



EDITO

Sur la BAN de Lanvéoc Poulmic, la journée du 9 décembre a été marquée par la cérémonie du retrait officiel de l'Alouette III. Cet événement était présidé par le chef d'état-major de la Marine, l'amiral Pierre Vandier avec la présence du contre-amiral Serge Bordarier, commandant la force de l'Aéronautique navale, et de la « communauté Alouette III » de la Marine nationale.

Cette journée a été l'occasion d'échanges, d'animations ainsi que de présentations en vol et au sol. La prochaine gazette consacrera une pleine page à cet événement.

Joyeux Noël à toutes et tous !



Promotions de Noël !

Opération "un Livre acheté, un livre offert !"

Pour tout achat d'un livre, à choisir entre les numéros L4 et L43, nous vous offrons un second livre parmi une sélection de 6 ouvrages : L 21, 22, 24, 27, 28 ou 30, ainsi que les frais de port.

Sur notre site, il vous suffit de mettre un livre entre L4 et L43 dans votre panier et de remplir la case « code de réduction » avec un code de la forme **NOEL2022-Lxx** dont la liste apparaît sur la page d'accueil (lien ci-contre).

Exemple: Pour la commande du livre 42, le livre 21 est offert avec le code promo NOEL2022-L21.



Product	Price	Quantity	Subtotal
 L 42 - L'Aéronautique maritime dans la Grande Guerre - Version papier envoyée par La Poste NOEL2022-L21	20,00 € 20,00 € tarif spécial Membres	- 1 +	20,00 €

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

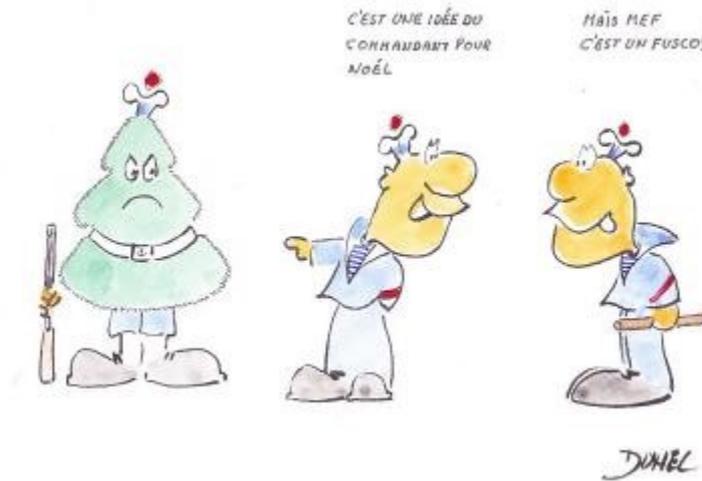
Nous sommes 673 membres actifs dont 667 adhanautes

Réadhésion

N° 1571 Mme Marie-Hélène du PARC LOCMARIA minimuse@wanadoo.fr

Nouvelle ADREL

N° 1764 CA (2S) Valère Ortoli harald83@orange.fr



CÉRÉMONIE DU SOUVENIR AU CAP DE LA CHÈVRE

Une cérémonie de commémoration en souvenir des morts et des disparus de l'Aéronautique navale s'est déroulée le mercredi 16 novembre 2022 au mémorial du Cap de la Chèvre sur la presqu'île de Crozon (29).



Elle était présidée par le contre-amiral Serge Bordarier, commandant la force de l'Aéronautique navale (ALAVIA) qui le temps d'une petite fenêtre météo, la pluie battante s'étant arrêtée, a rendu honneur aux marins du ciel morts en service aérien commandé, qu'ils soient issus des unités du Ponant ou du Levant. ...

PROFIL DE JEAN-JACQUES PETIT



SA316B Alouette III Marine n°1219 - Escadrille 23S - 1984

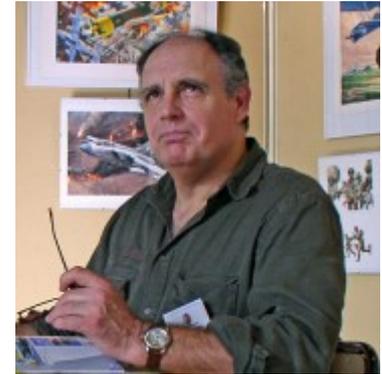
DANIEL BECHENNEC

L'ARDHAN salue Daniel BECHENNEC, artiste bien connu du monde de l'aéronautique à qui l'on doit tant d'œuvres qui illustrent si bien ce qui motive les passionnés d'avions. Daniel illustre notamment et depuis longtemps la couverture du magazine mensuel « Le fana de l'Aviation » et les magnifiques boîtes de maquettes Heller dans les domaines terrestre, aérien et naval sont également de sa main.

C'est aussi un partenaire de l'ARDHAN, nous lui devons tant de « premières de couv » de nos publications.

Daniel, mordu de l'aviation depuis son plus jeune âge, peint magnifiquement les avions et les place avec précision et réalisme dans le cadre de leurs missions. Il distille également son talent chez les industriels aéronautiques tels que Dassault et Airbus.

Ci-contre un lien vers le site « wingsartgallery » qui décrit en détail le parcours et le travail de Daniel Bechennec. Vous pourrez également y retrouver l'ensemble de ses œuvres.



Daniel Bechennec



Bloch 175T

Deuxième guerre mondiale

Gouache de Daniel Bechennec

<https://www.wingsartgallery.com/>

Une nouvelle association

Brick et Dague, réseau professionnel ouvert aux marins et civils servant ou ayant servi au sein de la force des fusiliers marins et commandos Marine (FORFUSCO), a été nouvellement créé. Ses objectifs sont d'entretenir la cohésion entre ses membres, favoriser les échanges et retours d'expériences, relayer des informations utiles, promouvoir le rayonnement des fusiliers et commandos auprès d'un large public. Comptant déjà un peu plus de 1000 membres, le réseau a lancé ses activités en octobre 2022 avec un thème portant sur la reconversion des commandos Marine.

Son premier dîner annuel a par ailleurs eu lieu le 23 novembre, à l'Ecole militaire.





SYNERGIE MARINE

Des commandos marine parachutés depuis un Atlantique 2 sur le Charles de Gaulle (source Mer & Marine)

C'est un appontage pour le moins original qu'a connu, le 26 novembre, le Charles de Gaulle, actuellement déployé en Méditerranée dans le cadre de l'opération Antarès. Partis de Lorient la veille, des commandos marine ont sauté depuis un avion de patrouille maritime Atlantique 2 engagé en soutien du groupe aéronaval, pour atterrir en parachute sur le pont d'envol du porte-avions.



Une première selon la Marine nationale qui, au-delà du « coup de com », explique que cette manœuvre a un intérêt opérationnel. Elle avait vocation à entraîner ses forces spéciales « à mener un assaut sur un bâtiment suspect ». L'objectif n'était pas de simuler un assaut en parachute sur un bâtiment de type porte-avions, ou sur un grand navire de commerce d'une largeur équivalente comme un porte-conteneurs ou un paquebot (une soixantaine de mètres).

Parachutage des commandos...

Il s'agissait de se servir du Charles de Gaulle comme plateforme relais avant la projection des commandos vers leur cible, directement ou via une autre plateforme telle une frégate. Dans le cas présent, après leur parachutage sur le porte-avions, les militaires ont poursuivi leur entraînement en embarquant à bord d'un hélicoptère Caïman Marine afin d'être hélitreuillés sur la frégate grecque Kanaris, l'un des bâtiments intégrés au groupe aéronaval. Les commandos ont pu à cette occasion s'exercer aux assauts de vive force, avec en appui un autre hélicoptère, en l'occurrence un Panther, type d'appareil embarqué notamment par la frégate de défense aérienne Forbin, principal escorteur du Charles de Gaulle.



Arrivée des commandos sur le pont du CDG



LE DEWOITINE 520 « 650 » AU MUSÉE DE ROCHEFORT

29 novembre 2022 - Cérémonie d'accueil au sein du musée de l'aéronautique navale de Rochefort pour le Dewoitine 520 n° 650, présidée par M. Nicolas Basselier Préfet de Charente-Maritime avec la présence de Mme Sylvie Marcilly présidente du conseil départemental de Charente-Maritime et du contre-amiral François Guichard, commandant la Marine à Bordeaux.



Depuis 30 ans, l'Association Nationale du Musée de l'Aéronautique Navale (A.N.A.M.A.N), association qui soutient le musée, restaure ce Dewoitine rescapé de la 2ème guerre mondiale. Ce magnifique « War Bird », sorti des usines Dewoitine de Toulouse en 1942, cédé par le musée de l'air et de l'espace en 1981, a nécessité de la part des bénévoles de l'ANAMAN, plus de 20.000 heures de travail. Il est aujourd'hui comme neuf !



Non le 650 n'a pas été remis en ligne de vol comme nous pourrions le penser en admirant ce cliché très réaliste.

Il s'agit d'un modèle réduit qui permet d'imaginer notre chasseur au moment de ses années d'activité.



De gauche à droite, Christian Cabanel (VP ANAMAN), CV Xavier Chaumette, CA (2S) Xavier Houaille, Michel Lafrette (VP ANAMAN), Mr Nicolas Basselier préfet de la Charente Maritime, Mme Sylvie Marcilly présidente du conseil départemental de Charente Maritime, CA François Guichard, commandant la Marine à Bordeaux, Alexandre Comiotto aumônier des armées.



ANECDOTE

Anecdote d'un pilote d'Etendard IV Photo de la flottille 16F, éjecté à grande vitesse au-dessus de la mer Méditerranée.

Par le CV(H) Pierre Clary.

10 octobre 1990 - Porte-avions FOCH

La mission : Assaut terre sur la Corse de 4 Super Etendard (SUE), indicatif Kimono (flottille 11F), escortés par 2 Etendard Photo Modernisés (EPM). J'assume la tête de la patrouille légère des 2 EPM avec mon ami et équipier Luc. La mission, escorte rapprochée (2 missiles Magic fictifs) et bien sûr la couverture photo « post-strike ».

Succession de cabrés/piqués, les SUE délivrent leur armement, les EPM filment !

À l'issue du traitement de trois objectifs terrestres (point bas 500 pieds ou presque !), retour vers le porte-avions en passant par la verticale de la frégate antiaérienne *Cassard* afin de déclencher un exercice simulant une éjection pilote. L'attaque du *Foch* au retour étant annulée, les 6 avions montent à 15 000 pieds. Kimono leader, chef du dispositif, donne alors liberté de manœuvre aux deux EPM.

L'éjection : Cap vers le PA, je décide d'appeler l'équipier en formation de manœuvre ⁽¹⁾ afin de réaliser quelques évolutions en attendant le Charlie (heure d'apportage). Battements de plan ; au troisième, le manche reste bloqué à droite ! L'avion part immédiatement en tonneau par la droite et en piqué. L'équipier, parfaitement discipliné, engage également la même manœuvre qu'il interrompt lors de mon annonce sur la fréquence « Pirate leader, commandes bloquées » ! Les 4 furieux de devant (la patrouille des Kimono) lancent immédiatement un virage de 180° « tout à la fois » (demi-tour coordonné des 4 avions) pour venir nous prêter main-forte.

Alors débute un combat que j'évalue immédiatement comme inégal. Je m'efforce dans un premier temps de stopper la rotation autour de l'axe de roulis. Le manche à deux mains et de toutes mes forces, mais impossible de ramener le manche au neutre. Alors me vient à l'esprit de faire remonter le nez de l'avion au-dessus de l'horizon par une action aux palonniers à chaque rotation afin de ralentir cette descente infernale, peine perdue ! Passant 7 000 pieds en descente et de l'ordre de 450 nœuds, la décision est facile à prendre : la poignée haute. Je pense à la position du dos et des jambes, (trop tôt pour la petite voiture) et tire sur la poignée comme un fou ! Sept minutes exactement après le déclenchement de l'exercice d'éjection pilote avec le *Cassard*...

Éjection dans les nuages (IMC), j'ai le souvenir d'un grand fracas puis plus rien, la perte de connaissance est immédiate. Luc contourne la couche et vient prendre en visuel le parachute sur le point de toucher l'eau. Il orbite non loin de son leader afin de renseigner les secours. Puis, la jauge carburant l'oblige à mettre le cap vers le porte-avions. Une belle petite remontée de bretelle l'attend, car il n'arrive pas à bord avec les réserves de pétrole suffisantes compte tenu de sa qualification (pas encore confirmé le Luc !). Au central opération (CO), une légère confusion s'installe. Le canot est repéré, mais pas de pilote à proximité. Bobosse, chef du détachement, s'inquiète fortement. Heureusement le doute est rapidement dissipé, le bon canot et le pilote sont repérés. Le premier était le canot d'exercice !

⁽¹⁾ Formation de combat qui se tient à 50 m environ du leader sans toucher aux gaz. L'intérêt pour le leader est que la consommation des 2 avions est identique et qu'il voit toujours son équipier.

À l'eau : Pendant ce temps, juste au toucher dans l'eau je reprends conscience. Gilet non gonflé et paquetage de survie encore accroché sous les fesses ! Le vent est calme et la température de l'eau légèrement supérieure à 18°C. La voilure me tombe majestueusement sur la tête ! Pas de panique, « Clarinette », le stage au CESSAN⁽²⁾ six mois auparavant : « Fais comme on t'a appris ». Calmement, je repère une couture, la tête en arrière, je la suis jusqu'à la suspente, enfin à l'air libre ! Première préoccupation, flotter ! Je percute la bouteille de la may-west, celle-ci se gonfle à moitié. Pas de souci, un petit coup de gonflette avec la bouche, puis je tire sur la sangle de liaison afin de percuter la bouteille du canot ! Celui-ci se déploie doucement. Il ne reste « plus qu'à s'installer ». Erreur ! Je prends conscience alors d'une forte douleur au bras droit qui m'interdit tout effort. Obligé donc de me hisser dans le canot à l'aide d'un seul bras. L'autre est totalement inutilisable et m'embarrasse. Après quelques tentatives je finis par baigner dans une piscine au fond du canot. Je replonge alors dans une inconscience bienheureuse. Quelques minutes plus tard, peut-être, je me réveille et commence l'inventaire des produits à ma disposition. Chouette, le sachet de fluorescéine, mais l'ouvrir avec la seule main gauche c'est compliqué, le sachet m'échappe entrouvert et colore d'une belle couleur verte la piscine improvisée ainsi que son occupant. Je stoppe toute prise d'initiative, et j'attends...

La récupération : L'hélico arrive très rapidement. L'avantage de s'éjecter quelques minutes après le début de l'exercice ! Le plongeur descend, je me sens d'une grande obéissance, respecte avec minutie ses recommandations. Nous remontons comme à l'entraînement, merci les ditchings réguliers ! « Fermement propulsé » à bord de l'hélico, je saute de joie en reconnaissant le jeune toubib. Celui-ci m'ordonne vigoureusement de m'allonger. Ce que je fais benoîtement et m'endors durant le bref transit. Appontage de l'hélico sur le *Foch*. Quelques pas sur le pont d'envol et je reconnais le Pacha qui vient à ma rencontre, très enthousiaste, sans doute heureux de me revoir à bord ! Celui-ci me gratifie d'une vigoureuse mais non moins amicale poignée de main, qui m'arrache un sourire grimaçant tant mon bras est douloureux. Fin du protocole, je ne tiens pas sur mes jambes. On me saisine hardiment sur une civière, me descend par l'escalier de service à l'infirmerie afin de préparer mon évacuation sur l'hôpital Sainte-Anne. Durant le transit, je me suis mis à pleurer de joie ? De douleur ? Qu'ai-je fait ? Aurais-je pu éviter l'accident ? Mais qu'est-ce qui a bien pu se passer ? Que vais-je devenir ? Bref, je sombre...



*L'Etendard IV P n°117
au roulage*

⁽²⁾ CESSAN (Centre d'Entraînement à la Survie et au Sauvetage de l'Aéronautique Navale). II

Sur la terre ferme : A l'hôpital je me retrouve allongé sur un petit lit, les yeux fermés je perçois des échanges, des discussions animées. J'hésite à ouvrir les yeux. Je me décide et vois penché sur moi, un visage, portant de petites lunettes rondes que je finis par reconnaître : Paul ! Chirurgien, chez qui j'avais dîné quelques jours auparavant. La confiance s'installe, je me détends et me rendors...

Trois jours de récupération à Sainte-Anne. Mes parents habitent Carqueiranne et viennent me rendre visite. Ma Maman rentre précipitamment dans la chambre, m'appelle « Pierre, mon petit » et se dirige sans hésiter vers le patient d'à côté. Elle ne m'a pas reconnu !! Un « hématome à lunette », pour ceux qui connaissent et bien ça marque !

Le parcours du combattant, la délivrance !

De façon moins anecdotique :

Intervention au Val-de-Grâce, 15 jours,

Rencontre avec le gestionnaire Aéro (DPMM). Je vous la fais courte : « Hé bien, Clary » il me dessine un triangle. « À chacune des pointes, vous avez la chasse, la patrouille maritime, les hélicoptères. Vous, vous êtes là » et il me montre avec son stylo le centre du triangle. Je me suis senti tout à coup très seul et j'ai immédiatement compris que j'avais entre mes mains mon avenir dans l'aéro.

Plus de 300 séances de kiné.

Dix électromyogrammes. Grosses aiguilles avec décharges électriques afin de mesurer les réactions musculaires.

Une simulation d'éjection filmée à grande vitesse au centre médical (spatial !) de la base de Villacoublay afin de tester mes capacités à réussir une seconde éjection. Succès total !

14 mois plus tard la décision de commandement tombe : LV Clary Pierre, affecté Flottille 16F.

Un immense merci Amiral, merci Daniel. Mais ce que le chef ne savait pas, c'est que deux années plus tard je lui cassais deux avions...