



SOMMAIRE

Page 1	Édito Il y a 70 ans Nouvelles de l'Ardhan
Page 2	Baptêmes à Lyon Corbas
Pages 3 à 6	Actualité
Pages 7 à 10	Récit de David Méchin
Page 11	Carnet gris

ÉDITO

Conformément à notre engagement éditorial, nous nous efforçons d'évoquer les débuts de l'Aéronautique navale. Dans cette dynamique notre ami David Méchin nous propose un récit qui relate des combats acharnés entre dirigeables allemands et avions de chasse français au cours de la Grande Guerre.

Nous sommes fiers de passer à nouveau la barre des 700 adhérents malgré les quelques départs du mois de septembre. L'Ardhan demeure dynamique avec des adhésions d'origines très diverses, marins d'active et retraités et aussi des civils passionnés d'aéronautique maritime.

Continuons le chemin, par exemple n'hésitez pas à communiquer sur notre association qui au-delà de ses nombreuses activités liées à l'histoire de l'Aéro, est un lien solide et pérenne au sein des Marins du ciel.

Très bonne lecture de cette gazette n°580.

IL Y A 70 ANS, UN MARIN AMÉRICAIN BAT LE RECORD DE VITESSE SUR 500 KM

Le 15 octobre 1955, opérant à partir de la fameuse base aérienne d'Edwards en Californie, le lieutenant Gordon L. « Gordo » Gray, de la marine des États-Unis, établit un record du monde de vitesse sur un circuit fermé de 500 kilomètres. Cette performance est réalisée sur un chasseur-bombardier d'attaque léger de présérie Douglas YA4D-1 Skyhawk, numéro de série Bu. No.137820, à une vitesse moyenne de 1 118 km/h (695,128 Nd).

Le Douglas A4D-1 Skyhawk est un chasseur bombardier d'attaque léger monoplace, monomoteur, à aile delta, conçu pour être utilisé à partir de porte-avions.

Il mesure 12 mètres de long avec une envergure de 8,40 mètres et une hauteur totale de 4,6 mètres.

Son poids à vide est de 3,8 tonnes. Il était propulsé par un Curtiss-Wright J65-W-2, une version de production sous licence du turboréacteur à flux axial Armstrong Siddeley Sapphire, doté d'un compresseur à 13 étages et d'une turbine à 2 étages. Sa poussée était de 3,2 tonnes.

De 1956 à 1979, L'A4D a été produit à 2 960 exemplaires. Le Skyhawk est resté en service dans la marine américaine jusqu'en 2003.



le LV Gordon L. Gray « Gordo » au retour de son record pose sur le prototype du A4 Skyhawk.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

701 membres actifs

n°1939 CC (R)
n°1940 CV
n°1941 LV (H)

NOUVELLES ADHÉSIONS

Charles-Henri LEVAILLANT
charles.levallant@free.fr
Jean-Michel AUMEUNIER
jean-michel.aumeunier@wanadoo.fr
André DURANT
andre.durant@sfr.fr

AGENDA

- Conseil d'administration le 4 novembre 2025 à 14h00 - Aéro-club de France.
- Prochaine AGO à Cognac au printemps 2026 (date à finaliser).

- ◆ Fondateur
- ◆ Rédaction/Édition

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

BAPTÊME DE 5 AVIONS MARINE À LYON CORBAS

Corbas le 9 octobre 2025 - Sous la présidence du CA David Desfougères, Alavia, 5 avions récemment restaurés du musée EALC (Espace Aéro Lyon Corbas) ont été « baptisés » au cours d'une cérémonie organisée par Monsieur Bernard Tribble, président fondateur du musée.

Les Marins du ciel étaient représentés par le CF (H) Marc Guittard, président du CHAN.

Les cinq avions Marine à l'honneur étaient : Le SEM n°71, le Nord 262 E n°60, l'Étendard IVM n°34, le Nord 1101 Ramier n°13 et le Morane Paris n°31.

Enfin, au cours de cette même journée, le 110e anniversaire de l'escadron 2/33 Savoie (Escadron de drones de Cognac) a été célébré.



Le CA David Desfougères baptise le SEM n°71. Il relate ensuite son passé de pilote sur cet avion et félicite le musée EALC de l'excellente restauration des avions présentés et célébrés ce 9 octobre.



Notre camarade Ramon Josa aux côtés de M. Bernard Tribble présente à l'assemblée une synthèse de sa grande expérience sur les avions Marine, du Corsair au Super Étendard.



Le CF (H) Marc Guittard, président du CHAN, prononce un discours sur l'association des Marins du ciel. En arrière-plan, l'équipage « parrain » du Nord 262 E n°60, le LV (R) Thomas Collin et le MP Jean-Marie Rinckel. [\(Texte du discours en cliquant sur la photo\)](#)



Le CV (H) Pierre Clary « baptise » le Morane Paris n°31.



Alavia, à côté de M. Tribble, s'adresse à l'assemblée pour féliciter à nouveau le musée et souligner son rôle citoyen, notamment en cette période où le besoin de cohésion nationale est nécessaire.

[\(Texte du discours en cliquant sur la photo\)](#)

Le Musée de l'Aéronautique navale de Rochefort et l'Anaman récompensés par l'Académie de Saintonge.

Le prix de la ville de Rochefort « Art et Histoire » a été remis au Musée de l'Aéronautique navale par la prestigieuse Académie de Saintonge. Cette distinction qui honore aujourd'hui l'Anaman, illustre et récompense le travail magnifique des compagnons bénévoles qui consacrent leurs talents à la conservation d'un patrimoine historique exceptionnel.

Michel Lafrette, président de l'Anaman, déclare : « j'ai la fierté d'être le porte-fanion d'un équipage de haute qualité ».



Quelques mots sur l'Académie de Saintonge.

L'Académie de Saintonge a vu le jour en 1957 à l'initiative de dix intellectuels et d'un mécène qui les avait couchés sur son testament, à charge pour eux de *fonder une Académie chargée de promouvoir la culture régionale en récompensant par une distribution de prix ceux ou celles qui l'auraient honorée*. Parmi les dix membres fondateurs, cinq étaient saintonais. Son premier directeur, le chanoine Tonnelier, décida dès l'année suivante d'intégrer dix nouveaux membres qui se réunissaient déjà en jury pour décerner un prix, intitulé « *Prix de Saintonge* ». Comme ils venaient de La Rochelle, de Rochefort et de Cognac, ils apportèrent aussi un renfort géographique au premier groupe. L'académie ajustait son périmètre sur celui de la Saintonge du Moyen-Age (quand l'Aunis n'existait pas encore) et affirmait sa vocation de jury culturel du Pays Charentais.

L'Académie de Saintonge est composée de 25 membres élus à vie parmi des personnalités intellectuelles et artistiques des départements de Charente-Maritime et Charente. Elle soutient la vitalité de la culture régionale et fonctionne comme le jury culturel du Pays Charentais.

Cinq nouveaux avions de surveillance maritime Falcon 2000 Albatros commandés pour la Marine nationale

Il s'agit des cinq appareils prévus pour compléter le programme AVSIMAR qui compte déjà sept avions en commande.

La Direction générale de l'armement (DGA) a annoncé la commande de cinq avions Falcon 2000 Albatros supplémentaires auprès de Dassault Aviation. Le contrat, signé le 26 septembre, confirme l'option prévue lors de la notification initiale du programme AVSIMAR (Avions de Surveillance et d'Intervention MARitime).

Pour mémoire, le programme avait été notifié fin 2020 avec une première commande ferme de sept avions, livrables d'ici 2030, et une cible finale fixée à douze exemplaires. Avec cette seconde commande, le cap des douze appareils est désormais confirmé.

Dans un premier temps, les Albatros remplaceront en métropole les Falcon 50 de la flottille 24F qui compte actuellement huit appareils. Cinq de ces avions, modernisés dans le cadre du contrat Triton avec le remplacement de leur système optronique FLIR Chlio par une boule Euroflir 410 de Safran, ont commencé à prendre la relève des Falcon 200 Guardian de la 25F déployés en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie. Cette transition sera achevée d'ici 2027 avant que les Falcon 50 Triton soient à leur tour remplacés par les Albatros au début des années 2030. Le vol inaugural du premier Albatros a eu lieu le 24 janvier 2025 à Mérignac. Une première capacité opérationnelle est prévue fin 2026.

Le nouvel avion est développé à partir du biréacteur d'affaires Falcon 2000 LXS entré en service en 2014 et déjà décliné dans une version de surveillance maritime pour les garde-côtes japonais (Falcon 2000 MSA). L'appareil mesure 20,2 mètres de long pour une envergure de 21,4 mètres et affiche une masse maximale au décollage de plus de 18 tonnes, dont 11 tonnes à vide. Son rayon d'action atteint 7 400 kilomètres et il est propulsé par deux turboréacteurs Pratt & Whitney PW308C.

L'Albatros sera doté d'un radar SearchMaster en bande X à antenne active fourni par Thales, d'une boule optronique Euroflir 410 développée par Safran et d'un système de mission conçu par Naval Group. Il intégrera également des liaisons satellitaires permettant la transmission de données en temps réel. L'avion pourra assurer des missions de recherche et de sauvetage grâce à sa capacité à détecter des balises, à larguer des canots de survie et à déployer des marqueurs fumigènes. L'ensemble de ces équipements vise à couvrir un large spectre de missions allant de la surveillance maritime au secours en mer, en passant par la lutte contre les trafics et la pêche illégale.

Le retrait progressif des Falcon 50M et des Falcon 200 Guardian est déjà engagé. Le programme AVSIMAR prévoit également une seconde phase qui inclura des moyens complémentaires, notamment des drones, afin de renforcer la couverture de surveillance.



© Dassault Aviation - Eridia Studio / V. Almansa

La Marine nationale va louer trois Pilatus PC-24 pour remplacer ses avions de soutien Falcon 10 MER (Source Zone Militaire et Air News)

Selon la dernière édition des Chiffres clés du ministère des Armées, l'Aéronautique navale disposait encore de six avions de soutien Falcon 10 MER au 31 décembre 2024.

Mis en service en mai 1975 et affectés à la base aéronavale de Landivisiau, ces appareils sont utilisés par l'escadrille 57S pour l'entraînement et le maintien des qualifications pour le vol aux instruments des pilotes de Rafale Marine ainsi que pour assurer des vols de liaison au profit de l'état-major de la Marine nationale.



PC-24 © Pilatus Aircraft

En mai 2024, la Direction de la Maintenance Aéronautique [DMAé] a émis un appel d'offres afin de louer trois avions biréacteurs monopilote dans le cadre du programme Balbuzard.

« Le marché a pour objet la location de biréacteurs monopilote pour des missions de la Marine nationale et prestations associées. Cet aéronef, nommé 'Balbuzard', doit être un biréacteur certifié monopilote, aux standards actuels de navigation aérienne et aux performances de vol les plus proches possibles du Rafale », avait en effet expliqué la DMAé.

L'aéronef sera équipé d'une balise acoustique pour réaliser des missions d'entraînement radar (MER). Il sera utilisé pour les missions suivantes : entraînement des pilotes d'avions de combat à réaction, formation et contrôle périodique de l'aptitude des pilotes de chasse au vol sans visibilité, liaisons du chef d'état-major de la Marine, soutien de région, missions de recherche en mer.

Ces trois « Balbuzard » sont censés compléter et remplacer les six Falcon 10M, lesquels assurent environ 1 800 heures de vol par an. Cette

flotte doit s'éteindre progressivement au cours des dix années à venir, soit pendant la durée du marché (126 mois).

Deux types d'avions pouvaient correspondre aux besoins exprimés par la DMAé : le Phenom E300 du brésilien Embraer et le PC-24 du suisse Pilatus. Finalement, d'après des informations de Scramble et d'Air & Cosmos, son choix s'est porté sur le second, via un contrat notifié à la société américano-suisse Jet Aviation.

Ainsi, l'escadrille 57S se verra remettre deux PC-24 à partir de l'année prochaine, le troisième devant suivre en 2027, soit quand les derniers Falcon 10M auront été retirés du service.

De conception récente (il a été certifié en 2017), le PC-24 peut utiliser des pistes très courtes et sommairement aménagées. Doté de deux turbo-réacteurs Williams FJ44-4A, il a la capacité de transporter jusqu'à onze passagers ou plus d'une tonne de fret.

Par ailleurs, outre les Falcon 10M, les EMB 121 Xingu font aussi partie des avions de soutien maritime utilisés par la Marine nationale. Affectés à la Flottille 28F basée à Lann-Bihoué, ces appareils doivent être remplacés dans le cadre du programme ATEF) avion de transport école du futur), lequel a fait l'objet d'un appel d'offres lancé par la Direction générale de l'armement [DGA] en juin dernier.



Le cockpit « cosy » du PC-24 © Pilatus Air-

Le cap des 300 Rafale produits a été franchi.

Ce chiffre témoigne de la réussite opérationnelle, industrielle et commerciale de cet avion de combat qui n'a pas d'équivalent dans sa catégorie en termes de polyvalence et d'efficacité démontrée en opération.

Placé sous la maîtrise d'ouvrage de la Direction générale de l'Armement et sous la maîtrise d'œuvre de Dassault Aviation, le programme Rafale fédère 400 entreprises françaises.

Il est une pierre angulaire de la souveraineté industrielle et militaire du pays grâce aux technologies critiques qu'il développe et aux succès export qu'il remporte.

À ce jour, 533 Rafale ont été commandés « ferme » par la France et huit pays clients export. 233 exemplaires restent donc à livrer, avec des cadences de production qui atteindront à terme 4 appareils par mois.

Les premières unités Rafale ont été opérationnelles dans la Marine nationale en 2004 et dans l'armée de l'Air en 2006. Les livraisons export ont commencé en 2015 avec l'Égypte.



Pour assurer les livraisons de Rafale, les sites industriels de Dassault Aviation tournent à plein régime.

DONEC 234

COMMANDANT NOUS AVONS
ETABLI UN PERIMETRE DE
SECURITE AUTOUR DE CET
AERONEF INCONNU!

ALLEZ DEMANDER DEUX
LITRES DE BAVE DE CRAPAUD
AU MAITRE COMMIS J'INVITE
LE PILOTE A DEJEUNER.



DONEC

Avions contre dirigeables

Quand l'Aviation maritime faisait flamber un Zeppelin dans le port d'Ostende

Par monsieur David Méchin, membre Ardhan n°1453.

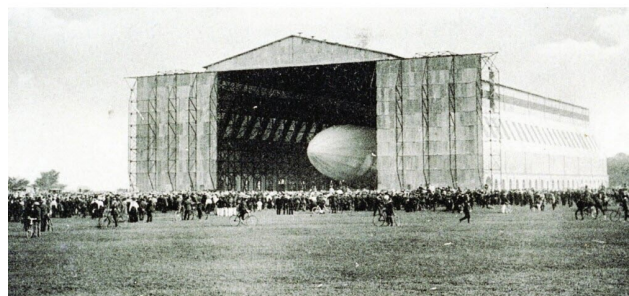
Les Zeppelin ! Géants des airs aussi grands que quatre Airbus modernes mis bout à bout, ils précèdent de peu l'avènement de l'aviation au début des années 1900 et captivent toujours l'opinion une décennie plus tard. Si l'armée française s'en désintéresse, il n'en est pas de même pour l'Allemagne impériale qui développe de grands dirigeables construits par les sociétés Zeppelin et Schütte-Lanz, un symbole de puissance et de propagande. Leur fragilité éclate cependant au grand jour dans les deux premiers mois de la Grande Guerre durant lesquels quatre des huit dirigeables opérationnels dont dispose l'Allemagne sont abattus dès le mois d'août 1914 par des tirs d'artillerie antiaérienne.

Leur vulnérabilité face aux avions apparaît aussi à cette période. C'est au lieutenant Antoine Césari et au caporal Roger Prudhommeaux que revient l'honneur d'être les premiers aviateurs à détruire un tel monstre des airs lorsque, le 14 août 1914, chacun aux commandes de leur Maurice Farman MF VII, ils larguent des projectiles incendiaires sur les hangars de Metz-Frescaty et y font flamber les Z.II et Z.III qui y étaient abrités. L'exploit est surtout un succès de propagande car les deux Zeppelin détruits étaient en fait réformés et en cours de démantèlement, qui plus est, laissés bien imprudemment dans un hangar très proche de la ligne de front. Beaucoup plus audacieux est l'exploit du Flight Lieutenant Reginald Marix du Royal Naval Air Service (RNAS) qui, seul à bord de son petit Sopwith Tabloid et au terme d'un vol de plusieurs centaines de kilomètres dans les lignes ennemies détruit à la bombe incendiaire le Zeppelin Z.XII dans son hangar de Düsseldorf le 8 octobre 1914.

Devant ces déboires, le Kaiser retire ses Zeppelin... pour les employer de nouveau en 1915 dans des raids de terreur avec lesquels il espère faire flancher le moral des Britanniques. Le premier a lieu le 19 janvier 1915 quand les L 3 et L 4 attaquent Norfolk ; leurs bombes font 4 tués et 16 blessés. L'émotion est vive dans l'opinion mais les dégâts très légers : avec leurs moyens de navigation rudimentaires, les Zeppelin ne peuvent que

jeter des bombes au hasard sur de grandes agglomérations, quand ils en trouvent une. Le Royal Naval Air Service a beau mobiliser des avions en défense, ceux-ci sont bien incapables de voler à l'altitude à laquelle s'élèvent des dirigeables ennemis dont le principal problème est alors la météo. Si trois raids sont menés en avril 1915 et font quatre blessés et des dégâts légers, les quatre raids du mois de mai font 13 tués et 41 blessés parmi la population. Plus grave, des bombes tombent sur Londres le 31 mai. Bien qu'incapables d'intercepter un Zeppelin, les aviateurs du RNAS réussissent un bel exploit à l'aube du 7 juin 1915 en les attaquant au sol dans leur base installée en Belgique sur la commune d'Evere, au nord de Bruxelles. Quatre appareils décollent en pleine nuit et seuls deux Henri Farman, pilotés par le Flight Lieutenant John P. Wilson et le Flight Sub-Lieutenant John S. Mills, trouvent l'objectif et font flamber le LZ.38 dans son hangar. Pendant ce temps, seul à bord de son Morane parasol, le Flight Sub-Lieutenant Reginald A.J. Warneford s'est perdu dans la nuit au-dessus de la Belgique et se demande comment rentrer, quand il croise la route du LZ 37 qui rentre à sa base après une mission d'entraînement. Le poursuivant en prenant de l'altitude, il parvient à survoler le dirigeable quand il descend pour se poser et le fait exploser en vol en lui larguant dessus ses six bombes incendiaires ! Il est le premier aviateur de l'histoire à détruire un Zeppelin en combat aérien.

.../...



Un dirigeable dans son immense hangar sur la base de Metz-Frescaty.

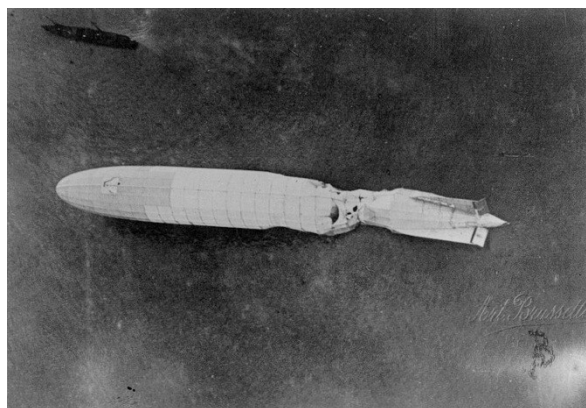


Décoré de la Victoria Cross et de la Légion d'honneur, il va devenir une célébrité dans la presse franco-britannique pour cet exploit dont il ne profite pas longtemps car il se tue dans un accident de vol dix jours plus tard.

Mais les raids sur l'Angleterre continuent et aucun dirigeable qui y participe n'est abattu. Trois raids ont lieu au mois de juin, faisant 44 tués et 120 blessés ainsi que des dégâts plus conséquents.

Le raid du 9 août 1915, le douzième lancé sur l'Angleterre, va permettre aux aviateurs alliés de riposter. Durant la nuit du 9 au 10, pas moins de cinq dirigeables menés par le *Kapitän-zur-See* Peter Strasser, chef de l'arme des Zeppelins, prennent l'air pour Londres. Quatre atteignent l'Angleterre et, comme souvent, ne trouvent pas leur objectif et larguent leurs bombes sur des cibles d'opportunité, faisant au total 17 tués et 21 blessés. Le L 12, commandé par l'*Oberleutnant-zu-See* Werner Peterson, atteint la côte en survolant la ville de Douvres. Il est assez bas à près de 1000 mètres d'altitude et se retrouve entouré par la lumière des projecteurs. Alors qu'il tâche de prendre de l'altitude pour se mettre à l'abri tout en larguant ses bombes, la DCA ouvre le feu et touche le dirigeable sur sa partie arrière alors qu'il tente de s'enfuir vers le large.

Perdant du gaz, il se cabre et perd de l'altitude. Il doit se poser sur la Mer du Nord, sa nacelle arrière étant submergée, entraînant la noyade de trois mécaniciens. Un navire allemand arrive à son secours et le prend en remorque en direction du port d'Ostende, en Belgique occupée. Durant le voyage, l'*Oberleutnant-zu-See* Peterson, dans sa nacelle avant, a la surprise de voir un des matelots disparus, le *Maschinistenmaat* Frankhänel, se présenter à lui – en très petite tenue, selon l'anecdote – et lui rendre compte qu'il a longtemps nagé, réussi à s'agripper à l'empennage puis parvenir à se hisser jusqu'à la nacelle !



Touché par la DCA britannique de Douvres, le L 12 doit amerrir en mer du Nord où des navires allemands le prennent en remorque. (DR)

Alors que l'obscurité disparaît avec le lever du soleil, les ennuis commencent pour le L 12 qui est repéré par un BE 2c du Flight-Commander Smyth-Pigott qui tente de l'attaquer mais est repoussé par le tir des quatre navires qui escortent maintenant le dirigeable. Le pilote britannique rentre à Dunkerque et donne l'alerte. Le Flight Lieutenant D.K. Johnston, sur un Henri Farman, décolle à son tour mais ne reviendra jamais, sans doute descendu par la DCA. Le L 12 atteint pendant ce temps le port d'Ostende où il est amarré à un quai. Le RNAS tente de le détruire au sol durant la matinée et envoie des avions en ordre dispersé : le Bristol Scout du Flight Sub-Lieutenant Besson qui revient deux fois sur l'objectif, puis le Bristol Scout du Flight Lieutenant Bettingham, l'Avro 504 du Flight Sub-Lieutenant Buss et le Nieuport du Flight Commander Robinson. Les Britanniques sont à chaque fois repoussés par la DCA du port et l'écran fumigène de protection que mettent en place les Allemands, qui commencent à démonter le dirigeable et parviennent à récupérer la nacelle avant qui est hissée sur le quai...



Le L 12 est amarré à un quai où les militaires allemands vont immédiatement entreprendre de le démanteler. Ils parviendront à hisser à quai sa nacelle avant.

La nouvelle du Zeppelin est communiquée au lieutenant de vaisseau Jean de Laborde, commandant du Centre d'Aviation Maritime (CAM) de Dunkerque. Mieux entraînée et disposant d'un matériel plus fiable et moins disparate que les aviateurs britanniques du RNAS, la composante équipée d'avions terrestres du CAM français, qui partage le même terrain, monte un raid groupé composé de trois Voisin L de bombardement, le n°250 codé V 10 monté par le quartier-maître Frédéric Crequer (pilote) et le matelot Mathurin Le Boîte (mitrailleur), le n°348 codé V 13 monté par le QM Louis Kergosien et le matelot Auguste Moreaud, ainsi que le n°787 codé 21 monté par le second maître François Philippe et le quartier-maître Georges Vroman.

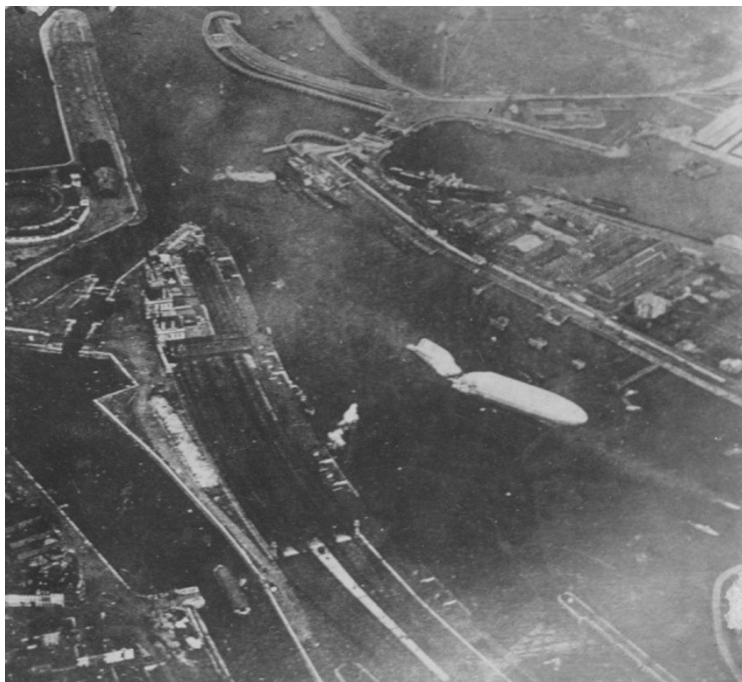
.../...



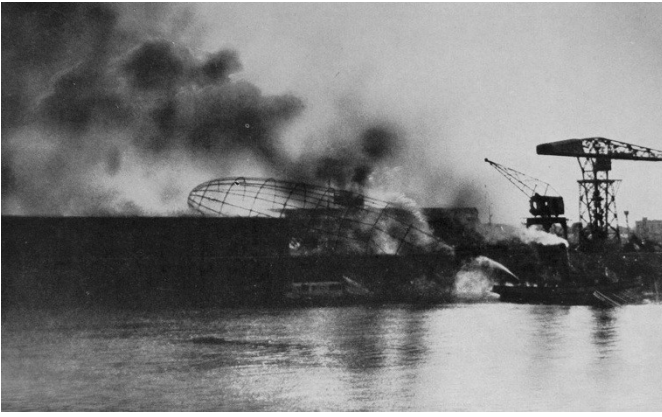
Ils décollent ensemble à midi, larguent leurs bombes sur le port et rentrent à leur base à 14 heures. À 21 heures, six Voisin, menés par de Laborde lui-même, retournent effectuer un bombardement sur place durant la nuit.

Mais dans la journée, le Zeppelin est déjà en flammes... Officiellement, selon les autorités allemandes, à la suite d'une erreur de manipulation. La Marine nationale communique dès le 11 août que « *des hydravions (sic) du centre d'aviation maritime de Dunkerque ont lancé efficacement 12 bombes incendiaires de 120 et 6 de 90 sur le Zeppelin qui était rentré désarmé à Ostende.* » Puis, par une décision en date du 27 août 1915, le ministre de la Marine Victor Augagneur promeut François Philippe au grade de maître timonier et décore Louis Kergosien de la médaille Militaire, l'un comme l'autre au motif précis de « *l'attaque d'un Zeppelin sur une position fortement défendue* ». Le quartier-maître pilote Frédéric Créquer est promu au grade de second maître le 16 avril 1916 pour « *services exceptionnels rendus à l'Aviation maritime* » tandis que le matelot Mathurin le Boëte reçoit à son tour la médaille militaire pour cette action... le 15 juin 1920. Si le lien de causalité entre l'action des pilotes français et la destruc-

tion du Zeppelin est loin d'être claire dans la communication de la Marine nationale, la presse française ne se pose pas de questions et attribue dès le 11 août la destruction du dirigeable à l'action des trois pilotes. Il faut bien cela pour relever le moral des populations... Ce raid va avoir une conséquence importante : français et britanniques comprennent qu'ils doivent coopérer plus efficacement pour espérer intercepter les Zeppelin. Le 22 août 1915, le général Maurice Pellé, adjoint direct du général Joffre au Grand Quartier Général, écrit au général Robertson, chef d'état-major des forces britanniques, pour lui révéler que « *les stations radiogoniométriques françaises ont eu de nombreuses occasions de relever les directions des postes de TSF établis à bord de ces dirigeables (...)* Le rapprochement de 2 ou plusieurs mesures angulaires prises au même moment permet de déterminer la situation des Zeppelin et par la suite, de mettre en œuvre les moyens de leur donner la chasse. » Son offre de partager les informations et de les centraliser dans un poste de commandement à Dunkerque est promptement acceptée. Une coopération fructueuse va commencer et ne peut pas être sans conséquences sur les futures défaites subies par les géants des airs.



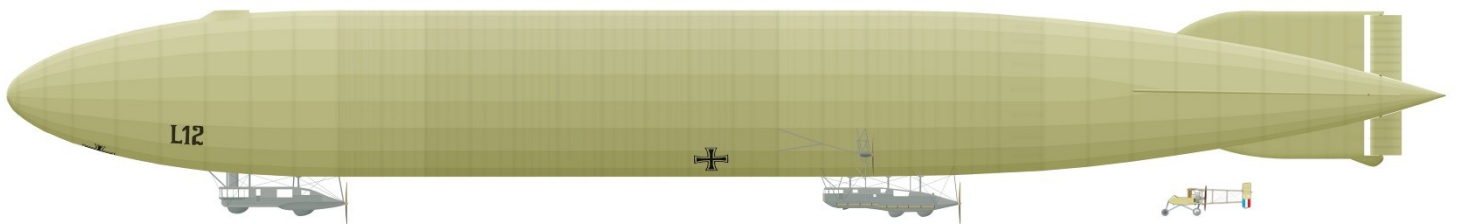
Le L 12 fait son entrée dans le port d'Ostende où il va devenir la cible du Royal Naval Air Service, puis de l'aviation maritime française. (DR)



Le L 12 en flamme dans le port d'Ostende suite à un accident de manipulation, selon les autorités militaires allemandes et suite à un bombardement aérien selon les autorités françaises. (DR)



Posant devant leurs Voisin L, le second Maître François Philippe (à gauche) et le quartier-maître Louis Kergosien (à droite), avec en médaillon le quartier-maître Frédéric Crequer, sont les trois pilotes français ayant mené l'attaque contre le Zeppelin L 12. (Collection ARDHAN).



Le Zeppelin LZ 43, baptisé L 12 par la marine allemande, avec à la même échelle le Voisin L n°250 codé « V.10 » du quartier-maître Frédéric Crequer. (David Méchin)



CARNET GRIS

MT (H) Albert BUIGNET (membre Ardhan n°388)

Le maître honoraire Albert BUIGNET est décédé le 1er février 2025 à Villeneuve-Saint-Georges.

Né le 22 août 1930 à Puteaux, il s'engage dans la Marine à Hourtin en mai 1950. Il est envoyé aux États-Unis pour son cours de pilote (08.50-01.52). Il est breveté le 28.11.1951 à Corpus Christi avec le macaron n° 3816.

Il sert à la flottille 5F sur Nord 1402 Noroît (02.52-11.52). La flottille, basée à Lann Bihoué, dispose de dix appareils mais ceux-ci ont des faiblesses mécaniques. Voir le livre n° 29 de l'ARDHAN (Guy Thevenin).

Sa deuxième et dernière affectation est l'EPV/56S à Agadir (12.52-04.56). Il quitte alors la Marine et poursuit sa carrière comme pilote de ligne.



Albert Buignet en novembre 1951 à Corpus Christi

Albert Buignet totalise 1 850 heures de vol militaires dont 132 heures sur Nord 1402.

Grades successifs : Mot 05.50, SM 08.51, Mt 01.55