La région

Sauvetage par hélicoptère à Brignogan

Le pilote a montré le plus grand courage en faisant descendre son appareil entre deux vagues

BREST (*De notre Rédaction*). — M. Charles Flurian, anesthésiste à l'hôpital de Landerneau, ne doit sans doute d'être encore en vie, qu'à l'intervention d'un hélicoptère « Alouette » de la Marine Nationale.

Comme nous le disions hier, cet appareil arracha littéralement M. Flurian à la mer dimanche à Brignogan.

Pêcheur à la ligne, mais pratiquant surtout en rivière, le Landernéen pêchait le bar, dimanche après-midi, des rochers de la pointe de Lézidic. Le temps était clair à Brignogan. Pourtant, sous un fort vent de Nord-Ouest, la mer était mauvaise.

M. Flurian ne se serait pas mis en danger en pêchant de l'un des nombreux rochers de la pointe situés en deçà de celui sur lequel il monta. Celui-ci fut, en effet, comme à l'ordinaire, rapidement entouré par l'eau à la marée montante. L'action du vent et du flux était telle qu'en quelques instants d'énormes vagues se brisèrent sur le rocher où le pêcheur dut s'allonger.

M. Flurian se plaqua le dos à La Roche, sur une face en pente opposée au large, et où on le voyait donc de la dune, distante de 300 mètres.

Il était environ 15 heures. Et la mer montait toujours.

Bientôt n'apparurent plus que le haut d'une balise et les sommets de deux rochers, dont celui où était cerné M. Flurian.

Pour Mme Flurian et les centaines de personnes qui, de la côte, regardaient impuissantes, le pêcheur dans sa précaire position, les moments qui suivirent allaient être angoissants.

Il ne pouvait être question de mettre à la mer une embarcation en de tels parages.

Les vagues écrasaient littéralement M. Flurian sur le roc. Il disparaissait sous l'eau, puis on le voyait s'essuyer le visage d'une main, hâtivement, pour pouvoir reposer cette main sur la roche, afin de bien s'y agripper.

« *Mme Flurian restait apparemment calme* », nous ont dit des témoins de cette extraordinaire suspense. « *Elle agitait parfois son mouchoir à l'intention de son époux, et elle priait.* »

M. Moalic, officier marinier, demeurant actuellement à Brignogan, et le syndic des Gens de Mer eurent l'idée d'alerter la Marine Nationale qui ferait, pensaient-ils, intervenir un hélicoptère.

Ce fut le cas. Un appareil du type « Alouette », piloté par le second-maître Paul Méhard, qu'accompagnait un autre aviateur, décolla de la base de Lanvéoc-Poulmic.

Un message et du porto largués de l'appareil

A 18 h., l'hélicoptère évoluait au-dessus de la roche tragique. Les embruns s'élevant à dix mètres, l'appareil ne devait pouvoir descendre avant une demi-heure au ras de la roche, qui ne présentait d'ailleurs pas la moindre surface plane où il se serait posé.

LES FELICITATIONS DE L'AMIRAL PATOU AU PILOTE

Préfet Maritime par interim, le contre-amiral Patou a adressé au second-maître Paul Ménard un message de félicitations pour son « esprit de décision et ses qualités manœuvrières ».

Son équipage fit parvenir, au bout d'une corde, à M. Flurian, un message lui conseillant de ne pas se déplacer, une bouée « Mae West » et une bouteille de Porto.

M. Flurian, qui est de belle corpulence, endossa la bouée et parut alors « deux fois plus large » aux gens de la dune.

La mer enfin commença à baisser. L'équipage de l'hélicoptère prit un risque : entre deux vagues, l'appareil s'approcha de la roche. C'était pour faire comprendre la manœuvre à M. Flurian.

A la seconde descente de l' « Alouette », dont les patins n'étaient plus qu'à quelques centimètres de la roche, M. Flurian, qui était prêt, se hissa au haut du rocher et bondit dans la cabine de l'hélicoptère.

M. Fluran : « Je recevais de vrais coups de marteau »

L'appareil reprit de la hauteur à la verticale. Il était temps. Une grosse vague déferla encore sur le rocher qu'il venait de quitter.

Elle aurait pu faire tomber l'appareil, que la mer eut englouti avec les trois hommes.

A l'atterrissage sur la dune, les aviateurs furent salués comme ils le méritaient, tandis que l'on s'empressait autour du rescapé, qui était absolument transi.

M. Flurian se remit en peu de temps. Remerciant comme on l'imagine ses sauveteurs, il déclara : « Je ne pouvais penser que des hommes réussiraient à me faire quitter cette roche, où chaque fois qu'y tombait une lame, je recevais un vrai coup de marteau sur la tête ».

AU SERVICE DE L'HOMME

* *LE SECOND MAITRE MENARD, de la Base Aéro-Navale de Lanvéoc, pilotant un hélicoptère « Alouette-II » avec une remarquable habileté, a sauvé le 25 août par une manœuvre audacieuse M. Floriant, chirurgien à Landerneau, qui s'était laissé surprendre par la marée montante et des vagues dangereuses sur les rochers de Brignogan.*

Charles, sauvé des eaux par une Alouette

Le 25 août 1957, la base de Lanvéoc-Poulmic réussit son premier sauvetage par hélicoptère.

Mardi 28 mai 2002. Le capitaine de frégate Jean-François Le Bihan, commandant en second de l'aéronautique navale de Lanvéoc-Poulmic, a reçu le temps d'une visite, l'ex-second maître pilote de l'Aéronavale Paul-Henri Ménard et son épouse Danièle ainsi que Charles Flurian, 89 ans. Paul-Henri et Charles sont liés d'amitié depuis un certain 25 août 1957, journée au cours de laquelle Paul-Henri et son mécanicien-volant Bernard Tasset ont sauvé Charles avec une Alouette II Marine. Vraisemblablement le premier sauvetage par hélicoptère de la base de Lanvéoc.

A Lanvéoc, de gauche à droite, Paul-Henri et Danièle Ménard, le capitaine de frégate Le Bihan, le capitaine de corvette Spaety commandant la 22.S et le Dr Flurian.

A la pêche au bar

Ce dimanche 25 août 1957, Charles Flurian a décidé de taquiner le bar du côté de Brignogan en pêchant au lancer du haut d'un rocher. Ne connaissant pas la région il se fait indiquer un emplacement par un de ses amis: **«Allez sur ce rocher, l'eau ne le recouvre jamais et vous pourrez revenir à marée basse. Mais dépêchez-vous car la mer commence à monter et vous ne pourriez plus passer».**

Charles raconte: **«Il est** vingtaine de minutes. Soudain, **une vague** recouvre le rocher, me dévoilant la gravité de la situation. Je me rends compte qu'il est impossible de regagner la côte, même à la nage, et que la mer est démontée. Elle se rue avec violence sur le rocher d'une quinzaine de mètres. Il est balayé par les vagues. 16h. La mer monte toujours, la tempête ferait. Des tonnes d'eau me retombent sur la tête, me glaçant un peu plus. Les spectateurs de la côte ne peuvent rien faire. Des marins, annoncent à ma femme qui assiste à la scène qu'il est impossible de mettre une barque à la mer à cet endroit plein d'écueils. A terre, c'est l'angoisse. Quelqu'un émet l'idée de demander un hélicoptère.»

La préfecture maritime de Brest est alertée et contacte la base de Lanvéoc. Paul-Henri Ménard, second maître pilote de l'Aéronavale, se souvient. **«Dès que nous recevons le message, nous prenons place à bord de l'Alouette II, sans moyen de sauvetage. Vingt minutes plus tard nous atterrissons à Brignogan sur la dune pour enlever l'une des portes latérales de l'hélicoptère afin de** hisser plus facilement le naufragé. Nous survolons le pêcheur. La mer est très grosse. Nous réalisons tout de suite que l'opération ne sera pas aisée. Nous jetons au docteur Flurian un gilet de sauvetage qu'il attrape du premier coup. Nous continuons à survoler les lieux et je rédige un message lui demandant de prendre patience.»

A ce moment la décision de tenter un sauvetage n'est en effet pas encore prise. **«Nous redoutons qu'une vague s'abatte sur l'hélicoptère et noie la turbine. Nouvel atterrissage sur la dune où un** inconnu nous tend **une bouteille** de rhum que nous **parvenons à passer au naufragé.** Une vague survient et il la lâche presque instantanément. Finalement, nous décidons d'approcher au plus près. Le naufragé comprend qu'il doit se hisser le plus haut possible. En stationnaire à quelques centimètres du rocher, au milieu des paquets de mer, nous réussissons à le hisser à bord». Le Dr Flurian, transi et à bout de force, est déposé vers 18h15 sur la dune de Brignogan où il est réconforté.

Depuis, l'amitié entre le pilote et son «naufragé» n'a fait que se renforcer. Et la rencontre du 28 mai a été émouvante.

Le second-maître Ménard, du Poulm

retrace le film dramatique du sauvetage de Brignog

Le jeune pilote a reçu un message de félicitations du préfet marili

DEUX JEUNES GENS DE 24 ANS, TOUS DEUX CELIBATAIRES, TOUS DEUX SECONDS-MAITRES, TOUS DEUX SOURIANTS, PREMIER, PAUL MENARD, DE SAINT-MALO, PILOTE D'HELICOPTERE; LE SECOND, BERNARD TASSET, MECANICIEN, CE SONT QUI, DIMANCHE, AU DEBUT DE LA SOIREE, ONT REALISE L'EXTRAORDINAIRE PERFORMANCE QUE L'ON SAIT EN ARRACHANT A ROCHER BATTU PAR LES FLOTS LE DOCTEUR FLURIAN, DE LANDERNEAU.

Les seconds-maîtres P. Ménard et B. Tasset devant l' « Alouette 2 » à bord de laquelle le Dr Flurian fut hissé.

Nous les avons trouvés hier à la base aéro-navale de Lanvéoc-Poulmic, détendus et apparemment surpris que leur exploit ait connu un tel retentissement. Dans l'une des salles de la base, le second-maître Ménard a bien voulu nous retracer les grandes lignes du sauvetage de Brignogan.

« Dès que nous reçûmes le message de la Préfecture maritime de Brest, nous prîmes place à bord de l' « Alouette II » (type d'hélicoptère actuellement utilisé en haute montagne). Vingt minutes plus tard, nous atterrissions à Brignogan. Nous nous sommes postés une première fois sur la dune pour enlever l'une des portes latérales de l'hélicoptère afin de hisser plus facilement le naufragé. Nous avions ainsi une plus grande liberté de manœuvre ».

Gilet de sauvetage, message et bouteille de rhum

« Nous avons ensuite survolé le pêcheur et, la mer étant très grosse, nous avons tout de suite réalisé que l'opération ne serait pas aisée. Nous avons tout d'abord jeté au docteur Flurian un gilet de sauvetage, qu'il a recueilli du premier coup.

« Nous avons continué à survoler les lieux et j'ai rédigé un message à l'intention du pêcheur. Je lui disais de prendre patience.

« A ce moment, notre décision de tenter une opération directe de sauvetage n'était pas encore prise. Nous redoutions qu'une vague vint s'abattre sur l'hélicoptère ; c'est pourquoi notre mot était plutôt un message d'encouragement :

« Nous restons dans les parages. Le danger va décroître avec la marée descendante. Si la situation s'a nous tenterons autre chose... »

« Le pêcheur nous remercia main et fit signe qu'il confiant.

« Nous fîmes. Tasset et m nouvel atterrissage et un t nous tendit une bouteille de que nous tentâmes de transme naufragé. Il parvint à s'en mais une vague survenant moment, il dut la lâcher instantanément.

(Suite page 6

SAUVETAGE

(Suite de la page 3)

« Finalement, nous décidâmes de nous approcher le plus près possible du rocher, et le docteur comprit instantanément qu'il lui fallait monter le plus haut possible sur son piton. Nous pûmes ainsi le hisser à bord, pendant que les paquets de mer nous environnaient ».

— A quelle « altitude », si on ose dire, vous trouviez-vous pendant le sauvetage ?

— Quelques centimètres. Je craignais à tout instant que l'hélicoptère fut renversé, mais, de toute manière, il ne pouvait être question d'abandonner le naufragé. J'ajoute que le docteur Flurian doit aussi son salut à sa grande robustesse physique qui lui a permis d'attendre les secours. D'autres n'auraient pas résisté...

Le second-maître Ménard indique en outre que, durant toute l'opération, il se tint en liaison radio avec la base du Poulmic, sauf lorsque les circonstances l'obligèrent à descendre à très basse altitude.

Le Dr Flurian a repris son service

Après une bonne nuit de « récupération », le Dr. Flurian, fort sympathiquement connu à Landerneau, assurait normalement son service hier matin.

« Si je me suis rendu sur ce rocher, tient-il à préciser, c'est parce qu'une personne du coin m'avait affirmé que je pourrais y demeurer à marée haute et pêcher jusqu'à ce

« Je suis persuadé que j mon salut d'abord au pilote d licoptère et à son camarade entendu, mais aussi à ma constitution physique. Celle- permis de résister au froid n n'est pas certain que j'aurais air jusqu'au reflux, c'est-à-dir dant plus de deux heures J'aurais pu m'évanouir dans valle, en effet ».

LA PREFECTURE MARITI FELICITE LE SECOND-MAITRE MEN

Le contre-amiral Patou, préf ritime par intérim de la 2e ré témoigné hier sa satisfaction cond-maître pilote d'hélicopté Ménard, de la B.A.N. du

« pour l'esprit de décision qualités manœuvrières dont il preuve le dimanche 25 août cédant au sauvetage d'un isolé sur un rocher à plein par mauvais temps, au la Brignogan ».

Jacques EL

Le film du sauvet

Aucun bateau ne pouvant dre la mer en raison du que constituent les récifs raison de la violence des gussi, le syndic des gens de M. Herreou, alerta la préfe maritime de Brest.

L'officier de suppléance, le tenant Delmas, alerta à son la base du Poulmic et, qu secondes plus tard, les deu

2/6 2002

RAPPORT DE Monsieur FLURIAN Charles

Anesthésiste à l'hôpital de Landerneau

Au sujet de son sauvetage par hélicoptère sur un rocher de Brignogan, le 25 Août 1957 (voir C. 3 et C 4)

Ce dimanche-là, j'étais allé à Brignogan pour pêcher au lancer du haut d'un rocher.

Ne connaissant pas cette région, je me fais indiquer un emplacement par un de mes amis : « Allez sur ce rocher, me dit-il, l'eau ne le recouvre jamais et vous pourrez revenir à marée basse ; mais dépêchez-vous car la mer commence à monter et vous ne pourriez plus passer. » Effectivement, je dois patauger dans l'eau pour gagner ce rocher en pensant que de ce sommet je pourrai faire de bons coups.

Il doit être 15 h. 10. Me voici déjà entouré de tous côtés par la mer. Mon matériel monté, je lance à droite et à gauche pendant une vingtaine de minutes (sans rien prendre, d'ailleurs). Soudain, une vague vient recouvrir le rocher, me dévoilant ainsi la gravité de la situation. Je plie rapidement canne et ligne, remets avec le panier le tout en bandoulière ; quand, après une inspection rapide, je me rends compte qu'il n'est plus possible de regagner la côte, même à la nage, et que la mer démontée se rue avec violence sur ce bloc qui sans doute émerge d'une quinzaine de mètres au-dessus de l'eau et qui, cependant, se trouve déjà balayé par les vagues. Heureusement, s'il est abrupt vers la haute mer, il descend en pan incliné vers la côte (distante de 300 mètres environ) et sur ce pan existe une petite niche où il me semble que je serai à l'abri des vagues. Bien me prit de m'y réfugier, car j'y trouvai les seules aspérités auxquelles je pus m'agripper avec les pieds et les mains.

Il est 16 heures. La mer monte toujours, la tempête augmente et ce jour-là, elle était d'une force exceptionnelle sur cette côte. Je recevais maintenant des tonnes d'eau qui recouvraient ce rocher par paquets, me tombant chaque fois sur la tête comme un assommoir et à chaque fois me glaçant un peu plus. Les spectateurs de la côte ne pouvaient rien. Les marins, qui pourtant ne se dégonflent pas, viennent dire à ma femme, qui assistait à la scène, qu'ils ne pouvaient absolument pas mettre une barque à la mer. Que faire?... C'était l'angoisse de tout un attroupement lorsque quelqu'un émit l'idée de l'hélicoptère.

Pendant ce temps je tremblais de tout mon corps, ne maudissant personne car je voyais bien qu'il n'y avait rien à faire. Je me cramponnais de mon mieux pour résister aux assauts toujours plus violents et répétés des vagues qui, dépassant le rocher de plus de 10 mètres, tombaient sur moi. Et ce n'était pas fini, la pleine mer n'étant qu'à 18 heures.

Le Syndic des Gens de Mer qui était sur place (et que je remercie encore une fois) fit un appel à la Préfecture Maritime de Brest pour avoir un hélicoptère du Poulmic.

Au Poulmic, avec une célérité à signaler, on rassemble l'équipage présent, *pilote* MÉNARD et *mécanicien* TASSET, tous deux second-maîtres, qui prennent l'air et arrivent sur les lieux vers 18 heures, donc au moment où les éléments se trouvent être le plus déchaînés. C'est pour moi le salut inespéré, au moment où j'allais peut-être faiblir et me faire arracher par les flots. Ils viennent au-dessus de moi, me rendent ma confiance et, entre les grosses vagues, nous faisons des échanges de signaux.

En première manœuvre, ils me lancent une bouée qui atteint son but. Puis, avec une maîtrise de pilotage exceptionnelle et un esprit de décision à citer, ils continuent à m'encourager par des approches successives. Hélas, ils ne possèdent pas à bord le matériel de sauvetage nécessaire. La répétition des vagues et leur force ne leur permettent pas de venir me cueillir. Pourtant, ils persistent. Leur sang-froid me réconforte. Ils font le point d'une action qui leur permettra de me sortir de là.

Après observations et calculs, ils analysent l'intervalle calme qui existe entre les très grosses lames et me font comprendre par une première démonstration en venant se poser (ou presque) sur le rocher au-dessus de moi, qu'ils recommenceront cet acte

(de bravoure) à la prochaine occasion. Ils tournent, puis s'immobilisent à nouveau, me font signe d'être prêt, puis au signal ils se posent encore pendant que je me fais hisser par le mécanicien sur le siège arrière de l'*Alouette*.

C'EST FAIT, JE SUIS SAUVÉ, LE DRAME EST TERMINÉ.

Que serait-il arrivé si l'hélicoptère ne m'avait pas sorti de là?... Au moment du sauvetage, deux heures étaient encore nécessaires avant que la mer fût suffisamment basse pour avoir des secours par terre. J'avais très froid et à chaque instant je pouvais avoir une défaillance fatale. Je risquais aussi, sans secours, des complications ultérieures qui pouvaient mettre mes jours en danger.

Je dirai donc pour terminer que je dois la vie au déplacement d'un hélicoptère, mais indiscutablement et surtout aux grandes qualités de technique et d'adresse de son équipage qui n'entendait pas abandonner sa mission avant de l'avoir parfaitement bien accomplie.

A Landerneau, le 9 novembre 1957.
FLÛRIAN.

Addition à la page 21 :

B 37. — **Médaille de Vermeil :** à M. GAUDART Laurent-Marie, ancien pilote de Rabat, ancien canotier de Sauvetage de l'Ile de Groix.

Le 8 Juin 1935, par gros temps et houle de force 5 à 6, le sardinier *Divine* chavire sur la barre de Rabat projetant à la mer les 7 hommes de son équipage.

Les sardiniers *Le-Tres-Irmaos* (portugais) et *St-Pierre* (italien) sauvent chacun un naufragé.

Le sardinier français *St-Joseph* réussit à recueillir 4 hommes de la *Divine* mais, voulant franchir la barre qui déferle avec force, il va se trouver à son tour en danger de chavirer.

Sous le commandement du pilote GAUDART le remorqueur *Chellah* appareille, rejoint le *St-Joseph*, embarque le patron français, les six matelots marocains (dont un aveugle) prend à son bord tout le matériel de pêche, une demi-tonne de poisson, passe à tout hasard la remorque au sardinier, qu'il réussit à conduire à bon port.

Le 13 Avril 1936, dans les mêmes conditions, M. GAUDART s'est porté, avec le remorqueur *Chellah* au secours de la goëlette *St-Christophe* désemparée et drossée vers la terre (moteur hors d'usage, voiles détruites) avec 8 personnes à bord. A réussi à franchir la barre et à rejoindre le *St-Christophe* qu'il a pris en remorque et conduit à Casablanca après 15 heures de mer.

Le 4 Août 1936, il a secouru un canot chaviré avec ses 6 occupants sur la barre de Temara.

Rappelons que pendant la guerre 1914-1918, le pilote GAUDART alors sous les drapeaux, participa au cours de ses permissions dans son île natale de Groix aux sorties de notre canot de sauvetage, notamment le 24 Avril 1917 lorsque le remorqueur de la Marine Nationale *Tapir* sauta sur une mine et coula corps et biens au large de Pen-Men et le 17 Mars 1918 pour le renflouage du cargo américain *Banford* échoué sur la basse Nélité.

LA SOCIÉTÉ CENTRALE DE SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS

Étant reconnue d'utilité publique,

les dons que vous lui ferez peuvent figurer, dans la prochaine déclaration de vos revenus au titre des :

V. ◆ CHARGES A DÉDUIRE POUR L'ÉTABLISSEMENT DE LA SURTAXE

Versements effectués en 1957, au profit d'œuvres ou organismes d'intérêt général, de caractère philantropique, éducatif, scientifique, social ou familial (Joindre une note indiquant la date, la nature et la forme des versements et la désignation des œuvres ou organismes bénéficiaires).

Personne ne disait mot, mais tous mesuraient le drame qui se jouait en face d'eux. Tous souhaitaient la réussite de ce sauvetage sans précédent..

Pendant ce temps, sur le rocher isolé dans la mer furieuse, le pêcheur atteignait la limite de ses forces. De l'hélicoptère, le pilote Ménard et son mécanicien Tasset observaient le malheureux et lui faisaient des gestes d'encouragement. Ils lui criaient, vainement, de faire de nouveaux efforts pour se maintenir encore, en attendant l'accalmie qui leur permettrait de se rapprocher assez pour le tirer de là. Mais le bruit ambiant ne leur permettait pas de se faire entendre.

Le mécano avait griffonné hâtivement un message qu'il avait attaché à un outil lourd et l'avait laissé descendre sur le pêcheur :

« Nous restons dans les pa-
« rages. Le danger va décroî-
« tre avec la marée descen-
« dante. Si la situation
« s'aggrave, nous tenterons
« autre chose... »

Celui-ci avait agité un bras pour faire comprendre qu'il avait lu, qu'il remerciait...

Mais ses forces décroissaient, et à la suite de l'effort surhumain qu'il faisait depuis plusieurs heures, il fallait craindre l'évanouissement. Ce qui serait l'issue irrémédiable.

Si, au moins, il avait pu conserver la bouteille de rhum qu'un touriste avait offert au pilote pour la lui larguer ! Hélas, une vague la lui avait fait tomber de ses doigts crispés et gourds.

Un gilet de sauvetage eut plus de chance. Il lui tomba presque dessus et il n'eut pas de peine à l'emmancher d'un seul bras. Sans préjuger des suites, il le protégeait déjà des arêtes du rocher qui lui rentraient dans la chair à chaque coup de mer.

Une accalmie se présenta. Le pilote, qui la guettait, n'hésita plus. L'occasion pouvait ne plus se représenter d'ici longtemps et chaque seconde gagnée s'avérait précieuse. Lentement, l'appareil descendit, et le mécanicien Tasset, calé à plat ventre dans l'hélicoptère, le buste et les bras dehors, fit signe au pêcheur de se mettre sur ses pieds. Les mains se touchèrent, les bras s'agrippèrent. Le pêcheur se jeta sur la cabine de l'Alouette. Les bras du mécano firent le reste, tandis que l'appareil reprenait déjà de la hauteur.

Le corps du naufragé était maintenant dans la cabine et les jambes qui pendaient inertes furent ramenées dans la car-

DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE

ARRONDISSEMENT DE BREST

MAIRIE

DE

BRIGNOGAN-PLAGES

BRIGNOGAN-PLAGES, LE 27 Août 1957

Monsieur P O N T Goulven, Maire
de la commune de BRIGNOGAN-PLAGES,

à Monsieur le Commandant de la B.A.N.
de LANVEOC-POULMIC.

28 AOUT 1957
6/241

Monsieur le Commandant,

A la suite de l'intervention d'un hélicoptère de la B.A.N. de LANVEOC-POULMIC dont vous avez le commandement, à l'occasion du sauvetage effectué dimanche à BRIGNOGAN-PLAGES, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir transmettre au pilote ainsi qu'à son adjoint, en mon nom personnel et au nom du Conseil Municipal de la Commune, les plus sincères félicitations et les plus vifs remerciements pour la mission périlleuse qu'ils ont eu à accomplir et qu'ils ont su mener à bien malgré l'assaut des vagues démontées qui rendaient leurs manoeuvres très difficiles. Ces deux Officiers mariniers peuvent être persuadés que les Brignogannais n'oublieront jamais les circonstances dans lesquelles a été effectué ce sauvetage qui n'est dû qu'à leur courage et à leur sang-froid remarquables ainsi qu'à leur parfaite connaissance professionnelle.

Vous voudrez bien également accepter mes remerciements personnels pour la rapidité avec laquelle les ordres ont été transmis entre la Préfecture Maritime et vos services pour l'envoi de l'hélicoptère dont on avait demandé l'intervention, ainsi que l'expression de mes sentiments distingués.

Le Maire,

Carnet de vol

Août 1957

DATE. 1	FONCTION à bord. 2	GRADE ET NOM DE PILOTE. 3	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION. 4	JOUR. 5	DONT V. S. V. sous capote. 6	DONT V. S. V. sans les nuages. 7	NUIT. 8	DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 5 et 8.) 9	NOMBRE D'ATTERRISSAGES. 10	NOMBRE D'A. M. V. 11	NATURE DU SERVICE AÉRIEN. 12	OBSERVATIONS. 13
1-8	Pilote	chef de bord	Alouette BR4	2.1				2.1			Liaison Lann-Bihoué et retour	
5-8	Pilote	—	Alouette BR3	1.0				1.0			Entraînement	
5-8	Pilote	—	Alouette BR4	0.8				0.8			Liaison Moline	
6-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.5				1.5			Entraînement	
7-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.2				1.2			Entraînement	
7-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.6				1.6			Mission photo.	
8-8	Pilote	—	Alouette BR4	3.1				3.1			Liaison Dinan-St Malo et retour	
12-8	Pilote	—	Alouette BR4	2.1				2.1			Entraînement.	
13-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.1				1.1			Entraînement.	
13-8	Pilote	—	Alouette BR3	1.3				1.3			Entraînement.	
16-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.6				1.6			Entraînement	
16-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.9				1.9			Entraînement + liaison St Pierre	
17-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.3				1.3			Entraînement	
19-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.2				1.2			Entraînement	
20-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.6				1.6			Entraînement	
21-8	Pilote	—	Alouette BR4	3.3				3.3			Photos tarifées avec CSB Dauphin.	
22-8	Pilote	—	Alouette BR4	2.7				2.7			Entraînement + liaison St Pierre	
23-8	Pilote	—	Alouette BR4	0.5				0.5			Entraînement réservistes	
25-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.6				1.6			Sauvetage à Brignogan.	
26-8	Pilote	—	Alouette BR4	1.4				1.4			Entraînement photo.	
26-8	Pilote	—	Alouette BR3	0.9				0.9			Entraînement réservistes	
27-8	Pilote	—	Alouette BR4	2.2				2.2			Entraînement.	
28-8	Pilote	—	Alouette BR3	3.7				3.7			Lanvéo-St Pierre-Dinan-St Nyon-Lanvéo	
30-8	Pilote	—	Alouette BR3	0.7				0.7			Entraînement	

REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMEES

PARIS , le 5 Novembre 1957.

SECRETARIAT D'ETAT AUX FORCES ARMEES
- M A R I N E -

SECTION ADMINISTRATIVE
Bureau des Décorations

N° 4865 M/SA/Déco

COPIE

D E C I S I O N

Le Secrétaire d'Etat aux forces Armées "MARINE"

A C C O R D E

Une médaille d'Honneur en bronze
pour actes de dévouement et faits de sauvetage

- Au Second-Maître de 2ème Classe pilote d'Aéronautique MENARD Paul
  Matricule : 14.540.T.51
- Au Second-Maître de 2ème Classe mécanicien d'avion volant TASSET, Bernard
  matricule : 9895.T.51

Pour le fait suivant :

Pilote et membre de l'équipage de l'hélicoptère SE 3130 - BR 4, ont, le 25 août 1957 à Brignogan (Finistère), fait preuve, dans des circonstances rendues particulièrement délicates par l'état de la mer et les conditions atmosphériques, de beaucoup de décision, de sang-froid et d'habileté en opérant le recueil d'un pêcheur surpris par la marée montante et dangereusement isolé sur un rocher, à 300 mètres environ de la côte./

SIGNE / Frank ARNAL

P.A. L'Officier des Equipages PILATO
Chef du Secrétariat de la Section Administrative,

SIGNE : Illisible

LANVEOC, le 4 Janvier 1967

AERONAUTIQUE NAVALE DE LANVEOC-POULMIC

P.C.C. Le Capitaine de Corvette HENZE
Chef des Services Généraux

SOCIÉTÉ CENTRALE DE SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS.

1, RUE DE BOURGOGNE, PARIS (VIIe)

MÉDAILLE D'ARGENT

à Monsieur Ménard Paul

Paris, le 14 Mai 1958

LE SECRÉTAIRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,
Capitaine de Vaisseau
de GOUYON-MATIGNON

LE VICE-AMIRAL, PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ

Société Centrale de Sauvetage des Naufrag

Reconnue comme Etablissement d'Utilité publique par décret du 17 Novembre 1865

Paris, le - 6 JUIN 1958

1, Rue de Bourgogne (VIIe A^t)
Tél. : Invalides 79-07
Chèq. Post. Paris 1014-74

AG. 20

Adresser toute la Correspondance au VICE-AMIRAL, PRÉSIDENT

1347

Le Vice-Amiral d'Harcourt

Président de la Société Centrale de Sauvetage des Naufr

à Monsieur le Commandant
32 F. LARTIGUE
POSTE NAVALE

objet : Récompenses pour sauvetage

P.J. : Palmarès
Médaille
Diplôme

Mon Cher Commandant,

A l'occasion de la 92ème Assemblée Générale de l
Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, le 4 Mai dernie
les récompenses énumérées au palmarès ci-joint ont été procl
mées à la Sorbonne.

*

Un des lauréats appartient à votre unité.

*

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-inclus l
daille et le diplôme qui lui ont été décernés et que je vous
très obligé de bien vouloir lui faire remettre en vous faisan
de lui l'interprète de mes sincères compliments.

Veuillez agréer, Mon Cher Commandant, les assuran
mes plus cordiaux sentiments.

B.A.N. LARTIGUE
27 JUIN 1958 N° 1382
Cdt	
Sect	21 F
OPS	32 F
S. G.	33 F
S. T.	21 F
SPEX	22 F
SPAN	6 F
Cre	4 S

félicitations du Cdt au d/m Menard

A. d'Harcourt

TOULON — NICE EN NAVIPLANE : 1 h. 30

Mise en service prévue pour l'été prochain entre Nice et St-Tropez

NICE (A. F. P.). — Les deux premiers naviplanes français « 300-01 » et « 300-02 », qui ont quitté hier matin l'étang de Berre pour Nice, via Toulon, ont mis une heure et demie pour relier ces deux dernières villes. Les deux prototypes ont ainsi réalisé leur première sortie en haute-mer sur une distance de 200 kilomètres, entre Berre-l'Etang et Nice.

Après l'escale de contrôle technique à Toulon, les naviplanes ont atterri à l'aérodrome de Nice, après s'être présentés devant le front de mer. La piste d'atterrissage des naviplanes se trouve à l'extrémité de l'aéroport de Nice, à l'embouchure du Var.

Les appareils, escortés par les hélicoptères de la gendarmerie et de l'A.L.A.T (Aviation légère de l'Armée de terre), étaient pilotés par les ingénieurs-pilotes d'essai Cartry et Menard, de la S.E.D.A.M.. Durant cette première traversée, les pilotes ont constaté la parfaite tenue en mer des appareils, leur parfaite maniabilité ainsi que l'excellence de leurs réflexes devant la vague.

Les passagers, de leur côté, ont pu, en longeant les côtes de près, apprécier la diversité des sites qui se succédaient devant leurs yeux depuis Marseille jusqu'à Nice, en passant par Toulon, Saint-Tropez, Cannes et Antibes, sous un angle inhabituel pour les touristes.

Ces naviplanes assureront ultérieurement le service en premier lieu entre Saint-Tropez et Nice, et ultérieurement la liaison sera prolongée jusqu'à Menton. La mise en service est prévue pour l'été 1969.

De retour du Congo le naviplane N. 102 C a repris possession de son élément

Le N 102 C, 3 tonnes, 13 passagers, 95 à 100 km-h., qui devait faire une brillante démonstration au Congo.

Le naviplane N. 102 C de la Société Française SEDAM, après une présentation au Congo ex-belge, est revenu à son port d'attache comme il en était parti, par la voie des airs.

C'est, en effet, vendredi, en début d'après-midi, qu'il a été débarqué d'un Transall du C.E.V. de Brétigny, sur la base aérienne 125 d'Istres.

Le N 102 C a été présenté le 28 juin dernier, avec succès, au président Mobutu, qui avait à ses côtés le roi Baudouin et la reine Fabiola, ainsi que ses ministres, notamment celui des Transports.

Quelques attachés militaires étrangers au Congo devaient également assister à cette démonstration qui eut pour cadre le fleuve à quelque 40 kilomètres de la capitale, Kinshasa.

Cette présentation au Congo du N 102 C s'inscrit dans une campagne de propagande de la SEDAM qui construit non seulement ce type de naviplane mais également le N 500 nettement plus important, qui évolue à l'heure actuelle sur la Côte d'Azur, reliant Saint-Tropez, Nice, Cannes, Saint-Raphaël.

Cette démonstration du N 102 C, patronnée par le ministère français de la Coopération, se poursuivra en Afrique, notamment en Côte d'Ivoire, ainsi qu'en Europe.

LA FICHE TECHNIQUE DU N 102 C

De forme circulaire, le N 102 C a un diamètre de 7 mètres 50. La longueur de sa cabine, qui peut accueillir quatorze personnes avec le pilote, mesure 10 mètres hors-tout. Son poids, de trois tonnes, est propulsé par une turbine « Turbomeca Astazou 14 » développant 850 CV.

La propulsion proprement dite est assurée par deux hélices carénées « Ratier » tandis qu'un ventilateur « Ratier » assure la sustentation de l'engin.

La hauteur du coussin d'air, fleuves, aux étangs, aux lacs et au bord de mer.

Sa présentation devait enchanter le président Mobutu ainsi que le roi Baudouin et la reine Fabiola. Elle intéressa également les différents représentants de sociétés de navigation et de sociétés minières ainsi que de gros industriels.

Pour le Congo le N 102 C Marine nationale française, par la firme Fiat et quelques-uns évolueront dans la zone d'aménagement du territoire « Languedoc - Roussillon » à titre touristique.

La présentation au Congo devait être faite par M. Paul Ménard, pilote d'essai à la SEDAM, qui avait à ses côtés M. Latasto, pilote d'essai adjoint, pour cette mission ; MM. Voisin, électronicien ; Boulet, mécanicien d'essai, et Gilbert, détaché de la Maison « Turbomeca ».

Grâce au N 102 C, la SEDAM assure sa suprématie mondiale dans le domaine des naviplanes dont elle partage le marché avec les Anglais.

G. PLATEL.

L'équipe qui devait effectuer cette présentation remarquée du N. 102 C au Congo : MM. Menard, Voisin, Latasto, Boulet et Gilbert. (Ph. G. Platel)