



*Navigateur aérien*

*sur*

*Bréguet 1050*

*Alizé*

*Bruno Boudet*

## **SOMMAIRE :**

Chapitre 1	Les débuts de 1980 à 1982
Chapitre 2	L'armement sur Alizé
Chapitre 3	Fagot Charlie au Liban en 1983
Chapitre 4	Retour au calme de 1984 à 1987
Chapitre 5	L'appontage
Chapitre 6	Le catapultage
Chapitre 7	Retour à la 6F de 1990 à 1992
Chapitre 8	Mission Balbuzard 28 janvier au 15 avril 1993
Chapitre 9	La qualification appontage
Chapitre 10	de mars 1993 au 22 mars 1996 et la fin

Bibliographie :

Carnets de vol

Cahiers de missions gardés depuis 1980.

Les avions BREGUET éditions DOCAVIA

Aviation Magazine

Le fanatique de l'aviation

Documentations technique et tactique

Crédit photographique :

Photographies de l'auteur

Ban Nîmes-garons

Marine nationale

L'auteur : Bruno Boudet

Né le 18 juillet 1955 à Bordeaux

5 mai 1975 : engagement dans la Marine nationale  
Cours préparatoire de l'Aéronautique navale sur la base de Fréjus St Raphaël  
Cours de navigateur aérien à l'école du personnel volant sur la base de Nîmes-Garons sur C47 Dakota  
1 août 1976 : breveté navigateur aérien  
21 septembre 1976 au 17 septembre 1980 : Affecté à la flottille 21F sur Breguet Atlantic  
17 septembre 1980 au 4 octobre 1982 : Affecté à la flottille 6F sur Breguet Alizé  
4 octobre 1982 au 18 juin 1983 : Brevet supérieur de navigateur aérien à l'école du personnel volant sur la base de Nîmes-Garons  
Sur C47 Dakota et Breguet Atlantic  
18 juin 1983 au 1<sup>er</sup> septembre 1987 : Affecté à la flottille 6F sur Breguet Alizé  
1<sup>er</sup> septembre 1987 au 3 septembre 1990 : Instructeur navigateur à l'école du personnel volant sur Nord 262 E  
3 septembre 1990 au 10 août 1996 : Affecté à la flottille 6F sur Breguet Alizé  
10 août 1996 au 14 août 1998 : Affecté à l'escadrille 9S basée à Nouméa Tontouta sur Falcon 200 Gardian  
9 novembre 1998 au 6 septembre 2004 : Instructeur navigateur à l'école du personnel volant sur Nord 262 E  
6 septembre 2004 au 3 septembre 2007 : Affecté au PC opérations de la base de Nîmes-Garons  
3 septembre 2007 : Affecté au Centre d'expérimentation de l'Aviation navale sur Breguet Atlantique 2

7850 heures de vol dont :

320 sur C47 Dakota

1595 sur Atlantic

1872 sur Nord 262<sup>E</sup>

3156 sur Alizé , 542 appontages dont 119 de nuit et 533 catapultages dont 66 de nuit

592 sur Falcon 200 Gardian

Le reste sur Piper Navajo, Xingu, Puma, Dauphin, Lynx, DC6, Transall, C130, CM 175, Alouette III et Atlantique 2

En 2010, l'aviation navale fêtera ses 100 ans. Dès l'apparition des premiers hydravions, la Marine Nationale s'intéresse à ces nouvelles machines qui permettent de voir plus loin. Installé sur l'aérodrome de Fréjus Saint-Raphaël en 1911, l'existence du service de l'aviation maritime est formalisée le 20 mars 1912 et le 8 septembre 1916, la commission d'études pratiques d'aéronautique (CEPA) voit le jour. Sa mission est de procéder aux études expérimentales de tous les aéronefs et matériels proposés à la Marine Nationale. Cette formation existe toujours. Basée à Hyères depuis 1995 elle aura testé tous les hydravions, avions et hélicoptères destinés à servir dans l'Aéronavale. C'est au sein de celle-ci que je finirais une carrière de navigateur aérien qui aura duré 37 ans, plus d'un tiers de toute l'histoire de l'aviation. Pour les gens de notre génération, nés dans les années 50 et qui s'intéresse un peu à cette histoire nous avons des témoignages exceptionnels sur toute l'étendue de l'époque. Nos grands parents ont connu les débuts et la première guerre mondiale, nos parents sont nés juste avant la seconde qui a permis malgré tout une évolution notable. Nous sommes arrivés sur le marché du travail à un moment où cette évolution a pris un rythme exponentiel.

Dès ma naissance, je baigne dans l'aéronautique. Mon père vient de quitter l'usine Latécoère de Biscarrosse au sein de laquelle il travaillait comme ajusteur sur les LATE 631 dernier hydravion de ligne, pour rejoindre la SFERMA ( devenue SOGERMA ) basée sur le terrain de Bordeaux-Mérignac. J'attrape rapidement le virus .Gavé de "Battler Britton", "Biggles" et autres "Rapaces" en passant par "le grand cirque" lu au CM1, je suis baptisé par mon père en 1968 lors d'un vol en Jodel D112 . Grace à des bourses et un peu de travail à la poste je passe mon brevet de pilote privé la même année que le bac. Après quelques hésitations, je postule pour l'aéronavale avec l'espoir de devenir pilote de porte-avions comme Buck Danny évidemment.

Après les test passé au CEMPNA de Toulon, me voici sélectionné pour la spécialité de navigateur aérien. Je connais son boulot,... dans les bandes dessinées, c'est lui qui se trompe tout le temps. Ca promet...

Contrairement à ce que tout le monde croit, les avions ne sont pas tous remplis de pilotes. La notion d'équipage est apparue avec l'aviation. Devant la charge de travail, le pilote sera rapidement aidé d'un mécanicien .Des les premières missions de guerre, un observateur sera rajouté dans l'équipage. Avec l'évolution de la technique et celle des missions, les électroniciens de bord verront leur apparition. En tant que gestionnaire du vol l'observateur devenu navigateur par la suite est une pièce maitresse de l'équipage. Il rassemble la documentation nécessaire , prépare le vol ,exécute la mission et participe activement au compte rendu .En tant que "pailleux" de l'équipage rien ne doit lui échapper. On le montre souvent comme quelqu'un de très calme. Il doit l'être devant toutes les situations. De plus il est au centre de l'action et donc surveillé par tout le monde.

Qui connaît Paul Comet, le navigateur de Mermoz ; qui connaît Jean de Pange le célèbre navigateur-pilote du Normandie Niémen. La littérature aéronautique est très pauvre dans le domaine. Ce n'est pas un métier spectaculaire mais ce n'est pas une raison d'en consommer autant qu'au cinéma : un dans Top Gun, trois dans Le vol de l'Intruder, un dans Porte-avions X. Montré comme un héros dans Air force, mais comme un pleutre dans Memphis belle, il est rarement celui que s'arrache les filles après l'atterrissage. Nous sommes quelques uns à lutter pour une meilleure image de la spécialité.

Donc, me voila au cours de navigateur en 1975, sur C47 DAKOTA. Grosse impression en montant pour la première fois dans cet avion mythique qui vole encore 30 ans après la libération. Le numéro 25 a même participé au débarquement en Normandie. Rapidement les moniteurs vont s'occuper à nous réveiller. Voler sur Warbird n'est pas si facile.

A l'issue du cours ,je suis affecté pour 4 ans à la Flottille 21F et vole sur Breguet Atlantic. Ce sera une période très intense, pleine de découverte et de voyages dans le monde entier. Mais je me suis engagé dans l'aéronavale, il faut que je goute à la vie embarquée. Pour cela il faut voler sur Alizé. En septembre 1980 je suis affecté à la Flottille 6F qui vole sur Alizé depuis 1959. Une nouvelle aventure commence. L'ouvrage que je vous propose retrace la vie d'un navigateur de Breguet Alizé .Il n'a pas été écrit seulement grâce aux souvenirs car j'ai eu la bonne idée de garder tous les petits cahiers qui nous servaient de journal de bord pendant les vols, et d'avoir souvent mon appareil photo à bord.