

Photo: Peter de Jong



SOMMAIRE

Page 1	Édito Le Rafale, 20 ans déjà !
Page 2	Nouvelles de l'Ardhan Bloc-notes Donec
Pages 3-5	De nos forces
Page 6	Une Alouette à Albert Il y a 50 ans
Pages 7-10	Carnet gris

ÉDITO

« L'opposition entre l'avenir et le passé est absurde. L'avenir ne nous apporte rien, ne nous donne rien ; c'est nous qui pour le construire devons tout lui donner, lui donner notre vie elle-même. Mais pour donner il faut posséder, et nous ne possédons d'autre vie, d'autre sève, que les trésors hérités du passé et digérés, assimilés, recréés par nous [...]. Le passé détruit ne revient plus jamais. La destruction du passé est peut-être le plus grand crime. Aujourd'hui, le peu qui en reste devrait devenir presque une idée fixe. La perte du passé, collective ou individuelle, est la plus grande tragédie humaine et nous avons jeté le nôtre comme un enfant déchire une rose. »

Ce paragraphe a été écrit par Simone Weil dans *L'Enracinement* (Gallimard). Bien que cette auteure n'ait pas été proche du métier des armes, ces quelques mots résument bien la nécessité d'écrire notre histoire et donc de collecter et de mettre en forme tous les éléments nécessaires à son élaboration. C'est bien la mission de l'Ardhan pour l'Aéronautique navale.

Très bonne lecture de cette gazette n°558 !

20 ANS DE SERVICE POUR LE RAFALE MARINE

La force de l'Aéronautique navale a célébré le vendredi 13 septembre 2024 sur la BAN Landivisiau les 20 ans de la mise en service opérationnelle (MSO) du Rafale Marine.

Devant les personnels des flottilles 12F, 11F et 17F et de la BAN Landivisiau, et aussi des industriels et anciens personnels civils et militaires ayant participé à la mise en service du Rafale M, les plus hautes autorités ont rappelé l'engagement et la disponibilité des Rafale.

C'est en effet il y a vingt ans que la 12 F, première flottille équipée de Rafale M, était déclarée opérationnelle à Landivisiau.

Depuis, cet aéronef, qu'il soit mis en œuvre sur le porte-avions *Charles de Gaulle* ou à partir de la terre, a été engagé notamment en Afghanistan, en Libye, en Irak, en Syrie au départ de la Jordanie, tout en évoluant aux différents standards (jusqu'au standard actuel F3R).

Une livrée anniversaire a été peinte sur la dérive du Rafale M n°10.



Le Rafale n°10 avec en premier plan les marins de Landivisiau



Le VA Bordarier Alavia et le CV Bourdilleau commandant la BAN.



NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Nous sommes 644 membres actifs dont 623 ardhanautes.

NOUVELLE ADHESION

N° 1861 CC Romain GENDRAS romain.gendras@gmail.com

AGENDA

Conseil d'administration	16/10/2024	Paris (Aéroclub de France),
AGO 2025	27/03/2025	Musée de l'Aéronautique navale Rochefort.

BLOC-NOTES

Mise à jour des adresses

Vous venez de déménager, d'être mutés, de partir à la retraite, pensez à nous communiquer votre nouvelle adresse pour que les prochains envois soient distribués au bon endroit.

Règlement des cotisations

L'arrêté comptable de l'Ardhan se fera désormais le 31 décembre et l'année fiscale sera calée sur l'année civile.

=> En conséquence, les cotisations 2025 seront à régler en janvier prochain. **Même si l'intention est louable, merci donc de ne pas régler vos cotisations en avance.**

Beaucoup de cotisations encore impayées

L'Ardhan compte 644 membres actifs à la date de cette gazette. 565 sont à jour de leur cotisation. 79 adhérents manquent donc à l'appel pour cette année. Il n'est pas trop tard pour soutenir concrètement notre action. N'hésitez pas non plus à solliciter famille et amis pour nous rejoindre.

DONEC n°216

UN ECHO QUI VENAIT VERS NOUS
A 300 NOEUDS T'AURAIS DU AVERTIR
LE COMMANDANT !

POUR LUI GACHER SON REPAS ?



DONEL



DE NOS FORCES

(Source CA Pierre CANAL secrétaire général des MDC)

Les Marins du Ciel et l'ARDHAN étaient présents au CARNUTEX à Rochefort

Les grands adjoints de la force de l'Aéronautique navale se sont réunis à Rochefort pour 2 jours de séminaire en vue d'aborder les enjeux de cette nouvelle année 2024-2025. C'était également l'occasion pour nombre d'entre eux de découvrir le magnifique musée de l'Aéronautique navale, au travers des récits des bénévoles passionnés de l'ANAMAN (museeaeronaval.com).

Le nom de ce type de réunion fait évidemment référence à la forêt des Carnutes.

À cette occasion, le président des Marins du Ciel et de l'ARDHAN, le VAE (2S) Xavier Païtard a pu présenter ces deux associations aux forces d'active.

Dans son introduction, il a décrit cette communauté des Marins du Ciel qui servent l'AN que nous constituons, *eux aux commandes aujourd'hui, nous qui l'avons été hier.*

Cette communauté qui s'est constituée depuis 1910 est désormais puissante par ce qui l'unit:

- **La passion** - eux pour ce métier hors du commun qu'ils font - pour nous idem à quoi s'ajoute une forte nostalgie,
- **Un esprit spécifique** qui nous habite et nous marque tous à vie et qui nous fait partager une culture, un vocabulaire, etc. propres à notre cocarde,
- **Un héritage** dont nous sommes tous dépositaires et qui s'est bâti sur une multitude d'expériences humaines, d'heures de gloire et de réussites opérationnelles autant que de galères techniques, d'amitiés indéfectibles et d'épreuves douloureuses

et drames humains,

- Enfin une **mission commune** de faire rayonner la Marine par sa composante aéro, de susciter des vocations et d'aider au recrutement des Marins du Ciel de demain.

Cet héritage dont nous sommes dépositaires nous oblige.

"C'est ancré dans ce patrimoine de mémoire de vos anciens que vous écrivez l'histoire de l'AN aujourd'hui et que vous pouvez construire l'aéro de demain et transmettre cet héritage".

Le président a ensuite exposé l'historique de l'association des Marins du Ciel, sa finalité, ses canaux de diffusion et sa colonne vertébrale qui est l'ARDHAN (<https://aeronavale.org/>) en présentant cette magnifique association, sa mission, ses moyens, ses projets, ses besoins.

Nul doute qu'après un tel message, nos plus jeunes camarades rejoindront l'ARDHAN et la feront vivre par leurs témoignages, en suivant l'exemple de leur chef, le VA Serge Bordarier !



Le VAE (2S) Xavier Païtard lors de son allocution dans les locaux du musée de l'AN.



Autour du VA Bordarier, les officiers de l'état-major ALAVIA et les commandants de la force de l'Aéronautique navale avec le VAE (2S) Païtard, Michel Lafrette, président de l'Anaman et Jacques Camescasse son prédécesseur.

En arrière-plan, le mythique P2V-7.



Récit de « Kina Delta » – Vol opérationnel en Irak – 12 février 2016

Par Fabien ROUSSEL de la flottille 11F

Introduction du CV Vincent Isorce, sous-chef Ent - Alavia

Ce texte est le récit d'un pilote de Rafale Marine (RFM) alors jeune sous-chef de patrouille (SCP) à la 11F unité déployée sur le porte-avions Charles de Gaulle pendant la mission ARROMANCHES 2. Alors que nous venons de célébrer le 20^{ème} anniversaire de la mise en service opérationnel du Rafale Marine, le 13 septembre dernier sur la BAN Landivisiau, son histoire est la preuve de la maturité de ce chasseur embarqué alors au standard F3. La jeunesse de cet officier et de son équipier, à peine confirmés à l'appontage de nuit, illustre la capacité collective du GAé à confier très tôt de grandes responsabilités sur cet appareil. Jeunes mais déjà redoutables, ils sont aussi confrontés à la complexité de la programmation de ces vols, dont les objectifs sont parfois incompatibles avec les règles en vigueur.

« Nous sommes sur la fin des vols opérationnels de la mission ARROMANCHES 2. À cette époque je suis affecté à la 11F. J'ai participé à la mission ARROMANCHES 1 en début d'année 2015 en tant qu'équipier opérationnel (EO). C'est à ce moment-là que j'ai effectué mes premières missions de combat, mes premiers vols de plus de 4h avec 3 à 4 ravitaillements en vol, et délivré mes premières munitions sur l'ennemi. Ce premier déploiement était moins dynamique mais il m'a permis d'appréhender le théâtre, d'apprendre mon rôle d'EO et surtout de chercher les traces des activités ennemies en utilisant mes différents capteurs, de la vue au pod de désignation laser (PDL). Cet apprentissage de la « traque » m'a été très utile pendant ARROMANCHES 2. Il expliquera en partie mes différentes réussites ultérieures.

Nous appareillons au mois de novembre 2015, juste après les attentats de Paris. La 11F est alors embarquée en renfort des deux flottilles d'alertes (12F sur RFM et 17F sur SEM) avec un petit détachement de RFM. Une première partie de la mission, intense, s'effectue en Méditerranée Orientale. Après plusieurs semaines, nous basculons dans le Golfe Persique. Pendant le transit, j'obtiens ma confirmation à l'appontage de nuit (qualification obtenue en début de mission) et termine ma qualification SCP par une mission SWING¹ à Djibouti.

Le 12 février 2016, je suis donc un très jeune SCP. Depuis ma qualification, j'ai repris les vols opérationnels et organiques ; j'ai leadé des vols de reconnaissance dans le Golfe. Je suis parti pour un premier vol OPS en tant que leader mais j'ai dû rentrer rapidement sur le porte-avions suite au problème moteur de mon équipier. À l'issue, j'effectue un seul vol opérationnel en tant que leader le 06 février.

Arrive ce fameux 12 février. Nous sommes taskés² sur un vol d'appui aérien dans l'ouest de Ramadi, en Irak. Rapidement, je m'aperçois que le programme prévoit un vol de plus de 6h (limite réglementaire de l'époque). J'en fais part à ma hiérarchie, essaie de faire modifier les horaires de B et C pour qu'en planification, ça rentre dans un créneau de 6h ; surtout que les ravitaillements sont assez éloignés des horaires de catapultage et d'appontage, m'obligeant à perdre du temps quelque part. Mais rien n'y fait, on ne peut décaler ni les B, ni les C, ni les tankers. Soit.

Les catapultages s'effectuent à l'heure et le transit est sans encombre. Étant largement en avance pour le premier ravitaillement, je décide de rentrer en contact avec le JTAC³. Le check-in s'effectue avec près de 40 minutes d'avance sur le créneau taské. Le JTAC est un peu surpris mais nous fait rentrer tout en haut du stack⁴ et nous donne une zone à observer. Je sens dans la voix d'une patrouille de Rafale Marine un certain agacement que Kina Delta et Baka soient déjà 'on station' alors que leur propre créneau n'est pas encore terminé.

.../...



*Cliché de la zone d'action en fin de journée.
Photo MN ®*



Après une bonne vingtaine de minutes, je quitte la zone pour effectuer le premier ravitaillement de la soirée, alors que le soleil se couche. Au retour, et vu que notre check-in est déjà fait, nous sommes tout en bas du stack, les premiers qui seront contactés si un tir doit être effectué. Nous surveillons alors les berges de l'Euphrate et reportons les différents impacts de mortiers et les multiples tirs que nous observons, d'abord à la vue puis sous JVN⁵. Après 1h15 de créneau environ, nous quittons la zone pour retourner ravitailler.

A notre retour, nous sommes envoyés un peu plus à l'ouest. Un site de lancement de roquettes a été détecté dans une palmeraie. La procédure d'échange d'informations s'effectue avec le JTAC pour déclencher la frappe. Après cette phase vient le moment de la corrélation de la cible. Je suis sur la bonne zone mais grâce au système Rover, d'échange d'images entre mon pod et le JTAC, il arrive à me guider pour que je place le point de visée exactement sur le palmier désiré. J'effectue alors une passe GBU 12⁶, en tireur-illuminateur et détruit la position ennemie.

Nous retournons ensuite sur les positions observées pendant la première partie de la mission.

Arrive l'heure de la fin de créneau. Nous partons ravitailler une dernière fois. Une fois les pleins faits, nous avons du temps avant de commencer à rentrer pour être à l'heure au C. Je reprends contact avec le JTAC et ramène ma patrouille en bas du stack pour 30 minutes supplémentaires de créneau. Cette fois c'est les Typhoon anglais qui étaient jaloux !

Une fois à l'heure, nous rentrons vers le portevions pour mon 35e (seulement) appontage de nuit. Le vol a duré 6 heures et 35 minutes ! »

- ¹ SWING : Mission où des domaines d'actions différents peuvent être alternés,
- ² Taské : Traduit l'assignation d'une mission,
- ³ JTAC : Joint Tactical Air Controller – Contrôleur aérien tactique qui se situe au sol, généralement avec les troupes alliées bénéficiant de l'appui aérien,
- ⁴ Stack : Échelonnement vertical des différents moyens aériens dans la zone,
- ⁵ JVN : Jumelles de vision nocturne,
- ⁶ GBU 12 : Bombe guidée laser de 250kg.

*Superbe image du premier ravitaillement en vol de la mission, au crépuscule.
Photo MN ®*





UNE ALOUETTE III MARINE VERS LE MUSÉE D'ALBERT

Par le CF (R) Pierre-Henri Papelard, membre Ardhan 1804, responsable du suivi des aéronefs retirés du service au sein de l'état-major de la Marine

Transfert de l'Alouette III n° 2160 et début de la période de migration des Alouette

Après quelques années de batailles administratives, les Alouette III sont enfin autorisées de cession et mises à disposition (après les quatre prioritaires qui avaient été octroyées au Musée de l'Hélicoptère de Dax, au Musée de l'Aéronautique navale de Rochefort et à l'école de Saint-Agnant). Première à avoir été autorisée, l'Alouette III n° 2160 a pris la route mardi 24 septembre 2024 pour quitter la BAN Lanvéoc-Poulmic et se diriger vers le Musée de l'Épopée de l'Industrie et de l'Aéronautique d'Albert (Somme).

Ce musée est situé à côté du Méaulte, lieu emblématique de l'aéronautique française qui a vu naître un certain Henri Potez, et quelques années plus tard l'usine Potez qui produira plus de 700 avions. Il possède déjà un C-47 Dakota (n° 76420) qui a servi dans l'Aéronautique navale (n° 720) après avoir participé au débarquement en Normandie. Il a récupéré récemment le Fouga Zéphyr n° 24 à Rochefort et l'a magnifiquement restauré en 2023.

L'Alouette III n° 2160 a effectué son dernier vol le 23 mars 2021. Les Alouette III ont été exploi-

tées au sein de la Marine Nationale jusqu'au 31 décembre 2022.

En parallèle ce mois-ci, l'Alouette III n° 2100 a transité entre les BAN Lanvéoc-Poulmic et Hyères pour aller sur l'Espace de Tradition de la BAN (attention, sa poutre de RAC porte temporairement le n° 161). Les n° 2268 et 2347 ont également reçu leur autorisation finale d'attribution à deux lycées professionnels aéronautiques, et leurs transferts devraient avoir lieu prochainement.



L'Alouette 2160 sur un plateau lors de son transport terrestre vers la Somme.

IL Y A 50 ANS, LA MISSION SAPHIR 1

Le 8 octobre 1974, le PA *Clemenceau* et un groupe naval composé de la frégate *Tourville*, de l'escorteur d'escadre *Bouvet* et des PRE *La Saône* et *Aber-Wrac'h* appareillent de Brest vers l'océan Indien pour la mission SAPHIR 1. Le *Clemenceau* emmène à son bord la flottille 4F et ses Alizé, la 14F et ses Crusader, un détachement de la 16F avec des Étendard IVP, la 17F avec des Étendard IVM, 2 hélicoptères Super Frelon de la 32F, 8 HSS.de de la 33F, 2 Alouette III de l'escadrille 22S et le commando Jaubert. C'est l'occasion pour la frégate *Tourville* d'embarquer son premier détachement de la 34F.

Cette mission SAPHIR 1 est destinée à sécuriser et à montrer notre présence aux alentours de Djibouti, en Côte française des Somalis, dans la perspective de l'indépendance de Djibouti. SAPHIR se termine 6 mois plus tard le 25 mars 1975 lors de l'arrivée à Brest du porte-avions qui aura effectué 2 300 catapultages.

Le Clemenceau et ses bâtiments d'escorte à quai au « Héron » à Djibouti.





CV (H) Jean-Pierre BLACLARD
Membre ARDHAN N° 922

Le capitaine de vaisseau honoraire Jean-Pierre BLACLARD est décédé le 7 septembre 2024.

Né en janvier 1941, il entre à l'École navale en septembre 1961. Au sortir de la campagne Jeanne d'Arc, il est affecté sur les dragueurs de Cherbourg (07.64-12.64) *Dahlia* puis *Jonquille*.



*Le CF Blaclard à Dugny-
Octobre 1982*

Comme pour beaucoup de jeunes officiers, la direction du personnel lui propose de devenir navigateur dans l'Aéro. Il suit donc un cours à l'EPV/56S à Nîmes. Il est breveté NAVAé n° 4162 le 30 juillet 1965 et rejoint la flottille 21F (09.65-01.67) qui est pour quelques mois encore sur P2V-6. La flottille passe sur Atlantic en 1966. Il opte pour devenir pilote, suit le stage à Salon en 1967 puis à la 55S à Aspretto (01.68-06.68). Il est breveté pilote n° 5313 le 12 juin 1968 et revient à la 21F (07.68-07.71). Il est promu LV en janvier 1970. Il reste à Garons au sein du détachement Atlantic de la CEPA (07.71-09.72). Il passe alors à la 22F Atlantic (09.72-06.73) avant de réintégrer pour deux ans le détachement CEPA. De juillet 1975 à juin 1977, il est second de l'EPV/56S, promu corvettard en janvier 1977, ce qui lui ouvre le commandement de l'escadrille 12S à Hao, armée de cinq P2H Neptune (06.77-06.79).

Stagiaire à l'École de guerre puis au Cours supérieur interarmées (05.79-03.81), il est ensuite attaché à l'état-major ALPATMAR à Dugny pendant deux ans et demi. Il est promu CF en janvier 1982.

Sa dernière affectation est bien sûr à Nîmes (09.83-10.86) où il exerce les fonctions de chef des services opérations.

Jean-Pierre BLACLARD est chevalier de la Légion d'Honneur en juillet 1986.

Il quitte la Marine après 26 ans de service.

Il est promu capitaine de vaisseau dans la Réserve en octobre 1990. Il totalise 4 483 heures de vol dont 717 de nuit et 2 703 heures sur Breguet Atlantic.

Le CA2 Etienne BIED-CHARRETON, de la même promotion École navale, nous livre une petite anecdote:

Jean-Pierre Blaclard quitte la Marine en 1986 mais ne quitte pas Nîmes, son port d'attache et il gardera des liens étroits avec la BAN et ses anciens.

Bibliophile passionné il ouvre à Nîmes près de la fameuse Maison Carrée une petite librairie de livres et documents anciens. Hélas ! Premier malheur, les inondations de 1988 inondent (de boue !) sa boutique et il doit replier et « sécher » chez lui ce qui reste. Appelé, l'expert de l'assurance qui vient le voir lui déclare : « mais, Monsieur Blaclard c'est vous l'expert donnez-moi votre estimation de votre stock ! » Replié chez lui avec ce qui reste il subit quatre ans plus tard une deuxième inondation qui vient noyer complètement son rez-de-chaussée de la route d'Alès. Les collections et les meubles sont collés au plafond... C'est la fin du bibliothécaire et un deuxième repli, cette fois bien plus haut sur les hauteurs de Nîmes. Mais attention ! Bibliophile ; oui ! Mais aussi fin horloger se déplaçant toujours avec sa petite trousse d'outils, paré à dépanner les cadrans et autres tableaux de bord des amis.



A l'issue du dernier vol d'un C-47 de la 56S le 31 juillet 1984



CF (R) Philippe Cloitre
Membre ARDHAN N° 1725

Le capitaine de frégate de réserve Philippe Cloitre est décédé le 16 septembre 2024.

Né le 16/06/1952 à Brest, Philippe Cloitre est entré dans la Marine en 1973. Après un cours à l'EPV-56S, il est breveté navigateur aérien le 27/06/1975 à Nîmes-Garons. A la sortie du cours (1975-1976), il est affecté à la flottille 25F Neptune, basée à Lann Bihoué.

Il est admis dans le corps des officiers (ORSA) en 1976, puis est affecté comme navigateur à la 24F sur Atlantic (1976-1977), puis il poursuit sa carrière comme TACAE, d'abord à la 21F Atlantic (1978-1982) puis de nouveau à la 24F (1982-1985). Il retrouve Nîmes-Garons en 1985 avec une affectation à la 22F (1985-1987) puis à l'antenne Patmar (1987-1989). Il effectuera plusieurs détachements dans le cadre de l'opération Épervier en République Centrafricaine au Tchad et au Sénégal.

En juillet 1989, il est désigné pour l'escadrille 9S Guardian en Nouvelle-Calédonie, puis à son retour du Pacifique en août 1991, il sert à la 24F (1991-1992) affectation pendant laquelle il passe capitaine de corvette. Il termine sa carrière en 1996 après une affectation à CECLANT/OPS, il est alors capitaine de frégate.

MT (R) Raymond ARHAY
Membre ARDHAN n° 125

Le Maître Raymond ARHAY est décédé le 19/05/1924 à Toulon (83). Né le 18/09/1931 à Moëlan sur Mer (Finistère), il est entré dans la Marine à 17 ans le 10/04/1948 comme matelot au sein de l'École des apprentis mécaniciens de la Flotte à Saint Mandrier (EAMF). Il effectue ensuite un stage de 6 mois à la Section Marine École de Rochefort (1/4/1950 - 1/12/1950) à l'issue duquel il est qualifié mécanicien sur moteur avion. Il rejoint l'Aéronautique navale le 1/12/1950 avec une affectation à l'escadrille 56S qui est stationnée sur la BAN Lartigue (Algérie) puis sur la BAN Agadir le

Dès 1997, il reprend du service dans la réserve et sera actif dans la Marine au sein de nombreuses affectations jusqu'en 2014 (CECLANT/OPS, COM Brest, Alfusco, COMAR Manche, CIN Brest et CECMED amirauté).

Il aura servi l'institution durant 41 années.

Philippe Cloitre est chevalier de l'ordre national du Mérite. Il est décoré de la médaille de l'Aéronautique, de la croix du Combattant et de la médaille de la Défense Nationale échelon Or.



Philippe Cloitre

1/3/1951.

Le 1/11/1953, il entre au Centre École de Rochefort et en sort le 1/2/1954 comme second maître de seconde classe, il est alors affecté à la BAN Lann Bihoué jusqu'au 1/11/1956, date à laquelle il rejoint le porte-avions *Bois-Belleau*. Il y servira jusqu'au 11/5/1958 comme directeur de pont d'envol (DIRPONVOL). Il navigue ensuite vers la BAN Port-Lyautey et y restera 4 ans jusqu'au 5/6/1962. Sa dernière affectation est sur le porte-avions *Arromanches*. Il quitte le service actif le 1/10/1965 avec le grade de maître.



PM (R) René FRACHET
Membre ARDHAN n° 693

Le premier maître honoraire, électromécanicien, René FRACHET est décédé le 9 mars 2024 à Portet sur Garonne (Haute Garonne) à 97 ans.

Né en février 1927 à Alès (Gard), il s'engage dans la Marine en novembre 1944 à Toulon. En formation à Arzew (11.44-12.44) puis Lartigue (01.45-10.45), il est envoyé en Indochine à l'escadrille 8S de Cat Lai sur hydravions Aichi et Loire 130 (01.46-01.47). En dépôt à Cuers (01.47-07.47), il rejoint la 6F (07.47-10.48) à Agadir, alors sur Bloch 175. Il est promu second maître en octobre 1948. Il est affecté à Hyères (11.48-09.49) puis rejoint Dakar sur les Wellington de la 2F (11.49-10.51), laquelle fait mouvement sur Port-Lyautey en juin 1951.

Au dépôt de Toulon (10.51-06.52), promu maître en avril 1952, il retourne à la 2F (07.52-06.57) qui passe sur Lancaster en janvier 1952 puis cette unité devient 23F en juin 1953 et est transformée sur P2V-6 en mars 1955.

C'est de nouveau Dakar sur les Sunderland de la 27F à Bel Air (06.57-06.59). Il est médaillé militaire en juin 1958.

Sa dernière affectation est à la 4F sur TBM puis début 1960 sur Alizé (11.59-08.61).

Il est promu premier maître dans la réserve en avril 1963.

Il entre alors à la SFENA (société française d'équipements pour la navigation aérienne), entre Melun et Mérignac, René s'occupe des aides au pilotage des Mirage IV, des Fokker 27. En 1971, il est chargé de la maintenance du pilote automatique du Concorde puis de l'Airbus A300.

Surnommé Picsou car il était trésorier de l'association Ailes anciennes de Toulouse-Blagnac.

René Frachet a été décoré de la médaille coloniale et de la médaille commémorative AFN.



René Frachet à 88 ans.

PM (R) Louis CHANLON
Membre ARDHAN n° 1419

Le premier maître de réserve Louis CHANLON est décédé le 10/04/2024. Né le 24/04/1929 à Palinges (Saône-et-Loire), il est entré dans la Marine le 3/12/1946 comme matelot au CFM Hourtin. Il en sort le 1/2/1947 avec le brevet élémentaire de mécanicien. Sa première affectation est sur la BAN Lartigue en Algérie (1/2/1947 - 1/11/1947) puis il revient en métropole pour une courte affectation sur la BAN Cuers (1/11/1947 - 1/1/1948). Il repart en Afrique sur la BAN Port Lyautey au Maroc (1/1/1948 - 1/1/1950) puis revient à Cuers pour quelques mois (1/2/1950 - 19/12/1950). C'est ensuite le départ pour l'Indochine à bord du *Pasteur*, il est affecté au GAN Indochine (6/1/1951 - 8/12/1951) au sein de la flottille 8F équipée de *Privateer*. Il revient fin 1951 pour être démobilisé le 2/2/1952. Il se réengage le 26/9/1955 et rejoint la BAN Karouba à la 14F Corsair (31/10/1955 - 19/10/1957) et effectue des détachements sur les porte-avions *Arromanches*

et *Lafayette*. Il revient en métropole pour le CE de Rochefort (30/10/1957 - 1/4/1958) puis repart vers la BAN Lartigue (13/4/1958 - 25/3/1961). Il est promu second-maître en juillet 1959. Retour en métropole avec la BAN St Mandrier (26/3/1961 - 15/9/1963). Il est envoyé aux Etats-Unis (09.63-08.64) pour se former sur *Crusader*. Il est ensuite affecté sur la BAN Lann-Bihoué, est promu maître en juillet 1965 et y restera jusqu'en 1967 avec de nombreux détachements sur les PA *Arromanches* et *Clemenceau*.

Sa dernière affectation est à Dijon au Bureau de recrutement pour la Marine (07.68-08.72). Il quitte définitivement la Marine le 1/9/1972 avec le grade de premier maître.

Louis CHANLON a été décoré de la médaille Coloniale et des médailles Commémoratives AFN, Tunisie, Indochine et Opérations Moyen-Orient.



Major (H) Marc SERVANT
Membre ARDHAN n° 1000

Le major honoraire Marc SERVANT est décédé le 16 septembre 2024 à Toulon.

Né en juillet 1949 au Puy-en-Velay, il s'engage dans la Marine en octobre 1968, au cours préparatoire de l'Aéronautique navale à Saint-Raphaël. Il suit le cours de pilote à Cognac (01.69-11.70) puis à la 55S à Aspretto (11.70-12.70).

Il se spécialise sur hélicoptère à Dax (01.71-04.71) puis Chambéry (04.71-07.71). Il est breveté pilote n° 5528 le 16 juillet 1971.

Sa première affectation est à la 33F sur HSS à Saint-Mandrier (08.71-08.75). Il est promu premier maître en janvier 1975. Il opère pendant deux ans au sein de la Section Hélicoptères de la Jeanne d'Arc sur HSS et Alouette III avant de retrouver Saint-Mandrier et la 23S (08.77-12.78). Déployé dans le Pacifique, il œuvre au sein de la 27S sur Alouette III à Mururoa (12.78-12.79) Retour à la 23S (02.80-07.81) puis de nouveau outre-mer au sein de la Section hélicoptères du Pacifique (07.81-12.81) basée à Hao. Il devient maître principal en 07.81. Cette section étant dissoute le 1er janvier 1982, l'unique Alouette III

est versée à la 12S armée de P2H Neptune à Tahiti-Faa'a et Marc Servant y sert de janvier à juillet 1982.

De retour en France, il est affecté au SLPA de Toulon à l'hôpital Sainte-Anne (09.82-03.84) puis à l'état-major de CECMED (04.84-08.86).

Il embarque sur le *Clemenceau* au service Vols (08.86-04.89) avec détachements sur le *Foch* puis termine son temps d'active à l'état-major d'ALESCMED (04.89-04.90).

Il est actif dans la Réserve de 2003 à 2009, s'occupant d'encadrer les activités du CIRAM Toulon, ce qui lui vaut une promotion au grade de major en octobre 2006.

Marc Servant fut président du groupement des Vieilles Tiges du Var.

Il totalise 3 078 heures de vol dont 159 de nuit et 1 527 hélipontages.

Il est chevalier du Mérite national et décoré de la Médaille militaire et de la médaille de l'Aéronautique.



1982. AL III n° 1455 avec l'armement complet de la 12 S ex-SECTHELPACI - de gauche à droite (MP pilote Servant - OT1 pilote Ménès - QM1 mecae Ploix - PM mecho Chatinet - Mt MECAé Bertinchon - SM elaer Cillario).

M. Alain PELLETIER
Membre ARDHAN n° 1227

Monsieur Alain Pelletier est décédé le 12 septembre 2024.

Né en 1951, il a été breveté ingénieur à l'ESTACA. Passionné d'aviation, il a écrit des dossiers sur différents types d'avions aux Éditions Ouest France puis a été un auteur prolifique de livres et

d'articles sur l'aviation, particulièrement sur l'aviation américaine, publiés aux éditions ETAI. Il a été collaborateur régulier de la revue Le Fana de l'Aviation tout en occupant des fonctions importantes au sein du groupe Peugeot-Citroën.

