



Breguet Atlantic

23 langues

Article [Discussion](#)

Lire [Modifier](#) [Modifier le code](#) [Voir l'historique](#) [Outils](#)

↻ *Pour les articles homonymes, voir [Atlantic](#).*

Le **Breguet Br 1150 Atlantic** est un [avion de patrouille maritime](#), conçu par [Breguet Aviation](#) et produit par la SECBAT, société européenne de construction du Breguet Atlantic. Il est produit à partir de 1963 par la société [Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation](#) (AMD-BA) devenue en 1990 [Dassault Aviation](#). Il a été construit à 115 exemplaires en deux générations d'appareils et mis en service par cinq pays.

L'**Atlantique 2**, ou en abrégé **ATL2**, seconde version du Br 1150 Atlantic, est actuellement en service dans l'[aéronautique navale](#) française. L'orthographe du nom de l'avion a été modifiée de la main du président de la République [François Mitterrand](#) (*Atlantique* au lieu de *Atlantic*). Pour la France, il s'agit d'un programme majeur, les avions de patrouille maritime sont cruciaux pour la protection des sous-marins de la [Force océanique stratégique](#) (FOST).

Conception [modifier | modifier le code]

À la fin des [années 1950](#), les [sous-marins](#) performants et nombreux de la [marine soviétique](#) font peser une menace croissante sur les marines de l'[OTAN](#). Il apparaît que les Lockheed [P2V-6](#) et [P2V-7 Neptune](#), d'origine américaine, ne satisferont bientôt plus aux besoins de la [lutte anti-sous-marine](#) en matière d'efficacité dans un conflit avec l'[URSS](#). En 1956, le Conseil de l'[Atlantique Nord](#) émet une fiche programme² visant à réaliser un avion de patrouille maritime et de lutte anti-sous-marine à long [rayon d'action](#), destiné aux [membres de l'Otan](#).

Le Br 1150 Atlantic (ATL1) [modifier | modifier le code]

Le programme Breguet Br 1150 *Atlantic* (biturbopropulseur [Rolls-Royce Tyne](#)) est sélectionné en 1959 parmi vingt-quatre

Breguet Br 1150 Atlantic



Un Breguet Atlantic de la [Marine française](#) en 1983.

Constructeur	 Breguet Aviation
Rôle	Avion de patrouille maritime
Premier vol	21 octobre 1961
Mise en service	1965
Date de retrait	Toujours en service

Équipage

13 (1 commandant, 1 copilote, 2 mécaniciens de bord, 2 observateurs, 1 coordinateur tactique, 1 opérateur radio, 1 opérateur détecteur d'anomalies magnétiques, 1 navigateur, 1 radariste, 2 opérateurs de bouées sonar) ; capacité de transport de 25 personnes, équipages constitués pour 2 ans.

Motorisation

Moteur	Rolls-Royce Tyne
Nombre	2
Type	Turbopropulseur , avec injection d'eau-méthanol, hélice 4 pales Ratier
Puissance unitaire	5 740 ch sur l'arbre



Cérémonie de baptême le 3 novembre 1961 aux Ateliers Breguet (Colomiers)



Obsèques des trois membres d'équipage du Breguet Atlantic, le 21 avril 1962

projets en compétition (présentés par neuf pays membres de l'Otan). En 1967, la société Dassault qui reprend Breguet-Aviation hérite de deux programmes en cours de cette société, l'*Atlantic* et le *Jaguar*.

Le Breguet Br 1150 *Atlantic* a la particularité d'être le premier avion de patrouille maritime au monde spécialement conçu pour sa mission et non dérivé d'un avion commercial civil. Première opération de coopération européenne sur ce type d'avion (Fokker, Dornier, SABCA, Rolls-Royce, MTU, etc.), le programme bénéficie d'une certaine identité de vue des marines de guerre sur la **lutte anti-**

sous-marine. La société Breguet est désignée comme maître d'œuvre technique de l'appareil. Cette société a acheté 13 hectares en bordure de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, sur ce terrain, 3 100 mètres carrés de bâtiments furent construits pour l'avion Atlantic, l'usine existante de Toulouse-Montaudran se révélant trop exiguë pour ce nouvel appareil. Le 2 octobre 1961, la Société européenne de construction de l'avion Breguet Atlantic (SECBAT) est créée. Quatre prototypes sont réalisés. Le premier vole à Toulouse, le 21 octobre 1961, aux mains de Bernard Witt avec René Périneau et Romeo Zinzoni. Il est l'objet le 3 novembre 1961 à Colomiers d'une cérémonie officielle de baptême en présence de Pierre

Poussée unitaire	(résiduelle) 500 daN
Dimensions	
Envergure	36,30 m
Longueur	31,75 m
Hauteur	11,33 m
Surface alaire	120,34 m ²
Masses	
À vide	23 500 kg
Avec armement	26 000 kg
Maximale	46 000 kg
Performances	
Vitesse de croisière	315 km/h
Vitesse maximale	650 km/h (Mach 0,63 à 8 000 m)
Plafond	9 145 m
Rayon d'action	4 400 km
Autonomie	14 h
Armement	
Interne	8 Torpilles L4 (ATL1), Mk 44 (ATL1, Mk 46 (ATL1 et ATL2), MU90 (ATL2), missiles anti-navires Exocet AM-39 (ATL2), mines et bombes (ATL1 et ATL2), 4 x bombes à guidage laser GBU-12 Paveway II (ATL2), BLU-126 (ATL2), grenades anti-sous-marines Mk-54 (ATL1) et Mk-101 (non utilisée, ATL1), bouées sonores tailles B (ATL1), 1 LBP avec 3 paniers de 18 bouées sonar et 1 LBS avec plus de 100 bouées supplémentaires (ATL2), 1 lance-cartouches avec 40 leurres thermiques antimissiles ou 40 fusées éclairantes, 2 cameras Oméra35 lance-bombettes d'exercice (ATL1 et ATL2), 9 chaînes de sauvetage SAR, SAMAR, SATER (ATL1 et ATL2)
Externe	Missiles anti-navire AS-12 (ATL1), anti-radar AS-37 Martel (ATL1)

Messmer, alors [Ministre des Armées](#), et de son épouse, marraine de l'avion.

Le programme est endeuillé le 19 avril 1962 avec le crash du deuxième exemplaire. Celui-ci se brise en vol au-dessus de la commune de [Revel](#), tuant ainsi les trois membres d'équipage (Yves Brunaud, Alain Richard et Rémy Raymond). Les obsèques ont lieu à Colomiers le 21 avril, au cours desquelles [Henri Ziegler](#) (président de Breguet Aviation) prononce les éloges funèbres et la [légion d'honneur](#) est décernée à titre posthume aux pilotes.

La commande officielle de la première tranche est passée le 6 juin 1963 : 20 avions pour la [France](#), ultérieurement portée à 40 appareils, et 20 pour la [Bundesmarine](#). Les deux premiers avions de série sont livrés, le n^o 1 à la [France](#), le n^o 2 à l'[Allemagne de l'Ouest](#) le 10 décembre 1965 sur la BAN Nîmes-Garons. Pour les quarante premiers avions, la [France](#) reçoit les numéros de série impairs, et l'[Allemagne de l'Ouest](#) les numéros pairs, certains de ces derniers seront ultérieurement équipés pour effectuer du [renseignement électronique](#)³. Le dernier des 60 appareils est livré à la fin de [1968](#) au moment où la [Koninklijke Marine](#) néerlandaise décide d'en acquérir neuf. La Marine française lui en vend aussitôt quatre qu'elle reçoit à partir de juin 1969, les cinq autres proviennent d'une deuxième série lancée en janvier 1972. Le 25 octobre 1968, l'Armée de l'air italienne décide d'acheter à son tour l'appareil et s'associe au consortium européen avec [Aeritalia](#) et [Alfa Romeo](#). La production est relancée pour 18 exemplaires, plus quatre destinés à remplacer ceux vendus par la France aux Pays-Bas. En 1971, la marine française dispose de 35 appareils en service⁴. En [1976](#), elle cède trois de ses appareils au [Pakistan](#). De leur côté, les [États-Unis](#), qui avaient initialement participé au développement du Br 1150 Atlantic et financé son développement, se concentrent sur celui du [Lockheed P-3 Orion](#) qui correspond mieux à leurs besoins de [patrouille maritime](#) à plus longue distance (10 371 km.) La concurrence débute⁵.

Au terme de la carrière opérationnelle du Breguet Br 1150 *Atlantic* dans la [Koninklijke Marine](#) en 1985, celle-ci revend les six exemplaires restant et à bout de souffle à la France qui les a acquis pour augmenter son stock de volants et rechanges spécifiques et acquiert huit *Orion* aux États-Unis d'Amérique que la [Deutsche Marine](#) de la République fédérale d'Allemagne réunifiée a racheté ensuite d'occasion.

Le Br 1150 Atlantic 1 a été produits à 87 exemplaires de série tous similaires, en plus de 4 prototypes ; aéronef anti-sous-marin de l'OTAN d'une masse normale au décollage de 43,5 tonnes ; emport en soute sous trois portiques de [torpilles L4](#), Mk 44, puis [Mk 46](#), de grenades anti-sous-marines Mk 54 et Mk-101 (non utilisée), de bombes, de bouées sonores taille B, de lance-bombettes d'exercice, de conteneurs SAMAR ou SATER pour le sauvetage des naufragés ; emport sous voilure de missiles [AS-12](#) puis [AS-37 Martel](#) et d'un ballonnet Breguet contenant des caméras photographiques ;

Avionique

Radar DRAA-2B (ATL1), Mesures de soutien électronique ARAR-10 (ATL1), ARAX-11 (ATL1), traitement des bouées acoustiques 2xAN/ARR-52 puis 2xAN/ARR-52A, AN/AQA-1, AN/ASA-20, 1 puis 2xAN/AQA-5, MAD DHAX-1 (ATL1), Radar DRAA-10B Iguane puis Searchmaster¹ (ATL2), FLIR JIAI-1A Tango (ATL2), traitement des signaux des bouées acoustiques 2xDSAX-1A (ATL2), Mesures de soutien électronique ARAR-13A (ATL2), MAD DHAX-3 (ATL2), Liaison de données tactiques Liaison 11 (France).

[modifier](#)



L'Atlantique 2 (ATL2) [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Au milieu des [années 1970](#), compte tenu du vieillissement du parc des Br 1150 *Atlantic* et pour faire face à l'évolution des menaces nouvelles des [sous-marins](#) et [navires](#) de surface, la [Marine française](#) décide de mettre en service une nouvelle génération d'Atlantic. Deux prototypes Atlantique 2 (ATL2) sont réalisés à partir de deux Atlantic de première génération (n° 42 et 69). Le premier effectue son premier vol à Toulouse-Blagnac le 8 mai 1981 aux mains de Jacques Jesberger, de l'ingénieur d'essai Jean-Pierre Bussenot et du mécanicien d'essai Pierre Harquin. En juin 1982, le ministère de la défense français annonce le lancement officiel de la production de l'Atlantic 2. Le marché d'industrialisation est notifié en mai 1984. L'Atlantic 2 est produit, pour la cellule, par un consortium proche de celui qui avait produit l'ATL1 ([Dornier](#) et [MBB](#) pour la RFA, Dassault et l'[Aérospatiale](#) pour la France, Aeritalia pour l'Italie et [SABCA-SONACA](#) pour la [Belgique](#)). Mais aucun des pays européens participant à sa fabrication ne s'est porté acquéreur de cette nouvelle version. Alors qu'un total de 42 Atlantic 2 avait été initialement prévu pour la France, remplaçant à la fois les Br 1150 Atlantic et les P-2V7 Neptune ; le programme a été arrêté après la livraison du 28^e exemplaire.

L'ATL2, produit à 28 exemplaires depuis sa mise en service en 1991, a réalisé plus de 100 000 heures de vol. C'est une version profondément modifiée de l'ATL1. Il en conserve la majeure partie de la cellule et les moteurs, à l'exception du groupe auxiliaire de puissance dont la puissance a été portée à 60 kW. Le système d'armes, à vocation anti-surface et anti-sous-marine, a été complètement modifié : tous les capteurs ont été changés, auxquels ont été adjoints un système de traitement de données et un bus numérique. L'ATL2 peut emporter, en soute exclusivement, jusqu'à 2 [AM-39 Exocet](#), jusqu'à 8 torpilles [Mk 46](#) ou [MU90](#), ou un panache (1 Exocet et 3 torpilles), des grenades, des bombes [GBU12](#), [GBU58](#), des lance-bombettes d'exercice, des conteneurs SAMAR ou SATER ; une capacité de largage de bombes guidées laser a été récemment ajoutée. La masse normale au décollage est portée à 46 tonnes, l'autonomie standard est de 12 h, dont 8 h de patrouille à la vitesse optimale (qui consomme 1 200 kg de kérosène à l'heure) de 180 nœuds (333 km/h) sur une zone à 500 nautiques (926 km) de sa base avec 4 h de transit à 270 nœuds (500 km/h). La vitesse maximale est de 350 nœuds (648 km/h). Le [domaine de vol](#) autorisé va de 100 pieds d'altitude (30 m) à 30 000 pieds (9 144 m), bien que les vols au-delà de 26 000 pieds (7 925 m) soient exceptionnels. Les bouées peuvent être larguées jusqu'à 15 000 pieds (3 048 m) mais l'altitude idéale pour obtenir une bonne précision de largage est 1 000 pieds (305 m), avec une limite basse de 500 pieds (152 m)⁶. Le [radar](#) DRAA-10B Iguane à compression d'impulsion est capable de détecter des cibles de très faibles dimensions même par mer forte. La portée peut atteindre 30 nautiques (56 km) sur un [tube d'air](#) de sous-marin, 60 nautiques (111 km) sur un patrouilleur rapide et 120 nautiques (222 km) sur un navire marchand⁷.

En 2007, les Atlantic 2 de la marine française ont été [rénovés](#), en recevant notamment une nouvelle [avionique](#) de bord et un complément d'équipement du système d'armes. La nouvelle avionique de bord met l'appareil en conformité avec les normes [OACI](#) afin de faciliter ses vols de transit en circulation aérienne générale. Le premier appareil ainsi modifié porte le numéro de cellule M1. Après un chantier de modification de plus d'un an sur le site de la Direction des essais en vol de Dassault Aviation à Istres, il a effectué son premier vol le 18 juin 2009.

Depuis le mois de juillet 2008, les Atlantique 2 ont reçu un complément de capacité de bombardement⁸ qui leur permet d'emporter en soute et de larguer quatre [bombes à guidage laser GBU-12 Paveway II](#). Cette capacité, qui n'est pas intégrée au système d'armes, a été mise en œuvre lors de l'[opération Serval](#) pour la libération du Mali pendant laquelle les Atlantique 2 ont tiré plusieurs bombes à guidage laser sur des positions ennemies. La capacité de tirer en toute autonomie avec l'utilisation d'un [pod de désignation laser](#) ne sera acquise que lors de la livraison des ATL2 rénovés en 2017. En attendant l'éclairage laser nécessaire au guidage de la bombe est effectué par un autre avion, un drone ou un TacP (contrôleur aérien avancé) au sol⁹. Depuis novembre 2014, l'Atlantique 2 a repris le guidage d'avions de reconnaissance et la frappe au sol¹⁰ initié en 1977 par le Breguet Atlantic en 1977 en Mauritanie et au Tchad. En juin 2015, l'Atlantique 2 fait le premier tir opérationnel de la torpille [MU90](#)¹¹. En [août 2015](#), il largue ses premières bombes laser [GBU-12](#) durant l'[opération Chammal](#)¹².

En 2013, la DGA a notifié une commande d'un coût de 700 millions d'euros pour rénover 15 des 22 ATL2 encore en ligne dans l'aéronavale française et leur permettre rester opérationnels au-delà de 2030. En 2018, le nombre d'avions à rénover a été porté à 18 appareils plus le traitement des obsolescence sur 4 appareils qui ne feront que des missions de surveillance maritime, pour un budget total de 845 millions d'euros. Le premier appareil rénové a été livré en 2019, le troisième en avril 2020, les suivants arrivant au rythme de deux à trois avions par an, le neuvième est livré le 21 juillet 2022¹³, le quinzième devant être livré vers 2023, le dix-huitième vers 2025. Les principales améliorations sont¹⁴.

- remplacement du radar DRAAA-10B Iguane par le nouveau [radar à antenne active Searchmaster](#) (AESA), qui utilise les technologies du radar RBE2 AESA du [Rafale](#) qui apporte de multiples améliorations : portée augmentée, couverture à 360° degrés, balayage électronique vertical, permettant de couvrir simultanément des distances courtes et longues avec une détection assurée dans des conditions d'environnement extrêmes. Ce radar multifonction, d'un poids très léger de 75 kg, assurera les missions de lutte anti-sous-marine, de lutte antisurface, de patrouille maritime, de lutte aéroterrestres et de support aérien tactique. Il sera également en mesure de repérer des aéronefs, y compris de petits engins volant à très basse altitude, comme des drones¹⁵. Il peut poursuivre simultanément 1 000 pistes et, selon la DGA, offrirait dans ce domaine aux ATL2 rénovés des capacités comparables à celles des [P-8A Poseidon](#) américains¹⁶. Le premier vol d'un ATL2 équipé d'un radar Searchmaster est effectué le 29 janvier 2016¹⁷ ;
- ajout d'une boule [optronique](#) électro-optique Wescam MX-20D qui permet aussi la désignation de cibles et la réalisation de bombardement en autonomie grâce à l'emport de bombes guidées par laser GBU12¹⁷ ;
- remplacement des consoles de visualisation tactique du système d'armes utilisant le LOTI (Logiciel opérationnel de traitement de l'information) par un nouveau modèle offrant une représentation plus élaborée de la situation tactique¹⁷ ;
- modernisation des moyens de lutte anti-sous-marine avec un nouveau sous-système de traitement acoustique numérique utilisant de nouvelles bouées acoustiques avec un système de traitement de données multistatique, avec positionnement par satellite et possibilité de les faire dialoguer entre elles afin d'améliorer l'analyse des bruits¹⁷.

- Allemagne** : la **Deutsche Marine** (**Marineflieger**) a remplacé ses 20 Atlantic, à partir de juin 2006, par 8 **Lockheed P-3 Orion** américains. Le dernier vol d'un Atlantic (ATL1) allemand a eu lieu le 20 juillet 2010.
- France** : deux flottilles sont encore en activité, la **21F** et la **23F** sur la **BAN Lann Bihoué**. Elles sont constituées au 28 avril 2008 de 27 appareils ATL2 (14 en ligne¹⁸ dont 1 basé à Dakar et 1 à Djibouti) à la suite de la perte du M10 due à une sortie de piste le 22 janvier 2007¹⁹. Au 10 juin 2015, on compte 22 appareils, 15 ont été modernisés (8 à la Flottille 21F de Nîmes et 7 à la Flottille 23F de Lann-Bihoué). Ils devraient être maintenus en service jusqu'en 2032²⁰. Un premier appareil sera mis en vente en 2028²¹.
- Italie** : la **Marina militare** a reçu un total de 18 appareils et a retiré ses *Atlantic* du service, auparavant intégrés aux flottilles 86° Gruppo Antisomergibili (groupe anti sous-marins) et 88° Gruppo Antisomergibili, basées à **Cagliari-Elmas** et à **Catane-Sigonella**. Ils sont alors intégrés à l'aviation militaire italienne, quatre en service à la fin de 2015²² qui ont été retirés du service le 27 septembre 2017. La flotte a effectué un total de 260 000 heures de vol et le record d'endurance est de plus de 19 heures²³.
- Pakistan** : la **Marine pakistanaise** possède 2 ou 3 appareils formant le Squadron 29, basé à Sharea-Faisal, Le 10 août 1999, un Br 1150 Atlantic de la marine pakistanaise est abattu par 2 MiG-21 indiens causant la mort de ses 16 membres d'équipage. L'un des deux MiG-21, piloté par le commandant P.K. Bundela, tire un missile à infrarouges **R-60**, qui atteint le moteur gauche de l'appareil et le fait partir en vrille, au-dessus d'un marais maritime à la frontière entre l'Inde et le Pakistan^{24,25}.
- Pays-Bas** : à partir de 1969, l'**Aéronautique navale néerlandaise** a eu 9 Atlantic intégrés dans le VSQ 321 stationné dans la base aéronavale de **Valkenburg (Hollande-Méridionale)**. Trois sont accidentés (en 1973, 1978 et 1981), les autres sont retirés du service temporairement en 1981 et définitivement en 1984, puis vendus à la France en 1985.



Un Atlantic pakistanais.

Projet avorté de l'Atlantique 3 (ATL3) [modifier | modifier le code]

Serge Dassault lors du **salon du Bourget** de juin 1995 annonce l'étude d'un nouvel avion Atlantic 3 (ATL3), bimoteur de la classe des 50 tonnes. Basé sur les caractéristiques qui ont fait le succès de la famille ATL1 et ATL2, l'ATL3 n'en serait pas moins un système d'armes entièrement nouveau ; en plus d'une nouvelle motorisation et d'une perche de **ravitaillement en vol** optionnelle, l'ATL3 disposerait d'un système d'armes de nouvelle génération, d'un poste de pilotage moderne adapté au pilotage à deux. Les informations de vol et de gestion de systèmes sont fournies de façon indépendante aux deux pilotes par l'intermédiaire de six écrans à cristaux liquides. Ceux-ci permettent également d'afficher la situation tactique ainsi que les images transmises par le système électro-optique (**FLIR**…) ou par le radar. Dassault Aviation présente ainsi un système d'armes moderne de patrouille maritime. La **cellule** de l'ATL3 serait, comme celle de l'ATL2, produite par le consortium européen SECBAT. Les moteurs de nouvelle génération **Allison AE2100H**

entraînent des [hélices Dowty](#) six pales, en composite à [fibres de carbone](#). Ces nouveaux moteurs fournissent une puissance supérieure de près de 10 % à celle des moteurs des ATL1 et ATL2, tout en offrant un gain de consommation allant jusqu'à 15 % offrant une amélioration des performances, de l'autonomie et une réduction du coût d'exploitation. Le système de mission serait basé sur une architecture distribuée avec des [bus numériques](#) redondants à haut débit, déjà qualifiés, facilitant l'intégration et le traitement des informations provenant des capteurs et des moyens de communication de technologie avancée. Il gèrerait également la mise en œuvre des armements et offre de grandes possibilités d'évolution. L'équipage de base comprendrait huit personnes : deux pilotes, un coordinateur tactique et son adjoint (transmissions et navigation), deux opérateurs radar/ESM, deux opérateurs acoustiques. L'installation de postes de travail optionnels supplémentaires en tranche tactique serait possible si nécessaire.

À la suite d'un appel d'offres du [ministère de la Défense britannique](#) pour le remplacement des avions de patrouille maritime [Hawker Siddeley Nimrod](#) dans la [Royal Air Force](#), Dassault Aviation remet une offre basée sur l'ATL3 à l'été 1995. À partir de cette date, il ressort des diverses rencontres et réunions avec les responsables du programme au sein du ministère britannique que la solution recherchée par les utilisateurs repose sur un avion patrouilleur quadrimoteur de la classe 80/100 tonnes. Ce projet débouchera sur une rénovation des Nimrod qui, trop onéreuse, ne sera pas menée à bout. Compte tenu de cette situation, Dassault aviation décide de cesser le projet ATL3 en janvier 1996 et de reporter tous ses efforts sur le programme de remplacement des ATL1 initié conjointement avec l'Allemagne et l'Italie. L'Allemagne choisira finalement l'acquisition de [Lockheed P-3 Orion](#) d'occasion et l'Italie la commande d'[ATR 72](#) livré à partir de 2016^{26,27} et aucun ATL3 ne sera construit.

Remplacement [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

En 2018, un accord de coopération militaire est signé entre la France et l'Allemagne, comprenant plusieurs projets de développement de nouveaux équipements militaires, dont le programme [Maritime Airborne Warfare System](#) (MAWS), qui doit remplacer à l'horizon 2030 les Atlantique 2 français et les [P-3 Orion](#) allemands²⁸. À la suite de tergiversations allemandes et finalement à l'achat de Boeing [P-8 Poséidon](#) par ce pays, le programme est abandonné en 2021^{29,30}.

En 2023, la France lance une compétition pour remplacer ses Atlantique 2. Les deux concurrents sont [Airbus Defence & Space](#) qui propose le [A321MPA](#)³¹, dérivé de son avion civil [A321XLR](#), et [Dassault Aviation](#) avec une version militaire de l'avion d'affaires [Falcon 10X](#)²⁹. Finalement, début 2025, c'est l'offre d'Airbus qui est retenue par le ministère des Armées ; la DGA signe un contrat pour une étude de levée de risques avec Airbus Defence and Space, mandataire, et Thales en co-traitance³². La capacité d'emport de munitions, comme le [Futur missile antinavire](#) (FMAN) et la possibilité d'embarquer un second équipage pour les missions de longue durée, semble avoir été un critère déterminant pour le choix de l'A321MPA, même si son coût atteint une centaine de millions d'euros³³.

Autres caractéristiques [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Moteurs [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Le **Tyne Mk.21** est un **turbopropulseur** mixte. Il est composé d'un compresseur BP³⁴ à 6 étages, d'un compresseur HP³⁵ à 9 étages, d'une **chambre de combustion** annulaire, avec 10 tubes à flamme, d'une turbine HP d'un étage, d'une turbine BP à 3 étages. C'est une variante du **Tyne Mk.22** équipant l'avion de transport tactique franco-allemand **C-160 Transall**.

Prix unitaire : 1 375 000 €

Caractéristiques :

- Puissances :
 - Disponible sur l'arbre : 5 740 ch
 - Fournie par la turbine HP : 6 900 ch
 - Fournie par la turbine BP : 9 850 ch
 - Absorbée par le compresseur HP : 5 000 ch
 - Absorbée par le compresseur BP : 3 950 ch
 - Poussée résiduelle : 500 daN au sol, décroît avec la vitesse et l'altitude
- Taux de compression total : 13,6 : 1
- Débit initial : 20 kg/s
- Réducteur :
 - Type : épicycloïdal à 2 étages
 - Rapport de réduction : 15,625 : 1
- Hélice :
 - Nombre de pales : 4
 - Diamètre : 4 877 mm
 - Poids : 480 kg
 - Butée :
 - Petit pas vol : 14°
 - Drapeau : 84°
 - Reverse : -17°
 - Vitesse maximale : 971 tr/min

Groupe auxiliaire de puissance [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

L'Atlantique est équipé d'un **groupe auxiliaire de puissance** Astadyne AST 600 1A1.

Il est composé d'un compresseur centrifuge, d'une chambre de combustion annulaire avec une rampe d'injection centrifuge, d'une turbine axiale à trois étages, d'un compresseur de charge (destiné à alimenter les démarreurs pneumatiques des **turbopropulseurs**, et pour assurer la pressurisation au sol), et d'un alternateur.

Caractéristiques :



- Puissance : 60 kW
- Consommation : 130 litres/h
- Prix unitaire : 352 583,66 €

Le GAP Astadyne AST 600 1A1 (la pièce jaune est un dispositif utilisé pour le levage, et ne fait pas partie du GAP)

Galerie photographique [\[modifier \]](#) [\[modifier le code \]](#)



Breguet Atlantic Br 1150 de la marine allemande, en 2006.



L'Atlantique 2 n° 26 (M 26) en maintenance dans le hangar H1 de la BAN Nîmes-Garons



L'Atlantique 2 n° 11 (M 11) au roulage à la BAN Nîmes-Garons



L'Atlantique 2 n° 1 (M 1) sur la bAN Hyères Le Palyvestre avec son détecteur d'anomalie magnétique placé sur la queue de l'appareil (5 juillet 2001)



Cockpit d'un Atlantique au parking à la BAN Nîmes-Garons



Console des opérateurs d'un Atlantique au parking à la BAN Nîmes-Garons



Sortie arrière et zone arrière non pressurisée



Nez vitré de l'observateur avant de l'Atlantique 2



Soute d'ATL1 avec torpilles

- ↑ Aurore Martin, « [Le Searchmaster : nouveau radar de Thales pour l'ATL-2](#) [archive] », sur *Aerocontact TV*, 7 novembre 2014 (consulté le 20 novembre 2014).
- ↑ *Nato Basic Military Requirement* n° 2 (NMBR-2)
- ↑ (en) « [NORDHOLZ – Museum Aeronauticum Nordholz – Marineflieger Breguet Atlantic - National Tokens](#) [archive] », sur *National Tokens* (consulté le 28 juillet 2020).
- ↑ Henri Le Masson, *Les Flottes de combat 1972*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, octobre 1971, p. 11
- ↑ Joseph Henrotin, « L'Atlantic(que), succès otanien pour la France », *Défense et Sécurité internationale*, n° 41, octobre 2008 (ISSN 1772-788X)
- ↑ Henri-Pierre Grolleau, « Indicatif "Wally Echo" », *MARINES & Forces navales*, n° HS N°15, novembre 2006, p. 5-19
- ↑ (en) Norman Friedman, *The Naval Institute Guide to World Naval Weapons Systems, 1997-1998*, Naval Institute Press, janvier 1997, 808 p. (ISBN 978-1-55750-268-1, lire en ligne [archive])
- ↑ Jean-Dominique Merchet, « [Exclusif: l'Atlantique est désormais un bombardier](#) [archive] », sur *secretdefense.blogs.liberation.fr*, *Libération*, 9 septembre 2008 (consulté le 10 septembre 2008)
- ↑ « [Au Mali, les Atlantique 2 servent aussi de bombardiers](#) [archive] », sur *Mer et Marine*, 1^{er} février 2013
- ↑ « [404](#) [archive] », sur *colsbleus.fr* (consulté le 21 avril 2023).
- ↑ « [Un ATL2 tire une torpille MU90](#) [archive] », sur *aviation.com* (consulté le 28 août 2020).
- ↑ « [L'Atlantique 2 de l'opération Chammal a effectué sa première frappe contre l'EI](#) [archive] », sur *Zone Militaire* (consulté le 22 août 2015).
- ↑ « [La DGA réceptionne deux nouveaux ATL2 modernisés standard 6](#) [archive] », sur *www.journal-aviation.com* (consulté le 2 août 2022)
- ↑ « [Thales lance son nouveau radar de surveillance multirôle SEARCHMASTER® | Thales Group](#) [archive] », sur *thalesgroup.com* (consulté le 7 février 2016)
- ↑ « [Searchmaster : Le nouveau radar de surveillance aéroporté de Thales](#) [archive] », sur *Mer et Marine* (consulté le 7 février 2016)
- ↑ « [Euronaval : Searchmaster le nouveau radar de l'ATL-2 - Air&Cosmos](#) [archive] », sur *Air et Cosmos* (consulté le 7 février 2016)
- ↑ ^a ^b ^c et ^d « [Rénovation des Atlantique 2 : Premiers vols du prototype avec le Searchmaster](#) [archive] », sur *Mer et Marine* (consulté le 7 février 2016)
- ↑ Au 1^{er} avril 2008 selon Mer et Marine [lire en ligne [archive]]
- ↑ « [Un avion Atlantique 2 rate son atterrissage à Lorient](#) [archive] », sur *Mer et Marine*
- ↑ Guillaume Steuer, « Le roi de la "patmar" », *Air et Cosmos*, n° 2406, 16 mai 2014, p. 29
- ↑ Nathan Gain, « [Des perspectives de cessions de matériels en baisse pour les armées françaises](#) [archive] », sur *Forces Opérations Blog*, 8 juillet 2024 (consulté le 25 mars 2025)
- ↑ Arnaud, « [Les aéronefs de l'Aeronautica Militare Italiana en 2015 et en images](#) [archive] », sur *Avions légendaires*, 19 décembre 2015 (consulté le 21 décembre 2015).
- ↑ Vincent Groizeleau, « [Les ATR72 MP succèdent aux Atlantic italiens](#) [archive] », sur *www.meretmarine.com*, 20 octobre 2017 (consulté le 26 octobre 2017).
- ↑ (en) « [The Atlantique Shoot Down](#) [archive] », sur *bharat-rakshak*, 16 octobre 2009 (consulté le 31 janvier 2013)
- ↑ L'article Wikipédia en anglais « [Atlantique incident](#) (en) » décrit cette histoire en détail.
- ↑ Yann Cochenec, « [L'Italie réceptionne son premier ATR 72-600 en version surveillance maritime](#) [archive] », sur *Air & Cosmos*, 13 décembre 2016.
- ↑ Emmanuel Huberdeau, « [Italie : L'Atlantic laisse place à l'ATR72A](#) [archive] », sur *Air & Cosmos*, 21 septembre 2017.

28. ↑ Laurent Lagneau, « Aviation de patrouille maritime : Paris et Berlin veulent coopérer pour proposer une solution européenne [archive] », sur *Zone militaire*, 27 avril 2018 (consulté le 8 novembre 2024).
29. ↑ ^a et ^b « Falcon 10X vs A321 MPA : quelle est la meilleure solution pour la patrouille maritime française ? [archive] », sur *meta-defense.fr*, 5 novembre 2024 (consulté le 8 novembre 2024)
30. ↑ « Excédée par l'Allemagne, la France descend du programme MAWS (avions de patrouille maritime) [archive] », sur *La Tribune*, 2021-07-06cest14:49:00+0200 (consulté le 8 novembre 2024).
31. ↑ « Courte finale pour la succession des ATL2 : Airbus DS pousse son A321MPA [archive] », sur *Air et Cosmos*, 4 novembre 2024 (consulté le 8 novembre 2024)
32. ↑ Philippe Chapleau, « PATMAR: contrat avec Airbus pour l'étude du futur avion de patrouille maritime français [archive] », sur *Lignes de défense*, 4 février 2025 (consulté le 4 février 2025).
33. ↑ Laurent Lagneau, « Patrouille maritime : L'A321 MPA d'Airbus serait en ballotage favorable pour succéder à l'Atlantique 2 [archive] », sur *Zone militaire*, 8 novembre 2024 (consulté le 4 février 2025).
34. ↑ Basse Pression
35. ↑ Haute Pression

Annexes [modifier | modifier le code]

Bibliographie [modifier | modifier le code]

- Avion : NCD AN 204
- Moteurs : NCD AN 124
- Jean-Marc Molina, *PATROUILLEURS DU DÉSERT : Avec les équipages des Breguet Atlantic et Atlantique 2 (1977-2020)*, Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale, décembre 220, 157 p. (ISBN 978-2-913344-41-9).
- (en) Paul Eden (éditeur), *The Encyclopedia of Modern Military Aircraft*, Londres, Amber Books, 2004, 2006, 512 p. (ISBN 978-1-904687-84-9 et 1-904687-84-9)
- David Donald et Jon Lake, *Encyclopedia of world military aircraft*, Londres Westport, CT, Aerospace AIRtime Pub, 1996 (ISBN 1-874023-95-6).
- (en) Mark Lambert (editor), *Jane's all the world's aircraft, 1993-94*, Coulson, Surrey, Royaume-Uni Alexandria, Va, Jane's Information Group, 1993, 733 p. (ISBN 0-7106-1066-1).
- "The New Generation Atlantics". *Air International*, November 1981, Vol. 21 No. 5. p. 213–218, 252–253.
- (en) John Taylor (éd.), *Jane's all the world's aircraft, 1988-89*, Londres New York, Jane's, 1988 (ISBN 0-7106-0867-5).
- (en) Stewart Wilson, *Combat Aircraft since 1945*, Londres, Aerospace Publications, 2000, 2000, 155 p. (ISBN 978-1-875671-50-2 et 1-875671-50-1)

Articles connexes [modifier | modifier le code]

- Aéronautique navale
- Liste d'avions militaires de la montée de la guerre froide
- Maritime Airborne Warfare System, le programme d'armement destiné à proposer un successeur à l'Atlantique 2

Liens externes [modifier | modifier le code]

Sur les autres projets Wikimedia :
Breguet Atlantic, sur Wikimedia Commons

v · m	Avions et hélicoptères produits par Breguet [masquer]
Avions	Breguet Laboratoire Eiffel · Type I · Type II · Type III · Type IV · 4 · 5 · 6 · 12 · 14 · 16 · 17 · 19 · 20 · 21 · 22 · 26 · 27 · 230 · 270 · 271 · 272 · 273 · 274 · 280 · 390 · 330 · 410 · 460 · 470 · 482 · 500 · 691 · 693 · 730 · 761 · 810 · 890 · 941 · 960 · 1001 · 1050 · 1100 · 1150 · 120 · 122
Hydravions	Aerhydroplane · 521 · 522 · 530 · 610 · 790
Hélicoptères	Gyroplane Breguet-Richet · Breguet Gyroplane Laboratoire · G.20 · G.11E · G.111
Planeurs	Br.900 · Br.901 · Br.902 · Br.903 · Br.904 · Br.905 · Br.906 · Br.910
v · m	 Marine nationale [afficher]



[Portail de l'aéronautique](#)



[Portail de la Marine française](#)



[Portail de la guerre froide](#)

Catégories : [Avion de patrouille maritime français](#) | [Avion militaire de la guerre froide](#)
| [Aéronef utilisé par l'aviation navale française](#) | [Avion militaire européen](#) | [Aéronef Breguet](#)
| [Avion bimoteur](#) | [Aéronef à turbopropulsion](#) | [Avion des années 1960](#) | [Premier vol en 1961](#)
| [Avion à ailes médianes](#) | [Avion à hélices](#) | [Aéronef utilisé par la Luftwaffe](#) [+]

La dernière modification de cette page a été faite le 26 mai 2025 à 18:10.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous [licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions](#) ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les [conditions d'utilisation](#) pour plus de détails, ainsi que les [crédits graphiques](#). En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez [comment citer les auteurs et mentionner la licence](#).

Wikipedia® est une marque déposée de la [Wikimedia Foundation, Inc.](#), organisation de bienfaisance régie par le paragraphe [501\(c\)\(3\)](#) du code fiscal des États-Unis.

[Politique de confidentialité](#) [À propos de Wikipédia](#) [Avertissements](#) [Contact](#) [Code de conduite](#) [Développeurs](#) [Statistiques](#)

[Déclaration sur les témoins \(cookies\)](#) [Version mobile](#)