



15 NOVEMBRE 2025

### SOMMAIRE

- Page 1** Édito du président.  
Nouvelles de l'Ardhan.
- Pages 3 et 4** CR du conseil d'administration.
- Page 5** Les 400 ans de la Marine.
- Page 6** De nos forces.
- Page 7** Actualité - Donec.
- Page 8** Avions oubliés.
- Pages 9 à 13** L'histoire de la BAN Hyères.
- Pages 14 à 16** Récit de Claude Élien.



### Un nom, une légende : Bernard KLOTZ

Une vidéo de Yvan LAUNAY et son équipe

### ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT DE L'ARDHAN

#### Novembre, mois de mémoire



Novembre est le mois de la mémoire, celui où la Nation tout entière s'incline devant ses morts. Pour l'ARDHAN, dont la vocation est de rassembler, préserver et faire connaître la mémoire de notre Aéronautique navale, c'est un temps de recueillement et de reconnaissance. Nous faisons mémoire de tous ceux qui ont donné leur vie sous nos cocardes, mais aussi de tous ceux, connus ou anonymes, qui ont contribué à écrire l'histoire si riche et si glorieuse de notre aéronavale.

Aujourd'hui encore, nos camarades d'active servent avec honneur, souvent loin de leurs familles, affrontant les risques et les contraintes d'un métier d'exigence et de dévouement. Nous leur rendons hommage, ainsi qu'à leurs proches, gardiens fidèles de cette mémoire collective, qui partagent dans le silence la fierté et la charge du service.

Notre premier devoir est d'entretenir ce souvenir, et je veux remercier chaleureusement tous ceux qui, chaque jour, déposent un mot, une photo, un témoignage sur notre page « Souvenons-nous ». Vous êtes les artisans vivants de cette mémoire partagée qui unit notre grande famille des marins du ciel.

Deux cérémonies d'hommage viendront marquer ce mois du souvenir : le 18 novembre au monument de Costebelle, à Hyères, et le 25 novembre au Mémorial de l'Aéronautique navale du Cap de la Chèvre, en presqu'île de Crozon. Puisse notre présence, réelle ou en pensée, témoigner de la fidélité indéfectible de l'ARDHAN à ceux qui ont servi la France sous nos cocardes.

**VAE (2S) Xavier PAÏTARD**

Président de l'Ardhan

Président des Marins du ciel

### NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

#### ADHÉRENTS

**710**

membres actifs

82 adhésions depuis  
le 1er janvier 2025.

#### NOUVELLES ADHÉSIONS

n°1946 CF	<b>Raphaël CALAIS</b>	<a href="mailto:calaisr@gmail.com">calaisr@gmail.com</a>
n°1947 CC	<b>Florian LE HIR</b>	<a href="mailto:florian.lhr@gmail.com">florian.lhr@gmail.com</a>
n°1948 CV	<b>Charles LOY</b>	<a href="mailto:cvm.loy@gmail.com">cvm.loy@gmail.com</a>
n°1949 M.	<b>Jean-François LE FERON DE LONGCAMP</b>	<a href="mailto:jf.leferon@hotmail.fr">jf.leferon@hotmail.fr</a>
n°1950 CV	<b>Patrick BOURLARD</b>	<a href="mailto:patrick.bourlard@dbmail.com">patrick.bourlard@dbmail.com</a>

#### AGENDA

- Prochain bureau :  
le 12/12/2025 15h00.

Pour des raisons comptables, merci de ne pas régler vos cotisations 2026 avant le 1er janvier.



- ◆ Fondateur
- ◆ Rédaction/Édition

**Robert Feuillo**  
**Etienne Marchal** - 06 45 89 29 86  
[secretairegeneral@aeronavale.org](mailto:secretairegeneral@aeronavale.org)

**Il faudra un jour écrire l'histoire des drones...**



**En attendant, lisez celle des aéronefs habités  
dans les livres de l'Ardhan !**

**Je commande sur le site de  
l'Ardhan**



**Rejoignez l'Ardhan et contribuez à écrire  
l'histoire de l'Aéronautique navale.**

## CONSEIL D'ADMINISTRATION 2025

Le conseil d'administration de l'ARDHAN pour l'année 2025 s'est réuni le 4 novembre à l'Aéro-club de France, en voici le résumé.

Après les salutations d'usage, le Président annonce que l'association se porte bien. Les ouvrages produits sont très appréciés même si les ventes demeurent à un niveau modeste pour certaines publications.

Le président met en avant le rôle bénéfique de « l'attelage » Ardhan - Marins du ciel pour le rayonnement de l'Ardhan.

À noter la diminution sensible de la moyenne d'âge des membres. En effet, 40% des adhérents récents sont des militaires en activité, ce qui témoigne d'une évolution dynamique de l'association.

Le président a également évoqué le défi de vendre davantage de livres, tout en se félicitant des résultats obtenus cette année avec distribution supérieure à 3000 ouvrages.

Enfin, cet été, l'Ardhan a lancé une bande dessinée sur 120 ans d'histoire de l'Aéronautique navale. Cet ouvrage de 78 pages sera disponible à la vente fin 2026.

### ADMINISTRATION

#### I. Administrateurs présents :

##### a. Quatre administrateurs de droit

CEMM	<b>Amiral Nicolas Vaujour</b> (représenté par CV Vincent Isorce)
ALAVIA	<b>CA David Desfougères</b> (représenté par CV Vincent Isorce)
Cheffe du SHD	<b>Mme Nadine Marienstras</b> (représentée par le Pr P. Boureille)
Secrétaire général des Marins du Ciel	<b>CA (2S) Pierre Canal</b>

##### b. Douze administrateurs élus

Mandats jusqu'à AGO 2026	<b>M. du Boucheron, V. Isorce, P. Zimmermann, B. Thouvenin</b>
Mandats jusqu'à AGO 2027	<b>R. Feuilloy, E. Marchal, X. Païtard, JC. Rivière</b>
Mandats jusqu'à AGO 2028	<b>JM. Brûlez, O. Dufit (excusé)                      2 postes vacants</b>

Pour compléter les deux postes vacants depuis la dernière AGO (démission de Jacques Alhérière et Xavier Houdaille), les deux adhérents suivants sont cooptés comme administrateurs provisoires dans l'attente de la prochaine AGO de 2026.

- **CF (R) Thierry Ludovic de Lys** Membre Ardhan n°1679 (année d'adhésion 2018) (membre de l'association avant la dernière AGO et à jour de ses cotisations)
- Retour du **CA (2S) Xavier Houdaille** qui reprend son siège.

#### II. Effectifs de l'Ardhan - Adhésions et renouvellements

À la date du conseil:

- l'Ardhan comptait 707 membres (645 au moment du CA 2024),
- 78 nouveaux membres nous ont rejoints en 2025, niveau d'adhésion qui montre l'excellent dynamisme de l'Ardhan,
- Environ 80 cotisations étaient encore dues.

Le président souligne l'impact de la gazette sur le niveau des adhésions et sur la fidélité de beaucoup de membres.

## CONSEIL D'ADMINISTRATION 2025 (SUITE)

### Élection du bureau exécutif

ARDHAN - ELECTION AUX FONCTIONS DU BUREAU EXECUTIF 2025 - 2026			
Fonction	Nom	Fonction	Nom
<i>Président</i>	Xavier Païtard	<i>Chargé de l'iconographie</i>	Robert Feuilloy
<i>1er VP</i>	Jean-Marc Brûlez	<i>Chargé du stock</i>	Jean-Cosme Rivière
<i>2ème VP</i>	Bruno Thouvenin	<i>Animation du réseau des Marins du ciel</i>	Pierre Canal
<i>Secrétaire général</i>	Etienne Marchal	<i>Chargé de la communication et du numérique</i>	Patrick Zimmermann
<i>Trésorier, chargé du site et de la distribution</i>	Marc du Boucheron	<i>Chargé de la promotion et marketing</i>	Vincent Isorce
<i>Chargé de l'édition</i>	Jean-Marc Brûlez		

### Situation financière

Le CA (2S) Marc du Boucheron expose la situation financière de l'association. Celle-ci demeure solide malgré un léger déficit. Les recettes proviennent principalement des cotisations et des ventes. À noter que les dons ont un peu diminué en regard des années passées. La cotisation 2026 sera maintenue à 40€.

### Ventes / Distribution

L'Ardhan a distribué plus de 3000 livres et cahiers en 2025, chiffre qui démontre une très bonne activité éditoriale. Il est néanmoins noté que le dernier livre L52 sur les formations de l'AN se vend peu malgré tout l'intérêt de cet ouvrage.

Un projet de bande dessinée sur 120 ans d'histoire de l'Aéronautique navale a été lancé en août 2025. Cette BD de 78 pages devrait être mise à la vente fin 2026. Les prochaines gazettes reprendront régulièrement ce sujet.

**L'Ardhan recherche des relecteurs pour hâter les projets et soulager les chargés d'éditions actuels.**

### Planning éditorial

Mise à jour 4/11/2025	n°	Titre	Diffusion	Auteurs	Publication	Support / Qualité	Tirage	Processus de publication
2025	Livre L52	Les formations de l'Aéronautique navale (1943-2025) Tome 1 Les flottilles	Vente	C Morin et J-C Duchesne	1/7/25	Couverture rigide	400	Cloître
	Livre L53	De l'escadrille E4 à la flottille 7FE Les hydravions de patrouille maritime à Dakar (39-45)	Vente	P. Bonnet	1T26	Couverture rigide	400	Cloître
	Cahier C48	Diên Biên Phu en Privateer	distribué	Henry Ludet	Distribué	Couv souple format A4	800	Cloître
	Cahier C50	CENTEX Gaé "Pirate"	Distribué	Silve	1/12/25	Couv. Souple format A4	800	Cloître
2026	Livre L55	Commandements de l'Aéro	Vente		2T26	Couv. Souple format A5		LSF
	Cahier C49	La guerre en hydravion	Distribué	de Soras	1/6/26	Couv souple format A4	800	Cloître
	Livre L54	Les formations de l'AN Tome 2 Escadrilles et sections	Vente	J.C. Duchesne et C. Morin	3T26	Couverture rigide	400	Cloître
	Livre TBD	La BAN Rochefort (1916-2002)	Vente	C. Cabanel	4T26			
	Livre L56	nouvelle édition de "au-delà du pont d'envol"	Vente	AL Vercken	3T26	Couv souple format A5		LSF

EN 2026, LA MARINE FÊTERA SES 400 ANS

# 400 ans au service de la France, sur tous les océans.

Ce sera un moment de **fierté collective**,  
**d'élan vers l'avenir**, tourné vers la **jeunesse**  
et les **territoires**, et **populaire**.

## 2026

1 an de célébration en France,  
3 événements majeurs

### JANVIER

Partenariat Éducation nationale  
Présentation au drapeau au centre  
d'instruction naval de Brest

### FÉVRIER

3 février : Conférence navale de Paris  
Départ Jeanne d'Arc-400 ans

### MARS

Concert des 400 ans de la Musique  
de la Marine au Val-de-Grâce

### AVRIL

Commémorations communes interarmées  
Exposition photo des villes marraines

### 8 MAI

Démonstration de force navale  
aux abords de Marseille

**RENDEZ-VOUS  
SUR LE SITE DÉDIÉ :**



### NOVEMBRE

Salon Euronaval  
24-27 novembre :  
WPNS à Tahiti



### 5 SEPTEMBRE

Cérémonie bataille de Chesapeake  
Cérémonie scénarisée (sons et lumières) dans  
un lieu symbolique (Trocadéro et en régions)

### AOÛT

Exposition photos dans les villes marraines

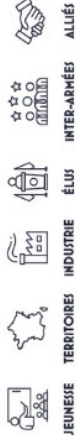
### 14 JUILLET

Fête nationale thématisée  
Marine à l'honneur dans les défilés

### JUIN

**Journées «jeunesse & territoires au large»**  
Faisonnement d'initiatives en région,  
tournées en particulier vers les jeunes  
25 juin : journée des marins. Nombreux événements locaux organisés  
par la Marine ou ses partenaires avec labellisation

## En 2025, l'équipage se prépare !



Devenez acteurs, mécènes,  
partenaires et embarquez  
pour cette mission exceptionnelle



**En 2026, #tousmarins !**

**La période de tuilage entre les vénérables Gardian et les Falcon 50 se poursuit à la 25F  
(article flottille 25F)**

Une page de l'histoire de l'Aéronautique navale se tourne en Polynésie. Après le n°48, le Falcon 200 Gardian n°77 a tiré sa révérence après plus de quarante années de bons et loyaux services.

Quatre décennies de vols, de missions, de surveillance, de secours et de protection, menées avec courage, précision et dévouement.

Entré en service en 1984 et mis en œuvre par d'innombrables équipages, le Gardian n°77 a veillé sur nos espaces maritimes, affronté les éléments, avalé les nauques, et écrit, au fil des années une partie précieuse de notre histoire aéronautique.

Derrière son fuselage se cachent des histoires humaines : celles des Marins du ciel qui l'ont connu, aimé, entretenu et fait voler.

À tous ceux qui ont partagé un bout de ciel avec le 77, cet adieu résonne comme un salut fraternel.

Le 77, c'est bien plus qu'un avion : c'est un symbole, celui d'une génération d'appareils robustes, fiables et élégants qui ont opéré sans relâche, souvent loin des projecteurs, mais toujours au service de la mission.

Alors que le Falcon 200 Gardian s'apprête à rejoindre la légende, une nouvelle page s'écrit déjà avec l'arrivée des Falcon 50M.

Ces nouveaux appareils, dotés d'un rayon d'action supérieur et de capteurs de dernière génération,

prennent le relais pour poursuivre la mission avec encore plus d'efficacité et de précision, dans la continuité de l'esprit et de l'excellence de leurs prédécesseurs.

Aujourd'hui, le Gardian n°77 rejoint la légende. Merci pour ces quarante années de fidélité et de service exemplaire.

Tu laisses derrière toi la mémoire d'un avion qui aura, jusqu'à son dernier vol, fait honneur à ses équipages, à sa flottille et à son pavillon, sous le soleil et les nuages du grand Pacifique.

Bon vol vers le repos bien mérité, Gardian des mers et du ciel.



Le Gardian 77 avec les côtes de Tahiti en arrière plan.



Les 2 Falcon, 50 au premier plan et 200 dans son aile, au cours d'une patrouille sur fond de lagon polynésien.



*Fin du Gardian 48* : Cette photo diffusée sur les réseaux sociaux a brisé le cœur de tous ceux qui ont servi la 25F et précédemment les escadrilles 9S et 12S.

« Oriri et cadere ».

<b>Flotte</b>	(4) 48	Démantelé
	(4) 65	En service
<b>Gardian</b>	(4) 72	En service
	(4) 77	Retiré du service
	(4) 80	En service

## Patrick Pailloux confirmé à la tête de la Direction générale de l'armement

Le directeur de cabinet de la ministre des Armées Patrick Pailloux a été nommé délégué général de l'armement (DGA) en remplacement d'Emmanuel Chiva.



Patrick Pailloux, ingénieur général des Mines de 59 ans, prendra les rênes de la DGA le lundi 17 novembre, au moment où celle-ci est confrontée à la nécessité d'accélérer le réarmement de la France face à la menace posée par la Russie pour le continent européen.

Premier investisseur de l'État avec une vingtaine de milliards d'euros d'achats d'arme-

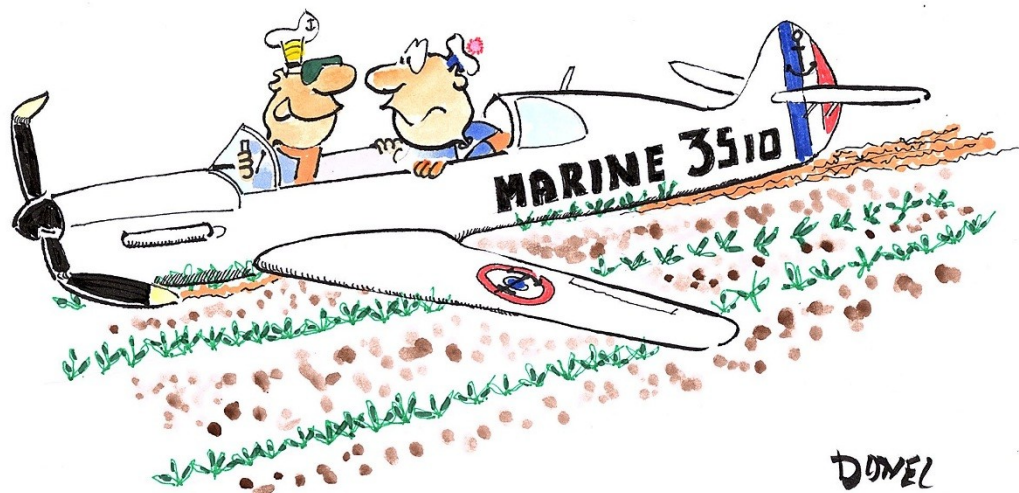
ments par an et forte de 10 500 personnes, la DGA a pour mission de définir et de fournir les équipements nécessaires aux armées françaises. Elle a à ce titre la responsabilité de conduire des programmes d'armement s'étalant sur plusieurs années, de développer les technologies militaires futures ou encore d'encourager la montée en cadence de la production des quelque 4 000 entreprises de la base industrielle et technologique de défense (BITD). Mais elle peine à s'affranchir de lourdeurs bureaucratiques et à faire suffisamment de place aux petites entreprises innovantes.

### Réagir rapidement et fermement

Si nous ne réagissons pas rapidement et fermement, la France deviendra, technologiquement, spectatrice d'un monde qui se réarmera trop vite pour elle, avait mis en garde en octobre 2024 Sébastien Lecornu, alors ministre des Armées, lors d'un déplacement sur le site de la DGA à Vert-le-Petit (Essonne).

## DONEC 236

LA PROCHAINE FOIS JE SORS LE  
TRAIN, C'EST PROMIS !



DOMEI



## AVIONS OUBLIÉS

### Le Douglas F4D SKYRAY (Source « Avions légendaires »)

Avec un peu moins de huit ans de service actif à cheval sur les années 1950 et 1960, le petit monoréacteur Douglas F4D Skyray n'a pas eu la carrière la plus longue qui soit. Désigné F-6 en septembre 1962 il a pourtant servi aussi bien dans l'US Navy que les Marines. Réputé apprécié de ses pilotes, il fut l'un des premiers chasseurs à mettre en œuvre le célèbre missile air-air AIM-9 Sidewinder.

À l'instar de l'avion d'attaque embarqué A-4D Skyhawk issu du même avionneur, le F4D Skyray possédait une voilure en faux delta. Celle-ci rendit les phases d'appontage très délicates à tel point que cela précipita son retrait du service. Rappelons que le F-4D Skyray a donné naissance au F5D Skylancer si cher à un certain Neil Armstrong et qui cependant ne dépassa pas le stade expérimental.



Le Douglas F4D Skyray a été le premier avion de l'US Navy à dépasser Mach 1 en vol horizontal et capable de monter à 15 000 mètres en moins de trois minutes.



En lien avec son aérodynamisme « originale », le Skyray était très sensible aux turbulences de sillage des porte-avions et donc délicat à apponter.

Caractéristiques	
Type	Intercepteur embarqué supersonique
Constructeur	Douglas Aircraft Company
Motorisation	1x réacteur P & W J57-P-8
Envergure	10,2 m
Longueur	13,7 m
Hauteur	4,2 m
Masse max. au décollage	10 900 kg
Vitesse max	1 195 km/h (Mach 1.1)
Plafond opérationnel	17 400 m
Autonomie	1 900 km
Armement	4 canons de 20 mm, missiles AIM-9 Sidewinder, roquettes air-air

Pour en savoir plus ...







## Historique de la Base d'Aéronautique navale de Hyères

Suite de la gazette 581

En décembre 1944, la Section d'Essais (SE) de l'Aéronautique navale s'installe à Hyères puis rejoint la BAN de Fréjus qui est prête à la recevoir en février 1946. L'escadrille 4S, armée de Walrus, provenant de Cuers, s'installe à Hyères pour quelques mois (03.1945-07.1945). Son rôle est le repérage des mines le long de la côte. Elle migre ensuite à Saint-Mandrier.

### Des escadrilles italiennes à Hyères en 1943

Le 15 avril 1943 a été créé le « Comando Aeronautica della Provenza » (Commandement Aéronautique de Provence). Plusieurs unités dépendant du commandement de la Regia Aeronautica pour l'aviation auxiliaire de l'Armée de Terre (Esercitavia) ont été déployées en Provence.

Le 19ème Stormo Osservazione Aerea dont le QG était à Menton puis à Turin le 18 juin 1943 avait installé à Hyères d'une part le 64ème Gruppo avec la 136ème Squadriglia et d'autre part la 30ème Squadriglia qui dépendait quant à elle de l'État-major du 76ème Gruppo installé au Luc.

Le 20ème Stormo comptait seulement le 66ème Groupe avec deux Squadriglia, dont la 131ème à Hyères.

Le 17 août 1943, un B-17 américain touché par la DCA italienne a été contraint de se poser à Hyères avec son train d'atterrissage rentré. L'équipage a été capturé. Les Allemands ont revendiqué ce succès et l'avion.

Le 8 septembre 1943, jour de l'armistice italien, seule la 136ème Squadriglia avec 7 Caproni Ca.313 restera à Hyères. Tous les avions furent détruits ou capturés par les Allemands. Certains furent ainsi utilisés par la Luftwaffe.

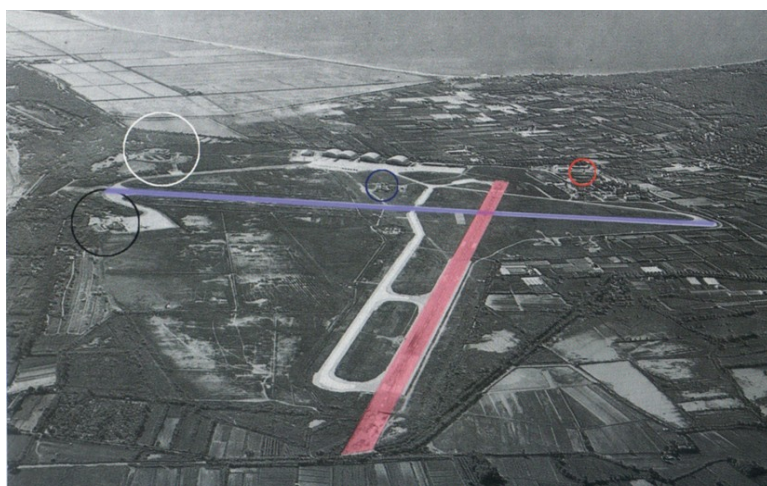
### La base de Hyères en 1944 et 26 ans plus tard, en 1970

La physionomie de la base en 1944 est celle présentée sur cette photo d'époque sur laquelle on note la présence d'une seule piste, la 14/32 qui fera plus tard l'objet de travaux d'allongement.

Elle est à comparer à la photo prise au début des années 1970. L'allongement de la piste 14/32, le déplacement et l'agrandissement du parc à carburant (cercle blanc), la construction de la tour de contrôle (cercle bleu) et celle de nouveaux logements (cercle rouge) ont été des réalisations majeures qui donneront à la base sa forme actuelle.



*Photo de la BAN Hyères en 1944*



*Photo de la BAN Hyères en 1970*



## Fin de la 2ème Guerre mondiale, le redémarrage.

1945. La guerre finie, le terrain est récupéré par la Marine. Le capitaine de vaisseau Nomy promu contre-amiral en février 45 reçoit pour mission de reconstruire la Base.

Les deux flottilles de bombardiers légers Douglas SBD, 3FB et 4FB qui, formant le Groupe d'Aéronautique Navale n° 2 (GAN 2) et basées à Cognac depuis décembre 1944, bombardaient la poche allemande de Royan, s'implantent à Hyères fin juin 1945. Elles sont suivies par la Base mobile n°2 qui accompagne les flottilles en déploiement.

La 1<sup>ère</sup> flottille de chasse (1F), dissoute à Lartigue en mai 1944, est reconstituée à Cuers en octobre 1945. Intégrée au GAN 2 en décembre, elle s'installe à Hyères en janvier 1946. Elle vole jusqu'en mars sur des SBD du GAN 2 puis reçoit des Supermarine Seafire III ainsi que, provisoirement, plusieurs Spitfire (04.1946-09.1946)

Le 1er janvier 1946, l'appellation des unités change légèrement : la 1F est inchangée mais les 3FB et 4FB deviennent simplement 3F et 4F. Le 17 septembre 1946, le GAN 2 est absorbé dans le commandement de l'Aviation embarquée, créé à cette date. La base mobile n° 2 restera à Hyères jusqu'en novembre 1954 et sera ensuite dirigée vers Bizerte-Karouba.

L'escadrille 54S, école de l'aviation embarquée, est créée en octobre 1946. Elle sera dissoute en mai 1958. Elle forme les pilotes à l'appontage.

Trente-cinq pilotes des trois flottilles se qualifient à l'appontage sur le *Colossus* en novembre et décembre 1946, marquant ainsi la renaissance de l'aviation embarquée.

Le *Colossus* est rebaptisé *Arromanches* le 15 mars 1947.

Le conflit indochinois va provoquer plusieurs déploiements des porte-avions.

La première campagne est sur le *Dixmude* avec la 3F (01.1947-05.1947) puis une seconde, avec cette fois la 4F (09.1947-04.1948).



Un SBD Dauntless de la 4F en 1949 peu avant l'appontage sur l'*Arromanches*.

La 3F est dissoute en juillet 1948 et une deuxième flottille de chasse, la 12F, est créée le 1<sup>er</sup> août 1948 sur Seafire III, par dédoublement de la 1F. Avec la 1F, elle forme le 1er groupe de chasse embarquée, GCE (08.1948-07.1949).

L'*Arromanches* relève le *Dixmude* pour une 3<sup>ème</sup> campagne en Indochine avec la 4F qui sera de courte durée (11.1948-01.1949) mais pleine d'enseignements. En juin 1949, le *Dixmude* est déclassé au rang de transport d'aviation. Le même mois, les 1F et 12F reçoivent un modèle d'aéronef plus performant, le Seafire XV qu'ils garderont jusqu'en avril 1950.

## Le renouvellement du parc (avril 1951-décembre 1954) et l'Indochine

Les accords entre la Marine française et l'US Navy dans le cadre du MDAP (Mutual Defense Assistance Program) permettent un rééquipement important en qualité et en nombre des flottilles hyéroises.

Il s'agit de 148 Grumman F6F Hellcat qui sont livrés à partir d'avril 1950, de cent Curtiss SB2C Helldiver livrés simultanément puis de 175 Grumman TBM Avenger livrés à partir d'avril 1951. De plus, Le USS *Langley*, prêté par les Etats-Unis et rebaptisé *La Fayette*, passe sous pavillon français le 21 juin 1951.



F-6F Hellcat

C'est ainsi que la 1F et la 12F passent sur F6F en avril et mai 1950, que la 3F recrée en mai ainsi que la 4F passent en mai 1950 sur SB2C. Cette dernière passe rapidement sur TBM en avril 1951.

La quatrième campagne en Indochine se fait avec l'*Arromanches* (08.1951-06.1952). Sont embarquées pour cette mission la 1F sur F6F et la 3F sur SB2C.

.../...



TBM de la 4F en 1952



Corsair de la 15F sur le pont d'envol du *La Fayette* en août 1957

Une directive du Service central renumérote les flottilles en juin 1953 ; la 1F devient 11F et les 3F, 4F et 12F restent inchangées. La 4F quitte Hyères pour Karouba en septembre 1952.

La cinquième campagne en Indochine (08.1952-06.1953) se fait d'abord avec *l'Arromanches* avec à bord la 12F F6F et la 9F SB2C venant de Karouba. Ce groupe aérien est transféré sur zone sur le *La Fayette* (04.1953-06.1953). La 9F reste alors à Hyères jusqu'en janvier 1955 puis va à Aspretto. Un deuxième porte-avions est prêté par les Américains en septembre 1953 ; il s'agit du *Bois-Belleau*, qui sera bien utile en Indochine.

La sixième et meurtrière campagne d'Indochine se déroulera toujours sur *l'Arromanches* (09.1953-09.1954) avec la 11F sur F6F et la 3F sur SB2C qui se jettent dans la bataille de Diên Biên Phu.

Au retour en France, la 3F est dissoute.

### Les Corsair (novembre 1953-décembre 1962)

Livrés au début de 1953 à Karouba, les premiers Corsair arrivent à Hyères en novembre 1953 à la 12F. Au total, 94 F4U-7 et 79 en version AU-1 sont acquis par la Marine. La 12F partira à Karouba en décembre 1955.

La 15F venant de Karouba est stationnée à Hyères (04.1955-01.1962). Elle participe à l'opération de Suez en novembre 1956 à bord du *La Fayette*, et aux détachements à Telergma dans le Constantinois. Elle sera provisoirement dissoute en janvier 1962.

La 14F arrive de Karouba en octobre 1957. Elle effectue aussi des détachements à Telergma. Elle sera transférée à Cuers en décembre 1962.

Quatrième flottille de Corsair, la 17F, est créée à Hyères en avril 1958 et part à Karouba dès le mois d'août.



Corsair de la 14F



F4U-7 Corsair de la flottille 14F en 1957

### Les Aquilon (mai 1954-mars 1965)

Outre les cinq SNCASE Aquilon prototypes ou de présérie, volant de 1952 à 1954 et s'inspirant du De Havilland Sa Venom britannique, la Marine va recevoir 96 avions de quatre standards différents, livrés de 1954 à 1958. Il s'agit d'un chasseur tout-temps. L'ère du réacteur s'installe à Hyères et la piste 05/23 est rallongée. Un détachement Aquilon est créé le 1er mai 1954 et devient la flottille 16F le 1er janvier 1955. La 11F, délaissant ses F6F, passe aussi sur Aquilon en juillet 1955. Elle sera affectée à Karouba en février 1957 et reviendra à Hyères en janvier 1962 pour y être provisoirement dissoute en avril de la même année.

La 16F, fidèle à Hyères, participe quand même aux détachements à Karouba et Alger de juin 1958 à novembre 1959, dans le cadre des opérations en Algérie. Elle sera provisoirement dissoute en avril 1964.

Les premiers appontages sur un PA français se déroulent en mars 1960 sur le *Clemenceau* alors en essais, et les appontages de nuit sont initiés en septembre 1960.

Les Aquilon ont également servi à la 54S (01.56-03.58) et à la 59S, École de chasse tout-temps, (01.1957-03.1965). En mars 1965, les Aquilon restants forment une Section Aquilon à Cuers (04.65-06.66).



Aquilon de la flottille 16F

### L'escadrille 54S (10.1946 - 04.1958)

Nous avons vu qu'elle a été créée en octobre 1946. Son parc est composite. En particulier les avions lourds, les Junkers 52, en font partie de manière épisodique, alternant entre la 54S et la SE Hyères. La liste des aéronefs « passés » est effectivement imposante :

Morane MS 500 (10.46-03.47), Spitfire IX (12.46-04.48), Seafire III (12.46-08.50), SNJ-3 (12.46-04.48), SBD (01.47-04.49), P-39 (05.47-02.48), Nord 1101 (11.47-10.52), MS 474 (07.48-06.52), NC 702 (03.49-04.53), Ju 52 (04.49-05.50), puis (06.52-03.53) puis (02.55-05.55), Seafire XV (03.50-12.50), F6F (05.50-04.58), SB2C (05.50-10.54), MS 472 (05.50-05.51), SNJ-4 (05.52-04.58), NC 701 (09.52-03.53), TBM (09.53-03.54), MD312 (01.55-04.58), Aquilon Mk 20 (01.56-03.58).

Dissoute en avril 1958, son rôle sera progressivement repris par la 59S.

### Section d'entraînement de Hyères (05.1950 - 03.1956)

Les avions en service s'appellent Junkers 52 (05.50-11.1954), MS 502 (02.1950-01.53), NC 701 et NC 702 (05.1950-08.1953), Nord 1101 (05.1952-06.1953), F6F-5N (09.1953-02.1956).

### Les F6F-5N Hellcat (10.1951 - 10.1960)

Quinze F6F-5N ont été délivrés d'octobre 1951 au troisième trimestre 1952. Ils sont dotés d'un radar en extrémité et sous le plan droit. Ce sont les premiers avions de chasse de nuit de l'Aéronavale.

### La flottille 12F (18 .10.1951 au 1.1952)

Les avions sont immatriculés 12F.31 à 12F.36.

Appontages de nuit sur l'USS *Tarawa* le 5.12.1951 puis sur le *La Fayette* en février, mars, mai, juin et juillet 1952

Les Corsair sont versés à la 11F le 1<sup>er</sup> août 1952 quand la 12F embarque pour l'Indochine

### La flottille 11F (08.1952 à 09.1953)

Les avions sont immatriculés 1F.31 à 1F.38 puis 11-F.31 à 11F.38, avec une série 11F-25 à 11F-28 de juin à août 1953. Le LV Perrin et l'EV1 Lamy effectuent quelques appontages de nuit sur le *La Fayette* ; le LV Perrin est le chef de la section chasse de nuit embarquée (SCN) de juin à septembre 1953.

Les aéronefs sont versés à la BAN Hyères le 1<sup>er</sup> septembre 1953 au moment du départ de la 11F pour l'Indochine.

### Section d'entraînement à la chasse de nuit (SCN puis SECN) de Hyères

Créée du 15 septembre 1953 (LV Hurel) au 1<sup>er</sup> février 1956, elle est mise pour emploi au Détachement Aquilon le 1.08.1954. Renommée Section d'entraînement à la chasse de nuit le 1.09.1955 sous les ordres du LV Croset, elle devient 59S le 1.02.1956.



Porte-avions *La Fayette*

Les neuf F6F-5N de la SECN sont immatriculés HY-31 à HY-39 puis en janvier et février 1956 HY-1 à HY-12.

Pendant l'interdiction de vol des Corsair pour cause technique, des F6F-5N ont volé à la 12F d'octobre 1954 à janvier 1955 portant de nouveau les codes 12F.31 à 12F.36, appontant à bord du *La Fayette* en décembre 1954 et janvier 1955.

### L'escadrille 59S (du 1.02.1956 au 2.04.1957)

Le 1.1.56, le Plan d'armement à 6 F6F-5N et 6 F6F-5. Les « -5N » sont portés à huit exemplaires en mai 1956. Les avions sont immatriculés 59S-1 à 59S-8.

### **Le GAN2 (7.04.1957 au 30.09.1957)**

Le GAN dispose de quatre F6F-5N, codés 59S-1 à 59S-4, réduits le 2 août à deux avions qui seront convoyés le 23.04 de Hyères vers Karouba puis Gabès, SDA 923, (du 26.04 au 28.05.1957), puis Bône. Les avions rentrent à Hyères le 30.09.1957

Les missions sont: CAP, GCI, Alertes.

### **La Section F6F-5N de la 11F (2.04.1958 au 15.11.1958)**

Quatre avions transitent le 6.04 de Hyères vers Alger. Ils y seront basés du 6.04 au 8.05 puis à Bône jusqu'au retour à Hyères le 31.10.1958. Ils relèvent en principe du commandant de la 11F.

Les missions sont: CAP et GCI d'entraînement pour le secteur de DA 903 à La Reghaia.

Les avions ne portent pas d'immatriculation de flottille et sont repérés par les trois derniers chiffres de leur Bureau Number fourni par l'US Navy. Les avions sont condamnés en 1960.

### **L'escadrille 59S (février 1956 - mars 1997)**

Créée deux ans avant la dissolution de la 54S à partir de la Section d'entraînement à la chasse de nuit, sur F6F-5N, elle est d'abord école de chasse tout-temps puis évolue en mars 1965 vers le rôle d'école de chasse embarquée qu'elle conservera jusqu'au bout.

La 59S a mis en œuvre sept types d'aéronefs différents :

F6F (02.1956-03.1957), SO 94 (04.1956-01.1957), Aquilon (01.1957-03.1965), Fouga Zéphyr (11.59-11.94), Étendard (10.65-06.91), Alizé (08.72-06.89), Super Étendard (07.91-03.97).

La 59S sera dissoute le 1<sup>er</sup> avril 1997.



CM175 Zéphyr

La structure École de chasse embarquée (ECE) ralliera alors Landivisau mais sans avions. Les appareils seront empruntés aux flottilles.



BR1050 Alizé

### **Les flottilles de TBM se transforment sur Breguet Alizé**

La 6F sur TBM arrive de Lartigue en mars 1958. Première flottille à passer sur Breguet Alizé en septembre 1959, elle va servir d'unité d'entraînement pour les équipages des deux flottilles sœurs 4F et 9F. Elle s'installe sur la nouvelle BAN de Nîmes-Garons en octobre 1961.

- La 4F sur TBM Avenger revient de Karouba en juillet 1958. Elle se transforme sur Alizé de février à avril 1960, au sein de la 6F. Elle quitte en juillet 1964 pour s'installer à Lann Bihoué.

- La 9F sur TBM revient d'Aspretto en septembre 1960 et utilise la 6F pour sa transformation. Elle est opérationnelle en octobre. Elle quittera Hyères en décembre 1968 pour rejoindre la 4F à Lann Bihoué. Elle effectue les deux campagnes du Pacifique à bord du *Foch* en 1966 puis du *Clemenceau* en 1968.

### **L'École d'aviation embarquée (EAE) (05.1958-09.1996)**

Intégrée à la 54S, elle prend son indépendance à la dissolution de celle-ci. Elle regroupe les officiers d'appontage, gardiens de la doctrine et l'école du personnel de pont d'envol (EPPE). En septembre 1993, elle devient le Centre de formation de l'aviation embarquée (CFAE).

Elle est transférée à Landivisau en septembre 1996, laissant à Hyères l'EPPE qui prend son indépendance.

### **L'École d'entraînement aux bouées acoustiques (EEBA)**

Venant de Saint-Mandrier, elle séjourne à Hyères (12.1961-04.1965) au profit des équipages d'Alizé, puis rejoint Nîmes-Garons.

**Suite dans le prochain numéro.**

## LES PINGOUINS HELICOS EN ALGERIE : LA CAISSE À VIVRES

Par l'OCE (H) Claude ÉLIEN, membre Ardhan.

*Un préambule explicatif me semble nécessaire pour bien comprendre la naissance et l'évolution des hélicos Marine de 1955 à 1962 tout au long des opérations dites « de maintien de l'ordre » en Algérie, plus simplement dites « guerre d'Algérie ».*

*Tout commence quelques mois après le début des hostilités en Kabylie, provoquées par l'ALN alors embryonnaire.*

*Un Chef de bataillon, le Cdt CRESPIN, ancien des commandos en Indochine, se voit confier un terrain en décrépitude à proximité de Sétif en Kabylie. Il en fait une base opérationnelle : Ain Arnat. Son observation des Sikorsky S-55 en évacuation sanitaire et transport de commandos en Indo le mène à rameuter toute voilure tournante en état de vol. C'est le début du GH2 (Groupement d'Hélicoptères 2).*

*La Marine envoie en juin 1955 un Sikorsky S-55 de l'escadrille 10S Saint-Raphaël qui transite par l'Espagne et participe aux opérations. La machine de guerre Marine est lancée.*

*Deux escadrons venant de l'ALAT, de l'Armée de l'Air et de la Marine sont créés début 1956. La Marine envoie du personnel qui volera sur Piasecki H-21 bi-rotors, la fameuse « Banane ».*

*Le maître mécanicien volant Michel DELAUNAY rejoint ses camarades à Sétif le 17 février. C'est ma première rencontre avec ce personnage. Je suis alors second-maître pilote avion attaché à l'Amirauté d'Alger, basé à Maison-Blanche, et j'effectue régulièrement des rotations sur Sétif pour ravitaillement en armement et transfert de la solde des marins gérés par Alger.*

*On se retrouvera 3 ans plus tard à la 32F Lartigue.*

*La flottille 31F équipée de « Bananes » est créée en juillet 1956. Elle assure des Héliportages et appui-feu. Indicatif « MARINE ». La flottille prendra ses quartiers dans l'Oranais un peu plus tard, auprès de la Légion Étrangère à Sidi Bel Abbès.*

*La flottille 33F est créée le 1er juin 1957 à Lartigue (Oran). Ses Sikorsky H-19 assurent les EVASAN et du transport de commandos. Indicatif « BARLU ».*

*Voici venu le temps des HSS-1 ! Acquis pour partie après des USA et/ou construits sous licence par Sud-Aviation à Marignane, future AEROSPATIALE, puis AIRBUS HELICOPTERES.*

*Janvier 1958 : naissance de la flottille 32F basée à Lartigue, équipée de HSS-1 flambrants neufs, sous le commandement du LV Pierre MICHEL, personnage hors du commun. Indicatif « RAMEUR ».*

*On remarquera que tous les Commandants de flottilles, de Commandos Marine et d'escadrilles sont des lieutenants de vaisseau, ayant pour certains reçus plusieurs commandements. Le coût de leurs galons est à l'époque largement amorti, parfois sur plus de 10 années !*

*Les 3 flottilles passent sous le commandement du GHAN 1, Commandant CC BABOT dit « le Babs », lequel hérite ou plutôt s'empare d'un HSS-1 armé de canons de 20 mm.*

*Les flottilles 33F et 31F seront bientôt équipées de HSS-1, et regroupées sur la BAN Lartigue.*

*Merci d'avoir prêté attention à ces explications.*



Patrouille 3 HSS de la 33F secteur Oran en 1960



Claude Élien devant un HSS

Revenons à mon sujet. Après 2 années d'école au Maroc (1953/1954), breveté pilote de « lourds », suivies de 5 années d'affectations sur avion à Alger (1955/1960), puis après qualification sur hélicoptères à Fréjus, je suis affecté à nouveau en Algérie à Oran sur HSS-1 de la 32F. Nous sommes en 1960. Je retrouve Michel Delaunay, premier maître, patron de flottille.

Bien noté à l'issue de mon stage hélico, le contact est très bon avec mon Commandant, le LV Georges QUINIO qui a succédé au LV Pierre MICHEL en 1959.

La formation s'effectue en grande partie en opérations dans le grand sud oranais, pour ma part : copilote pendant 3 mois, puis commandant de bord, puis pilote de l'hélico armé de 2 canons de 20 mm. Et plus tard chef de dispositif de 6 hélicos cargos.

Début mars 1961, nous recevons un nouveau « pacha », le LV Daniel DEBAECKER. Réputation d'un homme froid, plutôt distant, pas le genre de son prédécesseur...

Les équipages le craignent un peu car il est l'officier de marque du HSS-1. Un vrai puits de science ! Alors que nous sommes plutôt des instinctifs au fait de l'essentiel de la machine, bons manoeuvriers et très opérationnels, connaissant les limites de l'appareil pour les transgresser régulièrement pour les besoins des différentes missions..., mais pas vraiment mécanos !

Pour le Commandant, entraînement superflu, il vient de la 20S Fréjus où il excelle sur le type d'appareil. D'emblée, dès son arrivée en opération sur HSS-1 armé, direction le Grand Sud.

Équipage : commandant LV Debaecker, copilote Mt Élien, mécanos tireurs au canon PM Delaunay, chef de cargo et maître Saumier, 2<sup>ème</sup> tireur canon.

Le printemps tarde à montrer le bout de son nez, Géryville est situé à plus de 1 400 m d'altitude, à 350 km au sud d'Oran sur un plateau dominant la fameuse plaine d'alfa.

Il neige et un blizzard venu d'on ne sait où nous glace jusqu'aux os. Suffisamment de visibilité pour voler et effectuer au canon un nettoyage de DZ (dropping zone) pour les commandos.

Retour à l'arrière. Posé presque en fin de matinée, une petite faim, il faut penser à se restaurer un peu.

Tous bien calfeutrés dans le cargo, porte fermée, froid un peu plus supportable.

C'est ici qu'intervient la fameuse « CAISSE A VIVRES » !

Il faut savoir que nous n'étions pas comme les « Marines » américains, que nos anciens ne disposaient pas d'une intendance organisée et qu'il fallait se débrouiller avec les moyens du bord.

Les 3 fonctions essentielles pour tenir : manger, boire et dormir. Pour la douche, cela pouvait attendre un peu. Manger ? Pas de mess à l'horizon, notre camp de base trop éloigné, les appelés du contingent dans leurs postes à la frontière pas toujours suffisamment ravitaillés, hormis la KRON.

Grâce à la bonne idée de quelques-uns de nos anciens, nous nous sommes rendus autonomes avec la « Caisse à vivres » : une caisse en bois contenant toute la conserve nécessaire pour tenir pratiquement une semaine + oignons pour éviter le scorbut + un camping-gaz avec recharges + une poêle pour manger chaud.



Claude Élien et un HSS en arrière plan

Chef de cuisine : Michel Delaunay, évidemment. Ouverture de la caisse à vivres (laquelle ne quitte jamais le bord), des maquereaux au vin blanc en entrée et du « singe » en boîtes kakis (bœuf en gelée), à réchauffer et faire sauter avec des oignons ; un régal !

Poser du camping-gaz sur le plancher métallique du cargo, juste à l'aplomb des réservoirs de carburant.

Petit bruit de l'allumette que l'on gratte, couvert par le hurlement du Pacha :

- que faites-vous Delaunay ?

\* Commandant je fais chauffer la poêle, pour le singe et les oignons.

- pas question ! Vous rendez-vous compte du danger ? Vous voulez nous faire griller ?

\* Commandant, cela fait 4 ans que nous avons installé notre « caisse à vivres » et nous avons toujours fonctionné ainsi...

- pas question, éteignez-moi ça.

\* à vos ordres.

Silence radio, on va manger froid, très froid !

Espérant réchauffer l'atmosphère, je m'empare d'une boîte de maquereaux, mon poignard, 2 trous sur le couvercle et je bois le jus !

Le Pacha : c'est votre façon de consommer les maquereaux, Élien ?

\* Oui Commandant, ce que je préfère dans les maquereaux au vin blanc, c'est justement le vin blanc !

Pas encore des rires, mais des sourires... ; il fait un peu moins froid !

Le lendemain, poursuite de l'opération, même météo, même température, même heure et même confinement dans le cargo.

L'ami Michel ouvre la « caisse à vivres » et des boîtes au contenu acceptable à consommer froid.

Le pacha : ce sera notre repas du jour ?

\* Oui Commandant.

- À bien y réfléchir, après tout Delaunay, le risque n'est pas si important ; sortez donc le camping gaz.

\* À vos ordres Commandant !

Et depuis, nous avons souvent fait équipage ensemble et avons toujours mangé chaud !

J'ai découvert chez ce commandant un homme affable, plein d'humour et d'une grande humanité.

La crainte supposée des pilotes d'avoir à subir des oraux sur le HSS-1 s'est estompée.

Pour ma part, est-ce l'épisode « maquereaux au vin blanc » ou le fait que j'étais demandeur de transmission de connaissances sur l'appareil ? Le LV Debaecker a ensuite souvent souhaité mon assistance en copilote canon pour mon plus grand plaisir car j'aimais ça et j'ai beaucoup appris avec lui.

Je l'ai retrouvé une dernière fois des années plus tard lors de la fête donnée à la BAN St-Mandrier, quand l'Aéronavale a dû se séparer de ses HSS-1; j'étais revenu à la vie civile et lui capitaine de vaisseau. Nous avons passé un très agréable moment ensemble. Mon ami Michel était bien évidemment de la partie !

Pour info, la « caisse à vivres » n'était pas une exclusivité de la 32F, elle était utilisée et traitée avec le même respect par nos amis des 31F et 33F.

Pour mémoire, le Mt Delaunay rencontré début 1956 et retrouvé en 1960, a quitté l'Aéronavale comme Major et nous sommes toujours restés en contact. Nous résidons à 200 m l'un de l'autre et bien sûr sommes toujours amis, de très vieux amis.



La garde du fanion 31F avec le SM Blanchard à gauche et le SM Baurin à droite. Flottille 31F en 1961.

Crédit René Bail.



Trois HSS au sol, secteur El Abiod en 1961. Flottille 33F.

Crédit Jacques Perrin.



**Pour Noël, offrez un ouvrage de l'Ardhan !  
Promotions « Spécial Noël » pour les adhérents.**