www.colsbleus.fr

Cols•bleus
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE **N° 3097** — JUIN 2021

RENCONTRE
ANNICK GIRARDIN, MINISTRE DE LA MER
PAGE 28

IMMERSION
RÉOUVERTURE DE L'HÔTEL DE LA MARINE
PAGE 42

Aéronautique navale

Les marins du ciel

Nous sommes *là* pour agir

Santé, vie quotidienne, pouvoir d'achat

Il y a ceux qui parlent

et ceux qui font.

Sur le terrain,

Unéo fait la différence.

À vous d'en juger au 0970 809 709[1]

Document publicitaire. 1 - Du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 17 h 30 - appel non surtaxé. Crédit photo : ©Cindy MOTET/Marine Nationale/ECPAD/Défense. Unéo, mutuelle soumise aux dispositions du livre II du Code de la mutualité, inscrite au répertoire SIRENE sous le numéro 503 380 081 et dont le siège social est situé 48 rue Barbès - 92544 Montrouge Cedex - LaSuite – andCo

Unéo, MGP et GMF sont membres d'**UNEOPOLE** la communauté sécurité défense

Unéo, la mutuelle des forces armées

TERRE - MER - AIR - GENDARMERIE DIRECTIONS & SERVICES

Référencée Ministère des Armées

Adhérente MUTUALITÉ FRANÇAISE

Santé – Prévoyance

Prévention – Action sociale

Solutions du quotidien

unéo

Votre force mutuelle

Éditorial

À la rencontre des marins du ciel

© B. EMILE / MN

Contre-amiral **Éric Janicot**, commandant de la Force de l'aéronautique navale

Bras armé des flottes de combat, depuis sa création en 1912, l'aéronautique navale est marquée du double sceau de l'innovation et d'un engagement remarquable et continu. Traversant les conflits et les tensions géopolitiques, les marins du ciel ont directement contribué à la défense permanente de nos intérêts supérieurs et à la dissuasion nucléaire.

Aujourd'hui, les ailes de la mer sont les héritières d'un siècle marqué par des évolutions technologiques majeures et d'extraordinaires épopées humaines et guerrières. L'engagement et la persévérance constituent l'ADN des marins du ciel, un héritage transmis passionnément par chaque génération. Ce patrimoine, nous le devons au lieutenant de vaisseau Paul Teste, qui, il y a 100 ans, fut le premier Français à apponter sur un navire ; mais aussi à Eugène Babot, aux commandes de ses hélicoptères en Algérie ; à Bernard Klotz, pilote émérite embarqué en Indochine ; ou à Pierre Mériot, jeune matelot mécanicien sur les hydravions de patrouille maritime *Sunderland* et PV-2 *Harpoon*. Souvenons-nous également des 1 600 disparus en mission aérienne depuis 1912, tous guidés par le sens de la mission, par la passion, par l'audace et le courage. Leur souvenir anime ceux qui continuent leurs œuvres aujourd'hui.

Les ailes de la mer agissent depuis le porte-avions *Charles de Gaulle*, les frégates, les porte-hélicoptères amphibies, les bases d'aéronautique navale et les détachements, mais aussi en bande sahélo-saharienne ou au Levant et partout où les intérêts nationaux doivent être défendus. Bravant les risques, ils sauvent aussi 300 vies chaque année. Et les perspectives sont riches pour l'« aéro » qui, d'ici une quinzaine d'années, aura renouvelé ou rénové l'ensemble de ses composantes pour mieux lutter contre les menaces du futur et continuer à garder une longueur d'avance sur nos compétiteurs.

Vous l'aurez compris, je suis fier de vous proposer de plonger dans ce nouveau numéro exceptionnel, à la rencontre des marins du ciel !

MINISTÈRE DES ARMÉES
Liberté
Égalité
Fraternité

Cols•bleus MARINE NATIONALE | LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

Rédaction : ministère des Armées, SIRPA Marine Balard parcelle Est Tour F, 60, bd du Général-Martial-Valin CS 21623 – 75509 Paris Cedex 15 **Site :** www.colsbleus.fr **Directeur de la publication :** CV Éric Lavault directeur de la communication de la Marine **Adjoint du directeur de la publication :** CF Julien Fort **Rédacteur en chef :** Hélène Perrin **Rédacteur en chef adjoint :** Philippe Brichaut **Rédacteurs :** EV1 Aude Bresson, EV1 Nicolas Cuoco, ASP Clovis Canivenc **Infographie :** Charline Normand, ASP Nolwenn Tinévez, Lynce Lislet **Conception-réalisation :** JOUVE (Mayenne) **Couverture :** © A. Monot / MN **4e de couverture :** © J-P. Pons / MN **Imprimerie :** Direction de l'information légale et administrative (DILA), 26, rue Desaix, 75015 Paris **Abonnements :** Rachida Le Roux – Tél. : 01 49 60 52 44 **E-mail :** routage-abonnement@ecpad.fr **Publicité, petites annonces :** ECPAD, pôle commercial – 2 à 8, route du Fort, 94205 Ivry-sur-Seine Cedex – Karim Belguedour – Tél. : 01 49 60 59 47 **E-mail :** regie-publicitaire@ecpad.fr – Les manuscrits ne sont pas rendus, les photos sont retournées sur demande. Pour la reproduction des articles, quel que soit le support, consulter la rédaction.
Commission paritaire : n° 0211 B 05692/28/02/2011 **ISBN :** 00 10 18 34 **Dépôt légal :** à parution.

Groupe AGPM

SANTÉ • PRÉVOYANCE • ASSURANCE • RETRAITE

Assureur distributeur des offres sélectionnées par **Tégo**

SIMPLIFIER VOTRE PRÉSENT, ASSURER VOTRE FUTUR.

Assurer la sécurité de la Nation, combattre dans un pays menacé pour maintenir la paix, ou concrétiser ses projets de vie, sont des défis permanents pour les forces de Défense et de Sécurité et pour leur famille.

Après 70 ans passés à vos côtés, aucun assureur ne vous comprend mieux que nous : être à la hauteur de vos exigences est pour nous un enjeu quotidien.

Voilà pourquoi c'est à nous, Groupe AGPM, de transformer notre métier pour toujours mieux vous servir.

Au-delà de vous protéger aujourd'hui, notre ambition est de vous projeter vers demain. À l'écoute de vos besoins, nous accompagnons vos engagements professionnels, ainsi que votre vie familiale avec des garanties et services adaptés.

SPÉCIALISTE DE LA PROTECTION

DES MILITAIRES, DES POLICIERS, DES POMPIERS, ET DE TOUS CEUX QUI PRENNENT DES RISQUES, OU PARTAGENT NOS VALEURS,

le Groupe AGPM assure en tous lieux, toutes circonstances, pour préparer un futur plus sûr.

groupe-agpm.fr

Contrat(s) sélectionné(s) par Tégo : Association déclarée régie par la loi du 1er juillet 1901, rue du Faubourg Saint-Honoré 75008 PARIS - SIRET 850 564 402 00012 - APE 9499Z153 - auprès de :
AGPM Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables régie par le Code des assurances - Rue Nicolas Appert 83086 TOULON CEDEX 9 - SIRET 312 786 163 00013 - APE 6512Z
AGPM Vie - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes régie par le Code des assurances - Rue Nicolas Appert - 83086 TOULON CEDEX 9 - SIRET 330 220 419 00015 - APE 6511Z

A21C076 • Cols bleus • avril 2021

Cols•bleus
MARINE NATIONALE

actus 6

passion marine 16
Aéronautique navale, les marins du ciel

rencontre 28
Annick Girardin, ministre de la Mer

planète mer 30
Porte-avions de nouvelle génération,
premiers tests en piscine

33 vie des unités
Opérations, missions, entraînements quotidiens
Les unités de la Marine en action

36 RH
Condition du personnel,
point d'étape sur les dispostifs

La prime de lien au service (PLS),
outil d'attractivité et de fidélisation

40 portrait
LV Caroline
COMAVIA du porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude*

42 immersion
Monument historique,
visite privée dans l'Hôtel de la Marine en chantier

46 histoire
Aéronautique navale,
de l'ancre de marine à la *low visibility*

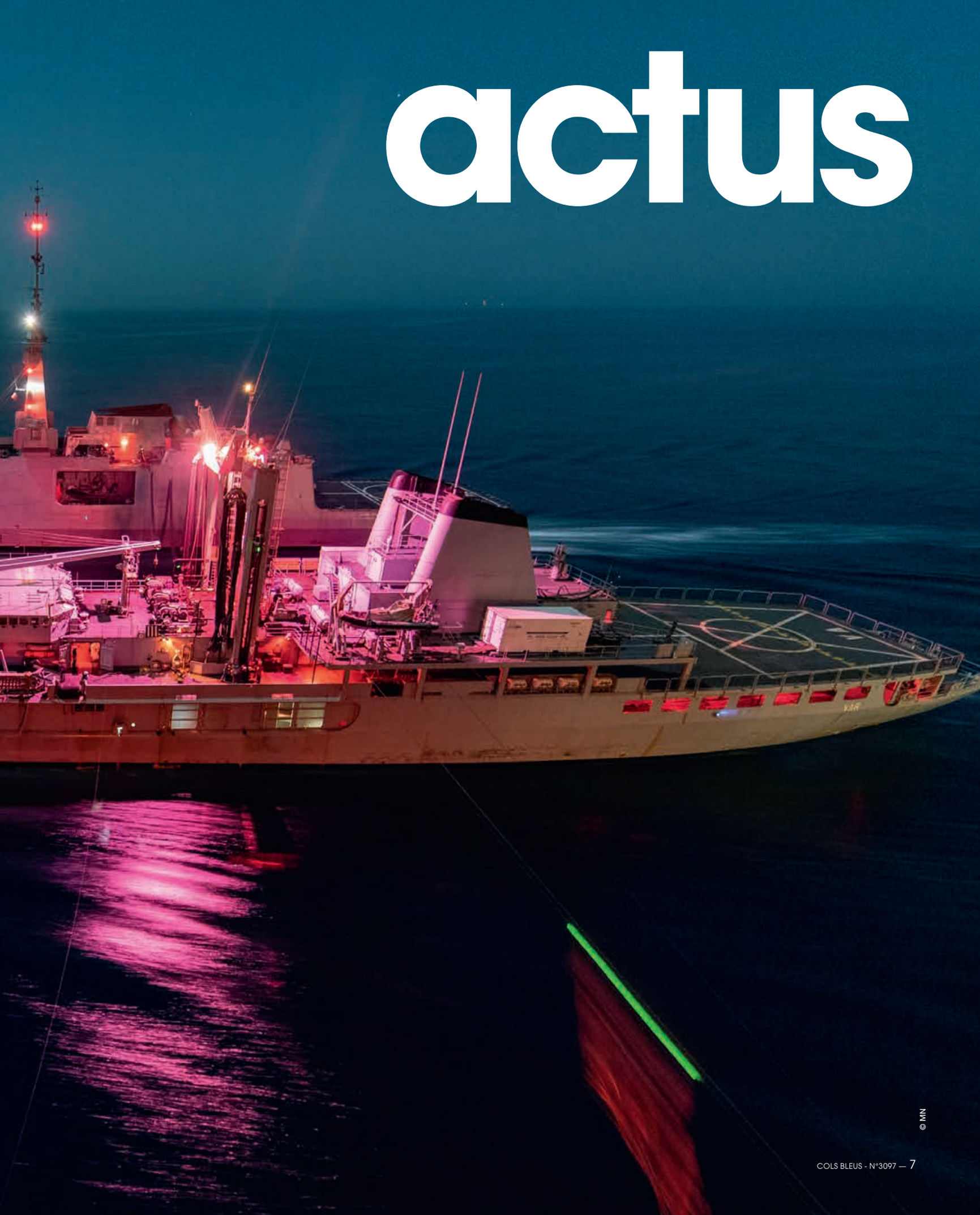
48 loisirs
Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

instantané

RAVITAILLEMENT À LA MER

Photo prise depuis le porte-avions *Charles de Gaulle* pendant un ravitaillement à la mer, de nuit, le dimanche 25 avril dans le golfe d'Oman, au large de Mascate. Au premier plan, le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Var* et au second plan la frégate multi-missions *Provence* lors de la mission Clemenceau 21.

actus



© MN

instantané

OPÉRATION SÉCURISATION AU LARGE DE LA NORMANDIE

Le 6 mai, vue aérienne réalisée lors de l'opération de sécurisation de la coque du pétrolier *Varzuga* par le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage *Abeille Liberté* au large de Saint-Vaast-la-Hougue. Deux jours plus tôt, le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) de Jobourg a reçu un appel du remorqueur *Christos XXIV* annonçant que la coque du pétrolier *Varzuga*, qu'il acheminait vers un chantier de déconstruction, se trouvait à la dérive à cause d'une rupture de sa remorque.

© 33F / MN

ABEILLE LIBERTE
UT 515
RESCUE ZONE

Amers et azimut

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Source Shom

ANTILLES
ZEE : env. 138 000 km²

GUYANE
ZEE : env. 126 000 km²

CLIPPERTON
ZEE : env. 434 000 km²

MÉTROPOLE
ZEE : env. 349 000 km²

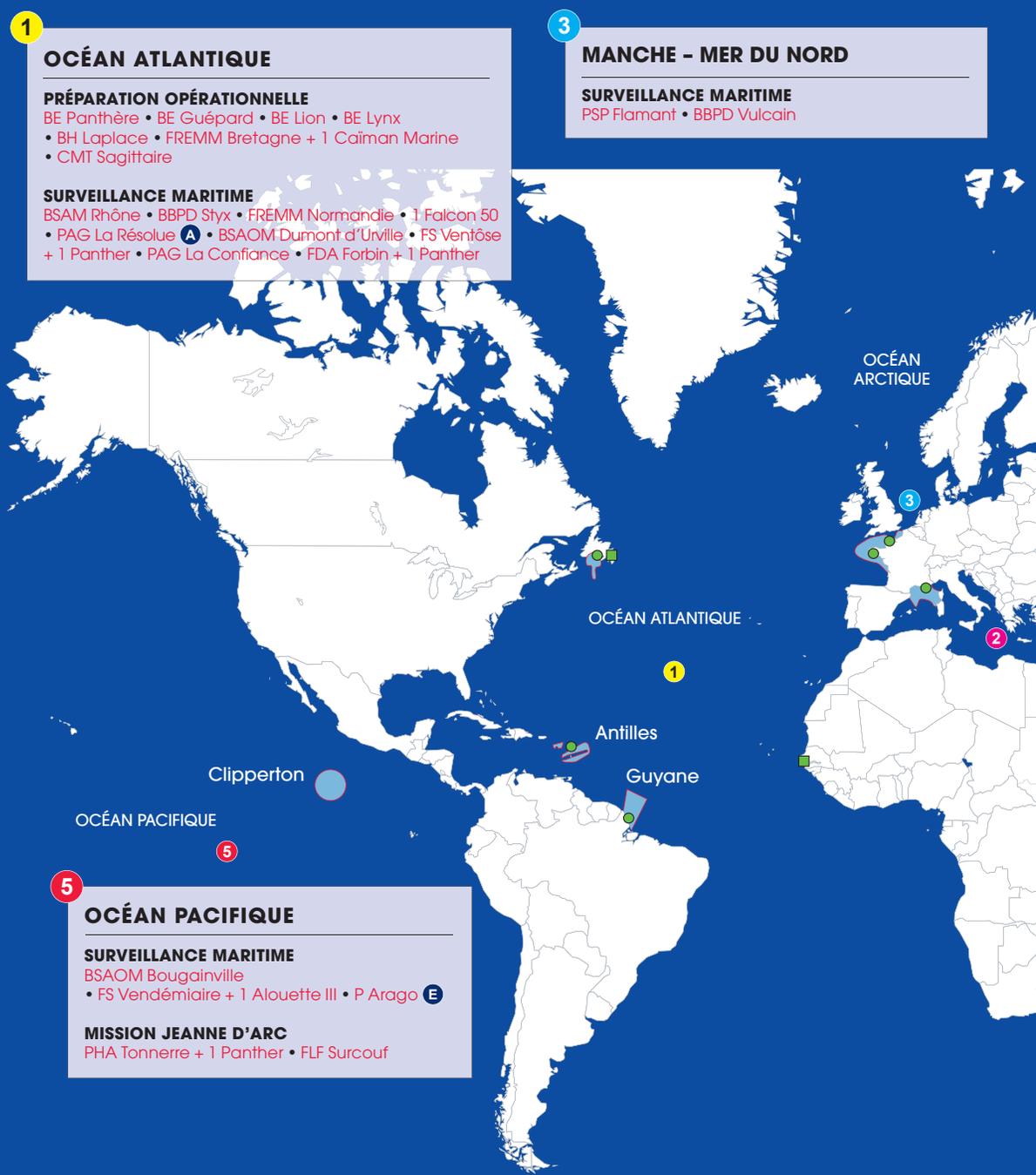
NOUVELLE-CALÉDONIE – WALLIS-ET-FUTUNA
ZEE : env. 1 625 000 km²

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON
ZEE : env. 10 000 km²

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES
ZEE : env. 1 727 000 km²

POLYNÉSIE FRANÇAISE
ZEE : env. 4 804 000 km²

LA RÉUNION – MAYOTTE – ÎLES ÉPARSES
ZEE : env. 1 058 000 km²



- Points d'appui
- Bases permanentes en métropole, outre-mer et à l'étranger
- Zones économiques exclusives françaises

46 BÂTIMENTS

34 AÉRONEFS

4 893 MARINS

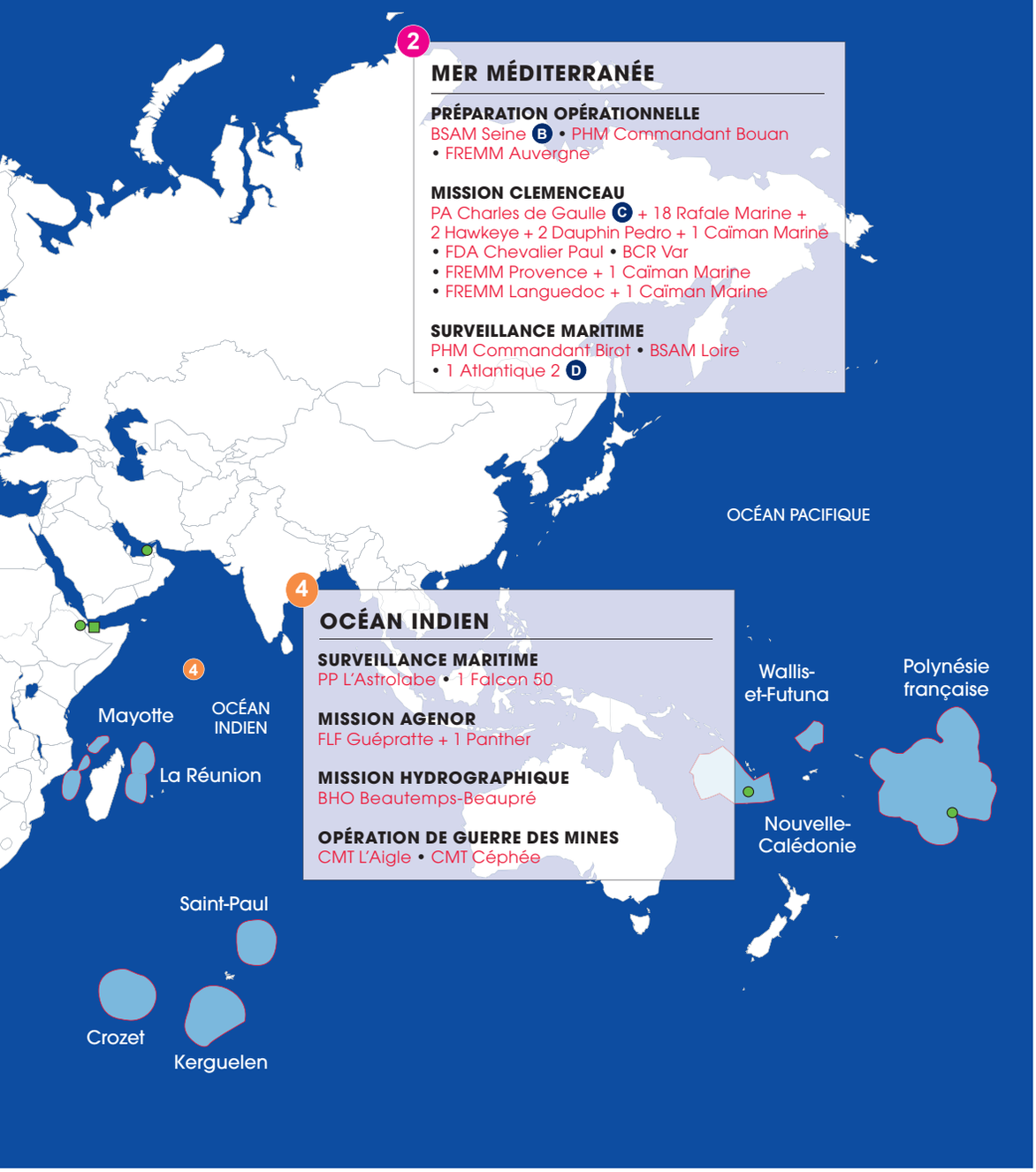
LE 10 MAI 2021

MISSIONS PERMANENTES

Au moins un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) en patrouille
Sous-marin nucléaire d'attaque (SNA)

Équipes spécialisées connaissance et anticipation

Fusiliers marins (équipes de défense et d'interdiction maritime – EDIM)
Commandos Marine (soutien aux opérations)



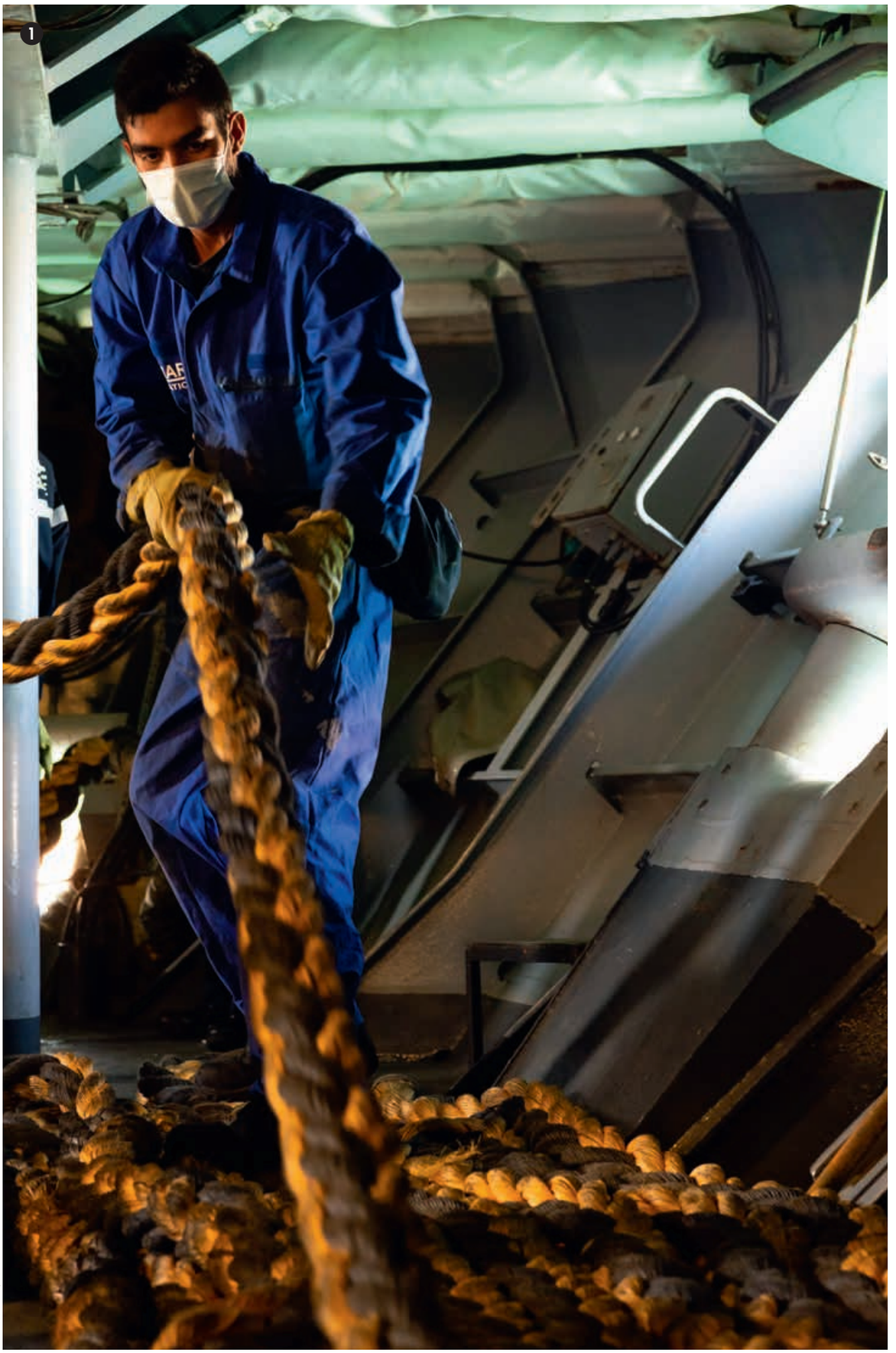
© JEAN-LUC B. © EMA / FAG

© T. TREBERN / MN

© L. BESSODES / MN

© K. AUGER / MN

© T. TREBERN / MN



© R. BODIER / MN

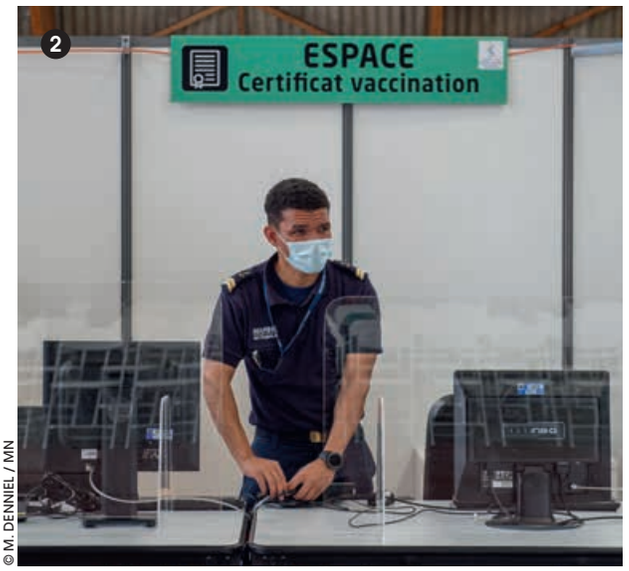
en images

1 07/05/2021
EXERCICE *FORMIDABLE SHIELD*
Un équipier, plage avant, embraque une aussière pour l'appareillage de la frégate de défense aérienne (FDA) *Forbin*. Le 7 mai, la FDA quitte son port base, Toulon, afin de rejoindre l'exercice interallié de défense aérienne et antimissile *Formidable Shield* 2021 au large du Royaume-Uni.

2 23/04/2021
PRÉPARATION DU CENTRE MILITAIRE DE VACCINATION AU PLATEAU DE KÉRORIOU
Le 23 avril, dans le cadre de l'opération Résilience, un second maître participe à la mise en place d'un centre militaire de vaccination contre la Covid-19 sur le plateau de Kéroriou, à Brest. Au 12 mai, le centre avait vacciné plus de 3 500 personnes

3 20/04/2021
LUTTE CONTRE L'ORPAILLAGE ILLÉGAL EN GUYANE
La brigade de gendarmerie maritime de Kourou, relevant des forces armées en Guyane (FAG), a conduit, le 20 avril, une enquête de flagrance couronnée de succès. Lors de la perquisition d'un conteneur, les gendarmes maritimes ont saisi plusieurs motopompes, un groupe électrogène, environ deux tonnes de marchandises (alimentation, outillage, produits d'hygiène...) et près de 2 000 litres de carburant.

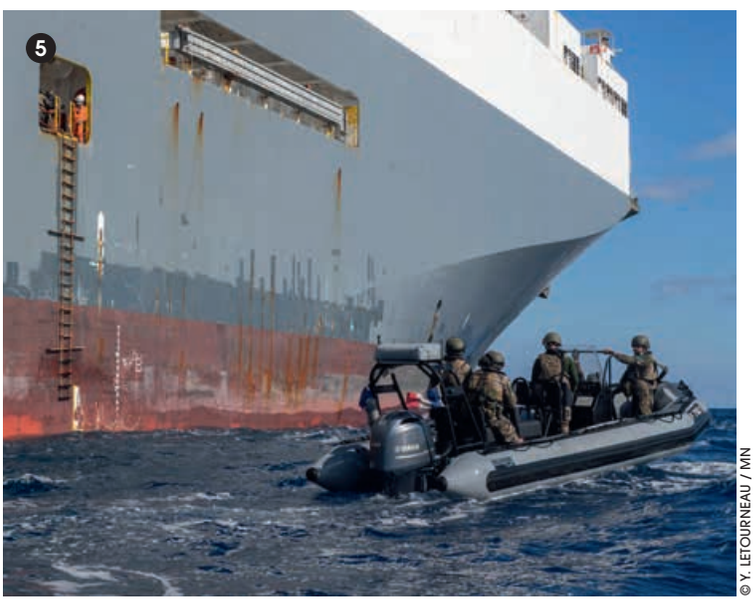
4 10/05/2021
***LE FOU* DE CHERBOURG**
Dans le cadre de la modernisation de sa flotte d'engins portuaires, la base navale de Cherbourg a accueilli un nouveau remorqueur pousseur de 10 tonnes (RP10) : *Le Fou*. Après *Le Gravelot* et *La Mouette*, il s'agit du troisième RP10 à rejoindre la cité cherbourgeoise, en attendant *La Macreuse* et *Le Labbe*.



© M. DENNIEL / MN

© MN

© L. LUGUÉ / MN



© Y. LETOURNEAU / MN

© A. ALIAS / MN

5 05/05/2021

IRINI, C'EST FINI POUR LE PHM *PM L'HER*

L'opération Irini s'est achevée début mai pour les marins du patrouilleur de haute mer (PHM) *Premier maître L'Her*.
Durant leurs trois mois de déploiement en mer Méditerranée, ils ont notamment réalisé 21 reconnaissances, à l'image de ce mercredi 3 mars où l'équipe de visite du PHM est montée à bord d'un navire de commerce.

6 07/05/2021

LE CEMA SUR LE *SUFFREN*

Le général d'armée François Lecointre, chef d'état-major des armées (CEMA), s'est rendu à bord du sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) *Suffren* lors d'essais à la mer au large de Toulon. Accompagné par le vice-amiral d'escadre Jean-Philippe Chaineau (ALFOST), le CEMA a découvert les nouveaux équipements de ce sous-marin de dernière génération et rencontré l'équipage rouge, commandé par le capitaine de frégate Sébastien Cousin.

dixit

« Ils sont les gardiens d'un espace imprévisible, stratégique et convoité. En cette journée du marin, je leur redis à tous ma fierté et mon admiration. Continuez de porter haut les couleurs de la France au large. »
Florence Parly, ministre des Armées, le 19 mai 2021

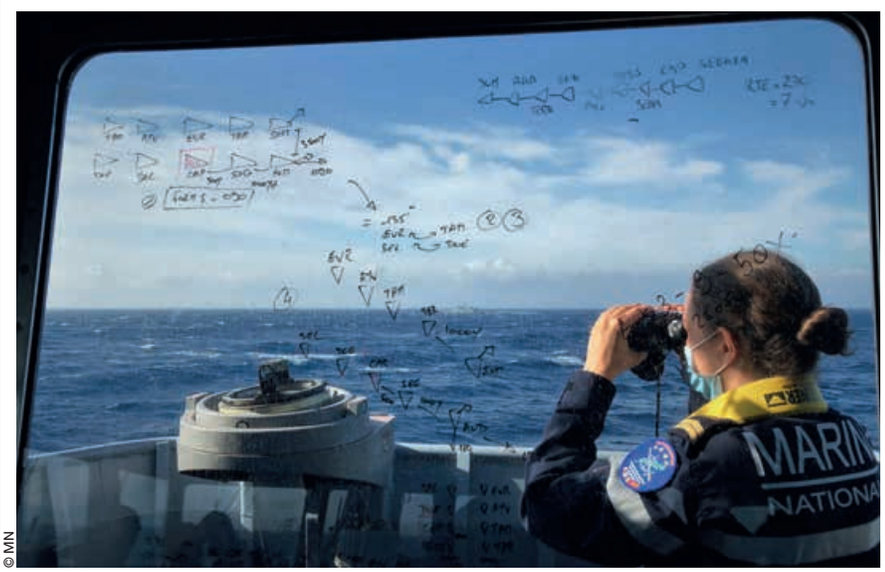
« La Marine nationale lance aujourd'hui sa boutique en ligne ! Bon vent et bonne mer à la marque Marine nationale. www.boutique.marinenationale.gouv.fr »
Amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine, le 6 mai 2021

Groupe de guerre des mines de l'Otan

Participation à *Spanish Minex* 21

© MN

Le 23 avril, la France a pris le commandement du *Standing NATO Mine Countermeasures Group 2* (SNMCMG2), le groupe de guerre des mines de l'Otan opérant en Méditerranée et en mer Noire. Pendant deux mois, le bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Somme* va donc accueillir l'état-major de la *Task force* composé d'officiers turcs, grecs, américains et français. Le capitaine de frégate Grégory Guiran, actuel Pacha du BCR *Somme*, a été reconnu commandant du SNMCMG2 par le commandant adjoint du commandement maritime de l'Otan. C'est la première fois que la France commande l'un des quatre groupes navals permanents de l'Otan, les *standing naval forces* (SNF). Quelques jours plus tard, le 26 avril, le SNMCMG2, composé de chasseurs de mines grec, turc et italien, a intégré l'entraînement majeur annuel organisé par la marine espagnole : *Spanish Minex*. « *Cet exercice est une excellente occasion d'améliorer notre interopérabilité et notre résilience grâce à un scénario réaliste à plusieurs volets, y compris une menace asymétrique* », explique le CF Guiran. La Force maritime européenne (EUROMARFOR) ainsi qu'un groupe de chasseurs de mines espagnols ont participé à l'exercice, qui s'est terminé le 7 mai.
À l'issue, le groupe a accosté à Toulon pour une relâche opérationnelle avant de retourner patrouiller en Méditerranée.


© MN

Incendie

Les marins-pompiers de Cherbourg en action

Dans la nuit du dimanche 2 mai, un incendie important s'est déclaré dans un magasin de literie de 800 m², dans la zone commerciale de Cherbourg-en-Cotentin.
Face à la violence des flammes et au risque de propagation du feu, le service départemental d'incendie et de secours de la Manche (SDIS 50) a sollicité l'appui de la compagnie des marins-pompiers de Cherbourg. Afin de soutenir une quarantaine de sapeurs-pompiers déjà engagés sur zone, la compagnie a déployé un fourgon pompe tonne (FPT) et un véhicule chef de groupe (VCG). Pleinement intégrés au dispositif, les marins-pompiers auront ainsi lutté pendant plus de trois heures contre les flammes. Grâce à cet appui et à l'excellente coordination des secteurs de lutte, aucune victime n'est à déplorer et le feu a pu être maîtrisé.
Cette intervention s'inscrit dans le cadre de l'activation du protocole relatif aux concours mutuels des moyens de secours, relevant respectivement du commandant de l'arrondissement maritime de la Manche et de la mer du Nord et du préfet du département de la Manche.

© B. PAPIN / MN

le chiffre

40

C'est le nombre d'années de service du Falcon 200 Gardian n° 48.

Prix Armées-Jeunesse 2021

La Marine doublement récompensée

Le 1er Prix Armées-Jeunesse vient récompenser le projet Rallye Cap Citoyen de la base navale de Nouméa, qui a permis à 454 collégiens d'être sensibilisés aux grands enjeux de la Défense en découvrant un site militaire lors d'une journée à la rencontre de marins et d'anciens combattants. Le prix spécial Enseignement a été décerné à l'École navale pour son programme Horizons, qui vise à aider, sous la forme d'un tutorat, des lycéens méritants, issus de milieux modestes ou défavorisés, à accéder à la poursuite d'études supérieures.

Cérémonie

8 mai 1945

Une cérémonie commémorative de la victoire du 8 mai 1945 s'est déroulée à Brest, sur l'esplanade du Général Leclerc, au monument aux morts de la ville. Elle était présidée par Philippe Mahé, préfet du Finistère, en présence du vice-amiral d'escadre Olivier Lebas, commandant l'arrondissement maritime Atlantique et préfet maritime de l'Atlantique, et de François Cuillandre, maire de Brest et président de Brest Métropole.

© M. DENNIEL / MN

Coopération franco-australienne

Patrouille en mer de Chine méridionale

© MN

En février 2019, les ministres des armées australien et français signaient à Canberra un partenariat stratégique visant à renforcer la coopération entre les deux pays. Concrétisation de cet engagement, deux ans plus tard, du 16 au 19 avril, les bâtiments de la mission Jeanne d'Arc ont patrouillé dans les eaux internationales de la mer de Chine méridionale, aux côtés du HMAS *Sirius* et du HMAS *Anzac*. En plus de renforcer la capacité à travailler ensemble, l'objectif de cette patrouille conjointe était d'affirmer l'engagement des deux pays à défendre la liberté de navigation dans cette zone. Au sortir du détroit de Malacca, le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Tonnerre* et la frégate type La Fayette (FLF) *Surcouf* ont ainsi rejoint la frégate et le ravitailleur australiens pour entamer trois jours de navigation commune dans ces eaux. Ravitaillement à la mer, évolutions tactiques, exercice de lutte antinavire, appontage d'un *Seahawk* australien sur le PHA, les quatre bâtiments ont mené de nombreuses interactions permettant d'augmenter leur efficacité en tant que force à la mer. Les deux frégates, le PHA et le ravitailleur ont mené leur patrouille comme prévu, en suivant les routes qu'ils avaient tracées jusqu'à leur séparation le 19 avril. Après le succès de la mission Marianne puis de l'exercice La Pérouse, conduit du 5 au 7 avril, auxquels a participé la *Royal Australian Navy*, il n'est plus à prouver que l'interopérabilité entre les marines française et australienne est désormais une réalité.

en bref

COOPÉRATION FRANCO-CAPVERDIENNE

FALCON 50 MARINE AVEC LES GARDE-CÔTES DU CAP-VERT

Du 26 au 30 avril, l'équipage XENON K de l'aéronef de surveillance maritime Falcon 50M de la Flottille 24F, basé à Dakar, s'est déployé au Cap-Vert afin de conduire plusieurs patrouilles avec la *Guarda Costeira*. Ces patrouilles communes ont permis d'investiguer l'ensemble des zones de pêche connues dans ce secteur et de confirmer l'excellente coopération entre ces armées dans la lutte contre les activités illicites dans le golfe de Guinée.

MISSION À WALPOLE

FANC

Le mardi 27 avril, la frégate de surveillance (FS) *Vendémiaire* a mené une mission de souveraineté et scientifique sur l'île de Walpole. De nombreux moyens des forces armées de la Nouvelle-Calédonie (FANC), du service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom) et des directions spécialisées du gouvernement de Nouvelle-Calédonie ont été mis en œuvre depuis la FS *Vendémiaire*. Les forces déployées avaient pour mission de réaliser des relevés hydrographiques autour de l'îlot et des mesures sismologiques après les derniers tremblements de terre dans la zone.

EXPLORATION HYDROGRAPHIQUE

LE *BEAUTEMPS-BEAUPRÉ* À DJIBOUTI

À partir du 22 avril, l'équipage A du bâtiment hydrographique et océanographique (BHO) *Beautemps-Beaupré* et le détachement du groupe hydrographique et océanographique de l'Atlantique (GHOA) ont entrepris l'exploration hydrographique du Ghoubbet al-Kharab, le « Gouffre des Démons », une anse séparée du golfe djiboutien de Tadjourah par une passe jusqu'alors mal connue. Cette opération s'est révélée délicate à plusieurs égards, le courant et le vent ayant rendu la manœuvre de franchissement de la passe d'entrée difficile. Ces travaux permettront de disposer d'une cartographie plus précise de cette zone importante pour l'économie djiboutienne.

EXERCICE CARAÏBES 2021

PRÉPARATION À LA SAISON CYCLONIQUE

Du 6 au 12 mai, les forces armées aux Antilles (FAA) ont organisé un exercice de préparation opérationnelle majeur, dans les îles de l'archipel de la Guadeloupe. Cet entraînement avait pour objectif de maintenir le niveau d'intervention des armées face à une catastrophe naturelle majeure sur le territoire national ou à l'étranger dans la zone Caraïbe, y compris dans un contexte sanitaire dégradé.

AÉRONAUTIQUE NAVALE

Les marins du ciel

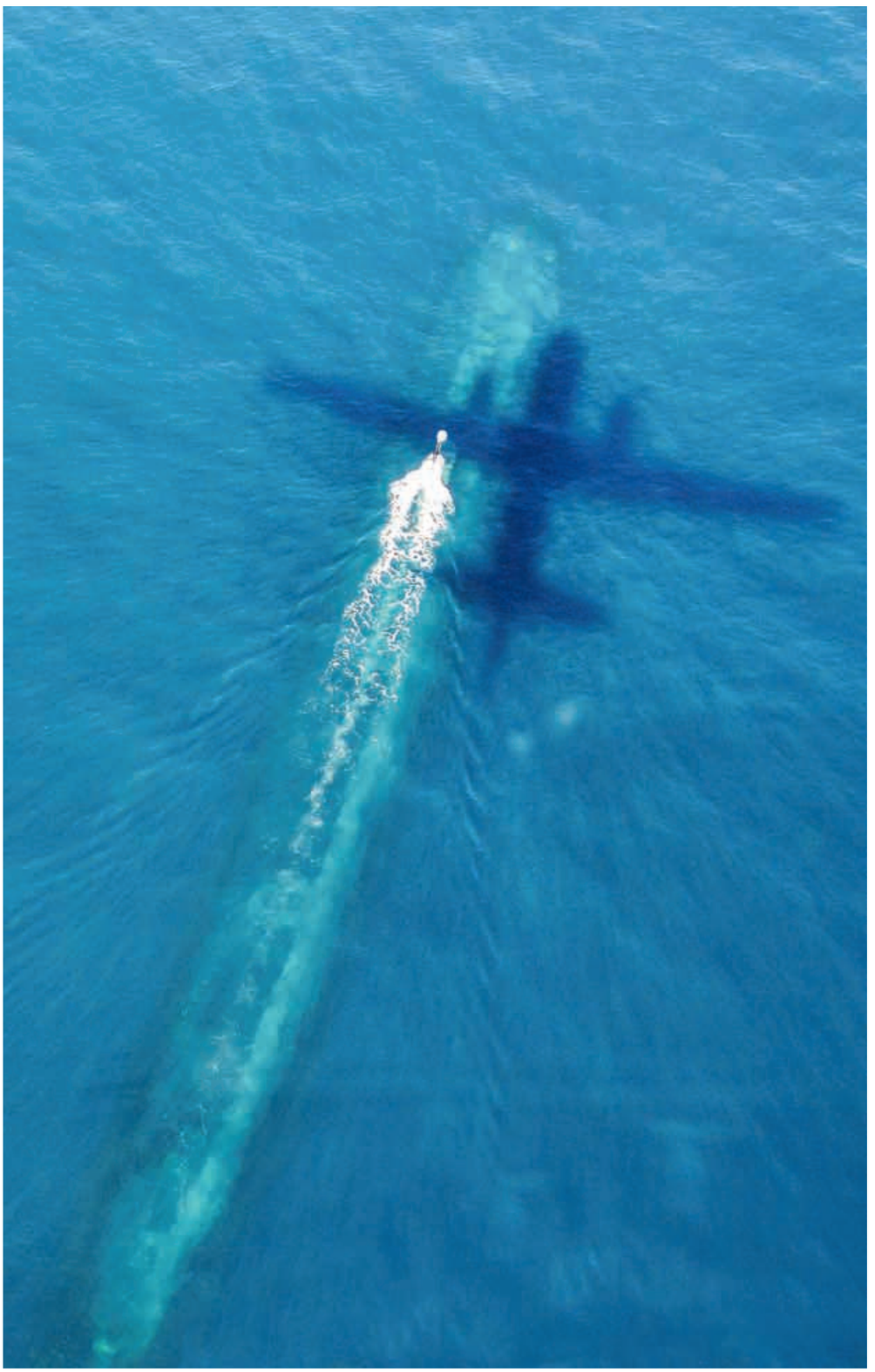
© J. GUIAVARCH / MN

Composante aérienne de la Marine, la Force de l'aéronautique navale en est l'un des quatre piliers. Elle offre un large spectre de métiers alliant passion de l'aéronautique et esprit d'équipage, dans quatre domaines de spécialités : pilotage et tactique ; contrôle aérien ; pont d'envol ; maintenance aéronautique, mécanique et armement. L'expertise de ses marins, couplée à l'adaptation de ses aéronefs au milieu maritime, fait de la Force de l'aéronautique navale un outil opérationnel indissociable de l'action des autres forces, au service d'une Marine de combat.

DOSSIER RÉALISÉ PAR HÉLÈNE PERRIN, L'EV1 NICOLAS CUOCO ET L'ASP CLOVIS CANIVENC.

La Patmar en lutte anti-sous-marine

Au cœur de la mission



© MN

Survol d'un SSN Los Angeles par un Atlantique 2 lors d'un exercice dans le golfe Arabo-Persique.

Utilisé dans le cadre de missions aéroterrestres, antinavires ou encore de surveillance des approches maritimes, le polyvalent Atlantique 2 (ATL2) est avant tout un formidable chasseur de sous-marins. Cette mission reste d'ailleurs le cœur du métier des Flottilles 21F et 23F, qui mettent en œuvre l'avion de patrouille maritime (Patmar).
« *Cet aéronef a vraiment été créé pour cette mission de sûreté des approches maritimes nationales et le soutien direct aux opérations des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) et des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE),* explique le capitaine de corvette Benoît, commandant en second de la 23F. *Même si nous avons mené beaucoup de missions sur des théâtres aéroterrestres ces dernières années, la base de notre entraînement reste la lutte anti-sous-marine.* »
Bien avant que l'ATL2 ne décolle de la base d'aéronautique navale (BAN) de Lann-Bihoué, la mission commence au sol pour les 14 marins du ciel qui vont armer l'aéronef.
La connaissance de l'environnement est fondamentale pour adopter la bonne stratégie. Les conditions météorologiques permettent de définir les performances de l'avion et donc son chargement ainsi que la répartition entre carburant emporté et bouées acoustiques, afin de rester un maximum de temps sur zone et d'être le plus efficace possible. Par ailleurs, les conditions de propagation des ondes sonores sous l'eau doivent être parfaitement maîtrisées par l'équipage pour espérer trouver où le sous-marin est susceptible de se cacher.

LE CHAT ET LA SOURIS

Dans la lutte contre un sous-marin ennemi, un ATL2 s'inscrit généralement dans un dispositif, avec une frégate, un Caïman Marine et régulièrement un SNA.
La coordination, la communication et la sécurité entre ces différents acteurs se doivent d'être parfaites pour bien se partager la zone. Le jeu du chat et de la souris peut alors commencer. Une lutte qui se résume en trois mots-clés : détecter, identifier, détruire.
Dans sa recherche du sous-marin, l'ATL2 dispose de bouées actives qu'il va larguer, à des positions stratégiques, pour détecter sa position grâce à l'onde sonore émise par la bouée. « *Dès que nous avons le contact, nous entrons alors dans une deuxième phase : la tenue du contact. Il faut être combatif parce que le sous-marin ne se laisse évidemment pas faire, d'autant plus qu'il évolue dans son*

© C. WASSILIEFF / MN

Les deux pilotes et le mécanicien de bord (au centre) en tranche avant de l'ATL2.

élément », explique le capitaine de corvette Benoît. Il faut alors optimiser le largage des bouées suivantes pour tenir ce contact. Les opérateurs peuvent aussi utiliser le MAD (détecteur d'anomalies magnétiques), qui va détecter la masse métallique du submersible en passant au-dessus de lui. Une fois l'identification du sous-marin obtenue via le largage de bouées passives sur sa route, l'avion est en mesure de délivrer des torpilles si la mission l'exige.

LA COMMUNICATION, UN PILIER DE L'ÉQUIPAGE

La lutte anti-sous-marine est une guerre de patience. Pour tenir le contact le plus longtemps possible et pister le sous-marin durant plusieurs heures, voire plusieurs jours, deux ATL2 peuvent se passer le relais au cours d'une procédure entre les coordinateurs tactiques (TACCO) de chaque aéronef. Ces derniers sont les chefs d'orchestre de la mission et font la synthèse de toutes les informations remontées par les opérateurs. D'une manière générale, la communication est essentielle au sein d'un équipage de Patmar. Ce dernier est d'ailleurs constitué des années auparavant et n'est, en principe, pas amené à changer afin que ses différents membres se connaissent sur le bout des doigts. Dans l'ATL2, les 14 marins se partagent un seul téléphone de bord et apprennent, au fil du temps, à s'écouter et à hiérarchiser les nombreuses informations qui passent sur le réseau. Après la mission, tous les vols impliquant plusieurs moyens sont débriefés par le centre d'expertise de patrouille, de surveillance et d'intervention maritime (CENTEX Patsimar). Les informations obtenues servent ensuite à créer du retour d'expérience et sont partagées avec les forces sous-marines pour contribuer à la sûreté de l'espace maritime français et des SNLE. ●

© C. WASSILIEFF / MN

En tranche tactique, le coordinateur tactique (TACCO) centralise les informations transmises par les différents opérateurs.

Témoignages

Premier maître Laurent, mécanicien de bord (MECBO) à la 23F

Le mécanicien de bord est le conseiller technique du commandant de l'aéronef, au sol comme en vol. Nous sommes les référents sur l'appareil en lui-même, sur les différentes possibilités pour faire face à une avarie, par exemple. Avant chaque vol, nous effectuons une visite sur l'aéronef. Ensuite, durant le vol, il y a deux opérateurs à bord de l'ATL2. En tranche avant, le premier est impliqué dans la conduite de l'aéronef aux côtés des deux pilotes, en participant à l'application de toutes les *check-lists*, ainsi qu'en régulant la puissance moteur, la gestion du carburant et en réalisant une veille optique et sécurité. Le deuxième mécanicien de bord se trouve, lui, au sabord gauche. Il effectue également une veille optique depuis son hublot, mais il peut surtout préparer les bouées acoustiques que nous avons en réserve à bord de l'ATL2. Avant le décollage, des bouées sont préprogrammées et installées sous l'avion mais, en fonction de la mission, il se peut qu'elles ne soient pas réglées à la bonne immersion, par exemple. C'est là qu'intervient le mécanicien de bord, sur ordre du coordinateur tactique (TACCO), pour permettre à l'équipage de poursuivre la mission avec la cinquantaine de bouées en réserve.

© MN

© MN

Premier maître Yves, détecteur-acousticien (DASBO) à la 23F

Dans notre spécialité, la mission commence au sol par la lecture des informations concernant la cible et son environnement. À terre, la cellule de détection sous-marine (DSM) va nous permettre de connaître l'environnement et les prévisions attendues sur la zone (bathythermie, météo, bruit ambiant), ainsi que de nous renseigner sur la dernière signature de la cible.

Durant le vol, on commence par la mise en condition pour vérifier que nos relevés correspondent bien avec ce qui était prévu. Ensuite, nous allons chercher à détecter le sous-marin avec des bouées actives. C'est un « mini sonar », qui va émettre une onde sonore basse fréquence. S'il y a effectivement un sous-marin sur le trajet de cette dernière, on récupère un écho qui nous permettra de déduire la position du submersible. Pour identifier ce dernier, nous allons utiliser les bouées passives. Là, c'est un micro qui va être immergé sur sa route afin de recueillir sa signature acoustique lorsqu'il passera à proximité.

Nous pouvons être vus comme les oreilles d'or des ATL2, mais dans une moindre mesure car nous n'avons ni leur matériel, ni leur expertise. La principale différence, c'est que nous faisons rarement notre analyse à l'audio mais davantage à la vue. Le signal sonore issu des bouées est traduit sur un analyseur spectral et, de manière visuelle, nous analysons la trace des sons et déterminons les fréquences présentes dans la signature du sous-marin pour savoir à qui nous avons affaire.

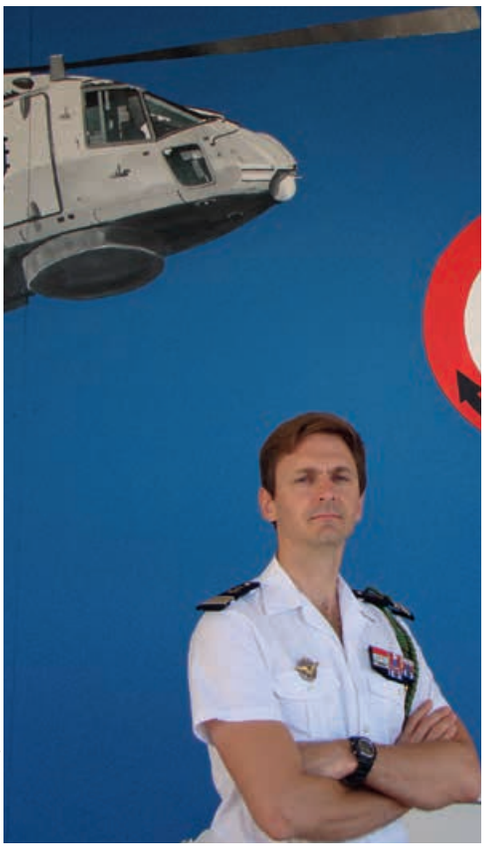
© MN

Premier maître Sylvain, détecteur-navigateur (DENAE) à la 23F

Notre métier comporte deux parties : la navigation et le radar. Au niveau de la navigation, nous assurons la maîtrise de l'environnement aérien (zone de contrôle, d'exercice, de danger) à la surface (îles, éoliennes, phares) et sous-marin (câbles, épaves). Nous travaillons avec règle et compas sur la table à cartes, ce qui nous permet d'avoir un temps de recul et donc d'analyse par rapport aux décisions du TACCO. La partie radar, c'est la détection des échos en surface : bateaux, sous-marins, débris, trait de côte... Lorsqu'un sous-marin est détecté, nous avons aussi la charge de la gestion de l'armement. Nous vérifions le stock des bouées pour que le TACCO puisse en jeter à l'eau et déterminer combien de temps nous pouvons encore travailler sur la zone. Nous pouvons également lui donner une vision de la situation tactique, telle que la position probable d'un sous-marin. Enfin, nous avons aussi un rôle au niveau de la sécurité aérienne avec l'interrogateur IFF (*identification, friend or foe*) qui nous permet de savoir où sont les avions autour de nous et à quelle altitude.

Interview

Marins du ciel, une double compétence



© A. FEILLANT / MN

La tête dans les nuages, l'esprit concentré sur et sous les mers : tel est l'ADN des équipages de l'aéronautique navale. Sous-chef état-major entraînement/préparation opérationnelle de la Force de l'aéronautique navale, le capitaine de vaisseau Marc fait le point sur les missions confiées aux marins du ciel et les défis qu'ils relèvent quotidiennement.

COLS BLEUS : Quelles sont les composantes de la Force de l'aéronautique navale et leurs missions?

CV MARC : La première, la patrouille de surveillance et d'intervention maritime (Patsimar), est basée à terre et met en œuvre des aéronefs destinés à opérer au-dessus de la mer. Elle regroupe les Atlantique 2 et les Falcon (Falcon 50 en métropole, Falcon 200 outre-mer). Elle assure des missions de défense maritime du territoire et de protection des forces à la mer (bâtiments de surface et sous-marins). Son rôle de soutien au profit de la force océanique stratégique (FOST), et en particulier de la dissuasion, est essentiel. Des ATL2 sont également employés en aéroterrestre pour des missions de renseignement (imagerie, électromagnétique, écoute des communications), d'attaque ou de coordination des moyens.
Deuxième composante Alavia, le groupe aérien embarqué (GAé) regroupe trois flottilles de Rafale et une de Hawkeye. Il est au cœur du système d'armes du porte-avions.
Les Rafale du GAé participent au volet maritime de la composante nucléaire aéroportée, la force aéronavale nucléaire (FANu). Le GAé assure également des missions de projection de puissance contre la terre (missiles de croisières, bombes), de maîtrise des espaces aéromaritimes (lutte antinavires) et de renseignement.
Enfin, la composante hélicoptères opère depuis la terre (action de l'État en mer, protection de nos approches, alerte, sauvetage en mer, etc.) ou depuis la mer lorsqu'elle est embarquée sur les bâtiments de la force d'action navale (FAN) pour contribuer à la lutte contre le narcotrafic, la lutte anti-sous-marine ou le combat naval de manière plus générale. À noter la montée en puissance d'une 4e composante, celle des drones, qui ont vocation à être déployés notamment sur les frégates (FREMM, FREMM DA et FDI*) en soutien des hélicoptères embarqués.

C. B. : Comment les marins du ciel se préparent-ils à accomplir leurs missions ?

CV M. : Au cours de sa carrière, chaque marin du ciel suit un cursus spécifique, balisé en fonction de sa spécialité. Il repose sur trois piliers : le développement des compétences professionnelles aéronautiques et tactiques, le développement des compétences humaines avec notamment une évolution des responsabilités confiées tout au long de la carrière et enfin le transfert de savoirs des anciens vers les plus jeunes.
Pour avoir des équipages opérationnels en tout temps et en tout lieu, aptes à assurer les missions qui leur sont confiées, il faut continuellement s'entraîner. L'expertise se construit avec la difficulté croissante des exercices réalisés et la confrontation à des scénarios de plus en plus complexes. Vols d'entraînements et simulateurs sont complémentaires. Ces derniers sont particulièrement efficaces aux deux extrémités du spectre, à savoir l'acquisition de compétences purement techniques et la simulation de missions impliquant un grand nombre de moyens, dans un contexte de menaces avérées et de confrontation à des systèmes d'armes adverses.
Cela s'applique aux pilotes mais également aux TACCO (*Tactical Coordinator*) et à l'ensemble des navigants. Les techniciens ont eux aussi un rôle clef. Leur mission est claire : donner aux équipages les moyens de s'entraîner ou, selon le cas, de réaliser leurs missions en garantissant la sécurité des vols. On travaille en équipage, quel que soit l'aéronef !

C. B. : Quels sont les défis permanents auxquels est confrontée la Force de l'aéronautique navale ?

CV M. : Ils sont au nombre de quatre. Il nous faut tout d'abord être en mesure de réaliser les missions confiées, c'est-à-dire disposer d'équipages, de machines et de techniciens prêts en permanence.
Le second est un défi humain : trouver constamment le bon équilibre entre formation et missions opérationnelles. Nous devons également adapter sans cesse notre entraînement aux nouveaux matériels, avec le concours du CEPA/10 S, des trois centres d'expertise, des experts des flottilles et des escadrilles. Et l'enjeu est de taille : d'ici 2035, tous les aéronefs dont nous disposons auront été soit rénovés, soit remplacés. Enfin, comme l'ensemble de la Marine, nous nous préparons aux conflits futurs, en adaptant notre entraînement via la préparation opérationnelle de haute intensité. C'est ce que nous ferons par exemple en fin d'année en participant à l'exercice multi-milieux et multi-champs Polaris 21, qui nous permettra d'évoluer aux côtés de la force océanique stratégique, de la force maritime des fusiliers marins et commandos et de la force d'action navale. Cet exercice permettra de confronter nos savoir-faire à des scénarios complexes, mettant en œuvre des menaces du haut du spectre réalistes des engagements futurs. ●

* Frégate multi-missions, frégate multi-missions à capacité de défense aérienne renforcée, frégate de défense et d'intervention.

Alavia

Une palette de talents

© M. CHARPY / MN

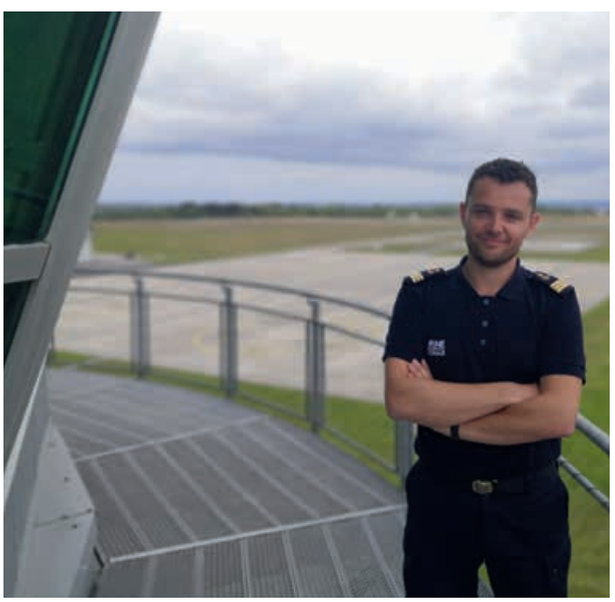
Matelot de première classe Anthony
Pistard, BAN de Hyères

Le métier de pistard, à la base d'aéronautique navale d'Hyères, consiste à accueillir et à faire décoller les aéronefs des armées et parfois civils. Le pistard, c'est le dernier rempart pour le pilote et l'équipage : nous veillons à leur sécurité ainsi qu'à celle de la piste. Nous nous assurons qu'aucun objet métallique n'est présent et nous avons toujours sur nous un extincteur au cas où un aéronef prendrait feu. Le pistard peut donc intervenir avant même l'arrivée des pompiers. Un pistard doit être vigilant à chaque instant car, sur la piste, il y a beaucoup de trafic. Nous devons également connaître parfaitement les gestes conventionnels codifiés qui permettront d'accueillir ou de faire partir un aéronef. Par exemple, pour les freins on croise les bras. Ces gestes sont primordiaux pour communiquer parfaitement avec les pilotes. Ce qui me plaît le plus dans ce travail ? Aider les autres. Dernièrement, en pleine nuit, un avion civil de transport d'organe s'est posé sur la BAN. J'étais fier de participer à cette mission qui a sauvé une vie.

Lieutenant de vaisseau Olivier
Pilote de Panther, frégate de surveillance *Ventôse*
Chef de détachement en Martinique

La singularité des missions outre-mer ? Nous travaillons essentiellement de nuit aux jumelles de vision nocturne, et le NARCOPS représente une fraction considérable de notre activité ; l'hélicoptère y tient une place prépondérante. Le Panther permet de trouver et d'identifier un navire suspecté de transporter de la drogue. Sa fonction principale est d'être l'intercepteur des *go fast*. Cette capacité NARCOPS est actuellement une mission spécifique outre-mer. En matière de pilotage, avec l'exigence des missions et la particularité des conditions de vol, c'est l'aboutissement de ma progression aéronautique. En complément des phases embarquées, le chef de détachement outre-mer gère tout au long de l'année son détachement lors des phases à terre. Le décalage horaire et la distance avec l'Hexagone impliquent nécessairement une certaine forme d'autonomie de notre part.
Avec pour conséquence un quotidien particulièrement riche techniquement et humainement ainsi qu'une relation de confiance avec la frégate de surveillance *Ventôse*. Le détachement est composé de deux pilotes, d'un tacticien embarqué, d'un plongeur d'hélicoptère, de trois mécaniciens et de deux techniciens avioniques.

© O. NICOLAS / MN



© DR

Lieutenant de vaisseau Matthieu
Contrôleur aérien, BAN de Lanvéoc

Au sein de la Marine, les contrôleurs aériens guident et contrôlent les aéronefs de l'aéronautique navale et assurent la sécurité et la fluidité des espaces aériens. Ils exercent leur métier à bord de bâtiments de surface comme le porte-avions *Charles de Gaulle* ou les différents porte-hélicoptères amphibies (PHA), mais également sur l'ensemble des bases d'aéronautique navale. Directement en contact radio avec les pilotes, leur métier est exigeant et gratifiant ; il est essentiel pour maintenir un haut niveau de sécurité aéronautique. Personnellement, j'ai démarré ma carrière comme officier marinier sur la BAN de Lanvéoc-Poulmic dont le trafic aérien est majoritairement composé d'hélicoptères et d'avions légers. Cette première expérience professionnelle de cinq ans m'a permis d'acquérir un socle de connaissances solide et ainsi de me projeter vers une carrière d'officier. Après avoir réussi le concours « officier sous contrat contrôleur de la circulation aérienne (CCA) », j'ai eu la chance d'être affecté sur différentes unités comme Landivisiau, Lorient ou le *Charles de Gaulle*. Mes fonctions comme CCA ne sont plus les mêmes ; je ne parle plus au micro comme je le faisais en tant qu'officier marinier. Désormais, je suis le chef du service contrôle local d'aérodrome (CLA) de la BAN de Lanvéoc-Poulmic. Conseiller privilégié du commandant de la base, le chef CLA dispose d'une expertise dans différents domaines comme la gestion des infrastructures aéroportuaires, la réglementation aéronautique ou encore le management de la qualité et de la sécurité. L'officier CCA est également l'interlocuteur privilégié des autorités de l'aviation civile pour la négociation et l'utilisation des espaces aériens.

© MN

Lieutenant de vaisseau Thibault
Coordinnateur tactique ATL2

Celui que l'on appelle le « TACCO » c'est le coordinateur tactique au sein d'un équipage. Les TACCO sont présents dans trois composantes : les ATL2, les Hawkeye et les Caïman Marine. En fonction du porteur, le métier n'est pas tout à fait le même car les missions et les consoles sont différentes. D'un point de vue général, le rôle du TACCO est d'être le chef d'orchestre sur le plan tactique. C'est lui qui va établir l'idée de manœuvre générale dans le but d'atteindre l'effet final recherché de la mission. Pour cela, le TACCO va centraliser toutes les informations issues des différents capteurs de l'avion, qui sont sous la responsabilité des opérateurs. En fonction de ces données, il va décider du placement de l'avion, de l'utilisation d'un capteur par rapport à un autre et prioriser les intentions. La difficulté dans ce rôle ? Trouver des automatismes au sein de tout l'équipage afin d'être le plus efficace possible. Car la « synergie » équipage n'est pas quelque chose d'inné. Il faut la travailler ; c'est l'élément indispensable pour assurer une mission dans le ciel, à 360 km/h, dans un aéronef avec un équipage de 14 personnes.

Lieutenant de vaisseau Guillaume
Coordinnateur tactique Caïman Marine

En comparaison avec un ATL2, sur Caïman Marine, nous sommes sur une tranche tactique différente car l'équipage se compose ici de trois à quatre personnes maximum. La polyvalence est donc de rigueur ! Au sein de la Flottille 33F, en plus de mes attributions en vol, je suis le « commandant adjoint équipage », je gère les ressources humaines et le service courant. Lors des missions embarquées sur Caïman Marine, je suis assistant pilote pour la partie aéronautique et le chef de mission pour la partie « mission tactique ». Je récupère tous les informations transmises par les senseurs via l'opérateur multisenseurs (SENSO), puis je les concatène, les exploite et les analyse afin d'élaborer une idée tactique pour mener à bien la mission. Les perspectives d'évolution dans ce métier ? Elles sont sans limite. Ce travail est passionnant et la carrière est évolutive. En 2021, quelle entreprise peut offrir cela ? J'ai commencé ma carrière dans la Marine à 17 ans en tant que matelot, j'avais simplement un Brevet d'étude professionnel. Ensuite j'ai été équipier de pont d'envol (PONEV), technicien sur Lynx et ATL2, navigateur radariste sur hélicoptère. Aujourd'hui j'ai 42 ans, trois galons d'officier, je suis qualifié responsable tactique de l'aéronautique (TACAE) « combat » sur un Caïman Marine et j'espère aller encore plus loin en présentant le concours de l'École de guerre. Cette évolution demande beaucoup de travail mais la Marine propose une vraie dynamique d'escalier social si on s'en donne la peine.

© S. RICHARD / MN

Focus

Le CeLAé

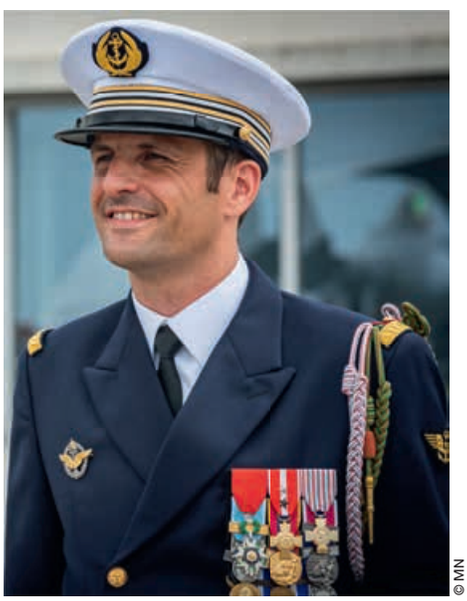
Le détachement du Centre logistique de l'aéronautique navale (CeLAé) de Lanvéoc est chargé, comme les quatre autres entités de ce type en France métropolitaine, de satisfaire les besoins en matériels aéronautiques des unités et de leurs détachements en supervisant l'ensemble des mouvements logistiques. 34 personnes y œuvrent au sein de trois sections : magasins (gestion des stocks), transit (acheminent des pièces vers les unités) et recette (intégration du matériel entrant). Le CeLAé assure le soutien logistique des Flottilles 33F (Caïman Marine) et 34F (Alouette et Dauphin) de la base. Il organise également l'acheminement du matériel nécessaire aux détachements outre-mer (Martinique, Nouvelle-Calédonie et polynésie française). Il soutient les services publics étatiques sur la façade atlantique. Enfin, il fait parvenir aux détachements embarqués, permanents ou occasionnels, les pièces de rechange dont ils ont besoin. « *Notre mission, c'est d'envoyer, parfois au bout du monde, en temps et heure, les pièces indispensables à la poursuite de la mission,* explique le lieutenant de vaisseau Sylvain, chef du détachement CeLAé. *Il faut identifier pour cela le meilleur vecteur, profiter d'une escale, faire jouer notre réseau de marins tout autour du monde.* »

© T. LACROIX / MN

Maître Tiphaine
Technicien avionique, BAN de Hyères

Parfois en vol, les systèmes embarqués de l'hélicoptère ne fonctionnent pas comme ils le devraient. Une fois posé, l'équipage fait remonter les défaillances aux techniciens avioniques dont les missions sont de maintenir en état et de dépanner les systèmes de l'aéronef : les systèmes de communication, de navigation, les radars, le sonar et le largage de bouées. Les porteurs s'occupent de la partie mécanique de l'appareil alors que le technicien avionique se charge de tout le volet électronique. En concertation avec le pilote, notre travail est de comprendre pourquoi il y a eu une panne et comment la résoudre avec des autotests et des essais en fonctionnement qui vont nous permettre de cibler un élément du système pour ensuite programmer son remplacement. Les vérifications et les visites d'après vol peuvent se faire directement sur le tarmac, mais les pannes se réparent dans le hangar. Ce qui me plaît dans ce métier, c'est la variété des affectations. En effet, nous pouvons travailler en flottille, partir en détachement embarqué ou bien en base sur un poste à terre. En tant qu'« avionique », nous ne sommes pas cantonnés à un seul type de poste. C'est très diversifié.

© MN



© MN

Capitaine de frégate Étienne
Commandant adjoint opérations, BAN de Landivisiau

Entré à l'École navale en 2000, j'ai été pilote de chasse sur Super Étendard pendant dix ans, puis sur Rafale à partir de 2016. J'ai commandé la 12F entre 2017 et 2019. Mon parcours a été ponctué de nombreuses missions au cours de la dernière décennie (Afghanistan, Libye, Irak, Syrie). Depuis l'été 2019, je gère la plateforme aéro (piste, contrôleurs aériens) et coordonne l'entraînement des pilotes de chasse de la BAN de Landivisiau. Mon métier, c'est donc désormais de transmettre mon savoir, mais aussi ma flamme. Et de démythifier le métier de pilote de chasse.

Un chasseur, ce n'est ni un loup solitaire ni un surhomme. Il évolue avec ses équipiers, au sein de sa flottille, grâce au travail des préparateurs de mission, des mécanos… On est seul dans son cockpit, mais l'équipe est autour de l'avion. La qualité première d'un pilote de chasse, c'est l'endurance. Et l'endurance se nourrit de la passion ! Si *Top Gun* m'a fait rêver quand j'étais ado, la Marine m'a offert une carrière bien plus riche que je ne l'imaginais. La réalité dépasse la fiction !

Lieutenant de vaisseau Thomas
Officier d'appontage sur le *Charles de Gaulle*

Après mon baccalauréat, je me suis engagé comme élève-officier pilote de l'aéronautique navale (EOPAN) en 2006. À partir de 2013, j'ai choisi de suivre une formation d'officier d'appontage (OA) tout en poursuivant mon cursus pour devenir chef de patrouille. Devenir OA, c'est un boulot de forgeron ! On apprend en multipliant les expériences : on passe d'un appareil à l'autre (Super Étendard auparavant, Rafale Marine et Hawkeye aujourd'hui), d'un pilote à l'autre, d'une BAN à une autre à terre ; on opère de jour comme de nuit sur le *Charles de Gaulle*, dans toutes les conditions météorologiques possibles. Les OA – réservistes compris, nous sommes moins de 10 – ont une triple casquette : le « métier courant », qui consiste à assurer la sécurité des pilotes à l'appontage ; la formation des nouveaux pilotes jusqu'à leur qualification et le réentraînement des pilotes qualifiés ; et enfin un rôle de conseil auprès des états-majors, des industriels et de la chaîne de commandement du porte-avions (PA). À bord, nous sommes un peu les « gardiens du temple », la « mémoire du PA » en matière d'appontage. Nous conservons d'ailleurs un lien très fort avec les « anciens » OA en retraite : ruptures technologiques, points de réglementation... Leur expérience et leur recul nous sont précieux. Sur le plan international, nous avons les mêmes procédures, traditions et façons de faire que l'*US Navy*, ce qui nous garantit un excellent niveau d'interopérabilité.

© L. BERNARDIN / MN

© T. VIACARA

Second maître Rudy
Plongeur d'hélicoptères, BAN de Hyères

Le métier de plongeur d'hélicoptères n'est accessible que via un certificat. Il faut pour cela avoir une spécialité de mécanicien ou d'électromécanicien. J'étais carrossier avant d'entrer dans la Marine, j'avais donc quelques bases et j'ai pu passer le brevet d'aptitude technique (BAT) porteur. Ensuite nous pouvons être affectés sur une BAN, en flottille ou dans un des détachements de service public (Cherbourg, La Rochelle ou Le Touquet). En flottille, nous allons faire de la mécanique sur l'hélicoptère, deux ou trois vols d'entraînement par semaine, et plusieurs créneaux de plongée sont à notre disposition chaque semaine. Lors d'un déploiement sur frégate, il y a beaucoup de vols de surveillance maritime, de la lutte anti-piraterie contre les trafics ou la pêche illicite. Le Graal, c'est l'affectation en service public car nous allons faire beaucoup de sauvetages en mer, ce qui est le cœur de notre métier. Ce qui me plaît le plus dans un vol, c'est l'adrénaline, les sensations de partir en hélicoptère, d'être hélitreuillé et autonome. En bas, nous sommes formés pour intervenir seuls.

Focus

Le CESSAN

Installé depuis 1995 sur la BAN de Lanvéoc-Poulmic, le Centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'aéronautique navale (CESSAN) forme et entraîne le personnel navigant de la Marine, mais aussi des autres armées. Il accueille également médecins, infirmiers, marins-pompiers, commandos Marine...

Les stagiaires sont mis en situation dans des cabines immergées dans un bassin de 1 500 m³, desquelles, habillés, casqués et attachés, ils devront apprendre à s'extraire, de jour comme de nuit, dans des conditions qui reproduisent celles auxquelles ils pourront être confrontés en mer (vent, orages, éclairs, pluie...). « *Une situation hautement génératrice de stress* », explique le capitaine de corvette Fernando, commandant du CESSAN. Des plongeurs (6 pour 4 stagiaires) assurent la sécurité des exercices. Les stagiaires sont également formés à l'utilisation des équipements de secours et de survie et entraînés à l'hélitreuillage, en bassin ou dans la rade de Lanvéoc-Poulmic. Les exercices sont progressifs et adaptés aux besoins des marins. Des séances de techniques d'optimisation du potentiel (TOP) complètent le programme. « *La réussite du stage initial est une condition* sine qua non *pour devenir personnel navigant* », rappelle-t-il. Le savoir-faire acquis est ensuite régulièrement entretenu via des stages de contrôle et de remise à niveau, à une fréquence qui dépend de la composante (chasse, hélicoptère, Patsimar).

© C. MARION / MN

L'AÉRONAUTIQUE NAVALE

Dans les airs, en mer, à terre et outre-mer

Présente sur le territoire métropolitain grâce à ses bases d'aéronautique navale (BAN), la Force de l'aéronautique navale (ALAVIA) est également implantée outre-mer avec ses détachements permanents. Le champ d'action des aéronefs de la Marine nationale ne s'arrête pas là puisqu'ils peuvent intervenir sur tous les océans et toutes les mers du monde avec les flottilles embarquées à bord des bâtiments porteurs, dont évidemment le groupe aérien embarqué (GAé) sur le porte-avions.

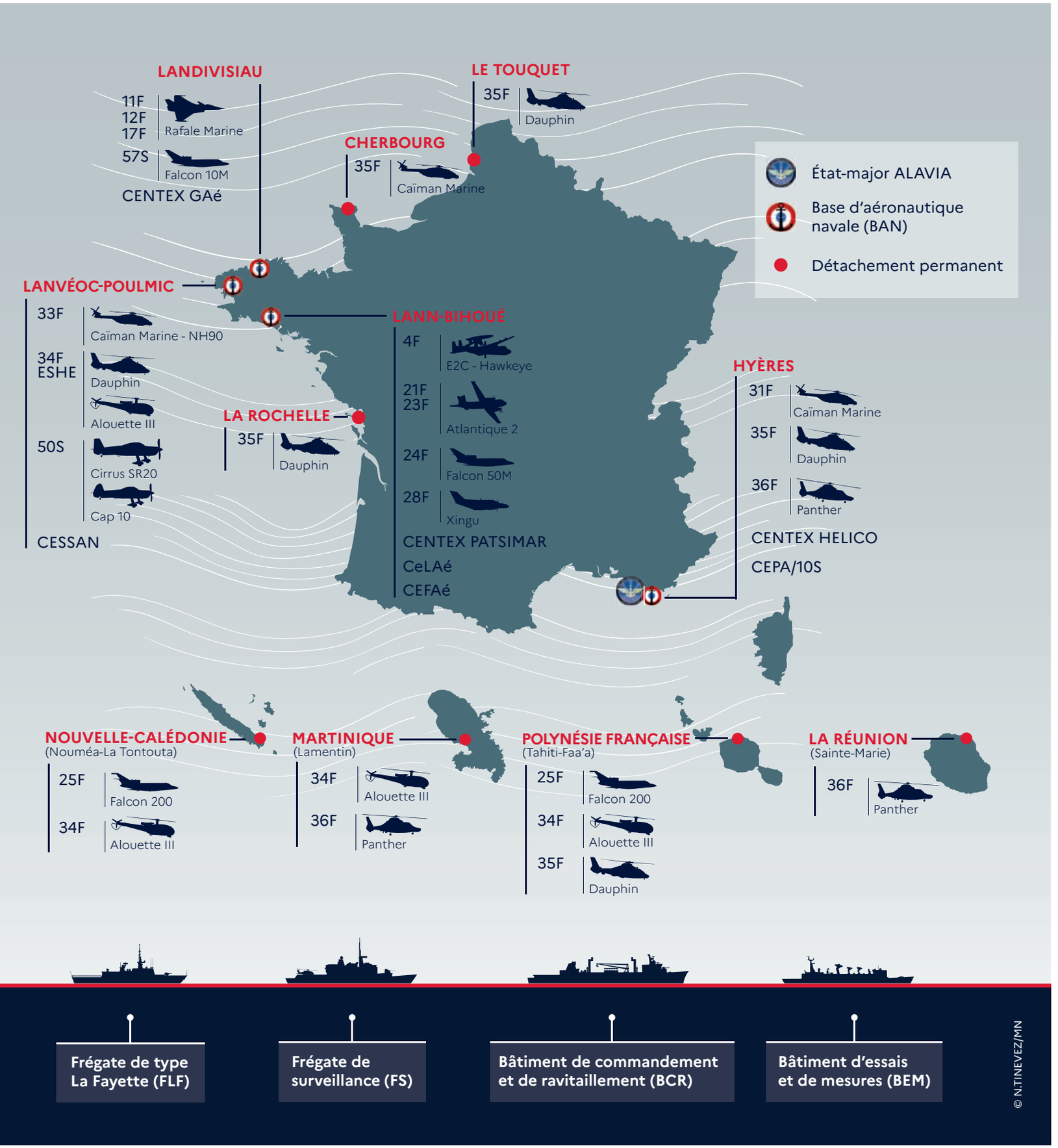
4 450 marins du ciel

200 aéronefs

40 500 heures de vol en 2020

13 flottilles
2 escadrilles
1 centre d'essai
3 centres d'expertise

BÂTIMENTS PORTEURS :


LANDIVISIAU
11F
12F
17F
Rafale Marine
57S
Falcon 10M
CENTEX GAé
LE TOUQUET
35F
Dauphin
CHERBOURG
35F
Caïman Marine
État-major ALAVIA
Base d'aéronautique navale (BAN)
Détachement permanent
LANVÉOC-POULMIC
33F
Caïman Marine - NH90
34F
ESHE
Dauphin
Alouette III
50S
Cirrus SR20
Cap 10
CESSAN
LA ROCHELLE
35F
Dauphin
LANN-BIHOUÉ
4F
E2C - Hawkeye
21F
23F
Atlantique 2
24F
Falcon 50M
28F
Xingu
CENTEX PATSIMAR
CeLAé
CEFAé
HYÈRES
31F
Caïman Marine
35F
Dauphin
36F
Panther
CENTEX HELICO
CEPA/10S
NOUVELLE-CALÉDONIE
(Nouméa-La Tontouta)
25F
Falcon 200
34F
Alouette III
MARTINIQUE
(Lamentin)
34F
Alouette III
36F
Panther
POLYNÉSIE FRANÇAISE
(Tahiti-Faa'a)
25F
Falcon 200
34F
Alouette III
35F
Dauphin
LA RÉUNION
(Sainte-Marie)
36F
Panther
Frégate de type La Fayette (FLF)
Frégate de surveillance (FS)
Bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR)
Bâtiment d'essais et de mesures (BEM)
© N.TINEVEZ/MN

« La logique de milieu fait que la Marine est naturellement tournée vers les autres acteurs de son environnement, publics ou privés »

Annick Girardin

Ministre de la Mer

À la tête du ministère de la Mer depuis 2020, Annick Girardin revient pour *Cols bleus* sur les atouts et les fragilités de cet écosystème si particulier. Elle souligne le rôle essentiel que la France et la Marine en particulier ont à jouer en matière de sécurité maritime, de protection de l'environnement et de souveraineté.

© FRANCIS PELLIER / DICOM

COLS BLEUS : Pourquoi avoir doté la mer d'un ministère dédié ? Comment son action s'articule-t-elle avec celle des autres ministères et en particulier celui des Armées, et de sa composante Marine ?

ANNICK GIRARDIN : La décision de doter la mer d'un ministère de plein exercice est un choix fort du président de la République. Elle traduit la volonté qu'il avait exprimée dans son discours aux Assises de l'économie de la mer à Montpellier, en décembre 2019. Il avait posé sa vision stratégique autour du développement d'une économie bleue, conciliant prospérité et protection des océans, et de la réaffirmation de l'influence maritime de la France dans le monde, ce qui inclut la sécurité et la sûreté maritimes. La mission du ministère de la Mer est de traduire cette ambition. Elle donne une dimension politique à des enjeux stratégiques.
L'articulation avec la Marine se fait très naturellement. La Marine est « nationale ». Cela signifie qu'elle est bien plus que « l'armée de mer », indispensable à la sécurité de la nation française. La logique de milieu fait que la Marine est naturellement tournée vers les autres acteurs de son environnement, publics ou privés. Sa participation essentielle à la fonction garde-côtes en fait un acteur naturellement tourné vers l'interministériel. Très concrètement, les échanges interviennent à deux niveaux différents. Lorsqu'il s'agit de préparer des prises de position internationales du ministère de la Mer, la direction générale des relations internationales stratégiques (DGRIS) et le coordonateur du ministère des Armées pour la sécurité des espaces maritimes apportent des contributions très précieuses. Par ailleurs, lorsqu'il s'agit de traiter des problématiques en mer, c'est à travers la chaîne de l'action de l'État en mer (AEM), animée par le Secrétariat général de la Mer (SG Mer), que l'articulation se fait avec les représentants de l'État en mer et la Marine. Il faut également souligner le rôle central des préfets maritimes dans l'articulation entre les ministères, les administrations en mer et la Marine nationale.

C. B. : En quoi la France a-t-elle un rôle particulier dans le monde sur la question maritime ?

A. G. : Il est convenu de rappeler que la France est le deuxième État maritime au monde avec ses 10,2 millions de km² de zone économique exclusive (ZEE) et ses presque 11 millions de km² de plateau continental. C'est en regardant la carte que l'on comprend le rôle particulier de la France. Au sein de l'Union européenne, elle est le seul État côtier riverain des trois grands océans. La France est présente en Antarctique avec la Terre Adélie. Elle est aussi membre du Conseil de l'Arctique.
Le pavillon français n'est certes pas le plus répandu sur la planète, mais il figure constamment dans le trio de tête des pavillons les plus sûrs en termes de sécurité maritime. Cela tient bien sûr aux normes environnementales dans la conception et l'exploitation des navires. La qualité des officiers et marins français est également un atout précieux pour notre pays.
Enfin, notre crédibilité repose aussi sur le sérieux des contrôles que nous réalisons en tant qu'État du port. Cela concerne aussi bien la sécurité des navires que la débarque des produits de la pêche. Bien d'autres États peinent ou refusent de voir les enjeux liés à ces paramètres qui concourent pourtant à des océans plus sûrs : moins d'accidents, moins de pollutions, des stocks exploités de manière durable, etc.
Sur ces questions, la voix de la France compte.

C. B. : Quels sont les messages portés par la France et les actions menées dans le monde maritime sur le plan environnemental ? Quelle est la contribution de la Marine nationale en la matière ?

A. G. : La mer est le poumon bleu de la planète. Les océans comptent pour une part très importante de l'évolution du climat.
Cela étant dit, il ne s'agit pas de protéger le milieu contre l'Homme et ses activités. L'enjeu est de préserver les milieux marins avec et pour l'humanité. Cela passe par l'acquisition sans cesse renouvelée des connaissances, la compréhension des phénomènes et la mise en place d'actions réalistes. Comme en navigation, donner de grands coups de barre ne permet pas de suivre correctement la route. Il faut tracer la route, fixer le cap et s'y tenir avec vents et courants. Ma ligne de conduite, c'est le respect du 14e objectif de développement durable des États membres des Nations unies et qui sont rassemblés dans l'Agenda 2030 : « *Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable* ».
La contribution de la Marine couvre un très large spectre. Elle contribue à la surveillance des mers ainsi qu'au dispositif de répression des rejets volontaires en mer. Elle entretient un savoir-faire précieux grâce au centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (CEPPOL).
Elle finance et emploie les remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) ainsi que les bâtiments de soutien et d'assistance affrétés (BSAA). Enfin, en fournissant au ministère de la Mer des marins de qualité, elle contribue à l'accomplissement des missions de sécurité H24/7 des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross).

C. B. : Quels sont les atouts et les défis, notamment en matière de souveraineté, associés à nos territoires ultramarins ?

A. G. : Les espaces maritimes français sont soumis aux défis de leur environnement régional et de leur insularité. Les perturbations océaniques liées aux changements climatiques sont susceptibles de provoquer des crises humanitaires dans les États voisins. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée (pêche dite INN) est un fléau qui touche bien des États riverains de la France outre-mer. Un effondrement de la ressource halieutique serait un facteur d'aggravation de crise sociale. Enfin, les menaces transversales liées à la criminalité organisée, trafics illégaux en tous genres, ont des effets déstabilisateurs sur les populations, y compris celles des territoires ultramarins. Tous ces défis ont un point commun : la Marine nationale est un atout de la France dans les réponses qu'elle y apporte.

C. B. : Quels seront les grands enjeux autour de la mer et des océans au XXIe siècle ?

A. G. : Les militaires le perçoivent directement et les décideurs politiques aussi : la mer va redevenir un espace de compétition voire de confrontations entre puissances au cours du XXIe siècle. Elle va naturellement rester un espace de grandes découvertes, notamment dans les grands fonds marins. Il s'agit d'une perspective enthousiasmante et heureuse, que nous essayons de partager dans la mise en œuvre de la récente stratégie nationale d'exploration et d'exploitation des grands fonds marins. Pour autant, les libertés de communication qu'offre la mer en termes de circulation des biens, des personnes et des données vont probablement se retrouver prises dans des courants et des vents contraires en raison des tensions croissantes entre États. Il s'agit d'un enjeu majeur pour les puissances maritimes attachées à la liberté des mers. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR LA RÉDACTION

PORTE-AVIONS DE NOUVELLE GÉNÉRATION

Premiers tests en piscine

À l'occasion des 60 ans de la Direction générale de l'armement (DGA), *Cols bleus* pousse les portes du discret centre d'expertise et d'essais en hydrodynamique et hydroacoustique navale. Dans ces murs, les performances des futurs navires de la Marine nationale sont évaluées grâce à des maquettes. En ce moment même, le successeur du porte-avions *Charles de Gaulle* subit une batterie de tests. Et le futur colosse des mers a déjà sa miniature.

© ECPAD / DÉFENSE

Après une première phase d'essai de son système propulsif, la maquette du PA-Ng évolue en totale autonomie dans son bassin d'essai.

La « miniature » fait onze mètres de long. Ses courbes paraissent inoffensives, mais ce modèle sans pont d'envol ni château a déjà un nom : le PA-Ng, pour « porte-avions de nouvelle génération ». Cet après-midi, la maquette évolue en ligne droite, quasi muette, dans les eaux tranquilles de son bassin d'essai. Dans son sillage, les ingénieurs scrutent les réactions du bateau. « *Pour la première fois, la maquette navigue en totale autonomie. Si les tests sont concluants, elle pourra ensuite entamer des essais de manœuvrabilité en réalisant notamment de grandes girations. La création échappe à son créateur* », explique Thierry, le responsable de l'atelier maquette du centre. Avec lui, une équipe de trois ouvriers crée des modèles réduits de futurs bâtiments de guerre de la Marine. L'anachronisme apparent de ces maquettes pourrait faire sourire. Et pourtant, elles sont à l'origine de l'évaluation des performances de nos navires de guerre en matière de vitesse, de manœuvrabilité, de tenue à la mer et de résistance de la coque aux éléments.

UN SAVOIR-FAIRE UNIQUE

Le plus petit centre de la Direction générale de l'armement (DGA) est aussi le berceau de la filière de construction navale tricolore. À Val-de-Reuil (Eure), il faut montrer patte

blanche pour accéder au site. Et pour cause, les maquettes de Thierry peuvent cacher des secrets stratégiques : « *Pour les bâtiments de premier rang de la Marine, la conception des propulseurs est exclusivement réalisée par la DGA et non par les industriels. Nous travaillons actuellement sur la discrétion acoustique des hélices des prochains sous-marins nucléaires lanceurs d'engins. La fabrication de ces hélices pour nos maquettes est strictement confidentielle. C'est le savoir-faire exclusif d'une personne, un ajusteur de précision, qui achève à la main ce qu'aucune machine n'est capable de reproduire : une finition de l'ordre de 5/100e de millimètre* ». Le futur porte-avions est l'autre programme naval majeur du ministère des Armées, avec ses chiffres qui forcent le respect : 75 000 tonnes, une vitesse de 27 nœuds soit 50 km/h, 300 mètres de long, le nouveau Léviathan sera une fois et demie plus grand que l'actuel *Charles de Gaulle*. Docile, la maquette bardée de capteurs réduit l'allure à mi-course de son bassin appelé le B 600. Le hangar est un long cigare – plus de vingt piscines olympiques – qui permet de simuler toutes les conditions de navigation grâce à un générateur de vagues. Durant une première phase dite ELR « Étude de levée de risques », le futur porte-avions a réalisé des essais de son système propulsif et de résistance à l'avancement de la carène. « *La dimension hors norme de cette maquette est elle-même un défi*, explique Nicolas, ingénieur d'études et d'essais au centre. *Car au contact de l'eau, la structure va se déformer sous l'effet de son propre poids et de la poussée d'Archimède, exactement comme un navire à taille réelle. Mais cette déformation risque de "polluer" nos expertises si nous n'y prêtons pas garde.* »
La structure de ces maquettes est produite à l'atelier à partir de matériaux composites, comme la résine polyuréthane et le tissu de verre choisis pour leurs propriétés mécaniques. « *Une maquette de bâtiment de surface représente environ quatre mois de travail. Une fois achevée, elle fait l'objet d'un contrôle dimensionnel rigoureux. Autrefois, nos ouvriers réalisaient cinq ou six exemplaires d'une même maquette. Aujourd'hui, les outils numériques ont atteint leur niveau de maturité dans nos processus de fabrication, et les maquettes qui sortent de l'atelier sont quasiment définitives* », renseigne Thierry. « *À l'inverse de l'industrie automobile, il n'y a pas d'effet de série ; on n'a pas le droit à l'erreur. Un produit comme le futur porte-avions doit être abouti du premier coup* », complète Nicolas.

MODÉLISATION ET MODÈLE RÉDUIT

En France, les études hydrodynamiques sur maquette sont nées il y a plus d'un siècle, avant même la création de la DGA en 1961. En matière d'industrie navale, les besoins militaires ont souvent précédé les solutions techniques. Il faut se souvenir du cuirassé *Bouvet* qui heurta une mine lors de la bataille des Dardanelles, le 18 mars 1915. Le vaisseau sombra en moins de deux minutes avec son commandant et plus de 600 marins. Une tragédie que l'on attribue aujourd'hui à un défaut de conception de coque.
Avec l'inauguration à Paris d'un bassin des carènes au début du XXe siècle, la Marine nationale bénéficie d'un véritable laboratoire d'étude du comportement des navires. Aujourd'hui encore, et malgré les performances de la simulation numérique, « *les essais réels sur maquette restent la référence dans le domaine de l'architecture navale*, commente Nicolas. *Nous avons la plus grosse force de frappe numérique de toute la DGA, avec bientôt un cluster de 12 000 cœurs de calcul intensif qui nous permet de gagner un temps précieux. Mais la simulation a ses limites sur certaines de nos études telles que la cavitation ; un phénomène de vaporisation d'eau qui apparaît sur les hélices à une certaine vitesse et qui provoque une usure prématurée des pales et du bruit néfaste pour la discrétion d'un bâtiment* ».
Le porte-avions, grandeur nature, devrait faire ses premiers essais en 2036. D'ici là, les études se poursuivront de manière itérative et la silhouette du PA-Ng s'incarnera prochainement dans deux nouvelles reproductions, à deux échelles différentes. Pour Nicolas, « *c'est la particularité de la construction navale : nous travaillons très en amont des projets. Quand la décision politique de lancement en réalisation d'un programme est officialisée, nous avons déjà travaillé sur le projet depuis des années. Si on prend l'exemple des sous-marins, qui sont l'une des technologies militaires les plus abouties, il est assez courant qu'un ingénieur commence sa carrière avec un programme et n'en voit jamais la fin* ».

LV (R) GRÉGOIRE CHAUMEIL

© MANON PRADIER / ECPAD / DÉFENSE

L'atelier de fabrication du centre d'expertise et d'essais en hydrodynamique et hydroacoustique navale.

NOUS SOMMES AUX CÔTÉS DE CEUX QUI PROTÈGENT LES AUTRES.

-10%[1]

SUR VOTRE ASSURANCE AUTO

POUR LES ADHÉRENTS UNÉO

-20%[2]

SUR VOTRE ASSURANCE AUTO, HABITATION, OU ACCIDENTS & FAMILLE

Retrouvez nos offres sur **gmf.fr/defense**

GMF 1ER ASSUREUR DES AGENTS DU SERVICE PUBLIC

GMF

ASSURÉMENT HUMAIN

uneo

« Cette solution est pensée et développée pour protéger les militaires et leur famille. »

Unéo, MGP et GMF sont membres d'
UNEOPOLE
la communauté sécurité défense

GMF 1er assureur des Agents du Service Public : selon une étude Kantar TNS SoFia de mars 2020.

(1) Offre réservée aux Agents du Service Public, personnels des métiers de l'Armée. Réduction de 10 % sur le montant de la 1ère cotisation annuelle, pour toute souscription d'un contrat AUTOPASS entre le 01/01/2021 et le 31/12/2021. Offre non cumulable avec toute offre en cours. En cas d'offre spéciale GMF, application de l'offre la plus avantageuse.
(2) Réduction de 20 % sur le montant de la 1ère année de cotisation d'un contrat AUTO PASS ou Habitation DOMO PASS ou Accidents & Famille, pour toute première souscription entre le 01/01/2021 et le 31/12/2021 en tant qu'adhérent Unéo (mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la mutualité, inscrite au répertoire SIRENE sous le numéro 503 380 081). Réduction applicable uniquement sur le premier contrat souscrit, non cumulable avec toute offre en cours. En cas d'offre spéciale GMF, application de l'offre la plus avantageuse.

Conditions et limites des garanties de nos contrats AUTO PASS, Habitation DOMO PASS et Accidents & Famille en agence GMF. Les Conditions Générales et les Conventions d'assistance de ces contrats sont consultables sur gmf.fr

LA GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES et employés de l'État et des services publics et assimilés - Société d'assurance mutuelle - Entreprise régie par le Code des assurances - 775 691 140 R.C.S. Nanterre - APE 6512Z - Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret. **GMF ASSURANCES** - Société anonyme au capital de 181 385 440 euros entièrement versé - Entreprise régie par le Code des assurances - R.C.S. Nanterre 398 972 901 Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret.

Les produits distribués par GMF sont assurés par GMF ASSURANCES et/ou GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES.

vie des unités

Mission d'assistance humanitaire
FS *Ventôse*

En mission *Search And Rescue*
Avec la 36F

© O. NICOLAS / MN

Mission d'assistance humanitaire
FS *Ventôse*

© O. NICOLAS / MN

Les 13 et 23 avril, la frégate de surveillance (FS) *Ventôse* a accosté dans le port de Kingstown, capitale de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, afin d'y décharger 75 tonnes d'eau potable et 50 m³ de fret humanitaire au profit des Saint-Vincentais.

UN NUAGE DE CENDRES DE 8 000 M DE HAUT

Le 9 avril, le volcan la Soufrière (*cf.* encadré), point culminant de l'île de Saint-Vincent, est entré en éruption. Cette dernière a généré des colonnes de fumées atteignant 8 kilomètres d'altitude et provoqué des retombées de cendres pouvant présenter un danger pour la vie humaine. Dès la veille et grâce aux prévisions des vulcanologues, les autorités locales ont fait évacuer plus de 15 000 habitants vivant dans les « zones rouges », les plus exposées.

75 TONNES D'EAU POTABLE

C'est pour répondre à cette crise que la France a dépêché sur zone la frégate de surveillance *Ventôse*, dès le 13 avril. Lors de cette première rotation, la frégate a acheminé 75 tonnes d'eau fournies par l'entreprise GBH (à travers sa filiale Carrefour), les forces armées aux Antilles (FAA) et la collectivité territoriale de Martinique, mais aussi du matériel pour la lutte contre les retombées de cendres fourni par la Croix-Rouge française et le syndicat martiniquais des hospitaliers. Ce premier transit a également permis d'amener sur place des experts du programme alimentaire mondial (*World Food Program*), de l'état-major interministériel de zone Antilles (EMIZA), de la Sécurité civile, de la Croix-Rouge française. Leur mission : évaluer, chacun dans leur domaine, les besoins de la population locale.
Le 23 avril, la FS *Ventôse* a effectué sa seconde rotation vers Kingstown afin d'apporter aux sinistrés tentes, couvertures, jerrycans et autres équipements individuels fournis par le centre de crise et de soutien du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, mais aussi du matériel de protection individuelle donné par la Croix-Rouge française.
La frégate a également déposé à Kingstown des spécialistes de gestion de crise de l'Union européenne venus renforcer les équipes amenées lors de la première rotation.

100 TONNES D'AIDE ACHEMINÉES PAR LES FAA

En 2020 et 2021, les FAA auront porté assistance à 13 pays de la Caraïbe et de l'Amérique latine. Notamment après le passage des ouragans *Eta* et *Iota*, elles auront acheminé plus de 100 tonnes de matériel de survie, de protection et d'équipement médical en coordination avec les organisations régionales françaises (PIRAC*, Agence française de développement, etc.) et internationales (*Caribbean Community*, *Caribbean Disaster Emergency Management Agency*, programme alimentaire mondial, etc.).

PHILIPPE BRICHAUT

* Plate-forme d'intervention régionale en Amérique et aux Caraïbes.

Le volcan la Soufrière

La Soufrière est un volcan situé au nord de Saint-Vincent, l'île principale de l'État de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, dans les petites Antilles. Ce volcan, qu'il ne faut pas confondre avec celui de la Grande Soufrière situé en Guadeloupe, culmine à 1 220 mètres d'altitude.
Ses éruptions sont majoritairement explosives. En mai 1902, une éruption de ce type avait fait 1 200 victimes, quelques jours seulement avant l'éruption dévastatrice de la Montagne Pelée en Martinique, responsable pour sa part de 30 000 morts et de la destruction de la ville de Saint-Pierre.

En mission
*Search And Rescue** (SAR)
Avec la 36F

Samedi 27 mars, un peu avant 20 heures, le Panther n° 6519 de la Flottille 36F se pose sur la piste de la base d'aéronautique navale (BAN) d'Hyères (83). Il rentre d'une opération de sauvetage en rade d'Hyères et dépose sain et sauf sur le tarmac de la BAN un véliplanchiste dont le mat a cassé. 20 h 20, l'alerte sonne à nouveau. Le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Méditerranée (Cross Med) décide d'engager une nouvelle fois l'hélicoptère. Un autre véliplanchiste est porté disparu, cette fois-ci au large de Martigues (13).

© MN

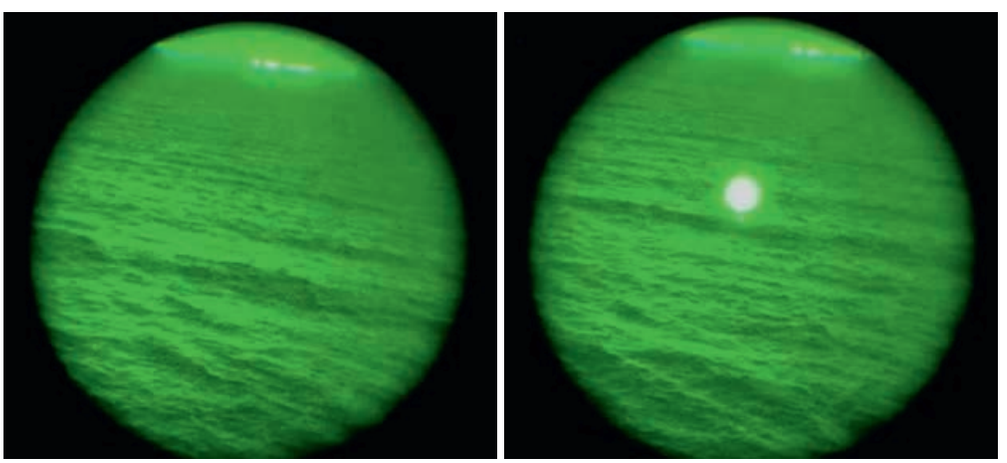
L'équipage du Panther n° 6519 de la Flottille 36F.

SEUL EN MER

C'est en début d'après-midi que Francis, un véliplanchiste expérimenté, s'est mis à l'eau depuis le port de Carro. Vers 15 heures, le vent tombe, il lui est impossible de regagner la côte. « *Je fais plusieurs essais puis dois me reposer. Pendant ce temps, je dérive vers l'est. Il n'y a plus personne sur l'eau. J'essaie à nouveau de repartir, mais le vent n'est pas assez fort. J'ai froid et j'ai des crampes. Je dérive toujours, assis sur ma planche. La nuit arrive, je me dis que ma famille va alerter les secours. Ils devraient pouvoir me trouver car la nuit est claire et la mer calme* », témoigne Francis. À 20 heures, sa famille a effectivement alerté le Cross. Ce dernier prévient le sémaphore de Couronne afin qu'il assure la veille sur la zone et décide l'engagement des moyens nautiques, aériens et terrestres. Le Cross analyse ensuite les éléments recueillis concernant le véliplanchiste (matériel, expérience, dernière position connue) ainsi que l'état de la mer (vent, houle, courants) afin de déterminer la zone vers laquelle orienter les recherches.

VOL DE NUIT

20 h 40, le Panther n° 6519 est en vol. C'est le commandant de la 36F, le capitaine de frégate (CF) Thomas Ancelin qui est aux commandes. Le Cross lui communique les éléments permettant d'identifier le véliplanchiste ainsi que la zone de recherche : un triangle, de Carro aux îles du Frioul en passant par Le Planier. La météo sur le secteur est clémente : vent du nord-ouest pour 15 nœuds, mer peu agitée et visibilité excellente ; c'est la pleine lune. « *La zone qui nous est attribuée se situe à l'ouest du triangle, nous effectuons des circuits en forme de marguerite dont les pétales font 7 km de rayon. L'appareil vole à vitesse réduite, en automatique, afin que notre attention se focalise sur la recherche. Les deux portes arrière sont ouvertes, avec le plongeur d'un côté et le treuilliste de l'autre. Nous scrutons les flots tous les quatre, avec nos jumelles à vision nocturne. Les phares sont allumés pour qu'il puisse nous voir. Un peu plus tard, ordre nous est donné de vérifier les rivages de l'île du Planier, du Frioul et du Riou* », nous raconte le CF Ancelin. Après plusieurs heures de patrouille, le Panther se pose à Marseille pour refaire le plein puis décolle aussitôt pour reprendre la mission, cette fois-ci entre Carro et Le Planier. À 2 heures, le Cross décide de suspendre les recherches, le Panther reçoit l'ordre de rentrer à Hyères. Durant le transit retour, le cockpit est silencieux, tous pensent à celui qui doit se sentir seul à cette heure-là :


© MN

À gauche un naufragé à 300 m vu de nuit aux jumelles à vision nocturne, à droite le même naufragé ayant allumé une lampe de plongée flash.

où est-il ? Que lui est-il arrivé ? Est-il accroché à sa planche ? A-t-il pu rejoindre la berge ? Les recherches reprendront à 6 h 30, avec notamment l'engagement d'un Falcon 50 de la Marine. À 7 heures, le Cross est informé qu'un pêcheur a secouru un véliplanchiste dans la zone. Rapidement, il est confirmé qu'il s'agit bien de Francis. Ce dernier est pris en charge par le SAMU dès son retour à quai. Revenant sur sa mésaventure quelque temps après, l'homme racontera qu'il a bien vu les moyens qui étaient à sa recherche cette nuit-là, mais qu'il lui était impossible de signaler sa position. Lors de cette opération de sauvetage, c'est au total 2 hélicoptères de la Sécurité civile et de la Marine, 5 vedettes des sociétés de sauvetage, des marins pompiers de Marseille et des sapeurs-pompiers départementaux, des patrouilles pédestres le long de la côte et un Falcon 50 qui auront été mobilisés pour retrouver Francis.

CONSEILS AUX PLAISANCIERS

Après son sauvetage, Francis conseille de prendre la mer avec une VHF ou au moins un téléphone portable dans une pochette étanche, d'avoir sur soi des moyens de signalisation (miroir, lampe flash, bâton lumineux, siflet, etc.), de ne jamais quitter sa planche et surtout de ne pas baisser les bras, de garder le moral quoi qu'il arrive.

PHILIPPE BRICHAUT ET JÉRÔME KUPCZAK

* Sauvetage en mer.

© DR

Depuis sa mésaventure, Francis s'adonne toujours à la planche à voile, mais il a fait l'acquisition de matériel de signalisation et de communication.

En 2020 la Flottille 36F, c'est…

3 200 heures de vol
900 jours de déploiement
730 jours d'alerte
5 521 kg de stupéfiants saisis
21 personnes sauvées

© J-P. PONS / MN

Condition du personnel

Point d'étape sur les dispostifs

Accompagner les évolutions sociétales et soutenir au quotidien les marins et leurs familles, tel est l'enjeu capital pour mener avec détermination et sérénité des missions de haute intensité. Retour sur les dispositifs mis en place par la Marine.

CC Clémence Veil et EV2 Marie Broyer

Aujourd'hui, alors que 70 % des marins déclarent vivre en couple et que 70 % des conjoints travaillent, l'arrivée d'une mutation pose la question de l'emploi du conjoint mais également, par extension, celle du célibat géographique[1]. Par ailleurs, certaines situations liées à la parentalité[2] peuvent elles aussi engendrer des complications, notamment administratives, surtout en l'absence du marin.
Fort de ce constat et en complément du Plan famille lancé par le ministère des Armées, la Marine à travers les actions de la concertation, des comités sociaux, ou encore des bureaux liaison des familles (BLF) et dernièrement de la CoMMET (conseiller mixité et marins éloignés temporairement), met en place des initiatives concrètes pour aider les marins et leurs familles et faciliter la conciliation vie professionnelle/vie privée.

[1] 9 % des marins sont en situation de célibat géographique, soit environ 2 200 marins.
[2] 5 % des marins sont en situation de monoparentalité.

© Y. LETOURNEAU / MN

Présentation du kit de mission destiné aux enfants de marins.

AVEC LES MARINS ET LEUR FAMILLE

PAM. Désormais plus de 90 % des ordres de mutation sont connus avec un préavis de 5 mois minimum afin de simplifier les démarches liées au déménagement, au changement d'emploi du conjoint ou encore aux inscriptions scolaires.

Séances d'information. Pour simplifier ces démarches, outre les outils de gestion (comme la plateforme Eurêka) les ports proposent des séances d'information et des guides pour les nouveaux arrivants.

Atlas et BLF. Localisés au sein des bases vie, les BLF et les pôles Atlas se rassemblent pour permettre une meilleure accessibilité, comme à Brest ou au cercle Sainte-Anne de Toulon.

Offres numériques. Sur internet, des portails comme E-social des Armées ou Familles de marins permettent de connaître les aides sociales, par exemple les offres de loisirs locales dont ils peuvent bénéficier.

Garde d'enfant et soutien famille. Depuis l'été 2020, l'action sociale des Armées propose des dispositifs d'aide pour les gardes temporaires d'enfants en urgence, disponibles 24 h/24. Adultes ou enfants ayant besoin d'un soutien psychologique peuvent consulter dans les SLPA, notamment lors des absences opérationnelles. Durant ces périodes d'absence, des kits multi-activités sont distribués aux enfants pour les aider.

Emploi des conjoints. En région et outre-mer, des *jobs dating* et des rendez-vous de l'emploi sont régulièrement organisés pour accompagner les conjoints dans leurs recherches.

Parentalité. Pour aider à mieux vivre la parentalité, le nombre de berceaux disponibles a augmenté de 20 % en trois ans et des studios ont été créés afin de loger les familles des parents séparés, comme au Cercle Chantereyne de Cherbourg qui en compte déjà 23.

ACCOMPAGNER LE CÉLIBAT GÉOGRAPHIQUE ET LA VIE SUR BASE

Nouveaux aménagements.
Des structures de sport Mouv'roc, des foyers et des hébergements rénovés ou encore une offre restauration 24 h/24 (kiosques à pizzas) sont développés ou pérennisés pour agrémenter la vie sur base.

Liaison aérienne Brest-Toulon. Suspendue par la crise sanitaire, l'expérimentation de la ligne aérienne vient de reprendre, grâce aux aides du service commun des cercles et foyers (SCCF).

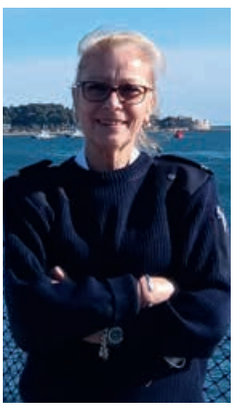
Témoignages

Jean-Charles Cottez, directeur du Plan Famille

© E. RABOT / MINARM

Florence Parly a fait de l'activité professionnelle des conjoints une priorité du Plan famille. À cet effet, Défense mobilité développe une offre de service spécifique : l'accompagnement à distance de celles et ceux ne pouvant se déplacer.
Pour le PAM 2021, les processus ont été adaptés pour épauler plus efficacement les conjoints dans leur recherche d'emploi et ce, bien avant l'arrivée dans la nouvelle garnison.
De même, le déménagement est facilité par les plateformes multi-déménageurs et le remboursement sur devis unique.
La mise en place d'un plateau opérateur déménagement permet de régler les difficultés rencontrées par les militaires et leurs familles.

Maître principal Valérie, chef du Bureau liaison des familles (BLF) à Toulon


© MN

Lorsque le marin est en mission, c'est au conjoint que revient la charge d'assurer seul(e) la gestion du foyer et des tracas de la vie quotidienne. En cas de besoin, le BLF propose un service d'aide aux familles. Nous assurons une permanence téléphonique pour réceptionner les demandes des familles et les orienter vers les services concernés (bureau des logements, BARH, assistantes sociales). En plus de faire le lien vers les bâtiments à la mer, nous animons régulièrement des forums d'information et nous distribuons les kits multi-activités permettant aux enfants de mieux vivre la séparation d'avec le parent embarqué. Interlocuteur privilégié des familles comme des anciens marins, des veufs et veuves de la Marine, les BLF demeurent résolument présents en toutes circonstances aux côtés des marins.

Capitaine de Corvette Magali, CoMMET

© MN

Dans mes fonctions de CoMMET, je m'attache à maintenir le lien avec les marins qui s'éloignent de l'activité pour des raisons diverses : projets parentaux mais aussi blessure ou maladie. Je relaie aux marins concernés les dernières nouveautés RH et, s'ils le souhaitent, je m'entretiens avec eux pour évoquer les difficultés qu'ils rencontrent lors du retour à l'emploi. Ces témoignages libres, qui ne se substituent aucunement au dialogue de gestion, sont d'autant plus précieux qu'ils contribuent à améliorer les processus et dispositifs réglementaires.
Dans cette perspective, je consulte également les gestionnaires d'emploi, les BARH, les services de santé ou les assistantes sociales. Mon action s'inscrit pleinement dans les grands objectifs des Plans famille et mixité : donner à tous, hommes ou femmes, des conditions favorables et équitables pour s'épanouir dans leur vie de marin et de parent.

Contact CoMMET : dpmm-commet-referent.fct@intradef.gouv.fr

La prime de lien au service (PLS)

OUTIL D'ATTRACTIVITÉ ET DE FIDÉLISATION

La prime de lien au service (PLS) a été renouvelée pour l'année 2021 à la suite de la publication de l'arrêté du 11 décembre 2020. Celui-ci prévoit l'attribution, pour la Marine, de plus de 3 000 primes pour un montant d'un peu plus de 13 millions d'euros.

CRC2 Peggy Mc Gregor – ASP Sophie Crampette

La PLS a remplacé les anciens dispositifs d'attractivité et de fidélisation abrogés le 1er janvier 2020 (PEI, PAM, PS, PRCF, VOSM) pour devenir l'unique vecteur d'attribution des primes d'attractivité et de fidélisation du personnel militaire. Bien que mise en œuvre avant le déploiement de la NPRM, la PLS constitue la première « brique » du nouveau dispositif indemnitaire des militaires.

© C. WASSILIEF / MN

UN BILAN 2020 ENCOURAGEANT

Les deux précédentes années de mise en œuvre ont déjà permis à un large nombre de marins d'en bénéficier. Les premiers effets RH sont visibles, notamment au regard des taux de réalisation des plans de recrutement dans certaines spécialités traditionnellement déficitaires. La DPMM a ainsi réalisé son plan de recrutement des officiers mariniers à 96 % et a pu recruter à la hausse dans certaines spécialités critiques (exemple : doublement du taux de réalisation du plan de recrutement des détecteurs anti-sous-marins entre 2018 et 2020). La PLS a permis de fidéliser un volume d'environ 200 officiers mariniers aux compétences critiques et de cibler les profils les plus qualifiés, notamment ceux détenteurs du brevet de maîtrise (BM).

UNE POLITIQUE ANNUELLE D'ATTRIBUTION

La politique d'attribution de la PLS est révisée chaque année par la DPMM en lien avec les autorités organiques, en fonction des besoins de la Marine dans les filières sous tension et dans le cadre réglementaire fixé en interministériel. Les PLS n'ont en effet pas vocation à récompenser un niveau académique ou la pénibilité d'une filière par rapport à une autre (primes de milieu). Ces primes permettent au service de recrutement et aux gestionnaires de disposer de leviers pour fidéliser les compétences à conserver et pour améliorer l'attractivité des filières déficitaires, dont certaines sont soumises à une concurrence importante dans le monde civil.

UN ENGAGEMENT À SERVIR SPÉCIFIQUE

La Marine nationale s'appuie sur des effectifs taillés au plus juste pour accomplir les missions qui lui sont confiées, et sa gestion RH se caractérise par un pilotage très fin de micro-viviers afin de garantir l'exécution de son contrat opérationnel. De ce fait, les marins de carrière, ou servant en vertu d'un contrat, qui bénéficient d'une PLS souscrivent un engagement à servir, au titre d'un emploi, d'une spécialité ou d'une compétence particulière, dénommé « engagement à servir spécifique » (ESS).

© A. AGOSTINELLI / MN

© F. ETOURNEAU / MN

Les fusiliers marins et certains marins de la filière cyber sont aujourd'hui des spécialités concernées par la PLS.

CUMULS, SUSPENSION ET RÉVERSION DE LA PLS

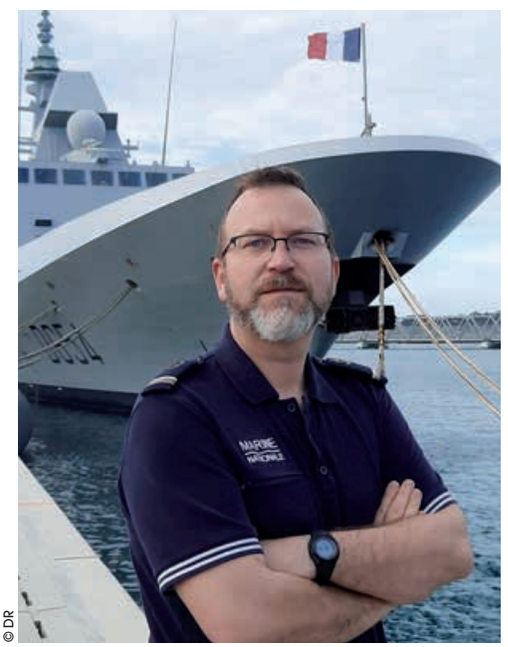
Les montants versés à un même marin ne peuvent excéder 25 000 euros pour la totalité des services sous contrat ou la totalité des services effectués en qualité de militaire de carrière. Un marin ne peut cumuler plusieurs ESS sur une même période. La PLS est reversée en totalité en cas de départ définitif du service actif à l'initiative du marin avant le terme de l'ESS, en cas de départ de la spécialité, de l'emploi ou de la compétence ayant justifié son attribution, d'admission dans un corps d'une autre force armée, de radiation des cadres ou de résiliation du contrat, de son fait ou du fait d'une sanction du troisième groupe.

SUIS-JE ÉLIGIBLE ?

Les viviers éligibles à la PLS 2021, les montants attribués, ainsi que la durée des ESS sont listés par spécialité dans le GNP 1318/20 du 1er décembre 2020 (NMR/4002 NP 0112- DPMM/PRH). Les dossiers éligibles à une PLS au titre de la fidélisation sont étudiés en commission d'attribution puis les marins sont contactés en cours d'année par leur AGE pour les officiers mariniers et par leur gestionnaire pour les officiers afin de leur proposer l'ESS correspondant.

Témoignage

MP Sébastien, 44 ans, 22 ans de service en tant qu'électricien naval, titulaire du brevet de maîtrise (BM) AUTOPELEC. Affecté au Groupe de transformation et de renfort à Toulon (FAN).



© DR

La PLS m'a été proposée après mon BM, alors que j'étais embarqué sur la FREMM *Provence*, car ma spécialité est fortement déficitaire. La proposition portait sur un engagement de 5 ans pour la somme de 25 000 euros. Les démarches ont été simples : mon gestionnaire m'a contacté et, après un délai de réflexion, j'ai accepté. Il est important de bien réfléchir à ce que la PLS représente en ce qui concerne le renouvellement de l'engagement. Pour ma part, même si je reste soumis à une certaine mobilité, je suis très bien dans ma spécialité, j'aime mon travail, qui m'a permis d'évoluer et de relever les défis de la transformation technologique des nouveaux bâtiments. Je vais continuer à former et transmettre mon savoir. À ce jour, cela me va très bien. Le fait que l'on m'ait proposé une PLS, c'est aussi le témoignage d'une certaine reconnaissance par rapport à mes compétences.

POSEZ VOS QUESTIONS SUR LA PLS AU CIPAL SOCRATE EN FLASHANT CE QR CODE

© C. LUU / MN

LV Caroline

COMAVIA du porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude*

Son parcours

2005 : Master 2 recherche en langues, littératures et civilisations étrangères

2008 : Engagement dans la Marine

2008 à 2016 : Professeur d'anglais sur la base d'aéronautique navale (BAN) de Landivisiau

2016 : Formation de contrôleur des opérations aériennes (COA)

2016 à 2018 : Chef du secteur opérations de la BAN de Landivisiau

2018 à 2020 : Chef du secteur activités de la BAN d'Hyères

2020 : Commandant adjoint aviation (COMAVIA) du PHA *Dixmude*

Meilleur souvenir

« La préparation du premier tir missile AM-39 sur Rafale Marine par la Flottille 17F a été pour moi une expérience majeure. L'enjeu était important. Il fallait tenir compte de nombreux paramètres et communiquer de façon pertinente pour permettre le déroulement du tir. Il fallait préparer et coordonner la mission, mais également briefer les autorités. Il s'agissait de donner une nouvelle envergure au secteur que je dirigeais et de valoriser la 17F. La bonne coordination et la satisfaction de la Flottille à l'issue de l'opération m'ont rendue fière du travail effectué par mon équipe et moi-même. »

© C. LUU / MN

© C. CHARLES / MN

Focus

Commandant adjoint aviation sur PHA

En tant que commandant adjoint aviation, le LV Caroline est l'expert aviation du commandant. Elle est garante de la sécurité aérienne et s'assure que les vols s'exécutent en sécurité. C'est un métier exigeant, qui nécessite de maîtriser toute la chaîne de mise en œuvre des aéronefs. Cela demande en outre de prêter une attention particulière au lien existant entre les équipes, pour créer une dynamique entre les personnels de pont d'envol, les officiers de quart aviation (OQA) et les différents détachements qui partent en mission avec le *Dixmude* (22S, 3e RHC...).
« *Il s'agit de prendre en compte les particularités des différents acteurs, de trouver des solutions pour travailler en sécurité et valoriser notre travail* », indique Caroline.

Être COMAVIA requiert beaucoup de rigueur car, en aéronautique, il n'y a aucune marge d'erreur. Les relations humaines sont tout aussi importantes que la maîtrise technique ou l'entraînement ; l'esprit d'équipage est indispensable.

Anciennement professeur d'anglais et de français dans le secteur privé, le lieutenant de vaisseau Caroline a vu sa carrière chamboulée lorsqu'on lui a proposé un emploi de professeur d'anglais sur la base d'aéronautique navale de Landivisiau. C'était d'une création de poste, tout était à faire. D'un naturel entreprenant et dynamique, Caroline s'est donné les moyens de progresser au sein de l'institution. Désireuse d'évoluer dans l'aéronautique, elle a découvert le métier de contrôleur des opérations aériennes (COA). Elle a suivi la formation dispensée par le centre d'entraînement et de formation de l'aéronautique navale (CEFAé). Après avoir travaillé auprès des Rafale Marine de la base d'aéronautique navale de Landivisiau, Caroline a été mutée à la BAN d'Hyères en tant que chef du secteur activités, où elle a découvert la composante hélicoptères. Ce fut un changement important, qui lui a aussi permis d'appréhender l'environnement de la Force d'action navale.
« *La composante hélicoptère use d'un autre mode de fonctionnement, avec des missions et un rythme différents. Pourtant, c'est la même finalité* », précise-t-elle. C'est lors du plan annuel de mutation de 2020 que son gestionnaire lui a proposé de travailler sur PHA.
« *C'est un poste rare et convoité pour un COA. C'est une belle opportunité que l'on m'a donnée. J'ai eu la chance d'avoir toute la confiance de mes supérieurs et je m'en sentais capable* ».

ASPIRANT CÉLESTE GUIHO

© C. LUU / MN

MONUMENT HISTORIQUE

Visite privée dans l'Hôtel de la Marine en chantier

Tandis que *Cols bleus* met sous presse, l'Hôtel de la Marine jouit, en apparence, de la quiétude qui s'est installée dans une capitale sous cloche. Mais, à l'abri de ces colonnes de palais endormi, le Centre des monuments nationaux achève une importante restauration qui doit rendre à l'édifice le lustre du XVIIIe siècle. On l'a oublié : avant la Révolution, le Garde-Meuble du roi était aussi un lieu d'exposition des plus belles pièces de la Couronne. Visite de chantier de l'ancien navire amiral de la Marine à Paris.

LV (R) Grégoire Chaumeil
Photos : G. Chaumeil / MN

1

1 Façade. Exit les panneaux publicitaires qui drapaient la face orgueilleuse du plus célèbre péristyle de Paris. Entre les colonnades souffle un air de printemps. Au rez-de-chaussée, la cour pavée où piétinaient les chevaux et les personnels de maison.
À l'étage, la magnificence et l'ostentation. « *Pour comprendre la physionomie des lieux, il faut imaginer que 80 % de l'édifice est conçu pour le service des 20 % restants* », explique Christophe Bottineau, architecte en chef des monuments historiques.

2 Cour de l'Intendant. Passé le 2 rue Royale, la cour d'honneur a retrouvé son aspect de galerie de cloître tel que le souhaitait l'architecte Ange-Jacques Gabriel. Dans la seconde cour, une verrière de 330 m² permet d'orienter la lumière à l'intérieur par un jeu de miroirs.

3 Grand cabinet de l'Intendant. Pierre-Élisabeth de Fontanieu et Marc-Antoine Thierry de Ville-d'Avray. L'un est un amateur d'art, l'autre un financier. Le premier appréciait, dit-on, la compagnie de femmes aux mœurs légères. Le second était prude et dévot.
Dans les appartements des Intendants de cette demeure royale, les murs parlent. Panneaux de bois sculptés, papiers peints et parquets aux motifs géométriques sont les standards du luxe aristocratique de l'époque.

4 Passementerie. Fidèle à l'esprit XVIIIe, la passementerie a été recréée par une entreprise française. Sa fabrication s'est effectuée presque entièrement à la main, selon des techniques ancestrales.

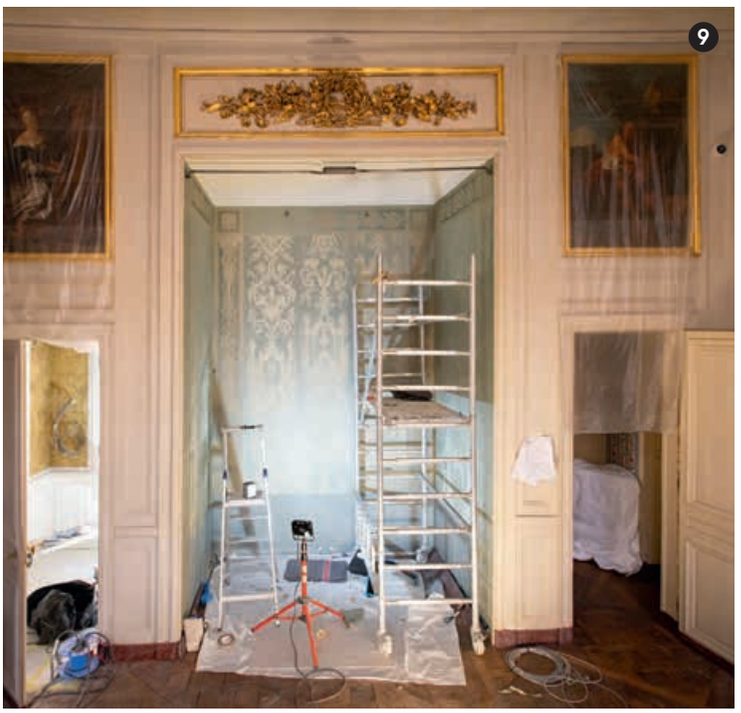
5 Cabinet des glaces. Le cabinet des glaces révèle des miroirs peints de sujets galants, reflets de l'inclination pour la volupté et les arts des contemporains de l'époque. Le second intendant a fait remplacer les femmes nues par des *putti* joufflus. De l'autre côté de la porte domine le style néoclassique, un retour aux valeurs morales et aux vertus inspirées par l'Antiquité classique.

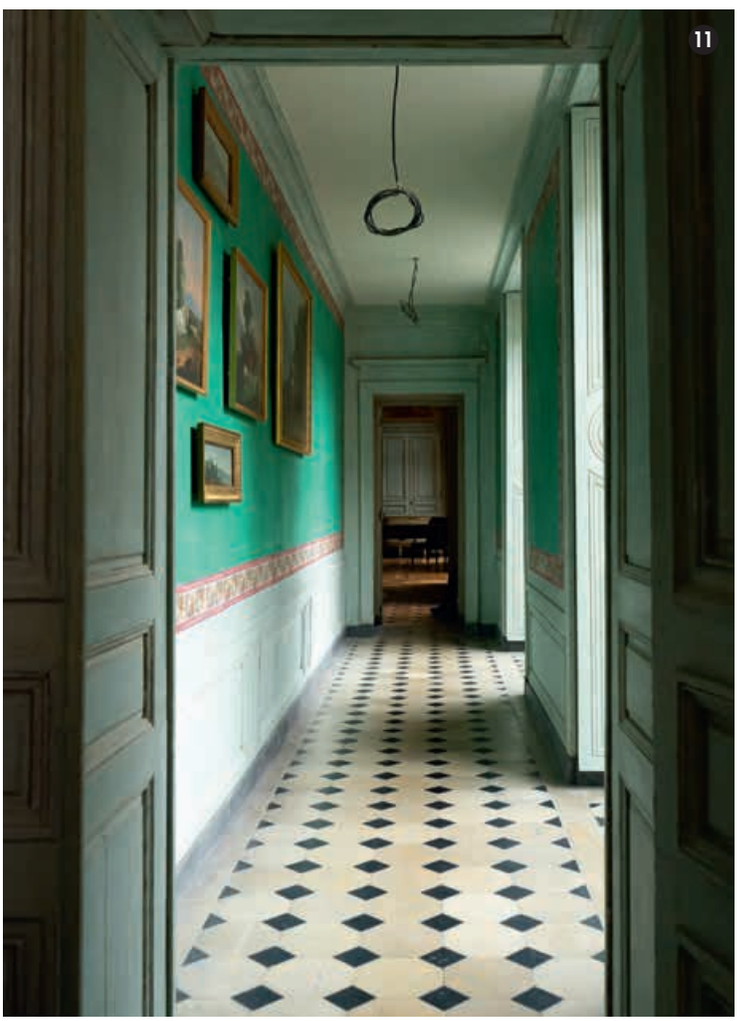
6 Bureau de l'Intendant. « *L'Hôtel de la Marine n'est pas conçu comme un musée. Nous avons voulu recréer le plus fidèlement possible les espaces tels qu'ils étaient au XVIIIe siècle en limitant l'intrusion de supports de médiation contemporains* », explique Delphine Christophe, directrice de la conservation du centre des monuments nationaux.

7 Volet intérieur. Restauration maniaque ? Pour le Centre des monuments nationaux, la pigmentation des peintures et les artères des boiseries sont les lignes d'un livre ouvert. Delphine Christophe n'en revient toujours pas : « *Ces couleurs d'origine ont été retrouvées sous 6 à 12 couches de peinture. Nous avons pris le parti de laisser les empreintes du temps* ».

8 Salle de bains. Jamais ouverts au public, ces espaces intimes des anciens occupants des lieux sont de plus petites dimensions. Une époque où la notion de vie privée fait tout juste son apparition.

9 Chambre à coucher. Dans la chambre de l'Intendant, l'harmonie d'un monde pas si lointain cohabite avec le bric-à-brac des ouvriers. Ironie de l'Histoire, 200 ans d'occupation du bâtiment par la Marine ont permis de conserver presque intacts 20 ans de fonction de Garde-Meuble royal.





10 L'ancien bureau du chef d'état-major de la Marine. Des dispositifs numériques et un jeu de navigation expliqueront la Marine aux enfants pendant leurs parcours de visite. Comme cette pièce, les salles d'apparats déjà restaurées par la Marine au XIXe siècle n'ont fait l'objet que de légères interventions.

11 Couloir. Les couloirs sont rares. Ils ne servent qu'aux domestiques afin de circuler discrètement. Les espaces – salon de compagnie, antichambre, salle à manger – sont directement alignés en enfilade.

12 Antichambre. Une cinquantaine de corps de métiers différents se retrouve sur le chantier : ouvriers, artisans et artistes. Cette campagne de restauration et d'aménagement débutée en 2015 aura coûté 130 millions d'euros, dont l'essentiel est apporté par un emprunt assis sur les futures recettes d'exploitation du monument.

AÉRONAUTIQUE NAVALE

De l'ancre de marine à la *low visibility*

Comment voir et être vu ? Et comment identifier rapidement un appareil et la flottille, ou l'escadrille, à laquelle il est rattaché ? Cocarde, écu, félin... Depuis plus d'un siècle, le marquage des aéronefs est un vrai sujet pour l'aéronautique navale !

© COLLECTION ARDHAN

1912 à Maguelone, près de Montpellier. Le LV pilote Antoine Reynaud devant son Farman, qui porte l'ancre de marine.

La question du marquage se pose dès les prémices de l'aéronautique navale, en 1910, quand la commission mise en place par le vice-amiral Auguste Boué de Lapeyrère, alors ministre de la Marine, fonde les grands principes de l'aviation maritime. En juin 1911, le capitaine de vaisseau René Daveluy est chargé d'organiser plus spécifiquement l'aéronautique maritime. Mais c'est sous le commandement de son remplaçant, le capitaine de frégate Louis Fatou, que le service est créé par décret du 20 mars 1912. « *Et le premier avion qui a fait l'objet d'un marquage de la Marine avec une ancre sur la dérive est un Farman terrestre en décembre 1912*, précise le CV (H) Robert Feuilloy, secrétaire général de l'Association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'aéronautique navale (ARDHAN). *Mais à cette époque, le marquage est encore balbutiant, et si les premières cocardes bleu blanc rouge commencent à apparaître en 1912 dans l'aéronautique militaire, la Marine n'en porte pas tout de suite.* » Peu à peu, la cocarde avec une ancre est peinte sur les fuselages, mais elle est loin de devenir la norme. Un Service central est créé en 1914 et les couleurs des appareils dépendent des décisions de l'état-major de la Marine.

« *Pendant la Première Guerre mondiale, aucune standardisation des marquages n'est envisagée,* poursuit le CV (H) Robert Feuilloy. *Si certains pilotes, comme Guynemer ou Nungesser, font apposer des insignes personnels sur les flancs de leurs appareils, il faut attendre l'année 1915 pour qu'apparaissent des numéros de rang dans la flottille et des lettres indiquant le centre où sont rattachés les aéronefs. Par exemple, la lettre D signifiait Dunkerque, puisque le port de Dunkerque a été le plus important centre d'aviation maritime pendant cette période.* » Mais fin 1916 et début 1917, les premiers insignes de flottilles, souvent issus d'initiatives personnelles, sont peints sur les avions.

L'HIPPOCAMPE ET LE CANARD

Pendant les années 1920 et juste avant la Seconde Guerre mondiale, certains des plus célèbres voient le jour, comme l'hippocampe en 1929 (repris par la 11F) ou le fameux canard au tromblon de la 12F en 1939. Pendant la Seconde Guerre mondiale, la plupart des appareils portent les cocardes avec l'ancre de Marine noire, sur l'intrados et sur l'extrados, ainsi que sur les flancs du fuselage. Mais certains ne portent que

© COLLECTION ARDHAN

Seafire III et XV SR520 codé 1F-23 en patrouille serrée à Hyères, en 1949.

la cocarde. Au cours de la guerre, de nombreuses directives sont émises. Elles concernent aussi bien les numéros de rang que la disposition des couleurs nationales, la pose de bandes de couleur ou le camouflage de certaines unités. « *En réalité,* précise le CV (H) Robert Feuilloy, *il faut attendre 1946 pour qu'une réelle standardisation des marquages soit effective et durable. À partir de cette date, tout est figé et le modèle actuel est pratiquement resté le même depuis.* » Désormais, le numéro de la flottille est suivi d'un point ou d'un tiret et d'un numéro de rang différent du numéro de série indiqué sous la dérive. Par ailleurs, les emblèmes des formations de l'aéronavale doivent être en forme d'écu et porter le « pingouin » en or sur fond bleu marine.

L'ANCRE ET LA COCARDE

Sous l'impulsion de l'amiral Henri Nomy, une nouvelle codification de la numérotation des formations voit également le jour. À la fin des années 1950, des autocollants en forme d'écu réglementaire sont placés sous la verrière, puis sur la dérive vers 1969-70. Entre 1961 et 1962, les codes de flottille et d'escadrille sont remplacés par le numéro de série ou ses derniers chiffres s'il est trop long. Par exemple, le corsair « 14F-4 » dont le numéro de série est 133669 devient le « 669 ». En 1976, sur le modèle de l'*US Navy*, l'inscription « Marine » apparaît en toutes lettres sur les aéronefs. À l'exception des marquages commémoratifs très ponctuels pour fêter l'anniversaire d'une flottille, comme les 100 ans de la 11F, le retrait d'un type d'appareil, comme l'adieu au Crusader, ou la participation à des rencontres internationales, comme le *Tiger Meet*, la norme demeure la même.

À partir des années 90, le marquage atténué *low visibility* est généralisé, tout comme la cocarde avec l'ancre, l'insigne et le numéro de série de l'avion peint en blanc gris.

La rédaction

Tiger Meet
L'imagination au pouvoir

Depuis les années 1960, la *NATO Tiger Association* organise chaque année une rencontre internationale baptisée *Tiger Meet*, au cours de laquelle ses membres se retrouvent pour participer à différents exercices (missions aériennes simulées), réunions d'échanges et festivités.
La rencontre dure deux semaines, au cours desquelles environ 200 exercices sont effectués en commun. Lors de ces rassemblements, il est de tradition de décorer une partie des aéronefs avec des motifs rappelant le tigre. Si, depuis 1977, le Tigre d'Argent couronne l'escadrille la plus performante durant les exercices et les animations, une des récompenses les plus convoitées reste celle attribuée à la plus belle décoration.
Pour arborer les marquages les plus originaux, la base d'aéronautique navale (BAN) de Landivisiau a choisi depuis 2018 de travailler avec la société Createm, qui a toutes les autorisations pour œuvrer sur les Rafale Marine. Ainsi, c'est la PME bretonne qui met en scène les décorations, dessins, graphiques imaginés par la Marine et validés par l'état-major ALAVIA. Parmi leurs réalisations figurent notamment la pose du décor du Rafale n° 44 de la 11F *Celtix Tiger*, celle faite pour les 70 ans de la 12F, tout comme celle des 5 Rafale décorés pour les 100 ans de la 11F.
« *Notre entreprise va fêter ses 20 ans cette année,* explique René Le Guen, son dirigeant. *Pour nous, cela a été un vrai challenge de travailler sur ces projets. La Marine et, plus particulièrement, la BAN de Landivisiau sont des acteurs économiques importants et un poumon pour le Finistère et la région. La demande initiale était de trouver un compromis plus économique et plus rapide à mettre en œuvre qu'une peinture en aérographe. Ce n'était pas aisé. Mais nous avons réussi à trouver un système très performant.* »
« *Nous avons une vraie relation de confiance,* précise l'EV1 Éric, du service du soutien opérationnel de la BAN. *C'est important, car nous ne devons jamais perdre de vue l'aspect opérationnel. Rien ne peut être laissé au hasard et l'excellence doit toujours être poussée jusque dans les moindres détails.* »

© S. CHENAL / MN

Rafale marine sur le pont du porte-avions *Charles de Gaulle*, fin 2019.

loisirs

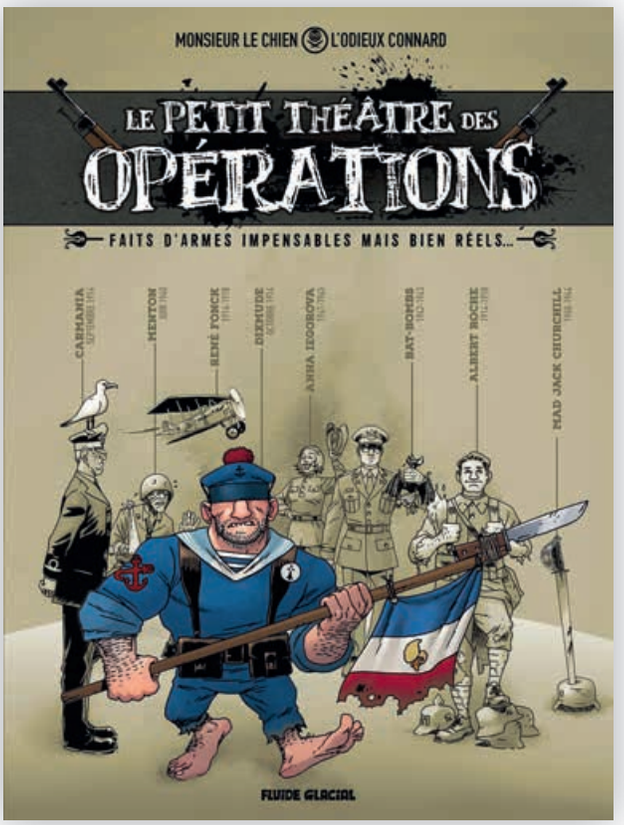
Musique | Livres | Cinéma | Expos | Spectacle

HÉLÈNE PERRIN, NICOLAS CUOCO,
CLOVIS CANIVENC, PHILIPPE BRICHAUT

Le petit théâtre
Des opérations

Ce sont souvent les petites histoires qui font la grande ! Dans cette BD, le dessinateur Monsieur Le Chien et le scénariste L'Odieux Connard mettent en avant des faits d'armes impensables mais bien réels de la Première et Seconde Guerre mondiale : de la bataille de Dixmude en 1914 et la résistance des fusiliers marins menés par l'amiral Ronarc'h, à celle de Menton en 1940 devant l'armée italienne, en passant par Albert Roche et ses 1 180 prisonniers en 14-18... Au total, ce sont huit histoires improbables qui sont racontées sur un ton décalé, parfois dans la caricature, mais toujours bien appuyées par des faits historiques. Certaines semblent inventées tant elles sont improbables comme la *Bat Bomb*, le projet de l'*US Army* d'équiper des chauves-souris d'explosifs pour bombarder le Japon lors de la Seconde Guerre mondiale... Pour nous ramener à la réalité, chaque chapitre est conclu par une remise en contexte des faits historiques, avec des photos d'archives. Cette bande dessinée rend finalement hommage à ces soldats que les manuels d'Histoire n'ont pas retenus, mais dont les faits d'armes sont bel et bien avérés, grâce à leur bravoure et à leur résilience. Et si vous vous posez la question : « et oui, toutes les histoires sont vraies ». (C. C.)

Le petit théâtre des opérations, Monsieur Le Chien et L'Odieux Connard,
Fluide Glacial, 2021, 56 pages, 14,90 €.



Brest
Salon de la Marine

Pour la première fois de son histoire, le Salon de la Marine se délocalise. Le musée national de la Marine à Paris étant fermé pour travaux, cette 45e édition se déroulera exceptionnellement à Brest, du 19 juin au 19 septembre. Pour l'occasion, trois sites accueilleront les œuvres des artistes. Le musée des Beaux-Arts présentera une sélection d'œuvres des 35 peintres officiels de la Marine (POM). De son côté, la médiathèque François Mitterrand-Les Capucins exposera les peintures des 36 artistes candidats cette année au titre de POM. Enfin, le musée national de la Marine de Brest rendra hommage aux peintres officiels de la Marine disparus depuis la dernière édition du Salon, en 2017. (C. C.)

45e Salon de la Marine, exposition au musée des Beaux-Arts, au musée national de la Marine et à la médiathèque François Mitterrand-Les Capucins à Brest, du 19 juin au 19 septembre.

Les Compagnons de la Libération
Philippe Kieffer

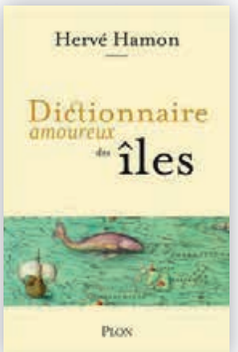
Rien ne prédestinait Philippe Kieffer, banquier et dandy né à Haïti en 1899, à entrer dans l'Histoire. En septembre 1939, il s'engage, à 40 ans, comme matelot de seconde classe, puis, refusant la défaite de juin 1940, répond à l'appel du général de Gaulle et rejoint l'Angleterre et les Forces françaises libres (FFL). Il y découvre les commandos que les Britanniques viennent de créer pour mener des opérations sur les côtes aux mains des nazies. Forçant la porte de cette troupe d'élite, il intègre les fameux Bérets Verts, avec une obsession : créer un commando de volontaires français, pour prendre part – en première ligne – au débarquement allié qui libérera la France. Si l'histoire de Kieffer et de ses compagnons d'arme est désormais connue, le parcours et la vie du père des commandos Marine le sont moins. Dans cette bande dessinée, Jean-Yves Le Naour au scénario et Frédéric Blier, le dessinateur, mêlent habilement la petite et la grande Histoire pour nous donner à voir Kieffer le soldat, Kieffer le chef de guerre, Kieffer l'homme, l'un des « 1038 qui ont dit non ». À la fin de l'ouvrage, un cahier documentaire apporte des éléments historiques complémentaires bienvenus, avec des photos de l'époque et une page consacrée à l'ordre de la Libération et au musée qui lui est dédié, à l'Hôtel national des Invalides. Ce volume est le cinquième d'une série consacrée aux Compagnons de la Libération. (H. P.)

Les Compagnons de la Libération - Philippe Kieffer, Jean-Yves Le Naour et Frédéric Blier,
Grand Angle pour Bamboo Édition, 56 pages, 14,50 €.

Dictionnaire amoureux
Des îles

« *L'île, avant l'île, c'est le voyage vers l'île. Avec tous les imaginaires inimaginables* ». Dans cet ouvrage, Hervé Hamon prend le pari de nous faire voyager à travers les océans du monde. L'auteur nous raconte les îles, mais aussi les histoires, vraies et fictives, qui les entourent. Ce dictionnaire amoureux nous mène à la bande dessinée de Fred avec les aventures de Philémon, sur le A d'océan Atlantique ou encore à l'archipel Juan Fernández, la terre de Robinson Crusoé. (N. C.)

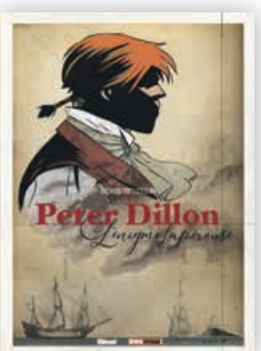
Dictionnaire amoureux des Îles, Hervé Hamon,
Éditions Plon, 2020, 708 pages, 27 €.



Peter Dillon
L'énigme Lapérouse

40 ans après les dernières nouvelles de l'expédition menée par Lapérouse, Peter Dillon est le premier à découvrir le lieu du naufrage de *La Boussole* et de *L'Astrolabe* sur les récifs de Vanikoro. Ce commandant de la Compagnie des Indes orientales ramène alors à Paris des objets ayant appartenu à l'équipage afin que Barthélémy de Lesseps, unique survivant de l'expédition, les authentifie. Au fil du récit du commandant Dillon, cette bande dessinée dévoile le sort des marins de la plus importante expédition scientifique de son temps. (C. C.)

Peter Dillon, l'énigme Lapérouse, Boris Beuzelin,
Éditions Glénat, 2021, 96 pages, 17,50 €.



Les sous-marins
Dans l'objectif

Grâce à 55 clichés d'archives, l'ECPAD propose une immersion à bord des sous-marins. Acteurs incontournables de la Défense nationale depuis la Première Guerre mondiale, les submersibles ont connu une révolution avec l'arrivée de la classe Le Redoutable en 1972. Ces archives nous plongent également dans la vie des équipages, sur le tournage du film *Le chant du loup* ou encore dans le lien armée-nation symbolisé par les visites systématiques des présidents de la République à bord. (C. C.)

Plongée, contre-plongée : les sous-marins dans l'objectif,
Établissement de communication et de production audiovisuelle de la Défense (ECPAD), 2020, 92 pages, 5 €.

Charles de Gaulle
Fragments d'une épopée

La première exposition nationale des peintres officiels des Armées rend hommage à Charles de Gaulle. Au sein du Mémorial de Colombey-les-Deux-Églises, plus de 60 peintres sont réunis avec 100 œuvres réalisées pour l'occasion. L'exposition s'articule autour de cinq séquences : la campagne de France, la France Libre, la libération, l'homme Charles de Gaulle et son héritage. (C. C.)

Charles de Gaulle, fragments d'une épopée,
au Mémorial Charles de Gaulle de Colombey-les-Deux-Églises, jusqu'au 3 octobre.

Le saviez-vous ?

TÊTE DE CHAT !

Quel marin, dès sa formation initiale n'a pas entendu l'un de ses instructeurs utiliser ce sympathique qualificatif à son encontre ou à celle de l'un de ses camarades ? Contrairement à ce que des dictionnaires de géologie pourraient vous faire croire, l'instructeur ne qualifie pas le marin de « nodule de type gaize formant un horizon particulier dans le Turonien de Belgique » ni de « nodule calcaréo-dolomitique très dur se trouvant dans des sables dolomitiques du Lutétien inférieur du Nord-Est du Bassin parisien » et, bien sûr, il ne le compare pas non plus avec la tête du félidé star des réseaux sociaux. Non, lorsqu'un marin est qualifié de « Tête de chat » c'est tout simplement parce que l'instructeur ou le gradé estime qu'il a la tête vide, qu'il n'est pas attentif à ce qu'il fait. En effet, l'expression devrait s'écrire « Tête de chas » car la tête du marin est ici comparée au chas d'une aiguille. Le chas est la partie évidée placée à la base du corps de l'aiguille qui permet d'y faire passer le fil. Il est vide comme la tête du marin appelé « tête de chat » ! (Ph. B.)

ABONNEZ•VOUS !

Envoyez ce bon de commande complété et accompagné de votre règlement à :
ECPAD - SERVICE ABONNEMENT 2 À 8 ROUTE DU FORT - 94205 IVRY-SUR-SEINE CEDEX
ACCOMPAGNÉ DE VOTRE RÈGLEMENT À L'ORDRE DE : AGENT COMPTABLE DE L'ECPAD
TÉL. : 01 49 60 52 44

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
Localité : .....
Code postal : .....
Pays : .....
Téléphone : .....
Email : .....

Je désire m'abonner à Cols bleus
Prix TTC, sauf étranger (HT)
Je règle par chèque bancaire ou postal, établi à l'ordre de :
Agent comptable de l'ECPAD

☐ Je souhaite recevoir une facture

		6 mois (5 n° + HS)	1 an (10 n° + HS)	2 ans (20 n° + HS)
Tarif normal	France métropolitaine	○ 14,00 €	○ 27,00 €	○ 53,00 €
	Dom-Com	○ 23,00 €	○ 46,00 €	○ 88,00 €
	Étranger	○ 28,00 €	○ 55,00 €	○ 106,00 €
Tarif spécial*	France métropolitaine	○ 11,00 €	○ 24,00 €	○ 46,00 €
	Dom-Com	○ 20,00 €	○ 41,00 €	○ 81,00 €

(*) Le tarif spécial est conditionné par l'envoi d'un justificatif par le bénéficiaire. Il est réservé aux amicalistes, réservistes, jeunes de moins de 25 ans ainsi qu'aux personnels civils et militaires de la défense, aux mairies et correspondants défense.

Tégo

ENGAGÉS
POUR TOUS
CEUX QUI
S'ENGAGENT

Protéger toutes vos vies engagées

Camille a du souffle.
Officier de marine, l'eau est son élément, la mer sa passion. Et pendant qu'elle veille sur ses enfants, **on veille à bien la protéger.**

Suivez-nous sur **tego.fr**

Tégo • Association déclarée régie par la loi du 1er juillet 1901 SIRET 850 564 402 00012 - APE 9499Z - 153, rue du Faubourg Saint-Honoré 75008 PARIS.

A20C212 • COLS BLEUS - © Stéphane Bommert - iStock.

ENGAGÉS POUR CEUX QUI S'ENGAGENT

27
MARINE
27