



SOMMAIRE

Page 2	Nouveau CEMM
Page 3	Robert Feuilloy primé
Page 4	Le doyen de l'Ardhan honoré Le musée de Rochefort au Guide vert
Page 5	La 31F a 70 ans
Page 6	La guerre des drones
Page 7	Le Rafale Marine dans l'IN
Page 8	Édition
Page 9	Commémoration du Latham 47
Pages 10 - 13	Récit de R. Lesné
Page 14	Carnet gris

ÉDITO

Beaucoup d'événements et d'informations dans cette gazette du début de l'été, les voici :

- La Marine va avoir un nouveau chef d'état-major avec la nomination de l'amiral François Cluzel. Biographie en page 2,
- Robert Feuilloy, président d'honneur de l'Ardhan depuis mars 2026, a été primé par l'Académie de Marine pour l'ensemble de son œuvre avec le prix Atlantic - René Bloch,
- Le doyen de l'Ardhan, Marcel Roux, pilote de chasse embarquée en 1946, a été reçu à la mairie de Paris à l'occasion de la journée du Marin 2026,
- La flottille 31F qui vient de fêter ses 70 ans a reçu le prix Guilbaud des mains du maire de Caudebec-en-Caux,
- Le CV (H) Raymond Lesné nous livre un récit passionnant et dramatique sur l'Arromanches !
- Enfin, la bande dessinée les Marins du ciel est annoncée pour le 1er novembre 2026.

À lire avec attention en page 8, le billet de notre président dans le cadre de l'ASAF, qui commente et analyse la première victoire d'un ensemble de drones terrestres et aériens sur une unité conventionnelle « humaine » russe.

Bonne lecture de cette gazette n° 594.

**À Cuers, remise des brevets d'initiation aéronautique (BIA) 2026 ,
l'Ardhan soutient les futurs aéronautes.**

Le samedi 27 juin, sur l'aérodrome de Cuers, une cérémonie de remise des diplômes du BIA a été organisée sous le patronage de l'académie de Nice avec la présence du président et des membres du conseil d'administration de l'aéroclub du Var. De nombreux partenaires étaient présents, Bernard Mouttet, maire de Cuers, l'Ardhan, l'ALAT et le CIRFA Air.

Plus de 400 diplômes, dont 87 mentions « très bien », ont été remis aux jeunes lauréats de l'académie de Nice, qui nous l'espérons embrasseront une carrière dans l'aéronautique et pourquoi

pas devenir pilote dans la Marine nationale. Ces élèves proviennent de 23 établissements de l'académie de Nice et de 1 des Bouches-du-Rhône.

L'Ardhan a tenu à soutenir cette action en offrant des livres sur l'histoire de l'Aéronautique navale. Représentée par Jean-Cosme Rivière et Jean-Claude Duchesne, l'action de l'Ardhan y a été présentée ainsi que les métiers proposés par l'Aéronautique navale.

Merci à Bruno Trichard pour son investissement dans la formation aéronautique de ces jeunes et de son accueil lors de cet événement.



Jean-Cosme Rivière de l'Ardhan (à droite) félicite les jeunes diplômés et prononce quelques mots sur l'Ardhan et évoque les carrières possibles au sein de l'Aéronautique navale.

À gauche, Bruno Trichard, un des organisateurs.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

741 membres actifs.

144 adhésions n'ont pas encore été renouvelées.

NOUVELLE ADHÉSION

n° 1983 M. François GAUTIER

francois.gautier59000@gmail.com

NOTA :

Les courriers envoyés à l'Ardhan au 118, rue Saint-Dominique 75007 Paris ne seront pas exploités du :

01 juillet au 01 septembre 2026.

Merci d'utiliser ces adresses email :

contact@aeronavale.org

ou

commandesouvrages@aeronavale.org

♦ Fondateur

♦ Rédaction/Édition

Robert Feuilloy

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



UN NOUVEAU CHEF D'ÉTAT-MAJOR POUR LA MARINE

Actuellement commandant de la Force d'Action Navale (FAN), qui regroupe l'essentiel des bâtiments de surface de la flotte française, le vice-amiral d'escadre Christophe Cluzel a été désigné par le ministère des Armées pour succéder à l'amiral Nicolas Vaujour dans les fonctions de CEMM.

Le VAE François Cluzel est entré à l'École Navale en 1991. Il a commandé le patrouilleur *La Moqueuse* en Nouvelle-Calédonie, l'avis *Enseigne de Vaisseau Jacoubet* et la frégate de défense aérienne *Forbin*.

Sous son autorité, le groupe aéronaval (GAN) articulé autour du porte-avions *Charles de Gaulle* a participé à deux déploiements opérationnels.

Lors de la mission Clemenceau 2022, le GAN a d'abord opéré en Méditerranée orientale pour contribuer à la lutte contre Daech dans le cadre de l'opération CHAMMAL puis, après l'invasion de l'Ukraine par la Russie, en Méditerranée centrale pour renforcer la posture de dissuasion et de défense sur le flanc Est de l'Alliance.

Dans le cadre de la mission Antares, en 2022/2023, le GAN a été ensuite engagé en Méditerranée, mer Rouge et océan Indien dans des zones d'importance stratégique pour les intérêts français et européens.



Cette nomination intervient dans une année particulièrement symbolique : la Marine nationale célèbre en effet son 400e anniversaire, quatre siècles après la création par Richelieu de la Marine permanente en 1626.

Elle intervient également dans un contexte stratégique marqué par la montée des tensions en mer, le retour des rapports de puissance navale, la protection des infrastructures sous-marines critiques et la poursuite de la modernisation de la flotte française.

NDLR : Rappelons que le CEMM est membre de droit de l'Ardhan, ainsi, à sa prise de fonction, l'amiral François Cluzel rejoindra de facto notre association.

Nous lui souhaitons bonne mer pour son exigeante mission !

Robert Feuilloy, président d'honneur de l'Ardhan, reçoit le prix Atlantic - Bloch des mains de l'amiral Oudot de Dainville, membre de la section Marine militaire de l'académie de Marine.

Robert Feuilloy a effectué avec passion sa carrière dans la Marine nationale au sein des flottilles de chasse de l'aéronautique navale. Il fut indirectement impliqué dans la guerre entre l'Iran et l'Irak en se chargeant de la formation des pilotes irakiens, puis directement en étant l'un des rares commandants d'avis-escorte à escorter les pétroliers français entre 1987 et 1988 dans le golfe Persique. Après vingt-cinq ans passés sur les ponts des porte-avions français et américains, il se reconvertit dans l'industrie d'armement. Mais son grand-père et son père, professeurs d'histoire, lui ont légué sa deuxième passion : l'histoire. En 1970, soixante ans après les débuts de l'aéronau-

tique dans la Marine, il a compris qu'il restait encore des pionniers qui en ont vécu les débuts : il était encore temps de collecter archives et témoignages. Il y consacre ses loisirs, se déplaçant chez les survivants et leurs familles. Il sauve de l'oubli et de la déchetterie un fonds historique d'une incomparable richesse et rédige de nombreux ouvrages sur l'Aéronautique navale.

L'attribution à Robert Feuilloy du Prix Atlantic - René Bloch, ingénieur qui fut en charge des avions sur lesquels tous les pilotes de cette génération ont appris à voler, vient récompenser un homme d'exception.



Le prix Atlantic - Bloch

Le prix Atlantic perpétue la mémoire de l'ingénieur général du Génie maritime René Bloch (1923-2016), dit « l'Amiral Bloch », polytechnicien engagé dans les Forces françaises libres, artisan du développement de l'aéronautique navale française qui fut membre puis président de l'Académie de marine. Son legs permet d'attribuer le prix Atlantic à un organisme ou une personnalité méritante de l'Aéronautique navale.



COMMÉMORATION

Il y a 98 ans disparaissait le Latham 47-2 de l'Aéronautique navale.

Mardi 16 juin dernier, a eu lieu la traditionnelle commémoration du départ du Latham 47-2 en 1928, expédition de secours qui vit la perte, au large de la Norvège, de 4 marins de l'Aviation Maritime, d'un aviateur norvégien et de l'explorateur Amundsen.

Rappelons que l'équipage est parti de Caudebec-en-Caux, depuis l'usine Latham établie en bordure de Seine entre Rouen et Le Havre, le 16 juin 1928, au secours d'une partie de l'équipage du dirigeable *Italia* du Général Nobile qui s'écrasa sur la banquise dans la région du Spitzberg. Les naufragés seront sauvés par le brise-glace soviétique *Krasin*, sauf Nobile qui fut récupéré par un aviateur suédois.

L'hydravion français Latham 47-2, aéronef encore

expérimental, parti à la recherche du dirigeable fut perdu corps et biens sans que la raison en soit connue. L'équipage était constitué du CC René Guilbaud, du LV Cavelier de Cuverville, du MT mécanicien pilote Brazy, du SM radio Valette, du LV Dietrichson de la Marine norvégienne et du héros norvégien Amundsen, vainqueur du Pôle sud.

L'ensemble de l'expédition de sauvetage incluant celle du Latham 47 fera au total 19 morts et disparus.

Cette cérémonie, en présence des autorités civiles et militaires, fut l'occasion de remettre le trophée Guilbaud à un équipage de la Marine nationale ayant réalisé un sauvetage périlleux : cette année c'est la 31 F qui fut à l'honneur.

Le prix Guilbaud remis à la flottille 31F

Le 16 juin 2026, la flottille 31F de l'Aéronautique navale s'est vu remettre le prestigieux trophée Guilbaud, récompensant chaque année un équipage SAR pour une opération de sauvetage remarquable. Cette distinction vient saluer l'engagement exceptionnel de l'équipage d'un Caïman Marine (NH90), intervenu le 29 septembre 2025 dans le golfe d'Aden, à la suite d'une attaque de missiles contre le navire marchand *Minervagracht*.

Dans un environnement particulièrement hostile, 19 marins se retrouvent en détresse. Aux côtés de deux frégates françaises et en étroite coordination avec une frégate grecque et son hélicoptère MH-60, engagés dans l'opération ASPIDES, l'équipage du Caïman Marine mène une mission de sauvetage complexe qui permettra de secourir l'ensemble des naufragés.

Au-delà de la performance opérationnelle, cette récompense met en lumière ce qui fait la force des missions de l'Aéronautique navale : la réactivité, la maîtrise des savoir-faire, le courage des équipages et la coopération avec nos partenaires européens.

Créé en mémoire du CC Guilbaud et de l'équipage du Latham-47 disparus en 1928, le trophée Guilbaud perpétue une tradition d'engagement au service d'une même priorité : sauver des vies en mer. Félicitations aux marins de la Flottille 31F pour cette distinction qui honore l'ensemble de l'Aéronautique navale. (Source Alavia)



L'équipage de la 35F arborant le prix Guilbaud remis par le PDG de REVIMA, société qui opère toujours les locaux de la société Latham de l'époque.

Discours de M. Legrand, PDG de Revima Group.

La cérémonie a été survolée par le Fouga Zéphyr n°28, de l'association « Zéphyr 28 », membre des Marins du Ciel.

Aux commandes du Fouga, Adrien Gabolde, pilote Air France et ancien officier pilote de Rafale Marine.





NOTRE DOYEN, MONSIEUR MARCEL ROUX, À L'HONNEUR À PARIS

À l'occasion de la Journée des Marins organisée par la mairie de Paris et présidée par Madame Catherine Chabaud, ministre déléguée chargée de la Mer et de la Pêche, le LV (H) Marcel ROUX, 101 ans, pilote de chasse embarquée en 1946 (SNJ, Seafire) a été convié par l'état-major de la Marine le 24 juin dernier en sa qualité de doyen de l'Ardhan.

Nous le voyons ci-contre aux côtés de l'amiral Nicolas Vaujour, CEMM, avec lequel notre camarade Marcel a pu évoquer quelques-uns de ses souvenirs de pilote marin.

Notre doyen se porte très bien, il est arrivé seul en taxi et a gravi sans aide les escaliers de la mairie de Paris !

Marcel Roux est membre Ardhan n°1135.

Il était accompagné de M. Bernard Pourchet, CF (H), membre Ardhan n° 856.



LE MUSÉE DE ROCHEFORT REJOINT LE GUIDE VERT MICHELIN AVEC UNE ÉTOILE

Une étoile a été attribuée au musée de l'Aéronautique navale de Rochefort dans le Guide Vert Michelin.

Cette distinction constitue pour le musée une véritable reconnaissance du travail accompli depuis de nombreuses années pour préserver, valoriser et transmettre le patrimoine de l'Aéronautique navale française.

L'Anaman, association qui soutient et anime le musée est particulièrement honorée de voir ses efforts récompensés par une référence aussi prestigieuse que le Guide Vert Michelin.

Cette reconnaissance est évidemment un encouragement précieux pour tous ceux qui s'investissent quotidiennement dans la vie du musée et l'accueil de nos visiteurs.

Le président de l'Anaman, Michel Lafrette, remercie chaleureusement le guide Michelin pour l'intérêt porté à l'établissement et espère avoir le plaisir d'accueillir de nombreux visiteurs grâce à cette distinction.



Musée de l'Aéronautique navale

Guide Michelin

★ Intéressant

Musée

L'avis du Guide Michelin Voyage & Cultures

Installée dans un hangar datant de 1929, cette riche collection compte plus de trente aéronefs authentiques, restaurés, et présentés par des bénévoles passionnés. Vous saurez tout sur ces avions de chasse, de reconnaissance ou de formation, ou même sur ces hélicoptères de l'aéronavale, avant de découvrir l'incroyable collection de 1 500 maquettes, une des plus importantes de France sur l'aéronautique, l'aviation et la Seconde Guerre mondiale.

La flottille 31F fête ses 70 ans

(Article de JC Duchesne - Président de l'EAT Hyères)

Le 30 mai 2026, la flottille 31F a fêté ses 70 ans sur la BAN Hyères le Palyvestre. Cet événement a été l'occasion de rassembler plus de 550 personnes et d'offrir une démonstration aérienne avec un vol simultané de 7 Caïman (Marine, ALAT et néerlandais).

Une cérémonie militaire, présidée par le vice-amiral David Desfougères, a permis de retracer l'aventure de la flottille depuis sa création en 1956. Elle a été suivie par une remise de décoration et de témoignages de satisfaction au personnel.

Vint ensuite une démonstration aérienne qui a marqué les esprits avec pas moins de 7 Caïman et une belle démonstration solo du Caïman n°15.

Un moment de convivialité a ensuite eu lieu où anciens et marins du ciel d'aujourd'hui ont pu se retrouver et échanger leurs souvenirs à l'aide des cahiers de marche disponibles à la consultation. Les missions et les métiers d'aujourd'hui ont aussi été au centre des échanges. *Impressionnant cliché du NH90 en démonstration en vol* (© C. Marie).



tion en vol (© C. Marie).

Pour mémoire, la devise de la flottille est « Et tant pis si j'en crève », alors, pas tout de suite et rendez-vous est pris pour la dizaine suivante.

Rappel historique 31F

Première flottille d'hélicoptères de la Marine, la flottille 31F est créée le 1er août 1956 à Sétif (Algérie).

Administrée par la BAN Alger Maison-Blanche, elle est stationnée à Sétif et est armée de huit Vertol H-21C, appareils prêtés par l'ALAT. Elle participe aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie jusqu'en août 1961.

Progressivement, de février à avril 1960, les H-21C sont rendus à l'ALAT et remplacés par des Sikorsky HSS-1. Elle réalise 13 554 h de vol dont 9 368 en opération. Elle a perdu sept aéronefs et 7 membres d'équipages.

En août 1961, la 31F est retirée d'Algérie pour se transformer en flottille ASM. Elle participe aux deux campagnes d'essais nucléaires dans le Pacifique (1966 et 1968).

La livraison des Westland WG13 Lynx débute en septembre 1978. En juin 1979, la flottille dispose de 8 Lynx et de 5 HSS-1. Ces derniers partent officiellement le 22 juin et les HSS-1 sont retirés du service à l'été après avoir effectué 56 626 h de vol.

La 31F est ainsi présente au large du Liban de 1982 à 1989. Puis, ce sera la mission Balbuzard et le Kosovo. Elle est de tous les embarquements sur les frégates ASM. Elle rejoint la BAN Hyères en novembre 2003.

Après 54 ans d'existence, la flottille 31F est dissoute le 25 juin 2010. Elle a réalisé 154 000 h de vol.

Le 04 octobre 2012, la flottille est réactivée avec le personnel du détachement CEPA/NH90 et reçoit ses premiers Caïman Marine.

Fin 2016, le détachement 31F *Languedoc* réalise la première mission embarquée opérationnelle de pistage de sous-marins. En parallèle, la 31F déploie son premier Caïman Marine sur le porte-avions *Charles de Gaulle* lors de la mission Arromanches.

À l'été 2018, la 31F compte 7 équipages opérationnels qualifiés et met en place les bases d'une capacité de récupération de personnel en milieu semi-permissif depuis le porte-avions. En 2020, la flottille 31F dispose de quatre détachements ASM sur FREMM et d'un détachement LAN sur le *Charles de Gaulle*.

De 2022 à 2024, les quatre détachements opérationnels embarqués de la flottille sont déployés de la Mer du Nord au golfe arabo-persique.



Le NH90 pavoisé aux couleurs des trente ans de la flottille.



La guerre des drones aura bien lieu

Par le VAE (2s) Xavier Païtard et le général (2S) Jean-Louis Esquivié

(Sources Association de Soutien à l'Armée Française)

Le 14 avril 2026 restera peut-être comme une date charnière dans l'histoire militaire. Ce jour-là, Volodymyr Zelensky annonçait qu'une position russe avait été conquise sans qu'aucun soldat ukrainien ne participe à l'assaut. Des drones dans le ciel, des robots au sol, des opérateurs à distance : les défenseurs russes se sont rendus à des machines.

L'événement est considérable. Pour la première fois, une position fortifiée n'a pas été prise par des fantassins avançant sous le feu ennemi, mais par un ensemble de systèmes robotisés coordonnés. Plus de 22 000 missions auraient déjà été réalisées par ces engins en quelques mois. Derrière ces chiffres se cache une réalité simple : autant de soldats qui n'ont pas eu à s'exposer aux tirs adverses.

Qui pourrait s'en plaindre ?

Dans une guerre d'attrition qui dévore hommes et matériels depuis plus de quatre ans, remplacer un soldat par une machine apparaît comme un progrès évident. Chaque robot détruit peut être remplacé. Chaque soldat sauvé peut rentrer chez lui. L'Ukraine, devenue malgré elle le laboratoire de la guerre du futur, démontre que la robotisation du champ de bataille n'est plus une hypothèse mais une réalité.

Il faut donc regarder les faits en face : la guerre des drones aura bien lieu. En vérité, elle a déjà commencé. Les auteurs de science-fiction pourront toujours se consoler : ils avaient raison, simplement avec quelques années de retard.

Pour autant, cette révolution technologique mérite davantage qu'un enthousiasme béat.

L'histoire militaire est jalonnée d'« armes miracles » présentées comme capables de rendre la guerre plus rapide, plus propre et moins meurtrière. Les gaz de combat, les bombardiers stratégiques, les missiles de précision ou l'arme nucléaire ont tous nourri cet espoir. Aucune technologie n'a pourtant supprimé l'horreur de la guerre, les tragédies humaines ni les erreurs de jugement.

L'intelligence artificielle serait aujourd'hui la nouvelle promesse. Sur le front ukrainien, elle démontre déjà son efficacité. La question n'est donc plus de savoir si elle fonctionne, mais quelles conséquences son succès produira.

Depuis toujours, le principal frein à la guerre réside dans son coût en sang humain. Lorsque les premières lignes sont occupées par des machines, le risque est que la distance technologique devienne une distance morale. Plus les combattants s'éloignent du champ de bataille, plus l'usage de la force peut sembler facile.

Se pose également la question de la responsabilité. Lorsqu'un algorithme identifie une cible ou recommande une frappe, qui décide réellement ? L'opérateur, le programmeur, le chef militaire, le responsable politique ?

Dans sa première encyclique publiée en mai 2026, Magnifica Humanitas, le pape Léon XIV a d'ailleurs placé cette question au cœur de sa réflexion. Tout en reconnaissant les bénéfices potentiels de l'intelligence artificielle, il a mis en garde contre « la facilité croissante avec laquelle les systèmes d'armes à autonomie opérationnelle peuvent être utilisés » et rappelé qu'aucun algorithme ne pouvait assumer la responsabilité morale d'une décision de vie ou de mort. Selon lui, le jugement éthique ne se réduit jamais à un calcul ; il suppose conscience, discernement et responsabilité personnelle.

Cette mise en garde mérite d'être entendue. Car le fait nouveau n'est pas seulement que des robots puissent aujourd'hui conquérir une tranchée. C'est que nous commençons à trouver cela normal. Et si nous ne prenons garde avec la plus grande et constante vigilance au défi que pose l'IA, alors c'est un monde inhumain que nous préparons.

L'Ukraine démontre que ces technologies peuvent sauver des vies. C'est un progrès incontestable. Mais croire qu'elles rendront la guerre propre, morale ou sans conséquences serait reproduire une illusion vieille comme la guerre elle-même. C'est dangereux.

La guerre des drones a commencé. Reste à savoir si l'homme conservera le contrôle moral des décisions que ses machines lui permettront de prendre — ou s'il se contentera un jour de cliquer sur "J'accepte".

Les premiers Rafale-M de la marine indienne arriveront en 2028 ; la formation des pilotes débutera prochainement en France.

(source Indian defence Research wing, traduction IA).

La marine indienne (IN) s'apprête à ouvrir un nouveau chapitre de son aviation embarquée puisque le premier lot de chasseurs Rafale Marine (Rafale-M) devrait arriver de France en 2028. Selon des sources proches d'idrw.org, les préparatifs de leur mise en service sont déjà en cours et un premier groupe de pilotes ainsi que du personnel au sol doivent commencer une formation dans les installations de Dassault-Aviation en France bien avant la livraison des appareils.

L'IN souhaite que les premiers Rafale-M soient opérationnels le plus rapidement possible après leur arrivée en Inde. Selon ces sources, les planificateurs navals veulent que ces avions soient capables d'opérer depuis les deux porte-avions du pays presque immédiatement après leur entrée en service, permettant ainsi à la marine d'accroître rapidement ses capacités aéronavales embarquées.

Le premier noyau de pilotes sélectionnés pour voler sur Rafale-M sera principalement issu de la communauté MiG-29K. Ces aviateurs possèdent déjà une solide expérience des opérations embarquées et maîtrisent les appontages avec brin d'arrêt ainsi que les décollages par tremplin depuis les porte-avions de l'IN. Au-delà de leur rôle de pilote opérationnel, beaucoup devraient également devenir instructeurs pour les futures générations de pilotes de Rafale-M.

Un ancien pilote de l'aéronavale indienne ayant auparavant volé sur Sea Harrier estime que la transition vers le Rafale-M sera nettement plus fluide que beaucoup ne l'anticipent. En effet, le chasseur français est fortement axé sur la technologie qui réduit la charge de travail du pilote, notamment lors de l'une des phases les plus exigeantes de l'aviation navale : l'appontage.

Contrairement aux anciens avions embarqués qui exigent des corrections constantes de poussée et de trajectoire à l'approche, le Rafale-M intègre des systèmes d'assistance à l'appontage qui automatisent de nombreuses tâches critiques. Les appontages imposent au pilote de gérer simultanément la vitesse, l'altitude, l'incidence, l'alignement avec le pont et les repères visuels tout en tentant de se poser sur un pont d'envol en mouvement. Le logiciel avancé de commandes de vol du Rafale-M est conçu pour simplifier ce processus.

En automatisant ces paramètres critiques, le Rafale-M permet aux pilotes de se concentrer presque exclusivement sur le maintien d'un bon alignement avec le pont du porte-avions et sur le suivi des indications fournies par le système optique d'appontage. Les experts de l'aéronavale estiment que ces capacités réduiront considérablement les délais de formation et amélioreront l'efficacité opérationnelle par rapport aux anciens chasseurs embarqués.



L'acquisition par l'Inde de 26 chasseurs Rafale-M dans le cadre de l'accord intergouvernemental de 63 000 crores de roupies (7,4 milliards de dollars) signé avec la France le 28 avril 2025 représente l'un des programmes de modernisation les plus importants pour l'aviation navale indienne.

L'un des principaux avantages du choix du Rafale-M réside dans sa communauté logistique avec la flotte de 36 Rafale de l'Armée de l'air indienne. L'exploitation de versions aérienne et navale d'une même plateforme permettra à l'Inde de bénéficier d'un écosystème unifié de logistique et de maintenance.

Les stocks de pièces de rechange, les équipements de soutien, les procédures de maintenance et les infrastructures de formation pourront être mutualisés entre les deux armées, réduisant ainsi les coûts d'exploitation à long terme et améliorant la disponibilité de la flotte.

L'accord apporte également des avantages stratégiques allant au-delà de la simple acquisition d'avions. Bien que les cellules des Rafale-M soient fabriquées en France, le contrat prévoit l'intégration de systèmes d'armes indiens développés localement sur la plateforme.

Dans le cadre du transfert de technologie, Dassault Aviation intégrera le missile air-air à longue portée Astra (Beyond Visual Range – BVR) ainsi que le missile antinavire naval (NASM) de l'Organisation pour la recherche et le développement de la défense (DRDO) dans l'architecture de combat du Rafale-M.

« Ces bateaux qui ont écrit l'histoire de la Marine »

par Jean-Benoît Héron et François Guichard.

C'est avec Richelieu, Premier ministre de Louis XIII, que naît ce que l'on appelle aujourd'hui une marine d'État, permanente et organisée, placée sous un commandement unifié.

L'édit de Saint-Germain d'octobre 1626 marque en effet le coup d'envoi d'une politique navale qui va asseoir l'indépendance du pays et son action en mer.

Embarquez sur les bâtiments en bois, en fer et en pierre qui ont écrit l'histoire de la Marine depuis quatre siècles. Découvrez les grandes expéditions qu'ils ont menées, les batailles qu'ils ont livrées, les innovations technologiques qu'ils ont accompagnées. Quel fut leur rôle. De quels succès, de quels échecs ils ont été les témoins. De quels ministres, de quels marins ils ont été les compagnons.

Voilà le voyage en mots et en images auquel François Guichard et Jean-Benoît Héron nous invitent, de la création des premiers ports et arsenaux à la dissuasion nucléaire. Un éclairage sur 400 ans d'histoire de France.

Ouvrage préfacé par l'amiral Vaujour, chef d'état-major de la Marine.

Après une riche carrière opérationnelle principalement au sein des forces sous-marines et au cours de laquelle il a commandé *La Glorieuse*, *L'Améthyste* et *Le Terrible*, François Guichard est aujourd'hui contre-amiral chargé de la fonction Histoire de la Marine. Son premier roman, « Premières plongées » paru en 2020 – Prix Écume de mer 2023 – Prix de la ville de Rochefort 2023, raconte avec brio l'histoire du sous-marin qui inspira Jules Verne. Son deuxième, « Premières armes » paru en 2024 poursuit l'exploration de la grande épopée de la conquête des abysses au début du XXe siècle. Il nous offre ici un voyage à travers 400 ans d'histoire de la Marine vu au filtre des bâtiments qui l'ont marquée.



Ingénieur de formation et auditeur de l'Académie de Marine, Jean-Benoît Héron s'est lancé dans l'illustration en 1995. Admirateur des planches de l'encyclopédie de Diderot et d'Alembert, des dessins d'architecture du XIXe siècle et du travail des grands peintres de marine, il aime que ses illustrations expliquent les choses.

Chez Glénat, il est l'auteur de « Ces bateaux qui ont découvert le monde », « Histoire(s) de phares », « Le B.A.BA des nœuds marins », « La Déco du marin », « Les Bateaux de ma bibliothèque » (prix du Beau livre 2018 de l'Académie de marine et mention spéciale du prix Marine Bravo Zulu 2018), « Des gréements et des voiles », ainsi que des titres de la collection « À bord avec Jean-Yves Delitte » « À bord des frégates », prix Marine Bravo Zulu 2020, « À bord des sous-marins », « À bord des galères », « La grande pêche » et « À bord des paquebots ».

Triste fin pour un vétéran.

Par le CV (H) Raymond LESNE, membre Ardhan n° 22

Ils sont de moins en moins nombreux ceux qui ont posé leurs roues sur l'*Arromanches*, l'"*Arro*" !, symbole du renouveau de la Marine de l'après-guerre et support de la renaissance de l'Aviation embarquée.

Lancé en 1943, le HMS *Colossus* accostait à Sydney en juillet 1945 pour être incorporé à la British Pacific Fleet. L'armistice intervint alors qu'il faisait route vers le Japon...il arrivait après la bataille ! En août 1946 grâce, en particulier, aux efforts des contre-amiraux Nomy et Jozan, il fût prêté à la France pour une durée de cinq ans.

Il convient de citer également le porte-avions *Dixmude*, ex-HMS *Biter*, premier porte-avions britannique à avoir participé à la bataille de l'Atlantique, qui avait été cédé à la France en avril 1945. Il fut le premier porte-avions français de l'histoire à avoir lancé une mission de combat, au crédit de trois SBD de la 3F, le 16 mars 1947, lors d'une première campagne en Indochine, de janvier à avril 1947.

Amiral NOMY, CV Caron, Contre-amiral Jozan sur le pont du COLOSSUS (6 Août 1946)



Le HMS Colossus mis en service en décembre 1944. 10 portes-avions de cette classe furent construits par les chantiers navals britanniques.

Le 15 mars 1947, le *Colossus* est baptisé *Arromanches*. Le 30 octobre 1948 il appareille de Toulon pour sa première campagne en Indochine. En 1951, après son achat à la Grande-Bretagne il

repart pour une deuxième campagne.

Grande innovation, il embarque un hélicoptère S 51A de la 58 S, le tout premier « Pedro » de l'Aviation embarquée. Cette mission sera marquée, le 14 avril 1952, par le terrible accident du Hellcat 1F-7 que la barrière de sécurité n'a pu empêcher de venir percuter hommes et avions en rangement sur l'avant. Il est de retour à Toulon le 13 juin 1952.

Il appareille le 29 août pour sa troisième campagne. Le 15 octobre un Helldiver, le 9F-12 piloté par le lieutenant de vaisseau Fatou, qui sera le dernier commandant de l'*Arromanches*, est victime d'une rupture de câble de catapulte. Le sauvetage est assuré par une baleinière. Le S 51 (58.S-11) est sur les lieux mais en incapacité de treuilage.

Nouvel appareillage le 9 septembre 1953. Ce sera le dernier départ vers l'Indochine... 7 mai 1954 chute de Diên Biên Phu, 27 juillet cessez-le-feu au Nord-Vietnam. 19 septembre retour à Toulon.

Il participe à l'Affaire de Suez fin 1956. Son groupe aérien est composé de 12 Corsair de la 14 F, 5 TBM de la 9 F et 2 HUP de la 23 S pour la Rescue.

Il est enfin doté d'une piste oblique en 1957. Il prend part à la Revue navale de 1958. Le 5 mai 1964 ce sont les derniers appontages de Corsair de la 14F. Et, pontée après pontée, exercice après exercice, mission après mission, il devient en 1967 "porte-hélicoptères et navire-école pour l'Aviation embarquée".

Ce sont alors les débuts du trinôme « *Arromanches* – Groufumaco - Flottille 33F ». En décembre 1970, il dépose la 33F à Douala dans le cadre de l'opération Limousin au Tchad. Les HSS 1 seront récupérés par le *Foch* en mars 1971.

Il aura donc été en activité, de 1946 à 1973, puis à partir de 1951, en compagnie du *La Fayette* et en 1953 du *Bois Belleau* puis du *Clemenceau* et du *Foch*.



L'Arromanches, suivi du Clemenceau et du Foch, 11 mai 1970.



Le porte-avions *Arromanches*, R95, encore équipé de son pont droit.

Nous le retrouvons en novembre 1973.

Il participe au traditionnel exercice « Îles d'or » au large de Toulon à partir du 4. Il a embarqué la Flottille 31 F et ses HSS1 ASM. Il doit également assurer pendant cette sortie des séances de qualification à l'appontage au profit de la 59 S.

Nous sommes le 9 novembre en matinée. Le porte-avions navigue à 25 nautiques dans l'est de Camarat. C'est une belle journée d'automne, vent faible, mer calme, bonne visibilité. Les équipes de pont d'envol se préparent à accueillir les Fouga.

À 10h50 la patrouille des « Sapho jaune » se présente, le lieutenant de vaisseau Favatier, officier en second de l'escadrille, est le leader. Il se met en orbite pendant que ses deux équipiers, pilotes en qualification, débute la séance d'appontages et catapultages.

Après un total de cinq appontages et autant de catapultages, les pilotes en qualification quittent le circuit. Le leader, sur le Fouga N° 19, se présente alors pour un appontage de rafraîchissement. Il a un passager, le lieutenant de vaisseau Rousse.

L'approche et la finale sont parfaites, l'avion accroche le brin N° 1, dans l'axe, et le pilote met pleins gaz.

Dès le début d'élongation du brin, dans la phase « impact » de l'accrochage, le câble de mouflage tribord se rompt, au ras de la cosse, et le brin, avec à son extrémité le diabol, file dans le bec de cosse. En bout de course le diabol se coince et arrache la cosse.

L'avion est déséparé, il amorce une rotation sur la droite et poursuit sa course, en dérapage important il passe devant l'îlot, ses roues viennent frapper le surbau tribord, le nez de l'appareil tombe vers l'avant. Il s'abîme presque verticalement dans la mer.

Le hasard a voulu que je sois ce jour-là le commandant d'aéronef de l'hélicoptère de sauvetage. J'ai vécu ce triste événement avec mon équipage : le copilote, lieutenant de vaisseau Haudiquet, le treuilliste, SM2 Oudin et le plongeur, SM1 Zillochi. Notre appareil, le HSS1 N° 130.



Vue d'artiste d'un HSS

Nous sommes donc en position « Rescue appontage », en stationnaire relatif à bâbord, à 300 mètres par le travers de l'arrondi.

La séquence des événements sur le pont n'a duré que quelques courtes secondes et lorsque le Fouga disparaît de notre vue, masqué par l'îlot, nous quittons notre position et traversons le sillage à la hauteur du pont d'envol. Parvenus à tribord, nous voyons devant nous l'avion couler à la verticale. L'empennage est encore visible mais disparaît très rapidement. À cette vitesse d'enfoncement, l'intervention du plongeur serait malheureusement illusoire. Le chef Aviation nous signale alors qu'il y a deux personnes à bord de l'appareil et qu'un directeur de pont d'envol a été projeté à la mer.

Sous le vent du point d'impact, à quelques dizaines de mètres, nous voyons en surface deux naufragés. Le plus proche fait des gestes des deux bras. Le second, 50 mètres au vent est inerte, le visage en partie immergé. Nous nous dirigeons vers celui qui donne signe de vie, nous mettons en vol stationnaire et descendons le plongeur à l'aide du treuil de sauvetage.

Lorsque le naufragé est équipé de la sangle de hissage, le treuilliste entame la remontée. L'entrée dans le cargo n'est pas simple, d'une part en raison du faible espace de manœuvre, conséquence de la présence du sonar et, d'autre part, de l'inertie du rescapé qui est grièvement blessé.



Et pour compliquer un peu plus la situation, son parachute, sans doute ouvert par le souffle du rotor, se déploie et flotte dangereusement vers l'arrière de l'hélicoptère. Après beaucoup d'efforts, le treuilliste parvient à couper les sangles du parachute et nous pouvons rallier le porte-avions, tout proche.

En reprenant la vue du pont d'envol, nous constatons avec étonnement que sa partie arrière a été envahie par une horde de badauds que les « Chiens jaunes » peinent à écarter. Ce n'est que lorsque nous sommes sur le point d'apponter qu'ils s'éloignent, permettant ainsi la prise en charge du blessé. Nous redécollons aussitôt pour intervenir sur le second naufragé.

Nous avons laissé le plongeur à l'eau. Nous lui descendons la sangle de hissage et le remorquons vers l'homme inanimé, qu'il ne pouvait voir. Nous constatons alors qu'il s'agit du directeur de pont d'envol. Le plongeur place le naufragé dans la sangle, s'agrippe au câble et fait le signe de remonter. Il aide le treuilliste à recueillir le naufragé dans le cargo.

Nous appontons à nouveau et coupons rotor et moteur. Un autre HSS prend la suite pour les recherches. Notre intervention aura duré 18 minutes, venant s'ajouter à une longue période en position « Rescue » : il ne nous reste pas beaucoup d'essence.

Le bilan est lourd : la mer a englouti le lieutenant de vaisseau Favatier aux commandes de son avion, le lieutenant de vaisseau Rousse est très gravement blessé (Il se rétablira et pourra reprendre le service), le directeur chef du pont d'envol, le premier maître Hocquard, a été tué lors du choc avec l'avion.

Georges Hocquard était, lui aussi, un ancien, proche de la retraite. Sur le pont, il était le directeur chef, respecté pour sa parfaite connaissance des règles d'évolution du personnel de pont d'envol, dans un milieu particulièrement bruyant, épuisant, extrêmement dangereux.

Il était une « figure » de l'*Arromanches*. Il est parti comme il a vécu, le rapport d'enquête du capitaine de frégate Thireaut le confirme :

« Il est plus difficile de restituer les mouvements du directeur chef qui ont abouti à sa collision avec l'avion et d'expliquer que ce soit le plus expérimenté des hommes présents sur le pont au moment de l'accident qui n'ait pu échapper au danger. Les professionnels du pont d'envol sont vifs et cherchent toujours à gagner du temps : le PM Hocquard a sans doute amorcé un mouvement vers bâbord quand il a vu que l'avion se posait et crochait le brin 1 * ; il s'est ensuite arrêté quand il a vu la rotation s'amorcer et le danger se manifester et il a fait des signes pour prévenir le personnel et lui ordonner de se protéger (plusieurs témoignages le

confirment) ; il est ensuite parti en courant vers tribord pour se mettre à l'abri : cette course était en fait de collision avec l'avion. Pour éviter l'avion il aurait dû partir vers bâbord ou peut-être même rester sur place mais tous les réflexes du personnel sont conditionnés pour s'écarter de la piste oblique qui est la zone dangereuse et il devait aussi être très difficile d'apprécier la trajectoire future d'un avion dont le vecteur vitesse était très différent de son axe.

Le PM Hocquard a été heurté par l'avion entre le nez et l'aile gauche et projeté à la mer à une quinzaine de mètres du bord. »

Ce fut le dernier et funeste appontage sur le vieux guerrier. Ce douloureux épisode précipita son désarmement à Toulon, deux mois plus tard, le 22 janvier 1974.

Il avait parcouru 600 000 milles en 27 années de service et assuré plus de 30 000 appontages d'avions, et, sans doute au moins autant d'hélicoptères.



Le chien jaune en action

Mais son histoire ne s'arrête pas là. Devenu la coque Q 525, et toujours à Toulon, il s'apprêtait à recevoir, le 3 mai 1976, la visite de son dernier commandant, le contre-amiral Fatou, accompagné de journalistes. Ils avaient pris place dans une Alouette III de la 23S. En courte finale, la machine subit une panne majeure et son pilote doit amerrir à une vingtaine de mètres du bord. Équipage et passagers seront recueillis indemnes après ce bain printanier.

En 1978, il est remorqué à Brégailhon où sa déconstruction durera 2 ans.

Et c'est ainsi que s'acheva la vie de l'*Arromanches*.

* : il se déplaçait initialement vers bâbord pour préparer le catapultage à venir.

.../...



Il fut un remarquable maillon de la longue chaîne des plates-formes qui, de la *Foudre* à la *France Libre*, de l'*Émile Bertin* à l'*Amiral Louzeau*, ont porté, portent, et porteront des « plus lourds que l'air » vers les terres lointaines.

Bibliographie :

- *Vol au vent marin* ; Amiral Oudot de Dainville ; ARDHAN
- *Le Porte-Avions ARROMANCHES 1942-1978* ; René Bail et Jean Moulin ; Ed. Lavauzelle



Le PA Arromanches désarmé. Sic transit...

Quelques clichés de l'auteur.



Raymond Lesné sur l'aile d'un T-6 à Cognac.



6 000^{ème} apportage sur le PH *Jeanne d'Arc* en février 1968



Raymond Lesné lors de son dernier vol militaire sur Alouette III
Escadrille 23S - 1997.

OCE (H) Gérard CAISSIAL - Membre Ardhan n°391.

L'officier en chef des équipages Gérard Caissial nous a quittés le 14 juin dernier à l'âge de 89 ans.

Né à Lyon le 25/04/1937, il entre dans la Marine en 1959 et entame le cours pilote à Khouribga au sein de la promotion KG 56-D puis à Agadir à la 55S pour la spécialisation multimoteur.

Il est breveté pilote le 21/12/1960 à Agadir avec le n° de brevet 4858.

Sa première affectation est la 5S Karouba (1960-1962), il vole alors sur SO95 et SNJ-5. Retour à la 55S à Ajaccio (1962-1965) comme instructeur puis il rejoint sa première flottille, la 23F (1965-1966) sur P2V-7 Neptune.

Il est admis au cours d'officier des équipages en 1966 puis rejoint la flottille 25F (1966-1969) toujours sur Neptune.

Avec ses nouvelles épaulettes, il est affecté outre-mer à l'escadrille 12S à Tahiti (1969-1970) puis revient à l'escadrille 55S (1970-1973).

Il repart dans le Pacifique avec une affectation à la Section de Liaison de Nouvelle-Calédonie (SLNC), unité basée à la Tontouta puis l'escadrille 9S sur la même plateforme (1973-1975).

Il revient à la 55S (1975-1976) puis quitte la Marine en janvier 1976.

Il effectuera une deuxième carrière de pilote au sein de la compagnie Air Afrique.

Ses grades successifs : Mot 02.59, QM 08.60, SM2 12.60, SM1 10.63, Mt 10.64, PM 01.66, OE3 1966 - OE2 04.68, OE1 09.73, OE1 R 09.76, OPE R 10.81.

Il totalise 5 933 heures de vol dont 554 de nuit.

Gérard était décoré de l'ordre national du Mérite.



Insigne de l'escadrille 5S, première affectation de Gérard Caissial.



Gérard Caissial debout à gauche.



Gérard Caissial aux commandes.