

SOMMAIRE

Page 2	L'Ardhan à Lann Bihoué
Page 3	Podcasts
Page 4	Actu Défense
Page 5	L'Aéro en 1953
Page 6	Meetings
Pages 7 à 9	Récits - Donec
Pages 10 à 12	Carnet gris

VIDEO - PIERRE MALVOISIN



Le CV Launay et son équipe viennent de produire une très belle vidéo sur Pierre Malvoisin, héros méconnu de l'aviation maritime lors de la 1ère Guerre mondiale. Les gazettes 578 et 579 racontent son histoire.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

ADHÉRENTS

739 membres actifs.

NOUVELLES ADHÉSIONS

n° 1983 LV Valentin CHIVALLIER

chivalliervallentin@gmail.com

n° 1984 M. Hugues LEMAIRE

hugues.lemaire.hl@gmail.com

n° 1985 M. Stéphane PETIT

stephane.petit29@orange.fr

n° 1986 MP Frédéric MARIAGE

fredmariage@yahoo.fr

n°1987 CV (H) Michel de BALMANN

msblm@orange.fr

ÉDITO

Cinq de nos camarades nous ont quittés durant ce mois de mai, notre rubrique Carnet gris en témoigne. Nous éprouvons pour chacun d'eux beaucoup de tristesse et parmi eux nous tenons à souligner le décès du Major honoraire Michel Richard, ancien et dernier pilote de Lancaster de la Marine, qui à plus de 95 ans était encore le trésorier actif des salles de Traditions de Lann Bihoué et présent au meeting du 10 mai.

En page 2, la gazette évoque les deux jours durant lesquels a été célébré le 80e anniversaire de la BAN de Lann Bihoué. Malgré les averses qui ont ponctué le meeting du dimanche 10 mai, tout le monde fut au rendez-vous pour fêter l'événement : démonstrateurs, exposants et public, illustrant ainsi le rayonnement de l'Aéronautique navale et de ceux qui la servent. Précisons aussi que ce rassemblement très réussi s'inscrivait dans le cadre des 400 ans de la Marine.

Bonne lecture de cette gazette n°592.

LE CDG A 25 ANS !

En ce mois de mai 2026 et tandis qu'il est déployé en océan Indien, le porte-avions *Charles de Gaulle* fête le 25^{ème} anniversaire de son admission au service actif (ASA), prononcée le 18 mai 2001 par l'amiral Jean-Luc Delaunay, alors chef d'état-major de la Marine.

Quelques mois après, le *Charles* franchissait le canal de Suez pour participer à sa première opération : Héraclès, qui fut le premier déploiement suivi de nombreux autres tout aussi emblématiques : Agapanthe, Harmattan, Arromanches, Clemenceau...

L'an passé, la mission Clemenceau 25 a été l'occasion de conduire une circumnavigation jusqu'aux zones les plus éloignées de son port base, au sud de l'Indonésie et au large des Philippines.

Ces 25 années de service représentent plus de 865 000 nautiques parcourus, soit plus de 37 tours du monde, les franchissements du cercle polaire et de l'équateur, plus de 60 000 catapultages et presque autant d'appontages.

À 25 ans, le porte-avions *Charles de Gaulle*, appelé à opérer jusqu'à l'horizon 2038, est un outil pleinement opérationnel capable de planifier, préparer et conduire l'ensemble des missions aéromaritimes.

Parce qu'il ne navigue jamais seul mais au sein du groupe aéronaval, le CDG est bien plus qu'une unité de la Marine, c'est un symbole de fierté nationale, un outil stratégique qui fait l'unanimité par les options qu'il offre et les messages qu'il permet de véhiculer. Les 12 années à venir continueront d'être celles d'un porte-avions en pleine maturité avant de transmettre le témoin à son successeur annoncé : *La France Libre*.

© Source Ministère des armées.



25 ans de service particulièrement actifs pour le porte-avions *Charles de Gaulle*.

L'Ardhan aux 80 ans de Lann Bihoué

Nous vous offrons un petit pêle-mêle de nos deux journées passées sur la BAN de Lann Bihoué pour fêter dignement son 80^e anniversaire. Malgré la pluie du 10 mai, jour dédié au public, cet événement a été un franc succès car tout le monde a été au rendez-vous, les marins, les fana aéro et le public.

L'activité de l'Ardhan a été riche ! Riche d'abord parce que nous avons accueilli beaucoup de visiteurs et énormément échangé avec eux, riche ensuite de par l'intérêt porté à nos activités.

Comme vous pouvez le voir sur les photos, l'équipe de l'Ardhan aux côtés de l'ETAN et de l'ANAMAN, avec son président en tête, était nombreuse, souriante et motivée.



De gche à dte : Etienne Marchal, Patrick Zimmermann, Thierry Ludovic de Lys, Xavier Païtard.



Henri-Xavier de Fleurian, Robert Feuilloy, Jean-Claude Duchesne (ETAN), Patrick Zimmermann, Vincent Isorce, Xavier Païtard, Pascal Le Cor (SDT Lann Bihoué), Xavier Houdaille, Jacques Petit.



Ce cliché donne un bon aperçu du succès de cet événement. Beaucoup de participants et de visiteurs se sont succédé sans discontinuer de 8h00 à 18h00 le 10 mai !



Robert Feuilloy, notre nouveau président d'honneur, en pleine action devant un bel étal des ouvrages de l'Ardhan. Au fond, le stand de l'ETAN

Quand un anniversaire en cache un autre !



Le meeting anniversaire des 80 ans de la BAN s'inscrivait dans le cadre des 400 ans de la Marine.

« La marine américaine nous respecte parce qu'on est capables de leur dire non. »

Un forum organisé par Le Point

Alliés historiques mais partenaires indépendants : comment la Marine nationale parvient-elle à faire entendre sa voix et à affirmer sa souveraineté face à la puissance américaine ?

Au forum Guerres & Paix, l'Amiral Nicolas Vaujour, Chef d'État-major de la Marine (CEMM), a détaillé la nature de ses relations avec l'US Navy .

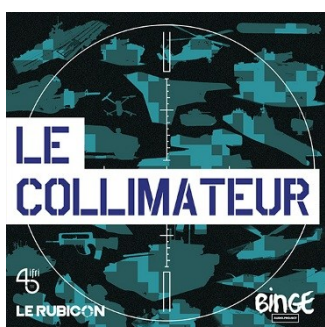


PODCAST « LE COLLIMATEUR »

(Un podcast associé au Rubicon et en partenariat avec le centre des études de sécurité de l'IFRI.)

« LA CROISIÈRE S'ORMUZ » : UNE HISTOIRE DU BLOCUS NAVAL

Avec Alexandre Jubelin et Thomas Vaisset



Dans ce nouvel épisode du Fil de l'épée en partenariat avec @andreloez.bsky.social, le Collimateur se penche sur la longue histoire et l'actualité de la pratique du blocus naval, avec l'historien **Thomas Vaisset**

Thomas Vaisset est maître de conférences en Histoire à l'Université Le Havre Normandie, après avoir été chargé de recherche et d'enseignement au Service historique de la Défense.

Sa thèse, consacrée à l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu, a reçu le prix d'histoire militaire, le prix « Amiral Daveluy » et le prix « Jean Sainteny » de l'Académie des sciences morales et politiques et a été publiée en 2017 aux éditions Belin sous le titre « L'amiral d'Argenlieu », le moine-soldat du gaullisme. Ses travaux portent sur l'histoire des conflits dans leurs aspects opérationnels, diplomatiques, politiques ou religieux.

Deux avions de guerre électronique EA-18 Growler de l'US Navy sont entrés en collision lors d'une démonstration (source X)



Un accident très impressionnant qui démontre une fois encore la grande efficacité des sièges éjectables Martin Baker.

Sur EA-18, il est du type Mk 14 SJU-17 NACES.

Le programme du meeting aérien «Gunfighter Skies», organisé sur la base aérienne de Mountain Home [Idaho], les 16 et 17 mai, était alléchant. Outre la présence de la patrouille acrobatique «Thunderbirds» de l'US Air Force, des démonstrations en vol d'anciens avions de combat, pour certains mythiques (P-38 Lightning, P-47 Thunderbolt, P-51 Mustang, F-86 Sabre, etc.) étaient prévues.

Malheureusement pour le public, cette manifestation a été interrompue après que deux avions de guerre électronique EA-18G Growler de l'US Navy sont entrés en collision, à environ trois kilomètres au nord de la base.

D'après les images largement diffusées sur les réseaux sociaux, on voit l'un des Growler s'approcher de l'autre par l'arrière au moment où ce dernier venait d'amorcer, semble-t-il, un léger virage. Après le choc, les deux appareils se sont cabrés dans une sorte de «corps-à-corps» avant de percuter le sol dans une boule de feu. Entre-temps, les quatre membres d'équipage (pilotes et officiers navigateurs systèmes d'armes) se sont éjectés. Ils ont été récupérés sains et saufs.

Loi de programmation militaire 2024-2030 : l'Assemblée nationale approuve 36 milliards d'euros supplémentaires. *Source Le Monde.*

Malgré l'opposition des députés « insoumis » et « écologistes », le projet de loi, qui fixe d'ici à 2030 les grandes orientations et les moyens des armées françaises, porte à 436 milliards d'euros les dépenses militaires prévues d'ici à la fin de la décennie.

Deux ans et demi après son adoption, les députés se sont prononcés à nouveau, mardi 19 mai, sur la loi de programmation militaire 2024-2030 et ont approuvé 36 milliards d'euros supplémentaires dans un contexte marqué par les guerres en Ukraine et au Moyen-Orient. « Cette loi permet de répondre à l'accélération de la menace » a déclaré la ministre des armées, Catherine Vautrin, à l'issue du vote.

Le projet de loi a été adopté en première lecture par 440 voix contre 122. Les députés du Rassemblement national et ceux du Parti socialiste

ont voté pour à l'instar du camp gouvernemental. Le reste de la gauche s'y est opposé, dénonçant, au-delà du volet financier, des mesures « liberticides ». Le texte est désormais attendu au Sénat le 2 juin.



Catherine Vautrin, ministre des armées défend l'actualisation de la LPM à l'Assemblée nationale.



L'AÉRO EN 1953

Le porte-avions *Arromanches* en opération en Indochine. Source British Pathé

Vidéo de belle résolution montrant principalement des manœuvres de décollage et d'accrochage sur le pont du porte-avions *Arromanches* (ancien bâtiment britannique, HMS Colossus).

Les avions sont des F6F Hellcat de la 11F et des SB2C Helldiver de la 3F. Quelques scènes également des bombardements en territoire Viet-Minh avec les panaches blancs des zones bombardées. Très belles séquences aussi des patrouilles qui se rassemblent après l'action.

Au retour, après le raid, focus sur les officiers d'appontage et les personnels de pont d'envol orchestrant les manœuvres d'appontage et de roulage vers les zones de parking.

Très beau film auquel il manquerait le vrombissement des moteurs...



COMMANDER UN OUVRAGE C'EST SOUTENIR L'ARDHAN !

L'Ardhan est financée majoritairement par les cotisations, toutefois la vente de ses ouvrages est une autre façon de financer l'association. Ce soutien est évidemment associé à la marge financière réalisée sur la vente mais la notoriété et le rayonnement sont également des bénéfices non négligeables.

Ainsi n'hésitez pas à acheter nos livres et nos cahiers pour vous mais aussi pour votre famille et vos amis qui s'intéressent à l'Aéronautique navale.



Je commande





2026: 24ème édition



Retrouvez toutes les autres dates sur le site

FRENCH AIRSHOW TV



RECIT

L'ACCROCHE FLAMME ET LE BANC D'ESSAI

Par le LV (R) Gérard Simon Marti, membre Ardhan n° 1525

NDLR : Un récit technique très intéressant qui illustre d'une part le fait humain dans la survenue des incidents mais aussi la manière en vigueur à l'époque pour tenter de les résoudre. Aujourd'hui nous parlerions de Retex et serions assez logiquement conduits à adapter les processus de maintenance.

À ma dernière affectation dans les années 90 à la 12F, je remarquai dans le bureau du Pacha une pile de cahiers de punitions qui remontaient aux années 60. Je les ai feuilletés et trouvé ce que je cherchais.

- SM SIMON MARTI : 4 jours d'arrêt avec sursis.

Cet épisode remonte à avril ou mai 1969 lors de ma première affectation à la « Douze ».

Mécanicien à l'atelier réacteur de la BAN Landivisiau, dès mon accession tant attendue au grade de SM, je suis affecté à une des deux flottilles de F-8E (FN) qui venaient d'arriver de la BAN Lann-Bihoué.

Je suis devenu le chef de visite moteur du J-57 turboréacteur qui équipe les Crusader et, malgré mon appartenance à la flottille, nous sommes mon équipe et moi détachés à l'atelier réacteur de la base. Il fallait accompagner la flottille à chaque embarquement pour armer l'atelier réacteur des deux porte-avions.

C'est durant une période où stationnait la flottille à terre que se déroule un... léger incident qui m'a valu l'honneur d'être sur la « peau de bouc ».

Mon équipe se compose de cinq opérateurs et nous sommes chargés des visites de 3e degré des J-57 prévues toutes les 180 heures de fonctionnement.

Le soufflage de la couche limite des volets (BLC), dispositif pour abaisser la vitesse à l'appontage, est une adaptation pour la version française des F-8E. Cette particularité n'a pas été appréciée par la turbine HP du moteur et accéléra l'usure prématurée des aubes du premier disque.

Pour compenser les risques de rupture en vol, la fréquence d'entretien en visite fut ramenée à 90 heures de fonctionnement, ce qui permit de déceler une crique généralisée de toutes les ailettes de turbines.

Bref, la cadence des passages moteurs en visite était tendue. Un vendredi après-midi nous terminions une visite. L'adjoint militaire de l'atelier vint nous voir et pour accélérer l'entrée en V3 du prochain moteur qui nous était attribué le lundi suivant, me prit un mousse de l'équipe. Il s'agissait de préparer l'entrée du GTR qui attendait dans la rangée des J-57 positionnés pour divers motifs. Absorbé par la fin de visite en cours, je n'ai pas suivi cette manœuvre qui n'était pas de mon initiative.

La dépose de la tuyère est nécessaire avant le transfert du moteur sur le chariot de visite et pour

cela il faut désolidariser de la partie moteur l'accroche-flamme (AF) de la postcombustion (PC) qui se trouve derrière les injecteurs de carburant dans la tuyère (voir schéma en fin de récit). À ce stade, il n'est pas possible d'extraire l'AF du conduit car son diamètre est plus important que la section de sortie des gaz au niveau des paupières. Je précise ce fait car on verra plus tard l'importance de ce détail.

Le lundi suivant, nous déposons la tuyère pour positionner le nouveau GTR. Après avoir désaccouplé cette dernière, le recul s'avère impossible et vient buter sur l'AF qui est toujours solidaire du moteur. Étonné, je questionne (avec des propos comme il se doit) le jeune mécano chargé le vendredi précédent de la désolidarisation. Il me sort de sa poche les vis de fixation qu'il avait déposées.

Je compris immédiatement qu'un moteur en attente pour divers motifs n'a plus d'AF solidaire de son moteur !

C'est à ce moment que la situation se complique. Rapidement, je vérifie la rangée des moteurs qui se trouvent dans le hangar 1. RAS.

Je pars à vélo vers le hangar 4 des deux flottilles de Crouze. Des moteurs se trouvent en position de recul pour divers motifs mais pas d'accroche-flamme désolidarisé, donc RAS.

Ne restait qu'un endroit possible, un moteur de passage au banc d'essai situé à l'autre bout de la base.

Toujours à vélo, je m'y précipite. À mon arrivée, la cabine du silencieux est occupée par tout l'état-major de l'atelier réacteur. Penchés sur des plans, ils ne comprennent pas pourquoi la flamme de postcombustion... se détache dès l'allumage de la PC. Moi, bien que jeune officier marinier, je compris immédiatement cette anomalie car je savais pourquoi. Je dérange leur cogitation et leur indique l'origine de ce dysfonctionnement. Mon intervention provenant d'un petit jeune est sanctionnée par des propos étonnés et désobligeants doutant de mes compétences. Malgré tout, le moteur est immédiatement reculé du conduit. Et à ce stade le drame commence.

L'accroche-flamme n'est plus dans la tuyère mais son diamètre trop important pour en sortir a laissé deux légères rayures sur les paupières.

.../...

Chauffé à blanc et bloqué il s'est plié et s'en est sorti propulsé vers le conduit du silencieux comme un bouchon de champagne.

Les dégâts sur le moteur sont insignifiants mais en revanche c'est le conduit d'éjection du silencieux qui a « dégusté ».

Le voyage de l'accroche-flamme dans le conduit est dantesque. Dans sa partie horizontale d'une longueur minimum de dix mètres, toutes les chicanes et dispositifs de gestion des gaz sont broyés, pulvérisés. Le spectacle est hallucinant mais l'AF arrivé à l'extrémité de la partie horizontale n'a pas voulu suivre le cheminement du conduit qui se terminait par un virage proche de la verticale. Le bougre dans son élan est venu s'empaler dans la partie métallique du virage du silencieux. Un morceau de l'AF signalait sa présence à l'extérieur.

Ce nouveau banc d'essai réacteur qui faisait la

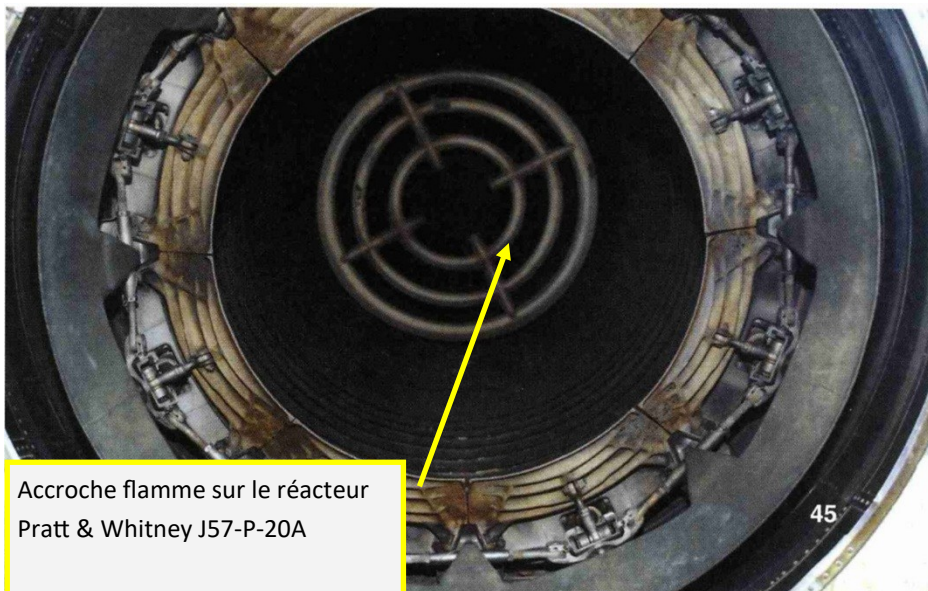
fierté de l'atelier venait d'être inauguré en grande pompe quelques semaines auparavant.

Inutile de dire que l'état-major technique de Paris, qui a financé ce banc, a apprécié.

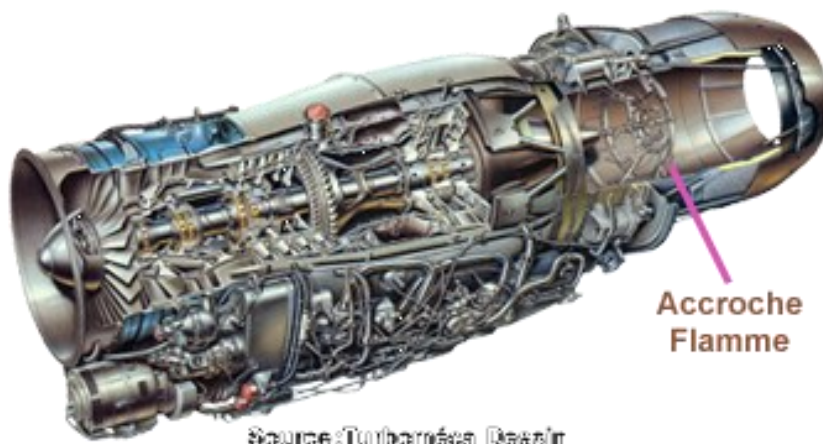
La suite est simple, je suis envoyé directement vers le chef du groupe Aéro qui à la suite de mes explications comprend que cet incident concerne une suite d'erreurs collectives. Mais il demanda à mon chef de corps, le LV Renault commandant la 12 F, de me sanctionner. Il fallait un coupable.

Trop de monde et surtout du personnel civil était concerné par cet épisode. Et à cette époque, j'étais trop jeune pour savoir me défendre.

Fin de l'histoire, mais j'ai rapidement demandé de rejoindre les équipes de la flottille et a commencé pour moi la vie en piste dans la chasse embarquée.



Accroche flamme sur le réacteur
Pratt & Whitney J57-P-20A



Pour ceux qui ne sont pas familiers des réacteurs, ce schéma indique clairement le positionnement de l'accroche-flamme (AF).

Accroche
Flamme

Source: Turbomécanique Réacteur

Vos papiers !

Par le CF (H) Alain Parreins, membre Ardhan n°1004

Au début des années 70, rentrant d'un treuilage en baie de Douarnenez avec une Alouette III, en passant au-dessus de Crozon, j'ai eu l'allumage du voyant BTP : les consignes du manuel de vol étant un posé immédiat, ci-fait sur un espace à allure de parking.

En guise de préambule, il convient de rappeler qu'en presqu'île de Crozon les Alouette de la 22S sont connues de tous et, comme tout pilote de l'Aéronavale, nous étions en combinaison de vol avec pour seul document une carte au 100 000e de la région et les « check-lists ».

Bien sûr, les gendarmes ont rapidement rappliqué et la suite est devenue courtelinesque de par les questions habituelles des représentants de l'ordre :

- votre permis de conduire les hélicoptères,
- les papiers du véhicule,
- attestation d'assurance,
- pour quelle raison vous êtes-vous posé ici ?

Je ne pouvais répondre de manière satisfaisante à toutes ces demandes et expliquer cela

à un gendarme peut relever de l'exploit...

Pendant ce temps-là, le deuxième gendarme faisant le tour de l'hélico vient nous demander :

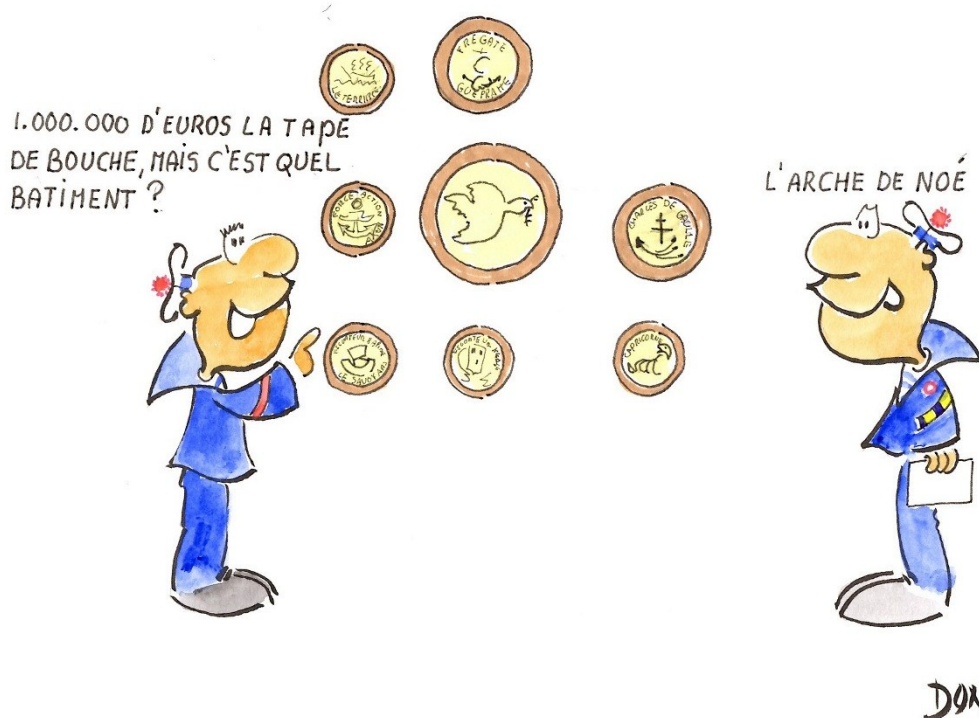
- Pourquoi y a-t-il une immatriculation 809 sur la queue et une autre différente, 1809, sur le nez ?

J'avais beau essayer de lui expliquer que la première alouette de série portait le numéro 1000, les numéros de série en faisaient abstraction, il persistait dans son idée de défaut d'immatriculation...

Puis, reparti dans son tour de la machine, il revient vers moi et sur un ton accusateur me dit « Vous m'avez dit que c'était un véhicule « Aérospatiale » mais sur la roue avant il y a une plaque qui indique « messier » !!! ».

Bien qu'il commençât à m'exaspérer avec toutes ses questions, j'eus beaucoup de mal à retenir un éclat de rire qui, vu l'état d'esprit du gendarme, aurait été très mal pris...

DONEC N° 245



LV (R) Marc BOYER-VIDAL - Membre ARDHAN n° 984.

Le lieutenant de vaisseau honoraire Marc BOYER-VIDAL s'est éteint le 27 avril 2026.

Né à Bouconville dans les Ardennes, il s'engage comme élève-officier de réserve en octobre 1961 à bord du *Richelieu* basé à Brest.

Il n'y reste qu'un mois et rallie le CPEAN à Saint-Raphaël pour une initiation à l'Aéronautique. Il suit ensuite le cours de navigateur aérien au sein de l'EPV/56S escadrille alors basée à Lann Bihoué. Le parc comprend des Bloch 161 Languedoc, C-47 Dakota, Beechcraft JRB4 et Breguet Alizé.

Il est breveté le 21 juillet 1962 avec le n° 3746A et va passer 5 ans en flottille d'Alizé :

- ♦ à la 6F de Nîmes Garons (08.62-02.63) puis la 9F à Hyères jusqu'en septembre 1965. La 9F opère alors avec 16 Alizé à bord du *Foch* pendant 60 jours, principalement en océan Indien, d'octobre à décembre 1963 ; cette mission de présence est appelée Mousson,

- ♦ une seconde affectation à la 6F de septembre 1965 à septembre 1967, clôt l'activité de l'EV1 Boyer-Vidal dans la Marine.

Ses passages en grades : EOR 10.61, AMR 04.62, EV2R 10.62, EV1R 10.64, LVR 10.76.



L'EV1 Marc Boyer-Vidal à la 6F en 1966

MP (H) Louis TRÉVISANI - membre Ardhan n° 559

Le maître principal Louis Trévisani nous a quittés le 05/11/2025 à Le Coudray (28).

Né le 11/06/1932 à Saint-Marcel (27), il entre dans la Marine le 3/12/1951 comme apprenti Radio au sein de l'École Maistrance Pont. En septembre 1952 il est affecté sur le bâtiment *Yser* pour son stage d'application. Deux mois plus tard il rejoint l'École de Maistrance (GEPPM) de Loctudy puis est affecté respectivement sur les bâtiments *Touareget* *Hussard*.

Il quitte la Marine de surface pour rejoindre l'Aéro au sein de l'escadrille 56S à Agadir pour le BE de Radio de bord (Radbo). Il obtient son diplôme le 15/04/1956 (Macaron 2954-A). Il est ensuite affecté à la flottille 25F à Lann Bihoué (23.04.56 / 11.09.56) puis l'escadrille 11S stationnée aux Mureaux (11.09.56 / 01.07.59) puis

sur la BAN de Dugny Le Bourget (01.07.59 / 11.03.60). Il rejoint ensuite l'escadrille 55S d'abord sur la base-école d'Agadir puis sur la BAN d'Aspretto (1.05/60 / 15.09.62). C'est l'étape du BS qu'il obtient à Rochefort le 12/7/1963 avec un stage à l'escadrille 56S alors stationnée à Lann Bihoué. À l'issue de ce stage, il est affecté au SAMAN à Toussus le Noble (12.7.63 / 1.10.68).

Il quitte la Marine le 1er janvier 1969.

Ses passages en grade : SM1 07/61 - MT 07/62 - PM BS 04/64 - M. Mil 1966 - MP 1967.

Louis Trévisani était titulaire de la Médaille militaire.



Major (H) Michel RICHARD - Membre ARDHAN n° 1588

Le major honoraire Michel RICHARD nous a quittés le 14 mai 2026 à l'âge de 95 ans.

Né le 2 mars 1931 à Saint-Brieuc, il s'engage dans la Marine en janvier 1952 au Centre de formation maritime d'Hourtin. Il y reste trois mois puis est dirigé au CPEAN à Saint-Mandrier, étape obligatoire avant le cours de pilote.

Celui-ci se poursuit aux États-Unis de novembre 1952 à mars 1954 sur les bases de Pensacola (Floride) puis de Hutchinson (Kansas). Ce cours comporte une qualification à l'appontage sur avion SNJ à bord de l'USS *Monterey*. Il est breveté le 10 février 1954 avec le n° 4133.

Sa première affectation est l'escadrille 4S à Lartigue (04.54-03.57). Cette escadrille a un parc comprenant des Ju 52, des Lancaster, des NC 701, des PBY Catalina remplacés par des SO 30P, des Nord 1002, des Morane 500, un Nord 1101 et un Stampe. Il participe à l'interception de navires transportant des armes pour le FLN.

La suite est consacrée aux flottilles de patrouille maritime. La 25F sur P2V-7 Neptune à Lann Bihoué (04.57-04.58), la flottille sœur 24F (04.58-09.58) avant de se diriger sur Agadir pour les épreuves du brevet supérieur de pilote à l'EPV/56S (10.58-02.59). Retour pour trois ans à la 25F (03.59-07.62) où il excelle dans les pistages de sous-marins.

Affecté à la 21F cette fois sur P2V-6 (08.62-04.65). La flottille est basée à Lartigue jusqu'en décembre 1963 puis à Nîmes-Garons.

Sa dernière affectation est de nouveau à Lann Bihoué à la 23F (05.65-08.67) sur P2V-7.

Il quitte alors la Marine avec 5019 heures de vol dont 831 de nuit et 6 appontages sur SNJ.

Grades successifs : Mot 01.52, QM 06.53, SM 02.54, Mt 04.59, PM 10.60, MP 04.65, MJR (H) 01.86

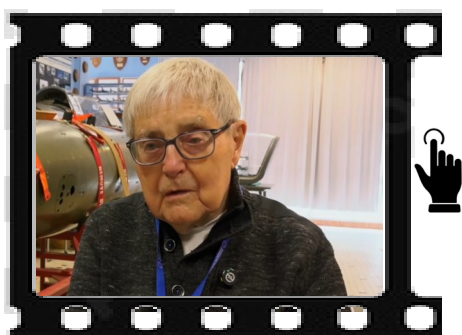
Michel Richard est titulaire de la Médaille militaire en juin 1959.

Il fut l'un des membres fondateurs de la Salle des Traditions de Lann Bihoué en 1991. Il y a exercé les fonctions de trésorier jusqu'au bout.

Michel était encore présent pour le meeting de la BAN Lann Bihoué le 10 mai dernier et cela a été pour lui l'occasion d'un échange très riche avec l'Ardhan.



Michel Richard trésorier actif et dévoué des Salles de Traditions de la BAN Lann Bihoué.



« J'ai reçu mes premières ailes de l'US Navy » : ancien pilote, Michel, 95 ans. Entretien publié par le Télégramme de Brest peu de temps avant sa disparition.



Michel monte à bord d'un SNJ (T-6) de l'US Navy.

CC (H) Denis TOURBEZ - Ancien président de l'AAANLC, association membre de l'Ardhan n°1267.

Le capitaine de corvette honoraire Denis Tourbez nous a quittés le 15 mai 2026. Né le 6 mai 1951 à Courrières dans le Pas de Calais, il entre dans la Marine le 27/12/1971 au CFM Hourtin pour effectuer sa formation initiale.

Il débute ensuite le cours Daraé le 27 juin 1972. Brevet en poche, il est affecté sur la BAN Lann-Bihoué le 9 octobre 1972 et y sert jusqu'au 12 avril 1976, date à laquelle il rejoint le personnel navigant pour suivre le cours ELBOR à Nîmes Garons. Il est breveté radariste le 28/01/1977. Le 3/02/1977 il est affecté en Bretagne à la flottille 4F (03.02.77 / 25.08.1980), affectation qui lui permet de participer à la mission Saphir 2 sur le *Clemenceau*. Après l'obtention du BS il rejoint la flottille 21F Atlantic (22.06.81 / 09.09.1985) puis l'EPV/56S (09.09.85 / 12/03.87). Il part pour le Pacifique et rejoint l'escadrille 12S à FAA'A (12.03.87 / 19.07.89), il vole alors sur Neptune P2H. Retour à Nîmes à la 22F (02.10.89 / 02.04.91). Il quitte la Marine en 1991 après un stage d'initiation aux affaires.

Il rejoint la réserve en 1996 et accède au corps des officiers spécialisés en 1997. Il occupera de

nombreux postes au sein de l'état-major CECMED OPS et comme responsable de la préparation militaire sur la BAN Nîmes Garons.

Ses grades successifs : SM DARAE 12/73 - MT DARAE 10/76 - PM ELBOR 09/81 - MP ELBOR 02/87 et dans la réserve MJR R 10/96 - EV1R 10/97 - LVR 10/02 - CCR 12/10.

Denis Tourbez est titulaire de la Médaille militaire et des médailles d'Outre-Mer Liban et Tchad. Il est chevalier de l'Ordre national du Mérite.

Pendant plus de 20 ans, il a été professeur de technologie dans un lycée d'Alès.

Enfin, Denis Tourbez a été président de l'Association *Amicale des Anciens de L'Aéronautique navale et Anciens Combattants "Languedoc Camargue"* de 2009 à 2019 et à ce titre, membre de l'Ardhan.



MJR (H) Robert HUET

Le major honoraire Robert HUET est décédé le 17 mai 2026.

Né le 24 mai 1938 à Embrun, il entre dans la Marine en novembre 1957 au CFM d'Hourtin et rejoint le cours de pilote. Il est au CPAN à Saint-Raphaël de février à août 1958.

Le cours se déroule à Khouribga, d'abord à la 51S (09.58-05.59) puis à la 57S école de chasse (mai 59 - fév. 60) où il obtient le brevet 4766 du 11.08.1959 en compagnie de huit autres pilotes. C'est à la 59S d'Hyères (02.60-11.62) qu'il est navalisé et obtient sa qualification à l'appontage sur Fouga en juin 1961 sur l'*Arromanches*.

Il demande une interruption de service de 14 mois puis réintègre la 59S de février 1964 à février 1965. Lâché sur Etendard à la 15F en mars 1965, il est un des premiers pilotes de la 14F Crusader à Lann Bihoué (04.65-08.67). Il obtient sa qualification à l'appontage sur Crusader à bord du *Foch* en janvier 1966.

Moniteur à l'École de chasse de Tours (08.67-01.70) sur T-33 et Mystère IV, il revient quelques mois à la 14F puis embarque sur l'*Arromanches* comme directeur de pont d'envol (09.70-09.71).

Il termine son engagement dans la Marine en qualité de moniteur à l'École de l'Air à Salon de Provence et quitte la Marine en mai 1974.

Il totalise 3 517 heures de vol dont 245 de nuit et 90 appontages : 30 sur Fouga et 60 sur Crusader dont 3 de nuit.

Grades successifs : Mot 11.57, QM 05.59, SM2 08.59, SM1 10.64, Mt 04.66, PM 04.68, MP 04.73, MJR (R) 01.86.



Le PM Robert Huet en avril 1970