



**NOVEMBRE/DECEMBRE 2020**

# Le Petit Pingouin



*PA Foch et Clémenceau*

## Sommaire

<p>1 – Page d'accueil.</p> <p>2 – Mot du Président.</p> <p>3 – Mot du secrétaire</p> <p>3 - Le « Hook EM Award » pour les frégates FREMM Bretagne et Auvergne.</p> <p>4 – Le Sénat défend l'idée de deux porte-avions nucléaires pour la Marine Nationale.</p> <p>6 – Mais qui a coulé Le Hunley 6.</p> <p>9 – Général Lecointre : L'histoire nous apprend que le risque le plus grave est celui que l'on ne veut pas voir venir.</p>	<p>10 – Dakar : Aéroport international.</p> <p>12 – Rénovation ATL2.</p> <p>13 – Ploemeur, il y a cinquante ans, 12 morts dans un crash aérien à Kergantic.</p> <p>15 – Morbihan à Lann-Bihoué, les marins à l'école des drones.</p> <p>16 – L'innovation au cœur de la défense aérienne.</p> <p>17 - l'histoire d'une pionnière : Marthe Niel.</p> <p>18 – In Memoriam de l'Amicale.</p> <p>23 – In Memoriam hors de l'Amicale.</p> <p>24 – Liste des membres du C.A. issue de l'AG 2019</p>
---	---

**Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale et Anciens Combattants  
Languedoc-Camargue (AAAN-LCA) 18 rue des Flamants Roses 30230 BOUILLARGUES**

Site : [www.aaan-lca.fr](http://www.aaan-lca.fr)- Courriel: [aaanlc30@gmail.com](mailto:aaanlc30@gmail.com)

# MOT DU PRESIDENT - UNE ANNEE BLANCHE

Chers Membres,

L'année 2020 se termine dans environ un mois et demi. Elle aura été pour notre Amicale une année blanche où au fur et à mesure que les mois passent, nous annulons nos activités, manifestations, sorties, etc. Nous qui aimons nous retrouver au moins trois fois dans l'année autour des repas de l'assemblée générale et de la Manade Briaux pour la Saint Pingouin et autour d'un verre lors du pot de la rentrée, et bien rien de cela.

Heureusement, pour essayer, au mieux de garder, le contact avec vous, nous avons le site que je mets à jours de temps en temps mais pas trop régulièrement, hélas, faute de sujets. Il est vrai que lors du premier confinement, le site contenait plus d'informations et deux énigmes que je devais reconduire à compter du mois de septembre et que je n'ai pas repris. Aussi bizarre que cela puisse paraître pour un retraité, c'est une peu le manque de temps. Seul est mis à jour quotidiennement, « l'histoire du jour » sur la page accueil.

Pour nos membres qui n'ont pas Internet, je leur ai adressé deux ou trois fois des courriers pour les tenir informé autant que faire se peut. Avec le concours des membres du conseil d'administration, nous contactons nos adhérents qui sont malades ou qui n'ont pas donné signe de vie depuis un certain temps.

Les dernières informations sont : l'annulation au dernier moment de la cérémonie aux équipages disparus que nous voulions à tout prix honorer mais le reconfinement nous a pris de cours et avons été obligé de l'annuler. Il en est de même pour l'assemblée générale du 5 décembre avec la fermeture des restaurants et l'interdiction de tout regroupement de plus de six personnes. Nous vous reparlerons dans un courrier à part de ce que nous avons prévu pour essayer de mettre en place l'AG 2020 au début de l'année 2021 si les conditions sanitaires le permettent.

Enfin voilà la première et la seule mouture du Petit Pingouin pour l'année 2020 qui comme à son habitude traite des informations sur la Marine Nationale. Un résumé sur les pionnières de l'aviation qui est cette fois-ci Marthe Niel. Michel Payet nous raconte une anecdote lors d'une mission à Dakar.

Notre Amicale a connu un nombre important de décès. C'est la raison pour laquelle, j'ai changé la présentation de nos chers disparus en insérant la photo mais en indiquant aussi un petit curriculum vitae en fonction des informations que je possédais. Certes, pour ceux qui ont Internet, vous les avez reçus, mais ceux qui n'ont pas cette possibilité, ils pourront se remémorer leurs copains partis pour l'éternité.

Compte-tenu du contexte actuel, soyez prudent et prenez bien soin de vous et de vos proches.

Le Président de l'AAAN\*LC

Gérald Cantomerle

## MOT DU SECRETAIRE (Gérald Cantomerle)

### - PROJET DE SORTIES/VISITES

- Tant que nous ne reviendrons pas à une situation normale, nous ne proposerons pas de sortie. C'est difficile d'être dans un bus avec le masque et occupé une place sur deux sans prendre en compte les conditions de visite et de restauration.

### - MANIFESTATIONS ORGANISEES PAR L'AMICALE POUR L'ANNEE 2021

A noter sur vos calendriers les dates suivantes :

- Nous attendons le début de l'année 2021. En fonction d'allègement des conditions sanitaires (s'il y en a), nous vous adresserons un calendrier
- Samedi 4 décembre (Réservation Vatel effectuée – Date sûre) – Assemblée Générale à l'hôtel Vatel. Comme nous avons versé un acompte pour l'AG de décembre 2020, nous l'avons reporté sur l'an prochain.

### ➤ COTISATIONS 2021

Nous vous en reparlerons bientôt dans un prochain courrier.

## **LE "HOOK'EM AWARD" POUR LES FREMM BRETAGNE ET**

### **AUVERGNE**

par Philippe Chapleau

Chaque année, la 6e flotte américaine, qui opère en Méditerranée, récompense ses unités les plus performantes en matière de lutte anti-sous-marine.

Cette année, ce sont des unités françaises qui ont eu l'honneur et la fierté de recevoir des Américains ce prix d'excellence. Lire le communiqué US [ici](#).

En effet, les marins du Centre des opérations maritimes en Méditerranée (CTF470 selon la nomenclature OTAN), de l'Etat-major du Groupe aéronaval (CTF473) et des frégates multi-missions *Bretagne* (photo ci-dessous) et *Auvergne* (au premier plan sur la photo ci-dessus) ont reçu le "Hook'em Award". Ce prix créé en 1975, tombé un peu en désuétude, a été relancé en 2016

Les deux FREMM ont en effet démontré leurs capacités en matière de lutte anti-sous-marine, lors de manœuvres conjointes en Méditerranée au cours des derniers mois.

Il faut remonter à 1991 pour trouver la dernière remise de ce prix à une unité française, comme le rappelle le ministère des Armées. Il s'agissait alors de la flottille d'*Atlantic* 21F, située sur ce qui était alors la base aéronautique navale de Nîmes-Garons.



## Le Sénat défend l'idée de deux porte-avions nucléaires pour la Marine nationale

par [Laurent Lagneau](#)



Les études préalables étant terminées, le président Macron a désormais toutes les cartes en main pour prendre les décisions relatives au futur porte-avions de la Marine nationale.

Cela étant, au fil des différentes auditions parlementaires ayant abordé le sujet et autres indiscretions faites à la presse, on peut avancer que ce navire sera nettement plus imposant et mieux armé que l'actuel « Charles de Gaulle » et qu'il sera très vraisemblablement doté de catapultes électromagnétiques, avec la capacité de « lancer et de ramasser » en même temps ses aéronefs. En revanche, une interrogation porte sur son mode de propulsion, cette question n'étant officiellement pas formellement tranchée.

Dans un rapport publié en octobre 2019, le député Jean-Charles Larsonneur avait indiqué que, selon des « observateurs avertis », il fallait considérer une option à deux porte-avions à propulsion classique au lieu d'un seul à propulsion nucléaire.

Et le parlementaire d'ajouter que, par ordre de préférence, la Marine nationale privilégiait « deux porte-avions nucléaires, deux porte-avions à propulsion classique, un porte-avions nucléaire, un porte-avions à propulsion classique. »

Le porte-avions Charles de Gaulle étant doté de deux chaufferies K-15 [appelées Adytom et Xena], construire un navire sans doute deux fois plus imposant, avec, qui plus est, des besoins accrus en énergie exigerait de mettre au point de nouveaux réacteurs nucléaires.

« Si une énergie/propulsion conventionnelle est faisable, le CEA [Commissariat à l'énergie atomique] évoque un nouveau réacteur K22 de 230 à 250 MW qui serait une émanation du K15. Est-ce aussi simple? Ne serait-ce plutôt pas là le souci de maintenir une compétence en propulsion nucléaire dans la perspective des prochaines générations de sous-marins lanceurs d'engins? » [demande](#) l'ingénieur général de l'armement Xavier Lebacq, qui a travaillé sur le porte-avions Charles de Gaulle et le projet franco-britannique PA2, dans la dernière livraison du Magazine des ingénieurs de l'armement.

Et d'ajouter : « Cet argument pourrait être plus déterminant que celui des avantages de la propulsion nucléaire par rapport à une propulsion conventionnelle. Les autres compétences resteront disponibles aussi longtemps que le PA CDG sera exploité. »

Quoi qu'il en soit, pour les sénateurs, la propulsion du porte-avions de nouvelle génération [PA NG] ne donne pas matière à débat : elle doit être nucléaire. Et d'en donner les avantages, [dans un rapport](#) publié par Olivier Cigolotti et Gilbert Roger. À commencer par l'autonomie qu'elle procure.

« Alors que les porte-avions Foch et Clemenceau devaient être ravitaillés tous les 3-4 jours, le Charles de Gaulle n'a besoin d'un ravitaillement que tous les 10 jours. Les avions étant de plus en plus consommateurs de carburant, l'écart tend toutefois à se réduire. Diminuer la fréquence et les temps de ravitaillements, optimiser les flux sont des enjeux du PANG », avancent les deux rapporteurs.



Ensuite, poursuivent-ils, « l'énergie nucléaire permet également un gain de place » et « accroît la fiabilité du fait des multiples systèmes redondants existants, notamment pour des raisons de sûreté nucléaire », ce qui fait que le porte-avions est « une véritable horloge, ce qui est très précieux pour l'équipage, mais aussi pour le commandement, qui peut ainsi se concentrer sur les aspects opérationnels et humains. »

En outre, « pour propulser demain l'avion du SCAF à pleine charge, en alternance avec des drones beaucoup plus légers, il faudra pouvoir faire varier la puissance sur une gamme très large, ce que permet l'utilisation de l'énergie nucléaire », relèvent encore les deux sénateurs, qui soulignent aussi la nécessité de maintenir les compétences pour garantir le « bon fonctionnement de la filière » nucléaire, sachant que « le parc français est réduit » [12 réacteurs embarqués] et que « la charge de travail tend à diminuer du fait de la réduction du nombre d'arrêts techniques sur les sous-marins de nouvelle génération [notamment le SNA Barracuda]. »

Seulement, la propulsion nucléaire suppose de planifier – tous les 10 ans – des arrêts techniques majeurs [ATM] de longue durée. C'est le « principal inconvénient », reconnaissent les rapporteurs. Toutefois, ajoutent-ils dans la foulée, un ATM a « d'autres fonctions puisqu'il permet aussi une modernisation en profondeur des équipements du porte-avions, qui serait aussi nécessaire sur un bâtiment à propulsion conventionnelle. »

Pour remédier à ce « principal inconvénient », il n'y a pas 36 solutions : il faut au moins deux porte-avions. Aussi, le rapport du Sénat va dans ce sens.

« L'enjeu d'un deuxième porte-avions, c'est de pouvoir disposer d'une permanence d'alerte, concept à distinguer de la permanence à la mer [qui nécessite trois à quatre porte-avions]. Ce deuxième PA permettrait d'être plus réactif, plus résilient, d'agir davantage dans la durée », font valoir MM. Cigolotti et Roger.

« La décision de construire un deuxième porte-avions de nouvelle génération n'a pas à être prise dans le cadre de la LPM [Loi de programmation militaire, ndlr] en cours mais elle devrait l'être pour la LPM suivante [post-2025]. Cette décision aurait évidemment un coût, mais elle permettrait de bénéficier d'économies d'échelle sur le coût des études. Ces économies d'échelle sont probablement assez importantes. Elles pourraient être de l'ordre de 30 % à 40 % du coût total [à confirmer par les études réalisées] », expliquent les rapporteurs.

Qui plus est, l'incendie du sous-marin nucléaire d'attaque Perle et l'épidémie de Covid-19, qui a affecté l'équipage « Charles de Gaulle », sont autant d'arguments supplémentaires en faveur de deux porte-avions.

« L'incendie du SNA La Perle montre que des événements imprévus peuvent avoir de graves conséquences sur des formats de flotte réduits. L'épidémie de covid-19 l'a également illustré : lorsque notre porte-avions est mis à l'arrêt, nous ne pouvons pas le remplacer », a en effet affirmé M. Cogolotti, lors de l'examen du rapport en commission.

Reste que doter [à nouveau] la Marine nationale de deux porte-avions suppose une « augmentation des moyens du groupe aérien embarqué [aéronefs et personnel] d'environ un tiers et nécessiterait des ressources humaines supplémentaires. »

Pour atteindre cet objectif, plusieurs solutions sont envisageables. La plus pérenne serait de construire deux porte-avions de nouvelle génération, ce qui permettrait de faire des économies d'échelle, à condition d'avoir le budget pour cela. Cependant, les deux rapporteurs suggèrent d'accélérer le calendrier pour la construction du PA NG.

« Les délais rendent encore possible une période de 'tuilage' entre le 'Charles de Gaulle' et le nouveau porte-avions, dans l'hypothèse d'une accélération de calendrier. À condition de s'en donner les moyens, il semble encore possible de mettre ce nouveau porte-avions à la mer au début des années 2030 pour une mise en service vers 2035 », lit-on dans le rapport.

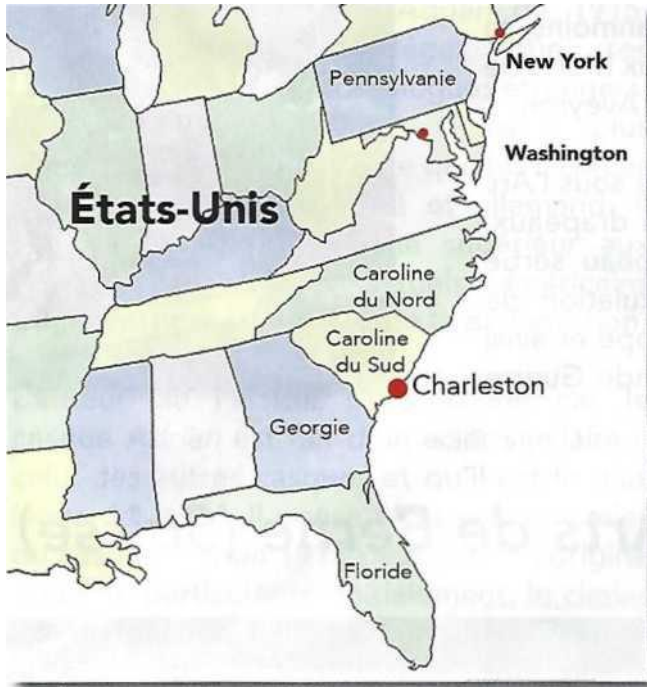
Mais une telle solution ne serait que provisoire, le porte-avions Charles de Gaulle devant être retiré du service en 2040, au plus tard. Aussi, les deux sénateurs avancent l'idée de prolonger sa vie opérationnelle, estimant que cette question doit être examinée de près. Seulement, et c'est un détail qui a son importance, on voit mal comment ce navire pourrait mettre en oeuvre le New Generation Fighter [NGF] sur lequel reposera le Système de combat aérien du futur [SCAF], sachant que cet appareil nettement plus lourd que le Rafale M.

## HISTOIRE

## Mais qui a coulé le Hunley ?

Le Hunley, de l'armée des États confédérés (Sudistes) lors de la guerre de Sécession, fut un des premiers sous-marins de l'histoire.

Le premier sous-marin opérationnel est à visée militaire, le *Turtle*, une machine en forme d'œuf propulsée manuellement par une seule personne, conçue par l'ingénieur américain David Bushnell et son frère. Pendant la guerre d'indépendance des États-Unis, le *Turtle*, essaie de couler sans succès le HMS *Eagle* britannique dans le port de New York en 1776.



© American Civil War Museum - Chapman Paintings Portfolio



**Le torpilleur sous-marin *H.L. Hunley*, le 6 décembre 1863.  
Réalisé par Conrad Wise Chapman.**

Presqu'un siècle plus tard, le *Hunley*, en 1864, au large du port de Charleston en Caroline du Nord coule un navire en bois de l'Union, le *Housatonic* (Nordistes), mais il disparaît lui aussi sans qu'on en connaisse les raisons. Son épave, identifiée en 1970, est remontée en 2000.

Ce petit sous-marin, environ 12 mètres de long et 1,20 mètre de diamètre, comme le *Turtle*, utilisait la propulsion humaine : sept hommes actionnaient une manivelle pour entraîner l'arbre de l'hélice. Il était conçu pour attaquer les navires de l'Union qui faisaient le blocus des ports du Sud.

Son seul armement consistait en une torpille en cuivre de la taille d'un « fût de bière », rempli de 60 kg de poudre noire, portée depuis la proue au bout d'un targon d'environ sept mètres de long. Quand la torpille entra en contact avec la coque du navire ennemi une explosion devait se produire, détruisant la coque et créant une voie d'eau, qui faisait couler le navire.

Les ingénieurs de l'époque pensaient que l'explosion provoquerait également un recul du sous-marin, le mettant ainsi à l'abri des débris du navire qui venait d'exploser.

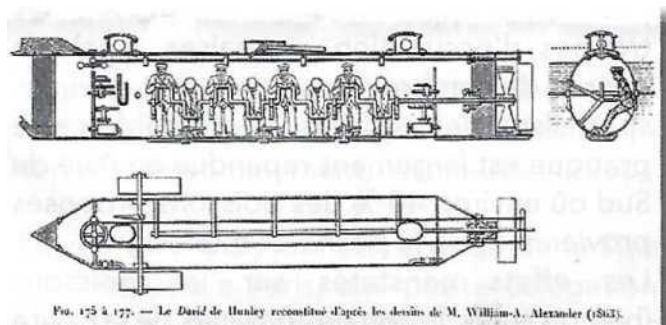
Le 17 février 1864, le *Hunley* s'approche jusqu'à faire exploser la torpille contre

## HISTOIRE

la coque du *Housatonic* qui coule très rapidement. Le *Hunley* disparaît également sans qu'on puisse en expliquer la cause et on en perd la trace jusqu'en 1970.

L'examen de l'épave du sous-marin, une fois renflouée en 2000, n'apporte aucun élément de réponse à la question.

Pourquoi le sous-marin a-t-il coulé ?



### Sous-marin confédéré H.L *Hunley*.

**Dessins en coupe publiés en France, basés sur des croquis de William A. Alexander, qui a dirigé sa construction.**

Ces dessins en coupe, d'un auteur inconnu du début du XX<sup>e</sup> siècle, décrivent bien le *Hunley* malgré quelques erreurs :

1. L'arbre de l'hélice était décalé vers tribord (et non au centre) pour équilibrer le poids de l'équipage assis à bâbord.
2. Les membres de l'équipage faisant tourner l'arbre de l'hélice étaient au nombre de sept et non huit, le huitième était le capitaine.

Construite en acier très résistant, celui des chaudières, la coque, certes rouillée, avait bien résisté et ne laissait apparaître ni fissure ni perforation responsable d'une voie d'eau. Une tuyauterie abîmée aurait pu être mise en cause mais son examen ne révéla aucune implication dans le naufrage. Le mystère resta intact.

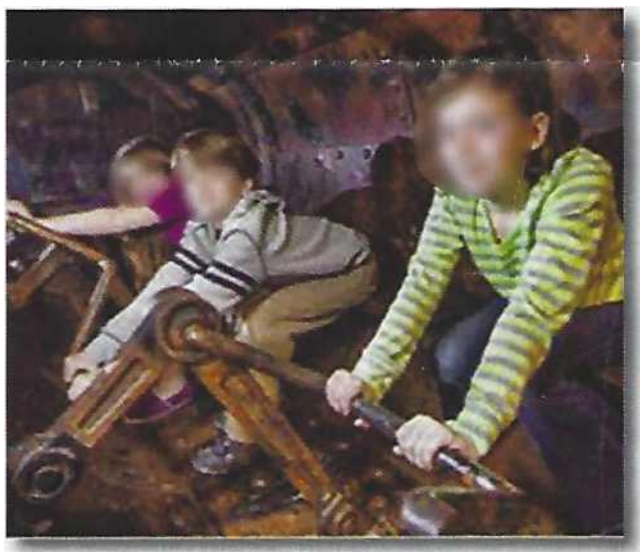
D'autant plus qu'à l'intérieur du *Hunley*, une nouvelle énigme se posa alors : les huit membres de

l'équipage (sept aux manivelles et le capitaine) n'avaient ni bougé, ni tenté de fuir. Les squelettes sous-marins ont été retrouvés comme pétrifiés à leurs postes d'origine.

Une équipe de l'université de Duke (États-Unis), conduite par le Dr. Rachel Lance, s'est penchée sur l'étude d'explosions dans l'eau de charges proches de modèles réduits de sous-marins sur les tissus mous d'animaux (foie, poumons, cerveau...). Cette équipe en a déduit que l'onde de choc, consécutive à l'explosion, a été responsable de la mort de l'équipage. Cette onde, qui progresse très vite dans l'eau, aurait détruit les poumons et provoqué une perte de conscience des membres de l'équipage entraînant la mort très rapidement voire instantanément. Selon l'équipe de chercheurs, « le sous-marin a été paralysé, il a ensuite dérivé à cause de la marée et a fini par sombrer ».

Le mystère a enfin été éclairci et, tout comme chez Hitchcock dans « Mais qui a tué Harry ? », c'est la victime, le *Hunley*, qui est elle-même à l'origine de sa fin.

© Hunley.org



**Des enfants en visite au Warren Lasch Conservation Center, où se trouve l'épave du *Hunley***



# **Général Lecointre : « L’histoire nous apprend que le risque le plus grave est celui qu’on ne veut pas voir venir »**

par Laurent Lagneau



Le général François Lecointre

Lors d’un récent déplacement à l’École navale, l’amiral Pierre Vandier, le chef d’état-major de la Marine nationale [CEMM], a prévenu les futurs officiers qui entament leur formation. « Être officier, c’est donner du sens à l’action, c’est fédérer les énergies et avoir le souci de chacun. Aujourd’hui, vous entrez dans une marine qui va probablement connaître le feu à la mer, vous devez vous y préparer! », leur a-t-il lancé.

Ces dernières années, les navires de la Marine nationale ont été engagés dans des missions au cours desquelles certains ont eu à ouvrir le feu, comme lors de l’intervention en Libye [2011] ou à l’occasion de l’opération Hamilton, contre le programme chimique syrien [avril 2018]. Mais à aucun moment ils n’ont eu à se mesurer avec une force navale digne de ce nom. Cela pourrait-il se produire à l’avenir? En tout cas, les propos de l’amiral Vandier le laissent entendre, d’autant plus que les principaux responsables militaires français évoquent régulièrement les risques d’un affrontement majeur, voire de conflits de haute intensité.

Le prédécesseur de l’actuel CEMM, l’amiral Christophe Prazuck, avait ainsi prévenu, lors d’une audition parlementaire, en 2018. « L’hypothèse tactique d’une confrontation en haute mer redevient réaliste », avait-il dit, évoquant le scénario possible d’un combat en haute-mer que « l’on a totalement

perdu de vue depuis la fin de la Guerre froide ». Une telle issue « redevient plausible au regard des efforts intenses de certains pays émergents pour se doter d’une marine qui puisse concurrencer les marines européennes ou américaines », avait-il ajouté.

Les chefs d’état-major de l’armée de Terre [le général Thierry Burkhard] et de l’armée de l’Air & de l’Espace [le général Philippe Lavigne] sont sur la même ligne. Le premier vient de publier une nouvelle vision stratégique afin de préparer ses troupes à un conflit de haute intensité et leur permettre de faire face à l’évolution de la conflictualité. Quant au second, il plaide pour redonner de la « masse » aux forces aériennes, soulignant que les « politiques de puissance de certains États conduisent à reconsidérer la possibilité d’une confrontation avec des adversaires comparables à nous, notamment dans le cadre de conflits régionaux. »

Le général François Lecointre, le chef d’état-major des armées [CEMA], aborde régulièrement ce sujet quand l’occasion lui en est donnée. Comme en novembre 2019, devant les députés de la

commission des Affaires étrangères. Ainsi, avait-il dit, un type de conflit à ne pas écarter serait celui d'une « guerre classique, qui peut faire s'affronter bloc à bloc des puissances qui y consacreront toutes leurs capacités et toutes leurs richesses. » Et d'ajouter : « à la fin de la Guerre Froide, alors que l'on se souciait essentiellement de percevoir les dividendes de la paix, on a pensé que cette perspective était définitivement écartée. Or, elle ne peut pas l'être ».

Dans le dernier hors-série du magazine spécialisé DSI, le général Lecointre a détaillé les menaces « majeures » qui pèsent sur la France.

« Les risques et les menaces sont devenus multiples, complexes et souvent hybrides. [...] Il est donc difficile d'identifier précisément lesquels des risques ou des menaces seraient les plus prééminents. En réalité, il convient d'identifier les risques les plus probables et les menaces les plus dangereuses », a commencé par dire le général Lecointre.

« Le risque le plus dangereux est celui du retour d'un conflit de haute intensité dans lequel seraient impliqués les États-puissances », a continué le CEMA. « La principale menace militaire pour la France reste toutefois la menace terroriste internationale, qui disséminerait ses métastases en France », a-t-il poursuivi, estimant en outre que l'on ne peut « pas non plus sous-estimer le risque d'une crise régionale qui dégénérerait dans notre voisinage ou dans nos zones d'intérêt, avec des impacts directs sur le territoire national. »

Cela étant, pour le général Lecointre, « l'histoire nous apprend que le risque le plus grave est souvent celui qu'on n'imagine pas ou celui qu'on ne veut pas voir venir, par confort intellectuel, par idéologie ou par manque de courage. » Aussi, plaide-t-il, « nous devons être prêts à affronter tous les scénarios, avec lucidité et détermination. »

Par ailleurs, le CEMA a également abordé le thème de la « guerre informationnelle », qui est l'un des aspects de l'évolution de la conflictualité. Cependant, cela n'est pas nouveau. Ainsi, par exemple, à la lecture du livre de l'historien François Roth sur la guerre de 1870 [\*], qui commença par un différend sur la succession au trône d'Espagne pour se terminer par l'annexion de l'Alsace-Lorraine par l'Allemagne prussienne, on s'aperçoit que la diffusion de « fausses nouvelles » en fut l'un des aspects, Bismarck s'étant montré particulièrement habile dans ce domaine...

« Le champ de bataille informationnel constitue effectivement un enjeu croissant. Il façonne les opinions publiques et donc les décisions politiques. Il s'appuie sur l'essor des réseaux sociaux et sur leur propension à relayer de 'fausses nouvelles' et à propager les 'infodémies' », explique le général Lecointre. « La crise sanitaire a rappelé au grand public que certains compétiteurs stratégiques [à savoir la Russie et la Chine, que le CEMA s'est gardé de citer] n'hésitaient pas à s'engager sur ce terrain [celui de la guerre informationnelle, ndlr] », a-t-il poursuivi.

D'où le problème énoncé par le général Lecointre. « Comment contrer des ingérences extérieures fondées sur des mensonges ou des contre-vérités, sans interférer avec la richesse du débat national », a-t-il demandé.

« De manière plus générale, la vulnérabilité croissante de nos sociétés aux attaques et aux manipulations informationnelles tient surtout au glissement que nous observons depuis des décennies, de la démocratie à la démocratie d'opinion, puis de la démocratie d'opinion à la démocratie d'émotion », a estimé le CEMA.

Aussi, « si les armées ont un rôle à jouer dans la lutte contre les manipulations informationnelles qui constituent aujourd'hui un nouvel instrument de conflictualité, c'est avant tout à nos sociétés elles-mêmes de s'éduquer à l'analyse de l'information dont elles se nourrissent et à la maîtrise de leurs émotions collectives », a-t-il conclu. Vaste programme!

## **DAKAR AEROPORT INTERNATIONAL**

**Par Michel Payet**

A l'issue d'un de nos nombreux vols de reconnaissance au dessus de la Mauritanie, nous sommes de retour vers notre base de stationnement située à Dakar.

Lors du transit, après les contacts d'usage avec les différents « Contrôles », changement de fréquence nous est donné pour avoir l'« Approche » de Dakar.

Et là comme par hasard, impossible de communiquer, notre VHF vient de rendre l'âme.  
Génant, quand on sait qu'à Dakar, aucun radar n'existe ; de ce fait pour les contrôleurs, pas de positionnement électronique des différents aéronefs qui s'y présentent.  
Nous avons de la chance ; il fait beau : ciel clair, vent calme, les oiseaux chantent ; non, pardon ! plutôt les moteurs tournent.  
Dans ce contexte, tous les postes de veille optique sont armés pour ne pas dire surarmés afin d'assurer la sécurité aérienne qui est de notre responsabilité.  
Fort heureusement, une procédure existe pour signaler à l'arrivée ce type de panne et je la respecte scrupuleusement :

- Présentation à 500 pieds dans l'axe de piste,
  - Battements d'ailes, signifiant je suis en panne Radio, j'attends les instructions.



Les instructions dans ce cas nous sont fournies par des signaux lumineux ou pyrotechniques de l'une de ces trois couleurs :

- Verte : atterrissage autorisée,
- Rouge : atterrissage interdit, cédez le passage ou aérodrome dangereux
- Blanche : atterrissez immédiatement et dégagez la piste.

Tous les regards sont tournés vers la tour de contrôle pour le signal « Vert » tant espéré.  
Malheureusement que nenni ; peut-être ne nous ont-ils pas remarqués ; peut-être sommes-nous invisibles. Il est vrai que la tour de contrôle se trouve très éloignée de la piste.  
Déçus et après concertation avec le « Mécanicien de bord » sur la situation carburant, décision est prise pour une seconde présentation. Mais cette fois l'élève est moins respectueux de la procédure en vigueur.

- Présentation à 300 pieds,
- Mi-distance entre la tour et la piste, toujours parallèle à cette dernière, en espérant être plus visible,
- Battements d'ailes.

Non, ce n'est pas vrai ! Toujours rien ; aucune manifestation de leur part.

Le « Chef de bord » me demande d'effectuer un troisième passage pour lequel je suis un peu réticent surtout après les inquiétudes du « Mécanicien » quant à la réserve carburant.

Je m'y résous, mais ce sera le dernier passage précédant un atterrissage quoiqu'il arrive.

Je demande d'avoir « carte blanche » pour cette dernière manœuvre, ce qui m'est donnée.

Rapide petit « vent arrière » et retour pour une dernière présentation.

Je fonce tout droit vers la tour de contrôle à une hauteur légèrement supérieure à celle-ci.

Mais où est donc passée la procédure de signalement de panne radio ?

Arrivé au niveau des installations, en virage par la gauche, j'enroule la tour pour être mieux remarqué, mais également pour mieux observer.

Et là quel spectacle ; à la stupeur générale éclatement de rire de tous les observateurs :

**Un contrôleur, sur la passerelle de la tour nous fait de grands signes de la main pour nous faire comprendre que nous sommes autorisés à atterrir.**

Ouf ! Posé pas cassé on n'ose plus regarder les jauges carburant.

Une fois au parking, le chef de bord me demande de l'accompagner à la tour de contrôle pour, avoir des explications et en même temps dresser un « Air Miss » (sorte de dépôt de plainte aéronautique).

Devant l'attitude de tous les contrôleurs qui se font tout petits derrière leur pupitre et du responsable qui n'arrête pas de se confondre en excuses, en nous expliquant que les projecteurs ne fonctionnent plus et que les moyens pyrotechniques brillent par leur absence, aucune plainte n'a été déposée. Tolérance oblige.

## **Dakar Aéroport International ...**



## **RENOVATION ATL2**

Une marine en pointe ! La Direction générale de l'armement vient de livrer le 3ème avion de patrouille maritime Atlantique 2 rénové par Dassault Aviation et Thales. Il a rejoint la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué.

La modernisation de cet outil de combat permet à la Marine de rester au 1<sup>er</sup> rang des grandes marines océaniques. Actuellement, 22 avions de patrouille maritime ATL2 composent la flotte. Un niveau opérationnel qui permet de faire face à la montée de la menace sous-marine dans les zones d'intérêt françaises.

Son système de combat comprend notamment :

- un nouveau radar Searchmaster utilisant la technologie d'antenne active développée pour le Rafale. D'une portée d'environ 400 km, il effectue - - une rotation rapide à 360° et produit une imagerie radar avec un niveau de résolution extrêmement élevé ;
- un nouveau système de détection acoustique performant face aux sous-marins de dernière génération ;
- le remplacement de certains matériels par des équipements numériques issus des meilleures technologies actuellement disponibles : système de traitement acoustique, calculateur tactique, système électro-optique.



**NOUS N'OUBLIONS PAS !**

## **PLŒMEUR. IL Y A CINQUANTE ANS, DOUZE MORTS DANS UN CRASH AERIEN A KERGANTIC**

**Document Ouest France**

Le 4 février 1970, un avion bimoteur, le Neptune, s'est écrasé juste après son décollage de la base de Lann Bihoué (Morbihan). Douze hommes ont perdu la vie dans cette catastrophe.



Jean-Yves Le Guyader vient se recueillir à chaque anniversaire sur la stèle de Kergantic en mémoire des douze hommes d'équipage du Neptune qui ont péri lors du crash de leur bimoteur.

À 4 h 40, le 4 février 1970, un Neptune P2V7 s'écrase au sol, à Kergantic. Les douze membres d'équipage s'apprêtaient à partir en mission de surveillance au-dessus du golfe de Gascogne. La commission d'enquête dirigée, à l'époque, par le contre-amiral Philippe De Gaulle, avait conclu à un incident technique. Le bimoteur avait, en effet, perdu très vite de l'altitude en coupant même une ligne à haute tension. Avec la nuit et les mauvaises conditions météorologiques, l'avion avait fini par s'écraser sur un coteau boisé de Kergantic.

Une stèle pour se recueillir

Jean-Yves Le Guyader, Lanestérien, avait 15 ans en 1970. « Mon père était sous-marinier à Keroman et grand ami de M. Le Goff, premier maître à Lann Bihoué. Après la catastrophe, il a prévenu mon père. Les radios et télévisions nationales ont très vite relayé le crash. Même si je n'ai pas été témoin

direct, j'ai été marqué par ce drame et la mort de ces douze militaires. Cinquante ans après, j'y repense souvent, et, à la date anniversaire, je viens à Kergantic pour me recueillir. »

L'homme, encore ému, ajoute : Nous sommes à une époque où tout va très vite. Une actualité chasse l'autre, mais il me semble important de prendre parfois le temps de s'arrêter et de se souvenir. C'est le sens de ma venue aujourd'hui sur la stèle de ces aviateurs. Cette dernière est située à une dizaine de mètres de la route départementale 162, entre Plœmeur et Fort-bloqué, après le village de Lann Er Roc'h. Au lieu-dit Kergantic, en face du terrain de sport, tout près du musée des Kaolins.

### « Il a fait clair comme en plein jour »

Quelques mois après le crash, en juillet 1970, Jean-Yves Le Guyader est revenu sur les lieux avec son père. Il y avait encore quelques signes de la catastrophe. Des papiers brûlés, des petites pièces métalliques de la carlingue, mais rien de comparable à ce qu'ont pu découvrir les premiers arrivés sur place, le 4 février.

Daniel Le Boulch était l'un d'entre eux. Il avait 23 ans et vivait à quelques encablures du lieu d'impact de l'avion. Son beau-père était « kaolinier ». « Nous avons entendu une énorme explosion et il a fait clair comme en plein jour, se souvient-il. Je me suis précipité sur place avec ma lampe de poche. Ce que nous avons découvert était horrible. Tout avait brûlé : la colline et les corps. »

Les fusiliers marins et les pompiers ont alors pris le relais et ont découvert, au petit jour, un paysage apocalyptique.



Dans les débris du Neptune 14571 de la 25F, à l'aube du 4 février 1970, un pompier découvre une roquette non-explosée

### **Douze victimes venues de toute la France**

En février 1970, après le crash, une chapelle ardente avait été dressée à l'Hôpital militaire Calmette. Quelques jours plus tard, pour la cérémonie officielle, les douze véhicules funéraires ont quitté l'hôpital pour Notre-Dame-de-la-Victoire, à Saint-Louis, et les Lorientais sont venus rendre un dernier hommage aux victimes sur leur parcours. Les corps ont ensuite été transférés dans les cimetières de la région natale de chacun. L'ensemble de l'équipage a été décoré de la médaille de l'aéronautique à titre posthume. Dans les années 1990, une stèle a été érigée à Kergantic.

Pour continuer d'honorer la mémoire de l'équipage, Jean -Yves Le Guyader souhaite que leurs noms soient rappelés. L'équipage du Neptune était composé du lieutenant de vaisseau et commandant de bord Henri Debray (natif de Lanester), de l'enseigne de vaisseau Yvon

Sivy (né à Locmalo) ; des premiers maîtres Louis Jacquemard (Côtes-d'Or), Michel Bioux (Eure), Gérard Donaghy (Nord), Achille Le Riblair (Calvados), René Milewski (Côte-d'Or), Roger Perrucchieti (Rhône) et Pierre Le Guerroué (Guidel) ; des maîtres Jacques Bigot (Manche), Jean-Marie Frison (Oran, Algérie) et Jean-Pierre Frangé (Charente-Maritime).

## **MORBIHAN. À LANN-BIHOUE, LES MARINS A L'ECOLE DES DRONES**

La base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué (Morbihan), accueille, depuis septembre dernier, une école de drones. Il faut en effet former les marins à leur utilisation : en 2030, chaque bâtiment sera en mesure de mettre en œuvre un drone.



Un drone tactique embarqué par bâtiment de surface et sémaphore : ce sera une réalité en 2030. Elle est inscrite dans le « Plan Mercator – projection vers 2030 », la feuille de route de la Marine nationale issue de la Loi de programmation militaire 2019-2025.

Le monde change, les menaces aussi : la Marine s'adapte et adapte les outils déployés lors de ses missions de prévention et de protection.

Certaines de ses unités – comme les commandos Marine – utilisent déjà des drones. Mais les nouveaux objectifs nécessitent « une montée en puissance capacitaire ; il faut former le personnel », décrit le capitaine de frégate Stéphane Aldaya, le commandant du Céfaé, l'école du personnel volant – hors pilotes – de la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué.

### **FORMATION INITIALE**

Depuis septembre 2019, le site accueille à cet effet une école de drones aériens réservée aux marins. « On a créé quelque chose de toutes pièces, poursuit l'officier. Au niveau de la Marine nationale, cette école est unique. Depuis son ouverture, le 2 septembre dernier, plus de 80 marins ont été formés à la mise en œuvre de drones. »

Trois instructeurs et un pilote de cours sont chargés de l'enseignement. Ils dispensent théorie et pratique. « Il s'agit d'une formation initiale, basique, liée à l'emploi général d'un drone, mais aussi à la réglementation et l'environnement, détaille le capitaine de frégate Aldaya. C'est une première brique, un passage obligé. Mettre en œuvre un moyen aérien tel qu'un drone est tout sauf anodin. »

En fonction des besoins

Téléopérateur de drone de contact n'est pas une spécialité à part entière dans la Marine ; c'est une compétence supplémentaire que tel ou tel marin acquiert en fonction des besoins exprimés par l'institution.

À raison de deux semaines intenses de formation, les stagiaires alternent théorie et pratique : sécurité et circulation aériennes, maîtrise des risques, technique (aéronautique, aérodynamisme), météo, réglementation spécifique aux drones militaires.

« On leur fait faire aussi des vols réels avec des drones, ainsi que des vols simulés », explique Éric, l'un des instructeurs. Les élèves apprennent également à préparer une mission.

La technologie propre aux drones évolue très vite, les cours dispensés à Lann-Bihoué doivent suivre la tendance. L'objectif de l'école des drones est de former entre 150 et 160 marins par an.

## L'innovation au cœur de la défense aérienne

Mise à jour : 18/09/2020 - Direction : SIRPA Marine

**Jeudi 3 septembre, le contre-amiral Eric JANICOT, commandant la force de l'aéronautique navale, a inauguré le Simulateur des Opérations de Défense Aérienne de Nouvelle Génération (SODA-NG) sur le site de la base d'aéronautique navale de Landivisiau.**

SODA-NG est le fruit d'une étroite collaboration entre la division Contrôle et Défense Aérienne du Centre d'Expertise du Groupe Aérien embarqué (CENTEX GAé) et deux microentreprises : la société « RBorn Software » pour le combat management system et la société « UniversRadio » pour la partie communication.

Au terme de deux ans de travail allant de la rédaction du cahier des charges aux tests de validation, il est dorénavant pleinement opérationnel. Basé sur le concept du « serious game », il est nativement conçu pour simuler des missions de défense aérienne de tout type, dans n'importe quelle région du globe et avec une souplesse d'emploi remarquable.

C'est donc avec la satisfaction d'avoir porté et mené à bien ce projet novateur, faisant intervenir des acteurs non conventionnels pour de tels programmes, que les Officiers de Planification et de Conduite des opérations dans la 3ème Dimension - OPC3D \* et le commandant du groupe aérien embarqué ont reçu ALAVIA pour acter la mise en service du SODA-NG. Cet outil est désormais indissociable de la formation initiale, du maintien du savoir-faire opérationnel et de la préparation au combat des OPC3D.

Comportement automatisé des adversaires, L16, modèles réalistes de portées radio et radar, radios cryptées, brouillage, intrusion de fréquence, conférences de central opération et armement simulé sont autant de capacités qui permettent aux OPC3D et à la communauté défense aérienne de pousser à son paroxysme le concept du « train as we fight ».



Grâce à l'intégration d'un système de débriefing, les séances peuvent être intégralement étudiées pour mettre en exergue les points clés de la mission. Sa grande modularité a permis d'améliorer sensiblement la formation des officiers de lutte antiaérienne de force navale.



Chaîne de commandement, OLAA-FN (officiers de lutte anti-aérienne de force navale), OPC3D et pilotes du GAé peuvent se retrouver autour du SODA-NG dans un but commun : progresser ensemble.

*\* Les OPC3D sont des officiers de spécialité détecteur qui suivent une formation d'un an alliant contrôle de chasse et approfondissement des connaissances des opérations aéromaritimes. Leur présence au sein du commandement du groupe aérien embarqué et leurs embarquements réguliers sur les bâtiments de défense aérienne en font des experts reconnus de ce domaine de lutte. Ils sont des conseillers pour les échelons de commandement.*

## LES PIONNIERES DE L'AVIATION : MARTHE NIEL



**Marthe Niel** est une aviatrice française, née<sup>1</sup> *Marie Ange Denieul* le 29 décembre 1878 à Paimpont (Ille-et-Vilaine). Elle est décédée<sup>2</sup> le 18 novembre 1928 à Rennes (Ille-et-Vilaine)

Marthe Niel est son pseudonyme d'aviatrice. Marthe Niel obtient le brevet de pilote n° 226 de l'Aéro-Club de France le 29 août 1910 sur un monoplan Koechlin ; elle est la seconde femme aviatrice brevetée en France, juste après Éliosa Deroche.

Elle se produit alors à différents meetings aériens, spectacles très en vogue à l'époque.

- Grande Semaine d'aviation de la Champagne en juillet 1910 ;
- Dijon, du 22 au 25 septembre 1910, avec Barrier, Eugène Renaux, René Hanriot, Simon, Martinet, Rigal ;
- Bruxelles (Stockel), du 21 au 29 octobre 1910, avec, entre autres, René Labouchère, Prevost ;
- Périgueux<sup>5,6</sup>, du 22 au 24 avril 1911, avec René Labouchère, Jules Fischer, Mallard ;
- Gaillac<sup>7</sup>, du 20 au 22 mai 1911, avec Joseph Frantz, René Labouchère.
- Tulle, fin juillet 1911 ;
- Ussel, le 7 août 1911.

À Dijon, elle reçut un prix spécial<sup>8</sup>.

À Périgueux, elle captiva le public. Elle laissa d'abord son jeune mécanicien Joseph Frantz piloter son monoplan (breveté le 3 février 1911 sur un appareil Koechlin. Joseph Frantz deviendra un pilote célèbre de la guerre 14-18). Elle décolla à son tour et frôla la cime des arbres bordant la route

de Bordeaux et piqua du nez à l'atterrissage, causant des dégâts légers à l'hélice et cassant la béquille correspondant aux roues des patins.

Elle épouse Pierre Fontalbat, marchand de vin, le 9 mai 1900 à Paris. Elle exerce alors la profession de cuisinière. Le couple divorce le 4 février 1904.

Le 18 novembre 1915, elle épouse à Paimpont le constructeur d'avions Paul Koechlin ; celui-ci décèdera le 17 août 1916 durant la bataille de la Somme.

Après un remariage le 5 août 1919 avec Raymond Clerc, elle décède en 1928 à Rennes des suites d'une intervention chirurgicale. Le 26 mai 1929, ses biens sont vendus aux enchères au Pont-du-Secret, à Paimpont.

# IN MEMORIAM DE L'AMICALE

## ROBERT LE COZ



Robert est né à Brest le 24 avril 1941. Entré dans la Marine en 1958 à l'EAMF de Toulon. En 1959, il suit le cours de BE Electricien branche Équipement à Rochefort. A l'issue, il est affecté à la BAN Lann-Bihoué. Deux ans plus tard, il est admis au cours de Mecbo à l'EPV 56S pour aller ensuite à la flottille 22F à Lartigues puis à Nîmes. En 1965, il est Elbor à la flottille 21F et de 1969 à 1974, il retourne à la 22F.

Il a effectué une deuxième carrière dans la Police Nationale notamment à Tarascon et en région parisienne.

Il était membre de notre Amicale.

## GERARD CUIROT

Il était né le 9 septembre 1935 à Quimper. De spécialité Radio, ses principales affectations sont les flottilles 9F, 22F et l'escadrille 56S.

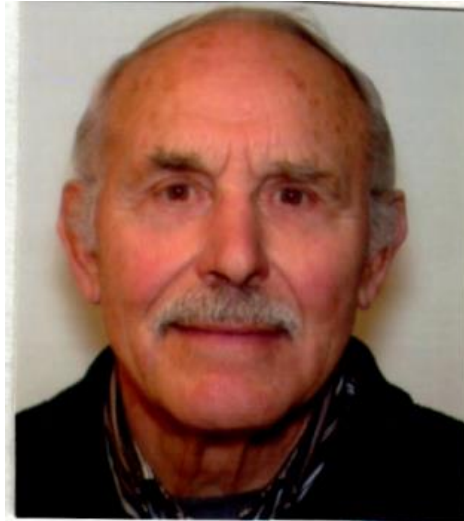
A l'issue de sa carrière dans la Marine, il s'est reconverti comme agent hospitalier au CHR de Nîmes.

## PHILIPPE LAMACHE



Philippe est né le 22 juin 1955 à Cherbourg. Major Navigateur, il avait été affecté entre-autres à la flottille 6F, au service Opérations, à l'Ecole du Personnel Volant de la BAN Nîmes Garons. Il est titulaire de la Médaille Militaire, de la Médaille de l'Aéronautique, Chevalier de l'ordre Nationale du Mérite, de la médaille d'Argebt du souvenir Français, Chevalier des Palmes académiques et Anciens Combattants.

## **ROGER DERUYDTS**



Roger est né le 5 août 1933 à Courcelle-les Lens dans le Pas de Calais. Entré dans la Marine en 1952 en tant que Mécaé. Ses principales affectations sont Rochefort (1952) - BAN Saint Raphaël 10S (1952/1954) - BAN Agadir (1956/1957) - BAN Lartigue (1958/1968) - Flottille 6F (Ban Hyères) - PA Clémenceau - Foch et Arromanche. Il a terminé au grade de Maître Principal. En 1977, au bout de 25 années, il quitte le service actif pour se reconvertir en tant que professeur d'EPS et conseiller d'éducation. Roger a été membre de notre Amicale pendant quelques années.

## **BERNARD JOLY**



Bernard est né le 19 juillet 1948 à Onlay dans la Nièvre. Il a terminé sa carrière dans la Marine Nationale comme Maître Principal radio. Ses principales affectations ont été les Flottilles 21F, et 22F ainsi que le PC OPS sur la BAN Nîmes Garons. Bernard a poursuivi une carrière dans le civil en tant que technicien chez France Télécom.

Il était membre de notre Amicale depuis 1998.

## ERWIN JUNG



Erwin était né à Pforzheim en Allemagne dans l'état de Bade Wurtemberg le 30 mars 1941. Il a terminé sa carrière en tant que Maître Principal NAERI. Ses principales affectations sont le CEPA et la flottille 22F. Il s'est reconverti en tant qu'aiguilleur du ciel dans le secteur privé.

## MARC TUZET



Il est né le 4 août 1942 à Arles dans les Bouches du Rhône. Il est entré dans la Marine en tant que Mécanicien d'Aéronautique (Mécaé). Puis quelques années plus tard, il a suivi la formation de Mécanicien de Bord (Mecbo). Ses principales affectations ont été l'escadrille 55S à Aspretto en Corse, puis la flottille 21F et l'Ecole du Personnel Volant (EPV) 56S sur la BAN Nîmes-Garons.

Il a quitté la marine comme Premier-Maître. En 1977, il s'est reconverti dans le secteur privé comme artisan (activités immobilières).

Il est membre de notre Amicale depuis 1985. il a exercé la fonction de Trésorier au sein de notre association pendant plus de quinze années.

Il était marié et père de 3 enfants.

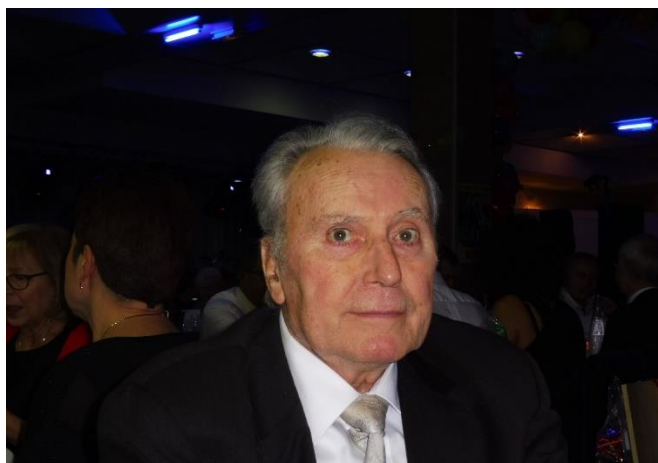
## **Guy DARGAUD**



Il est né le 10 juillet 1929 à Paray-le-Monial en Saône-et-Loire. De Spécialité Navigateur Aérien, ses principales affectations sont BAN Karouba, BAN Hyères, Agadir, BAN Saint-Raphaël, Bel Air Dakar, BAN Nîmes-Garons, Port-Lyautey, Canada RCAF. Il a terminé sa carrière en tant que Maître-Principal.

Il était membre de notre Amicale depuis 1986.

## **JEAN-PIERRE MALIGNON**



Jean-Pierre est né le 11 octobre 1941 à Alès dans le Gard. Il s'est engagé dans la Marine le 7 avril 1960 en tant que Commis aux Vivres. Titulaire du Brevet Élémentaire la même année, il poursuit une carrière d'Officier Marinier puis dans le corps des Majors jusqu'en 1982 où il est admis dans le corps des Officiers Spécialisés, branche Gestion des Collectivités (GESCOL). Il quitte la Marine le 4 janvier 1988.

Ses principales affectations sont l'E.E Tartu (1963), PA Foch (1963), PA Arromanches (1965), EE Labourdonnais (1970), BAN Nîmes-Garons (1973), PA FOCH (1981), CEP Mururoa (1982), Ecole des Fourriers (1983) et enfin BAN Nîmes-Garons (1985) jusqu'à son départ en retraite en 1988.

Jean-Pierre était bien connu des équipages et des équipes techniques en tant que Commis aux vivres à la BAN Nîmes-Garons entre 1973 et 1981.

Il était membre de notre Amicale depuis 1996.

## IN MEMORIAM HORS DE L'AMICALE

- Michel QUINTON
- Jean-Marc LHOSTIS
- Roger WATRELOT
- Olivier POISAY
- Pierre ANISSET
- Pierre GHIRINGHILLI
- Marc THOB
- Patrick IMBERT dit Guth
- Jean-Pierre BORDES
- Dominique LEFORT
- Jacques BRUGOLIO
- François GRALL
- Pierre GHIRINGHILLI
- Pierre ANISSET
- Olivier POISAY