



ÉDITO

Page 1	Edito et Publication du cahier C49 Nouvelles de l'Ardhan
Page 2	AGO Ardhan—Marins du ciel
Page 3	AGO Cocardes Marine
Page 4	Nouvelles Marine
Pages 5 et 6	Actualité
Page 7	Souvenir
Pages 8 et 9	Récit de D. Grandvoinet
Pages 10 à 13	Carnets gris

Avec déjà 17 nouvelles adhésions depuis le 1^{er} janvier et 420 cotisations réglées, 2026 commence bien et montre à nouveau le dynamisme de l'Ardhan !

Avec une programmation éditoriale fournie dont une BD, la participation aux 400 ans de la Marine, notre AGO à Cognac le 5 mars prochain, l'année sera dense et demandera un engagement renforcé de ses membres actifs. Si vous êtes disponible et motivé, n'hésitez pas à nous rejoindre pour écrire au mieux les pages de cette magnifique année !

Les CF (H) Guy Baillot et Claude Roudaut, adhanutes depuis de nombreuses années nous ont quittés. Ils laissent le souvenir de personnalités dévouées et passionnées qui ont contribué à bâtir l'Aéro telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Bonne lecture de cette gazette 586.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

721 membres actifs

NOUVELLES ADHÉSIONS

n°1959 PM (H) **Jean-Paul GALOUX**
jpgaloux@orange.fr

n°1960 CV (H) **Jacques LAVIEC**
jaclaviec@pm.me

n°1961 CF (H) **Jean-Louis PATS**
jlpat@wanadoo.fr

n°1962 CC **Jean-Pierre CORNEC**
plou29@gmail.com

n°1963 MT **Emmanuel LARVOL**
emmanuel.larvol@gmail.com

n°1964 CF (H) **Marc de LANDTSHEER**
marc2landtsheer@gmail.com

n°1965 M. **Philippe FLEURY**
philippe.fleury2@orange.fr

AGENDA

- ◆ **AGO 2026 : 5 mars BA 709 Cognac**
- ◆ **Démonstration de Force navale : 8 mai à Marseille**
- ◆ **80 ans de la BAN LBH : 10 mai 2026**

PUBLICATION DU CAHIER C49

« PIRATES - De la flottille 16F au Centre d'expertise du groupe aérien embarqué »

Par **Benoît Silve**, membre Ardhan, ancien pilote de chasse embarqué.

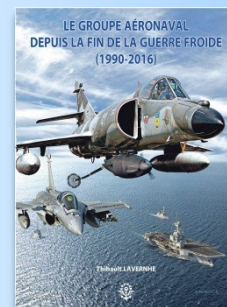
Cet excellent cahier qui vient de paraître, propose une lecture complémentaire de l'ouvrage de Thibault Lavernhe sur le Groupe aéronaval (Livre 49 de l'Ardhan paru en 2022), en développant la structure du commandement du Groupe aérien qui a connu une mutation générationnelle particulièrement féconde. Il s'appuie sur l'expérience directe d'acteurs tactiques – notamment les commandants de flottilles engagées en ex-Yougoslavie – et apporte un éclairage sur la montée en puissance du *Charles de Gaulle* dans ce contexte. Il montre que le Groupe aérien d'aujourd'hui est l'héritier direct des choix, expérimentations et engagements opérationnels de la génération *Foch* et *Clemenceau*.

Ce cahier est distribué aux membres actifs de l'Ardhan, il est également en vente sur le [site de l'Ardhan](#).

(Voir article complet dans la gazette 585)



Le cahier C49, dernière publication de l'Ardhan.



Le livre L49, paru en 2023, en vente sur le site de l'Ardhan.



- ◆ [Fondateur](#)
- ◆ [Rédaction/Édition](#)

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

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE N°34

Les assemblées générales ordinaires (AGO) des associations Ardhan et Marins du ciel auront lieu **le jeudi 05 mars 2026 dans les locaux de la base aérienne BA 709 de Cognac.**

Vous recevrez dans votre boîte mail un bulletin de participation qui vous guidera pour l'inscription en ligne.

En cas de problème, vous trouverez ci-dessous les liens pour vous inscrire.

Nous insistons particulièrement sur les pouvoirs, si vous ne participez pas, il faut absolument donner un pouvoir soit au président soit à un autre membre qui sera présent et votera pour vous.

Comme le site de Cognac est très sécurisé, il vous faudra remplir une demande dédiée, jointe au formulaire, et la renvoyer au secrétaire général (secretairegeneral@aeronal.org) avec une copie recto verso de votre CNI.

Nous vous espérons nombreux à cette 34ème AGO

Convocation



ORDRE DU JOUR

08h15 Accueil du président Ardhan et MdC par commandant de la BA 709 et commandant EAN,

08h30 Accueil des adhérents Ardhan et MdC

09h00 AGO Marins du ciel

09h45 Pause-café

10h00 AGO Ardhan *

- Allocution du VA David DESFOUGERES Alavia,
- Exposé du rapport moral (secrétaire général),
- Exposé du rapport financier, projet de budget 2026 (trésorier),
- Votes,
- Interventions des adhérents – Questions.

Nota : Les adhérents MdC, non adhérents de l'Ardhan sont invités à cette assemblée.

12 h 00 Déjeuner au mess de la base aérienne (pour ceux qui le souhaitent).

Le prix du repas, à charge des participants, sera de 12€ pour les civils, 4€ pour les civils travaillant pour la défense. Les militaires sous ordre de mission ne paieront pas. Les repas seront à régler le jour même avant le repas soit par chèque, espèces ou CB.

14h00 Visites sur la base (à confirmer)

- Présentation de l'Ardhan aux instructeurs et stagiaires de l'EAN,
- Visite École Aviation de Chasse (EAN) et simulateur,
- Visite 33ème Escadre de surveillance, de reconnaissance et d'attaque (ESRA).



Assemblée générale de Cocardes Marine

Le samedi 10 janvier, l'association Cocardes Marine a tenu son assemblée générale à l'espace traditions de la BAN Hyères (ETAN) en présence du VA David Desfougères, commandant la force de l'Aéronautique navale (ALAVIA).

Cette réunion annuelle a permis à toutes les associations fédérées au sein de Cocardes Marine d'échanger sur la saison passée et de se projeter sur celle de 2026.

Celle-ci va coïncider avec plusieurs anniversaires importants : 10 ans de l'association, 400 ans de la Marine, 80 ans de la BAN Lann Bihoué, 110 ans du CEPA, 30 ans de l'EPPE, 70 ans de la 31F.

Autant d'occasions pour continuer à mettre en valeur le patrimoine historique volant de l'Aéronautique navale!



De gauche à droite, JF Demeneix (Zéphyr 28), CV P. Zanassi (CDT BAN HYE), le CV V. Isorce, CDT CEPA/10S et président intérimaire de Cocarde Marine, D. Esparre P. Conrad et J.L. Dedieu (Alizé Marine) et (à gauche), Anne-Sophie Berger et le VA Desfougères (Alavia), tous assemblés autour du fameux bar du carré de la BAN Hyères aujourd'hui occupé par l'ETAN.

Cocardes Marine, kesako ?

Fondée le 20 janvier 2016, l'association "Cocardes Marine" est née de la passion de trois marins basés à Landivisiau pour l'Aéronautique navale. Conscients de l'importance de préserver ce patrimoine unique, ils ont décidé d'agir pour éviter qu'il ne se disperse.

L'objectif de l'association est de redonner vie à des avions historiques en les faisant voler aux couleurs de la Marine nationale. En parallèle, elle œuvre pour sauvegarder tout ce qui fait l'histoire de l'Aéronautique navale : pièces d'avions, équipements et objets emblématiques.

Grâce à cette initiative, la présence de l'Aéronautique navale dans les meetings aériens en France est renforcée, permettant ainsi de mieux faire connaître ce domaine et de soutenir le recrutement, souvent freiné par les exigences opérationnelles des flottilles embarquées.

Visitez le nouveau site de l'association Cocardes Marine

... et n'hésitez pas à leur apporter votre soutien.



400 ans de la Marine - Annonce des temps forts



La Marine nationale célèbre cette année ses 400 ans d'existence en tant que marine d'État unifiée et permanente telle qu'imaginée par Richelieu au XVII^e siècle.

Dans ce cadre, un label a été créé pour valoriser le patrimoine humain et historique, fédérer des initiatives autour de cette célébration et promouvoir la connaissance et l'engagement auprès du public, en particulier des jeunes et des territoires.

L'Ardhan vient d'obtenir ce label pour ses nouvelles publications et donc la gazette lui fait une belle place en haut de la Une.

L'Ardhan contribuera à cette célébration avec une exposition sur les Centres d'Aviation Maritime (CAM) qui sera présentée lors des 80 ans de la BAN Lann Bihoué, journée portes ouvertes du 10 mai 2026. Cette exposition sera ensuite présentée

sur d'autres sites par l'Ardhan mais également par la BAN Lann Bihoué. Nous vous tiendrons informés de l'avancement de cet événement dans les prochaines gazettes.

À noter aussi que du 23 mai au 14 juin 2026, les journées "Jeunesse & Territoires au large" se dérouleront dans une cinquantaine de villes françaises, avec pour objectif de renforcer la cohésion nationale et de rapprocher les marins de la jeunesse. Le 5 septembre, une grande commémoration de la bataille de Chesapeake (1781) aura lieu au Trocadéro.

Enfin, le 8 mai prochain aura lieu une démonstration de force navale en baie de Marseille.

Si vous souhaitez en savoir plus, n'hésitez pas à vous rendre sur le [Site officiel des 400 ans](#).

Le service national concernera « 20 % de postes embarqués » dans la Marine

Dès l'été 2026, la Marine nationale va recruter 600 jeunes dans le cadre du service national annoncé par le président de la République Emmanuel Macron le 27 novembre. Le CEMM Nicolas Vaujour a détaillé les missions qui pourront être confiées aux jeunes de 18 à 25 ans recrutés dans les prochains mois. Nous aurons des missions maritimes, des missions techniques et des missions de protection de sites, a-t-il expliqué lors d'une récente conférence de presse.

Nous aurons 20 % de postes embarqués pour des missions de surveillance et de soutien, affirme Nicolas Vaujour, citant l'embarquement sur des bâtiments de soutien de la Marine nationale en France et dans les territoires d'outre-mer ainsi que sur des vedettes de la gendarmerie maritime.

Protection des emprises de la Marine nationale

Les volontaires pourront également être affectés dans les sémaphores du territoire ou pour des missions de protection des emprises de la marine. Enfin des profils techniques sont recherchés : mécaniciens, électriciens, spécialistes en cybersécurité, etc., qui feront l'objet d'une sélection plus approfondie. Un appelé sur cinq se verra confier des missions stratégiques, abonde Catherine Vautrin, ministre des Armées, rappelant toutefois qu'aucun diplôme n'est requis pour candidater.

Comme la Marine, l'Armée de l'air et de l'espace recrutera 600 jeunes. La majorité sera prise en charge au sein de l'Armée de terre pour atteindre un total de 3 000 recrues cette première année, dont la campagne de recrutement est courte.

L'objectif est de recruter 4 000 jeunes en 2027 et 10 000 en 2030. Les volontaires seront logés, nourris et recevront une solde mensuelle d'environ 800 euros, précise le ministère.

Pour la Marine nationale, quatre centres de recrutement sont prévus : Cherbourg, Brest, Lorient et Toulon.



Une centaine de volontaires seront affectés sur des bâtiments de soutien, comme ici, à bord du *Champlain*. © MN



ORION 26 : la France lance un exercice militaire historique (Source La nouvelle Tribune)

Cela fait quelques années maintenant que les grandes puissances ont relancé une dynamique de renforcement militaire marquée par l'augmentation des budgets de défense, la modernisation des arsenaux et la multiplication des démonstrations de force. États-Unis, Chine et Russie investissent massivement dans les capacités conventionnelles, le cyberspace, l'espace et les technologies autonomes. En Europe, cette évolution a accéléré une prise de conscience sur la nécessité de disposer d'armées capables de faire face à un affrontement de haute intensité, prolongé et techniquement complexe. C'est dans cette réalité internationale tendue que la France a choisi de renforcer la préparation concrète de ses forces, avec ORION 26 comme rendez-vous central de cette ambition.

L'exercice ORION 26 marque une étape majeure dans la préparation opérationnelle des armées françaises. Prévu début 2026 sur le territoire national, il mobilise plusieurs milliers de militaires français et alliés, déployés bien au-delà des enceintes habituelles des camps d'entraînement. Terre, mer et air sont concernés, avec une volonté affirmée de confronter les forces à des situations proches de celles d'un engagement réel, au contact direct des populations et des infrastructures civiles.

ORION 26 et la montée en puissance des armées françaises sur le territoire national

ORION 26 est conçu comme un scénario exigeant, pensé pour éprouver la capacité des forces à se déployer rapidement, à coordonner des moyens hétérogènes et à tenir dans la durée. La planification stratégique, la logistique, la chaîne de commandement et la conduite d'opérations complexes sont mises à l'épreuve simultanément. L'objectif n'est pas seulement d'enchaîner des manœuvres, mais également de vérifier la solidité de l'ensemble du dispositif militaire, depuis la décision jusqu'à l'action sur le terrain.

L'entraînement se déroule en terrain libre autant que sur des sites militaires, ce qui impose aux unités de composer avec des contraintes proches du quotidien : circulation civile, infrastructures partagées, gestion de l'information et interaction avec les services de l'État. Cette approche vise à préparer les forces françaises à des engagements où la frontière entre zones militaires et espaces civils est inexistante, tout en maintenant un haut niveau de coordination interarmées et multinationale.

ORION 26 poursuit également une logique de continuité avec l'édition précédente, ORION 23, qui avait mobilisé plus de 12 000 militaires français et alliés ainsi qu'un volume conséquent de véhicules, d'aéronefs, de moyens navals, de drones et de capacités cyber et spatiales. L'exercice de 2026 reprend cette base éprouvée tout en cherchant à identifier les points de fragilité et à tester de nouvelles méthodes d'action.

Réservistes, interopérabilité et préparation au combat de haute intensité en France

L'une des caractéristiques majeures d'ORION 26 réside dans l'intégration complète de la réserve opérationnelle. Les réservistes ne sont pas cantonnés à des fonctions périphériques : ils renforcent directement les unités d'active et participent pleinement aux missions. Leurs compétences issues du monde civil — qu'elles soient techniques, numériques, logistiques ou médicales — apportent une valeur ajoutée concrète aux forces engagées.

Cette organisation reflète une armée étroitement liée à la société, capable de s'appuyer sur un réservoir humain rapidement mobilisable. Elle permet aussi de tester la capacité réelle des forces à absorber des renforts, à harmoniser les procédures et à maintenir un niveau opérationnel élevé sur une période prolongée.

ORION 26 sert enfin de terrain d'expérimentation. Les armées y évaluent leurs doctrines, ajustent leurs modes d'action et mesurent leur aptitude à coopérer avec des partenaires alliés dans un cadre multinational. L'exercice permet d'observer, en conditions réelles, l'interopérabilité des systèmes, la fluidité du commandement et la résilience des soutiens logistiques face à un rythme soutenu d'opérations.



La France commande le système aérien sans pilote Airbus VSR700

(Source Aerobuzz)

La Direction générale de l'armement (DGA) a attribué à Airbus Helicopters et Naval Group un contrat pour la production de six systèmes aériens sans pilote VSR700. Ces drones seront mis en service par la Marine nationale à partir de 2028. Le VSR700 est développé sur la base de l'hélicoptère léger Cabri G2 d'Hélicoptères Guimbal.

Le VSR700 sera livré en configuration de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR), comprenant un radar de surveillance, un système électro-optique et un récepteur AIS (Système d'identification automatique). Naval Group assurera son intégration à l'architecture globale des navires et son interconnexion avec le système de combat grâce au système de mission Steeris.

Le VSR700 est un système aérien sans pilote à double usage. Sa version navale militaire a été développée et testée dans le cadre du programme SDAM (Système de drone aérien de la Marine) de la Marine nationale française et de la DGA, en coopération avec Naval Group. Le VSR700 et son système de mission ont fait l'objet de nombreux essais terrestres et maritimes. Pouvant être utilisé en complément d'un hélicoptère piloté, le VSR700 permet d'étendre les capacités de renseignement d'un navire et de mener des missions de surveillance de longue durée. Le choix d'une motorisation diesel (moteur Thielert Centurion équipé d'un FADEC et développant 155 cv) offre au VSR700 une autonomie supérieure à 10 heures de vol tout en répondant aux exigences de sécurité pour un embarquement à la mer.

Le VSR700 peut accueillir une large gamme de capteurs longue portée et hautes performances. Bien qu'il soit destiné à être utilisé en configura-

tion ISR par la Marine nationale française, le VSR700 est un drone multirôle capable d'effectuer diverses missions, notamment logistiques et de reconnaissance armée, en milieu maritime comme terrestre. Il peut également être utilisé pour des missions civiles telles que la lutte contre les incendies et les secours en cas de catastrophe. Airbus a par ailleurs démontré la capacité du VSR700 à opérer en équipe avec des hélicoptères pilotés grâce à la solution HTeaming.

Si la Marine nationale française est le premier client du VSR700, il est probable que ce drone trouvera des débouchés à l'export. Airbus Helicopters a mis en place une nouvelle structure industrielle spécifiquement dédiée à la production en série.



Le VSR700 est un drone multirôle, dérivé de l'hélicoptère biplace Cabri G2 d'Hélicoptères Guimbal. © Airbus Helicopters

Podcast : Le combat naval d'aujourd'hui et de demain.

(Sources IRSEM « Le collimateur »)



Nous vous proposons un podcast passionnant « Le combat naval d'aujourd'hui et de demain » animé par Alexandre Jubelin avec pour invités le CV Thibault Lavernhe, officier programme du PA NG et le CF François-Olivier Corman aide de camp du Président de la République.

Rappelons que Thibault Lavernhe, membre Ardhan, a publié le livre L49 « Le Groupe Aéronaval depuis la fin de la guerre froide » disponible à la vente sur le site de l'Ardhan (28 € pour les membres actifs).

[Le combat naval d'aujourd'hui... Le Collimateur - Apple Podcasts](#)

SOUVENIR

Par notre valeureux camarade Lucien Morareau, membre fondateur de l'Ardhan n°24 et auteur de nombreux ouvrages publiés par l'Ardhan et ailleurs.

« Ayez une pensée pour vos grands anciens aujourd'hui disparus »

Certains vétérans sont réunis sur ce cliché pris à Hyères en 1985, lors du 75ème anniversaire de l'Aéronautique navale. La moitié ont servi au sein de l'escadrille 1AC (future 11F), l'autre au sein de l'escadrille 2AC (future 12F). Ils posent devant un Dewoitine 520, appareil qui fut pour tous leur avion d'arme et de combat.

De gauche à droite, avec entre parenthèses l'année d'obtention de leur brevet : le PM André Maulandi (1934), le PM Michel Chaffurin (1924), le CC Pierre Gleize (1942), l'OCE Joseph Conq (1939), l'OE1 Albert Bouchereau (1934), le MP mécanicien Job Le Saëc, le PM Henri Andrès (1933) et le CV Raymond Bédard (1939).

« Je les connaissais tous et ils avaient eu la gentillesse de partager avec moi leurs souvenirs d'époques depuis longtemps révolues ».



© Pierre André Tilley 2011



© Pierre André Tilley 2011



Nous profitons de cet article pour rappeler que l'excellent livre L51 « Un siècle d'Aéronautique navale en couleurs » de Lucien Morareau est toujours disponible à la vente sur le site de l'Ardhan !



Anecdote de mai 1964 en souvenir de B.B.

Par le lieutenant de vaisseau (H) Dany Grandvoinet , membre Ardhan n°790 et auteur du cahier 34
« Efracctions dans un carnet de vol ».

Nota de l'auteur: *Vous trouverez ci-joint une anecdote concernant un exercice auquel j'ai participé en 1964 et dont le point de départ était la villa de Brigitte Bardot. C'est le décès récent de B.B. qui m'a rappelé ce petit épisode de ma carrière. J'ai restitué ces faits de mémoire et à l'aide de mon carnet de vol.*

Mes carnets de vol sont enregistrés à l'Ardhan et je suis à votre disposition pour de plus amples renseignements. Mes coordonnées sont à jour dans l'annuaire.

Avec tous mes Meilleurs Vœux à l'association

Nous sommes en pleine guerre froide et les exercices avec les forces navales américaines sont nombreux. C'est dans le cadre d'un « Fair Game » quelconque qu'intervient cette anecdote au mois de mai 1964.

À cette époque le BR 1050 Alizé s'éloigne quelque peu de ses missions de lutte anti-sous-marine pour s'orienter vers des missions de désignations d'objectifs, de guidage de Strike et de guidage aérien.

Pilote à la 4 F sur BR 1050 ALZ, le 18 mai 1964 j'effectue un exercice de lutte anti-sous-marine avec l'USS « Seawolf » (sous-marin nucléaire) et par ailleurs j'essuie quelque peu les plâtres des nouvelles tactiques dévolues à l'Alizé. C'est ainsi que je suis désigné pour diriger un strike de douze Corsair en vue d'attaquer la 6ème flotte US et en fait sa pièce maîtresse, le porte-avions *Enterprise* qui était approximativement positionné une centaine de milles dans l'est de Bonifacio.

Ce Strike doit être effectué par les 12 Corsair (F4 U7) d'une flottille (la 14 F) basée sur la BAN Cuers Pierrefeu. Les avions se font vieux, seulement 3 ou 4 sur les douze engagés ont les bons quartz radio, permettant de communiquer en VHF. Les moyens de navigation sont désuets avec je crois un seul équipé de radio-compas. Ces douze chasseurs seront donc guidés par un Alizé de la 4 F qui assurera la navigation, les liaisons radio et la détection du porte-avions US, le tout dans la plus grande discrétion.

La veille de l'opération, je participe au briefing sur la base de Cuers, je connais la plupart des pilotes, les ayant côtoyés sur la BAN Karouba quelques années auparavant pendant les opérations en Algérie. Je ne me souviens plus de leurs noms peut être les L.V. Blanchon et Argouse étaient ils parmi eux ?

Toujours est-il que nous avons rendez-vous le 20 mai 1964 à 04h30 du matin en baie de Saint-Tropez, précisément au-dessus de la

« Madrague » , villa de Brigitte Bardot dont tout le monde connaissait la position.

Je décolle de Hyères vers 04h 20, rejoins La Madrague en basse altitude, j'ai le temps de faire un tour d'attente et les 12 Corsair me rejoignent ayant eux décollé de Cuers au lever du jour.

Nous avons pour consigne de ne pas nous faire détecter c'est pourquoi tout le vol se fera en dessous de 50 pi (# 15 mètres), l'alarme rouge de la lampe sonde de l'Alizé ne doit pas s'éteindre, le convoi est paraît-il impressionnant de ces 13 avions volant à ras des flots.



Le BR1050 à l'appontage avec sa livrée de l'époque.

Mon navigateur, le P.M. Leroux assure la trajectoire vers les Sanguinaires et le P.M. Prades le radariste s'occupe du détecteur de radar, des homings radio et gère écoutes et contre-mesures.

Nous évitons 2 piquets radar US positionnés à l'ouest de la Corse et toujours à très basse altitude, nous arrivons à Bonifacio sans nous faire détecter.

Après avoir évité plusieurs gros rochers plats qui tapissent le détroit, j'aperçois le périscope d'un sous-marin qui, a priori, ne nous a pas vus comme nous avons pu le constater par la suite.

.../...



La navigation basse altitude se poursuit vers l'est toujours dans le plus grand silence radio, les Corsair sont à une dizaine de mètres derrière moi en formation lâche échelonnés vers le bas... et effectivement à environ 100 nautiques du détroit de Bonifacio, j'aperçois l'*Enterprise*, quelques battements d'ailes, les Corsair passent devant et je m'écarte pour assister de loin à un ballet aérien extraordinaire.

Nous avons été détectés au radar à 2,5 miles nautiques du P.A. qui n'a pas tardé à catapulter ses A-4 Skyhawk. Il y a des avions partout qui s'enroulent dans tous les sens, j'attends à l'écart à une dizaine de nautiques et moi aussi je suis attaqué par 2 Douglas A-4 Skyhawk, ce n'est pas mon truc et quand ils s'alignent derrière moi, je leur vire dessus sur ordre de mon radariste tourné vers l'arrière de l'Alizé.

Un coup d'œil à la jauge m'incite à contacter le Corsair leader, je n'ai plus beaucoup de pétrole, je lui donne les coordonnées exactes de notre position, un cap et un temps de vol pour rallier Ajaccio, ce qui avait été prévu au briefing et je quitte la zone.

Après atterrissage, je reste moteur en route sur le parking pour assurer le relais radio avec le leader des Corsair car aucun n'a le bon quartz pour assurer la radio. Au bout d'environ 1/4 d'heure, tout le monde est posé et il me reste une vingtaine de litres de kérosène à bord...

Un magnifique buffet de charcuterie nous attend au poste des maîtres et le rosé corse arrose très légèrement cette petite victoire, n'en déplaise au chef Ops d'Aspretto qui à cette époque n'était pas très apprécié dans l'aviation embarquée...

Les Corsair rentrent à Cuers en fin de matinée après de magnifiques passes de tir (piqués à 45 degrés) sur un bateau de croisière mouillé en rade d'Ajaccio et une magnifique démonstration aérienne à leur arrivée à Cuers.

Merci B.B d'avoir permis aux joyeux lurons que nous étions d'avoir remporté cette amusante victoire et ce ne fut pas la dernière fois que la Madrague servit de point de ralliement aux avions de l'Aéronautique navale et à ma connaissance, jamais les tropéziens ne se sont plaints des survols de l'Aéronautique navale...

Extrait Carnet de vol du L.V. D. Grandvoinet du 20 mai 1964 - BR 1050 ALZ N° 176

Missions :

- ◆ Guidage Strike Corsair 3,7 heures de vol,
- ◆ Retour Ajaccio - Hyères 1,00 heure de vol



F4U-7 Corsair de la 14F



A-4 Skyhawk



Le cahier n°34 de l'Ardhan « Effractions dans un carnet de vol » par Dany Grandvoinet, toujours disponible à la vente sur le site de l'Ardhan (www.aeronavale.org).





CF (H) Guy BAILLOT - Membre Ardhan n°1315

Nous publions l'hommage très émouvant rendu à Guy Baillot par le CV Yvan Launay, commandant de la BAN de Landivisiau.

Mesdames, Messieurs, Chère famille, chers proches,

Dans le silence recueilli de cette église, nous saluons aujourd'hui la mémoire du capitaine de frégate honoraire Guy Baillot, marin, aviateur naval, officier de la Marine nationale, qui nous a quittés le 16 janvier 2026.

À travers lui, c'est une page entière de l'Aéronautique navale française qui se tourne. Une page écrite sans fracas, mais avec constance, exigence et fidélité.

Guy Baillot est né le 15 décembre 1934 à Somme-Yèvre dans la Marne. Il n'a que seize ans lorsqu'il entre dans la Marine, en 1951, comme matelot. Très tôt, l'appel du ciel se mêle à celui de la mer. En décembre de cette même année, il rejoint le Centre de formation maritime d'Hourtin. L'aventure commence.

De Khouribga à Agadir, du Maroc aux premières pistes brûlantes d'Afrique du Nord, il devient élève pilote puis pilote multimoteur. Le 10 octobre 1953, à moins de dix-neuf ans, il est breveté pilote militaire portant le numéro 4205. C'est un jeune homme, déjà, mais avec cette maturité calme qui ne le quittera jamais.

Sa première affectation opérationnelle, à la 3S de Cuers, se fait sur des machines robustes, exigeantes, parfois rustiques. Junker 52, Nord 1101, Helldiver... Guy Baillot apprend le métier dans ce qu'il a de plus concret, de plus réel. Très vite, on discerne chez lui un don rare : celui de transmettre. On lui propose de devenir moniteur. Il accepte, fidèle à ce qu'il sera toujours : un homme qui élève les autres. De Khouribga à Salon-de-Provence, il forme des générations de pilotes pendant près de quatre années. Puis vient la chasse embarquée.

À la 59S, sur Fouga et Aquilon, il découvre l'exigence absolue du pont d'envol. Le 6 mars 1963, il apponte pour la première fois sur l'Arromanches. Deux ans plus tard, sur Étendard IV, il apponte à nouveau, cette fois sur le Clemenceau, le 7 mai 1965. La mer, le ciel, l'acier du pont, et ce geste

précis, répété 325 fois, toujours recommencé, jamais banalisé.

À la 16F, à Hyères puis à Landivisiau, Guy Baillot s'impose comme un pilote de reconnaissance rigoureux, discret, efficace. Spécialisé dans la photo, il participe aux missions de surveillance dans un monde tendu par la Guerre froide, repérant les bâtiments soviétiques depuis le ciel. Il connaîtra deux longues missions dans l'océan Indien, depuis le Foch et le Clemenceau, ancrés à Djibouti, loin des siens, fidèle à sa mission.

Son parcours est aussi celui d'un officier réfléchi. Une année au Service local de psychologie appliquée à l'hôpital Sainte-Anne de Toulon en dit long sur son intérêt pour l'humain, pour la compréhension fine des comportements. Il intègre ensuite la première promotion de l'École militaire de la Flotte, puis l'École des officiers brevetés d'aéronautique. Il a franchi tous les seuils, un à un, sans jamais chercher à brûler les étapes.

À Landivisiau, où il revient à plusieurs reprises entre 1971 et 1988, il laissera une empreinte durable. Tour à tour officier de pont d'envol sur les porte-avions, instructeur, animateur de la Section Réacteurs, puis commandant de l'escadrille 57S de 1981 à 1983, il forme, encadre, rassure.

À Tours, comme chef de la Section Marine École, il marque ses élèves par son flegme légendaire. Il aimait dire : « Même quand il y a le feu, il n'y a pas le feu ». Cette phrase, parcourant les générations, je l'ai moi-même entendue de la bouche de mon instructeur lorsque j'étais élève-pilote. Cette phrase résume l'homme : calme, posé, profondément sûr de lui sans jamais être dominateur.

Sa dernière mission, au Conseil permanent de la sécurité aérienne de la Marine, témoigne de la confiance que l'institution plaçait en lui. La sécurité, ultime responsabilité de ceux qui savent ce que voler veut dire.

Quand il quitte la Marine en 1988, après 37 années de service, le bilan est impressionnant : 7 781 heures de vol, 409 heures de nuit, 325 appontages, et surtout, des générations de pilotes qui lui doivent un geste, un réflexe, une manière d'être. Ces chiffres, son parcours, le modèle qu'il a incarné bien au-delà des seuls pilotes qu'il a côtoyés et formés peuvent finalement se résumer ainsi : Guy Baillot était, à sa façon, un ange gardien.

.../...



Chevalier de la Légion d'honneur, de l'Ordre national du Mérite, titulaire de la Médaille militaire et de la Médaille de l'aéronautique, il portait ses décorations avec la même discrétion que ses responsabilités.

Permettez-moi, pour conclure, un dernier clin d'œil. Un de ces clin d'œil qui, nous le savons, aurait fait naître chez lui ce sourire discret, à la fois amusé et pudique.

Le 22 janvier 1973, ici même, à Landivisiau, Guy Baillot escorte le Concorde lors de son tout premier atterrissage sur cette base. Ce jour-là, l'Histoire passe dans le ciel breton, portée par une machine hors normes, symbole d'audace, de progrès et de dépassement.

Plus tard, il racontera cet instant avec la simplicité qui le caractérisait : « Quand il a mis les gaz, il m'a laissé sur place... » Même aux commandes d'un Étendard, il n'avait pas pu rivaliser.

Mais ce jour-là, il était exactement à sa place. Non pas dans la course à la performance, mais dans

l'accompagnement. Dans l'escorte silencieuse de l'exceptionnel. Dans ce rôle si noble, si exigeant, qui consiste à veiller, à encadrer, à sécuriser, permettant d'écrire l'Histoire, collectivement.

Aujourd'hui, c'est à notre tour. À notre tour d'escorter Guy Baillot, une dernière fois. De l'accompagner dans ce passage qu'il connaît mieux que quiconque : celui qui mène de la terre des hommes vers un ciel plus vaste.

Au nom de la Base d'Aéronautique navale de Landivisiau, au nom de la Marine nationale, je salue un officier exemplaire, un instructeur respecté, un marin et un aviateur profondément droit.

À sa famille, à ses proches, je veux dire notre reconnaissance, notre gratitude et notre respect. Et puisque toute sa vie fut tournée vers le ciel, nous voulons croire qu'il l'a rejoint avec la même sérénité, le même calme, et cette foi tranquille qui l'a toujours habité.

Le ciel qu'il a tant aimé l'accueille désormais.



Une belle brochette de commandants de la 57S réunis en 1989.

De Gche à Dte, CF Baillot, CF Guenver, CF Josa, CC Raymond et CC Johannhardt.



Le LV Baillot en avril 1977 à la 16F.



CF (H) Claude ROUDAUT - Membre Ardhan n°1333

Extrait de l'hommage lu par le CA (2S) Patrick Zimmermann.

Au nom de l'Ardhan et en présence des représentants de l'Aéronautique navale de Lann-Bihoué, je salue aujourd'hui la mémoire de Claude Roudaut, marin, contrôleur aérien, officier de la Marine nationale, qui nous a quittés le 19 janvier dernier.

Né le 5 août 1947 à Landerneau, dans le Finistère, il entre dans la Marine le 1^{er} octobre 1972 comme appelé du contingent et élève officier de réserve. Après une formation militaire initiale, il sert au sein de l'état-major ALPA qui commande les porte-avions. Ce sera son premier contact avec le monde de l'aviation embarquée qu'il fréquentera ensuite bien souvent.

*En mai 1975, il intègre l'escadrille 56S et l'école du personnel volant pour suivre le cours de contrôleur aérien. Une fois breveté, il est sans délai affecté sur le *Clemenceau*, bâtiment qu'il connaît bien. Après 4 ans passés sur le « *Clem* », il reçoit une affectation à terre et rejoint le service du contrôle aérien de la BAN de Hyères, base proche des porte-avions, qui abrite la flottille 17F et les escadrilles 59S et 3S.*

Après 3 ans passés à Hyères, il rejoint le monde de la patrouille maritime avec une affectation sur la BAN de Lann Bihoué. Il y servira durant 4 années comme chef du service de contrôle aérien.

Après une affectation d'une année à l'escadrille EPV/56S, il accède au commandement du Centre de coordination et de contrôle Marine de la Méditerranée (CCMAR Med). Il commandera pendant 3 ans ce centre qui contrôle les activités aéromaritimes pour assurer la sécurité et l'interopérabilité des opérations militaires et des vols civils.

*Il revient ensuite dans le monde de l'aviation embarquée avec une courte période sur le *Foch* puis il est affecté à l'état-major CECMED OPS avant de rejoindre l'établissement d'Aéronautique navale (EAN) de Cuers comme commandant en second pour 3 ans.*

*La dernière affectation sera l'état-major de l'aviation embarquée (ALAé) qu'il servira pendant 3 ans, période durant laquelle il retournera très souvent sur les porte-avions *Foch* et *Clemenceau*.*

C'est sur ces unités emblématiques que nous avons servi ensemble et qu'il m'a honoré de son amitié complice. Affecté à 32 ans dans cet état-major, je me sentais comme un singe en hiver, selon la formule du célèbre film de Verneuil. Il m'a pris sous son aile protectrice tel un grand frère comme le non moins célèbre Jean Gabin dans ce film. Chargé des affaires générales et donc de toutes les affaires délicates il savait dégonfler les

tensions pour les autres alors que nous sentions la sienne monter à l'aune de la coloration de ses joues. Alors sous la férule de notre Amiral, personnage très brillant mais ô combien exigeant, sa bonhomie faisait merveille pour distiller une ambiance fraternelle dans les couloirs tout en réclamant un investissement à la hauteur du sien.

Je ne peux résister à vous livrer quelques anecdotes. À l'époque nous dégagions, une fois le chef ayant quitté le bord. Le signal - bien involontaire du chef d'état-major lorsque l'amiral avait quitté son bureau - était l'allumage de son cigare, interdit lorsque l'amiral était présent, un Partagas doté d'un fumet particulièrement signant qui se propageait jusqu'au fond du couloir ou se trouvait le bureau de Claude. Alors, souvent il remontait l'effluve et passait une tête en disant : ça sent les Pataugas... filons. Et nous partions à pas de velours, l'air innocent ou bien l'air afféré et pressé en passant devant la porte ouverte du bureau du chef d'état-major pour ne pas se faire happer par la question de fin de journée, qui saucissonnait la soirée. D'autres fois, nous nous amusions à faire tourner notre chef d'état-major en bourrique en imitant l'écriture de l'amiral sur les différents papiers qui circulaient, rassurez-vous cela touchait souvent le protocole et nous n'aurions pas déclenché une guerre. Et parfois lorsque nous nous retrouvions sans patron, nous allions déjeuner sur le quai de Kronstadt et boire un café chez lui au Mourillon. Claude, au-delà des anecdotes et de tes facéties, tu m'a appris à aimer le travail d'état-major et les hommes qui s'y livraient avec dévouement tout au long de ces années passées ensemble. Tu resteras un merveilleux camarade comme on aimerait en rencontrer plus souvent.

Il quitte la Marine le 4 août 1998 et se reconvertit dans le secteur aérien commercial comme directeur des opérations.

Compétent, dévoué, déterminé et enthousiaste, Claude Roudaut a servi la Marine et l'Aéronautique navale durant 26 années.

Chevalier de l'ordre National du Mérite et titulaire de la médaille de l'aéronautique, ces distinctions étaient significatives de son dévouement pour la l'institution. Il laisse le souvenir unanime d'un homme calme et déterminé, profondément attaché à la Marine et passionné par l'aviation embarquée.

Depuis 2007, dans le domaine associatif, il fut un fidèle membre de l'Ardhan et nous avons tous une amicale et fraternelle pensée pour lui.

.../...



Le LV Roudaut lors de sa prise de commandement devant le CCMAR Méditerranée.



Le CF Roudaut à bord du PA

CV (H) Alain ROULAND

Le capitaine de vaisseau honoraire Alain ROULAND s'est éteint le 11 janvier 2026.

Né le 4 septembre 1936, il entre à l'École navale en septembre 1957.

Après la campagne d'application sur la *Jeanne d'Arc*, il embarque sur le *Clemenceau* (07.60-03.61) qui est alors aux essais.

Il entame le cours de pilote à Salon en mars 1961, continue à Tours (02.62-09.62) où il est breveté pilote n° 4953 le 14.09.1962, mention chasse. Le stage à la 59S ne se déroule pas comme prévu et il est réorienté vers les hélicoptères à Chambéry (01.63-09.63).

Après un stage de navalisation à la 23S à St-Mandrier, il est affecté à la 31F sur HSS (12.63-09.64), suit les cours de l'École ASM surface puis réintègre la 32F (09.65-09.67). Suivent deux années à Lanvéoc à la 32F toujours sur HSS. Retour à la 31F (06.69-09.72) comme second puis commandant à partir de février 1971.

Le LV Rouland est ensuite instructeur au Centre d'Entraînement de la Flotte à Toulon (CEF) pendant deux ans avant de commander sa deuxième flottille, la 32F (04.74-01.76) armée de Super Frelon depuis 1970. L'état-major ALPA lui offre le poste de spécialiste hélicoptères (02.76-09.78). Il s'installe ensuite à Hyères pendant trois années, dirigeant le Service de Transit Maritime (STM).

Comme il parle couramment la langue allemande, il est muté comme cadre à l'École des Opérations aériennes combinées (EOAC) à Baden Oos.

Il est commandant en second de la BAN Aspetto (08.83-08.85) puis affecté au Bataillon des Marins-Pompiers à Marseille.

Son dernier poste est à Paris au CPSAMAR, chargé de la sécurité aérienne. Il quitte le service en juillet 1990.

Alain Rouland est chevalier de la Légion d'Honneur et de l'Ordre national du Mérite et Médaille de l'Aéronautique.



Le CF Rouland, commandant en second d'Aspetto en 1985.