



SOMMAIRE

Page 1	Édito du président - Nouvelles de l'Ardhan
Pages 2 à 4	AGO Ardhan
Page 5	De nos Forces
Page 6	Actualités Aéro
Page 7	L'Ardhan primée La Patmar sur ATL1
Page 8	Le Super Frelon du CAEA
Page 9	Donec Meetings
Page 10	Récit de Christian Grossman
Page 11	Carnet gris

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

734 membres actifs

NOUVELLES ADHÉSIONS

n° 1977 VA **David DESFOUGERES**
famille-desfougeres@laposte.net

n° 1979 CF **Jérémie PIHET**
j.pihet@gmail.com

n° 1980 Mme **Agnès NOUËL**
agnes.nouel@gmail.com

AGENDA

- ◆ 08/05/26 : Démonstration de Force navale à Marseille,
- ◆ 10/05/26 : 80 ans de la BAN LBH,
- ◆ 19 & 20/09/26 :
 - BREIZHAIRSHOW 26 BAN Landivisiau,
 - Célébration des 25 ans du Rafale M.

ÉDITO DU PRÉSIDENT



Nous venons de vivre à la base aérienne 709 de Cognac une belle et chaleureuse assemblée générale, accueillie par l'École de l'Aéronautique navale, là même où se forment aujourd'hui les futurs marins du ciel. Une soixantaine de participants avaient fait le déplacement, mêlant avec bonheur anciens et plus jeunes dans ce lieu chargé d'avenir. À quelques encablures de Rochefort, où nous nous étions retrouvés l'an dernier pour évoquer la formation des techniciens de l'aéronautique - la grande majorité des marins du Ciel - cette continuité géographique rappelle aussi la continuité des générations.

La présence de l'amiral David Desfougères, commandant la Force de l'Aéronautique navale, qui nous a fait l'honneur de présider cette matinée, a donné à ce rendez-vous une portée particulière.

Ces assemblées générales sont le cœur battant de nos deux associations, les Marins du ciel et l'ARDHAN. Elles témoignent de leur vigueur. Un signe ne trompe pas : nos effectifs augmentent et, fait plus précieux encore, la moyenne d'âge diminue grâce à l'arrivée de jeunes camarades d'active qui viennent enrichir nos rangs. La mémoire aéronavale n'est vivante que lorsqu'elle se transmet.

Je tiens à remercier très sincèrement tous ceux qui ont œuvré au succès de ce beau moment. Les bénévoles de l'ARDHAN, d'abord, dont l'engagement discret mais constant fait vivre notre association et notamment Etienne Marchal, notre secrétaire général. Un grand merci également au capitaine de vaisseau Lionel Delort et son équipage, qui nous ont accueillis avec enthousiasme à l'École de l'Aéronautique navale. Au colonel Amaury Colcombet et aux aviateurs de la base 709, pour la chaleur et la cordialité de leur accueil. Et bien sûr à l'amiral Desfougères, dont la présentation de l'état et des perspectives de notre force aéronavale a fait vibrer le cœur des anciens comme celui des plus jeunes.

Cette assemblée générale restera également marquée par un moment d'émotion : l'élection, par une vibrante acclamation, de Robert Feuillooy comme président d'honneur. Une reconnaissance méritée pour un engagement admirable depuis sa fondation au service de l'ARDHAN pour faire rayonner la mémoire et l'histoire de l'Aéronautique navale.

Ainsi va l'ARDHAN : fidèle à son héritage, tournée vers l'avenir, portée par la même passion du ciel et de la mer.

Xavier Païtard

Président de l'Ardhan et des Marins du Ciel

UN NOUVEL ADHÉRENT PRESTIGIEUX

L'amiral commandant la Force de l'Aéronautique navale, Alavia, est membre de droit de l'Ardhan. Il en est un des quatre administrateurs permanents et depuis le 1er mars, c'est à titre personnel que le VA David Desfougères est membre de l'association. Nous en sommes tous heureux et honorés.

Toute l'information des 400 ans de la Marine sur Cols Bleus.



- ◆ Fondateur
- ◆ Rédaction/Édition

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



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE N° 34

Compte rendu succinct.

(Le compte rendu complet sera disponible sur le site d'ici quelques jours)

Présidée par le VAE (2S) Xavier Païtard, également président de l'association les Marins du ciel, la trente-quatrième assemblée générale ordinaire de l'Ardhan s'est tenue le jeudi 5 mars 2026 sur la base aérienne 709 de Cognac.

Les deux assemblées ont été localement organisées par l'École de l'Aviation Navale (EAN) commandée par le CV Lionel Delort.



Après l'introduction du Président, le VA David Desfougères, Alavia, a prononcé une allocution très complète sur le moral et l'état de la Force de l'Aéronautique navale.

Après avoir salué l'énergie et le dynamisme des marins d'active de la Force, l'amiral a évoqué les activités et perspectives de chaque composante avec notamment les modifications et évolutions des aéronefs en services et ceux qui allaient à terme prendre la relève.

Il a également commenté les enjeux en termes de ressources humaines et de renouvellement des flottes à long terme.

L'assemblée s'est recueillie à l'annonce des 14 membres actifs disparus depuis la dernière assemblée générale du 27 mars 2025.

Rapports

Rapport moral

L'association se porte très bien qui avec 732 adhérents peut s'enorgueillir de 77 nouveaux adhérents depuis la dernière AGO.

Les ventes d'ouvrages sont en progression significative avec une distribution totale qui dépasse les 4000 ouvrages vendus ou donnés en 2025.

Deux livres et deux cahiers sont programmés pour 2026 :

- Cahier n° 49 « Pirates » de la flottille 16F au Centex GAé, par B. Silve. Cahier distribué.
- Livre n° 53 « De l'escadrille E4 à la flottille 7FE. Les hydravions de patrouille maritime à Dakar (39-45) », par P. Bonnet.
- Livre n° 54 « Mise à jour des commandements de l'Aéronautique navale » par N. Desgouttes, R. Feuilloy et J.C. Duchesne.
- Livre n° 55 « Au-delà du pont d'envol », par R. Vercken. Nouvelle édition.

En plus de ces 4 ouvrages, l'Ardhan et les éditions du Signe feront paraître une BD à la fin de l'année dont le titre sera « Marins du Ciel ». Deux mille premiers exemplaires seront disponibles à la vente sur le site de l'Ardhan dès la parution de l'ouvrage qui comptera.

Rapport financier

Le bilan financier est bénéficiaire. Toutefois, compte tenu des investissements nécessaires pour d'édition, notamment pour la BD, le bilan 2026 pourrait être impacté. Ce constat n'est toutefois pas alarmiste car il ne tient pas compte des dons et subventions qui ne sont pas encore identifiés.

Votes et décisions

- Les rapports moral et financier ont été approuvés à l'unanimité par l'assemblée.
- Pour le conseil d'administration : Les 4 administrateurs Marc du Boucheron, Vincent Isorce, Bruno Thouvenin et Patrick Zimmermann, qui arrivaient en fin de mandat, ont été réélus à l'unanimité.

Thierry Ludovic de Lys et Xavier Houdaille ont été élus au conseil d'administration pour un mandat jusqu'à l'AGO de 2028.



Robert Feuilloy Président d'honneur

Sur proposition du VAE (2S) Xavier Païtard, le CV (H) Robert Feuilloy, membre fondateur de l'Ardhan, a été élu par acclamation président d'honneur de l'Ardhan. Une reconnaissance méritée pour un engagement admirable au service de l'ARDHAN depuis sa fondation pour faire rayonner la mémoire et l'histoire de l'Aéronautique navale.

Outre les nombreux ouvrages produits, et la fonction de secrétaire général tenue pendant 30 ans, Robert Feuilloy est le fondateur de notre gazette !



Clôture

Le président clôture la réunion en remerciant tout particulièrement le colonel Colcombet et la BA 709 pour la qualité de l'accueil, l'amiral Desfougères pour sa présence et son intervention et enfin l'EAN et le CV Delort pour le soutien apporté à la préparation de cet événement et les visites organisées sur la BA 709.

Visites

L'après-midi a été consacré aux visites de l'École d'Aviation de Chasse (EAC) et de l'Escadre de Surveillance et de Reconnaissance (ESRA), unité de mise en œuvre des drones Reaper.

Rencontre - En fin d'après-midi, après les visites, les participants restants ont pu rencontrer les officiers élèves issus de l'Ecole navale et les élèves EOPAN, stagiaires de l'EAN encadrés de quelques-uns de leurs instructeurs.

Les échanges ont porté sur la motivation des futurs pilotes de l'Aéronautique navale et de tous les points communs de leur future carrière avec l'expérience des anciens des Marins du Ciel, de l'Ardhan et de toutes les associations de vétérans, porteuses et garantes de la tradition de l'aéronautique navale.



Photo de groupe - Autour du VAE (2S) Xavier Païtard, du VA David Desfougères et du nouveau président d'honneur Robert Feuilloy, les adhérents de l'Ardhan et des Marins du Ciel présents aux Assemblées Générales Ordinaires.



Liste des participants

Liste des 53 personnes présentes (43 membres actifs et 10 invités).

Pr.	BOUREILLE	Patrick	LV (H)	JESBERGER	Gilles
CF (H)	CABANEL	Christian	LV (R)	JOYEUX	Jean-Louis
CF (H)	CALAIS	Jacques	CF (H)	KAPETANOVIC	Jean-Noël
CV (H)	CAMESCASSE	Jacques	LV (R)	LABOUREUR	Jean-Marie
CA (2S)	CANAL	Pierre	M.	LAFRETTE	Michel
Mme	CANARD	Michèle	Major	LANNUZEL	Loïc
QM (R)	CANTO	Jean-Charles	MP (R)	LE PRIOUX du FRETAY	Yann
M.	DANIELLOU	Yann	M.	LECAILLE	Georges
CF (H)	de BEAUCORPS	Guy	CF (H)	LUDOVIC DE LYS	Thierry
LV (R)	de FLEURIAN	Henri-Xavier	CF (H)	MARCHAL	Etienne
Mme	de FLEURIAN	Anne	Mme	MARIE	Jacqueline
CC (H)	DEBROIZE	Jean	PM (H)	MARIE	Michel
CC (R)	DEMENEIX	Jean-François	PM (H)	MESTRE	Jean-Luc
CC (H)	DESCLOS	Charles	Mme	MURAT	Lina
Mme	DESCLOS	Joëlle	M.	MURAT	Didier
VA	DESFOUGERES	David	VAE (2S)	PAÏTARD	Xavier
CA (2S)	DU BOUCHERON	Marc	CF (R)	PAPELARD	Pierre-Henri
M.	DURHÔNE	Georges	M.	PAQUET	Benoît
Mme	FEUILLOY	Régine	CA (2S)	PETIT	Jacques
CV (H)	FEUILLOY	Robert	CC (R)	POLLAUD-DULIAND	Pascal
M.	FLEURY	Philippe	M.	POURTEAU	Alain
LV (R)	GALL	Jean-Marie	Mme	REMY	Sylvaine
CF (H)	GUITTARD	Marc	MP (H)	RICHARD	Jean-Jacques
CA(2S)	HOUDAILLE	Xavier	M.	ROUX	Philippe
MP (H)	HUBERT	Bernard	CF (H)	SEVELLEC	Bernard
CV	ISORCE	Vincent	LV (H)	SIMON-MARTI	Gérard
			CA (2S)	ZIMMERMAN	Patrick

Représentants EAN, organisateurs locaux des AGO

CV	DELORT	Lionel	CDT EAN
EV1 (R)	CAN	Antoine	Organisateur et point de contact de l'Ardhan

Soupçonné d'appartenir à la flotte fantôme russe, un pétrolier a été intercepté dans la soirée du 28 février en mer du Nord par les forces armées belges avec le concours de leurs homologues françaises.

L'opération a été révélée le 1er mars par les autorités belges et françaises. Le navire concerné est *l'Ethera*, un tanker de 183 mètres de long pour 32 mètres de large et 46 600 tonnes construit en 2008. Arborant le pavillon guinéen, il venait du port marocain de Mohammédia près de Casablanca et remontait la mer du Nord. Ce navire a fréquenté plusieurs ports de Russie ces derniers mois, dont Vysotsk, en mer Baltique, ainsi que Novorossiysk en mer Noire, deux ports servant notamment à l'exportation d'hydrocarbures russes.

Sous sanctions selon le ministère belge de la Défense, *l'Ethera* a donc été intercepté alors qu'il venait de franchir le détroit du Pas-de-Calais et remontait probablement vers la Baltique. Trois hélicoptères NH90 ont été engagés dans cette opération, dont deux appareils français afin de treuiller à bord une « équipe de visite » constituée de militaires belges.

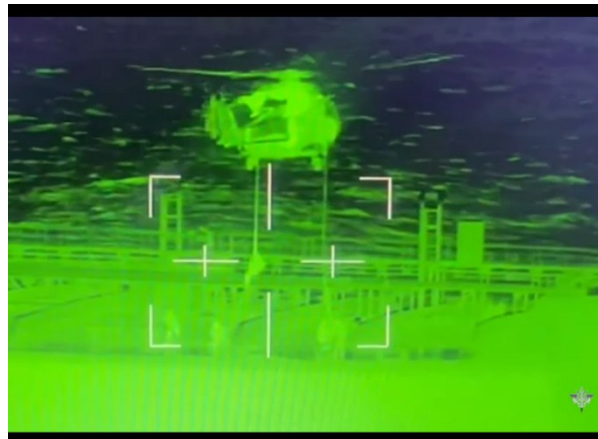
Dimanche 1er mars, Maxime Prévot, ministre belge des Affaires étrangères s'est félicité de l'interception d'un navire « appartenant à la flotte fantôme russe », saluant l'« exceptionnel professionnalisme et le courage » des militaires impliqués dans cette opération. « Ces navires clandestins contournent systématiquement les sanctions européennes pour transporter du pétrole russe. Chaque baril finance la machine de guerre russe. Chaque sanction contournée prolonge les souffrances du peuple ukrainien », a déclaré pour sa part Théo Francken, le ministre belge de la Défense, qui a évoqué la saisie du navire, celle-ci devant cependant être confirmée par la justice. Après de premiers contrôles à bord, il semblerait que *l'Ethera* naviguait sous un faux pavillon.

« Les armées françaises et belges sont unies par le même engagement pour la sécurité maritime. Signataires de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), les États européens engagés dans la sécurité maritime se réservent le droit d'inspection des navires suspectés d'infraction dans leurs approches maritimes. Le soutien français prodigué à la Belgique s'inscrit pleinement dans l'application du droit international », a fait valoir à Paris l'état-major des Armées.

Pour mémoire la France a déjà arraisonné deux pétroliers de la flotte fantôme russe, le *Boracay* en septembre 2025 au large de Saint-Nazaire et le *Grinch* en janvier en Méditerranée.

Bien que ces opérations soient parfois complexes sur le plan juridique, elles permettent de mettre la pression sur les propriétaires des navires faisant partie de la flotte fantôme. « Cela a un effet sur l'ensemble de la communauté des armateurs qui opèrent la flotte fantôme car ça leur coûte, tout simplement », a estimé le 11 février, lors d'une rencontre avec l'Association des Journalistes de Défense (AJD) l'amiral Nicolas Vaujour, chef d'état-major de la Marine nationale.

Source Mer & Marine et EMA



Mer du Nord 28 février 2026 - Vidéo de l'intervention des forces armées belges appuyées par leurs homologues françaises (avec notamment deux hélicoptères Caiman tricolores) qui ont intercepté un pétrolier présenté comme appartenant à la flotte fantôme employée par la Russie pour contourner les sanctions internationales.

Source de l'État-major des armées.

Le contre-amiral Thibault Haudos de Possesse, commandant du Gan, évoque la mission du Groupe Aéronaval en Méditerranée orientale (20 Minutes)

Le groupe aéronaval vient d'arriver en Méditerranée orientale. Outre le *Charles de Gaulle*, le Gan est composé de trois frégates, deux de défense aérienne et une frégate multimission (FREMM) et d'un bâtiment ravitailleur de forces.

L'escorte du porte-avions est actuellement complétée par des moyens alliés, une frégate italienne, une frégate espagnole et une autre néerlandaise.

« Nous ne prenons pas part au conflit actuel » a déclaré et insisté le commandant du GAN, « la mission que j'ai reçue est exclusivement d'ordre défensif ».



Le PA *Charles de Gaulle* s'est déplacé à 22 kts pour relier la Suède à la Méditerranée orientale.

Aucune indication n'a été donnée sur le calendrier, ni sur un éventuel mouvement à venir du *Charles de Gaulle*, mais, « nous pouvons rester longtemps en mer, jusqu'à ce que le réacteur nucléaire nous dise de rentrer » assure le contre-amiral.

Le *Charles de Gaulle* emporte normalement 20 Rafale M, deux avions de guet aérien Hawkeye et trois hélicoptères .

Pour la première fois, la flottille 4F a mis en œuvre trois avions de guet aérien E-2C Hawkeye sur le porte-avions *Charles de Gaulle* (Zone Militaire)

Théoriquement, le groupe aérien embarqué [GAé] du porte-avions *Charles de Gaulle* compte deux avions de guet aérien E-2C Hawkeye sur les trois que possède la flottille 4F de la Marine nationale. Mais cela n'a pas toujours été le cas.

Ainsi, lors de la mission « Arromanches 2015 », menée dans le golfe Persique et l'océan Indien, le GAé ne put compter que sur un seul E-2C Hawkeye, les deux autres étant indisponibles pour des raisons techniques. L'un était alors immobilisé à l'Atelier industriel de l'Aéronautique [AIA] de Cuers pour une « grande visite » tandis que des criques dues à la corrosion avaient été découvertes sur la cellule de l'autre alors qu'il s'apprêtait à embarquer à bord du porte-avions.

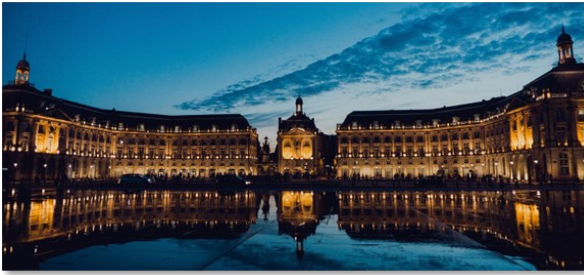
A contrario, et alors que le groupe aéronaval [GAN] croise désormais en Méditerranée orientale, les trois E-2C Hawkeye ont été catapultés simultanément depuis le *Charles de Gaulle* pour effectuer un vol en formation. « Cela n'était jamais arrivé » a souligné la Marine nationale via les réseaux sociaux.

Toutefois, ce troisième E-2C Hawkeye n'est pas venu renforcer les capacités de détection aéroportée dans la région.



« À la faveur d'une relève destinée à assurer la continuité opérationnelle de ces aéronefs, indispensables à la conduite des opérations aériennes, les trois Hawkeye [...] se sont retrouvés pour quelques jours en mer. L'occasion d'effectuer un vol en formation inédit ! » a expliqué la Marine nationale.

L'ARDHAN PRIMÉE



L'Ardhan reçoit le prix « Jacques PAUL » de l'Académie nationale des sciences, belles-lettres et arts de Bordeaux.

Ce prix récompense une association consacrée à l'histoire ou à l'avenir des technologies de l'aéronautique.

À noter que ce prix a été attribué sans que l'Ardhan ait postulé.

L'Académie

L'Académie royale des sciences, belles-lettres et arts de Bordeaux a été créée le 5 septembre 1712 par lettres patentes du roi Louis XIV, enregistrées par le parlement de Bordeaux. Comme toutes les autres académies, elle a été dissoute pendant la Révolution avant de renaître à la Restauration. Académie impériale sous le Second Empire, l'Académie a reçu en 1870 le titre qui est aujourd'hui encore le sien : **Académie nationale des sciences, belles-lettres et arts de Bordeaux**. Elle a été reconnue établissement d'utilité publique en 1894.

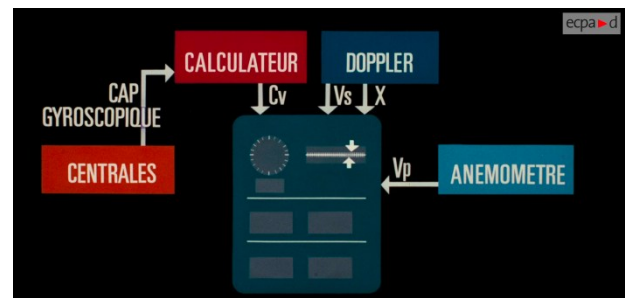
Jacques PAUL

Ingénieur de l'école Centrale des Arts et Manufactures, membre de l'Académie de 1972 à 1991, Jacques Paul a été l'auteur d'ouvrages sur Gustave Eiffel et sur l'histoire des ingénieurs. Le prix portant son nom récompense une association consacrée à l'histoire ou à l'avenir des technologies de l'aéronautique.

HISTOIRE - LA PATMAR SUR ATL1

Nous vous proposons ce film mis en ligne par l'ECPA qui décrit en détail ce que fut le BR1150 Atlantic, le porteur et son système de combat. Cette vidéo très didactique, de très belle qualité graphique est projetée à l'entrée du simulateur tactique de l'Atlantic visible au musée de l'Aéronautique navale de Rochefort.

Bien que certaines descriptions soient quelque peu théoriques en regard des performances réelles que seuls les experts de l'époque détecteront, cette vidéo est un véritable trésor sur l'Atlantic, magnifique avion qui fut, comme l'est aujourd'hui son brillant successeur l'ATL2, un combattant de l'ombre.





LE SUPER FRELON DU CONSERVATOIRE DE L'AIR ET DE L'ESPACE (CAEA)

Un des quatre derniers SUPER FRELON raconté par un ancien de l'Aéronautique navale

NDLR : L'Ardhan remercie le CAEA pour l'opportunité donnée aux lecteurs de la gazette de voir ou revoir cet hélicoptère mythique.

Depuis 2010 le Super Frelon SA 321G numéro 165 fait partie de la collection du Conservatoire de l'air et de l'Espace (CAEA).

Il est le plus gros hélicoptère construit en France et un des plus gros au monde. Dès 1963 le prototype 01 battit plusieurs records de vitesse, notamment sur une base de 15 à 25 km avec 350,3 km/h.

Ces performances étaient notamment dues à ses trois turbines Turbomeca TURMO III. Rappelons que cette turbine fut initialement conçue pour des hélicoptères et aussi utilisée par le TGV 001 pour battre des records de vitesse ferroviaire.

Le Super Frelon est entré en service dans la Marine nationale en 1966. Il en fut retiré en 2010.

L'exemplaire du CAEA a fait son dernier vol le 5 mai 2010 lors de son transit vers le CAEA. Il fut un des quatre derniers Super Frelon en service (les trois autres sont au Musée de l'air et de l'espace

du Bourget, au musée de l'aéronautique navale de Rochefort et au musée de l'aviation légère de l'armée de Terre et de l'hélicoptère à Dax).

Dans cette vidéo Bernard Hubert, ancien mécanicien dans la Marine nationale, nous explique le fonctionnement de cet hélicoptère et nous livre son expérience.

Réalisation : Serge Bordères

Contribution images :

- ◆ *Serge Bordères,*
- ◆ *Bernard Hubert ,*
- ◆ *Hugues Quintard,*
- ◆ *Jean Raby,*
- ◆ *Musée de l'aéronautique navale de Rochefort,*
- ◆ *Marine Nationale,*
- ◆ *SNCF médiathèque.*



La marque des 135 000 heures de vol sur ce vétéran. Nous noterons également la diabolique complexité de la tête rotor !

C'EST QUOI LE BOUT
QUI PEND AU PLAFOND DU
SOUS-MARIN COMMANDANT ?

IL NOUS RELIE A L'ESCADRE,
SI ON A UN SOUCI ON
TIRE DESSUS



DONEC

PRINCIPAUX MEETINGS - PRINTEMPS 2026



Retrouvez toutes les autres dates sur le site FRENCH AIRSHOW TV



10 février 1986 – 40 ans après, la mer n'a rien effacé

Par Christian Grossman, unique survivant de l'équipage du super Frelon n° 159 accidenté en mer Méditerranée le 10 février 1986. Article publié par Le Télégramme et Ouest France.

NDLR : Pour ceux qui ont connu cette époque, 1986 a été une « annus horribilis » pour l'aéro. En effet la tragédie du SF N° 159 a été suivie de peu par celle de l'Atlantic n° 19 accidenté à Djibouti le 20 mai avec 19 victimes.

Outre l'émotion suscitée par l'article de Christian Grossman, cet accident doit rester dans les mémoires pour constamment garder en conscience que le danger est le lot commun des missions de l'Aéronautique navale dont l'équipage n'en est que l'un des nombreux rouages. L'accident est donc nature « multicausal » et ainsi difficile à anticiper.

Le 10 février 1986 reste une date gravée dans ma mémoire, comme dans celle des familles et des marins qui ont perdu des camarades ce jour-là. Quarante ans ont passé, mais le froid, la mer, les visages, les voix... rien ne s'est vraiment éloigné. Nous avons quitté Lorient pour rejoindre Hyères et embarquer à bord d'un hélicoptère Super Frelon de la flottille 33F. Mission prévue vers la Sardaigne. À bord, un équipage expérimenté, du personnel spécialisé, des hommes habitués aux opérations en mer. Un vol de routine, en apparence. Après une quarantaine de minutes de vol, la météo se dégrade. Grains, neige, grêle. Puis vient ce moment que tous les marins redoutent sans jamais vraiment y croire : quelque chose ne va plus. Les échanges radio se multiplient à l'avant. Les consignes tombent. Ceintures. Préparation à l'impact.

La perte de puissance ne laisse plus de doute. À environ 45 nautiques d'Ajaccio, l'équipage réussit un amerrissage contrôlé. Un exploit qui sauve des vies. Mais la mer est formée. L'impact est violent. Les vagues brisent la verrière, l'eau envahit l'appareil.

Le Super Frelon se couche puis se retourne lentement. Nous évacuons sans panique, tous vivants à cet instant, équipés de nos gilets. Nous montons d'abord sur l'épave, à moitié immergée. La mer nous balaie sans cesse. Il n'y a presque rien à quoi s'agripper. Nous tombons, remontons, glissons. Des avions passent, marquent la zone. On pense que les secours sont proches. On y croit. Puis l'hélicoptère s'enfonce définitivement. Nous sommes forcés de sauter à l'eau. Commence alors une autre épreuve, plus longue, plus silencieuse : la dérive. Le froid. L'épuisement. L'hypothermie qui gagne les corps et les esprits. Les groupes se dispersent. Les forces quittent certains hommes. On voit des regards changer. Certains camarades s'éteignent sans un mot, vaincus par le froid et la fatigue. Je me souviens d'avoir regonflé sans cesse mon gilet percé. D'avoir récupéré celui d'un membre d'équipage déjà mort. D'avoir vu un autre partir sous nos yeux. Je me souviens surtout de la lutte intérieure, ne pas lâcher. Penser à sa famille. Refuser que la mer dé-

cide. La nuit est tombée et la mer s'est calmée, les nuages ont laissé la place à un ciel étoilé, quel bonheur de pouvoir accrocher son regard à quelque chose même des étoiles. Malgré le froid, le spectacle des étoiles a été réconfortant. Puis, au loin, des feux de navire. Un but. Une direction. On nage. Longtemps. Trop longtemps. Le remorqueur Abeille Normandie finit par me repérer après que j'ai hurlé de toutes mes forces. Un zodiac est mis à l'eau. À bord, on me déshabille, on me réchauffe. Température corporelle 32°C. Hypothermie sévère. Je suis vivant, mais d'autres ne le sont plus. Le navire repart chercher ceux que j'ai laissés derrière moi. Deux seront retrouvés sans vie. Quarante ans plus tard, ce ne sont pas seulement les images de la mer qui demeurent. Ce sont les visages. Les noms. Les familles. Le silence après les faits. Et cette question qui ne quitte jamais vraiment un survivant, aurait-on pu sauver davantage de vies ? Mais au-delà des doutes, il reste une certitude, le courage des hommes ce jour-là.



Christian Grossman sur son lit d'hôpital après l'accident.

.../...



Le professionnalisme de l'équipage qui a posé l'appareil. Le sang-froid lors de l'évacuation. La solidarité en mer, jusqu'au bout. Je me suis souvent demandé ce qu'il se serait passé si, ce jour-là, le porte-avions avait mis cap immédiatement vers nous dès qu'il a reçu le message de notre accident.

Peut-être que certains de mes camarades, et les membres de l'équipage, auraient pu être sauvés. Mais ça, je ne le saurai jamais. Depuis, ce choix me reste en travers du cœur. Parce que derrière l'attente protocolaire, il y avait des vies suspendues. Et il ne me reste aujourd'hui que le poids du doute, la douleur du souvenir... et le devoir de ne jamais oublier mes camarades.

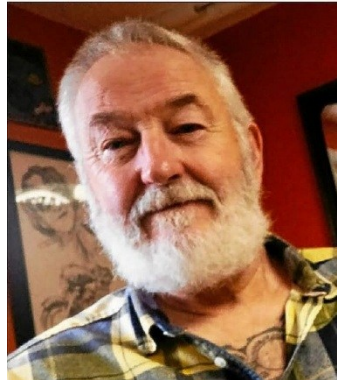
Ce témoignage n'est pas un reproche. C'est un hommage. Parce que derrière cet accident aéronautique, il n'y a pas qu'un rapport ou une date. Il y a des marins, des mécaniciens, des pilotes, des commandos, des camarades. Des hommes partis en mission et qui ne sont pas rentrés. Le 10 février 1986, la mer en a pris plusieurs. Quarante ans après, nous leur devons au moins cela : ne pas les oublier.

Bilan humain :

- 1 survivant
- 13 victimes
- Aéronautique navale :
- LV Pascal Nouvel, EV Bertora, PM Hoff, PM Taris, MT Barathier, MT Lelong, SM Coyez, SM Michalski.

Groupe du Groufumaco :

- CC Robidaire, AMR d'Oiron, SM Geffrault, SM Guillard, SM Petit.



Le PM Christian Grossman

CC (H) Pierre-Yves DEBROISE
Ancien membre Ardhan n° 1584

Grades : EV1 10.67, LV 09.72, CC 12.79, CCR 11.80, CCH 10.97

Le capitaine de corvette honoraire Pierre-Yves DEBROISE nous a quittés le 1er mars 2026.

Né le 24 février 1944 à Chamalières, il entre à l'École navale en septembre 1964.

Après la campagne Jeanne d'Arc, il embarque pendant un an sur le bâtiment-base *Morvan* à Mururoa puis brièvement sur *l'Arromanches* à Toulon (11.68-01.69).

Volontaire pour l'Aéro, il suit le cours de pilote en 1969 à Salon sur Fouga Magister puis est spécialisé sur multimoteurs à la 55S d'Aspretto. Il est breveté pilote le 1er juillet 1970, avec le macaron 5445.

Sa première affectation est à la 6F Alizé à Nîmes-Garons (07.70-03.71). Une place lui est alors offerte pour passer sur hélicoptères. Il se retrouve à Dax (04.71-07.71) puis Chambéry (08.71-11.71). Il est affecté à la flottille 32F Super Frelon (11.71-03.74) à Lanvéoc. Il part en « aération » à l'escadrille 27S Super Frelon à Hao (05.74-07.75).

Il est sélectionné pour suivre les cours de l'EPNER à Istres puis œuvre au centre d'essais en vol (07.76-06.80). Il quitte alors la Marine et travaille sous statut civil au CEV à Brétigny puis à Istres jusqu'en 2002.

Il crée sa propre société de consultant aéronautique en 2004 et devient expert près la Cour d'appel d'Aix-en-Provence.

Il est chevalier de la Légion d'Honneur, officier de l'ONM et titulaire de la médaille de l'Aéronautique.



Pierre-Yves Debroise enthousiaste aux commandes d'un hélicoptère.



Pierre-Yves Debroise en 2015