

# La mission des pompiers du ciel

Qui sont les pilotes des hélicoptères bombardiers d'eau qui participent à la lutte contre les feux de forêt ? À la rencontre d'Olivier Caillard, Frédéric Grandmougin et Julien Tramont, nous avons découvert un métier particulier, sur la base de Corte, au pied de deux belles machines



Plus maniable que le Super Puma, l'écureuil fait davantage dans l'approche et le largage de précision. Olivier Caillard en est témoin.

Sur la RT 50, à la sortie Est de Corte, on ne peut manquer les hélicoptères qui stationnent depuis la mi-juillet, toujours prêts à décoller pour accomplir leur mission de bombardiers d'eau dans une saison de lutte contre les feux de forêt plutôt calme pour l'heure. Deux petits kilomètres les séparent. Partie prenante des moyens nationaux, un Super Puma est posé dans l'enceinte de l'Unité de Sécurité civile n°5. Sa présence constitue une première (lire par ailleurs).

pilote de l'écureuil en a connu beaucoup à l'entame d'une permanence caniculaire qui va durer une bonne dizaine de jours. Sa passion pour la « magic machine » remonte à l'année 1983, une révélation alors qu'il sort de l'école des pilotes de chasse. « C'est là que j'ai compris que je préférerais l'hélicoptère à l'avion ». Le Gapençais a aujourd'hui 58 ans, dont 34 aux commandes de cet appareil qui l'a conduit sur de nombreuses missions. Des travaux agricoles aux plateformes pétro-



« Pour combattre un feu, une règle d'or : garder la tête froide », considèrent les pilotes.

Sous la responsabilité du service d'incendie et de secours de la Haute-Corse, l'écureuil basé à l'aérodrome de Corte fait partie du dispositif de lutte depuis plusieurs saisons. Les deux appareils qui se distinguent d'abord dans l'envergure entrent cette année dans la plus parfaite complémentarité dès lors qu'il s'agit d'attaquer le feu par les airs. Aux commandes, des pilotes aux profils et aux parcours les plus divers deviennent, le temps d'un été, les pompiers du ciel.

Pour Olivier Caillard, c'est un matin du mois d'août comme le

lières, jusqu'au vol au service du Tour de France cycliste ou encore des rallyes automobiles. « Sur le feu de forêt, j'ai débuté en Ardèche, en 1996 ». Une mission qu'il accomplit depuis une dizaine d'années en Corse. Depuis 6 ans, Olivier Caillard est pilote indépendant. La veille, il a travaillé sur Favallu, petite commune de Bozù voisine de Corte, pour un feu qui n'a pas suscité une grande inquiétude. Aux commandes de son écureuil, Olivier a fait sa part du job pour « casser » le foyer, aux côtés de deux collègues, plus jeunes, qui manœuvraient

le Super Puma. A 42 ans, Julien Tramont a toujours évolué dans le civil, pour des missions accomplies jusqu'en Nouvelle-Calédonie et au Canada. Sur les feux de forêt, l'enfant du Gers est un peu plus expérimenté que Frédéric Grandmougin, 44 ans, dont c'est la première saison en tant que pompier du ciel. Le pilote originaire du Doubs a évolué dans le giron militaire pendant 15 ans, avoir de rejoindre EDF. Au sein de la filiale Artelis, Julien et Frédéric mettent un savoir-faire au service d'une mission qui leur tient à cœur. « Pour moi, dans la lutte contre le feu, il y a une notion de service public que me motive au-delà de tout », insiste Frédéric. La préservation des hommes, des biens, de l'environnement nature... L'utilité de notre mission, on la perçoit en direct ». Sans sous-estimer l'importance de l'hélicoptère pour combattre un feu, Julien considère qu'il ne reste pas moins un élément du dispositif. « On est un maillon de

nistre qui n'a rien d'uniforme, ce feu qui, d'une seconde à l'autre, peut doubler d'intensité. A quelle distance s'approcher ? Quand larguer ? A l'évidence, les réponses à ces questions sont le fruit d'une analyse rapide et précise de la situation. De l'écoute d'une autorité pompier toujours à bord, aussi. « C'est vrai qu'aucun largage ne ressemble à un autre », observe Olivier. « Il faut garder la tête froide », ajoute Frédéric. Le feu, c'est l'urgence, et par rapport à cette notion d'urgence il faut aussi savoir prendre du recul pour éviter d'aller à la catastrophe et créer une urgence supplémentaire. Quand on intervient, il faut être certain qu'il n'y a personne en dessous, certain qu'il n'y a pas de ligne à haute tension cachée dans la fumée ». « C'est d'autant plus important en Corse, où l'on intervient le plus souvent sur un territoire montagneux. L'approche du relief compte beaucoup », complète Julien, tandis qu'Olivier, en vieux briscard, tempère volon-



Trois pilotes, deux types d'appareil pour une mission dans la plus parfaite complémentarité.

augmente forcément quand il s'agit de protéger des personnels au sol en danger ». Dans l'analyse de ces instants très chauds, à tous les sens du terme, les pilotes voient sans doute resurgir des souvenirs, plus ou moins réjouissants, peut-être dramatiques.



À bord du Super Puma, la présence de deux pilotes est fréquente. L'envergure et la complexité de l'appareil l'exigent.

la chaîne. Il y a des hommes au sol aussi, et une chaîne de commandement ».

Derrière des lunettes sombres à travers lesquelles on devine la sérénité d'un regard, l'image du pilote d'hélico fascine malgré tout.

Autant que celle d'un pompier du ciel dans l'approche d'un si-

tiers : « Le feu vu d'en haut, c'est quand même moins impressionnant que vu d'en bas. Les hommes au sol prennent beaucoup plus de risques que nous. Le risque, on le gère dans une stratégie collective, et le feu, ça n'est quand même pas la guerre. On fait le maximum, mais on ne va pas faire l'importance quoi, même si cette prise de risque

La pudeur est palpable. « Les drames, pas la peine de remettre le couvert là-dessus », se contente de glisser Olivier qui préfère le trait d'humour mêlé à l'attachement que des années dans l'île ont forgé. « Ici, on est au service de la préservation du 7<sup>e</sup> continent ».

Et motivé par l'esprit de mission. « Quand tout est terminé et

l'ont ressenti depuis le début de la saison des feux de forêt. « Une saison qui n'a pas encore commencé », fait remarquer un officier du Sis 2B.

Personne n'oublie que les effets de la sécheresse vont se prolonger, ni que le mois de septembre a souvent été la proie du brasier.

NOËL KRUSLIN

## Quand le Super Puma pallie l'absence des Tracker

Cette saison 2020 constitue un tournant du dispositif dans la mesure où c'est la première fois qu'un hélicoptère Super Puma est associé à l'écureuil sur la base de Corte. Cette montée en puissance des HBE n'est pas étrangère au vide laissé par les Tracker, ces avions qui ont longtemps inscrit leur mission dans la complémentarité avec celle des légendaires Canadair. Le Super Puma est donc là pour ne pas découvrir ce qui est plus que jamais la priorité en matière de lutte : l'intervention sur les feux naissants associée à l'action de prévention.

Entre le Super Puma et l'écureuil, la complémentarité est éga-

lement la règle. « L'écureuil B3 qui transporte un Bambi de 1 000 litres d'eau est plus léger, plus maniable, explique Olivier Caillard. Il peut permettre des attaques du feu en virage, sous le panache ». Le Super Puma, en revanche, est beaucoup moins mobile au-dessus du foyer. De par son envergure, mais aussi parce qu'il transporte un Bambi bucket de 4 000 litres d'eau sous 30 à 40 mètres d'élings. La force de cet appareil plus imposant, c'est sa capacité à « couper la tête » du feu avant de laisser l'écureuil travailler aux « finitions ».

Le Super Puma EC 225 bimoteur intervient avec 5 personnels à bord, dont deux mécaniciens et

deux pilotes. « Un qui se concentre sur l'extérieur, et l'autre sur l'intérieur de la machine », précise Frédéric Grandmougin. La mission de l'écureuil se poursuit, par ailleurs, au-delà du largage, dans le transport de commandos de personnels appelés à terminer un chantier au sol.

Sur l'un comme sur l'autre de ces hélicoptères, le souci permanent des pilotes et de profiter, pas trop loin du foyer, de points d'eau pour s'approvisionner. À ce niveau, le Super Puma est soumis à des contraintes particulières. « Nous n'avons pas de pompe sur le Bambi. Ce qui nous impose de disposer d'un mini-

num de deux à trois mètres de fond pour faire le plein d'eau. À l'intérieur de l'île, ça n'est pas toujours évident de trouver ces conditions. L'idéal pour nous, c'est de trouver un lac avec une profondeur moyenne. Nous avons besoin, en gros, de deux mètres de fond quand il y a du courant, et trois quand il n'y en a pas ».

Dans le dispositif HBE de Corte dont les appareils peuvent intervenir sur les deux départements (à la demande du Sis 2A pour l'écureuil), 5 pilotes prennent des permanences sur le Super Puma, 2 pilotes se relaient pour prendre les commandes de l'écureuil.

N.K.