



SOMMAIRE

- Page 1** Édito - Budget défense
Nouvelles de l'association
- Page 2** AGO Ardhan - Marins du Ciel
- Pages 3 à 5** Nouvelles Marine - Zéphyr 28
Donec
- Page 6** Actualité aéronautique
- Page 7** Actualité
Podcast Collimateur
- Pages 8 et 9** Récit de P. Le Féron de
Longcamp
- Pages 10 à 12** Carnets gris

ÉDITO

Cette gazette est riche de l'actualité de nos forces mais riche également de notre histoire et des associations qui la célèbrent.

Côté histoire, nous avons religieusement lu le journal de marche personnel de Patrick Le Féron de Longcamp, pilote Aéro qui a volé sur les mythiques Hellcat, Corsair et ... Crusader. Nous en avons extrait un récit authentique qui nous rappelle les belles heures de l'Aéro mais aussi la tragédie du tremblement de terre d'Agadir en 1960.

Notre assemblée générale cette année se déroulera sur la base aérienne 709 de Cognac. Le vice-amiral David Desfougères, Alavia et membre de droit de l'Ardhan, se joindra à nous et fera une présentation de l'état de la force de l'Aéronautique navale. Nous publions à nouveau, en page 2, la procédure à suivre pour participer ou, en cas d'absence, donner pouvoir à un adhérent participant ou au président.

L'assemblée générale est un des moments clés de notre association, elle élit le conseil d'administration et donc le bureau qui pilote l'Ardhan.

Bonne lecture de cette gazette 587.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

723 membres actifs

NOUVELLES ADHÉSIONS

n°1966 **CF (H) Georges WEISS**
georges.weiss@yahoo.fr

n°1967 **Mme Danièle ESPARRE**
aerosuccess1@gmail.com

n°1968 **Mme Ilona DONNART**
ilona.donnard@gmail.com

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.
- ◆ BREIZHAIRSHOW 26 - 19 et 20 sept. 26.
- ◆ BAN Landivisiau - Célébration des 25 ans du Rafale Marine. 19 et 20 sept. 26.

Dernière nouvelle

L'Inde vient d'approuver l'achat de 114 avions de combat Rafale, une décision majeure pour sa supériorité aérienne et pour l'industrie française. Le ministère indien de la Défense valide une étape clé d'un programme estimé à plus de 30 milliards d'euros.



Quelques mots sur le budget de la défense 2026

Adopté dans un climat politique tendu, le budget 2026 consacre un effort inédit à la défense. Alors que la plupart des missions des ministères sont mises à contribution, le budget des armées poursuit sa trajectoire ascendante, cohérent d'un contexte international sous haute tension.

Avec **57,1 milliards d'euros**, hors pensions, ce budget en nette hausse apparaît donc comme l'exception, confirmant ainsi une priorité stratégique assumée par l'exécutif, même si cette priorité est loin d'atteindre les besoins du secteur.

Dans le détail, cette hausse résulte de l'addition de la trajectoire prévue par la loi de programmation militaire (LPM) et d'un effort supplémentaire qualifié de « surmarche ». Le budget des armées progresse ainsi d'environ **6,7 milliards d'euros** sur un an. Cette évolution correspond à une augmentation d'environ **13 % des crédits de paiement (CP)**, un rythme nettement supérieur à celui des autres ministères.

Toutefois, le budget 2026 doit également absorber l'impact de l'inflation sur les coûts industriels et énergétiques ainsi que la montée en puissance des dépenses de maintien en condition opérationnelle (MCO). Ces contraintes réduisent mécaniquement la part des crédits réellement disponibles pour de nouveaux équipements. Malgré la hausse affichée, les armées doivent donc arbitrer entre préparation opérationnelle, renouvellement des matériels et soutien à la base industrielle et technologique de défense. (Source site « Armées »).



- ◆ Fondateur
- ◆ Rédaction/Édition

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



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE N°34

Nous vous rappelons la tenue de l'A.G.O. de l'ARDHAN et des Marins du Ciel jeudi 5 mars à la BA 709 à Cognac. **Le recueil des inscriptions sera clos vendredi 20 février 2026.**

Vous pouvez encore vous inscrire en ligne ou donner votre procuration en cliquant sur le bouton ci-dessous.

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.

Inscription / Procuration en ligne



Contrairement à ce qui a été annoncé initialement dans la convocation, le **paiement du déjeuner devra se faire en ligne**, afin de faciliter les formalités à Cognac.

Nous demandons donc aux personnes inscrites souhaitant déjeuner sur place de bien vouloir **régler le montant du repas (12 €)** en cliquant sur le bouton ci-dessous.

Paiement du déjeuner



Pour toute question, vous pouvez nous contacter sur l'adresse du Secrétaire Général :

secretairegeneral@aeronavale.org.

Nous vous espérons nombreux à cette 34ème AGO

**Renouveler mon adhésion
à l'ARDHAN**

Un premier PC-24 aux couleurs de la marine française sort d'atelier

Trois biréacteurs Pilatus PC-24 loués à la société Jet Aviation vont progressivement prendre le relais des Falcon 10 Mer de l'escadrille 57S de la Marine nationale française. Un premier avion a déjà reçu l'élégant camouflage gris et blanc jusque-là porté par les Falcon.

La France a fait le choix du Pilatus PC-24 suisse pour remplacer les Dassault Falcon 10 Marine. Jet Aviation, à qui les PC-24 sont loués, assurera également leur maintien en condition. À l'instar des Falcon 10 qu'ils remplaceront, les Pilatus PC-24 assureront les missions de formation au vol aux instruments des pilotes de Rafale de l'Aéronautique navale. Ils seront également utilisés pour les vols de liaison et le transport de petits

colis, aidés en cela par la présence d'une petite porte-cargo sur le côté du fuselage.

Les équipages de la 57S étaient déjà sans doute heureux du choix du Pilatus pour le remplacement des Falcon. Ils peuvent être également satisfaits de la belle allure de la machine avec son camouflage !



ZEPHYR 28 FAIT SON CINÉMA



Zéphyr 28

Sous la présidence de Jean-François Demeneix, l'association Zéphyr 28 vient de produire un très beau film pour les 10 ans de cette association dynamique, membre de Co-cordes Marine et donc des Marins du Ciel.

Cette longue vidéo nous montre, avec d'émouvantes images, les différentes activités de ce team qui fait revivre « en vrai » le Fouga Zéphyr qui a formé tant de pilotes de l'Aéronautique navale !

Un coup de chapeau à la réalisatrice Lucie Rolland qui a suivi l'équipe Zéphyr 28 durant les meetings de 2025 et en a tiré de très belles séquences ([Lucie Rolland](#)).

À noter enfin, que comme toutes les associations, Zéphyr 28 recherche des soutiens et des partenariats pour poursuivre sa mission.

À regarder sans modération.





PARTEZ EN VOL AVEC LA FLOTTILLE 23F



En cliquant sur l'image ci-contre, vous accéderez à une magnifique vidéo produite par la flottille 23F qui opère sur la BAN Lann Bihoué. Vous serez en vol au sein de l'équipage avec la Bretagne en toile de fond comme si vous y étiez !

Rappelons que la BAN Lann Bihoué fêtera ses 80 ans d'existence le 10 mai prochain avec une exceptionnelle journée portes ouvertes.

L'Ardhan y sera présente avec une exposition sur les Centres d'Aviation Maritime qui se sont distingués lors de la Première Guerre mondiale.

RECHERCHE INSIGNE METALLIQUE



Insigne métallique recherché



Représentation graphique

Comme chacun le sait, le Musée de l'Aéronautique navale de Rochefort présente une exceptionnelle collection d'aéronefs portant les cocardes à hameçon.

Il expose également près de deux mille maquettes et de très nombreux objets « Aéro », parmi lesquels une collection d'insignes métalliques des flottilles, escadrilles et BAN, presque complète pour la partie post 1945. Concernant les BAN, il ne manque que l'insigne de Cherbourg-Querqueville, vraiment difficile à trouver.

Si vous possédez cet objet rare, vous pouvez en faire don au Musée. Il sera ainsi préservé au sein du patrimoine de notre Aéronautique navale et exposé au public de plus en plus nombreux à visiter le Musée.

Pour tout contact avec le Musée, merci de vous mettre en rapport avec Jean-Philippe Joyeux, responsable des salles d'exposition :

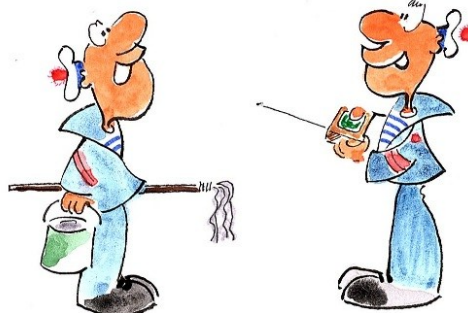
- ◆ Email : maquettes@museeaeronaval.
- ◆ Tél. : 06 63 18 11 60

DONEC N°240



TU PARS SURVOLER MOSCOU?

D'ABORD LE "C.I.N.", LA RUE DE LA PORTE ET LE PONT DE RECOURRANCE ENSUITE ON VERRA.



C.I.N. : CENTRE D'INSTRUCTION NAVAL

Départ du Groupe Aéronaval pour l'exercice Orion

Du côté de Toulon, le groupe aéronaval, constitué du porte-avions *Charles de Gaulle* et de ses bâtiments de soutien et d'escorte, a appareillé le 27 janvier pour participer à l'exercice interarmées et interallié ORION 26. Cet exercice majeur, conduit en Atlantique, vise à éprouver la capacité des forces françaises à conduire des opérations de haute intensité dans un environnement complexe et multinational.

Placée sous le commandement du contre-amiral Thibault de Possesse, cette force intégrera plusieurs unités alliées.

Capacité militaire unique dans l'Union européenne, le groupe aéronaval constitue un outil majeur de la puissance militaire française, pouvant être déployé de manière autonome et réactive sur l'ensemble des théâtres d'opérations. Il permet une projection au loin et dans la durée avec une capacité d'action dans tous les milieux et champs de conflictualité.

Ses missions vont de la maîtrise des espaces aéromaritimes aux frappes dans la profondeur. Le groupe aéronaval permet d'affirmer le rôle de la France dans la défense du droit international et de l'équilibre stratégique.



Forces françaises aux Émirats Arabes Unis (FFEAU)

Une frégate multimissions (FREMM) de la Marine nationale poursuit une mission de surveillance et d'appréciation autonome de situation dans le golfe arabo-persique. Elle est appuyée par un avion de patrouille maritime ATL2.

Des exercices conjoints de lutte antiaérienne et de lutte antisurface sont exécutés avec des Rafale appartenant aux Forces françaises stationnées aux EAU, illustrant un haut niveau de préparation opérationnelle interarmées.

La présence de ces moyens aéromaritimes témoigne de l'engagement constant de la France au profit de la sécurité régionale et de la défense de ses partenaires.

Source ministère des armées.



Survolant une FREMM, un ATL2 avec un Rafale dans chaque aile.

INTERCEPTION DE FLANKER RUSSES PAR DES EF-18 ESPAGNOLS

Lors d'une mission récente, des F-18M Hornet de l'Armée de l'air espagnole ont intercepté un Su-30SM2 de l'aviation navale russe transportant un équipement inhabituel pour des opérations au-dessus de la région baltique. (source « The Aviationist »).

Le 28 janvier 2026, le ministère espagnol de la Défense a publié des détails sur une mission intéressante menée par des avions EF-18M de l'Armée de l'air espagnole déployés à Šiauliai, en Lituanie, en soutien à la mission de police aérienne baltique (BAP) de l'OTAN dans la région de la mer Baltique.

Les Hornet espagnols, appartenant à l'Ala 15 et opérant dans le cadre du DAT (Tactical Air Deployment) Vikas, ont intercepté des avions de combat russes survolant des eaux internationales proches de l'espace aérien de l'OTAN. D'après les photos publiées par le ministère de la Défense espagnol, l'un des avions russes était un MA VMF (Aviation navale russe) Su-30SM2.

Bien que les Su-30SM soient des visiteurs fréquents de l'espace aérien international au-dessus de la région baltique, ce qui rend cette interception particulièrement remarquable, c'est la configuration particulière de l'appareil. Le Su-30SM transportait deux missiles antinavires Kh-31A ou Kh-31P/PK antiradiations, ainsi que deux bombes à sous-munitions de la série RBK-500.

« Si les Kh-31 étaient la variante antinavire, cela représenterait l'un de leurs équipements de frappe maritime. S'ils étaient la variante antiradiation, alors ce serait l'un de leurs équipements SEAD/DEAD », nous a dit un analyste reconnu.

Une charge utile combinant bombes à sous-munitions avec des missiles antinavires ou antiradiations a été observée à plusieurs reprises dans la région de la mer Noire où des Su-30SM russes affectés au 43e Régiment d'aviation d'attaque navale indépendante (43e OMSHAP) ont utilisé des bombes à sous-munitions contre les USV (navires de surface sans pilote) ukrainiens.

En revanche, c'est la première fois que cet équipement est observé dans la région baltique. On s'interroge sur la nature de la mission de cet avion, une démonstration de force ou une mission d'entraînement avec transit vers ou depuis la Russie continentale.

Il convient également de noter que, à peu près à la même période, l'agence de presse publique russe TASS a rapporté que des chasseurs et bombardiers de la flotte baltique avaient participé à des exercices programmés impliquant des frappes de précision contre des cibles au sol.

Selon le rapport, les équipages des chasseurs polyvalents Su-30SM2 et des bombardiers de première ligne Su-24M ont pratiqué des missions d'appui-feu,

de reconnaissance aérienne et de bombardement de précision sur un champ d'entraînement dans la partie est de l'Oblast de Kaliningrad, utilisant des bombes à fragmentation OFAB-250-270, en répétant également les manœuvres de combat et d'évitement contre des chasseurs ennemis simulés et des systèmes de défense aérienne.

Détachement aérien tactique (TAD) « Vilkas »

TAD « Vilkas », qui signifie « loup » en lituanien, est un détachement aérien tactique de l'Armée aérienne et spatiale espagnole chargé de la surveillance aérienne et de la protection de l'espace aérien sur le flanc Est de l'OTAN.

Depuis début décembre 2025, l'Espagne prend la tête de la mission de police aérienne de la Baltique de l'OTAN dans le cadre de l'opération *Persistent Effort*. Parallèlement, le TAD Vilkas opère dans le cadre de l'opération *Vigilance Sentry* de l'Est renforcé (eVA), qui vise à soutenir les mesures défensives dans la zone de responsabilité et à empêcher des avions non identifiés d'approcher ou de violer l'espace aérien allié.

Le détachement comprend environ 200 personnes issues d'un large éventail d'unités et de spécialités, allant des opérations aériennes à la logistique et à la protection des forces. Elle exploite une flotte de douze appareils : onze chasseurs EF-18M Hornet de l'Ala (Escadre), 15 à Saragosse et un seul avion de transport TK23 A400M de l'Escadre 31, également basée à Saragosse. Dans l'ensemble, cela représente le plus grand déploiement aérien de l'Espagne sur le flanc est de l'OTAN à ce jour.



Su-30SM2 de l'aviation navale russe (MA VMF), intercepté par des EF-18 de l'Armée de l'Air espagnole.

La ministre des Armées appelle la Direction Générale de l'Armement à faire preuve de plus de « réactivité »

La ministre des Armées Catherine Vautrin demande à la DGA d'accélérer les programmes d'armement pour réduire les délais entre besoins opérationnels et livraisons (Source divers Presse).



Mme Vautrin, ministre des Armées et des anciens combattants

Face à l'évolution rapide des conflits, la ministre des Armées Catherine Vautrin demande à la Direction Générale de l'Armement (DGA) d'accélérer la mise à disposition des équipements militaires. En déplacement jeudi sur un site de la DGA à Toulon, elle a plaidé pour davantage de « réactivité » afin de réduire les délais entre l'identification des besoins et la livraison des armements, selon le texte de son discours consulté vendredi par l'AFP.

Tirant les leçons de la guerre en Ukraine, la ministre a appelé à « raccourcir la boucle entre la détection d'un besoin opérationnel et la livraison d'une capacité ». Elle estime que l'adaptation doit être permanente : « La guerre se transforme et impose une adaptation et une accélé-

ration permanente. Elle nous intime de faire notre propre révolution dans la manière d'anticiper le besoin opérationnel, dans la manière de concevoir, d'acquérir, de produire et de maintenir. C'est une révolution technique, c'est une révolution d'organisation et c'est avant tout une révolution des mentalités », a-t-elle déclaré.

Ne pas attendre la perfection

Depuis la date de sa création en 1961, une époque où il fallait bâtir la dissuasion nucléaire française, la DGA gère des programmes d'armement qui s'étalent sur des années. Mais la rapidité des innovations technologiques et de leurs usages, comme l'emploi massif de petits drones civils en Ukraine, impose de revoir les méthodes. Catherine Vautrin défend ainsi « une logique d'essais, d'expérimentations, d'itérations, sans attendre la perfection théorique pour livrer une capacité utile ».

Tout en poursuivant des programmes de long terme, comme celui du futur porte-avions PANG, la DGA doit pouvoir « prototyper rapidement lorsque la situation l'exige » et « passer de quelques unités à une montée en série dans des délais qui ne se comptent plus en années, (mais) en semaines ». Elle a cité Harmattan AI, entreprise créée au printemps 2024, qui a fourni en six mois 1000 drones pour l'exercice Orion, jugeant que « cette réactivité doit être notre nouvelle norme ».

Podcast : L'Alliance atlantique est-elle morte ?

(Sources IRSEM « Le Collimateur »)



Pour cet épisode enregistré depuis le colloque du Rubicon à Québec, le Collimateur tente de faire le bilan pour l'Alliance de la séquence de Donald Trump sur le Groenland et d'examiner la nouvelle position du Canada face aux États-Unis, avec Justin Massie (UQAM) et Jonathan Paquin (Université Laval).

Interview menée par Alexandre Jubelin avec Justin Massie et Jonathan Paquin :

- * Justin Massie (@justinmassie) est professeur et directeur du département de science politique de l'UQAM, codirecteur du Réseau d'analyse stratégique. Il est également codirecteur du Rubicon,*
- * Jonathan Paquin (@jpaquin) est professeur titulaire au département de science politique et directeur de l'École supérieure d'études internationales de l'Université Laval. Il est aussi directeur du Réseau d'analyse stratégique.*



RÉCIT

Juste après le tremblement de terre d'Agadir, stage chasse sur F6F et F4U-7 et à la 57S

D'après le journal de Patrick Le Féron de Longcamp, précieux ouvrage prêté à l'Ardhan par sa famille.

NDLR : Le LV Le Féron de Longcamp a servi dans la Marine du 14 octobre 1958 au 21 avril 1970. Après une carrière dans l'aviation de chasse embarquée, il rejoint l'armée de l'Air comme instructeur au sein de l'École de chasse de Tours. Il y restera jusqu'en 1981 et quittera l'armée de l'Air après 3000 heures de vol sur T-33 et Mystère IV et avec le grade de lieutenant-colonel.

Agadir - Printemps 1960 - Escadrille 57S

La promotion à laquelle j'appartiens est en stage VSV à la 55S. Nous volons sur Beechcraft SNB-5 pour obtenir la qualification de Vol aux Instruments avant de rejoindre la 57S pour le stage « Application Chasse » sur F6F-5 Hellcat puis F4U7 Corsair.

La tragédie d'Agadir

Un mois avant la fin de ce stage, le 29 février, nous visitons Agadir, en particulier le Talborj, vieille ville perchée sur les crêtes. Nous buvons le thé à la menthe en fin d'après-midi.

Nous décidons le soir avec l'EV2 de Bois-Juzan d'aller au cinéma pour voir « Hiroshima mon amour ». Avant, nous sommes invités à prendre un verre chez l'EV1 Verguin qui vient de se marier. Un verre chassant un autre, nous dînons fort tard et ratons le film. De retour à la base nous sommes stupéfaits de voir des vagues dans la piscine ! La terre a tremblé et nous n'avons rien senti dans le taxi qui nous ramenait. Peu de temps après, les premiers blessés arrivent de la ville. « Il ne reste rien » nous disent-ils. Nous sommes de facto incorporés dans les équipes de secours qui se constituent et retournons à Agadir. Il ne reste que des ruines. Le cinéma où nous devions aller s'est effondré, le balcon est tombé sur les spectateurs... presque tous sont morts.

Chez les Verguin, même spectacle. Nous les cherchons pendant des heures et retrouvons leurs corps écrasés dans leur lit. Suivent 5 jours d'horreur où nous dégageons quelques rescapés. L'EV1 Pottier qui a déjà subi un tremblement de terre en Algérie au cours duquel il a tout perdu sort blessé de celui-ci mais sa femme a été tuée à côté de lui, écrasée par la cage d'escalier et ses deux petites filles n'ont pas été épargnées non plus. Nous l'évacuons à moitié fou. Aucun de nous n'est sorti indemne de cette tragédie.

Le stage d'application chasse

C'est sous le choc et avec beaucoup de tristesse que les stagiaires reprennent les vols et finissent leur stage VSV après 40 heures de vol sur les « Bichette » (le SNB-5).

La promo rejoint la 57S fin mars. Le stage d'application chasse commence avec 5 vols d'accoutumance sur Hellcat avant d'entamer les missions sur Corsair, « avion sur lequel nous allons nous tuer » d'après nos moniteurs.

Le 31 mars 1960, c'est donc le premier vol sur Hellcat. L'avion est le n°31. Les vieux F6 sont bien fatigués. Le SM Cadoux en fait l'expérience au cours d'une séance de voltige où il a peut-être tiré un peu fort sur le manche. Il ramène malgré tout son avion avec un trou dans la gouverne de profondeur. .../...



La promo d'application chasse - Mars 1960.

Gche à Dte :

- Debout : SM Holste - SM Tafarelli - EV2 de Bois-Juzan

- Accroupi : SM Baumgartner- EV2 Le Féron
SM Bicenکو

... et le photographe SM Cadoux.



F6F-5 « Paré à rouler » Le mécano enlève les cales.



Évidemment, ces vols d'accoutumance sont l'occasion de nos premières indisciplines en vol avec des retours terrain à très très basse altitude ! Heureusement mon ange gardien veille lorsque je suis surpris par une patrouille de Corsair en entraînement moniteur. Ils n'étaient que 3, le leader, le LV Tazé, commandant la 57S, n'ayant pu décoller.

Évidemment, ils me tombent dessus pour relever mon n°. Me sachant perdu, je réagis avec panache et « m'enroule » avec eux. Il n'y avait pas que des vedettes comme moniteurs à la 57S, ce qui me permet, le F6 virant plus serré que le Corsair, de me placer en position de tir derrière le n°3 avant de dégager. Trois minutes après, je suis rattrapé par un Corsair qui relève (enfin) mon identité. Suivent des heures difficiles durant lesquelles je suis persuadé que ma carrière de pilote dans l'Aéronautique navale vient de s'achever. En fin d'après-midi, je suis convoqué par le MT Le Thoër, leader de la patrouille de Corsair... au poste des Maîtres.

En fait, la patrouille était constituée d'officiers-mariniers qui ont décidé de ne rien dire. Après une sévère « remontée de bretelles », Le Thoër me fait remarquer ma chance: « si le commandant Tazé avait décollé, votre carrière était foutue ». D'un autre côté, moi qui passais pour un élève pilote plutôt timoré, je gagne un certain respect des moniteurs qui ont bien rigolé quand j'ai « tiré » le n°3. Ouf !



Le Corsair de Lacroix après son « Belly landing ».



Rassemblement « sauvage » pour prendre des photos entre copains. « Sur le Corsair, il y a 4 mètres de moteur devant nous et l'hélice quadripale est entraînée par un moteur de 2400 CV »

Mais le « Tueur » nous attend ! Le 13 avril, les moniteurs sont debout sur les barrières, devant la 57S pour assister à notre lâché sur Corsair. L'affaire se passe plutôt bien, pas de sortie de piste, aucune casse. Nous sommes les héros du jour ! Merci les moniteurs.

Les vols continuent dans la joie, sauf pour Lacroix qui, aveuglé par sa carte lors du décollage qui se fait comme pour les atterrissages, verrière ouverte, retouche la piste freins serrés. Les pneus éclatent mais il poursuit le décollage et rentre le train sans prévenir le leader. Heureusement, la patrouille de Vampire décollant juste après signale des débris de pneus sur la piste. Les mécanos ont tôt fait de reconnaître ceux d'un F4U-7. La tour de contrôle ordonne alors à toutes les patrouilles de faire une vérification mutuelle des trains d'atterrissage. Le pot aux roses est découvert, ce qui sauve la vie à notre ami grâce à un atterrissage train rentré sur la piste de crash. Mais c'est la fin de la carrière de chasseur de Lacroix !

Après deux mois, notre « transfo » se termine par une petite campagne de tir air/sol à Port-Lyautey, enfin un exercice de « vrai chasseur ». Nous opérons depuis l'Air Force Base américaine, hélas nous n'avons pas accès à leur PX (magasin militaire).

Cette étape « transfo chasse à hélice » qui se termine avec 35 heures sur F4U-7 marque le début de notre transformation sur réacteur DH-100 Vampire, mais ce sera une autre histoire dans une prochaine gazette...



Le Féron devant un F6F après son lâché.



CV (H) Gérard MARTIN

Membre Ardhan n°809

Le capitaine de vaisseau Gérard Martin nous a quittés le 22 janvier 2026, à l'âge de 85 ans.

Né le 6 octobre 1941, Gérard Martin entre dans la Marine le 1^{er} février 1958 au sein de l'École des mousses. Il en sort le 1^{er} janvier 1959 et rejoint le CFM Siroco situé au Cap Matifou près d'Alger puis le CFM Algérie avant d'être intégré au Commando Marine de Penfentenyo toujours en Algérie durant les événements. Ces affectations seront ponctuées de détachements sur le *Dixmude*. Le 25 juillet 1962, il est affecté au Bataillon d'Intervention de Fusiliers Marins (BIFM) qu'il quitte le 10 décembre 1963.

Retour en métropole pour être affecté à la DGA à Toulon (CERES), puis début 1965, Gérard Martin suit le cours BAT fusco et avec le brevet rejoint ensuite le CIN Brest et y sert jusqu'en avril 1968. Il suit alors le BS Fusilier et le brevet en poche, il rejoint le BFM *Rhône* jusqu'au 6 mars 1973.

Il est ensuite affecté à la Section Marine École (SME) de Cognac jusqu'au 7 juillet 1975, date à laquelle il rejoint le CFM Hourtin. Durant cette affectation il est admis dans le corps des officiers technicien de la Marine. Il reste à Hourtin 2 ans puis prend le commandement de la compagnie de fusiliers marins de la BAN Lann Bihoué, c'est donc sa deuxième affectation au sein de l'Aéronautique navale.

Le 29 septembre 1980, il reste dans l'arrondissement de Lorient avec une affectation à l'École des Fusiliers marins. Il y restera 3 ans avant de rejoindre la BAN Rochefort, c'est sa troisième affectation dans l'Aéro. Le 1^{er} juillet 1982, il accède au corps des officiers spécialisés de la Marine avec le grade de lieutenant de vaisseau. Du 25 octobre au 20 février 1986, il effectue une mission « casque bleu » à Beyrouth, au Liban, dans le cadre de la mission Force intérimaire des Nations unies au Liban (FINUL). Il termine son affectation à Rochefort le 23 mars 1986 puis rejoint le centre commandant Mille à Houilles. Il sert au sein de cette unité jusqu'au 28 septembre 1988 et quitte la métropole pour devenir le CSI de l'unité marine de Fort-de-France stationnée au Fort Saint Louis. Il demeure en Martinique jusqu'au 8 novembre 1990. Au cours de cette affectation il verra de nombreux équipages d'ATL1 en détachement ZMAG.

À son retour de campagne, il est affecté au groupement des Fusiliers marins de Toulon (01/11/1990 - 30/08/1992), puis revient à nouveau dans l'Aéro sur la BAN Saint-Raphaël (31/08/1992 - 29/06/1995).

Après une courte affectation au CIRAM de Strasbourg, il quitte la Marine le 7 octobre 1996 avec le grade de CF. Il rejoint aussitôt la réserve active au sein de laquelle il restera jusqu'en 2002. Il passe capitaine de vaisseau le 1^{er} octobre 1999.

Gérard Martin est chevalier de la Légion d'honneur et officier de l'Ordre national du Mérite. Il est titulaire de la Croix de la Valeur militaire (Brigade) et a reçu une lettre de félicitations et 6 témoignages de satisfaction.

Le CV Martin a été un fidèle adhérent de l'Ardhan durant 25 années.





PM (H) Robert ROCHE

Membre Ardhan n°1108

Le premier maître honoraire Robert ROCHE s'est éteint le 22 janvier 2026, à l'âge de 95 ans.

Né le 1er juillet 1939, il entre dans la Marine le 1er janvier 1947 avec le matricule 73 R 47. Après une année dans la spécialité de mécanicien naval, il sert en qualité de mécanicien aéronautique jusqu'au 31 mars 1952 date à laquelle il est admis à suivre le cours de mécanicien de bord à l'EPV Lartigue (03.52 - 08.52).

Il est affecté à la 11F (01.09.52 - 01.04.53) puis à la 25F sur Lancaster (04.53 - 04.54) et enfin à la 24F, successivement sur Lancaster puis sur Privateer (05.54 - 12.56). Le 2 février 1956, il rejoint l'escadrille 5S (10.02.56 - 01.10.56) à Lartigue puis l'escadrille 4S sur la même base (01.10.56 - 07.02.59), affectation durant laquelle il sera détaché à la section Morane qui opère lors des événements d'Algérie avec la DBFM (Demi-Brigade de Fusiliers Marins) pendant 7 mois. Il quitte cette unité en janvier 1959 pour rallier la 25F cette fois équipée de P2V-7 (03.59-05.62). Puis c'est la 28F sur P2V-6 (1962-1963) et la 22F également sur P2V-6.

Robert Roche quitte la Marine en octobre 1963 comme premier-maître.

Il est titulaire de la Médaille militaire, de la Médaille commémorative Campagne d'Indochine, de la Croix de Guerre des TOE « brigade », de la Médaille commémorative Opération de sécurisation et de Maintien de l'ordre et de la Croix de la valeur Militaire « régiment ».



Robert Roche en Algérie.

Quelques mots sur la 1ère DBFM et la section Morane. (Source site aviation-algerie.com)

La 1ère Demi-Brigade de Fusiliers marins (DBFM) à trois bataillons est créée le 10 juillet 1956 avec des rappelés de la classe 53/1. Son effectif est de 3 000 marins.

Elle débarque fin juillet 1956 aux ordres du CV Pierre Ponchardier et prend en charge le secteur de Nemours en Algérie (aujourd'hui Ghazahouet). Elle est occupée à la surveillance de la frontière et à des activités sanitaires, éducatives et sociales auxquelles s'ajoutent les opérations de grande envergure et de dures missions au nord de la frontière algéro-marocaine, dans le djebel Fillaoussène, dans le secteur du barrage et le long de l'oued Saftar, dans le djebel Moukra.

Dissoute en mars 1962, la DBFM comptera à son actif la mise hors de combat de 3000 rebelles et la récupération de 900 armes au prix de 187 morts et 254 blessés.

L'honneur de la DBFM est d'avoir été l'une des rares unités qui, en bravant les règlements et les consignes du régime, a sauvé ses Harkis en les ramenant en France et en les sauvant d'une mort atroce.

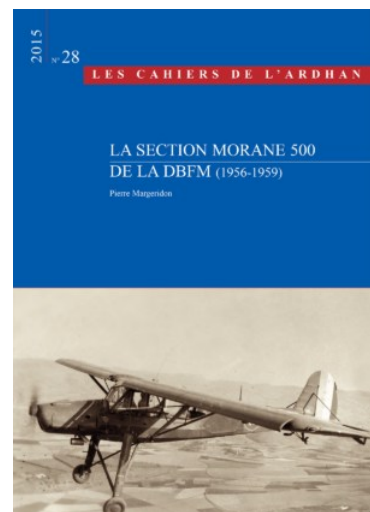
L'Aéronautique navale détache à Nemours, à partir du 16 mai 1956, des pilotes, des mécaniciens et des radios pour mettre en œuvre des Morane Saulnier 500 (code : Martin). Ce premier détachement engagé de façon permanente dans les opérations, s'installe à la côte 96, au sud-ouest de Nemours, avec une section de protection et, plus tard, un peloton cynophile et l'équipe des grottes.

Un avion est équipé d'une mitrailleuse en sabord. Le premier commandant est l'EV pilote Régent. Deux MS 500 sont en service pour trois équipages. La section restera implantée à Nemours jusqu'en mars 1959.

L'histoire de la Section Morane 500 de la DBFM est l'objet d'un excellent Cahier de l'ARDHAN, n'hésitez pas à vous le procurer.



Un MS-500 Marine de la 4S.



CA (2S) Aymar de VIVIE de RÉGIE

Le contre-amiral (2e section) Aymar de Vivie de Régie s'est éteint le 26 janvier 2026, à 93 ans.

Né le 10 novembre 1932 à Toulouse, il entre à l'École navale en septembre 1952.

À l'issue de la campagne *Jeanne d'Arc*, en juillet 1955, il est affecté pour six mois sur le porte-avions *Bois-Belleau*, qui est en Indochine. Il embarque à Cherbourg sur les dragueurs *Cassiopée* puis *Aldébaran* (01.56-01.57). Volontaire pour le cours de pilote, il suit le cursus classique à Khouribga, à la 51S (06.57-12.57). Il obtient la mention chasse à la 57S (01.58-11.58), volant sur SNJ-4, F6F et Vampire. Il est breveté le 26 juin 1958 avec le n° 4689.

Dirigé vers les Corsair, il suit un stage à la 17F FEPO (01.59-09.59) à Karouba. Il est qualifié à l'appontage sur Corsair en août 1959. Sa première flottille opérationnelle est la 12F (10.59-12.60) toujours à Karouba, puis c'est la 14F (01.61-09.62) basée à Hyères. Les flottilles de Corsair exécutent des détachements à Telergma en Algérie jusqu'en mai 1962.

La transition sur réacteurs se passe d'abord à la 59S (09.62-11.62) sur Fouga et Aquilon puis à la 15F FEPO à Hyères sur Etendard IV (11.62-04.63).

Avril 1963 voit la recréation de la 11F sur Etendard à Hyères et le LV de Vivie y participe (04.63-03.64). Il est qualifié à l'appontage sur Etendard en septembre 1963.

Une « aération » lui est offerte dans l'armée de l'Air, avec le commandement du 1er escadron de l'École de chasse, à Tours (04.64-09.65).

Il revient à Hyères comme second de la 11F (12.65-03.66) puis commande la 17F (04.66-07.68). Il effectue ainsi en 1968, la première partie de la campagne du *Clemenceau* dans la zone Pacifique. Le bureau du SC/Aéro LoG l'accueille jusqu'en 1971 avec une longue parenthèse à l'École de Guerre (09.69-03.71)

Il reçoit son premier commandement à la mer sur le BDC *Trioux* (07.71-07.72), dans le Pacifique, suivi par un retour rue Royale à EMM/OPS/Plans (07.72-12.73).

Professeur à l'ESGN puis au Cours supérieur Interarmées (01.74-03.77), il obtient son deuxième commandement à la mer avec le *Commandant Bory* (03.77-03.78) dans le Pacifique. Retour à l'EMM chargé de la Prospective et de l'Évaluation (03.78-02.79).

Le CV de Vivie est officier de liaison avec le Parlement (02.79-12.80), commande la BAN Landivisiau (12.80-10.82), œuvre à la DPMM (10.82-05.85), passe un an à l'EM des Armées puis entame un long séjour à la Mission militaire française en Arabie Saoudite (07.86-07.89) avec le grade de contre-amiral.

Il obtient un congé du PN d'un an et passe en deuxième section en novembre 1990.

Il totalise 2 600 heures de vol et 201 appontages.

Ses grades successifs : EV1 10.55, LV 01.61, CC 05.68, CF 12.72, CV 12.78, CA 09.86, CA 2S 11.90.

Distinctions : Officier de la Légion d'honneur, Commandeur de l'Ordre national du Mérite, Croix de la Valeur militaire, Médaille de l'Aéronautique.



Le LV de Vivie prenant le commandement de la 17F le 6 avril 1966.