

# COLS BLEUS

L'HEBDO MARINE  
WWW.DEFENSE.GOUV.FR/MARINE

TF 150 100 JOURS  
D'ACTION PAGE 20

PATRIMOINE  
LE HANGAR  
A DIRIGEABLES  
D'ECAUSSEVILLE PAGE 32

JO DE PEKIN  
PORTRAIT  
SM CHRISTOPHE  
ESPAGNON PAGE 30

# BREST DES MARINS DANS LA FETE 2008

M 01396 - 2878 - F: 2,40 €



N°2878 DU 19 JUILLET 2008

PASSION  
*Marine*

**DKN**  
Technology



# ECOUSSEVILLE

## UN HANGAR A DIRIGEABLES REHABILITE

PAR L'EV1 THOMAS LETOURNEL



« UN HANGAR DE 150 MÈTRES DE LONG ET DE PLUS DE 30 MÈTRES DE HAUT, C'EST UNIQUE EN FRANCE. »

*Au cœur de la presqu'île du Cotentin, c'est une ancienne base de l'aéronautique navale qui reprend du service. Son nom : Ecausseville. Pendant la Première Guerre mondiale et jusqu'aux années 30, ce centre d'aérostation a abrité des dirigeables de la Marine. Leurs missions : repérer et chasser les sous-marins allemands. Près d'un siècle plus tard, le dernier hangar à dirigeables encore en état sur le site, a été classé monument historique et connaît aujourd'hui une nouvelle vie. Il se visite et compte même devenir un haut lieu de l'aérostation moderne, avec le soutien d'une association de passionnés. En mai dernier, il a servi de plate-forme d'essais pour un dirigeable à propulsion musculaire. Une bonne occasion de découvrir cet ancien hangar de la Marine, unique en France.*

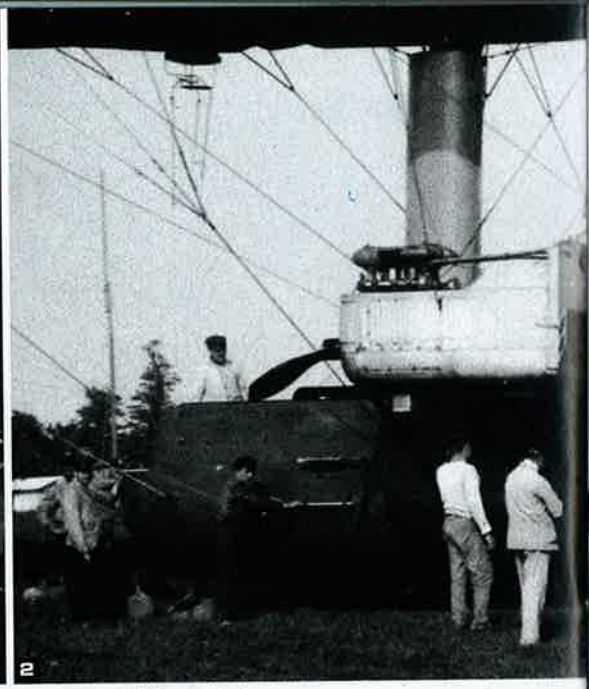
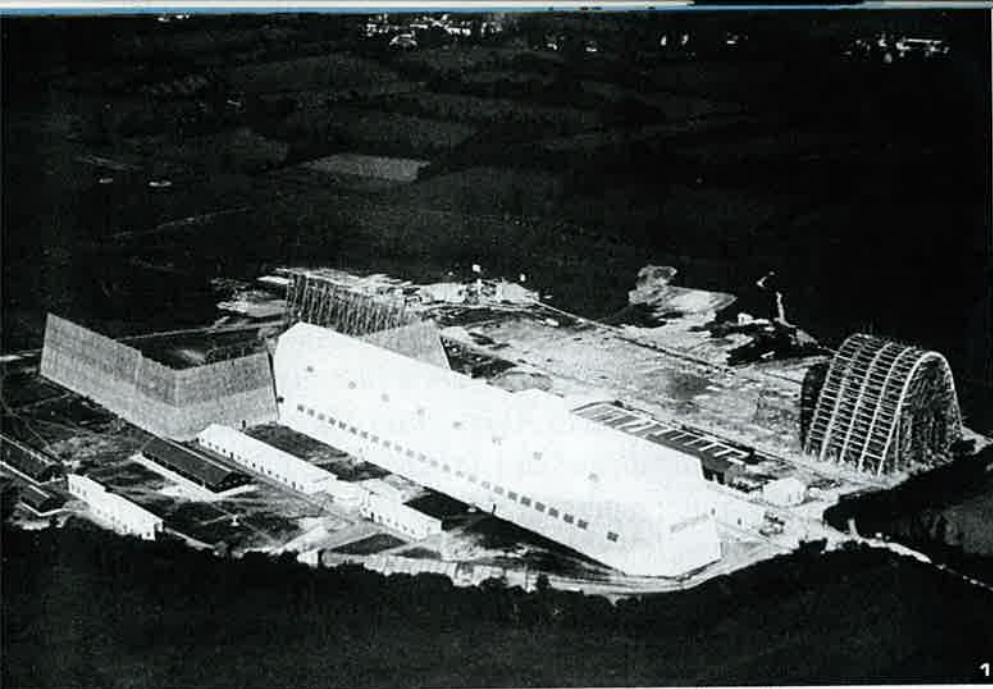
Il s'appelle Stéphane Rousson. Un aérostier des temps modernes. Ce Niçois de 39 ans a la ferme intention de traverser la Manche en dirigeable, à la seule force de ses mollets. Un défi physique jamais réalisé, même à la belle époque des aérostats. Comparé aux engins du début du siècle dernier, son petit dirigeable paraît relativement modeste. Son nom : le Zeppy. Un ballon gonflé à l'hélium de 16 mètres de long sur 5 de diamètre, deux hélices propulsives en carbone de 3 mètres d'envergure et une nacelle munie d'un siège et d'un pédalier. Une machine relativement simple à pilo-

ter, mais qui présente une fâcheuse tendance à se laisser emporter par le moindre souffle d'air : un vent de 9 km/h et c'est déjà la tempête. D'où l'intérêt de disposer d'un hangar suffisamment grand pour effectuer les derniers réglages de la machine au sol et en vol « abrité ». « Un hangar de 150 mètres de long et de plus de 30 mètres de haut, c'est unique en France et, une sacrée chance pour moi », explique Stéphane. « Ici, je peux régler très précisément mon engin et en même temps, ça fait plaisir de penser qu'il y a près d'un siècle, au même endroit, des marins faisaient voler d'énormes machines. Même si la technologie a beaucoup évolué, je pense que l'état d'esprit et la volonté de faire voler des engins plus légers que l'air n'a pas changé. »

#### Chasseurs de sous-marins

Gonflés à l'hydrogène, ces énormes dirigeables mesuraient soixante-dix mètres de long en moyenne. Leur propulsion n'était évidemment pas musculaire mais assurée par deux moteurs de 150 à 200 chevaux chacun. A la manœuvre, un officier pilote et trois officiers marinières : un radio, un mécanicien et un observateur grenadier. Pendant la Première Guerre mondiale, ces marins étaient chargés d'escorter les convois alliés, traquer les sous-marins allemands, et les détruire si possible en larguant des bombes. Des missions hautement périlleuses conduites sous le feu des canons ennemis ! A terre, les ►





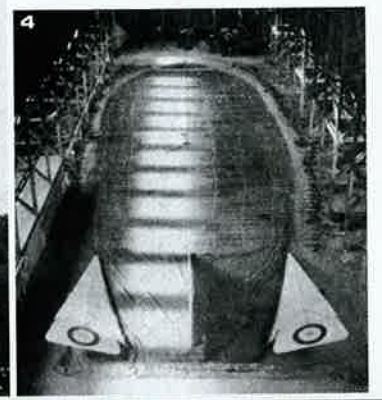
**1** ÉTÉ 1918. SEUL LE PREMIER HANGAR EN BOIS EST OPÉRATIONNEL. LE SECOND HANGAR EN BÉTON ARMÉ, CELUI QUI SUBSISTE AUJOURD'HUI, EST ENCORE EN CONSTRUCTION.

**2** ÉTÉ 1918. NACELLE DU ZD3 PRÊT À APPAREILLER. CE DIRIGEABLE A ÉTÉ COMMANDÉ DE FÉVRIER À DÉCEMBRE 1918 PAR L'ENSEIGNE DE VAISSEAU JEAN DE FONTRÉAUX.

**3** AOÛT 1918. LE ZD4 APPAREILLE.

**4** UN DIRIGEABLE POSÉ AU SOL, QUELQUES SECONDES AVANT D'ÊTRE GONFLÉ À L'HYDROGÈNE.

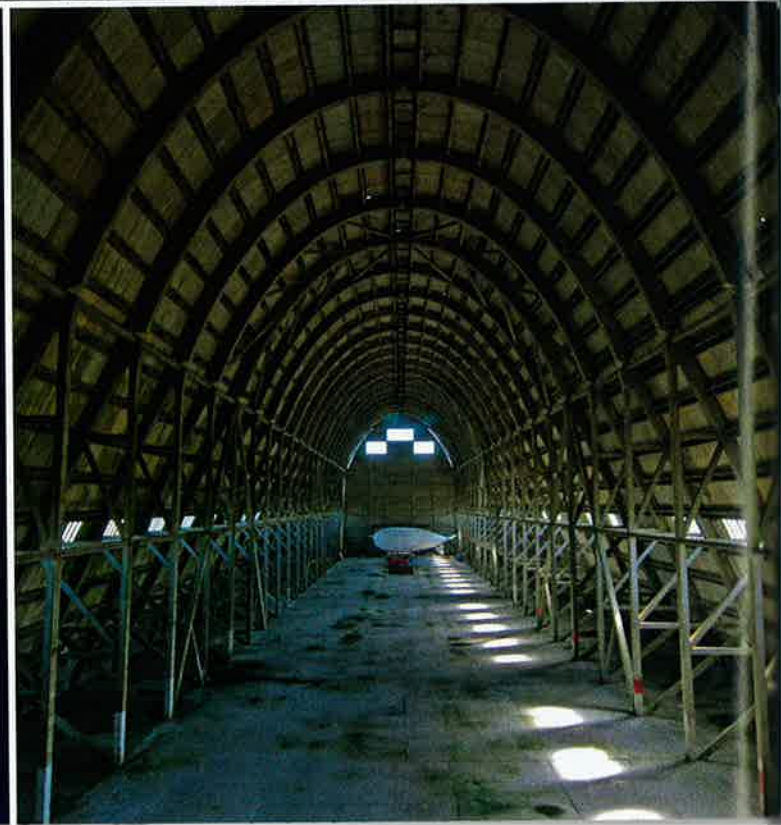
**5** LE CM2 BALANCE DU LEST.

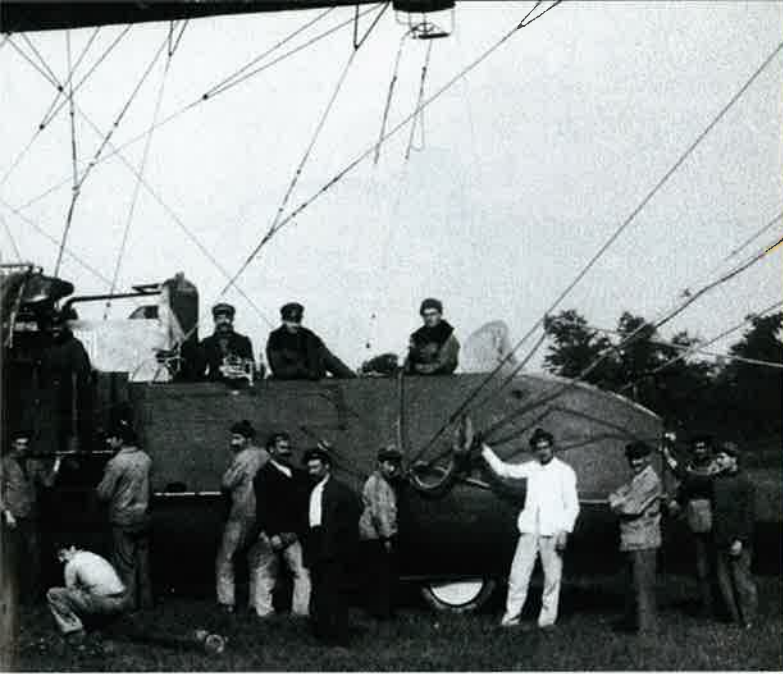


## LA MARINE DE L'AÉROSTATION

Au début du vingtième siècle, la Marine nationale française doit s'adapter à l'essor des avions, des hydravions, des dirigeables et se préparer en même temps à la guerre sous-marine. En 1910, elle acquiert son premier aéroplane. Les centres d'aviation de Toulon, Brest et Cherbourg sont mis en place. Cinq ans plus tard, elle reçoit ses premiers dirigeables et en 1917, ses premiers ballons captifs. En février de la même année, l'Allemagne se lance dans une guerre sous-marine à outrance. Le trafic commercial allié est torpillé par des flottilles de sous-marins. L'état-major de la Marine réagit rapidement : des crédits sont débloqués en urgence et en quelques mois, vingt nouveaux centres d'aviation sont créés, quinze centres de ballons captifs et douze

centres d'aérostation. Ecausseville est l'un d'entre eux. En terre cotentine, on construit un premier hangar en bois dès le début de l'année 1917. A la mi-août, l'édifice abrite son premier dirigeable. Un second hangar en béton armé, celui qui subsiste aujourd'hui, est mis en chantier trois mois plus tard. L'architecture est innovante. Conçue par l'ingénieur Henri Lossier, elle servira longtemps de modèle aux élèves de l'École spéciale des travaux publics (ESTP). Les établissements Fourré et Rhodes sont chargés de sa construction. Ironie de l'histoire, le hangar ne sera opérationnel qu'après l'armistice, au mois d'août 1919. Les dirigeables ne seront plus utilisés que dans le cadre d'exercices ou de revues navales avant que la Marine ne décide définitivement de les abandonner en 1936.





## « DES MISSIONS HAUTEMENT PÉRILLEUSES CONDUITES SOUS LE FEU DES CANONS ENNEMIS ! »

► dirigeables étaient parqués et entretenus à l'intérieur de hangars repartis tout au long du littoral métropolitain, ainsi qu'en Algérie et en Tunisie. Douze au total. Un seul a survécu : celui d'Ecausseville.

### Un site épargné par l'histoire

Ce mastodonte bas-normand soufflera ses 90 bougies l'année prochaine. Une santé naturellement fragile. Les 3 552 tuiles en ciment armé de la toiture, les voûtes, les pylônes et les pannes qui le composent apprécieraient une petite restauration. Pour autant, la structure d'Henri Lossier a tenu le coup. L'histoire l'a épargné.

Pas un seul bombardement allié pendant la Seconde Guerre mondiale. Même la nuit du 10 au 11 juin 1944, lorsque les troupes allemandes sont chassées par le 8<sup>e</sup> régiment d'infanterie US, le hangar ne subit que quelques dégâts mineurs. Étonnamment, c'est un phénomène météorologique qui sera

le plus douloureux. Quatre ans plus tôt, les vantaux de la porte restée ouverte sont pris dans le tourbillon d'un cyclone et vrillés. Les Allemands les découpent au chalumeau sans les remplacer. En dehors de ces événements, le hangar d'Ecausseville vivra une existence relativement tranquille. A la fin des années 30, lorsque la Marine abandonne les dirigeables, deux pistes de décollage sont tracées sur le terrain pour lui permettre d'accueillir momentanément quelques avions. Mais c'est un groupe mobile d'artillerie lourde de côte et de DCA qui occupe les lieux jusqu'en 1939. Pas moins de 150 à 200 gradés et hommes du rang. Peu d'informations subsistent sur l'utilisation du hangar pendant l'Occupation. Entre 1944 et 1946, les Américains en font un gigantesque atelier de réparation de véhicules. Plusieurs centaines de véhicules et de chars passent dans les mains de mécaniciens allemands prisonniers. ►

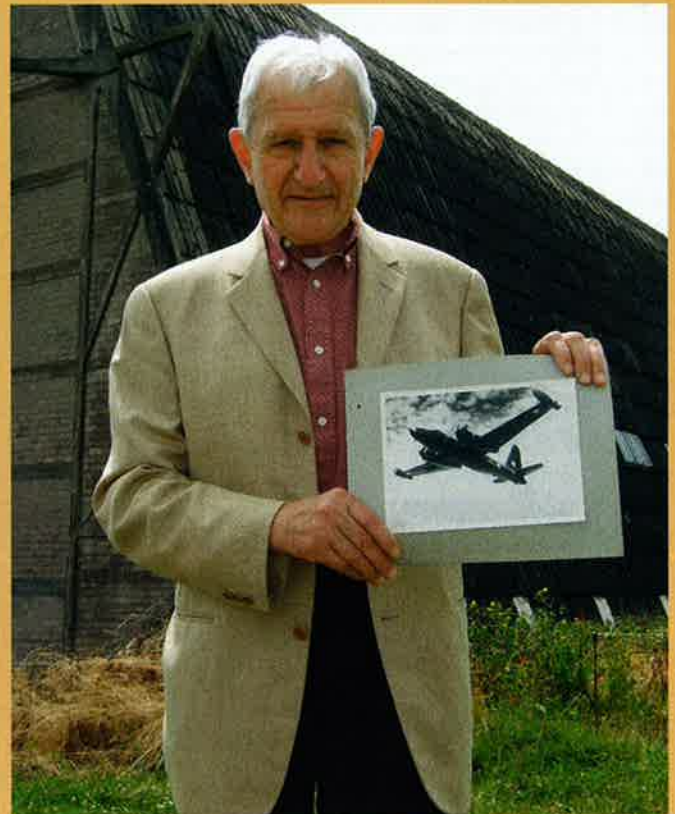
## ECAUSSEVILLE

Un hangar à dirigeables réhabilité

## INTERVIEW

**PHILIPPE BELIN**

Un ancien marin, navigateur sur *Neptune* durant son service militaire (photo). Depuis septembre 2003, il préside l'association des amis du hangar à dirigeables d'Ecausseville.



**Pouvez-vous nous présenter cette association ?**

*C'est une association loi 1901 qui regroupe une quarantaine d'adhérents passionnés et réunis autour d'un projet commun que nous avons appelé « Ecausseville for ever ». Notre souhait à tous, c'est de redonner une nouvelle vie à ce site exceptionnel. Pour l'instant, il s'agit de le faire connaître et de trouver des partenaires qui pourront nous aider dans notre projet. Nous entretenons le site du mieux possible afin de pouvoir accueillir des visiteurs les samedis après-midi, de mai à octobre. Pour l'instant, ils sont environ 1 500 par an. Ce chiffre pourrait croître car le potentiel du hangar est énorme.*

**Quels sont vos objectifs pour les années à venir ?**

*Le premier pour cette année et l'année suivante, c'est de sécuriser le hangar afin de le rendre totalement accessible au public. Il s'agit notamment de tendre un filet sous la toiture pour supprimer le risque de chute de morceaux de ciment. A l'été 2009, nous comptons ouvrir le hangar aux vols de petits dirigeables type « aéroplume » et faire voler les visiteurs qui le souhaitent. Nous espérons également disposer des finances suffisantes pour lancer la reconstruction des portes. Les professionnels du dirigeable n'attendent que ça pour venir. Ils sont très intéressés car, même en Europe, les hangars à dirigeables sont très rares. On pourrait imaginer un rassemblement pour le 65<sup>e</sup> anniversaire du Débarquement et faire voler les vétérans au-dessus des plages au départ d'Ecausseville. Notre but final, enfin, c'est qu'en 2019, le hangar ait retrouvé sa configuration de 1919 et qu'il soit complètement restauré.*

**Un message aux marins ?**

*Vous êtes ici chez vous ! N'hésitez pas à visiter cet ancien centre d'aérostation de la Marine et pourquoi pas, à vous impliquer dans notre association. Vous nous aiderez à fédérer les ressources, les compétences, les technologies et les énergies dans ce projet commun, « Ecausseville for ever ». Enfin, nous sommes preneurs de toute documentation qui pourrait enrichir notre propre fonds en cours de constitution.*

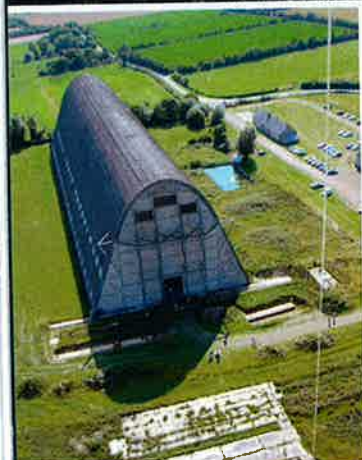
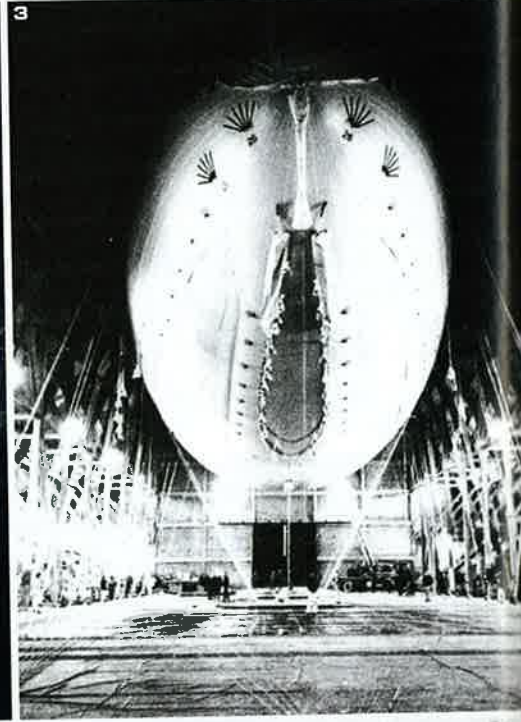
## LE PROJET « ECAUSSEVILLE FOR EVER »

- Inscrire le site d'Ecausseville comme lieu de mémoire des dirigeables du passé mais surtout de leur présent (mission polaire de Jean-Louis Etienne, expéditions de la canopée guyanaise, participation aux émissions *Ushuaia* de Nicolas Hulot, etc.), de leur futur (activités et recherches en cours en France et à l'étranger) et de l'actualité et du développement de toutes les technologies aérostatiques.
- Permettre au site d'accueillir des visiteurs dans l'univers du plus léger que l'air (initiation à l'apesanteur par la pratique de dirigeable *indoor*, mise en place de classes de découverte aux technologies aérostatiques, ouvertes aux scolaires, aux mouvements

associatifs et aux comités d'entreprise, et dans un lieu magique et développant l'envie d'aventures et le goût de la conquête.

- Offrir aux organisateurs d'événements un lieu magique capable d'accueillir les manifestations les plus diverses et les sons et lumières les plus féériques.
- Faire du site d'Ecausseville une des premières plates-formes aéroportuaires sur laquelle pourront être construits et entretenus les dirigeables de surveillance maritime, de transport, de secours et à vocation sportive et touristique (survol des plages du Débarquement et du Mont St Michel notamment).

Plus d'informations sur les sites Internet :  
<http://phivaast.club.fr/ecausseville/index.htm>  
<http://itavita.com>



**1** VEILLE ATTENTIVE DANS LA NACELLE... LES SOUS-MARINS ALLEMANDS NE SONT PAS LOIN.  
**2** « SOUVENEZ-VOUS DU SERMENT DE KOUFRA ? ».  
**3** DE 1967 À 1969, TEST DU BALLON PORTEUR DE LA PREMIÈRE BOMBE H.  
**4** LE DIRIGEABLE AT4, INTRODUIT DANS LE HANGAR.



