

La base aéronavale de Landivisiau



Sélectionnées parmi les 110 000 clichés réalisés par la base aéronavale (BAN) de Landivisiau de 1967 à 1995 et conservés aujourd'hui à l'ECPAD, les images de ce dossier racontent le quotidien des personnels de la BAN et des formations de l'aéronautique navale, à Landivisiau, en exercice et en mission.

Chronologie illustrée des grandes dates de l'histoire de la BAN

1962

Au début des années 1960, l'engorgement de la base d'aéronautique navale de Hyères, dans la région varoise, et le développement de l'aviation embarquée à réaction conduisent à construire une nouvelle base aéronavale en Bretagne. Si le nom de la BAN est associé à celui de Landivisiau, la base s'étend en réalité sur une surface de 370 hectares répartis sur les territoires de cinq communes : Bodilis, Plougar, Plounéventer, Saint-Derrien et Saint-Servais.

1963

L'aménagement de la plate-forme militaire débute en 1963 par la construction de la piste, longue de 2 700 mètres, achevée deux ans plus tard, puis de la tour de contrôle.



◆ n°1. Référence : **REP1967-BANLA-017-0001**
Vue aérienne de la base aéronavale de Landivisiau.
Landivisiau, 6 décembre 1967, photographe Le Loc'h
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

1965

Le 1^{er} février 1965, le général de Gaulle, président de la République, inaugure officiellement la nouvelle base. Le 1^{er} septembre, le capitaine de vaisseau Jacquin devient le premier commandant de la BAN de Landivisiau.

1967

1967 voit l'arrivée des deux premières flottilles de chasse embarquée : la 11F et ses Étendard IV M le 2 mai, et la 15F, également équipée d'Étendard IV M, le 1^{er} août. L'activité opérationnelle de la BAN est effectivement lancée.

◆ n°2. Référence : **REP1967-BANLA-004-0004**
Prise de commandement par le lieutenant de vaisseau de la Fournière de la flottille 15F.
Landivisiau, 4 août 1967, photographe Le Loc'h
ECPAD / Collection BAN Landivisiau



1968

Les Crusader F8E font leur apparition à Landivisiau avec l'installation des flottilles 12F et 14F le 1^{er} août. La BAN prend de plus en plus d'ampleur, non sans réticence de la part de la population locale.

◆ n°3. Référence : **REP1968-BANLA-083-0001**
Arrivée de la flottille 14F à Landivisiau.
Landivisiau, 8 août 1968, photographe Le Clec'h
ECPAD / Collection BAN Landivisiau



◆ n°4. Référence : **REP1968-BANLA-059-0002**
Ramassage d'artichauts répandus sur la piste de la base aéronavale de Landivisiau par des agriculteurs locaux.
Landivisiau, 5 juin 1968, photographe Aufroy
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

1969

Après un an et demi à Landivisiau, la 15F est dissoute en janvier 1969. En février, la Section Fouga de Landivisiau, sur CM 175 Zéphir, est créée. Le 1^{er} avril, la flottille de reconnaissance 16F et ses Étendard IV P rejoignent Landivisiau.

1972

La Section Fouga s'équipe de Morane Saulnier 760 Paris et devient la Section réacteur de Landivisiau (SRL).

1975

La SRL reçoit deux Falcon 10 Mer.

1976

La marque « Marine » fait son apparition sur les aéronefs de la Marine nationale. Le but est de sensibiliser l'opinion publique au fait que tous les aéronefs ne dépendent pas de l'armée de l'Air. Trois emplacements sont envisagés avant de retenir celui situé sur le fuselage à côté de la cocarde, les positions sur la dérive et sous la cocarde étant écartées.

◆ n°5. Référence : **REP1976-BANLA-133-0004**

Morane Saulnier 760 Paris avec inscription « Marine » sur la dérive.

Landivisiau, 20 mai 1976, photographe inconnu

ECPAD / Collection BAN Landivisiau



1978

En septembre 1978, les Étendard font place aux Super-Étendard au sein de la 11F.

1979

En avril 1979, c'est au tour de la 14F de recevoir des Super-Étendard.



◆ n°6. Référence : **REP1979-BANLA-262-0002**

Super-Étendard de la flottille 14F.

Landivisiau, 28 novembre 1979, photographe inconnu (trigramme CDO¹)

ECPAD / Collection BAN Landivisiau

1981

Le 1^{er} septembre, la SRL est dissoute, remplacée par l'escadrille 57S.

¹ Les noms des photographes sont généralement indiqués sous la forme de trois lettres. Certains trigrammes n'ont pas encore pu être associés au nom complet du photographe.

1991

La flottille 14F est mise en sommeil à partir du 10 juillet 1991.



♦ n°7. Référence : **REP1991-BANLA-120-0040**

Défilé aérien lors de la cérémonie de dissolution de la flottille 14F.

Landivisiau, 10 juillet 1991, photographes N'Guyen, Olivier, MAR (trigramme)

ECPAD / Collection BAN Landivisiau

1993

La flottille 17F et ses Super-Étendard quittent Hyères pour Landivisiau en juillet 1993.
Le premier Crusader prolongé F8P (numéro 35) est mis en service.



♦ n°8. Référence : **REP1993-BANLA-153-0014**

Le capitaine de corvette de Beaucorps, commandant la 17F, accueilli par le capitaine de frégate Michel, commandant en second la BAN de Landivisiau.

Landivisiau, 19 juillet 1993, photographe inconnu (trigramme MZA)

ECPAD / Collection BAN Landivisiau



♦ n°9. Référence : **REP1993-BANLA-010-0030**

Cérémonie d'accueil des Crusader modernisés.

Landivisiau, 14 octobre 1992, photographe Rathelot

ECPAD / Collection BAN Landivisiau

1994

Les 11F et 17F reçoivent progressivement les Super-Étendard modernisés (SEM).

1997

Les MS 760 Paris sont retirés du service.

1999

La flottille 12F est dissoute. Les Crusader F8P sont retirés du service.

2000

Les Étendard IV P sont à leur tour retirés du service. La 16F est dissoute. Le Centre d'entraînement, d'instruction et de préparation des missions (CEIPM) voit le jour².

2001

Les premiers Rafale M (F1), arrivés à Landivisiau en décembre 2000, sont attribués à la 12F qui renaît le 18 mai 2001. Elle est la première formation de l'aéronavale à mettre en œuvre ce type d'appareil.

2006

Le premier Falcon 10 Mer au standard 2 est livré en juin tandis que les deux premiers Super-Étendard modernisés transformés en standard 5 arrivent à Landivisiau en fin d'année.

2007

Les premiers Rafale M F2 font leur apparition dans le ciel de Landivisiau.

2008

La BAN de Landivisiau organise son premier Tiger Meet du 23 au 27 juin 2008.

2011

La 11F est la deuxième flottille à être équipée de Rafale M, au standard F3.

2012

Le 13 juillet 2012 sont célébrés deux anniversaires sur la BAN : le 10^e anniversaire de la mise en service du Rafale et les 90 ans de la flottille 11F.

² Le CEIPM reverse actuellement à l'ECPAD les archives photographiques provenant des caméras embarquées sur les Étendard IV P de la flottille 16F.

Les commandants de la base aéronavale de Landivisiau

| Grade, nom, prénom | Date de prise de commandement | Date de fin de commandement |
|--------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| CV Jacquin, Roger | 01 / 09 / 1965 | 28 / 02 / 1967 |
| CV Arnault de la Ménardière, Jacques | 28 / 02 / 1967 | 26 / 06 / 1968 |
| CV Ménettrier, Pierre | 26 / 06 / 1968 | 31 / 07 / 1970 |
| CF Choupin, Jacques | 31 / 07 / 1970 | 31 / 08 / 1972 |
| CV Croset, Régis | 31 / 08 / 1972 | 29 / 08 / 1974 |
| CV Mosneron Dupin, Michel | 29 / 08 / 1974 | 09 / 01 / 1976 |
| CV Lefebvre, Dominique | 09 / 01 / 1976 | 07 / 09 / 1977 |
| CV Thireaut, Pierre | 07 / 09 / 1977 | 27 / 06 / 1979 |
| CV Betermier, Jean | 27 / 06 / 1979 | 11 / 12 / 1980 |
| CV de Vivie de Régie, Aymard | 11 / 12 / 1980 | 08 / 10 / 1982 |
| CV Regnault, Michel | 08 / 10 / 1982 | 07 / 09 / 1984 |
| CV Argouse, Pierre | 07 / 09 / 1984 | 10 / 09 / 1986 |
| CV Meysonnat, Robert | 10 / 09 / 1986 | 02 / 09 / 1988 |
| CV Godard, Robert | 02 / 09 / 1988 | 11 / 07 / 1990 |
| CV Gaucherand, Claude | 11 / 07 / 1990 | 23 / 09 / 1992 |
| CV Fourreaux, Henri | 23 / 09 / 1992 | 23 / 09 / 1994 |
| CV Calais, Jean-Marc | 23 / 09 / 1994 | 28 / 06 / 1996 |
| CV Gonzalès de Linarès, Philippe | 28 / 06 / 1996 | 04 / 08 / 1998 |
| CV Pertuiset, Philippe | 04 / 08 / 1998 | 01 / 08 / 2000 |
| CV Brûlez, Jean-Marc | 01 / 08 / 2000 | 03 / 09 / 2002 |
| CV Bramaud du Boucheron, Marc | 03 / 09 / 2002 | 02 / 07 / 2004 |
| CV Fabre, Rémi | 02 / 07 / 2004 | 30 / 06 / 2006 |
| CV Thouvenin, Bruno | 30 / 06 / 2006 | 24 / 07 / 2009 |
| CV Zimmerman, Patrick | 24 / 07 / 2009 | ... |

De la BAN au porte-avions : activités de la base et de ses formations

Base d'attache terrestre des flottilles lorsqu'elles ne sont pas sur porte-avions, la base d'aéronautique navale entre en complémentarité avec ce dernier sur deux missions principales : la mise en condition des flottilles de chasse de l'aviation embarquée et la participation aux missions opérationnelles. En tant que base militaire, elle participe également aux missions de service public.

► Organisation générale de la base

Avec un effectif moyen de 1 500 personnes, militaires et civiles, la BAN assure le soutien opérationnel, industriel et humain des flottilles de combat amenées à être engagées sur porte-avions. Son activité est centrée sur l'activité aérienne de ses formations.

Le Groupement Opérations leur fournit le soutien aéronautique et est en charge de la planification et la coordination des vols. Dans ce domaine, le contrôle aérien (contrôle local d'aérodrome ou CLA) gère l'espace aérien entre Brest et Morlaix dans lequel cohabitent les vols civils et militaires.

Les services techniques assurent les opérations de maintenance et de réparation. Seules les opérations de maintenance dites de premier niveau sont réalisées par les flottilles elles-mêmes.



◆ n°10. Référence : **REP1985-BANLA-086-0007**
Personnels féminins en poste en salle de contrôle de la BAN de Landivisiau.
Landivisiau, 1^{er} avril 1985, photographe inconnu (trigramme HLZ)
ECPAD / Collection BAN Landivisiau



◆ n°11. Référence : **REP1971-BANLA-031-0011**
Dépose du réacteur d'un Étendard IV P.
Landivisiau, 25 mars 1971, photographe Creskens
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

La gestion de la vie courante des personnels civils et militaires, la sécurité incendie et la protection de la base sont assurées par le Groupement des services généraux. La sûreté de l'installation militaire relève de l'unité de protection, en majorité constituée de personnel fusilier-marin, renforcée par un groupe cynophile.



◆ n°12. Référence : **REP1994-BANLA-151-0005**

Deux fusiliers marins, dont un maître-chien, devant un Super-Étendard.
Landivisiau, 12 juillet 1994, photographe inconnu (trigramme MAL)
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

Le soutien administratif et financier, la restauration et les loisirs du personnel de la BAN dépendent du Groupement des services du commissariat.

Le Service des systèmes d'information et de communication apporte son concours pour l'exploitation des différents moyens de communication.

Un Dépôt des essences aéronavales (DEAN) et un service santé sont également présents sur la BAN.

► Formation et maintien en condition opérationnelle

Chaque campagne sur porte-avions alterne avec des phases de présence à terre. Le cœur de métier de l'aéronavale étant l'opération à partir d'un porte-avions, l'activité de la BAN est naturellement tournée vers le maintien en condition opérationnelle des hommes, qu'ils soient pilotes ou techniciens, et des matériels.



◆ n°13. Référence : **REP1974-BANLA-014-0001**

L'Étendard IV M numéro 45 en position devant une butte de tir pour le réglage des armes de bord.
Landivisiau, 24 janvier 1974, photographe Michel
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

La vie à terre est donc rythmée par les entraînements, intensifs et réguliers, de jour comme de nuit. La situation géographique de Landivisiau offre dans ce domaine, au nord

comme à l'ouest, de vastes espaces maritimes propices à l'entraînement au combat aérien et à l'assaut contre des navires de surface. D'où le surnom de « porte-avions du Léon » donné à la base aéronavale de Landivisiau. Les vols d'entraînement au-dessus de la mer consistent en des missions de défense aérienne, de protection d'unités à la mer, de simulations d'attaques à la mer, de protection des intérêts côtiers mais aussi en des entraînements « classiques » que sont le vol sans visibilité, l'apprentissage des jeunes pilotes et le tir de munitions d'exercice. Ces exercices loin de la base représentent environ les deux tiers des mouvements aériens annuels à partir de Landivisiau. Ils entrent en complémentarité avec des exercices de vol à basse altitude à l'intérieur des terres bretonnes afin de préparer les missions d'attaques au sol, par le tir de munitions d'exercice sur des champs de tir, et d'interception.

La chasse embarquée n'utilisant traditionnellement pas de version biplace de ses appareils, l'apprentissage d'un pilote nouvellement arrivé à Landivisiau passe par un enseignement théorique et pratique avant d'être « lâché ». Ainsi, un pilote de Crusader reçoit-il d'abord une instruction au sol, au Service d'instruction technique (SIT) et au sein de sa flottille, complétée ensuite par de nombreuses séances d'entraînement sur simulateur de vol. Dans les trois jours précédant son lâcher sur Crusader F8E (FN), il doit effectuer un vol comme pilote sur un avion de complément, MS 760 Paris ou Falcon 10 Mer. Une fois lâché, il réalise une cinquantaine d'heures de vol pour se familiariser complètement avec l'appareil, maîtriser le vol aux instruments et effectuer des manœuvres de chasse et des vols de nuit. Outre un simulateur de vol sur Crusader, la BAN de Landivisiau dispose également d'un simulateur de vol sur Super-Étendard, puis sur Rafale.



♦ n°14. Référence : **REP1983-BANLA-268-0002**
Simulateur de vol sur Super-Étendard.
Landivisiau, 2 décembre 1983, photographe Nineuil
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

Manœuvre techniquement difficile et nécessitant une grande précision, l'appontage fait l'objet d'exercices spécifiques à l'aviation navale : les appontages simulés sur piste (ASSP). La piste de Landivisiau est équipée à cet effet d'un miroir d'appontage et de brins d'arrêt. Qu'ils soient en formation ou expérimentés, les pilotes sont ainsi préparés à se poser sur un porte-avions, plate-forme non seulement réduite, de la taille d'un terrain de tennis, mais également flottante donc mouvante. L'exercice répété permet au pilote d'acquérir la précision et les réflexes indispensables à un appontage en sécurité.

L'ASSP consiste en une série de passes (présentation à l'atterrissage) pendant lesquelles l'appareil décrit au-dessus de la BAN un circuit qui s'apparente à celui pratiqué à

l'approche d'un porte-avions, sous le contrôle d'un officier d'appontage. Le pilote doit prendre en compte trois facteurs : la vitesse, l'alignement sur la piste et la pente. Il est guidé par un dispositif optique indiquant instantanément sa position par rapport au plan idéal de descente, le miroir d'appontage. L'exercice se termine, comme tout exercice et toute mission, par un débriefing. Chaque appareil effectue environ six passes d'ASSP à chaque séance.

Un pilote effectue une douzaine de séances d'ASSP de jour et dix séances de nuit avant d'être autorisé à apponter sur porte-avions. Il lui faut ensuite effectuer six appontages sur porte-avions pour être enfin qualifié. Les ASSP deviennent alors des exercices réguliers dans sa carrière.



◆ n°15. Référence : **REP1977-BANLA-143-0014**

Exercice d'appontage simulé sur piste d'un Étendard IV P. Le brin d'arrêt est en position.

Landivisiau, 1^{er} juin 1977, photographe Charbonnier
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

La formation des personnels des flottilles s'adressent aussi aux armées étrangères faisant l'acquisition du même type d'appareils que ceux présents à Landivisiau. Ainsi, la base aéronavale de Landivisiau assure la formation d'une flottille argentine en 1981 puis de pilotes irakiens en 1983.

En 1979, face à l'embargo sur les ventes d'armes de la part des Etats-Unis, l'Argentine se tourne vers l'Europe pour faire l'acquisition de quatorze Super-Étendard de Dassault. La formation des pilotes argentins se déroule à Landivisiau de mars à juillet 1981, au sein du détachement NAVFCO (Société navale de formation et de conseil), commandé par le capitaine de corvette Habert, ancien commandant de la flottille 14F. Cette dernière fournit les Super-Étendard aux pilotes instructeurs tandis que les Argentins volent sur leurs cinq appareils déjà perçus. Le premier pilote lâché est le commandant du détachement argentin, le capitaine de corvette Colombo, le 1^{er} avril 1981. Les lâchers se succèdent jusqu'au 16 avril. Les mécaniciens argentins sont également formés à Landivisiau. À la fin de la formation, au début du mois de juillet, les Super-Étendard gagnent Cazaux avant d'être transportés en Argentine. Ils sont mis en œuvre, ainsi que leurs missiles Exocet, contre la Marine britannique pendant la guerre des Malouines un an plus tard. La livraison des neuf Super-Étendard restant est suspendue par la France jusqu'à la fin du conflit.

◆ n°16. Référence : **REP1981-BANLA-074-0001**

Super-Étendard aux couleurs de la 2^e escadrille de chasse embarquée argentine (2da escuadrilla aeronaval de caza y ataque).

Landivisiau, 2 avril 1981, photographe Le Toquin
ECPAD / Collection BAN Landivisiau



Dans le but de bloquer la navigation iranienne dans le Golfe, l'Irak commande des missiles air-mer AM-39 Exocet. Leurs Mirage F1 n'étant pas adaptés à l'emport de cet armement et la chaîne de fabrication des Super-Étendard, équipés d'Exocet, étant arrêtée, la décision est prise en octobre 1982 de prêter à l'Irak cinq Super-Étendard de la Marine française. À l'été 1983, le capitaine de corvette Feuillo, ancien commandant de la flottille 11F, commande le détachement français chargé d'entraîner les pilotes et mécaniciens irakiens sur Super-Étendard à Landivisiau. Les cinq appareils décollent de Bretagne le 7 octobre pour l'opération Sugar. Après une escale technique à Solenzara en Corse, ils rejoignent le porte-avions Clemenceau entre la Crète et Chypre le lendemain. Les pilotes français sont catapultés pour atteindre leur destination finale : Qayarra, entre Mossoul et Bagdad. Quatre des cinq pilotes regagnent la France, le cinquième restant sur place comme instructeur. La première sortie opérationnelle des Super-Étendard irakiens a lieu le 27 mars 1984, la première mission de nuit en mai 1985.

◆ n°17. Référence : **REP1983-BANLA-182-0002**

Photographie de groupe de militaires irakiens devant un Super-Étendard.

Landivisiau, 26 août 1983, photographe Corrihons
ECPAD / Collection BAN Landivisiau



► Missions annexes : service public et transit

Mission annexe, les marins de la base aéronavale de Landivisiau peuvent être mobilisés pour des services publics. Ils viennent ainsi en aide à la population victime d'inondation ou de tempête, assurent des transferts sanitaires en urgence, recueillent les naufragés, comme ceux du Tanio en 1980.



◆ n°18. Référence : **REP1987-BANLA-312-0003**

Des militaires de la base aéronavale de Landivisiau nettoient une serre détruite par la tempête.

Région de Landivisiau, 28 octobre 1987, photographe Grand
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

La BAN reçoit également un certain nombre de personnalités en transit. Ainsi, en 1979, Hua Guofeng, premier ministre et président du parti communiste chinois, est de passage sur la base aéronavale de Landivisiau. En visite officielle en France du 15 au 20 octobre 1979, il s'agit du premier déplacement dans un pays occidental du chef du pouvoir exécutif chinois

depuis la fondation de la République populaire de Chine. Son voyage se poursuit en Allemagne fédérale, en Grande-Bretagne puis en Italie.



◆ n°19. Référence : **REP1979-BANLA-210-0010**

Arrivée de Hua Guofeng, Premier ministre et président du parti communiste chinois, à la base aéronavale de Landivisiau.

Landivisiau, 19 octobre 1979, photographes Montésinos, Le Toquin et Grand ECPAD / Collection BAN Landivisiau

► Avions civils et prototypes militaires à la BAN

La longueur de la piste, 2 700 mètres, permet à la BAN de pouvoir accueillir la plupart des types d'aéronefs militaires et civils. Le trafic civil à destination de Brest a ainsi été assuré par la base militaire pendant plusieurs mois à la fin des années 1970 lors de l'indisponibilité de l'aérodrome de Brest-Guipavas. L'installation militaire permet également de recevoir différents prototypes, Concorde, Alphajet Marine, Rafale Marine, notamment.

Le projet du premier avion supersonique civil remonte à la fin des années cinquante. Il se concrétise le 29 novembre 1962 par la signature d'un accord de collaboration entre la France et la Grande-Bretagne. L'assemblage du premier prototype du Concorde débute en avril 1966 à Toulouse. Le premier vol a lieu le 2 mars 1969. Le Concorde obtient son certificat de navigabilité le 10 octobre 1975. Après sa mise en service le 21 janvier 1976, les vols commerciaux du Concorde s'enchaînent jusqu'en novembre 2003, date du retrait des appareils des deux compagnies aériennes qui l'utilisent, Air France et British Airways. Au cours de son histoire, le Concorde a croisé la route de la base aéronavale de Landivisiau. Un prototype passe par la base en 1975 pour un vol d'essai. En janvier 1977, le premier appareil de série livré à Air France pour le service commercial en 1976 (appareil F-BVFA) part de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et fait une escale à Landivisiau avant de redécoller pour un aller-retour vers Dakar.

◆ n°20. Référence : **REP1977-BANLA-001-0005**

Vol de deux Étendard IV P de la flottille 16F aux côtés du Concorde.

Landivisiau, 3 janvier 1977, photographe inconnu
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

Article de Terre Air Mer numéro 324 du 10 février 1977 (page 16)

: « Dans le cadre de sa campagne promotionnelle annuelle, une grande banque française a offert à une centaine de ses adhérents bretons un voyage Landivisiau-Dakar-Landivisiau sur "Concorde". Le 3 janvier à 10h30 la base de Landivisiau ouvrait ses portes et laissait pénétrer environ 25 000 visiteurs dont 7 000 écoliers pour admirer de près ce magnifique appareil. À 11h38, la silhouette caractéristique du supersonique apparaissait dans le ciel de Landivisiau, escorté de deux Étendard IV P de la flottille 16F. Après un survol des alentours à basse altitude "Concorde" se posait sur la piste de la BAN. Pendant qu'un cocktail réunissait au carré des officiers, les personnalités civiles et



militaires de la région, la base prenait pour quelques heures une allure de kermesse où chacun pouvait admirer "Concorde". L'embarquement se fit aux accents du Bagad de Lann-Bihoué, c'est à 14 heures que l'aéronef s'envolait pour Dakar sous les regards attentifs des 25 000 spectateurs. »

Le projet d'un Alphajet navalisé est quant à lui à l'étude à partir de 1986. L'objectif est de remplacer les CM 175 Zéphir utilisés pour l'entraînement aux manœuvres spécifiques à l'appontage et au catapultage sur porte-avions. Le constructeur aéronautique Dassault met ainsi au point plusieurs prototypes (Alphajet M1, M2 et M3) entre 1986 et 1988. Les essais sur porte-avions se déroulent en juin 1990. Les Zéphir sont finalement retirés du service en 1994, sans remplaçants. Les pilotes de l'aéronavale française suivent désormais une partie de leur formation aux Etats-Unis.



◆ n°21. Référence : **REP1987-BANLA-340-0007**

Alphajet portant la cocarde de l'aéronavale et l'inscription Marine. Landivisiau, 25 novembre 1987, photographe Grand ECPAD / Collection BAN Landivisiau

► Manœuvres à bord des porte-avions

Qu'il s'agisse de sorties pour qualification des pilotes, d'exercices internationaux ou d'engagements dans les conflits, l'activité des flottilles est indissociable de celle des porte-avions, Foch et Clemenceau, puis Charles de Gaulle. La présence d'un porte-avions et de ses aéronefs permet à la France d'assurer la protection de ses intérêts loin de son territoire et d'intervenir dans le contrôle des crises et dans les opérations de maintien ou de rétablissement de la paix. Cette capacité de projection de puissance s'accompagne de la dissuasion nucléaire, aujourd'hui partagée entre les Mirage 2000 de l'armée de l'Air et les Super-Étendard et Rafale M de la Marine.



◆ n°22. Référence : **REP1983-BANLA-288-0005**

Grutage d'un Super-Étendard sur un quai de Toulon. Toulon, février 1983, photographe Rampnoux ECPAD / Collection BAN Landivisiau

En mer pour la sortie d'escadre « Escaume », le porte-avions Clemenceau rentre à Toulon prématurément après une défaillance des catapultes le 7 février. Le groupe aérien est débarqué par grue puis convoyé à Hyères par la route. Devenu PA1, le Foch embarque de la même manière les aéronefs.



♦ n°23. Référence : REP1988-BANLA-343-0020

Lavage et dessalage d'un Étendard IV P de la 16F à bord du Clemenceau pendant l'opération Prométhée.
19 juillet 1988 , photographe inconnu
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

L'engagement opérationnel des flottilles est rythmé par le contexte international. En témoigne la fréquence des mouvements aériens de la BAN ³ :

| Décennie | Moyenne des mouvements aériens | Contexte |
|----------|--------------------------------|---|
| 1960 | 11 000 | Création et montée en puissance de la BAN |
| 1970 | 20 150 | Guerre froide |
| 1980 | 34 800 | Liban et guerre Irak-Iran |
| 1990 | 28 000 | Crise des Balkans et guerre d'Irak |
| 2000 | 21 500 | Opération extérieure en Afghanistan |

Les principales missions effectuées par les porte-avions *Clemenceau* et *Foch* de 1966 à 2000 ⁴

| Mission | Dates et durée | Contenu de la mission |
|-----------------------|--|---|
| ALFA | 1966-1968 (Clemenceau 9 mois - Foch 9 mois) | Assurer la sécurité et le déroulement des expérimentations nucléaires dans le Pacifique |
| SAPHIR I SAPHIR II | Octobre 1974 - Mars 1975 (Clemenceau 6 mois) Juin à décembre 1977-1978 (Clemenceau puis Foch 8 mois) | Engagement et protection de l'accession à l'indépendance de Djibouti |
| OLIFANT | 1982-1984 (Foch puis Clemenceau) | Soutien des contingents français déployés au Liban |
| MIRMILLON | Septembre à novembre 1984 (Foch) | Dissuader la Libye d'attaquer pendant le démontage de l'opération aéroterrestre MANTA |

³ Source : Présentation de la BAN de Landivisiau sur le site de la Marine nationale.

⁴ Source : BOYER, André. Rapport d'information fait au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur l'avenir du groupe aéronaval. Sénat, session ordinaire de 1999-2000 n°358, annexe au procès verbal de la séance du 25 mai 2000. Disponible sur <http://www.senat.fr/rap/r99-358/r99-3581.pdf> (consulté le 25/04/2012).

| | | |
|------------|---|--|
| PROMETHEE | Juillet 1987 - septembre 1988 (Clemenceau 13 mois) | Protéger le trafic maritime marchand dans l'Océan Indien et le détroit d'Ormuz lors du conflit Iran-Irak |
| CAPSELLE | Août-septembre 1989 | Protéger une éventuelle évacuation des ressortissants au large du Liban |
| SALAMANDRE | Août à octobre 1990 (Clemenceau en version porte-hélicoptères) | Protection des pays du Golfe après l'invasion du Koweït et participation à la libération du pays |
| BALBUZARD | 1993-1995 (Clemenceau et Foch) | Assurer la sécurité des éléments français de la FORPRONU et faciliter l'éventuel désengagement des forces à terre Etre en mesure d'exécuter les frappes aériennes ordonnées par l'ONU à partir de la mer Adriatique |
| SALAMANDRE | Clemenceau et Foch en 1996 | A pris le relais de Balbuzard à la création de la SFOR (accords de Dayton) |
| TRIDENT | Foch en octobre et novembre 1998 puis de janvier à mai 1999 | Assurer la sécurité des éléments français de la KFOR. Etre en mesure d'exécuter les frappes aériennes ordonnées par l'OTAN |
| MYRRHE | Foch de janvier à avril 2000 | Déploiement en Méditerranée, Océan indien, Océan atlantique Présence, coopération, soutien de l'action commerciale |



♦ n°24. Référence : **REP1975-BANLA-299-0002**

Retour de la 14F de l'opération Saphir I.

Landivisiau, 24 mars 1975, photographe inconnu (trigramme IGO)
ECPAD / Collection BAN Landivisiau

La mission "Saphir I" mobilise le porte-avions Clemenceau et son groupe aérien, deux escorteurs (frégate Tourville et escorteur d'escadre Bouvet) et un pétrolier ravitailleur, La Saône, au large de Djibouti de novembre 1974 à janvier 1975. Le groupe aérien comporte 4 Alizé de la 4F, 8 Crusader de la 14F, 14 Étendard IV M de la 17F, 3 Étendard IV P de la 16F, 2 Super-Frelon de la 32F, 8 hélicoptères HSS de la 33F et un détachement de la 22S avec 2 Alouette III. Son objectif est la protection de l'accession à l'indépendance de Djibouti.

◆ n°25. Référence : **REP1987-BANLA-366-0009**

Passage du canal de Suez.

Suez, juillet 1987, photographe inconnu

ECPAD / Collection BAN Landivisiau



Engagées dans l'opération Prométhée (13 août 1987 - 4 septembre 1988), les flottilles 12F, 11F, 17F et 16F, basées à Landivisiau, sont présentes à bord du porte-avions Clemenceau et font partie du Task Groupe 623.2 chargé de protéger le trafic marchand français dans le Golfe persique.



◆ n°26. Référence : **REP1987-BANLA-377-0001**

Catapultage d'un Breguet Alizé sur le Clemenceau pendant l'opération Prométhée.

1987-1988, photographe inconnu

ECPAD / Collection BAN Landivisiau



◆ n°27. Référence : **REP1994-BANLA-144-0009**

Mise en place de bombes sur un Super-Étendard sur le Clemenceau au cours de l'opération Balbuzard VII.

Avril 1994, photographe Rathelot

ECPAD / Collection BAN Landivisiau

L'opération Balbuzard débute le 28 janvier 1993 avec l'envoi du porte-avions Clemenceau en mer Adriatique où il est relayé périodiquement par le Foch. Le groupe aérien embarqué comporte, en alternance pendant toute la durée de l'opération jusqu' à la fin de l'année 1995, des Super-Étendard des 11F et 17F, des Crusader de la 12F, des Étendard IV PM de la 16F, des Alizé de la 6F, des Super-Frelon des 32F et 33F, des Dauphin et des Alouette III de l'escadrille 23S et des Puma de l'Alat.

Les formations de l'aviation navale basées à Landivisiau

Les aéronefs des formations de l'aéronautique navale de Landivisiau

| Formation | Type d'aéronef | Date d'arrivée | Date de départ, de dissolution ou de changement d'appareil |
|---------------------------------|---|--|--|
| Flottille 11F | Étendard IV M Super-Étendard Super-Étendard modernisé Rafale M | Mai 1967 Septembre 1978 1994 2011 | Septembre 1978 1994 2011 ... |
| Flottille 12F | Crusader F8E Crusader F8P Rafale M | Août 1968 1993 Mai 2001 | 1993 Décembre 1999 ... |
| Flottille 14F | Crusader F8E Super-Étendard | Août 1968 Avril 1979 | Avril 1979 Juillet 1991 |
| Flottille 15F | Étendard IV M | Août 1967 | Janvier 1969 |
| Flottille 16F | Étendard IV P | Avril 1969 | Juillet 2000 |
| Flottille 17F | Super-Étendard Super-Étendard modernisé | Juillet 1993 1994 | 1994 ... |
| Section Fouga Landivisiau | CM 175 Zéphir | Février 1969 | Mai 1972 |
| Section réacteur de Landivisiau | MS 760 Paris Falcon 10 Mer | Mai 1972 1975 | Septembre 1981 Septembre 1981 |
| Escadrille 57S | MS 760 Paris Falcon 10 Mer | Septembre 1981 Septembre 1981 | Octobre 1997 ... |



Flottille 11F

La flottille 11F est la plus ancienne formation de chasse embarquée française. Portant pour insigne un hippocampe ailé, la 11F a néanmoins été acceptée au sein des *NATO Tiger Squadrons* pour son engagement sur le porte-avions Clemenceau, dont l'emblème était le tigre.

La 11F réalise des missions d'assaut contre des objectifs terrestres et maritimes, d'appui feu au profit de troupes au sol, de reconnaissance terrestre et maritime, de défense aérienne, d'interception en basse et moyenne altitude et de ravitaillement en vol.

Elle détient successivement des Étendard IV M, des Super-Étendard, des Super-Étendard modernisés et des Rafale M.



◆ n°28. Référence : **REP1992-BANLA-079-0004**

Les pilotes de la 11F posant autour d'un Super-Étendard portant la peinture « Tigre ».

Landivisiau, 4 mai 1992, photographe inconnu (trigramme LPZ)
ECPAD / Collection BAN Landivisiau



Flottille 12F

Flottille de chasse et d'interception, la 12F a pour mission l'interception aérienne, la défense du groupe aéronaval, la protection des missions d'assaut et de reconnaissance, l'attaque et le soutien des troupes au sol et la reconnaissance d'objectifs.

L'insigne de la 12F, Donald Duck portant un tromblon, ou canard fusilier-marin, est un héritage de l'escadrille de chasse embarquée AC2 opérant en 1939-1940.

La flottille vole sur Crusader F8E/P puis Rafale M. Chasseur tous temps, le rôle du Crusader consiste principalement dans l'interception et la défense aérienne. Dix-sept Crusader français, F8E (FN), sont modernisés entre 1990 et 1997, sous le nom de Crusader F8 P (prolongé), en attendant l'arrivée du Rafale M.

◆ n°29. Référence : **REP1987-BANLA-072-0006**

L'enseigne de vaisseau première classe Rose tenant un canard, insigne de la 12F, dans ses bras, lors de son lâcher sur Crusader. Landivisiau, 5 mars 1987, photographe inconnu (trigramme LMR) ECPAD / Collection BAN Landivisiau



Flottille 14F

À l'insigne du corsaire borgne, la 14F est une flottille de chasse et d'interception. Elle participe à la défense aérienne par l'interception tous temps puis à l'assaut tactique de jour comme de nuit des objectifs maritimes et terrestres, à la sûreté des forces maritimes et à l'appui feu.

La 14F est équipée de Crusader F8E puis de Super-Étendard.



◆ n°30. Référence : **REP1985-BANLA-097-0022**

Dernier vol sur un Super-Étendard de la 14F pour le commandant de la flottille, le capitaine de corvette Alain Michel. Landivisiau, 19 avril 1985, photographe inconnu (trigramme JNN) ECPAD / Collection BAN Landivisiau



Flottille 15F

La flottille 15F est la première à percevoir les Étendard IV M en 1962. Participant aux expérimentations de l'appareil sur porte-avions, elle reçoit la mission de former les autres flottilles destinées à être équipées d'Étendard IV M, la 11F et la 17F, jusqu'en 1965. Arrivée à Landivisiau en 1967, elle est dissoute le 10 janvier 1969.

L'Étendard IV M est le premier avion embarqué étudié par Dassault. Il est destiné à l'assaut, comme son successeur, le Super-Étendard.



♦ n°31. Référence : **REP1968-BANLA-054-0001**
Étendard IV M de la flottille 15F.
Landivisiau, 22 mai 1968, photographe Mindren
ECPAD / Collection BAN Landivisiau



Flottille 16F

L'insigne de la 16F est représentative de la mission dévolue à la flottille : une grue y tient une pierre, symbole de vigilance, sur fond de film photographique. Le 16F est la seule flottille de reconnaissance embarquée de l'aéronavale pendant 35 ans (1965-2000). Elle participe à ce titre à toutes les campagnes sur porte-avions pendant lesquelles elle effectue les missions de reconnaissance avant chaque attaque de Super-Étendard ainsi que les missions de reconnaissance pour le compte de l'ONU. La 16F dispose d'Étendard IV P, spécifiquement dédiés à la reconnaissance photographique aérienne. Équipé de trois caméras dans le nez, l'appareil peut également emporter un conteneur photographique supplémentaire sous le fuselage. La 16F expérimente dès 1968 la photographie de nuit avec cartouches éclairantes. En 1970, elle perfectionne les prises de vues en défilement continu oblique permettant de photographier en détail les navires de guerre. Elle met également au point la même année une méthode de prise de vues à longue distance. En 1972, les leurres électromagnétiques (LEM) sont introduits. La 16F utilise la photographie couleur à partir de 1973. Pour pallier le manque d'appareils, quatre Étendard IV M de la 11F, réarmée avec des Super-Étendard, sont transformés en Étendard IV PM en 1978-1979. Dissoute en 2000, ses missions et son insigne

sont repris par le Centre d'entraînement, d'instruction et de préparations des missions (CEIPM). Le CEIPM ne disposant d'aucun avion, la reconnaissance photographique est assurée par quatre Super-Étendard des flottilles 11F et 17F équipés d'un châssis reconnaissance.



♦ n°32. Référence : **REP1976-BANLA-102-0002**
Enterrement d'une grue, mascotte de la flottille 16F.
Landivisiau, 10 avril 1976, photographe inconnu
ECPAD / Collection BAN Landivisiau



♦ n°33. Référence : **REP1988-BANLA-344-0003**
Interprétation des photographies prises par les Étendard IV P de la 16F.
Landivisiau, juillet 1988, photographe inconnu
ECPAD / Collection BAN Landivisiau



Flottille 17F

Plus jeune flottille de chasse embarquée, née en 1958, et dernière arrivée à la base aéronavale de Landivisiau, la 17F remplit les mêmes missions que la 11F : assaut d'objectifs terrestres et maritimes de jour comme de nuit, appui-feu des troupes au sol, sûreté de surface jour et nuit, défense aérienne en basse et moyenne altitude, ravitaillement en vol. Elle fait partie de la force de dissuasion nucléaire grâce à ses Super-Étendard.

Section Fouga

La Section Fouga de Landivisiau, créée en 1969, utilise la version Marine du Fouga CM 170 Magister, le Fouga CM 175 Zéphir. Son activité principale est de former les pilotes au vol sans visibilité, en plus d'assurer les missions de liaisons au profit des autorités.

Section réacteur de Landivisiau (SRL)

La Section Fouga recevant des biréacteurs quadriplaces Morane Saulnier 760 Paris en 1972, elle change de nom pour devenir la Section réacteur de Landivisiau (SRL). Ses missions restent inchangées : entraînement au vol sans visibilité, liaisons au profit de l'état-major de la Marine, concours et servitude en deuxième région maritime au profit des bâtiments de l'escadre de l'Atlantique (calibrage des radars anti-aériens des navires de surface, rôle de plastron volant lors des manœuvres aériennes).



Escadrille 57S

L'escadrille 57S prend le relais de la SRL le 1^{er} septembre 1981. Cinq Falcon 10 MER et huit MS 760 Paris lui sont affectés. Elle assure, dans la continuité, l'entraînement de complément des pilotes de l'aviation embarquée, leur formation et le contrôle périodique de leur aptitude au vol sans visibilité, les liaisons au profit des autorités de la Marine, ainsi que la surveillance maritime et l'évacuation sanitaire.

Le Falcon 10 est à même de remplir plusieurs missions : missions de liaison pour le commandement, missions de « plastron » pour l'entraînement des officiers d'interception des navires, vols AODO (Acquisition d'objectifs / désignation d'objectifs) consistant à effectuer des passes sur les bateaux pour contrôler et étalonner les radars et les conduites de tir et mission de « strike », exercices d'assauts simulés à la mer pour tester la veille radar des navires.



♦ n°34. Référence : **REP1987-BANLA-199-0001**

*Photographie de groupe de l'escadrille 57S devant un Morane Saulnier 760 Paris et un Falcon 10.
Landivisiau, 26 juin 1987, photographe Nineuil
ECPAD / Collection BAN Landivisiau*



CEIPM

Le CEIPM, Centre d'entraînement, d'instruction et de préparation des missions, dont le commandant est également commandant du groupe aérien embarqué, assure l'entraînement du groupe aérien embarqué, la préparation des missions et leur débriefing au profit des pilotes. Au sein de cet organisme, la Section transformation chasse (STC) est en charge de la formation des jeunes pilotes en pilotes d'aviation navale.

Depuis les années 1960, la BAN de Landivisiau est, avec les bases aéronavales de Lann-Bihoué et de Lanvéoc-Poulmic, une des trois bases terrestres de force maritime implantées en Bretagne. Elle dispose, comme les autres bases, d'un aérodrome, d'installations immobilières et de personnels militaires et civils nécessaires à sa mission de soutien des formations de l'aéronautique navale qui y sont affectées.

L'ECPAD conserve actuellement, outre les archives photographiques de la BAN de Landivisiau, les archives photographiques de la flottille 16F (en cours de versement) et les archives de la BAN de Nîmes-Garons (en cours d'inventaire).

Les fonds Défense reversés à l'ECPAD

Les versements d'organismes de la Défense constituent l'un des trois modes d'entrée des documents à l'ECPAD, avec la production interne de l'établissement et les fonds privés. Conformément à son décret de création (article R 3415-2 du Code de la Défense), l'ECPAD a pour mission « d'être dépositaire exclusif de tous documents et productions audiovisuelles sur tous supports réalisés par des moyens humains et techniques relevant du ministre de la Défense [...] ». À ce titre, l'établissement reçoit régulièrement le versement d'images fixes et animées d'organismes, en particulier les OICD (Organismes d'information et de communication du ministère de la Défense), et d'unités relevant de la Défense (régiments, bases, écoles...). Une présentation des fonds Défense reversés est consultable en ligne à l'adresse suivante : http://www.ecpad.fr/mediatheque#presentation_fonds_archives

Sources

GALL, Jean-Marie. *Les Crusader français en action*, 2^e édition. Outreau : Lela Presse, 2003. Collection Histoire de l'aviation n°16.

GALL, Jean-Marie. *La saga Étendard*. Tome 1. Outreau : Lela Presse, 2009. Collection Histoire de l'aviation n°23.

GALL, Jean-Marie. *La saga Étendard*. Tome 2. Outreau : Lela Presse, 2009. Collection Histoire de l'aviation n°24.

MOULIN, Jean. *Les porte-avions Clemenceau et Foch*. Rennes : Marines Éditions, 2006.

Revue *Cols bleus*

Revue *Terre Air Mer* (TAM).

Site officiel du ministère de la Défense : <http://www.defense.gouv.fr/marine>

Site de l'association Net Marine : <http://www.netmarine.net>

Site sur l'aéronavale française : <http://www.ffaa.net>

Site non officiel sur l'armée de l'Air (une partie est néanmoins consacrée à l'aéronavale) : <http://www.airmil.org>