



20 DECEMBRE 2025



SOMMAIRE

Page 1	Édito Cols bleus et l'Aéro
Page 2	L'Anaman à l'honneur
Page 3	ATL2 rénové - Donec
Page 4	EPPE - Nouvelle aire de manœuvre
Page 5	Entraînement du GAé
Page 7	Patmar « désertique »
Pages 8 et 9	Récit
Page 10	Carnet gris

ÉDITO

Voici la dernière gazette de l'année 2025, c'est l'heure de la trêve et du repos, du moment dédié aux enfants mais aussi celui qui permet de voir le chemin parcouru. Pour l'Ardhan, 2025 a été dense et dynamique. Notre chère association s'est enrichie de 86 adhérents, militaires d'active et retraités mais aussi civils passionnés. Nous en sommes particulièrement fiers et honorés. 2026 ne sera pas moins captivante car ce sera l'année des 400 ans de la Marine, anniversaire qui verra se dérouler de nombreux événements sur tout le territoire. L'Ardhan se mobilise déjà pour y apporter sa contribution. Nous souhaitons à tous de joyeuses fêtes et rendez-vous est pris pour janvier prochain avec la gazette 585. Merci de votre fidélité et bonne lecture de cette gazette n°584.

Le dernier Cols bleus dédié à l'Aéronautique navale



Dans son dernier numéro Cols bleus fait une large place à l'Aéronautique navale avec un dossier Passion Marine dédié aux marins du Ciel.

Avec un édito du capitaine de vaisseau Dumont-Dayot, cheffe du Sirpa Marine et ancienne commandant de la BAN Lanvéoc Poulmic, ce sont 7 articles qui sont dédiés à l'Aéro avec notamment le chemin historique qui va du Biplan au Rafale, l'innovation et l'Aéronautique navale (CEPA/10S) et une interview du CA David Desfougères commandant la force de l'Aéronautique navale. D'autres sujets plus techniques sont également abordés tels l'innovation au service du MCO, l'IA et la maîtrise des données ou encore les normes aéronautiques et la gestion du risque.



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

www.aeronavale.org

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

710
membres actifs

n°1952 PM (H) **Eric GUERER** ericguerer@aol.com

NOUVELLE ADHÉSION

AGENDA

- 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 Feuilloy
Etienne Marchal - 06 45 89 29 86
secretairegeneral@aeronavale.org

Le Musée de l'Aéronautique navale reçoit la coupe " Saint-Exupéry " pour la rénovation du simulateur tactique ATL 1, outil qui a formé tant d'équipages des flottilles de patrouille maritime de la BAN Lann Bihoué.

Poursuivant sa vocation de sauvegarde du patrimoine aéronautique national et international, l'Aéro-Club de France a désigné le 1^{er} décembre dernier, les lauréats de son Grand Prix du Patrimoine qui récompense des actions particulièrement exemplaires de préservation ou de restauration.

Durant cette édition 2025, la coupe « Fondation Antoine de Saint-Exupéry pour la Jeunesse » a été remise au musée de l'Aéronautique Navale pour le simulateur Breguet BR 1150 Atlantic. Le diplôme a été remis à M. Michel Lafrette président de l'Anaman. La restauration de la tranche tactique qui a débuté en 2010 a été achevée au mois de septembre de cette année, après 15 ans de dur labeur.

Le musée de l'Aéro a également été récompensé par un diplôme « finaliste » pour la restauration de

l'Alouette III SA319B, tout comme l'Association Castel Mauboussin pour la restauration du Rallye 100S Canari n°68.

Pour les autres prix, l'association Les Ailes Anciennes Thouarsaises a remporté la coupe RSA pour la restauration du Norvige NC 856. La coupe Fondation Ailes de France est revenue au Club Aéro des Garrigues pour la réplique de la Demoiselle d'Alberto Santos-Dumont. Enfin, la coupe GIFAS a été remise à l'association Les Ailes Anciennes Toulouse pour la restauration de la fusée VE 111 Topaze.

L'édition 2025 du Grand Prix du Patrimoine de l'Aéro-Club de France, se révèle une excellente édition. La diversité des candidatures a exprimé la richesse et le dynamisme des acteurs du patrimoine aéronautique pour entretenir et conserver cet élément mémoriel fondamental de notre époque.



Tranche avant du simulateur ATL1.



Superbe tranche tactique du simulateur ATL1. Du hangar de restauration Saint Trojan, le simulateur viendra rejoindre le hangar d'exposition Dodin et sera ouvert aux visites du public.

Atlantique 2 : la rénovation des avions de patrouille maritime français touche à sa fin

Après la livraison prochaine des deux derniers appareils modernisés, la Marine nationale alignera 18 ATL 2 au standard 6. Grâce à ce chantier de grande ampleur, la flotte française conservera des capacités aériennes de lutte anti-sous-marin et de lutte antisurface au meilleur niveau, en attendant les futurs A321 MPA à partir de 2035.

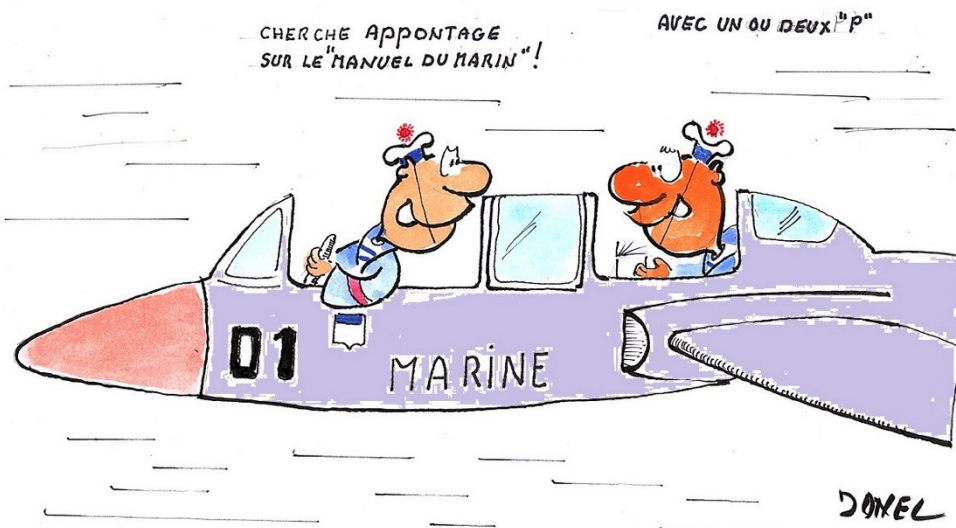
Notifié en octobre 2013 à Dassault Aviation et Thales, le programme de rénovation de 18 des 22 Atlantique 2 de la Marine nationale arrive donc à son terme. À ce jour, 16 de ces avions sont revenus au sein des flottilles 21F et 23F, basées à Lann Bihoué. Les deux derniers, sur lesquels les travaux s'achèvent, doivent être livrés début 2026, indique-t-on à l'état-major de la Marine nationale.

Le nouveau standard 6, dont la mise en service opérationnelle (MSO) a été prononcée le 10 no-

vembre 2022, voit la modernisation de l'avionique, du système de mission, des consoles et différents capteurs. Le radar Iguane est remplacé par un Searchmaster à antenne numérique active de Thales, optimisé pour la détection de cibles maritimes, notamment des mâts de sous-marins. Le système de traitement acoustique passe de l'analogique au numérique, permettant de traiter plus de bouées avec de meilleures performances.

Un nouveau système optronique (Wescam MX20D) est installé alors que le calculateur tactique est changé afin d'accueillir le logiciel de mission rénové LOTI développé par Naval Group. S'y ajouteront, à partir de 2026, les nouvelles bouées actives/passives Sonoflash produites par Thales.

(Sources Mer & Marine).

DONEC 238

EPPE - Inauguration d'une nouvelle aire de manœuvre sur la BAN d'Hyères

La cérémonie, présidée par le contre-amiral David Desfougères, commandant la Force de l'Aéronautique navale, a marqué l'aboutissement d'un projet visant à offrir une formation plus réaliste et immersive aux futurs personnels de pont d'envol.

Cette nouvelle infrastructure pédagogique unique reproduit fidèlement les conditions réelles des ponts d'envol, notamment celui du porte-avions *Charles de Gaulle* et des bâtiments dotés d'une plate-forme hélicoptères (PHA, FREMM, FLF, FDA, BRF, FS). Elle permet aux élèves de s'entraîner dans un environnement à l'échelle avec tous les marquages et dangers existant à bord.

"Sur l'ancienne plate-forme, nous pouvions former les élèves aux gestes techniques de base, mais leur mise en situation restait limitée. Désormais, avec cette représentation miniature et fidèle du pont du Charles de Gaulle, les stagiaires évoluent dans un environnement à l'échelle où chaque marquage, chaque zone de danger est reproduite. Le niveau de simulation est ainsi démultiplié et l'apprentissage devient beaucoup plus immersif." explique le commandant de l'EPPE.

L'aire de manœuvre porte le nom du maître principal Bruno Falize en hommage à sa carrière exemplaire et à son engagement constant au sein des bâtiments de la Marine nationale. Premier commandant en second de l'EPPE issu du corps des officiers-mariniers supérieurs, il a servi avec abnégation jusqu'à son départ en 2017.

"La carrière du MP Falize est indéniablement un exemple pour les 550 élèves et stagiaires de l'année à venir et ceux qui ambitionnent de se former ici. Son ascension depuis l'École des mousses en 1976 jusqu'à ses deux passages à l'EPPE en tant qu'élève en 1982 et 1988 et son commandement en second en 1999 doit être un modèle pour chaque élève d'aujourd'hui et de demain."

L'amiral a souligné l'importance de la formation dispensée à l'EPPE, précisant qu'aucun vol, aucune opération aéronautique ne peut se faire sans le personnel du pont d'envol, sans ses compétences et sans son savoir-faire. Cet outil est à la hauteur du besoin et fait également écho à la politique de l'Aéronautique navale pour mobiliser son patrimoine et donner une seconde vie aux aéronefs qui ont fait travailler et voler tant de marins et marins du ciel.



La nouvelle aire de manœuvre a été baptisée en hommage au maître principal Bruno Falize, en présence de ses proches, dont son épouse qui a dévoilé la plaque avec le contre-amiral David Desfougères.



La nouvelle aire d'entraînement baptisée MP Falize.

École de l'aviation embarquée 2025.2 : 10 nouveaux pilotes de Rafale Marine qualifiés à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*

Pendant 4 jours, 10 nouveaux pilotes de Rafale Marine ont suivi au sein de l'École de l'Aviation embarquée (EAé) une formation exigeante pour perfectionner leurs techniques d'appontage et de catapultage. Au total, cette phase d'entraînement a permis de qualifier 4 pilotes de jour, 2 pilotes de nuit et 4 pilotes de jour et de nuit.

Cette phase de qualification, essentielle pour les pilotes de l'Aéronautique navale, a nécessité pour chaque pilote la réussite de 6 appontages en journée et/ou 6 en nocturne, cumulant ainsi 48 appontages de jour et 36 de nuit pour l'ensemble de l'EAE 25.2.

Toutes ces manœuvres aviation ont d'ailleurs permis d'atteindre le 35 000ème tir de la catapulte latérale du porte-avions.

Cette performance collective repose sur une organisation rigoureuse et une coordination parfaite entre tous les métiers du groupe aérien embarqué et du porte-avions *Charles de Gaulle*, synchronisant avec précision les multiples activités nécessaires au déploiement des aéronefs, du pont d'envol à la chaufferie nucléaire.



Huit des dix pilotes qualifiés à l'appontage sur Rafale Marine.

Robert Feuilloy à bord du *Charles*

Le CV (H) Robert Feuilloy, membre fondateur et administrateur de l'Ardhan, a été invité par le capitaine de vaisseau Thomas Puga, commandant du PA *Charles de Gaulle*, pour assister à l'entraînement du GAé et en particulier, en sa qualité de grand témoin, à la qualification de dix jeunes pilotes sur Rafale.

Robert Feuilloy, ancien pilote de chasse embarquée (Crusader, Corsair II, SEM) et ancien commandant de la flottille 11F, a réussi sa première qualification à l'appontage sur le porte-avions *Arromanches* en 1969.



Le CV (H) Robert Feuilloy aux côtés du CA David Desfougères, Alavia



UN PATCH PATMAR « PATROUILLE DESERTIQUE »

Cet article transmis par le CF (H) Gérald Morillas nous propose l'histoire du fameux patch « Patrouille désertique ». Cet écusson a été réalisé par l'équipage FXC-Victor Hôtel (Flottille 22F) lors de sa participation à l'opération TACAUD à N'Djamena du 30 novembre au 01 décembre 1979.

L'équipage était alors commandé par le CC Jean PIDELLO (†) et le COTAC le MP Gérald MORILLAS.

Après avoir connu l'opération Lamentin en Mauritanie (décembre 1977 à juillet 1978), la PATMAR a pris conscience que la zone « désertique » se substituait au domaine maritime.

Ce patch a été réalisé et peint par l'équipage à l'entrée de la baraque de type Fillod qui l'hébergeait sur la base française de N'Djamena, pour être précis sur le mur extérieur, à droite en entrant.

Il s'agissait de marquer le territoire des marins et notre nouvelle vocation de patrouilleur au-dessus des zones désertiques. La patrouille maritime (PATMAR) est devenue la patrouille désertique « PATDEZ* » *(prononcez le « Z »). Le chameau, vaisseau du désert, des cigarettes CAMEL a servi de modèle.

S'il nous a été facile de trouver les peintures bleu, blanc, rouge et noir, pour le marron nous avons tourné nos regards vers la coque des Puma de nos camarades de l'ALAT (Com Det ALAT Colonel ROYAL).

Le chef mécano du détachement a consenti à nous prêter le demi-pot qui lui restait après nous avoir fait jurer d'être économes et de lui rapporter le reste.

La date du 17 novembre 1979 a été celle de l'inauguration « officielle » de notre nouvel emblème en compagnie de nos camarades de l'ALAT et du 17^{ème} RGP.



Le patch conventionnel



Le patch révisité « désertique »



La base de N'Djamena à l'époque de la mission Tacaud. Les 2 ATL1 et les Jaguar, aéronefs qui coopéraient étroitement, sont bien visibles sur ce cliché.

Photo ECPAD



CONTE DE NOËL

L'HISTOIRE D'UN PILOTE DE BF-109G QUI SAUVA L'EQUIPAGE D'UN B-17 EN 1943

NDLR : Ce récit ne concerne pas l'Aéronautique navale mais des acteurs américains et allemands lors de la Deuxième Guerre mondiale. Nous l'avons pourtant inséré dans cette dernière gazette de l'année car c'est une histoire aéronautique du temps de Noël et que cette période révèle parfois de beaux sur-sauts d'humanité.

C'est un vrai conte de Noël qui se déroula en décembre 1943 ! Une histoire invraisemblable mais pourtant authentique. On ne dira pas tout ici pour laisser au lecteur le plaisir de découvrir la fin du récit. « L'honneur avant tout » est vraiment une très belle histoire. Nous sommes en décembre 1943, le 20 décembre exactement, juste donc avant Noël. L'Allemagne en guerre commence à subir de plein fouet les assauts puissants et répétés des aviations alliées. Les Anglais attaquent notamment avec leurs tout nouveaux mais redoutables DH98 Mosquito. Et les Américains, dotés de milliers de bombardiers lourds B-17, décollent jour et nuit des principales bases du Royaume-Uni pour pilonner les centres stratégiques allemands : usines, ports, aéroports...

C'est ce jour-là, au cours d'un combat aérien sans précédent, que les routes de deux pilotes vont se croiser. L'un est Américain. Il s'appelle Charlie Brown. Il a juste vingt et un ans. Il est sous-lieutenant au sein de la prestigieuse 8e Air Force américaine et commandant de bord de B-17F. Son puissant bombardier quadrimoteur, avec son équipage de neuf hommes (pilote, copilote, mécanicien, radio, mitrailleurs de queue, de tourelle et de sabord de droite et de gauche, opérateur bombardier) vient de livrer bataille au nord de l'Allemagne. Il a décollé d'Angleterre le matin même avec des dizaines d'autres forteresses volantes et il atteint l'Allemagne après un survol des Pays-Bas. Sa mission est de larguer des bombes

au-dessus de plusieurs usines à proximité de Brême puis de retourner à la base en remontant route au nord-ouest par la mer du Nord, bien loin des côtes afin d'éviter la DCA ennemie. L'autre pilote est Allemand. Son nom est Franz Stigler. C'est également un tout jeune pilote qui n'a pas encore trente ans. Passionné d'aviation, il a appris à piloter des planeurs dès l'âge de douze ans ! Après un passage comme « défricheur de routes aériennes » pour le compte de la toute jeune Lufthansa, il est récupéré par la très orgueilleuse Luftwaffe pour piloter les célèbres chasseurs monomoteurs Messerschmitt 109. C'est lui le véritable « héros » de cette histoire...

Alors que le B-17 de Charlie Brown vient d'essuyer des tirs nourris de la chasse allemande, que son avion est endommagé de toutes parts (des obus de 20 mm et des balles de différents calibres ont fait exploser l'avant de l'appareil, ont détruit une partie de l'empennage arrière, ont provoqué la panne de deux moteurs sur quatre et ont tué un membre d'équipage. Rien que ça !) et que le pilote ne peut rien faire d'autre que se traîner à quelques centaines de pieds au-dessus du sol, un pilote allemand va décider de l'abattre ! Il s'agit de Franz Stigler, un pilote qui n'a jamais brillé par ses exploits (en reculant devant l'ennemi alors qu'il est basé en Libye, il confiera : « je préfère être lâche pendant sept secondes, que mort pendant longtemps ! »).





Le bombardier de Charlie se traîne donc à ras du sol et survole sans le savoir un terrain allemand parfaitement camouflé. Franz l'entend gronder, le devine au loin, puis le voit. « C'est impossible qu'un avion puisse encore voler dans cet état-là, » pense-t-il.

Sur un coup de tête et sans autorisation de ses chefs, il décolle à bord de son Me109 pour abattre le bombardier. L'ayant rejoint, il arme son canon d'aile. Puis se ravise...

Frantz vole à présent à moins de cinq mètres de l'avion en péril, délabré, détruit, incapable de riposter, toutes ses mitrailleuses étant hors d'usage. Et il voit Charlie se battre avec les commandes pour tenter de reprendre quelques mètres d'altitude salutaires pour permettre à son équipage d'évacuer l'épave, en parachute. Mieux vaut être prisonnier de guerre qu'être désintégré par un obus de la DCA !

Alors Franz a une idée folle : il fait comprendre par geste à Charlie (la radio du B-17 étant évidemment hors service) de le suivre. Il lui indique les côtes vers le nord-est, c'est-à-dire vers la Suède, plus accessibles que l'Angleterre. Franz va « escorter » la forteresse volante de Charlie jusqu'au-dessus de la mer lui permettant ainsi d'échapper aux barrages de la Flak, ces murailles de DCA mises en place par les Allemands sur toute la façade nord-ouest de l'Europe et connues sous le terrible nom de « Mur de l'Atlantique »...

Nous vous laissons découvrir le dénouement à la lecture du livre d'Adam Makos, qui est également un récit historique. La seconde guerre mondiale vue sous l'angle de l'aviation allemande : de la déchéance du terrible commandant en chef de la Luftwaffe, Göring, jusqu'au suicide du Führer le 30 avril 1945. Quant aux deux héros de cette histoire, ils s'éteindront tous les deux la même année, en 2008...



Le pilote américain Charles Brown.

(Photo : Valor studios)



Le pilote allemand Franz Stigler.

(Photo : DR)

Pour en savoir plus

L'HONNEUR AVANT TOUT
« A HIGHER CALL »

Une histoire authentique de chevalerie aérienne

Adam Makos
Larry Alexander

Éditions ACTIPRESSE

[Vidéo de l'histoire sur YouTube](#)

[Article de Jean VENTOUILLAC \(Ouest France\)](#)

CF (H) Marc SALVIGNAC - Membre Ardhan n°1443 et bénévole au sein de l'Espace de Traditions de la BAN Lann Bihoué

Le capitaine de frégate honoraire Marc SALVIGNAC est décédé le 14 décembre 2025.

Né le 25 novembre 1937 à Tours, il s'engage dans la Marine à Hourtin en décembre 1959 pour devenir pilote.

Il suit les cours du CPAN à Saint-Raphaël de février à août 1960 et est envoyé à la 51S de Kouribga (09.60-03.61). Il se spécialise sur multimoteur à la 55S qui vient d'arriver à Aspretto (04.61-08.61) et est breveté pilote n° 4898 le 8 août 1961, en même temps que son frère cadet Gérard brevet n° 4906 (1939-2006). Sa première affectation est à la 32S basée à Alger Maison Blanche sur SO 30P (08.61-07.62).

La 32S étant dissoute le 3 juillet 1962, son personnel et les avions sont versés à la 4S de Lartigue.

En juillet 1963, la 4S est dissoute à son tour et le SM Salvignac rallie Cuers et la 3S (07.63-08.64).

L'aviation embarquée et ses Breguet Alizé le haptent : stage à la 6F à Nîmes puis en flottille opérationnelle à la 9F à Hyères (02.65-09.67). Celle-ci est déployée à bord du *Foch* dans le Pacifique de février à novembre 1966.

En 1967, Marc est reçu au concours de l'École des Officiers des Équipages (09.67-08.68) puis rejoint l'escadrille 10S à Saint-Raphaël (08.68-05.70).

Changement de théâtre et de machine, il suit un cours d'hydravion à Marignane, puis est affecté au Pacifique et vole sur les Catalina de la Section de liaison du Pacifique dont il est officier en second (05.70-12.71). Le voici initié à la Patmar puisqu'il se retrouve à la 23F de Lorient (01.72-09.78) sur Atlantic avec une parenthèse d'un an (09.74-09.75) au cours d'ingénieur d'aéronautique à Rochefort.

Il est alors ancré à Lann Bihoué avec la 25F P2V-7 (09.78-08.83) puis rejoint l'Antenne Patmar pendant un an.

Retour dans le Midi avec deux commandements : la 3S à Hyères (06.84-06.86) puis l'ERC à Cuers (06.86-09.88). Il obtient un congé du personnel navigant et quitte le service en novembre 1991.

Placé en congé de reconversion à l'issue de ces commandements il effectuera à partir de 1988, une brillante carrière dans le milieu médical.

A compter de 2004, le capitaine de frégate (H) Marc SALVIGNAC a passé de nombreuses années au sein de l'Espace de Traditions de la BAN Lann Bihoué comme bénévole dévoué et passionné.

Marc Salvignac est Chevalier de la Légion d'honneur et de l'Ordre national du Mérite et titulaire de la médaille de l'Aéronautique.

Il totalise 9 779 heures de vol dont 1 383 de nuit et 174 appontages sur Alizé dont 42 de nuit.

Grades successifs :

Mot 12.59, QM 04.61, SM 08.61, SM1 07.63, Mt 10.64, PM 09.67, OE2 01.69, EV1S 10.70, LVS 05.75, CCS 05.82, CFS 01.87



Le CC Marc Salvignac en 1981



Le CF Marc Salvignac aux commandes du simulateur ATL1