



### SOMMAIRE

Page 1	Édito
	Manœuvres à bord du Colossus
Page 2	Publications
Page 3	Avis de recherche
Pages 4 et 5	Actualités - Donec
Page 6	Lien armée-Nation
Page 7	Devoir de mémoire
Page 8	Récit
Pages 9 à 13	L'histoire de la BAN Hyères
Pages 14 et 15	Carnet gris

### ÉDITO

Le 10 novembre dernier, Eric Escoubet nous a quittés. Membre de l'Arghan depuis 1996, ancien administrateur chargé des affaires hélicoptères, il a été un auteur important de notre association avec la rédaction de 3 livres et 2 cahiers. Nous regretterons longtemps un homme engagé et rigoureux.

Comme l'évoque notre illustration de bas de page, il est encore temps de soutenir l'Arghan pour l'exercice 2025. Nous avons beaucoup d'ouvrages potentiels en attente et donc besoin de votre soutien pour les publier.

Enfin, pour les cotisations, ne renouvelez pas maintenant votre adhésion pour la prochaine année, attendez le 1er janvier 2026.

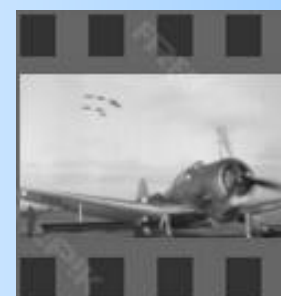
Merci de votre fidélité et bonne lecture de cette gazette n°583.

### Manœuvres à bord des PA *Dixmude* et *Colossus*, futur *Arromanches*

(Source ECPAD)

En cliquant sur l'image ci-contre, vous aurez accès à un film de l'ECPAD qui montre des manœuvres aviation à bord du porte-avions "Colossus" qui portera plus tard le nom "Arromanches" par une décision ministérielle du 4 mars 1947.

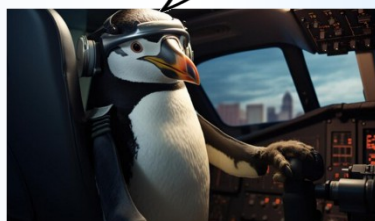
Les unités à la manœuvre sont les 1F, 3F et 4F et la date des images sont les 16 ou 17 janvier 47.



En ces temps incertains, cette année la Marine escortera le Père Noël !

Encore temps d'obtenir une réduction d'impôt sur les dons que vous faites à l'ARDHAN en 2025 !

Vous avez jusqu'au 31 décembre !



Je soutiens l'Arghan, Je donne



Don de 50€	Don de 100€	Don de 150€
Coût réel (66% de réduction d'impôts)		
17€	34€	51€

### NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

#### ADHÉRENTS

**710**  
membres actifs

n°1951 CF **Antonio CASCELLA** [toniocascella@yahoo.fr](mailto:toniocascella@yahoo.fr)

#### NOUVELLE ADHÉSION

#### AGENDA

- Prochain bureau : le 12/12/2025 à 15h00.
- AGO 2026 : le 5 mars 2026 sur la BA 709 de Cognac.

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)

### DE TRIBORD À BOBARD

Par l'amiral Oudot de Dainville  
Editions Lavauzelle

Naître au milieu du siècle des deux guerres mondiales offrait la possibilité de rencontres exceptionnelles, celle des fantômes de la Première, celle des légendes de la Seconde dans l'ombre du G<sup>al</sup> de Gaulle. Devenu marin sans toujours comprendre pourquoi, les vols et les navigations s'enchaîneront au milieu des champs de mines et des tirs de missiles, dans ce récit rempli d'anecdotes dans les grandes crises de la fin du siècle au service de la France, protection de Djibouti, du Liban en proie à la guerre civile, des flux pétroliers dans le mystérieux Golfe, et de l'indépendance de nos voisins des Balkans. Quand la chance continuait à sourire, les grades à monter, les combats tout aussi intenses se poursuivaient à terre dans les structures de commandement, celui de l'adhésion du personnel, du renouvellement matériel et de l'obtention des ressources, dans des manœuvres où seule la mine du crayon risquait de sauter. Cette suite d'opportunités ouvrait sur le monde des alliés et permettait de mieux connaître les autres dans les signes avant-coureurs du basculement géopolitique mondial. Continuer à servir au Moyen-Orient dans une activité tout aussi minée qui ne pompait pas le budget de l'État, mais qui l'alimentait fut une autre aventure.



**L'Ardhan propose à ses adhérents à jour de leur cotisation 2025 une offre promotionnelle exceptionnelle de -50% sur l'ensemble des livres et cahiers du site (sauf L 52 et C 48) valable jusqu'au 31 décembre 2025 !**

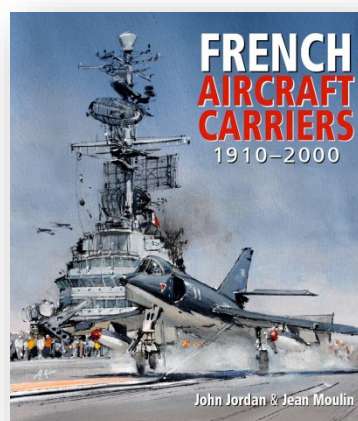
**Je soutiens l'Ardhan  
j'achète ses publications**



### FRENCH AIRCRAFT CARRIERS (1910 - 2000)

Par John Jordan et Jean Moulin  
Editions Seaforth

Un nouveau livre vient de paraître en langue anglaise aux éditions Seaforth. Cet ouvrage est le fruit de la coopération du Britannique John Jordan et de Jean Moulin, membre ARDHAN bien connu. Couverture rigide, 288 pages format 18 x 25 cm. *French aircraft Carriers* retrace la longue histoire des porte-avions en France, du croiseur *Foudre* transformé en porte-hydravions au PAN *Charles de Gaulle* en passant par l'*Arromanches* et les *Foch* et *Clemenceau*. Magnifique ouvrage avec de très belles photos.



### L'EXPLOITATION COMMERCIALE DES LATÉ 631

Par Pascal Parpaite (†)



Plus gros appareils en service dans le monde à l'époque, les Latécoère 631 sont immédiatement devenus l'emblème de la renaissance de l'aviation française de l'après-guerre mais ces « géants des airs », précurseurs et innovants au moment de leur conception, seront dépassés lors de leur mise en service par Air France en 1947. Ce statut « d'idole » s'avérera être plus un handicap qu'un avantage.

Leurs essais puis leur exploitation seront ponctués d'incidents et d'accidents dramatiques. Sur les 11 hydravions construits, seulement 4 auront une réelle utilisation commerciale.

## RECHERCHES

Monsieur Olivier Le Galudec (membre Ardhan n°1934) recherche, dans le cadre d'un projet de livre consacré aux Lancaster de l'Aéronautique Navale, toute information telle que :

- photographies (si possible avec indication des lieux et dates, voire participants),
- carnets de vol faisant mention d'heures sur Lancaster / documentation de bord,
- documents techniques,
- souvenirs personnels / anecdotes,
- éléments d'avions (si jamais)
- ... et tout ce que vous jugerez bon de transmettre sur cet avion et sa mise en œuvre par l'AN.

Il est temps de partager l'histoire de cet avion magnifique dont plusieurs de "nos" exemplaires sont à présent dans certains musées... aux couleurs de la RAF.

L'Ardhan et monsieur Le Galudec vous remercie par avance pour toute l'aide apportée à ce projet qui démarre.

**Coordonnées : Olivier LE GALUDEC email : [legaludeco@gmail.com](mailto:legaludeco@gmail.com)**



A titre d'illustration, un WU-16 Avro Lancaster MR.7 aux couleurs de l'escadrille 9S basée à Nouméa.

### **Le Charles de Gaulle part en mission pour au moins un mois**

Le *Charles-de-Gaulle* a appareillé le 26 novembre dernier de Toulon pour une courte mission d'un mois environ qui se cantonnera à la Méditerranée occidentale (MEDOC). Retour attendu avant Noël.

Le navire emporte une douzaine de Rafale Marine, deux Hawkeye, deux hélicoptères Dauphin Pedro pour la sécurité aéronautique et enfin un Caïman Marine dédié à la « personal recovery » et à l'escorte rapprochée. Ce dernier est doté d'une mitrailleuse M3M capable de tirer 1100 coups minute.

Entre autres objectifs comme la formation des pilotes, la mission sera limitée à la Méditerranée occidentale et devrait être en partie dédiée à la lutte contre le narcotrafic et les activités terroristes.

La Marine va en profiter pour accueillir une équipe de la chaîne M6 pour la réalisation d'une série de

six épisodes « *Le Charles* ».

Le navire est commandé par le capitaine de vaisseau Thomas Puga, ancien pilote de Hawkeye et ancien COMOPS du navire.



Le groupe aéronaval est lui commandé par le contre-amiral Thibault de Possesse qui a notamment commandé la frégate de défense aérienne *Chevalier Paul*, été adjoint mer à Matignon et directeur du centre des hautes études militaires.

### **Dissolution de l'association France Spectacle Aérien**

Coprésidée par ses deux fondateurs historiques, Jean-Noël Bouillaguet et Philippe Chetail, l'assemblée générale du 28 novembre 2025 de *France Spectacle Aérien* a abouti à la dissolution de l'association.

Après une douzaine d'années d'existence l'association *France Spectacle Aérien* a décidé de mettre fin à ses activités faute de réunir une équipe pour prendre la relève des fondateurs.

L'idée de créer une entité pour représenter les acteurs du monde des manifestations aériennes était née d'un constat en 2013. Il fallait mettre en place un point de contact unique entre les autorités, notamment la DGAC et les acteurs du spectacle aérien pour traiter des sujets de meetings aériens. Cela avait donné lieu à la création d'un Groupe de Travail Manifestations Aériennes, autour de l'association France Spectacle Aérien (FSA) nouvellement créée.

### **Un marin-pêcheur blessé évacué par un hélicoptère de la Marine Nationale au large des côtes de Vendée**

Le mardi 18 novembre 2025 un chalutier naviguant à environ 20 Nq à l'ouest des Sables-d'Olonne a signalé un blessé à bord auprès du Cross Étel.

Le Cross a alors organisé une conférence téléphonique entre le Samu de coordination médicale maritime (SCMM 64), le Centre de coordination médicale maritime (CCMM) et l'équipage du navire.

À l'issue de cette conférence, les médecins ont préconisé l'évacuation médicale du marin blessé. Le Cross a donc immédiatement engagé l'hélicoptère Guépard Yankee de la flottille 35F basé à La Rochelle ainsi qu'une équipe du Service mobile d'urgence et de réanimation (SMUR) maritime de La Rochelle.

L'hélicoptère Guépard Yankee a récupéré l'équipe médicale du SMUR à l'aéroport de La Rochelle avant de se diriger vers la zone d'intervention.

Une fois sur place, l'équipe a été treuillée à bord du chalutier afin de stabiliser le blessé. La victime a ensuite été hélitreuillée puis déposée à l'aéroport de La Rochelle avant d'être dirigée sur l'hôpital par l'hélicoptère du SAMU.



## Tir d'évaluation des forces (TEF) du missile stratégique ASMPA rénové (ASMPA-R) par la Force aéronavale nucléaire (FANU) (Source ministère des armées)

Le missile air-sol moyenne portée amélioré rénové (ASMPA-R) a franchi une nouvelle étape clé de son développement avec le succès de son 2<sup>ème</sup> tir d'évaluation réalisé le 13 novembre 2025 par la Marine nationale en coopération avec la direction générale de l'armement (DGA).

Dépourvu de sa charge militaire, le missile air-sol moyenne portée amélioré rénové (ASMPA-R) a été tiré par un Rafale marine au terme d'un vol représentatif d'un raid nucléaire dans le cadre de l'opération Diomede. Ce raid, réalisé au-dessus du territoire national dans des conditions réalistes d'opposition, confirme le très haut niveau d'expertise de la force aéronavale nucléaire (FANU).

Le tir s'est déroulé sur le site de DGA Essais de missile qui assurait la sécurité de l'essai. Le centre de la DGA, grâce à ses moyens situés à Biscarrosse (40), Hourtin (33) et Quimper (29) a en outre suivi l'ensemble de la trajectoire du couple Rafale marine / ASMPA-R, puis du vol libre du missile après son tir.

Incarnant l'une des ambitions majeures de la Loi de programmation militaire (LPM 2024-2030), le programme de rénovation de l'ASMPA, conduit par la DGA, a permis de renforcer les performances intrinsèques du missile, pérennisant ainsi la crédibilité de la composante nucléaire aéroportée face à l'évolution des défenses adverses, jusqu'à l'arrivée du futur missile air-sol nucléaire de 4<sup>e</sup> génération (ASN4G) à l'horizon 2035).



### DONEC 237

SAIS-TU QUE LES ONDES GRAVITATIONNELLES  
SONT DES OSCILLATIONS DE  
L'ESPACE-TEMPS?

JE TERMINE MON NOEUD DE  
CHASSE ET JE TE REPONDS



DONEL

## Signature d'une convention de parrainage entre la flottille 21F et la PMM d'Auxerre

(Article de la PMM Auxerre)

Le 8 novembre 2025, la PMM a eu l'immense plaisir et l'honneur de signer une convention qui la lie dorénavant à la flottille 21F, une unité de l'Aéronavale qui met en œuvre les célèbres avions de patrouille maritime Atlantique 2.

La signature s'est déroulée en présence du commandant de l'unité, le capitaine de frégate Laurent et le chef de centre de la PMM, le Maître principal Jean-Bernard, sous le haut patronage du contre-amiral Jean-Christophe TURRET (Direction du personnel de la Marine), ancien commandant de la flottille 21F et de la base aéronavale de Lann Bihoué.

Il est de tradition que chaque PMM se lie à une unité de la Marine pour permettre aux stagiaires de créer des liens privilégiés avec cette dernière et ses marins. Les échanges sont réguliers et une délégation est toujours invitée aux cérémonies qui rythment l'année (remise de fanion et remise de diplômes) tandis que la PMM leur rend visite lors de la période bloquée. C'est aussi la possibilité pour les stagiaires de découvrir plus en détail une spécialité et les multiples métiers que l'on peut y exercer.

Sur les coulisses de la signature : plusieurs instructeurs de la PMM et marins du département de l'Yonne ont fait une grande partie de leur carrière dans l'aéronavale. Coïncidence cette signature, vraiment ?

Mais au fait, que fait concrètement la 21F ?

Basée à Lann-Bihoué, la flottille 21F fait partie du cœur battant de l'Aéronautique navale française depuis 1940.

Ses équipages volent à bord de l'Atlantique 2 (ATL 2), un avion de patrouille maritime d'exception.

Véritable « couteau suisse », les ATL2 sont employés pour la lutte anti-sous-marine (sa spécialité), la lutte antisurface, la surveillance des mers, le secours en mer ou encore l'appui aux forces déployées. Leurs missions protègent nos espaces maritimes et soutiennent nos opérations partout dans le monde.

La PMM remercie l'équipage de la 21F d'avoir accepté notre demande de parrainage et nous leur disons à très bientôt lors de la période bloquée à Brest.



À gauche le commandant de la 21F avec le chef de la PMM Auxerre



Le CA Jean-Christophe TURRET avec le chef de la PMM Auxerre

## Mémorial de Costebelle

### Hommage aux disparus de l'Aéronautique navale

En présence de M. Jean-Pierre Giran maire de la ville d'Hyères et sous la présidence du contre-amiral David Desfougères commandant la force de l'Aéronautique navale et à l'invitation du capitaine de vaisseau Paul Zanassi commandant la BAN Hyères, les associations patriotiques hyéroises étaient invitées le mardi 18 novembre à la cérémonie d'hommage aux disparus de l'Aéronautique navale.

Après l'office religieux en l'église de Notre-Dame de Consolation, les participants se sont rendus

pour la prise d'armes devant le Mémorial de Costebelle où sont inscrits les noms des disparus depuis la création de l'Aéronautique navale.

Après les nombreux dépôts de gerbes auxquels ont été associés les arrières-petits-enfants d'un pilote disparu en 1944 et devant une classe du lycée polyvalent de Costebelle, le contre-amiral Desfougères a rappelé l'historique et le devoir de se souvenir des disparus de l'Aéronautique navale.



À gauche, le CV Zanassi et le CA Desfougères et à droite, M. Jean-Pierre Giran maire de Hyères

## Crozon - Cap de la Chèvre

### Cérémonie de commémoration aux morts et disparus de l'Aéronautique Navale

La cérémonie annuelle de commémoration aux morts et disparus de l'Aéronautique navale a eu lieu mardi 25 novembre 2025 au Mémorial du Cap de la Chèvre. Une cérémonie présidée par le contre-amiral David Desfougères, commandant la force de l'Aéronautique navale et en présence des commandants des trois BAN bretonnes : Lanvéoc-Poulmic, Landivisiau et Lann-Bihoué et de leurs délégations.

En présence des élus, de représentants des associations patriotiques, de familles de défunts et disparus et de la classe Défense du collège Alain, il a rappelé l'importance du devoir de mémoire : « le don de leurs vies est un héritage précieux, le sacrifice de nos disparus nous éclaire et nous aide ».



Le CA David Desfougères, les commandants de trois BAN bretonnes, les élus locaux et les associations patriotiques se sont recueillis au Mémorial du Cap de la Chèvre

## LE PROJET « PIGEON »

Article de la revue MSIAC (Munitions Safety Information Analysis Center) transmis par le Capitaine de frégate Pol-Aurélien SANDRIN commandant du CENTEX hélico.

Dans la rubrique « Bang on Target » de ce numéro, notre curiosité dans le domaine de l'histoire des munitions s'est focalisée sur l'une des expériences les plus étranges de la Seconde Guerre mondiale : le projet « Pigeon », une tentative ponctuelle de l'armée américaine pour développer une bombe guidée par oiseaux.

Au début des années 1940, le bombardement de précision était un défi. Les systèmes radar étaient alors rudimentaires et même les bombardiers expérimentés peinaient à atteindre des cibles navales rapides depuis la haute altitude.

B.F. Skinner, psychologue en poste à Harvard dont le domaine d'expertise était le conditionnement comportemental, et non la balistique, a eu l'idée de proposer au comité de recherche sur la défense nationale des États-Unis d'entraîner des pigeons à guider les bombes.

Skinner a imaginé une bombe équipée d'un cône de nez transparent et d'un système projetant l'image de la cible sur un petit écran à l'intérieur. Un pigeon dressé, attaché en sécurité à l'intérieur, picorait l'image cible. Les capteurs traduisaient ces petits coups en corrections de vol, guidant la bombe au fur et à mesure qu'elle tombait.

Ce n'était pas qu'une théorie. Skinner a réussi à entraîner les oiseaux à suivre les navires et même à rester concentré sur la cible malgré le bruit, les vibrations et le mouvement.

« Les pigeons ont performé à merveille », se souvint-il plus tard. « Mieux que les opérateurs humains. »

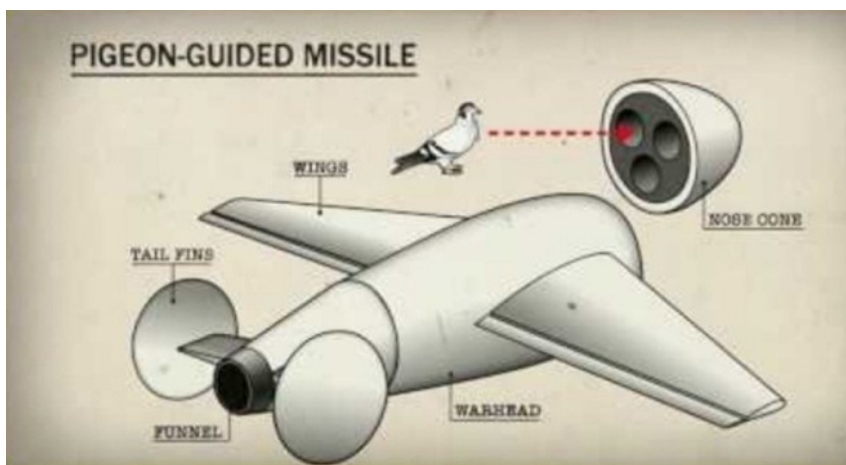
Malgré la remarquable précision obtenue lors des essais, le projet a eu du mal à convaincre les autorités militaires. Les responsables trou-



Réalisation en laboratoire d'un pigeon en position de guider une bombe

vaient le concept original mais finalement « trop fantaisiste et difficile à mettre en pratique » surtout avec la rapidité des avancées des guidages radar.

En 1944, le projet « Pigeon » (plus tard renommé projet Orcon, diminutif de Contrôle organique) fut discrètement mis de côté. Les pigeons, semblait-il, étaient prêts au combat mais le monde n'était pas prêt pour les pilotes pigeons.





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

Suite de la gazette 582

### Les Étendard IV (deux versions : M et P)

C'est une véritable révolution pour les pilotes que de s'adapter à un avion d'assaut moderne.

La première flottille d'Étendard est la 15F. Elle est équipée de l'Étendard IVM, version conçue pour le bombardement et l'assaut contre objectifs terrestres et maritimes. Elle se forme à Istres en juin 1962 puis vient à Hyères dès le mois d'août.



Étendard IVM

Comme la 6F pour les Breguet Alizé, elle va tenir le rôle de flottille d'entraînement préopératoire (FEPO) au profit des autres flottilles.

Elle quitte ce rôle de FEPO en octobre 1965, la relève étant assurée par la 59S. Ce qui lui permet de participer à la campagne Pacifique de 1966 à bord du *Foch*. Puis en juillet 1967, elle part à Landivisiau.

La deuxième flottille est la 11F, qui est recréée en mai 1963. Elle sera la première à rejoindre Landivisiau en mai 1967.

La 17F dissoute sur Corsair à Karouba en avril 1962 est recréée à Hyères en janvier 1964. Elle est à bord du *Clemenceau* pour la campagne Pacifique 1968. Elle est encore à bord du « *Clem* » pour les deux déploiements en océan Indien : Saphir I (10.1974-03.1975) et Saphir II-1 (04.1977-06.1977). Elle passera sur Super Étendard en juillet 1980.

Enfin la 16F, qui a abandonné ses Aquilon en mars 1964, est rapidement recréée en mai avec des Étendard IVP, version Reconnaissance – Renseignement photographique. Un détachement de quatre avions est réalisé au sein de la 15F puis de la 17F pour les campagnes Pacifique de 1966 et 1968. En mars 1969, la 16F rallie Landivisiau.

### L'escadrille 3S (09.1967-03.2000)

La 3S, escadrille de liaison et de servitude de la 3e Région maritime créée en 1945 à Saint-Mandrier et basée à Cuers depuis 1946, s'installe à Hyères en septembre 1967. Son parc comprend alors quatre SO-30P retirés en décembre 1969, six MD 312 retirés en septembre 1971, quatre Breguet Alizé qui seront versés en juillet 1972 à la 59S et deux MH Broussard retirés en août 1969.

En janvier 1970, elle reçoit quatre Nord 262 puis quatre Piper PA 31 Navajo (02.1973-09.1994), deux Falcon 10 en mars 1978 versés à la 57S de Landivisiau en septembre 1997 et quatre Embraer Xingu en octobre 1994. Le 31 mars 2000, elle est renommée flottille 28F.

### La flottille 17F sur Super Étendard (08. 1980-08.1993).

Sans subir d'interruption, la 17F se transforme sur son nouvel avion avec l'aide de la 14F à Landivisiau en juillet et août 1980. Le Super-Étendard ou SUE est le premier chasseur français à être équipé d'un système de navigation et d'attaque organisé autour d'une centrale à inertie. Pour la première fois, le bombardement tous temps et « en aveugle », de jour comme de nuit, devient une réalité opérationnelle.

La 17F participe aux missions Olifant successives au large de Beyrouth, de septembre 1982 à mai 1984, à bord du *Foch*, puis du *Clemenceau*. Deux raids sont menés les 9 et 22 septembre 1983 et surtout le raid à huit avions sur Baalbeck le 17 novembre suivant.

En 1993 débutent les missions Balbuzard au large de la Serbie. C'est à bord du *Clemenceau* que la 17F embarque de janvier à juin 1993.

Mais au mois d'août, elle rejoint Landivisiau. Il n'y a plus de flottille de chasse à Hyères, toutefois les Super Étendard de la 59S resteront jusqu'au 1er avril 1997.



Super Étendard à l'appontage



### **L'Escadrille de réception et convoyage (ERC) puis CEPA/10S (depuis octobre 1994)**

Provenant de Cuers, l'ERC s'installe à Hyères en octobre 1994. En mars 1995, elle absorbe la 10S venue de Fréjus; cette BAN est en effet dissoute. Le titre devient alors Escadrille de réception-convoyage expérimentations (ERCE/10S). En septembre 2001, l'appellation change encore et devient Centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'A.N. (CEPA/10S). L'escadrille puis le centre ont quelques appareils affectés, avions et hélicoptères. Les tâches sont multiples.

Mais la mission CEPA prédomine ; le CEPA teste, évalue, modifie, conçoit, met en service équipements et matériels nouveaux que reçoivent les unités de l'Aéronautique navale. Il est chargé de développer de nouvelles capacités opérationnelles et techniques.

### **La flottille 28F (03.2000 - 09.2002)**

Issue de la 3S dissoute, la 28F dispose de quatre Nord 262E et de quatre Embraer Xingu. Ses missions sont les liaisons et l'écolage. Elle ne reste que deux années puis part à Nîmes-Garons.

## **LES HÉLICOPTÈRES**

Un Super Frelon de la flottille 32F de Lanvéoc effectue à Hyères, à partir de juin 2001, un détachement « 32F-Méditerranée », pour assurer du sauvetage « lourd » en renfort du sauvetage « léger » qui est du ressort de la 35F. Ce détachement, d'un SF 32F à Hyères, s'achèvera le 15 décembre 2008.

La base d'hélicoptères de Saint-Mandrier ferme ses portes en février 2004 et les flottilles viennent s'installer à Hyères.

Le premier organisme à déménager, en octobre 2003, est le Centre d'entraînement et d'instruction de Saint-Mandrier qui devient alors le CEI HYERES (10.2003-09.2008).

### **La flottille 36F**

Elle arrive en novembre 2003 ; c'est la plus jeune des flottilles. Elle a été créée en septembre 1995 et met en œuvre l'hélicoptère Aérospatiale AS565 Panther. C'est la version militaire du SA365 Dauphin de Sud-Aviation. Le Panther est utilisé dans un large éventail de rôles militaires : Appui-feu, lutte anti-sous-marine, lutte antinavire, recherche et sauvetage (SAR), transport de troupes, évacuation sanitaire (Evasan) et de renseignement d'intérêt maritime.



SA565 Panther

### **La flottille 31F**

Elle arrive en septembre 2003 à Hyères, armée de Westland WG13 Lynx depuis 1978. Ce sont des hélicoptères de tonnage moyen, biturbines, spécialisés dans la lutte contre les sous-marins. Ils embarquent sur les frégates de la Force d'action navale, ASM et FDA.

Le parc de Lynx se réduisant, la flottille est dissoute en juin 2010, mais renaît deux ans plus tard en octobre 2012 avec des NH90 de la version NFH (NATO Frigate Helicopter) appelés « Caïman ». Hélicoptère biturbine également de la classe des onze tonnes, il vient remplacer les Lynx et les Super Frelon.



NH90 Caïman

### **Flottille 35F**

Enfin, en janvier 2004, c'est au tour de la flottille 35F de rejoindre Hyères avec ses Alouette III et ses AS365 Dauphin. Ces derniers sont en deux versions : AS365F pour la mission de sauvegarde jour et nuit sur le porte-avions et AS365N pour les missions de service public (SP).

La 35F entretient quatre détachements de service public au Touquet, à Cherbourg, La Rochelle et Hyères. À partir de septembre 2011, un détachement de deux nouveaux Dauphins N3 + est créé à Tahiti.

Les Alouette III seront retirées du service en juillet 2019.  
.../...

## Le CENTEX HELICO

Le Centre d'entraînement et d'instruction de Hyères (CEI HYERES) dissout en septembre 2008, renaîtra en juillet 2010 sous l'appellation de Centre d'expertises hélicoptères (CENTEX HELICO).

En 2025, les unités en service à Hyères sont les flottilles 31F, 35F et 36F, le Centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'A.N. (CEPA/10S), le Centex Hélico et l'école du personnel de pont d'envol (EPPE).

Toutes ces formations rythment l'activité opérationnelle de la base et accompagnent sur toutes les mers du globe les unités de la Force d'action navale (FAN). Le site de la BAN s'étend sur 270 hectares et réunit 1 300 personnes dont 300 civils.

## L'Espace Tradition

Enfin, le 12 décembre 2024 a été inauguré dans l'ancien Carré de la Base, l'Espace Tradition de l'Aéronautique navale d'Hyères (ETAN). L'ETAN est une entité similaire aux salles de traditions de la BAN Lann Bihoué (SDT).

## La Base d'Aéronautique navale de Hyères : un atout, une Base d'accueil et une position privilégiée en Méditerranée.

La base de Hyères est le premier aéroport mixte de France avec plus de 500 000 passagers et 26 000 mouvements en moyenne par an. La Marine, affectataire principal de l'aérodrome, assure le contrôle local aérien de la base militaire ainsi que celui de l'aéroport civil.

Seule base de l'Aéronautique navale située dans le sud de la France, elle a également vocation à accueillir les aéronefs en opérations ou en entraînement en Méditerranée, à soutenir les aéronefs du Groupe Aérien Embarqué du PA *Charles De Gaulle* lorsque le porte-avions est en Méditerranée, à recueillir les aéronefs déployés sur d'autres unités étrangères dont les PA américains.

Un événement, suffisamment rare pour être mentionné, est arrivé en 1998 lors du déploiement en Méditerranée de la 6ème Flotte. Un Lockheed S-3A Viking catapulté d'un PA américain a été contraint de se dérouter à Hyères. La jambe de train avant de son appareil avait été arrachée au catapultage !

Un tapis de mousse avait été répandu sur la piste 05 pour réduire le risque d'incendie. L'avion s'est posé sans dommages apparents comme le montre la photo de l'aéronef, prise après l'avoir dégagé de la piste.



Déroutement à Hyères d'un S3-Viking avec un atterrissage « sur deux roues ».

## Cas particulier des zones « Marais » et « Aéroport civil » :

Le marais sur lequel se trouve la base joue plusieurs rôles. Il assure d'abord la préservation d'un écosystème comme déjà expliqué.

Il assure également un rôle, fort méconnu mais d'une importance capitale quand on apprend que l'eau du marais est indispensable "au maintien en condition de la piste". L'embase de la piste perdrait de sa résistance si la zone s'asséchait. Les pistes se dégraderaient alors rapidement.

Les Travaux Maritimes (TM) ont donc installé dans le passé de puissantes pompes afin de maintenir en permanence un niveau d'eau constant dans le marais. Elles sont situées à l'intérieur de la Base, du côté de la porte des Marais. L'eau puisée par les pompes est ensuite canalisée vers le port en passant derrière le carré au travers d'une seconde grille qui arrête encore des branchages qui s'y logent lorsqu'il y a de fortes pluies, la première grille étant placée juste avant les pompes. Ce sont là deux points névralgiques, rapidement encombrés par gros temps, qu'il faut surveiller et dégager sans délai si l'on veut éviter blocage et trop-plein .

Le trop-plein peut toutefois se manifester lorsque des épisodes pluvieux de forte intensité se manifestent durablement au-dessus de Hyères. Il n'est pas rare que la base soit ainsi inondée.

Ceci est dû à la construction de l'aéroport civil qui a eu deux conséquences :

- ◆ L'imperméabilisation des sols avec la création des parkings avions,
- ◆ L'obturation de l'un des deux ruisseaux naturels qui permettaient l'évacuation normale des eaux de pluie vers la mer.

## Les Caniers de la Zone des marais :

La zone des marais possède une autre particularité, celle de disposer d'un vaste champ de roseaux qui se trouve au sud de la 05-23 et enserre en partie la 14-32.

.../...

Un soir de novembre 1997, un important incendie s'est déclaré, poussé par un vent d'Est violent (plus de 60 km/h). Les roseaux du marécage se sont embrasés ainsi que tout ce qui pouvait brûler dans le marais et aux abords de l'aéroport et de la Base.

Une centaine de pompiers venus de toute la région luttait contre cet incendie en s'employant à protéger certains points sensibles, en particulier la soute à munitions située dans le marécage, non loin de la Tour.

L'écorce des pins situés aux abords éclatait dans les airs tandis que le vent transportait ailleurs ces braises incandescentes, parfaites allumettes capables de déclencher des incendies secondaires, problématique connue des pins.

Cet incendie qui avait fini par être maîtrisé, avait été provoqué par des fumeurs, lesquels se promenant sur le chemin qui longe le Roubaud à l'extrémité est de la piste 05-23, avaient jeté leurs mégots sans les éteindre.



Incendie dans la zone des marais en novembre 1997.

*Photo Var matin.*



Hélicoptère H160 devant la tour de contrôle de la BAN Hyères

**L'ARDHAN propose à tous ses adhérents à jour de leur cotisation 2025 une offre promotionnelle exceptionnelle de -50% sur l'ensemble des livres et cahiers du site (sauf L 52 et C 48) valable jusqu'au 31 décembre 2025 !**

**[www.aeronavale.org](http://www.aeronavale.org)**

<b>LES COMMANDANTS DE LA BAN DE HYÈRES DEPUIS 1924</b>			
			CV Laure Henri 13.09.1963
			CV Sanguinetti Antoine 18.07.1967
			CV Palmésani Michel 12.06.1969
<b>Centre d'aviation d'escadre du Palyvestre. 1er février 1925</b>			
CF	Delevoye 26.02.1924 03.12.1924	Marcel Création	CV Monnier Marc 12.06.1969
CF	Marie 03.12.1924	Hippolyte 04.06.1926	CV Vatelot Jacques 07.09.1973
CC	Ziegler 04.06.1926	Fernand 02.10.1928	CV Turc Léon 07.09.1973
			CV Belin Yves 05.09.1975
<b>Base d'aéronautique maritime d'Hyères-Le Palyvestre. 1928</b>			
CC	Serre 21.08.1930	Henri 02.10.1928	CV Jautent Antoine 07.09.1979
			CV Marquèze-Pouey René 07.09.1979
			CV Verdery Jean 04.09.1981
<b>Base d'aéronautique maritime d'Hyères. 1er avril 1930</b>			
CF	Moëllinger 21.08.1930	Charles 12.10.1932	CV Lavaine François 03.09.1985
CF	Le Merdy 12.10.1932	Jacques 01.09.1934	CV Robillard Jean-Pierre 27.07.1987
CF	de Villiers de la Noue 31.08.1936	Jean 01.09.1934	CV Larroque Gérard 23.06.1989
CF	Serpette 09.07.1938	Paul 31.08.1936	CV Desjeux Michel 01.07.1991
			CV Rouvillois François 06.08.1993
			CV de Balmann Adolphe 18.05.1995
<b>Base d'aéronautique navale d'Hyères. 6 avril 1937</b>			
CC	Baron 09.07.1938	Gabriel 10.10.1940	CV Delsupexhe Bernard 18.07.1997
CF	Bellando 10.10.1940	Jacques 10.10.1942	CV Houdaille Xavier 18.07.1997
CC	Domenjôd 27.11.1942	Jean 10.10.1942	CV Faugeron Bruno 27.08.1999
			CF Lugan Benoît 04.08.2003
			CV Mopin Bertrand 22.07.2005
			CV Beauchesne Laurent 06.07.2007
			CV Pinasa Vincent 07.07.2009
			CV Jeanteur Emmanuel 08.07.2011
			CV Babin-Chevaye Frédéric 27.08.2013
			CV Dufit Olivier 23.07.2015
			CV Segond Ludovic 07.09.2017
			CV Bordier Frédéric 26.06.2019
			CV Briand Yann 26.06.2019
			CV Lemoigne Jean-Manuel 06.07.2023
			CV Barbe Frederic 18.12.2024
			CV Zanassi Paul 18.12.2024
			CV Ferran Michel 01.10.1954
			CV Ortolan Félix 04.10.1954
			CV Pacaud Henri 08.09.1956
			CV Mesny Gérald 29.10.1959
			CV Tellier Maurice 29.09.1961
			CV Saleun Emile 29.09.1961
			CV des Prez de la Morlais Bertrand (2) 01.01.1945
			CC Fournier Julien 01.01.1945
			CF Réarmée 01.07.1945
			CF Lainé Francis 29.07.1946
			CF Duval Rémi 29.07.1946
			CF Jalabert René 03.02.1947
			CF Mouliérac Jean 01.12.1948
			CF Lucas Raymond 24.01.1953
			CV Ferran Michel 01.10.1954
			CF Ortolan Félix 04.10.1954
			CV Pacaud Henri 08.09.1956
			CV Mesny Gérald 29.10.1959
			CV Tellier Maurice 29.09.1961
			CV Saleun Emile 29.09.1961
			CV des Prez de la Morlais Bertrand (2) 01.01.1945
			CC Fournier Julien 01.01.1945
			CF Réarmée 01.07.1945
			CF Lainé Francis 29.07.1946
			CF Duval Rémi 29.07.1946
			CF Jalabert René 03.02.1947
			CF Mouliérac Jean 01.12.1948
			CF Lucas Raymond 24.01.1953
			CV Ferran Michel 01.10.1954
			CF Ortolan Félix 04.10.1954
			CV Pacaud Henri 08.09.1956
			CV Mesny Gérald 29.10.1959
			CV Tellier Maurice 29.09.1961
			CV Saleun Emile 29.09.1961

**CV (H) Eric ESCOUBET — Membre Ardhan n°247 depuis 1996.**

Le capitaine de vaisseau honoraire Eric ESCOUBET est décédé le 14 novembre 2025.

Issu de la promotion 1958 de l'École navale, il participe à la campagne *Jeanne d'Arc* en 1960 et rejoint ensuite le PA *Clemenceau* (07.61-01.62).

Il suit successivement les cours de l'École des officiers brevetés d'Aéronautique à l'École de l'Air de Salon-de-Provence puis de pilote d'avions multimoteur à l'Escadrille 55S à Aspretto (brevet de pilote n° 5002 du 1er mai 1963) puis est qualifié sur hélicoptères à la BA 725 de Chambéry (09.63 - 05.64).

Officier en second de l'escadrille 22S (07.64-05.66) lors de sa création sur la BAN de Lanvéoc-Poulmic, il a participé aux deux premières campagnes du PH *Jeanne d'Arc* (1964-1966) comme chef du détachement 22S de quatre Alouette III SA316B.

Il est affecté à la flottille 32F (05.66-10.67) sur HSS-1 à Lanvéoc-Poulmic puis à l'escadrille 20S sur la BAN de Fréjus - Saint-Raphaël pour être qualifié sur SA321 Super-Frelon, avant de participer à la création de l'escadrille 27S (12.67-08.69), comme officier en second. En 1968, mise en place au CEP (GAN Hao) de cette escadrille à bord du PA *Clemenceau* et participation à la campagne d'expérimentations nucléaires de 1968.

Il est ensuite Officier en second de la flottille 32F (11.69-07.71) qui se transforme sur Super-Frelon à Lanvéoc-Poulmic.

Retour à l'escadrille 27S cette fois pour la commander (07.71-02.73) au GAN Hao et participation aux campagnes d'expérimentations nucléaires du CEP de 1971-72.

Il est chef du service Aviation de la frégate *Tourville* (05.73-09.74) à l'armement à Lorient, pour organiser ce service à bord d'un BPH d'un type nouveau.

Après les cours à l'ESGN puis au CSI, il est désigné pour l'état-major ALPA (03.76-09.78) à Toulon, avant de rejoindre la BAN de Lanvéoc-

Poulmic (09.78-09.79) comme Chef des services opérations. La rue Royale l'appelle au SC/Aéro/BET (09.79-05.82), chargé des études hélicoptères et officier de marque WG13 Lynx.

Il est de retour sur la frégate *Tourville* (05.82-07.84), cette fois comme officier en second puis Attaché des forces armées (07.84-08.87) à Oslo (Norvège) et officier de liaison auprès du commandement OTAN Nord-Europe (CINCNORTH) à Kolsaas.

Il est enfin affecté au SGDN à Paris, de 1987 à 1996 comme chargé de la coordination interministérielle des représentations nationales auprès des comités de la structure des « Plans Civils d'Urgence » de l'OTAN (activités non militaires de soutien à la défense).

Eric Escoubet est officier de la Légion d'Honneur et de l'ordre national du Mérite, médaille de l'Aéronautique.

Eric Escoubet fut administrateur de l'Ardhan de 2007 à 2020 chargé des questions d'hélicoptères. Il fut aussi et surtout un auteur prolifique de cinq ouvrages de l'ARDHAN :

- ◆ Livre n° 31 Le Super Frelon SA 321 dans l'Aéronautique navale (1965-2010),
- ◆ Livre n° 38 Les formations d'hélicoptères de l'AN, tome 1 (1936-2010),
- ◆ Livre n° 40 Les formations d'hélicoptères de l'AN, tome 2 (2011-2017),
- ◆ Cahier : n° 24 La flottille 33F (1957-1999 et 2011-2013),
- ◆ Cahier n° 40 L'hélicoptère WG13 Lynx dans l'AN (1978-2020).

L'ARDHAN perd avec Eric Escoubet un de ses piliers, il laisse dans notre collection des livres magnifiques.



LV Eric Escoubet, commandant la 27S en 1972 à Hao

**CF (H) Jean-François BARTH**

Le capitaine de frégate honoraire Jean-François Barth est décédé le 10 novembre 2025.

Né le 21 juin 1946, Jean-François entre à l'École navale en 1967.

Après la campagne *Jeanne d'Arc*, il est brièvement affecté sur le *Béarnais* avant d'entamer sa formation de pilote à Salon-de-Provence.

Il est breveté pilote le 03/11/1972 à la 55S basée à Aspretto.

Il débute sa carrière à la 22F comme pilote (1972-1973). Il est ensuite muté au CEPA ATL à Nîmes Garons en 1973 puis retrouve la 22F comme CDA (1975-1976).

Après une affectation à Hourtin (1976-1977), il est muté à la 21F (1977-1979) puis au CEPA ATL (1979-1981).

Il commande la 2S du 22/05/1981 au 12/10/1983.

Il rejoint ensuite Paris où il sert dans un premier temps au CPSA/MAR (1983-1984) avant de terminer sa carrière au SC AERO ÉTUDES.

Il a fait une deuxième carrière chez Dassault Aviation.



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

[www.aeronavale.org](http://www.aeronavale.org)