



SOMMAIRE

Pages 2 & 3	De nos Forces
Page 4	Jean Millet à la 50S
Pages 5 & 6	Prises de commandements
Pages 7 à 11	Récits
Page 12	Carnet gris

ÉDITO DU PRÉSIDENT

Un 14 Juillet au goût du large.



Cette année, notre fête nationale aura un parfum d'embruns. À l'occasion des 400 ans de la Marine, le défilé du 14 Juillet lui réservera une place toute particulière. Il s'achèvera par une séquence mettant en lumière quatre siècles d'engagement au service de la France, de la mer... et désormais bien au-delà, jusque dans les airs, les fonds marins et le cyberspace.

Le thème retenu cette année, « Le réveil stratégique de l'Europe », n'aurait pu trouver meilleure illustration. Depuis de longs mois, la Marine nationale est engagée sans relâche sur les théâtres d'opérations les plus exigeants. Le groupe aéronaval, les frégates, les sous-marins, les flottilles d'Aéronautique navale et les commandos marine ont opéré dans des environnements contestés, sous des menaces multiples, parfois à quelques instants seulement d'un engagement réel. Ces déploiements, souvent sans préavis, ont rappelé une vérité simple : la paix se préserve par la crédibilité des forces qui la défendent.

Les marins du ciel ont pleinement pris leur part de cet effort. En mer comme depuis la terre, ils ont démontré, une fois encore, leur professionnalisme, leur capacité d'adaptation et leur disponibilité. Derrière chaque mission réussie se cachent des heures de préparation, d'entraînement, de maintenance et un engagement collectif qui ne connaît ni les week-ends ni les jours fériés.

À l'heure où beaucoup retrouvent enfin leurs proches après de longues semaines d'absence, l'ARDHAN adresse une pensée particulière à ces familles qui acceptent, souvent dans la discrétion mais plein de fierté, le prix des séparations. Nous n'oublions pas non plus ceux qui passeront encore ce 14 juillet en mission, en mer ou en patrouille, loin de chez eux. Pour eux, le défilé ne sera pas un spectacle, mais le symbole de la confiance que la Nation place dans ses armées.

Le 14 Juillet est la fête de tous les militaires. Pour les marins du ciel, il est aussi le rappel d'une vocation exigeante, d'un héritage prestigieux et d'un esprit d'équipage qui traverse les générations. À tous ceux qui servent aujourd'hui comme à ceux qui ont écrit cette belle histoire, l'ARDHAN adresse son admiration, sa reconnaissance... et vous souhaite une excellente fête nationale !

VAE (2s) Xavier Païtard, président des Marins du ciel et de l'Ardhan.

Marins du ciel
l'épopée aéronavale

Jean-Marie CUZIN - Patrick DESCHAMPS



À VOS AGENDAS

La BD « Marins du ciel - L'épopée Aéronavale », coéditée par l'Ardhan et les éditions Le Signe, sera disponible à la vente dès le 1^{er} novembre de cette année.

Les précommandes seront possibles sur le site ARDHAN à partir du 15 septembre.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

740 membres actifs.

144 adhésions n'ont pas encore été renouvelées pour 2026.

Nous venons d'apprendre le décès accidentel de madame Nicole Larroque, épouse du contre-amiral Gérard Larroque, ancien commandant de la flottille 17F et membre de notre association. Notre communauté des marins du ciel adresse ses condoléances et ses pensées émues à l'amiral Gérard Larroque et à sa famille.

11 juillet, le porte-avions *Charles de Gaulle* est rentré à Toulon, fin de la mission La Fayette 2026

(Sources MN / Mer & Marine)

Après cinq mois et demi en mer et plus de 40 000 milles nautiques parcourus, le groupe aéronaval (GAN), centré autour du porte-avions *Charles de Gaulle*, a accosté à Toulon le 11 juillet 2026, marquant la fin de la mission La Fayette 26.

Ce déploiement exceptionnel a vu le GAN opérer avec succès sur trois théâtres d'opérations distincts, démontrant sa capacité unique à être projeté loin, longtemps, et en totale autonomie.



La mission La Fayette 26 a débuté en Atlantique, avec la participation à l'exercice interarmées ORION 26 aux côtés de bâtiments alliés et dans des conditions météorologiques hivernales exigeantes. Le GAN a ensuite navigué en mer du Nord et en mer Baltique afin de contribuer avec ses alliés de l'OTAN à la stabilité régionale dans cette zone stratégique. Le 25 février, le porte-avions *Charles de Gaulle* a réalisé une escale historique à Malmö : une première pour le porte-avions français et pour un bâtiment nucléaire depuis 1964, symbolisant un renforcement de la coopération militaire entre la France et la Suède.

Le 3 mars 2026, face à la dégradation brutale de la situation sécuritaire au Proche et Moyen-Orient, le Président de la République a ordonné le redéploiement du porte-avions *Charles de Gaulle* et de son GAN en Méditerranée. La décision d'envoyer le GAN traduisait la mise en œuvre d'une capacité souveraine, afin de gagner de l'autonomie sur le théâtre. En parcourant 6 000 km en 6 jours, le GAN a démontré sa très grande réactivité. En Méditerranée, le GAN a opéré sur quatre théâtres différents, assurant simultanément la protection des emprises françaises au Proche et Moyen-Orient, la protection du territoire européen en Méditerranée orientale, le renforcement de la posture de

l'Alliance sur son flanc Est et en Mer noire ainsi que la surveillance du canal de Syrie sur fond de crise au Liban.

Le 17 avril 2026, le Président de la République et le Premier Ministre britannique ont officiellement réuni à l'Élysée une conférence internationale regroupant une cinquantaine de pays pour lancer l'« initiative pour la navigation maritime dans le détroit d'Ormuz » (M3SoH), une mission internationale à caractère défensif contribuant au rétablissement de la navigation dans le détroit.

Face à la persistance des menaces sur le trafic maritime dans le détroit d'Ormuz et pour accompagner la dynamique diplomatique en faveur d'une reprise du trafic, le GAN a été redéployé en océan Indien.

Cette nouvelle phase de la mission avait pour objectif d'illustrer une nouvelle fois l'implication française, d'être en mesure d'apprécier la situation de manière autonome sur place, de préparer l'environnement en vue du lancement de l'opération elle-même et d'enclencher une dynamique d'agrégation de moyens conformément aux objectifs de l'initiative, tout en affichant une posture de neutralité vis-à-vis des belligérants.

Durant près de deux mois, le GAN a pleinement rempli ces objectifs en océan Indien. Par sa présence, sa crédibilité opérationnelle et sa capacité à agir immédiatement, il a contribué à faire émerger une dynamique en faveur de la sécurité maritime, de la Méditerranée orientale au nord de l'océan Indien. Son engagement a créé un effet d'entraînement concret, permettant à d'autres nations de s'inscrire dans cette démarche et de prendre progressivement leur part à cet effort commun. Ce déploiement aura également mis en lumière l'importance de la diplomatie navale. La présence du GAN, son positionnement et sa capacité de projection de puissance ont joué un rôle important pour incarner la volonté de la France et derrière elle de toute la coalition pour que soient restaurés par les négociations, le droit international et la liberté de circulation dans le détroit d'Ormuz.

Le second Falcon 50M, le n°36, en ligne au sein de la flottille 25F, unité aéronavale des forces armées en Polynésie, a officiellement reçu son nom : *Taumataroa*, qui signifie « requin marteau » en tahitien.

La cérémonie de baptême s'est tenue le 3 juillet dernier réunissant la flottille 25F, l'état-major des forces armées en Polynésie française ainsi que l'association Mokarran Protection Society.

Le choix de ce nom n'est pas anodin. Dans la culture polynésienne, le requin marteau est un symbole de force, de sérénité et de maîtrise des océans. Rapide, endurant et capable de parcourir de longues distances, il incarne des qualités qui font directement écho aux missions du Falcon 50M.

Rappelons que le premier Falcon 50M de la flottille avait reçu le nom de Manu Aitu « l'oiseau céleste » en juin 2025.

L'avion de surveillance maritime joue un rôle clé dans la protection et le contrôle de l'immense zone maritime polynésienne, notamment dans les missions de surveillance des espaces océaniques.

À travers cette cérémonie les forces armées en Polynésie et l'association Mokarran Protection Society engagée dans l'étude et la préservation des grands requins marteaux, réaffirment leur volonté commune de mieux comprendre, surveiller et protéger les espaces maritimes de Polynésie française.



« Baptême » du Falcon 50M n°36 « *Taumataroa* » dans le hangar de la flottille 25F.



LE CF (H) JEAN MILLET REÇU À L'EIP/50S

Rencontres entre générations de l'Aéronautique navale, de Rochefort à Lanvéoc

par l'EV1 Minea LAPORCHERIE, officier Instruction d'anglais.

L'EIP 50S de Lanvéoc a eu l'honneur d'accueillir récemment le CF (H) Jean Millet, ancien commandant successivement de l'EIP/50S et de l'escadrille 51S.

Cette visite a été l'occasion d'échanges enrichissants entre ce témoin privilégié de l'histoire de l'Aéronautique navale et le personnel de l'unité.

Accompagné du commandant en second, notre visiteur a pu redécouvrir les installations et les aéronaves de l'EIP 50S, rencontrer les personnels et les élèves en formation, ainsi que visiter les CAP10 et SR20 mis en œuvre par l'unité.

Les discussions ont permis de partager expériences et souvenirs, tout en mettant en lumière l'évolution des missions et de la formation au sein de l'Aéronautique navale.

Cette rencontre a été particulièrement appréciée par le personnel de l'unité qui a pu bénéficier du regard et du retour d'expérience d'un ancien commandant fort d'une carrière riche, totalisant pas moins de 6 800 heures de vol.

Enfin, le CF (H) Jean Millet a profité de cette occasion pour remettre un lot d'ouvrages de l'Ardhan. Ces éditions permettront aux instructeurs et stagiaires de prendre connaissance et conscience que l'ensemble des compétences et traditions actuelles de l'Aéronautique navale sont le fruit de l'engagement et du sacrifice de leurs aînés.



Notre camarade Jean Millet et le capitaine de corvette Samuel, CSD de l'EIP/50S devant un vénérable Cap 10.

Vue du cockpit du CR20 « Cirrus », doté d'une avionique moderne parfaitement adaptée à la formation des futurs pilotes de l'Aéro.

Cet aéronef est utilisé pour l'initiation au pilotage des élèves de l'École Navale (pronostics d'orientation), l'initiation au PSV des élèves de l'EIP, l'initiation des ENERA et contrôleurs aériens et enfin pour la reconnaissance des espaces aériens pour les futurs pilotes de drones.



Base d'Aéronautique navale de Lann-Bihoué

Le vice-amiral David Desfougères, commandant la Force de l'Aéronautique navale, a fait reconnaître le capitaine de vaisseau Charles Loy comme commandant de la base d'Aéronautique navale (BAN) de Lann-Bihoué. Il succède au capitaine de vaisseau (CV) Jean-Michel Aumeunier.



Le capitaine de vaisseau Charles Loy rejoint la Marine nationale en 2000 et suit, après l'École navale, une formation de pilote.

Sa carrière opérationnelle est principalement marquée par des postes de pilote puis de commandant de bord sur l'avion de patrouille maritime Atlantique 2.

Depuis la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué, où il est stationné, il effectue des missions de lutte anti-sous-marine et de surveillance des approches maritimes françaises.

Il réalise également des missions en Afrique de l'Est, notamment pour lutter contre les actes de piraterie dans le golfe d'Aden et dans l'océan Indien. Par ailleurs, l'Atlantique 2 ayant aussi des capacités « aéroterrestres », il est engagé en Afrique de l'Ouest dans des missions de renseignement contre les groupes terroristes au Sahel, principalement depuis Dakar et Niamey. En 2011, il participe aux opérations en Libye pour faire respecter l'embargo maritime et pour collecter des renseignements sur les villes côtières.

En 2012, il est affecté sur le porte-avions *Charles de Gaulle*, responsable pendant 2 ans de la planification des vols. Il se déploie à cette occasion dans le golfe arabo-persique au travers de l'opération Bois-Belleau menée conjointement avec le porte-avions américain USS *Harry S. Truman*.

En 2014, il est de retour à Lann-Bihoué comme commandant en second puis commandant de la flottille 21F et participe notamment aux opérations au Levant contre le groupe terroriste État Islamique. Après une année à l'École de guerre, il est affecté en 2019 au sein de l'état-major particulier du président de la République en qualité d'aide de camp du président Emmanuel Macron.

En 2022, il rejoint la Joint Inter-Agency Task Force South – Key-West, Florida, comme officier de liaison pour coordonner les actions de lutte contre le trafic de drogue en région Caraïbes avec les moyens de la marine française en Martinique.

En 2024, il retourne à Paris pour une année comme conseiller dans l'emploi de l'Aviation navale à l'état-major des opérations de la Marine.

Depuis l'été 2025, il est chef de la division entraînement de l'état-major de l'Aéronautique navale à Toulon.

Le CV Charles Loy et son épouse Clémence ont 4 enfants.



Le CV Charles Loy passant les troupes en revue après sa prise de commandement.

Base d'Aéronautique navale de Hyères

Le vice-amiral David Desfougères, commandant la Force de l'Aéronautique navale, a fait reconnaître le capitaine de vaisseau Augustin-Marie Aubret comme nouveau commandant de la Base Aéronautique navale d'Hyères. Il succède ainsi au capitaine de vaisseau Paul Zanassi.

Entré à l'École navale en 2001, il est sélectionné dans la filière «pilote de l'Aéronavale» puis breveté pilote d'hélicoptères embarqués en décembre 2006. Il choisit de s'orienter vers la flottille 31F à Hyères, spécialisée en Lutte anti-sous-marine (ASM) et y passe ses qualifications sur hélicoptère Lynx. Il embarque à de nombreuses reprises sur les frégates ASM et participe à plusieurs exercices de l'OTAN ainsi qu'aux opérations « Impartial Behaviour », « Héraclès », Atalanta » et « Harmattan », en Méditerranée et en océan Indien. En 2011, il rejoint le PHA *Mistral* en tant que commandant adjoint aviation (COMAVIA). Il y dirige les opérations hélicoptères durant la mission «Harmattan», des exercices de haut niveau avec la marine américaine et des opérations autour de l'Afrique. Il quitte le *Mistral* à l'été 2013 pour commencer sa transformation sur NH90 Caïman Marine à la flottille 31F à Hyères. Il passe alors ses qualifications aéronautiques et tactiques, avant de rejoindre la flottille 33F à Lanvéoc. Pendant trois ans, il y assure les fonctions d'adjoint opérations, de chef de détachement, notamment lors du déploiement

longue durée de la FREMM *Provence*, puis commandant en second de la flottille, tout en étant commandant de bord pour les missions de secours en mer. En été 2017, il est affecté à la flottille 31F en tant que commandant en second et devient instructeur pour toutes missions.

À partir de septembre 2018, il entame sa formation à l'École de Guerre. L'été suivant, il réintègre la flottille 31F puis en prend le commandement en été 2020. Deux ans plus tard, il est nommé officier de programme NH90 à l'état-major de la Marine, puis officier de cohérence hélicoptère. Il participe alors aux définitions des évolutions de cet hélicoptère ainsi qu'aux études du chaînage capacitaire de la composante hélicoptère de la Marine. En 2024, il est affecté à l'état-major des Armées, à la division « Plan-Programmes-Évaluations », responsable de la programmation budgétaire. Il y travaille notamment, en collaboration avec les autres services du Ministère des Armées, à l'actualisation de la Loi de Programmation Militaire en 2026.

Il est Chevalier de la Légion d'honneur, de l'Ordre national du Mérite et titulaire de la médaille de l'Aéronautique.

Il totalise 2 600 heures de vol, 12 missions de secours en mer et 1350 appontages, dont 700 de nuit.

Il est marié et père de 6 enfants.



LE PREMIER DRONE DE LA MARINE NATIONALE

Par le CC (H) Jean DEBROIZE, membre Ardhan n° 1595

(Article déjà paru dans le n° 107 la revue "Piloter", Editions Altipresse de septembre-octobre 2024)

Le 5 octobre 2023, le Chef d'État-Major de la Marine en audition devant l'Assemblée Nationale déclarait à propos du Système de Drone Aérien pour la Marine : « Sur le SDAM, on est en train de réussir quelque chose qui sera unique. On va faire des essais d'appontage automatique sur la frégate *Provence* très prochainement. L'appontage automatique d'un drone hélicoptère sur un bateau n'a jamais été réussi à ce stade. Sauf par nous ».

Au cours des jours suivants un VSR 700 - drone à voilure tournante basé sur une cellule du Cabri G2 de Bruno Guimbal - effectuait avec succès à bord de la frégate Multimissions (FREMM) *Provence* une campagne de validation des objectifs qui lui avaient été fixés dans le cadre d'une coopération entre Airbus, Naval Group et la Direction Générale de l'Armement (DGA).

Si l'amiral avait raison quant au caractère totalement autonome de cet exploit technologique dans lequel l'humain n'intervient si l'on peut dire et en simplifiant « que » dans la conception et la mise au point d'un programme informatique et des systèmes, la vérité historique méconnue même au sein de l'Aéronautique navale est que dès le début des années 60, un hélicoptère piloté à distance a effectué avec succès une centaine de décollages et d'appontages sur un bâtiment de combat de la Marine nationale.

Début 1961, la Direction Technique et Industrielle, ancêtre de l'actuelle Direction Générale de l'Armement, confie au Centre d'essais en Vol (CEV) de Brétigny-sur-Orge une expérimentation portant sur des « Essais à terre et à la mer de télécommande d'une Alouette II ».

L'étude a pour but d'étudier « sur les plans technique et tactique les problèmes posés par la mise en œuvre d'un véhicule télécommandé à partir d'un bâtiment à la mer ».

Il est précisé que sont concernés : les hélicoptères ou, dans un cadre plus général, des « véhicules capables de vol stationnaire ».

« Télécommandé » est explicite : l'appareil sera piloté à distance par intervention humaine. En ce début de 1961, on ne dispose effectivement pas de matériels informatiques de masse et de volume leur permettant d'être avionnés. (Les circuits intégrés n'apparaîtront qu'en 1963.)

Pour des raisons budgétaires, les essais ne vont être effectués qu'avec des éléments directement dérivés de matériels existants : hélicoptère, pilote automatique, systèmes de télécommande et de télémesure.



Poste de pilotage modifié : à gauche, le PA.



Poste du télépilote (CEV)

Les hélicoptères

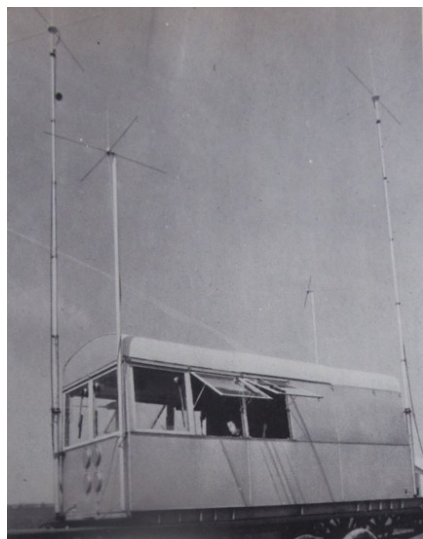
Deux SA 3130 « Alouette II » portant les numéros de série 1041 et 1163 sont prêtées par la Marine au CEV pour ces essais. Pour l'occasion, elles seront munies d'un train à flotteurs en remplacement du train à roues, d'un harpon, d'un pilote automatique avec ses détecteurs, d'un radioaltimètre, d'un compas gyromagnétique, d'un récepteur de télécommande, d'un émetteur de télémesure, et de l'installation d'essais. Le montage de huit antennes est nécessaire au fonctionnement des émetteurs-récepteurs fonctionnant dans la bande VHF. Ces modifications vont porter la masse à vide équipée des deux Alouette à 1230 kg, au lieu des 900 kg moyens habituels, pour une masse maximale au décollage de 1600 kg.

Le pilote automatique

C'est un pilote automatique 4 axes (roulis, tangage, lacet, pas général) fabriqué par SFENA. Il présente deux modes principaux : stationnaire et croisière. Le premier est utilisé en pilotage à vue pour le décollage et l'appontage, le second en pilotage « aveugle » lorsque l'appareil est hors de vue.



Poste du télénavigateur (CEV)



Le conteneur avec ses antennes de 8 mètres (CEV)

L'installation au sol et sur le bâtiment à la mer

Les stations du télépilote, et du télénavigateur, les baies contenant le matériel radio et les 4 antennes nécessaires à la télécommande, la télémesure et deux liaisons VHF phonie sont regroupées dans un conteneur au gabarit routier.

Le télépilote dispose d'un manche « cyclique » (contrôle du tangage et du roulis), d'un manche latéral de pas général (contrôle du pas des pales du rotor principal), de palonniers pour le contrôle en lacet.

Il reçoit par la télémesure les informations de cap, vitesse et altitude de l'hélicoptère.

Le télénavigateur dispose de la commande de cap affiché, des commandes discontinues du MAD1 et des torpilles. Ces deux dernières options ne seront jamais utilisées, la masse à vide des hélicoptères ne permettant pas l'installation de ces équipements.

Fonctionnement du télépilotage

En mode stationnaire, le télépilote évalue « à vue » les mouvements de l'hélicoptère et le pilote en conséquence comme s'il était réellement à bord mais avec un léger temps de latence.

En mode « croisière », le télépilote ajuste l'assiette pour maintenir ou faire varier la vitesse et agit sur le pas général pour contrôler l'altitude en fonction des valeurs lues sur la télémesure.

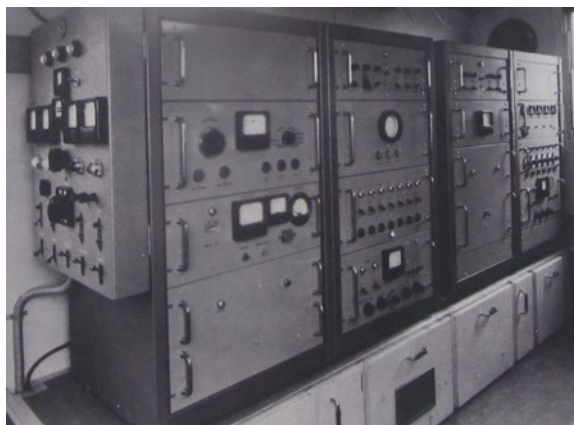
Le télénavigateur affiche les caps commandés et effectue la navigation tactique.

Les Essais à terre

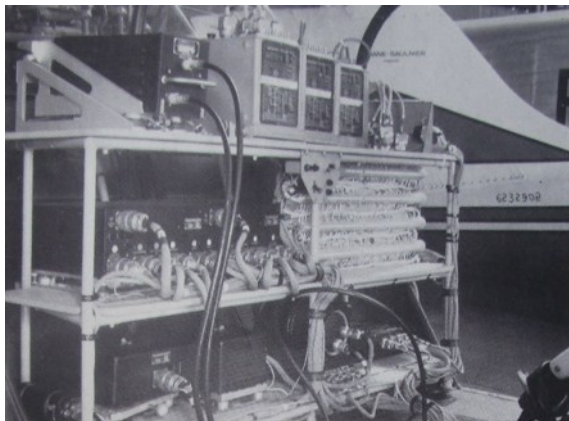
Les essais débutent à Brétigny le 5 mai 1961 et vont se poursuivre jusqu'à l'été 1963, avant de se conclure par une période d'application à la mer.

La phase à terre va être essentiellement dédiée à l'établissement des diagrammes de rayonnement des antennes et au réglage du pilote automatique (PA) et de ses capteurs, notamment les accéléromètres.

- Cinquante et un vols d'essai pilotés en 60 heures de vol par l'Alouette 1041 ont été consacrés à l'évaluation des performances des diagrammes de rayonnement à basse altitude au-dessus de la mer près d'Istres. Plusieurs schémas d'implantation des antennes ont été testés,
- Vingt vols ont été nécessaires pour déterminer les gains du PA dans les différentes configurations de vol, le calage des servomoteurs et l'efficacité des commandes. La mise au point finale du PA en vol stationnaire a été effectuée à Brétigny lors de vols télépilotes par cordon *ombilical* incluant 265 décollages et atterrissages. Au total, 43h40 en 44 vols d'essai ont été effectués par l'AL II 1163.



Baies radio dans le conteneur (CEV)



Les essais en mer

Au printemps 1963, les deux Alouette sont équipées dans la version pour les essais en mer : harpon et train à flotteurs. Les réglages du pilote automatique doivent être repris pour prendre en compte la variation de masse et de centrage. Puis l'équipe d'essais embarque à Toulon avec armes et bagages, dont le conteneur de télépilotage et télémessures sur l'Escorteur d'Escadre *La Galissonnière* entré en service l'année précédente. Ce dernier est doté d'une plateforme hélicoptère à repliement comportant une grille pour harpon. Un pilote de sécurité sera à bord de l'hélicoptère afin d'éviter qu'il soit endommagé ou perdu en cas d'incident.

Les phases en vol de croisières sont effectuées à une vitesse de 60 nd. La tenue de cette vitesse est obtenue à plus ou moins 5 nd. Il est plus difficile de stabiliser la vitesse à des valeurs inférieures à 40 nd en raison de la mauvaise détection par le tube Pitot situé dans un flux d'air perturbé. La coordination en virage est satisfaisante, l'accélération résiduelle ne dépassant jamais une demi-largeur de bille.

Deux difficultés vont se présenter : la télécommande fonctionne sur la fréquence de 72,25 MHz et celle-ci va se révéler brouillée par des émissions FM utilisées par des radio-taxis, la Police, etc. Quant aux performances de la VHF de l'Alouette II par laquelle transitent les ordres de la télécommande et les informations de la télémessure, elles sont si pauvres qu'un second hélicoptère accompagnateur faisant office de relais va se révéler régulièrement nécessaire.

L'hélicoptère est suivi par le radar de *La Galissonnière* permettant au télénavigateur d'opérer en conséquence. Il sera éloigné au maximum de 18 milles nautiques à une hauteur minimale de 100 mètres car la radiosonde se trouvait brouillée par la télémessure.

Mouvements sur le pont

Si les décollages ne posent aucune difficulté au télépilote, les appontages vont être beaucoup plus délicats. La difficulté tient principalement à la perception du relief lors d'une absence de « fond » auquel le télépilote puisse se repérer, l'apprécia-

tion du défilement - donc de la décélération - en étant d'autant compliquée. Si la visibilité horizontale est réduite et que l'horizon est invisible, il devient impossible de séparer le mouvement angulaire apparent de l'hélicoptère par rapport au pont en ses deux composants : le mouvement absolu de l'appareil pour doser le pilotage et le mouvement angulaire du pont pour choisir le moment de l'impact. D'autre part, le télépilote est situé à seulement 9 mètres de l'hélicoptère, si bien qu'au moment de l'appontage, celui-ci et les repères fixes du bateau ne sont plus vus d'un seul coup d'œil mais doivent être regardés alternativement.

Le premier appontage a lieu le 4 juillet. Seulement 10 des 106 suivants ne seront pas satisfaisants : soit que le harpon ne sera pas au-dessus de la grille, soit que le pilote de sécurité devra reprendre manuellement avant l'impact, principalement en raison de vitesses de translation en courte finale jugées excessives.

Conclusions

Au terme de 185 heures en 195 vols, le rapport d'essais établit que :

- la mise en œuvre pourrait être faite par le seul télépilote, ce qui permettrait de regrouper les commandes et d'avoir un poste de commande plus compact,
- l'installation est jugée apte à la mise en œuvre de jour avec des limitations à 5° de roulis et 2° de tangage,
- la bande VHF utilisée par la télécommande et la télémessure est inappropriée en raison des nombreuses interférences et le risque de brouillage volontaire par l'adversaire en cas de conflit,
- par mer agitée et visibilités dégradées, « l'appontage ne sera plus possible en se basant sur les seules performances de l'homme comme détecteur visuel »,
- seule l'automatisation des phases critiques permettra à l'avenir d'opérer un véhicule non habité par « tous temps » sur un bâtiment à la mer.

Il aura donc fallu soixante années pour satisfaire à cette dernière analyse, soit une durée identique à celle séparant la première traversée aérienne de la Manche de l'alunissage d'Apollo 11.

Les Alouette II 1041 et 1163 ont été rendues à la Marine. Rééquipées de leur train à roues et allégées du harpon et des installations d'essais, elles ont poursuivi leur longue carrière dans l'Aéronautique navale jusqu'à leur retrait du service en 1997. La 1041 a été cédée au Musée de l'Aéronautique Navale (ANAMAN) de Rochefort. Quant à la 1163, classée « collection », elle vole toujours sous la bannière de l'Association «Les Anciennes Pales».



*Dernier vol pour les Alouette II S/N 1162 et 1163 (au second plan)
le 22 décembre 1997 (Marine nationale)*

Remerciements à Monsieur Jean-Marie Kowalski, Maître de Conférences à la Sorbonne et Professeur à l'École Navale, découvreur du document de référence au Centre des Archives de l'Armement de Châtellerauld.

1. MAD : détecteur d'anomalie magnétique utilisé en lutte anti-sous-marine.
2. La transmission de données s'effectue par un faisceau reliant l'hélicoptère au conteneur.
3. Pour augmenter la médiocre signature radar de l'Alouette II, des réflecteurs ont été installés de chaque bord, au niveau du plancher mécanique.
4. Rapport n° 145 du CEV en date du 7 janvier 1964.
5. Ces limites peuvent paraître faibles au non-initié. Ce sont au contraire des valeurs courantes.

Complément au récit du CV (H) Raymond Lesné (Gazette 594)

par notre camarade François-Xavier Guédet-Guépratte qui nous décrit la vision qu'il eut de l'accident du Zéphyr 19 à bord de l'Arromanches.

Je venais de rentrer au CPAN de Saint-Raphaël le 4 septembre 1973. Ma promotion 73D a embarqué le 6 novembre pour un stage « découvertes » à bord de l'Arromanches.

C'est avec beaucoup de bonheur que nous assistions au ballet des Zéphyr et des Alizé de la 59S !

Un pilote de Fouga nous avait fait peur en plongeant légèrement après le catapultage, mais tout s'est bien passé.

J'étais posté à l'avant tribord, dans les emplacements des anciens canons de la DCA, un excellent poste d'observation.

Lorsque le Fouga 19 a apponté, j'ai entendu un grand clac ! et j'ai vu l'avion venir vers moi en dérapage latéral, dans un grand bruit de pneus.

Je me suis planqué contre la paroi, regrettant amèrement de m'être trouvé à cet emplacement. Lorsque j'ai entendu un grand « plouf », je me suis vite porté vers l'extérieur où j'ai vu le Fouga 19, le numéro était bien lisible, flottant sur le dos.

Puis il s'éloigna vers l'arrière, jusqu'au moment où j'ai aperçu la bouée de signalisation être larguée juste à côté de l'avion par un matelot du bord.

Je n'ai pas pu voir le PM Hocquard percuté par le Zéphyr mais par la suite j'ai remarqué que les traces de pneus sur le pont partaient vers la gauche avant de se diriger vers la droite, expliquant la réaction du chef des chiens jaunes.

J'ai vu l'hélicoptère Pedro ramener le passager, le LV Rousse. Il marchait, soutenu par deux personnes, mais il marchait, ce qui m'a rassuré sur son état de santé.

J'ai pu voir de près le PM Hocquard, descendu sur un brancard, inanimé et vite transféré vers l'infirmerie.

Sur le pont, le câble cassé gisait, avec la crosse du Fouga 19.

Cette crosse est-elle exposée quelque part ? Je me pose la question depuis longtemps.

Un câble avait été changé juste avant l'appontage, mais je ne me souviens pas si c'était le câble qui a cédé.

Retour ensuite vers les Salins d'Hyères où j'ai assisté à l'embarquement d'un officier de marine britannique venu rendre hommage aux victimes.

Il restait un avion sur le pont, le Zéphyr n°2, garé tout à l'avant tribord.

Son catapultage, en fin de journée, fut un moment particulièrement émouvant.

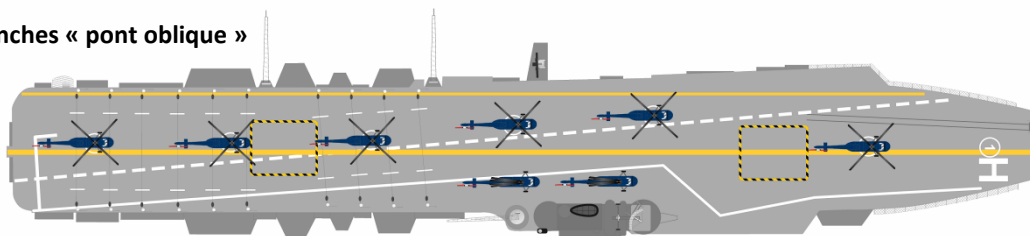
Le Fouga n°2 fut catapulté sans problème pour un saut de puce jusqu'à Hyères.

Ce fut le dernier catapultage à bord de l'Arromanches.

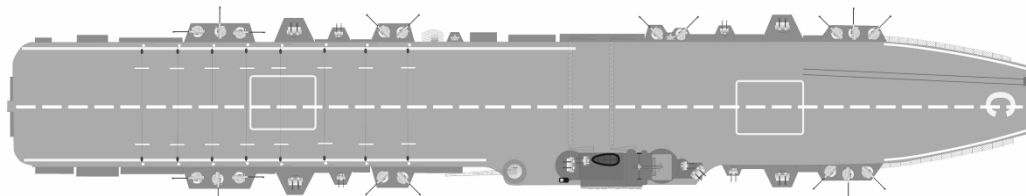
Un souvenir que je n'oublierai jamais.

Erratum : Une erreur s'est glissée en haut de la page 11 de la précédente gazette (n°594). La photo de l'Arromanches montre le PA avec un pont oblique et non droit comme indiqué. C'était l'occasion de présenter le vénérable bâtiment dans ses deux configurations. Les deux illustrations ci-dessous sont de notre camarade Jacques Marquet

Arromanches « pont oblique »



Arromanches « pont droit »



Jacques MARQUET

Jacques MARQUET

CV (H) Jacques REDOULEZ - Membre Ardhan n°221.

Le capitaine de vaisseau honoraire Jacques Redoulez nous a quittés le 9 juillet 2026 à l'âge de 98 ans.

Né le 1er juillet 1928 à Saint-Sébastien-sur-Loire (Loire-Atlantique), il entre à l'École navale en 1946.

Cette promotion passe le mois d'octobre au CFM de Pont-Réan, près de Rennes puis est dispersée sur différents navires de novembre à janvier 1947. Pour l'élève Redoulez, c'est à bord du patrouilleur de 325 tonnes *Goumier*. Le regroupement s'effectue à Lanvéoc de février 1947 à septembre 1948.

Après la campagne Jeanne d'Arc, il embarque sur le croiseur *Montcalm* (10.49-09.50).

Destiné au cours de pilote, il est stagiaire à Salon-de-Provence en octobre 1950 puis est envoyé aux États-Unis (09.50-04.52) d'abord à Pensacola (Floride) puis à Corpus Christi (Texas) où il est breveté n° 3854 le 07.04.1952 après avoir été qualifié à l'appontage sur SNJ.

Après quelques mois de permission, il suit un stage de « francisation » à la 55S à Agadir en juillet 1952 et est affecté à la flottille 5F sur Nord 1402 Noroît, basée à Lann Bihoué. Les Noroît sont provisoirement arrêtés de vol en novembre 1952 et l'EV Redoulez est envoyé de nouveau à la 55S (11.52-02.53).

La flottille 7F (qui devient 27F en juin 1953) l'accueille sur Sunderland à Dakar Bel-Air de février 1953 à avril 1955. De retour en France, le LV Redoulez est affecté au CERES (Centre d'Essais et de Recherches d'Engins Spéciaux) à l'île du Levant, dépendant de la BAN Saint-Raphaël. Nommé officier en second de l'escadrille 12S (08.57-12.59) à Saint-Mandrier, il vole sur Sunderland, puis retourne comme officier en second à la 27F de Dakar (01.60-02.62), armée de Martin Marlin depuis 1959.

Il commande la flottille 22F sur P2V-6 de juin 1962 à février 1964, unité alors basée à Lartigue qui se déploie à Nîmes de mai à novembre 1963.

Le CC Redoulez est chef du service Instruction de Nîmes (02.64-07.67) puis chef de la Section Marine de Cognac pendant trois ans.

Son dernier poste est à la préfecture maritime de Brest (07.70-12.72). Il obtient un congé du personnel navigant d'une durée exceptionnelle de 5 ans et quitte le service en janvier 1978.

Il totalise 4 334 heures de vol dont 577 de nuit et 6 appontages (SNJ US Navy)

Grades successifs : EV2 10.48, EV1 10.50, LV 10.54, CC 03.64, CF 02.72, CFR 01.78, CVR 10.80

Jacques Redoulez est Chevalier de la Légion d'honneur et Officier de l'Ordre National du Mérite.



Le CV (R) Jacques Redoulez