



SOMMAIRE

Page 1	Édito - Actu du PA CDG Nouvelles de l'Ardhan
Pages 2 & 3	AGO Ardhan - Marins du Ciel
Page 4	Nouveau F50M pour la 25F
Page 5	Macaronnage à Crozon
Page 6	Edition - Il y a presque 100 ans
Page 7	Actualité Aéro
Page 8	Podcast - Donec
Pages 9 & 10	Récit de Raymond Lesné
Page 11	Carnet gris

ÉDITO

Nous sommes à seulement 4 jours de notre AGO 2026, les dernières consignes pratiques sont diffusées en page 2. Portez attention à l'horaire car les AGO ont été avancées d'une demi-heure, ainsi l'AGO des Marins du Ciel commencera à 08h30 et celle de l'Ardhan à 09h30. Le rendez-vous est fixé à 08h00 pour tout le monde à l'entrée de la BA 709 de Cognac.

Concernant le dynamisme de notre association, le rythme des adhésions ne faiblit pas puisque nous avons accueilli 26 nouveaux adhérents depuis le 1er janvier ! Par ailleurs à cette date, le nombre des réadhésions est également meilleur que pour les exercices précédents.

Bonne lecture de cette gazette 588.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

731 membres actifs

NOUVELLES ADHÉSIONS

- n°1969 LV (R) Jean-Marie LABOUREUR
jm.laboureur@free.fr
- n°1970 PM Eric GUYOT
lalarico2004@yahoo.fr
- n°1971 M. Michel CHAUMAT
michel.chaumat@wanadoo.fr
- n°1972 CC Alexandre PAGNOUX
alexandre.pagnoux@gmail.com
- n°1973 M. Cédric DELMAS
cedricdelmas@hotmail.com
- n°1974 M. Jacques BERTRAND
jacques.bertrand16@gmail.com
- n°1975 CC (R) Philippe CROS
philippe.cros10@wanadoo.fr
- n°1976 PM Sylvain LE FLOCH
Sylvain.lefloch29@gmail.com

AGENDA

- ◆ 08/05/26 : Démonstration de Force navale à Marseille,
- ◆ 10/05/26 : 80 ans de la BAN LBH.
- ◆ 19 & 20/09/26 :
 - BREIZHAIRSHOW 26 BAN Landivisiau,
 - Célébration des 25 ans du Rafale Marine.

PORTE-AVIONS CDG - APRÈS ORION, POURSUITE DE LA MISSION LA FAYETTE 26

Le *Charles de Gaulle*, qui a appareillé le 27 janvier de Toulon et participé à l'exercice majeur « Orion 26 » mené par la France, poursuit sa « mission Lafayette 26 » en Atlantique Nord, avant de se rendre en Méditerranée. La mission continue avec plusieurs objectifs :

- ◆ Contribuer à la posture défensive et dissuasive de l'OTAN en Europe aux côtés de nos alliés et sécuriser les frontières de l'Europe,
- ◆ Participer à la stabilisation des espaces maritimes et promouvoir leur ouverture, dans le respect du droit international.

Un engagement fidèle à l'esprit du marquis de La Fayette : faire preuve d'audace tactique tout en poursuivant des effets stratégiques de long terme.

Le PA CDG est arrivé le 25 février dans le port suédois de Malmö pour y faire escale quelques jours, une première selon le ministère suédois de la Défense. Le groupe aéronaval doit participer à la mission Baltic Sentry en mer Baltique, destinée à dissuader les menaces contre les infrastructures sous-marines que Moscou est soupçonné d'avoir perpétrées.



Un Rafale Marine aux couleurs de l'exercice La Fayette 26.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE N°34



Jeudi 5 mars 2026

Les AGO des associations Ardhan et Marins du Ciel auront lieu le jeudi 5 mars 2026 dans les locaux de la base aérienne BA 709 de Cognac.

Pour tous les participants, le rendez-vous est fixé à 08h00 devant la BA 709. Il n'est pas utile d'arriver beaucoup plus tôt, l'accès ne sera pas possible avant 08h00.

Pour le passage du poste de police, munissez-vous de votre carte nationale d'identité. Un badge nominatif vous sera remis.

L'accès vers le lieu de l'assemblée se fera avec les véhicules personnels. Des stagiaires de l'EAN nous guideront.

Vous trouverez ci-dessous l'ordre du jour modifié en regard de celui que vous avez trouvé dans la convocation initiale.

La liste des participants apparaît dans la page suivante.

ORDRE DU JOUR MODIFIÉ

- 08h00 **Accueil des adhérents Ardhan et MdC.** Un café sera servi
- 08h00 **Accueil du président Ardhan et MdC par M. le colonel commandant de la BA 709**
- 08h30 AGO Marins du ciel**
- 09h15 Pause-café
- 09h30 AGO Ardhan**
- Allocution du VA David DESFOUGERES Alavia,
 - Exposé du rapport moral (secrétaire général) et du rapport financier (trésorier),
 - Votes (Rapports et renouvellement du conseil d'administration),
 - Résolutions,
 - Interventions des adhérents – Questions,
 - Clôture.
- 12h00 Déjeuner au mess de la base aérienne.**
- 13h00 Visites sur la base** en deux groupes
- École Aviation de Chasse,
 - 33ème Escadre de surveillance, de reconnaissance et d'attaque (ESRA).
- 15h30** Retour à l'EAN pour tout le monde
- Visite des locaux et présentation aux stagiaires et moniteurs de l'ARDHAN et MdC.

Liste des participants

Titre	Nom	Prénom
M.	BOUREILLE	Patrick
CF (H)	CABANEL	Christian
CF (H)	CALAIS	Jacques
CV (H)	CAMESCASSE	Jacques
CA (2S)	CANAL	Pierre
Mme	CANARD	Michèle
QM (R)	CANTO	Jean-Charles
CF (H)	COUETTE	Antoine
M.	DANIELLOU	Yann
LV (R)	de FLEURIAN	Henri-Xavier
Mme	de FLEURIAN	Anne
CC (H)	DEBROIZE	Jean
CC (R)	DEMENEIX	Jean-François
CC (H)	DESCLOS	Charles
Mme	DESCLOS	Joëlle
VA	DESFOUGERES	David
CA (2S)	DU BOUCHERON	Marc
M.	DURHÔNE	Georges
Mme	FEUILLOY	Régine
CV (H)	FEUILLOY	Robert
M.	FLEURY	Philippe
LV (R)	GALL	Jean-Marie
CF (H)	GUITTARD	Marc
CA (2S)	HOUDAILLE	Xavier
MP (H)	HUBERT	Bernard
CV	ISORCE	Vincent
LV (R)	JOYEUX	Jean-Louis
CF (H)	KAPETANOVIC	Jean-Noël
LV (R)	LABOUREUR	Jean-Marie
M.	LAFRETTE	Michel
Major	LANNUZEL	Loïc
MP (R)	LE PRIOUX HALNA du FRETAY	Yann
M.	LECAILLE	Georges
CF (H)	LUDOVIC DE LYS	Thierry
CF (H)	MARCHAL	Etienne
Mme	MARIE	Jacqueline
PM (H)	MARIE	Michel
PM (H)	MESTRE	Jean-Luc
Mme	MURAT	Lina
M.	MURAT	Didier
VAE (2S)	PAÏTARD	Xavier
CF (R)	PAPELARD	Pierre-Henri
M.	PAQUET	Benoît
CA (2S)	PETIT	Jacques
Mme	PHELIPPEAU	Sophie
CF (R)	PHELIPPEAU	Guillaume
CC (R)	POLLAUD-DULIAND	Pascal
CF (H)	POURCHET	Bernard
M.	POURTEAU	Alain
Mme	REMY	Sylvaine
MP (H)	RICHARD	Jean-Jacques
M.	ROUX	Philippe
CF (H)	SEVELLEC	Bernard
LV (H)	SIMON-MARTI	Gérard
CV (H)	WINTERHALTER	François
CA (2S)	ZIMMERMAN	Patrick

DE NOS FORCES

Un deuxième Falcon 50M Triton pour la flottille 25F

Le 23 février 2026, la flottille 25F a franchi une nouvelle étape dans sa modernisation avec l'arrivée de son deuxième Falcon 50M modifié Triton. Cet événement s'inscrit dans le cadre du renouvellement de sa flotte, visant à remplacer progressivement les Falcon 200 Guardian, en service depuis 1984.

Parti le 20 février de la flottille 24F sur la base d'aéronautique navale de Lann Bihoué, le Falcon 50M et son équipage ont effectué un transit de plus de 10 000 nautiques, avec quatre escales : Nuuk (Groenland), Toronto (Canada), Oakland (États-Unis) et Hawaï pour un atterrissage final à l'aéroport de Faa'a à Tahiti.

Le Falcon 50M Triton se distingue par des performances opérationnelles augmentées :

- Autonomie étendue : jusqu'à 6h30 de vol ou 2 700 nq,
- Système électro-optique Safran Euroflir 410,
- Connectivité renforcée.

Ces atouts confèrent à l'aéronef une polyvalence exceptionnelle, essentielle pour accomplir les missions confiées à la 25 F :

- ◆ Recherche et sauvetage en mer (SAR/SECMAR),
- ◆ Surveillance des zones économiques exclusives (ZEE),

- ◆ Protection des aires marines protégées,
- ◆ Surveillance de la navigation maritime,
- ◆ Lutte contre les trafics illicites, notamment dans le cadre de missions internationales.

Comme son prédécesseur, le Falcon 50M Triton pourra également participer à des missions de projection dans le Pacifique, comme l'Enforcement Coordination Cell (ECC) dédiée à l'application des sanctions contre la Corée du Nord, bien au-delà de la ZEE polynésienne.

D'ici 2027, un troisième Falcon 50 viendra compléter la flottille, consolidant ainsi les capacités des forces armées dans les domaines de la sécurité maritime, de la protection de l'environnement marin et de la coopération régionale.



Le Falcon 50 Marine n°36 en courte finale à Faa'a.



L'équipage du Falcon 50 Marine n°36 qui vient de rejoindre la flottille 25F basée à Tahiti Faa'a.

Source site internet de Crozon et CF (H) Alain Parreins, membre Ardhan.

Cérémonie de macaronnage pour cinq jeunes midships et un lieutenant de vaisseau hors de l'enceinte de la BAN dans le cadre des 400 ans de la Marine.



À l'occasion des 400 ans de la Marine nationale, la Ville de Crozon a eu l'honneur d'accueillir une cérémonie officielle, hors les murs, pour le macaronnage des nouveaux pilotes de la BAN de Lanvéoc Poulmic, permettant aux habitants de la presqu'île d'assister à ce temps fort de la vie maritime et militaire.

La cérémonie s'est déroulée en présence de Patrick Berthelot, Maire de Crozon, des maires de Lanvéoc, Landévennec, Roscanvel et Camaret, de Madame Monique Porcher, conseillère départementale, des associations patriotiques, ainsi que de du vice-amiral David Desfougères, commandant la Force de l'Aéronautique navale.

Le VA David Desfougères a procédé à la remise des insignes aux nouveaux pilotes, moment solennel et symbolique, partagé avec de nombreux crozonnais venus assister à l'événement.

Hélas, la météo bretonne n'était pas de la fête et le défilé aérien prévu n'a pu avoir lieu.

M. Patrick Berthelot a souligné l'importance de la présence de la Marine pour le territoire, rappelant les liens forts et historiques qui unissent la Marine nationale aux communes de la presqu'île. Il a également tenu à rendre hommage à tous les militaires présents en déclarant : « vous tous dont la mission est de nous protéger, nous vous sommes reconnaissants ».

Le CF Parreins présent sur site a pu comparer les numéros de brevets remis (7620 à 7625) et le sien (5471) obtenu en 1970. En 56 ans, 2150 pilotes ont été brevetés, soit 38 nouveaux pilotes de l'Aéronautique navale par an toutes spécialités confondues.

Les pilotes d'hélicoptères qui ne représentaient par le passé que 20% des pilotes de l'Aéronavale sont actuellement près de 40%, soit pour la dernière année 15 pilotes d'hélico pour 8 chasseurs et 12 patmar.



Dauphin N3 de la flottille 34F



Le CC Arnaud VALLERIE commandant de la 34 F



Le VA David Desfougères avec M. Patrick Berthelot maire de Crozon.

Un nouvel ouvrage de notre ami Jean MOULIN, membre Ardhan.

Voici un nouveau livre de Jean Moulin « **Les sous-marins de 1^{ère} classe (1922-1950)** »

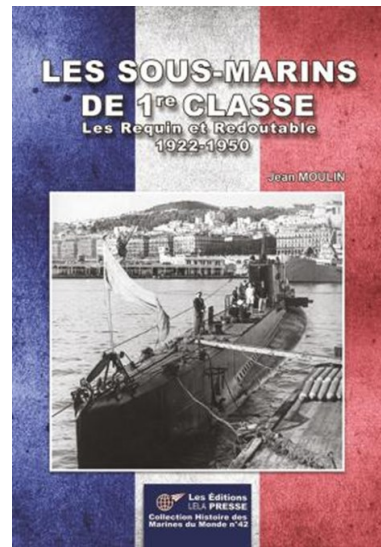
Cet ouvrage est consacré aux 40 sous-marins de 1^{ère} classe construits pour la Marine nationale entre 1922 et 1939. Ils sont divisés en deux types, les 1 100 t ou Requin des programmes de 1922 et 1923 et les Redoutable et Pascal des programmes de 1924 à 1930.

La sortie de Toulon le 27 novembre 1942 du *Casabianca*, du *Glorieux* et, quand même, d'un 1100 tonnes, le *Marsouin*, est considéré comme un événement majeur dans l'histoire des sous-marins français. Les sous-marins de 1 500 tonnes ont été les bâtiments les plus actifs de la Marine pendant la Seconde Guerre mondiale. Les campagnes de plusieurs sont relativement célèbres, le haut du podium étant occupé par le *Casabianca* dont deux anciens commandants ont relaté les missions les plus spectaculaires.

Onze bâtiments ont été perdus par fait de guerre dont neuf par l'action de nos anciens

et futurs alliés. Les cinq survivants sont engagés à partir de décembre 1942 dans les opérations en Méditerranée ou servent dans les écoles d'écoute.

Ce livre est illustré de plus de 520 photos, cartes et schémas, le tout sur 326 pages.



Disponible aux éditions Lela Presse.

IL Y A BIENTÔT 100 ANS...

Automne 1917 - Hydravions de la base-école de Saint-Raphaël

En cliquant sur l'image ci-contre, vous pourrez visualiser un film magnifiquement conservé sur les hydravions de la BAN de Saint-Raphaël en 1917.

Sur cette base, à l'automne 1917, les pilotes sont formés aux missions de surveillance et d'attaque des bâtiments ennemis. Mis à l'eau via la rampe (le slip), les appareils, dont plusieurs Donnet-Denhaut, opèrent une série de manœuvres au-dessus de bâtiments de la Marine française et du littoral.

Description des plans : survol de la côte varoise, vues des hangars et des appareils en vol, plan d'un Nieuport en vol, remontage des appareils sur la rampe, vue sur la basilique de Saint-Raphaël (TC 00:06:37), remorquage des avions sur la plage, photos qui servent à l'identification des aéronefs ennemis, contre-jour sur la plage avec le soleil couchant.



Source ECPA



La Marine nationale reçoit son 18^{ème} et dernier Atlantique 2 rénové.

Source ministère des Armées

Le 17 février 2026, sur la BAN de Lann Bihoué, la DGA a officiellement livré à la Marine nationale le 18^e et dernier avion de patrouille maritime Atlantique 2 (ATL2) porté au standard 6. Cette ultime livraison marque l'achèvement d'un programme de modernisation majeur destiné à prolonger la capacité opérationnelle de la flotte au-delà de 2030.

La modernisation a été conduite par le Service industriel de l'Aéronautique (SIAé), sous maîtrise d'ouvrage de la DGA, sur la base d'une définition technique développée par Dassault Aviation et Thales. Le chantier portait principalement sur le système de combat de l'appareil, cœur capacitaire de l'ATL2. Au-delà du simple traitement des obsolescences, l'objectif était clair : hisser les performances de l'avion aux meilleurs standards actuels et garantir sa pertinence face à l'évolution rapide des menaces navales et sous-marines.

La rénovation a consisté à intégrer de nouvelles technologies dans le système tactique de mission, à moderniser les capteurs et à renouveler les consoles de visualisation à bord. L'ensemble vise à améliorer la capacité de détection, d'identification et de traitement des cibles dans un environnement opérationnel de plus en plus contesté.

Un saut capacitaire significatif

Les ATL2 au standard 6 voient leurs performances accrues dans la lutte contre les menaces sous-marines, mission historique de l'appareil et aussi contre les navires de surface de dernière génération et certains objectifs terrestres. La capacité à opérer par tous les temps constitue également un axe d'amélioration central.

Parmi les évolutions les plus significatives figure l'intégration du radar Searchmaster de Thales. Doté d'une antenne active (AESA) dérivée des technologies développées pour le Rafale, ce radar offre des capacités de détection étendues, une meilleure discrimination des cibles et une résistance accrue au brouillage. Il contribue à renforcer la maîtrise du milieu aéromaritime, du littoral jusqu'au grand large.

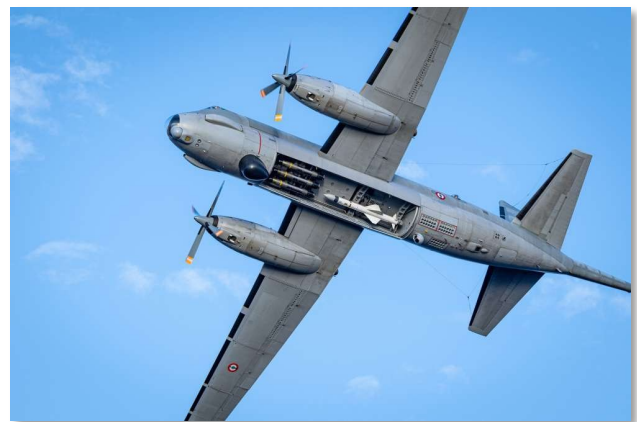
Un maillon clé de la dissuasion et des opérations navales

L'Atlantique 2 a été principalement conçu pour la lutte anti-sous-marine armée. Il joue un rôle central dans la sûreté et l'autonomie des sous-

marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) de la Force océanique stratégique (FOST), contribuant directement à la crédibilité de la dissuasion française. 28 avions ont été livrés de 1991 à 1997.

Au delà de cette mission stratégique, l'ATL2 assure la protection des forces navales en opération et participe à la surveillance des espaces maritimes. Sa polyvalence lui permet également d'être configuré pour le soutien aéroporté au combat terrestre ou le recueil de renseignement.

Malgré son ancienneté, l'ATL2 conserve des caractéristiques opérationnelles crédibles : une envergure de 37 mètres, une longueur de 32 mètres et une hauteur de 11 mètres, pour une masse maximale au décollage de 46 tonnes. L'appareil peut atteindre une vitesse maximale proche de 600 km/h, évoluer jusqu'à 30 000 pieds, disposer d'une autonomie de 12 heures de vol et franchir près de 5 500 kilomètres.



© Marine Nationale - Maxime Audin

La large soute de l'Atlantique 2 lui permet d'emporter un armement varié, régulièrement mis à jour, qui comprend des torpilles MU90, des missiles AM39 Exocet, des bombes à guidage laser GBU-12 de 250 kg ainsi que des GBU-58 de 125 kg. Ses armements, ainsi que les divers capteurs, sont intégrés dans un système de combat embarqué complet mis en œuvre par un équipage qui peut comprendre jusqu'à une douzaine d'opérateurs.

Toutes ces capacités, portées au standard 6 maintiennent l'appareil dans le peloton des plateformes de patrouille maritime les plus performantes en service en Europe.



Podcast « le collimateur »

(Sources IRSEM)



LE PODCAST DE L'IRSEM



Un Rafale et des rumeurs – La guerre aérienne Inde-Pakistan de 2025

Alors qu'Emmanuel Macron s'est rendu en Inde et qu'une nouvelle commande de Rafale est en cours de négociation, le Collimateur revient sur la guerre aérienne indo-pakistanaise de 2025 où un Rafale a été abattu, et l'analyse avec le spécialiste Adrien Fontanellaz, auteur d'une étude récente sur le conflit.

Adrien Fontanellaz est historien spécialisé dans l'étude des conflits contemporains. Membre du comité du Centre d'Histoire et de Prospective Militaire de Pully, il contribue régulièrement dans la presse spécialisée dans les affaires de défense. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages publiés en France et au Royaume-Uni.

DONEC N°241



TU PARS SURVOLER MOSCOU?

D'ABORD LE "C.I.N.", LA RUE DE LA PORTE ET LE PONT DE RECOURANCE ENSUITE ON VERRA.



C.I.N. : CENTRE D'INSTRUCTION NAVAL



Le meeting aérien de la base de Lann-Bihoué vous accueillera le **DIMANCHE 10 MAI 2026** à l'occasion de son 80ème anniversaire pour une journée inoubliable mêlant spectacle aérien, découvertes au sol et ambiance festive pour toute la famille.

Vous retrouverez sur le site la billetterie, le programme du meeting, les modalités d'accès et bien plus encore. Le site est mis à jour au fur et à mesure, alors n'hésitez pas à le visiter régulièrement pour découvrir les nouvelles informations.

La billetterie ouvrira le samedi 7 mars 2026 ! Pensez à prendre vos billets !!

Pas trop bas, pas trop vite...

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

Le 29 avril 1970 le temps n'était pas bien fameux sur la mer d'Iroise et sur le littoral Atlantique. Le couvercle " bas et lourd" s'était installé pendant la nuit et, à Lanvéoc, la piste était dans le stratus. Seule l'hydrobase, 289 pieds plus bas, était sous la couche.

À cette époque l'escadrille 22S y était encore installée dans sa vieille baraque en bois vermoulu, à proximité immédiate du hangar Sainte Sophie où étaient rangés ses hélicoptères.

La journée avait débuté par des annulations de vols "cause météo" et l'activité principale était le pilotage de bureau. Journée de chien en perspective !

Il y avait cependant une machine en mission à l'extérieur. La veille, le capitaine de vaisseau Philippe de Gaulle qui commandait alors l'Aéronautique navale en deuxième région s'était rendu à Rochefort à bord d'une Alouette III (n° 1221) de l'escadrille. Après une nuit sur place il devait rejoindre Brest dans la matinée du 29.

L'EV1 Cadillon, son pilote, procédait aux formalités avant décollage. Il rédigeait son plan de vol dans le bureau de piste situé à l'étage de la tour. Il y avait été précédé par les pilotes d'un dispositif de HSS1 de la 31F Saint-Mandrier qui, après une nuit d'escale, rentraient sur leur base à l'issue d'un exercice en Bretagne.

Alors que Cadillon termine ses travaux de plume, le mur du local "explose" et des débris viennent le frapper : il est grièvement blessé à un bras.

Que s'était-il passé ? Le chef du dispositif de HSS1, au roulage avant décollage, avait mal estimé la distance entre son rotor et la tour. Les pales avaient percuté la maçonnerie à la hauteur du bureau de piste.

Le blessé est transporté d'urgence à l'hôpital où il sera opéré dans l'après-midi.

Le lieutenant de vaisseau Huissoud, commandant de l'escadrille, est rapidement informé. Nous sommes tous sidérés par cet accident, mais " The show must go on" et le commandant fait rapidement le point : il faut qu'Aéro Brest soit de retour dans la journée et cela nécessite le transport immédiat d'un pilote à Rochefort. Mais la météo ne s'est pas améliorée, la solution retenue est l'hélicoptère jusqu'à Lann-Bihoué, un avion vers Cognac et la route pour Rochefort.

Je me retrouve désigné pour la mission. Le commandant m'emmène à Lorient à saute-mouton, avec l'ALOUETTE II n° 1020. Un P2V7 de la 12S (n° 564) m'attend. Il me dépose 1 heure plus tard à

Cognac, toujours dans le mauvais temps. J'arrive à Rochefort en fin de matinée.

Le CV de Gaulle m'attend, les prévisions météo à la main... il est pessimiste. Je lui propose de transiter par la côte, à très basse hauteur. Ce n'est pas bien orthodoxe pour un transport d'autorité mais il accepte et nous voilà partis pour un vol au cours duquel l'altimètre ne sera pas beaucoup utilisé.

Aux environs de Noirmoutier notre passager m'indique les instruments, et particulièrement le badin en me disant: « Vous savez, nous sommes en retard mais il ne faut pas pour autant dépasser la vitesse maximum ! »

Me voilà démasqué. J'avais vu que le badin n'avait pas le marquage ALOUETTE III mais celui de l'ALOUETTE II sans me douter que son œil de pilote verrait que l'aiguille flirtait avec le trait rouge. Je lui réponds que ce ne sont que des différences de marquage dues à un manque de rechanges et qu'en tout état de cause la vitesse lue était exacte et inférieure à la vitesse maximum.

Mon explication le rassure, l'amélioration de la météo également. Nous pouvons monter quelques dizaines de pieds plus haut pour la fin du voyage. Courte escale à Lorient pour le plein et posé sur la DZ du château en fin d'après-midi.

Les suites de cette triste journée

Cadillon, très atteint à un coude, a été opéré avec succès. Après une longue rééducation et avec une motivation qui nous impressionnait il a pu retrouver l'usage de son bras et reprendre le pilotage pendant de nombreuses années, essentiellement sur Super Frelon.

Ce ne fut pas le sort du pilote du HSS1...



Retour d'un vol mémorable du PM pilote Yvon Lelièvre, figure de la 22S.

Au premier plan EV1 Cadillon, derrière lui l'EV (R) Pourchet membre ARDHAN.



Badin Alouette III



Badin Alouette II



LV Huissoud, CV de Gaulle, CF de Poilloüe de Saint Mars

CF (H) Jean TROADEC - Ancien membre Ardhan n° 1321

Le capitaine de frégate honoraire Jean TROADEC nous a quittés le 20 février 2026.

Né le 3 septembre 1937 à Brest, il s'engage comme EOR en avril 1959, à bord du cuirassé *Richelieu*.

Volontaire pour l'Aéronautique navale, il est envoyé à Saint-Raphaël au cours préparatoire à l'AN en mai 1959 puis comme élève-pilote à la 51S de Khouribga (09.59-05.60) sur MS 733 et SNJ-4.

Spécialisé sur multimoteurs sur Beechcraft et Lancaster, à la 55S d'Agadir, il est breveté pilote le 11 août 1960 avec le macaron n° 4840.

Sa première affectation est l'escadrille 2S de Lann-Bihoué où le parc est alors constitué de SO 95, SNJ-5 et Aquilon Mk 20. Au milieu de cette période 2S, il sert comme officier PEH à bord du *Clemenceau* (06.62-09.63). Il quitte la 2S en août 1965 pour devenir pendant quatre années, moniteur à la 55S d'Aspretto.

Sa première flottille est la 23F à Lorient (08.69-11.71) sur P2V-7 Neptune. Il aura la joie de participer à la deuxième campagne de cette flottille au Pacifique, de mars à septembre 1970, puis de la troisième d'avril à octobre 1971.

Il passe ensuite à la 25F voisine (11.71-03.74), toujours sur P2V-7 et comme beaucoup de pilotes de Neptune va de nouveau à Hao, à la 12S P2V-7 (03.74-09.76), ce qui constitue son troisième séjour au CEP. Il terminera ce séjour par une action de quelques mois au CASOM (centre d'action sociale d'outre-mer).

De retour à Lann Bihoué, il sert à l'état-major de la BAN (03.77-02.78), suit un stage d'initiation aux affaires à Paris et bénéficie d'un congé de personnel navigant.

Il quitte la Marine en août 1979 après 20 ans de service et plus de 5 000 heures de vol.

Pilote enjoué et compétent, il a laissé un très heureux souvenir à tous ses contemporains.

Il s'est ensuite reconverti comme styliste de mode avec un grand succès.

Grades successifs ;

EAR 04.59, AMR 10.59, EV2R 04.60, EV1R 04.62, LVR 01.69, CCR 01.78, CFR 10.83



Passage des 5 000 heures de vol pour le LV Jean Troadec de la 12S.



Le CC Piquet commandant la 23F et l'équipage du LV Troadec en 1970