

Plein Ciel



Sommaire

	Pages
MOT DU PRÉSIDENT	3
BIENVENUE AUX NOUVEAUX ADHÉRENTS	4
RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT ASSEMBLÉE ANNUELLE	5
EXTRAIT DU DISCOURS PRONONCE PAR LE PRÉSIDENT	8
HISTORIQUE BASE AÉRIENNE 942	10
HISTORIQUE DES BASES DE L' AÉRONAUTIQUE NAVALE EN PACA	13
NOTRE REPAS DU 20 JANVIER 2022	25
IN MEMORIAM	26

Responsable de la publication : Michel Bouffange

Responsable de la mise en page : Jean-Pierre Roudet

Les articles publiés dans
cette revue n'engagent que
leurs auteurs.

CONTACT : ANORAA - Secteur 540

c/o Pierre FILIBERTI - 4 clos de la Dorgale - 13360 ROQUEVAIRE

04 42 32 94 46 - 06 80 22 67 07 - pierrefili@aol.com

Mot du Président

Mes cher(e)s Camarades,



L'invasion de l'Ukraine par le Président Vladimir Poutine ne saurait nous laisser indifférent mais elle a fait disparaître peut-être un peu vite la Covid 19 de l'espace médiatique, lequel tend à créer un climat anxigène alors que la guerre ne se déroule pas à nos portes. Elle nous concerne bien entendu car elle a lieu en Europe et en 2022 nous ne pensions pas voir des civils tués ou contraints à l'exil pour fuir les bombardements russes aussi il est impératif que la solidarité européenne continue à s'exercer au profit de la population ukrainienne.

Les chaînes d'info en continu et les réseaux sociaux contribuent à instiller la peur chez une partie de nos concitoyens mais il faut garder la tête froide même si les répercussions de ce conflit ne sont pas neutres. En effet le spatial est une victime collatérale de la crise ukrainienne dès lors que l'agence spatiale russe Roscosmos menace, en réponse aux sanctions imposées par l'Union européenne et les USA, d'abandonner la Station spatiale internationale, de supprimer le lanceur Soyouz à Kourou et d'interdire les lancements de missions occidentales depuis Baïkonour.

Par ailleurs tous les grands pays de l'Otan ont déployé des soldats, des navires de guerre et des avions de combats sur le flanc oriental de l'alliance mais celle-ci devra encore réfléchir à la manière de faire face à une nouvelle situation sécuritaire en Europe à moyen terme. Pour sa part la France a déjà augmenté la participation des Awacs d'Avord dans le ciel des pays européens de l'Otan et aujourd'hui, avec plus de 500 militaires déployés en Roumanie, 4 Mirage 2000 qui assurent depuis l'Estonie la protection du ciel balte et des Rafale F3R de Mont de Marsan qui font la police du ciel en Pologne, on peut constater que notre pays manifeste bien sa solidarité aux Ukrainiens tout en rassurant nos alliés voisins de la Russie.

Le 10 mars dernier, lors de notre Assemblée annuelle, je vous avais d'ailleurs fait un petit point de situation sur les moyens de l'Armée de l'Air & de l'Espace (*voir extrait ci dessous*) et dans le contexte d'insécurité actuel il est bon de se rappeler qu'il faut en permanence moderniser nos forces aériennes et bien les dimensionner pour disposer d'une capacité à garantir la sécurité de notre espace aérien tout en assumant notre engagement vis-à-vis de nos alliés et de l'Otan.

Enfin aujourd'hui, avec l'abandon du Pass vaccinal, nos activités vont pouvoir retrouver un court normal mais il convient de rester vigilant et d'appliquer les gestes barrière et les mesures de protection ad hoc afin d'éviter tout risque de contamination de nos membres les plus fragiles.

En espérant vous retrouver prochainement lors des sorties proposées par le Comité, je vous adresse à toutes et tous, mes amicales salutations.

Général (2s) Yves Riondet.

BIENVENUE !

Nouveaux adhérents du secteur

Adjudant-chef Bernard CHIVOT



Engagé dans l'armée de l'air au titre du personnel non navigant du service général, spécialité secrétariat, en 1971, il sert à Varennes sur Allier, Aix les Milles, Nice, en OPEX au Tchad puis effectue un séjour de 2 ans en Polynésie à Faaa. Il rejoint ensuite la Direction du personnel militaire de l'armée de l'air à Paris d'où il part au titre des emplois réservés.

Il entame une seconde carrière au sein du personnel civil de la Défense, à Marseille et enfin au lycée militaire d'Aix en Provence où il occupe le poste d'officier des matériels.

Adjudant Edith AUDEBERT-LECARON



Après sa formation dans la spécialité secrétariat, elle rejoint en 1978 l'Etat-major de la 4^{ème} Région aérienne aux Milles, à la Défense aérienne puis au cabinet du Général. Après un séjour à Ouakam (Sénégal), elle est affectée à l'inspection générale de l'armée de l'air à Paris pour 2 ans puis à Istres où elle prend sa retraite.

Dans le civil elle tient un poste de secrétaire dans une pharmacie.

Major Anne-Marie MARTEL

Entrée dans l'armée de l'air en 1958, elle est affectée, après sa formation militaire, à l'état-major de la 4^{ème} Région aérienne à Aix en Provence. Elle sert ensuite au cabinet du Chef d'état-major à Paris, à celui du Général commandant l'Ecole de l'air à Salon, au Commandement des écoles de l'armée de l'air à Tours puis à Orange où elle est responsable du service d'administration du personnel. Elle prend sa retraite en 1993.

Monsieur Daniel AVENA



Après son service militaire à Mourmelon, Strasbourg et Tours en 1963, il effectue une carrière au sein du personnel civil de la Défense à la direction du matériel de la 3^{ème} Région militaire, la direction du service de santé de la 1^{ère} Région militaire, la direction du matériel des forces française en Allemagne (FFA) à Oberkirch, à l'Etat-major de la 4^{ème} Région aérienne et comme directeur du foyer central des FFA. Il prend sa retraite en 2003.

Rapport moral du Président pour l'assemblée annuelle (10.03.2022)

Bonjour Mesdames, Messieurs et chers Ami(e)s

L'ordre du jour qui vous a été transmis par notre Secrétaire est le suivant :

- 1- Rapport moral présenté par le Président du secteur.
- 2- Rapport financier présenté par le Trésorier CNE Michel BOUFFANGE.
- 3- Réponse aux questions éventuelles des adhérents.
- 4- Election du tiers renouvelable des membres du comité.
- 5- Election du président du secteur par les membres du comité.

Le rapport moral est présenté chaque année à l'Assemblée par le Président en exercice au nom du Comité et avec le rapport de notre Trésorier il constitue le C/R d'activités 2021 du secteur 540 de l'ANORAA.

Je voudrais en premier lieu excuser le LCL Jean Marc Noegelen, Président de notre région, retenu par d'autres engagements.

Permettez-moi maintenant de rappeler les noms de nos camarades décédés depuis notre dernière assemblée annuelle :

Lieutenant Joseph PANNELLO	16/07/2021
Commandant Jacques CARETTE	07/08/2021
Capitaine Suzanne JOURDAN	01/10/2021
Commandant Daniel CADE	14/11/2021
Capitaine Michel AUNOS	14/11/2021
Commandant Renée COLLOBERT	20/01/2022
Madame Anne-Marie SENARD	07/02/2022

Je vous invite à observer une minute de silence en leur mémoire.

Pour mémoire en 2021 l'Assemblée annuelle, en raison de la crise sanitaire, a eu lieu par correspondance entre le 20 mars et le 10 avril. J'en viens maintenant à notre activité proprement dite qui pour l'essentiel se résume à une participation à diverses cérémonies patriotiques auxquelles l'association a été conviée et à l'organisation d'un certain nombre de sorties et conférences dont voici la liste :

25/04/2021	Journée nationale des victimes et des héros de la déportation – Les Milles
08/05/2021	74 ^{ème} Anniversaire de la Victoire du 8 Mai 1945 – Aix en Provence
17/06/2021	Comité de secteur - Beaurecueil
14/07/2021	Fête Nationale – Marseille
17/07/2021	Assemblée annuelle régionale – Marguerittes
23/07/2021	Baptême des promotions – Salon de Provence
10/09/2021	Prises de commandement de la SSIS et du CMC – Istres

13/09/2021 Cérémonie commémorative en l'honneur de Guynemer – Istres
 14/09/2021 Comité de secteur – Beaurecueil
 08/10/2021 Obsèques Capitaine Jourdan – Aix en Provence
 14/10/2021 Officialisation du nom de baptême « *Général RISSO* » de notre secteur et conférence du Général Job (ancien CEMAA)
 16/10/2021 Hommage au soldat inconnu d'Algérie – Istres
 04 au 07/11 Air Raid - Istres
 11/11/2021 Armistice du 11 novembre 1918 – Luynes – Istres – Gardanne – Bouc Bel Air
 12/11/2021 Exposition sur les moyens de transmissions militaires – Bouc Bel Air
 14/11/2021 Comité national – Paris
 18/11/2021 Obsèques Capitaine Aunos - Arles
 19/11/2021 Comité de secteur – Beaurecueil
 19/11/2021 Obsèques Commandant Cadé - Puyricard
 25/11/2021 Sortie dégustation de fruits de mer – Marseillan
 26/11/2021 Présentation au drapeau au 25^{ème} RGA – Istres
 02/12/2021 Hommage aux morts pour la France pendant la guerre d'Algérie – Aix en Provence

Un petit point sur nos effectifs au 31/12/21 – **107** - dont :

Personnel dans les cadres : 24

Généraux en 2^o section : 3

Réserve citoyenne : 5

Personnel rayé des cadres : 75 dont 8 membres à vie et 27 sympathisants.

Nous avons enregistré en 2021

- démission : 3

- radiation : 3

- nouveaux adhérents : 6

A noter qu'au 31/12/2020 nous avons 112 membres soit une légère baisse de nos effectifs liée aux 5 décès en 2021.

J'en viens maintenant à l'activité du comité en 2021 : il y a eu 3 comités qui ont abordé différents points ayant trait à la vie de l'association ainsi qu'aux questions évoquées en bureau national. Nous avons fait paraître 4 N° de Plein Ciel en 2021 dont un HS sur l'Espace et je vous invite à nous adresser des articles en priorité liés à l'aéronautique mais aussi à l'histoire ou à la géopolitique.

Le rapport Financier de notre trésorier est l'image fidèle de notre bilan financier et Michel Bouffange va vous le commenter.

Élections

Le tiers des membres du comité est renouvelable pour 3 ans. Arrivent en fin de mandat et sont rééligibles : Colonel Lancar, Lieutenants-colonels Chabaud et Torres, Capitaine Amandier.

Je cède la parole au LCL Filiberti qui va vous expliquer le modus operandi du vote qui concerne seulement les adhérents à jour de cotisation.

Merci Pierre et à l'issue de cette assemblée nous nous réunirons brièvement pour vous présenter le nouveau comité et les membres du bureau avant le repas.

Les Grands électeurs élus pour un an en 2021 sont reconduits dans cette fonction pour une année supplémentaire : Colonel Lancar, Lieutenant-colonel Dalbiez, Capitaines Amandier, Bouffange et Roujon.

Merci à tous les membres du Comité pour la qualité de leur travail et en particulier à notre trésorier et à notre secrétaire toujours fidèle aux postes.

Avant de céder la parole au Médecin **Chef Jean-José Leussier** je vais vous le présenter brièvement :

En 1968 il intègre l'École du Service de Santé Militaire à Lyon puis occupe un 1er poste en 1977 au 1er Génie à Strasbourg avant d'être muté 2 ans plus tard au Centre de Transfusion Sanguine des Armées à Clamart.

En 1981 il est nommé sur concours comme assistant des hôpitaux militaires et en 1983 il fait un séjour au Tchad en qualité de renfort hospitalier de Manta.

En 1986, Adjoint en Anesthésie Réanimation à l'HIA Dijon

En aout 1989 il rejoint Djibouti pour hôpital des armées Bouffard comme adjoint en Anesthésie Réanimation. En novembre 1992 retour métropole comme médecin chef de l'Unité d'instruction n°1 de Sécurité Civile à Nogent le Rotrou. En septembre 1994 il devient adjoint du chef de service Réanimation, en charge des Urgences à HIA Laveran.

2002 nommé directeur des Etude à l'Ecole du Personnel Médical des Armées à Toulon puis en 2005 il est nommé chef de corps, adjoint au général commandant l'École.

En juin 2007 Retraite militaire et en 2008 il est intégré dans la DASS comme médecin inspecteur de santé public dans le service des personnes âgées puis à partir de 2009 il est transféré en ARS-Paca en charge de la promotion, du contrôle de l'application du RSI en zone Sud

2013 Retraite définitive. Il est C. LH et O. ONM, membre sympathisant de notre secteur Place maintenant au conférencier qui a choisi de nous parler du **Règlement Sanitaire International en milieu maritime et fluvial.**

Je vous remercie de votre attention

Extrait du discours prononcé par le "Président à l'issue de la présentation du rapport moral



« Fin 2020, l'AAE disposait encore d'environ 210 avions de combat avec la prolongation de quelques M 2000 C et D, de 4 AWACS, de 16 ravitailleurs dont 3 MRTT, de 5 avions de transport stratégiques (2 A340 et 3 A310), de 48 avions de transport tactique (17 A400M Atlas, 18 C130 Hercules et 9 C160 Transall), de 35 hélicoptères moyens et 40 légers et d'environ 145 avions école ainsi que de 4 systèmes de drones Reaper MALE achetés aux américains soit 12 drones dont 6 de la dernière génération. L'AAE les emploie en continu en opérations contre les groupes terroristes notamment dans la bande sahélo-saharienne pour recueillir du renseignement,

effectuer des missions de reconnaissance et éliminer au besoin des objectifs. A noter que, selon un rapport de l'Assemblée Nationale publié en juillet 2021, les drones Reaper ont effectué 58% des frappes aériennes contre 29 % pour les chasseurs et 13 % pour les hélicoptères d'attaques de l'ALAT car les drones permettent le déclenchement de frappes d'opportunité. En juin 2021 le projet d'Eurodrone, qui a pour but de nous assurer une capacité souveraine en drones MALE, est entré en phase de réalisation après 20 ans de discussions mais ces drones de théâtre tardent à arriver puisque les premiers exemplaires seront livrés à l'AAE à partir de 2028. Enfin l'AAE dispose aussi de 270 systèmes de drones de contact (micro drones de moins de 2 kg et mini drones de moins de 25 kg).

L'actuelle LPM 2019/2025 vise à donner en principe à l'AAE les moyens d'assurer ses missions permanentes de dissuasion et de protection de l'espace aérien national tout en contribuant aux missions de sécurité intérieure et de service public. L'intégration, toujours plus poussée des soutiens interarmées, ne saurait cependant masquer que la situation reste critique dans un contexte international incertain et que son adaptation permanente, liée notamment aux contraintes budgétaires, a ses limites car il ne subsiste aujourd'hui qu'une vingtaine de bases en métropole, 4 bases aériennes hors métropole et 4 Ateliers industriels de l'aéronautique. Le retard du renouvellement des flottes de transport impacte aussi nos capacités logistiques imposant le recours à des moyens extérieurs pour transporter des équipements hors gabarits lors des OPEX. Même si la remontée progressive des crédits vers 2% de PIB annoncée à l'horizon 2025 devrait permettre à l'AAE de mettre en œuvre, outre un SCCOA rénové, 53 avions de transport tactique, 15 avions ravitailleurs multi rôles (MRTT) et 185 avions de chasse polyvalents alors qu'il en faudrait au moins 215 pour répondre de manière satisfaisante à la fois aux niveaux d'engagement demandés par le politique et aux besoins de formation.

On peut toutefois se réjouir des quelques initiatives prises au niveau européen pour mutualiser nos capacités notamment au niveau de la mise en œuvre de moyens de commandement et de contrôle avec l'ACCS, de la coopération spatiale à partir du centre satellitaire de Torrejon, de la mise en commun d'une partie de nos flottes de transport au sein du commandement du transport aérien militaire européen basé à Eindhoven et avec la Luftwaffe (escadron mixte de C-130J à Évreux, formations communes des équipages et mécaniciens A400M).

Il n'a échappé à personne qu'aujourd'hui nombre de fonctions spatiales sont au service des diverses opérations militaires pour augmenter nos capacités sur les divers théâtres et de ce fait

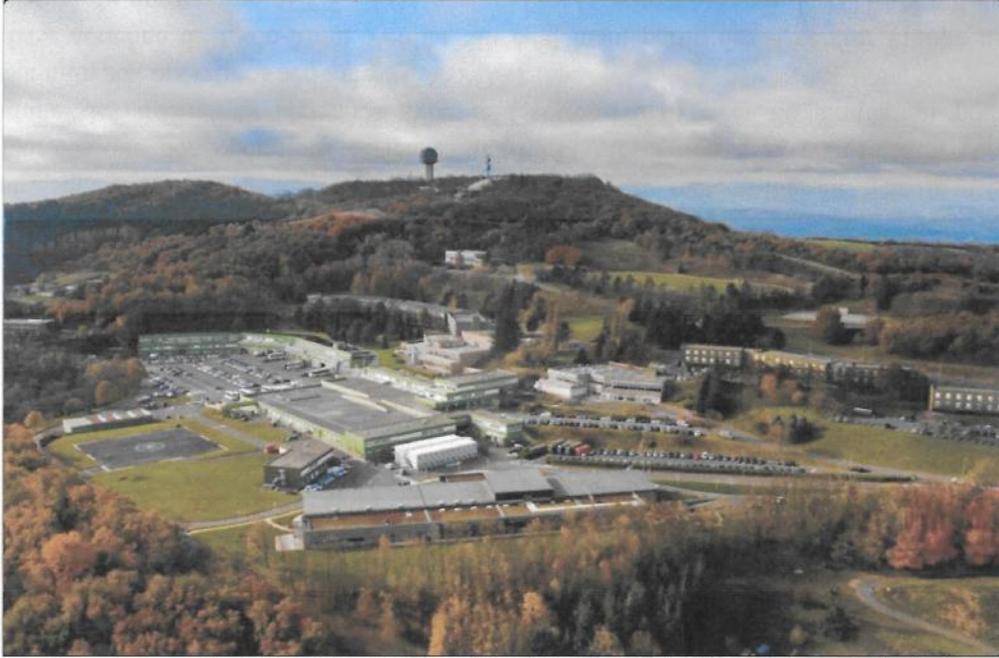
avec la création en septembre 2019 du Commandement de l'Espace, organisme à vocation interarmées intégré à l'AA fin juillet 2020, notre ambition spatiale de Défense était clairement affichée. Ce commandement rassemble désormais la majorité des experts du domaine militaire, fédère l'expression des besoins opérationnels et participe à la mise en œuvre des stratégies d'acquisition des capacités spatiales, en relation avec la DGA et le CNES. L'utilisation maîtrisée de l'Espace est un outil majeur de notre souveraineté nationale et j'ai déjà évoqué largement ce sujet dans le N° HS de Plein Ciel de septembre 2021.

Pour terminer je voudrais vous donner quelques informations sur le programme Rafale dont le calendrier de livraison a été plusieurs fois étalé dans le temps. L'ère du tout Rafale pour l'AAE étant encore loin, d'autres standards de cet appareil devront être développés afin d'améliorer en particulier ses capacités dans le champ de la connectivité et ainsi faire face à des moyens renforcés de guerre électronique et des systèmes de défense sol-air toujours plus performants. Il ne faut pas oublier non plus le rôle majeur joué par l'AAE pour le soutien à l'export, notamment du Rafale aujourd'hui, car elle accompagne les marchés par des actions de formation des mécaniciens et des pilotes. En 2021 la vente de 110 Rafale (18 dont 12 d'occasion à la Grèce, 12 d'occasion à la Croatie et 80 aux EAU) est une très bonne nouvelle pour nos industriels et pour les emplois induits par cette commande mais en revanche les récents succès à l'export sont un réel souci pour le CEMAAE car les Rafale d'occasion seront prélevés sur son parc aérien et cela risque de mettre en difficulté notre propre défense dans l'environnement d'insécurité actuel.

Un dernier mot à propos du projet franco-allemand de système de combat aérien du futur composé d'un avion de chasse de nouvelle génération et de plusieurs drones d'accompagnement, qui s'il aboutit, ne donnera pas lieu à des livraisons avant 2040. Le SCAF semble être bien lancé puisque l'objectif est de faire voler un démonstrateur à l'horizon 2027 et que les chefs d'état-major des armées de l'air allemande, espagnole et français ont réussi à s'entendre sur des besoins opérationnels communs mais encore faut-il s'accorder sur les conditions d'un accord industriel entre Airbus et Dassault Aviation et il semblerait que les discussions achoppent sur le mode de gouvernance retenu ainsi que sur les garanties de protection de la propriété intellectuelle demandées par Dassault Aviation. Le projet pourrait aussi se heurter aux désaccords entre les nations partenaires sur la politique d'exportations et par ailleurs la ministre de la Défense allemande vient d'annoncer que la Luftwaffe va faire l'acquisition de 35 chasseurs F35 US pour remplacer ses Tornado vieillissants et pouvoir ainsi transporter les missiles nucléaires américains. Même si le choix allemand ne semble pas remettre fondamentalement en cause le projet SCAF, il le fragilise cependant d'autant que d'autres pays européens ont déjà passé commande à Lockheed Martin de F35 (Royaume-Uni, Italie, Pays-Bas, Norvège et Pologne).

Ces quelques réflexions n'avaient d'autres buts que de vous sensibiliser aux problématiques actuelles de l'AAE.

Historique de la base aérienne 942



Vue aérienne de la BA 942 de Lyon Mont-Verdun © S.Grignon / armée de l'air

Lyon est un des berceaux historiques des ailes françaises grâce en partie aux frères Voisin et au Capitaine Ferber originaires de la région et à l'organisation en 1910 d'un meeting à Bron. Dès 1912 l'Armée créa 2 escadrilles (HF 19 et MF 20) à l'école d'aviation de Bron et certains élèves passeront à la postérité comme Pelletier d'Oisy, Adolphe Pégoud et Joseph Frantz (premier titulaire d'une victoire aérienne avec son mécanicien Quenault).

Durant la 1^{ère} GM de nombreux constructeurs se replièrent à Lyon qui devint un grand centre d'industries aéronautiques et une école de mécaniciens fut créée. Le 2^{ème} groupement d'aviation installa aussi son dépôt à Bron puis en aout 1919 six escadrilles de la 4^e Armée migrèrent de Strasbourg pour constituer le 5^e groupe d'aviation qui donnera naissance au 35^e Régiment d'Aviation en janvier 1920. Quatre escadrilles supplémentaires rejoignirent Lyon en octobre 1922 et il faudra attendre la création de l'Armée de l'Air en 1934 pour que le 35^e RA donne naissance à 3 escadres (5^e EC, 35^e et 55^e ER).

Dès le 3 juin 1940 le terrain de Bron fut bombardé et devint une base de stockage. A partir du 27 novembre 1942 les Allemands occuperont la base jusqu'à sa libération par les forces alliées en novembre 1944. Les « marauders » des 31^e et 34^e EB participeront depuis Bron aux missions de destruction du potentiel ennemi, sur la vallée du Rhin notamment, jusqu'en mars 1945. La base de Bron sera ensuite mise en sommeil de 1946 à 1952 mais la détection radar ayant montré son efficacité une station radar intérimaire sera installée à l'est de la piste en septembre 1955. La base de Bron intégrera le dispositif de détection et de contrôle de la Défense aérienne à l'été 57 et prendra alors le nom de Base de Défense Aérienne 942 avec une station de radar semi mobile installée à Satolas. Mais les jours de Bron sont comptés dès lors qu'il a été décidé de doter la base de moyens de détection plus performants tout en la transférant dans les Monts d'Or. En effet c'est en 1952 que le site du Mont Verdun fut cédé à

l'armée de l'air qui décida en 1955 d'y créer une nouvelle base de défense aérienne. Sous la maîtrise d'œuvre du génie militaire et de la délégation ministérielle à l'armement, débutent en 1956 les travaux d'envergure d'un ouvrage enterré. Ils seront interrompus en 1958 et reprendront en 1966. Les transferts de la base de Bron et de la station radar de Satolas s'achèveront en 1973 et la base aérienne 942, baptisée en mai 1982 «Capitaine Jean Robert» (commandant de la 2^{ième} escadrille du groupe de reconnaissance 1/35, tombé au champ d'honneur à 27 ans le 4 juin 1940), se verra confier la garde du drapeau de la 35^e escadre.

A 15 kilomètres au nord-ouest de Lyon, la BA 942 occupe 115 ha et quatre des sept monts d'Or avec un radar « 23 cm » sur le Mont Verdun et un radar Ground Master 406 sur le Mont Thou. La base est un outil de combat ayant la particularité d'être structuré autour d'un ouvrage enterré à 125 m de profondeur sous plusieurs tonnes de schiste et de granit qui abrite en son sein des centres d'opérations stratégiques et conventionnels activés en permanence. Cet ouvrage souterrain de 2,5 ha compte près de 7 km de galeries, une infirmerie, une cafétéria, une salle de conférence et plusieurs salles d'opérations. Grâce à des sas de protection avec portes blindées, à la présence d'une centrale électrique autonome et d'un système de renouvellement et de refroidissement de l'air pour réguler la température, l'ouvrage peut être mis en complète autarcie afin de résister à une attaque nucléaire, chimique ou bactériologique.

Suite aux diverses restructurations de l'armée de l'air, Lyon Mont Verdun a subi une transformation notable en passant du statut de base radar à vocation régionale à celui de centre névralgique des opérations aériennes avec l'arrivée en septembre 2007 du CNOA (Centre national des opérations aériennes) puis à l'été 2014 du CDAOA (Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes). La BA 942 accueille aussi le Centre de renseignement Air (CRA) qui dépend de la Brigade aérienne connaissance-anticipation (BACA) et l'un des 3 Centres de détection et de contrôle (CDC). La mission de prévention est assurée par le Centre opérationnel de surveillance militaire des objets spatiaux (COSMOS) dédié à la surveillance des objets en orbites et au suivi des rentrées atmosphériques à risques.

Pour les interventions le CDAOA fonctionne en coopération avec les systèmes de police du ciel de l'OTAN qui s'articule autour du Commandement allié air (AIRCOM) basé à Ramstein et de JFAC (Joint Force Air Command), structures conjointes de commandement et de conduite des opérations aériennes implantées dans plusieurs pays membres. Le Core JFAC français (FRA-JFAC), centre de conduite des opérations aériennes implanté au sein de la BA 942, assure la programmation et la conduite des opérations aériennes, à partir et hors du territoire national, et notamment le commandement de la composante aérienne de l'opération *Barkhane*.

La base aérienne 942 assure par ailleurs des missions particulières : direction et la coordination des opérations de recherche et de sauvetage d'aéronefs ou de victimes via le Centre de coordination de sauvetage (CCS) ; support météorologique par le Centre météorologique des opérations aériennes (CMOA) ; formation à la planification et à la conduite des opérations aériennes avec le Centre d'analyse et de simulation pour la préparation aux opérations aériennes (CASPOA).

La base aérienne de Lyon-Mont Verdun fait également partie des 4 centres européens de validation du programme ACCS (*Air Command and Control System*) de l'OTAN qui doit à terme couvrir l'Europe occidentale en offrant à tous les pays membres un système unique de

commandement et de contrôle des opérations aériennes. Une fois ce programme mis en œuvre, le CDC sera modernisé et le CNOA se verra adjoindre les capacités d'un CAOC (Combined Air Operations Center), structure de commandement Air de niveau tactique à l'horizon 2025.



Couloir ouvrage enterré



porte étanche de l'ouvrage

Nota

- Le CNOA, centre névralgique de la police du ciel, est le successeur du Centre de Conduite des Opérations Aériennes (CCOA) antérieurement basé à Taverny.
- Ground Master 406 : radar à longue portée entièrement numérique de Thales Raytheon System qui a remplacé le « Palmier » sur le Mont Thou en 2019.

Général (2S) Yves RIONDET

HISTORIQUE DES BASES DE L'AÉRONAUTIQUE NAVALE EN PACA

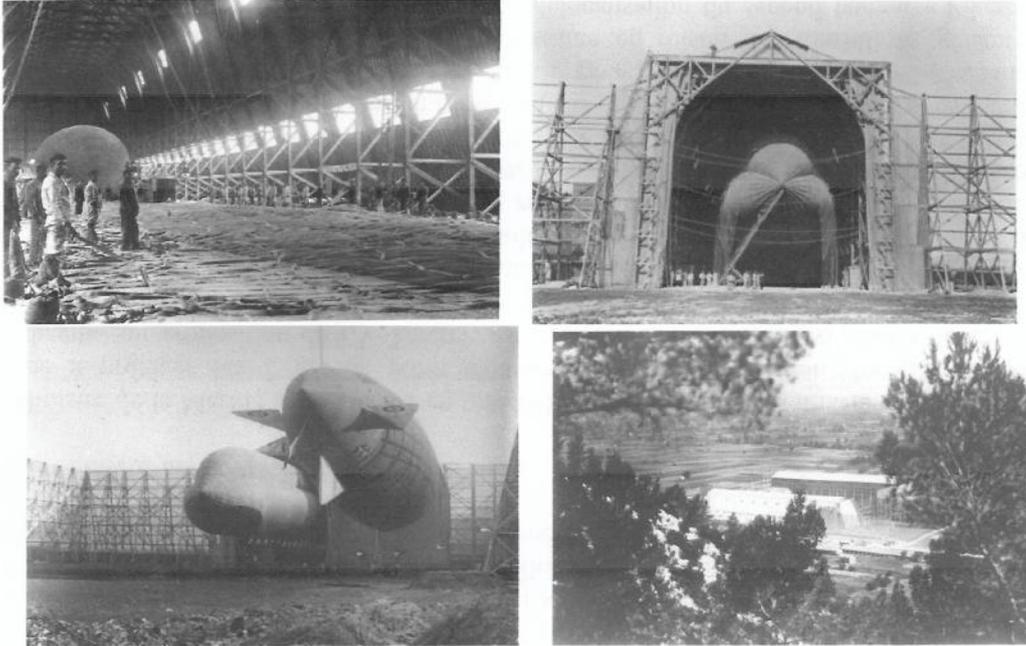
Le Ministère de la Marine s'est intéressé très tôt à l'aérostation puis à l'utilisation des avions dans le cadre des guerres navales. En 1910 la Marine fait l'acquisition de son 1^{er} Farman et en avril une commission spéciale propose de créer un Centre d'Aviation Maritime. Dès juin 1911 le CV Daveluy est mandaté pour rechercher un site pouvant accueillir des avions et un terrain à Saint Raphaël est sélectionné en octobre pour préparer les essais des futurs appareils qui seront achetés par le service de l'Aviation maritime créé lui même par décret le 20 mars 1912. Il se mue en Service de l'Aéronautique maritime par décret du 10 juillet 1914 scindé entre l'Aviation pour les hydravions et les avions et l'Aérostation pour les dirigeables et les ballons captifs.

C'est au cours de la Grande Guerre et tout spécialement entre 1917 et 1918 que l'Aéronautique maritime va connaître une formidable expansion. Des centres d'hydravions sont créés tout au long des côtes françaises, en Afrique du Nord et dans une bonne partie de la Méditerranée orientale. Leur nombre culmine à 36 fin 1918 et le nombre d'hydravions et d'avions en dotation s'élève à plus de 1200. A la même époque l'Aérostation aligne plus de 30 dirigeables dans 13 centres dont celui d'Aubagne et 200 ballons captifs qui sont mis en œuvre à partir de bâtiments côtiers ou de centres comme ceux de Toulon, du Frioul ou des Salins d'Hyères. En complément de Fréjus St Raphaël d'autres CAM (centres d'aviation maritime) seront édifiés au Creux St Georges à Toulon en 1916 avec un PC (poste de combat) au Cap Janet, à Antibes en 1917 avec un PC à Nice en 1918 puis d'autres qui deviendront des grandes bases aéronavales du pourtour méditerranéen.

➤ *Le Centre d'aérostation d'AUBAGNE*

Le Ministre de la Marine ayant décidé en mai 1916 de créer un port d'attache de dirigeables destiné à protéger les 2 grands ports méditerranéens de Toulon et Marseille, le site d'Aubagne, sur proposition du LV Thierry, est choisi et le montage d'un hangar de 150 m, débuté dès septembre, sera achevé début février 1917 avec les travaux de l'avant port. L'activité de ce centre d'aérostation, rattaché au Centre Aéronautique de Toulon, débutera en mai 1917 avec le vol de l'AT 2 (dirigeable souple construit par la Sté Astra) et se terminera en novembre 1921 avec le vol de l'AT 19. Les zones de patrouille s'étendant de la frontière italienne à la frontière espagnole en passant par le sud de la Corse, 2 ports de relâche seront créés respectivement en septembre et octobre 1917 à St Raphaël et à Perpignan pour permettre aux dirigeables de trouver un refuge en cas de difficultés. Fin 1917 la construction d'un 2^{em} avant-port débute et le hangar est modifié pour pouvoir être utilisé des 2 côtés mais bien que son implantation ne soit pas satisfaisante en raison des tourbillons gênant la manœuvre des dirigeables, les propositions de délocalisation du second hangar « Piketty » seront refusées par le ministère. Malgré les nombreux incidents liés à l'aérologie de la région, Aubagne est désigné comme port d'escale des ballons ralliant l'Afrique du Nord et

construction du second hangar est achevée juste après la grande guerre. Le centre, désarmé le 1^{er} juillet 1922, devient alors une annexe de Cuers mais plus aucune activité ne sera enregistrée et le dernier hangar sera démoli seulement en 1988.



- photos source David Marcel (- gonflement d'un AT, sept 1917 / - AT11 au hangar et ZD5 dans l'avant port, juin 1918)

➤ **La BAN de FREJUS SAINT RAPHAEL**

Dès le 28 mai 1912 eurent lieu les premiers essais officiels de l'hydroaéroplane « Canard Voisin » à partir de l'hydrobase située à l'embouchure de l'Argens et suite à l'acquisition fin juin 1912 d'un terrain de 45 hectares le centre d'aviation maritime sera créé en avril 1913. Débutera alors la construction de 3 hangars pour accueillir les escadrilles de combat et d'école ainsi que la CEPA (Commission d'Etudes Pratiques d'Aviation) née en 1916 avec son parc aérien composé de FBA, Donnet-Denhaut et Georges Lévy. Il s'y ajoute à partir de mars 1919 une Aviation d'Escadre qui va s'articuler en 3 escadrilles d'avions terrestres : une de Chasse dotée de Hanriot HD2, une de Reconnaissance avec des Salmson 1A2 et Hanriot HD3 puis en 1924 une de Torpillage équipée de Farman Goliath. Cette aviation d'escadre effectue les premiers essais d'accrochage sur la coque inachevée du Béarn en 1920 et 1921 et des essais de décollage sur une plate forme montée à l'avant de l'avisos Bapaume de 1921 à 1924. Elle sera transférée sur la nouvelle base d'Hyères en mai 1925.

L'escadrille de bombardement de nuit (BN 301), créée en mai 1923, quittera la base pour le centre de Berre en mars 1926 où l'école de pilotage sur hydravions l'avait précédée dès 1919. La CEPA, chargée des essais d'utilisation militaire et d'emploi tactique des aéronefs, mettra au point les méthodes de bombardement en piqué et testera durant les années trente plusieurs prototypes dont des autogires en 1936 mais la base sera fermée de septembre 1940 à septembre 1941 puis de nouveau fermée en novembre 1942 suite à l'invasion de la zone libre mais utilisée dès décembre 1942 par des bombardiers allemands. La base, réarmée le 1^{er} janvier 1946, accueillera l'escadrille 10S de la CEPA fin décembre avec la majorité de ses appareils et elle construira alors une piste engazonnée de 750 m de long pour les avions

légers. La 58S arrivera en juin 1954 avec ses Bell 47 et Hup-2 et en 1956 sera réalisée une piste en béton de 1000 m prolongée ultérieurement à 1200m. Le 2 décembre 1959 la rupture du barrage de Malpasset entraîne la perte de la majorité des appareils présents sur le site et la destruction d'une partie des bâtiments dont la reconstruction s'étalera jusqu'en 1962. La CEPA participera toutefois aux campagnes d'essai des installations d'aviation du PA Clemenceau avec les Alizé, Fouga Zéphyr et Aquilon et plus tard avec les Etendard et Crusader. En octobre 1977 la CEPA devient le Centre d'Expérimentations Pratiques de l'Aéronautique navale et son activité porte sur les mises au point des nouveaux appareils : Lynx, Panther, NH 90, Atlantique 2, SE modernisé et Rafale. Le 1^{er} février 1991 la 10S et la 20S fusionnent pour former le Centre d'Expérimentations Pratiques et de réception de l'Aéronautique navale (CEPA/10S). En avril 1992 le ministère de la Défense annonce sa décision de fermer le site et la 10S sera transférée à Hyères le 15 juin 1995 juste avant la dissolution officielle de la BAN le 30 juin. Aujourd'hui la ville de Fréjus en a fait une base de Nature ouverte au public.

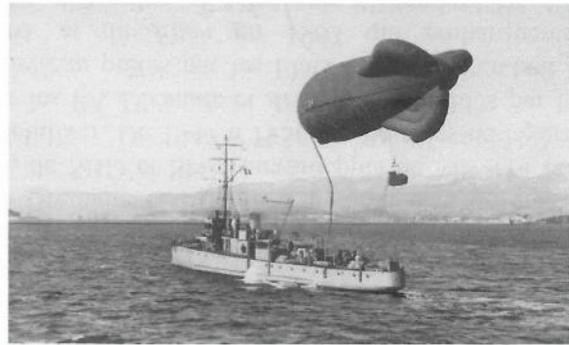
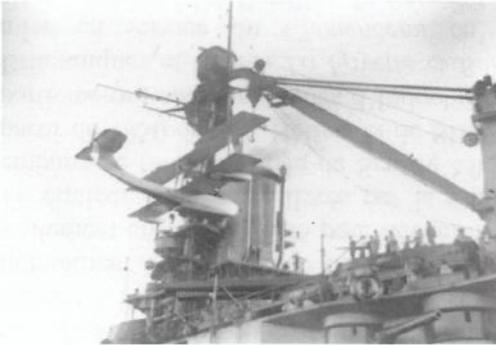


- §photos source Desgouttes (vue aérienne 1917)
- §photo source Metin (vue aérienne 1925)
- §photo source Requin (vue aérienne avec Goliath en vol, 1928 /
- §photo source Moutte (Br. 14 en vol 1925)
- §photo Feuillo Collection (vue aérienne après dégâts du barrage de Malpasset décembre 1959)

➤ **La BAN de Saint MANDRIER**

L'installation du CAM se fait initialement en août 1916 près de la mairie dans l'anse très protégée du creux Saint Georges et 3 hangars seront construits pour accueillir progressivement les 24 hydravions FBA, Donnet-Denhaut et Tellier de reconnaissance et de défense côtière avec lesquels les liaisons étaient réalisées par pigeons voyageurs. La paix revenue le centre est désarmé en août 1921 et les hangars sont démontés en 1924. Mais en 1930 débutent les travaux d'aménagement d'une nouvelle base implantée un peu plus loin, au bas de la croix des signaux. Elle sera inaugurée en août 1933 mais la construction d'un slip pour le hissage des appareils et de trois hangars sera achevée seulement en 1939. Ceux ci sont destinés à abriter les ballons captifs précédemment basés au Mourillon et aux 2 escadrilles du transport d'aviation Commandant Teste créées respectivement en 1931 et 1932. L'une de surveillance est équipée de Gourdou-Leseurre 811 et celle de bombardement avec des Levasseur PL15. Une escadrille de chasse équipée de Loire 210 est créée en juillet 1939 à des fins d'entraînement mais elle sera dissoute quelques mois plus tard suite au concept qui n'a pas convaincu et à des critiques relevées sur les appareils. Le 11 août 1940 le désarmement de la base est ordonné mais une activité marginale demeure un temps avec les deux ballons captifs encore en service et l'entretien des hydravions embarqués sur les croiseurs. La base est investie par les Allemands en novembre 1942 et elle sera occupée temporairement par les Italiens jusqu'à la chute de Mussolini avant d'être abandonnée en février 1944 par le reste du personnel français affecté à l'arsenal. Après le débarquement des alliés au cap Nègre le 15 août 1944 la base sera réactivée début septembre pour permettre l'arrivée en novembre tout d'abord de la 2S équipée de Latécoère 298 puis de la 9 FTR, escadrille de transport dotée progressivement de DO24. En 1946 la 2S est affectée à Hourtin, la 9 FTR devient la 30S pour assurer le sauvetage en mer et la 33S est créée pour les transports vers les colonies mais faute de carburant les missions sont très réduites et les difficultés de tous ordres subsisteront jusqu'à l'arrivée en octobre 1951 de la 58S, 1^{ère} formation hélicoptères de l'Aéronautique navale équipée de Bell 47 puis de Sikorsky S51. La 30S, dissoute en janvier 1952, est remplacée par le Cours Préparatoire des Elèves de l'Aéronautique Navale et en 1954, après la fermeture de la 33S et l'affectation à Saint Raphaël de la 58S et du CPEAN, naît le 1^{er} juillet la 23S dotée de Hup 2. Le 1^{er} août la 12S, reformée à Cuers une année plus tôt, s'équipe de Noroît N1402 puis d'hydravions lourds Sunderland avant de disparaître le 31 décembre 1959 après avoir formé nombre de personnel de l'aéronautique navale à la lutte anti sous-marine. En 1962 la 23S reçoit des Alouette 3 et le Groupe d'Hélicoptères de l'Aéronautique Navale, composé de 3 flottilles de HSS (31F ; 32F ; 33F), est rapatrié d'Algérie. La 32 F part pour Lanvéoc en juin 1964 tandis que la 31F spécialisée dans la lutte anti sous marine remplace ses HSS par des Lynx WG13 et la 33F par des Super Frelon en juin 1979. L'année 1990 marquera l'arrivée des Dauphin SA385 à la 23S et 1995 la naissance de la 36F équipée de Panther pour les opérations de police en mer. Une nouvelle restructuration de l'Aéronautique navale entraînera d'une part en octobre 1999 la fusion de la 23S et de la 33F pour recréer la 35F dédiée au soutien des forces navales à la mer et d'autre part en 2001 le regroupement des hélicoptères du même type par flottilles. La décision de fermer Saint Mandrier annoncée à

l'été 2000 conduira en octobre 2003 au transfert à Hyères des 3 unités aériennes et à la fermeture du site le 1^{er} janvier 2005. Sous l'impulsion de la CCIV et du Conseil Général du Var une parcelle du DPM a été concédée à la SNSM pour établir son centre départemental de formation des nageurs sauveteurs et une autre partie va être attribuée à 2 sociétés de construction et réparation dédiée à la grande plaisance.





- §photo source DCN (FBA17 et HE2 à bord du Bretagne, février 1926)
- §photo source Godoc (ballon captif T54 remorqué par le Granit, 1932)
- §photo source Jolly (2 ballons captifs sur terre plein du CBC de Toulon, octobre 1939)
- §photo source Marty (11657 : Sopwith sur pont du Béarn. Toulon octobre 1920)
- §photos source Fouqué (11662 : Le Creux Saint Georges 1920)
- §photo DR Sunderland de la 7F
- §photo G. Rueda (hangar 23S : Dauphin SA365 et Alouette 3)
- §photo G. Rueda (HSS PA Arromanches : embarquement des H34 Sikorsky à bord)
- §photo Marine Nationale (Super Frelon de la 33F en vol dans la rade de Toulon)

➤ **La BAN de HYERES**

Le terrain du Palyvestre situé dans une zone marécageuse est retenu en 1919 par le ministère de la Marine pour y créer un futur Centre Aéronautique Maritime qui sera armé en février 1925 mais le Lieutenant de Vaisseau Teste en avait décollé le 20 octobre 1920 pour poser son Hanriot sur le pont du Béarn en rade de Toulon, réalisant ainsi le 1^{er} « appontage ». Plusieurs hangars seront érigés pour accueillir l'aviation d'escadre transférée de Saint Raphaël en 1925 avec ses Gourdou Leseurre et ses Dewoitine 300 et l'escadrille de chasse terrestre basée à Hyères s'envolera pour Marignane en 1935 tandis que l'aviation du Béarn quittera Hyères pour Cherbourg en 1936. En 1931 une hydrobase est créée sur la plage pour les CAMS 37 de l'escadrille de surveillance 3S1 mais elle sera détruite lors du débarquement allié. Une escadrille d'autogires, la 3S2, sera basée de février 1938 à août 1939 avant de partir à Cuers puis Deauville. Jusqu'en juin 1940 la base du Palyvestre possèdera une section d'aéronefs servant à l'entraînement des pilotes et elle accueillera de nombreuses formations en transit notamment vers l'Afrique du Nord mais elle sera désarmée en novembre 1942 et réarmée seulement en février 1945 pour accueillir les flottilles 3F et 4F. Puis en 1946 sont créées la 1F équipée de Seafire livrés par la Grande Bretagne et l'Ecole d'appontage et de chasse embarquée (54S) équipée de Seafire Mk III, de SBD et SNJ Harvard puis de MS 474 et à partir de 1950 de F6F Hellcat et de SB2C Helldiver. De 1947 à 1956 les flottilles de Hyères participeront aux campagnes d'Indochine sur les PA *Dixmude* et *Arromanches* cédés par les Britanniques et les PA *La Fayette* et *Bois Belleau* prêtés par les Etats Unis en attendant la mise en service du *Clemenceau* en 1961 et du *Foch* en 1963 qui embarqueront alternativement les flottilles de Fouga Zéphyr, d'Aquilon, d'Alizé puis d'Etendard IV. Les formations d'Alizé quitteront progressivement la plate forme entre 1961 et 1968 pour Nîmes et Lorient alors que la 11F (Etendard) et la 16F (Etendard photo) regagneront Landivisiau en 1967 et 1969. En 1970 il reste, outre la 3S arrivée de Cuers en 1967, la 59S créée en février 1956 pour assurer l'entraînement des pilotes embarqués dont la dissolution interviendra fin mars 1997 et la 17F, née à Hyères en avril 1958 avec des Corsair, qui partira en juillet 1993 pour Landivisiau sur Super Etendard modernisés. Elles seront remplacées respectivement en

1995 par le CEPA et l'ERCE/10S qui fusionneront en 2001 et par la 28F, équipée de Nord 262 et de Xingu, qui sera recréée à Hyères, suite à la dissolution en 2000 de la 3S, avant de migrer vers Nîmes en 2002.

Depuis 1966 un protocole d'accord prévoit la mise à disposition des pistes et de moyens de sécurité et de contrôle aérien au profit de l'aéroport civil situé en limite sud du terrain de la base. Aujourd'hui sur un terrain de 250 hectares et de 8 km de périphérie avec 2 pistes, nous retrouvons, outre les flottilles 31F (Lynx pour la lutte ASM), 35F (Dauphin Pedro, Dauphin service public, Alouette 3) et 36F (Panther pour lutte au dessus de la surface), le CEPA/10S (Lynx, Rallye, Alouette3), l'Ecole du Personnel du Pont d'Envol (formation du personnel pour mise en œuvre des aéronefs à bord PA), un détachement de la 32F qui assure les missions de secours lointaines avec des Super Frelon, un détachement des douanes avec ses appareils de surveillance Ecureuil et Cessna F 406 dont un Polmar et le « Pélicandrome » de la Sécurité civile pour assurer le plein des appareils de lutte contre le feu en produits retardant. Cette BAN emploie 1400 personnes et pour mémoire l'Etat Major de l'Aviation Navale, créée le 19 juin 1998 par fusion des forces de l'aviation embarquée et de l'aviation de patrouille, maritime est implanté à Toulon.





- §photo source de Cevins (11644 : avions du groupe du Béarn en 1932 à Hyères)
- §photo source Pacaud (11648 : hydrobase en 1933)
- §photo Rateaud (PA Bois Belleau : entretien des Corsair sur le pont)
- §photo R. Bail (PA La Fayette : Avenger et Corsair sur le pont d'envol)
- §photo Marine Nationale (PA Foch)
- §photo G. Rueda (Alizé sur pont Clemenceau. 07/1997)
- §photo SHM Toulon (Fouga Zéphir sur PA Arromanches 1972)
- §photo 16 F (Etendard IVP sur PA Clemenceau)
- §photo Marine Nationale (Super Etendard sur PA C. de Gaulle. 12/2001)
- §photo JM Roche (ATL2 Hyères 07.2001)

➤ **La BAN de BERRE puis de BERRE - ISTRES**

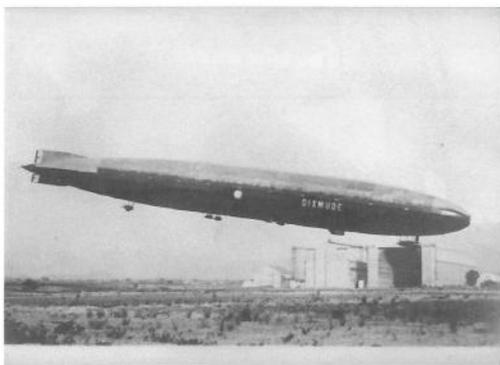
En janvier 1919, la Marine nationale, pour soulager l'Ecole de St Raphaël, crée sur l'étang de Berre un centre école d'apprentissage qui deviendra le centre école de pilotage de l'aviation maritime de Berre le 10 mars 1920 avant d'être transféré à Hourtin en 1925. Cette hydrobase, qui a pris plusieurs appellations (Centre Principal d'Aviation Maritime en 1926, Base d'Aviation Maritime en 1930 puis Base Aéronautique Navale de Berre en avril 1937), deviendra un centre d'aviation maritime important entre les 2 guerres. En effet, avec la montée du fascisme en Italie, l'Etat Major décide de renforcer l'Aviation Maritime en Méditerranée et en particulier à Berre. Plusieurs unités et escadrilles s'y succéderont avec notamment de 1924 à 1940 une section d'entraînement, de décembre 1930 à mars 1932 une section Hydravions de vitesse et de 1926 à 1939 une escadrille d'hydravions lourds dotée de Latham 43 et 47, de CAMS 55 puis Short Calcutta et Breguet 521 Bizerte. D'autres unités seront présentes jusqu'en 1940 (une escadrille de torpilleurs équipée de Latécoère 290 puis 298, deux de bombardement dotée de Farman Goliath et deux de surveillance ainsi qu'une d'Exploration jusqu'en 1942, la 9E avec des Breguet 521, Leo H47 et H246. Cette dernière,

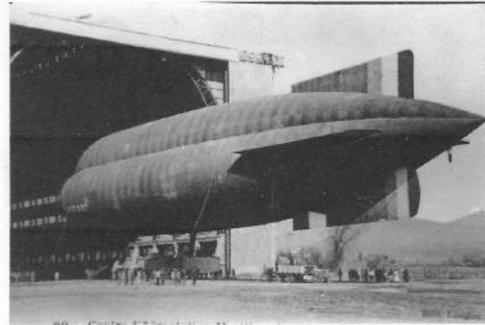
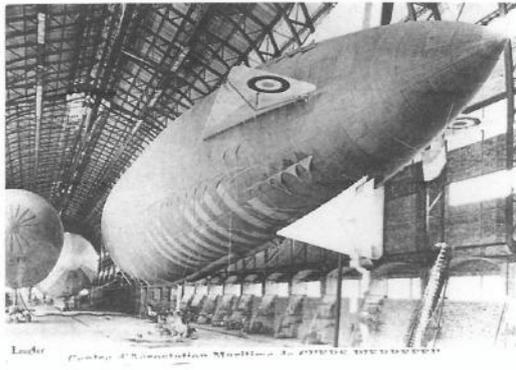
malgré des restrictions d'emploi imposées par la commission d'Armistice, assurera la protection des navires français et des actions de reconnaissance jusqu'à fin novembre 42 où la base sera occupée par l'ennemi puis mise en gardiennage en janvier 43 avant d'être réarmée à partir de fin août 44. Toutefois la base ne devait plus abriter de formations d'hydravions et son activité se limitera dès 1949 au stockage de Morane 500 et 502, de planeurs marine en VR et de Nord 1402, hydravions ratés vendus aux Domaines en 1956. A partir de 1951 de nombreuses opérations de stockage / déstockage de Short Sunderland, un des plus grands hydravions à coque de la seconde guerre mondiale, eurent lieu au profit de la 7F basée à Dakar afin de gérer au mieux le vieillissement de cet appareil. Transformée en BM 1 (base mobile) au profit de la 3^{ème} Région Maritime la BAN de Berre est réarmée le 15 juin 1954 et rebaptisée Base Aéronautique Navale de Berre – Istres comprenant la BM1 qui sert de support logistique et technique à la BOM (base opérationnelle marine) d'Istres armée le 1^{er} juin 1955. Celle ci a pour mission, outre l'accueil des équipages de passage et la mise en œuvre d'appareils ASM lourds, le support d'une antenne CEPA de Fréjus St Raphaël. La montée en puissance du détachement Etendard entraîne en janvier 1962 la création de la BSAN Istres (base secondaire de l'aéronautique navale) et la mise en gardiennage de la BAN de Berre rattachée dès lors à la BAN de Nîmes Garons. Les hydravions de la sécurité civile occuperont pendant quelques mois en 1963 les hangars de l'ancienne base qui servira encore de dépôt pour les pièces de rechanges Atlantic et qui sera officiellement dissoute le 31 décembre 1972 avant d'être cédée à la commune de Berre l'Etang.



mais ensuite on notera l'escale technique du *Graf Zeppelin* en mai 1929 suite à une avarie moteur et entre 1944 et 1945 celle des dirigeables souples Goodyear du « Blimp Squadron 14 » chargé de la recherche des champs de mines et de la lutte ASM.

La création en février 1923 de la 1^{ère} escadrille de bombardement équipée de 12 Léo 17 sera suivie par 2 autres en 1924 et en 1926 dotée de Farman Goliath. En 1927 le Centre principal de dirigeables prend la dénomination de Base d'aéronautique maritime puis en 1937 celle de Base aéronautique navale. Durant les années 30 l'activité aérienne sera réduite aux vols de stockage et réception d'avions et il faudra attendre septembre 1939 pour voir revenir une escadrille de chasse équipée de Dewoitine 510 et de Bloch 151, la 3S2 en provenance de Hyères avec ses autogires AVRO 30 puis en juin 1940 une de bombardement dotée de Léo puis de Vought 156F. En 1941 l'Entrepôt Général de l'Aéronautique Navale (EGAN) s'installe dans le hangar N°1 mais dès novembre 1942 la base, occupée par les Italiens et les Allemands, est désarmée. Après sa libération en août 44 la base est réarmée, l'EGAN devient Service d'Approvisionnement de l'aéronautique navale et la 3S, escadrille de servitudes et de liaison équipée de Morane 500 et de Siebel, s'y installe. En 1945 sont créés l'atelier réparation moteur et l'atelier réparation parachutes et engins de sauvetage puis en 1954 le MSAN devient Entrepôt Principal de l'Aéronautique Navale (EPAN). En 1963 la 14F équipée de Corsair stationne sur la plate forme qui prendra le statut de base atelier le 30 juin 1967 entraînant le départ de la 3S à Hyères le 1^{er} octobre. En 1972 l'Entrepôt International du Matériel Atlantique (EIMA) s'implante et en 1978 le banc d'essais ATAR sera inauguré. Entre temps le hangar N°1 a été détruit en janvier 1978 et le N°2 en cours de démolition s'est effondré en novembre 1983. L'Atelier de Réparation de l'Aéronautique Navale (ARAN) est créé en 1986 et l'Etablissement de Cuers devient en 1992 un AIA (Atelier Industriel de l'Aéronautique). En janvier 1997 est créé le Service de la Maintenance Aéronautique par regroupement des 3 AIA et la dissolution de la BAN intervient le 1^{er} octobre 1997 donnant naissance à l'Etablissement d'Aéronautique Navale de Cuers Pierrefeu, lequel fermera le 1^{er} septembre 2001 suite au transfert du site à la Délégation Générale pour l'Armement. L'Aéronautique navale conservera néanmoins un établissement annexe et un atelier de réparation qui est placé depuis janvier 2008 sous l'autorité de l'AIA de Cuers, lequel relève du SIAé rattaché organiquement au CEMAA. Il assure aujourd'hui la réparation des structures composites et la maintenance des cellules d'aéronefs. Grâce à son pôle de compétence il réalise des prestations de maintenance de simulateurs, d'entraîneurs et de bancs de tests des équipements et il développe et réalise les radômes d'aéronefs militaires (M2000, Rafale, Super Frelon, Super Puma et NH90) et civils (A320, A340 et A380) ainsi que ceux des missiles supersoniques. L'aérodrome de Cuers Pierrefeu, avec sa piste de 1980 m, accueille aujourd'hui d'une part l'aéroclub du Var né de la fusion en 1946 de l'aéroclub Toulon et du Var (créé en 1934 par M Trabaud avec quelques passionnés) avec celui de Cuers et de la Région Toulonnaise et d'autre part l'aéroclub du Soleil créé par Paul Ricard.





- §photos source Du Plessis (DX introduit dans hangar 1920)
- §photo source Labro (1234 : Méditerranée)
- §photo source Cayla (ZD4, VZ12 et Méditerranée dans hangar octobre 1924)
- §photo source Leduc (AT19 nez dans le hangar)
- §photo Luc Bénétteau (Atlantic à Cuers. 1992)
- §photo DR (hangars et parking)

➤ *Hydrobase d'ANTIBES*

Les 3 frères Garbero, collaborateurs d'Antonio Fernandez décédé au cours d'un vol d'entraînement en décembre 1909, fondèrent en 1910 la société « Côte d'Azur Aviation » au Val Claret, proche du Fort Carré avec l'ambition d'installer dans la plaine de la Brague un terrain d'aviation et un champ d'aérostation. Fin décembre de nouveaux hangars et un terrain seront inaugurés mais après l'échec de leur société ils créeront sur le terrain de la Fontonne, avec le constructeur Hanriot, l'école de pilotage d'Antibes. La municipalité, pour encourager les essais aéronautiques, institua en 1911 le Grand Prix de la ville d'Antibes mais la déclaration de guerre mettra fin aux meetings. La Marine Nationale récupèrera alors une partie du matériel de la société évoquée supra pour installer dans le port un centre de montage et de réparation d'hydravions qui sera opérationnel seulement à partir d'octobre 1917. A la fin des hostilités les installations seront cédées à une société de navigation aérienne pour créer une base d'hydravions à vocation civile et de grands travaux seront entrepris pour pouvoir entretenir les hydravions qui étaient dans le port Vauban. Le 1^{er} vol postal, prélude à la ligne passagers et fret «Antibes-Tunis-Ajaccio», eut lieu le 1^{er} octobre 1920 et Mermoz viendra tester l'hydravion de chasse Bernard dans la rade d'Antibes. C'est ici que sera aussi organisé

en septembre 1925 le concours des hydravions de transport et qu'à l'automne le Léo H134 « Clément –Bayard » fera son voyage de promotion vers Bizerte et Athènes. L'hydrobase, dirigée à sa création en juin 1920 par le Commandant Jacquot, ne cessera de se moderniser en s'équipant d'un système performant de radionavigation et de TSF. Albert Terrusse, ancien radio de la Marine Nationale, qui avait eu l'idée de doter les hydravions d'une antenne pour signaler leur position, lui succèdera en 1934 et restera 12 années à la tête de cette base.

C'est à Antibes qu'eurent lieu les essais du Léo H-47 "Atlantique 1" (gros hydravion quadrimoteur à coque métallique) avec Lucien Bourdin, chef pilote chez Lioré et Olivier. Après le succès des vols en charge du 31 juillet 1936 et du 15 janvier 1937, la CEPA (Commission des Essais Pratiques) de Saint-Raphaël, avant de prendre livraison du Léo H-47 pour le livrer à Air France, demanda un dernier essai le 19 mai 1937 mais alors que l'hydravion déjaugeait pour décoller, il s'abattit lourdement sur bâbord avant de s'immobiliser puis de chavirer. Sur les dix personnes à bord cinq périrent dont Lucien Bourdin et Charles Reyer, mécanicien navigant monteur des hélices Ratier.

Lors de la seconde guerre mondiale l'hydrobase fut d'abord occupée par les Italiens de novembre 1942 à septembre 1943, puis par les Allemands jusqu'en août 1944. La base n'ayant plus le droit d'émettre, une grande partie des installations radioélectriques fut démontée. A l'issue de la guerre les hydravions, jugés peu fiables et gourmands en carburant, furent progressivement abandonnés sur les grandes lignes et les hangars n'abritèrent plus que quelques avions terrestres. La base d'Antibes sera dissoute en 1946.



§collection Elisabeth Basset-Terrusse et Claude Antonini. (D/L Atlantide 1; Grue Titan fin 1923 fort carré en arrière plan ; hydrobase 1920)

Général (2s) Yves Riondet.

NOTRE REPAS DU 20 JANVIER 2022

C'est par une belle journée que nous nous sommes retrouvés pour débiter cette nouvelle année à la Table de Beaurecueil afin de profiter de quelques moments de délasserment en dépit des conditions sanitaires qui nous inquiètent tous.

La conférence donnée par le Lieutenant-colonel (h) Jean-Louis Riccioli, que nos adhérents connaissent bien, portait sur la vie d'un soyeux aixois : Gaspard Grégoire (1741 – 1856). Né dans une famille de marchands de soie aixoise, esprit très créatif, il essaie d'inventer un procédé de velours imitant la peinture et il y parvient grâce à une méthode qui reste mystérieuse car il a détruit toutes ses explications avant sa mort. Il peignait ses portraits avant le tissage ce qui constituait une prouesse.

Associé à son frère Paul (1755 -1842), dessinateur connu, il réalise des œuvres d'une grande finesse mais malheureusement en petit format.

A l'issue de cette enrichissante conférence, le repas concocté par les restaurateurs de « la Table de Beaurecueil » clôture cette matinée fort appréciée des 30 participants.

Pierre FILIBERTI



Portrait de Marie-Antoinette



Portrait de Napoléon Ier

IN MEMORIAM

Lieutenant (H) Jean-Pierre AUNE (1935 – 2021)



Sursitaire, appelé au service le 1^{er} février 1963, il est admis au peloton d'Elève Officier de Réserve à Caen dans la promotion 63/3.

Aspirant, il choisit la spécialité de fusilier commando de l'air et est affecté à la Base aérienne 701 de Salon de Provence.

Nommé Sous-lieutenant le 1^{er} mars 1964, il est rayé des contrôles le 1^{er} août 1964.

Promu Lieutenant de réserve le 1^{er} mars 1966, il est admis à l'honorariat de ce grade le 3 septembre 1972.

Il poursuit sa carrière au sein de l'Education nationale pour la terminer comme professeur des universités.

Il était Officier dans l'ordre des Palmes Académiques.

Informés tardivement de son décès le 30 août 2021, nous avons présenté les condoléances du secteur à sa fille, Madame Marie-Catherine Delaporte Aune.

Madame Anne-Marie SÉNARD (1937 – 2022)



Originnaire d'Alsace, veuve d'un officier pilote de l'armée de l'air abattu en Algérie, elle fait toute sa carrière au sein de l'Education nationale comme professeure d'allemand. Très attachée à l'armée de l'air, elle s'inscrit à notre secteur en 1985 et participe à de nombreuses activités et notamment à quelques voyages où sa gentillesse, sa simplicité et son dynamisme sont remarquables.

Elle nous a quitté le 7 février après un courageux combat contre la maladie. Ses obsèques se sont déroulées à Marseille le 16 février en présence d'une délégation de l'Association Méditerranéenne des Amis des Paquebots et de

notre secteur.

Pierre FILIBERTI