs atomiques** ④.

③ Bateau à voile et à vapeur (1850).

Je retiens :
Depuis des milliers d'années les hommes voyagent sur la mer. Les premiers bateaux sont à rames ou à voiles : galères, drakkars, nefs, caravelles et vaisseaux. De nos jours, les grands paquebots ont des moteurs à vapeur, ou même atomiques.



81

Extrait de mon livre scolaire des années 1960's

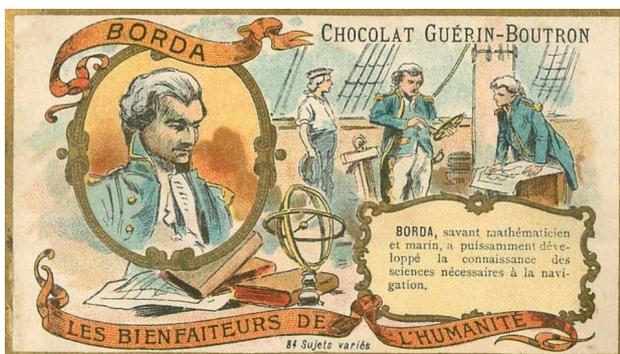
XIXe siècle

L'histoire des ingénieurs mécaniciens s'inscrit depuis l'arrivée de la vapeur dans la marine en 1820 jusqu'à leur intégration dans le corps des officiers de marine en 1966 dont on souligne encore « l'importance et le rôle fondamental de ce corps des ingénieurs-mécaniciens au sein de la Marine nationale »²

Au sujet des apprentis de la marine, le nom de Jean-Charles de Borda³, officier de marine et brillant mathématicien fut à l'origine du surnom de trois⁴ navires qui se sont succédé de 1840 à 1913, le Commerce de Paris, le Valmy et l'Intrépide. Cette tradition est à l'origine du surnom des élèves, appelés les « bordaches⁵ ».

² Amiral Hello, discours d'inauguration

³



⁴ Toujours trois !

⁵ Chanson de bordaches

1886 - 1889 : Les arpètes à Brest

Les écoles de formation des mécaniciens de la marine trouvent leur fonds au milieu du XIXe avec l'installation à Brest et à Toulon. On a vu que les Forges de Paimpont fournissaient en fonte l'arsenal de Brest en 1853.

Un Cours d'apprentis mécaniciens fut organisé à Brest pour des **apprentis** ayant reçu une instruction spéciale à l'école des mousses et des jeunes gens recrutés sur concours, puis complété par un cours de quartiers-maîtres pour les mousses qui n'avaient pas été admis au cours d'**apprentis**.

1900 : Les arpettes de Lorient

Ce fut au tour de Lorient⁶ d'accueillir la première **Ecole des ouvriers mécaniciens** (EOM) avec la première promotion d'une centaine d'apprentis (arpettes) dans les anciens bâtiments de la Compagnie des Indes.



Vue de Lorient⁷

1907

Modification du fonctionnement, suite à l'intégration des grades dans la hiérarchie militaire. L'école devint « **Ecole des apprentis mécaniciens** » (EAM). On notera que l'abréviation pour la marine, est la même que la première Ecole d'Application du Matériel (EAM), de l'armée de Terre. Signe de la fraternité.

Cette école recrutait des jeunes gens entre 15 ans 9 mois et 17 ans prévoyant un engagement après une période probatoire de trois mois et autorisation parentale, pour une durée de cinq ans à la sortie de l'école. L'école formait des mécaniciens dans les spécialités :

⁶ J'y ai vécu de 19xx à 19xx

⁷ On notera le pavillon blanc avec le coin bleu-blanc-rouge : voir tome 4 § drapeaux et pavillons

- ajusteur,
- tourneur,
- forgeron,
- chaudronnier cuivre,
- chaudronnier,
- fondeur-mouleur,
- armuriers, à partir de 1924 appelés à embarquer sur des bâtiments de la Marine ou suivre le cours de **mécanicien de l'Aéronavale**.

Grande Guerre

L'EAM fonctionna, avec une courte interruption de juillet 1914 à mars 1915.

1922 - 1933 : Toulon

Création de l' « **Ecole de sous-officiers mécaniciens** » (ESOM) en 1922.

L' « **Ecole des mécaniciens et chauffeurs** » de Toulon⁸ fut créée officiellement en 1933 mais elle a accueilli la première promotion d'apprentis dès 1928. On y enseignait peu ou prou les mêmes spécialités qu'à Lorient.

L'ESOM de Toulon devint « **Ecole de Maîtrance machine** » (EMM). Elle recrutait sur concours, à partir de 17 ans, des élèves issus du civil et des écoles d'apprentis mécaniciens pour former en 15 mois les futurs cadres « **Officiers mariniers** ».

Elle reçut par filiation le patrimoine de l'ancienne école et en particulier la garde du drapeau de l'école des Moussettes. Les domaines de maintenance de ces apprentis marins étaient : **mécanicien d'armes, électromécanicien de sécurité, mécanicien d'aéronautique, mécanicien naval, électronique, électrotechnique, électronicien d'armes, SITEL, détecteur anti-sous-marin détecteur, électrotechnicien, électronicien d'aéronautique.**

1936 : Saint Mandrier

Installation de ces deux écoles à St Mandrier (Var) dans les locaux de l'ancien hôpital de la Marine.



Ecole des Mécaniciens et chauffeurs, Toulon, 1936

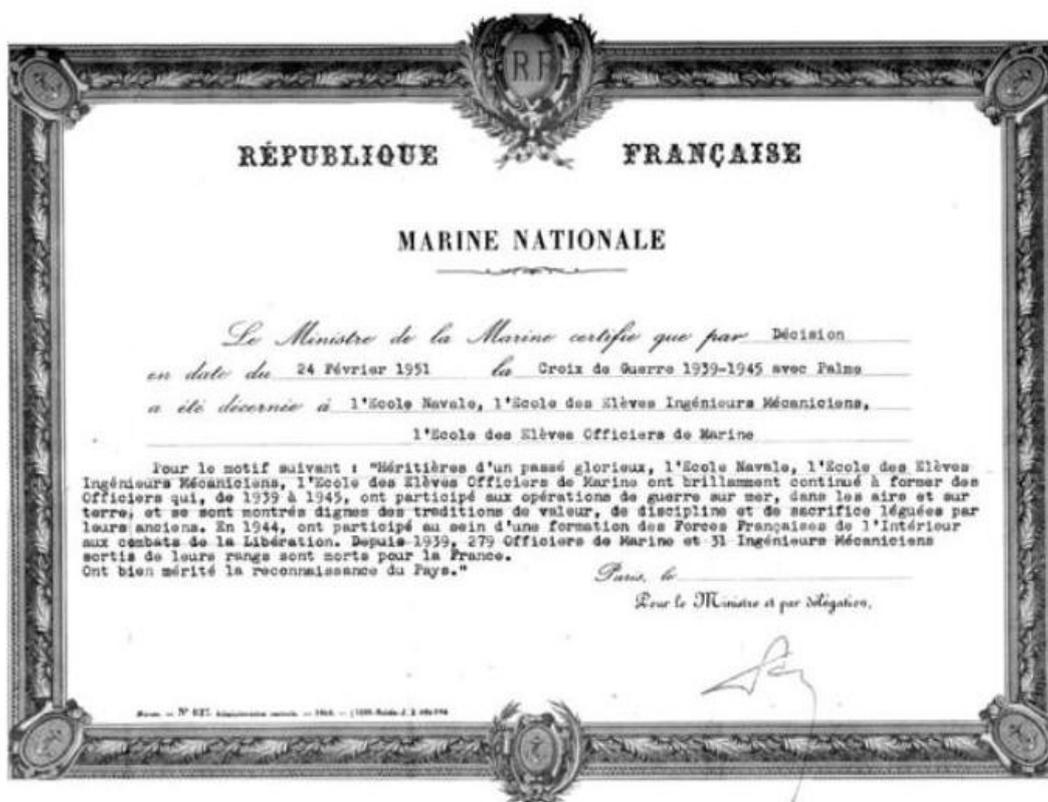
1939

⁸ J'y ai passé mon enfance de 1966 à 1967

Par crainte d'une attaque italienne, évacuation des apprentis avec leurs instructeurs ainsi que les élèves de maistrance, sur l'école de Lorient auprès de l'EAM jusqu'au 18 juin 1940 date de l'évacuation partielle avant l'occupation allemande.

1940 -1945

A la rentrée 1940 un détachement militaire d'apprentis et d'instructeurs avait rejoint l'école de St Mandrier puis l'Ecole de Maistrance fut définitivement fermée. Les bâtiments furent détruits lors des bombardements de 1943. L'école de St Mandrier pu reprendre son activité en avril 1945.



Croix de guerre avec palmes à l'Ecole des élèves ingénieurs mécaniciens

« Héritières d'un passé glorieux, l'Ecole navale, l'Ecole des Elèves Ingénieurs mécaniciens, l'Ecole des Elèves Officiers de marine ont brillamment continué à former des Officiers qui, de 1939 à 1945, ont participé aux opérations de guerre sur mer, dans les airs et sur terre, et se sont montrés dignes des traditions de valeur, de discipline et de sacrifice léguées par leurs anciens. En 1944, ont participé au sein d'une formation des Forces Françaises de l'Intérieur aux combats de la Libération. Depuis 1939, 279 officiers de marine et 31 Ingénieurs Mécaniciens sortis de leurs rangs sont morts pour la France. »

L'EMM reprit à son tour son activité à la fin de la guerre à Cahors puis Bordeaux.

1947

Elle prit la dénomination d' « **Ecole des apprentis mécaniciens de la flotte** » (EAMF) et outre la formation des mécaniciens, elle assura celle des scaphandriers, des armuriers et des torpilleurs.

Quant aux élèves officiers de « **l'Ecole des ingénieurs mécaniciens** » (EIM), la formation acquise permit de recueillir quelques lauriers pour la guerre d'Indochine.



« La croix de guerre des T.O.E. avec palme a été décernée à l'Ecole navale et l'Ecole des ingénieurs mécaniciens pour le motif suivant :

L'Ecole navale et l'Ecole des ingénieurs mécaniciens ont brillamment assuré la formation des Officiers qui, sur les théâtres d'opérations extérieures et particulièrement en Indochine depuis 1945, ont affirmé en toutes circonstances la présence efficace de la marine et continué les hautes traditions de valeur, de discipline et d'esprit de sacrifice de leurs aînés. »

1957

L'Ecole est dénommée Ecole des élèves ingénieurs de Marine (EEIM).



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE MINISTRE DE LA DÉFENSE

Vu le Décret du 12 décembre 1937 sur l'attribution du Diplôme d'Ingénieur diplômé
« École des élèves Ingénieurs de Marine »

Confère à Monsieur

né à

ancien élève de l'École des Élèves Ingénieurs de Marine

promotion 1957

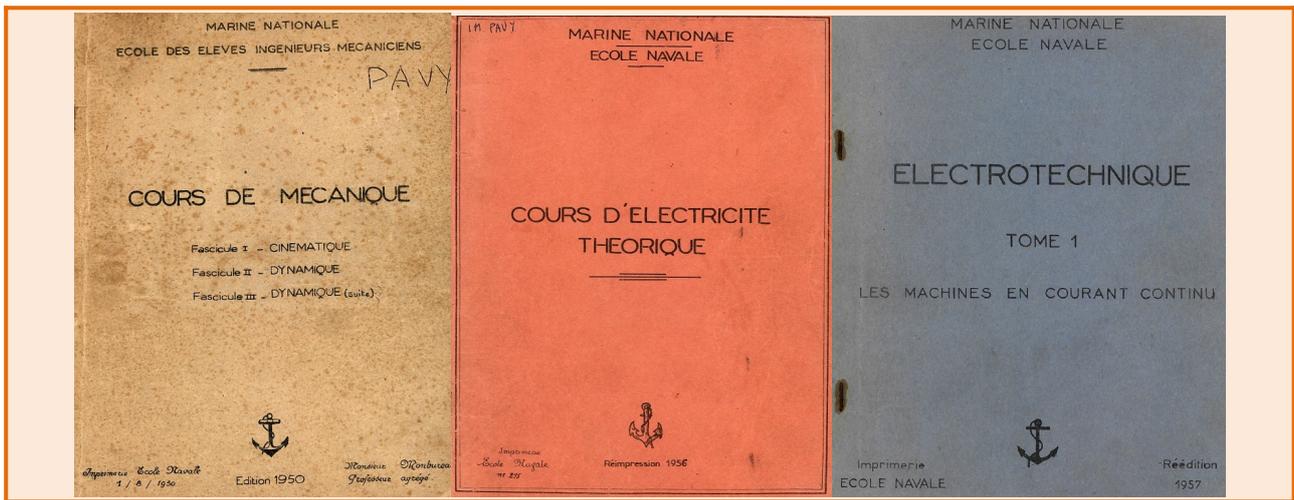
le titre d'INGÉNIEUR DIPLÔMÉ EEIM.

PARIS, le

Pour le Ministre de la Défense et par délégation,

Directeur du Personnel Militaire de la Marine.

EEIM, Diplôme d'Ingénieur de marine, 1957



Manuels de mécanique, électricité et électrotechnique pour les élèves **ingénieurs mécaniciens** 1950–1957. Ces domaines sont les mêmes pour le MCO T 2025⁹. Comme dirait Lavoisier ...

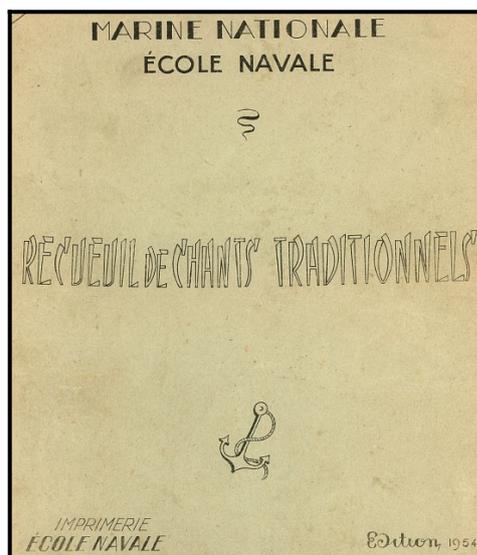


Drapeau¹⁰ des ingénieurs-mécaniciens de Lanvéoc-Poulmic

⁹ Info SIMMT, octobre 2015, page 2 : « Le MCO-T, ce sont donc des actes techniques, mécaniques, électriques, électroniques ... »

¹⁰ Christian Pavy porte-drapeau. Cf. tome 1

Ainsi, l'École navale a accueilli l'EIM, de 1921 à 1966. Quelles que soient ses différentes dénominations, les traditions demeurent.



Recueil de chant de l'arpète ingénieur-mécanicien de la marine en 1954-1957

1963

L'ensemble EAMF et EMM devint le « **Groupe des écoles de mécaniciens** » (G.E.M.) de St Mandrier assurant, à tous les échelons, la formation du personnel mécanicien du service général.

1966

Création des écoles préparatoires du pont (mousses et maistrance pont)

1985

Le **drapeau** de l'École des apprentis mécaniciens de la flotte (E.A.M.F.) fut remis le 25 janvier 1985. Un des huit drapeaux en activité attribués à une unité constituée existant dans la marine. La promotion Duplex¹¹ fut la première promotion d'apprentis présentée au drapeau, cérémonie de rappel du courage des aînés et de la volonté de servir la France.

Quatre décorations sont épinglées à la cravate du drapeau pour services éminents rendus à la France par les élèves apprentis mécaniciens.

- la **croix de guerre 1914-1918 avec palme**, reçue en 1922 avec citation à l'ordre de l'Armée,
- la **croix de guerre 1939-1945 avec palme**, reçue en 1953 pour récompenser la bravoure et la conduite des marins **mécaniciens et armuriers** pendant la deuxième guerre mondiale,
- la **croix de guerre des Théâtres d'Opérations Extérieures avec palme**, reçue en 1955, dont la citation exalte l'esprit de devoir et de sacrifice des marins formés à l'E.A.M.F.,
- la **croix de Chevalier de la Légion d'honneur**, remise en 1958.

¹¹ Voir en 1900 l'installation dans les bâtiments de la Compagnie des Indes rappelant que Duplex fut du développement de la France en Indes

1988

Dissolution des écoles du pont et création de l'actuelle Ecole de Maistrance.

2009

L'école de maistrance reçut son propre drapeau.

2013

Lanvéoc-Poulmic a accueilli deux entités militaires, la Base d'Aéronautique Navale (BAN) et l'Ecole Navale - Groupe des Écoles du Poulmic (EN/GEP). Un espace en l'honneur¹² des **ingénieurs-mécaniciens** de la Marine nationale a été inauguré dans l'Espace Tradition de l'École navale.

¹² Actualités de l'école / ARCHIVES DE L'ACTUALITE DE L'ECOLE
Le 20 Septembre 2013 musee@ecole-navale.fr

Christian, un ingénieur de très grande classe

Christian est né à Nantes le 30 juillet 1933 de Louis Léon Marie (né en 1894) et Christiane Adèle Georgette.

Louis (mobilisé à 20 ans !) avait été décoré de la croix de guerre 1914-1918 et de la Médaille coloniale agrafe Tunisie



Christian, en 1948, est élève de 3^e à Blain (44) puis à 15 ans instituteur en école privée jusqu'en 1949. Et à 16 ans salarié chez Briau¹³ de 1949 à 1950.

A moins de 17 ans, en avril 1950, il faisait déjà le choix des mécaniciens dans la marine nationale sous le matricule 0550.2738, comme apprenti mécanicien avec le grade de Matelot de 3^e classe. Il signait un engagement volontaire pour 5 années dans les Equipages de la Flotte et se retrouve de 1950 à 1951, à l'Ecole des apprentis mécaniciens de la Flotte (EAMF) de Toulon saint-Mandrier. Il sortit premier sur 60 arpètes.

De 1951 à 1952 il fut maistrancier (élève de l'Ecole de Maistrance) puis suivit de 1952 à 1953 la formation au Centre Ecole des mécaniciens de l'aéronavale de Rochefort¹⁴, obtint le Brevet élémentaire de mécanicien avion et passa quartier maitre de 2^e classe en 1953 puis Second maitre de 2^e classe. Il partit alors pour une « campagne de guerre contre les rebelles en Indochine » du 9 février 1953 au 12 mars 1955.



Il y servit comme planificateur de la maintenance des appareils amphibies de l'Escadrille 85 à la base aéronavale de Cat-Lai près de Saïgon. Mécanicien volant, il s'acharna à terre comme dans l'air à remettre en condition les Grumman-Goose.

Grumman-Goose
au-dessus de la BAN Catlai¹⁵

¹³ Entreprise de quincaillerie (clincaillerie) à Nantes

¹⁴ Cf. Les arpètes de Rochefort

¹⁵ Cf. site Garcia Richard

Le 25 septembre 1954, il fut cité à l'ordre du régiment, citation accompagnée de l'attribution de la Croix de guerre TOE Indochine avec étoile de bronze.

En 1955, il se vit remettre la fourragère aux couleurs de la croix de guerre des TOE à titre individuel avec agrafe Escadrille 8S¹⁶.



16

L'escadrille 8S en Indochine, un bon exemple de MCO interarmées.

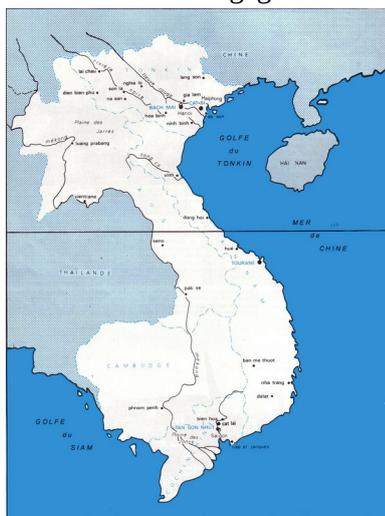
Fin 1945 – début 1946 : arrivée des hydravions de la flottille 8FE et création de l'**escadrille 8S** sur l'hydrobase de Cat-Lai située sur un des bras du fleuve Saïgon.

Acheminement par le porte-avions DIXMUDE (1947-1948) puis ARROMANCHES (1951-1954).

1952 : sur la base aéronavale (**BAN**) de Cat Lai, Sea-otter et Catalina remplacés par 6 **Grumman-Goose** qui volèrent sur la Cochinchine et le sud d'Annam.

1953 : activité croissante après diverses modifications apportées aux Grumman Goose. Détachements occasionnels à Soctrang, Cantho, Pnom-Penh et Nhatrang.

Importantes opérations de remise en condition sur les flottilles à terre basés à Cat-Bi qui poursuivent leurs missions. Largage de 2 bataillons de parachutistes sur Langson. Evacuation de Nasan.



14 octobre : importante offensive vers les villes de Phu-Nho-Quan et de Than-Hoa. Prêt des porte-avions américains LA FAYETTE et BOIS BELLEAU. Débarquements importants au sud de Phat-Diem, sous la protection de la Marine et du groupe d'aviation embarquée du porte-avions LA FAYETTE. Violents combats. Repli vers le delta du Tonkin.

15 au 30 avril : depuis le bord ou de la BA de Nha-Trang les 2 flottilles travaillent sur des périodes de trois heures d'affilée au profit des forces terrestres des plateaux montagnards (FTPM), malgré les très mauvaises conditions météorologiques. Les mécanos se donnent sans compter, la nuit, pour que les coucous redécollent.

10 et 11 mai : appui indirect des troupes sur la plaine des jarres - Xieng Khouang au Laos. Après la remise le 18 mai, de la croix de guerre des TOE aux 2 flottilles, le LA FAYETTE et son groupe aérien appareillent vers Toulon.

Janvier 1954 : les flottilles attaquaient Dien-Bien-Phu.

7 Mai 1954 : chute de Dien-Bien-Phu.

1954 : l'ARROMANCHES termine sa 4e et dernière campagne indochinoise.

L'Aéronavale mena des opérations sur la zone jusqu'à l'armistice du 21 Juillet. Les escadrilles furent embarquées sur le DIXMUDE, qui les ramena en France en novembre.



Il quitta Saïgon à bord du Florida en mars 1955. Pour ses copains, il deviendra alors « Le petit Saïgon ».

Au titre des opérations en Indochine il recevra la Croix du combattant.

Il obtint le droit au port de la Médaille coloniale avec agrafe « Extrême Orient » et de la Médaille commémorative du corps expéditionnaire français en Indochine.



En 1955, alors qu'il était au dépôt aéronautique de Toulon, il retourna à l'EAMF, cette fois à Saint Mandrier¹⁷. Gagnant le Brevet supérieur de mécanicien avion en 1956 il signa un nouvel engagement.

Entre deux cours à l'Ecole navale du Cours préparatoire aux élèves officiers mécaniciens de la marine nationale (CPEOMMN), il se maria en 1956.

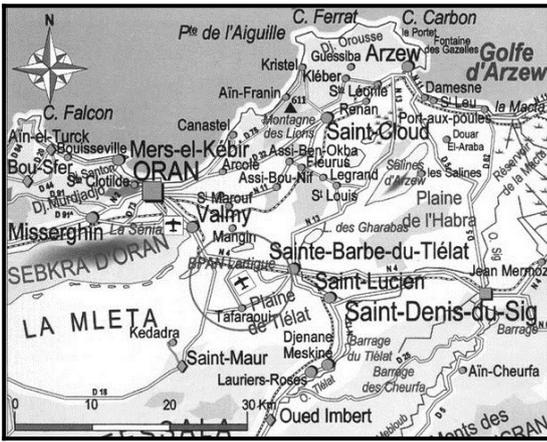
Il intégra en 1957 à Lanveoc-Poulmic, l'Ecole des ingénieurs mécaniciens rattachée à l'Ecole navale avec la mention : « carrière *exemplaire* dans le corps des équipages de la flotte ».

Alors Second maître de 1^{re} classe en 1957, il devint officier d'active avec le grade d'aspirant ingénieur mécanicien de marine en 1957. Et obtint le Diplôme d'ingénieur diplômé de l'Ecole des Elèves Ingénieurs Mécaniciens de la Marine nationale (EEIM). Il fut nommé Ingénieur mécanicien (moteur d'avion) de 3^e classe en 1959.

Il embarqua à Brest en 1959, sur le navire école Jeanne d'Arc puis sur l'Escorteur d'Escadre Du Chayla en 1960 en qualité d'Officier chargé des groupes propulsifs. Ingénieur mécanicien de 2^e classe en 1960, il fut apprécié pour sa « grande conscience professionnelle » et réussit parfaitement dans ses nouvelles fonctions.

Il s'arrêta à nouveau à Brest en 1961 et obtint le Certificat d'aptitude à la direction du service machines.

1956 : Base dissoute. Fin mai début juin, escadrille 8S et ses Grumman Goose, transportée vers l'Afrique du Nord par le P.A LA FAYETTE s'installa à Alger-Maison-Blanche en Algérie.



Fin 1961, il dut partir en Algérie comme Ingénieur Maintenance, chef du service entretien des bâtiments de la Flotille de débarquements au Centre d'intervention par Opérations Amphibies (EM CIOA) d'Arzew à la base stratégique de mers El Kébir.

« Il s'y impose remarquablement par sa rigueur et son efficacité, contribuant à donner une nouvelle impulsion à l'organisation d'un ensemble complexe ».

De 1959 à 1962, il aura effectué 12 mois au titre des Opérations de sécurité et de maintien de l'ordre en Afrique du Nord. Il obtient la médaille commémorative outre-mer avec agrafe Algérie et recevra le titre de Reconnaissance de la nation Afrique du Nord.



En 1963, du dépôt DIS de Brest, il s'embarque sur La Résolue comme adjoint au chef du service machines.

Promu ingénieur de 1^{re} classe en 1964, il navigue à nouveau sur le porte-hélicoptère Jeanne d'Arc. Encore adjoint au chef du Service machines, il apparaît comme « un officier consciencieux et digne de la plus grande confiance ».

De 1964 à 1965, à Porquerolles au Groupe écoles (GE), il suivit avec brio les cours de l'Ecole des Ingénieurs de marine en spécialité détection puis affecté sur le sous-marin Gymnote. Il passa alors lieutenant de vaisseau avec la spécialité ingénieur électronicien. Il est à Toulon. Puis à Lorient. En 1969, il devint titulaire du Certificat d'aptitude à l'informatique puis en 1970 Certificat en Calcul Sous-Marin Nucléaire Lanceurs d'Engins (SNLE) et est alors affecté de 1970 à 1971 à Soument, la base sous-marine de Brest.



Il y tint le poste de Chef du Service calcul informatique du Sous-marin expérimental pour la mise au point du lancement des Missiles balistiques SNLE.

« Son imagination, son esprit de décision et son goût pour le travail en équipe lui ont permis d'amener son service à un haut niveau opérationnel ».

Il passera plus de 1200 heures en plongée.

Il obtint le Certificat d'aptitude à la navigation sous-marine en 1971.

Diplômé technique, « ses connaissances professionnelles, son expérience technique et son sens inné de la pédagogie font de lui un officier Entraînement calcul peu commun »... !

Le contre-amiral commandant les Forces sous-marines le félicita :

« n'a cessé pendant près de 5 années de rechercher à toujours améliorer l'organisation et le rendement de son service. Il a été pendant cette longue affectation un des plus solides « piliers » du système d'armes et a contribué au succès des différentes campagnes de tir ».

On lui attribua un Brevet en énergie. Adjoint au chef du Service machines et Directeur de la propulsion du Porte-avion Clémenceau en 1973, « il s'acquitte avec aisance des tâches requérant beaucoup de connaissances techniques ».

Capitaine de corvette en 1975, il embarqua, encore à Brest, pour la deuxième fois sur l'Escorteur d'escadre Lance-missiles Du Chayla, en qualité de chef du Service Energie-propulsion.

« Son efficacité et ses qualités professionnelles en font un adjoint sûr, sérieux et méthodique pour le commandement ».

Il fut décoré Chevalier dans l'Ordre national du mérite le 14 juillet 1978.



A partir de 1976, il terminait à Brest, d'abord au centre d'instruction naval (CIN) puis Directeur du Cours par correspondance pour les officiers-mariniers et ORSA marine préparant le concours d'entrée à l'Ecole Militaire de la Flotte.

Ses supérieurs apprécièrent « sa compétence technique et son sens pédagogique qui en font un directeur de très grande classe et qui aura largement contribué par la valeur de son enseignement à la formation du personnel ».



Promu capitaine de frégate en 1981 et affecté la même année comme Commandant du centre de mobilisation de la marine et du Centre d'instruction des réserves de l'armée de mer (CIRAM) de la 2^e région maritime.

Après cette brillante carrière, son dévouement à la marine et les éminents services rendus...

il fut nommé Chevalier de la Légion d'honneur le 14 juillet 1982.

Finalement, après une période de formation en 1983, il fut rayé des contrôles.

Le vice-amiral représentant le Ministre de la défense écrivit en 1983 :

« Vous vous êtes constamment fait remarquer par votre autorité naturelle, votre conscience professionnelle ainsi que votre dévouement et votre courtoisie [...], votre efficacité et votre sens de l'organisation. [...] Vous avez su acquérir en toutes circonstances l'estime et le respect de ceux qui ont servi sous vos ordres. »

Passionné par son domaine, il assurera encore 10 ans un poste civil, comme cadre ingénieur mécanicien du Centre de production d'une maison mondialement renommée de parfum et haute couture.

Il accèdera finalement au grade de Capitaine de vaisseau en 1991.

Il assumera en outre les fonctions de Juge militaire titulaire du Tribunal permanent des Forces armées au palais de justice de Rennes. Diplômé d'anglais, il fut aussi secrétaire général de l'organisation des concours d'entrée à l'EMF et des examens pour l'obtention des certificats militaires de langues en 2^e région maritime.

Comme Eloi, il consacra la fin de sa vie à aider et soutenir, et sera membre actif dans une Section des membres de la légion d'honneur.

Un jour, hospitalisé, il prépara tout, téléphonant aux banques et assurances, et demanda par humilité et discrétion de ne pas recevoir les honneurs du drapeau. Et puis partit.

...

Mécanicien des appareils amphibies, mécanicien avion, ingénieur en détection, ingénieur en calcul informatique en sous-marin, breveté en énergie ...

... De simple matelot et apprenti à capitaine de vaisseau et chevalier, respect et honneurs à l'ingénieur !