

DOUANES



© Gordon Zammit

- Surveillance aéro-maritime -

La BSA de Hyères réalise au minimum un vol chaque jour. Les missions de routine se ressemblent mais chacune d'elle peut receler une mine d'informations primordiales pour les douaniers. Leur goût de la traque d'une part, et les enjeux des patrouilles d'autre part, justifient le travail motivé et rigoureux des équipages qui fait de chaque mission une mission unique.

Découvrons à bord du F-406 SURMAR le rôle de chacun des membres de l'équipage.

Séquence décollage

Chaque mission débute par le traditionnel briefing, les missions à profil nécessitant une préparation particulière. L'intégration des conditions météo requiert beaucoup d'attention. Personne ne souhaite un amerrissage forcé faute de carburant à cause d'une mauvaise évaluation des vents ! La mission du jour semble compromise par un plafond bas interdisant le décollage de Hyères. L'équipage est optimiste... à raison puisque le départ ne sera repoussé que d'une heure. L'objectif de la mission est d'intercepter l'ensemble des navires venant du Sud-Ouest des Baléares et faisant cap sur les côtes françaises, la Corse et le Golfe de Gènes. Le F-406 volera jusqu'à proximité de l'île de Minorque ; la mission durera 3 heures 30.

Les 4 membres de l'équipage ont revêtu leur combinaison orange vif, destinée à faciliter leur identification dans la mer. Sur le parking, les mécaniciens ont préparé l'appareil n°74. « Dès le retour de mission, nous reconditionnons les appareils qui sont susceptibles d'être appelés à décoller en urgence à tout moment. Le F-406 est un appareil fiable et facile d'entretien, notamment grâce à ses turbines PT-6 dont la réputation n'est plus à faire.

Nous prenons en particulier grand soin des équipements de détection ». Pendant que l'un des pilotes réalise la visite avant vol, le second égraine les premières check-lists. Les deux opérateurs s'installent également à bord.



Hyères est une base aéronavale mais les procédures de mise en route, de roulage, de décollage... sont standard. Le roulage bref témoigne des habitudes de travail prises entre militaires et douaniers. Le F-406

s'aligne, met plein gaz et s'arrache rapidement de la piste. Cap au Sud par la droite et l'avion est doré et déjà en situation de survol maritime, à quelques centaines de pieds de la mer.

Début de mission

Le radariste du bord présente son travail : « *Nous laissons, sauf ordre contraire, le contrôle de nos eaux territoriales aux vedettes et aux hélicoptères. Nous avons les pattes plus longues et sommes tout désignés pour les missions lointaines. Sur mon scope radar, je dispose d'une représentation de la navigation idéale programmée. J'organise de manière rationnelle le trajet du F-406 autour de cette ligne afin de contrôler tous les plots. Les pilotes patrouillent à 300 / 500 pieds, altitude à laquelle le radar capte efficacement les échos à une dizaine de nautiques. Je joue également sur les paramètres de mon écran pour avoir une détection meilleure ou plus fiable. Mais comme pour mes collègues, mon expérience d'électronicien de bord dans la Marine est un atout essentiel.* »



La mission commence véritablement. Le radariste guide les pilotes sur un premier bateau. A l'œil nu bien souvent, malgré l'horizon brumeux, les deux cochers cherchent à repérer leur cible au plus tôt. Parfois une petite remarque salue le vainqueur : « *Œil de Lynx est en forme aujourd'hui !* », esprit aéronautique oblige ! Le pilote, en place gauche, manœuvre et se place en descente afin de présenter le bateau main droite. Systématiquement, le chef de bord prend une photo et annonce le nom du bateau, sa position, son cap, sa vitesse, évalue sa taille... Une description exhaustive dès le premier passage !

Un équipement moderne

Derrière le pilote, le mécanicien de bord-radio dispose d'un ordinateur portable. Quasiment en direct, les images numériques sont transférées dans le PC. Le logiciel de traitement d'images permet d'agrandir, d'éclaircir et de rendre plus nettes les images. « *Le premier avantage de cet équipement est de pouvoir lire avec certitude le nom et le port d'attache de chaque bateau. Les caractères choisis par les propriétaires, les échelles, les bouées... nous gênent fréquemment et les yeux de l'équipage ou les*

jumelles sont parfois insuffisants. Ce dispositif nous permet aussi de déceler plus nettement des éléments suspects. Enfin, nous archivons les données de chacun des bateaux que nous croisons. ». Chaque demi-heure, le radio transmet un rapport complet sur la situation de surface du secteur couvert.



Le cockpit, équipé d'EFIS, fait du F-406 un avion digne des liners modernes. « *A commencer par le pilote automatique et les moyens de navigation, nous avons tout pour voler en tout confort. Mais notre métier nous permet de ne voler que rarement à plat. En gérant évidemment les paramètres de sécurité vitaux, notre travail repose sur des manœuvres précises et efficaces. Deux passages peuvent éveiller la vigilance d'un contrevenant à la loi, en plus de nous faire perdre une autonomie qui pourrait se révéler nécessaire plus tard dans la mission* », nous confie Patrice de Labaca.

Des cibles variées

Au rythme des montées à l'altitude de patrouille, des descentes sur les bateaux, parfois en grande densité dans certains secteurs, et au rythme des virages parfois serrés – ce qui ne manque pas de susciter à nouveau les moqueries amicales des opérateurs -, le F-406 peut effectuer des dizaines de contrôles. Quelques annonces dénotent parfois : « *POLREP à deux heures !* » Il s'agit d'une tâche résiduelle d'hydrocarbures que les équipages des douanes sont formés à identifier d'après son aspect. L'avion POLMAR dispose de moyens d'analyse et d'interprétation spécifiques, mais les yeux restent à nouveau le premier outil des équipages.



Plus surprenant, « un souffleur » est annoncé. Chacun des membres de l'équipage scrute dans la direction indiquée. Soudain, un geysier s'élève à la surface de l'eau que frôle une ombre volumineuse. Un cétacé! Lui aussi est photographié. Le suivi des espèces protégées fait partie des attributions des garde-côtes.



Le trajet retour permet de couvrir un autre secteur. Un petit voilier est porteur d'un grand numéro sur la coque, inhabituel. Il précède de peu une vingtaine d'embarcations semblables : une régata! Un pêcheur

espagnol a également été surpris en activité dans une zone interdite à la pêche ; sa mise en route lors d'un second passage lèvera le doute. Quelques réactions étranges pour des navires qui feront sans doute l'objet d'un suivi attentif. Quant à l'accueil des plaisanciers, souvent surpris de voir surgir au ras des flots et à proximité (raisonnable !) de leurs mats, il est des plus sympathiques et les grands gestes sont souvent de rigueur. D'autres poursuivent imperturbablement leur activité de bronzage sur le pont !

Retour à la base

Approche directe sur la piste 05. La visibilité s'est réduite à 4 nautiques et le vent a forci. Les pilotes sont habitués et au prix de beaucoup de concentration et d'un peu de sueur, l'avion se pose en douceur. La mission se termine par un rinçage à l'eau douce pour protéger l'avion de l'usure prématurée provoquée par l'air marin. Les mécaniciens prennent la relève et reconditionnent l'appareil ; une mission est programmée pour la fin d'après-midi.



A l'usage, le F-406 se révèle un vecteur fiable et parfaitement équipé pour la mission qui lui est confiée. Le travail conjugué des 4 membres de l'équipage optimise l'efficacité des missions garde-côtes. Ces équipages, particulièrement expérimentés, tiennent leur rôle avec une grande rigueur. Leur motivation : le défi d'accomplir leur mission de douanier et le plaisir de vivre des expériences aéronautiques uniques.

L'équipe net-aviation