



06 JANVIER 2024



Bonne année 2024

SOMMAIRE

- Page 1** Vœux du président
Nouvelles de l'association
News
- Page 2** Dixmude - Commémoration
- Page 3** Nouvelle bouée acoustique pour l'ATL2
- Page 4** 10 Panther en patrouille
Donec
- Page 5** Carnet gris
Accident du P2V-7 564
- Page 6** Anecdote de l'OCE (H) Roger Rannou

VŒUX DU PRÉSIDENT

Chers amis membres de l'ARDHAN,

A l'aube de cette année 2024 je suis heureux de vous adresser des vœux très amicaux de bonne et heureuse année, pleine de bonheur, de santé et d'amitié pour vous tous et ceux qui vous sont chers.

Merci de rester fidèles à l'ARDHAN et de soutenir son rayonnement qui s'étend au fil du renouvellement des générations de marins du ciel et de ses publications si riches de notre Histoire.

Notre association se porte bien, notamment grâce à de généreux donateurs cette année encore, qu'ils en soient chaleureusement remerciés, mais elle a besoin que tous vous en assuriez la notoriété, que vous incitiez de nouvelles adhésions et que vous promouviez et achetiez ses publications.

La nouveauté cette année est la relève de quart de la fédération des Marins du ciel. Alain Oudot de Dainville me passe le lead tandis que Pierre Canal reprend les fonctions de Jacques Petit. Ensemble, avec l'Ardhan comme ossature, nous servirons l'unité de notre communauté de passionnés de l'Aéronautique navale, bien ancrés sur son patrimoine historique et inspirés par la gloire de nos anciens. Belle année 2024, avec tout mon dévouement.

Xavier Paitard

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Nous sommes 681 membres actifs dont 655 ardhanautes.

NOUVEAU MEMBRE

N° 1845 CV Christophe HOUDAILLE ch-houdaille@wanadoo.fr

AGENDA

Prochain bureau 08/02/2024 AEN Paris

LES LIVRET A ET LDDS VONT CONTRIBUER A FINANCER L'INDUSTRIE DE DÉFENSE

Aujourd'hui, une partie des fonds versés au titre des Livrets A et du développement durable et solidaire (LDDS) est centralisée par la Caisse des dépôts et consignations. Le Code monétaire et financier précise que les sommes collectées par les banques et non centralisées doivent être employées au financement :

- des petites et moyennes entreprises (PME),
- de projets contribuant à la transition énergétique ou à la réduction de l'empreinte climatique,
- de certaines personnes morales relevant de l'économie sociale et solidaire.

Voici ce que prévoit la réforme. L'article 49 du PLF 2024 exige que les dépôts devront en outre servir « au financement des entreprises, notamment les PME de l'industrie de défense française ».

En outre, le même texte impose au gouvernement de remettre au Parlement, avant le 31 décembre 2026, un rapport sur l'impact pour les finances publiques de l'exclusion de la base imposable des intérêts des sommes inscrites sur les Livrets A. Ce rapport doit évaluer en plus « l'efficacité du dispositif » et « les moyens d'en renforcer l'application ».

UK - PAS DE RETOUR AUX UNITES IMPÉRIALES

C'est le 1er janvier 2024 que le Royaume-Uni aurait dû abandonner le « système métrique ». Il s'agissait d'une promesse de l'ancien premier ministre B. Johnson au moment du Brexit. Déjà à l'époque, les sujets de Sa Majesté hésitaient entre hurler de rire ou de colère sur cette question. Le suspense a donc pris fin quand Rishi Sunak, actuel premier ministre a sifflé la fin de la récré : out le système impérial. Les Britanniques conserveront le système international.

Londres s'est appuyé sur une enquête réalisée en 2023 dans laquelle 99.1% des sondés indiquaient leur opposition au retour du système impérial.

BONNES RÉOLUTIONS 2024

Afin de permettre un fonctionnement optimal de notre belle association, merci de régler vos cotisations et d'indiquer vos changements d'adresse lors des changements de domicile.

Pensez également à contribuer à la rubrique « Anecdotes ». Ces petits récits prisés de tous contribuent à bâtir notre histoire. Une page et une photo suffisent.

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

L'ACCIDENT DU DIXMUDE COMMÉMORÉ A PIERREFEU DU VAR

Pierrefeu a commémoré les 100 ans du Dixmude, ce dirigeable foudroyé en plein vol il y a 100 ans. (Source Var Matin)

Dans la nuit du 20 au 21 décembre 1923, le dirigeable Dixmude est foudroyé en plein vol et s'abîme au large de la ville de Sciacca en Sicile avec tout son équipage.

Cent ans plus tard, un vibrant hommage a été rendu aux disparus de cette tragédie lors d'une cérémonie qui s'est tenue ce jeudi devant la stèle de Pierrefeu du Var. Entouré du préfet maritime, le vice-amiral d'escadre Gilles Boidevezi, de Fabbio Termine maire de Sciacca (Sicile) et de Lies Laridon maire de Diksmuide (Belgique), ainsi que de très nombreuses personnalités civiles et militaires, le maire de Pierrefeu Patrick Martinelli a retracé la tragique histoire du dirigeable.

Puis les enfants des écoles ont ensuite énoncé les noms des disparus avant que ne soient déposées des gerbes.

Un moment d'émotion partagé par plusieurs descendants des membres d'équipage dont Emmanuel du Plessis de Grenédan, petit-fils du commandant du Dixmude, le lieutenant de vaisseau Jean du Plessis de Grenédan. Emmanuel du Plessis témoigne : *Ma présence aujourd'hui pour le centenaire était importante. J'ai grandi avec cet héritage et cette tragédie. Mon père, fils de Jean du Plessis de Grenédan, est né après la catastrophe. Il en a été très marqué et a eu du mal à trouver sa place avec l'ombre du héros qu'a été son père. Personnellement j'ai plus de recul. Habitant à Aix-en-Provence, je viens régulièrement aux commémorations à Pierrefeu. Ce centenaire est important. Cette histoire est oubliée dans la société française contrairement à d'autres endroits comme la ville de Sciacca où j'ai pu constater la ferveur incroyable qu'elle suscite. Je vais profiter de ce moment pour échanger avec le maire Fabbio Termine qui nous fait l'honneur de sa présence.*

La Marine était également représentée par le CV Frédéric Barbe commandant la BAN d'Hyères, l'ICA François Decourt et le CF Alexandre Goudou de l'AIACP.

Une messe a été concélébrée par le Père Roch Valentin, petit neveu du LV Levesque, disparu du Dixmude, qui a lu les prénoms et noms des disparus au memento des défunts.



Le VAE Boidevezi et les commandants de la BAN d'Hyères et de l'AIACP.



De gauche à droite: Mme Lies Laridon maire de Dixmude, M. Fabbio Termine maire de Sciacca, VAE Boidevezi préfet maritime et M. Patrick Martinelli maire de Pierrefeu du Var.



Texte de l'ordre du jour lu par le VAE Boidevezi, préfet maritime.



30 membres des familles des disparus.

La DGA teste le déploiement des nouvelles bouées acoustiques SonoFlash depuis un ATL 2

(Source Zone Militaire Opex 360)

Quand il fut déclaré opérationnel en novembre 2022 par l'amiral Pierre Vandier, alors chef d'état-major de la Marine nationale, l'avion de patrouille maritime Atlantique 2 porté au standard 6 n'avait pas encore toutes les capacités de détection qu'il était censé posséder.

Pour rappel, grâce à ce nouveau standard, l'Atlantique 2 est passé au « tout numérique », avec l'intégration de nouveaux équipements, dont le radar à antenne active *Searchmaster*, le sous-système de traitement acoustique numérique de dernière génération (STAN), l'interrogateur IFF TSA2542 et une nouvelle version du logiciel de mission LOTI [Logiciel Opérationnel de Traitement de l'Information].

Pour répondre aux exigences de la lutte ASM, il manquait la capacité de mettre en œuvre la bouée acoustique « haute performance » *SonoFlash* qui, développée depuis 2018 par Thales, a la particularité de fonctionner à la fois dans les modes passif et actif. Elle peut en outre être interopérable avec le sonar trempé Flash du NH90 et les sonars remorqués de la famille CAPTAS.

« Les bouées sont aujourd'hui soit passives, soit actives. La bouée SonoFlash est capable des deux : un émetteur basse fréquence optimal, puissant, et un récepteur passif doté d'un fort gain de directivité. La combinaison de ces deux capacités associées à une endurance importante permet une grande polyvalence d'emploi », avait expliqué Thales, après avoir été notifié d'un « marché de développement, de qualification et de production » par la Direction générale de l'armement [DGA], en 2021.

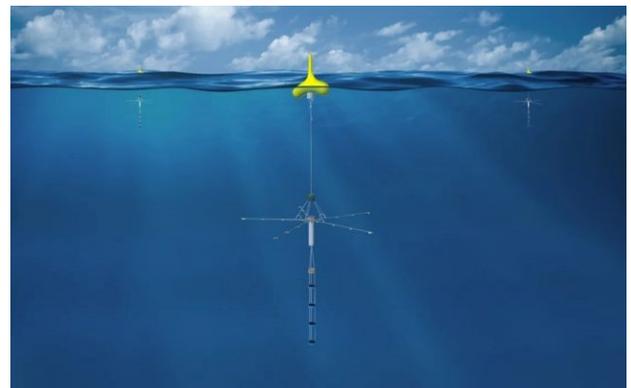
Et d'ajouter que les informations collectées par des *SonoFlash* seraient exploitables depuis tout aéronef, piloté ou non, navire ou centre à terre équipé d'un système de traitement de données des bouées acoustiques, grâce à leur « signal numérisé » et à la « portée optimisée de leurs communications ».

Si les ATL 2 portés au standard 6 n'en disposent pas encore, c'est parce que les premières bouées de ce type ne seront livrées à la Marine nationale qu'à partir de 2025. Avant d'être déclarée opérationnelle, la *SonoFlash* doit en effet faire l'objet d'essais complémentaires.

En mai 2022, « le bon fonctionnement de la bouée » ainsi que celui de son « système de pilotage » avaient ainsi été vérifiés par le centre d'expertise et d'essais DGA Techniques navales, avec le concours de DGA Essais en vol, lors d'une campagne d'essais au large de Saint-Mandrier. Celle-ci avait été réalisée avec un hélicoptère Dauphin.



Vidéo du Ministère des Armées sur les essais de la bouée SonoFlash



Vue d'artiste de la bouée SonoFlash
(Source Thales)



UNE PATROUILLE DE 10 PANTHER DANS LE CIEL DE HYÈRES

Le mardi 20 décembre, 10 des 16 hélicoptères Panther de la flottille 36F ont formé une patrouille dans le ciel varois.

C'est un moment rarissime, impressionnant et unique que de voir une telle formation d'hélicoptères Panther. En principe, les hélicoptères de la 36F sont en majorité affectés sur les bâtiments de combat. Cette mission a été possible grâce à la présence en métropole de tous les détachements de la flottille, ajouté au faible nombre de missions programmées localement. Deux des conclusions que l'on peut tirer de cette démonstration sont la belle technicité des équipages de la flottille et la forte disponibilité des Panther.

Rappelons que le Panther a été mis en service entre 1994 et 1998 pour 15 d'entre eux, le 16ème provenant du Centre d'essais en vol a rejoint la 36F en 2009.

Les 16 Panther de la 36F embarquent notam-

ment sur les frégates de défense aérienne *Forbin* et *Chevalier Paul*, ainsi que sur les cinq frégates de surveillance de type *La Fayette*. Ils ont comme principale mission la lutte au-dessus de la surface, en particulier la désignation de cibles et le relais pour la désignation d'objectif au profit de missiles antinavires lancés par les bâtiments porteurs. Ces machines, dépourvues d'armement mais pouvant embarquer un tireur d'élite, interviennent également régulièrement dans des opérations de lutte contre les activités criminelles en mer, comme le narcotrafic.

Tous les Panther sont basés à Hyères, à l'exception de deux détachements stationnés aux Antilles et à La Réunion afin d'embarquer sur les frégates de surveillance basées dans ces territoires ultramarins. Ils doivent cependant revenir en métropole d'ici 2024 après leur remplacement par des Dauphin N3 de la flotte interimaire d'hélicoptères.



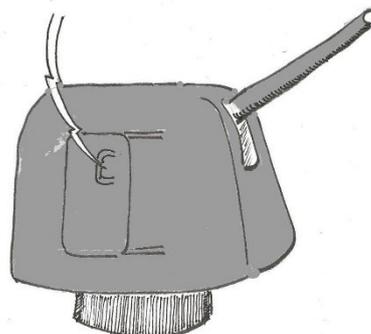
Impressionnante patrouille de 10 Panther à la verticale du terrain de Hyères (8 visibles sur la photo)

DONEC n°203

CHEF J'AI RETROUVÉ L'OBUS



GLISSE LE SOUS LA PORTE



DONEC

CARNET GRIS

M. Michel ARMBRUSTER membre ARDHAN n°697

Monsieur Michel ARMBRUSTER, président de l'association « Les vieilles racines » est décédé le 26 décembre 2023.

Il était membre de l'ARDHAN depuis 23 ans.



ACCIDENT DU P2V-7 NEPTUNE (BUAER 147564) DE LA FLOTTILLE 25F

Il y a 62 ans, le 15 janvier 1971 à 16 h 45, disparaissait le Neptune P2V-7 n°564 et son équipage de la flottille 25F. Il s'est écrasé peu avant son atterrissage sur la piste 26 de la BAN de Lann-Bihoué.

Il y avait dix hommes à son bord. Six ont été tués, les quatre autres ont été blessés. Au retour de sa mission, le Neptune s'est présenté en finale à 16 h 10 par faible visibilité en raison d'un épais brouillard. Le P2 a heurté le terrain avant la piste, s'est brisé en deux et a pris feu.

Nous avons retrouvé le journal télévisé du 16 janvier 1971 sur le site de l'INA. Il consacre un reportage à cet accident et apporte un éclairage particulier sur l'événement. En effet, une équipe de la 1ère chaîne publique avait pris place dans ce même avion pour couvrir une mission de surveillance maritime. De retour au parking, l'équipage et l'équipe de journalistes cédèrent la place à un autre équipage pour une autre mission d'entraînement qui devait être le dernier vol de l'avion.



1ère chaîne de l'ORTF - Actualités du JT de 13h00
le 16 janvier 1971.

Membres d'équipage décédés:

- ◆ OT2 Pierre Lars, commandant de bord,
- ◆ E V2 Jacques Valbur, pilote,
- ◆ PM navigateur, Alain Busson,
- ◆ PM électricien de bord, Robert Jaffre,
- ◆ PM mécanicien de bord, Henri Le Goff,
- ◆ SM2 mécanicien de bord, Yves Le Bihan.

4 autres membres de l'équipage ont été gravement blessés dans cet accident mais ont survécu.



ANECDOTE

Par l'OCE (H) Roger Rannou (Membre ARDHAN n°1597)

Renforts pour l'Indochine

Flottille 24F - mai 1954.

Comme chaque matin à 8 h, tout le personnel est rassemblé pour "l'appel" (on ne disait pas encore "l'assemblée") sur le site de Kerambar où est implantée la flottille.

Ce matin-là, on note la présence du commandant, le lieutenant de vaisseau Keller. Tiens, c'est bizarre, il n'est jamais là d'habitude !

À la fin de l'appel, l'officier en second annonce :

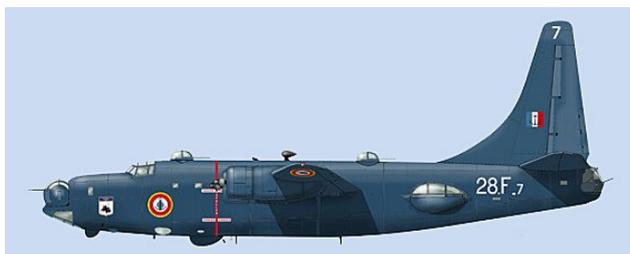
- « Communication du Commandant. »

Ce dernier prend la parole et nous dit :

« Messieurs, la 24F vient d'avoir l'honneur d'être désignée pour renforcer nos camarades de la 28F en Indochine. Départ dans les plus brefs délais après les vaccinations réglementaires. Je vous verrai tous individuellement, vous avez le choix :

- vous êtes volontaires,
- ou vous suivez par esprit de corps,
- ou vous avez de bonnes raisons de ne pas participer.»

C'est la stupeur, car nous savons tous que la flottille 28F, armée par des Privateer, a perdu récemment deux appareils, abattus par les Viets, l'un le 12 avril au-dessus de Diên Biên Phu, l'autre le 8 mai. Il y a 18 disparus dont mon camarade Gauthiez, co-pilote d'un des avions, que j'ai bien connu au cours de pilote. On saura plus tard qu'il y a seulement deux rescapés, deux mitrailleurs qui ont pu évacuer en parachute, puis faits prisonniers et libérés après l'armistice.



Consolidated PB4-Y2 "Privateer" 28f 7

Fin 52, un « Priv » s'est aussi écrasé peu après le décollage avec son chargement de bombes, faisant 12 victimes. Il n'y a qu'un seul rescapé, le copilote, Thédenat, grièvement blessé, que nous retrouverons plus tard à Lorient. Il vivra encore une situation très difficile, sur P2V-7, de nuit, en panne électrique totale. Mais ceci est une autre histoire...

Nous suivrons tous par esprit de corps, excepté quelques officiers-mariniers en fin de lien ou pour de graves raisons familiales.

Les vaccinations : fièvre jaune, choléra... sont vite effectuées. Sans doute pour faciliter les escales, ce n'est pas une flottille qui se déplace,

mais l'entreprise de travaux publics Kerambar ! Nous sommes tous titulaires de faux passeports ; je suis conducteur de travaux. Nous prenons le train par petits groupes, de Quimperlé et d'Hennebont à destination de Toulouse. Pourquoi pas de Lorient ? Parce que le parti communiste, opposé à la guerre d'Indochine, veut manifester à la gare et empêcher notre départ. Navrant, scandaleux ! Beaucoup plus scandaleux était le comportement de certains membres de l'Union des femmes françaises, qui, parfois, sabotaient les munitions dans les usines d'armement, comme le rappelle Paul Bonnacarrère dans son excellent ouvrage sur la Légion Étrangère en Indochine : "Par le sang versé".

Nous partons donc avec un sentiment étrange, l'impression de partir comme des "péteux", alors que nous aurions aimé un peu de considération. Et pourtant, nous savons que la situation en Indochine s'est dégradée en ce début du mois de mai : Diên Biên Phu est tombé le 7. Même si nous n'en parlons pas, nous nous demandons si tous les équipages vont revenir. Combien subiront le même sort que celui de nos amis de la 28F récemment abattus ?

À Toulouse, mon groupe embarque le 19 mai à bord d'un Armagnac, quadrimoteur qui n'eut pas un gros succès commercial, en raison, notamment, de son autonomie peu convaincante.



SE 535 "Armagnac"

Après 27 h de vol et trois escales à Beyrouth, Karachi et Calcutta, nous atterrissons à Saïgon.

Dès l'arrivée, on nous délivre un chapeau de brousse, un pistolet et 9 cartouches pour nous défendre en cas d'évacuation au-dessus des zones Viet... C'est surtout pour le moral, car dans ce cas, cette arme me semble dérisoire.

Nous sommes impatients de voir nos nouvelles machines : 10 PB4Y-2 Privateer, dérivés du B-24 Liberator. Ils ont été convoyés de Manille où ils ont subi une révision, sans doute vite faite, car on voit nettement l'étoile américaine en relief sous la couche de peinture bleu marine.

.../...

Nous sommes rapidement répartis dans des équipages de la 28F pour nous aguerrir. Ainsi, je suis d'abord prévu pour une mission de mitraillage au-dessus de la Cochinchine.

Je me présente à l'avion et on me dit :

- « Toi, tu seras mitrailleur dans le "blister" bâbord. »
- « Mais je ne suis pas mitrailleur, je suis pilote. »
- « Y'a pas de mais, je vais te montrer comment ça fonctionne. »

Le blister, cloque ou boursoufflure en français, est une tourelle située sur le côté de l'appareil, équipée de 2 mitrailleuses jumelées, qu'on peut orienter en azimut et en site, permettant de tirer à la verticale. Dans cette position, on a presque la tête en bas, mais bien sanglé sur le siège, il n'y a pas de difficultés particulières.



Il s'agit, ce jour-là, de détruire des aciéries artisanales où les Viets fabriquent des armes, et des jonques qu'on détecte assez facilement malgré le camouflage, petits renflements de verdure sur des canaux souvent rectilignes dans cette partie de l'Indochine.

Très vite, l'entraînement en vol commence. La prise en main se passe assez bien pour moi bien que le moniteur soit encore... Nicolas. Le Priv, à train tricycle, est nettement plus facile que le Lancaster. Au cours de ces vols, il y eut parfois quelques bons moments, comme avec Miorelli, un Corse à la forte personnalité qui, après s'être fait copieusement engue... par le moniteur, lui dit :

- « Si vous continuez comme ça, moi je fous le camp à l'arrière. »

Et, comme les remarques se poursuivaient, Miorelli quitta son siège et passa à l'arrière. Ce fut étonnant de voir le moniteur, seul au poste pilote, faire des circuits de piste et annoncer au contrôle :

- « X Ray Charlie, en vent arrière pour un double tour de piste... »

Et dire plusieurs fois au jeune pilote :

« Miorelli, reviens ! »

Ce dernier faisant non, non en agitant la main. Il finit par revenir aux commandes, disant :

- « Si vous recommencez, je repars et ne reviens plus. »

On pensait qu'il allait prendre quelques jours

d'arrêt, mais il ne se passa rien.

Le 8 juin 1954, nous effectuons quelques séances d'entraînement piste, puis c'est le contrôle avant le lâcher. Mon testeur est le Cdt de la 28F, le LV Leclercq-Aubreton. Les médisants disaient qu'il s'annonçait en mission :

- « Ici le "soleil" des César »

César étant l'indicatif opérationnel de sa flottille. Après quelques atterrissages sans difficulté, je note une anomalie en vent arrière. Avant de sortir le train, il faut réduire la vitesse, donc les gaz, puis remettre de la puissance vers 30 pouces à l'admission d'air aux moteurs dès que le train est sorti. Je remarque alors que la manœuvre de la manette des gaz est inopérante sur le moteur n° 1, moteur extérieur gauche : le manomètre de pression d'admission reste bloqué vers 24 pouces. Je le fais remarquer au testeur qui me dit :

- « Il y a beaucoup de trafic, on continue. »

Effectivement, il y avait beaucoup de mouvements d'avions à cette époque à Saïgon. L'approche et l'atterrissage s'effectuent normalement, mais il est impossible de réduire le moteur n° 1. En insistant, il part brutalement plein pot, en surpuissance, et la manette des gaz est toujours inopérante. L'avion fait une embardée de 30° à droite et sort de la piste malgré un freinage énergique (ça me rappelle quelque chose !)

Après quelques dizaines de mètres, le pneu gauche éclate sur une zone caillouteuse, puis le train gauche est fauché dans une partie meuble du terrain. L'aventure s'arrête là, car finalement, le chef de bord a réussi à couper le moteur par action sur l'étouffoir. C'est encore le 24F-1. Pas de blessés. On découvrira plus tard que la tringlerie de commande s'est cassée et que, dans ce cas, un ressort ouvre à fond le papillon des gaz.

Une commission d'enquête est, bien sûr, désignée. Je suis interrogé en présence du testeur. Après avoir envisagé plusieurs solutions pour limiter les dégâts - facile pour les enquêteurs, tranquilles derrière un bureau alors qu'on a en réalité quelques secondes pour réagir - ils conclurent qu'il aurait fallu stopper le moteur en vol (oui, sans doute, mais nous étions loin d'imaginer la suite !), ou bien que l'arrêt du moteur aurait été plus rapide en coupant le contact magnéto (pas sûr !).

Bref, après une longue discussion, les conclusions furent les suivantes :

« Accident imputable au matériel, mais qui aurait pu être évité si le Cdt d'aéronef, au lieu de, etc. Pas de sanctions. »

Cet accident fera dire à mon pacha :

- « Plus de Priv 24F - 1 à la flottille, sinon Ranou ne pourra pas voler à bord ! »

Quant à moi, après le Lancaster à Agadir et celui de Hyères, je me dis que trois crashes en 18 mois, ça commence à faire beaucoup. Pourvu que ça s'arrête !

.../...



Le Privateer 24F-1 accidenté.



L'ARDHAN vous souhaite une belle année 2024

!!!

Nous attendons vos nombreuses anecdotes ...