



Les pilotes de la 17F en mai 1978 à bord du *Foch*. De g. à d.: (debout) LV Reviron, LV Bridelance, LV Saldès, PM Lubin, CC Cuntz, LV Calais, CST, LV Barthès, (accroupis) LV Michel, LV Rageau, OT1 Guilbert, EV1 Grunberg. (DR)

Peu avant sa mort en service aérien commandé, le CC Cuntz (CDT la 17F), félicite le Lt/Cdr (USN) Junker au bar fumoir du *Foch*. De g. à d.: Junker, Witrand, Manaud, Josa, Cuntz. (DR)

Du 15 au 31 mai, au cours de l'exercice DAWN PATROL, un Corsair II fait une séance de *Tag* à bord du *Foch*.

C'est au cours de cet exercice que disparaît en mer, le 29 mai, le Commandant de la 17F, le CC Cuntz, sur le n° 38.

Le 6 juin, le CC Rouvillois prend le commandement de la 17F. Le retour à Toulon est le 19, et les permissions du 30 juin au 2 août. Deux jours avant, le Lt/Cdr Ed Scanlon, pilote en échange à la flottille, quitte la 17F, démissionnaire de l'U.S. Navy également, et rentre à la TWA.

La flottille se transporte à Cuers pendant tout le mois d'août, pour ne pas troubler les touristes, et travaille par bordées. Elle rentre à Hyères le vendredi 1^{er} septembre.

Le 14 septembre à 11 h 00, le LV Janique se tue en percutant la mer (n° 61) au cours d'un vol de démo à quelques centaines de mètres du *Foch*.

Le même jour, le cirque continue l'après-midi, le *Foch* catapulte tout son groupe aérien pour une nouvelle démo, et le PM Beauvais se retrouve en l'air dans l'impossibilité de rentrer son train complètement, ni de le sortir d'ailleurs puisque la jambe de train gauche de son avion (n° 34) est coincée à 45° par la trappe. Il est proprement dérouté sur Hyères où, après avoir consommé, il se présente à 2x300 pour une prise de brin. Pressé qu'il était de quitter son avion, il se fait une entorse au pied gauche.



Du 19 au 21 septembre, nouvelle démonstration pour le CSI (cours supérieur interarmées) et les notables de la région méditerranéenne. Le 22, prise de commandement du *Foch* par le CV Doniol qui succède au CV Klotz. Les catapultes étant douteuses, le nouveau commandant renvoie les Étendard et les Alizé, et part à Tunis en version porte-hélicoptères.

Le 5 octobre, exercice combiné Fatac - Marine, dit FATMA.

Deux strikes de cinq Mirage III E Martel de la 3^e escadre et six Étendard attaquent l'escadre. À l'issue, les marins rentrent à Hyères, les pilotes de l'Armée de l'air, qui n'ont pas de problème en navigation, s'offrent le circuit d'approche du CVA Forrestal, la CTR de Nice, passent verticale Le Luc sous le Broussard du colonel de l'Alat au milieu d'un essaim de Puma...

Fin octobre, un petit détachement de quatre avions part à Landivisiau participer à l'exercice NOROÏT avec Alesclant.



Le 6 juin 1978, suite au décès du CC Cuntz, le CC Rouvillois prend le commandement de la 17F à bord du *Foch*. (MN)

Liste des commandants

Réarmement

CC Klotz, Bernard	1 ^{er} mai 1964
LV Ruytinx, Henri	3 février 1966
LV Then, Jean	11 janvier 1968
LV Deramond, François	9 septembre 1969
LV Bret, Henri	29 avril 1971
LV Larroque, Gérard	8 septembre 1972
LV Godard, Robert	15 mars 1974
LV Bramat, Jean-Pierre	16 septembre 1975
LV Thomine-Desmazures, Patrick	14 juin 1977
CC Burcier, Philippe	13 septembre 1979
CC Oudot de Dainville, Alain	31 août 1981
CC Gheerbrant, Jacques	5 septembre 1983
CC de Fautereau-Vassel, Nicolas	6 juin 1985
CF Pertuiset, Philippe	22 septembre 1987
CC Botte, Alain	8 juin 1989
CF Thomas, Jean-Marie	10 juillet 1991
CC Silve, Benoît	8 juillet 1993
CC Clary, Pierre	14 juin 1995
CC Humeau, Gilles	2 septembre 1997
CC Goetz, Philippe	25 juin 1999
Dissolution	28 juillet 2000

Le 27 juillet, le dernier vol d'un Étendard IV PM est effectué devant un parterre d'invités, jeunes et anciens.

La Flottille 16F est officiellement dissoute le 1^{er} août 2000.

Après environ 64 000 heures de vol dont 4100 de nuit et près de 12000 appontages, la Grue a déposée sa pierre.

L'insigne de tradition de la 16F est repris par le centre d'entraînement, d'instruction et de préparation de mission (CEIPM) de la base d'Aéronautique navale de Landivisiau.

C'est en 2000 que l'Étendard IV quitte définitivement l'élément pour lequel il avait été conçu, plus de quarante années auparavant. (MN)

ACTIVITÉ DE LA FLOTILLE 16F SUR ÉTENDARD IV P

Année	HDV totales	dont nuit	Appontages	Armement
1964	1 049.9	48.5	54	12 IV P
1965	2 460.8	60.6	430	
1966	1 638.2	114.6		7 IV P
1967	1 889.6	61.5	389	12 IV P
1968	2 113.5 *	74.2	52	6 IV P + 4 IV M
1969	3 100.0	235.1	328	10 IV P
1970	3 275.3	290.1	456	8 IV P
1971	2 454.4	69.2	428	
1972	2 038.9	121.1	494	
1973	2 031.7	132.0	377	
1974	1 791.0	105.0	422	
1975	1 844.6	107.0	393	
1976	1 890.5	86.5	338	
1977	1 959.0	52.1	500	
1978	1 971.0	83.3	215	6 IV P + 2 IV M
1979	1 940.0	67.5	268	7 IV P
1980	1 560.5	112.5	237	
1981	1 610.0	92.1	196	8 IV P
1982	1 701.7	167.8	225	
1983	1 716.2	131.7	456	
1984	1 734.3	160.1	292	
1985	2 018.5	188.5	491	
1986	1 227.7	101.3	173	
1987	1 658.2	113.5	480	
1988	1 504.1	108.6	355	
1989	1 488.4	173.7	272	
1990	1 189.7	92.0	227	5 IV P + 3 IV PM
1991	1 259.6	117.9	190	4 IV P + 4 IV PM
1992	1 391.3	86.7	281	1 IV P + 4 IV PM
1993	1 618.6	42.7	648	5 IV PM + IV P n° 101
1994	1 822.3	85.0	403	5 IV PM + IV P n° 101
1995	1 691.4	111.3	332	5 IV PM + IV P n° 101
1996	1 570.8	135.3	267	5 IV PM + IV P n° 101
1997	1 722.4	172.7	315	5 IV PM
1998	1 109.9	108.9	330	
1999	1 029.2	41.3	321	
2000	504.9	1.1	285	

* 3 376.0 avec les Étendard IV M.



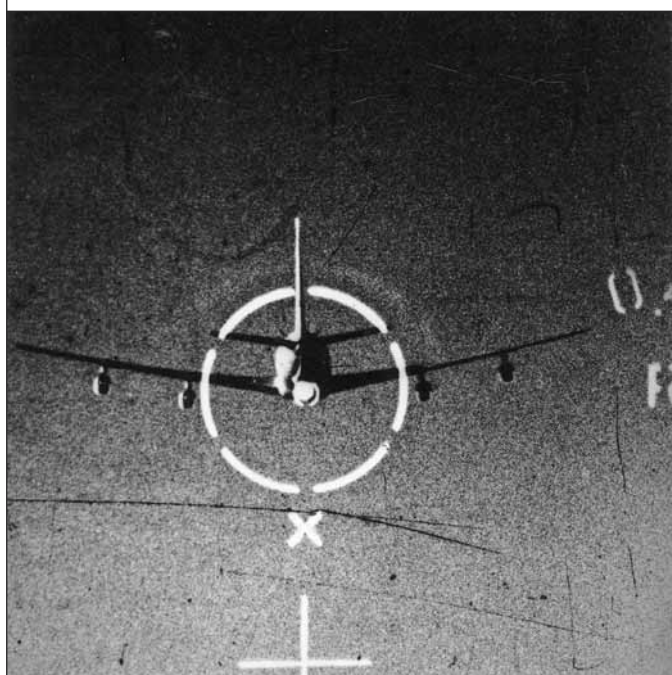


L'Étendard IV M n° 7 de la 59S décoré à l'occasion du retrait de ce type d'appareil de l'escadrille et de la Marine.





Le 13 juillet 1968, interception par les Étendard du KC-135R n° 55-3121 (opération de reconnaissance 'Rivet Stand') de l'U.S. Air Force. Les trois barres d'antennes du toit de fuselage servent à la navigation. Cet appareil sera converti en KC-135T l'année suivante; il sera détruit lors d'un crash le 25 février 1985. Noter la verrière antiflash du IV P n° 120. (MN)



Du 10 juin au 11 septembre, la force Alpha participe à la campagne d'expérimentations nucléaires du CEP à Mururoa et Fangataufa. Quatre tirs ont lieu les 7 et 15 juillet, et les 3 et 24 août, le dernier étant celui de la première bombe thermonucléaire française. Au cours de cette période, cinq sorties opérationnelles sont effectuées, entrecoupées de quatre séjours à Vairao. Le groupe aérien a effectué 3 576 heures de vol.

Le 26 juillet, le LV Montiganeux remplace le LV de Vivie de Régie à la tête de la flottille. Le 15 août, elle s'entraîne au tir de bombes sur un atoll. Le 10 septembre 1968, un Étendard, qui ne demandait rien à personne, se fait tirer dessus par la batterie arrière bâbord du porte-avions! Tir sans conséquences graves heureusement...

Le 5 août, suite à une panne de transfert, l'Étendard IV M n° 53 apponte à court de pétrole après avoir largué ses M150. Le 7 octobre, au cours d'un entraînement à partir de la terre, le n° 59 se pose en panne de régulation réacteur.

Les cinq tirs d'expérimentation nucléaire sous ballon ont lieu du 10 juin au 10 septembre :

- 7 juillet: Capella à Mururoa (200 kt);
- 15 juillet: Castor à Mururoa (1 000 kt);
- 3 août: Pollux à Mururoa (200 kt);
- 24 août: premier essai thermonucléaire Canopus sur le site de Fangataufa (2 700 kt);
- 8 septembre: Procyon à Mururoa (1 000 kt).

Pendant les heures précédant ou suivant immédiatement chaque tir, le *Forbin* et le *La Bourdonnais* sont détachés du groupe Alpha pour constituer le groupe PRÉLÈVEMENTS.

Le *Clemenceau* au mouillage à Vairao, Tahiti, en 1968. (DR)



Bihac. Près de 1 600 films noir et blanc sont développés à bord et 33 000 tirages photographiques réalisés.

Parmi les faits significatifs liés aux opérations en Bosnie en 1993, on peut citer :

- la découverte et l'identification d'un Kraguz et d'un UTVA 66 * utilisés pour l'appui au sol, sur le terrain de Tuzla Main ;
- la localisation d'un site SA-2 en cours de déploiement, utilisé par les Serbes en mode sol-sol contre le secteur de Tuzla (2 lanceurs et un Fan Song en position de transport sont alignés le long d'une route, non loin d'un site préaménagé dans le secteur de Bijeljina) ;
- la découverte de deux TEL Frog-7 (version Frog-6 d'entraînement) dans le secteur de Derventa.

Début 1994, les Musulmans, encerclés par les Croates au sud, et sur les trois autres fronts par les Serbes, accumulent les victoires : Travnik, Bugojno, Fojnic, Vitez... *Nous allons étonner le monde*, se complaisait à répéter le président bosniaque, Alija Izetbegovic. Défaits militairement par les Serbes, ils étaient donnés perdants contre les Croates par les observateurs. Les succès ont montré que l'armée bosniaque, musulmane à 90 %, qui combattait il y a quelques mois avec de vieux fusils, est devenue une véritable force. Officiellement, les observateurs de l'Onu affirment que *rien ne donne à penser que l'armée bosniaque dispose de plus d'armes qu'il y a cinq mois...* À côté de certaines filières légales (récupération d'usines d'armements ou d'explosifs), il s'avère que les Musulmans reçoivent des armes

par le biais de convois humanitaires terrestres, voire de parachutages au-dessus des enclaves assiégées.

En février, l'explosion d'un obus de mortier — attribué d'office aux Serbes —, dans un marché à Sarajevo se solde par 68 morts et plus de 200 blessés. Cet attentat sonne le glas de la grande indécision internationale. De nombreux pays se joignent à la France pour prôner la manière forte. L'Otan adresse un ultimatum aux milices serbes qui disposent de dix jours pour retirer leurs pièces d'artillerie à au moins vingt kilomètres du centre de Sarajevo : *Nous ne bougerons pas nos canons d'un pouce!* Ce qui fait que le 21, 3 000 casques bleus stationnés dans la ville devront imposer la loi internationale à 30 000 combattants...

Mais les autorités serbes de Bosnie reculent, pour la première fois depuis le début de cette guerre. Et qui plus est, elles réussissent à sauver les apparences, affirmant qu'elles accèdent à la requête de Boris Eltsine, et passant sous silence l'ultimatum occidental. Après l'arrivée des forces russes, acclamées par les Serbes comme une armée de libération, la possibilité de frappes aériennes disparaît. Elles sont toujours envisagées, mais pour faciliter la réouverture de l'aéroport de Tuzla.

Sarajevo n'est plus bombardée, mais elle est toujours assiégée. La Forpronu contrôle près de la moitié de l'artillerie serbe, alors que le reste est déplacé et emmené sur d'autres fronts. Dans le même temps, l'armée bosniaque a rendu la quasi-totalité de son armement lourd...

Le 28 février, une première frappe permet à une patrouille de F-16 de détruire en vol quatre Galeb serbes bosniaques enga-



- * - Soko J-20 Kraguj : monomoteur léger d'appui-feu, armé de deux mitrailleuses de 7,7 mm et de six points d'attache sous voilure.
- UTVA 66 : monomoteur quadriplace à aile haute, utilisé comme avion de liaison.

Le 15 avril 1994, l'Étendard IV PM n° 115 est la cible d'un missile sol-air lors d'une mission en Bosnie-Herzégovine. Le pilote (CC Clary) réussit à se poser à bord du porte-avions. La profondeur droite est déchiquetée, la dérive poivrée et l'antenne Pitot pliée. (MN & DR)





Les armements

Les canons

L'armement interne de l'Étendard IV M comprend deux canons de 30 mm Defa type 552 fixés sur un châssis amovible. Les boîtes à munitions d'une contenance de 125 cartouches par canon sont incorporées dans ce châssis, ainsi que le dispositif de hissage par treuil et l'équipement électrique de réarmement automatique.

Les maillons sont récupérés dans deux boîtes de récupération démontables fixées entre le canon et la structure du châssis. Les douilles sont éjectées à l'extérieur du fuselage, entre les aérofreins, par deux tubes d'éjection coudés. La ventilation du compartiment canon est assurée en permanence par une écope dynamique fixée sous le fuselage en avant du compartiment.

Les canons, tubes et corps, de même que les châssis, sont interchangeables. Les supports avant des canons (support anti-fouet, ou bride), restant à demeure sur l'avion, sont réglés à la sortie d'usine à l'aide d'un gabarit "A" (ou faux châssis), et les châssis canon sont également réglés indépendamment de l'avion sur un gabarit BR de réglage (ou faux avion), ce qui permet, pour une harmonisation canons donnée, d'obtenir une interchangeabilité complète relativement précise.

Les principales étapes de la mise au point de l'ensemble sont :

- mars 1957 : modification de l'arme 552 pour permettre son alimentation par le bas ;
- juin 1959 : mise au point du châssis canons prototype sur un bâti de tir portant les ferrures d'attache de l'avion (alimentation, récupération, hissage, etc.) ;
- décembre 1959 : mise au point du châssis de présérie pour les essais en vol (tir d'endurance, étude de la dispersion, etc.) ;
- janvier 1960 : mise au point en vol de l'Étendard IV M n° 05 ;

- mai 1960 : fin de la mise au point de présérie ;
- décembre 1961 : essai du premier châssis de série à la butte de tir de Brétigny.

Plusieurs Étendard ont servi de support aux essais :

- n° 2 lors des vols de réception GAMD et CEV ;
- n° 4 pour les essais de mise au point de la génération électrique (27 avril au 23 mai 1962) ;
- n° 1 pour le contrôle des modifications définies sur le 4 avant la mise au point de la conduite de tir (27 au 29 juin 1962) ;
- n° 6 pour l'ouverture du domaine de tir des munitions de combat (24 juillet au 14 septembre 1962) ;
- n° 16, appareil d'épreuve avec l'éjection de douilles modifiée (13 décembre 1962 au 5 février 1963).

Cinquante vols d'essai de la conduite de tir canon air-air et air-sol sont réalisés du 2 juillet 1962 au 30 avril 1963 sur le n° 1 au CEV.

C A R A C T É R I S T I Q U E S

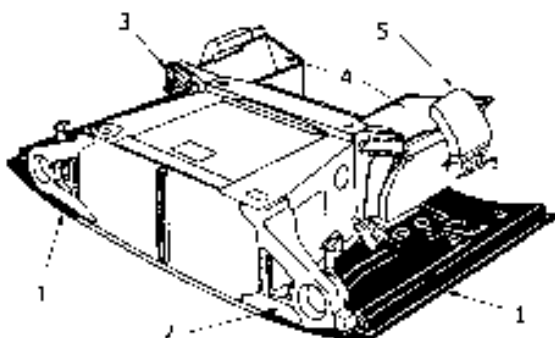
Longueur: 1,95 m
 Masse: 80 kg
 Cadence de tir: 1 100 à 1 500 cp/min
 Vitesse initiale de tir: 815 m/s
 Masse de la cartouche: 420 à 440 g
 Force de recul: 2 600 kg
 Longueur de recul: 18 mm
 Réarmement pyrotechnique (une cartouche par arme) fonctionnant 1/20 s après un raté dû à une mauvaise cartouche.



Le châssis canons sur son chariot de transport. (J.-M. Gall)

Châssis canons

1. Portes du châssis.
2. Attache avant du canon.
3. Support arrière du canon.
4. Boîtes des maillons.
5. Couloir des maillons.





Le conteneur en version avec 104 cartouches de 40 mm. (MN)

Le chargeur de 26 cartouches de 40 mm, avec sa poignée de verrouillage. (MN)



Fin 1964 début 1965, E IV P n° 103, expérimentation au CEV du tir de cartouches photo éclair. On voit le départ intempestif de trois cartouches. Noter aussi la vibration du conteneur due au largage. (MN)

Au premier semestre 1967, l'Étendard IV P n° 113 sert à valider les essais de photo de nuit. Il est ici équipé de deux conteneurs lance-cartouches LC III. (DR)



Essais au sol du lance-cartouches Alkan sur un élément de voilure de prototype, fin 1965. Vue d'ensemble de l'installation. (DR)

La perte du Mirage III R n° 01 lors d'un tir de munitions actives fait arrêter les essais dans l'attente d'une définition nouvelle de munitions avec dispositifs de sécurité.

Après une série d'essais en vol en mai 1965 sur un avion de servitude, avec de nouvelles munitions, la progression des essais du LC III est reprise par la GAMD en novembre. Des tirs sont effectués avec mesures de contrainte sur un élément de voilure au sol.

Les premiers essais en vol ont lieu en janvier et février 1966, avec une ouverture du domaine de tir par des cartouches à pots inertes, puis des éjections de détresse de conteneurs maquettes effectués par la GAMD. Le CEV prend en mai 1966 la suite des essais de mise au point du lance-cartouches, parallèlement à ceux des cartouches de 40 mm et 74 mm de construction Lacroix et Ruggieri.

L'Étendard IV P n° 07 est utilisé pour la majorité des essais d'adaptation du LC III (78 vols au CEV entre mars 1966 et janvier 1967). Les résultats obtenus sont confirmés sur un avion de série, le IV P n° 113 qui effectue par ailleurs les essais de photo de nuit (21 vols entre mars et juillet 1967). Une courte



Ravitaillement en vol de l'Étendard IV PM n° 107 de la 16F sur le Tristar n° ZD951 de la Royal Air Force; en Adriatique en juillet 1995. Un Tornado britannique est en attente à droite. (J.-M. Gall)



Entraînement au ravitaillement en vol des Etendard IV PM n° 114 et 118 sur le C-135FR n° 38472 codé 93-CC, en 1995. (MN)



Étendard IV P n° 163 et 153 en ravitaillement en vol sur le VC-10 K2 n° ZA144 du 101 Sq, le 29 octobre 1997. (MN)



6.2 - Les moyens techniques

Le **détecteur de radars DR-AX-16** (BF), dans la gamme 2,8 à 18 GHz, a l'avantage d'être simple et discret (passif), mais il est imprécis et donnant une information assez grossière. Bien réglé, il avertit d'une menace réelle (radars pointés) et élimine les radars en recherche pure.

Sur une alarme BF estimée surface-air, la réaction du chef de patrouille peut varier selon le nombre d'avions engagés. Soit il continue vers l'objectif conformément à l'analyse des domaines des systèmes adverses, soit il ordonne une évasive immédiate à l'opposé de la menace, avec éventuellement brouillage et leurrage.

La connaissance préalable des sites sol-air ennemis permet de transiter dans le domaine des armes sans autoriser le tir des missiles (pas de pénétration du domaine de tir ou temps de réaction insuffisant), donc sans incidence sur le vol. Dans les autres cas, l'avion illuminé recherche les masques du terrain et, si le tir d'un missile est détecté, il exécute une évasive avec brouillage et leurrage. Dans la phase finale, aucune évasive n'est effectuée a priori, et lorsque la passe photo est effectuée, le pilote manœuvre systématiquement à l'opposé de l'objectif.

Trois types alarmes sont détectées par le système.

L'alarme impulsion correspond à une conduite de tir en accrochage. La manœuvre se fait à l'opposé de la menace vers l'altitude la plus basse possible afin de gêner la conduite de tir et empêcher le départ missile ou le tir canons dans de bonnes conditions. Ce peut être aussi un radar aéroporté en poursuite automatique type "canon rapide", et l'évolution ne peut être qu'un break avec largage de charges car la menace est alors très proche, trop...

L'alarme CW (*continuous waves*) implique normalement le départ d'un missile (conduite de tir verrouillée) ainsi qu'une manœuvre brutale de l'avion concerné, avec largage de chaffs.

L'alarme TWS (*tracking while scanning*) provient d'une conduite de tir sophistiquée dont le missile associé possède un guidage autonome, infrarouge ou pulse Doppler. Si la menace est vue : break nez bas et largage de chaffs, ou tenter un croisement à deux si la menace est plein arrière.

De retour d'une mission en Bosnie, l'Étendard IV P n° 118 se présente à l'appontage sur le *Foch* ce 6 août 1993. L'appareil est équipé d'un Barracuda, d'un lance-cartouches LC III et d'un LCQ. (J.-M. Gall)

Les avantages du **lance-cartouches LC III** sont une grande capacité d'emport, un panachage possible de cartouches IR et EM, une programmation avec le séquenceur de largage (CSL) et un couplage avec le Barracuda (Arab 8D). Par contre, son emploi en préventif peut aider les conduites de tir, et les menaces doivent être connues (localisation et caractéristiques).

Le **lance-cartouches de queue** (LCQ) est efficace et ne pénalise pas les capacités d'emport (à la place du parachute de queue). Cependant sa capacité est réduite (5 x 3 leurres), il n'a pas de programmation des éjections et sa commande est peu compatible avec une action réflexe (poussoir de la sortie du parachute). Emporté lors de toute mission opérationnelle, il est prêt au tir aussitôt après le catapultage et jusqu'à la présentation à l'appontage.

En cas de tir missile, le largage des leurres est associé à une manœuvre aussi serrée que possible.

Le couple **Barracuda - Phimat** (Arab 8D - Aral 1A) est efficace pour empêcher et gêner l'acquisition et la poursuite des radars ennemis, mais aussi après le tir d'artillerie ou de missiles semi-actifs ou télécommandés, en faussant les informations de guidage. Par contre sa puissance et sa capacité sont faibles et son emport pénalisant (masse, indice de traînée).

La programmation des systèmes est assurée par un officier de "guerre électronique". Elle correspond à un théâtre électromagnétique stable, mais peut être adaptée aux exigences d'un vol particulier.

En cas de menace surface-air, l'idée de manœuvre est de n'utiliser les CME qu'au moment où elles sont nécessaires, en évitant les émissions intempestives fatales à l'effet de surprise recherché.

Le 11 juin 1979, l'E IV M n° 32 de la 59S – Gérard, Éric (EV) – subit une extinction au break à Hyères. Son pilote s'éjecte et l'avion s'abîme dans les marais aux abords de la base aéronavale. Le croupion est ramené en sling par un Super Frelon, dont l'équipage pose après l'effort. (MN)



Étendard IV M n° 32 de la 59S à l'arrière du pont du *Clemenceau* le 25 septembre 1979. (DCAN Toulon)



M 33

Date du premier vol :	?
Date de livraison :	15 mai 1963
Affectations :	20/05/63 11F
	14/09/63 15F
	29/01/64 GAMD (II)
	05/03/64 11F
	20/08/64 SEA Hyères (V3)
	15/11/64 17F
	...
	11/12/75 11F
	...

Événements marquants

- 3 avril 1964 : le SM Wendelin Johannhardt sort involontairement volets et compensateurs à grande vitesse.
- Le 3 juin 1965, quarante-cinq minutes après catapultage du *Clemenceau*, une patrouille de trois Étendard s'approche en basse altitude de la *Jeanne d'Arc* pour l'attaquer. Le leader (OE3 Michel Cousyn) ressent une importante accélération tandis que ses équipiers (Guilbert, Davenet) voient une importante fumée noire sortir de la tuyère. La T5 monte à 760 °C, la lampe FEU est éteinte. Le pilote réduit, prévient l'officier contrôleur du bâtiment et met le cap vers le terrain de Hyères distant de 45 MN. Son régime lui permet de monter lentement à 300 nd. Il effectue une approche presque directe du type réacteur douteux. Au sol, on constate dans la tuyère une déchirure très importante du bord roulé du cône intérieur de raccordement avec excentration jusqu'en appui sur l'enveloppe extérieure. (17F)

J'ai eu mon cône qui s'est effondré sur le n° 33. J'étais avec Guilbert et Davenet en exercice avec la VI^e flotte, entre la Corse et Hyères, on allait attaquer la Jeanne d'Arc. On s'est fait intercepter par un Phantom, et comme on allait sur la "Jeanne", on était passé à 450 nd, ensuite on devait passer à 540. Au moment où le Phantom nous attaque, je me souviens qu'on était assez bas, et ce con est passé dessous, sans doute pour frimer ! À ce moment-là, je sens un vrai coup de pied au cul. Je regarde, ma température part en butée, tout s'allume, tous les klaxons et tout. La mer : dé-mon-tée ! Une vraie tempête au large. Vous savez, la mer qui fume ! C'était gris noir. J'ai dit : "Ça y est, je vais m'éjecter là-dedans, c'est pas vrai !" Et Guilbert et Davenet qui se demandaient ce que je faisais parce que je n'avais pas annoncé que je mettais plein pot. "T'as une grosse fumée noire derrière". Lampe FEU allumée. Je m'éjecte, et puis non. Je réduis tout, ça s'éteint. C'est bon ! Comme j'étais rapide, dès que c'est arrivé, je suis monté, après j'étais à 300 nd là-haut, tout réduit. Alors je remettais les gaz doucement, et dès que je passais 7500 tours, je crois, tout le truc s'allumait. J'annonce mes problèmes. Sur la "Jeanne", il y avait Andrieu. Alors Pépère me donne un cap vers Hyères. Tout doux, je réduisais, je remettais les gaz, je réduisais. Tout ça à 300 nd. Et j'ai fait comme ça vingt ou vingt-cinq minutes de vol. J'ai trouvé le temps long, mais c'était horrible ! Et puis arrivé à la piste, les pompiers sur le pont, parce que ça fumait noir, on croyait que j'avais le feu. Dès que je suis arrêté, je descends de l'avion, il y avait le cône complètement en travers qui bouchait toute la sortie. Et on pense que c'est ce qui est arrivé à Falgarone quand il s'est éjecté. À Gray aussi. Ils ont eu un peu les mêmes symptômes. Falgarone était en vol crépusculaire. Tout d'un coup, il a eu une espèce de woufff bizarre, et on pense que c'est le cône qui a obstrué l'arrière. Moi j'ai eu du pot, toute ma carrière.

(Michel Cousyn - 09/1997)

- 14 décembre 1965 : le Mt Georges Bicenno subit une panne électrique totale à Hyères. (17F)
- 2 avril 1976 : décrochage compresseur en combat HA. (11F)
- 3 juin 1980 : vrille en vol de familiarisation. (59S)
- **3 décembre 1985** : décrochage après catapultage (départ cabré). **Éjection** de l'EV1 Éric Hays (59S).

Éjection de l'EV1 Éric Hays de l'Étendard n° 33 de la 59S le 3 décembre 1985, suite à un décrochage après catapultage causé par un départ trop cabré. (DR)



Étendard IV M n° 33 de la 59S à Avord le 20 mai 1984. (B. Chenel)