



SOMMAIRE

Page 2	Publication Ardhan
Page 3	In memoriam
Pages 4 à 8	La fin du Jules Verne
Pages 9 & 10	Actu Défense
Page 11	Activité CHAN - Podcast
Page 12	Accident du Canari 68
Pages 13 & 14	Carnet gris



NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

741 membres actifs.

NOUVELLES ADHÉSIONS

N° 1988 Major Jean-Bernard ADAMCZYK

adamczyk_jb@hotmail.fr

N° 1989 M. Alain DELAFOSSE

delafossemartine@gmail.com

N° 1990 M. Fabien LACOUR

fabienlacour@free.fr

N° 1991 M. Pascal MISSUS

pascal.missus@gmail.com

N° 1992 Pr. Patrick BOUREILLE

patrick.boureille@wanadoo.fr

N° 1993 CF Ludovic HUILLET

ludohlt@aol.com

N°1994 LV (R) Jean-Marc DUNET

famille.dunet@orange.fr

ÉDITO

Un nouveau livre de l'Ardhan sortira des presses bretonnes de l'imprimerie Cloître fin juin. Cette nouvelle publication signée Philippe Bonnet fera revivre les hydravions qui opérèrent à Dakar jusqu'en 1945 dont le plus mythique fut le Short Sunderland.

La rigueur historique qui caractérise notre association est une nouvelle fois démontrée dans cette gazette. En effet, si l'histoire du *Jules Verne*, aéronef opéré par l'Aéronautique navale qui effectua le premier bombardement sur Berlin le 7 juin 1940 est assez bien connue, les circonstances de sa disparition étaient pour le moins imprécises. Jean-Marc Brulez, passionné par cette aventure singulière, a œuvré à l'établissement de la vérité en retrouvant à Toulouse le PV de destruction du célèbre aéronef. Il nous livre le récit, et le PV, de la fin de ce Farman transatlantique qui, grâce aux talents des pingouins de l'époque, s'est transformé en bombardier au long cours.

Enfin, l'Ardhan tient à exprimer sa tristesse suite à la disparition du Canari 68 et de son pilote Jean-Yves Normant (détail en page 12).

Bonne lecture de cette gazette n° 593.

ETAN HYÈRES - RENCONTRE DES EOPAN 2025 AVEC RAMON JOSA ET VINCENT ISORCE

Une rencontre passionnante a été organisée le dimanche 7 juin à l'Espace de Tradition de Hyères (ETAN) entre les promotions EOPAN 2025 « B » et « C », le CV Vincent Isorce (CDT CEPA/10S) et le CF(H) Ramon Josa.

Ce rendez-vous, sollicité par les jeunes EOPAN, fut une très belle occasion de présenter deux visions du groupe aérien embarqué à de jeunes EOPAN en cours de Salon-de-Provence qui se préparent à voler bientôt sur Pilatus PC7.



Ramon à gauche avec 2 élèves pilotes attentifs et heureux.



Le CV Vincent Isorce à gauche, le CF Ramon Josa au centre parmi la promo EOPAN 2025 « C » et « D ».

Après une présentation autour de l'évolution des PA, un échange fructueux et sympathique a eu lieu, permettant aux futurs pilotes de découvrir le monde qui les attend. Merci à l'ETAN, Ramon et Vincent pour leur disponibilité et le partage d'expérience.

L'Ardhan et l'ensemble des Marins du Ciel souhaitent bon vent et belle mer pour nos jeunes « padawan ».

**LES HYDRAVIONS DE PATROUILLE MARITIME À DAKAR
(1939 - 1945)**

De l'escadrille E4 à la flottille 7FE

par Philippe BONNET, membre Ardhan.

Nous vous présentons cette nouvelle publication de l'Ardhan qui sera disponible à la vente durant la dernière semaine de juin. L'image ci-contre contient un lien qui vous permettra de feuilleter quelques pages de ce magnifique ouvrage.

Livre relié, 384 pages en N&B avec un cahier couleur de 16 pages contenant des plans, cartes, coupes, profils d'avions. Environ 400 photos.

LE LIVRE

Fin août 1939, quelques jours avant la déclaration de guerre à l'Allemagne, la Marine déploie à Dakar les trois Latécoère 302 puis plus tard le Latécoère 301 de l'escadrille E4, pour que ses équipages participent au contrôle de la navigation dans l'Atlantique Sud et mènent des missions d'exploration au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest. À partir du 1er février 1940, les Loire 130 de la 8S3/18S/SS4E viennent l'épauler pour assurer la surveillance des approches de Dakar.

Après l'Armistice du 24 juin 1940 puis l'attaque des navires français mouillés à Mers el-Kébir et à Dakar par la Royal Navy, Britanniques et Français se font face en AOF jusqu'en novembre 1942.

Les dures conditions climatiques auront vite raison des élégants Latécoère 302 qui seront renforcés dans un premier temps par le Potez-CAMS 141 Antarès puis remplacés par d'autres types d'hydravions, comme les Lioré & Olivier H470, le Latécoère 523 Altaïr et le Latécoère 611 Achernar.

Fin novembre 1942, les Forces Armées françaises présentes à Dakar se rangent aux côtés des Alliés après le débarquement en AFN. Afin de contribuer à la protection de la navigation alliée, les formations de l'Aéronautique navale présentes à Dakar Bel-Air et Dakar-Ouakam obtiennent des Anglais quelques avions et hydravions en prêt. Pendant ce temps, dès mars 1943, un contingent de marins français est envoyé en Angleterre, en Irlande du Nord et en Écosse pour être formé sur Short Sunderland et sur Vickers-Armstrong Wellington. Sous l'autorité du Coastal Command West Africa, à partir d'août 1943, les Sunderland de la flottille 1FE/7FE effectuent au sein du Wing 295 des missions d'escorte de convois et des patrouilles anti-sous-marines jusqu'en mai 1945.

L'auteur, Philippe BONNET



Philippe Bonnet est né en 1957 à Saint-Raphaël. Son enfance et son adolescence ont eu pour cadre l'univers de l'Aéronautique navale. Son père, engagé en 1950, y a fait une longue carrière, notamment comme spécialiste de l'armement dans l'Aviation embarquée sur les porte-avions Bois Belleau, Arromanches et Clemenceau, avant de quitter le service trente ans plus tard comme officier des Équipages.

En 1998, Philippe devient membre de l'Ardhan et, en collaboration avec Robert Feuilloy et Lucien Moreau, participe avec d'autres personnes de cette association aux travaux de recherche sur l'histoire de l'Aéronautique navale et ainsi assouvit sa passion pour l'Aviation maritime française. Retraité du secteur bancaire, il consacre une grande partie de son temps libre à ses recherches.





IL Y A 34 ANS DISPARAISSAIT L'EV1 RAPHAËL CHAPALAIN

Inauguration en Messénie (Grèce) d'une stèle sur le lieu de l'accident

NDLR : Texte communiqué par la flottille 12F.



EV1
Raphaël CHAPALAIN

Le 27 mars 1992, lors d'un entraînement sous la conduite du porte-avions *Foch*, Raphaël Chapalain rencontre des difficultés d'apontage avec son F-8E Crusader (NDLR : Appareil n°6) en raison de la mauvaise météo. Disposant de peu de carburant, il est dérouté sur le terrain de Kalamata en Grèce mais, faute de visibilité et en raison de conditions de vol très difficiles, percute le mont Lykodimos.

Le 27 avril dernier, sur les hauteurs du Péloponnèse dominant la région de Kalamata, une stèle a été inaugurée en mémoire de l'EV1 Raphaël Chapalain au cours d'une cérémonie solennelle, réunissant autorités civiles et militaires grecques et françaises. L'attaché de défense français a tenu à rappeler qu'au-delà de la mémoire du pilote disparu, la stèle symbolisait plus largement l'engagement français en Grèce.

« Cette cérémonie s'inscrit dans une histoire plus ancienne, faite d'héroïsme et de solidarité entre nos deux nations. La bataille de Navarin à Pylos en 1827 rappelle le rôle décisif joué par la France aux côtés de ses alliés dans la lutte pour l'indé-

pendance grecque [...]. Il y a quelques semaines, nos deux pays ont répondu à l'appel de Chypre qui était menacée et de même qu'après la bataille de Navarin, la France a continué d'aider la Grèce pour libérer le Péloponnèse et mettre en place une nouvelle République hellénique et ses forces armées avec l'expédition Morée. Nous sommes encore là sur le temps long ».

Depuis le porte-avions *Charles de Gaulle* quatre Rafale Marine de la flottille 12F ont survolé le site de l'accident aux côtés de F-16 grecs.

Dans un silence chargé d'émotion, la patrouille a exécuté une manœuvre « missing man » : alors que les quatre appareils passaient en formation serrée, le numéro 3 s'est élevé seul vers le ciel... un geste fort pour honorer la mémoire du pilote disparu.

Un hommage aérien au-dessus d'un relief exigeant, rappelant le sacrifice du « Lascar 6 » et illustrant la continuité entre les générations de pilotes - des Crusader d'hier aux Rafale d'aujourd'hui.

L'engagement des autorités locales, de la municipalité de Pylos et des forces armées grecques dans l'inauguration de cette stèle témoigne d'un partenariat solide, forgé par une histoire commune en Méditerranée et un profond respect pour ceux tombés en service.



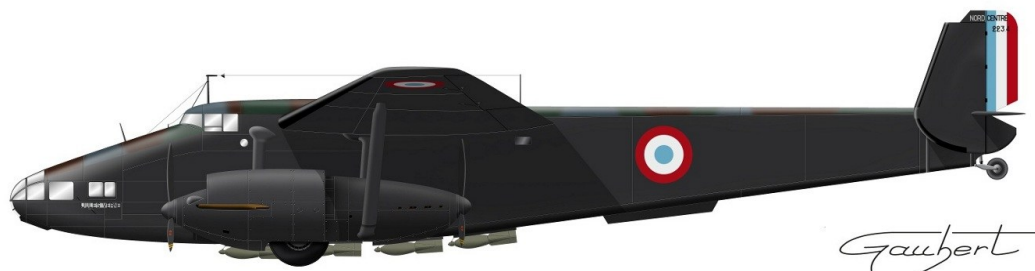
Inauguration de la stèle par les représentants de l'ambassade de France en Grèce.

Vidéo complète de la cérémonie qui inclut le passage des Rafale Marine et F-16 grecs.



La fin d'un géant Le Farman 223.4 n°02 Jules Verne F-ARIN

Par le VA2 Jean-Marc Brûlez, membre Ardhan chargé de l'édition.



Il peut paraître surprenant de s'intéresser au sort final d'un appareil produit à seulement trois exemplaires et qui a disparu discrètement après l'armistice de juin 1940 en ayant effectué sous les couleurs de l'Aéronautique navale plusieurs missions glorieuses dont celle qui touche au symbole, le premier bombardement de Berlin au début de juin 1940. Alors que des centaines de milliers d'avions ont été détruits pendant cette guerre, pourquoi le sort du *Jules Verne* suscite-t-il encore un certain intérêt ? Chacun trouvera sa propre réponse, mais c'est l'esprit même des fanas de l'Aviation de s'approcher au plus près de la vérité, surtout quand, tant d'années après, il est encore possible de trouver un chemin pour l'atteindre.

Henri Yonnet, pilote du *Jules Verne*, évoque dans son livre *Le Jules Verne, Avion corsaire*, la fin de ce glorieux appareil qui après ses missions de bombardement, sera conduit à Marignane pour y être restitué à Air France. Il mentionne rapidement : "... abandonné dans un coin de l'aéroport de Marignane, une main anonyme lui donnera la fin que Daillière¹ souhaitait pour lui : le Jules, embrasé, mourra dans les flammes... ». Cette version, éventuellement assortie de dates assez floues ou d'intervention présumée de Daillière², a souvent été reprise dans les récits, articles, plus récemment sur les réseaux sociaux voire, hélas, dans des publications ministérielles.

Jean Liron, dans le Docavia 21 sur *Les avions Farman* paru en 1984, évoque la fin des NC 223.4 : "*Le Jules, abandonné dans un coin de Marignane, ne fut pas autorisé par les commissions d'Armistice à reprendre du service civil... Anonymement, au mois de novembre 1942, il disparaîtra par les flammes au sol.*"

En 2004, Patrick Laureau dans le numéro 22 de la revue *Air Magazine*, donne un certain nombre de précisions divergentes de la doxa dans les articles qu'il consacre aux trois Farman ou NC 223.4.

Les avions ont été restitués à Air France le 16 juillet 1940. Ils étaient stockés en bon état à Marignane. Si les sorts des *Le Verrier* (descendu par des chasseurs italiens le 27 novembre 1940 lors d'une liaison Marseille-Damas via Tunis avec Guillaumet à son bord) et *Camille Flammarion* (accidenté à Beyrouth et non réparable faute de pièces détachées en janvier 1941) sont clairement exposés, celui du *Jules Verne* est moins précis mais mentionne sa destruction à Toulouse "... le 29 novembre 1943... lors de l'invasion de la zone Sud...". La date ne correspond pas aux circonstances historiques mentionnées et pourrait laisser croire à une erreur typographique : 1943 au lieu de 1942.

Avec la profusion de sites et de blogs sur Internet, la fin du *Jules Verne* est régulièrement abordée sous la forme d'un avion incendié par une main inconnue, parfois mentionnée comme allemande et pleine de vengeance, en novembre 1942, au moment de l'invasion de la zone libre.

Rappelons que la famille des gros porteurs Farman se compose de plusieurs petites séries d'appareils construits initialement tant pour l'armée de l'Air que pour la compagnie nationale Air France. Ces séries comportaient des BN5, bombardiers à 5 membres d'équipage des séries 221 et 222 à moteurs en étoile et 223 à moteurs en ligne, ainsi que des séries réduites d'avions postaux transatlantiques à moteurs en ligne Hispano-Suiza, dont les trois NC 223.4.

¹ Le commandant de l'escadrille B5 et son commandant d'aéronef pour les missions pendant la guerre.

² Le CF Daillière, alors commandant de l'Aéronautique navale en AOF, est mort au combat sous des balles anglaises comme membre d'équipage d'un Glenn Martin 167 de l'escadrille 1BR qui effectuait une reconnaissance de Freetown à partir de Dakar le 11 octobre 1942, soit juste avant le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord.



Au début de la guerre, plusieurs appareils d'Air France ont été réquisitionnés pour combler le manque criant d'appareils à long rayon d'action tant dans l'armée de l'Air que pour l'Aéronautique navale. C'est ainsi que sous son immatriculation civile, avec son équipage civil placé aux ordres du CC Daillière, le Farman 223.1 *Chef pilote L Guérrero* a participé à partir de Natal aux recherches du cuirassé de poche *Graf Spee* au large du Brésil en septembre 1939.

Leur activité étant largement documentée par ailleurs, il suffit de retenir que les appareils réquisitionnés non détruits pendant les opérations de guerre ont été rendus à Air France au moment de l'armistice. En complément, qu'il s'agisse d'une compensation financière des pertes ou de la volonté de soustraire aux Allemands des gros porteurs militarisés que la Commission d'armistice aurait pu saisir, Air France récupère les trois NC223.4 (*Le Verrier*, *Camille Flammarion* et *Jules Verne*) ainsi que quatre bombardiers BN5 NC 223.3 (numéros de série 2, 7, 8 et 10) qui se voient attribuer des immatriculations civiles.

Début 1941, Air France a entrepris de modifier les quatre 223.3 BN5 en avions de ligne dans son atelier de Toulouse Montaudran que ces avions ont rallié en vol. Les capacités industrielles d'Air France à Toulouse étant fortement réduites compte tenu des circonstances, elle remet prioritairement en état "ligne" les quatre BN5 dans les premiers mois de 1941. Les BN5 modifiés sont de nouveau utilisés pour des liaisons aériennes, principalement vers le Liban et l'Afrique du Nord.

Un document privé du musée d'Air France, aimablement communiqué par son président et membre de l'Ardhan, permet de mieux comprendre l'enchaînement des événements touchant cette série d'appareils pendant la guerre. Au début de l'occupation allemande, plusieurs de ces avions sont accidentés ou disparaissent. En particulier :

- le *Le Verrier* est abattu en Méditerranée par des chasseurs italiens le 27 novembre 1940 ;
- Le *Camille Flammarion* est accidenté à l'atterrissage à Beyrouth le 19 janvier 1941. L'avion n'est pas réparable sur place mais de nombreux éléments peuvent être récupérés au profit des autres avions ;
- l'ex BN5 n°2 (F-BAFM) est immobilisé en juillet 1941 sur panne à Beyrouth et est saisi par les Français libres combattant aux côtés des Britanniques au Liban et en Syrie.

Après l'invasion de la zone libre, les autorités d'occupation exigent la livraison à la Lufthansa ou à la

Luftwaffe des gros porteurs d'Air France, tous modèles confondus et donc des grands Farman transatlantiques. Le n°10 (F-BAAG) a été détruit à l'atterrissage en janvier 1943 par un équipage allemand pendant un vol de prise en main. Les n°7 (F-BAGR) et n°8 (F-BAFR) ont été livrés en février et juin 1943 après avoir été utilisés par Air France entre mi-41 et novembre 1942. Le *Jules Verne* doit être remis à la Luftwaffe mais il est en attente de rechanges récupérés sur le *Camille Flammarion* à Beyrouth.

Après la publication dans la revue d'articles évoquant le raid sur Berlin, un courrier des lecteurs de mars 2025 (numéro 664 du FANA de l'AVIATION) évoque la fiche *Jules Verne* du suivi interne des avions d'Air France qui porte en mentions manuscrites :

- "- 27 juin 1941 : fuselage arrivé à Toulouse-Ailes bloquées par crue du Rhône sur bateau ;
- 29 octobre 1943 : brûlé sur le terrain de Montaudran."

Avec ces nouveaux éléments, on peut supposer que le *Jules Verne*, convoyé en vol par la Marine à Marignane et restitué à Air France le 16 juillet 1940, est resté à Marignane un certain temps. Pour sa remise en vol, une révision générale a été jugée nécessaire par Air France. Faute de pouvoir être convoyé en vol, l'avion a été démonté et convoyé mi-1941 par voie terrestre et/ou maritime vers les ateliers d'Air France à Toulouse-Montaudran. Les autorités allemandes attendent l'avion pour le 1^{er} novembre 1943.

Une recherche en ligne a permis d'exhumer récemment un document des archives de la Haute-Garonne : *Incendie d'un avion Farman devant être livré aux autorités allemandes sur le terrain de Toulouse-Montaudran de la compagnie Air France (1943, nuit du 29 au 30 octobre) ; sabotage ou accident : rapport d'enquête avec liste des mécaniciens*. Ce document avec ses annexes constitue le rapport d'un Inspecteur Principal vers le Commissaire Principal, Chef de la 8^{ème} Brigade de Police de Sécurité de Toulouse. Si le titre ne fait pas dans la concision, rapport et annexes permettent d'élucider la dernière énigme du *Jules Verne*. Il comporte une lettre d'envoi assez générale et se focalise sur l'impossibilité d'attribuer à un sabotage ou un accident la destruction par incendie d'un avion Farman sur le parking des ateliers d'Air France malgré la présence de gardiens français et de sentinelles allemandes.

.../...

Ce sont les interrogatoires figurant en pièces jointes qui permettent de circonscrire de façon détaillée la fin de cet avion : le Directeur du centre Air France de Montaudran confirme explicitement qu'il s'agit bien du *Jules Verne* "un avion quadrimoteur "Farman" 2334 qui se trouvait sur le terrain" et plus loin : *"l'avion était un "Farman" type 2334, N°02, quadrimoteur Hispano-Suiza ... il avait été reconstitué dans les ateliers de la Compagnie Air France à Montaudran et était prêt à faire son premier vol d'essai qui devait avoir lieu mercredi 3 novembre . Cet appareil devait être livré aux autorités allemandes dès que les essais de mise au point et de réception auraient été terminés"*. L'ensemble des interrogatoires par l'inspecteur principal des personnels de gardiennage et de maintenance donne des détails sur la suite des événements.

Selon la déclaration du directeur, le Farman 233.4 N°02 a été reconstitué par l'atelier d'Air France, ce qui est conforme à la fiche Air France sur l'arrivée séquentielle des grands éléments constitutifs du *Jules Verne* par voie non aérienne à partir de la mi-1941. Plus de deux ans auront ensuite été nécessaires pour que cet avion soit remis en état de faire des vols d'essai. On peut imaginer tant la rareté des pièces détachées et des moteurs neufs ou reconditionnés que la mauvaise volonté des intervenants techniques français attachés à ce chantier.

L'avion effectue deux points fixes dans la journée du vendredi 29 octobre 1943. Le premier est non satisfaisant pour le moteur avant du fuselage droit ce qui impose un changement de bougies puis un second point fixe, satisfaisant cette fois. Les équipes recapotent les moteurs et, comme tous les vendredis, quittent le travail entre 18 h 30 et 19 h 00 après rangement des outils et nettoyage des ateliers. Le Centre d'Air France de Montaudran est fermé le samedi et le dimanche et comme c'est le week-end de la Toussaint, le travail ne reprendra que le mardi 2 novembre. L'avion contient environ 3 200 litres de carburant, sa batterie est débranchée et il est stationné à l'extérieur avec une sentinelle allemande à 50 mètres. Des Français assurent le gardiennage de l'ensemble du site. Vers 23 h 20 une forte explosion est entendue suivie d'une seconde, moins forte. L'avion est en feu qui ne sera pas éteint.

Faute très probablement de disposer des compétences en matière aéronautique, les interrogatoires de l'inspecteur ne cherchent pas à préciser les causes techniques de l'incendie³. Sous des formulations différentes, les ouvriers pointent tous du doigt la possibilité d'un court-circuit ayant mis le

feu au carburant et assurent qu'ils ne croient pas à un sabotage perpétré par un de leurs collègues. Notons que l'avion semble être prêt à reprendre l'air pour des vols d'essais dès la reprise du travail le mardi 2 novembre ou le mercredi 3.

Le rapport initial de police, finalement très détaillé sur les circonstances, permet de clore l'incertitude qu'il pouvait y avoir sur le sort final du *Jules Verne*. Un incendie, très probablement dû à un sabotage, au vu des circonstances, a détruit l'avion du CC Daillière à Toulouse-Montaudran dans la nuit du 29 au 30 octobre 1943, juste avant qu'il ne soit livré à l'occupant. Il n'aura ainsi pas connu le sort des grands hydravions prototypes français, convoyés vers les lacs de l'Allemagne du Nord où ils ont été détruits par l'aviation alliée en 1945.

Pour terminer, le document du musée d'Air France évoque des échanges de courrier entre Air France et la Lufthansa entre fin novembre 1943 et mars 1944, visant pour Air France à dégager sa responsabilité dans la destruction du *Jules Verne* et pour la Lufthansa à pointer le non-suivi des clauses du marché de remise en état du *Jules Verne* : ... *pour l'accident, ici décrit, il s'agit du point de vue du Ministère de l'Air du Reich d'une affaire qui met en jeu votre responsabilité si vous ne pouvez apporter la preuve qu'il n'y a pas eu de faute de votre part. Le rapport du 8 novembre de la direction de l'atelier de Montaudran n'apporte pas de preuve de ce genre, il ajoute au contraire qu'il serait possible qu'un attentat ait été effectué⁴... Le RLM s'est réservé... d'introduire une demande de dommages et intérêts vis-à-vis de votre compagnie.*

³ A moins qu'il n'ait pas tenu à mettre les Allemands sur la piste d'un sabotage.

⁴ Le directeur de Montaudran a tout fait pour éviter que les responsables du sabotage soient recherchés dans son personnel. La mention d'un sabotage extérieur ouvre donc naturellement la porte aux termes de la lettre de la Lufthansa.



Le Jules Verne arbore de nouveau son immatriculation civile et l'insigne Air France sur le nez.



Procès-verbal authentifiant la destruction du Farman 223.4 n°02 « Jules Verne » (1/2)

8ème Brigade de Police de
Sûreté.

quarante trois

trente Octobre

8415 / 767

DORMIERES Jean, Inspecteur de Police de Sûreté
en résidence à Toulouse,

contre X...

Incendie d'un avion sur
le terrain d'Air France
à Toulouse.

Audition de Mr
VIVIER Auguste, 40 ans,
directeur du centre de
Montaudran, dt à Toulouse,
8, rue Mireille.

Exécutant les instructions de Monsieur le Commissai
Principal, Chef de la 8ème Brigade de Police de Sûreté à
Toulouse,

Entendons Monsieur VIVIER Auguste, 40 ans, directeur
du centre de Montaudran, demeurant à Toulouse, 8, rue Mi-
reille, qui répond comme suit à nos diverses interpellations:

" Vers 23H45', me trouvant à mon domicile j'ai été
prévenu téléphoniquement par le service de garde du ter-
rain de Montaudran, qu'un avion quadrimoteur "Farman"
2234, qui se trouvait sur le terrain était en flammes.
Je me suis rendu aussitôt sur les lieux. A mon arrivée,
j'ai constaté que l'avion continuait à brûler et que
tout danger de propagation vers les bâtiments était é-
cartée. Les pompiers s'occupaient à réduire l'incendie
et la quantité d'eau dont ils disposaient, était suffisante.
D'ailleurs leurs efforts étaient inutiles et le feu
ne s'est éteint qu'après combustion des 3.600 litres d'
essence que contenaient les divers réservoirs.

L'avion était un "Farman", type 2234, N° 02, quadrimo-
teur Hispano-Suiza type 12Y, monoplane entièrement métalli-
que et d'une puissance totale de 3.500 C.V.; il avait été
reconstitué dans les ateliers de la Compagnie AIR FRANCE
à Montaudran et était prêt à faire son premier vol d'es-
sai qui devait avoir lieu Mercredi 3 Novembre. Cet appa-
reil devait être livré aux Autorités Allemandes dès que
les essais de mise au point et de réception auraient été
terminés.

Une équipe d'ouvriers avait encore travaillé hier 29
Octobre, sur cet avion, et s'était occupée du changement
des radiateurs d'eau sur le groupe motopropulseur gauche
et de mises au point diverses sur le groupe moto-propul-
seur droit. Elle avait fait tourner les moteurs du



groupé droit, vers quinze heures.

Les ouvriers ont travaillé sur l'appareil jusqu'à la tombée de la nuit, vers 18H15'.

S.I.- Ce que j'ai observé jusqu'à maintenant ne me permet pas de me faire une opinion précise sur les causes de l'incident. Deux hypothèses peuvent être envisagées :

Soit un acte de sabotage, soit l'explosion d'un réservoir d'essence ou des vapeurs d'essence accumulées dans une des parties de l'avion à la suite d'un court-circuit. Il est à noter que la batterie d'accumulateurs qui maintient le réseau électrique de l'appareil sous tension était à bord. Les appareils de jaugeage d'essence et de mesure de débit d'essence sont précisément des appareils électriques. Deux commissions allemandes sont venues sur les lieux cette nuit, aux fins de constatations. Un certain nombre de personnalités allemandes, dont quelques unes avaient été prévenues par nos soins, ont continué l'enquête dans la matinée du 30 ; elles ne m'ont pas fait part de leurs constatations.

S.I.- Dans le cas d'un sabotage, je ne puis vous donner aucune précision quant aux auteurs. Je tiens à signaler toutefois que l'accès du terrain est interdit au personnel en dehors des heures de travail et que de plus des rondes continues sont effectuées par le personnel de surveillance de la compagnie. De plus les Autorités Allemandes ont installé sur le terrain un poste de garde qui maintient en permanence deux sentinelles sur la piste où sont garés les avions. Ces deux sentinelles ou plutôt l'une d'elles assurait son service à une cinquantaine de mètres de l'appareil incendié.

Dans le cas où l'on envisage l'hypothèse d'un accident, je tiens à préciser que l'incendie des réservoirs est rendu possible par l'équipement électrique des jaugeurs et des compteurs d'essence. ~~XXXXXXXX~~ L'incendie à l'intérieur d'un réservoir d'essence donnera lieu à une explosion qui serait simultanée avec la vision des flammes.

Lecture faite persiste et signe, approuvant un mot rayé nul.

L'Inspecteur de Police de Sécurité,

L'Inde a officiellement transmis à la France une lettre de demande pour se procurer 114 Rafale supplémentaires (source Zone militaire)

En 2018, après avoir fait l'acquisition de 36 Rafale auprès de Dassault Aviation, le ministère indien de la Défense lança une nouvelle procédure en vue de se procurer 114 avions de combat multirôle supplémentaires avec des transferts industriels et technologiques à la clef afin de répondre aux exigences de la politique «Make in India».

Depuis, l'opération Sindoor lancée en mai 2025 dont l'objectif était de contrer les réseaux terroristes implantés au Pakistan a conduit l'Indian Air Force (IAF) à revoir ses plans d'acquisition d'aéronefs de combat.

«Le Rafale a incontestablement été le héros de l'opération Sindoor» avait en effet déclaré le général Nagesh Kapoor, le numéro deux de l'IAF, qui a émis la recommandation d'en acquérir davantage à un moment où elle venait de retirer du service ses derniers MiG-21 «Bison».



Cette recommandation a été suivie par le Conseil d'acquisition du ministère indien de la Défense (DAC) qui en février dernier a approuvé la commande potentielle de 114 Rafale supplémentaires, dans le cadre d'un accord intergouvernemental.

Toutefois, le processus d'acquisition n'en est qu'à ses débuts. Il s'agit désormais pour New Delhi de trouver un accord avec Paris pour pouvoir effectivement notifier une commande au Groupeement d'Intérêt Économique «Rafale», lequel réunit Dassault Aviation, Thales et Safran. Le montant du futur contrat est évalué à 33 milliards d'euros. Dans les grandes lignes, l'Inde exige que, sur les 114 Rafale commandés, 94 soient assemblés sur son sol avec au moins 50 % de composants indiens. Elle exige également un accès aux documents de contrôle d'interface (ICD) des avions afin qu'elle puisse leur intégrer ses propres systèmes d'armes, tels le missile de croisière Brahmos NG et le missile air-air à longue portée Astra.

Trois mois après l'avis favorable du Conseil des acquisitions du ministère indien de la Défense, l'acquisition de ces 114 Rafale [dont 26 biplaces] supplémentaires vient de franchir une nouvelle étape avec l'envoi officiel d'une «lettre de demande» à la France, qui devrait y répondre dans les deux ou trois mois à venir, selon de hauts responsables cités par l'agence de presse ANI (Asian News International).

«Suite à cette réponse, les deux parties entameront des négociations détaillées portant sur le prix, les transferts de technologie, la production locale, la maintenance, les infrastructures, les armements et les partenariats industriels. Les responsables espèrent que ces discussions soient conclues d'ici un an, ouvrant ainsi la voie à la signature officielle du contrat», résume le site spécialisé Indian Defence Research Wing.

Turquie - Transformation de la loi sur la « Patrie bleue »

Le parlement turc va étudier en juin une proposition visant à transformer la doctrine stratégique [« Patrie bleue »](#) ou [« Mavi Vatan »](#), un des piliers majeurs de la stratégie géopolitique turque, en loi. Conceptualisée dans les années 2000 par des amiraux de la marine turque, elle partait du constat que la Turquie s'était longtemps désintéressée de la mer, ce qui laissait la voie libre à ses rivaux en Méditerranée pour revendiquer des zones dans la région. Afin de répondre à ce problème, la doctrine « Patrie bleue » propose la revendication offensive d'une zone économique exclusive turque beaucoup plus étendue. Longtemps limité aux cercles militaires, ce courant a gagné en in-

fluence dans les années 2018-2019 avec la découverte de ressources gazières et pétrolières sous-marines en Méditerranée Orientale. Aujourd'hui, transformer la *Mavi Vatan* en législation s'explique aussi bien par le soutien électoral dont elle bénéficie que par le fait que la Turquie est moins isolée dans la zone, comme c'était le cas auparavant. Ankara cherche ainsi à renforcer ses positions tant sur la scène intérieure qu'à l'international.

Pour en savoir plus sur la marine turque, le podcast Echo 98 - Turquie maritime : ambitions, puissance et stratégie navale du CESM est disponible [ici](#).



Mississippi - Deux pilotes de l'US Navy s'éjectent sans dommage

Les deux pilotes du Training Air Wing 1 de l'US Navy basé sur la base Aéronavale de Meridian, sont sains et saufs après que leur T-45C Goshawk se soit écrasé le 26 mai dernier vers 12h30. L'avion a fini son vol sur des terres agricoles privées dans le comté de Noxubee. La cause de l'accident fait évidemment l'objet d'une enquête.

Le chef des écoles de pilotage de l'US Navy a temporairement mis en pause les vols au sein du Training Air Wing 1. Les autres unités d'entraînement poursuivent leur activité normalement. À noter que les avions d'entraînement T-45C Goshawk avaient été arrêtés de vol un mois en mai 2024 après un accident en vol dû à une panne moteur. Les avions ont également été cloués au sol en 2022 également en lien avec une panne moteur. En septembre 2021, un T-45C Goshawk, affecté à la Training Air Wing 2, s'était écrasé dans un quartier résidentiel du Texas, blessant les pilotes. Enfin

en 2018, 2 pilotes – un instructeur et un élève – ont péri dans un accident impliquant également des T-45C Goshawk; dans ce cas la Marine déterminera qu'une faute de pilotage était la cause principale d'une collision. Le Goshawk est l'avion d'entraînement de l'US Navy depuis le début des années 1990. Il devrait être prochainement remplacé dans le cadre du programme UJTS. Le prochain avion d'entraînement doit être sélectionné l'année prochaine, selon un rapport de Breaking Defence.

C'est le deuxième accident aérien de l'US Navy en ce mois de mai. Le 17 mai dernier, deux équipages (composé chacun d'un pilote et d'un officier système) s'étaient éjectés de leurs EA-18G Growler après une collision lors d'un spectacle aérien en Idaho. Ainsi, l'US Navy a décidé un arrêt des démonstrations en vol pour toutes les équipes de présentation jusqu'à nouvel ordre.



7824 : avec les 2 éjections du T-45 de cette année, c'est le nombre de vies sauvées par les systèmes d'éjection Martin-Baker depuis la création du système !

DONEC N° 246

PARLEZ MOI DE VOTRE MER

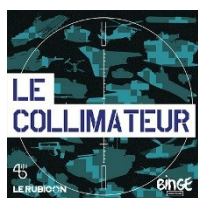


DONEL

GARONS - L'ALIZÉ N°48 REJOINT L'ATLANTIC N°31

L'ALM n°48 initialement « spotté » en face de la chapelle de la base de Garons a quitté cet emplacement pour rejoindre son nouveau parking le long de la route départementale 42 qui relie Nîmes à Saint-Gilles. Cette courte mais complexe transhumance a été possible grâce au courage des adhérents du CHAN (Conservatoire Historique de l'Aéronavale à Nîmes) complété des moyens locaux, 503^e Régiment du Train et société AVDEF.

Il est donc à nouveau possible d'admirer les deux aéronaves « Breguet » maintenant en patrouille presque serrée, eux qui ont animé durant tant d'années le ciel nîmois !



PODCAST

UN BILAN (PROVISOIRE) DE LA GUERRE CONTRE L'IRAN
Avec Alexandre Jubelin, Jean-Christophe Noël, Elie Tenenbaum

Le Collimateur se penche aujourd'hui sur la campagne menée par Israël et les États-Unis contre l'Iran depuis la fin février, ses principales étapes et ses enseignements sur la puissance aérienne contemporaine, avec Jean-Christophe Noël et Elie Tenenbaum, auteurs d'un rapport récent pour l'IFRI, « La fureur tombée du ciel. Analyse stratégique de la campagne aérienne contre l'Iran ».

Jean-Christophe Noël est rédacteur en chef de la revue Vortex et chercheur associé à l'IFRI. Il est également responsable de la rubrique « Entretiens » du Rubicon.

Élie Tenenbaum (@ElieTenenbaum) est le directeur du Centre des Études de Sécurité de l'Institut Français des Relations Internationales. Il travaille en particulier sur la problématique de la guerre irrégulière, de la lutte contre le terrorisme et des menaces hybrides ainsi que sur la politique de défense française et les opérations militaires. Il est l'auteur de nombreux articles et ouvrages d'histoire et de stratégie parmi lesquels son dernier livre coécrit avec Marc Hecker « La guerre de vingt ans : djihadisme et contre-terrorisme au XXI^e siècle » paru chez Robert Laffont en 2021.

DISPARITION DU RALLYE « CANARI » N°68

Après avoir décollé du terrain de Cuers-Pierrefeu le vendredi 29 mai 2026, le Rallye 100ST n°68 de l'association Castel-Mauboussin s'est abîmé en mer au large des Issambres, entre Sainte-Maxime et Saint-Raphaël. Le pilote, Jean-Yves Normant, unique occupant de l'avion, a été retrouvé par les secours et l'épave a été localisée par 400 mètres de fond.

Peu après l'accident, l'association Castel-Mauboussin a émis le communiqué suivant :

C'est avec une profonde tristesse que l'ensemble des membres de l'Association Castel-Mauboussin a appris la disparition de notre pilote et ami, Jean-Yves NORMANT, survenue lors d'un vol le 29 mai 2026, alors qu'il était aux commandes de notre Rallye Canari 68, F-GPGE.

Passionné d'aviation, Jean-Yves était instructeur et avait rejoint notre association en mars 2026 pour faire voler des jeunes en difficulté à travers le Passeport Montée Initiale. Son engagement, sa bienveillance et sa gentillesse

laisseront un souvenir marquant auprès de tous ceux qui ont eu la chance de voler à ses côtés.

Nos pensées se tournent aujourd'hui vers sa compagne, sa famille, ses proches, et vers l'ensemble de la communauté aéronautique touchée par cette épreuve.

Par respect pour les investigations en cours et pour la douleur de la famille, nous ne communiquerons pas davantage d'informations à ce stade.

Un moment de recueillement sera organisé prochainement au sein de l'association afin de lui rendre hommage.

Dans ce contexte douloureux, l'association poursuivra ses activités dans le respect de la mémoire du pilote disparu et communiquera avec l'ensemble de ses partenaires afin d'assurer la continuité de ses actions et de ses engagements.

Le bureau et les membres de L'Association Castel-Mauboussin



Monsieur Jean-Yves Normant, pilote du Rallye 68 accidenté.

Le Rallye 100ST n°68, Canari 687, est un des 9 derniers Rallye qui étaient opérés sur la BAN Lanvéoc au sein de la Section de Vol Sportif (SVS) de l'École navale. Restauré et mis en œuvre par l'association Castel Mauboussin située sur l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu, le Canari 68 avait repris l'air le 14 juin 2024 (voir Gazette n° 557).

Rappelons que l'association Castel-Mauboussin est membre des Marins du Ciel.

L'Ardhan s'associe à la peine de la famille de monsieur Jean-Yves Normant et encourage l'association Castel-Mauboussin à continuer ses activités malgré cet événement tragique.



LV (H) Francis PIOT

Le lieutenant de vaisseau honoraire Francis Piot s'est éteint le 19 mai 2026 à Marseille.

Né le 31 mars 1955, il s'engage dans la Marine en mars 1976 au Cours Préparatoire de l'Aéronautique navale à la BAN de Fréjus – Saint-Raphaël, pour préparer le cours de pilote.

Celui-ci se déroule à Cognac (03.77-07.78) puis à l'École de chasse de Tours. Il en sort breveté le 23 novembre 1978 avec le n° 5938.

Le second maître Piot est stagiaire à l'escadrille 59S à Hyères (12.78-10.79) et à l'École d'Aviation Embarquée. Il y obtient sa qualification à l'appontage sur Fouga en mars 1979 à bord du *Clemenceau* puis sur Etendard IV en octobre suivant à bord du *Foch*. Il embarque à la 14F à Landivisiau pour sa transformation sur Super Etendard (11.79-11.80) qui se matérialise par la qualification sur ce type d'avion le 6 juin 1980 à bord du *Clemenceau*. Il rejoint la 17F à Hyères qui est passée depuis juillet de l'Etendard au Super Etendard. Il devient officier de réserve (cours d'ORSA 10.81-03.82) puis est dirigé vers la 16F à Landivisiau où il excelle rapidement comme pilote de reconnaissance sur Etendard IVP pendant trois ans. Il est ainsi embarqué pour la mission Olifant au large du Liban.

Il revient à la 17F (09.85-09.87) et y devient chef de patrouille en juin 1986 puis hibou (qualifié de nuit à bord) le même mois.

Comme souvent après une affectation à la 17F, il se voit offrir pendant deux ans la lourde tâche d'être moniteur à la 59S armée de Fouga, Etendard et Alizé.

Troisième et dernière affectation à la 17F toujours à Hyères (09.89-09.91) où il est nommé chef de dispositif d'assaut en février 1991.

Après un bref passage à la 59S, il « monte » à Landivisiau à la 57S (03.92-07.94), armée de MS 760 Paris et de Falcon 10. Il y accueillera sa chère 17F qui rejoint Landivisiau en août 1993.

Un congé du personnel navigant d'un an lui est octroyé, ce qui l'amène à quitter officiellement le service en août 1995.

Une seconde carrière s'ouvre alors comme pilote à la Protection civile à Marignane. Il y entre en 1994 et débute comme pilote de Tracker. En 2005 il est frappé par la maladie et subit une lourde opération grâce à laquelle il retrouve son aptitude de pilote. Il est alors entraîné sur Canadair CL 415 qu'il pilote jusqu'en 2014, année de sa retraite.

Vers 2015, la maladie se réveille et entraîne une succession d'opérations délicates dont la dernière est effectuée en janvier 2026, mais il est devenu trop faible pour y faire face.

En marge de sa fonction de pilote, Francis a été président de l'Amicale des Pompiers du Ciel durant 15 ans.

Pendant toutes ces années difficiles, il a fait preuve d'un courage exemplaire et d'une résistance physique hors du commun.

Francis PIOT totalisait 397 appontages dont 64 de nuit. Il était Chevalier de la Légion d'Honneur et titulaire de la Croix de la Valeur militaire.



Francis Piot pilote d'assaut sur SEM au briefing.



Une belle carrière à la protection civile sur Tracker et canadair.



PM (H) René LE Cornec - Membre ARDHAN n° 1463.

Le premier maître honoraire René LE CORNEC est décédé le 7 février 2026.

Né le 19 août 1928 à Plouha (Côtes-du-Nord), il s'engage dans la Marine en décembre 1946 au Centre de Formation Marine de Pont-Réan, près de Rennes. Trois mois plus tard, il suit le cours d'électricien à Cherbourg et en sort breveté le 1^{er} septembre 1947. L'École de maistrance l'accueille les douze mois suivants et il opte pour l'Aéronautique navale. Il est affecté à Lartigue (10.48-12.48) comme mécanicien au sol puis à Saint-Raphaël (12.48-02.50) à l'escadrille 10S. Il veut devenir volant et c'est à l'EPV/56S de Lartigue qu'il suit les cours d'électromécanicien volant. Il est breveté le 12 août 1950 avec le macaron n° 1518A. (la série indice « A » a débuté en avril 1943)

Sa première affectation en flottille est à la 9F (09.50-04.52) alors basée à Karouba. Cette flottille dotée depuis 1946 d'hydravions Dornier 24 se transforme en avril 1951 sur avion embarqué SB2C Helldiver et embarque régulièrement sur le *La Fayette* à partir de décembre 1951, mais le SM Le Cornec est débarqué avant le départ de la 9F en Indochine en août 1952 pour suivre le cours de brevet supérieur à Rochefort. Il obtient ce brevet en février 1953 et embarque à la 7F (27F en juin 1953) à Dakar Bel-Air sur hydravions Sunderland. (02.53-07.55). Après un congé de fin de campagne, il rallie la 24F à Lann Bihoué (12.55-08.60). Celle-ci échange ses Lancaster en mars 1958 pour des P2V-7 Neptune.

La seconde affectation est à la flottille 27F de Dakar (08.60-08.62) qui depuis 1959 vole sur hydravions Martin Marlin.

Sa dernière affectation est pour 6 mois à la flottille 16F à Hyères (01.63-07.63) sur Aquilon où heureusement la flottille, outre une majorité de monoplaces, possède 3 avions version Mk 204 biplaces.

Le PM Le Cornec quitte le service en octobre 1963.

Il totalise 650 heures de vol sur Sunderland.

René Le Cornec était titulaire de la Médaille militaire attribuée en 1956.

Ses grades successifs : Mot 12.46, QM 10.48, SM 10.50, Mt 07.53, PM 10.56.



René Le Cornec, un des doyens de l'Ardhan, avait rallié l'association en 2009.