

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

avec
**MARCEL
DORET**



**LE PREMIER MEETING AÉRIEN À BLAGNAC
ET AUSSI...**

LE PHOTOGRAPHE GEORGES ANCELY

L'AFFAIRE GUIMBAUD

LE PONT DU TOUCH

AMÉLIE MATISSE

Revue Semestrielle d'Histoire Locale - n°42 (Novembre 2011)

Le Breguet Atlantic

Le Breguet Atlantic, puis Dassault Atlantique, est le seul avion moderne de patrouille maritime en service à avoir été spécialement conçu pour cette mission. En effet tous ses concurrents sont des dérivés d'avions de ligne.

L'Atlantic

L'histoire du Breguet Atlantic remonte en 1958 quand l'OTAN (Organisation du Traité de l'Atlantique Nord) émet un programme afin de doter les forces maritimes de l'alliance d'un avion de patrouille maritime moderne. « L'avion, partant de sa base, doit pouvoir se rendre sur une zone de patrouille en haute mer, à une vitesse de l'ordre de 550 km/h. La surveillance doit se poursuivre pendant de nombreuses heures et pouvoir être continuée sur un moteur. Une endurance de 12 à 18 heures à basse altitude est demandée. L'avion doit emporter tous les équipements les plus modernes de détection et apporter à l'équipage de 12 hommes de bonnes conditions de travail. L'avion doit pouvoir emporter des armes offensives utilisées par les marines alliées. De plus, l'avion doit être le moins lourd possible, pour avoir le prix de revient le plus bas possible.»

Une vingtaine d'avant-projets sont soumis par des sociétés européennes et canadiennes, seules ou en consortium. Le projet présenté par Breguet est retenu en janvier 1959. Il est réalisé par un des tous premiers consortiums multinationaux, voire le premier. La fabrication est répartie entre la France, la Hollande, l'Allemagne, la Belgique, l'Angleterre, les USA sous la maîtrise d'œuvre de Breguet à Colomiers.

Le fuselage a une structure bilobée (en forme de 8) avec la cabine pressurisée en haut et les différentes soutes non pressurisées en dessous. Afin d'avoir une bonne manœuvrabilité à faible vitesse et à très basse altitude, l'aile est généreusement dimensionnée. La structure de l'avion est principalement réalisée en NIDA ou nid d'abeille. Il s'agit de deux tôles entre lesquelles est collé un nid d'abeille

Photo BREGUET



en tôle mince. Cette structure est rigide, légère, possède une bonne isolation thermique et acoustique et une excellente flottabilité comme l'ont démontré quelques amerrissages. Seul inconvénient du NIDA, sa grande sensibilité à la corrosion. Afin d'en limiter les effets, les avions qui rentrent de patrouille sont systématiquement lavés à l'eau douce. Le train d'atterrissage est équipé de petites roues à haute pression, ce qui rend les atterrissages toujours un peu durs.

L'avion se caractérise de l'avant vers l'arrière par un nez vitré dans lequel prend place un observateur. C'est le seul avion de patrouille à disposer de cette caractéristique, les autres avions ayant leur radar dans le nez. Le radar de l'Atlantic est installé dans un radome ventral rétractable, situé derrière le train d'atterrissage avant. Vient ensuite une longue soute permettant de transporter des armements très variés, ainsi que des containers de survie pour les missions de secours en mer. Les portes de la soute se relèvent le long des flancs du fuselage, sans effet sur la traînée de l'avion ou les performances du radar.



◀ Photo BREGUET

Des points d'emport d'armement sont également installés sous les ailes externes.

Sous l'arrière du fuselage se trouvent les tubes d'éjection de bouées anti sous-marins. Équipées de microphones, ces bouées permettent d'écouter les mouvements des sous-marins en plongée. Dans cette zone se trouve également l'échelle d'accès à la cabine de l'avion. Tout à l'arrière du fuselage se situe la perche du détecteur d'anomalies magnétiques, permettant de repérer la masse métallique importante d'un sous-marin lorsque l'avion le survole.

La cabine pressurisée abrite 12 personnes (2 pilotes, 2 mécaniciens, 3 navigateurs et 6 ou 7 électroniciens). Après l'observateur se trouve le poste de pilotage abritant deux pilotes et un mécanicien. Puis vient la tranche tactique dans laquelle travaillent le navigateur et les opérateurs des différents systèmes de l'avion. Derrière l'aile se trouve le carré où l'équipage peut se nourrir et se reposer à tour de



rôle, ainsi que des couchettes car les missions durent parfois plus de 12 heures. Viennent ensuite les deux postes d'observation latéraux dotés d'une grosse bulle en plexiglas permettant un large champ de vision sur les cotés. Un poste de lancement de bouées de gros diamètre est installé derrière la cloison arrière de pressurisation.

Le prototype vole le 31 octobre 1961 à Toulouse-Blagnac. Il est suivi de 3 autres machines pour mener à bien le programme d'essais. Une d'elles sera malheureusement détruite durant un vol d'essai le 19 avril 1962 près de Revel (Haute-Garonne). L'avion est commandé en 1963 par la France et l'Allemagne. Les essais par temps chaud ont lieu à Dakar en 1963 et ceux par temps froid à Goose Bay au Canada en février 1965. Les premiers avions sont livrés à la France et à l'Allemagne le 13 décembre 1965 à Nîmes-Garons lors d'une cérémonie commune.

Les missions premières de l'Atlantic sont :

- la lutte anti sous-marin,
- la lutte anti-navire,
- la surveillance du trafic maritime,
- l'écoute électronique,
- la reconnaissance photographique,
- la présence dans les DOM-TOM et les pays avec lesquels la France a des accords de défense,

- les missions de service public (surveillance des pollutions, surveillance de la zone économique exclusive, hydrographie, océanographie, assistance aux pêches, largage de courrier ou de médicaments, secours en mer...). Les flottilles d'Atlantic sauvent ainsi chaque année une centaine de personnes.

Lors de différentes opérations en Afrique, les avions français ont également réalisé des vols :

- de surveillance... du désert,
- de veille radar,
- de PC volant,
- de guidage des avions d'attaque,
- de relais radio,
- de reconnaissance à vue,
- de largage de tracts et de bombes éclairantes,
- de recherche et de secours terrestre...

Dans tous ces rôles, l'Atlantic est capable de patrouiller pendant 8 heures à basse altitude à 1100 km de la base, avec un temps de vol total de 12 h 30.

Les utilisateurs

La France reçoit 40 machines qui équiperont quatre flottilles, deux à Nîmes- Garons pour la Méditerranée et deux autres à Lann-Bihoué près de Lorient pour l'Atlantique. Par la suite des avions seront envoyés en détachement à tour de rôle par les différentes flottilles à Dakar, à Djibouti, aux Antilles, en Guyane, à Tahiti, en Afrique, à la Réunion, à Mayotte, aux Comores, etc...

Les Atlantic connaîtront le désert de Mauritanie entre 1977 et 1980, puis celui du Tchad entre 1978 et 1980, en 1983-1984 et 1986-1989, au Rwanda en 1994, etc... En 1990-1991, ils participeront indirectement à la Guerre du Golfe depuis Djibouti, en revenant à leur mission première de surveillance du trafic maritime. Dans le même rôle, ils seront basés au côté des avions italiens lors du conflit yougoslave

▶
Atlantic
France -
Cliché
René Toussaint



entre 1992 et 1996. 1996 voit le retrait du service des derniers Atlantic français.

Les équipages d'Atlantic sont constitués pour trois ans et volent toujours ensemble. Si la première année est surtout dévolue à la formation, les deux années suivantes sont consacrées aux missions opérationnelles. À l'issue de ce cycle, la composition de l'équipage peut être modifiée avant de rentrer dans un nouveau cycle de formation.

L'Allemagne reçoit de son côté 20 avions qui seront basés à Nordholz sur la mer Baltique. Le dernier avion de la commande franco-allemande est livré en 1968. Cinq avions allemands sont modifiés

▶
Atlantic
Allemagne -
Cliché
René Toussaint



en 1969 pour des missions d'écoute électronique des pays de l'Est au-dessus de la mer Baltique. Ces avions recevront une première

modernisation en 1982 avec des équipements principalement américains.

En 1968, la Hollande achète 9 avions puis l'Italie commande à son tour 18 machines, ce qui amène une nouvelle répartition de la production englobant maintenant Aeritalia et Alfa Romeo. La Hollande reçoit immédiatement 4 avions de la fin de la commande française, puis 5 avions de la nouvelle série en 1971 et les base à Valkenburg. Quatre nouveaux avions sont construits en remplacement pour la France.



◀ Atlantic Italie -
Cliché
René Toussaint

L'Italie reçoit ses avions à partir de 1972 et les affecte à deux flottilles, l'une basée à Sigonella en Sicile et l'autre à Cagliari en Sardaigne. Le quatre-vingt onzième et dernier Atlantic lui est livré en juillet 1974. Des démarches ont été entreprises afin d'élargir le cercles des utilisateurs de l'Atlantic vers le Brésil, le Pakistan (qui se tournera vers des machines d'occasion en 1976), l'Afrique du Sud et la Hollande qui souhaitait augmenter sa dotation. Elles resteront hélas sans suite. En 1986 les avions hollandais sont revendus à la Marine Nationale, car ce pays a préféré acheter de Lockheed P 3 Orion aux USA. L'année suivante les avions italiens débutent un programme de modernisation et reçoivent la plupart des équipements de l'Atlantic 2 (voir plus loin). Il est prévu de les remplacer prochainement par des ATR 72 modifiés.

En 1996, il est décidé de moderniser une nouvelle fois l'équipement des avions allemands, afin de les porter eux aussi à un standard très proche de celui des Atlantic 2 français. Ces avions servent jusqu'en

2008, où ils sont remplacés par des Lockheed P 3 Orion rachetés à la Hollande. Seuls deux Atlantic d'écoute électronique sont encore en service et seront prochainement remplacés par des engins sans pilote Eurohawk.

L'Atlantic 2

En 1977, la France cherche un successeur à ses Atlantic qui approchent les 20 ans de service. Plutôt qu'une refonte de l'électronique et un prolongement des cellules, c'est une relance de la fabrication qui est décidée.

À signaler qu'à la même époque Aérospatiale présente un projet de Transall modifié pour la patrouille maritime. En cas de commande, les avions auraient été construits à la suite des Transall Nouvelle Génération de l'Armée de l'Air, dont la chaîne venait, elle aussi, d'être relancée.

Deux Atlantic de la Marine Nationale sont modifiés dans la nouvelle configuration et volent le 8 mai 1981 et le 26 mars 1982 à Toulouse. Le premier avion de série vole le 19 octobre 1988 à Toulouse. Il est désigné Atlantic 2 (à la Française) et reprend la cellule et les moteurs éprouvés de son aîné, mariés à de nouveaux équipements. La fabrication est répartie entre la plupart des acteurs de la construction de l'Atlantic, même si leurs nations d'origine n'ont pas émis le désir



▶ Atlantic 2
France -
Cliché
René Toussaint



◀
**Détail du nez
 d'un Atlantique 2
 français -
 Cliché
 René Toussaint**

de commander des Atlantique 2. Dassault, qui a absorbé Breguet en 1971, procède à l'assemblage final et aux essais en vol.

L'Atlantique 2 se distingue extérieurement de son aîné par la présence, sous le nez, d'une boule abritant un capteur infra rouge orientable. Sur les côtés du nez se situent le groupe auxiliaire de puissance et le groupe de conditionnement d'air, rendus nécessaires par les équipements électroniques nettement plus nombreux. Des ballonnets en bout d'ailes abritent de nouveaux capteurs électroniques, tandis que disparaît le « béret basque » en haut de la dérive.

Quarante avions sont initialement prévus pour la France mais seuls 28 seront construits, car la menace des sous-marins soviétiques a considérablement diminué. Par ailleurs les missions de surveillance ont été reprises par les Nord 262 et les Falcon 50 de la Marine Nationale. Aucun des utilisateurs de l'Atlantique ne concrétisera de commande de la nouvelle machine et les campagnes de promotion

à l'étranger resteront sans suite.

Les premiers avions sont livrés le 21 octobre 1989 à Lann-Bihoué, puis une deuxième flottille est équipée sur cette même base en 1991, suivie d'une troisième unité à Nîmes en 1994. Le dernier avion de série décolle le 13 octobre 1997 de Bordeaux-Mérignac, où la chaîne a été transférée en 1989 lors de la fermeture de l'usine de Toulouse. La deuxième flottille de Lann-Bihoué a été dissoute en 1998.



▶
**Cabine où sont
 installés
 les opérateurs
 des différents
 systèmes -
 Photo BREGUET**

Les opérations extérieures menées par les deux flottilles sont : la surveillance maritime de l'ex-Yougoslavie 1992-1996, la lutte anti-terroristes en Océan Indien depuis 2001, le Tchad depuis 2005, les déploiements au large du Liban depuis 2007, la lutte contre l'orpaillage illégal en Guyane (2007-2008), la lutte contre la piraterie en Somalie depuis 2008.

La base de Nîmes-Garons devant fermer dans les prochaines années, la flottille d'Atlantique qui y est basée devrait déménager vers Lann-Bihoué. Les Atlantique 2 ont bénéficié d'une remise à niveau de leurs équipements à partir de 2007. Ils ont maintenant 20 ans de service, mais devraient encore servir de longues années, car aucune date de retrait n'est annoncée. Leur successeur ne sera pas un hypothétique Atlantique 3, mais vraisemblablement un dérivé de l'ATR 72, du Falcon 900 ou de la famille A320.

René Toussaint