

06/12/2025

Biographie de Gaston Lolivier dans la Marine

De 1925 à 1947, canonnier puis pilote de l'aéronavale



Jean-Yves LOLIVIER

Le départ



Gaston naît le jeudi 8 octobre 1908, au n° 64 Le Stiff, à Saint-Pierre-Quilbignon, commune voisine de Brest sur la rive droite de la Penfeld. Il est le cadet d'une fratrie de cinq garçons. Il n'a que trois ans quand son père, Jean-François, second maître aux Mouvements du port, décède à l'hôpital maritime de Brest.

Le certificat d'études en poche, il rejoint les apprentis de l'arsenal, pour préparer le métier de charpentier-tôlier. Mais c'est vers la Marine qu'il se dirige et abandonne donc son apprentissage.

Il signe un engagement volontaire de cinq ans à la mairie de Brest, le lundi 21 décembre 1925. Il rejoint, sur l'*Armorique*, la jeune école des sous-officiers dont l'appellation deviendra en 1933 « l'école de Maistrance ». Élève jusqu'au 1^{er} octobre 1926, il en sort matelot. Le 1^{er} novembre, à Toulon, il entre à l'école des canonnières, sur le cuirassé *Marseillaise* – bâtiment abritant l'école des canonnières, des armuriers et des artificiers. Il termine son cours avec le galon de quartier-maître admissible et se voit affecté sur le croiseur *Lamotte Picquet*.



Quartier- maître sur le *Lamotte- Picquet*



Croiseur de 8 000 tonnes *Lamotte-Picquet*, classe *Duguay-Trouin*, en rade de Toulon. (Source photo : Wikipédia).

Le 4 janvier 1927, Gaston embarque sur le *Lamotte Picquet* à Lorient. À bord, il acquiert de l'expérience sous la houlette de son patron, le 1^{er} maître canonnier Jean Duchesne. Il s'active sur les 4 tourelles doubles de 155 mm, la *Renommée* et l'*Annibal* à l'arrière et le *Robuste* et le *Saint-Esprit* à l'avant du bâtiment. Son expérience de marin se forge au fil des navigations ; Plymouth au printemps de 1927, prolongée par un voyage de représentation, en compagnie du contre-torpilleur *Jaguar*, aux Antilles — Martinique, Saint-Martin, Saint-Barthélémy, Trinidad & Tobago — et en Amérique du Sud — Guyane, Brésil, Argentine, Uruguay —, du 9 juin au 23 septembre, date à laquelle le *Lamotte Picquet* arrive à Toulon.

Le 19 octobre, il est à Pylos, dans le Péloponnèse, pour la commémoration du centième anniversaire de la bataille de Navarin (20 octobre 1827). Puis, le 6 novembre, il ancre à Sciacca en Sicile, pour l'inauguration de la stèle aux victimes du dirigeable *Dixmude*¹, englouti dans la nuit du 23 décembre 1923.

Le *Lamotte-Picquet* retourne en Bretagne avec une courte escale à Bizerte pour accueillir le roi d'Espagne, Alphonse XIII. Il arrive enfin à l'arsenal de

¹ Le *Dixmude* était un dirigeable Zeppelin cédé à la France par l'Allemagne au titre des dommages de guerre. Le 18 décembre 1923, il décolla de la base de Cuers, dans le Var, pour un vol d'endurance au-dessus du Sahara. Commandé par le lieutenant de vaisseau Jean du Plessy de Grénédan (Promo EN 1909), il y avait 50 personnes à bord, dont l'équipage et 7 officiers passagers. Après le survol d'In-Salah (1 065 km plein sud d'Alger) atteint comme prévu, il prit le chemin du retour. Entre le 20 et le 22, il essuya des conditions météorologiques très difficiles qui l'obligèrent à dévier sa route vers la Tunisie. Dans la nuit du 23, il communiqua par radio sa position alors que survolant ce pays, il faisait route vers la Sicile. Puis il n'y eut plus de contact radio. Il est vraisemblable que le dirigeable, touché par la foudre (des lueurs d'incendies dans le ciel furent observées par des pêcheurs siciliens cette nuit-là) explosât en vol et s'abîmât en mer, à quelques milles au large du port de Sciacca. Le 26 décembre, un pêcheur remonta dans ses filets le corps du lieutenant de vaisseau du Plessis. Quelques jours plus tard, on retrouva celui du quartier-maître Guillaume. Aucune épave, aucun débris, aucune trace du *Dixmude* ne furent jamais retrouvés. 14 officiers, 36 officiers marinières, quartiers-maîtres et marins périrent dans ce drame.

Lorient le 18 novembre, et entame une période d'entretien et de réparations, qui va durer environ six mois. À la fin des travaux, sous le patronnage du commandant, le capitaine de vaisseau Édouard Huau, un bal est offert par l'équipage à la ville de Lorient. Gaston est le président du comité de bal.

Le comité de bal



Au premier rang, de gauche à droite : Mlle Gauthier, vice-présidente et le commandant en second Maurice Lafargue. Gaston Lolivier et Yvonne Spiégl, président et présidente. Le commandant Édouard Huau et Juliette Le Cor.

Au deuxième rang, de gauche à droite : Mme Duchesne et le premier maître canonier Duchesne. Mlle Pourriat et le second maître fusilier Le Nen. Mme Marrec et le second maître fusilier Marrec.

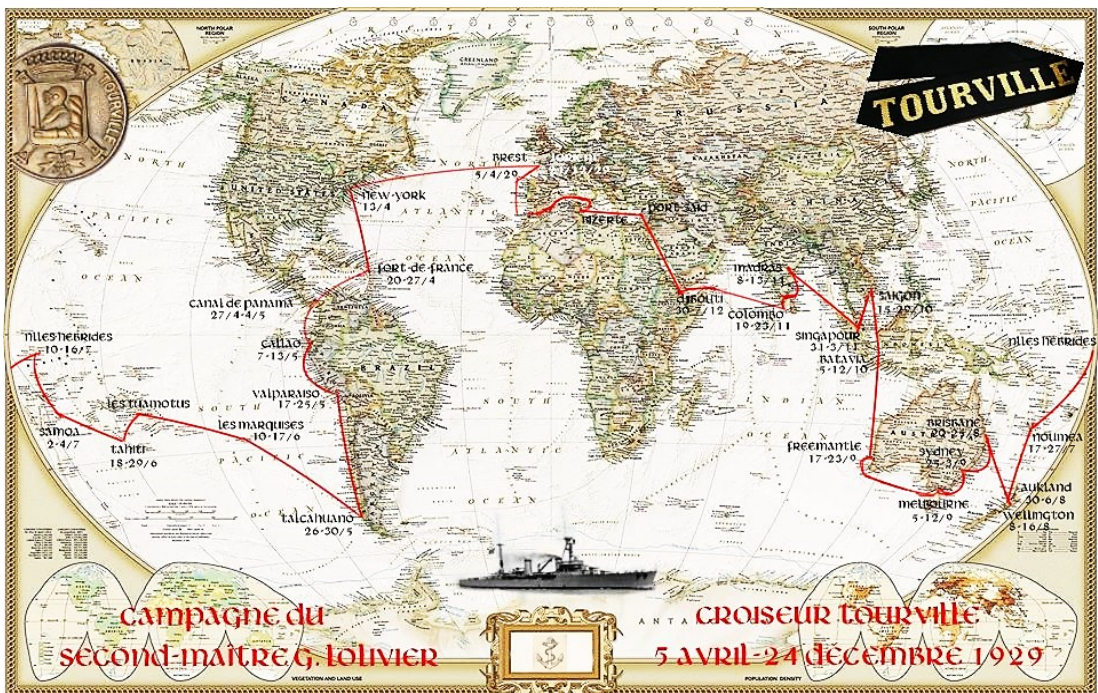
Au troisième rang, de gauche à droite : le quartier-maître mécanicien Le Ruyet, vice-président et Mme Lamy. Mlle Huet et le quartier-maître Jocet. Le premier maître timonier Manach. (Source : *Le Nouvelliste du Morbihan* 1928/05/1)

Le 1^{er} juillet 1928, le *Lamotte-Piquet*, navire amiral de la 2^e escadre forte de 23 navires, aux ordres du contre-amiral Louis Pirot, quitte Brest pour rejoindre la 1^{ère} escadre du vice-amiral Jules Docteur venue de Toulon avec 41 bâtiments, dans le port du Havre pour participer à la revue navale. À cette même date, Gaston est promu au grade de second-maître. Le 5 juillet, le *Lamotte-Picquet* retrouve Lorient, son port d'attache. Gaston débarque le 24 juillet et rejoint le troisième dépôt des équipages.

Second-maître sur le Tourville, ou 9 mois de mer autour du monde.

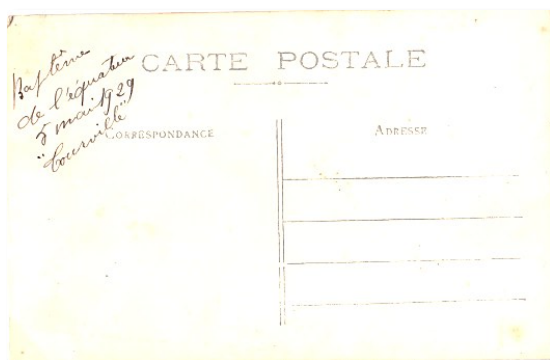


Le croiseur de 10 000 T Tourville. (Source photos Wikipédia).



Gaston embarque, le 11 septembre 1928, sur ce croiseur de 10 000 tonnes qui passe pour être le plus rapide du monde. Construit à Lorient et lancé le 26 août 1926, le *Tourville* est commandé par le capitaine de vaisseau Jean-Marie Abrial. Gaston se familiarise avec les 4 tourelles de 203 mm dont chacune porte le nom d'un vaisseau soit commandé ou soit ayant fait partie de l'escadre du comte Anne Hilarion de Tourville, vice-amiral. Elles se nomment *Septre* et *Sans Pareil* sur la plage avant et *Soleil Royal* et *Syrène* sur la plage arrière. L'officier canonnier est le lieutenant de vaisseau M. Ruyneau de Saint Georges.

Il appareille de Brest le 5 avril 1929 avec, à son bord la dépouille de l'ambassadeur des États-Unis d'Amérique, M. Myron T. Herrick, décédé à Paris d'une attaque cardiaque à l'âge de soixante-quatorze ans. C'est à New-York, le 13 avril, que l'ambassadeur est rendu à sa famille et à sa patrie. Le *Tourville* reprend la mer le 15 avril, route au sud vers les Antilles et la Caraïbe. Le 27, il franchit le canal de Panama et arrive à Balboa— côté pacifique — le 1^{er} mai. Le 5 mai, il franchit l'équateur qui donne lieu au baptême de la ligne sous les bons hospices de Neptune. Gaston n'échappe pas à cette tradition même s'il n'est pas novice en la matière.

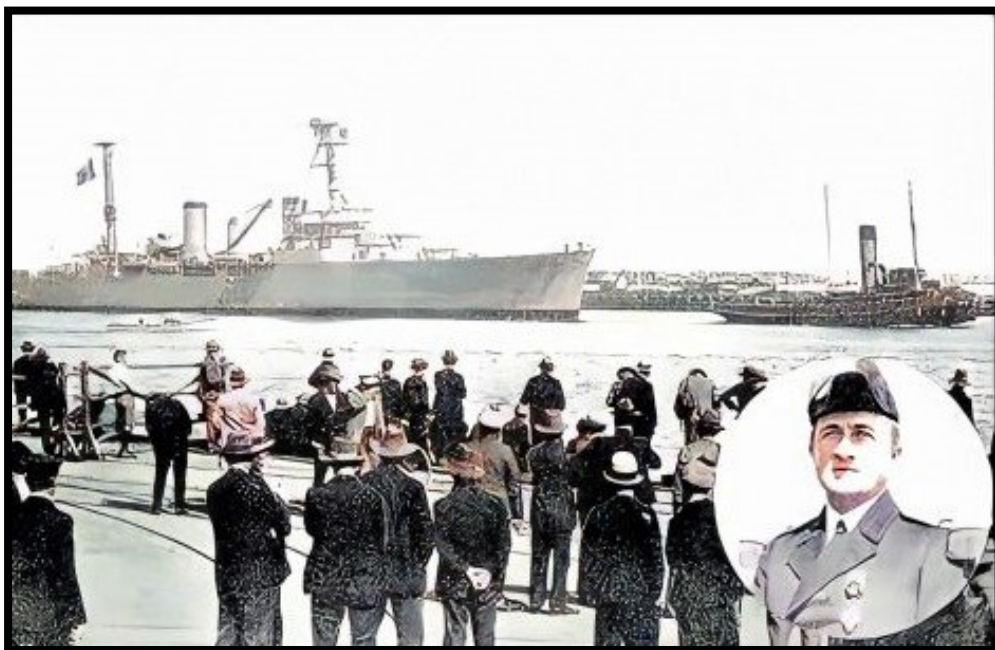


Gaston (à gauche sur la photo) et un camarade, posent après avoir reçu le baptême de la ligne.

Après les escales de Callao au Pérou, Valparaiso et Talcahuano, il quitte ce dernier port chilien le 30 mai et atteint la Polynésie, à Fatu Hiva, dans l'archipel des Marquises, le 11 juin. Puis, il gagne les Tuamotu et l'archipel de la Société avec l'indispensable escale à Papeete, sur l'île de Tahiti, le 18 juin. Il continue

sa navigation dans le Pacifique où il escale aux Samoa, aux Nouvelles- Zébrides et arrive en Nouvelle-Calédonie où il s'amarre dans le port de Nouméa le 17 juillet. Dix jours plus tard, il met le cap sur la Nouvelle-Zélande (Auckland et Wellington) où il reste 3 semaines.

Le 16 août au matin, le *Tourville* entame une traversée de 1 360 milles qui le conduit sur la côte du Queensland, à Brisbane, au sud du tropique du Capricorne. Cette croisière australienne se poursuit par la visite de Sydney où le croiseur s'amarre au Circular Quay n°1 le 25 août. Le 17 septembre il escale à Fremantle sur la côte occidentale.



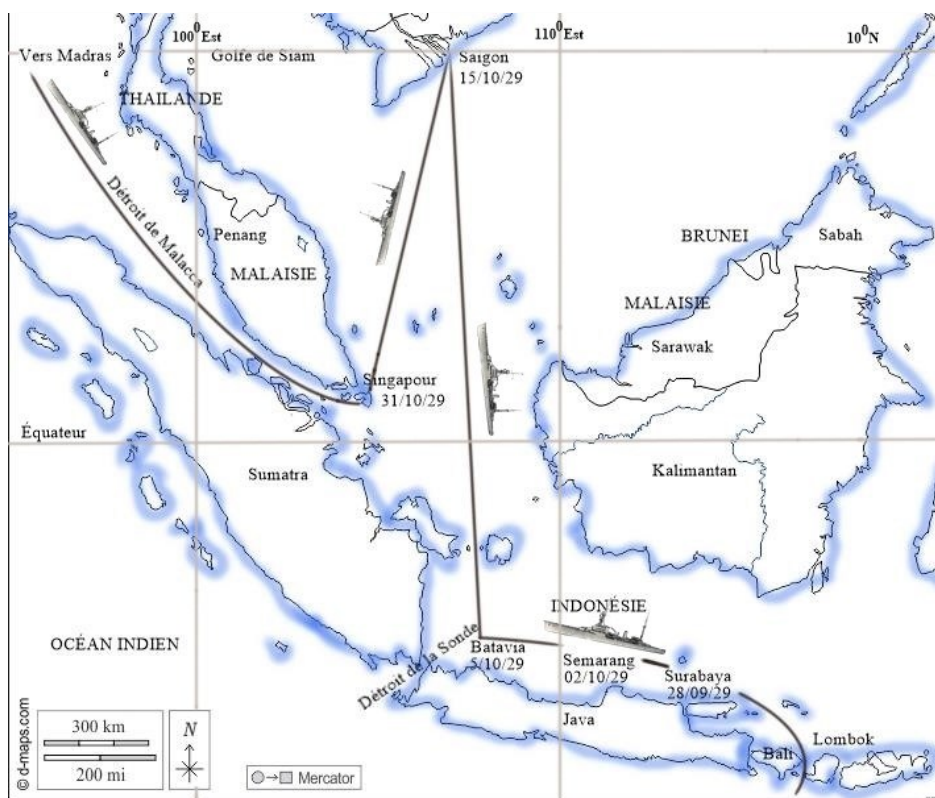
Arrivée du *Tourville* dans le port de Fremantle le mardi 17 septembre 1929. (En médaillon, son commandant, le capitaine de vaisseau J.M.C Abrial). Photo : The West Australian.

La presse locale s'intéresse beaucoup à la visite du *french cruiser*. Le journal *The Argus* du lundi 16 septembre relate l'arrestation de deux des trois marins du *Tourville* qui ont déserté le bord durant l'escale de Sydney.

Deux événements marquent la journée du 21 septembre. Le premier fut le changement de pacha. Abrial – nommé chef d'état-major de la première escadre à Toulon – débarque avec les honneurs. Le capitaine de vaisseau Jean-Ernest Odend'hal – le plus jeune officier français dans ce grade – le remplace. Le second fut dramatique. Lors de sa visite à Perth, ville proche du port de Fremantle, le matelot chauffeur Hervé Chagneau, victime d'un accident de

chemin de fer, fut découvert gisant inconscient sur une voie ferrée de la gare. Il décède à l'hôpital de cette localité dans la nuit du 21 au 22. Le lundi 23 septembre à 11 heures, les couleurs furent mises en berne pour les obsèques d'Hervé Chagneau. Une importante délégation de marins assiste aux funérailles dans la banlieue de Perth. L'enterrement, organisé par C.H Smith & co, officié par le révérend O'Connor, se déroule dans le cimetière catholique romain de Karrakatta, proche de la rivière Swan et du Jardin botanique. À 11 h 30, ses camarades portent Hervé Chagneau à sa dernière demeure.

Il repose dans la tombe GA0324 qui existe toujours. Le Consul de France à Perth, M. Pierre Michelides, prit en charge tous les frais, y compris ceux du monument funéraire².



Le *Tourville* quitte Fremantle et fait route vers l'Asie du Sud Est et la mer de Chine méridionale.

Le 3 novembre 1929, il quitte Singapour, embouque le détroit de Malacca et se dirige vers Madras, dans le golfe du Bengale, qu'il rejoint le 8. Le deuxième

² Mme Nola Coleman, client liaison officer du Metropolitan Cemeteries Board (MCB) de Perth me communiqua ces informations le 20 août 2020.

accident fatal de la campagne arrive le 13. Le journal de bord précise : « *En larguant le haut des tentes de la plage avant, le matelot cordonnier, Kerichard François est tombé à la mer et a disparu* ». Le 14, un service religieux à sa mémoire est organisé. Le soir même, le croiseur quitte Madras pour Pondichéry.

Le 15 novembre au matin, dès 6 heures, poste de mouillage. À 8 heures, les couleurs sont hissées et mises en berne. À 8 h 15, les honneurs sont rendus au matelot Kerichard. Mais la série noire continue, puisqu'à 21 heures, le second-maître mécanicien François Kerléo – de Morlaix/Saint-Martin-des-Champs, embarqué fin décembre 28 – se noie à l'appontement. Les recherches pour le retrouver restent vaines. Le *Tourville* séjourne seulement quarante-huit heures dans le comptoir de Dupleix.

Après Colombo et Djibouti, c'est la remontée de la Mer Rouge. Le 11 décembre il embarque le pilote à Suez. La campagne touche à sa fin. Le 14 décembre, le navire taille sa route vers Bizerte, en Tunisie. Le 20 décembre, au milieu de la nuit, il mouille au sud de Ceuta, l'enclave espagnole au Maroc, avant de franchir le détroit de Gibraltar. Le 24 décembre, il arrive à Lorient pris en charge par les remorqueurs *Blavet*, *Aurochs* et *Cabri* de la DP de Lorient qui l'accostent le long des pontons *Melpomène* et *Vaucluse*, en face de la grande grue.

Gaston retrouve Saint-Pierre-Quilbignon après avoir passé 8 mois et 23 jours à la mer. Il regagne Lorient au début de l'année 1930 et débarque du *Tourville* le 17 avril.

Durant ces 2 navigations, il apprécie les démonstrations aériennes de l'hydravion *Besson MB-35* du *Lamotte Picquet*, piloté par le lieutenant de vaisseau Braxmeyer ou bien celles les *FBA 17* et *CAMS 37* du *Tourville*. Il n'est sans doute pas insensible, non plus, à la jeune compagnie, l'*Aéropostale*, dirigée par Didier Daurat, aux pilotes renommés. Il change de spécialité et s'oriente vers l'aviation maritime (future aéronavale).

L'aviation maritime ou le temps des hydravions.



Au mois de juin 1930, Gaston reçoit les bases de la communication par télégraphie sans fil (TSF), à la station TSF de Basse-Lande, au sud de Nantes.

Du 1^{er} août au 3 décembre, il suit le cours de formation pour l'obtention du brevet de pilote militaire à l'école pratique de pilotage basée à Istres, sous la direction du lieutenant de vaisseau Émile Boidot. Il se poursuit au Centre École d'aviation Maritime d'Hourtin, du 6 janvier au 7 mai 1931, pour parfaire sa formation sur hydravions *FBA17* et *Goliath Farman 168* sous la direction du lieutenant de vaisseau Flamant.



<u>Centre d'instruction de Berre, détachement marine d'Istres.</u>		
du 1 ^{er} août au 3 décembre 1930.		
Chef de l'école de pilotage:		Lieutenant de vaisseau Boidot.
Appareil	Type	Vols
Morane Saulnier.	M130	1 h 15 m
Morane Saulnier.	M149	14 h 45 m
Caudron.	C59	30 h 25 m

<u>Centre École d'Aviation Maritime d'Hourtin</u>		
du 6 janvier au 7 mai 1931		
Chef de l'école de pilotage:		Lieutenant de vaisseau Flamant.
Appareil	Type	Vols
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	32 h 50 m
Hydravion Goliath Farman.	F 168	30 h 10 m

Le jeune Gaston en combinaison de vol avec casque de cuir et lunettes, devant son Morane Saulnier 149. (Source photo ; archives familiales)

Le Centre Aéro Maritime (C.A.M) de Brest.

Hérité de la marine américaine en 1919 et installé dans l'arsenal, sur le terre-plein des Quatre-Pompes – où sera construite en 1941, la base sous-marine allemande – il abrite 2 entités : la Section d'Entraînement (S.E) et l'escadrille de surveillance (2S-1). En 1931, sous le commandement du capitaine de corvette Robert, son effectif compte dans ses rangs :

- 13 officiers,
- 1 officier des équipages,
- 10 officiers marins,
- 3 quartiers-maîtres.

Sa flotte se compose alors, d'une trentaine de machines, dont :

- 12 CAMS 37A (CAMS : *C*hantier *A*éro *M*aritime de la *S*eine),
- 1 CAMS Lia,
- 2 Farman Goliath F165,
- 8 Farman Goliath F168,
- 9 FBA17 HE₂ (HE₂: Hydravion École 2 places),

et de ballons captifs, appelés aussi « saucisses ».





Hydravion CAMS 37 N° 62 2SI-Isortant d'un hangar du C.A.M de Laninon. Notez l'insigne avec le cormoran et la tourelle sur l'avant : (Source photo : ARDHAN).



Le FBA HE2 BR-33, que Gaston pilota de nombreuses fois au-dessus de la rade, en vol solo ou en groupe. (Source photo : ARDHAN).

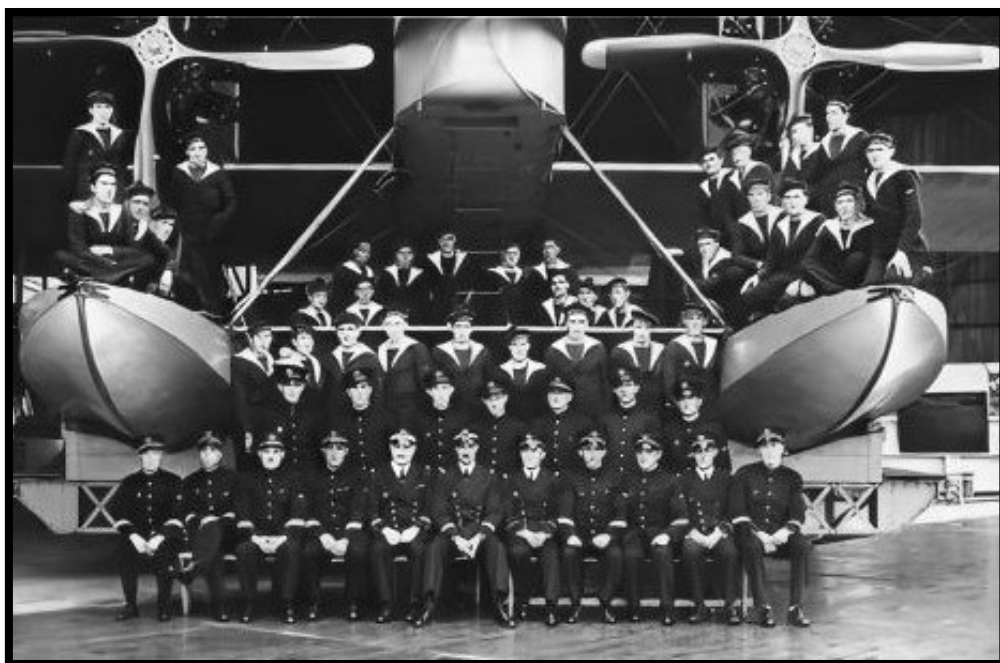
Gaston est affecté à la Section d'Entraînement commandée par le lieutenant de vaisseau Gabriel Lagarde secondé par l'officier des équipages de 1^{re} classe, Guillaume Kerambrun.



*Le lieutenant de vaisseau
Gabriel Lagarde.
(Source photo : ARDHAN).*



*L'officier des équipages de
1^{re} classe Guillaume Kerambrun.
(Source photo : ARDHAN).*



1932 : Les marins de la Section d'Entraînement du centre d'aviation maritime de Laninon posent pour la traditionnelle photo de famille dans un hangar devant un hydravion Goliath F168. Au 1^{er} rang assis, de gauche à droite, l'O.E Guillaume Kerambrun et le L.V Gabriel Lagarde respectivement 5^e et 6^e. Juste au-dessus d'eux, au 2^e rang, le S.M Gaston Lolivier.

L'espace aérien de Gaston s'étend sur la rade de Brest qu'il survole aux commandes de différents *FBA* et de *CAMS 37A*. L'activité vélique varie ; vols de groupe, vols de nuit, pilotage sans visibilité (PSV), épreuves de montée, prises de photos obliques. Mais pour l'essentiel, les vols consistent à initier les élèves officiers de l'École navale au pilotage sur *FBA*. Il effectue aussi des vols vers Cherbourg, Morlaix, et l'Île Tudy. Du 27 juin au 8 juillet 1932, lors d'une corvette d'été, il pilote le *Goliath Farman 168 BR-25* qui l'amène de Brest à Bizerte avec des escales à Hourtin, Berre, Ajaccio à l'aller et Saint-Raphaël, Balaruc et Hourtin au retour ce qui, représente un total de 30h 45min de vols.

C'est à bord de ce même appareil que perdront la vie, lors d'un crash de l'aéronef près de Roscanvel sur la presqu'île de Crozon, au cours d'un vol d'entraînement de nuit, le 21 mars 1935 :

- L'enseigne de vaisseau Bernard Poussineau, chef de bord.
- Le 1^{er} maître pilote, Gustave Chaillot.
- Le 1^{er} maître mécanicien, Noël Tromeur.
- Le quartier-maître arrimeur, André Le Cerf.
- Le quartier-maître mécanicien, Albert Tocquer.
- Le quartier maître radio TSF, Jean Le Martret.



Le Goliath F168 BR-25 no 191, quelque temps avant l'accident, survolant la future École navale de Saint-Pierre-Quilbignon en cours de finition.

<u>Centre d'Aviation Maritime de Laninon (Saint-Pierre-Quilbignon)</u>					
<u>du 26 juin 1931 au 30 septembre 1932</u>					
Chef de la section d'entrainement (S.E)		Lieutenant de vaisseau Lagarde.			
Appareil	Type	Vols			
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	136 h 20 m			
Hydravion Goliath Farman.	F 168	81 h 25 m			
Chantiers Aéro-maritimes de la Seine (CAMS)	CAMS 37 A	26 h 10 m			
<u>du 1er octobre 1932 au 31 août 1933</u>					
Chef de la section d'entrainement (S.E)		Lieutenant de vaisseau Hamel.			
Appareil	Type	Vols			
Franco British Aviation Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	35 h 55 m			
Hydravion Goliath Farman.	F 168	82 h 50 m			
Chantiers Aéro-maritimes de la Seine (CAMS)	CAMS 37 A	5 h 50 m			

Au début de septembre 1933, il rejoint l'école de perfectionnement de pilotage, à Étampes, partie intégrante de l'école militaire et d'application de l'armée de l'air. Sur différentes machines, il enchaîne les exercices. Ses instructeurs sont, le sergent-chef Cressaty, les adjudants Guibert et Labreveux, les adjudants-chefs Grunvez et Dumas. À l'issue de ce stage, le 17 novembre, il totalise 99h de vols.

<u>École Militaire d'Application de l'Armée de l'Air</u>					
<u>École de perfectionnement de pilotage</u>					
<u>du 5 septembre au 17 novembre 1933.</u>					
Commandant de l'école		Lieutenant colonel Augereau.			
Appareil	Type	Vols			
Morane Saulnier.	M138	33 h 15 m			
Morane Saulnier.	M230	32 h 45 m			
Potez	P25	24 h 15 m			
Lioré Gourdou Lesseure	LGL 32	4 h 10 m			
Lioré et Olivier	LeO 20	4 h 40 m			

Il retrouve Laninon du 28 novembre 1933 au 13 mars 1935 où il vole toujours sur *FBA* et *Goliath* au sein de la SE. Il est promu au grade de maître à compter du 1^{er} janvier 1935.

Le 27 juillet 1932, sur le *Goliath BR-23*, Gaston réalise un vol de 4 hr et 40 min au large de Brest, en mission photographique, pour fixer sur la pellicule les essais de giration de l'*Algérie*, le dernier des 7 croiseurs lourds de la classe *Duquesne*, lancé le 21 mai à l'arsenal de Brest, sur la cale du Point du Jour. Son nom célèbre le centenaire de la conquête de l'Algérie. Il s'agit du premier grand

navire de la Marine construit en utilisant le soudage électrique. Il est admis au service le 15 septembre 1934.

Centre d'Aviation Maritime de Laninon (Saint-Pierre-Quilbignon)					
du 28 novembre 1933 au 28 février 1934					
Chef de la section d'entrainement (S.E)		Lieutenant de vaisseau Hamel.			
Appareil	Type	Vols			
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	15 h 35 m			
Hydravion Goliath Farman.	F 168	19 h 55 m			
Chantiers Aéro-maritimes de la Seine (CAMS)	CAMS 37 A	0 h 25 m			
du 1er mars 1934 au 31 août 1934					
Chef de la section d'entrainement (S.E)		Lieutenant de vaisseau Bonnaud.			
Appareil	Type	Vols			
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	18 h 00 m			
Hydravion Goliath Farman.	F 168	77 h 00 m			
Chantiers Aéro-maritimes de la Seine (CAMS)	CAMS 37 A	0 h 45 m			
du 1er septembre 1934 au 13 mars 1935					
Chef de la section d'entrainement (S.E)		Lieutenant de vaisseau de Montaudry.			
Appareil	Type	Vols			
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	17 h 05 m			
Hydravion Goliath Farman.	F 168	54 h 20 m			
Chantiers Aéro-maritimes de la Seine (CAMS)	CAMS 37 A	2 h 20 m			

Il est affecté, de la fin mars jusqu'à la mi-octobre 1935, à la base aéromaritime de Rochefort commandée par le capitaine de corvette Paul Bénac. Il vole de nouveau sur *Potez 25* et *Morane 230* et perfectionne les atterrissages en double commande. Il s'initie à la navigation aérienne en réalisant des parcours comme, par exemple, Rochefort > Tours > Avord > Rochefort sur *Potez 25* (5 h 45 min de vol). Il convoie le *Goliath F168 n° 169* de Rochefort à Brest.

Le 28 juin, il est décoré de la Médaille militaire.





Gaston est le quatrième en partant de la gauche. Notez les aviateurs en arrière-plan et les quelques civils invités à la cérémonie. Quatre des récipiendaires portent le bicornie attribué à l'époque aux officiers marins issus de la maîtrise. Les maîtres portent également un sabre. Aujourd'hui, il faut avoir le grade de premier-maître pour l'avoir. (Source photo : archives familiales).



Gaston en blanc, portant la casquette en arrière, le dernier du rang de droite, accoudé à la table. Notez les bouteilles d'eau de seltz sur la table. (Source photo : Archives familiales).

Centre École d'Aviation Maritime de Rochefort		
du 4 avril au 14 août 1935.		
Directeur des études	Capitaine de corvette Benac.	
Appareil	Type	Vols
Morane Saulnier	M230	0 h 35 m
Potez	P25	35 h 35 m
Hydravion Goliath Farman	F 168 (No 169)	4 h 20 m

Le centre-école d'Hourtin.

Il retrouve l'école d'Hourtin, commandée par le lieutenant de vaisseau Yves-Marie Durand Couppel de Saint-Front (frère aîné du peintre de la marine Marie Marie), à la fin d'octobre 1935, pour suivre la formation de chef de section. Aux commandes de *Goliath*, *FBA* et de *Potez 25*, la préparation se concentre sur les tirs, les bombardements, les passages à la verticale – avec ou sans top –, les tenues de contact au large avec un navire, les exercices de navigation, la dérivométrie, les missions photos verticales et obliques. Cette formation se termine le 31 janvier 1936.

Centre École d'Aviation Maritime d'Hourtin		
du 29 octobre 1935 au 22 janvier 1936		
Chef de l'école de pilotage:	Lieutenant de vaisseau Durand Couppel de St Front.	
Appareil	Type	Vols
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	F.B.A 17 HE 2	0 h 55 m
Hydravion Goliath Farman.	F 168	35 h 05m
Potez	P89	0 h 55 m

L'escadrille E4.

L'année 1936 met en scène un nouvel hydravion bombardier, différent par ses dimensions et par la puissance de ses moteurs de ceux que Gaston a pilotés jusque-là. Il s'agit du *Latécoère 302*, appelé familièrement le *Laté 302*.

En février et mars, il s'initie à cette machine à Biscarrosse sur les lieux mêmes de l'usine de Mr Latécoère, sans toutefois effectuer de vols. Les essais des trois *Laté 302* – *Guilbaud, E4-1*, *Cavelier de Cuverville, E4-2* et *Mouneyrès, E4-3* – se déroulent chez le constructeur. Les entraînements sur le *Cavelier de Cuverville* commencent à la mi-avril. Son pacha est le lieutenant de vaisseau Henri Daillière qui commandait la *2S-1* d'août 1932 à août 1934. Il possède déjà une bonne expérience sur ce type de machine car, le 23 juin 1935, il effectua, en tant que premier pilote, le vol Cherbourg > Ziguinchor au Sénégal en 32 h sur le *Croix-du-Sud*, un *Laté 300*, précurseur du *Laté 302*. Ce trajet constitua le record mondial de distance, 4 338 km, en hydravion, mais il fut battu

le 16 juillet par un équipage italien sur un *CANTZ 501* sur un parcours de 4 930 km.

Escadrille E-4: Essais Latécoère 302 chez le constructeur à Biscarrosse		
du 16 avril au 30 mai 1936.		
Commandant de la E-4	Capitaine de corvette Baron.	
Appareil	Type	Vols
E4-2 Cavelier de Cuverville (Commandant L.V Daillières)	Latécoère 302	29 h 08 m

Gaston devient le 1^{er} pilote du *Cavelier de Cuverville*. Le 30 mai, avec le *Mouneyrès* il participe à la revue navale, en rade de Brest, lors de la cérémonie d'inauguration, par le président de la République M. Albert Lebrun, de la nouvelle École navale de Saint-Pierre-Quilbignon.

Le mercredi 22 juillet, le *Cavelier de Cuverville* effectue un vol d'endurance sans escale au-dessus de la Méditerranée : Berre > Bougie (en Algérie) > Ajaccio > Berre. Il réalise ce parcours de 918 milles nautiques en 11 h 20 min à la vitesse moyenne de 157 km/h (85 nd).

Le vendredi 15 janvier 1937, l'escadre de l'Atlantique, forte d'une quarantaine de navires, appareille de Brest pour des manœuvres au large des côtes marocaines et mauritaniennes. L'aviation maritime, dont les 3 *Laté 302*, prend part à ces manœuvres. Le *Mouneyrès* et le *Cavelier de Cuverville* quittent l'étang de Vaïne, à Berre et mettent le cap sur Port-Lyautey où ils amerrissent sur l'oued Sebou après 10h 45min de vol. C'est pour Gaston le deuxième vol « longue distance » en tant que pilote de l'E4-2. Le lundi 18, le E4-2 et le E4-3 gagnent le large à la recherche de l'escadre, dont ils repèrent une partie au large de Mogador (actuelle Essaouira), en route vers l'île de Madère. Ils regagnent le Sebou après dix heures de vol intense.

Le 23 janvier, les trois *Laté 302* – le *Guilbaud* est arrivé la veille – participent de nouveau à des exercices au large des îles Canaries et mettent ensuite le cap au sud-sud-ouest pour rejoindre Port-Étienne, en Mauritanie. Mais durant le trajet, des ennuis de moteur contraignent le *Cavelier de Cuverville* à se poser à La Luz, sur l'île de la Grande Canarie. Le *Cuverville* reste immobilisé quelques jours, le temps pour l'équipage d'exécuter une réparation de fortune avec les moyens du bord. Puis, il gagne Dakar le vendredi 29 janvier en 9 heures et 30 minutes de vol. On constate alors que le moteur, dépanné à La Luz, nécessite son remplacement. Après des essais concluants, il quitte Dakar le 31 janvier pour rejoindre Port-Étienne et arrive le lundi 1^{er} février à Port-Lyautey, où il reste jusqu'au mardi 23, date prévue pour son retour à Berre.



Moments de détente des marins de l'aviation maritime : Tout le monde sourit à ce que raconte Gaston au centre sur la (source photo : archives familiales)

Le jeudi 20 mai, Gaston amène le *Cavelier de Cuverville* à Brest où il retrouve le *Mouneyrès* et les deux *Bréguet Bizerte E3-3 et E3-4* arrivés de Berre la veille. Le dimanche 23, ces hydravions participent à des exercices avec l'escadre, dont une partie se déroule la nuit. Le 27, lors de la revue navale, soixante hydravions – dont les *E4-2, E4-3, E3-3 et E3-4* – répartis en onze escadrilles survolent les navires à la parade. Ce défilé se déroule au large, entre le phare d'Ar-Men – sentinelle de la chaussée de Sein – et la pointe Saint-Mathieu. Gaston peut, à l'occasion, admirer la ligne du *Dunkerque*, un de nos cuirassés modernes qui évolue au milieu de la flotte de haute mer.

Les 2 et 3 juin, il reprend part à différents exercices avec l'escadre au large de Brest. De nouveau, une panne de moteur immobilise le *Cavelier de Cuverville* qui ne retrouve Berre que le vendredi 18 juin.

L'État-major de l'escadrille est remanié en septembre. Le lieutenant de vaisseau François Rue remplace Henri Daillière au commandement du *Cavelier de Cuverville*, et le capitaine de corvette Albert Jozan relève Gabriel Baron à celui de la *E4* tout en devenant le nouveau commandant du *Guilbaud*. Quant au *Mouneyrès*, son pacha est le Brestois André Kervella, lieutenant de vaisseau et ancien de la *2S-1* de Laninon.

Le 2 décembre 1937, Gaston devient le premier pilote du *Guilbaud*. Le jour de l'an 1938 lui apporte son galon de premier-maître.



***Janvier 1938 à Berre :** L'équipage du Guilbaud pose devant son hydravion. De gauche à droite : Le capitaine de corvette Jozan, l'enseigne de vaisseau de 1^{er} classe Chouillet, le premier maître pilote Lolivier et le reste de l'équipage. (Source photo : ARDHAN).*

La guerre civile espagnole est à son paroxysme. L'Allemagne et l'Italie participent à ce conflit, aux côtés des nationalistes du général Franco. Les navires de commerce français qui croisent en Méditerranée, au large des Baléares et le long des côtes orientales espagnoles, sont souvent exposés aux contrôles, aux tracasseries, aux arraisonnements, voire aux attaques de la part des franquistes. Pour protéger ces bateaux, la Marine envoie les trois *Laté 302* à Arzew, base intermédiaire entre celles de Bizerte-Karouba et de Port-Lyautey. Depuis ce port d'Algérie, ils peuvent ainsi intervenir rapidement pour assister notre flotte marchande. Leur rayon d'action couvre une zone de 29 000 km² entre les îles Baléares et le détroit de Gibraltar.

L'organisation opérationnelle de la *E4* à Arzew veut qu'à chaque fin de semaine, deux hydros aillent stationner dans un autre port – Alger, Bougie ou Port-Lyautey – laissant le troisième sur place, en alerte, avec son équipage.

<u>Escadrille E-4: B.A.N de Berre</u>		
du 4 juin 1936 au 30 août 1937		
Commandant de la E-4	Capitaine de corvette Baron.	
Appareil	Type	Vols
E4-2 Cavalier de Cuverville (Commandant L.V Daillières)	Latécoère 302	230 h 55 m
E4-5 CAMS 55 10	CAMS 55 10	21 h 25 m
E4-6 CAMS 55 10	CAMS 55 10	11 h 45 m
Potez B.E	P25	1 h 05 m
du 1er septembre 1937 au 30 avril 1938		
Commandant de la E-4	Capitaine de corvette Jozan.	
Appareil	Type	Vols
E4-1 Guilbaud (Commandant capitaine de corvette Jozan).	Latécoère 302	135 h 15 m
E4-6 CAMS 55 10	CAMS 55 10	9 h 20 m
Potez B.E	P25	1 h 30 m
Morane Saulnier	M230	1 h 15 m

L'escadrille *E4* quitte Berre pour rejoindre sa nouvelle base de Lanvéoc-Poulmic, sur la presqu'île de Crozon au début du mois de mai. Le 3, le *Guilbaud* et le *Mouneyrès* partent les premiers, suivis le 9 par le *Cavalier de Cuverville*.

<u>Escadrille E-4: B.A.N de Lanvéoc-Poulmic</u>		
du 1er mai au 31 juillet 1938		
Commandant de la E-4	Capitaine de corvette Jozan.	
Appareil	Type	Vols
E4-1 Guilbaud (Commandant capitaine de corvette Durand).	Latécoère 302	108 h 15 m
du 1er août 1938 au 05 juillet 1939		
Commandant de la E-4	Capitaine de corvette Durand Couppel de St Front.	
Appareil	Type	Vols
E4-1 Guilbaud (Commandant capitaine de corvette Durand).	Latécoère 302	142 h 53 m
E4-2 Cavalier de Cuverville (Commandant Lieutenant de Vaisseau Rue)	Latécoère 302	1 h 10 m
E4-3 Mouneyrès (Commandant Lieutenant de vaisseau Kervella)	Latécoère 302	0 h 10 m
E4-6 CAMS 55 10	CAMS 55 10	14 h 06 m
De L'Orza	Latécoère 301	0 h 40 m
Bretagne	Loire 102	8 h 25 m

Au cours des mois d'été, les exercices avec l'escadre au large de Brest, de Port-Lyautey ou d'Arzew s'intensifient, de même que les liaisons avec Hourtin, Berre ou Saint-Raphaël. Le 16 septembre, le capitaine de corvette Yves-Marie Durand Couppel de Saint-Front devient le nouveau commandant de la *E4*. Le 30, à Saint-Raphaël, Gaston essaie le *Loire 102 Bretagne* – nouvellement acquis

par l'aéronavale – qu'il convoie au Poulmic le lendemain. Gaston termine l'année 1938 avec des vols vers Hourtin, Biscarrosse et Cherbourg sur son *Guilbaud* et des exercices sur le *CAMS55 E4-6*.

Le mardi 27 janvier 1939, le cuirassé *Richelieu* est mis à flot à l'arsenal de Brest et rejoint le quai d'armement de Laninon. Le premier-maître Lolivier remplit son rôle de premier pilote. Il assure différents essais sur le *Guilbaud* et le *Mouneyrès*, et participe à des exercices avec l'escadre et la sixième division de torpilleurs. Le 2 février, il prend part aux recherches d'un navire de commerce, le *Belfort*, en grande difficulté dans la tempête au large de Brest. En avril, il effectue plusieurs vols vers Hourtin. Le mercredi 24 mai, il pilote le *Laté 301 De l'Orza*.

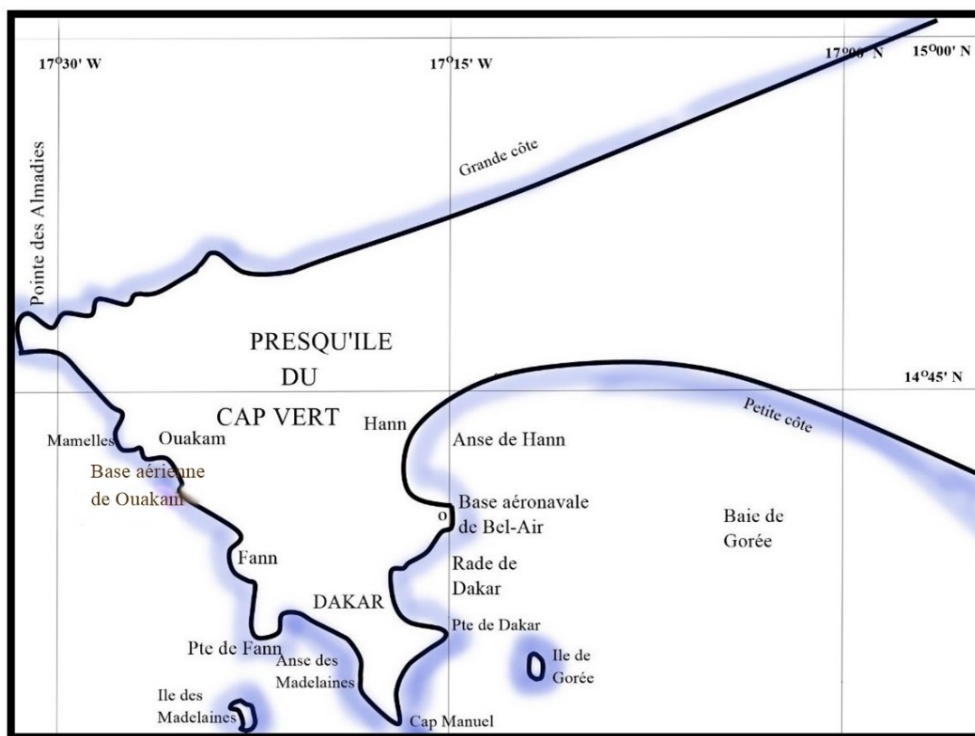
Mais déjà, les sombres nuages de la guerre avec l'Allemagne menacent. Le lundi 10 juillet, les trois *Laté 302* quittent la presqu'île de Crozon pour Port-Lyautey et retrouvent l'Oued Sebou. Le *Guilbaud* effectue son vol en 10 heures 30 minutes.

Gaston n'effectue qu'un seul vol d'essai de bombardement, le 28 juillet. En août, il réalise un aller-retour Port Lyautey-Agadir en 9hr puis un exercice de 7hr avec l'escadre.

Le 26 août, la *E4* quitte Port-Lyautey pour Port-Étienne. Le 28, le *Guilbaud* arrive à Dakar après 5 hr 44 min de vol suivi par Le *Cavelier de Cuverville* et le *Mouneyrès*. Les trois *Laté 302* s'ajoutent aux trois *Loire 130*, déjà dans le port sénégalais.

Escadrille E-4: B.A.N de Port Lyautey								
du 10 juillet au 25 août 1939								
Commandant de la E-4			Capitaine de corvette Durand Couppel de St Front.					
Appareil	Type	Vols						
E4-1 Guilbaud (Commandant capitaine de corvette Durand).	Latécoère 302	31 h 35 m						

Gaston à Dakar.



Les patrouilles maritimes sont le quotidien des marins aviateurs. Le 30 août, le *Guilbaud* effectue une mission de recherche du pétrolier allemand *Osmark*. Ce bâtiment sert de nourrice aux croiseurs de bataille de la Kriegsmarine – dont l'*Admiral Graf Spee* – en Atlantique central. Ce cuirassé de poche n'intéresse pas uniquement la *E4*. Le capitaine Paul Codos, le lieutenant Henri Guillaumet et le capitaine de corvette Henri Daillière, prétextant des « reconnaissances de routes commerciales au-dessus de l'Atlantique Sud », s'acharnent aussi à le localiser. Ils donnent le change en utilisant un avion civil de la compagnie Air France ; le Farman F 2 234 n°1, F-AQJM *Camille Flammarion*. Les recherches de l'*Osmark* continuent le 2 septembre jusqu'aux îles Bijagos au sud de Dakar.

Le dimanche 3 septembre, le Royaume-Uni et la France, déclarent la guerre à l'Allemagne, 48 heures après l'invasion de la Pologne par la Wehrmacht. La recherche de bâtiments ennemis dont l'*Osmark* – signalé au sud des Canaries – et de sous-marins reprend.

Le 5 septembre, le *Guilbaud* patrouille la zone du large. Chacun de l'équipage — CC Durand Couppel de Saint-Front commandant, EV1 Chollet commandant en second, navigateur, PM Lolivier 1^{er} pilote, SM Duluc pilote,

PM Blin radio volant, QM Rault radio volant, SM Le Louarn mécanicien volant, SM Caris, mécanicien volant, QM Lissilour mitrailleur — joue son rôle. Ceux hors quart scrutent la mer avec leurs jumelles. Le quartier-maître Rault signale une longue forme noire en surface. Après quelques minutes, il précise qu'il s'agit d'un sous-marin allemand. L'enseigne Chollet confirme l'information. Le pacha donne les instructions d'approche vers l'ennemi et ordonne à Lissilour d'amorcer les quatre bombes accrochées sous les ailes. Gaston descend à 200 mètres et effectue un grand virage pour mettre le *Guilbaud* dans l'axe de la cible, à une altitude de 100 mètres. Le viseur de bombardement installé, Chollet tient dans la main la commande de largage. L'U-Boot commence déjà à plonger avant que l'hydro n'arrive à sa verticale. Chollet actionne la détente larguant ainsi les deux projectiles bâbord, puis ceux de tribord. Au moment des explosions, on ne distingue que la silhouette du sous-marin immergé. Gaston fait remonter l'hydravion à 400 mètres et décrit des grands cercles au-dessus de l'impact. Mais rien de visible n'apparaît en surface. Ni trace de gas-oil, ni morceaux d'épave, ni objets flottants. Blin envoie à Marine Dakar les coordonnées géographiques de l'attaque.

La fin de l'année se déroule en patrouilles et recherches de bâtiments ennemis mais aussi en escortes de convois.

1940, une autre année de guerre commence. À la date du dimanche 23 juin, il est indiqué dans le carnet de vol de Gaston: « 23 juin- Laté302 - *Guilbaud-Pilote- 2h27- protection d'une force navale* ». Il s'agit de l'arrivée à Dakar du cuirassé *Richelieu* – parti de Brest le mardi 18 – et de sa bien maigre escorte. Sa présence à Dakar agace les Anglais autant qu'un caillou dans leur chaussure. Ils veulent absolument neutraliser notre cuirassé. Quelques bâtiments britanniques – dont le porte-avions *Hermes* arrivé le 20 juin – croisent déjà devant Dakar.

Le 7 juillet, le *Guilbaud* en patrouille durant une heure confirme la présence au large de bâtiments anglais.

L'attaque anglaise du 8 juillet à l'aube

Le *Richelieu* subit l'attaque des *Fairey Swordfish* de l'*Hermes*. Une torpille atteint l'arrière du bâtiment, endommageant très sérieusement l'une des lignes d'arbre tribord et les moteurs de barre, et ouvrant une importante brèche dans la coque.

Le carnet de vols de Gaston, pour le mois de septembre, tient en deux lignes :
— Le 19 : « *Recherche et protection de la 10^e DCT* ». (La 10^e division de contre-torpilleurs se composait du *Fantasque*, du *Malin* et de l'*Audacieux*, tous

les trois rattachés à la Force Y, de même que les trois croiseurs légers *Gloire*, *Montcalm* et *Georges Leygues* ayant à son bord le renfort de quelques ingénieurs, techniciens et ouvriers de l'arsenal de Toulon et tout le matériel pour la réparation du *Richelieu*. Cette escadre appareilla de Toulon le 9 septembre et arriva à Dakar le 14.

— Le 23 : « *Patrouille, reconnaissance des forces anglaises* ».

Les combats de Dakar : 23-25 septembre 1940

En ce matin du 23 septembre, une brume épaisse s'élève sur la mer. Les navires de l'amiral anglais Cunningham et des Forces Navales Françaises Libres (FNFL) se présentent au large de Dakar. Les marins-aviateurs les cherchent au nord, mais ils arrivent par le sud. Stratégiquement, les Britanniques veulent s'emparer du port de Dakar et du *Richelieu*, et de Gaulle souhaite le ralliement de l'AOF (Afrique occidentale française) à la France libre, comme l'AEF (Afrique équatoriale française) l'a fait le mois précédent.

Cette armada se compose du porte-avions *HMS Ark Royal* avec ses avions torpilleurs *Fairey Swordfish* et ses chasseurs bombardiers *Blackburn Skua*, des cuirassés *HMS Barham* et *HMS Resolution*, de trois croiseurs lourds, de deux croiseurs légers, de cinq destroyers, de deux dragueurs de mines et de cinq transports de troupes avec à leur bord 4 300 soldats. La France libre aligne trois avisos – le *Savorgnan de Brazza*, le *Commandant Duboc* et le *Commandant Dominé* –, un patrouilleur – le *Président Houduce*, chalutier terre-neuvas de Fécamp réquisitionné –, quatre cargos et deux paquebots transportant 2 400 hommes, dont le *Westerland* avec à son bord le général de Gaulle.

Pour contrer cette flotte aux intentions belliqueuses, la marine – fidèle à l'amiral Darlan – dispose du *Richelieu*, des croiseurs *Montcalm* et *Georges Leygues* (La *Gloire* se trouve à Casablanca)³, des contre-torpilleurs *Fantasque*, *Malin*, *Audacieux*, du torpilleur *Hardi*, des sous-marins *Ajax*, *Persée*, *Béveziers* de neuf avisos et de navires auxiliaires. Elle peut également compter sur l'escadrille 4E, forte des 3 *laté 302* et des 3 *Loire 130 C*. L'armée de l'air basée à Ouakam et à Thiès, dans la périphérie de Dakar, aligne 12 chasseurs *Curtiss H75*, 5 chasseurs *Dewoitine DI50* et 3 bombardiers *Glenn Martin 167F*.

³ Le 18 septembre, les trois croiseurs légers tentèrent de rejoindre Libreville au Gabon en AEF, cette région n'étant pas encore sous le contrôle des Français libres (le Gabon les ralliera le 9 novembre 1940). Les bâtiments furent interceptés par une escadre anglaise. Le *Montcalm* et le *Georges Leygues* purent s'échapper en distançant les navires britanniques et retournèrent à Dakar. La *Gloire*, ayant des problèmes de machines et manquant de vitesse, fut interceptée par 2 croiseurs lourds, le *HMSA Australia* et le *HMS Cumberland* et escortée jusqu'à Casablanca au Maroc.

Dès l'aube, les équipages de la 4E se tiennent devant leurs baraquements en attendant les ordres. Des bruits d'avions se font entendre. Tous lèvent la tête et aperçoivent les avions anglais décrivant des cercles à basse altitude au-dessus de la ville et lachant des tracts sur lesquels on peut lire : « *Français de Dakar, joignez-vous à nous pour délivrer la France ! — Général de Gaulle —* ».

À 6 heures, les équipages de la 4E aperçoivent à travers leurs jumelles le *Savorgnan de Brazza*, stoppé entre l'île de Gorée et la côte. Une vedette, s'en détache. Elle accoste au môle n° 7. Un officier débarque et se dirige prestement vers un autre officier venant à sa rencontre. L'émissaire porte un message du général de Gaulle, demandant aux autorités de Dakar le ralliement de l'AOF à la France libre. Les deux hommes discutent quelques longues minutes et se séparent, et l'officier du *Savorgnan de Brazza* – le capitaine de corvette Georges Thierry d'Argenlieu – regagne l'avis. Quelques coups de semonce sont tirés par le *Richelieu*, pour inciter le *Savorgnan de Brazza* et les *Commandants Duboc* et *Dominé* à rester au large.

À onze heures, le feu anglais se déchaîne. Les obus des *HMS Barham* et *HMS Resolution* se mettent à pleuvoir sur le port et l'arsenal, quelques-uns tombent sur la ville. Le *Savorgnan de Brazza* et les deux autres avisos entrent aussi dans la danse. Le *Richelieu* riposte chaque fois que les bâtiments anglais se trouvent dans son angle de tir.

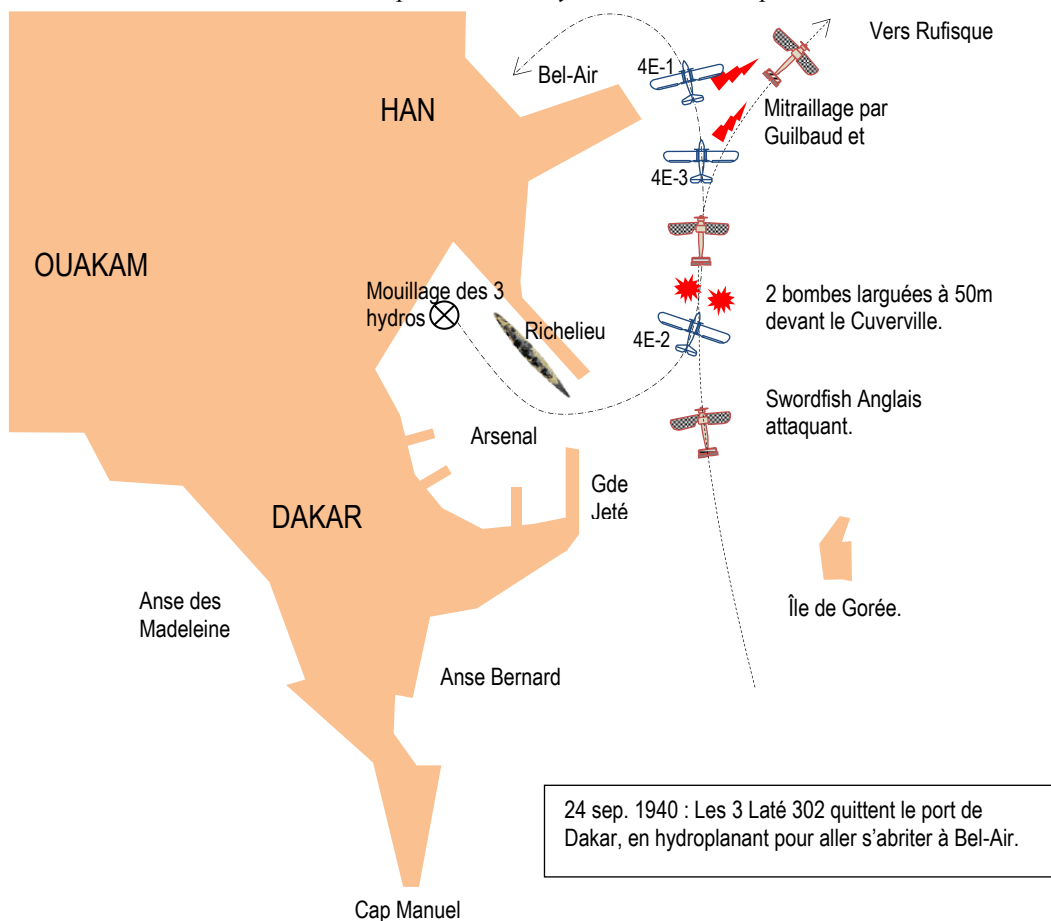
Les équipages des trois *Laté 302* — amarrés sur des coffres dans le port — ne peuvent qu'être les spectateurs impuissants de cette attaque. Le bombardement dure environ une heure puis, tout redevient calme. Le lieutenant de vaisseau Roux rassemble son équipage, et tous gagnent rapidement le *Cavelier de Cuverville*. Gaston fait décoller son hydravion pour un vol de reconnaissance. Sur son carnet est indiqué « *Patrouille, Reconnaissance des forces anglaises* ».

En début de soirée un calme précaire s'installe. Yves Durand, le pacha pour encore quelques jours, réunit ses marins-aviateurs et leur donne l'ordre du lendemain : en cas d'attaque, gagner en hydroplanant la base de Bel-Air.

À l'aube du 24 septembre, les hommes embarquent dans leurs hydravions respectifs. Moteurs en route, coffres largués, le *Guilbauld* glisse vers la sortie du port en premier, suivi par le *Mouneyrès* et le *Cuverville* de Gaston. Au sortir de la passe, ils prennent la direction de la pointe de Bel-Air. Vers 9 heures, une escadrille de six *Swordfish* et six *Blackburn Skua*, volant à basse altitude, approchent pour attaquer le *Richelieu*. Ils se heurtent à sa DCA – dont l'efficacité redoutable brigue trois *Swordfish* abattus – et aux chasseurs *Curtiss H75* de la base de Ouakam qui descendent trois *Skua*. L'un des *Swordfish* se détache du groupe et prend les trois *Laté 302* en enfilade. Il largue

deux bombes à cinquante mètres seulement devant le *Cuerville*. En dégagement au-dessus du *Guilbaud* et du *Mouneyrès*, le biplan, atteint par les mitrailleuses des deux hydros, termine sa course dans la baie de Rufisque. Son équipage, deux aviateurs, est recueilli et conduit à l'Amirauté de Dakar.

Schéma illustrant la sortie du port des trois hydravions, le 24 septembre 1940 au matin.



À la fin de cette journée, Les *HMS Barham* et *HMS Resolution* reprennent leurs canonnades.

Le 25 septembre, en milieu de matinée, le sous-marin *Béveziers* – en embuscade à l'immersion périscopique – réussit à torpiller le *HMS Resolution* qui, fortement touché, s'éloigne vers le large avec le reste de l'armada. Seul le cuirassé *HMS Barham* continue le pilonnage, mais il est atteint sur l'arrière par une bombe larguée d'un *Martin 167* et rompt le combat. Toute l'escadre anglaise s'en retourne, à Freetown d'où elle était venue. La bataille est terminée.

Gaston, ainsi que son radio volant, le quartier-maître Desroche, alias « Papillon » et d'autres de la 4E débarqués⁴ à Dakar prennent passage à bord du paquebot *Explorateur Grandidier* des Messageries Maritimes qui les ramène à Marseille quelques jours avant Noël.

⁴ *Débarqué* : Dans la marine lorsqu'un marin quitte une affectation, il débarque. À l'inverse, il embarque.

Gaston à Berre :

À son retour de Dakar, Gaston se rend à Brest, le temps d'une permission, et retrouve sa famille qu'il n'a pas vue depuis dix-sept mois. Puis il rejoint le 5^e dépôt des équipages de Toulon où il reste jusqu'au 16 juin 1941. Il embarque à la BAN de Berre le 18 et intègre la nouvelle escadrille de torpillage 4T commandée par le lieutenant de vaisseau Cauhapé. Dix hydravions *Latécoère 298*, provenant de la base de Karouba, la composent.



Source photo : Archives familiales.

Les entraînements au pilotage, les amerrissages de mirage, les piqués, les vols de groupe et les lancements de torpilles s'enchaînent sur différents appareils, à bonne cadence. Gaston, comme les autres, doit effectuer annuellement huit lancements réels de torpilles, obligation qu'il remplit au vu de son carnet de vol.

Le 1^{er} octobre 1941, il est promu officier de 2^e classe des équipages de la flotte. Ce grade équivaut à celui d'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe (deux galons), mais avec l'appellation de « monsieur l'officier » et non de « lieutenant ».

Arrive l'année 1942.

À la base, il retrouve son camarade du *Guilbaud*, le maître pilote Henri Duluc⁵. Le 3 juillet, tôt le matin, il décolle avec son Laté 298, 4T-8, pour un entraînement d'attaque sur un bâtiment à la mer. Ce même jour, Henri Duluc trouve une mort tragique à bord de son 4T- 2.

Le 4 novembre, il pilote le 4T-5 pour un exercice avec l'escadre.

Le 8 novembre, les troupes alliées débarquent en Afrique du Nord, dans différents ports du Maroc et d'Algérie (opération Torch).

Le 11 novembre – date hautement symbolique – la wehrmacht envahit la zone dite « libre ». Gaston effectue un dernier vol d'essai d'appareil de 30 minutes ce même jour sur le 4T-6.

Le 27 novembre, la flotte se saborde à Toulon. À Berre, dès sept heures, en à peine dix minutes, quelques centaines de feldgraus investissent la BAN, sans combat ni résistance de la part des marins-aviateurs. La base, ses infrastructures, ses équipements et ses escadrilles tombent intacts entre leurs mains. Tout l'effectif français de la base de Berre – soit environ 600 personnes – est mis à la porte illico.

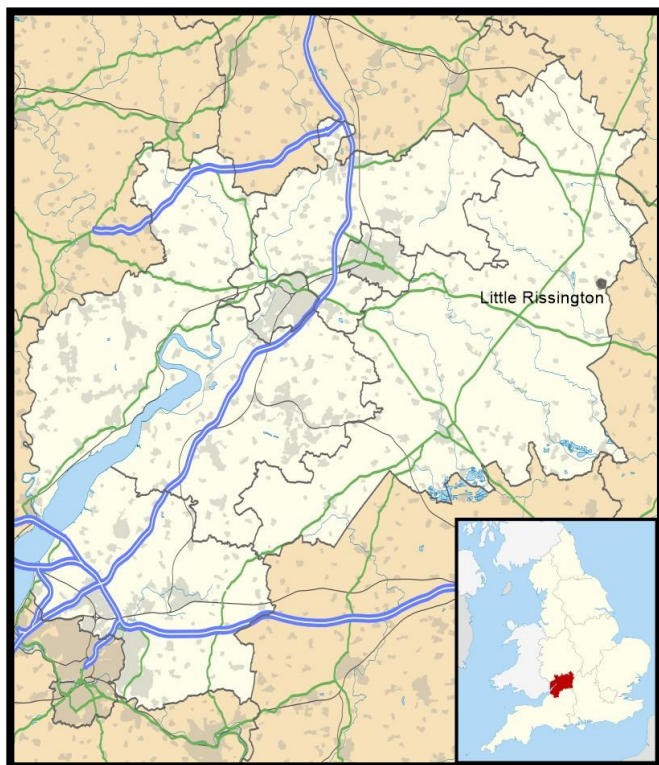
Escadrille 4-T: B.A.N de Berre					
du 11 juillet 1941 au 11 novembre 1942					
Commandant de la 4-T		Lieutenant de vaisseau Cauhapé.			
Appareil	Type	Vols			
Hydravion torpilleur Latécoère	Latécoère 298	150 h 26 m			

⁵ **Henri Duluc (1913-1942)**, 2^e pilote lors de ce vol, trouva une mort tragique, le 3 juillet 1942, dans les circonstances suivantes.

« Son Latécoère 298 4T-2 (n° 43) en panne de moteur, est contraint à un amerrissage forcé devant le Cap Méjean dans la région de Carry-Le-Rouet. La mer est forte et l'hydravion, endommagé, coule rapidement, obligeant l'équipage à se mettre à l'eau. Mais lorsque les hommes sont recueillis par le chalutier Louis Constant, il est trop tard pour le maître pilote Henri Duluc qui ne peut être ranimé » (source ARDHAN). Sa fiche au SHD de Vincennes comporte la mention « Mort pour la France » (SHD Vincennes cote CC8 62 D 3905).

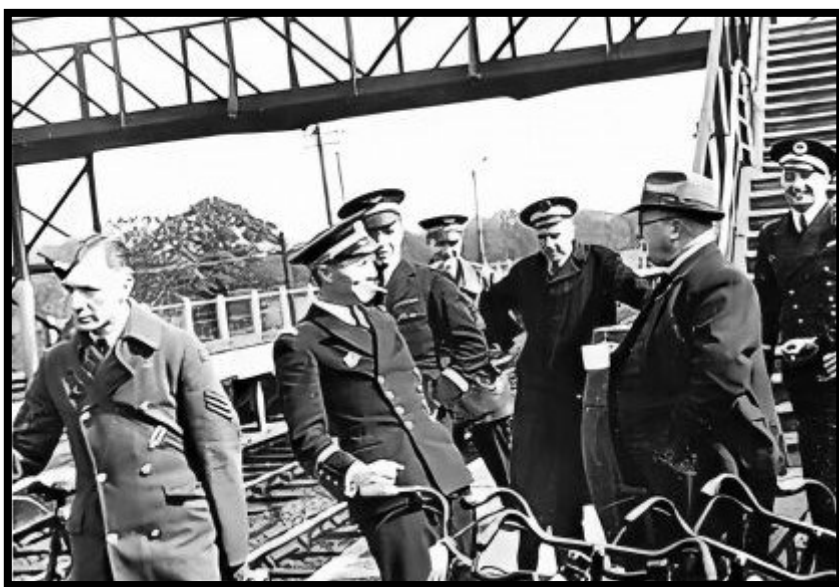
Fin de carrière.

Selon sa fiche de matricule, Gaston quitte la BAN de Berre le 1^{er} avril 1943 pour le CAM Paris. Il y reste jusqu'au 1^{er} juin 1944. À cette date, il est mis en congé pour une période de huit mois à l'issue de laquelle il rejoint l'aéronautique navale en Grande-Bretagne. Il est détaché, avec quelques autres pilotes, auprès de la Royal Air Force (RAF) au n° 6 P.A.F.U (Pilot Advanced Flying Unit) sur la base de Little Rissington dans le county du Gloucestershire. Son « Pilots Flying Log Book » indique qu'il y reste trois mois.



Il vole sur un avion d'entraînement, l'*Airspeed Oxford*. Les instructeurs britanniques communiquent bien entendu, en anglais. J'imagine Gaston, ne l'ayant jamais appris à l'école et encore moins dans la marine, essayant de se « dépatouiller » avec la langue de Shakespeare.





Marins et aviateurs français, sur un quai de gare en Angleterre en 1945. Gaston, cigarette à la bouche, écoute attentivement ce que le civil au chapeau de feutre lui dit sous le regard amusé des autres personnes. Un sergent britannique passe le groupe dans l'indifférence. (Source photo : Archives familiales.)



En Angleterre en mai 1945. (Source photo archives familiales).



Départ de Little Rissington en mai 1945 : Gaston semble soucieux du nombre de sacs de marin et de valises, sans compter les bicyclettes qu'il faudra transporter à la gare. (Source photo : Archives familiales.)

Gaston prend sa retraite de la marine le 1^{er} juin 1947 et se retire à Guingamp dans les Côtes d'Armor.

Le 1^{er} juillet 1950, il est promu officier des équipages de 1^{ère} classe dans la réserve et le 13, il est fait chevalier de la Légion d'honneur.

Il décède à Brest, le 19 mars 1981, âgé de 72 ans, à son domicile du 22 boulevard Mouchotte.

ANNEXES

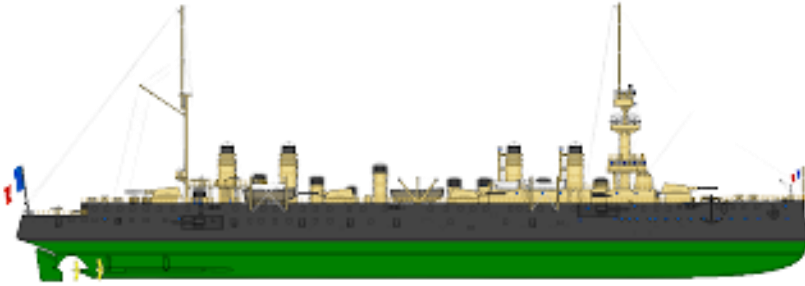


Annexe 1

Le croiseur cuirassé *Marseillaise*



Fiche Signalétique



Construction :	Arsenal de Brest : 12/1899 > 10/1903.
Déplacement :	9 996 T.
Coque :	Blindage : Ceinture 70-150 mm / Pont 34-45 mm / Soutes à munitions 30 mm / Tourelles 161 mm / Barbettes 174 mm / Château 152 mm.
Longueur :	139,78 m.
Largeur :	20,20 m
Tirant d'eau :	7,55 m
Puissance :	15 300 Kw.
Vitesse :	21,0 nd.
Rayon d'action :	12 000 milles nautiques à 12 nd.
Machines :	24 chaudières Belleville.
Propulsion :	Machines à vapeur triple expansion. 3 arbres d'hélice.
Effectif :	Hommes : 612.
Armement :	2 canons 194 mm. 8 canons de 164,7 mm. 6 canons de 100 mm. 18 canons de 47 mm. 4 canons de 37 mm. 5 tubes lance-torpilles de 450 mm.

L'état-major du croiseur cuirassé (1926)

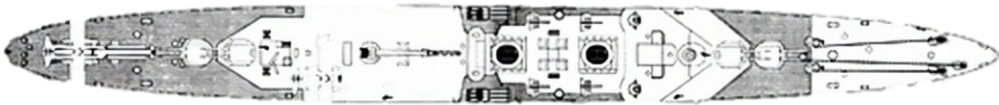
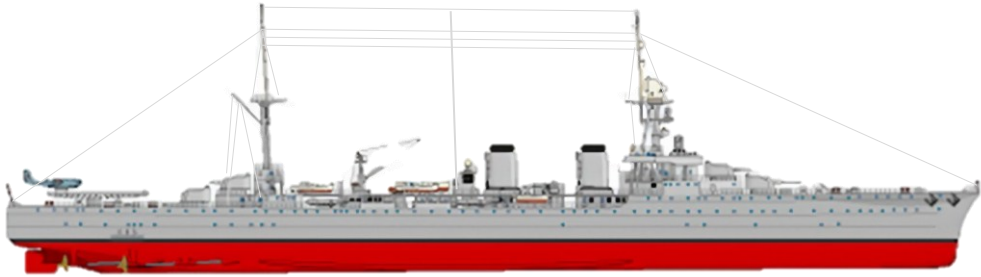
Capitaine de vaisseau C. Echemann	Commandant.
Capitaine de frégate H. Duroch	Commandant en second.
Capitaine de corvette L Vivien.	Commandant adjoint.
Lieutenant de vaisseau C. Reboul	Canonnier.
Lieutenant de vaisseau P. De Juge	Torpilleur.
Lieutenant de vaisseau M. Durrande	
Lieutenant de vaisseau P.J Muller	
Lieutenant de vaisseau L Driard	Professeur.
Lieutenant de vaisseau V. Mugnier	Professeur.
Lieutenant de vaisseau R. Stourne	Professeur.
Enseigne de vaisseau 1 ^e classe J. Van Gaver	
Enseigne de vaisseau 1 ^e classe R. Cordoliani	
Enseigne de vaisseau 1 ^e classe P. Peroux	
Ingénieur mécanicien principal F. Gravier	
Ingénieur mécanicien 1 ^e classe. V Tourre	
Officier de 1 ^e classe des équipages A. Rey	
Officier de 2 ^e classe des équipages J Calvary	
Officier de 2 ^e classe des équipages J Lanneval	
Officier de 2 ^e classe des équipages J Carré	
Officier de 2 ^e classe des équipages F. Hesry	
Officier de 2 ^e classe des équipages J Dumoulin	
Commissaire de 1 ^e classe A. Graffard	
Médecin de 1 ^e classe C. Hederer	
Médecin de 2 ^e classe L.M Guermeur	

Annexe 2

Le croiseur léger *Lamotte-Picquet*



Fiche Signalétique



Construction :	Arsenal de Lorient : 17/1/1923 > 21/3/1924
Déplacement :	7 249 T / 9 350 T à pleine charge.
Coque :	Blindage : Pont 20 mm / Soutes à munitions 30 mm / Tourelles 30 mm
Longueur :	181,30 m
Largeur :	17,50 m
Tirant d'eau :	6,14 m
Puissance :	102 000 CV.
Vitesse :	33,0 nd.
Rayon d'action :	3 000 milles nautiques à 15 nd.
Machines :	Turbines Parsons à simple réduction. 8 chaudières Guyot. 4 hélices.
Effectif :	Officiers : 27. Hommes : 551.
Armement :	8 canons 155 mm (4 tourelles doubles). 4 canons de 75 mm anti-aérien. 8 canons de 37 mm modèle 1925. 12 tubes lance-torpille de 550 mm. 1 catapulte / 2 avions Gourdou Lesseure (GL-812)

Les états-majors du croiseur *Lamotte-Picquet* (1927-1928)

Capitaine de vaisseau Jean Cras (° 1879 Brest †1932 Brest).
Premier commandant du *Lamotte-Picquet* du 28/01/26 au 09/01/1927



Capitaine de Vaisseau Édouard HUAU (°1876 Brest †1962 Brest). Commandant du *Lamotte-Picquet* du 10 janvier 1927 au 20 septembre 1928, et capitaine de pavillon du contre-amiral Pirot durant cette période.

État-Major d'escadre

Contre-amiral L. Pirot.
Capitaine de frégate F. Michelier.
Capitaine de corvette E. Boillot.
Lieutenant de vaisseau M. Jamet.
Lieutenant de vaisseau J. Lacaille-Desse.
Ingénieur mécanicien principal J Ollier.
Commissaire H.A.J Borins.

État-Major croiseur Lamotte-Picquet

Capitaine de vaisseau E. Huau
Capitaine de frégate M. Lafarge
Capitaine de corvette H. Picard.
Lieutenant de vaisseau P.P Charasse
Lieutenant de vaisseau A. Poirrier
Lieutenant de vaisseau A.A.M Lepotier
Lieutenant de vaisseau R Braxmeyer
Lieutenant de vaisseau E. P. Ferrand.
Lieutenant de vaisseau C. Perzo
Enseigne de 1^e classe V Payen
Enseigne de 1^e classe H. De Carqueray
Enseigne de 1^e classe De Lestapis
Enseigne de 1^e classe Y Cumunel
Enseigne de 2^e classe R Lemaire
Enseigne de 2^e classe G Rostand
Enseigne de 2^e classe J. Arnauld
Officier de 2^e classe des équipages Le Bohec.
Ingénieur mécanicien p^{al} M.T. Rolland
Ingénieur mécanicien 1^e V. Henderycksen
Ingénieur mécanicien 1^e F. Renan
Ingénieur mécanicien 2^e H. Royant
Ingénieur mécanicien 2^e F. Guillermin
Ingénieur mécanicien 3^e L. Dos
Ingénieur mécanicien 3^e E. Dufour
Ingénieur mécanicien 3^e M. Avenard
Médecin L. Y. Rondet

Commandant.
Chef d'état-major.
Sous-chef d'état-major.
Aide de camp.
Aide de camp.
Commissaire d'escadre.

Commandant.
Commandant en second.
Commandant adjoint.
Officier canonnier.
Officier torpilleur.
Officier transmissions.
Pilote d'aéronef.

Officier de manœuvre

Torpilleur.

Radio / transmissions

Fusilier

Pilote d'escadre.
Chef mécanicien

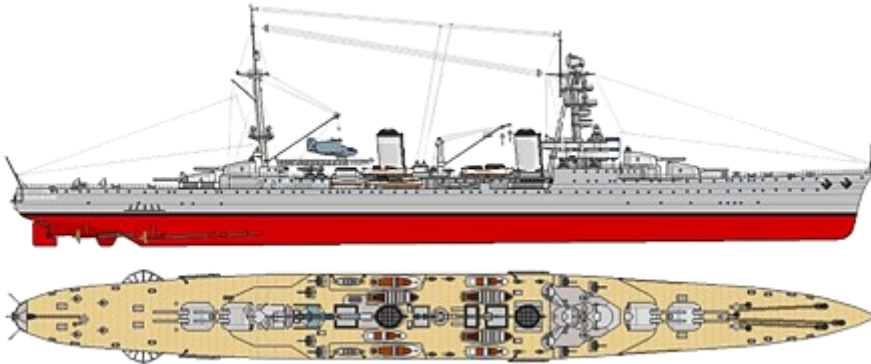
Médecin d'escadre.

Annexe 3

Le croiseur *Tourville*



Fiche Signalétique



Construction :	Arsenal de Lorient : 4/3/1925 > 24/8/1926.
Déplacement :	10 000 TW (Tonne Washington: En référence au traité de Washington de février 1922). 11 404 T normal. 12 435 T à pleine charge.
Coque :	Sans protection, mais cloisonnement très serré. Blindage : 30 mm seulement sous les tourelles et soutes.
Longueur :	191,20 m
Largeur :	19,087m
Tirant d'eau :	6,49 m
Puissance :	136 000 CV.
Vitesse :	33,7 nd.
Rayon d'action :	4 500 milles nautiques à 15 nd.
Machines :	Turbines à engrenage Rateau-Bretagne. 8 chaudières Guyot du Temple, 20kg/cm ² (215°) 4 turbines à simple réduction 118 400 CV (88 360 KW). 4 hélices.
Mazout :	1 841 T.
Effectif :	Officiers : 25 Hommes : 650 (dont 200 mécaniciens et chauffeurs).
Armement :	8 canons 203 mm modèle 1924 (4 tourelles doubles). 8 canons de 75 mm (8 tourelles simples) modèle 1922. 8 canons de 37 mm modèle 1925. 6 tubes lance-torpille. 1 catapulte / 2 avions.

Liste des officiers au départ de Brest, le 5/04/1929

Capitaine de vaisseau	J.-M.C Abrial	Commandant
Capitaine de frégate	J.H.P de Bronac de Vazelhes	Commandant en 2 ^d .
Capitaine de corvette	A.L Le Moaligou	
Capitaine de corvette	M.J.L Robbe	
Lieutenant de vaisseau	J.M.G Bellando	Pilote aéronavale.
Lieutenant de vaisseau	N.P.A de Lestrangle	Chef de quart.
Lieutenant de vaisseau	R.E.H.M Fatou	Transmetteur.
Lieutenant de vaisseau	E. Hainguerlot	Fusilier.
Lieutenant de vaisseau	R.M.F Villebrun	Torpilleur.
Lieutenant de vaisseau	M.G.H Ruyneau de St-Georges	Canonnier.
Enseigne de vaisseau 1 ^e classe	M.P Ferté	Pilote aéronavale.
Enseigne de vaisseau 1 ^e classe	G.H Huber	Pilote aéronavale.
Enseigne de vaisseau 1 ^e classe	F.A.G.M Le Roux	Canonnier.
Enseigne de vaisseau 1 ^e classe	L.M.J.A Quérangal des Essarts	Canonnier.
Enseigne de vaisseau 1 ^e classe	P.M Vialet	Torpilleur.
Enseigne de vaisseau 2 ^e classe	J.M.R de Buretel de Chassey	Canonnier.
Enseigne de vaisseau 2 ^e classe	P.G.E de Parseval	Torpilleur.
Enseigne de vaisseau 2 ^e classe	R.M.J Guillemin	Canonnier
Ingénieur en chef	F.J de Pelch	Chef mécanicien.
Ingénieur de 1 ^e classe	F.R Clément	Ingénieur mécanicien.
Ingénieur de 1 ^e classe	H.F Mitre	Ingénieur mécanicien.
Ingénieur de 2 ^e classe	L.M Le Puth	Ingénieur mécanicien.
Ingénieur de 2 ^e classe	J.F.M Pronost	Ingénieur mécanicien.
Ingénieur de 3 ^e classe	B.L Bonnefoi	Ingénieur mécanicien.
Ingénieur de 3 ^e classe	F.M Déroulède	Ingénieur mécanicien.
Ingénieur de 3 ^e classe	A.M.E Joly	Ingénieur mécanicien.
Commissaire de 1 ^e classe	M.Y. Le Braz	
Médecin chef	L.J.B Darleguy	Médecin major.
Médecin	M.L.B Simon	Médecin.
Ingénieur des constructions navales de 1 ^e classe	H.A.C Amiot	
Capitaine d'infanterie	J.F.J.B.A de Fauque de Jonquières ¹	Capitaine de l'infanterie coloniale.



1 : Le capitaine de vaisseau Abrial, alors jeune aspirant sur le cuirassé Masséna, en 1901, avait pour commandant le capitaine de vaisseau Marie Eugène de Fauque de Jonquières (°1850 +1919), père de Joseph François Jules Baptiste Albert de Fauque de Jonquières, capitaine d'infanterie coloniale, embarqué sur le Tourville.

Le commandant Abrial (photo de droite) débarqua du Tourville le 21 septembre 1929 à l'escale de Fremantle et fut remplacé par le capitaine de vaisseau Jean Ernest Odend'hal (photo de gauche).



Le croiseur Tourville et la presse

La Dépêche de Brest:

M^{me} DE GALLARD - BRASSAC REMET UN FANION AU « TOURVILLE »

Au lendemain de Pâques, le *Tourville* appareillera pour une longue croisière. Ce qui explique qu'il ait été hier, malgré le deuil marqué de son pavillon en berne, le théâtre d'une cérémonie impossible à retarder.

Descendante du grand chef d'escadre Anne de Tourville, la comtesse de Gallard-Brassac, présidente de l'Association des Dames françaises, était venue à Brest, accompagnée de son amie, Mlle de Frescheville, pour remettre au navire filleul de son illustre ancêtre un pavillon tricolore qu'allait recevoir de ses mains le capitaine de vaisseau Abrial, commandant le croiseur.

Le *Tourville*, repeint à neuf, est à flot dans un bassin de La Ninon. Il est 10 h. 30.

Sur la plage arrière, devant les tourelles dont l'une s'intitule *La Syène*, du nom d'un bâtiment qui porta jadis le marquis du grand marin, l'équipage est rangé. Impécablement alignés voici, sur tribord, les hommes du pont; sur bâbord ceux des machines. A l'extrême-arrière, la musique du bord qui, vu les circonstances, se contentera d'exécuter militairement la *Marseillaise*.

Entre les deux canons à tir contravions, près de la descente du carré des officiers, se tient l'état-major. Des hommes garnissent en outre, au long de la rambarde, la partie arrière du pont supérieur.

Le commandant Abrial remet la croix de la Légion d'honneur au lieutenant de vaisseau Fatou, la médaille militaire aux seconds-maîtres Le Garrec et Flach, placés au centre; puis, dans ce décor de prise d'armes, Mme de Gallard-Brassac vient remettre au commandant du *Tourville* le pavillon-souvenir.

Ayant rappelé en quelques mots la carrière de son illustre aïeul, la comtesse de Gallard-Brassac ajoute qu'elle peut se considérer comme la grand-mère du beau navire où elle se trouve et dit notamment :

— Les hommes d'aujourd'hui valent ceux d'autrefois. Les marins de Ronarch valent ceux de Tourville. Ceux de 1914-1918 valent ceux de 1692. Une même pensée les anima : l'amour de la France.

Et Mme de Gallard termine par le cri de : « Vive la France ! »

Le commandant Abrial, au nom de son bâtiment, remercie la donatrice, puis l'équipage rompt les rangs.

Les musées flottants

Retenues à déjeuner par le commandant Abrial, Mme de Gallard-Brassac et Mlle de Frescheville regagnaient dans l'après-midi l'hôtel Moderne où elles étaient descendues et où elles voulurent bien nous recevoir.

Nous allions apprendre de Mlle de Frescheville l'importance exacte du geste de son amie.

— Comme vous devez le savoir, nous dit-elle, la cérémonie de ce matin a été empreinte de la plus grande simplicité. Les circonstances l'exigeaient; de fait aussi que cette remise de fanion n'est qu'un préambule.

En effet, Mme de Gallard-Brassac compte élever le croiseur *Tourville* de souvenirs authentiques de son ancêtre: des gravures, un pavillon ayant flotté au mât de l'un des bâtiments que le grand marin conduisit au combat.

L'amiral Wackernie, le commandant Chack ont applaudi à cette initiative, l'ont encouragée et Paul Chack, en particulier, effectuée en ce moment des recherches pour établir sur quel navire flotta ce pavillon de chef d'escadre que la comtesse de Gallard compte offrir au *Tourville*.

Mlle de Frescheville ajoute :

— Il faudrait que chacun de nos bâtiments de guerre, porteur d'un grand nom, devienne une sorte de musée flottant pour le plus grand prestige de la France. Ah ! si la marine avait l'équivalent d'un général Marlaux !...

Mlle de Frescheville nous apprend aussi que la comtesse de Gallard-Brassac est la propre nièce de la duchesse d'Uzès et proche parente du capitaine de corvette de Gallard-Brassac de Béarn qui, retiré en Corse, y fait de la politique.

Quant à la comtesse de Gallard-Brassac, elle tint à insister sur le caractère de simplicité de la cérémonie du matin.

Souhaitons que son heureuse initiative soit suivie. L'idée du « musée flottant » est excellente; il faut en tirer parti.

Pierre BOUTS.

LA MARCHE FUNÈBRE DU CROISEUR «TOURVILLE»

De Brest à New-York

Paris, 6. — Le ministère de la Marine communique les renseignements suivants sur le voyage du *Tourville*, de Brest à New-York, et le séjour de ce bâtiment à New-York :

A Brest

A son arrivée à bord, le 5 avril, le cercueil contenant le corps de M. Myron T. Herrick, a été déposé sur une table basse, drapée de noir, située sur la plage arrière, entre les deux canons de la tourelle quatre.

Des plantes vertes étaient disposées à la tête du cercueil.

La compagnie de débarquement avait pris les armes. Le salut de dix-neuf coups de canon a été fait au moment où le cercueil, porté par des matelots du *Tourville*, est arrivé sur la plage.

La chambre mortuaire

Le cercueil a été placé, en présence de M. Schott, secrétaire de l'ambassadeur, dans une chambre mortuaire construite spécialement sur le pont, tendue de noir et ornée d'un pavillon américain et d'un pavillon français.

M. Schott, secrétaire de l'ambassadeur américain, occupait l'appartement du capitaine de pavillon. Son bureau communiquait par une porte avec la chambre mortuaire. La seconde porte de cette chambre ouvrait sur la cour des appartements du commandant.

L'appareillage

Le *Tourville* a appareillé avec son pavillon en berne, et un pavillon américain, également en berne, au mât de l'avant.

A la sortie de l'Iroise, le *Hood* et huit torpilleurs anglais sont passés à petite distance. Le *Hood* a salué de 19 coups de canon, avec le pavillon américain en tête de mât.

Le *Tourville* a rendu le salut, coup pour coup, avec le pavillon anglais en tête de mât.

En mer

Le dimanche 7 avril, huit jours après la mort de l'ambassadeur et à l'heure précise de sa mort, le commandant et les officiers du *Tourville* se sont réunis devant le cercueil et s'y sont recueillis.

Les croiseurs américains *Marblehead* et *Cincinnati* ont rallié le *Tourville* au feu de Nankucket et ont pris la tête de file derrière lui. Ils ont gardé cette formation toute la nuit. Au jour, ils ont pris une formation d'escorte à trois unités environ de part et d'autre du *Tourville*, à 45 degrés sur l'arrière du travers. Ils ont repris la ligne de file à l'entrée du chenal Ambrose.

L'arrivée à New-York

Grâce aux mesures prises, d'accord avec les autorités navales, par la Compagnie Générale Transatlantique, l'arrivée du *Tourville*, son accostage au quai n° 57, le débarquement du cercueil, tout s'est passé dans l'ordre et la dignité qui conviennent à une pareille cérémonie.

A la quarantaine, le remorqueur de la ville de New-York a amené à bord le représentant de la ville, ainsi que le colonel délégué par le général commandant les troupes et le capitaine de vais-

seau représentant l'amiral commandant le *New York*, de Brooklyn, et notre attaché naval à Washington.

Le cercueil avait été, avant l'entrée, transporté de la chapelle mortuaire sur la plage arrière et gardé par un piquet de la compagnie de débarquement, en vue de tous les navires et des ferrymans qui sillonnent la rivière.

L'accostage, sous la direction du pilote major de la C. G. T., s'est accompli rapidement et silencieusement. La famille, le ministre des Postes, représentant le président de la République; le maire de New-York, l'ambassadeur de France, l'amiral de Steiguer et le général Heely sont aussitôt montés à bord. Les sociétés de l'Ohio, Etat de M. Herrick, ont défilé devant le catafalque.

Un cortège imposant

Pendant ce temps, la compagnie de débarquement du *Tourville* débarquait par une passerelle spéciale à l'avant et allait rejoindre les troupes massées dans l'avenue qui longe les docks.

Le cercueil a été alors porté à bras, par 16 hommes du *Tourville*, sur le quai de la C. G. T., drap de noir, et ensuite jusqu'au caisson d'artillerie. Les honneurs ont été rendus par la musique du bord, jouant le *Star Spangled Banner*, et la musique du régiment de cavalerie, jouant la *Marseillaise*.

Le cortège, outre les automobiles transportant la famille et les personnages officiels, se composait de : un régiment de cavalerie et musique, un détachement de police montée et musique, la compagnie de débarquement du *Tourville*, trois compagnies de marine et musique, une compagnie de marine.

Ce cortège a conduit le corps jusqu'à la gare du Grand Central, au centre de New-York.

Sur le parcours d'environ quatre kilomètres, une foule énorme se pressait. La destination a eu lieu à la gare, où un piquet américain a pris la garde du wagon, qui est parti ensuite pour Cleveland, par le train de 17 h. 30.

Notre détachement, dont la bonne allure a été fort remarquée, a été reconduit à bord par la musique de la police de New-York.

Aucune invitation officielle n'a été acceptée. Seule a été retenue l'invitation du *Sailor's Club*, analogue à notre « Foyer du soldat et du marin », qui a mis ses locaux à la disposition des permissionnaires.

Le bâtiment a été visité, dans les conditions habituelles, pendant la journée de dimanche, par la colonie française et par de nombreux Américains, attirés par le désir de voir « le croiseur de 10.000 tonnes ayant le record mondial de vitesse ».

Le départ

Le lundi 15 avril, ses approvisionnements terminés, le *Tourville* a appareillé à midi 30 pour sa destination prescrite. Cet appareillage assez délicat, en partant en arrière d'un quai perpendiculaire à la rivière, assez encombrée, a été rapidement et brillamment exécuté et, avant 13 heures, le *Tourville* faisait route dans le chenal.



Capitaine de vaisseau Abrial.

AUTOUR DU MONDE A BORD DU « TOURVILLE »

Le croiseur aux îles de la Société
L'enchanteresse Tahiti, perle du Pacifique

(Suite.)

Une animation sans égale règne à Papeete, la capitale océanienne. 500 marins, 2.000 indigènes. Chants, musique, rires, cris, gaieté, fleurs.

Spectacle pittoresque, unique au monde.

« La-ora-na, oe ! » « Je te salue, toi ! » et les vahinés vous prennent d'assaut, vous embrassent, vous couvrent de fleurs odorantes. A l'oreille gauche, l'étoile du tiaré consacre la conquête; à droite, le cœur serait à prendre, mais ici, actuellement, pareille éventualité ne peut se produire. Et aux bras des heureux permissionnaires, se balancent deux ou trois jeunes filles dorées.

Dans cet éden, la méchanceté n'a pas trouvé place et ses habitants ne vivent que pour se parer de fleurs, danser, chanter, se baigner, festoyer, et s'aimer chaque jour que Dieu fait. Ils ignorent le travail, ils ignorent la misère.

A quel bon travailler ? La nature généreuse leur offre à profusion tout ce dont ils peuvent avoir besoin.

Sur un sol jonché de fleurs et tapisé d'herbes fines, ils ramassent le « mayore », fruit de l'arbre à pain qui est très nutritif et fort agréable au goût.

Les oranges et les bananes poussent partout, dans les forêts et autour des cases.

Le lagon constitue un vivier naturel, extrêmement riche en poissons et en crustacés.

Où-ils sont ? Ils se rafraîchissent sur bancs de corail, se baignent dans le coco qui tombe d'eux-mêmes à maturité.

Les palmiers les protègent de l'ardeur du soleil. Des ruisseaux, quelques troncs d'arbres, et voilà leur case construite, dans un coin paisible et enchanteur. Là-dessous, le passant ami ou étranger trouve l'hospitalité la plus complète qui soit.

Comme vêtements, autrefois, le feuillage, aujourd'hui, le paréo rouge (pagne), rematé de fleurs blanches.

Et les années s'écoulaient ainsi dans un éternel va-et-vient de l'âge d'or, car sur cette terre au perpétuel été, les plantes vénérables ne poussent point, les mauvais insectes sont inconnus, les reptiles et les bêtes fauves n'existent pas.

Les Tahitiens, dans ce paradis, ne pouvaient naître que doux, insoucients, libres et heureux.

Mais n'en faisons pas des dieux cependant, ils ne sont pas parfaits, surtout à Papeete où ils s'empoisonnent en empruntant trop facilement nos défauts.

Dans les districts, au bord de la mer ou à la lisière des bois, la vie polynésienne a conservé tout de même sa candeur naïve et son charme primitif. Et lorsque le soir descend, tiède et voluptueux, on danse, on chante, on reçoit.

Ces braves gens se doutent-ils que sur le reste de la planète, l'homme est obligé, pour ne pas mourir de misère, de se faire happer par les usines, les fermes ou par les mines profondes et obscures ? Ils ne connaissent jamais cette pénible existence... le froid, la faim ! Ils ont le soleil éternel, et ils mangent le pain de la liberté. Tahiti sera toujours la terre des plaisirs.

Les fêtes en l'honneur du « Tourville »

Le moindre événement engendre les amusements et l'arrivée du Tour-



ville apporte une ère nouvelle de réjouissances. Durant plusieurs semaines, les « faré-hyménées » (mariages de chants) ont réuni, jour et nuit, dans les districts, jeunes et vieux, hommes et femmes, pour la composition et l'exécution des chants, danses et costumes anciens.

Leur joie est immense ces jours-ci. L'accès du bord est libre, et tous viennent, chargés de cadeaux de fruits et de petits cochons. Ils sont à l'aise et vont où leur curiosité les pousse. Ils sont chez eux. Ne font-ils pas partie de la famille maritime ?

Les marins les ont conquis, ils ont aimés et ce sont eux qui les garderont sous le drapeau de la France.

Ils le savent bien et ils ne tiennent pas à disparaître comme leurs frères des Hawaï.

Que de fois, n'avons-nous pas entendu leur hymne de reconnaissance !

Je rito téé mahana

Ei poupo, rae no fatou

No te huti rae kia

O te rera Farani

Que ce jour d'occupation

Soit un jour de gloire

Parce qu'on a hini (sur Tahiti)

Le pavillon français

I : rito mau. If rito mau

F'has Farani

Il faut que nous soyons Français

Il faut que nous demeurions Français

Ce ne sont pas des mots. Le monument aux morts, devant lequel nous avons défilé, témoigne de la sincérité de leurs sentiments à notre égard.

Nombreux ont été les Tahitiens qui volontairement ont mêlé leur sang au nôtre pendant la guerre.

Jamais Tahiti ne connut tant de fêtes. Depuis 13 ans, aucun grand bâtiment français n'était venu. Aussi chaque jour, c'était comme un vertige : hyménées (chants), otés (danses), amuramas (banquets), courses, régates, excursions.

Durant huit fois vingt-quatre heures, l'air ne retentit que du bruit du tam-tam et des battements de tambours à la peau de requin.

Véritablement, dans les dix-huit districts rivalisaient d'ardeur et d'enthousiasme.

Les Tahitiens qui naissent poètes et musiciens, savent, en effet, exprimer, d'une façon saisissante, par les chants et les danses tout ce qu'ils éprouvent : l'amour, la peur, la pèche, les fleurs, le chagrin.

Un solide, aux gestes éloquentes, donne le thème et le ton. Un chant s'élève, aigu et modulé chez les femmes, bas et cavernes chez les hommes.

Puis, par de simples mouvements des bras et inclinacions cadencées du buste, ils évoquent, par exemple, la pêche en pirogue... Manœuvre des pagais sur l'eau du lagon, lancement de filets, embarquement du poisson. Cris de joie. Soudain, apparition du requin... cris de guerre... chasse, attaque, victoire... surcils de l'ennemi... Acclamations... Alors un « tapé » s'élève, puis : une vahiné, puis, deux, trois, quatre, six, dix, enfin tous et toutes, et sans se toucher, dansent avec frénésie... les mains claquent... les battements des tambours se précipitent... les hanches tressaillent sous les laideurs d'écaille de pur... les bras et les jambes s'agitent avec folie... les yeux lancent des éclairs.

Mais les polynésiennes aiment aussi nos danses et le « jazz » ne leur déplaît pas. C'est ainsi que le soir, pendant qu'un district présente ses otés, les autres envahissent les baraques foraines du port. Là les « one steps » et les « fox trots » enlacent danseuses indigènes et marins du Tourville, du Loing et de la Cazopée.

(A suivre.)

Marcel MONGRAND.



Marcel Le Braz, commissaire de 1^{re} classe à bord du Tourville, adressait régulièrement au journal l'Ouest Éclair ses articles relatant la croisière du Tourville. Il les signait sous le pseudonyme de « Marcel Mongrand ». « Le Braz » voulant dire « Le Grand », en breton, ceci explique peut-être cela. Il en fit le récit complet dans son livre intitulé « Autour du monde à bord du croiseur Tourville ». Paru en 1930 aux éditions « Je Sers », il fut préfacé par



Paul Chack, officier de marine et écrivain, fusillé au fort de Montrouge le 9 janvier 1945.

Evening post:

Le journal d'Auckland en Nouvelle-Zélande



VISIT DU TOURVILLE
Evening Post, 2 août 1929

VISITE DU TOURVILLE

LES HYDRAVIONS PEUVENT VOLER

Le croiseur français *Tourville*, maintenant dans les eaux néo-zélandaises, transporte deux hydravions, et quand il était à Auckland pour adresser la bienvenue aux officiers et équipage, au nom du gouvernement, le ministre de l'intérieur (P.A.de la Perrelle) suggéra au commandant Abrial que les avions pourraient faire une démonstration. Le commandant Abrial dit que, conformément à la loi internationale, il ne pouvait pas autoriser ses hydravions à voler au dessus d'un territoire étranger sans permission. L'affaire venait du premier ministre (Sir Joseph Ward), qui informa un journaliste aujourd'hui, qu'il avait donné l'autorisation nécessaire. Il est probable, donc, que les hydravions seront vus en l'air quand le navire visitera Wellington la semaine prochaine.

SHIP'S PILOT LAID UP

Evening Post, 7 August 1929

SHIP'S PILOT LAID UP

AUCKLAND DISAPPOINTED

(By Telegraph.)

(Special to "The Evening Post.")

AUCKLAND, This Day.

Unfortunately, owing to a badly-poisoned foot, which he cut while walking along a coral reef at Noumea, Lieutenant J. G. M. Bellando was confined to his room aboard the cruiser Tourville during the whole of her stay at Auckland. As a result Aucklanders had no opportunity of seeing the cruiser's two aeroplanes in flight, as Lieutenant Bellando is the only pilot on the vessel. No one was more sorry than the cheerful little lieutenant himself, for he told a "Star" reporter that he was anxious to test the big C.A.M.S. Amphibian and the smaller F.B.E. seaplane on Auckland's fine harbour. Captain Abrial was equally disappointed, and stated that he had hoped that the pilot would have flown from Auckland to Wellington, arriving a day before the Tourville.

It will be the good fortune of Wellington and Christchurch residents to see these two 'planes in flight. Yesterday Lieutenant Bellando said that his foot should be quite well by the time the Tourville reached Wellington to-morrow. Early next week he planned to leave Wellington in the C.A.M.S. Amphibian, accompanied by an officer and a mechanic, and fly to Christchurch. He is very anxious to visit the Wigram Aerodrome at Sockburn, and hopes to stay there for two days, during which time he will leave the big machine in the hangars for overhaul.

"I would like to be able to do this," he added, "because the C.A.M.S. has never been under cover since the ship left France. The C.A.M.S. has a top speed of 100 miles per hour and a cruising speed of 90 miles per hour."

LE PILOTE DU NAVIRE ALLITÉ

Evening post, 7 août 1929.

LE PILOTE DU NAVIRE ALLITÉ

AUCKLAND DÉÇU (Par télégraphe.)

(Spécial pour "The evening post")

AUCKLAND, ce jour.

Malheureusement, dû à un pied gravement infecté, par suite d'une coupure alors qu'il marchait le long du récif corallien, à Nouméa, le lieutenant de vaisseau J.G.M Bellando fut consigné dans sa cabine à bord du croiseur Tourville durant toute l'escale à Auckland. En conséquence, les Aucklandais n'eurent pas l'occasion de voir les deux hydravions du croiseur en vol, le lieutenant de vaisseau Bellando étant le seul pilote du navire. Personne ne fut plus désolé que le bonhomme petit lieutenant de vaisseau lui-même, comme il dit au reporter du "Star", il était impatient de tester l'imposant C.A.M.S amphibie et le plus petit hydravion FBA au-dessus de la belle rade d'Auckland. Le commandant Abrial fut également déçu et confirma qu'il avait espéré que le pilote aurait pu voler d'Auckland à Wellington, arrivant un jour avant le Tourville.

Ce sera la chance des habitants de Wellington et Christchurch de voir ces deux avions en vol. Hier, le lieutenant de vaisseau Bellando disait que son pied pourrait aller très bien lorsque le Tourville atteindra Wellington demain. En début de semaine prochaine, il programme de quitter Wellington avec le C.A.M.S amphibie, en compagnie d'un officier et d'un mécanicien et voler vers Christchurch. Il est très impatient de visiter l'aéroport de Wigram, à Sockburn, et espère rester là deux jours, durant lesquels il laissera la grosse machine sous hangar pour révision. "J'aimerais être capable de le faire" ajouta-t-il, "parce que le C.A.M.S n'a jamais été sous abri depuis que le navire a quitté la France. Le C.A.M.S a une vitesse maximum de 100 milles par heure et une vitesse de croisière de 90 milles par heure".



The Sydney Morning Herald
Mercredi 31 juillet 1929

ÎLE D'AMBRYM

Auckland, mardi.

Le croiseur français *Tourville* qui arriva aujourd'hui des Nouvelles-Hébrides, rasa plus tôt les côtes de l'île d'Ambrym, théâtre, récemment, de sérieuses secousses volcaniques. L'impression générale à trois ou quatre milles, dit un officier aujourd'hui, était que la croissance d'arbre a été sérieusement brûlée et que des villages furent détruits par ce récent bouleversement. Il n'y avait pas de raison pour le *Tourville* d'envoyer une compagnie à terre, tous les habitants s'étant mis en sécurité. De ce que nous apprenent les missionnaires vus à Santo et Port Vila, l'on pensait que les dégâts n'étaient pas très étendus. Quand le navire de guerre quitta, il y avait des signes d'activité volcanique, mais l'on considéra que le pire était passé.

Journal officiel des Établissements français de l'Océanie du 16 juin 1929.

Par décision du Gouverneur, n° 318, en date du 13 juin 1929, à l'occasion des Fêtes données pour la visite du croiseur "*Tourville*", les bureaux, ateliers et chantiers, seront fermés tant à Paapeete que dans les districts de Tahiti les :

Mardi 18 juin.

Mercredi 19 juin.

Jeudi 20 juin.

Vendredi 21 juin.

Samedi 22 juin, l'après-midi.

Mardi 25 juin l'après-midi.

Pendant ces journées, un Service de permanence fonctionnera dans les bureaux de l'Administration.

La visite du *Tourville* revêtait une telle importance pour l'Administration coloniale et les tahitiens que 5 jours fériés furent accordés par le gouverneur M. Bouge. Qui imaginerait aujourd'hui une telle générosité ?

Marcophilie du croiseur *Tourville*



24 juin 1929

Ma chère Marie-Antoinette

Je n'ai trouvé dans la plupart des pays visités par le Tourville que des c.p (cartes postales), pour la plupart exécrables, et ici même on peut en dire autant. Mais je n'en ai pas moins pensé bien souvent à votre ménage, de qui j'espère recevoir demain de bonnes nouvelles, comme de tous ceux qui sont maintenant bien loin de moi, mais auxquels je garde le plus affectueux souvenir, un des meilleurs vous le savez est pour S^t Salmier.



Henri Maurice Émile Joly: (o1904 + 1988)

Ingénieur mécanicien de 3^e classe.

Entré dans la marine en 1925.



Pierre Georges Émile de Parseval (1907-1989):

Enseigne de vaisseau de 2^e classe.

(Source photo : Ecole.Nav.Traditions).







René Marie Jean Guillemain (°1907
+1997). Promotion 1925 École
navale.
Breveté cannonier.EV2°
classe à bord.

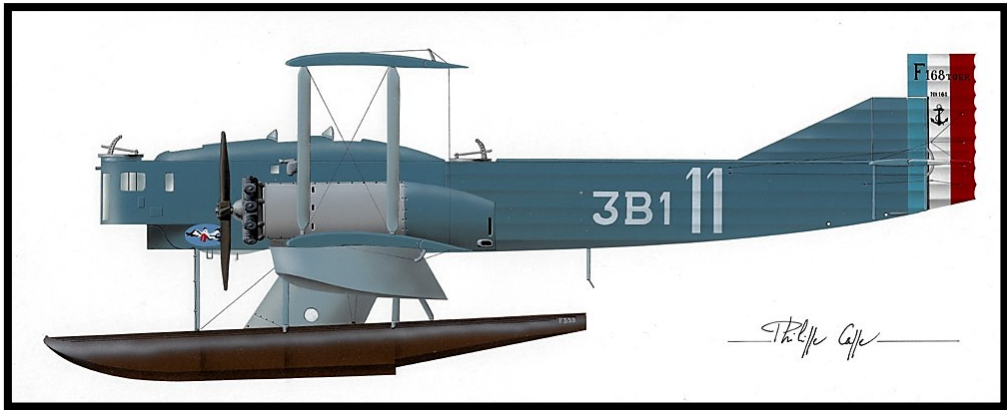


Annexe 4

Trois aéronefs de l'aviation maritime (aéronautique navale)



Le Farman Goliath F.168



Farman Goliath F.168 n° 11 de l'escadrille 3B1 de Berre, (1925-1935). (© Philippe Cappe-Aviation art).

Lorsque les frères Farman reçurent le cahier des charges du Goliath, celui-ci stipulait simplement : « *Avion bombardier bimoteur capable d'atteindre l'altitude de 2 000 mètres en moins de 20 minutes à la vitesse de charge de 120 km/hr minimum avec 1 tonne de bombes (de 50 kg, 100 kg, 150 kg ou 250 kg). Avoir une autonomie de 4 heures avec 2 moteurs de 260 CV.* ».

Plusieurs modèles, du F.50 au F.168, furent construits pour l'armée de l'air et pour l'aviation maritime, dans les ateliers de Billancourt. Bien que similaire pour l'essentiel au F 65 et F 165, le F.168, bénéficia de quelques améliorations techniques dans sa motorisation. Il effectua son premier vol en 1927, et fut mis en service l'année suivante. Il termina sa carrière en 1938.

- **Motorisation :**

- 2 moteurs en étoile, Gnome et Rhône « Jupiter ».
- 9 cylindres en étoile
- 480 CV.

- **Dimensions :**

- Envergure : 26,25m
- Longueur : 15,18m
- Hauteur : 6,10m
- Surface alaire : 159,60 m².

- **Masses :**

- À vide : 4 600 kg

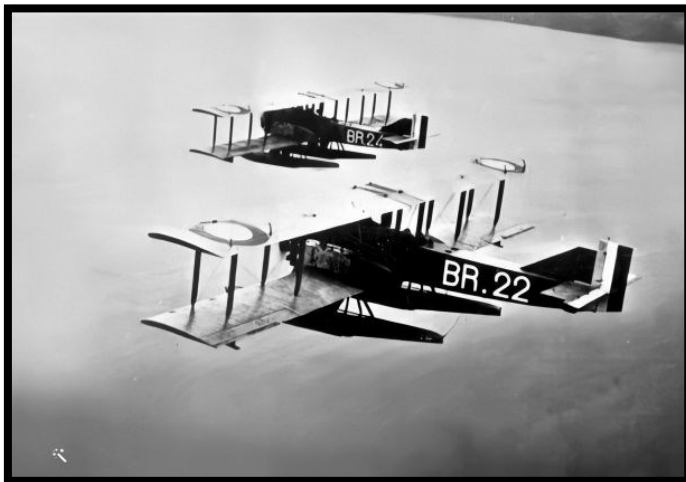
- Maximale : 6 800 kg
- **Performances :**
 - Vitesse maximale : 174km/Hr
 - Plafond: 5 000m
 - Rayon d'action: 800km.

L'aéronautique navale se dota de 198 appareils Farman F.168 Goliath. Ils furent retirés du service en 1938.

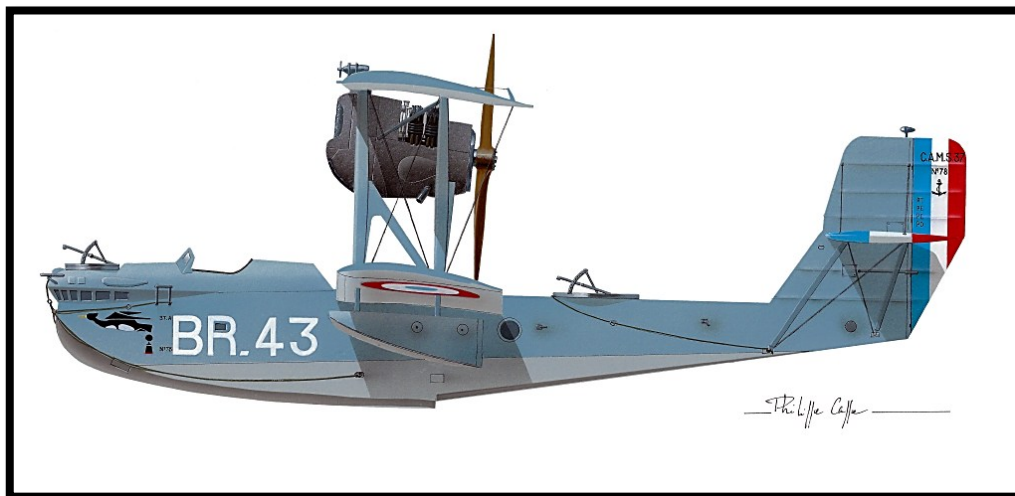
Goliath Farman F168 BR-21 et BR-22 de la section d'entraînement de Laninon, dans la ria du Conquet (Fièvre) au lieu-dit Croaé. Outre les deux Goliath BR-21 et BR-22 amarrés sur une bouée, on peut apercevoir en arrière-plan le manoir du Cosquiès. Notez aussi la chaussée empierrée, pas très large, au bas de la photo à gauche, qui servait de passage à gué pour se rendre sur la presqu'île de Kermorvan et à la plage des Blancs-Sablons avant que ne soit construite, en 1950, au même endroit, la passerelle actuelle.



*1936 : Goliath F168 BR-22 et BR-24 volant au-dessus de la rade de Brest.
(Source photo : ARDHAN / Saulnier).*



Le CAMS 37 A



CAMS 37A n° 78 de l'escadrille 2S-1 de Laninon. Notez l'emblème du cormoran et la tourelle Mengan à l'avant, sur le fuselage. Gaston pilota cet hydravion en 1931 et 1933. (© Philippe Cappe-Aviation art).

CAMS : Chantier Aéro Maritime de la Seine, dont les bureaux et l'usine étaient localisés à Sartrouville à partir de mai 1924.

Les caractéristiques principales :

- **Équipages :** 3
- **Motorisation :**
 - Moteur : Lorraine 12Db
 - Nombre : 1
 - Type : 12 cylindres en V
 - Puissance unitaire : 400 CV
- **Dimensions :**
 - Envergure : 14,50 m
 - Longueur : 11,42 m
 - Hauteur : 4,04 m
 - Surface alaire : 58,00 m²
- **Masses :**
 - À vide : 1 800 kg
 - Maximale : 2 760 kg
- **Performances :**

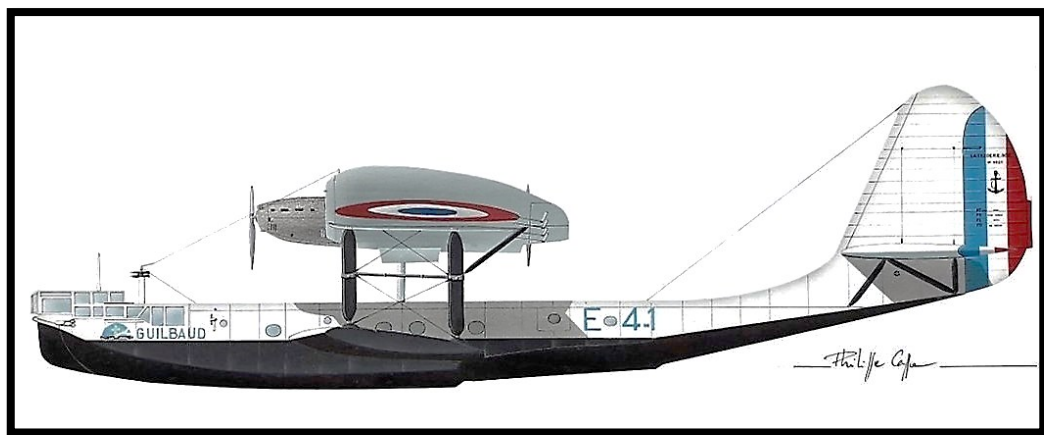
- Vitesse maximale : 190 km/hr
- Plafond : 4 500 m

1935 : Cams 37 A 2S-1-6 survolant la passe sud du port de Brest. En arrière plan, un croiseur lourd de la classe Duquesne sur coffre en rade abri. (Source photo: ARDHAN / Mescam).



1933 CAMS 37 A No 109 2S-1-1 survolant Dinard. (Source photo : ARDHAN).

Le Latécoère 302



*Le 2 décembre 1937, Gaston devint le premier pilote du Guilbaud. Son embarquement sur l'E4-1 allait durer 3 ans.
(© Philippe Cappe-Aviation art).*

« *Le Latécoère 302 est un hydravion dérivé directement du Latécoère 300 Croix du Sud et des versions civiles du Laté 301, avec une aile de construction mixte – en bois et alliage – entoilée et d'une coque à deux redan, divisée en compartiments étanches avec des nageoires latérales utilisées en tant que soutes à essence* ».

L'aéronautique navale se dota de 3 de ces appareils, admis au service actif au cours de l'année 1936, au sein de l'escadrille E4. Leurs noms de baptême rendaient hommage à 3 officiers de l'aéronautique navale, disparus dans différentes circonstances. Il s'agissait :

— Du lieutenant de vaisseau Hervé Marcel Mouneyrès, âgé de 28 ans, disparu avec le capitaine de l'aviation Pierre de Serre de Saint-Roman et le quartier-maître mécanicien Jules Petit, au Brésil, le 5 mai 1927, dans des conditions qui restent indéterminées, lors du raid France Amérique du Sud, à bord d'un Farman F.61 (F.162) Goliath immatriculé F-ADFN et baptisé *Paris-Amérique Latine*.



— Du lieutenant de vaisseau Albert Cavalier de Cuverville et du capitaine de corvette René Guilbaud disparus à bord d'un Latham 47, lors de l'opération de sauvetage des survivants du dirigeable italien *Italia*, commandé par Umberto Nobile et perdu entre la Norvège et l'archipel du Spitzberg en juin 1928.



Réception de l'équipage français, au « Naval District Command » (Préfecture maritime) à son arrivée à Bergen. Au premier rang, de droite à gauche, le capitaine de corvette René Cyprien Guilbaud, son épouse au centre et le lieutenant de vaisseau Albert Madeleine Cavelier de Cuverville. Au 2^e rang, assis sur l'accoudoir du fauteuil, le second maître radio télégraphiste Émile Valette et à ses côtés le second maître mécanicien Gilbert Brazy. (Source photo- musée Roald Amundsen Svartskog ,Norvège).

« Commandé par René Guilbaud, le Latham 47.02 a pour copilote Albert Cavelier de Cuverville, pour mécano Gilbert Brazy, et comme radio Émile Valette. L'hydravion disparaît le 18 juin 1928 avec l'explorateur Roald Amundsen et le pilote norvégien Lief Dietrichsen qui y avaient pris place à Bergen. On ne retrouvera de l'appareil qu'un flotteur et un réservoir. »

Ils avaient pour identifications les codes suivants :

- E4-1, baptisé *Guilbaud*.
- E4-2, baptisé *Cavelier de Cuverville*.
- E4-3, baptisé *Mouneyrès* (1^{er} vol effectué en février 1936).

Fiche signalétique du Latécoère 302.

Longueur	26.15 m	
Hauteur	7,98 m	
Envergure	44,00 m	
Surface alaire	255,66 m ²	
Masse à vide	13 280 kg	
Masse max. au décollage	24 000 kg	
Motorisation	4 x 860 cv	Hispano-Suiza 12 Ydrs, 12 cylindres en V.
Vitesse maximum	215 km/hr	Vitesse de croisière : 185km/hr.
Plafond	5 000 m	12,5 min pour atteindre le plafond de 2 000m.
Autonomie	3 250 km	
Équipage	8	
Armement	Bombes au milieu des mâts extrêmes (4 bombes de 75 kg au total).	<ul style="list-style-type: none"> - 2 mitrailleuses Darne de 7,5 mm, jumelées à l'avant. -2 mitrailleuses latérales arrière Darnes de 7,5 mm, sur sabords rabattables. -2 jumelages de mitrailleuses Darnes de 7,5 mm, sous coupoles éclipables pouvant émerger de l'extrados de l'aile.



Le *Guilbaud* en vol au large de Brest (7/8/38) sans doute piloté par le 1^{er} maître Gaston Lolivier. (Source photo: ARDHAN / Lamy - Thomas).



Le *Guilbaud* vu de $\frac{3}{4}$ avant au mouillage à Hourtin (5/5/36). (Source photo : ARDHAN / Bouvier).

Annexe 5

L'accident du Goliath F168 N° 191 BR-25
(21 mars 1935).



L'Équipage du BR-25



Le Goliath F168 BR-25 no 191, quelque temps avant l'accident, survolant la future École navale de Saint-Pierre-Quilbignon en cours de finition.



Le premier maître
mécanicien pilote
Gustave Chaillot



L'enseigne de vaisseau
Bernard Poussineau, chef de bord.



Le premier maître
mécanicien Noël Tromeur



Le quartier-maître arrimeur
André Le Cerff



Le quartier-maître mécanicien
Albert Tocquer.



Le quartier-maître
radio TSF
Jean Le Martret.



Obsèques des victimes le lundi 25 mars 1935 : Les 6 corbillards des marins-aviateurs devant les marches de l'église Saint-Louis de Brest.

1 : Amiral Laurent / 2 : Amiral Darlan / 3 : M. Larquet / 4 : Amiral Durand-Viel / 5 : Victor Le Gorgeu / 6 : Alain Bidaud de la Noë / 7 : Jakez Riou ».

« Assistaient aux obsèques en haut des marches de gauche à droite l'amiral Laurent, préfet maritime de la 2e Région, l'amiral Darlan, commandant de l'escadre de l'Atlantique, M. Larquet, préfet du Finistère, l'amiral Durand-Viel, chef d'état-major de la Marine, Victor Le Gorgeu, sénateur-maire de Brest. Deux journalistes étaient présents Alain Bidard de la Noë, Ouest-France, à gauche sur les marches, Jakez Riou, Ouest-Journal, à droite ».

Notez l'alignement des chars funèbres avec, au premier plan celui du quartier-maître Tocquer puis, en suivant, celui du quartier-maître Le Cerff, du quartier-maître Le Martret, du 1^{er} maître Tromeur, du 1^{er} maître Chaillot et de l'enseigne de vaisseau Poussineau.



À la gare, le vice-amiral Laurent, épingle la croix de chevalier de la Légion d'honneur sur le poêle tricolore recouvrant le cercueil de l'enseigne Poussineau. (Source photo : ARDHAN).

Annexe 6

Le parcours de Gaston Lolivier dans la
marine et quelques illustrations.



États de service

Engagé volontaire, pour 5 ans, à la mairie de Brest.	21/12/1925	
Quartier-maître.	01/01/1927	
Second maître.	01/07/1928	
Confirmé pilote arrimeur	24/04/1931	
Maître.	01/01/1935	
Premier maître.	01/01/1938	
Officier de 2 ^e classe des équipages de la Flotte.	01/10/1941	
Officier de 1 ^{re} classe des équipages de la Flotte (CR).	01/ 07/1950	
École des élèves sous-officiers (<i>Armorique</i>)	21/12/1925	01/10/1926
Cuirassé <i>Marseillaise</i> . (Toulon)	01/11/1926	01/01/1927
Croiseur <i>Lamotte-Picquet</i> .	01/10/1927	24/07/1928
3 ^e Dépôt des équipages (Lorient)	24/07/1928	11/09/1928
Croiseur <i>Tourville</i> .	11/09/1928	17/04/1930
3 ^e Dépôt des équipages (Lorient)	17/04/1930	01/06/1930
Station TSF Basse-Lande.	01/06/1930	23/06/1930
Détachement d'Istres.	23/06/1930	06/12/1930
Centre Instruction Hourtin.	06/12/1930	10/05/1931
Centre d'aviation maritime de Brest.	10/05/1931	31/03/1935
Base Aéro-maritime de Rochefort.	31/03/1935	01/10/1935
C.A.M Hourtin.	01/10/1935	01/03/1936
B.A.N Berre	01/03/1936	01/05/1938
Base aéronavale de Lanvéoc Poulmic.	01/05/1938	01/01/1940
Unité Marine Dakar.	01/01/1940	01/07/1940
B.A.N Dakar.	01/07/1940	19/12/1940
5 ^e Dépôt des équipages (Toulon).	19/12/1940	16/06/1941
B.A.N Berre.	18/06/1941	01/04/1943
C.A.M Paris	01/04/1943	01/06/1944
Congés personnel navigant	01/06/1944	04/02/1945
Aéronavale Grande-Bretagne	04/02/1945	09/05/1945
Admis à la retraite	01/06/1947	
Médaille militaire.	28/06/1935	
Chevalier de la Légion d'Honneur.	13/07/1950	

Tableaux des heures de vol de Gaston Lolivier

Le total des heures de vol est de 2 007 h dont, 94 h de vol de nuit reparti chronologiquement par lieux de détachement et types d'appareils.

<u>Centre d'instruction de Berre, détachement marine d'Istres.</u>					
<u>du 1er août au 3 décembre 1930.</u>					
Chef de l'école de pilotage:	Lieutenant de vaisseau Boidot.				
Appareil	Type	Vols			
Morane Saulnier.	M130	1 h 15 m			
Morane Saulnier.	M149	14 h 45 m			
Caudron.	C59	30 h 25 m			

<u>Centre École d'Aviation Maritime d'Hourtin</u>					
<u>du 6 janvier au 7 mai 1931</u>					
Chef de l'école de pilotage:	Lieutenant de vaisseau Flamant.				
Appareil	Type	Vols			
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	32 h 50 m			
Hydravion Goliath Farman.	F 168	30 h 10 m			

<u>Centre d'Aviation Maritime de Laninon (Saint-Pierre-Quilbignon)</u>					
<u>du 26 juin 1931 au 30 septembre 1932</u>					
Chef de la section d'entrainement (S.E)	Lieutenant de vaisseau Lagarde.				
Appareil	Type	Vols			
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	136 h 20 m			
Hydravion Goliath Farman.	F 168	81 h 25 m			
Chantiers Aéro-maritimes de la Seine (CAMS)	CAMS 37 A	26 h 10 m			
<u>du 1er octobre 1932 au 31 août 1933</u>					
Chef de la section d'entrainement (S.E)	Lieutenant de vaisseau Hamel.				
Appareil	Type	Vols			
Franco British Aviation Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	35 h 55 m			
Hydravion Goliath Farman.	F 168	82 h 50 m			
Chantiers Aéro-maritimes de la Seine (CAMS)	CAMS 37 A	5 h 50 m			

<u>École Militaire d'Application de l'Armée de l'Air</u>					
<u>École de perfectionnement de pilotage</u>					
<u>du 5 septembre au 17 novembre 1933.</u>					
Commandant de l'école	Lieutenant colonel Augereau.				
Appareil	Type	Vols			
Morane Saulnier.	M138	33 h 15 m			
Morane Saulnier.	M230	32 h 45 m			
Potez	P25	24 h 15 m			
Lioré Gourdou Lesseure	LGL 32	4 h 10 m			
Lioré et Olivier	LeO 20	4 h 40 m			

<u>Centre d'Aviation Maritime de Laninon (Saint-Pierre-Quilbignon)</u>							
<u>du 28 novembre 1933 au 28 février 1934</u>							
Chef de la section d'entrainement (S.E)		Lieutenant de vaisseau Hamel.					
Appareil	Type	Vols					
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	15 h 35 m					
Hydravion Goliath Farman.	F 168	19 h 55 m					
Chantiers Aéro-maritimes de la Seine (CAMS)	CAMS 37 A	0 h 25 m					
<u>du 1er mars 1934 au 31 août 1934</u>							
Chef de la section d'entrainement (S.E)		Lieutenant de vaisseau Bonnaud.					
Appareil	Type	Vols					
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	18 h 00 m					
Hydravion Goliath Farman.	F 168	77 h 00 m					
Chantiers Aéro-maritimes de la Seine (CAMS)	CAMS 37 A	0 h 45 m					
<u>du 1er septembre 1934 au 13 mars 1935</u>							
Chef de la section d'entrainement (S.E)		Lieutenant de vaisseau de Montaudry.					
Appareil	Type	Vols					
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	FBA 17 HE 2	17 h 05 m					
Hydravion Goliath Farman.	F 168	54 h 20 m					
Chantiers Aéro-maritimes de la Seine (CAMS)	CAMS 37 A	2 h 20 m					

<u>Centre École d'Aviation Maritime de Rochefort</u>							
<u>du 4 avril au 14 août 1935.</u>							
Directeur des études		Capitaine de corvette Benac.					
Appareil	Type	Vols					
Morane Saulnier	M230	0 h 35 m					
Potez	P25	35 h 35 m					
Hydravion Goliath Farman	F 168 (No 169)	4 h 20 m					

<u>Centre École d'Aviation Maritime d'Hourtin</u>							
<u>du 29 octobre 1935 au 22 janvier 1936</u>							
Chef de l'école de pilotage:		Lieutenant de vaisseau Durand Couppel de St Front.					
Appareil	Type	Vols					
Franco British Aviation (F.B.A) Hydravion école 2 places.	F.B.A 17 HE 2	0 h 55 m					
Hydravion Goliath Farman.	F 168	35 h 05m					
Potez	P89	0 h 55 m					

<u>Escadrille E-4: Essais Latécoère 302 chez le constructeur à Biscarrosse</u>							
<u>du 16 avril au 30 mai 1936.</u>							
Commandant de la E-4		Capitaine de corvette Baron.					
Appareil	Type	Vols					
E-4-2 Cavelier de Cuverville (Commandant L.V Daillières)	Latécoère 302	29 h 08 m					

<u>Escadrille E-4: B.A.N de Berre</u>		
du 4 juin 1936 au 30 août 1937		
Commandant de la E-4	Capitaine de corvette Baron.	
Appareil	Type	Vols
E4-2 Cavelier de Cuverville (Commandant L.V Daillières)	Latécoère 302	230 h 55 m
E4-5 CAMS 55 10	CAMS 55 10	21 h 25 m
E4-6 CAMS 55 10	CAMS 55 10	11 h 45 m
Potez B.E	P25	1 h 05 m
du 1er septembre 1937 au 30 avril 1938		
Commandant de la E-4	Capitaine de corvette Jozan.	
Appareil	Type	Vols
E4-1 Guilbaud (Commandant capitaine de corvette Jozan).	Latécoère 302	135 h 15 m
E4-6 CAMS 55 10	CAMS 55 10	9 h 20 m
Potez B.E	P25	1 h 30 m
Morane Saulnier	M230	1 h 15 m

<u>Escadrille E-4: B.A.N de Lanvéoc-Poulmic</u>		
du 1er mai au 31 juillet 1938		
Commandant de la E-4	Capitaine de corvette Jozan.	
Appareil	Type	Vols
E4-1 Guilbaud (Commandant capitaine de corvette Durand).	Latécoère 302	108 h 15 m
du 1er août 1938 au 05 juillet 1939		
Commandant de la E-4	Capitaine de corvette Durand Couppel de St Front.	
Appareil	Type	Vols
E4-1 Guilbaud (Commandant capitaine de corvette Durand).	Latécoère 302	142 h 53 m
E4-2 Cavelier de Cuverville (Commandant Lieutenant de Vaisseau Rue)	Latécoère 302	1 h 10 m
E4-3 Mouneyrès (Commandant Lieutenant de vaisseau Kervella)	Latécoère 302	0 h 10 m
E4-6 CAMS 55 10	CAMS 55 10	14 h 06 m
De L'Orza	Latécoère 301	0 h 40 m
Bretagne	Loire 102	8 h 25 m

<u>Escadrille E-4: B.A.N de Port Lyautey</u>		
du 10 juillet au 25 août 1939		
Commandant de la E-4	Capitaine de corvette Durand Couppel de St Front.	
Appareil	Type	Vols
E4-1 Guilbaud (Commandant capitaine de corvette Durand).	Latécoère 302	31 h 35 m

<u>Escadrille 4-T: B.A.N de Berre</u>					
du 11 juillet 1941 au 11 novembre 1942					
Commandant de la 4-T		Lieutenant de vaisseau Cauhapé.			
Appareil	Type	Vols			
Hydravion torpilleur Latécoère	Latécoère 298	150 h 26 m			

Type d'appareils	Heures	Minutes
Latécoère 302 Guilbaud	649	39
Goliath Farman F168	385	5
Latécoère 302 Cavalier de Cuverville	277	31
FBA 17 HE 2	256	40
Latécoère 298	150	26
Potez 25	63	20
CAMS 55-10	56	36
CAMS 37 A	35	30
Morane Saulnier M230	34	35
Morane Saulnier M138	33	15
Caudron C59	30	25
Morane Saulnier M149	14	45
Loire 102 Bretagne	8	25
Lioré et Olivier	4	40
Lioré Gourdou Lesseure LGL32	4	10
Morane Saulnier M130	1	15
Latécoère 301 de l'Orza	0	40
Latécoère 302 Mouneyrès	0	10
	1999	487
		8 h 07 m
	2007	7
TOTAL TEMPS DE VOL	2 007 h 07 m	

Photos et illustrations

Les lunettes de vol, la veste et la casquette de Gaston



La veste montre les trois galons d'officier de 1^{ère} classe des équipages, bordés de deux parements de velours bleu marine, grade auquel il fut promu dans le cadre de réserve le 01/07/1950. Cette présentation du galonnage remplace l'ancienne où une patte de velours bleu marine de 10cm x 4cm cousue verticalement indiquait l'appartenance au corps des officiers des équipages (voir la manche, photo de droite).



DATE	APPAREIL	FONCTIONS A BORD avec durée	ALTITUDE MAXIMUM	DISTANCE PARCOURUE	DURÉE	OBSERVATIONS (ASCENSIONS DE NUIT, INCIDENTS, ETC.)
Mois de						Septembre 1939.
2	Sat. 302	Guilbaud	1 ^{re} 0 ^h 10 ^m	5 ^m 08		Recherche P.A. Pomareh
5	"	"	"	5 ^m 35		Recherche SIM Bombardement
7	"	"	"	0 ^m 40		Recherche SIM Baie de Grosse
12	"	"	"	5 ^m 07		Catrouille en mer
13	"	"	"	1 ^{re} 50		Escorte d'un convoi
25	"	"	"	2 ^{re} 04		Vol d'essai Bombardement Br.
Arrêté pour le mois de Septembre 1939						
au total de 20 ^m 24 Dont 0 ^m 00						
de nuit et au total général de						
16 ^m 19 ^m 34 Dont 4 ^m 0 ^m 50 de nuit						



Lucy

DATE	APPAREIL	FONCTIONS A BORD avec durée	ALTITUDE MAXIMUM	DISTANCE PARCOURUE	DURÉE	OBSERVATIONS (ASCENSIONS DE NUIT, INCIDENTS, ETC.)
Mois de						Avril 1939.
2	Sat. 302	Guilbaud	1 ^{re} 0 ^h 10 ^m	8 ^m 58		Port Gauley Agolia - Port Gauley
10	"	"	"	7 ^m 13		Expérience avec 1 ^{re} Escadre
22	"	"	"	8 ^m 34		Vol d'essai Bombardement
26	"	"	"	10 ^m 38		Port Gauley Port Thomas
28	"	"	"	5 ^m 44		Port Thomas - Dukes
30	"	"	"	6 ^m 45		Recherche P.A. Pomareh
Arrêté pour le mois d'Avril 1939						
au total de 41 ^m 53 Dont 0 ^m 00						
de nuit et au total général de						
15 ^m 39 ^m 10 Dont 4 ^m 0 ^m 50 de nuit						



Lucy

Paris le 3 Décembre 1930
Le Lieutenant de Vaisseau Bidot
Chef du Pilotage

Le Lieutenant de Vaisseau Lagarde
Cdt l'Escadrille d'Instruction

Le Lieutenant de Vaisseau Hamel
Chef de la Section "Instruction"

Paris aux fournisseurs de bord
Rochefort le 1^{er} juillet 1931
Le Capitaine de Corvette Benec
Directeur des Etudes

Le Capitaine de Corvette Durand
Commandant l'Escadrille E-4

de Paris le 28/2/31
Le Lieutenant de Vaisseau Ramant
Chef du Pilotage Hydro

Arrête le présent livret au total de
l'Officier des Equipages
Officier Adjoint à la Section d'Instruction

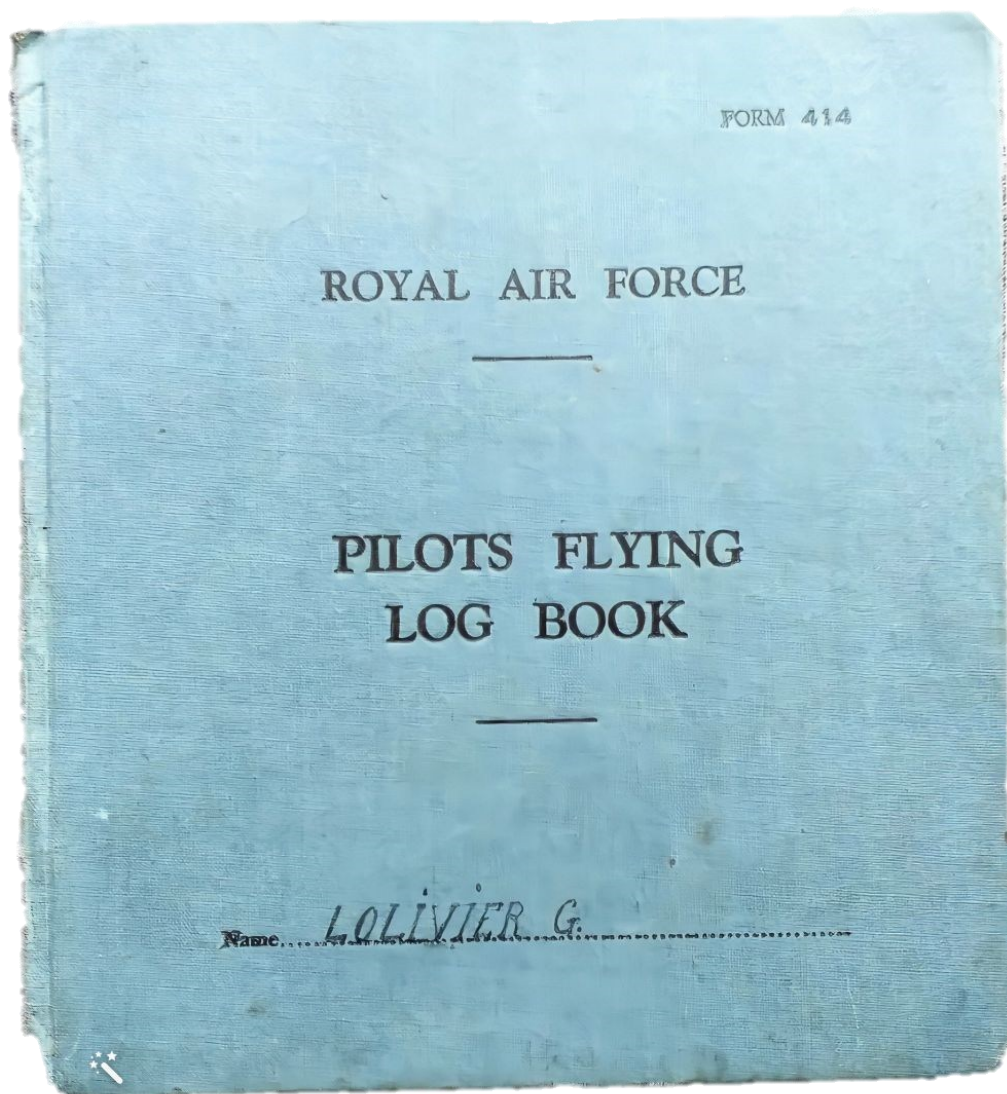
BREST, le 1^{er} Mars 1935
Le Lieutenant de Vaisseau de Maubaudy
Chef de la Section d'Entraînement

Le Capitaine de Corvette BARON
Commandant l'Escadrille E. 4

Le Capitaine de Corvette Gozan
Commandant de l'Escadrille E4

Carnet de vol RAF

Extraits



Fiche médicale pour permission

Sub. Form 657.

SUMMARY OF MEDICAL BOARD HELD AT C.E.M.P.N. de PARIS

Rank and name Officier 2ème Cl. LOLLIER Gaston Number 234 62 52

Branch Marine Unit PET 42B NVC

Medical Classification 42B (Vision)

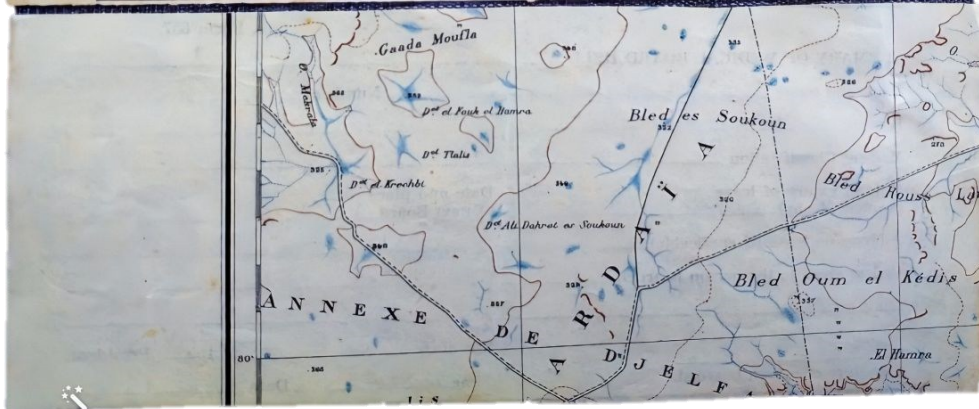
Date of expiry of leave granted (if any) 24/1/45 Date and place of next Board

Address on leave (if applicable) rue des Halles - GUTHAMP (Cotes du Nord)

Orders given to the person boarded

Signature of person boarded. [Signature] Time 18 heures Date 24/1/45

Signature of President. [Signature]



Le verso de cette fiche est en fait le recto d'une carte qui concerne un coin du Sahara algérien puisqu'on peut y lire « Gardaïa », « Djelfa » et le nom de différents bleds. (En ces temps de pénurie, on utilisait le papier disponible comme l'on pouvait).

BIBLIOGRAPHIE



- L'histoire du croiseur *Lamotte-Picquet*. Netmarine.net.
- Le Nouvelliste du Morbihan 13/05/1928.
- 1928 Latham expedition: (<https://amundsen.mia.no/en/resource/1928-latham-expedition-3/>)
- Autour du monde à bord du croiseur *Tourville*. Marcel Le Braz, éditions « Je sers » Paris 1930.
- Journal de bord du croiseur *Tourville*, Service Historique de Défense de Brest, 4 rue du commandant Malbert 29200 Brest.
- Les cahiers de l'ARDHAN (n° 22). L'escadrille E4-4E (1936-1940), éditions ARDHAN, Paris 2012.
- La base d'aéronautique de Berre (1919-1972). Henri Conan, Lucien Morareau, Robert Feuilloy, éditions ARDHAN, Paris 2019.
- Le quotidien la Dépêche de Brest et de l'Ouest.
 - 24 février 1933.
 - 22-23-26 mars 1935.
- La bataille de Dakar (23-25 septembre 1940). Gérard Gachot (<https://www.academieduvar.fr/Produits/heures/heures2015/Gachot-Dakar.pdf>).
- Carnets de vols de l'officier de 2^e classe des équipages Gaston Lolivier.

