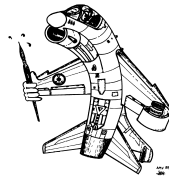


Les productions du Petit Corsair



ETENDARD IVP/M

PIRATE 115 contre SAM 7 en BOSNIE-HERZEGOVINE

Par Jean Baptiste BORGHETTI - Ancien MECAE de la 16F

PIRATE 115 contre SAM 7 en BOSNIE-HERZEGOVINE

Si quelqu'un avait encore des doutes sur la solidité des *ETENDARD* et des avions français, la mission 6C1508 les auront complètement dissipés. L'après-midi du 15 avril 1994, le porte avions *CLEMENCEAU* suis la route aviation.

Deux *ETENDARD IVP*, le 115 et 107 sont catapultés pour une reconnaissance sur la BOSNIE-HERZEGOVINE, en parallèle aux missions d'appui des *SUPER ETENDARD*

Le 115, avec aux commandes le CC CLARY, commandant en second de la 16F et son équipier le Lt CLOAREC qui pilote le 107

Après le survol du secteur de SARAJEVO et un contact avec la tour, les pilotes mettent cap à l'est, puis sud-est sur GORAZDE. Peu après le passage de l'objectif situé dans le sud-est de cette ville, à 15h25 un choc bref et violent secoue le 115 piloté par le CC CLARY alors qu'il était à 5000 ft et 500 nds

L'impact d'un missile sol-air est constaté par le numéro 2 sur son leader. Immédiatement la patrouille monte à une altitude de sécurité de 13000 ft Le constat visuel des dégâts est vite fait par son ailier. Le 115 est salement touché, dérive criblée d'éclats tube Pitot plié, le compensateur et une partie de la monobloc tribord est manquante, une partie arrière du revêtement du croupion au niveau de la sortie tuyère à été arraché, des impacts sont également constatés par le N° 2 sur l'extrémité de l'aile tribord, ainsi qu'un éclat de 50cm sur l'arrière du réservoir de carburant gauche.

Un contact radio est aussitôt établi avec l'AWACS pour le mettre au courant de la situation. Le cap est aussitôt mis sur le CLEM, situé à plus de 200 nautiques. Celui-ci étant informé de la situation par des *SUPER ETENDARD*



Vues des dégâts occasionnés lors de ce vol

Le *JEAN BART* fidèle chien de garde du P.A. se dérouté aussitôt à la rencontre des avions avec son hélicoptère, guidé par un *ALIZE* du *CLEM*, à bord duquel une alerte CSAR (Combat Search And Rescue) est déclenchée avec les *SUPER FRELON*

Sur le retour le N° 2 fourni différentes indications nécessaires. L'avion est délicat à piloter mais il vole.

Sur le P.A. but le monde est rentré et se prépare à récupérer le 115 Le pont est libre et les équipes de sécurité sont à poste.

Tous les regards se portent sur deux points dans le ciel à l'arrière du *CLEM*. Les appareils sont en longues finales sans faire le circuit habituel.

A 10000 ft, suivant la procédure, le CC CLARY sort la crosse, les aérofreins, les trains et les volets et là l'avion n'est plus pilotable, avec une partie de la monobloc en moins et un compensateur arraché, cela provoque un couple à piquer

seul les bords de bord d'attaques sont gardés sorties il faut donc s'aligner sur le N° 2 pour les indications de vitesse. Le Pitot du 115 ayant fait un 180°, il est inutilisable. Il va falloir faire avec.

La vitesse maximale de prise de

brin est de 110 nds pour un *ETENDARD*

Le P.A. suit sa route aviation avec un vent relatif de 47 nds sur le pont, le vent météo lui étant seulement de 12 nds

On tente le coup.

Le leader se présente dans l'aile de son équipier à 160 nds soit 30 nds supérieurs à la vitesse admissible seule la vitesse du P.A. compense un peu la différence. Tout se présente bien et à 16h28, le 115 croche dans les brins .

Posé, pas cassé, c'est gagné (enfin presque).

ETENDARD IV P/M

L'AVION :

L'*ETENDARD IVP*, pour photo, à fait partie intégrante du parc aéronaval des nouveaux portes avions entièrement français, d'après guerre, les *FOCH* et *CLEMENCEAU*, et se sont éteints avec eux en 2000.

Suite au programme LWTSF de 1954, institué par l'OTAN et prévoyant un concept rustique léger et facile à mettre en œuvre face à une agressivité progressive des pays du pacte de Varsovie, les avions Marcel Dassault se lancent dans le programme et donnent naissance au *MYSTERE XXII*.

Rebaptisé *ETENDARD II* juste avant son premier vol le 23 juillet 1956 à Melun Villaroche, il est fortement inspiré pour son aérodynamisme des





MIRAGE I et SUPER MYSTERE B2 et présentent un fuselage exempté de tout vices aérodynamiques et a une masse de près de 5650 Kg en ordre de vol.

Le cahier des charges prévoyait une montée à 10000m en moins de 6 minutes et dépassé Mach 1.

Malgré une quarantaine de vol, Mach 1 ne fut jamais franchi même en piqué et la montée à 10000m demanda une douzaine de minutes malgré les deux réacteurs Turboméca Gabozo de

1 100 Kg de poussée

Un jour après, le 24 juillet 1956 mais à Bordeaux-Mérignac cette fois-ci l'ETENDARD IV d'abord baptisé MYSTERE XXIV mais largement inspiré de l'ETENDARD II prenait son envol.

Pour répondre au programme de l'OTAN, le comité consultatif présidé par Von Karman se réunissait à Paris. Trois dossiers sortaient du lot le Fiat G 91 le Breguet 1001 Taon et l'ETENDARD IV de Dassault début 1958 et seulement pour des raisons industrielles le Breguet 1001 et le Fiat G 91 seront retenus.

Ecartés définitivement du projet, c'est la Marine qui allait faire redécouvrir l'ETENDARD IV en le "navalisant" pour la marine. L'état commande sept prototypes dont le 07 désigné ETENDARD IV P pour expérimenté

une version de reconnaissance. Le C.C. KLOTZ en devient l'officier de marque.

Au printemps de 1962 l'ETENDARD fait son entrée officielle dans l'aéronavale avec un total de 69 ETENDARD IV M (N° 1 à 69) livrés entre le 9 décembre 1961 et le 26 mai 1965 pour équiper les flottilles 15F 11F 17F et l'escadrille 59S.

Les 21 ETENDARD IV P (N° 101 à 121) eux sont livrés entre le 20 octobre 1962 et le 26 mai 1965 pour équiper la flottille 16F.

Equipés à demeure de trois caméras dans le nez de l'avion et de trois autres dans un châssis amovible installé sous le ventre à la place du châssis canon des IV M, ils vont permettre à la marine de constituer durant 37 années des dossiers d'objectifs en cas de problème.

LA MAQUETTE :

Heller : N° 80412 DASSAULT ETENDARD IV P

Sortie au début des années 90 sous la marque AIRFIX elle nous revient aujourd'hui par son ancien propriétaire HELLER qui a su gardé le moule.

Déjà relativement bien conçu au départ le Kit n'a pas pris trop de rides mais tout dépend du résultat final que l'on veut obtenir ;



Pour ma part je n'ai pas vu petit ce sera le 115 au retour de la 115ème mission du 15 Avril 1994 sur la Bosnie-Herzégovine.

Pour le montage on ne suivra pas forcément la chronologie du plan fourni.

Il est dommage qu'à ce jour aucun accessoiriste n'ait voulu s'intéresser à ces maquettes, cela laisse un vide que l'on ne peut que regretter.

LE FUSELAGE :

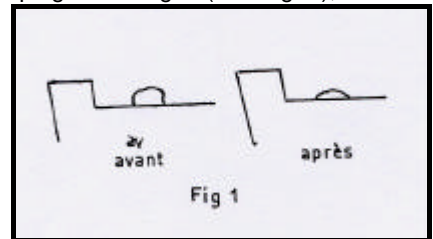
Que dans la plupart des cas la découpe soit verticale ou horizontale comme ici, il faudra bien ajuster le tout!

On assemblera toujours à blanc avant collage pour se préserver des surprises.

On commence par coller les pièces 3 et 20 du puits de trains avant et on ajuste-le tout sur la pièce 2.

Le cockpit

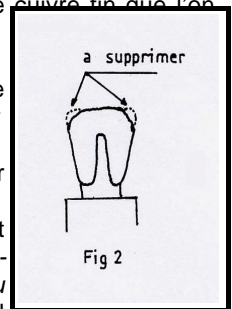
La pièce 75 sera également collée, après avoir affiné le bombage de la poignée des gaz (voir fig. 1), afin de



pouvoir détaillé l'intérieur mais une fois le pilote à sa place et la verrière fermée on ne verra plus grand chose dommage.

Avant de refermer les demi-fuselages on s'occupe du siège éjectable en arrondissant les bords du parachute dorsal (voir fig. 2) en le détaillant avec une feuille d'étain récupérée sur une bouteille de vin. Le siège assemblé on modifie la fermeture du parachute stabilisateur, on en profite aussi pour remplacer la poignée d'éjection par un fil de cuivre fin que l'on peindra en jaune, la rainure noire sera faite en décalque noir très fin que l'on enroule autour avant collage.

Le pilote vient de chez Hasegawa (X48-6 au 1/48), le seul



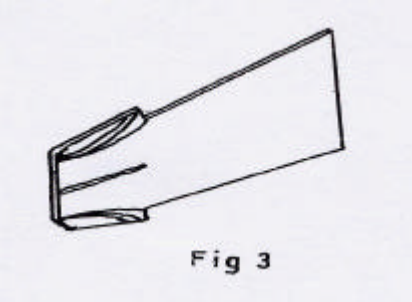
pour l'instant sur le marché, auquel il faudra modifier le casque et ajouter des sangles de parachute en étain. Avant de coller le pilote sur le siège il faut mettre une cale de 1mm entre celui-ci et le siège sinon il sera trop bas. Le manche sera lui aussi raccourci de 1mm pour tenir dans la main du pilote. Le tout sera collé sur la pièce 75.

La pièce 18 du tableau de bord est aussi à mettre à sa place sur la pièce 1 ainsi que la pièce 71.

Avant de refermer les demi-fuselages, on supprime l'avancée du tableau se situant sous le pare-brise que l'on remplace par un morceau de feuille d'étain avec des fils de cuivre très fin pour simuler le câblage et l'on ne mettra pas le viseur (pièce 88) vu que sur cette version il n'existait plus. On présente les demi-fuselages et l'on s'aperçoit que les jambes du pilote sont en trop. Que cela ne tienne, soit on les coupe à la bonne longueur, soit on modifie le bas du tableau.

Le compas de secours sera à mettre en place à droite et en haut du pare-brise. Une fois celui-ci collé il faudra aussi rajouté un rétroviseur en photo découpé au centre du montant de la verrière principale.

En attendant que tout cela sèche, on en profite pour modifier les cloisons de piège à couche limite. Entre le fuselage et la cloison il y a trois plaques et non deux qui affleurent. On



peut les refaire ou les modifier au choix (voir fig. 3)

A ce stade on colle la pièce 70, qui est l'intrados de l'aile, sur la pièce 2. Cela fait, on peut les mettre en place et coller les demi-fuselages, pièces 1 et 2, ensemble.

LES AILES :

Pour la petite histoire il faut savoir que sur les ETENDARD ou SUPER ETENDARD les becs de bords d'attaque peuvent être sortis seuls, mais en aucun cas (et c'est la plus grosse erreur de HELLER) les volets ne peuvent être sortis sans les becs de bords d'attaque, ainsi que



les compensateurs de la gouverne monobloc et les A.F. sortie à 30° pour l'appontage (croyait un ME-CAE qui a travaillé sur ses appareils).

On commence par découper les becs de bords d'attaque.

On ajuste et on colle l'extrados des ailes (pièces 53 et 54) en fonction de la jonction du fuselage et en bout, en fonction des plans repliables sinon rien ne va plus. On s'aperçoit que l'on a pris un peu d'épaisseur mais ce n'est pas grave. Ici commence le travail de masticage et ponçage.

Les ailes sont pratiquement identiques au point de vue forme entre l'ETENDARD IVM ou P et le SUPER ETENDARD, mais pas la gravure (par souci d'économie, HELLER n'a fait qu'un seul moule pour les trois maquettes). La seule référence portant des plans exacts de ces types d'appareils est le livre SUPAIR de 1984. Il va donc falloir masticuer, graver, et poncer.

Pour des raisons de facilité et d'esthétique, on supprime les plaques supportant les crochets de catapultage que l'on refera en carte plastique très fine.

Les plans repliables des ailes sont aussi à masticuer, poncer et graver, sans oublier les détecteurs d'alarme BW. J'en ai aussi profité pour refaire les feux de navigation en prenant un morceau de grappe transparente en remplacement des pièces 85 et 86 trop petites. J'ai amorcé un trou de 0,6 mm pour simuler l'ampoule en mettant de la peinture rouge pour bâbord (gauche), verte pour tribord (droite) et blanche pour les feux situés sur le saumon des ailes. J'ai collé le tout en les centrant et je n'ai plus eu qu'à les mettre en forme sur

place, au début avec une lime, et finir le tout avec une lime squadron signal 3 faces, qui redonnent un fini parfait et translucide à la pièce.

Le fuselage n'a qu'un seul défaut au point de vue gravure c'est les trappes d'entrées d'air additionnelles qui sont trop carrées et devront faire, au 1/48, 8 mm par 4 mm sur la maquette.

Les entrées d'air normales sont fausses, trop bombées aux lèvres, ce qui entraîne une réduction de leurs surfaces d'entrées. De plus, elles sont trop en arrière de 1,5 mm, mais elles serviront de gabarit de mise en forme pour les refaire dans de la carte plastique de 1mm d'épaisseur et permettre le ponçage de remise en forme.

Pour finir la partie avant du fuselage, j'ai aussi creusé de chaque côté et derrière la verrière l'emplacement des vitres de la commande de largage que j'ai remplacé par un morceau de grappe translucide rouge, cela fait plus réaliste.

On accordera beaucoup d'attention pour le nez, pièce maîtresse du kit.

Avant de fermer celui-ci et après avoir mis les vitres on peindra l'intérieur en noir en lui ajoutant une fois sec des appareils photos que l'on aura fabriqué dans de la grappe transparente du kit. Le tout fermé on ne voit plus que le bout des focales. L'embout de la perche de ravitaillement est aussi à refaire. Il faut donc masticuer et remettre en forme d'après photos. On prendra aussi beaucoup de soin à ajuster le nez sur le fuselage. Là aussi, masticage, ponçage, et gravage sont de rigueur en suivant bien les plans fournis à la fin de ce lexique.

Les ponçages ont été réalisés avec des feuilles abrasives de carrosserie 180, 240, 400 et 600,1200. On trouve cela dans tous les centres auto, les grandes surfaces, et magasin de bricolage.

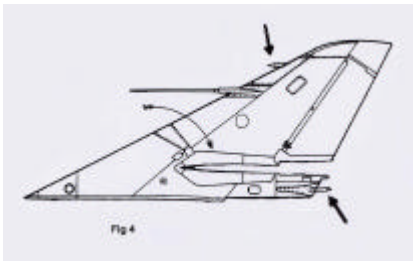
Les tasseaux dont je me suis servi ne sont autre que des gommes à crayon et des pinces à linge en bois que l'on peut façonner à volonté pour obtenir les formes voulues. C'est pratique et cela ne coûte pas cher.

Les gravures ont été réalisées à l'aide d'une aiguille à coudre biseauté qui sert pour coudre le cuir ou de la grosse toile.

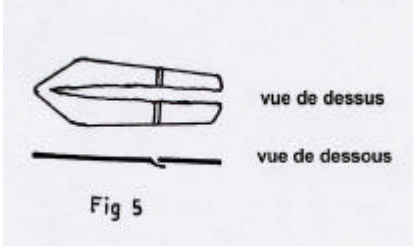
LES EMPENAGES:

VERTICAL

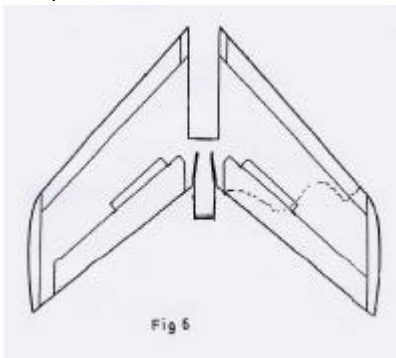
Le masticage de certaines gravures est là aussi d'actualité, mais pour faire la version prévue depuis le dé-



but, il faut y ajouter deux antennes d'alerte radar (voir fig. 4) une à l'avant juste au-dessus de la perche anémométrique et l'autre à l'arrière sous l'emplacement du parachute frein. Celui-ci est aussi à modifier, en commençant par le raccourcir en le coupant à 1mm du bord de fuite de l'empennage. Lui redonner par ponçage une section circulaire et un méplat plus prononcé au début du cylindre à hauteur de l'empennage horizontal, ou alors utiliser tout simplement un empennage vertical de SUPER ETENDARD auquel on ajoutera



le tube pitot. On peut aussi pour rendre plus réaliste l'empennage, supprimer par ponçage les plaques d'obturation des vérins de la monobloc pour les refaire en carte plastique très fine (voir fig. 4 et 5) Pour finir sur cette partie de la dérive on prend un morceau d'aluminium autocollant de 2,5 mm par 1 mm pour simuler le combiné feux de navigation anti-collision (voir fig. 4). Sur tribord, on ne fera que l'emplacement du feu ayant été arraché par l'explosion. On remplace le parachute frein par un lance leurres IR à cinq cartouches. Une fois cela terminé j'ai commencé la destruction suivant les photos prise au retour de cette fameuse



mission.

HORIZONTAL (monobloc)

Rien de spécial au point de vue construction ou gravage sur la partie bâbord qui n'a pas trop souffert de l'impact. Pour la partie tribord, là c'est une autre paire de manche. On commence par couper le bout de l'empennage (voir fig. 6) et à affiner de l'intérieur un maximum de l'intrados et extrados à l'aide d'une fraise cylindrique, jusqu'à obtenir une feuille de papier à cigarette. Ensuite on découpe, et on tord en chauffant légèrement pour mettre en forme les déchirures. On ajoute un morceau en forme de I pour reconstituer le longeron mis à nu par l'explosion. Le tout se fait d'après les photos des revues citées en référence à la fin de ce compte rendu.

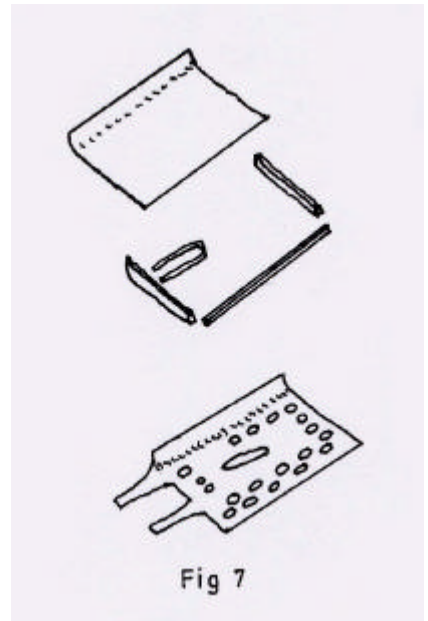
LES AERO-FREINS :

Disposant de deux maquettes, j'ai pu affiner ceux-ci pour les rendre plus réalistes. J'ai commencé par affiner de l'intérieur les deux premiers, jusqu'à ce que les trous apparaissent. On obtient à ce moment là, les parties extérieures de même pas 5/10 d'épaisseur. On recommence la même opération mais cette fois pour obtenir les parties intérieures donc on ponce l'extérieur là aussi jusqu'à obtenir les trous. Cela fait on assemble le tout en cloisonnant entre les deux parties (voir fig. 7). Pour finir le tout, il ne reste plus qu'à mastiquer et poncer le tour. Après la peinture on pourra les mettre en place en position sortie, à 30° ou 45°, ou bien rentrés, suivant la configuration que l'on veut obtenir.

TRAINS D'ATERISSAGE ET TRAPPES :

Rien à redire, ils sont fidèlement reproduits. Seules les tuyauteries seront à réaliser en fils électriques très fin à l'avant pour la servocommande de direction et à l'arrière pour les freins. Nous ajouterons deux anneaux de saisine sur le train avant, juste devant la roue. Les roues n'ont pas besoin de retouche mais devront être rainurées, et inutile d'écraser les pneus, ceux-ci étant des hautes pressions comme la plupart des avions embarqués. Il faut au moins ça pour résister aux appontages et catapultages.

Les trappes peuvent être présen-



tées ouvertes ou fermées, suivant la situation. Un léger masticage et ponçage seront nécessaires pour éliminer les défauts de moulage. Les trains et trappes seront montés après la peinture. La crosse d'appontage est fausse, je l'ai donc refaite avec du H en laiton de 1,5 mm.

FINITION :

Avant peinture on rajoute les crocs de catapultages, les antennes, le tube Pitot et la quille anti-roulis avant, qui en réalité est une antenne de guidage missile.

LES CHARGES PENDULAIRES :

Les bidons sont parfaits une fois collés, mastiqués et poncés, sauf celui de tribord qui avait un manque de 50 cm suite à l'explosion. Les pylônes Alkans (pièces 4) ont juste besoin que l'on perce les mises à l'air libre des réservoirs supplémentaires, de chaque côtés du pylône, avec un foret de 0,3mm de diamètre. Le lance leurres EM et IR à été fabriqué avec l'aide d'un missile phœnix de TOMCAT au 1/32. Le barracuda lui est un ancien missile Sparrow au 1/32 toujours avec des rajouts mis en forme pour les



embouts et bien sur le masticage et ponçage.

PEINTURES :

Une fois masquées les parties translucides, on peint entièrement la maquette en gris moyen 145 de chez Humbrol ou le H337 de chez Hobby Color et on aura plus qu'à masquer les parties claires et faire le reste en gris foncé 125 d'Humbrol ou H305 de Hobby Color

Mais attention le contour des camouflages donné par HELLER ne correspond pas tout à fait à celui du 115 de cette époque (voir plan fourni)

Sans oublier les éraflures et les décollements de peinture.

Il nous reste à poser les décalques. Là attention il faut combiner entre ceux de HELLER qui sont "pourris", n'ayons pas peur des mots, à quelques-uns un près et ceux de CARPENA, dont certains ne sont pas adaptés à cette version, et toujours de chez CARPENA, ceux d'un CRUSA-
DER.

Cela fini, il nous reste à faire ressortir les points d'impacts et à vernir très légèrement satiné.

A ce moment là on peut procéder au montage des trains, trappes, charges pendulaires et autres.

Jean Baptiste BORGHETTI

Petit historique de la



Flottille 16F

1955.....1964.....2000

Un détachement *AQUILON* est créé le 1 août 1954. On lui rattache la section de chasse de nuit équipée de *HELLCAT F6F-5N*. Ses pilotes chevronnés ont pour mission de préparer à la chasse tout temps, sur avion à réaction, dans la Marine Nationale. La Flottille 16F, première formation



marine de chasse tout temps est créé le 1 janvier 1955 (Cdt LV PICCHI) puis constitué le 3 janvier 1955 à HYERES avec des *AQUILLON MK 20* remplacé progressivement par des 202 et 203. A la fin du premier trimestre elle dispose de 22 appareils. Fin avril une patrouille légère étudie les possibilités d'une campagne G.C.A. à Lann-Bihoué. Au début juin, les pilotes s'entraînent au vol à douze appareils en formation serrée, en forme d'ancre selon les instructions de l'amiral POTHUAU en vue d'un défilé pour le salon de l'aéronautique du BOURGET

1956 - A la fin du premier trimestre l'armement de la flottille est de 8 *AQUILON MK209, 203*. Du 13 au 25 avril ils participent en méditerranée à un exercice de l'OTAN baptisée MEDFLEX.. Du 22 juillet au 29 septembre les pilotes font une campagne de tir AIR/AIR à CAZAUX.

La fin de l'année est marquée par l'opération MOUSQUETAIRE. En vu de l'expédition de Suez les *AQUILON* participent à des exercices d'interception pour entraîner les pilotes de *CORSAIR* de la base de HYERES

Ordre de circonstance 16 F du 2 novembre 1956

La flottille est en alerte pendant vingt quatre heures, tous les deux jours à partir de 17h00 jusqu'à 17h00 le lendemain. Les jours prochains d'alerte sont les suivants : du samedi 3, 17h00 au dimanche 4, 17h00, lundi 5 au mardi 6, mercredi 7 au jeudi 8 etc. Les 24h se décompose en alerte de nuit de 17h00 à 07h00, en alerte de jour de 07h00 à 17h00. Les appareils de jour de 07h00 à 17h00, doivent être parés sur le parking, disponibles, armés et réglés : quatre *AQUILON* standard et un *AQUILON* radar. De nuit de 17h00 à 07h00, quatre *AQUILON* radar. Pendant les périodes d'alerte, l'utilisation pour des vols d'entraînement sera limité.

Pilotes : Alerte jour : cinq pilotes dont un tous temps doivent être disponibles. Le pilote à cinq minutes est brélé dans son avion sur le parking. Les pilote à quinze ou trente minutes sont en salle d'alerte. Le quatrième pilote de jour et le pilote tous temps doivent rallier la flottille dans les quinze minutes. Les relèves sont effectuées toutes les heures. Alerte de nuit : quatre pilotes disponibles dont un est dans son appareil au parking, deux dans la salle d'alerte, et un sur la base et devant pouvoir rallier dans les quinze minutes en cas de décollage pour pouvoir prendre l'alerte à trente minutes. Les quatre pilotes ayant participé à l'alerte de nuit dégagent à 08h00 et reviennent à 08h00 le lendemain, sauf nécessité de service particulière. Pour les vols d'entraînement, en dehors des alertes, les pilotes suivent l'horaire normal. Une permanence



est assurée en salle des vols pendant toute la durée de l'alerte. Tous les seconds maîtres volants et assistants pilotes participent à cette permanence.

L'équipe d'alerte de nuit est composée d'un patron d'appareil radariste, d'un gradé et deux hommes armuriers, en piste, d'un gradé et deux patrons d'appareil, un mécanicien électricien d'équipement, un mécanicien d'avion, un radio et un chauffeur.

1957 - Du 14 juin au 4 juillet la flottille se trouve à KAROUBA pour une campagne de tir AIR/AIR avec quatorze appareils. La flottille participe à l'exercice *Parasol* du 18 au 21 septembre. En novembre elle s'entraîne par roulement au G.C.A. à Lann-Bihoué. Le 28 novembre la flottille perd son premier pilote au retour d'une mission CEDAM aux ordres du BOIS-BELLEAU le LV DUVILLIER ce crash à un kilomètre du seuil de piste.

1958 - Les pilotes de la 16 s'initient au tir air/air canons et roquettes en aveugle

En mai du 19 au 23 la flottille participe à l'exercice *MEDFLEX/FORT* et *GOOD PLAY* du 3 au 5 juin

Le 14 juillet lord de la revue navale les *AQUILON* défilent devant le général DE GAULLE en formation croix de Lorraine en rade de Toulon. CAZAUX reçoit la flottille du 31 août au 27 septembre pour une campagne de tir

Le 15 octobre ils partent à ALGER pour un tour de détachement en AFN

La mission d'attaque du 12 décembre sur une mecha à quinze kilomètres au sud de Laperrine voit le SM FROMENTEZE rentré avec le canon extérieur droit explosé suite à la défaillance d'un obus explosif incendiaire

1959 - La flottille est de retour à HYERES le 12 janvier. Le second détachement en AFN à lieu du 20 avril au 13 juin. Du 15 juin au 18 juillet la flottille participe à son premier stage de tir d'engin Air/Air. Ils sont de retour en ALGERIE du 18 juillet au 19 septembre. Le 5 octobre quinze *AQUILON* se rendent à CAZAUX pour pratiquer le tir sur cible remorqué. La flottille retourne en AFN du 9 au 30 novembre pour de nombreuses missions de DAT

1960 - En février, la 16F participe aux premiers essais « aviation » du P.A. *CLEMENCEAU*. En septembre, elle

effectue les premiers appontages et catapultages de nuit.

1961 - Janvier, la flottille participe à l'exercice *Harmattan* au large des côtes africaines et revendique la seule barrière effectuée sur ce porte avions. Au mois de septembre la flottille est en campagne de tir à CAZAUX. Elle en profite de rater les manches et abat deux *OURAGAN*.



1962 - Durant l'exercice *Dawn Breeze Seven*, l'*AQUILON* N° 76 apponte sur le HMS *VICTORIOUS* et repart sans problèmes. Après la dissolution de la 11F, en avril, tous les avions sont versés à la 16F.

1963 - La flottille participe à plusieurs exercices de tir engins depuis le *CLEMENCEAU*. En fin d'année les *AQUILON* prévu pour une grande sortie du PA *FOCH* sont interdits de vol opérationnel suite à un accident d'ASSP les avions sont trop vieux et tordus.

1964 - Au mois de mars la flottille écluse les stocks de missiles MATRA

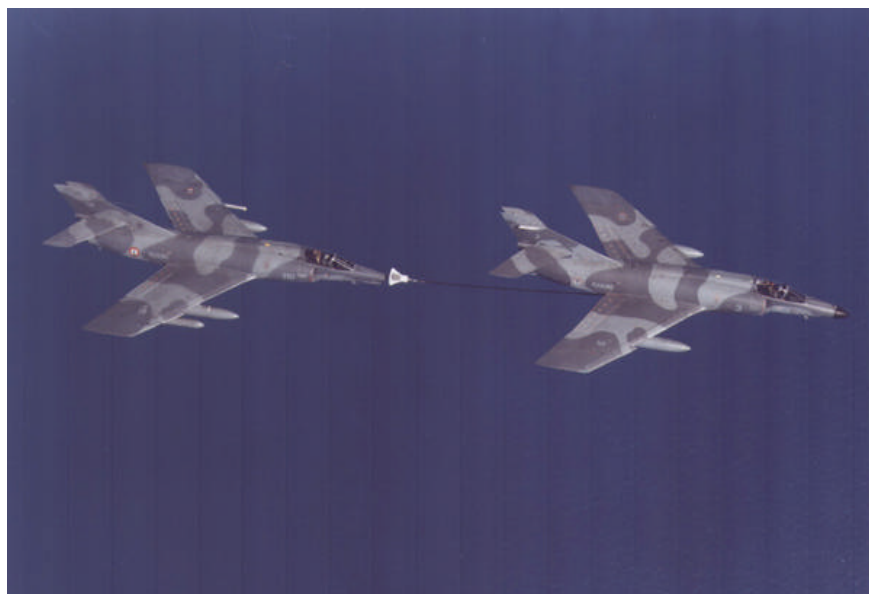
310 et 511. Le dernier défilé est effectué le 23 mars et le dernier vol le 27 mars une mission de chasse pour le compte du PA *LA FAYETTE*. La flottille est dissoute officiellement pour la première fois le 1 avril 1964.

Le 1 mai, elle est reconstituée et devient la première flottille de la marine, spécialisée dans la reconnaissance photo, équipée des tous nouveaux *ETENDARD IVP* et prend comme emblème une grue cendrée soutenant une pierre dans une patte et symbolisant la vigilance. Placée sous le commandement du CC KLOTZ, ancien officier de marque du projet, la flottille prend ses quartiers provisoires sur la base de ISTRES LE TUBE et ne rejoindra HYERES qu'au mois de septembre. Elle est déclarée opérationnelle et fait mouvement sur HYERES pour prendre la place de la 14F récemment dissoute.

1965 - Elle participe à plusieurs embarquement sur le *CLEMENCEAU* et se perfectionne en constituant des dossiers d'objectifs au profit des états-majors.

1966 - Une partie de la flottille est rattachée à la 15F qui opère sur les portes avions, au profit du CEPA dans l'océan pacifique pour les essais nucléaires. La flottille, reconstituée, reprend ses campagnes à la mer, sans oublier les échanges avec la 33ème escadre de reconnaissance de l'armée de l'air. En octobre, 5 pilotes sont échangés avec la 17F et devient une flottille mixte reconnaissance-assaut.

1967 - Les PA étant dans le pacifique, la flottille, privée d'embarque-





ment, continue sont entraînement à terre.

1968 - Expérimentation des cartouches éclairantes pour la reconnaissance de nuit.

1969 - La 16F retrouve son armement initial de 10 *ETENDARD IVP* et quitte la BAN de HYERES pour prendre la place de la 15F laissée vacante après sa dissolution sur la BAN de LANDIVISIAU.

1970 - La technique de prise de vue par défilement continu est intensifiée. Cette méthode permet des prises de vue, à plus grande échelle, des bâtiments à la mer pour le bureau de renseignement. Une méthode de prise de vue à longue distance est mise au point pour identifier les forces à la mer. Deux records en vol vont être établis cette année. Celui du plus court, 3 secondes, jamais amélioré depuis. Après un déclenchement intempestif du siège éjectable au moment d'un catapultage, l'avion fini au fond de la mer et le pilote récupéré par *PEDRO* à la surface. Et du plus long, 3h06, avec deux ravitaillements en vol au départ du *CLEMENCEAU* navigant en atlantique, pour un autre pilote de la mission de reconnaissance au sud de la Corse. Ce record sera battu plus tard par un autre pilote de la flottille

1971 - De nombreuses missions photos de bâtiments soviétiques à la mer seront réalisées.

1972 - La photo de nuit va connaître une amélioration avec l'introduction des bombes éclairante *Lepus* moins

dangereuse que les cartouches éclairantes. L'autoprotection sera améliorée par l'introduction des premières cartouches L.E.M. (Lourres électromagnétiques)

1973 - L'arrivée des films couleur et infrarouge va marquer un progrès très important pour l'exploitation des bâtiments à la mer et des sites camouflés, et pour la recherche de la pollution marine.

1974 - Nouvel échange avec la 33ème escadre de reconnaissance de Strasbourg, équipée de *MIRAGE IIIIR*. En septembre, elle embarque à nouveau sur le *CLEMENCEAU*, direction Djibouti pour la mission *SAPHIR*.



1975 - De retour de Djibouti au mois d'avril, la flottille finie l'année avec plusieurs meetings où elle effectue des démonstrations de ravitaillement en vol.

1976 - La flottille réalise les premières photos du PA soviétique *KIEV* et de ses avions à décollages vertical *Yak-36 Forger*.

1977 - Au mois d'avril, elle repart sur le *CLEM*, direction Djibouti mission pour la mission *SAPHIR II* et ne reviendra qu'en décembre avec le *FOCH*.

1978 - La flottille reprend ses entraînements avec des exercices nationaux et OTAN, ponctués d'embarquement sur les PA. Elle constitue 120 dossiers d'objectifs au profit du commandement. Le réarmement de la 11 F avec des *SUPER ETENDARD* permet à la flottille de recevoir des *IVM* avant leurs rétrofit en *IVP*.

1979 - La poursuite des missions photos sur le *KIEV* et ses bâtiments d'escortes permet une identification précise avec des films à défilement continu

1980 - 80 dossiers sur les bâtiments soviétiques sont réalisés au profit des flottilles d'assaut.

1981 - La flottille passe à 8 avions au plan d'armement, en vue d'une augmentation des vols opérationnels

1982 - En septembre elle se retrouve



à bord du *FOCH* pour la première mission *OLIPHAN* en soutien des troupes française de Beyrouth

1983 - La flottille va connaître la plus grande activité opérationnelle de son histoire, à bord du *FOCH* puis du *CLEMENCEAU* pour les missions *OLIFANT* 13, 17, 18. C'est au cours d'une de ces missions au-dessus du territoire libanais qu'un *ETENDARD* sera touché par un missile sol-air, mais l'avion et son pilote regagneront le bord. Le 17 novembre, des photos prouvent le succès du raid des *SUPER ETENDARD* sur Baalbek en représailles de l'attentat perpétré contre le PC Drakkar à Beyrouth.

1984 - Les *PIRATES* fêtent leurs 20 ans d'existence. La mission *OLIFANT* 19 et 20 voit la fin de la présence française au large du Liban.

1985 - En février la flottille participe à l'exercice *AMPPHORA*. En mai c'est l'exercice OTAN *HAMMER* et en juin à l'exercice *AMPHITRITE*.

1987 - Mars, avril et juin voient de nouveau la flottille à bord pour les exercices *ODYSSEUS*, avec l'escadre, celui de l'OTAN *DRAGON HAMMER* et fini son embarquement par la croisière *ARMORIQUE* en Méditerranée et Atlantique. Le 30 juillet elle se retrouve à bord avec le groupa TG 623.2, direction la mer d'Oman et le golfe Persique pendant les hostilités entre l'IRAN et L'IRAK, avec comme port d'attache DJIBOUTI.

1988 - La 16 F est toujours en Océan Indien et rentre à Toulon le 16 septembre. *PROMETHEE* aura été la plus longue des missions.

1989 - Exercice interallié *PHINIA* à bord du *FOCH*, avec la participation du USS THEODORE ROOSEVELT.

1990 - Les premiers *ETENDARD*

IVP/M (M pour modernisé) arrive à la flottille.

1991 - En mai, elle participe à l'exercice OTAN *OCEAN SAFARI* en Atlantique, puis en novembre à *ILES d'OR 91* suivit de *PANGOLIN*.

1992 - Les stages *RECO ALFAN* et *ALAE* retiennent toute l'attention de la 16F en septembre et octobre, suivi des exercices *PANGOLIN* et *ISOLA BELLA*.

1993 - Le 28 janvier, débute les mis-

sions CTG 470.1 *BALBUZARD* au large des cotes de l'ex. Yougoslavie. Le PA *CLEMENCEAU* fait parti de la TF 470.01 29. Mars deuxième mission et le 2 septembre, troisième mission.

1994 - Du 24 mars au 3 mai, se déroule la quatrième mission *BALBUZARD* au cour de laquelle le CC *CLARY* apponte à la limite des possibilités du PA et de l'avion, fortement endommagé par un impact de missile sol/air au-dessus de Gorazde. Le 4 juillet début de la cinquième mission *BALBUZARD* qui prend fin le 29 juillet.

DOCUMENTATION :

Monographic SUP AIR (1980) : Dassault ETENDARD IV & SUPER ETENDARD d'Alain Crosnier et Jean Michel Guhl
 AIR FAN : N° 161 - 190 - 220
 ZONE AIR : N° 17
 Le Monde de l'Aviation : N° 23 - 24
 REPLIC : N° 5
 Édition du Zéphyr : Le Porte Avions FOCH
 Édition SPE : Le CLEMENCEAU 1997, édition limitée et numéro tée, mais il y a eu un tirage

CARACTERISTIQUES :

Constructeur : Avion Marcel Dassault
 Envergure : 9,60 m / 7,80 m (ailes repliées)
 Longueur hors tout : 14,69 m
 Hauteur : 3,79 m
 Surface alaire : 28,40 m²
 Masse à vide : 5,8 t
 Capacité en carburant : 3,5 t
 Masse maxi (au catapultage) : 10,8 t
 Masse maxi (à l'appontage) : 7,8 t
 Vitesse d'approche : 135 kts à 7,8 t
 Vitesse ascensionnelle : 100 m/s
 Vitesse maxi : Mach 1,3
 Autonomie : 1h45 ou 2h15 avec bidons
 Plafond opérationnel : 45.000 ft
 Propulseur : Atar 08C2 sans poste combustion (4,4t de poussée)
 Armement : 3 caméras dans le nez
 3 caméras sous le ventre dans un châssis type CER 10 PR
 2 x AIM 9B
 2 x bombes de 250 kg ou 400 kg
 2 x Paniers lance-roquettes LR 60 ou LR 150
 Possibilité de ravitaillement en vol avec une nacelle de type Douglas à place du châssis photo ventral

1995 - Le 14 décembre début des missions *SALAMANDRE* avec la TF 470 sous les ordres de l'OTAN

1996 - 8 février, fin de la première mission, la seconde débute le 13 mars et prend fin le 29 mars.

1997 - Ultime sortie du PA CLEMENCEAU avant sa mise à la retraite. Le 23 mai, perte d'un Etendard IVP/M au catapultage. Le pilote est récupéré par Pédro, saint et sauf.

1998 - Première mission *TRIDENT* sur le Kosovo.

1999 - C'est en avril et mai, à bord du FOCH, dans un dispositif de l'OTAN, que la flottille se retrouve au large du Kosovo pour l'opération *TRIDENT*. La flottille se voit récompensée pour

son courage, son abnégation, sa détermination, son endurance et son professionnalisme par une situation collective avec attribution de la croix de guerre TOE (théâtre des opérations extérieures).

2000 - En janvier la flottille se retrouve à bord du FOCH pour sa dernière grande sortie, *MYRTHE 2000*, qui va la mener de Suez à Djedda, Abu Dhabi, Umm Sahid, Bombay, La Réunion, le Cap, Rio de Janeiro, Dakar et retour fin avril à Toulon. En juin dernier embarquement pour la flottille. C'est là que le 27 juin, a lieu le dernier catapultage par la catapulte avant et le détachement est au complet. L'officier PEH a troqué son drapeau vert pour son sabre et lance une dernière fois le dernier pacha de la 16F, le CC GOETZ, au commandement de l'*ETENDARD IV P/M* n°115.

Le 27 juillet, le dernier vol d'un *ETENDARD IV P/M* a lieu devant un parterre de jeunes et d'anciens. La Flottille 16 F, à laquelle j'ai appartenu d'avril 1971 à mars 1974 et qui fut ma première affectation opérationnelle est officiellement et définitivement dissoute le 1 août 2000.

La 16 F a été la seule formation de l'aéronautique navale équipée avec un avion spécialement prévu et étudié pour la reconnaissance. Elle fut donc de tous les embarquements sur les deux bateaux plats de la royale, le FOCH et le CLEMENCEAU.

Après 63 732,8 heures de vol dont 4 096,3 de nuit et 11 641 appontages, la Grue a déposée sa pierre. La vigilance n'a plus lieu d'être pour cette flottille, mais les PIRATES vous disent :

**DORMEZ EN PAIX
L'AERONAVALE VEILLE**

