

HISTORIQUE

1. LE CARGO ALLEMAND

1.1. La Construction

Le 12 mars 1939, la compagnie NORDEUTSCHER LLOYD mit en construction un cargo mixte (12 passagers) de 3290 tonnes de déplacement au chantier DESCHIMAG situé à Brême. Ce cargo fut baptisé MUR et enregistré avant la déclaration de guerre. En 1942, il est toujours en construction.

La marine allemande le réquisitionne le 21 décembre 1942 pour le transformer en forceur de blocus à travers les champs de mines. Dans ce but, 800 tonnes de béton furent coulées dans les fonds et le MUR subit plusieurs transformations de superstructure. Son armement comprend alors :

- deux affûts de 105 mm,
- un affût double de 37 mm,
- quatre affûts quadruples de 20 mm,
- cinq affûts simples de 20 mm.

Il pouvait transporter un ballon captif stocké dans la cale avant. Il disposait également d'un appareil vibreur installé à l'extrémité d'un tangon articulé sur l'arrête de la proue. Cet appareil était destiné à faire exploser les mines magnétiques. Des traces de soudure existent toujours sur la proue.

Tout en gardant son premier nom, il fut désigné " SPERBRECHER 32" (forceur de blocus n°32). La fin des travaux fut déclarée le 25 octobre 1943 avec deux mois de retard.

Le MUR fut admis au service actif le 26 octobre 1943 sous le commandement du Kapitän Leutnant WAGNER et constitua avec le DRAU la 2ème flottille des forceurs de blocus basée à Royan à l'embouchure de la Gironde.

1.2. Le transit

Après des essais et un entraînement, le MUR entame son premier transit de Brême à Cuxhaven et Rotterdam où il se trouve à partir du 15 décembre 1943.

A la fin du mois de janvier 1944, le MUR reprend son transit vers l'Atlantique en passant par le canal de DUNKIRCHEN, Boulogne, Le Havre, Cherbourg et Brest. Il arrive à Royan le 3 février 1944.

Pendant ce transit, il est attaqué par des vedettes anglaises dans le Pas de Calais dans la nuit du 29 au 30 janvier 1944 et n'est atteint que par des éclats tuant deux membres de l'équipage. Le MUR fut réparé à Pauillac avant de se rendre à Bordeaux (12 au 15 février 1944).

1.3. Les Opérations

Dès son arrivée à Bordeaux, il commence ses opérations dans la Gironde pour assurer le libre accès à travers les champs de mines. En mars 1944, il fut mis à la disposition d'un centre d'entraînement de tirs au canon.

De la fin du mois de mars au mois de mai 1944, le MUR effectue une campagne pour assurer le libre accès (en particulier pour les U-Boats) devant La Pallice. Il fut transféré le 3 juin à Saint Nazaire où il subit un entretien de deux semaines. Il fut chargé du même travail pour assurer le libre accès de ce port.

Le 30 juin, le Kapitän Lieutenant MENGE prend le commandement. Le MUR est désarmé à Saint Nazaire le 20 août 1944 après que les sous-marins allemands eurent évacués définitivement les bases de l'Atlantique.

1.4. Le bâtiment hôpital

Les autorités allemandes de Saint Nazaire décident de transformer le MUR en navire hôpital ou plutôt en transport de blessés. Tout l'armement est débarqué. 550 lits sont installés dans les cales et il est baptisé MUNCHEN. Il est armé à compter du 13 septembre 1944; la croix rouge internationale en fut avertie. L'état-major est composé de personnel n'appartenant pas à la marine allemande. La décision de le faire appareiller vers Santander fut annulée lorsque le Rostock, autre bâtiment hôpital ayant appareillé de Lorient le 16 septembre 1944 avec 211 blessés pour l'Espagne (Santander) fut intercepté par les garde-côtes anglais et conduit à Bénodet puis Plymouth. A partir du 23 janvier 1945, il était dans l'impossibilité d'appareiller par manque de carburant.

1.5. Le bâtiment base

Au début de l'année 1945, il est bâtiment de soutien pour plongeurs. Il resta à Saint Nazaire jusqu'à ce que les forces allemandes se rendent aux alliés le 9 mai 1945, le lendemain de la capitulation.

1.6. Au cours des années 1943 et 1944, le MUR n'a navigué que pendant 900 heures.

2. LE MUNCHEN DEVIENT FRANÇAIS

Au moment de la reddition allemande, le MUNCHEN était intact et en état de marche, amarré au quai du commerce. Il fut immédiatement gardienné par la Marine Française, sans doute en même temps que des dragueurs de mines classés U510, arrivé à Saint Nazaire le 24 avril 1945 en provenance de Batavia (Djakarta) avec une cargaison de caoutchouc et d'étain, et baptisé ultérieurement dans la Marine Française BOUAN.

Dès le mois de mai, le commandement naval allié avait adopté les règles suivantes :

" Tous les bâtiments de guerre, auxiliaires et marchands allemands qui se trouvaient dans les ports de Norvège, des Iles de la Manche ainsi que dans les ports français sous contrôle allemand au moment de la capitulation, doivent être considérés comme bâtiments ennemis rendus. Les bâtiments doivent être considérés comme appartenant aux Nations Unies et maintenus dans le théâtre européen jusqu'à ce qu'un accord concernant leur nationalité ait été pris entre les gouvernements alliés. Les bâtiments marchands peuvent être utilisés au service du commandement suprême, mais les bâtiments de guerre et les auxiliaires seront maintenus dans les ports du continent appropriés dans l'attente d'autres instructions."

En juin 1945, le commandant en chef naval allié (ANCXF) admet que " les bâtiments de guerre et les petits navires de commerce allemands, jusqu'à décision de la commission de contrôle, pouvaient être utilisés localement pour nos besoins propres. "

Le représentant français a fait admettre que le MUNCHEN était " sans doute un bâtiment de guerre, conçu primitivement comme dragueur et que nous devrions pouvoir en disposer comme des autres bâtiments de cette catégorie. "

Par une lettre du 7 juillet 1945, l'état-major général de la Défense Nationale le considérait comme une prise de guerre et qu'il fallait l'utiliser conformément à un mémorandum du 22 octobre 1943 qui prescrivait de " mettre les navires en service le plus tôt possible et d'éviter des désagréments locaux entre les diverses forces des Nations Unies qui peuvent être intéressées à la récupération des navires. "

A cette époque, la Marine Nationale avait besoin de transports entre la métropole et l'Afrique du Nord. L'armement du MUNCHEN par du personnel militaire français commence alors.

Le 17 juillet 1945, le ministre de la marine déclare :

- d'armer le navire hôpital ex-allemand MUNCHEN et de l'affecter au service des "transports sanitaires en Méditerranée"
- de faire nettoyer sa coque à Dakar.

Les essais à la mer doivent avoir lieu début août et l'appareillage pour Dakar le 10 août.

Il prend armement provisoire le 20 juillet et le commandant est désigné le 24 juillet. Le 26 juillet 1945, le MUNCHEN est baptisé ILE D'OLERON, en souvenir de l'assaut contre l'île effectué le 1er mai 1945 par une force française.

Le 8 août 1945, l'amirauté britannique demande " qu'aucun déplacement ne soit ordonné au paquebot ex-allemand MUNCHEN tant que la situation de ce bâtiment n'aura pas été réglée. Il est parfaitement clair que les Britanniques veulent récupérer ce bâtiment pour les transports entre l'Angleterre et le continent et le considèrent comme bâtiment civil. Ce même jour, il prend armement pour essais.

En septembre 1945, la France demandait aux Etats Unis et à l'Angleterre l'attribution définitive des bâtiments de guerre allemands trouvés dans les ports français. La commission tripartite de la marine marchande l'attribua aux Etats Unis. Au début de 1946, la question fut reprise et ce n'est qu'ultérieurement que l'agence inter-alliée de réparations l'attribua à la France.

3. LE TRANSPORT DE TROUPES

3.1. Les travaux d'entretien du bâtiment de transport ILE D'OLERON sont finalement entrepris à Saint Nazaire et il passe au bassin du 7 au 17 août 1945. Ils sont terminés le 25 août 1945. Armé définitivement le 29 août, il effectue les essais à la mer les 29 et 30 août.

Le plan d'armement comprend alors 8 officiers (dont un commissaire et un médecin) et 100 équipages répartis ainsi :

- 8 manoeuvriers
- 3 timoniers
- 2 charpentiers
- 3 fusiliers
- 4 radios
- 7 électriciens
- 20 mécaniciens
- 3 fourriers
- 1 secrétaire
- 4 commis
- 3 infirmiers
- 6 cuisiniers
- 6 motels
- 30 équipages (dont un boulanger)

L'ILE D'OLERON, ayant une capacité de 584 couchettes et un volume de cales de 2400 m³, est désigné pour rapatrier en métropole les familles dispersées et transporter vers l'Afrique du Nord et l'Afrique occidentale les troupes coloniales françaises.

Il appareille le 12 septembre avec 348 passagers, fait escale à Casablanca du 15 au 17 septembre et arrive à Dakar le 22 septembre. Pendant cette première traversée, le commandant avait déjà quelques inquiétudes pour la propulsion. Au cours de cette escale, il embarque quelques 6000 caisses d'or (soit 400

tonnes environ). Il appareille de Dakar le 30 septembre (401 passagers) escorté par le DROGOU puis par le CDT BORY, fait escale à Casablanca du 5 au 6 octobre, à Alger le 8 octobre et à Marseille du 10 au 11 octobre. Il arrive en rade des Vignettes le 11 octobre en soirée et s'accoste dans la darse Missiessy le 12 octobre. Tout l'or est promptement débarqué en deux jours.

Avant la fin de l'année, l'ILE D'OLERON effectue des transports vers Dakar, Casablanca et Oran. Il est désinfecté à Oran le 30 novembre et subit un contrôle d'immunisation le 1er décembre à Arzew. Un décès surviendra le 17 décembre au cours de la traversée Marseille/Oran (un bébé de 11 mois).

3.2. Pendant l'année 1946, il continua à transporter du fret et les troupes coloniales ou des familles de militaires. Le bâtiment est désinfecté à deux reprises le 20 avril et le 31 octobre et tout l'équipage est vacciné contre la peste en janvier. Deux décès surviendront pendant cette année, un soldat entre Casablanca et Dakar le 14 mars et un enfant de 2 ans entre Djibouti et Diego Suarez le 10 juin.

Parmi le matériel transporté, on peut citer :

- des billets de bois
- des caisses de munitions et de poudre
- des chaloupes
- des avions en pontée
- du cuivre
- du ciment
- des bananes (entre Port Bouet et Dakar)
- du riz (entre Beyrouth et Marseille)
- des sacs postaux.

L'ILE D'OLERON subit une période d'entretien avec un passage au bassin du 2 au 13 mai 1946 avant d'entreprendre une mission de transport de troupe vers Djibouti et Madagascar de juin à août 1946.

3.3. Le premier séjour en Indochine (1947-1948)

Avant d'assurer le transport de matériels vers l'Indochine, l'ILE D'OLERON est caréné pendant trois mois au début de l'année 1947 avec un passage au bassin du 3 au 17 mars. Son armement comprend alors du 75 mm (1 canon), 40 mm Bofor allemand (2 affûts) et 20 mm OERLIKON (5 affûts). Il effectue ses essais après carénage du 8 au 10 avril 1947. Après une mission de transport en Afrique du Nord, il embarque à Toulon du matériel destiné à l'Indochine (surtout des munitions). Il appareille de Toulon le 10 mai et rallie Saigon le 15 juillet après avoir fait escale à Alger, Port Said, Djibouti, Diego Suarez, Tamatave et Singapour.

L'ILE D'OLERON effectue plusieurs rotations entre Saigon et Haiphong, transportant 11 846 passagers et 6 130 tonnes de fret, pendant les six derniers mois de 1947. De nombreux passagers étaient civils et les Messageries Maritimes étaient la compagnie consignataire : il y avait 8 places de 1ère classe à 800 piastres, 5 places de 2ème classe à 600 piastres et 60 places de 4ème classe (en poste) à 250 piastres. Si chaque civil avait une couchette individuelle, il n'était pas rare que 3 militaires se voient attribuer la même couchette; la cale 2 a été transformée en logement pour militaires.

Il transporte des matériels divers, munitions, vivres, essence, ferrailles (entre Hongkong et Saigon) et ravitaille en gazole les unités dispersées sur la cote.

Dès le 10 août, il assure le transfert des blessés et des personnes rapatriées entre Saigon et le Pasteur mouillé au Cap Saint Jacques. Il effectue cette mission régulièrement, le Pasteur ne remontant pas la rivière vers Saigon.

L'ILE D'OLERON effectue également deux missions de transport vers Manille pour charger des véhicules, des LCM, des LCVP et des grues.

Les séjours à Saigon sont ponctués par les postes de protection et l'éclairage de la rive gauche du fleuve. Le 14 avril 1948 à 22h50, à la suite de l'explosion d'obus de mortier sur le quai, l'ILE D'OLERON effectue des tirs de 20 mm en direction de la rive opposée.

Le 30 octobre 1947, au cours d'une manoeuvre de prise de coffre à Saigon, la vedette passe sous l'étrave et coule. Elle est repérée par des plongeurs annamites le 6 novembre.

Le 4 juin 1948, BAO DAI et le haut commissaire passent en revue les bâtiments mouillés en baie d'Along. Le 22 novembre, il quitte Saigon pour rentrer à Toulon avec une cargaison de matériels divers et d'éléphants. L'escale de Singapour est mise à profit pour embarquer de la canne à sucre destinée à ces pachydermes. Il arrive à Toulon le 21 décembre.

3.4. Un carénage complet est effectué pendant l'année 1949. Il en profite pour prendre définitivement sa couleur grise.

3.5. Le carénage se termine en janvier 1950 avec quelques mois de retard. Les essais à la mer ont lieu le 6 janvier et le 29 janvier. Il quitte Toulon, au début de février avec un chargement de munitions, d'explosifs et de matériels divers. Il rallie Bizerte où il prend en charge le remorqueur HUELGOAT (machine au charbon) qui transite de Brest à Saigon. Par beau temps le remorqueur est remorqué par l'ILE D'OLERON et les deux bâtiments y arrivent le 21 mars.

Au cours d'un mouillage à Nha Be, le 23 mars pour le débarquement des munitions, l'ancre tribord est perdue (rupture d'un maillon). L'Etat Major de la Marine décide de le faire revenir en métropole pour assurer des transports urgents vers l'Indochine. Son transit retour ne dure qu'un mois. Il quitte Toulon le 4 juillet avec un chargement de munitions et de matériels divers.

Entre Suez et Djibouti, une avarie de propulsion l'oblige à rester trois semaines à Djibouti. Le transit se termine à vitesse réduite et l'ILE D'OLERON n'arrive que le 8 septembre à Saigon après avoir débarqué les munitions à Mha Be. Jusqu'en décembre, il reste pratiquement en permanence à Saigon pour remettre en état la propulsion et à cause des longs délais d'acheminement des pièces de rechange. Il passe au bassin pendant cet arrêt. En décembre, il transporte des prisonniers entre Saigon et le pénitencier de Poulo Condore/

3.6. Au début de l'année 1951, il reprend ses rotations de ravitaillement entre Saigon, Haiphong, Torane et le transport de troupes et de blessés entre Saigon et le Cap Saint Jacques où le Pasteur vient mouiller. Il effectue trois voyages au Japon sous les ordres du 4ème bureau de l'Etat Major des F.A.E.O.:

- en avril/mai à Kobé et à Okinawa pour charger des munitions et du matériel
- en juillet à Yokohama, Kawasaki et Kurikama pour charger des munitions et du matériel
- en août/septembre à Yokohama et à Kobé pour charger des munitions et du matériel. Les munitions provenaient des stocks américains. Les transits Indochine Japon se faisaient avec un lest de charbon. Lors du transit Saigon Yokohama, en août, l'ILE D'OLERON traverse une zone de Typhon, et pendant 30 heures, il ne pourra suivre sa route.

3.7. L'ILE D'OLERON devait rentrer en métropole en 1952 pour effectuer un grand carénage à Toulon. Il quitte Saigon le 11 mars pour Singapour, Pondichéry, Colombo, Djibouti et arrive à Toulon le 24 avril. Il assurait le transport de 400 hommes, d'un stock de riz pour les subsistances, des munitions et du matériel divers. Un décès surviendra le 12 avril.

En mars, la décision de repousser le carénage en 1953 est prise; il devait, alors, être mis en réserve spéciale à Brest sans prévision de carénage dans l'immédiat. Il quitte Toulon le 4 juin, avec un important chargement de charbon destiné à Mers El Kébir et arrive à Brest le 20 juin 1952.

Le 1er août 1952, il est mis en réserve spéciale, et rattaché au groupe Tourville. Une équipe réduite de 15 personnes assure la bonne conservation des installations. Il servira de bâtiment base aux écoles de la marine (EOR, navigateur etc..)

3.8. Pendant ces sept années d'activité dans la marine française l'ILE D'OLERON a effectué 14 500 heures de mer. Hors grands carénages et périodes d'entretien, le Transport ILE D'OLERON aura navigué, en moyenne, 2800 heures par an.

4. LE BÂTIMENT D'ESSAIS

4.1. Le développement des systèmes d'armes anti-aériens nécessite de nombreuses recherches. A la fin des années 50, il fut décidé de développer un tel système d'armes à base de missiles et le choix s'est porté sur l'ILE D'OLERON pour assurer cette mission d'essais ultérieurement, le système est désigné sous le nom de Masurca. Il est remorqué jusqu'à Toulon en 1956 pour effectuer les premières études d'installation. La refonte débute le 17 juin 1957 aux chantiers de Provence à Marseille.

Il prend armement pour essais le 20 juillet 1958. La prise de commandement a lieu le 13 août, le jour du début des essais à la mer qui ne durent qu'une semaine.

L'ILE D'OLERON rallie Toulon son nouveau port de base le 22 août 1958 pour y recevoir tous les matériels de détection. L'armement définitif est prononcé le 1er novembre et l'admission au service actif le 1er MAI 1959. Il dépend alors organiquement de Prémar III. Au 1er octobre 1971, il passe sous l'autorité d'ALESCMED et depuis le 1er octobre 1981, il est sous l'autorité de CONFLOMED.

4.2. Le bâtiment lanceur de cibles

Une des missions de l'ILE D'OLERON consistait à lancer des cibles, aussi bien au profit des bâtiments de surface de l'Escadre ou de la 6ème flotte américaine, et de l'aéronautique, qu'au profit des essais Masurca. La capacité de stockage était de 6 CT 10 et de 8 CT 20. Il tiendra ce rôle jusqu'en 1976 lançant 119 CT 10 (le dernier en 1971) et 126 CT 20. Ce travail ne se faisait pas sans risque pour le bâtiment et pour le personnel : incendies de cibles et mêmes explosions de cibles (2 morts en 1962). Le système de lancement de cibles sera débarqué à la fin de l'année 1976. Une partie de l'atelier est modifiée en 1981 pour y installer des logements.

A partir de 1980, une vedette cible télécommandée (V.C.T.) est embarquée. Il ne semble pas qu'elle ait donné beaucoup de satisfactions. Elle est débarquée en 1988.

4.3. Les essais "ARMES"

a) Malafon : En 1959, avec une installation rudimentaire, l'ILE D'OLERON teste la partie planeur du Malafon : 3 engins sont lancés.

b) Masurca : La mise au point du Masurca était la première mission de l'ILE D'OLERON. Les essais débutèrent avec un engin appelé Masurca : 14 missiles furent lancés en 1959.

Le Masurca fut installé pendant un grand carénage (10/07/60 au 01/04/64). Les premiers radars utilisés étaient un vieux R50 qui était normalement indisponible et un télépointeur de 127 mm servant pour le guidage. Les essais débutèrent en 1961 et après avoir changé le vieux R50 par un R51 en 1964 et le vieux télépointeur par un TRE, l'ILE D'OLERON lança tous les types de missiles jusqu'au Masurca marque 2 modèle 3 à partir de 1967 (74 missiles). En 1970, il fut possible de définir le Masurca de présérie.

En 1974 et 1975, le Masurca mod3A est testé à bord de l'ILE D'OLERON : 4 missiles seront lancés. Les essais prennent fin en 1975 et l'installation est débarquée en 1976.

c) le MM38 : au cours de l'indisponibilité de 1970 (09/02 au 27/03), le MM38 est installé à bord de l'ILE D'OLERON. Commencent alors des essais qui dureront jusqu'en 1974. 25 missiles sont lancés.

d) Le Crotale : En 1976, est installé le Crotale à l'avant du bâtiment. Ce programme a la priorité 1 et accapare l'ILE D'OLERON à 80%. Les essais se dérouleront rapidement puisqu'ils seront terminés en 1981. 13 lancements sont effectués à bord de l'ILE D'OLERON.

e) Le MM40 : en janvier 1980, l'ILE D'OLERON est mis à contribution pour effectuer les essais d'un MM40 destiné à l'exportation. La version destinée à la Marine Nationale n'est prête qu'en 1984. La première version sera validée en janvier 1982 après plusieurs essais de DOTH (désignation d'objectif trans horizon) et douze lancements. La deuxième version est testée entre 1984 et 1986. 8 missiles seront lancés.

f) L'Otomat : les essais Otomat se déroulèrent en 1982/1983 pour le programme SAWARI (corvettes saoudiennes). La rampe était installée plage arrière. 7 missiles furent lancés.

g) Crotale modulaire : cette nouvelles génération du Crotale fut testée à bord de l'ILE D'OLERON de 1987 à 1989. Le programme avait un an de retard. Trois tirs furent exécutés à bord. L'affût fut débarqué en juin 1989 pour être installé sur l'IRIS, bâtiment construit par Thomson.

4.4. Les essais détection

De nombreux systèmes de détection furent installés et testés à bord :

- DRBV 22
- DRBV 23
- DRBV 50
- DRBM 32
- DRBI 10
- DIPHANE (radar de veille)
- ADAC/SUPER ADAC (partie détection du MM40)
- DIDON (dispositif inertiel de désignation d'objectif naval)
- VAMPIR (système infrarouge)
- TOTEM (télépointeur Optronique)

L'ILE D'OLERON apporta également son concours pour mettre au point les différents appareils de guerre électronique.

4.5. Les systèmes d'autodéfense

Parmi les systèmes testés à bord de l'ILE D'OLERON, on trouve :

- les brouilleurs
- le SIMBAD (tir à cadence accéléré)
- le DAGAIE
- le SADRAL/MISTRAL (7 tirs)
- le SAGAIE (13 tirs pour la première campagne en 1977/1988). La deuxième campagne a débuté en 1991 et devrait se terminer fin 1992.

4.6. Les essais transmissions

De nombreux essais de propagation ont été effectués à bord de l'ILE D'OLERON. Ils ont permis de tester des appareils de chiffrement et des liaisons à cadence accélérée (1200 bauds).

4.7. Les activités diverses

a) Dans les années 1960, la capacité de veille aérienne est utilisée dans différents exercices (DATEX, ARLEQUIN, LA FAYETTE, ENTRECHAT, CONSTELLATION...)

b) Lorsque les essais deviennent moins contraignants, l'ILE D'OLERON réussit à s'échapper du bassin occidental pour effectuer des missions de surveillance dans le bassin central et visiter régulièrement les mouillages soviétiques. Cette activité commence en 1976 et devient régulière à partir de 1980. En 1982, au cours d'une de ces missions la ligne de mouillage tribord est perdue à SOLLUM. Ces patrouilles de surveillance permettent au bâtiment de faire des escales particulièrement en Grèce.

c) Depuis 1984, l'ILE D'OLERON est régulièrement mis à contribution pour des INTERPOLMAR en des démonstrations contre la pollution. En 1991, il sera utilisé à deux reprises comme PC POLMAR. Il sert également comme PC guerres des Mines dans les exercices OLIVES VERTES/NOIRES : 1985 / 1987.

d) Plateforme hélicoptère : au cours de la refonte de 1958, une plate forme hélicoptère en bois est installée. Elle sera largement utilisée par les Alouettes I, II, III, les Lynx et de temps en temps par des KAMAN, l'ILE D'OLERON en 1986, à la suite de la décision de ne plus entretenir les rails de de sainage. Depuis cette date, seuls les hélitreuillages sont possibles.

4.8. Depuis 1959, le bâtiment d'expérimentations ILE D'OLERON a effectué 25 300 heures de mer.

5. LES EXPERIMENTATIONS

L'ILE D'OLERON aurait du être désarmé et condamné à plusieurs reprises en 1952, 1964, 1973, 1984 et 1990. Maintenant on parle de 1999.

En 1994 débutent les expérimentations de MILAS : le premier lancement d'une maquette propulsée a lieu le 24 mars et celui d'un missile en octobre. Il sera le successeur du Malafon et est construit avec les Italiens.

L'Ile d'Oléron est modifié pour recevoir le système d'armes anti-missiles **Saam**, premiers missiles en silo à lancement vertical français qui équiperont le porte-avions « [Charles de Gaulle](#) » et les futures frégates Horizon.

Début 1995, il reçoit la mature destinée au radar ARABEL et fin 1995 la conduite de tir.

Les expérimentations de la conduite de tir SAAM débutent en 1996 Le 20 janvier 1999, l'Ile' d'Oléron effectue au centre d'essais de la Méditerranée le premier tir de missile **Aster** guidé par le radar Arabel. Ce tir marque une étape très importante dans la qualification du système sol-air anti missile (Saam) installé sur le porte-avions [Charles de Gaulle](#).