

ÉDITO

SOMMAIRE

Page 1	Édito - Nouvelles de l'Ardhan
Page 2	AGO Ardhan suite
Page 3	Publications
Pages 4 à 6	De nos Forces
Page 7	On en parle...
Page 8	Donc - Meetings
Pages 9 & 10	Récit de Bernard Sévellec
Pages 11 à 13	Carnet gris

Passé la période de l'assemblée générale, l'activité demeure intense au sein de l'Ardhan. Dans l'immédiat, nous préparons le meeting de Lorient au sein duquel nous tiendrons un stand les 9 et 10 mai. Cette participation qui impliquera une grande partie des membres du bureau permettra de nombreuses rencontres in situ avec nos adhérents. Ce sera l'occasion d'évoquer notre action éditoriale et toutes les autres opportunités pour l'Ardhan de diffuser l'histoire de l'Aéronautique navale.

Nous préparons également avec beaucoup d'enthousiasme la BD « Marins du Ciel », qui doit paraître en novembre prochain, et la parution prochaine de trois livres.

Nous vous souhaitons une bonne lecture de cette Gazette 590.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

736 membres actifs

NOUVELLES ADHÉSIONS

n° 1981 M. Pierre ARFÉ

pierre.arfe@orange.fr

n° 1982 LV (R) Frédéric ALLART

fredericallart@outlook.fr

AGENDA

- ♦ 10/05/26 : 80 ans de la BAN LBH,
- ♦ 19 & 20/09/26 :
 - BREIZHAIRSHOW 26 BAN Landivisau,
 - Célébration des 25 ans du Rafale M.

JE COTISE, JE SOUTIENS L'ARDHAN

À la date de parution de cette gazette, l'Ardhan compte 736 membres actifs, ce dont nous nous réjouissons! Toutefois, **185 cotisations sont encore dues pour l'année 2026.**

Nous supposons que des soutiens ne nous parviennent plus en raison de difficultés individuelles importantes, souvent liées à des problèmes de santé et nous le comprenons bien. Nous comprenons également que certains adhérents ne souhaitent plus poursuivre le chemin avec nous, dans ce cas un courriel de clarification suffit pour une démission et les choses sont claires. En revanche, pour tous les membres qui souhaitent poursuivre, merci de vous mettre à jour pour que notre activité demeure utile, dynamique et surtout pérenne. La cotisation annuelle est de 40 €, ce montant est raisonnable, il n'a pas varié depuis 2021 et la dernière assemblée générale l'a maintenu à ce niveau pour 2027.

Nous comptons sur votre soutien et votre fidélité.



« LES GUERRES DES MERS »

par l'amiral Nicolas Vaujour. (Taillandier)

Amiral
Nicolas Vaujour
**LES GUERRES
DES MERS**

La Marine française au cœur
des nouveaux enjeux du monde



Le chef d'état-major de la Marine en exercice prend la plume. Il dresse un état des lieux des nouvelles menaces et explique le rôle essentiel de la Marine nationale dans cette nouvelle ère d'affirmation des puissances.

Disposant du deuxième domaine maritime mondial, la France tient son rang au sein des marines internationales et de l'Otan. Alors que plus de 90% des échanges commerciaux et des flux de communication passent aujourd'hui par les mers, les défis sont considérables. Défis technologiques et humains d'abord, avec des navires et des équipements exigeant des compétences nucléaires, numériques et de cybersécurité de plus en plus sophistiquées. Défis géopolitiques aussi, car les démonstrations de forces navales russes et chinoises en mer sont quotidiennes. Défis environnementaux enfin, car l'intensité des événements climatiques augmente tandis que le réchauffement ouvre de nouvelles voies de navigation, notamment en Arctique. La Marine nationale est aux avant-postes de toutes ces mutations pour protéger les intérêts de la France et des Français.

« De nos jours, naviguer au sud de la mer Rouge signifie traverser de vastes espaces sous la menace permanente d'attaques terroristes, de drones ou de missiles. Il n'y a plus de zone de détente, nous sommes défiés partout. » Amiral Nicolas Vaujour.

- ♦ Fondateur
- ♦ Rédaction/Édition

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

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE N° 34

Le compte rendu final et quelques photos

Le compte rendu final de la dernière AGO est désormais en ligne sur le site de l'Ardhan, il vous suffit de cliquer sur l'image ci-contre pour y accéder directement.



Vous pourrez également voir et télécharger un ensemble de photos concernant l'assemblée et d'autres qui illustrent les visites de l'après-midi. L'accès aux clichés est direct avec un clic sur la photo de notre camarade Jean Debroize (ci-dessous à gauche), dont le plaisir de piloter un CBT de PC-21 n'a échappé à personne et encore moins au photographe !



Si vous possédez des clichés intéressants, n'hésitez pas à en faire profiter l'ensemble des adhérents en les transmettant à l'adresse suivante:
contact@aeronavale.org.



Les membres Ardhan autour d'un Pilatus PC-21.



De gauche à droite : Le CV Vincent ISORCE commandant du CEPA/10S, le CV Lionel DELORT commandant l'EAN, le VA David DESFOUGERES ALAVIA et le VAE2 Xavier PAÏTARD président de l'Ardhan et des Marins du Ciel.

LES FRÉGATES DE DÉFENSE AÉRIENNE *FORBIN* & *CHEVALIER PAUL*

Collection Navires & Histoire du Monde N°45 - Editions LELA Presse.

Un très bel ouvrage vient d'être édité par Lela Presse « Les frégates de défense aérienne *Forbin* et *Chevalier Paul* »

Les auteurs sont Jean Moulin, membre ARDHAN, et François-Olivier Corman.

Ces deux bâtiments ont été conçus dans le cadre d'un programme franco-Italien comportant in fine quatre navires, dont les deux italiens *Andrea Doria* et *Caio Diulio*.

Ce sont des frégates imposantes par leur tonnage de 5 600 tonnes Washington et 7 000 tonnes à pleine charge et par leur capacité militaire dans la lutte contre-avions.

Le *Forbin*, lancé à Lorient en 2005, est admis au service actif en 2010 et son frère le suit avec un an de décalage.

Notre confrère Jean Moulin est comme d'habitude exhaustif sur les caractéristiques de ces navires et les historiques détaillés de chacun.

Des cartes illustrent les déploiements successifs. Une collection gigantesque de photos, à bord et aériennes, constitue un ravissement pour les passionnés de marine et d'aviation puisqu'il y a un hélicoptère embarqué.

La préface est de l'amiral Vaujour, CEMM, troisième commandant du *Chevalier Paul* en 2012-2014.

Cet ouvrage totalise 232 pages et plus de 450 photos.

Les droits d'auteur sont reversés à l'association ENTRAIDE MARINE www.entraidemarine.org



NH Industries NH90

Paru chez Duke Hawkins.

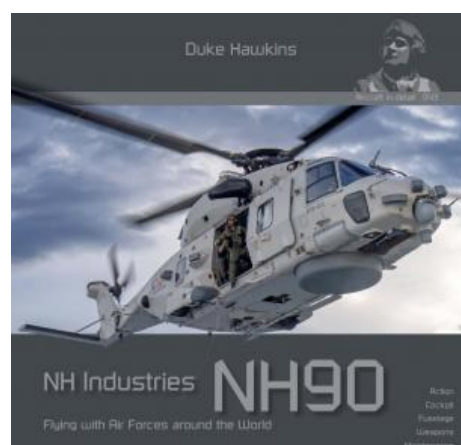
Pour les fanas hélicos !

L'hélicoptère NH90, est un hélicoptère militaire de taille moyenne de fabrication européenne, commandé par 14 forces aériennes différentes.

Malgré quelques difficultés lors de sa mise en service, 12 d'entre elles continuent aujourd'hui à l'utiliser.

Cet ouvrage, riche de près de 400 photos réparties sur 148 pages, dresse un portrait complet du NH90. Il comprend notamment un chapitre particulièrement complet consacré à la maintenance.

Toutes les versions de la machine y sont présentées, offrant une description détaillée des différents cockpits, cabines et configurations. On y découvre l'hélicoptère lors de missions de sauvetage, en action au-dessus de l'Afrique, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, ainsi que lors de missions d'entraînement à travers l'Europe.



Format : 24 × 24 cm Nombre de pages : 148 Nombre d'images : 400

LE SECOND PC-24 DE LA MARINE FRANÇAISE A VOLÉ !

(extraits d'Avianews 14 mars)

Le second Pilatus PC-24 destiné à l'Aéronautique navale a effectué son vol inaugural.

Vol réussi

Le jeudi 12 mars, le second PC-24 aux couleurs de la Marine nationale n°620, HB-VUC, qui deviendra F-HJAI, a effectué avec succès son vol inaugural. Ce premier galop incluait des tests de bon fonctionnement des systèmes essentiels, de la structure, des moteurs, de l'aérodynamisme, des commandes de vol et du train d'atterrissage. L'avion est ensuite retourné chez l'avionneur pour la suite des tests et aménagements avant livraison.

Première livraison

Le PC-24 n°619, premier de la série, est maintenant prêt pour sa livraison qui devrait être effectuée très prochainement, soit lundi prochain selon la dernière mise à jour du calendrier.

Rappels

Le Pilatus PC-24 a été choisi à l'issue de l'appel d'offres lancé au printemps 2024 par la Direction de la maintenance aéronautique (DMAé) en vue d'assurer le remplacement des 6 Falcon 10 Mer. Trois PC-24 ont été commandés en location auprès de la société Jet Aviation avec des livraisons prévues entre début 2026 et 2027. L'escadrille 57S exploitera le nouvel appareil. Le choix est motivé par le fait que l'avion suisse combine les performances de décollage et d'atterrissage courts avec le confort et la vitesse d'un avion d'affaires léger. Dans les opérations d'entraînement naval, il sera utilisé pour former les pilotes de chasse au vol aux instruments et aux procédures militaires, améliorant ainsi le réalisme et l'efficacité de l'instruction en vol.

La transition vers le PC-24 apportera une efficacité renforcée et une réduction des coûts d'exploitation de la flotte des avions de complément du GAé.

Quelques informations sur le Pilatus PC-24

Le PC-24 est le premier biréacteur d'affaires dans le monde entier conçu pour décoller et atterrir sur des pistes très courtes ou des terrains non aménagés et offrir une porte cargo standard. Avec une distance de décollage de 820 m et une distance d'atterrissage de 770 m, le PC-24 est destiné à être utilisé également sur des pistes courtes, sommaires ou contaminées (neige, herbe, sable). Le rayon d'action est de 3 610 km avec quatre passagers (3 300 avec six passagers) et une vitesse de croisière maximale de 440 Nd. Il peut emporter jusqu'à 10 passagers.

La suite avionique signée Honeywell est fondée sur un concept Pilatus baptisé « Advanced Cockpit Environnement » (ACE), avec quatre écrans de 12 pouces et un système de vision synthétique.

Parmi les nouvelles fonctionnalités avioniques du PC-24 figurent les fonctions de conseil SmartRunway et SmartLanding de Honeywell, qui améliorent la sécurité et réduisent la charge de travail du pilote. Sont également disponibles la liaison de données VHF avec AFIS, la météo graphique ACARS, la météo graphique satellite SiriusXM, les données de décollage et d'atterrissage FMS (TOLD), le panneau audio KMA-29A Bluetooth 3D avec fonctions d'enregistrement et de lecture, et le système Honeywell Radar météo RDR-7000 avec fonctions prédictives de grêle et de foudre.

Pour la motorisation, le PC 24 est propulsé par deux réacteurs Williams FJ-44-4A d'une poussée de 2,58 kN, maintenant certifiés au biocarburant.

De plus, Pilatus a récemment certifié et a commencé à proposer les batteries lithium-ion True BluePower, qui permettent une réduction de 84 livres du poids à vide.



Deux vues du second PC-24 à destination de la 57S.



Falcon 2000 Albatros : première livraison cet été, et accélération du calendrier.

(Extrait d'un article de Mer & Marine)

À l'occasion d'une rencontre avec le CV Vincent Isorce, commandant du CEPA/10S sur la base aéronavale de Hyères, Mer et Marine a obtenu la confirmation que le premier Falcon 2000 Albatros, la variante de surveillance maritime du Falcon 2000LXS de Dassault Aviation, serait livré à la Marine nationale cet été. En outre, la réactualisation de la Loi de Programmation Militaire 2024-2030, attendue sous peu, viendrait acter une accélération du programme Albatros et de ses livraisons.

Cela fait quelques semaines que les spotters ont pu remarquer que le premier Falcon 2000 modifié en Albatros dans le cadre du programme AVSIMAR (avion de surveillance et d'intervention maritime) effectue des vols d'essais réguliers au-dessus de la Méditerranée, au départ de la base aérienne d'Istres-Le Tubé. C'est en effet depuis cette base de l'armée de l'Air qui dispose d'importants moyens d'essais et d'une forte présence de l'avionneur Dassault Aviation, que se déroulent les premières expérimentations sur cet appareil, immatriculé F-ZTMA, avant sa livraison à la Marine nationale. Cette dernière, par l'entremise du CEPA, dispose évidemment de ses propres équipes sur place.

Comme nous l'indique Vincent Isorce, « le CEPA/10S travaille très rarement seul. Nous travaillons soit en équipe intégrée, avec la DGA et les autres armées, soit avec les industriels, soit au contact d'autres centres d'expertise. Nous devons

donc être déployés sur les différents sites concernés, afin d'être entendus, de rester pertinents, de bénéficier de l'accès aux bons matériels également... ». Dans le cadre du programme Albatros/AVSIMAR, le CEPA/10S a donc positionné un de ses détachements à Istres, au sein d'une équipe intégrée qui comprend également la Direction Générale de l'Armement (DGA) et Dassault Aviation et qui gère la conduite de vols d'essais pour ce premier Albatros de la Marine nationale. Même si l'avion en question reste encore à la charge de l'avionneur, il réalise donc déjà différents essais et expérimentations en vol en lien direct avec ses futurs utilisateurs, y compris en suivant des scénarios opérationnellement réalistes. Naturellement, il faudra attendre sa livraison aux forces et sa prise en main par les équipages de l'Aéronautique navale, pour qu'il puisse réellement développer tout son potentiel opérationnel.

Une livraison accélérée

Le premier Falcon 2000 Albatros devrait être livré à la Marine nationale cet été. Il sera alors pris en charge par les équipes du CEPA/10S qui se chargeront de le convoier de la base aérienne d'Istres vers la BAN bretonne de Lann-Bihoué où est basée la flottille 24F qui mettra en œuvre les nouveaux avions de surveillance maritime.

.../...



© Dassault Aviation - C. Cosmao / Eridia Studio / V. Almansa



Cette première livraison, qui pourrait permettre une première capacité opérationnelle quelques mois plus tard, devrait rapidement être suivie par d'autres. En effet, il était initialement prévu que 7 ou 8 des 12 appareils commandés soient livrés avant 2030 et les autres avant 2035. Finalement, il semble aujourd'hui acté que ce sont en réalité 11 des 12 Albatros qui seront livrés à la Marine avant la fin de l'année 2030, le dernier suivant probablement en 2031. Cette accélération du programme AVSIMAR devrait permettre un retrait accéléré des huit Falcon 50M dont cinq exemplaires au standard Triton (avec une nouvelle boule optronique Euroflir 410) vont remplacer temporairement les vieux Falcon 200 Gardian en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie. Pour rappel, il était initialement prévu que seuls trois des Falcon 2000

destinés à devenir des Albatros soient produits en France, les neuf restants devant normalement sortir d'une nouvelle chaîne d'assemblage située en Inde. La mise en place de cette usine a cependant connu quelques retards et le premier Falcon 2000LXS assemblé en Inde ne devrait pas faire son premier vol avant 2028 dans le meilleur des cas. Couplé à l'accélération du programme AVSIMAR, il est probable que la très grande majorité des cellules livrées à la Marine nationale, si ce n'est la totalité, sortent finalement de l'usine Dassault Aviation de Mérignac.



Le capitaine de vaisseau Vincent Isorce, commandant du CEPA/10S, sur la piste de la base aéronavale de Hyères



La France et la mer : quelle puissance ? « Le dessous des cartes. »

Le conflit au Moyen-Orient, qui a mobilisé deux porte-avions américains, rappelle combien la puissance maritime est importante au XXI^e siècle pour sécuriser le commerce et mener les guerres. Dans ce contexte, la France vient de présenter son futur nouveau porte-avions à propulsion nucléaire destiné à lui permettre de conserver son rang d'acteur majeur de la puissance en mer. Sortons nos cartes.



Podcast « le Collimateur »

(Sources IRSEM)



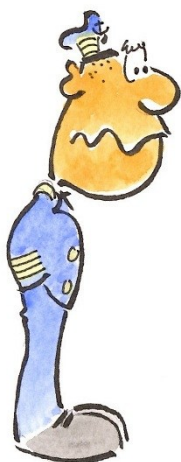
Les militaires et le GPS – Anatomie de la NAVWAR

Le Collimateur se penche aujourd'hui sur le positionnement par satellite, un domaine souvent oublié et pourtant central des capacités militaires contemporaines et de la manière dont celui-ci pourrait être utilisé en cas de conflit, avec le commandant Jean-Baptiste Guyot (Armée de l'Air/IFRI).

Jean-Baptiste Guyot

Le Commandant Jean-Baptiste Guyot est officier de l'armée de l'Air et de l'Espace inséré au Laboratoire de recherche sur la défense (LRD) du Centre des études de sécurité (CES) de l'Ifri où il contribue aux études relatives à la puissance aérospatiale et à la dissuasion. Navigateur officier système d'armes sur Rafale B, il a été déployé à plusieurs reprises en opérations extérieures au Moyen-Orient et en Europe de l'Est. Leader et instructeur sur Rafale, il a également contribué à la défense aérienne du territoire national.

JE SUIS CHARGÉ D'INTERVENIR SUR
L'INCENDIE QUI S'EST DECLARÉ DANS
LA SOUTE A BOMBES TRIBORD AVANT



DONEC

PRINCIPAUX MEETINGS - PRINTEMPS 2026



Retrouvez toutes les autres dates sur le site **FRENCH AIRSHOW TV**





ANECDOTE SECMAR

Par le CF (H) Bernard Sévellec, membre Ardhan n°822.

Mars 1992. Un vent de modernisme souffle depuis déjà plusieurs mois sur la patrouille maritime avec l'arrivée de l'Atlantique 2 en flottille à Lann-Bihoué.

Avec mon ami le LV Christophe Pipolo (CDA) et l'équipage Xray Fox, il fallut dans un premier temps aller se former et apprendre les subtilités de l'utilisation de ce nouveau « bijou ». Notre premier vol sur l'avion eut lieu le 28 mars 1992.

L'équipage vivra jusqu'à la rentrée 1993, période courte certes mais qui nous permettra de faire quelques missions mémorables.

Parmi elles, une mission de secours maritime humainement marquante.

Ce soir-là, une ribote est organisée au carré des officiers à Lann-Bihoué. Christophe, nos épouses et moi arrivons au carré. L'accueil traditionnel par quatre sonneurs du bagad de Lann-Bihoué, dont la réputation n'est plus à faire, est toujours aussi magistrale.

Pour Christophe et moi, à la ceinture, le « Bip » car nous sommes de 1ère alerte ce jour-là. Au moment de traverser la haie d'honneur faite par les musiciens, je sens le Bip d'alerte vibrer. Christophe et moi avions compris. Il nous fallait filer au plus vite au PC opérations.

Nos épouses passeront la soirée sans nous.

L'arrivée au PC opérations en costume et nœud papillon provoque l'effet qu'on imagine.

Le décollage est ordonné pour aller rechercher un bateau de pêche du Guilvinec, le pêcheur s'est apparemment blessé. Le temps est vraiment très mauvais et la nuit est tombée.

45 min plus tard, nous sommes en vol. Le bateau est repositionné rapidement, nous entrons en contact radio avec son propriétaire qui nous annonce d'une voix forte qu'il s'est coincé la main dans le treuil en remontant son chalut !

Son fort accent breton, non reproductible dans ces lignes, aurait pu nous faire sourire si nous n'avions pas senti la gravité de la situation.

Le bateau est assez loin des côtes et il nous faut guider un Super Frelon à partir de la BAN de Lanvéoc-Poulmic. Le SF est un hélicoptère bien dimensionné pour le treuillage en haute mer mais il faut tenir compte d'un vent très fort soufflant d'Ouest qui ne lui permet qu'une faible vitesse de progression.

Quelques minutes après le déclenchement de l'alerte à Lanvéoc, le SF s'annonce en l'air. Il a notre position et nous orbitons au-dessus du pêcheur en nous faisant copieusement secouer.

J'imagine surtout ce que doit vivre notre naufragé dans cette mer démontée, de nuit, et... blessé.

À l'approche de son heure prévue sur zone, nous devrions avoir l'hélico en portée mais rien ! Pas de contact radio, pas de contact radar.

On nous informe alors que le SF avait dû faire demi-tour suite à un problème technique.

Cela faisait déjà plus d'une heure que nous tournions au-dessus du bateau en prenant des nouvelles de son occupant régulièrement. À chaque fois, il nous disait « Ça va mais bon !... ».

Alors que nous attendons toujours l'hélico, le pêcheur commence légitimement à trouver le temps long. Sur la fréquence eut lieu cet échange qui nous glaça :

« Bon... euh... il arrive quand l'hélico ? »

« Il n'est plus très loin mais il a du vent contraire alors... c'est un peu plus long que la normale... ».

Pieux mensonge du moins pour la première partie de la réponse mais tout le monde sait que dans un tel cas, seul le moral fait tenir.

« Oui... OK mais là, il faudrait faire vite parce que ça commence sérieusement à pisser le sang ! ».

Le second hélico arrive en portée. Le guidage vers le bateau se fait sans problème.

L'hélico fait un premier passage pour repérer où il allait pouvoir faire descendre son plongeur. Petit bateau, petite plage arrière, mauvais temps, instabilité pour l'hélico et le bateau, bref, tout est réuni pour rendre les choses complexes.

Second puis troisième passage de l'hélico... Apparemment, ça se corse. Le pilote de l'hélico doit aussi assurer la sécurité de son plongeur.

C'est alors que le pilote annonce :

« ... J'arrive à ma PLE (), je fais un dernier passage et ensuite je mets le cap ».*

.../...



La phrase sanction qui laisser présager une suite dramatique pour notre blessé.

Le pilote de l'hélico est souverain dans cette décision. Il n'y a rien à faire sinon prier pour que le dernier passage soit le bon.

On suit l'hélico dans sa dernière approche grâce à ses feux de navigation. On le voit stationner au-dessus du bateau mais seulement quelques secondes avant de prendre le cap vers Lanvéoc. C'est forcément cuit.

« J'ai terminé, je mets le cap ».

Abattement dans l'avion.

Christophe demande à tout hasard.

« Résultat de votre dernière passe ? »

« Ouais c'est bon... le blessé et le plongeur sont à bord ! »

Cris de joie dans l'avion...

On apprendra plus tard que le plongeur avait été descendu au bout du câble pendant l'approche de l'hélico. Suspendu comme un ballot de linge pendant de longues minutes et dans de fortes bourrasques de vent.

En arrivant au-dessus du bateau, le pilote s'était mis en stationnaire pendant moins d'une minute tout en descendant encore au plus bas le plongeur. Celui-ci avait eu juste le temps d'empoigner le malheureux pêcheur, de l'attacher à son propre harnais et de faire remonter le total à bord.

Chapeau bas, messieurs.

Et la ribote à Lann-Bihoué me direz-vous ? Eh bien nous sommes rentrés à la base, retournés au PC opérations pour le compte rendu de mission, avons remis nos beaux habits et avons rejoints nos épouses qui... nous avaient « sauvé » une part de dessert.

Il y en avait au moins deux qui s'étaient amusées.

(*) : PLE : heure limite à laquelle on doit rentrer à la base compte tenu du carburant restant.



Illustration image de synthèse.

CF (H) Dominique DEVÉZEAUX de LAVERGNE - Membre Ardhan n° 64.

Le capitaine de frégate honoraire Dominique Devézeaux de Lavergne s'est éteint le 28 mars 2026.

Né le 15 mai 1927 à Paris, il entre à l'École navale en octobre 1946, à 19 ans.

Le premier mois est passé au Centre de formation de Pont-Réan, près de Rennes. La promotion est ensuite répartie pour un stage de six semaines sur plusieurs bâtiments. Pour lui, ce sera le patrouilleur *Dragon* de 325 t. L'intégration à l'École du Poulmic intervient en janvier 1947. La campagne d'application sur la *Jeanne d'Arc* se déroule d'octobre 1948 à septembre 1949.

Il découvre l'Indochine à bord de l'avisos *Francis Garnier* (09.49-10.50) puis au sein des Forces amphibies (10.50-06.51).

Volontaire pour l'Aéronautique navale, il suit les cours de pilotage aux États-Unis (10.51-02.53). Il est breveté le 30 janvier 1953 à la Naval Air Station Hutchinson (Kansas) avec le n° 3908.

Placé « hors cadres », il suit les cours de l'EPNER à Brétigny et obtient le brevet de pilote d'essais avions n° 205 en 1955. Il œuvre au CEV de Brétigny jusqu'en décembre 1956 puis entame une carrière dans Aéronavale par un stage à la 57S École de chasse à Khouribga en janvier 1957 et une première affectation à la 11F Aquilon (02.57-11.58) à Karouba. Chef du service instruction de la BAN Hyères pendant cinq mois, il devient moniteur à la 57S Khouribga (04.59-10.60).

De retour à la 11F Aquilon (12.60-03.61), il se qualifie à l'appontage sur Aquilon en janvier 1961 à bord du *Clemenceau*.

Il est ensuite officier en second de l'escadrille de réception et convoyage (03.61-07.62) basée à Toussus avec des détachements à Dugny et Cuers.

Il commande l'escadrille 10S à Saint-Raphaël (07.62-01.64) armée d'appareils divers (Alizé, Aquilon, MD 312, MS 733, l'unique Nord 2504 et des TBM). Affecté à Hyères comme chef du contrôle aérien, il rejoint le SCAéro/Matériau (08.64-09.65), suit les cours de l'École atomique de Cherbourg (10.65-12.66) et retourne définitivement au Centre d'essais en vol, d'abord comme militaire (02.67-04.72) puis sous statut civil jusqu'en mai 1989.

Il totalise 4 588 heures de vol dont 247 de nuit et 12 appontages (6 sur SNJ de l'US Navy et 6 sur Aquilon).

Ses grades successifs : EV1 10.50, LV 01.54, CC 08.63, CFR 04.72.

Dominique Devézeaux de Lavergne est chevalier de la Légion d'Honneur (1960), officier de l'ONM (1970) et Croix de guerre TOE (1951).



Le 6 avril 1957 à Karouba. De G à droite : LV Montpellier Cdt 11F prenant, LV Devézeaux de Lavergne et LV Perrin, Cdt 11F quittant.



MP (H) Michel GANDRILLE—Membre Ardhan n° 1351.

Le maître principal honoraire Michel GANDRILLE est décédé le 26 mars 2026.

Né le 24 février 1936 à Nantes, il s'engage dans la Marine en octobre 1953, au Centre de formation d'Hourtin. Il suit le Cours préparatoire aux écoles de l'Aéronautique navale (CPEAN) à Saint-Mandrier les trois premiers mois de 1954 puis le cours de pilote aux États-Unis (04.54-12.55). Il est breveté avec le n° 4534 le 16.12.1955 à la NAS Corpus Christi, au Texas.

Pilote d'avion

Sa première flottille est la 6F (03.56-07.58) sur TBM, basée à Lartigue puis en février 1958 à Hyères.

Il est qualifié à l'appontage de jour en février 1957 à bord de *l'Arromanches* et de nuit en juin suivant à bord du *La Fayette*.

Il passe à la 9F TBM basée à Aspretto (07.58-11.58). C'est l'époque de la montée en puissance des hélicoptères en Algérie, il est dirigé vers cette filière.

Pilote d'hélicoptère

Il effectue sa spécialisation au sein de l'escadrille 58S de Saint-Raphaël sur Alouette II (11.58-05.59), sur HUP et H-19.

Première affectation à la 33F (06.59-06.61) qui vient de quitter ses H-19 pour des HSS-1 et qui est basée à Lartigue pour des opérations dans l'Ouest algérien.

Il est ensuite affecté à l'escadrille d'hélicoptères de la CEPA, la 20S, à Saint-Raphaël, sur HSS et Alouette III (06.61-07.65).

Seconde et dernière période à la glorieuse 33F (08.65-01.69) sur HSS à Saint-Mandrier.

Il quitte le service actif en juin 1969.

Il totalise 3 799 heures de vol dont 294 de nuit et 93 appontages dont 25 de nuit.

Ses grades successifs : Mot 10.53, QM 12.55, SM2 12.55, SM1 04.61, Mt 07.61, PM 10.64, MP 07.68.

Trois fois cité en Algérie, Michel Gandrille était Médaillé Militaire et Chevalier de la Légion d'Honneur.



Trois pilotes de la 6F en 1956. De Gauche à Droite, les SM Gandrille, Stefkovic et Marie.



OE1 (R) Gérard ROLAND-CAMBEFORT - Membre ARDHAN n° 1183.

Nous apprenons tardivement le décès de l'officier de première classe des équipages Gérard ROLAND-CAMBEFORT le 4 août 2025.

Né le 21 mai 1937 à Boulogne-Billancourt, il s'engage à l'École des Mousles à Loctudy en septembre 1953.

Envoyé à Rochefort en octobre 1954, il en sort breveté photographe en mai 1955 et est embarqué sur l'*Arromanches* (05.55-05.56).

Volontaire pour l'Aéro, il passe quatre mois au CPEAN à Saint-Raphaël et rejoint Khouribga où il suit le cursus complet : 51S (09.56-01.57), école de début, 52S, escadrille dite de transition (02.57-04.57) puis la 57S école de chasse (05.57-01.58). Il est breveté n°4643 le 1^{er} novembre 1957.

Un stage de quatre mois à la 54S à Hyères l'amène à la qualification à l'appontage sur F6F Hellcat en avril 1958 à bord du *Bois-Belleau*. C'est la porte d'entrée pour les flottilles de Corsair. Il est successivement affecté à trois d'entre elles :

- ♦ la 17F (04.58-01.59) qui vient d'être créée à Hyères. Elle bascule sur Karouba en août 1958. Le SM Roland se qualifie à l'appontage sur Corsair en janvier 1959 sur l'*Arromanches*,
- ♦ la 12F (01.59-02.62) qui est à Karouba,
- ♦ la 14F (02.62-01.64) à Hyères puis en décembre 1962 à Karouba et enfin à Cuers en octobre 1963.

Ces trois flottilles sont détachées alternative-

ment à Telergma dans le Constantinois.

Pour préparer la transition sur réacteur, Roland se qualifie à l'appontage sur Fouga de la 59S en mai 1963 à bord de l'*Arromanches*.

La flottille 15F, la première sur Etendard en 1962, organise des stages de prise en main de juillet 1962 à mai 1965. Roland suit le stage de février à juin 1964, comprenant la qualification en avril 1964 à bord du *Foch*.

La 17F recrée sur Etendard à Hyères en janvier 1964 l'accueille de juillet 1964 à septembre 1966. Gérard Roland devient officier des Équipes de réserve en janvier 1966. Son talent de navigateur et d'acquisition des objectifs était admiré.

Sa dernière affectation est la 11F (10.66-08.68) d'abord à Hyères puis transférée à Landivisiau en mai 1967.

L'O2ER Roland bénéficie d'un congé du personnel navigant d'un an et quitte le service en janvier 1970.

Il totalise 2 592 heures de vol dont 101 de nuit et 233 appontages (6 sur F6F, 39 sur Corsair, 6 sur Fouga Zéphyr et 182 sur Etendard)

Il est titulaire de la Croix de la Valeur militaire avec deux citations.

Ses grades successifs : Mousse 09.53, Mot 01.54, QM maistrancier 04.55, SM2 04.57, SM1 10.61, Mt 04.62, PM 01.66, O2ER 01.66, OE1R 10.77.



L'O2E Roland en février 1967 à bord du *Foch*.