Rescue18 vous propose un article sur les avions bombardiers d’eau (ABE) de la sécurité civile qui participent notamment aux missions d’appui FDF.

BOMBARDER

Bombarder, c’est attaquer en lançant des bombes, cette terminologie guerrière, est empruntée et adaptée à l’usage sémantique d’une guerre saisonnière, ô combien périlleuse, celle que mène chaque été les sapeurs-pompiers contre un ennemi terriblement efficace ; le feu de forêt.

Apercevoir dans le ciel ces aéronefs peut faire rêver, cela provoque aussi un sentiment d’inquiétude. Ce stress vient sans doute du fait que les **feux d’espaces naturels** touchent au cœur un patrimoine souvent inestimable. En effet, il faut souvent l’équivalent d’une vie humaine pour voir repousser à l’identique ce que l’incendie dévore en quelques secondes.

Partenaire indissociable du sapeur-pompier au sol, **l’avion bombardier d’eau** vient en appui et agit de façon létale sur les éléments qui favorisent la progression de l’incendie.

Il est d’ailleurs troublant que l’inconscient collectif nomme à tort tous ces engins par un nom qui devient presque commun : **CANADAIR**. Méconnu des médias qui font souvent l’amalgame entre les différents avions, ou parce que le raccourci est facile, le Canadair, c’est l’aéronef qui jette de l’eau sur le feu.

Il n’échappe pas aux acteurs du secours que cela n’est pas totalement exact la plupart du temps. Voyons l’histoire des **ABE** en France, et faisons le point sur la flotte actuelle de la **sécurité civile**.

La France, berceau de la lutte aérienne contre les feux de forêts en Europe

C’est un drame humain sans précèdent qui provoque l’utilisation inaugurale d’un moyen aérien au profit d’un feu de forêt en France en 1949. En effet, le feu vient de

détruire 52.000 hectares et tuer 82 sauveteurs dans le massif des Landes de Gascogne. Ce sont des **MS 500 et 505**, qui sont des avions de reconnaissances à des fins militaires qui vont donner de précieuses informations sur l’évolution de l’incendie. Néanmoins, il ne s’agit que de missions ponctuelles, au profit des départements.

Pendant ce temps-là, outre-Atlantique les premiers bombardiers d’eau entrent en service.

La composante aérienne anti-feux de forêts de la Sécurité Civile est née de la volonté du sous-préfet **Francis ARRIGHI** en 1963, avec la naissance de l’Entente pour la Forêt Méditerranéenne à Valabre. Il est convaincu que les bombardiers d’eau utilisés au Québec sont la solution afin de combattre plus efficacement les nombreux feux de forêt en Provence.

Deux Catalina PBY sont achetés et trois pilotes canadiens expérimentés dans la lutte anti-feux de forêts sont pris sous contrat pour un an. L’aéroport de Marignane est sélectionné du fait de la proximité de l’étang de Berre et sa position stratégique par rapport aux feux de forêts recensés. Cet organisme prend le nom de **Groupement Aérien de la Protection Civile**.

Un officier du Régiment de sapeurs-pompiers de Paris et pilote d’hélicoptères est nommé commandant de la base. Il recrute des anciens de l’aéronavale ayant servi comme mécaniciens sur le Catalina et 3 pilotes qui vont être formés par les pilotes canadiens.

La base située sur l’emplacement de la base aéronavale de Berre au début est transférée sur le parking nord de l’aéroport de Marignane. Après 85 heures de vol, 33 missions, 392 largages et 417 écopages, l’utilisation de cet appareil se révèle efficace, provoquant l’achat d’autres Catalina.

Les pilotes choisissent l’indicatif radio **PELICAN** pour cet avion.

Après des ennuis techniques lors des écopages, on pense à remplir l’avion au sol dans une zone appelée **PELICANDROME** et pour la première fois à utiliser un produit retardant.

Il se noue rapidement des contacts entre la Protection Civile française et un constructeur d’avion: CANADAIR. Ce dernier planche sur la construction d’un avion

dédié spécifiquement à la lutte contre les feux de forêt. En 1966, l’Etat français en commande dix exemplaires, le premier arrive en juin 1969. Un an plus tard la flotte des **CL-215** est au complet, et l’on retire du service les Catalina. Plusieurs accidents dramatiques touchent les équipages, avec la perte de 4 appareils, s’ensuit la commande de nouveaux avions, portant au nombre de douze Canadairs la flotte de ce qui devient en 1975 la **Sécurité Civile**.

L’utilisation de cet amphibie devient indispensable et rentre de façon catégorique dans la stratégie d’extinction des feux de forêts par les sapeurs-pompiers qui reconnaissent de loin sa couleur jaune si caractéristique et visible dans la fumée. Le CL-215 garde l’indicatif de PELICAN.

Une montée en puissance

La sécheresse de 1976 fait partir en fumée plus 100.000 hectares sur le territoire métropolitain, imposant d’augmenter encore la flotte des **ABE**. En effet, l’utilisation du CL-215 seul ne suffit pas devant la violence et le nombre de départs de feu. Il suffit de regarder ce qu’il se fait de l’autre côté de l’Atlantique pour tester des avions pouvant emporter une grosse masse.

La Sécurité Civile acquiert donc un bombardier lourd de type **DC-6**, capable de déverser 12.000 litres de retardant. Après une période d’essais significative il sera vite suivi par 2 autres avions similaires livrés en 1980, deux autres viendront ensuite.

Un treizième CL-215 vient renforcer la flotte en 1981, toujours dans l’optique de renforcer la flotte de plus en plus sollicitée, mais à l’aube d’être acheté c’est une société canadienne qui vient bouleverser le futur ciel de Marignane avec un avion peu onéreux, facile d’entretien, le TRACKER. A partir de 1982, ce sont douze Tracker **FIRECAT** modifiés, selon un standard conçu par Conair, qui permet de transformer ce chasseur de sous-marin Russe depuis les porte-avions américains, en bombardier d’eau. Ils viennent pratiquer le **GAAR**, ce Guet Aérien ARmé, fer de lance de la prévention des feux d’espaces naturels encore aujourd’hui. Cet avion nécessite l’utilisation de la zone de chargement en produit retardant, ou en eau, comme pour le DC-6, au pélicandrome.

La fin des années 80 voit arriver le **FOKKER 27**, lui aussi modifié par Conair, qui en plus de pouvoir larguer du retardant a la possibilité de transporter du fret et des passagers. Les années 80 laissent aussi le souvenir amer d’avoir vu un CL-215,

deux DC6, quatre Tracker et le prototype du Fokker 27 s’écraser, emportant 15 membres de la BASC (Base Aérienne de la Sécurité Civile).

En 1990 des C-130A Hercule, loués aux Etats-Unis afin de maintenir la flotte de porteurs lourds, viendront remplacer les DC-6 hélas victimes d’accidents dramatiques jusqu-en septembre 2000 avec la chute du dernier d’entre eux en Ardèche.

A partir de 1995 une évolution importante vient modifier la flotte de la **BASC**, avec le remplacement des CL-215 par leur successeur, le CL-415 de la firme BOMBARDIER. Disposant de capacités nettement supérieures à son aîné, douze appareils seront livrés. L’un d’eux est perdu en 1996.

La terrible saison 2003, caniculaire, voit partir en fumée 80.000 hectares de végétation. Cet été-là, la Sécurité Civile aligne 11 CL-415, 12 Tracker et 2 Fokker 27. Cette flotte montre vite ses limites et la France se voit dans l’obligation de louer des moyens supplémentaires avec un Convair 580 et deux hélicoptères russes Mil Mi 26 (20 t de capacité). 2003 est une année meurtrière pour les sapeurs-pompiers, autant que pour les civils, avec le feu gigantesque dans le massif des Maures (Var) qui brûle à lui seul plus de 8000 hectares. Cette saison catastrophique justifie pleinement l’utilisation des moyens lourds.

En 2004 est signé l’achat de **Q400MR**, modifié par Cascade Aerospace, une filiale de Conair. Le Dash 8 remplace les deux Fokker en 2005. Un deuxième exemplaire de **MILAN** (Indicatif radio du Dash) rejoint la BASC à l’automne.

L’année 2005 sera encore drapée de noir avec la perte de 2 trackers, d’un CL-415 et surtout de 4 pilotes. Trois CL 415 neufs seront commandés pour maintenir la flotte des amphibies.

En 2008, la flotte se compose donc de 12 Canadair (Pélican), 9 Firecat Tracker (Tracker), 2 Q400MR (Milan) et 3 Beechcraft 200 King Air (Bengale) comme avion d’observation, de coordination et de liaison. Cette année-là, le ministère de l’Intérieur décide que la BASC doit changer d’emplacement, pour créer une base des moyens nationaux, regroupant les ABE, mais aussi toute la logistique pour les EC-145, Dragon.

Cela fait quelques temps que l’on sait que l’avenir des Trackers est compté avec

leur mise hors service en 2022. En effet, au bout d’un certain nombre d’heures de vol un avion doit prendre sa retraite. Pourtant, parfaitement entretenu et performant, trouver un remplaçant n’est pas chose simple. Il va s’ensuivre une période d’essais de quelques appareils; le Beriev BE-200, ou encore le Air Tractor AT-802F, sans succès.

L’année 2017 est l’année du changement. La BASC quitte son berceau historique de Marignane pour la base de Nîmes Garon dans le Gard.

En 2017, la nouvelle tombe ! Ce sont 6 Dash supplémentaires (Q400MRE) qui viendront remplacer les Trackers. Le secteur a été marqué en 2019 par la triste disparition du T22 et de son pilote, ainsi que des ennuis techniques, clouant au sol les appareils restants. La Sécurité Civile a officiellement mis hors service ces avions en 2020.

Aujourd’hui, la flotte de la BASC, se compose donc, de 12 CL-415, 6 Dash (2 Q400MR et 2 Q400MRE) et 3 Beechcraft. On note aussi la présence d’un Dash loué par la sécurité civile, (Air Tanker Alfa T540) à la société CONAIR pour renforcer la flotte française, ainsi que 4 Air Tractor Loués en Australie.

2022, l’année historique

On a cru en 2021 avoir atteint un paroxysme avec le feu de Gonfaron dans le var, qui a détruit 7000 hectares, emportant avec lui la vie de 2 civils, c’était sans compter sur une année 2022 qui allait pousser dans ses retranchements les besoins en moyens aériens. En effet, la Gironde voit naître deux géants de flammes, à quelques heures d’intervalle, avec les feux de Landiras et de La Teste. Plus de 30000 hectares rien que sur ces deux mastodontes. La Sécurité Civile enclenche l’aide européenne, et c’est des Canadair de Grèce et d’Italie qui viennent renforcer les ABE français. En plus des aéronefs à voilure fixes, c’est des aéronefs à voilures tournantes qui renforcent les équipes françaises. C’est l’ampleur de ces Méga-feux qui provoque le déblocage de budgets conséquents au bénéfice des SDIS et de la sécurité civile, et la location d’engins privés comme le Dash loué chez CONAIR ou encore les 4 Air-Tractor australiens de chez AEROTECH.

MERCI aux TRACKER

Après 37 saisons FDF, la Sécurité Civile a décidé début 2020, que le Tracker avait définitivement fini sa carrière en France.

Sans tambour ni trompette, c’est avec un petit pincement au cœur que l’on voit partir cet avion à la silhouette sympathique et terriblement efficace sur le terrain.

Rescue 18, comme tous les acteurs qui concourent à la lutte pour protéger nos espaces naturels, vient juste remercier cet avion pour tous les services rendus, avec une pensée émue pour Franck Chesneau, disparu l’année dernière avec le T22.

C’est donc la plume de DRAKKAR qui vient honorer le départ de nos amis Tracker.

Sources et crédits photos : Frédéric Marsaly, cansonet.free.fr, Forny, SDIS33, Stephane DUMAS, Manuel ESCUTIA et Jérome Groisard

Bibliographie sur les avions bombardiers d’eau.

Aerobuzz, le site qui suit l’actu des ABE de près.

Véhicule d’incendie Magazine Hors série N°10

Le Fana de l’Aviation n° 585 Août 2018



Author: Christophe Fornaresio