



# Le Ponton

Revue d'information et de contact de la section d'Ittre  
du Corps Royal des Cadets de Marine

1<sup>e</sup> Année / Numéro 4 - Juillet 2015

## SOMMAIRE

|  |            |
|--|------------|
| Fêtes de la Sambre .....                                     | p. 1       |
| Etiquette nautique (3 <sup>e</sup> partie et fin).....       | pp. 2 - 3  |
| Histoire de la Marine .....                                  | pp. 3 - 4  |
| Petites annonces.....  | p. 4       |
| Espace jeux .....  | p. 5       |
| Dossier "Unités de la Marine":<br>Le F931 LOUISE MARIE ..... | pp. 6 - 11 |

## Fêtes de la Sambre à Sambreville



Le dernier WE de juin, c'était la fête, à Auvélais (Sambreville), le long de la Sambre.

Dès le jeudi, le MRB 24 était arrivé, marquant la présence, sur place, de la section CRCM d'Ittre, rejoint, le samedi matin, par le LION DES MERS, ainsi que par les kayaks et le mur d'escalade de la section d'Anvers. Brocante, animations diverses, grand chapiteau, tentes civiles et militaires, tout cela créait une chaude ambiance de fête, renforcée par une météo superbe.

Les Anciens de la Force Navale, de Châtelet, promenaient, à bord du FORBAN, un public très demandeur et il fallut même que le MRB 24 s'y mette, afin de satisfaire à (une partie seulement de) la demande.

Notre section avait installé un stand CRCM, agrémenté d'une exposition de photos, et offrait au public un éventail de ses ateliers: technique des noeuds marins et balisage, qui intéressaient un public conquis, par ailleurs très attentif aux exercices sur l'eau (feu à bord, homme à la mer).

Le samedi soir, une soixantaine de personnes eurent l'occasion de se régaler d'un repas concocté par l'épouse du Commandant et l'équipe des ACI, dans une ambiance très festive (danses, chants de marins et animation musicale).



Rendez-vous, en 2016, pour une nouvelle "Fête de la Sambre".

# Un peu d'étiquette nautique

## II. Quelques usages concernant la plaisance (suite et fin).

### 4. Pavillon de courtoisie.

4.1. Le pavillon dit "de courtoisie" se place à tribord.

4.2. A l'étranger, il s'agit du drapeau du pays visité ou de celui d'un passager que l'on désire honorer.

4.3. Quand un plaisancier navigue dans son propre pays, il peut s'agir du pavillon reprenant les armoiries d'une ville ou commune, d'une province ou l'emblème d'une Communauté ou d'une Région visitée. Il peut aussi s'agir du drapeau national ou des armoiries personnelles d'un invité se trouvant à bord.

De même que pour le pavillon national, on évitera d'arborer quelque pavillon au-dessous d'un autre, à la même drisse ou au même matereau: ceci évitera de froisser certaines susceptibilités, le pavillon arboré au-dessus étant plus à l'honneur que celui du dessous (voir la règle générale).

### 5. Pavillon personnel.

En ce qui concerne le pavillon "personnel" ou "du propriétaire", celui-ci est hissé ou placé en même temps que le pavillon national, pour autant que le propriétaire soit à bord ou ne quitte pas le bord pour plus d'une journée. Ce pavillon est arboré à bâbord.

Il peut s'agir d'une flamme-club, du pavillon de la ligue/fédération à laquelle le club est inscrit, d'armoiries personnelles ou d'un motif que l'on évitera de concevoir de telle manière qu'il puisse être confondu avec un pavillon du code international ou avec un pavillon officiel.

### 6. La marque de la FFYB.

La marque de la FFYB est un pavillon blanc rectangulaire, incisé en queue d'aronde, frappé d'une bande tricolore, sur lequel figure une ancre, avec, dans le coin supérieur, la couronne rappelant l'affiliation de la FFYB à la FRBY (Fédération Royale Belge de Yachting).

Vu la suppression du pavillon carré blanc et rouge, la section "moteur" de la FFYB a décrété que, pour les bateaux de plaisance d'eaux intérieures, ce pavillon serait remplacé par la marque de la FFYB. Pour la direction du vent, c'est aussi efficace ... et plus joli.

*N.B. Le pavillon de navigation (rouge avec carré blanc en son centre), qui ne devait être hissé ou placé que lorsqu'on naviguait, donc pas lorsque le bateau était amarré à poste ou lorsqu'il avait terminé sa navigation de la journée (mais ces prescriptions restaient souvent lettres-mortes), ne figure plus dans la réglementation. Rien n'interdit de le hisser, par nostalgie, mais il a perdu toute signification officielle. Comme on le plaçait souvent "en beaupré" (à l'avant), comme suggéré ci-dessus, il avait l'avantage d'indiquer la direction du vent. En principe, ce pavillon devait, d'après la réglementation de l'époque, être arboré à 3m au-dessus du plat-bord. En fait, cela permettait, avant que les bateaux de commerce soient équipés d'une radio VHF leur permettant de s'annoncer sur le canal 10, d'être aperçus de loin, surtout en cas d'une voie navigable dotée de nombreux méandres. Depuis la généralisation de la VHF, l'utilité de ce pavillon avait fortement décliné. La réglementation n'a fait que s'adapter. Bien qu'officiellement supprimé, ce pavillon n'est nullement interdit mais il ne possède plus de signification. Si cela vous amuse ... Ceci dit, il y a une alternative intéressante (voir ci-dessus).*

7. Pavillons publicitaires (pour marques de carburant ou autres commerces) : **à proscrire sur un bateau de plaisance.**

### 8. Quelques usages encore.

8.1. Lorsqu'on croise un autre bateau, faut-il rappeler qu'il est de tradition de le saluer ?

8.2. Lorsqu'on est amarré à couple d'un autre bateau, il est malvenu de regarder avec insistance et de tenter de détailler l'intérieur de celui-ci, surtout si des personnes sont à bord. De même, il y a lieu de passer sur l'autre bateau par l'avant, en évitant de faire du bruit et de salir ou d'abîmer le pont avec des

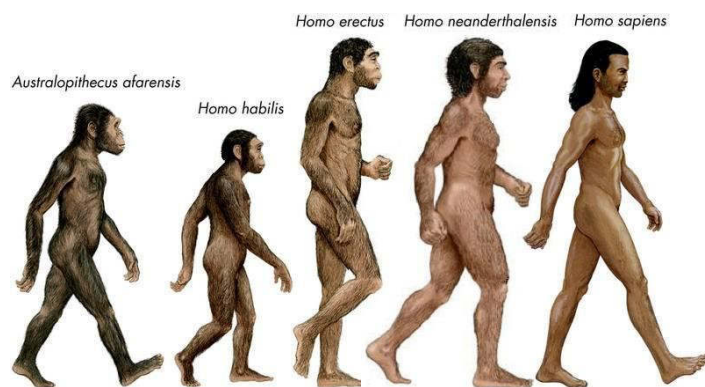
chaussures non appropriées. De ce côté, la chaussure-bateau a des avantages certains, notamment car elle évite aussi de glisser.

8.3. Lorsqu'on vogue à hauteur de bateaux amarrés, il y a lieu d'éviter de faire des vagues, autant que possible. Ralentissons donc ! Respectons la tranquillité des autres !

**Bernard MERCIER** (mai 2015)

## Histoire de la marine (1)

L'histoire de l'homme a commencé il y a bien longtemps. Elle a été marquée par des étapes importantes : la découverte du feu et l'usage des métaux.



Pendant de millénaires, l'homme a erré car il était essentiellement nomade, en se nourrissant du produit de sa chasse, le gibier, qu'il mangeait sans cuisson, et de la cueillette de baies et de racines.

La préhistoire a commencé lorsque l'être humain, ayant découvert le feu, la maîtrise des métaux, les prémisses de l'agriculture, les bases de l'élevage, s'est sédentarisé.

Jusqu'il y a peu, on situait cette période à 7 ou 8000 ans, afin de se conformer à

la Bible. Mais depuis quelques décennies, on fait remonter cette sédentarisation à bien plus loin. On parle de 250 000 ans.

C'est donc il y a très longtemps que l'homme, toujours nomade, a rencontré, dans ses déplacements, différents obstacles : les montagnes, les forêts impénétrables mais surtout les rivières, les fleuves, les lacs, la mer et les océans.

Il a voulu les traverser car l'herbe est toujours plus verte ailleurs !

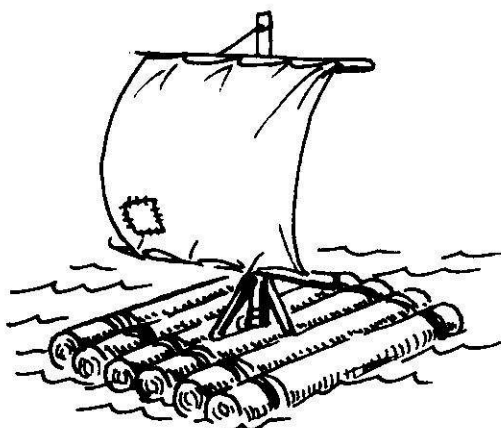
Comment a-t-il fait ?

Tout d'abord, il s'est attaqué à des rivières étroites, ensuite à des fleuves, enfin à des détroits, des bras de mer, et finalement à la mer et à l'océan qu'il n'a pas hésité à traverser.

Avec quoi a-t-il attaqué l'élément liquide ? Tout d'abord avec des radeaux.

### Le radeau

Qu'est-ce qu'un radeau ? C'est un assemblage de pièces de bois formant une plate-forme flottante. C'est avec de tels engins que des hommes ont quitté l'Asie pour traverser le vaste océan Pacifique et y peupler les nombreuses îles de la Polynésie.



De même, d'autres hommes ont quitté l'Amérique du Sud et ils ont traversé également l'Océan Pacifique dans l'autre sens.

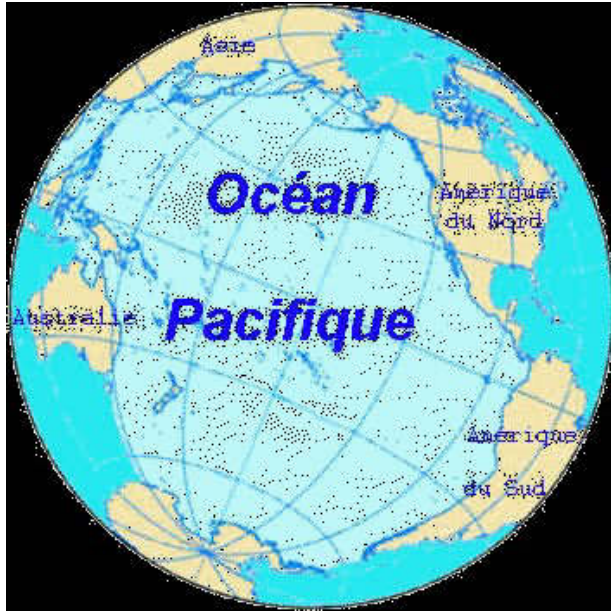
Les historiens, qui sont de grands sceptiques, n'ont pas voulu croire à de tels exploits. Aussi, pour prouver leur réalité, des navigateurs des temps modernes ont voulu les reproduire. Il s'agit de Thor Heyerdahl, anthropologue norvégien, qui a quitté l'Amérique du Sud, en 1947, sur son fameux radeau, le Kon-Tiki (ci-dessous), pour réitérer l'exploit des anciens.

Eric de Bishop est né le 21 octobre 1891, dans le Pas-de-Calais, et est mort le 30 août 1958, sur l'atoll de



Rakahanga, dans les Îles Cook. Ce navigateur s'est rendu célèbre, dans les années 1950, par ses voyages transocéaniques à bord du radeau *Tahiti-Nui* (1956-1958).

Ces deux navigateurs ont donc démontré que les îles du Pacifique, jusqu'à l'île de Pâques, dans l'extrême sud, ont été peuplées par des marins venant d'Asie ou d'Amérique du Sud. Ils amenaient, sur leurs radeaux, famille, animaux, vivres, plantes et un matériel rudimentaire de pêche. Ils n'avaient aucun instrument de navigation. Ils se basaient sur les étoiles, les courants, les oiseaux et la végétation flottante pour se guider.



C'est bien plus tard que l'homme s'est sédentarisé.

(A suivre....)

**Claude Haegeman**

---

## Dates à retenir

**- 21 juillet : Bruxelles - Défilé national**

**- Du 14 au 21 août : Zeebrugge - Camp ORKA 2015**

## Petites annonces

- Vend de nombreux lots de timbres. Albums de France, Espagne, Vatican, Jersey, Angleterre, ...  
Pour tous renseignements:  
**0496/16.00.07**

# Espace jeux

Niveau 1 (facile)

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|   | 8 | 4 |   | 9 | 5 |   |   | 2 |
| 1 |   |   |   | 8 |   | 6 |   |   |
| 6 | 7 |   |   |   | 4 | 3 | 9 |   |
|   |   |   |   |   |   |   | 6 | 1 |
| 7 | 6 |   | 4 | 5 |   | 2 |   |   |
| 8 | 5 |   | 2 | 1 |   |   |   | 3 |
| 2 |   |   |   | 6 | 9 | 4 |   |   |
|   | 3 | 6 |   |   |   |   |   | 5 |
|   | 4 |   | 8 |   | 2 | 9 | 1 |   |



## Les mots du marin

Les mots qui suivent sont utilisés par tous les marins, mais toi les connais-tu ?

Pour chaque mot deux définitions, indique la bonne.

- 1 **BÂBORD**
  - A - Côté gauche du navire en regardant l'avant
  - B - Côté gauche du navire en regardant l'arrière
- 2 **BARREUR**
  - A - Prisonnier en fond de cale
  - B - Personne qui manœuvre le bateau
- 3 **CORDE**
  - A - Ce mot n'est jamais employé sur un bateau
  - B - Galons du capitaine
- 4 **DÉRIVE**
  - A - Aileron pour assurer la stabilité du voilier
  - B - Grande voile arrière
- 5 **DRISSE**
  - A - Grande voile arrière
  - B - Cordage pour hisser la voile
- 6 **ÉTRAVE**
  - A - Partie avant du navire
  - B - Partie arrière du navire
- 7 **FERLER**
  - A - Rouler une voile
  - B - Être malade sur un bateau
- 8 **FOC**
  - A - Pantalon de marin
  - B - Voile triangulaire
- 9 **HAUBAN**
  - A - Siège surélevé
  - B - Câble pour maintenir le mât
- 10 **JUSANT**
  - A - Marée montante
  - B - Marée descendante
- 11 **NŒUD**
  - A - Unité de mesure pour la vitesse du navire
  - B - Unité de mesure de la distance parcourue
- 12 **SPINNAKER**
  - A - Grande voile triangulaire
  - B - Chef cuisinier à bord

## UNITES DE LA MARINE

### **Le F931 LOUISE MARIE, ex HNLMS Willem Van Der Zaan F829**



Cette frégate a été lancée le 21 janvier 1989 (Chantier: Koninklijke Maatschappij De Schelde, Vlissingen, Pays-Bas) et mise en service le 28 novembre 1991 (aux Pays-Bas) sous le nom : **HNLMS Willem Van Der Zaan F829**.



Cette unité fut transférée à la Belgique le 08 avril 2008 et fut baptisée, le 8 avril 2008, par la reine Paola, à Anvers. La ville de Sint-Niklaas a accepté de parrainer la frégate, dont la devise est la locution « *Ad Augusta Per Angusta* » (vers les sommets par des chemins étroits). Les armes sont une partition des armes de la Maison d'Orléans (dont est originaire la reine Louise-Marie) et de celles de la ville de Sint-Niklaas.

L'équipage compte 145 membres : 15 officiers, 70 sous-officiers et 60 matelots.

#### Les différents commandants du F931 Louise Marie.

Capitaine de frégate Breveté d'Etat-Major DE BEURME, Jan. M.A.,

Capitaine de frégate Breveté d'Etat-Major GILLIS, Carl,

Capitaine de frégate HUYGENS, Hans,

Capitaine de frégate GEKIERE, Dirk.

#### Dimensions.

Longueur: 123,72 m.

Largeur: 14,37 m.

Tirant d'eau: 6,05 m.

#### Tonnage.

2.800 à 3.320 tonnes (à pleine charge).

#### Machines.

2 diesels Stork-Werkspoor 12 S W 280 V 12, de 9.790 ch.

2 turbines à gaz Rolls Royce Spey de 18.000 hp (13.600 kw).

2 arbres avec hélices à pas variable LIPS.

4 générateurs de 871 ch (650 kw).

#### Vitesse.

30 noeuds (maximum turbine).

21 noeuds (maximum diesel).

#### Senseurs et conduite de tir.

1 sonar de coque actif moyenne fréquence de recherche et d'attaque signal PHS-36 (HSA).

1 radar de veille combinée tridimensionnel SMART-S 3D - (Bande F).

1 radar de veille combiné signal LW-08 (bande D).



1 radar de navigation Kelvin Hughes (bande I).  
 1 radar de veille SCOUT LPI (low probability of interception - faible probabilité d'interception).  
 2 conduites de tir Signal STIR 18 (bande I/J/K) avec conduite de missiles.  
 1 système SEWACO VII d'exploitation des informations tactiques, des armes et senseurs ESM/ECM.

Armement.

8 missiles Harpoon RGM 84D (Bloc 1C).  
 1 système SeaSparrow à lancement vertical de 16 cellules VLS Mk 48.  
 1 canon anti-aérien de 76 mm AA OTO-Melara DP compact SR.  
 1 système de défense rapprochée contre missiles Goalkeeper CIWS.  
 2 mitrailleuses .50 Browning M2.  
 4 tubes de lancement de 324 mm ASM (II x 2) pour torpilles ECAN Honeywell Mk 46, modèle AS?  
 2 lance-leurres SRBOC Mk 36.

Equipements divers.

Plateforme hélicoptère, avec hangar (pour accueillir le NH90 - actuellement Alouette III).  
 Le F931 Louise Marie est actuellement en « dry dock » (ci-dessous, à gauche), pour une refonte assez importante: nouveau mât, divers nouveau senseurs et autres matériels sensibles. Un nouveau CIC « combat information center » (comme son sister ship), plus d'autres aménagements non connus du public non averti...



Le LOMA a participé à plusieurs opérations à l'étranger, dont l'opération Atalanta (ci-dessous), avec le logo officiel (à gauche) et officiel (à droite) de l'opération.



Parlons maintenant de l'armement de nos frégates.  
Les unités belges disposent de plusieurs systèmes d'armement.

### Le canon de 76mm.

L'**Oto Breda 76 mm** est un canon d'artillerie navale de moyen calibre, construit par la société italienne Oto Breda (rebaptisée Oto Melara, en 2001).



Ce canon, en raison de sa taille compacte et de son poids, peut être installé sur n'importe quelle classe de navires et dispose d'une capacité multi-rôle (anti-surfaces, antiaériennes et antimissiles). Pour cette raison, ce canon est le plus utilisé au monde.

Le **Harpoon** est un missile antinavire transhorizon longue portée (*Beyond Visual Range - BVR* : «Au-delà de la portée visuelle») tout-temps, développé, à l'origine, par la société

américaine McDonnell Douglas.

□ Vitesse : 850 km/h (460kt).

Guidage : Altimètre radar, guidage final par radar actif.

Charge militaire : ogive pénétrante de 221 kg à haute déflagration.

Portée +/- 100 km.



### Le missile Sea Sparrow.



Le missile NATO SEA SPARROW est un missile surface/air, moyenne portée, à réaction rapide, guidé par radar pour lutter contre les attaques aériennes et contre les missiles anti-navire. Le missile a un corps cylindrique avec une voilure cruciforme à mi-corps et 4 ailerons de queue. On le retrouve sur de nombreux bâtiments de surface de l'US Navy et de l'OTAN.

Poids : 225 kgs.

Charge : 40,5 kgs.

Lungueur : 3,64 m.

Diamètre : 23 cm.

Envergure : 1,01 m.

Vitesse maximum : 2,5 mach.

Portée : 8/14 nm.



## La torpille.

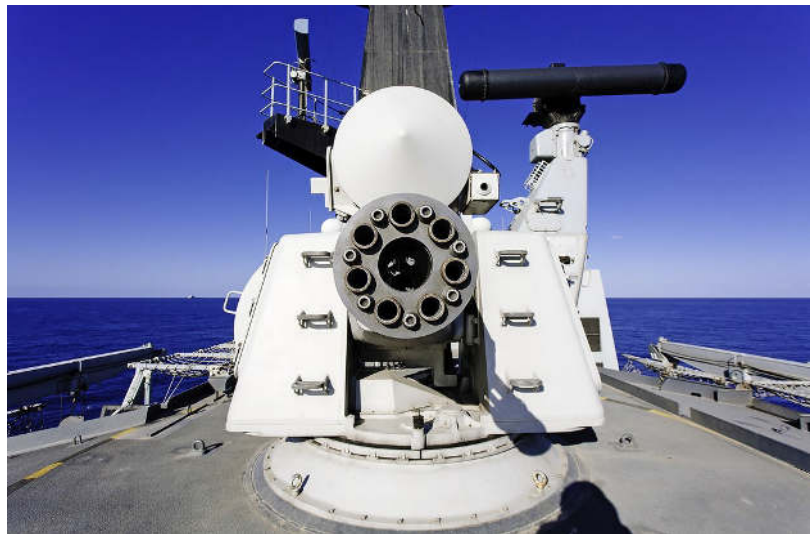
La torpille **Mark 46 AS** est une torpille embarquée utilisée dans la lutte anti-sous-marine. La torpille est une des pièces maîtresses de l'armement léger américain et de l'OTAN dans ce domaine.



- Longueur : 2,59 m.
- Poids : 231 kgs.
- Diamètre : 324 mm.
- Portée : 11 km.
- Profondeur : > 365 m.
- Vitesse : > 40 noeuds.
- Système de guidage : Acoustique.
- Mode de recherche : En serpent ou en cercle.
- Charge : 44 kg.

## Le Goalkeeper CIWS

Le **Goalkeeper CIWS** (CIWS : *Close-in weapon system*; goalkeeper: *Gardien de but*) est un système de défense anti-missile antinavire qui a été conçu et fabriqué par Signaal, aujourd'hui Thales Nederland. Plusieurs marines ont développé leur propre système : la Russie avec l'AK-630, l'Espagne avec le Meroka, le Royaume-Uni avec une version missile nommée SeaRAM et la Chine avec le Type 730 CIWS. Pendant européen du Phalanx CIWS américain, le Goalkeeper est utilisé par les marines militaires de 6 pays. Dernière ligne de défense à cause de sa portée, le système cadre la cible grâce à son radar puis et sa cadence de tir supérieure à 4 000 obus par minute grâce à sa conception « gatling » dans le but de faire exploser le missile avant un contact avec le navire.



## Canon : Gatling GAU-8/A Avenger de 30 mm

- **Hauteur** : 3,71 m (au-dessus du pont) 6,2 m (y compris les superstructures).
- **Masse** : 6 372 kgs, avec 1 190 munitions (au-dessus du pont), 9 902 kgs (poids total).
- **Élévation** : +85° à -25° à 80°/s.
- **Vitesse de la munition** : 1 109 m/s.
- **Vitesse de la tourelle** : 360° en 3,8 secondes.
- **Cadence de tir** : 70 tirs par seconde (4 200 tirs par minute).
- **Munitions**: 1 190 (HEI, API, TP, MPDS, FMPDS), en magasin, sous le pont.
- **Durée de rechargement**: 9 minutes.



- **Portée:** 350-2000 m, selon les munitions.

**Radar de recherche:** radar bande I. Taille de faisceau: 1,5° horizontal, 60° vertical. Rotation à 60 tr/min. Portée de 30 km.

**Radar de tir:** bande I et bande K cassegrain.

**Optronique:** TV.

### La .50 Browning M2



La **Browning M2** est une mitrailleuse lourde chamberée en 12,7 x 99 mm, une munition également connue sous le nom de .50 BMG. La conception de la M2 remonte à la fin de la Première Guerre mondiale. Elle est le fruit du travail de John Moses Browning et montre une longévité peu commune. Elle connaît un grand nombre de désignations et constitue la principale arme chambrant la puissante munition de 12,7 mm, qui est un standard de l'OTAN.

Tout au long de sa carrière, elle a connu l'épreuve du feu à de nombreuses reprises, notamment lors de la Seconde Guerre mondiale. Elle est encore en activité de nos jours dans de nombreuses armées et est également produite en Belgique par la firme FN Herstal depuis les années 1930 (Browning étant devenu une filiale de l'entreprise belge).

### **Le lance-leurres SRBOC Mk 36 (contre mesures)**



Le lance-leurres SRBOC Mk 36 (flare) est un système de brouillage anti missiles par la chaleur.

Les leurres (*flare* en anglais) sont des dispositifs consommables mis en oeuvre presque exclusivement par les forces armées à partir de plates-formes mobiles terrestres, aériennes ou navales, pour détourner de soi une menace émanant de missiles guidés et la rediriger sur le leurre. Les leurres peuvent être employés à titre préventif ou en réaction à une attaque.

Dans le cas d'un emploi préventif, la tâche principale du leurre est d'abaisser le contraste optique ou thermique de la scène, nécessaire pour détecter et poursuivre la cible, jusqu'à un niveau suffisamment bas pour qu'il ne puisse être exploitable par le capteur du missile.

Dans le cas d'une mise en oeuvre par réaction à une attaque, le leurre doit imiter la signature (par exemple électromagnétique) de la cible (« illuminée » dans le cas d'un radar de poursuite) déjà suivie par le missile pour rediriger le capteur adverse vers le leurre qui devient à partir de ce moment la « proie » la plus intéressante.

Certains systèmes sont aussi embarqués à bord mais non connus du public non averti.



Version navale.

Version aérienne.

Ceci termine le chapitre des frégates.

**Frédéric Sodermans**

