



Ici dans le massif de la Montagnette, à Sorgues (84), en proie à un incendie de résineux mi-juillet, 6 tonnes d'eau viennent d'être larguées sur les flammes.

“LE VENT EST NOTRE ENNEMI. SI LE MISTRAL SE LÈVE, LE FEU FAIT CE QU'IL VEUT”

Daniel Manzo, chef du secteur Canadair

En ce matin du 17 juillet, une semaine avant le grand incendie qui allait dévaster 580 hectares de pinède à Pessac et Saint-Jean-d'Illac (33), il fait déjà chaud sur le tarmac de la base de la Sécurité civile à Marignane (13). Au pied de son Canadair orné d'une silhouette de pélican, l'emblème de ce bombardier d'eau reconnaissable entre mille, Daniel Manzo, 59 ans, rentre d'une nuit mouvementée. Pilote sur la base depuis vingt-deux ans, il a été appelé la veille au soir pour un feu de chaumes dans l'Ain, à Saint-Maurice-de-Gourdans. Il n'a posé son appareil qu'à 22 h 50, après trois heures de lutte contre les flammes. «*Quatre Canadair étaient engagés, raconte-t-il. En tout, on a réalisé une quinzaine de largages. À la radio, j'ai entendu que 300 hectares avaient brûlé.*» Le teint hâlé par deux semaines d'astreinte en Corse, cet ancien capitaine de la patrouille de France (PAF) nous prévient d'emblée : «*Si jamais la sirène retentit, j'aurai une demi-heure pour décoller.*» Depuis mi-juin et le déploiement de l'ensemble de la flotte (12 Canadair, 9 Tracker, 2 Dash-8 et 3 Beechcraft), les feux de forêt ne laissent aucun répit aux 77 pilotes de la base. Selon le logiciel Prométhée qui les recense dans quinze dépar-

tements de la région méditerranéenne, 861 feux ont dévoré 1266 hectares de végétation depuis le 1^{er} février. En 2014, il y en avait eu 7 440 dans toute la France. L'incendie qui entraîna, lundi 27 juillet, l'évacuation de 10 000 campeurs près de Fréjus (83) a, lui, réduit une trentaine d'hectares en cendres. En cause, la canicule et la sécheresse qui ont favorisé les départs. «*Le vent est notre principal ennemi. Si le mistral se lève, le feu fait ce qu'il veut*», soutient Daniel Manzo. À l'intérieur du baraquement qui abrite la base depuis 1963 – un déménagement à Nîmes est prévu pour 2017 –, les équipages d'alerte entament leur tour de garde. Il dure quarante-huit heures, espacé d'un jour de repos. Sur leurs combinaisons orange, ni médaille ni décoration. La plupart sont pourtant des vétérans de l'armée



Sous le cockpit se trouve une ancre de marine, au cas où il faudrait amarrer l'appareil si une avarie survenait sur un plan d'eau.

de l'air, pilotes de chasse dans l'aéronavale ou voltigeurs dans la patrouille de France. «*Messieurs, les risques se situent aujourd'hui dans la vallée du Rhône et la région bordelaise. Deux Pélicans partent tout de suite en détachement à Bordeaux*», avertit Frédéric Kretz, chargé du briefing matinal. Deux équipages partent sur-le-champ. Les autres sont informés des probabilités de départs de feu, calculées à partir de l'indice forêt-météo (IFM) en fonction des températures, de l'humidité de l'air, des précipitations et de la vitesse du vent. «*Il soufflera entre 5 et 10 nœuds (9 à 18 km/h, NDLR) avec un possible renforcement du vent d'Autan. Sinon, RAS.*»

“Si les pompiers ne grattent pas le sol, les flammes progresseront très vite”

Fin du briefing. Et début de l'attente. Dans la salle de repos où se réunissent les pilotes on tue le temps comme on peut : on paresse dans les canapés, on boit un café ou on lit des revues d'aviation. Il y a aussi un billard et un Baby-foot, mais il est encore tôt pour une partie. Le nez plongé dans un manuel d'aéronautique, Thierry Lang, 55 ans, révise ses fondamentaux. Le col bleu-blanc-rouge qui dépasse de sa combinaison trahit son passé à la PAF. «*J'ai aussi vingt ans d'armée sur Mirage 2000*», précise-t-il. Arrivé à Marignane il y a quinze ans, il a



(1) Séance de travail à la base où les pilotes connaissent un temps de répit. (2) Confiné et spartiate, voici l'intérieur d'un Canadair avec ses deux énormes réservoirs d'eau. (3) Conservé précieusement, ce carnet contient la liste des plans d'eau où il est possible d'écoper. (4) Après le passage des Canadair à Sorgues, les pompiers noient les dernières fumerolles.



fourbi ses armes sur Fokker-27, Tracker et Canadair. «*Aucun feu n'est semblable et aucun n'est tranquille, parle-t-il d'expérience. À Lacanau en 2011, trois minutes ont suffi pour qu'un feu de pinède prenne une ampleur incroyable. Dans les Landes, les incendies de forêt sont très compliqués à éteindre à cause des tourbières. On aura beau larguer des tonnes d'eau, si les pompiers ne grattent pas le sol, les flammes progresseront très vite*», souligne Thierry Lang. Depuis son affectation à Marignane, ses souvenirs d'étés sont teintés du noir des brasiers. «*En 2003, les feux étaient incessants (73 300 hectares brûlés, NDLR). On volait tous les jours entre la Corse et le continent dans des conditions de vent très difficiles*», se remémore-t-il, conscient de flirter parfois avec la mort. «*On est tenté quelquefois d'aller chercher l'endroit du feu inaccessible, de larguer bas parce qu'on ne veut pas que la charge se disloque ou tombe ailleurs. En 2005, il y a eu plusieurs crashes (4 pilotes tués, NDLR) et on a tout remis à plat. Quand on part au feu, on calcule les risques et on préférera laisser brûler 2 hectares sans enjeu plutôt que de perdre des hommes et des machines.*»

Le dernier gros incendie, qui mobilisa la base, date de quatre jours avant notre venue : feu de résineux à Sorgues (84) dans le massif de la Montagnette. Au sol, 200

pompiers étaient sur le pied de guerre. «*Notre inquiétude était le mistral qui soufflait à 60 km/h. Les fumées étaient épaisses et les flammes menaçaient des habitations*», décrit le pilote Frédéric Kretz. Dans le ciel embrumé, cinq Canadair, deux Tracker et un Dash-8 ont débuté un périlleux ballet aérien. Les appareils ont tourné en noria et plongé dans le brasier, d'abord en reconnaissance, en faisant «*le tour du feu*» puis, chargés de tonnes d'eau et de produits retardants, ils ont «*assommé l'incendie*» en larguant à 30 mètres du sol. Entre les largages préventifs en lisière du feu, pour éviter son développement, et ceux d'attaque, étouffant les flammes, on en comptera 114. Bilan : une dizaine d'hectares de pins brûlés.

“Je réalise un rêve de gosse. C'est quand même un avion mythique !”

Retour à Marignane. Avec 3 000 heures de vol, Nicolas de la Héronnière, 29 ans, est le dernier à avoir intégré la base des Canadair. «*Je réalise un rêve de gosse, souffle-t-il en souriant, assis dans le cockpit. C'est quand même un avion mythique !*» À l'arrière de l'appareil il a rangé un sac de voyage avec quelques affaires de rechange «*au cas où je doive partir en catastrophe...*» Elle est arrivée le lendemain. Il s'envolera pour Athènes, en proie à de gigantesques incendies.

A. G.

LE VOL DES PÉLICANS

Il ne faut que 12 secondes à un Canadair pour se charger de plus de 6 tonnes d'eau.

Stationnée à Marignane, la flotte des Canadair CL-415 se compose de 12 avions pour 42 pilotes. De mi-juin à fin septembre, deux à trois appareils sont positionnés à Ajaccio et deux autres sont détachés sur la base aérienne de Mérignac, en périphérie de Bordeaux.

● Lors de l'écopage, un Canadair charge 6 100 litres d'eau en 12 secondes à l'intérieur de deux réservoirs. Sa vitesse à la surface de l'eau est de 110 km/h et il peut affronter des creux de 1,80 m. Son poids atteint alors les 20 tonnes.

● Les pilotes peuvent écopper n'importe où pourvu que le plan d'eau (fleuve, lac, étang) mesure au moins 2 kilomètres de long, 200 mètres de large pour une profondeur de 2 mètres. En mer, ils doivent respecter une distance de 300 mètres du rivage au minimum.

● En phase de largage, l'appareil se présente au-dessus de la ligne de feu à une vitesse proche de 200 km/h. Il largue à une altitude comprise entre 30 et 50 mètres.

● En vingt ans d'activité à Marignane, les Pélicans français ont effectué, dans l'Hexagone et à l'étranger (Suède, Israël, Grèce, Espagne, Italie), plus de 114 400 écopages et 111 000 largages feu.

A. G.