

1982

TRACKER

les 30 ans du



2012



Merci aux «Tracker» de la Sécurité Civile qui protègent depuis 30 ans notre territoire et ses habitants.





LE MOT DU PARRAIN

Un moment avec des hommes hors normes !

Vous êtes des athlètes de très haut niveau, de vrais combattants.

Votre action souvent méconnue, mérite d'être expliquée au grand public.

Je m'acquitterai de cette mission en tant que parrain des TRACKER.

Merci pour cette journée inoubliable et pour cet honneur de vous représenter.

Aux hommes d'honneur et de courage,
Toutes mes amitiés.

David DOUILLET

LE MOT DU CHEF

Le Tracker a trente ans ! Trente ans à la Sécurité Civile, parce qu'en fait il a quelques années d'existence supplémentaires.

Trente ans que le secteur Tracker existe.

Trente années bien remplies avec beaucoup de bonheurs
et aussi malheureusement trop de peines.

En ce jour de fête, n'oublions pas ceux qui nous ont quittés trop tôt
en exerçant leur métier avec passion.

J'ai une pensée toute particulière pour Bruno, celui qui a su donner
au secteur un nouveau souffle si particulier et qui nous porte encore aujourd'hui..

Mais revenons à l'actualité.

Dans l'ombre de l'avion jaune, le rustique Tracker effectue avec efficacité sa mission.

Grâce, entre autres, à sa maniabilité et à sa fiabilité,

les départs de feux sont très souvent neutralisés dès les premiers largages.

Démonstration en a été faite tout au long des 82 000 heures de vol
effectuées à la Sécurité Civile.

La « **Tracker Team** », de par son esprit d'équipe et sa cohésion, est beaucoup plus
qu'un simple secteur. C'est une « **famille** » exceptionnelle, performante et soudée.

Je peux dire que j'éprouve une grande fierté et le bonheur
d'être à la tête de celle-ci.

Aujourd'hui, j'ose émettre un vœu : que cette aventure dure encore
le plus longtemps possible.

Rendez-vous en 2022 pour les 40 ans.

Philippe PRIOULT





L'origine des S2F...



...l'arrivée à la Sécurité Civile...



...de nos jours...

HISTORIQUE

Avion de lutte anti sous-marine (Tracker), détection radar avancée (Tracer) et transports divers (Trader...COD*) le Grumman S2F s'inscrit dans la lignée des avions mythiques de la firme américaine.

Après le vol du premier prototype le 15 avril 1952, l'avion entre en service opérationnel dans l'US Navy à partir de 1955.

Produit à 1 286 exemplaires entre 1957 et 1968, dont 99 construits sous licence par De Havilland Canada (reconnaissables à l'arrière tronqué des fuseaux moteurs).

En 1970, la société canadienne CONAIR, basée à Abbotsford en Colombie Britannique, transforme le Tracker en bombardier d'eau pour remplacer son parc de B-26 dans la lutte contre les feux de forêts. L'avion fut baptisé « Firecat », pour perpétuer la tradition de Grumman, qui donnait un nom de félin à ses avions embarqués.

Commande est passée par la Sécurité Civile française en décembre 1981, dont les trois premiers exemplaires livrables pour la saison feu 1982.

Les deux premiers avions, T1 et T2, se posent à Marignane le 24 mai 1982 après la traversée du Canada et de l'Atlantique par le trajet Nord (Calgary, La Pas, Frobishem, Sondestrom, Reykjavik, Glasgow) en 33 heures de vol. Le T3 arrive en juillet.

Le Secteur Tracker, dont nous fêtons les trente ans cette année, est donc créé avec une poignée de pilotes et un petit nombre de mécaniciens navigants volontaires issus du Secteur Canadair pour la mise en œuvre des nouvelles machines.

Ainsi quatorze Tracker arriveront à Marignane échelonnés jusqu'en juillet 1987 (voir tableau) avec parallèlement une montée en puissance du nombre de pilotes affectés ; suivra la création d'une équipe de piste au cours des années 90.

A partir de 1987, les avions sont progressivement transformés en turbo Tracker, S2F-T, équipés de turbines PT6A- 67 AF, modernisant la machine et facilitant la maintenance et l'avitaillement.

Dix-neuf appareils auront été acquis, huit détruits et un rétrocedé.

Le T2, dernier exemplaire de la génération « pistons » a effectué son dernier vol en septembre 2006. Il est à présent en présentation statique au musée aéronautique de Saint-Victoret dans les Bouches-du-Rhône.

Neuf Tracker sont actuellement en service sur la base de la Sécurité Civile de Marignane.

* COD : Carrier on board delivery.





LA MISSION

1. Maîtriser les éclosions au stade initial.

D'abord employé comme avion de lutte, le Tracker a été reconverti en avion de surveillance qui est devenue sa mission principale.

La RAV (reconnaissance à vue) en avion isolé cédant la place au GAAR (guet aérien armé retardant) à deux avions afin d'accroître la capacité et l'efficacité.

Le GAAR est la mission de surveillance, au-dessus des zones sensibles identifiées en période où le risque d'éclosion est élevé, qui permet l'intervention sur toute fumée suspecte dans un délai de moins de dix minutes.

La capacité d'intervention du binôme fait que plus de 80% des départs de feux déclarés sont fixés, maîtrisés ou éteints avec l'appui des troupes au sol.

2. Limiter le développement catastrophique.

C'est l'action continue après une attaque initiale qui n'a pas permis la maîtrise du feu. Elle consiste pour les Tracker à la pose de barrières de retardant ayant plusieurs objectifs :

- Limitation de la propagation du feu
- Traitement des flancs
- Protection des points sensibles
- Sécurisation d'un secteur

Le Tracker est dans ces cas utilisé en lutte, qui est sa mission secondaire.

LE SECTEUR

Pour assurer ses missions le secteur Tracker, armé de neuf appareils, est composé de vingt-et-un pilotes tous issus de l'Aéronautique navale ou de l'Armée de l'air.

Ces pilotes acquièrent la qualification de type S2F-T, au sol et en vol, dans le cadre d'un TRTO* et sont ensuite formés à la spécificité du métier de bombardier d'eau. Formation que le Secteur est le seul à dispenser sur la BASC.

L'entraînement et la formation au largage se pratiquent sur des sites ponctuels répertoriés, dont les difficultés liées aux trajectoires de présentation se rapprochent d'une opération réelle. Nombre de ces sites correspondent d'ailleurs à d'anciens feux.

La durée de formation pour l'obtention de la spécialisation «chef de noria», donnant au Commandant de bord l'aptitude à exécuter seul toutes missions feu, est de trois ans minimum.

Pendant les trois mois de la saison estivale, les avions sont déployés par paires préventivement sur les bases permanentes de Bastia et Carcassonne, le reste de la flotte opérant à partir de Marseille-Provence.

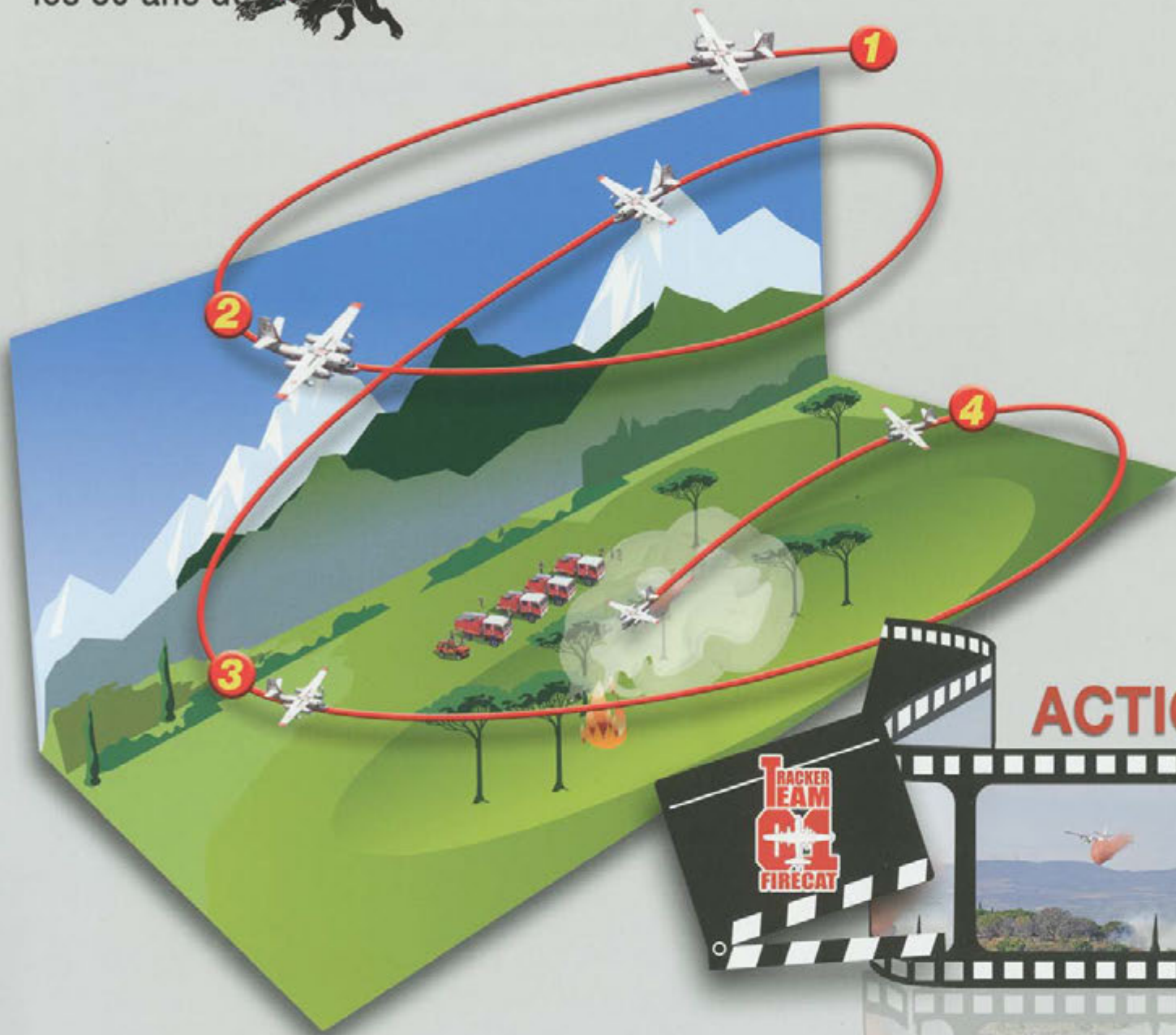
En dehors de cette période, les pilotes assurent le maintien du dispositif d'alerte demandé ainsi que le maintien de leurs compétences.

*TRTO: Type Rating Training Organization



TRACKER

les 30 ans du



1 Contact avec les troupes au sol

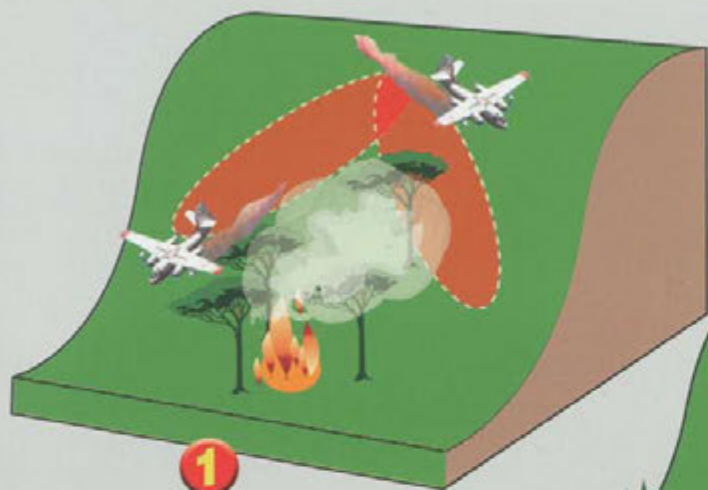
2 Tour du feu

3 Préparation au largage

4 Largage

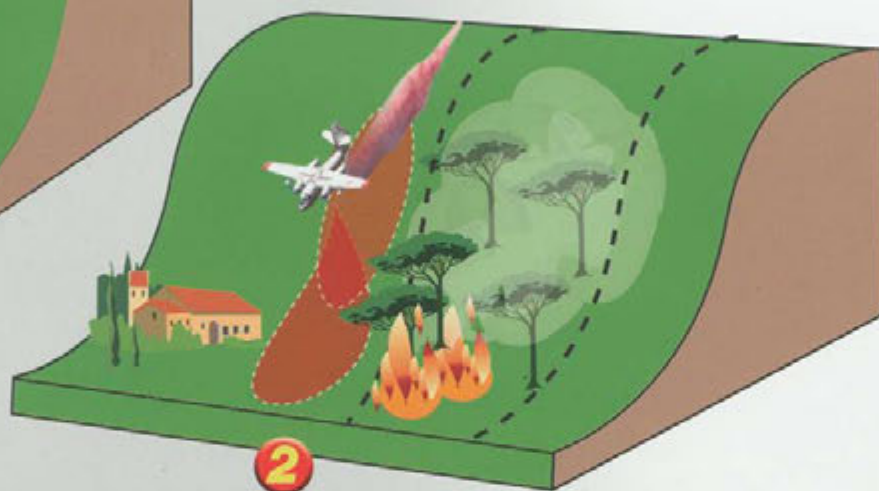
ACTION...





1

Feu naissant



2

Protection point sensible



Traitement des flancs

3





LES PÉLICANDROMES



Carcassonne



Bastia



Marseille



Jean-Louis Meyer "Mémé"

« Piston » ou « Turbo »

le Tracker aura été pour moi plus qu'un outil de travail...
un vrai compagnon.

Du Piston ...

...ses moteurs en étoile à l'allure rétro, ses odeurs d'essence et d'huile et son bruit caractéristique avec lequel j'ai découvert le métier de bombardier d'eau, la lutte contre les grands feux, la mise en place des missions de surveillance (Rav puis Gaar)

au Turbo...

...plus souple d'emploi, plus rapide, tout en restant agile, pour une efficacité accrue, la diversification des cibles d'entraînement, les missions IFR.

« Piston » ou « Turbo »...

...rustique et peu confortable mais attachant avec son aspect « rondouillard »
...parfois capricieux... souvent malmené dans le relief et les turbulences...
et toujours solide au poste...

...vingt-huit années de joies, de bonheurs, de peines aussi et quelques frayeurs sur un avion à dimensions humaines....

Comme le disait un camarade :
«j'aurai passé une belle jeunesse...»



Dico



Grégory Prats "Greg"

Après plus de 2 000 heures de vol sur Mirage 2000 l'adaptation au S2F-T Tracker fut un véritable challenge.

Finis le Head-Up Display, finis les commandes de vol électriques, finis les écrans couleurs, finis le pilote automatique ; place aux bonnes vieilles commandes à câbles, aux trims, aux cadrans et aux multiples aiguilles.

Mais quel bonheur de piloter un avion de légende, un presque «warbird». Le Tracker, à l'instar du Mirage 2000, est un avion exigeant mais qui sait prendre soin de son pilote. En effet, avec son architecture des années 50, sa technologie des années 70 et ses 2 turbines des années 80, je lui fais une entière confiance car je sais que sa structure ne lâchera jamais, que ses systèmes resteront peu sensibles aux pannes et qu'il me restera toujours un moteur pour me sauver la vie....



Thierry Loine "Titi"

Il ne fait aucun doute que ce nouveau métier est un prolongement naturel de celui que j'ai pu faire dans l'Armée de l'air. Les hommes, le vecteur et la mission sont les éléments qui m'ont poussé à vouloir rejoindre la Sécurité Civile. Entre ce que l'on imagine et la réalité, il peut y avoir un fossé mais au résultat je suis plus que comblé par ce nouveau métier. C'est un challenge permanent, une remise en question quotidienne qui nous poussent vers l'avant pour rester performant avec le sentiment de continuer à servir son pays. Quelle chance de pouvoir continuer à se lever en se disant: «super je vais bosser».

En résumé, c'est un «pur» bonheur.



Dilou



LES PILOTES

REDER Jack	1 ^{er} CS	05 - 1982	Octobre 1990
KERNÉIS Daniel	1 ^{er} CP*/2 ^e CS*	05 - 1982	Février 1999
DELAUNAY Jean-Loup		05 - 1982	Décembre 1989
MAILLOT Denys		05 - 1982	Août 1996
BORDAS Fernand		05 - 1982	Juillet 1987
GABY Daniel		10 - 1982	Octobre 1994
CONRY Jean-Louis		10 - 1982	Octobre 1984
DUBRULLE Michel		10 - 1982	Octobre 1984
LALLEMENT François		10 - 1982	Octobre 1984
PETER François		10 - 1982	Novembre 1992
RENOULT Eric		10 - 1982	Novembre 1992
BELLEUDY Claude		02 - 1983	Juillet 1987
TARRE Yvon		03 - 1983	Janvier 1997
BONNEVAL Jacques	3 ^e CP/4 ^e CS	01 - 1984	Novembre 1999
MEYER Jean-Louis	4 ^e CP	01 - 1984	
GIRAL Claude		01 - 1984	Octobre 1990
DUCHENE Jean-Pierre		04 - 1984	Septembre 1989
BEAUVAIS Jean		06 - 1984	Janvier 1997
BADILLER Michel	2 ^e CP/3 ^e CS	01 - 1986	Janvier 1990
MARATUECH Daniel		04 - 1986	Novembre 1999
BERET Jean-Louis		01 - 1987	Janvier 1997
FOYER Marc		01 - 1987	Février 2001
LEMARCHAND Yvon		02 - 1987	Février 1990
MARCHIONI Charles		02 - 1987	Janvier 2002
LARUELLE Christian		02 - 1987	Novembre 1993
LION Jean		01 - 1989	Juillet 1993
BUISSON Jean		06 - 1989	Octobre 1989
BILLOT André		06 - 1989	Octobre 1989
GUILLOT Bruno	5 ^e CS	10 - 1991	Juin 2009 †
PIASENTIN Ludovic	5 ^e CP	10 - 1991	Janvier 2002
CHENET Jean-François		10 - 1991	Octobre 1992
POULAIN Didier		10 - 1992	
MORVAN Michel		10 - 1992	Juillet 2001
VALLIAMEE Claude	6 ^e CP/6 ^e CS	10 - 1992	
VEGAS Darcy		10 - 1992	Février 2003
FAIDY Patrick		10 - 1993	Novembre 1998
HUET Alain		10 - 1993	Février 2003
GIRARDET Jean-Louis		10 - 1993	Février 2004
CAMBOT Patrick		10 - 1994	Août 1998
CHANTEREAU Dominique		10 - 1994	

MANZO Daniel		10 - 1994	Février 2004
PIOT Francis		11 - 1995	Février 2005
RABOUILLE Jean-François		11 - 1995	Août 1998
DURIEZ Frédéric		11 - 1996	Mars 2001 †
GAFFIOT Philippe		11 - 1996	Février 2005
BARDE Jean-Paul		11 - 1998	Janvier 2006
PRIOULT Philippe	7 ^e CP/7 ^e CS	11 - 1998	
REBOUL Olivier		11 - 1998	
CALAMIA Patrick	8 ^e CP	11 - 1999	
MAFRE Christian		11 - 1999	Janvier 2006
QUINTAINE Fabrice		11 - 1999	Janvier 2006
SERGEANT Jean-Claude		11 - 1999	
MARIDAT Bernard		11 - 1999	Septembre 2000
GUERIN Éric		01 - 2001	Septembre 2005
LAVIE Claude		01 - 2001	Septembre 2005
CHICHA Pierre		11 - 2001	Décembre 2006
MICHELET Laurent		11 - 2001	
VELTEN Philippe		11 - 2001	Décembre 2006
DAUBERT Nicolas		02 - 2003	Décembre 2007
HESSLOEHL Marc		02 - 2003	Octobre 2007
VOUTES Pierre-Laurent		02 - 2003	Décembre 2006
PERRET Jacques		02 - 2004	Décembre 2007
LANG Thierry		01 - 2005	Décembre 2009
LEMIUS Jean-François		01 - 2005	Décembre 2009
ROUX Philippe		01 - 2006	
JURYS Ivan		01 - 2006	
TAUVERON François		01 - 2006	Novembre 2010
GOUIN Pierre		01 - 2006	Décembre 2009
CORDIER Henry-Pierre		12 - 2006	
HENRY Bruno		12 - 2006	
ARNOULD Francis		01 - 2007	Juin 2007
CHOUFFOT Thierry		01 - 2008	Mars 2012
MATEO Jean-Marc		01 - 2008	
PLASSARD Jacques		01 - 2008	
PERARD Bruno		06 - 2008	
ROLAND Jean-Louis		06 - 2008	
LOINE Thierry		03 - 2010	
PRATS Grégory		03 - 2010	
ROMARIE Vincent		03 - 2011	
VILLEDIEU Pascal		03 - 2011	



*CP : Chef Pilote

*CS : Chef de Secteur

LES MÉCANICIENS NAVIGANTS

LE LOUARN Claude	Mai 1982	Novembre 1999
LEFLANCHEC Christian	Juin 1984	Juillet 1998
BATIOT Yves	Juin 1986	Octobre 1989
BOBIS Gérard	Juin 1986	Octobre 1986
DEBENEDICT Jean-Louis	Juin 1986	Octobre 1986
GILBIN Eric	Octobre 1989	Juillet 1990
GRISSET James	Mars 1989	Novembre 1989
SOUCHON André	Mars 1990	Novembre 1990
THOINET Jean	Mars 1990	Novembre 1990
FEVRIER Alain	Novembre 1996	Février 2003
SERVIERES Bernard	Novembre 1996	Décembre 2006



LES TECHNICIENS SOL

d'Octobre 1992 à Janvier 1995

COQUILLAT Patrick
 FABRE Alain
 FARAÛS Jacky
 FARGES Daniel
 AUBENNEAU Fabrice
 CHUREAU Patrick
 MAZZELA Pascal

DÉCÉDÉS EN SERVICE

BROUSSE Michel	Mars 1984	20 Août 1985
DAUSSIN Charles	Février 1985	20 Août 1985
FAVALLELI Marc	Juillet 1985	23 Juin 1987
LALLEMENT Christian	Février 1987	18 Juin 1989
GALLET Philippe	Juillet 1990	24 Septembre 1990
AUBOUY Jean-Marc	Novembre 1995	25 Août 1996
HUILLIER Régis	Novembre 1998	20 Août 2005
POUZOLET Albert	Janvier 2005	20 Août 2005



Thierry LOINE

Vincent ROMARIE

Bruno PERARD

Ivan JURYS

Olivier REBOUL

Philippe ROUX

Laurent MICHELET

Didier POULAIN

Patrick CALAMIA

Philippe PRIOUT

Claude VALLIAMEE

Dominique CHANTEREAU

Jean-Claude SERGEANT

Jean-Louis MEYER

Bruno HENRY

Henry-Pierre CORDIER

Jacques PLASSARD

Jean-Louis ROLAND

Grégory PRATS

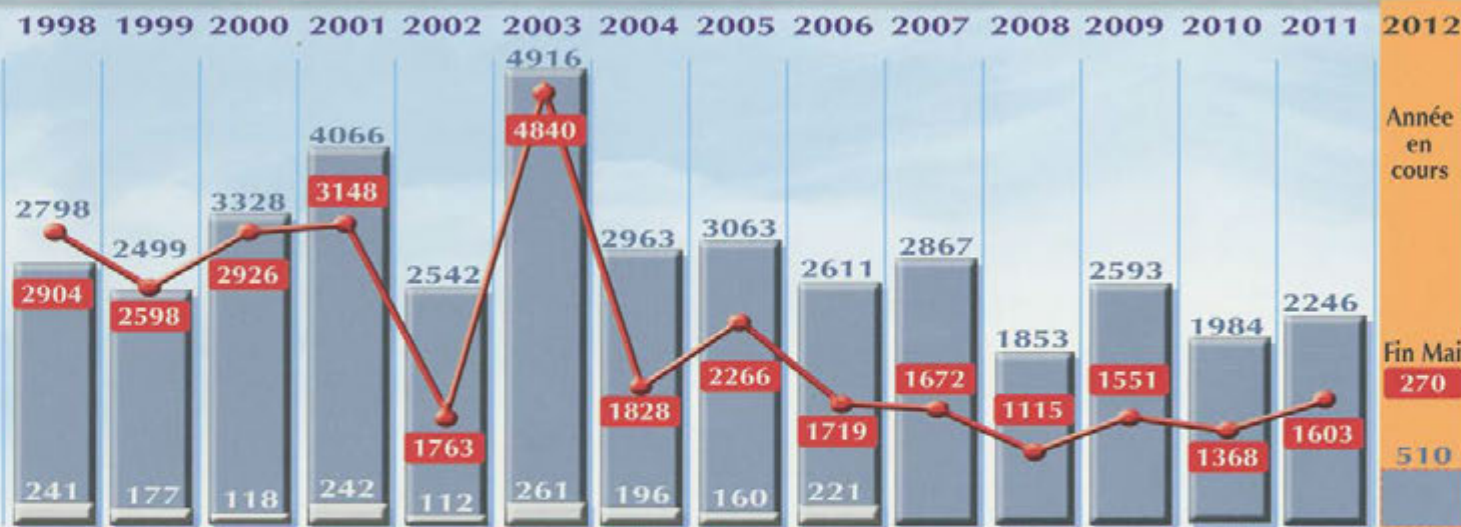
Pascal VILLEDIEU

Jean-Marc MATEO




Bilan d'Activité de Mai 1982 à Mai 2012



De 1982 à 1994, les largages ne sont pas répertoriés par années, mais avoisinent au total les 15 000



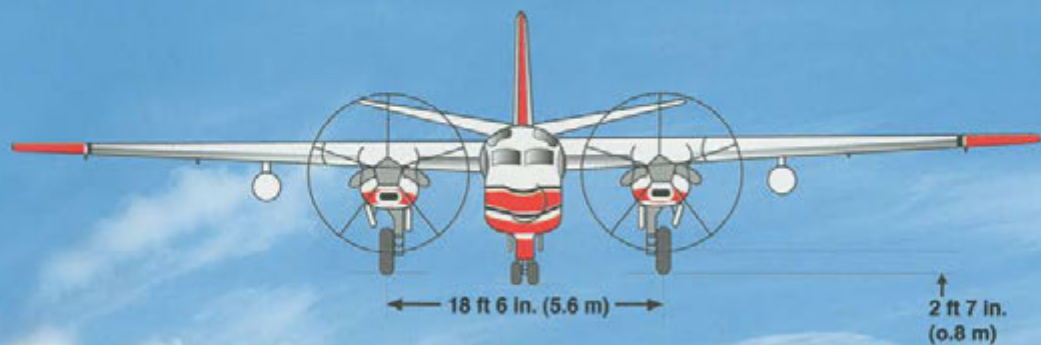
A raison de 3,5 tonnes par largage, le tonnage de retardant utilisé en 30 ans est d'environ 180 000 tonnes

S2F 
 S2F-T 
 Largages 

TRACKER

les 30 ans du





TRACKER

les 30 ans du



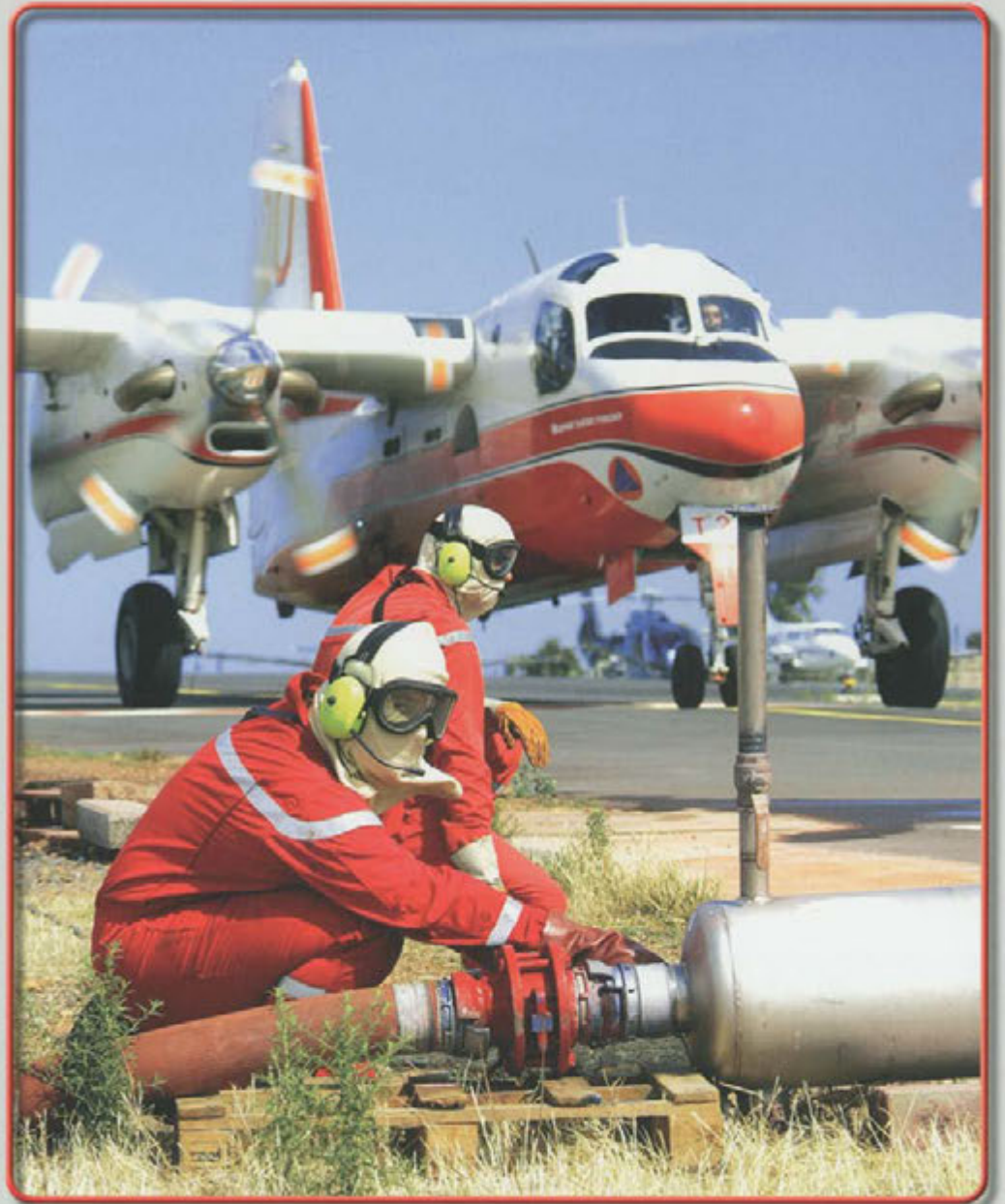
LA SAGA

N° de Fuselage	Constructeurs	Année de Construction	Arrivée à Marignane	Retour de motorisation	N° actuel	Observations
T 1	De Havilland	1958	24 mai 1982	5 juillet 1995	T 01	Crash au décollage en 1998 Réparé en 2001
T 2	De Havilland	1958	24 mai 1982			Crash au décollage en 1982 Réparé en 1986 Réformé le 26 septembre 2006
T 3	De Havilland	1957	16 juillet 1982			Crash sur feu de forêt en 1990
T 4	GRUMMAN	1958	13 juin 1983			Crash en 1989
T 5	GRUMMAN	1956	13 juin 1983			Revendu à la société Conair
T 6	GRUMMAN	1957	12 juillet 1983			Crash sur feu de forêt en 1985
T 7	GRUMMAN	1957	9 juillet 1984	4 juillet 1996	T 07	
T 8	GRUMMAN	1957	9 juillet 1984			Crash en 1987
T 9	GRUMMAN	1957	14 juin 1985	1er juillet 2000	T 24	Collision avec ligne à haute tension en 1988
T 10	GRUMMAN	1958	8 août 1986	1er juillet 1991		Crash sur feu de forêt en 2005 sous l'immatriculation T 19
T 11	GRUMMAN	1958	6 mai 1987	4 juillet 1994	T 11	
T 12	GRUMMAN	1957	14 juin 1987	5 septembre 1992	T 12	T 21 pendant trois mois
T 14	GRUMMAN	1958	14 juin 1987	6 juillet 1993	T 22	
T 15	GRUMMAN	1959	13 juillet 1987	22 juillet 1989	T 15	Atterrissage train rentré en 2001
T 16	GRUMMAN	1956	27 août 1988			Crash sur feu de forêt en 1996
T 17	GRUMMAN	1959	21 juillet 1989			Atterrissage train rentré en 1990 Crash sur feu de forêt en 2005
T 18	GRUMMAN	1956	14 juillet 1990			Avion incendié au sol en 1996
T 20	GRUMMAN	1957	1er juillet 1991		T 20	
77	De Havilland	1958	15 août 1996		T 23	pour remplacer le T 18 Acheté par Eurocopter



TRACKER

les 30 ans du





LE RETARDANT

La chimie offre un complément d'efficacité aux moyens de lutte aérienne

Les TRACKER utilisent un additif chimique lors de leurs largages : LE RETARDANT.

- Celui-ci est constitué d'un ensemble de composants issus de la nature, le polyphosphate (dérivé d'engrais agricoles), l'oxyde de fer (servant à tracer les largages consécutifs), et d'un inhibiteur de corrosion utilisé en alimentation animale.
- Avant sa mise sur le marché le produit a subi un grand nombre de tests qui permettent de démontrer son innocuité pour l'environnement.
- Contrairement à d'autres additifs utilisés dans la lutte (les moussants) le retardant entame une action chimique au contact des flammes en modifiant spectaculairement le process de démarrage de la pyrolyse.
- Le produit conserve son entière efficacité longtemps après avoir perdu son humidité, ce qui le rend complètement différent des autres produits existants (moussants, gels...).

L'entreprise ICL BIOGEMA s'est forgé une certaine notoriété autour du bassin méditerranéen depuis une trentaine d'années en étant tout d'abord fournisseur de l'Etat Français pour les produits de lutte mais aussi en assurant la maintenance et l'ingénierie du parc des stations retardant du territoire national. ICL BIOGEMA est également fournisseur de ses produits auprès de l'Etat Italien, de Régions Autonomes en Espagne, des Etats Marocain, Tunisien, Turque, Chypriote...

Dans un souci de suivi de qualité l'entreprise est titulaire d'une certification ISO 9001/2008.



LE CONSTRUCTEUR



CONAIR est vraiment fier d'apporter son soutien aux Tracker et à la BASC. Nous souhaitons au Secteur Tracker une saison feu agréable et sûre. Félicitations.

Barry MARDSEN
Président de CONAIR

Le premier moteur à pistons fut modifié en 1978 et le premier moteur à turbine « Turbo Firecat » en 1988. Après la visite et l'étude des Opérations Feux de la Colombie Britannique en 1981, par le Gouvernement Français, CONAIR a obtenu, cette même année, le contrat pour la commande des trois premiers Firecat et les a ainsi construits pour la France. Ces derniers ont été livrés en 1982.

Nous tenons à féliciter la DGSCGC et l'équipe des Tracker pour ce 30ème Anniversaire.

CONAIR est honoré d'avoir eu l'opportunité d'apporter son soutien à ces remarquables avions durant ces 30 dernières années. Depuis 35 ans, le Tracker a joué un rôle important dans la lutte anti-incendie chez CONAIR, nous partageons donc votre fierté pour cet étonnant bombardier.

Guy RAGUS a été d'un grand soutien pour les Tracker et malheureusement il ne sera pas avec nous en ce jour exceptionnel. Tu nous manques.

L'équipe CONAIR





LA MAINTENANCE

La Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises sous-traite la maintenance légère et majeure, l'engineering, les modifications ainsi que la logistique nécessaires aux opérations aériennes.


Le contrat de support et d'entretien fait l'objet d'un appel d'offres répondant au code des marchés publics.

La société SABENA Technics est titulaire de ce contrat et emploie une centaine de personnes sur les sites de Marignane et de Nîmes-Garons. Ces personnels accompagnent par ailleurs les détachements de la saison feu.

TRACKER

les 30 ans du



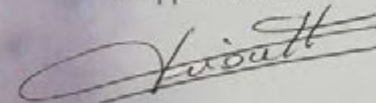


Je tiens à adresser les plus vifs remerciements aux partenaires qui ont bien voulu s'associer financièrement à notre association FIRECAT, sans qui cette commémoration des 30 ans des Tracker n'aurait pas été possible.

Un grand merci également à tous ceux qui nous ont aidés de près ou de loin, par leurs photos ou autres, dans la réalisation de la plaquette.

- | | |
|----------------------------------|------------------|
| - CONAIR | - AIR ASSURANCES |
| - SABENA TECHNICS | - SMTI |
| - BIOGEMA | - BMP |
| - CREDIT AGRICOLE ALPES-PROVENCE | - GMF |
| - L'ENTENTE | - STANDARD AERO |

Le chef du secteur Tracker
Philippe PRIOULT



CRÉDITS PHOTOS

- | | |
|-----------------------------|-------------------|
| - P.F BLUCHE | - Michel BROSSAUD |
| - Dilou-dessins.blogspot.fr | - Didier DONAT |
| - Alexandre DUBATH | - Alain ERNOULT |
| - GH-BASTIA | - GH-MARIGNANE |
| - Franck PICO | - Thierry PONS |
| - Christophe FARDY | - VOODOO 34 |

LES

1982-2012

30

ANS



SECTEUR

TRACKER