

Photo: Peter de Jonc



SOMMAIRE

Page 1	Édito Prix Aéro-club de France Nomination au SHD
Page 2	Nouvelles de l'Ardhan Bloc-notes Donec
Pages 3	Nouvelle publication le C46
Page 4 et 5	CR du dernier conseil d'administration
Pages 6	La paillotte Patmar
Page 7	l'Alouette III 2100
Page 8	L'Alizé n°8 L'espace traditions
Page 9 et 10	Anecdote

ÉDITO

Rochefort a le vent en poupe !

En plus de son intense activité, le Musée de l'Aéronautique navale a accueilli la 4ème rencontre de nos amis de la Paillotte Patmar du 11 au 13 octobre . Cette association qui vient de fêter ses 10 ans d'existence est membre des Marins du ciel et de l'Ardhan. Une page de cette gazette est dédiée à cet événement.

Rochefort toujours avec un nouveau cahier récemment publié par l'Ardhan, le C46, dédié au Musée de l'Aéronautique navale (lire les détails en page 3).

Rochefort enfin, qui sera le site d'accueil de la prochaine Assemblée Générale Ordinaire de l'Ardhan et des Marins du ciel, événement qui se déroulera le 27 mars 2025.

Côté édition, l'actualité est faste puisque notre camarade Jean-Marie Nicolas et l'Ardhan ont été mis à l'honneur avec l'attribution d'un diplôme par le jury littéraire de l'Aéro-club de France pour le Cahier 45 « Dixmude ».

Très bonne lecture de cette gazette n°559.

JEAN-MARIE NICOLAS ET L'ARDHAN HONORÉS PAR LE JURY DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

Monsieur Jean-Marie Nicolas, auteur du cahier 44 « Le dirigeable Dixmude (1920 – 1923) » édité par l'Ardhan, a reçu une diplôme du jury littéraire de l'Aéro-club de France le 14 octobre 2024, reconnaissant ainsi la grande qualité de cet ouvrage.

La soirée des Prix Littéraires de l'Aéro-Club de France 2024 s'est déroulée dans les salons de l'Aéro-Club de France, en présence des membres de l'Aéro-Club de France, de leurs invités, des auteurs, des éditeurs et des partenaires. Le palmarès a été dévoilé par Laurent ALBARET, président du jury des Prix Littéraires et secrétaire général de l'Aéro-Club de France .

La famille de Jean-Marie Nicolas déjà honorée il y a un siècle. A cette occasion, Jean-Marie Nicolas a révélé avec beaucoup d'émotion que son grand-père, le lieutenant de vaisseau Levesque, membre disparu de l'équipage du *Dixmude*, avait également été primé par l'Aéro-club de France à titre posthume en 1924 !

NOUVELLE CHEFFE POUR LE SHD

En date du 4 juin 2024, madame Nadine MARIENSTRAS a été nommée au poste de Cheffe du Service Historique de la Défense, organisme à compétence nationale rattaché à la Direction de la Mémoire, de la Culture et des Archives (DMCA) au sein du ministère des armées. Cette affectation est d'une durée de trois ans.

L'Ardhan lui souhaite bon vent dans le cadre de ses nouvelles fonctions.



M. Jean-Marie NICOLAS et le président de l'Ardhan, le VAE (2S) Xavier PAITARD avec le magnifique diplôme de l'Aéro-club de France remis par M. Laurent Albaret (à droite).



Madame Nadine MARIENSTRAS



NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Nous sommes 646 membres actifs.

NOUVELLES ADHESIONS

N° 1862	VAE (2S)	Gérard VALIN	gerard.valin@hotmail.fr
N° 1863	M.	Maximilien MAITRE	minimaxminiatures@hotmail.com

AGENDA

Prochains bureaux :

◆	09 décembre 2024	15h00	Visio
◆	03 mars 2025	14h00	La Baule
AGO 2025		27/03/2025	Musée de l'Aéronautique navale Rochefort.

BLOC-NOTES

Vous souhaitez savoir si vous êtes à jour de votre cotisation

C'est très simple ! Connectez-vous au site Ardhan, cliquez sur l'onglet « Membre » puis sur « État des cotisations », vous aurez ainsi accès à la liste des membres à jour.

Mise à jour des adresses

Vous venez de déménager, d'être muté, 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 s'effectue désormais le 31 décembre et l'année fiscale est 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.**

DONEC n°217

PILOTE DE DRONE EN TELETRAVAIL

CHERI ON PASSE A TABLE ?



2 MINUTES, J'AI UN SOUKHOI SU 57 DANS MON COLLIMATEUR !



DONEC



NOUVELLE PUBLICATION DE L'ARDHAN

Le Cahier 46 sur le Musée de l'Aéronautique navale de Rochefort

Le musée de l'Aéronautique navale est un formidable succès associatif qui permet à des milliers de visiteurs et anciens pingouins de pouvoir contempler, toucher, sentir les aéronefs de la Marine qui ont sillonné les ciels du monde pendant plus d'un siècle. Lui dédier un cahier était donc la moindre des choses. C'est ce qu'a fait Christian Cabanel avec le soutien de Robert Feuilloy.

Ce cahier, disponible à la vente, ne sera pas distribué gracieusement aux adhérents.

Le Cahier

Ce cahier décrit les débuts, en 1988, puis l'évolution, du musée de l'Aéronautique navale de Rochefort jusqu'à nos jours en 2024.

Ce musée est le seul en France qui soit entièrement consacré à l'Aéronautique navale. Il ne cesse de s'enrichir au gré du retrait du service des appareils.

La décision de créer un musée fut prise en avril 1986 par le vice-amiral d'escadre Soulet, alors Chef de la Division Aéronautique Navale de l'état-major de la Marine

A sa création furent mis à l'abri dans le hangar Astra les appareils déjà présents à Rochefort-Soubise, qui servaient de matériel d'instruction pour le personnel en formation au Centre-école de l'Aéronautique navale (CEAN). Il a donc fallu les restaurer. Il était temps de préserver le patrimoine et trop tard pour rassembler les appareils de la période de la guerre d'Indochine et d'avant, tous ferrailés en leur temps. Le musée fut inauguré en septembre 1988 par le VAE Doniol, alors chef du SC Aéro .

La collection d'aéronefs appartient au ministère de la Défense et comprend une quarantaine d'appareils dont certains en plusieurs exemplaires. Le

plus ancien est un Dewoitine 520 de 1942, confié par le musée de l'Air et de l'Espace.

Le hangar Astra fut dévasté en décembre 1999 par une tempête et depuis 2002, la collection est en grande partie abritée dans les hangars Dodin et Saint-Trojan.

L'association de bénévoles ANAMTAN devenue en 2002 ANAMAN, lors de la dissolution de la base aéronavale, se constitue en 1990 pour restaurer et maintenir la collection qui comprend aussi des moteurs, des équipements, de la documentation technique et de très nombreuses maquettes.



L'auteur

Christian Cabanel s'engage dans la Marine le 3 août 1961 à tout juste dix-sept ans afin d'entamer une carrière de pilote. Il vole sur T-6, Fouga Magister, T-33 et enfin sur Mystère IV. Il reçoit ses ailes le 19 février 1964 à l'école de chasse de Tours. Une inaptitude médicale le contraint à s'orienter vers les multimoteurs. Christian Cabanel rejoint la flottille 22F à Nîmes-Garons. C'est donc à bord des P2V-6 Neptune qu'il participe à la sûreté des côtes méditerranéennes. Par ailleurs, il effectue deux séjours de plusieurs mois au centre d'expérimentation du Pacifique durant les campagnes de tirs nucléaires de 1966 et 1967.

De retour en métropole, Ch. Cabanel suit à Aulnat le cours de formation des moniteurs. Par la suite, il est affecté alternativement à la Section Marine de Cognac et au Centre-École de l'Aéronautique Navale de Rochefort.

En 1983, le major Cabanel réussit le concours d'officier avant de rejoindre la base aérienne de Cognac en tant que commandant d'escadrille, puis

commandant en second d'un escadron et enfin chef de la section de standardisation.

Il quitte la Marine en 1998 mais poursuit sa carrière de réserviste durant cinq années au poste d'adjoint du Commandant de la Marine à Bordeaux.

Toujours aussi passionné par l'aviation, le capitaine de frégate Christian Cabanel rejoint le Musée de l'Aéronautique navale de Rochefort dont pendant une dizaine d'années il en a été le vice-président.

Il totalise 16 050 heures de vol dont 10 500 heures militaires.



CONSEIL D'ADMINISTRATION 2024

Le conseil d'administration de l'ARDHAN pour 2024 s'est réuni le 16 octobre à l'Aéro-club de France, en voici le résumé.

Après les salutations d'usage, le Président annonce qu'un diplôme a été attribué au cahier n°44 « Le dirigeable Dixmude » à l'occasion de la remise des prix littéraires par l'Aéro-club de France. Ce diplôme récompense l'auteur, Jean-Marie Nicolas, mais aussi l'Ardhan en sa qualité d'éditeur.

Dans le domaine de l'édition, le Président souligne que la relève de Robert Feuilloz est maintenant effective et assurée par Jean-Marc Brûlez, l'édition est bien maîtrisée et de qualité. Un mot pour la qualité de la gazette qui est lue par les membres de l'Ardhan mais aussi par les marins de la force de l'Aéronautique navale .

Le Président souligne que la nouvelle articulation Ardhan/Marins du Ciel fonctionne bien. L'Ardhan est l'ossature de ce binôme. La communication diffusée par Pierre Canal, secrétaire général des MdC, est animée avec dynamisme sur le réseau LinkedIn. La page approche maintenant les 3000 « followers ».

L'Ardhan fonctionne bien dans ses principales missions d'élaboration de documents historiques et de contribution au rayonnement de la Marine.

Administration

Composition du collège des administrateurs.

4 administrateurs de droit

CEMM	Amiral Nicolas Vaujour (représenté par CV V. Isorce).
ALAVIA	VA Serge Bordarier (représenté par CV V. Isorce).
Cheffe du SHD	Mme Nadine Marienstras (représentée par le. Pr P. Boureille).
Secrétaire général des Marins du Ciel	CA (2S) Pierre Canal

12 administrateurs élus

Mandats jusqu'à prochaine AGO	J. Alhéritière, JM Brûlez, O. Dufit, X. Houdaille
Mandats jusqu'à AGO 2026	M. du Boucheron, V. Isorce, P. Zimmermann, B. Thouvenin
Mandats jusqu'à AGO 2027	R. Feuilloz, E. Marchal, X. Païtard, JC. Rivière

Adhésions et renouvellements


À la date du conseil, l'Ardhan comptait 645 membres. A cette date, environ 70 cotisations étaient encore dues. L'association vit une érosion du nombre de ses adhérents, notamment en lien avec l'âge moyen croissant. Il convient donc de recruter de jeunes retraités mais aussi de jeunes marins issus de la force, afin de reconstituer une base d'adhérents plus solide et pérenne.

Les adhérents qui nous ont rejoints en 2024 sont de provenances diverses puisque nous trouvons des marins d'active, des personnes issues de la vie civile et des retraités de la Marine et d'autres armées.

CONSEIL D'ADMINISTRATION 2024 (suite)

Élection du bureau exécutif

Le nouveau bureau élu en séance comporte deux membres supplémentaires chargés respectivement de la communication et du numérique et de la promotion et du marketing. En voici la liste.

 ARDHAN - ELECTION AUX FONCTIONS DU BUREAU EXECUTIF 2024 - 2025			
16-oct-24			
<i>Président</i>	Xavier Païtard	<i>Chargé de l'iconographie</i>	Robert Feuillooy
<i>Premier Vice-président</i>	Jean-Marc Brûlez	<i>Chargé du rayonnement</i>	Xavier Houdaille
<i>Deuxième Vice-président</i>	Bruno Thouvenin	<i>Chargé du stock</i>	Jean-Cosme Rivière
<i>Secrétaire général</i>	Etienne Marchal	<i>Animation du réseau des Marins du ciel</i>	Pierre Canal
<i>Trésorier et chargé du site et de la distribution</i>	Marc du Boucheron	<i>Chargé de la communication et du numérique</i>	Patrick Zimmermann
<i>Chargé de l'édition</i>	Jean-Marc Brûlez	<i>Chargé de la promotion et marketing</i>	Vincent Isorce

Situation financière

La situation financière demeure saine, malgré de nombreuses cotisations dues. Elle permettra pour 2024 la distribution d'un 2^{ème} cahier à titre gracieux.

Ventes

Comme pour les autres années, il est constaté que les adhérents achètent peu les ouvrages de l'Ardhan (15% des ventes environ).

En revanche, certaines enseignes telles que Amazon, certaines librairies et maintenant les centres Leclerc vendent des livres et des cahiers de l'Ardhan.

Grâce au renforcement du bureau exécutif, un groupe de travail sera créé pour examiner comment une politique commerciale plus efficace peut être mise en place.

Planning éditorial

Mise à jour 15/10/2024	n°	Titre	Diffusion	Auteurs	Publication
2024	Cahier C46	Le Musée de l'aéronautique navale	Vente	C. Cabanel	nov.-24
	Cahier C47	Mémoires de Daniel Pierre (Essais en v	Distribué	D Pierre	Dec 2024
	Livre L52	De l'escadrille E4/4E à la flottille 1FE/7FE Les hydravions de patrouille maritime à Dakar 39-46	Vente	P. Bonnet	Fin 2024
2025	Livre L53	Histoire des formations AN Tome 1	Vente	Morin / Duchesne	1T25
	Cahier C48	Souvenirs de jeunesse	Distribué	Helfenstein	2T25
	Livre L54	La BAN Rochefort (1916-2002)	Vente	C. Cabanel	3T25
	Cahier C49	Histoires de ravitaillement en vol	Distribué	J.M. Brûlez	4T25
2026	Livre L55	Histoire des formations AN Tome 2	Vente	J.C. Duchesne et C. Morin	1T26
	Cahier C50	Les médecins PN	Distribué	MC F. Desmant	2T26



LE GRAND RENDEZ-VOUS DE LA PAILLOTTE PATMAR

RETROUVAILLES DES ANCIENS DE LA PATMAR À ROCHEFORT

(Source CA Pierre CANAL secrétaire général des MdC)

Du 11 au 13 octobre 2024, à l'occasion de son 10ème anniversaire, l'association de « la Paillotte PATMAR » a organisé sa 4ème rencontre sur les terres de l'ancien centre-école de l'Aéronautique navale (CEAN), aujourd'hui école de gendarmerie de Rochefort (EGR).

L'ensemble des 280 convives présents a eu l'occasion de (re)découvrir le musée de l'Aéronautique navale situé aussi sur l'ancienne base aéronautique de Rochefort... un musée unique en son genre de par la richesse du patrimoine exposé. C'est sur le tarmac du musée qu'une cérémonie a eu lieu avec un dépôt de gerbes de la part des deux présidents, Mr Michel Lafrette du musée de l'aéronautique navale et Mr Eric Barlet de « la Paillotte PATMAR », en mémoire de l'amiral Lartigue, pilote d'avion et de dirigeable, ayant pris la tête de l'aéronautique navale, mort lors du bombardement de la base aéronavale de Rochefort le 22 juin 1940 aux côtés de 15 autres soldats. Une stèle est élevée à sa mémoire depuis 1957.

Étaient présents : cinq porte-drapeaux, trois sonneurs du bagad de Lann Bihoué, des militaires d'active dont le général commandant l'école de Gendarmerie de Rochefort, le capitaine de vaisseau Frédéric Bordier, commandant la Marine à Bordeaux (COMAR), le capitaine de vaisseau Jean-Michel Aumeunier, commandant l'Aéronautique navale de Lann-Bihoué, le commandant en second de la base aérienne de Rochefort (BA 721), ainsi que certains adhérents du Musée.

L'émotion était à son comble lorsque les invités, réunis devant les portes du musée ont aperçu l'Atlantique 2 regagner la BAN Lann Bihoué sa base support, avec à son bord le détachement

ATL2 venu entretenir ce lien fort entre les "anciens passionnés" et les personnels d'active.

En savoir plus sur « la paillotte PATMAR »... en référence au lieu de rassemblement des équipages de Patrouille Maritime à Dakar, cette association loi 1901, créée à l'été 2014, est ouverte aux personnes retraitées ou d'active, femmes et hommes de tous grades et de toutes spécialités, réparties sur tout le territoire national, ayant exercé dans le domaine de la Patrouille Maritime de l'aéronautique navale (Écoles, centres d'entraînement, escadrilles et flottilles, centres opérationnels, services techniques, états-majors, etc.).

L'association n'hésite pas à participer à des actions caritatives. Lors de cette rencontre à Rochefort, une tombola a permis de récolter 1 500 € pour en faire don à la section Entraide MARINE Lorient qui reversera cette somme sous forme d'aide aux familles dans le besoin.



Une émouvante cérémonie du souvenir devant le Musée.



Les adhérents de la Paillotte sur le tarmac avec en rose, la délégation de l'Entraide MARINE.



L'ESPACE TRADITION DE HYÈRES (ETAN) REÇOIT L'ALOUETTE III 2100



Par Jean-Claude DUCHESNE, président de l'ETAN.

L'espace de tradition de la BAN Hyères (ETAN) a récemment reçu l'Alouette III SA319B N° 2100 qui appartenait au détachement 34F de la frégate *Vendémiaire* basée à Tahiti.

Partie de la BAN Lanvéoc-Poulmic le 16 septembre, elle est arrivée à la BAN Hyères le 18 septembre avec un convoi routier du GSBdD de Brest.

Avec l'aide du personnel de la BAN Hyères (TP et Piste SSO), l'Alouette III a été mise en place sur l'aire d'exposition statique de l'ETAN le 19 septembre.

Elle tient aujourd'hui compagnie au Lynx WG13 N° 260.

Petite anecdote: si la poutre de queue porte le N° 161, c'est bien la N° 100 qui est aujourd'hui à Hyères. Les techniciens de la BAN Lanvéoc-Poulmic ont remplacé la poutre arrière de la 100 endommagée lors d'un posé un peu rude par celle de la 161.

Cette Alouette III N° 2100 a effectué son premier vol le 06 novembre 1973. Après un bref séjour à l'escadrille 20S en 1974, elle est ensuite affectée à la flottille 34F pour réaliser des missions de lutte ASM à bord des frégates. Ensuite, ce sera l'escadrille 22S en 1980, 35F en 2003, BCR Var en 2007, puis l'escadrille 22S « section *Jeanne d'Arc* » en 2008 et 2010, et enfin la Flottille 34F/*Vendémiaire* en 2021.



L'équipe chargée de l'accueil et de la mise place.



L'Alouette sur sa remorque de transport... et son nouveau compagnon, le Lynx N°260, tous deux trônant sur les anciens terrains de tennis du carré officiers de la BAN Hyères.

Le mot de Claude Morin, en charge de l'espace « Aéronefs préservés » du Site de l'Ardhan

Pour cette Alouette ou tout autre aéronef de l'Aéronautique navale (ou portant ses couleurs) aujourd'hui préservés en France et dans le monde, n'hésitez pas à consulter notre site Ardhan "Aéronefs préservés de l'A.N."

- ◆ Soit en tapant "aeronavale.org", puis "l'Aéro" dans la barre de tâche, puis "Aéronefs préservés par lieux" (P. 1), ou "Aéronefs préservés par types et numéros" : P.1 de A à O, ou P. 2 de P à Z.
- ◆ Soit en tapant directement "Aéronefs préservés de l'A.N.", Listing1 : "Aéronefs par lieux P.1", ou "Aéronefs par types et numéros", P.2 de A à O, ou P.2 de P à Z".



NOUVELLE JEUNESSE POUR L'ALIZÉ N°8 DU « ROND-POINT DE L'AVION » À ROCHEFORT

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

L'Alizé N° 8 trône depuis 1998 sur le portique du « rond-point de l'avion » devant le musée de l'Aéronautique navale de Rochefort (et l'ancienne BAN transformée en école de gendarmerie). Il avait été repeint en 2007 mais depuis plus aucun entretien n'avait été réalisé.

Avant de remettre à jour et de faire signer la convention DMAé de mise à disposition de l'aéronef à la ville de Rochefort, un diagnostic de l'avion était nécessaire. Et tant qu'à faire, pourquoi ne pas réaliser pendant ce diagnostic quelques réparations et une remise en forme de la robe ?

Une équipe EMM - ANAMAN - Détachement EAN de Saint-Agnant s'est formée pour réaliser ces missions. En coordination avec la mairie de Rochefort pour les moyens tels que la nacelle élévatrice et la lessiveuse, nos valeureux volontaires ont donc inspecté, réparé et lessivé l'Alizé afin de lui redonner un aspect digne de sa cocarde Marine.

La première journée début septembre a permis de faire le diagnostic et les premières réparations. Plusieurs trous ont été obstrués, une pale de l'hélice a été rabotée et traitée et le capot moteur a été consolidé. La seconde journée mi-octobre a permis le lessivage complet de l'avion pour finir l'inspection sur les parties où la mousse et les lichens avaient pris trop d'aise,

ainsi que la réparation d'un bulbe et d'une deuxième pale de l'hélice.

Prochainement, la convention de la DMAé officialisera la mise à disposition de l'aéronef qui était un peu dans l'illégalité depuis la fin de la dernière convention en occupant un espace non autorisé. La mairie de Rochefort mettra une convention en place pour l'entretien de l'aéronef avec les entités volontaires. Au programme, entretien de fond avec peinture et réparation des verrières, entretiens annuels pour le lessivage et les réparations légères. Volontaires, manifestez-vous !

Nota : merci au PM Véra, MP Drapeau, CC Sui-gnard et aux personnels de la mairie pour leurs interventions.



L'ESPACE TRADITIONS DE JEAN-CHRISTOPHE ROUXEL

Appel à soutien

Jean-Christophe Rouxel, lieutenant de vaisseau de réserve, a créé en mars 2010, à la demande de l'École Navale, un site relatif à l'espace patrimoine de l'École (ecole.nav.traditions.free.fr).

Quelques biographies d'anciens élèves célèbres ont ensuite été diffusées, rejointes par celles d'élèves d'autres écoles.

En 2015, l'École Navale a confié le site à Jean-Christophe Rouxel dans le cadre d'une gestion de type autoentrepreneur et indépendante de l'École.

Les biographies des autres officiers qui n'avaient pas fait l'École Navale et des autres Corps ont été ajoutées, tout comme un ensemble de biographies concernant les fusiliers marins et commandos.

Parcours de vies dans la ROYALE



A ce jour, c'est plus de 23 500 biographies qui sont disponibles gratuitement pour le bénéfice de tous !

Cette activité passionnante permet le partage de véritables trésors d'archives mais nécessite des milliers d'heures de travail devant le PC.

Chaque fin d'année, JC Rouxel lance un appel pour soutenir son activité qui l'Ardhan se fait un plaisir de relayer.

Nota: JC Rouxel est également président fondateur de l'amicale des anciens marins du TCD Orage (tcdorage.free.fr) et maire du village de La Lande-Chasles.

Pour soutenir le travail de JC Rouxel



Héritage du passé et réflexions sur le vol de nuit

Par le CA Etienne Bied-Chareton, membre Ardhan n° 1304

Relisant admiratif quelques exploits du temps de Saint Exupéry ou de la campagne d'Angleterre, j'ai revécu mon vieux temps et mes joies et stress de pilote de nuit, « hibou » dit-on. Les premiers vols de nuit sont bien sûr effectués au cours de pilote. J'ai été estomaqué par mon premier vol de nuit à Salon, temps magnifique au-dessus de la Durance, la côte méditerranéenne toute proche, les lumières de l'agglomération de Marseille... Bien sûr il faisait un temps de « curé », une nuit « lumineuse », c'était facile et enthousiasmant. À Salon (en 1965) les heures de nuit n'étaient finalement pas nombreuses, huit heures, à peine de quoi en goûter. Ensuite stage à Aspretto, c'est toujours en doubles commandes mais tout de même aussi un « lâcher » de nuit et quelques heures de vol de nuit, sept heures dont une seule en solo pour survoler la baie d'Ajaccio.

C'est à la 6F basée à Nîmes-Garons, toute nouvelle base en 1966, que les choses sérieuses vont commencer. Stagiaire à la FEPO (Flottille d'Entraînement Pré-Opérationnel) intégrée à cette flottille, le lâcher de nuit sur Alizé suit rapidement celui de jour (qui avait été assez épique, cet avion comme on sait, ou on ne sait pas, n'étant pas si facile à piloter à basse vitesse, comme certains, rares, « chasseurs » ont pu le reconnaître !), il faut accumuler rapidement des heures de vol pour passer la « carte VSV » et poursuivre un calendrier tendu qui doit nous mener à bord. C'est le PA qui commande le calendrier. C'est ainsi que ma qualification de jour sur l'*Arromanches* (Officier d'appontage Rochard) est réalisée en mai 1967, la qualif de nuit va suivre rapidement d'autant que je dois rejoindre la 9F à Hyères et celle-ci doit embarquer sur le *Clemenceau* pour la campagne du Pacifique en 1968. Les séances d'ASSP se poursuivent, la qualif de nuit en octobre sur l'*Arro* se passe normalement pour moi, plus difficile pour mon camarade stagiaire Le Doré qui plonge et amerrit en sortie de catapulte: tout le monde à bord grâce au « rescue ». Les heures de nuit me grisent, sans doute trop, je n'ai encore rien vu ! 1968 : la flottille est affectée pour toute l'année au *Clemenceau* qui appareille en mars. Dès l'appareillage, à peine qualifié, on me confirme à l'appontage jour et nuit, il n'y a pas le choix, les terrains de dégagement / déroutement n'existent plus. A Tahiti autour de Mururoa et Fangataufa les vols de surveillance sont très longs, la flottille

(16 avions) effectue des permanences aériennes continues de surveillance de jour et de nuit, que la nuit soit claire ou noire, les chasseurs eux ne volent pas encore de nuit, sauf au bar fumoir ...

Cette expérience de permanence de vols, à terre en Bretagne ou à bord, où pendant plusieurs jours on doit tenir la continuité de la mission en vol avec avion de remplacement en alerte a été très importante et formatrice pour moi... les aspects organisation, surveillance des vols, maintenance...



Historiquement la mission principale des Alizé était la lutte anti-sous-marine. Vieille histoire qui pourtant dans les années 65/70 nous prenait une énergie considérable pour des résultats finalement assez faibles ; les sous-marins faisant d'indéniables progrès dans leur discrétion. Il s'agissait de chasser les schnorchels au radar puis d'être en mesure, de jour comme de nuit, de tirer des grenades ou torpilles sur le sous-marin celui-ci une fois détecté. De jour, bast, ça pouvait aller mais de nuit quelle tension et quel exploit : détecter le schnorchel descendre à 300 pieds/radio sonde altimètre souvent à zéro, cabrer pour tirer nos roquettes éclairantes sous l'éclairage desquelles on devait replonger à 300 pieds pour larguer nos grenades ou la torpille... Certains s'y sont plantés et un radariste n'a pu être retrouvé.

Il y avait aussi en lutte anti-sous-marine le petit « jeu » de la « Julie » (petit nom de la tactique dite « Julie »). Si notre schnorchel avait disparu, donc sous-marin en plongée, il fallait le retrouver et le « poursuivre » en appliquant la procédure dite « Julie » (pourquoi ce nom ? d'ailleurs les « patmars » faisaient aussi à l'époque de la « Jézebel »).

Le « jeu » consistait, toujours à 300 pieds de jour comme de nuit, à larguer sur la position du dernier contact radar, un « pattern » de bouées acoustiques sur lesquelles on faisait exploser des petites grenades dont l'explosion pouvait revenir en écho du sous-marin et que l'oreille expérimentée de notre électronicien de bord pouvait percevoir. D'écho en écho le navigateur positionnait le contact sur lequel on devait aller tirer notre torpille ou nos grenades ... Cette mission « principale » fut bien heureusement abandonnée et l'on en resta aux missions de surveillance et de sûreté.

Autre mission palpitante (seulement de jour) et aussi bien exposée aux tirs ennemis, mais intéressante pour l'entraînement au vol au-dessus de la terre en basse altitude : le PGA (pour « Poste de guidage avancé »), héritage de la guerre d'Algérie. L'Alizé devait être en contact avec un officier « guideur » au sol lui désignant des objectifs qui devaient ensuite être assignés aux chasseurs guidés dans leur attaque par l'Alizé PGA ... l'armement et la protection de notre Alizé étaient largement insuffisants et périmés, cette mission fut aussi abandonnée dans les années 75/80 !

J'ai eu, comme pilote, largement le temps d'accumuler l'expérience du vol de nuit, ce qui me permet bien plus tard d'y revenir ici. Cela m'a inspiré quelques réflexions que j'ai « digérées » ensuite comme CGO où les « réacteurs » commençaient, avec les Super-Étendard, à voler couramment de nuit. Ces réflexions m'ont largement aidé ensuite dans mon commandement du *Foch* en 1989/1990.

Avant l'arrivée des Super-Étendard les campagnes de nuit des Étendard avaient toutes avorté. Seuls les Crusader volaient de nuit, le plus souvent en crépusculaire, ou plus suivant la volonté des pachas, l'existence de terrains de déroutement ou pas, etc. Une fois j'avais pris la décision d'annuler les vols de nuit de Crusader, l'amiral, un « surfaciel », m'a longuement reproché cette décision « je croyais que c'étaient des chasseurs tout temps » m'avait-il rétorqué ! Je dois dire mon admiration pour l'EV2 Jego, catapulté sur Crus par nuit claire, premier quartier de lune, au milieu de l'Atlantique entre les Açores et Porto Rico, et qui s'est éjecté à 23 heures en panne de transfert après deux tentatives de ravitaillement en vol... avec ensuite un heureux retour à bord vers 23 h 40 après ramassage de tous les avions dont deux nounous.

Voler de nuit à bord d'un porte-avions exige un entraînement exigeant et continu, d'abord à terre puis à bord. Mais l'entraînement n'est pas suffisant, les instruments de vol doivent être performants (rudimentaires sur Alizé puis plus performants sur Super-Étendard et bien sûr sur Rafale maintenant) mais aussi les installations aviation et d'approche qui doivent être à la hauteur. Un de mes vols de nuit les plus longs toujours à bord de l'*Arro* (seulement équipé d'un radiocompas obsolète), qui en approche et soi-disant « positif radar » m'a en fait « perdu » et promené pendant un bon moment jusqu'à ce que je ressorte mon radar pour le retrouver et me conduire personnellement en finale, avec près de quatre heures de vol sans réservoir supplémentaire !

