



SOMMAIRE

Page 1	Édito Mot du SG des MdC Nouvelles de l'association
Page 2	Donec Procédure Site
Page 3	Actu aéro
Page 4	De nos forces
Page 5 à 8	Carnet gris Aérostèles
Page 9 à 12	Récit du VA (2S) M. Debray

EDITO

Ces derniers jours, beaucoup de nos anciens nous ont quittés. Grâce au travail de l'ARDHAN et au soutien des proches, nous pouvons retracer, même brièvement, leur parcours au sein de l'aéro. Ces notices sont publiées dans la rubrique « Carnet gris » de la gazette.

Mais la mélancolie que nous éprouvons quand des camarades quittent la patrouille laisse fort heureusement la place à la joie et la fierté quand les jeunes pingouins prennent le relais. En effet, 9 pilotes de Rafale se sont qualifiés à l'appontage sur le *Charles de Gaulle* début février et rejoignent ainsi le groupe aérien. Un article est dédié à cet événement page 3.

Enfin, le CA (2S) Pierre Canal, secrétaire général des Marins du Ciel annonce la création d'une page « Marins du Ciel » sur le réseau LinkedIn. Soyez nombreux à vous connecter sur ce média en lien notamment avec la communauté aéronautique active.

Très bonne lecture de cette gazette 545.

LE MOT DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DES MARINS DU CIEL

C'est un grand honneur d'avoir rejoint le conseil d'administration de l'ARDHAN et je m'engage pleinement dans l'animation des deux communautés si proches de l'Ardhan et des Marins du Ciel, en particulier en alimentant régulièrement une page Marins du Ciel sur le réseau professionnel LinkedIn. Cette page est au profit de la communication de chacune des 14 associations membres et se veut un lien entre les Marins du Ciel d'aujourd'hui au sein des Forces et les anciens toujours avides de conserver un lien avec l'institution. Forte de déjà plus de 300 abonnés au bout d'une semaine, elle a vocation à partager de l'information entre ces deux mondes et à étendre le réseau des sympathisants « des Marins du Ciel » à un monde industriel et professionnel toujours curieux et même souvent admiratif de notre communauté. ALAVIA soutient le projet et alimentera la page en informations en provenance des unités.

Pour l'ARDHAN, continuez d'envoyer vers son secrétaire général vos anecdotes, souvenirs, impressions de lecture, courts billets historiques illustrés d'une photographie. A vos claviers!



Écrire à P. Canal

marinsduciel@aeronavale.org

Page « Les marins du ciel »

LinkedIn



NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Nous sommes 679 membres actifs dont 654 ardhanauts.

NOUVEAU MEMBRE

N° 1847 CC Gil SAINT AMANS gilsaintamans@gmail.com

RÉADHESION

N° 1629 CF(R) Edouard COHEN-TANOUDJI cohen.tann@gmail.com

AGENDA

Prochain bureau (virtuel)	15/05/2024	Visio Zoom
Conseil d'administration 2025	28 mai 2024	Hyères (à confirmer)

- ◆ Fondateur **Robert Feuilloy**
- ◆ Edition **Etienne Marchal** - 06 45 89 29 86 - secretairegeneral@aeronavale.org
- ◆ Site Web www.aeronavale.org



TU PEUX T'ARRETER DE PLOTER
L'SOUS-MARIN, IL A GAGNÉ



DONEC

SITE ARDHAN - ÊTES-VOUS À JOUR ?

Vous souhaitez savoir si vous êtes à jour de votre cotisation ? C'est simple :

- ◆ Ouvrir le site ARDHAN (www.aeronavale.org),
- ◆ Se connectez (identifiant et mot de passe),
- ◆ Ouvrir l'onglet « Membres »,
- ◆ Cliquer sur « État des cotisations » : un tableau type Excel s'ouvre.

Ce tableau présente la liste des Membres à jour de leur cotisation 2024 au 25/02/2024.
Une case vous permet de rechercher un nom.

Rechercher:

N° Adhérent	Prénom	Nom	Durée	Date paiement 2024
-------------	--------	-----	-------	--------------------

Si votre nom n'apparaît pas, restez sur le site et reportez vous sur l'onglet « Adhérez/Cotisez », cliquez sur « Payez ou renouvelez votre cotisation » puis sur le champ bleu « Adhérer ». Avant de régler, mettez le don à HelloAsso à 0 en cliquant sur modifier.

Choix de l'adhésion | Adhérents | Coordonnées | Récapitulatif

Récapitulatif

Adhésions et options

Etienne MARCHAL
Tarif normal pour 1 an 40 €

Votre contribution au fonctionnement de HelloAsso
Pourquoi? - Modifier 5,60 €



Alice MODOLO en visite à la BAN Lanvéoc-Poulmic (Source ministère des armées)

Le 14 février 2024, après s'être rendue sur la base d'aéronautique navale (BAN) de Landivisiau où elle a découvert le monde de la chasse embarquée, Alice Modolo, apnéiste française de renommée internationale, a été accueillie sur la BAN de Lanvéoc-Poulmic.

Championne aux multiples facettes, détentrice d'un remarquable palmarès sportif, elle s'est dernièrement illustrée en décrochant le titre de vice-championne du monde et championne de France lors d'une plongée à 100 m en monopalmes poids constant. Elle est également connue pour sa participation et ses prouesses sportives dans le clip Runnin' de la chanteuse Beyoncé.

Après une rencontre avec le commandant de la BAN de Lanvéoc, elle s'est rendue au centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'Aéronautique navale (CESSAN) où l'équipe de plongeurs lui a proposé une série d'activités aquatiques : évacuation de la cabine immergée, simulateur de treuillage. Elle a ainsi pu appréhender une toute autre forme d'immersion et découvrir les moyens mis en œuvre au sein de l'Aéronautique navale pour former et entraîner les équipages à la survie en mer.

La France passe une commande de 42 Rafale à Dassault pour l'Armée de l'Air et de l'Espace et prend l'alerte avec ses avions au standard F4.1.

En ce début d'année 2024, le Ministre des armées Sébastien LECORNU a officialisé la commande de 42 avions de combat Rafale auprès de Dassault Aviation. Cette 5ème tranche permettra à la France d'atteindre le nombre de 234 Rafale au sein de ses forces d'ici 2032. La nouvelle tranche sera entièrement composée de versions monoplace au standard F4 qui pourront évoluer d'ici quelques années vers le standard F5.

Une commande historique de plus de 5 milliards d'euros, prévue dans le cadre de la montée en puissance du Rafale et permise par la nouvelle Loi de Programmation Militaire 2024-2030.

Le vendredi 16 février 2024, le premier Rafale au standard F4.1 des armées a été engagé pour

Après sa riche et passionnante conférence ouverte à l'ensemble du personnel de la BAN, elle a été reçue par la flottille 34F où cette habituée des fonds marins a pu approcher un hélicoptère Dauphin très différent de ceux qu'elle croise habituellement. Pour terminer cette journée, elle a bravé les conditions météo défavorables du simulateur en s'essayant au pilotage d'un NH90 Caïman Marine.

Les riches échanges entre une sportive de haut niveau et les marins des deux BAN ont permis d'aborder l'appréhension du milieu sous-marin et le dépassement de soi pour approcher voire dépasser ses limites physiques.



Alice Modolo à bord d'un simulateur NH90.

la première fois au profit de la permanence opérationnelle sur la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan. Un an après sa livraison à l'escadron de chasse et d'expérimentation 01.030 « Côte d'Argent » situé sur la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan, le Rafale au standard F4.1 a effectué une première sortie d'alerte au profit de l'entraînement de la 30e escadre de chasse. Cette prise d'alerte démontre que le standard F4.1 du chasseur est





DE NOS FORCES

(Source Marine)

Neuf nouveaux pilotes obtiennent leur qualification à l'appontage sur le *Charles de Gaulle*.

Début février, après une période d'entraînement individuel à la mer consécutive à 8 mois au bassin pour une période d'indisponibilité pour entretien intermédiaire, le porte-avions *Charles de Gaulle* a été rejoint par le groupe aérien embarqué (GAé), composé de la Flottille 11F et des jeunes pilotes de l'école de l'aviation Embarquée (EAé).

En parallèle de la remontée en puissance de la flottille 11F, ce sont 8 jeunes marins du ciel et 1 pilote de l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) qui ont passé les qualifications à l'appontage, épreuves exigeantes et nécessaires pour la chasse embarquée. 7 se sont qualifiés à l'appontage de jour, 1 à l'appontage de nuit, et 1 de jour comme de nuit.

Il s'agit pour eux d'une étape cruciale dans leur long et exigeant processus de formation, débuté plusieurs années auparavant. Avant d'apponter sur le porte-avions, les pilotes avaient notamment réalisé de nombreux apontages simulés sur piste (ASSP) sur la base de Landivisiau.

Ces qualifications ont également mobilisé l'ensemble de l'équipage du porte-avions, chacun cherchant à tout mettre en œuvre pour que les pilotes se trouvent dans les meilleures dispositions possibles pour réussir leur manœuvre. Au bout de 5 jours d'efforts collectifs, le commandant du *Charles de Gaulle* a donc pu an-

noncer à chacun après son dernier apontage : « Tu es qualifié à l'appontage Rafale Marine sur le *Charles de Gaulle* ».

Pour le porte-avions et le groupe aérien embarqué, la préparation opérationnelle se poursuit en vue du prochain déploiement du groupe aéronaval.

Le mot d'ALAVIA

Le groupe aérien embarqué était de retour à bord du porte-avions qui a repris la mer en janvier pour son réentraînement. Cette séquence comprenait une semaine d'école de l'aviation embarquée (EAE) sous la responsabilité d'ALAVIA. Bien préparés par les officiers d'appontage du CENTEX GAé, les 9 pilotes envoyés à bord ont été qualifiés à l'appontage de jour et/ou de nuit. Une fois qualifiés, ils ont continué à progresser dans leur entraînement tactique tout en vieillissant à l'appontage. Appartenant désormais à la famille des pilotes "à crosse" de l'aéronautique navale française, ils pourront être déployés en opérations contribuant aux missions du GAé au sein du groupe aéronaval. L'un d'entre eux appartenait à l'armée de l'air. Dernier d'une longue lignée, cet officier en échange au sein d'une des flottilles de chasse a trouvé sa place dans la meute et pourra pleinement mettre à profit ses compétences tactiques préalables dans l'environnement aéromaritime propre au GAé. Rendez-vous est donné pour AKILA, le prochain déploiement du GAN en Méditerranée.



Une très belle vidéo sur la qualification à l'appontage de nos pilotes de Rafale





VA (2S) Michel DEBRAY (membre ARDHAN n° 957)

Le vice-amiral, 2e section, Michel DEBRAY est décédé le 19 février 2024.

Né le 10 septembre 1936, il a tout juste 18 ans quand il intègre l'École navale le 16 septembre 1954. Il est ainsi le plus jeune de sa promotion. A l'issue de la campagne *Jeanne d'Arc*, il est muté à Bizerte, à bord du *Lancier*, un patrouilleur de 325 tonnes, transféré à la France par l'US Navy en 1944. Il y est officier en second de juillet 1957 à avril 1958. Depuis 1956 a été créée la Demi-brigade de fusiliers-marins (DBFM) à qui est confié le secteur de Nemours, en Oranie. Forte de 2 000 hommes, elle est articulée en trois bataillons. L'EV1 Debray tenté par cette formation de combat, suit un cours de trois mois de fusilier au centre de Siroco, puis est affecté au 2e bataillon de juillet 1958 à décembre 1958. Chef de la Section de reconnaissance qui comporte un peloton à cheval, il parcourt tout l'ouest de l'Oranie jusqu'au barrage électrifié avec le Maroc. Il y gagnera son surnom de « Colonel ».

Une nouvelle voie s'ouvre, celle de pilote. Pour les enseignes d'active, le cursus est de six mois de cours à Salon et de 18 mois à Khouribga (06.59-12.60). Il est breveté pilote n° 4823 le 21 mai 1960, à la 57S. La flottille 15F à Hyères le prend en stage sur Corsair (12.60-06.61) puis la 14F l'accueille pendant deux ans (06.61-04.63), basée à Hyères puis Karouba avec deux détachements à Telergma. Promu LV en février 1962, il doit cependant effectuer une « corvée » de trois mois (10.62-01.63) au service PEH du *La Fayette*.

Le retrait du service des Corsair étant annoncé pour 1964, la direction du personnel vient recruter dans le vivier de pilotes et le LV Debray est désigné pour l'École de l'Air à Salon, où il va commander un escadron-école (07.63-08.65) de Fouga Magister, permettant aussi quelques vols sur Mystère IV. Ceci constitue une transition sur réacteurs puisque les Crusader sont arrivés à Lann Bihoué en novembre 1964. M. Debray est affecté à la 14F (08.65-08.67) puis à la 12F (10.67-08.68) avant que celle-ci migre à Landivisiau.

Admis à l'École de guerre en septembre 1968, il en ressort en mars 1970 avec un quatrième galon et vient à Landivisiau commander la 14F. Ce bonheur s'achève en septembre 1971 et il est employé à l'EM ALPA. Vient un premier commandement de bateau, le dragueur océanique *Berlaimont* (01.73-01.74) à Brest. Suivent deux ans à l'EM de l'escadre de l'Atlantique et trois ans comme attaché naval à Washington. Deuxième commandement à la mer sur l'EE *Du Chayla* (09.79-08.81) encore à Brest. Promu capitaine de vaisseau en sep-

tembre 1981, il devient chef d'état-major d'Alpa sous les ordres du CA Montpellier, puis accède à son troisième commandement sur le *Foch* (05.82-11.83). Le *Foch* lance le 22 septembre 1983, un raid de quatre Super Étendard sur une batterie d'artillerie implantée dans le Chouf aux environs de Sofar, une localité proche de Beyrouth (Liban). La dernière opération de combat précédente lancée depuis un porte-avions remontait au 4 février 1959 consistant en un appui-feu dans le Constantinois avec la 12F Corsair sur l'*Arromanches*. Deux mois plus tard, le 17 novembre 1983, ce sera le *Clemenceau* qui lancera le raid sur Baalbeck.

Le CV Debray dirige le SIRPA/Mer à Paris (12.83-09.85), est ensuite auditeur au CHEM/IHEDN, puis chef du Bureau EMM/Plans/Etudes à long terme (07.86-04.88).

Nommé contre-amiral en décembre 1987, il prend en avril suivant, le commandement de l'Aviation embarquée et du groupe des porte-avions (ALPA). En août 1990, il dirige le Centre d'entraînement de la Flotte (CEF), basé à Toulon, est promu vice-amiral en mai 1991 et passe en deuxième section en novembre 1991 après 37 ans d'active dans la Marine.

L'amiral Debray fut un chef énergique, droit, respecté et aimé.

3 130 heures de vol dont 283 de nuit et 199 appontages dont 19 de nuit.

Dans la vie civile, il fut Chargé de mission à la Direction des Relations Internationales de la Mairie de Paris de 1993 à 1997 et Président de l'Institut Charles de Gaulle, de 1998 à 2000.



Le CV Debray, à la passerelle du *Foch* en 1982



CARNET GRIS



Le CC Debray en tenue bleue et ses pilotes de la 14F en décembre 1970.



Le 21 mai 1988 à Senlis, réunion amicale de quatre ALPA successifs.

De gauche à droite : VAE Klotz (82-84), VAE Doniol (84-86), VA Le Pichon (86-88) et CA Debray (88-90)



CF (H) Philippe PAVILLON (Membre ARDHAN n° 242)

Le capitaine de frégate honoraire Philippe PAVILLON est décédé le 20 février 2024, au seuil de ses 102 ans.

Né en juin 1922, il entre à l'École navale en 1942, à Toulon, mais après le sabordage, les élèves sont renvoyés dans leurs foyers puis rappelés à Clairac, dans le Lot-et-Garonne en novembre 1943. En août 1944, le personnel de l'École, environ 300 hommes, quitte Clairac et prend le maquis dans la région de Nérac (Lot-et-Garonne) sous le nom de Bataillon de Clairac. En février 1945, les enseignes sont affectés sur différents bâtiments. Philippe Pavillon embarque sur la *Jeanne d'Arc*, qui fait partie de la Flank Force en Méditerranée. Deux mois plus tard il est envoyé dans l'US Navy pour le cours de pilote. Le groupe d'élèves est important, comprenant une quarantaine d'enseignes d'active qui passeront par Chapel Hill (Preflight), Memphis (Primary), Corpus Christi (Intermediate) et finalement l'école civile sous contrat de Homestead en Floride. Il est breveté pilote le 4 septembre 1946.

En France, il est dirigé en novembre 1946 sur Hourtin à l'escadrille 53S, formé pilote d'hydravion puis y reste comme instructeur jusqu'en février 1950. Il commande l'escadrille 22S à Agadir, armée de Catalina (03.50-04.52) et est promu lieutenant de vaisseau en octobre 1951. Directeur de l'École d'entraînement aux bouées acoustiques (EEBA) à Cuers d'avril 1952 à février 1953, il part ensuite trois mois aux usines Lockheed à Burbank (Californie) avec un personnel important pour se former sur P2V-6 Neptune ; ce qui l'amène à être officier en second de la 21F, nouvelle flottille créée à Lartigue le 1er juillet 1953. Trois années à la Direction du personnel le séparent de son commandement de la flottille sœur 22F (07.57-07.59) à Lartigue.

Son dernier poste est à Paris à l'EMG Aéro (07.59-06.64). Promu CC en octobre 1960, il bénéficie d'un congé du personnel navigant de huit mois puis d'une période hors cadre de trois ans et quitte finalement le service en avril 1968. Il est promu CF de réserve en 1970.



L'EV2 Pavillon en 1946 à Homestead.

PM (H) Jean-Claude HUSSONNOIS (Membre ARDHAN n° 1515)

Le premier maître honoraire Jean-Claude HUSSONNOIS est décédé le 20 novembre 2023 à Nouméa.

Né en 1933, il s'engage en septembre 1952 et suit le cours de pilote dans l'US Navy de mars 1953 à septembre 1954. Il est breveté pilote n° 4197 à Hutchinson le 8 septembre 1954.

Il est affecté à la 24F (12.54-08.57) sur Lancaster à Lann Bihoué puis part à Nouméa, convoyant en août 1957 un des trois Lancaster peints en blanc qui vont armer la nouvelle escadrille 9S.

Il revient en France en septembre 1959 et est envoyé à Lartigue au sein de la flottille 22F armée de P2V-6 Neptune. La flottille fait mouvement vers Nîmes-Garons en avril 1963.

Suivent cinq années 07.63-09.68) à l'escadrille 11S à Dugny Le Bourget. Il vole essentiellement sur MD 312, SO 30P et Morane MS 760 Paris. Il est promu premier maître en avril 1965.

Sa dernière affectation est à la 10S à Saint-Raphaël (10.68-09.70).

Il totalise 5 515 heures de vol dont 846 de nuit.



Jean-Claude Hussonnois sur SNJ à Pensacola 1953



MP (H) Michel JARRY

Le maître principal honoraire Michel JARRY est décédé le 7 février 2024.

Né en 1941, il s'engage en novembre 1961, suit un long cursus d'élève pilote à Cognac (05.62-03.63), école de transition réacteurs sur Fouga à Orange (03.63-07.63), école de chasse à Tours (07.63-04.64) où il est breveté le 1^{er} avril 1964. Puis c'est la 59S (04.64-04.65) où il est qualifié à l'appontage sur Fouga en juin 1964 et enfin le stage Étendard à la 15F FEPO Étendard (05.65-09.65).

Sa première affectation opérationnelle est la 17F à Hyères (11.65-12.66) mais le *Foch* étant au Pacifique en 1966 et le *Clemenceau* indisponible, Michel Jarry doit attendre son retour à la 15F (01.67-01.69) pour être qualifié à l'appontage sur Étendard en avril 1967 sur le *Clemenceau*.

Les cinq années suivantes sont consacrées au monitorat ; stage de moniteur à Aulnat (01.69-04.69) moniteur à Cognac (04.69-05.73) puis à Tours (06.73-09.74).

Deuxième affectation à la 17F à Hyères (09.74-07.77) où il arrive juste à temps pour participer à la mission SAPHIR 1 à Djibouti avec le *Clemenceau* (octobre 74-mars 75) et aussi SAPHIR 2-1 toujours avec le *Clemenceau* (avril 77-juin 77).

Sa dernière affectation est à la 59S (07.77-12.78).

Michel Jarry totalise 188 appontages.



Le MP Michel Jarry dans le cockpit d'un Étendard IV.

LE SITE « AÉROSTÈLES »



Depuis novembre 2006, le site *Aérostèles* recense et présente les lieux de mémoire aéronautique : stèles, monuments, plaques commémoratives, fresques...

La base de données de départ a été constituée grâce au travail de Marc Bonas, poursuivant l'étude "Monumenta aeronautica" initiée en septembre 1982. Les nombreux contributeurs d'*Aérostèles* permettent de continuer ce projet en perpétuelle évolution. C'est aussi un complément aux deux tomes de "Qui était qui ?" ouvrage de Marcel Catillon consacré aux sépultures. Ne sont présentées sur le site que les "stèles" pour lesquelles existent des images publiables (droits, lisibilité...).

Pour exemple, la page du mémorial de l'Aéronautique navale du cap de la Chèvre.





ANECDOTE

DES ENTREES EN FONCTION MEMORABLES

Par le VA (2S) Michel Debray (†) transmis le 18 mars 2019.

Il m'a fallu du temps pour trouver le mot le plus convenable pour caractériser ce que je veux raconter. J'ai pensé à « sportives », « musclées », et autres qualificatifs, mais si sur les trois épisodes qui suivent deux sont des « prises de commandement », événements importants dans une vie de marin, le premier est d'un niveau professionnel bien moindre mais mérite d'être raconté avec les autres vu son caractère surprenant.

En trois occasions dans ma vie, quelque chose qui aurait dû être simplement « le remplacement de UNTEL par moi, à telle date » a été accompagné de faits vraiment inattendus et « peu ordinaires ».

OFFICIER DE PONT D'ENVOL DU PORTE-AVIONS LA FAYETTE.

Pilote de Corsair qualifié à l'appontage le 4 mai 1961, j'étais en septembre 1962 déjà détenteur de 50 appontages sur le *La Fayette* et *l'Arromanches* et connaissais donc bien la vie aéronautique sur nos porte-avions. Je fus alors, le 20 septembre, « mis en corvée » sur le *La Fayette* pour y remplir les fonctions d'officier de pont d'envol. Au cours de mes passages sur ce bateau et sur *l'Arromanches* dans les seize mois précédents je n'avais eu l'occasion d'assister à aucun accident ni même incident lors des nombreux appontages et catapultages dont j'avais été témoin. L'officier que je remplaçais, le LV Blanchon, était nommé commandant de la flottille 14 F, l'unité de Corsair à laquelle j'appartenais, et le *La Fayette* devait être restitué aux Etats-Unis en janvier 1963, c'est pourquoi on n'avait pas désigné de véritable remplaçant à cet officier et m'avait mis « en corvée » pour quatre mois. Il me fallait bien cependant voir un peu de quoi il s'agissait, et je me trouvai donc, en mer, le dernier jour où mon futur commandant exerçait ses fonctions, pour suivre à ses côtés le déroulement des opérations. Il est difficile de décrire en quelques lignes ce qu'était à l'époque un pont de porte-avions, avec une quinzaine d'avions à hélice, moteur en route, se dirigeant l'un après l'autre vers les catapultes d'où ils étaient lancés dans un grand vacarme et une grande tension. Les avions rangés à l'arrière du pont étaient dirigés vers la catapulte située à l'avant par trois « Directeurs » (les hommes habillés et coiffés de jaune) successifs, le dernier dirigeant avec une extrême précision chaque avion jusqu'à sa position de lancement, avant de le confier, attaché à la catapulte, à l'officier « de lancement ». L'officier « de pont d'envol » que je devais remplacer dès la prochaine sortie se tenait debout à la porte du « P.C. pont d'envol » (PCPE) sur le pont, en bas du « bloc passerelle » ou « îlot ». Il suivait du regard le bon déroulement de tout ce scénario bien réglé, dans un vent relatif d'une trentaine de nœuds (55km/h) dans l'axe du pont. Je me tenais à son côté, dans une tenue « normale », lui étant comme les directeurs dans la tenue jaune que je devais porter dès le lundi suivant pour tenir le même rôle. Et pendant que l'officier de lancement levait le bras pour ordonner au premier pilote de mettre pleins gaz je vis cet officier (mon prédécesseur) quitter sa

place et se précipiter comme une flèche, saisir le bras de l'officier de lancement et faire les gestes nécessaires pour interrompre le catapultage. Je n'en croyais pas mes yeux ! L'avion qui était sur la catapulte avait encore sur sa queue l'« éclisse » de blocage de sa gouverne de direction !!! A l'époque, les « éclisses » que l'on mettait sur les gouvernes des avions au parking pour qu'elles ne « battent » pas, au risque de s'abîmer, du fait du vent, n'étaient pas assorties comme aujourd'hui (curieusement c'est à peu près à cette époque qu'on les en équipa...) de bandes fluorescentes de grande dimension, on ne les voyait donc pas « au premier coup d'œil ». Elles étaient enlevées, normalement, par les mécaniciens avant que les pilotes montent dans leurs appareils, et sur le Corsair les pilotes avaient tellement besoin d'utiliser leurs commandes de direction, même simplement pour rouler au sol, qu'aujourd'hui encore je me demande comment le pilote qui venait d'échapper à une mort certaine grâce à l'interruption de son catapultage avait pu ne pas se rendre compte que quelque chose n'allait pas. De même des trois directeurs qui l'avaient successivement dirigé de l'arrière jusqu'à la catapulte... Bref ! Cet officier que je devais remplacer et qui vivait sa dernière journée d'officier de pont d'envol venait de sauver un pilote et un avion !

Là-dessus nous rentrons à Toulon. Et le lundi suivant c'est moi qui m'habille en jaune. Je répète que je n'avais jamais assisté au moindre accident sur un porte-avions. Le « La Fayette » quitte Toulon, les premières manœuvres d'aviation commencent par le ramassage d'avions venant de Bizerte pour composer notre groupe aérien des jours suivants. Il y a deux officiers « PEH » (Pont d'Envol et Hangars), mon chef et moi, nous travaillons donc « par bordées », et « ma » bordée doit prendre son service à midi (c'est la bordée de mon chef qui arme le pont d'envol depuis l'appareillage jusqu'à midi). Je m'installe donc au carré à 11h00 et commence mon repas lorsque résonnent à mes oreilles stupéfaites « CRASH PONT D'ENVOL » - « CRASH PONT D'ENVOL », et les sonneries de klaxon et de clairon correspondantes !

Je me précipite sur le pont... et vois en plein milieu un Corsair sur le dos ! Personne autour (j'étais allé vite !) et... personne dedans ! Je me trouve un peu bête dans ce cockpit à l'envers, pour couper les contacts, l'essence... et ressortant à quatre pattes, levant les yeux vers la passerelle, je vois le pilote, qui était le LV Hamel de Monchenault, commandant de la flottille 12 F qui arrivait de Bizerte, et qui comme un petit singe avait grimpé à toute vitesse une échelle extérieure sur la paroi de l'îlot... et me regardait en rigolant !

Beau début dans la carrière de « PEH » ! Les autres avions avaient été envoyés à Hyères. Ils se sont posés le lendemain mais... il y en a eu un autre sur le dos !

.../...



Et moins de deux semaines plus tard, j'ai assisté en direct (lors des « ramassages » mon poste était à tribord, au ras du pont, je devais avant chaque appontage compter les dix brins d'arrêt et les deux barrières en vérifiant leur bonne position et signaler par gestes aux officiers d'appontage « PONT LIBRE ») à l'arrivée d'un Corsair très mal présenté, beaucoup trop à droite, qui après avoir touché le pont se précipita sur les cheminées (à tribord justement) c'est-à-dire là où se tenait la grue de sauvetage avec...! « homme d'amiante », engoncé dans son énorme combinaison censée le protéger s'il devait aller chercher un pilote dans une carcasse en feu. J'étais affolé à l'idée que ce pauvre garçon pouvait avoir été écrasé par l'avion. Je fus vite rassuré : son « guide » qui le tenait d'une main ferme au moyen d'une grosse corde l'avait précipité (et lui avec) dans les filets situés en contrebas et tout le monde se portait bien. Il restait à savoir ce qu'il en était du pilote, vers lequel bien sûr je me précipitai. L'avion n'avait pas pris feu, l'aile droite était arrachée, le pilote était toujours dans son siège et me regardait... et je restai stupéfié et sans réaction tant ma surprise était grande : ce pilote était un de mes fistots, DU-FRENE, breveté pilote un an après moi, déjà célèbre car il avait été victime en janvier d'une collision en vol dont il s'était tiré par miracle, l'autre pilote étant tué, et qui avait au début de l'été eu une panne de moteur l'obligeant à amerrir au large de la Sardaigne où on l'avait récupéré dans son canot pneumatique. Et c'est lui qui était là !... son troisième accident grave en huit mois ! (il est mort en Étendard le 26 avril 1968).

La suite de ma « corvée » se passa normalement, comportant en particulier le rapatriement en métropole de cargaisons d'hélicoptères de l'Armée de l'Air fin 1962, par exemple 70 d'un coup à partir de Mers-el-Kebir, ce qui était extrêmement éprouvant pour les hommes du « PEH ». Et je tins à faire partie des derniers pilotes français catapultés du *La Fayette* avant sa restitution aux États-Unis. C'était le 8 décembre 1962.

COMMANDANT DU *DU CHAYLA*

Venant de passer trois ans à Washington, j'arrive à bord de cet escorte lance-missiles début septembre 1979. Ce beau bateau devait partir sous mon commandement pour six mois en océan Indien, apportant en particulier à nos forces basées à Djibouti l'important appoint des missiles antiaériens « TARTAR » dont il était armé.

La veille du jour prévu pour ma prise de commandement le bateau devait passer la journée dans la rade de Brest, à décrire des « hippodromes » le faisant passer sur des bases de mesure de sa « signature magnétique », à différentes vitesses et à différents réglages de ses moyens d'immunisation à l'égard d'éventuelles armes (mines ou torpilles) sensibles au magnétisme. Pour mon prédécesseur c'était le dernier jour « à la mer » (même si ce n'était qu'en grand'rade) de son commandement. J'étais à bord en tant que « stagiaire », attentif bien sûr à tout ce que je voyais, au comportement de gens que je ne connaissais pas, et au déroulement des manœuvres. Il ne m'appartient pas de relater ici en détail l'événement lui-même, mais toujours est-il qu'au milieu de l'après-midi le

Du Chayla se déplaçant alors à 15 nœuds (près de 28 km/h), ce qui est déjà rapide pour un bateau de 3 600 tonnes, entra en collision avec un coffre mouillé à proximité de la base de mesure. Je vis celui-ci disparaître sous l'étrave... puis réparaître dans le bouillonnement du sillage ! Évidemment les deux hélices avaient souffert. Il fallait passer d'urgence en cale sèche pour constater et évaluer les dégâts, donc d'abord trouver un bassin disponible immédiatement, vu l'imminence de notre départ pour Djibouti. La prise de commandement prévue le lendemain fut annulée. Les 18 officiers et 257 autres membres de l'équipage, prêts à partir trois jours plus tard pour six mois (avec la perspective d'une solde pouvant atteindre de temps en temps cinq fois celle de métropole...) eurent à envisager bien des hypothèses, y compris celle de l'annulation de la mission. Après examen il fut décidé de changer en totalité nos deux lignes d'arbres et nos hélices, ce qui n'était pas une mince affaire, mais tout fut rondement mené et le 11 septembre (j'avais 43 ans et un jour), au fond d'un bassin, je prenais le commandement du *Du Chayla*.

Le 13 septembre à 13 heures nous quittons Brest (où nous ne sommes revenus que le 2 avril 1980). Il avait fallu annuler un tir de TARTAR que nous devions faire en passant au centre d'essais des Landes, et au contraire procéder à des essais de vitesse et des calibrations de machines au large de Quiberon. Deux jours d'escale à Port-Saïd en compagnie du *Bouvet* que nous remplacions à Djibouti nous permirent de « prendre la suite » de la mission qui nous attendait.

Mais... après avoir quitté Port-Saïd le 24 septembre au soir en tête du convoi descendant le canal en direction de Suez le *Du Chayla* entrant dans un bouchon de brume, par nuit noire, fut obligé de mouiller en hâte pour éviter de s'échouer, et fut abordé par le bateau suivant du convoi, qui lui ne put ensuite éviter de s'échouer sur la rive orientale du canal. Il était 4h50, le 25 septembre, soit deux semaines après ma prise de commandement ! « Ouf ! Pas de mort, pas de blessé ! », mais les dégâts, à bâbord arrière, étaient considérables, le bordé des deux ou trois dernières « tranches » avait été arraché, y compris sous la flottaison, il y avait donc ce qui s'appelle des « voies d'eau infranchissables » ce qui ainsi formulé dans le premier message envoyé à Paris pouvait faire penser que nous étions en train de couler. Mais bien sûr les « cloisons étanches » qui séparent les « tranches » tenaient bon et le bateau était resté « dans ses lignes d'eau ». Au lever du jour, nous étions bord à bord avec notre abordeur qui avait le nez dans la berge, le léger courant qui règne dans le canal nous ayant fait pivoter autour de notre chaîne d'ancre. *L'Alex Stephens* qui nous avait abordé ne pouvait voir les dommages qu'il nous avait causés puisque nous étions « tête bêche », notre tribord, intact, étant le long de son tribord. Son pavillon était tout emberlificoté, nous ne pouvions savoir sa nationalité, et je craignais qu'il ne fût libérien ou panaméen, ce qui risquait de compliquer les inévitables négociations que l'on pouvait attendre.

.../...



Petit à petit tout allait de mieux en mieux : pas de victime dans l'équipage, l'*Alex Stephens* était américain, et appartenait à une compagnie assurant une liaison régulière entre les Etats-Unis et l'Arabie saoudite au rythme d'un bateau par semaine ; les avaries sur le *Du Chayla* se limitaient à la destruction partielle de la coque, aucune hélice n'était touchée, les machines et l'appareil à gouverner fonctionnaient parfaitement, nous pûmes nous remettre en route par nos propres moyens et poursuivre, à allure modérée, notre route jusqu'à Suez (Port-Ibrahim). Les installations de ce port nous permettaient d'y envisager une remise en état. Le moral de l'équipage avait été sérieusement atteint, comme à Brest, par la perspective (et la crainte...) d'une annulation de notre mission, qui peu à peu devint moins vraisemblable.

Une fois à Suez, où un bassin aurait pu nous recevoir, les Egyptiens décidèrent de nous réparer « à flot », car le pèlerinage de la Mecque battait son plein et le bassin était bien plus rentable en carénant presque deux bateaux de pèlerins par jour qu'en se consacrant à un seul bateau de guerre français pendant deux semaines. On mit donc le *Du Chayla* dans une attitude dégageant de l'eau tout l'arrière bâbord, avec de « la pointe » vers l'avant et de la gîte à tribord, ce qui fit vivre tout l'équipage dans de pénibles conditions pendant les dix jours finalement nécessaires aux réparations, d'autant plus qu'il faisait extrêmement chaud. Pendant ce temps, n'ayant pas réussi à faire bloquer notre « Alex Stephens » par l'Égypte, nous nous préoccupions de faire « saisir » ou au moins immobiliser le navire suivant de la même compagnie se dirigeant vers l'Arabie. Nous y parvînmes grâce au concours précieux de l'épouse de M. Jahier, notre agent consulaire à Suez, qui étant grecque était elle-même consul(e) de Grèce en ce lieu, particulièrement experte en droit maritime et en négociations avec la Compagnie du Canal et les tribunaux égyptiens. Heureusement que notre abordeur était américain et non grec ! J'avais reçu de Paris un ordre très bref : « Faites déposer par la compagnie adverse 500 000 dollars dans une banque du Caire ». Avec le concours de M. Jahier et de notre attaché naval au Caire nous obtînmes un certain soir un jugement du tribunal de Suez ordonnant la saisie conservatoire du navire suivant arrivant à Suez, de la même compagnie que l'« Alex Stephens ». Il fallait, une fois le jugement prononcé, que son texte fût apposé sur la coque du navire en question. Dès l'instant où cet acte était accompli (il le fut, nuitamment, par un Égyptien se déplaçant dans une embarcation à l'aviron) le navire n'avait plus le droit de quitter Suez, mais les salaires et la nourriture de l'équipage étaient à la charge de l'État français jusqu'à la conclusion du litige. Je faisais des progrès considérables en droit maritime ...

Après donc une dizaine de jours difficiles à Port-Ibrahim, au cours desquels les travaux redonnaient vie à notre bateau cependant que grandissait la certitude que notre destination restait bien Djibouti, nous reprîmes la mer cap au sud pour enfin atteindre ce port le 10 octobre 1979. En cours de route dans la mer Rouge la vie normale

reprit son cours et comme le faisait mon prédécesseur le jeudi je passai l'inspection détaillée des locaux « vie » : cuisine, cambuse, cafeteria. Là une surprise m'attendait : à côté de la rampe de distribution des repas un petit tableau d'affichage portait une carte couvrant la totalité de notre navigation (grosso modo, de l'Angleterre à Madagascar), sur laquelle était tracée notre route, de Brest à Djibouti, mais avec de grosses « bulles » comme dans les bandes dessinées :

Une à Brest « BOUM ! » une dans le canal de Suez « BOUM ! », et une à Djibouti « ? ? ? » Les trois énormes points d'interrogation étaient d'un humour douteux...

Pour terminer cette relation je dois dire que l'accueil à Djibouti ne fut pas très agréable. J'attendais un peu de sympathie de la part du commandant de la Marine, que j'avais connu en Algérie 21 ans plus tôt, car nous venions vraiment de vivre des moments pénibles. Il ne m'accueillit pas sur le quai comme je m'y attendais, me fit dire qu'il n'acceptait pas l'invitation à déjeuner que je lui avais envoyée par message, et me reçut donc en « visite officielle » l'après-midi dans son bureau. Ce fut glacial, je n'y comprenais rien, mais il fut bien obligé de me dire qu'il m'invitait à dîner le soir même, car l'amiral Schweitzer, alors major général de la Marine (le n°2 de la hiérarchie) était de passage et il fallait bien que le commandant du plus important navire de guerre présent fût invité.

Le soir donc je me trouvai à la résidence de ce commandant de la Marine à Djibouti, en compagnie d'autres invités, quand nous vîmes arriver l'amiral en civil, s'excusant avec humour de cette tenue inattendue car sa valise était restée dans l'avion qui l'avait amené de Paris et devait pour l'heure se trouver à Madagascar. Puis m'avisant (il ne m'avait jamais vu) il me dit tout sourire « Ah ! Mon vieux, ce n'est pas drôle ce qui vous est arrivé mais votre cause est si claire que pour bien montrer aux compagnies d'assurance que nous n'avons pas la moindre responsabilité dans cette collision nous ne constituons même pas une commission d'enquête ! ». Pour moi qui ne m'y attendais pas c'était la meilleure nouvelle que je pouvais entendre, et ce fut bon ! En effet une commission d'enquête trouve toujours quelque part quelque chose à signaler. Cette déclaration en public était pour moi merveilleuse, et me donna l'occasion d'assister à la METAMORPHOSE du commandant de la Marine, si désagréable à peine quelques heures avant « Ah ! mon vieux Debray, comme je suis soulagé ! S'il y avait eu une commission d'enquête, il n'y avait que moi pour la présider, je ne voulais donc pas laisser mes vieux sentiments d'amitié m'influencer... etc. etc. ». Je n'en croyais pas mes oreilles et n'ai par la suite jamais repris avec cet officier des relations très amicales.

Après avoir craint que mon commandement si mal commencé ne dure pas bien longtemps, je vécus deux années passionnantes à bord du « Du Chayla ».

.../...



COMMANDANT DU *FOCH*.

En quittant le *Du Chayla* j'étais devenu chef d'état-major de l'amiral commandant « l'Aviation embarquée et le groupe des porte-avions », en abrégé ALPA, et je naviguais donc sur l'un ou l'autre de ces bateaux. Mais le 14 mai 1982 j'embarquai sur le *Foch* comme « stagiaire » avant d'en prendre le commandement. La cérémonie devait avoir lieu en rade du Pirée, en Grèce, le 23 mai, le navire y arrivant la veille. Je suivais donc avec intérêt ce qui se passait à bord depuis l'appareillage de Toulon. Dans la nuit du 21 au 22 mai, la dernière nuit « à la mer » de mon prédécesseur, lors de la relève de quart de minuit on constata l'absence d'un des veilleurs de l'artillerie. Au bout de peu de temps cela parut inquiétant et l'on rappela aux « Postes de combat », vers 1h00 du matin, seul moyen efficace de vérifier la présence de tous à bord (environ 2 000 hommes, à l'époque, sur un P.A.). Et il fallut bien se rendre à l'évidence qu'un homme qui avait pris son quart à 20h00 avait disparu. Ce fut alors très pénible, tous les bateaux de la force prirent des dispositions pour tenter de découvrir, dans le noir, un homme à la mer, en vain. Dès les premières lueurs on catapulta un « Alizé », avion bien équipé et armé par trois hommes, qui à peine en l'air découvrit notre pauvre marin et dirigea vers lui un hélicoptère qui rapporta à bord le corps sans vie. Tout ceci fut bien sûr très impressionnant, et interdit tout caractère festif à la prise de commandement du 23 mai.

Le 26 le *Foch* appareilla donc sous mon commandement et pour la première fois j'étais dans le fauteuil du commandant à la passerelle quand commencèrent les mouvements d'aviation de la journée. Le premier « Alizé » est catapulté, et j'entends à ma droite « il ne va pas voler longtemps, celui-là » !!! et à ma grande stupeur je vois sortir de la tuyère d'échappement de son turbopropulseur une flamme énorme ! Il y avait fort peu de vent aussi allions-nous très vite et si l'avion se plantait sous notre nez nous risquions d'arriver sur lui. Il se « crashait » effectivement en quelques instants pendant que j'appuyais sur le gros bouton rouge « STOP-CRASH » placé au-dessus de ma tête qui diffusait partout où c'était nécessaire l'ordre de stopper les machines « à tout prix ». Je n'en croyais pas mes yeux ! le premier catapultage du « Foch » sous mon commandement !... il y eut ensuite de bons moments (« J'en vois un ! » ... - « J'en vois deux ! »... - « Je vois le troisième ! »... nous annonçait l'hélicoptère de sauvegarde), et la vie continua.

Le lendemain les vols se poursuivaient sauf ceux des « Alizé » tant qu'on ne savait pas bien ce qui s'était passé, j'étais dans mon fauteuil dans la passerelle silencieuse alors que des Super-Étendard (SUE) exécutaient leur mission, lorsque j'entends, sur la fréquence « Détresse » (qui justement est normalement toujours silencieuse) « le leader... est... est... tombé », avec un accent étranger. Il y avait dans la patrouille de SUE un officier américain et il semblait bien que c'était sa voix... Effectivement cette patrouille est rentrée sans son chef qui avait percuté la mer. Et un peu plus tard le même jour (mon deuxième jour de commandement) un SUE qui venait de tirer sur une coque condamnée (c'était sa mission) est rentré criblé des éclats de ses propres bombes, son appareil ne risquant pas de voler à nouveau avant longtemps !

Bilan de ces deux jours : un tué, deux avions disparus et un gravement abîmé. Il y avait à bord depuis deux semaines une équipe de prise de vues de la télévision qui préparait l'émission « Champs-Élysées » du 12 juin suivant. Elle a pu se faire une idée de la vie de l'aviation embarquée (nous avions toujours à bord la dépouille du pauvre marin noyé avant l'escale d'Athènes).

Après ces débuts impressionnants mon commandement dura jusqu'au 18 novembre 1983 avec d'autres aventures, mais le démarrage avait été raide !

QUE PENSER DE TOUT CELA ?

Le trait commun à ces trois récits est le fait que par trois fois l'officier que je remplaçais a vécu un épisode dramatique dans les dernières heures de l'exercice de ses fonctions, et qu'à chaque fois ma propre prise de fonctions a immédiatement connu des moments très difficiles. Quelle réflexion en tirer ? bien malin qui connaît la réponse...