

SECTEUR TRACKER



- Le guet aérien armé -

Le GAAR (Guet Aérien Armé) évoque, sous un aspect guerrier, la mission spécifique des pilotes des bombardiers d'eau Tracker de la Sécurité Civile. Patrouillant par deux, les « Firecat » maraudent aux périodes sensibles à l'affût de la moindre fumée.

Moins médiatiques que les Canadair, leur efficacité dans leur tâche de prévention et de première intervention, dans des contextes souvent délicats, est digne du plus grand respect.

Visite au secteur Tracker de Marignane...

Dans une chaîne de lutte contre l'incendie

On voit souvent les Tracker engagés sur des incendies de grande importance, aux côtés des CL-415 ou des gros porteurs de la Sécurité Civile (deux Dash8 Q400 ont été récemment acquis), les Beech 200 coordonnant la noria sur zone. Mais les Tracker, c'est avant tout les $\frac{3}{4}$ des feux naissants traités, avec 2 appareils sur place en 10 minutes ! En saison feu, une carte est établie en fonction des risques ; les appareils sont prépositionnés et assurent une garde en vol, permanente si la situation l'exige.

Si un départ de feu est repéré – par l'appareil, par un moyen dédié (vigie, patrouilles au sol...), ou encore par un quidam qui aura alerté les pompiers –

c'est au Tracker que revient la tâche d'évaluer l'importance du feu avant d'engager les moyens de lutte. Lui-même pourra décider d'un largage, mais étant obligé d'atterrir sur un « pélicandrôme » pour remplir ses cuves, ce choix doit être pertinent. Dès lors que des moyens sont engagés au sol, un pompier devient maître des opérations. Si l'avion peut le conseiller, c'est au Chef d'Opération Secteur qu'appartient la stratégie. Le bombardier d'eau sera contrôlé jusqu'à l'objectif qui lui sera assigné ; tout largage n'aura lieu que sur autorisation après contact au sol.



Turbo Tracker - largage fractionné de retardant © Photo: Stéphanie Thibault



25% des départs de feux ne peuvent être jugulés : dans les zones découvertes, suivant le temps de réaction incompressible, ou selon les conditions météo... Les moyens de Lutte sont alors engagés. Les Tracker profitent de ce laps de temps pour recharger et attaquer le feu jusqu'à l'arrivée des Canadair. En général, les S-2 se retirent alors au profit du Guet, sauf si le COS les estime nécessaire pour la Lutte.

Fabrice Quintaine, pilote : « Chaque vecteur aérien dispose de ses moyens propres. La coordination se révèle également nécessaire du fait des performances différentes et des objectifs particuliers qu'on nous assigne. Des schémas sont évidemment établis, mais il faut souvent s'adapter. Dans le cas de différents chantiers à traiter, le choix se portera sur le plus dangereux. » Et le calque français semble efficace. En près de 20 ans de guet, et pour un nombre constant de départs de feux, une surface moindre de 15% est brûlée. Les exercices à l'échelle européenne font d'ailleurs largement appel aux techniques de la sécurité Civile.

Pilote bombardier d'eau

« Mon métier est ma passion ; en plus, je vole utilement ! Le pilotage est souvent physique et pourtant il doit rester fin. J'apprends à chaque vol et à chacune de nos missions, la prudence est un enjeu dont notre vie n'est pas seule à dépendre. » Ainsi Fabrice Quintaine se prête-t-il à la question délicate de résumer sa profession en quelques mots. Ce dernier, comme la majorité de ses collègues, est un ancien pilote de chasse, issu pour sa part de l'armée de l'air.



Bruno Guillot,
chef de
secteur :

« Nos pilotes sont certes aguerris, mais le métier de bombardier d'eau est particulier. La formation sera axée sur 3 points : la sécurité des passes en premier lieu, puis leur précision, et enfin la compréhension du feu, donc l'aspect tactique. A cette fin, nos pilotes reçoivent une formation feu et subissent un test les rendant aptes à guider une colonne de pompiers. Il faudra plusieurs saisons en place droite sur Canadair, avec un commandant de bord particulièrement expérimenté, avant d'accéder aux commandes du Tracker, monopilote, appareil sur lequel la

qualification bombardier d'eau sera délivrée. Le métier est notamment différent au niveau de la prise de décision étant donné le temps nécessaire à recharger l'avion et le rendant indisponible. Nous avons également 3 fonctions : intervenir évidemment, mais aussi détecter au préalable, et enfin renseigner l'organisme de tutelle dont nous sommes les yeux. »

Fabrice Quintaine poursuit : « Après une saison en double-commande, et une fois lâché, le pilote suivra le Tracker d'un leader instructeur. Les saisons suivantes, il passe à l'avant et assure le renseignement et le guidage des 2 appareils – on ne parle plus de patrouille ! -, sous la vigilance de l'instructeur en numéro 2. »



Didier Poulain, chef du secteur entraînement et contrôle - assurant la formation des personnels, les stages, et la coordination sur les grosses opérations... - conclut : « Notre schéma de formation est le fruit de l'expérience acquise au fil des ans. Très progressif, il est un gage de sécurité, car le danger existe même pour le plus expérimenté d'entre nous. Nous oeuvrons également pour la sécurité des gens au sol. Un temps seuls aux commandes du Tracker, nos pilotes auront pris de plus en plus de responsabilités et acquis une grande connaissance de la lutte aérienne contre l'incendie. Ils regagneront les Canadair en tant que chefs de bord où ils transmettront leur expérience à leurs jeunes copilotes ».

Le S-2 Tracker Firecat

Le Tracker est un avion robuste puisque destiné à l'origine pour être embarqué sur porte-avions. Sain en vol, l'appareil prévient avant de décrocher, vers 90 kts. Aujourd'hui équipés de turbines, l'avion T2 reste l'exception dans la flotte de la Sécurité Civile... Le Firecat travaille en général à 180 kts, pour larguer entre 100 et 140 kts. « Il n'est pas toujours évident de maintenir 120 kts pour larguer sur un feu bas dans le massif Corse, et nous aurions plutôt tendance à remettre des gaz... Mais un largage à une trop grande vitesse serait parfaitement inefficace. Des moments sont parfois délicats et nous nous battons pour trouver la passe raisonnable et efficace », témoigne Fabrice Quintaine. Malgré cela, les contraintes – altitude des largages, degré d'urgence, ou météo – occasionnent parfois quelques frayeurs, reconnaissent les pilotes pourtant chevronnés et particulièrement soucieux de ne prendre aucun risque. Durant la saison 2005, les bombardiers d'eau auront subi 3 crashes et Marignane déplore le décès de 4 pilotes accomplissant leur devoir.



Les Tracker emploient en général un produit retardant. Il s'agit d'un agent chimique qui par effet de pyrolyse abaisse la température. L'effet d'une charge équivaut à celui de 5 charges d'eau. « *Nous larguons franchement dans le vert* »... Traduisez : l'eau est larguée sur les flammes, afin de les étouffer ; le retardant est lâché en avant d'elle. Le feu vient ainsi buter contre un mur d'agent qu'il ne franchira pas. Les Tracker volent espacés de 500 à 1000 mètres. Ainsi les pilotes peuvent observer le résultats des passes de l'avion qui les précède - observation facilitée par la couleur rouge donnée au retardant -, et corriger le cas échéant à chaque passage. Fabrice Quintaine : « *Savoir se présenter pour attaquer la cible, c'est aussi savoir par où dégager, en envisageant également les possibilités de pannes... Dans la prise en compte des obstacles – à cause desquels nous évitons autant que possibles les fumées -, le rôle des pompiers, qui connaissent parfaitement leur région, est indispensable.* »

Les Tracker doivent se poser pour ravitailler. Les pélicandrômes sont équipés à cet effet. 3 servants emplissent les appareils : 3 tonnes de produit en 2 minutes, le tout moteurs tournants ! A nouveau, les précautions sont redondantes, avec de multiples contacts radio et un servant guidant la manœuvre. Si dans les textes, les bombardiers d'eau ne bénéficient d'aucune priorité, l'urgence et la fiabilité des équipages permet souvent de s'affranchir en toute intelligence de quelques contraintes. Capables de s'intégrer rapidement dans le trafic, et de se poser court, les contrôles d'approche des aéroports ne font, par exemple, pas patienter les Tracker à l'atterrissage. Dans la lutte contre le feu, gagner du temps est un enjeu majeur pour tous !

Les Firecat sont très mobiles et sont prépositionnés selon les besoins : Marignane évidemment, mais aussi Bastia, Cannes ou Carcassonne accueillent les détachements. « *L'alerte peut retentir du lever au coucher du soleil. L'an dernier, j'ai décollé vers 10 heures pour un feu dans les Alpes Maritimes. Après un premier contact radio en route, nous sommes déroutés pour l'Ardèche où nous traitons un incendie prioritaire. Nous rechargeons et sommes appelés sur Bordeaux où nous resterons 48 heures... sans même une brosse à dents !* », plaisante Fabrice Quintaine. Dans cette région plate, chaque petite bosse prend son importance. Les pins hauts obligent cette capacité à réagir et à s'adapter à tout type de situation qui définit au mieux les qualités nécessaires aux pilotes des Tracker de Marignane !



Turbo Tracker © Photo: Stéphanie Thibault

Par leur effet de masse, les avions bombardiers d'eau sont devenus indispensables pour lutter contre l'incendie. La base de Marignane a bâti ses doctrines d'emploi actuelles au prix de la sueur et parfois de la vie de ses pilotes depuis plus de 5 décennies. A l'instar de la mécanique qui fournit un travail exemplaire pour rendre la flotte disponible, la lutte contre le feu exige un don de soi inconditionnel.

Chargés spécifiquement du Guet et de la prévention, la section Tracker peut s'enorgueillir d'intervenir sur 75% des feux naissants avec un taux de réussite de 85%, ceci représente 5% des surfaces brûlées.

L'équipe Net-Aviation

Illustrations :

Pierre Gouin, Stéphanie Thibault, Tom Conway
www.Tracker-France.com et www.au-secours-de-la-foret.fr.st

*L'équipe adresse ses plus vifs remerciements à Eric Soupra, ainsi qu'au Général Razaire.
Un merci particulier à Jean-Paul Abraham, Bruno Guillot, et Fabrice Quintaine, notre guide, grâce
auxquels le reportage s'est déroulé dans les meilleures conditions (excepté pour la météo !), ainsi qu'à
Pierre Gouin pour son aide toujours précieuse.
Enfin, merci à nos hôtes de tous secteurs pour leur accueil chaleureux.
Sans oublier les sites amis*

www.Tracker-France.com
www.au-secours-de-la-foret.fr.st