



NOVEMBRE/DECEMBRE 2019

Le Petit Pingouin



HSS - SIKORSKY

Sommaire

1 – Page d'accueil.	13 – La Marine Nationale réceptionne ses deux premiers ATL2 rénovés.
2 – Mot du Président.	17 – La Marine dispose de ses deux premiers Falcon 50Ms avec trappe de largage.
3 – Procès-verbal AG 2019.	18 – l'histoire d'une pionnière : Adrienne Bolland.
6 – Mot du secrétaire.	20 – Le mot de Régis Chrétien
7 - Visite centrale nucléaire du Tricastin et la ferme aux crocodiles.	21 – Et il l'a fait (Jean Moureton) en route pour St Jacques de Compostelle)
9 - Cérémonie des équipages disparus (2019)	22 – In Memoriam.
10 – Histoire du premier détachement CEPA/Istres.	

**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 - Courriel: aaanlc30@gmail.com

MOT DU PRESIDENT

Chers Membres,

Depuis longtemps, nous ne publions qu'un seul Petit Pingouin par an. Depuis la dernière parution du mois de mars de cette année, je n'ai cessé de dire que nous en éditerions un deuxième. Eh bien, c'est fait. Ce n'est toujours pas évident de trouver des articles sans tomber dans la facilité. Ils ne doivent pas être trop longs car c'est limiter leur nombre et non plus trop courts pour ne pas avoir une lecture trop fastidieuse. Certains articles dont la longueur est inadaptée à notre petit journal seront intégrés sur le site qui sera de nouveau mis à jour d'ici la fin de l'année.

Lors de l'assemblée générale qui s'est déroulée le samedi 16 novembre **2019** dans les salons de l'hôtel Vatel à Nîmes, les participants ont reconduit le conseil d'administration dont la liste figure en dernière page de ce Petit Pingouin.

Tout en restant modeste, cette AG a vécu un instant important par l'élection d'un nouveau Président qui est moi-même (Gérald Cantomerle) en remplacement de Denis Tourbez.

Après dix années passées à la tête de notre Amicale, Denis a décidé, depuis l'an passé de ne pas se représenter et de laisser les rênes à un successeur. Le conseil d'administration remercie, de tout cœur, Denis d'avoir dirigé cette belle Amicale qui arrive bientôt à ses trente-cinq ans d'existence.



Je suis secrétaire depuis, maintenant dix années, le fonctionnement de notre amicale ne changera pas beaucoup. Nous continuerons sur ce qui existait déjà, c'est à dire les différentes animations que sont le loto, la manade **Briaux**, le pot de la rentrée et l'assemblée générale annuelle. Il en sera de même pour les sorties, visites, **balades** automobiles, etc. Je souhaiterais renouveler une sortie de deux jours telle que nous l'avions faite, il y a quelques années à Toulouse mais sur un autre sujet qu'aéronautique. Si vous avez des idées, n'hésitez pas à nous les soumettre.

Ce Petit Pingouin met l'accent sur la Patrouille Maritime. La livraison à la Marine de 2 ATLANTIQUE 2 rénovés m'a **remémoré** des souvenirs, vieux de presque 40 ans, quand le premier

détachement ATL2 a été créé en 1982 sur la BA 125 à Istres. Je raconte de manière très succincte sa mise en place, dont je faisais partie, avec quelques photographies qui rappelleront aussi à certains de notre Amicale d'agréables souvenirs. Il est intégré à ce petit opus, le procès-verbal de notre dernière assemblée générale. Un petit mot sur notre sortie du 16 septembre à la ferme aux crocodiles et à la centrale nucléaire du Tricastin.

Comme je l'ai exprimé dans les deux derniers Petit Pingouins, je fais une place aux femmes pilotes d'exceptions. Cette fois-ci, notre pionnière est Adrienne Bolland dont ses performances sont un peu moins connues mais néanmoins exceptionnelles pour l'époque.

Enfin, notre rubrique In Memoriam, qui, hélas, cette année a connu un nombre de « départs » sans commune mesure depuis plusieurs années.

Je vous souhaite une bonne lecture. Surtout n'hésitez pas à faire des commentaires soit via le site ou notre mail (adresses en dernière page).

Amitiés à tous

Le Président de l'AAAN-LC

Gérald Cantomerle

<p style="text-align: center;">PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'AAAN-LC DU SAMEDI 16 NOVEMBRE 2019</p>

L'assemblée générale de l'Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale et Anciens Combattants Languedoc Camargue s'est tenue dans les salons de l'hôtel Vatel à Nîmes.

Soixante-deux (62) membres de l'association étaient présents et vingt-quatre (24) pouvoirs ont été reçus par le bureau. Adhérents présents et pouvoirs représentent 35% de la totalité des membres.

Le Président Denis Tourbez a ouvert l'A.G. à 10h en remerciant tous les participants et en déclarant ouverte l'assemblée générale 2019.

Présentation du rapport du secrétaire

Pour commencer, une minute de silence est observée pour commémorer nos disparus de l'année 2019. Notre Amicale a perdu huit de ses membres : Charles BICA, Pierre GUINVARCH, Madeleine LHEUREUX, Bernadette PACATTE, Krystian ALBA, Gérard REY, Daniel KERVERN et Denis Le PORS.

Hors Amicale, ils sont au nombre de neuf (9) : Gilles BARDON, Jean-Pierre NOURRY, Jacques LESPINE, Bernard MABIC, Philippe CHAUVERY, Michel GODEFROY, Joël PERON, Jean-Luc MARACESCU, Nathalie SOLER (Accident d'avion à l'île de La Réunion – Octobre 2019).

Le rapport moral est présenté par le secrétaire par le biais des diapositives sur l'activité de l'exercice 2018/2019.

Point sur les membres de l'Amicale

Six (6) nouveaux adhérents se sont inscrits, Yvonne GEORGES, Michelle FOULGOC, Claude LACUT, Jean-Pierre LHEUREUX, Gérard LOSTANLEN, Serge WENDLING.

Fabrice SAVOIE a été radié de l'Amicale pour non-paiement des cotisations pendant trois années consécutives, malgré de nombreuses relances restées sans réponses. Cette radiation est conforme à nos statuts.

Daniel BRASSEUR et Jacques CAIGNEC n'ont pas réglé leurs cotisations depuis deux ans. Sept membres n'ont pas réglé celles de 2019.

Nous avons enregistré trois (3) démissions, à savoir : Jean-CADOUX, Jacques SERIAT, Claude MIQUELESTORENA.

Nous avons dix-sept (17) membres qui présentent des sérieux problèmes de santé, Le bilan 2018/2019 de l'association est le suivant : 245 membres, 201 cotisations réglées, 3 démissions, 17 membres malades exempts de cotisation, 6 nouveaux inscrits. L'année 2020 est prévue avec effectif de 237 membres.

Comme à l'accoutumée, le secrétaire rappelle le nombre important de cotisations non réglées qui entraînent des relances par mails et par courrier pour ceux qui n'ont pas Internet. Ces relances sont une perte de temps inutile, un coût élevé en frais de courrier et peuvent être perçues désobligeantes par ceux qui les reçoivent. Pour information, le jour de cette AG seules cent quarante (140) personnes ont réglé à ce jour 2020 sur 220 membres.

Les adhésions en 2019 étaient au nombre de deux cent quarante-cinq (245). Pour l'année, 2020, le nombre est de deux cent trente-sept (237) membres. Cette diminution est due principalement aux décès et aux démissions.

Manifestations

Comme chaque année, les manifestations traditionnelles sont le loto, la manade Briaux, le pot de la rentrée, la cérémonie aux équipages disparus et l'assemblée générale.

Deux commandes de vin Rafale et Mirage ont été organisées. Une au mois de mai et l'autre au mois d'octobre.

Sorties/Visites

Au mois de septembre nous sommes allés visiter la centrale nucléaire du Tricastin et la ferme aux crocodiles.

Conseil d'administration

Cinq (5) réunions du conseil d'administration ont été réalisées sur l'année.

Le Porte-drapeau a participé à plus d'une dizaine de manifestations dont les principales, 8 mai 1945, 14 juillet, 11 novembre, cérémonie des équipages disparus. etc.

Petit Pingouin et site

Une seule parution du Petit Pingouin a été réalisée cette année. La raréfaction des éditions est due principalement au manque d'articles. Il en est de même pour la mise à jour du site. Comme le secrétaire le rappelle souvent, envoyez-lui des articles, anecdotes, souvenirs, ce qui ne doit pas manquer dans vos anciennes carrières dans l'Aéronautique Navale.

Autres associations

La prochaine rencontre de l'association la Paillotte Patmar se déroulera les 9, 10 et 11 octobre 2020 au camping de Biscarosse comme en 2017. Pour rappel, cette association est ouverte à tous les anciens et personnels d'active ayant côtoyé (même une journée) la Patrouille Maritime.

Election du conseil d'administration

Le renouvellement du bureau est d'actualité tous les ans. Le conseil d'administration n'a pas été modifié depuis plusieurs années. Le remplacement ou l'adjonction de nouveaux membres plus jeunes serait nécessaire afin d'apporter un renouvellement d'idées et d'assurer la pérennité de notre Amicale. Le conseil d'administration a été élu à l'unanimité par les participants lors de l'assemblée générale.

Election du Président de l'Amicale

Denis TOURBEZ, Président en titre depuis 10 ans a décidé de ne pas se représenter. Le conseil d'administration a élu **Gérald CANTOMERLE** à l'unanimité comme nouveau Président.

Liste des membres du conseil d'administration 2019/2020

Les membres de nouveau conseil d'administration sont les suivants :
(Voir leurs coordonnées sur tableau joint)

- Président et secrétaire - Gérald CANTOMERLE
- Vice-président - Paul CLEMENT,
- Trésorier - Bernard DELBECQ,
- Secrétaire - Gérald CANTOMERLE
- Secrétaire adjoint et porte-drapeau suppléant- Jacques LE ROLLAND,
- Membre - Jean-Louis SEUROT,
- Porte-drapeau - Jean-Pierre DIOSCA,
- Responsable de la bimbeloterie -Paule TOURBEZ,

Aucune objection n'est faite par les participants à l'assemblée générale, en conséquence le rapport moral est adopté à l'unanimité.

Présentation du rapport du trésorier

Le trésorier présente le bilan financier de l'année qui présente une diminution de l'actif de 1638 euros.

Afin d'éviter qu'une telle diminution se répète, plusieurs mesures sont envisagées :

- Augmenter de 2 ou 3 euros, la participation financière aux repas de l'assemblée générale, à la manade Briaux et au loto.
- Ne pas payer de repas ou diminuer le nombre de participants à la cérémonie de la tragédie de Mers-El-Kébir,
- Augmenter, si nécessaire de quelques euros la cotisation annuelle qui n'a pas été augmentée depuis plus de 10 ans. Cette augmentation, n'est pas pour l'instant à l'ordre du jour.
- Diminuer la valeur des lots pour le loto.

Les dépenses de l'année 2020 seront scrutées de près compte tenu d'une baisse sensible de cotisants (nouvelles adhésions quasi nulles après la disparition de l'Aéronautique Navale dans la région).

Le vérificateur aux comptes présente son rapport et le quitus est donné au trésorier pour sa gestion.
Le bilan est adopté à l'unanimité.

12h00 : Fin de l'assemblée générale qui est suivie d'un apéritif et d'un repas où 99 convives étaient présents.

Le Président
Gérald Cantomerle

MOT DU SECRETAIRE (Gérald Cantomerle)

➤ **PROJET DE SORTIES/VISITES**

- Avril 2020 – Sortie automobile,
- Dernier trimestre 2020 – Visite du château musée de Tournon sur Rhône et musée du chocolat au même endroit.

➤ **MANIFESTATIONS ORGANISEES PAR L'AMICALE POUR L'ANNEE 2020**

A noter sur vos calendriers les dates suivantes :

- Samedi 15 février Loto à la salle Bergerie de Bouillargues,
- Mercredi au mois de juin (date non définie à ce jour) - Saint Pingouin à la manade Briaux. Repas et animation comme l'an passé (tarifs animateurs musiciens en hausse),
- Mercredi en septembre (date non définie à ce jour) – Pot de la rentrée.
- Jeudi 5 novembre (date prévisionnelle) – Cérémonie des équipages disparus
- Samedi 5 décembre (Réservation Vatel effectuée – Date sûre) – Assemblée Générale à l'hôtel Vatel.

➤ **COTISATIONS (rappel à chaque parution et à chaque AG - Hélas)**

Notre amicale, comme toutes les associations, fonctionne grâce aux cotisations que les membres versent chaque année. Comme cela a été répété dans nos différents courriers et lors des assemblées générales, toutes nos activités (loto, Manade Briaux, pot de rentrée et une partie de l'assemblée générale) ainsi que la partie administrative sont financées par vos cotisations. Comme tous les ans, beaucoup sont acquittées lors du renouvellement (juste avant l'A.G), mais hélas il en reste bon nombre qui restent impayées à ce jour.

Ces cotisations en souffrance, obligent le conseil d'administration (C.A.) à effectuer régulièrement des relances. Cela prend beaucoup du temps de la part des **bénévoles**. Il y a un coût supplémentaire dû à l'envoi de courriers. A l'heure actuelle, nous avons des retards de paiement qui vont de un à trois ans (environ 80 personnes) !

Pour les membres concernés, je vous demande d'avoir la gentillesse de régler votre cotisation (20 euros par an, cotisation qui est stable depuis plusieurs années). Pour les personnes qui, hélas, ne souhaiteraient plus adhérer à notre amicale (et nous pensons qu'il n'y en a pas), faites le savoir par tous les moyens à votre disposition (mail, courrier, téléphone) au secrétaire ou à tout membre du conseil d'administration.

Enfin si vous rencontrez des difficultés ponctuelles ou passagères, n'hésitez pas à nous contacter.

Cette Amicale est la vôtre. Les membres bénévoles et volontaires du C.A. font tout leur possible pour que cette association soit pérenne et vous soit agréable.

➤ **Inscription aux diverses activités**

Comme nous le précisons dans chaque parution du Petit Pingouin, le secrétaire vous demande que les dates limites d'inscription aux manifestations soient respectées (nous avons toujours une préparation en amont). Si vous n'êtes pas certains de participer, inscrivez-vous quand même, il est plus facile de rayer une personne que de l'ajouter au dernier moment.

Le C.A vous remercie de prendre en compte ces remarques qui sont, hélas, systématiquement répétées dans chaque Petit Pingouin et assemblée générale.

➤ MANADE BRIAUX 2019

C'est la deuxième année que nous vous proposons la formule traiteur/animation qui semble convenir à tous nos participants. 2020 verra la même formule.

VISITE DE LA CENTRALE DU TRICASTIN ET DE LA FERME AUX CROCODILES

Le conseil d'administration a organisé une visite de la centrale nucléaire du Tricastin ainsi que la ferme aux crocodiles le Lundi 16 septembre 2019.

Le rendez-vous sur le parking des autocars de la société Ginhoux était prévu à 7h15 le matin pour un départ vers la centrale à 7h30. Environ une heure et demie plus tard, l'autobus stationnait devant l'entrée de la centrale. Après moult et moult péripéties, nous avons été rejoints **par** deux personnes pour nous prendre en charge. A l'issue des formalités administratives, nous avons été équipés de casques, de chaussures et d'écouteurs pour la visite. Celle-ci a débuté par un long exposé sur le fonctionnement global de la centrale **puis de la** visite des installations. Dommage que nous n'ayons pas pu visiter la salle de contrôle qui est systématiquement **interdite** au public.

Après un excellent déjeuner au restaurant la Table du Trusquin, situé à seulement quelques kilomètres de la centrale, nous nous sommes dirigés vers la ferme aux crocodiles.

La visite de cette ferme s'est déroulée avec une température d'au moins 35°C et une humidité avoisinant les 100%. Elle a duré environ deux heures avec les commentaires remarquables d'une guide du parc.

A l'issue de cette visite, retour sur Nîmes pour une arrivée vers 18h. Cette sortie a ravi les trente-deux participants



Le groupe



Séance d'habillage avant visite de la centrale

LA FERME AUX CROCODILES

En juillet 1991, 335 crocodiles du Nil ont été importés d'une ferme d'élevage d'Afrique du Sud. Depuis, la reproduction de cette espèce a été régulée de manière à ne pas provoquer une surpopulation.

Inaugurée en juillet 1994, ce site permet de faire évoluer les espèces dans un climat tropical au sein d'une serre, chauffée grâce à l'eau chaude issue du circuit de refroidissement des compresseurs de

l'usine d'enrichissement Eurodif. Depuis 2012, à la suite de la fermeture de l'usine Eurodif, la Ferme aux Crocodiles est chauffée par une centrale à bois.

Cet espace abrite, en plus de la faune, une flore tropicale particulière composée de 600 espèces végétales (plantes carnivores, fougères tropicales, orchidées, etc.) mais aussi de nombreux arbres fruitiers tropicaux comme le bananier, le papayer ou le manguier.

En 2006, la surface de la serre a été portée de 6 500 m² à 8 000 m².

Une extension de 4 000 m² de la zone extérieure est inaugurée en 2010, comprenant un parcours ludobotanique en plein air et un décor végétal reconstituant l'environnement des crocodiliens.



LA CENTRALE NUCLEAIRE DE TRICASTIN (documentation Internet)

La centrale nucléaire du Tricastin a été construite à partir de 1974, puis mise en service en 1980 (T 1 & T2) et 1981 (T3 & T4)⁶. Elle comprend quatre réacteurs à eau pressurisée (REP) de 900 MW chacun, soit une puissance totale de 3 600 MW pour la centrale.

Le refroidissement de la centrale est assuré par l'eau du canal de Donzère-Mondragon. Le combustible nucléaire neuf arrive en train, sous forme d'assemblages, fabriqué à la FBFC. Le combustible usé est entreposé en piscine de refroidissement pendant quelques mois, avant d'être expédié en train à l'usine de retraitement de la Hague.

La centrale produit chaque année environ 25 TWh, soit 6 % de la production électrique française. L'usine voisine d'enrichissement Eurodif consommait environ 15 TWh par an, soit environ les deux-tiers de la production de la centrale. Cette proximité permettait de limiter les pertes dues au transport de l'électricité. Des modifications du procédé d'enrichissement à l'usine d'EURODIF (passage à la centrifugation) ont permis de baisser considérablement la consommation d'électricité de cette usine. Selon un document d'AREVA, la centrifugation consomme 50 fois moins d'électricité que la diffusion gazeuse et ne nécessite pas de prélèvement d'eau dans le Rhône.

En 2019, le CNPE de Tricastin sera la première centrale nucléaire du parc français à subir une quatrième visite décennale pour l'un de ses réacteurs, décisive pour la suite de la vie du site de production. Il sera ainsi tête de pont pour le palier 900 MW.



Centrale nucléaire du Tricastin

CEREMONIE DES EQUIPAGES DISPARUS 2019

Comme chaque année, notre Amicale **a commémoré** nos équipages disparus en service commandé. Cette cérémonie s'est déroulée le jeudi 7 novembre en la chapelle de l'ex BAN Nîmes-Garons. Elle a débuté par une messe célébrée par le Père Alain Chapeau avec notre diacre Jean-Louis Seurot. Elle **fut** suivie d'une cérémonie militaire avec un dépôt de Gerbe. Plus d'une centaine de personnes étaient présentes, porte-drapeaux, garde d'honneur, invités et membres de l'Amicale.

Un grand merci aux autorités et à leurs services respectifs que sont le Lieutenant-Colonel Pascal Ledoux (commandant **du** GSBdD de Nîmes-Laudun-Larzac), présent à la cérémonie et au Lieutenant-Colonel Laurent Grebil dont un représentant **a** participé.



HISTOIRE DU PREMIER DETACHEMENT CEPA ANG/ATLANTIQUE MIS EN PLACE EN SEPTEMBRE 1982

Au milieu des années 70, et pour faire face à l'évolution des menaces de plus en plus grandes des sous-marins et des navires de surface, la Marine française décide de mettre en service une nouvelle génération d'Atlantic

Deux prototypes ATL 2 sont réalisés à partir de deux Atlantic de la première série (n° 42 et n° 69). Ils sont modifiés pour l'emport des différents éléments du nouveau système d'armes et équipés des améliorations prévues pour la série.

Le premier effectue son premier vol à Toulouse-Blagnac, le 8 mai 1981, aux mains de Jacques Jesberger, de l'ingénieur d'essai Jean-Pierre Bussenot et du mécanicien d'essai Pierre Harquin.

Successeur de l'Atlantic (ATL1), l'Atlantique 2 (ATL2) est un avion de patrouille maritime à long rayon d'action. Initialement « Atlantic de Nouvelle Génération » (ANG) devenu Atlantique 2, des évolutions significatives lui ont été apportées.



ANG (Atlantic Nouvel Génération)

Pourquoi « Atlantique 2 » et non « Atlantic 2 » ? L'histoire raconte que sur un document citant l'avion, le président de la République François Mitterrand corrigea « Atlantic » en « Atlantique », croyant à une faute d'orthographe ! Comme l'avion n'était commandé que par la France l'on conserva cette orthographe.



Deux Atlantic servirent de prototypes. Le premier ATL2, d'une série de 28 avions, a été livré à la Marine française en octobre 1989, la livraison du dernier intervenant en 1997. Les flottilles 21F, de Nîmes-Garons et la 23F, de Lann-Bihoué, ont organisé, le 24 mai 2006, une cérémonie pour fêter les 15 ans de l'Atlantique 2 et ses 100 000 heures de vol. En 2010, dix-huit Atlantique étaient en service dans les flottilles.

En conséquence, le 13 septembre 1982, fut créé le détachement du CEPA ATL2 mis en place au Hangar Marine (HM27) sur la base aérienne BA 125 d'Istres. Ce détachement était composé d'un demi-équipage représentant toutes les spécialités du personnel volant accompagné d'une équipe technique, elle aussi réduite.



Inauguration du 1^{er} détachement ATL2 en septembre 1982 par le CV Jupont et l'amiral de la 3^{ème} région (je ne me souviens pas du nom).

L'équipage était composé de : LV Chenet, LV Pérennes, MJR Noyerie, MJR Feuntun, MP Troemeur, MP Granereau., MT Grisot, MT Lacoste, MT Maurice. (il est possible que j'ai oublié d'autres personnes).

Pour ce qui concerne l'équipe technique, nous avons de gauche à droite, LV Ragueuès, EV Locatelli, MP Mecbo Serpinet, MP Elaer Bérard, MP Daraé Baillot d'Estivaux, PM Mécaé Parmentier, Le PM Emarm Lamey et moi-même (un peu maigrichon, je me suis rattrapé depuis). Il manque sur la photo le PM Daraé Lebéguec.

Ses principales activités étaient de suivre les évolutions de l'avion par l'intermédiaire :

- de réunions diverses,
- de vol en équipage intégrés Dassault/CEPA,
- de suivre et de donner un avis sur les modifications proposées par Dassault,
- D'effectuer des VAMOM (Visite d'Aptitude à la Mise en Ouvre et à la Maintenance). Ces opérations permettaient de vérifier et de corriger les opérations de maintenance sur avion.
- Des visites équipementiers chez les différents fabricants de matériels (étude de maintenance des équipements,
- Des MAPIE (Méthode Analytique du Programme Initial d'Entretien). Cette méthode consiste en une analyse des pannes et de vérifier quel est le dépannage correspondant. Elle concernait principalement les circuits importants de l'avion tels que les circuits hydrauliques, électriques, conditionnement d'air pilote automatique, etc.

Le détachement du CEPA était en étroite liaison avec le Service Central de l'Aéronautique Bureau d'Etudes (SC.AERO/BET) au ministère de la Marine, rue Royale à Paris. Il a participé à la campagne « temps chaud » à Djibouti et « temps froid » à Thulé.

En 1984, l'ATL2 02 a effectué un détachement de quelques semaines sur la BAN Lann-Bihoué avec une équipe intégré Dassault/Det. CEPA.



ATL2 02 en déplacement sur la BAN Lann-Bihoué en 1984

En **1986**, le détachement a réceptionné l'ATL2 01 (voir photo ci-dessous). Le nombre de personnel affecté au détachement avait, à cette époque énormément évolué.



Détachement CEPA ATL2 - 1986



Autocollant du détachement de l'époque dessiné par le MP Baillot d'Estivaux

LA MARINE RECEPTIONNE SES DEUX PREMIERS ATLANTIQUE 2 RENOVES



© Dassault Aviation / C. Cosmao - L'Atlantique II M28 rénové au standard 6 au-dessus d'un environnement maritime.

Ce jeudi 24 octobre 2019, avant d'assister à la découpe de la première tôle de la première frégate française de défense et d'intervention (FDI) sur le site de Naval Group à Lorient, la Ministre des Armées Florence Parly s'est rendue sur la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué (Morbihan), où elle a salué la livraison des deux premiers avions de patrouille maritime Atlantique II (ATL 2) modernisés au standard 6 et livrés par la Direction générale de l'armement (DGA) le 18 juillet pour le prototype (M25) et le 27 août pour le premier appareil de série (M28).

Le communiqué de presse du Ministère des Armées précise que « ce transfert marque la fin des essais de développement du programme de rénovation des Atlantique II », dont les premiers essais avaient débuté en janvier 2016 après la notification du contrat de modernisation en 2013 par la DGA à Dassault Aviation, Thales et le Service industriel de l'aéronautique (SIAé).

Cette livraison intervient après une longue campagne d'essais au sol et en vol qui s'est déroulée depuis la BA 125 d'Istres, la BA 120 de Cazaux et la BAN de Lann-Bihoué. Elle a rassemblé des personnels navigants du Centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'aéronautique navale (CEPA/10S), les centres d'expertises et d'essais de la DGA essais en vol (EV), Ingénierie de Projets (IP) et Maîtrise de l'Information (MI) et des ingénieurs et techniciens de Dassault Aviation et de Thales qui ont participé à la conception des capteurs embarqués dans l'ATL 2.

En fonction des périodes, plusieurs vols par semaine et de plusieurs heures étaient effectués depuis ces installations. L'ATL2 modernisé a été confronté à des bouées maritimes, des aéronefs rapides et lents, ainsi qu'à des cibles terrestres. Les différentes campagnes ont permis de collecter une diversité d'échantillons de données HD radar avec le Search Master dans ses différents modes (Air, Terre, Mer, Imagerie et Search and Rescue).

Au cours de cette campagne d'essais en vol notamment, le nouveau radar Search Master et le nouvel interrogateur IFF TSA2542 ont été testés en vol à compter de janvier 2016. Plus tard, le 4 octobre 2017 et d'après nos informations, l'Atlantique II M25 chargé de l'ensemble de ces essais avait réalisé « son premier vol dans des conditions représentatives d'une mission opérationnelle ». Cette mission avait été conduite par un équipage navigant mixte, composé de personnels issus du CEPA/10S et de spécialistes de chez Dassault Aviation et Thales.

Au cours de ce vol, et toujours selon nos informations, l'ATL 2 a pu conduire une mission en coopération avec un sous-marin d'attaque (SNA) de la Marine nationale. Avant de débiter sa mission

de recherche contre le SNA, une calibration de l'ensemble des nouveaux équipements avait été nécessaire. Après sa traque contre le sous-marin pendant environ quatre heures, les opérateurs de bord ont pu poursuivre les expérimentations avec « une passation de contact » entre un hélicoptère NH-90NFH Caïman et l'Atlantique II en question ici. Des sources concordantes nous confirmaient alors que « les résultats obtenus à l'issue de cette mission laissent présager des performances opérationnelles très intéressantes ».

La Direction générale de l'armement précise également dans le communiqué du 24 octobre 2019 que « l'expérimentation opérationnelle de la Marine, débutée à Istres en parallèle des dernières phases d'essais, se poursuit à Lorient pendant les dernières vérifications contractuelles effectuées par la DGA en vue de la qualification ». « Elle a pour but d'élaborer les tactiques d'emploi permettant d'utiliser au mieux les nouvelles capacités de l'aéronef », est-il aussi expliqué. En effet, l'objectif du CEPA10/S (à l'image du CEAM dans l'armée de l'Air) est de définir le mode d'emploi des systèmes et de concevoir le manuel d'utilisation de l'ensemble des nouveaux équipements qui composent l'ATL2 au standard 6.

Si tout se déroule comme prévu dans le calendrier établi, la mise en service opérationnel des Atlantique II au standard 6 doit se faire fin 2021 « après la formation des équipages, la transformation d'un premier lot d'aéronefs, et la livraison du simulateur à terre pour l'entraînement tactique de nouvelle génération (SIMTAC NG), en cours de réalisation sous la conduite de la DGA ». Au total, d'ici 2024, les Flottes 21F et 23F doivent réceptionner 18 Atlantique II rénovés dans le cadre de la Loi de programmation militaire (LPM) 2019-2025 sur les 22 actuellement en service.





Les Atlantique II de la Marine nationale mesurent 31,70m de long, 37,50m de large et 11,10m de haut avec un poids à vide de 25,5t, une charge maximale de 18,5t en carburant et un poids maximal au décollage de 46t. L'ensemble est motorisé par deux turbopropulseurs Rolls Royce Tyne Mk 21 qui délivrent 5 600ch chacun et qui permettent à l'avion d'avoir une vitesse maximale de 648km/h (soit 350 nœuds). Ils disposent d'un plafond pratique de 9,1km (30 000 pieds), d'un rayon d'action de 7 963km (4 300mn) et d'une autonomie en vol de 18 heures.





Quelques éléments de l'ATL 2 standard 6 avec le cockpit, les différentes consoles de travail et la boule électro-optique MX-20.

Les Atlantique II et les systèmes à bord sont mis en œuvre par un équipage qui varie de 10 à 12 marins en fonction des missions. Il y a deux pilotes (pilote et co-pilote), un mécanicien navigant, un officier coordinateur tactique, cinq opérateurs électroniciens et un à trois observateurs. Il y a sept consoles de travail et des postes d'observation, notamment sur l'avant de l'avion avec son nez vitré.

Au sein de la Marine nationale, les Atlantique II et leur équipage assurent une large gamme de missions au-dessus de l'eau comme de la terre avec tout d'abord de la lutte anti-sous-marine (ASM), des missions de guerre électronique, missions ISR (Intelligence, surveillance et reconnaissance), du recueil de renseignements d'origine image (ROIM) et électromagnétique (ROEM), la destruction de sous-marins, de bâtiments de surface et d'objectifs terrestres, le guidage aérien, ainsi que de la recherche et du sauvetage, la surveillance du trafic et des infractions maritimes.

Pour réaliser ces missions, les ATL 2 disposent de quatre points d'emports sous les ailes et d'une soute interne. Ils mettent en œuvre deux missiles air-mer anti-navire AM 39 EXOCET, huit torpilles Mk46 ou six torpilles MU90 de 324mm pour la lutte ASM, des grenades anti-sous-marines, des bouées acoustiques, quatre bombes guidées laser GBU-12 contre les objectifs terrestres fixes ou mobiles (notamment lors de leur déploiement en bande sahélo-saharienne ou au Moyen-Orient) ou six chaînes SAR (canots de sauvetage).

En termes d'équipements, l'ATL 2 au standard 6 est équipé du radar Search Master développé par Thales et qui intègre des technologies issues du radar RBE2 AESA à antenne active du Rafale. Situé à l'avant et sous l'appareil, ce radar dispose d'un mode imagerie, anti-sous-marin, de détection et pistage automatique et du nouvel interrogateur IFF TSA2542 qui permet à l'ATL 2 d'identifier les aéronefs ou bâtiments de surface amis ou ennemis et de déterminer leur cap et leur distance.

D'après *Mer et marine*, ce nouveau radar pèse moins de 80kg, a une portée de 370km (200mn), assure une couverture à 360° et suit jusqu'à 1 000 pistes de tailles et altitudes différentes. Il peut par exemple « détecter à longue portée de petits mobiles de surface, y compris une sortie de périscope par mer formée. Il sera également en mesure de repérer des aéronefs dans son volume de détection, même s'il s'agit de petits engins, comme des drones volant à très basse altitude », écrit le site spécialisé.

Les nacelles situées au bout des ailes et en haut de la dérive accueillent l'Electronic sensor mesure (ESM) qui est « un système de détection d'émission radar à très large bande de veille, capable de détecter des émissions même très brèves » d'après la Marine nationale. A l'arrière de l'avion, dans la queue, est installé le Magnetic anomaly detector (MAD) qui est un « système électronique utilisant

le principe du magnétomètre permettant de détecter à distance des masses métalliques immergées sous-marines ».

De plus, l'ATL 2 dispose d'une boule électro-optique Wescam MX-20, installée sous l'avion derrière les ailes. Elle est « équipée de caméras thermiques de dernière génération, de caméras jour HD et de senseurs laser » et permet d'assurer de la détection, classification et de l'identification. Le logiciel LOTI-NG (Logiciel opérationnel de traitement de l'information - Nouvelle génération) sera utilisé afin « d'élaborer une situation d'ensemble des nouveaux senseurs ». Enfin, en interne, ils sont équipés du sous-système de traitement acoustique numérique (STAN) qui permet de « détecter les cibles sous-marines sur un spectre élargi de fréquences et de contrer les nouvelles menaces » assure la Marine.

L'ensemble de ces technologies est coordonné grâce à l'installation d'un cœur tactique à haut débit qui utilise un réseau local Ethernet et qui est développé en coopération entre Dassault Aviation et Naval Group. Enfin, toutes les consoles disposent avec le standard 6 d'écrans plats tactiles à haute définition.

LA MARINE NATIONALE DISPOSE DESORMAIS DE DEUX FALCON 50 MS DOTES DE TRAPPES DE LARGAGE

La flotte de Falcon 50 Ms de la Marine nationale continue à être modifiée et la livraison du 4^{ème} aéronef est attendue pour 2020.



Falcon 50ms

Alors que le troisième Falcon 50 Ms est actuellement en cours de modification à Mérignac, et ce depuis le 22 août, le deuxième appareil de la flotte doté d'une trappe de largage a été remis à la DGA fin juillet. Les quatre Falcon Ms seront ainsi tous modifiés afin de pouvoir larguer du matériel de sauvetage maritime et ainsi venir compléter les capacités des quatre Falcon 50 Mi. Alors que le premier 50 Ms transformé a été remis à la DGA le 29 novembre 2018, le troisième est attendu pour la fin de l'année et le quatrième pour 2020.

Outre l'ajout d'une trappe de largage aux quatre Falcon 50 Ms, les moyens aériens de la Marine nationale devraient par ailleurs être renforcés à travers le programme Albatros. « La commande, prévue pour 2020, portera dans un premier temps sur 7 Falcon 2000 LXS développés et fabriqués par Dassault Aviation. La livraison des trois premiers exemplaires interviendra d'ici à 2025 », détaille ainsi le Ministère des Armées.



Falcon 2000 XLS

LES PIONNIERES DE L'AVIATION : ADRIENNE BOLLAND (source Wikipédia)



Adrienne Armande Pauline **Bolland**, née le 25 novembre 1895 à Arcueil¹ et morte le 18 mars 1975 dans le 16^e arrondissement de Paris, est une aviatrice française célèbre pour avoir été la première femme au monde à effectuer la traversée par avion d'une partie de la Cordillère des Andes.

Son père Henri Boland, [publiciste](#) belge (qui a ôté un L à son nom en 1880), achète la propriété des Charmettes à [Donnery](#) (qui a précédemment appartenu au romancier [Ponson du Terrail](#)) puis épouse, en 1882, Marie Joséphine Pasques, deuxième fille d'une famille de huit enfants, dont les ancêtres belges étaient installés au château d'Allonne depuis 1814.

A 14 ans, Adrienne décide de devenir pilote d'avion, provoquant un scandale dans la famille.

UNE FEMME PILOTE D'AVION

Adrienne Bolland obtient son brevet de pilotage le 29 janvier 1920 après une formation débutée le 16 novembre 1919 à l'école de pilotage Caudron située au Crotoy (baie de Somme), devenant ainsi la 13^e femme titulaire d'un brevet de pilote et elle réussit également la performance d'être la première femme pilote d'essai engagée par René Caudron, le 1^{er} février 1920 et ce, pour trois ans. Le 25 août 1920, elle est la première femme pilote à traverser la Manche depuis la France⁸ (Harriet Quimby l'avait traversée, quant à elle, depuis l'Angleterre en 1912).

Au grand rassemblement aérien de Buc des 8, 9 et 10 octobre 1920⁹, elle est la seule femme à piloter (M^{lle} Farman étant encore trop jeune pour avoir reçu son brevet), aux côtés des as Fonck, Nungesser, Romanet, Casale, Bossoutrot... Elle entend parler des « macchabées de la cordillère des Andes » et supplie Caudron de l'envoyer là-bas, « juste pour voir ».

Le survol de la cordillère des Andes



Arrivée à Buenos Aires en janvier 1921 avec deux G.3 démontés dans des caisses, et le mécanicien René Duperrier de la firme Caudron à ses côtés, elle réalise la propagande commerciale demandée par l'aviateur sitôt les avions arrivés et remontés. Mais dès son installation à l'hôtel *Le Majestic*, la presse argentine met au défi l'aviatrice de passer la cordillère des Andes. Piquée au vif dans son orgueil, elle décide, à la mi-mars, de rejoindre Mendoza, malgré le refus de Caudron de lui envoyer un avion plus puissant. Elle arrive en train, dans la capitale de la province nichée aux pieds de la cordillère, le dimanche 20 mars, avec un des deux G.3 et fait deux essais devant toute la ville, avant de s'envoler à l'aube du 1^{er} avril. Le plafond du Caudron G.3 (construit en bois et toile, moteur le Rhône de 80 ch) est à 4 000 mètres, alors que la route qu'elle a choisie (la plus directe, à la différence de ses prédécesseurs, par le Col de la Cumbre et le monument du Christ Rédempteur des Andes) la fait passer à proximité du point culminant de la chaîne, l'Aconcagua, à 6 962 mètres d'altitude. En partant, elle est convaincue de ne jamais sortir vivante de cette traversée sans carte ni instrument de navigation.

Après 4 h 15 d'un vol épique, où elle se perd et doit chercher son chemin entre les flancs à pic des montagnes, à une moyenne de 50 kilomètres à l'heure, après un choix vital qui la rendra célèbre lorsqu'elle révélera comment se prit sa décision, elle se pose sur la piste de Lo Espejo, l'école militaire d'aviation de Santiago du Chili - aujourd'hui El Bosque^{11,12}.

Elle reçoit au Chili un accueil d'autant plus triomphal que l'exploit paraissait invraisemblable. Grand absent, le Consul de France à Santiago ne s'est pas déplacé, croyant à un poisson d'avril¹³.

Les acrobaties aériennes

Elle revient en France, en juillet 1921, après une longue tournée en Argentine et en Uruguay. Profitant de sa notoriété, elle participe à de nombreux rassemblements aériens durant lesquels elle exhibe ses capacités techniques¹⁴. Le 27 mai 1924 à Orly, elle bat le record féminin de *looping* en réalisant 212 boucles en 72 minutes¹⁵ (son objectif était de battre les 962 *loopings*¹⁶ du record masculin établi en 1920 par son ami Alfred Fronval, mais les fils des bougies^{note 2} de son Caudron C.27 F-AGAP lâchèrent).

Avec Maurice Finat et le lieutenant Robin - fondateurs de l'Escadrille Mamet -, elle devient l'acrobate de l'air la plus active et la plus populaire de France, et la seule femme "propagandiste" de l'air pour le ministère des Transports Aériens. Dans la France rurale et peu au fait de la réalité des plus lourds que l'air, en 1926, la petite troupe connaît toutes les mésaventures possibles.

Une femme engagée

En 1934, Louise Weiss lui demande de l'aider dans la cause du vote des femmes. Elle fait en sorte que Maryse Bastié et Hélène Boucher s'engagent dans ce combat.

Opposée à tous les totalitarismes, prônant l'humanisme vrai, amie des mécaniciens, de peintres comme Moïse Kisling, d'auteurs tel Pierre Dac et de la première chroniqueuse de l'air : Louise Faure-Favier, tout autant que de Liane de Pougy, ancienne courtisane et maîtresse de toutes les têtes couronnées des années 1900, elle devient l'ardent soutien du nouveau ministre de l'Air, le jeune Pierre Cot. Très proche de Jean Moulin et du responsable de l'Aviation populaire, Sadi-Lecointe, elle l'aide

au recrutement des pilotes de l'escadrille España dirigée par André Malraux, à partir de 1936. Ses choix et ses positions politiques ouvertement à gauche lui font subir de nombreux sabotages ; elle connaît sept accidents graves.

En 1940, elle décide, avec son mari, de rester dans la zone occupée par les Allemands, puis de rejoindre le réseau CND-Castille du Loiret. À Donnery, le couple se charge du repérage des terrains susceptibles d'aider les Forces aériennes françaises libres.

Les lauriers de la gloire

En 1961, Air France fête les 40 ans du survol historique de la cordillère des Andes en offrant le voyage au couple Bolland-Vinchon.

Ernest Vinchon, mort en 1966 à Pau, est enterré à Donnery.

En 1971, Air France fête le cinquantenaire du passage des Andes en affrétant un avion spécialement pour Adrienne et 30 de ses amis. Leur tournée les mène de Rio à Santiago en passant par São Paulo, Montevideo, Buenos Aires et Mendoza.

Adrienne Bolland, décédée à Paris le 18 mars 1975, rejoint son époux au cimetière de Donnery dans le Loiret, berceau de sa famille. Seuls son frère et quelques membres d'honneur des Vieilles Tiges sont présents à ses obsèques.

Elle est la seule gloire des « ailes françaises » à ne pas avoir de monument à son nom en France ou à l'étranger.

MOT DE REGIS CHRETIEN

Notre ami et membre, Régis Chrétien, nous adresse un petit récit lorsqu'il était QM1.

J'étais embarqué sur B.E. Duperré., bâtiment d'expérimentation pour la recherche avec un sonar remorqué à l'arrière du bâtiment.

Nous avons fait la recherche du sous-marin « EURYDIS » dont nous avons localisé l'endroit où il avait coulé. Nous avons eu la participation de la Marine (hélicoptère et avion) dès l'endroit de la catastrophe retrouvé. Un hélicoptère, en approche vers la plage avant du bâtiment, est venu chercher les photos. Nous étions en mer.



ET IL L'A FAIT

Notre ami et membre de l'Amicale, Jean Moureton a réalisé son rêve d'effectuer le pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle. Marcheur infatigable et très bien entraîné, il a parcouru ce long trajet en un peu plus de deux mois. Félicitation pour cet incroyable exploit. Ci-dessous, l'article du Midi Libre.

Article Midi Libre

« Ca y est, il l'a fait. Bravo à Jean Moureton qui a accompli à 73 ans une belle performance sportive. Part du Puy-en Velay, sur les chemins de Compostelle, le 16 juin dernier, il a parcouru seul 1685 kilomètres pour arriver au Cap Finistère (Espagne) le 26 août en passant par Saint Jacques de Compostelle.»



IN MEMORIAM DE L'AMICALE



Krystian ALBA



Charles BICA



Pierre GUINVARCH



Madeleine LHEUREUX



Gérard REY



Daniel KERVERN



Denis LE PORS



Bernadette PACATTE

IN MEMORIAM HORS DE L'AMICALE

CA Gilles BARDON

CA Jean-Pierre NOURRY

CV Jacques LESPINE

CF Bernard MABIC

MP Philippe CHAUVERY

LV Michel GODEFROY

MP Joël PERON

Jean-Luc MARACESCU

NATHALIE SOLER et VINCENT BOUGET (Accident d'avion à l'île de La Réunion –
Octobre 2019)

Au moment où, j'écris ces lignes 13 militaires de la force Barkhane sont décédés en service commandé lors d'une opération de combat contre les djihadistes au Mali.

Nous leur témoignons toute notre reconnaissance, dans l'engagement de leurs missions jusqu'à sacrifier leurs vies au service de la nation avec abnégation et courage.

Bien que les familles, proches et amis ne liront pas ces quelques lignes, nous leurs témoignons toute notre sympathie, nos sincères condoléances et beaucoup de courage dans ces douloureux moments qu'est la perte d'un des leurs.

Gérald Cantomerle



Les noms ne sont pas dans l'ordre des photos.

Julien CARETTE, 35 ans

Romain SALLES DE SAINT-PAUL, 35 ans

Benjamin GIREUD, 32 ans

Clément FRISONROCHE, 28 ans

Nicolas MEGARD, 35 ans

Alex MORISSE, 31 ans

Pierre BOCKEL, 28 ans

Jérémy LEUSIE, 33 ans

Antoine SERRE, 22 ans

Valentin DUVAL, 24 ans

Alexandre PROTIN, 33 ans

Andreï JOUK, 43 ans

Romain CHOMEL DE JARNIEU, 44 ans