



Flottille 32 F



Historique

Créée le 1er janvier 1958 sur la base de Cuers-Pierrefeu, la flottille 32F, équipée d'hélicoptères d'assaut HSS1, rejoint l'Algérie le 18 février de la même année. Elle participe aux opérations de maintien de l'ordre dans le Sud-Oranais et sur la frontière algéro-marocaine.

En juillet 1962, la flottille rallie la base de Saint-Mandrier où elle est reconvertie en formation de lutte anti-sous-marine puis deux ans plus tard, elle est affectée à Lanvéoc-Poulmic. La formation fournit alors le détachement du porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*.



Super-Frelon

Le 1er février 1970, la flottille reçoit les premiers *Super-Frelon* pour effectuer des missions de lutte anti-sous-marine et de sauvetage. Le 1er septembre 1981, l'unité est reconvertie en flottille d'hélicoptère opérationnel tout en conservant les missions de service public.

Abandonnant cette mission opérationnelle, le 1er septembre 1993, la flottille 32F ne poursuit que les missions de soutien spécifiques à la Bretagne. Elle est renforcée pour cela par les quatre *Dauphin* du Touquet, Cherbourg, La Rochelle, et Hyères à partir du 15 septembre 1997.



Dauphin

Le 1er juin 2001, tous les *Super-Frelon* de la marine sont regroupés au sein de la 32F, tandis que les *Dauphin* sont transférés à la 35F.

Quelques dates	
01/58	Création de la flottille 32F équipée de HSS1. Plus de 20 000 heures de vol au-dessus de l'Afrique du Nord.
07/62	Reconversion dans la lutte anti-sous-marine (ASM) sur la base de Saint-Mandrier
06/64	Redéployée sur la base de Lanvéoc-Poulmic
02/70	Remplacement du H.S.S.1 par le <i>Super-Frelon</i>
09/97	Rattachement des <i>Dauphin</i> de service public
06/2001	Transfert des <i>Dauphin</i> à la 35F. Regroupement de tous les <i>Super-Frelon</i> de la marine au sein de la 32F.

Missions



- Service public
- Soutien de la Force Oceanique Stratégique (FOST)
- Soutien au Commandement des fusiliers et des commandos pour entraînement élémentaire
- Formation initiale des pilotes de *Super-Frelon*.

Service public



Les missions de service public sont devenues, au fil des années, de plus en plus nombreuses. Elles sont effectuées au profit de la marine marchande et des pêcheurs pour l'essentiel. La flottille peut être appelée à participer aux opérations des plans S.A.R. (recherche et sauvetage des aéronefs en détresse) et ORSEC.

Recherche en mer et sur terre

Les possibilités du *Super-Frelon* permettent la recherche et la récupération de personnes en mer ou dans des zones d'accès très difficile et dans des conditions météorologiques extrêmes.

Assistance aux navires en difficulté

Pour secourir un bâtiment en difficulté, la flottille peut être amenée à hélitreuiller une équipe d'intervention de la Marine nationale et pour

les navires à la dérive, une remorque de secours peut être fournie par charge suspendue.

La capacité de treuillage du *Super-Frelon* permet l'évacuation rapide, de jour comme de nuit, d'un blessé ou d'un malade. Un médecin et un infirmier participant à la mission assurent les premiers soins et le confort des évacués.



Depuis l'apparition du *Super-Frelon* en 1970, ce sont 1621 personnes qui ont été secourues dans des conditions bien souvent périlleuses : tout le monde se rappelle les images du spectaculaire sauvetage de l'*Amoco-Cadiz* ou plus récemment de l'*Erika*.

La flottille 32F a été décorée de la médaille de l'Aéronautique en 1979 par le ministre de la Défense, " pour la contribution exceptionnelle qu'elle a apporté, grâce à l'abnégation de ses équipages et aux très nombreuses opérations de sauvetage de vies humaines en mer, dans des conditions d'intervention le plus souvent difficile".

La flottille a également reçu 2 témoignages de satisfaction du ministre de la Défense au titre de ses actions dans le domaine du service public en 1980 et 2001.

Hélicoptère opérationnel



Bien que la flottille n'ait plus la charge des missions d'hélicoptère opérationnel, un certain niveau d'entraînement dans ce domaine y est maintenu grâce aux missions de mécanisation élémentaire avec les fusiliers marins et les commandos.

L'hélicoptère opérationnel est un transport de troupe ou de matériel pouvant s'effectuer à partir ou vers des plates-formes non aménagées, en coopération avec des bâtiments militaires, et à proximité de la zone de combat. Ces missions peuvent s'effectuer de jour comme de nuit grâce à l'emploi de jumelles de vision nocturne (JVN).

Transport de troupes

Le *Super-Frelon* peut transporter 27 commandos armés à une distance maximum de 450 km de la zone d'emport.

Largage de commandos

La capacité au stationnaire de jour comme de nuit permet le largage par corde lisse ou par corde de rappel, de commandos ou de nageurs de combat.

Largage de nageurs de combat

De jour, les nageurs de combat peuvent sauter à l'eau par la porte latérale, l'hélicoptère étant en transition lente à une hauteur de 5 mètres environ.

Largage de parachutistes

Les sauts sont effectués par la porte latérale en ouverture commandée automatique.

Transport de charge interne

Le volume utilisable du cargo est de 23 m³ et les dimensions utiles de la cabine sont de 7 m de long, 1,88 m de large et 1,83 m de haut. L'installation comprend un treuil manuel muni d'un système d'accrochage rapide pour les charges particulièrement lourdes. Une rampe de chargement constituée par la porte arrière permet l'emport de deux Jeeps ou de deux mortiers.

Transport de charges suspendues

Une masse maximale de 4.5 tonnes peut être soulevée sous élingue. En pratique, la charge transportable est de 3.5 tonnes environ. Ce type de transport ne nécessite pas d'infrastructure d'atterrissage. Très rapide, il est utilisé en mission de support d'une force à terre ou en mer, de jour et de nuit.

Treillage

Un treuil hydraulique situé au-dessus de la porte latérale permet le hissage en vol stationnaire d'une charge pouvant aller jusqu'à 270 kg. Cet équipement est utilisé pour la récupération sur terre ou sur mer de commandos ou de personnes en difficulté.

Évacuations sanitaires

15 blessés ou malades peuvent être évacués couchés avec l'assistance d'un médecin.

Article Cols bleus

Paru dans "Cols bleus" N°2526 du 15/04/2000

La 32F à votre service par l'EV1 Denis Dujardin

Coincé entre l'aéroport du Touquet, un concessionnaire automobile et un vendeur de camping-car, un détachement de la 32Fest installé au Touquet depuis 1995. Il est composé de douze personnes et d'un hélicoptère *Dauphin* pour réaliser uniquement des missions de service public en Manche et en mer du Nord.



La Manche, la mer du Nord et le détroit du Pas-de-calais n'ont plus de secret pour eux. Les marins du détachement de la 32F les surveillent 365 jours sur 365 et 24 heures sur 24. Le LV Francis Seitchek, chef du détachement nous explique le fonctionnement et les missions dévolues à son équipe : *"La 32F basée à Lanvéoc possède quatre détachements repartis sur l'ensemble du littoral: Maupertus, La Rochelle, Hyères et Le Touquet. Nous sommes douze hommes répartis en deux bordées. Pendant quinze jours, six personnes (le chef du détachement ou mon adjoint, un pilote, un mécanicien de bord, un plongeur, un mécanicien d'aéronautique navale et un électricien aérien) sont de permanence dans nos locaux pour répondre à toutes les alertes. L'autre bordée est placée en repos. Dès que nous sommes alertés, nous devons décoller dans les plus brefs délais, en moins de 15 minutes pour être rapidement sur place. La position du Touquet est centrale sur la zone de surveillance qui s'étend du cap d'Antifer à la frontière belge. En temps de vol, nous sommes à 45 minutes d'Antifer et 30 de Dunkerque. Nous devons remplir cinq missions :*

- La première concerne la recherche et le sauvetage en mer. Contrairement aux régions côtières, nous avons très peu de plaisanciers sur notre zone. En plus, pendant la période estivale propice à ces problèmes, la baie de Somme est prise en charge par la Gendarmerie. Nous sommes davantage tournés vers la navigation commerciale car le



Une évacuation sanitaire à bord d'un navire.

détroit du pas-de-calais est le plus emprunté au monde avec plus de 600 bateaux quotidiens qui le traversent.

Une zone très fréquentée

- Notre seconde mission est la lutte contre les pollutions. Comme je le disais précédemment, plus de 600 bateaux transitent dans la zone. Il est très facile pour eux de dégazer en pleine mer. Pour ces missions, nous survolons la région spécifiée en essayant de prendre le bateau contrevenant en flagrant délit de déballastage pour établir un procès-verbal. Les photos doivent être excellentes pour prouver leur culpabilité. En plus, la baie de Somme est classée parc naturel. Il serait dommage que des nappes de carburant polluent cet endroit.

- Nous assurons également l'assistance technique aux navires. Dès qu'un bateau connaît un problème technique ou qu'un marin se blesse à bord, nous devons intervenir. En cas d'évacuation sanitaire, nous disposons du même matériel que celui des Samu pour récupérer la ou les personnes (civière, interventions de premiers secours, électrocardiographe...). Ensuite, nous les treuillons et les évacuons vers les hôpitaux de Calais et de Boulogne avec lesquels nous avons l'habitude de travailler. Pour les problèmes techniques, nous intervenons directement à bord en dropant du personnel et du matériel.

De nuit, tous feux éteints

- La surveillance de la navigation commerciale est notre 4e mission. Avec le trafic important que nous connaissons, il faut savoir reconnaître les bateaux transportant des matières non-autorisées et les signaler. Mais, la cohabitation entre les différents bateaux (commerce et pêche) est difficile. Du côté des gros bâtiments, s'il y a un problème, ils font leur police eux-mêmes sauf ceux qui pénètrent dans le rail pour la première fois. Nous sommes heureusement prévenus par le Cross Griz-Nez pour intervenir. Par exemple, un cargo nord-coréen est entré, de nuit, tous feux éteints, dans le détroit. Il a fallu le raisonner pour lui expliquer les lois. Un problème majeur est celui des pêcheurs quand ils sortent à vingt de front pour pêcher avec leurs longs chaluts. Les cargos sont obligés de se dérouter pour les éviter et peuvent emprunter le détroit à contre-sens. C'est très dangereux. La collision entre deux navires arrive aussi fréquemment par beau temps. Ils sont sous pilotes automatiques, les navires dévient de leur route et se touchent. Dernièrement, un chimiquier a heurté un pétrolier ce qui aurait pu avoir de fâcheuses conséquences.

L'Europe des pêches

- Enfin, notre dernière mission est celle de la surveillance des pêches. En effet, dans notre zone, des pêcheurs français, anglais, belges et hollandais se rencontrent et préfigurent l'Europe de la pêche dont ils ne comprennent pas toutes les contraintes et ne respectent pas toujours les règlement. Les pêcheurs européens sont très difficiles à gérer.

Au total, en un an, nous avons assuré 402 missions (28 depuis le début de l'année) et secouru 132 personnes."

Un ferry en difficulté

L'entretien se termine juste quand le téléphone d'alerte



La 32F collabore avec les services médicaux de Boulogne et de Calais.



Le chargement de la pompe dans le *Dauphin* avant son départ pour Calais. (Photo EV1 Denis Dujardin)



La première bordée de la 32F : de gauche à droite l'Asp Jérôme Davadan, le SM Daniel Da Piedade, le PM Didier Vigouroux, le PM Christophe Broudin, le MT Pascal Mika et le LV Francis Seitschel. (Photo EV1 Denis Dujardin)

retentit. Le Cross Griz-Nez appelle la 32F pour leur signaler qu'un ferry de SeaFrance, le *Monet* a percuté le quai en entrant dans le port de Calais. Une importante voie d'eau s'est ouverte sur le flanc du navire et l'eau envahit rapidement le ferry. Il faut envoyer une pompe pour évacuer l'eau. En moins de temps qu'il ne faut pour le dire, l'équipage est prêt à s'envoler. La pompe est chargée dans le *Dauphin*, l'équipe technique sort l'hélicoptère du hangar et le décollage est immédiat. Direction l'embarcadère n°5 du port de Calais où est stationné le ferry, après un premier passage pour repérer l'endroit propice à l'atterrissage. Depuis plusieurs heures, des dizaines de pompiers sont à pied d'œuvre pour faire baisser le niveau de l'eau. L'hélico une fois posée, la pompe est installée par le plongeur de l'équipe, le MT Pascal Mika. La capacité d'évacuation de la pompe est de 120 m³. En quelques minutes, le niveau d'eau baisse significativement. L'aide de la Marine a été précieuse. Le matériel est laissé sur place pour terminer le travail qui a encore duré près de 10 heures.

Le temps de revenir au hangar, d'entretenir l'hélico et de se reposer quelques minutes, une nouvelle alerte est donnée. Le Cross téléphone pour une identification de pollution. Et voilà le détachement de la 32F reparti pour de nouvelles aventures et cela 365 jours sur 365 et 24 heures sur 24.



Le MT Pascal Mika installe une pompe à bord du ferry pour évacuer l'eau qui s'engouffre dans le navire. (Photo EV1 Denis Dujardin)



Fiche sécurité "hélictreuillage"



Les opérations de sauvetage par hélicoptère présentent de nombreux risques. Il faut donc :

- sécuriser votre bateau en amarrant les parties mobiles, ranger les effets pouvant s'envoler car le souffle du rotor de l'hélicoptère est puissant ;
- si possible, affaler les antennes et si nécessaire, couper les câbles pouvant gêner le treuillage.

Déroulement d'un treuillage :

- Si votre bateau est manœuvrant, l'hélicoptère se présente face au vent relatif comme indiqué ci-dessous, dans le cas contraire, il vient face au vent météorologique ;
- l'hélicoptère descend un bout lesté qui servira de guide aux manœuvres de montée/descente du treuil ; lovez-le sans l'amarrer et guidez la descente du plongeur en tirant sur ce bout de rappel ;

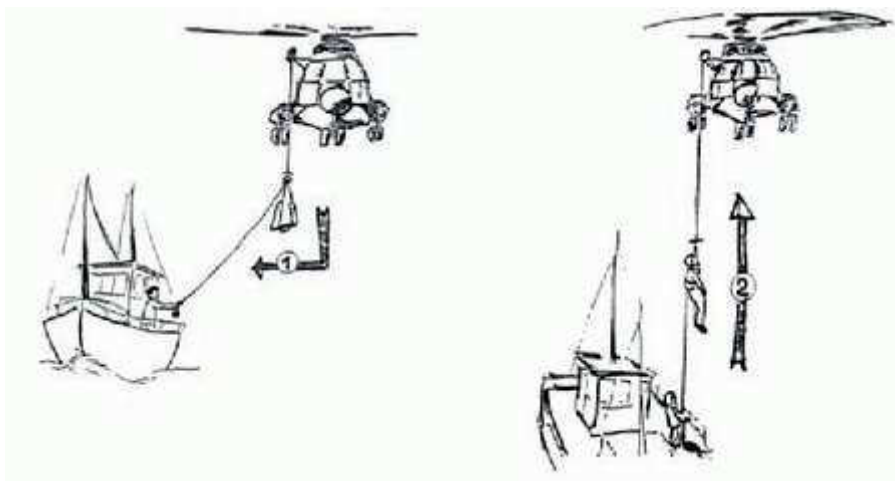
NE JAMAIS AMARRER LE BOUT LESTE OU LE CROC DU TREUIL A UNE PARTIE FIXE DU BATEAU

- dans tous les cas, l'hélicoptère descendra un plongeur sauveteur sur le bateau et si nécessaire, un médecin.

Si le treuillage s'effectue de nuit :

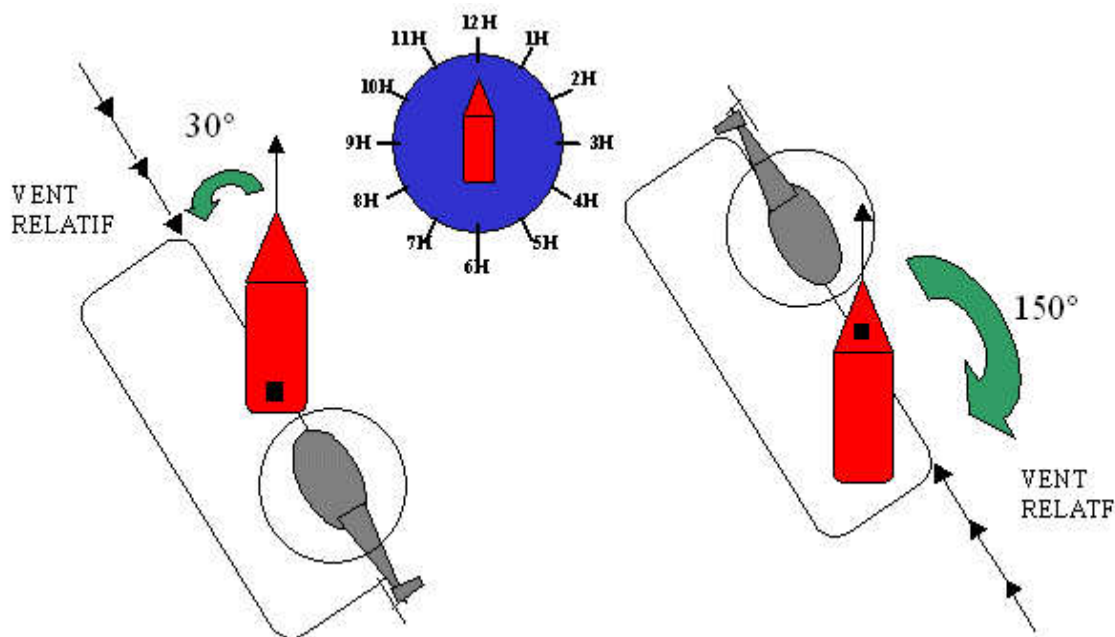
- Le bateau doit offrir des références visuelles suffisantes (feux de mât, de route allumés...) ;
- des projecteurs doivent éclairer la zone de treuillage, et les superstructures.

NE PAS EBLOUIR L'EQUIPAGE DE L'HELICOPTERE



- Si votre bateau est manoeuvrant : garder de l'ère afin d'établir un vent relatif suivant la position du treuillage ;

1. La plage arrière est dégagée : le treuillage s'effectuera sur l'arrière de votre bateau ; le vent relatif doit être orienté 30° babord (11h).
2. La plage avant est dégagée : le treuillage s'effectuera sur l'avant de votre bateau ; le vent relatif doit être orienté 150° tribord (5h).



Si vous êtes sur un voilier :

- affaler les voiles ;
- sécuriser les bômes
- suivre si possible une route constante au moteur ;
- si le treuillage n'est pas possible sur le voilier, installer la ou les personnes à treuiller dans un dinghy remorqué à environ 15 mètres sur l'arrière.

Différents moyens d'évacuation :

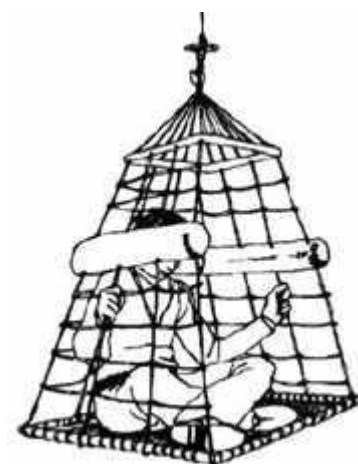
- La sangle de hissage :

- moyen le plus couramment utilisé pour l'évacuation de personnes indemnes ;
- la sangle passe sous les bras, le sanglon de sécurité verrouillé sur le thorax ;
- la personne doit faire face au croc, tenir ses mains jointes devant elle ;
- cette position doit être gardée pendant la rentrée dans le cargo effectuée par le treuilliste.



- Le filet de sauvetage (billy pugh) :

- grimper dans le filet, s'asseoir au fond face à la sortie ;
- s'agripper d'une main au fond entre les jambes (repliées à l'intérieur), de l'autre sur le côté.
- arrivé en haut, face à l'hélicoptère, sur ordre du treuilliste, sortir du filet sans pousser sur vos jambes (pour ne pas écarter le filet de l'hélicoptère).





- La civière flottante hélitreuillable :

- l'hélicoptère descendra toujours un plongeur sauveteur avant la civière ;
- l'hélicoptère s'écartera volontairement pour monter ou descendre la civière sous 45°;
- aider le plongeur en tirant le bout afin de maintenir la civière stable.



Moyens humains

24 heures sur 24, 365 jours sur 365, les équipages de la 32F assurent en permanence une alerte à 4 heures pour intervenir sur demande des autorités locales.

Lanvéoc

Pour accomplir ses missions, la flottille dispose de cinq *Super-Frelon* mis en œuvre par 74 personnes, dont 12 pilotes.

Hyères

Un détachement permanent de cette flottille est constitué sur la BAN Hyères afin d'assurer l'alerte à 4 heures sur la façade Méditerranée

Moyens matériels



Le *Super-Frelon*





diam. rotor : 18,90
longueur : 23,03
hauteur : 6,70



250 km/h (croisière)
300m/mn (ascensionnelle)



4h ou 1 000 km



3 turbines Turbomeca III C7
de 1 630 ch chacune



1 canon de 20 mm



1 treuil de sauvetage (50 m)
1 lance-leurres
jumelles de vision nocturne
rampe de chargement arrière
emport par grappe
Système de parachutage automatique
ravitaillement en vol (HIFR)



13 tonnes (max.)
capacité en carburant : 3 975
litres



10 000 pieds.



13 (et jusqu'à 27 commandos)



1 radar ORB-32 de navigation et
de recherche

Information:

Hélicoptère destiné à des missions de soutien (soutien logistique des forces navales et transport de personnes) mais aussi de service public (sauvetage en mer, lutte contre les pollutions marines).

Le *Super-Frelon* est le plus lourd hélicoptère des forces armées françaises avec une masse maximale au décollage de 13 tonnes.

Il est caractérisé entre autre par : sa rampe de chargement arrière, son treuil de sauvetage, sa capacité amphibie (coque en forme de barque), et ses 3 turbines.

Il peut transporter :

- jusqu'à 27 personnes
- 15 civières
- 1 véhicule léger 4x4
- 22 m³ en charge interne
- 4.5 tonnes en charges suspendue

Blason et plaque de présentation



Fanion



avers



revers