

DES CARACAL POUR LA SECMAR ?

Depuis le 6 décembre 2008, un hélicoptère EC725 Caracal ainsi que neuf membres de l'armée de l'air sont déployés sur la BAN de Lanvéoc-Poulmic pour travailler en collaboration avec la flottille 32 F. La 32 F, qui assure en partie la mission SECMAR (secours maritime), est encore équipée d'hélicoptères Super-Frelon qui arrivent en fin de vie. En cas d'arrêt anticipé des Super Frelon, utiliser des Caracal permettrait d'assurer la permanence de la mission en attendant la mise en service des NH 90, prévue en 2010.

LA MISSION SECMAR

La mission SECMAR consiste à porter assistance aux personnes et aux biens jusqu'à 200 Nautiques des côtes. Elle est dévolue à la Défense.

Son volet aérien est pris en charge par les *Super-Frelon* et les hélicoptères *Dauphin* de service public de la marine ainsi que, dans une certaine mesure, par les *Super-Puma* de l'armée de l'air.

Les hélicoptères lourds (*Super-Frelon*, *Super-Puma*, *NH 90*) sont les seuls à pouvoir remplir la mission SECMAR au maximum du rayon d'action, assurer le sauvetage de plus de cinq personnes simultanément et treuiller les matériels nécessaires et le personnel qualifié sur les navires en difficulté.



Caracal en exercice

UNE COOPERATION INTERARMEES

En dépit des efforts, la disponibilité des huit *Super-Frelon* de la 32 F, admis au service actif en 1966, est faible. Ainsi, pour assurer, quoi qu'il advienne, la permanence de la mission SECMAR, des pilotes de l'aéronavale sont formés à l'emploi du Caracal (dernier né de la famille *Puma*) et, en complément, des équipages de l'armée de l'air se forment à la SECMAR.

Pour les marins, il s'agit de se familiariser à l'emploi d'un nouvel hélicoptère. Pour les aviateurs, le défi est de s'entraîner au sauvetage hauturier, dans des conditions météorologiques souvent difficiles, un des exercices les plus périlleux étant le treuillage de nuit.

L'objectif de cet échange de compétences n'est pas de remplacer les moyens de la marine nationale par ceux de l'armée de l'air mais bien de permettre un intérim jusqu'à ce que les capacités de la marine soient rétablies.

Concrètement, les alertes pourraient être assurées par des équipages de la marine qualifiés sur *Caracal* ou sur *EC 225* (version civile du *Caracal*), voire par des équipages de l'armée de l'air qui maîtriseront le treuillage sur navire.

LES DEFIS DE LA TRANSITION

Le *NH 90* qui doit remplacer le *Super-Frelon* et le *Lynx* ne sera pas disponible avant 2010 pour la mission SECMAR. D'ici là, la marine est confrontée à deux défis majeurs.

Tout d'abord, il est nécessaire de conserver la qualification des pilotes de l'aéronavale. Il faut environ quatre ans pour former un pilote aux missions SECMAR. Si les hélicoptères ne sont pas disponibles, les pilotes ne pourront plus s'aguerrir et perdront leur savoir-faire. Aujourd'hui, cinq équipages de la marine sont qualifiés SECMAR sur *Super-Frelon*. Un équipage a été qualifié sur *Caracal* et deux autres le sont sur *EC 225*.

Enfin et surtout, il est indispensable de continuer à assurer la mission SECMAR. Trois solutions sont concevables :

- le maintien des *Super-Frelon* jusqu'en 2011 au prix de la restauration de leur potentiel. Cette solution est coûteuse et peu fiable, vue l'obsolescence des appareils ;
- l'affectation à la mission SECMAR d'un nombre suffisant de *Caracal*. Cela présente l'inconvénient de ponctionner une part importante du parc de *Caracal* qui sont normalement destinés à d'autres missions ;
- la location d'hélicoptères civils *EC 225*.