

CV (H) Jean-Louis MACARY.

Le capitaine de vaisseau honoraire Jean-Louis MACARY est décédé le 6 septembre 2024.

Grand total heures de vol avions militaires : 3300 H dont 2960 en Pilote, sur 25 types d'avion et 6 types d'avion appontés + vols en aéro-clubs, en pilote = 99 H

Croix de guerre TOE (Corps d'armée) -Croix de la valeur militaire (Division) – Officier de la légion d'honneur, officier de l'ordre national du mérite - Officier Ordre du Croissant vert des COMORES Deux TOS (Témoignages de satisfaction) dans la réserve : à l'AEN /1984/1985 reconversions et études et 1988- à l'AOVC (Vice-président :1987/1988)

Né à Brive-la Gaillarde, le 18 août 1932, il entre à l'École Navale le 25 septembre 1951.

--

A l'issue de la Jeanne D'Arc il est affecté sur l'escorteur d'escadre GUICHEN en qualité d'officier de manœuvre adjoint. D'octobre 1954 à janvier 1956 il suit le cours de pilotage de l'US NAVY de Pensacola à Kingsville Il est breveté pilote de chasse US NAVY et Marine Nationale le 18 janvier 1956 puis qualifié à l'appontage sur F6F HELLCAT sur le PA Arromanches le 2 juillet 1956.

A peine qualifié à l'appontage il est désigné pour rejoindre le **Forward Air Control Group** crée à Malte¹ dans le cadre de l'opération Mousquetaire. Il est alors affecté au 45eme commando des Royal Marines. Il débarque avec le commando à Port Saïd le 6 novembre 1956 comme chef de groupe des contrôleurs air avancé. Son commando est pris à parti par un avion britannique. Plusieurs morts sont à déplorer, le colonel Tailyour, chef du 45^e commando est gravement blessé. Jean-Louis Macary, blessé au poignet refuse d'être évacué. Il poursuit le combat avec les régiments ROYAL WEST-KENT puis 1st ROYAL FUSILIERS.

Affecté à la flottille 15 F en qualité d'officier armement, il participe sur F4U7 CORSIAR aux opérations en Algérie, depuis la terre puis à partir des porte-avions BOIS-BELLEAU et LAFAYETTE.

En avril 1958, Il est nommé chef du service technique lors de la création de la 17F sur CORSAIR. Il met en place les premières visites planifiées du 2^e degré. Pilote moniteur, il participe aux opérations à TELERGMA en renfort 12F. Lieutenant de vaisseau il sert à l'escadrille 59 S d'avril 1960 à novembre 1962. Il est moniteur tous cursus passant de l'AQUILON MK20 (203 et 204) (début de la chasse de nuit) au CM175 ZEPHYR. A cette époque il participe à l'éphémère patrouille acrobatique sur ZEPHYR. Il participe également aux essais de vieillissement du ZEPHYR. Il effectue à cette occasion 11 catapultages et 11 appontages, avion en piste en 31 minutes à bord de l'ARROMANCHES.

Il est affecté ensuite au CEPA à la section ETENDARD IVM/P jusqu'en 1964. Il effectue de nombreux vols d'expérimentations notamment une campagne de vols opérationnels par temps chaud en Algérie (Colomb-Béchar) pour tester la tenue des armements par temps chaud. Lors du Salon du Bourget en juin 1963, il présente l'ETENDARD IVM avec un passage en qualité d'avion ravitaillé par un autre ETENDARD IVM, ce qui n'avait jamais été fait ni en France ni aux Etats-Unis.

En janvier 1964 il est nommé officier en second de la flottille 17F nouvellement équipée d'ETENDARD IV M. L'année est marquée par une activité très dense du CLEMENCEAU sur

¹ Lors d'un cross matinal solitaire, il est pris pour cible par un chasseur maltais. Le tir aurait pu lui être fatal ou il aurait pu perdre son aptitude...Il conservera longtemps des morceaux de plombs dans le nez.

lequel il effectue le 7 000^e appontage, à Istres, Nîmes et Cazaux puis sur le FOCH. Il est nommé commandant du 1^{er} escadron de l'école de chasse sur la base aérienne 705 à Tours.

Il est ensuite affecté sur le CLEMENCEAU comme adjoint au chef du service vols. Signe des temps, en deux ans d'affectation le porte-avions ne sera resté que deux mois à Brest, son port d'attache. Il est nommé capitaine de corvette en juillet 1968. Pendant la campagne pour les essais nucléaires, le CLEMENCEAU effectue un tour du monde pendant lequel il continue de voler sur ETENDARD IV.

A la fin de son affectation il suit le cours multimoteurs à Ajaccio puis est lâché sur ALIZE à la 6F. Il prend alors le commandement de l'escadrille 10S /CEPA de mars 1969 à septembre 1970. Lors de son commandement il vole sur le N2504 (le Nord Atlas avec 2 réacteurs en bout d'aile), sur ALIZE, MD 312 et N 101.

Il est ensuite affecté à l'État-major de la marine, division Aéronautique Navale comme chargé des études et des plans. Il est membre du « *groupe interarmées de planification des interventions éventuelles* ».

Il amorce un changement de carrière et se spécialise en informatique. Il est nommé adjoint du chef du centre SEIDAC de 1973 à 1977. Après avoir quitté le service actif, il poursuit sa carrière en qualité de consultant, expert en systèmes d'informations au sein de différentes sociétés de services informatiques notamment SYSECA (études de Grands systèmes français et de L'OTAN) - à Paris, Bruxelles et Munich dont 3 ans détaché sur le projet PATRIOT OTAN dont la France s'est ensuite retirée.

Il s'engage également bénévolement au profit des marins de sa promotion et surtout des officiers de marine en reconversion (2^e commissaire de la promotion EN 51 de l'École navale et vice-président de l'AOVC), mais aussi dans le monde des ingénieurs en qualité d'administrateur élu de l'ex-Conseil National des Ingénieurs et Scientifiques de France (CNISF) devenu IESF. Il est notamment le co-fondateur du REPERTOIRE FRANCAIS DES INGENIEURS et le créateur du Comité Intelligence économique et sécurité des IESF.



Remise d'un *certificate of appreciation* par le Brigadier Richard Spencer, directeur général de la Royal Marines Association