

# GRUMMAN S2F TRACKER

## Les sept vies du Firecat

Depuis 2020, la flotte de la Sécurité civile compte un absent : le Tracker. Qui pouvait imaginer que cet avion exceptionnel, parti en retraite anticipée, revolerait un jour dans le ciel français ? Grâce à une chaîne humaine, associative et passionnée, l'Amicale alençonnaise des avions anciens a remis en vol le Tracker T15, pour le plus grand bonheur des passionnés et des meetings. *Info-Pilote* vous embarque à bord de cette Jeep du ciel, le temps d'un rêve, pour rendre hommage à un avion, ses pilotes et aux bénévoles à qui l'on doit tant. "The Firecat is back!"

Texte : Jean-Marie Urlacher. Photos : Jean-Marie Urlacher. Hervé Dermoune.



C'est l'été ! Vous êtes en vacances au bord d'une piscine, les pieds dans l'eau, votre IP n°820 dans les mains avec une boisson rafraîchissante posée là, juste à côté. Pendant ce temps, des pilotes en combinaison orange se font secouer par des turbulences dantesques au milieu de fumées opaques et transparent sous la chaleur des flammes. C'est la saison des feux. Les moyens aériens de la Sécurité civile sont en ébullition. C'est l'instant idéal pour vous plonger, cher lecteur, au cœur de l'histoire extraordinaire du Tracker. Goûter un peu de la vie de cette époque, rattraper un peu le départ raté de la mise en retraite anticipée du Tracker dans un contexte particulier, mais aussi remercier le secteur Tracker qui a offert à la France trente-huit ans de bons et loyaux services, de mai 1982 à avril 2020. C'est au tour des courageux bénévoles de l'Amicale alençonnaise des avions anciens (A3A) d'en perpétuer la mémoire vivante.

On dit que les chats ont sept vies. Le destin du Tracker, si bien surnommé « Firecat », tient certainement plus du félin que d'un éphémère lépidoptère. Depuis son premier vol en 1952, il a rempli plusieurs missions : lutte anti-sous-marine sur les porte-avions du l'US Navy (Tracker), détection radar avancée (Tracer), transport de VIP (Trader), acheminement du courrier jusqu'à sa transformation au Canada chez Conair Aviation comme bombardier d'eau. De 1952 à aujourd'hui, il est en service continu et va être opérationnel encore de nombreuses années, puisque le Cal Fire (Service anti-feu californien) lui prévoit vingt ans de service minimum. En France et en Europe, le Tracker ne sera pas ferrailé, mais continuera de voler pour des représentations aériennes. Une façon de renaître de ses cendres en quelque sorte, le plus beau pied de nez que pouvait faire un bombardier d'eau à son propre destin.

**MISSION IMPOSSIBLE**

En réalité deux Tracker ont été sauvés du ferrailage. Le T24 est en cours de révision et sera mis en vol sous peu par le Musée européen de l'aviation de chasse de Montélimar ([www.meacmtl.com](http://www.meacmtl.com)). Et le T15, que l'Amicale alençonnaise des avions anciens ([www.a3a.org](http://www.a3a.org)) a fait revoler le 10 octobre 2023. LA3A est une association née en 1984 sur l'aérodrome d'Alençon, sous l'impulsion et l'énergie d'Alain Odolant, secondé par son fils Stéphane. Leur but : préserver en état de vol le patrimoine aéronautique. Animée uniquement par des



1

1. De g. à dr. et de haut en bas : Nikash Coffin (pilote et bénévole A3A), Alain Odolant (président A3A), Alan Grégoire (nouveau pilote T15), Stéphane Odolant (directeur technique A3A).  
2. Le pare-brise avant ressemble au DC-3 et la visibilité pour le pilote est excellente dans toutes les directions.

**La règle des 3/30 : plus de 30 °C de température, moins de 30 % d'humidité dans l'air et plus de 30 km/h de vent. Le secteur est sur ses gardes, l'alerte est proche !**

bénévoles et passionnés compétents, l'A3A restaure et fait voler des Dassault Flamant, un Broussard et désormais le Tracker T15. L'association participe régulièrement à des meetings aériens en France et en Europe.

Mais restaurer un Tracker n'était pas du tout à l'ordre du jour ! Tout a commencé en juillet 2020 par un coup de fil à Thomas S., membre de l'association, pour le prévenir que la Sécurité civile se séparait de ses

Tracker. Contact fut alors pris avec Vincent Jacquet d'Arras, le chef division technique & navigabilité au Bureau moyens aériens Sécurité civile, mais problème tous les avions avaient déjà trouvé preneur auprès de musées ou pour décorer des ronds-points. « Mais notre association restaure et maintient les avions en état de vol ! », s'est défendu Thomas. « Ah ! Ça change tout. Vous avez une semaine pour me faire un dossier complet sur

vos intentions, les moyens, vos objectifs... », répondit Vincent Jacquet d'Arras. Courant 2023, victoire ! Une commission de la Sécurité civile donne son accord à l'A3A. « Vous aurez le Tracker n° 15 ». Une bonne nouvelle au vu du potentiel moteur, hélice et cellule. Commentent alors les problèmes : où hangarer l'avion, qui va le piloter, qui va rédiger le programme d'entretien, les assurances, la maintenance... ?

De longues démarches se mettent en place auprès des Domaines pour que la passation administrative puisse avoir lieu. Août 2023, les papiers sont réglés et une quinzaine de bénévoles qualifiés descend directement à Nîmes le lendemain pour réaliser une grande visite du T15. Horaires quotidiens : 6 h à 22 h. Greg et David de la Sabena, qui connaissent bien l'avion, aident ; Laurent Sanson-Carette,



2

Patrick Coquillat, Pascal Villedieu donnent des coups de main précieux. En une semaine, le travail est fait et, après deux ans d'inactivité, les deux turbines Pratt & Whitney PT6A-67AF reprennent vie. Reste à remplacer les radios militaires par des civiles, faire valider le programme d'entretien et organiser la visite de l'OSAC, obtenir un laissez-passer pour un vol de contrôle qui sera réalisé par Philippe Prioult, l'ancien chef du secteur Tracker, et Philippe Milhem, l'inspecteur désigné par la DGAC.

Le T15, F-ZBET, est provisoirement immatriculé F-WYFT pour ce vol de contrôle. Le 10 octobre 2023, le T15 reprend les airs et se pose une heure plus tard : bon pour le service ! Le 24 août 2023, il reçoit sa nouvelle immatriculation F-AYFT. Pour un avion sorti d'usine aux Etats-Unis en 1959, partir pour la Normandie : encore une nouvelle aventure. Pourtant il en a vu du pays en 15000 h de vol ce Tracker : il a transporté du matériel quand il était à Willow Grove, basé à Iwakuni, au Japon, pour l'US Marine Corp, avant de rejoindre Alameda près de San Francisco. En 1981, il a été placé en stockage longue durée au célèbre cimetière de l'AMARC (Aerospace Maintenance and Regeneration Group) de la Davis-Monthan, dans le désert sec de l'Arizona. En 1985, la société canadienne Conair le rachète,

le convertit en « Firecat », bombardier d'eau, et le livre, en 1987, à la Sécurité civile. Equipé à l'époque des moteurs Pratt & Whitney à pistons en étoile il repart en 1988 au Canada se faire turbiniser et revient en juillet 1989 à la Sécurité civile.

Une anecdote marquera quand même l'histoire de ce T15. Le 11 septembre 2001, Régis Huillier, le pilote du jour en fonction, apprend juste avant de décoller que des attentats sont en cours à New York, or sa famille se trouve précisément au même moment dans la "Big Apple". De retour de mission, l'esprit préoccupé (on peut le comprendre), le T15 se pose train rentré sur la piste de Cannes. Réparé, le T15 est resté opérationnel à la Sécurité civile jusqu'en septembre 2019. La famille du pilote avait été heureusement épargnée ce jour-là.

#### TRANSMISSION DU FLAMBEAU

L'A3A a désigné trois pilotes pour le T15 : Philippe Prioult, 7 500 hdv dont 3 400 h sur Tracker, Hervé Verdet, instructeur ENAC, largeur para et pilote ATR-72, et Alan

Grégoire, ancien pilote de Transall, reconverti dans l'aviation d'affaires sur Gulfstream 650ER. Le mardi 20 février 2024, quatre ans presque jour pour jour après sa mise à la retraite opérationnelle, Alan Grégoire rejoint Philippe Prioult, alias Fifi, pour le convoyage du T15 de Nîmes-Garons jusqu'à Albert (Somme), sa nouvelle base. « Tu vois Alan, il y a quelques années, tu aurais rencontré ici toute la clique de la Team Tracker », explique Fifi. « Il y avait Titi, Rom, Pépé, Juju, Boutboule, Roupette, Pouliche, Mity, Baloo, la belle-mère, Hirsute, Bronx, Téo, Gov, Greg, Doumé, HP, Goodec, Tonio, deux Jacquouille, il ne fallait pas se tromper ! La plupart venaient de l'armée de l'Air ou de la Marine, des anciens pilotes de chasse ou même des pilotes agricoles. Des gueules, des caractères, mais des bons gars passionnés par le vol. Ils avaient l'habitude de bosser seuls dans leurs machines. C'était vraiment une deuxième famille. Il n'y avait que des commandants de bord, pas de souci de hiérarchie, une petite vingtaine de pilotes soudée et une bonne bande de mécanos.



**Faire face aux éléments ! Le largage idéal c'est 120 kt/100 ft et peu d'incidence à cabrer, car le Tracker dégrade vite à ces vitesses. Au top largage, le pilote pousse sur le manche pour contrer le couple cabreur.**

Du 15 juin au 30 septembre, pour nous, c'était la saison chaude, le reste de l'année c'était plus cool, on s'entraînait et on entraînait également les pompiers. Pendant la haute saison, sur Nîmes, on bossait deux jours d'affilée de l'aube au coucher du soleil et le troisième jour c'était repos. Il y avait deux appareils en permanence en l'air avec une relève toutes les deux heures et demie, en général de midi au coucher du soleil. Ça s'appelait le GAAR (Guet aérien armé). Parfois, on décollait de nuit pour être sur zone et larguer dès les premiers rayons de soleil. Chaque seconde compte dans ces situations, tu penses bien. Un verre d'eau suffit à éteindre un feu déclenché il y a moins d'une minute, au bout de deux minutes, il faut un seau, et, après quelques minutes, des citernes entières ne suffisent plus... L'été on avait des bases de détachements en plus de celle de Nîmes : Carcassonne, Solenzara et Cannes. Dans ce cas, on bossait de midi à midi un jour sur deux. On répartissait les avions de la flotte pour être les plus réactifs possibles sur tout le territoire. Notre job c'était d'être là au plus vite dès que l'on voyait une fumée, un départ de feu. D'ailleurs un feu, on appelle ça un chantier chez nous. 80 % des départs d'incendie étaient éteints par les Tracker, c'est pour ça que, souvent, on n'en entendait pas parler dans les médias. On traitait directement le mal à la racine. C'est la doctrine qu'on avait mis en place en France et ça a bien fonctionné. Quand le chantier était trop gros, les Canadair et les Dash venaient à la rescousse », explique Fifi.

« Avant le briefing, qui se passait souvent au moment du déjeuner, on appelait le service des

1. La soute d'entrée donne accès à un sas qui lui-même donne accès au cockpit
2. Sas d'entrée où travaillaient deux hommes d'équipage au temps de la Navy dans la lutte anti sous-marine.
3. Sublime cockpit pour un amoureux des machines qui se pilotent! On remarque l'excellente visibilité sur les extérieurs.



1



3

pompiers et de l'ONF, pour connaître le niveau de risque du jour. Il y a un code couleur : bleu, risque de feu "très faible"; vert, "faible"; jaune, "modéré"; rouge, "élevé"; et noir, "risque exceptionnel". On a aussi la règle des 3/30. Quand on a plus de 30 °C de température, moins de 30 % d'humidité dans l'air et plus de 30 km/h de vent, on sait que la situation est potentiellement propice aux départs de feu. En fonction de la sécheresse du sol, des végétaux, de la force et de la direction du vent prévue, ça incrémente le risque de propagation du feu. On connaît aussi les facteurs risques supplémentaires comme le chassé-croisé juilletistes-aoûtistes, le Tour de France ou quand il y a de grands rassemblements de foule. Après il y a tous les feux classiques : les barbecues qui tournent mal, les mégots de cigarettes, le freinage des trains qui projettent des étincelles et enflamment la végétation sèche aux abords des voies ferrées, les pyromanes, la foudre, un feu d'artifice qui dérape... des dizaines de possibilités d'origine naturelles ou humaines qui peuvent apparaître à tout moment. Un jour, on a même éteint un voilier en feu au large de Marseille ».

« Dans l'avion, avant de partir en mission, il fallait prévoir un casse-croûte et de l'eau, parce que tu partais parfois pour la journée

entière. Huit heures de vol max, une relève toutes les deux heures 30 dans le meilleur des cas. Dans la machine il n'y avait pas la clim, alors on se mettait en régime d'attente entre 6000 ft et 10000 ft, ce qui nous donnait une température agréable autour de 20 °C là-haut et surtout une bonne visibilité sur le secteur. Par contre, quand un chantier se déclenchait, on descendait dans la fournaise, par terre sur les feux et je te laisse imaginer la température dans le cockpit ! Certains prenaient une serviette éponge dans leur sac de bord, parce que, je te garantis, tu dégoulinais : sauna, hammam garantis dans le cockpit. Même si on avait quatre heures d'autonomie dans les ailes, on se posait toutes les deux heures 30' pour refueler s'il n'y avait pas d'urgence. Si on traitait un chantier ça nous arrivait de rester plus longtemps. Parfois sur des chantiers de huit heures, on larguait toutes les 10 minutes, ça faisait un paquet d'atterrissages à la fin de la journée. Le plein de retardant, on le faisait sur le pélicandrome le plus proche. On remplissait de retardant moteur tournant. Le pompier venait brancher le tuyau sur la bouche qu'il y a entre la nacelle moteur et le fuselage et, en 2 minutes 30, on avait nos 3,6 tonnes de retardant chargées à bord et réparties en quatre soutes. Un rétroviseur

placé dans la partie inférieure de la glace latérale droite aidait le pilote à surveiller la manœuvre de remplissage. »

Le retardant, c'est en fait de la poudre anti-pyrolytique, composée de polyphosphate d'ammonium et coloré en rouge pour que les pilotes puissent voir les traces des largages au sol et ajuster la précision lors des passes suivantes. C'est six à sept fois plus efficace que l'eau. Le réservoir a exactement une capacité maximale de 3625 kg de retardant. En vol, une soute s'ouvre en 0,3 seconde, ce qui permet de libérer 900 litres par seconde. Dans le cockpit, un sélecteur rotatif possède huit possibilités : "SAFE" le circuit commandant les électrovannes s'ouvre. "RIGHT" sélection de l'ouverture des portes 1 et 2. "LEFT" sélection de l'ouverture des portes 3 et 4. "ALL" ouverture simultanée des quatre portes. « 1-2-3-4 » pour l'ouverture individuelle des portes. Les portes, elles, se referment entre 3 et 5 secondes après le largage, en fonction du réglage du temporisateur.

#### AUX COMMANDES DU WARBIRD

Il est temps pour Fifi et Alan de ramener le T15 dans son nouveau nid d'Albert (LFAQ), 360 NM au nord, au cap 337°. Quand on est au pied du Tracker, la bête fait son effet. C'est

un mélange de warbird, de bombardier, d'Hawkeye, de DC-4... On ne sait pas vraiment classer cette espèce dans un tableau d'entomologiste. Les formes sont rondes et taillées à la hache à la fois. Massif, robuste, force tranquille. De quel oiseau ont bien pu s'inspirer les ingénieurs du bureau d'étude de Grumman ? La prévol est enrichissante. Les ailes tout d'abord : 21 m d'envergure, des volets très longs et, proportionnellement, les ailerons font très petits. Il y a des fentes de bord d'attaque situées face aux ailerons pour les alimenter et augmenter leur efficacité aux grands angles, comme sur un petit Druine Turbulent ou Turbi. Les volets sont en deux tronçons, le premier va du fuselage à la nacelle moteur et la seconde de la nacelle vers le bout d'aile.

Au niveau des moteurs, le fuselage a un renforcement en demi-lune : c'est la mise à l'air libre des réservoirs de retardant, sans lesquels il n'y aurait pas la pression suffisante pour larguer la précieuse charge. Les trains sont solides, simples, bien dimensionnés et bien qu'ils aient connu des problèmes de crises en fin de carrière on peut penser aux milliers d'appontages qu'ils ont subis. La cellule du Tracker est naturellement inclinée sur l'arrière. Il n'y a plus la crosse

## Fiche technique

### Grumman S2FT Tracker Turbo "Firecat" Lutte anti-incendie

Nombre de places ..... 2  
 Equipage ..... 1 pilote (ou + 1 instructeur)  
 Nombre d'exemplaires construits..... 1285

#### Dimensions

Envergure ailes ..... 21,2 m  
 Hauteur ..... 5,30 m  
 Envergure profondeur ..... 6,80 m  
 Longueur ..... 13,26 m  
 Surface alaire ..... 46,08 m<sup>2</sup>  
 Train ..... tricycle rétractable  
 Structure ..... métal riveté

#### Motorisation

2 x Pratt & Whitney PT6A-67AF (2 x 1424 hp jusqu'à ISA + 31 °C)  
 Hélices ..... 5 pales

#### Masses

Masse à vide équipé ..... 6 950 kg  
 Masse de base ..... 7 030 kg  
 Masse en opération ..... 12 280 kg  
 Charge de retardant ..... 3 295 l  
 Temps de remplissage ..... 2 min

#### Vitesses/performances

Emport carburant ..... max 2 882 l  
 ..... Ops 2 285 l  
 Consommation moyenne ..... 568 l/h  
 Autonomie opérationnelle moyenne ..... 3 h 20  
 Rayon d'action ..... 700 NM/1300 km  
 Vitesse de décollage ..... 96 kt  
 Vitesse d'atterrissage ..... 100 kt  
 Vitesse de largage ..... 120 kt  
 Vitesse de croisière ..... 200 kt  
 Vitesse max ..... 237 kt  
 Facteur de charge ..... +3,25/-1 g  
 Taux de largage ..... 900 l/sec

**En 38 ans de service et 100 000 hdv, la flotte française des Tracker a épargné des milliers d'hectares et de vies.**



**80% des départs d'incendie étaient éteints par les Tracker.**

d'appontage évidemment. La dérive est imposante, bardée de Vortex Generator tant sur le plan vertical que sur la profondeur, dont le dièdre fortement positif surprend. Le drapeau de dérive est équipé d'un système appelé SERA (Single Engine Rudder Assistance) qui est une articulation en deux temps. La première se fait mécaniquement par la simple pression des pieds sur les palonniers et actionne une partie de la dérive et du compensateur. La deuxième (la SERA donc) est une assistance hydraulique qui vient doubler la surface efficace de la dérive et aider le pilote pour compenser l'effort en direction. Ce système permet de contrer une panne moteur, des vents très forts à l'atterrissage ou au décollage.

On monte à bord de la machine par une échelle de coupée sur le flanc droit, qui est escamotable. On accède au toit du Tracker et on rentre par une trappe. De là-haut, on peut découvrir les dizaines de milliers de rivets

frappés sur le fuselage. Les cinq gondes sur le premier tiers de l'extrados des ailes ont été condamnés depuis qu'ils sont à la Sécurité civile. Ils permettaient à l'époque de la Navy de replier les ailes sur le porte-avions. Quand on passe la trappe, on arrive dans un premier sas. Il y a des circuits, des tuyaux des réservoirs, de l'hydraulique, des raccords AN de partout. A l'époque de la Navy, lorsque le Tracker faisait de la lutte anti sous-marine, deux gars se partageaient ce compartiment. Il y a une ambiance bateau dans ce sas. Maintenant, on y met l'échelle, les bagages et quelques affaires utiles lors des déplacements. On ferme l'écouille, comme on fermerait un kiosque de sous-marin. Pour les amoureux d'avions à cadran, il y a du "spirit". Assis en place pilote, on a l'impression que l'avion a été conçu autour de sa position. La visibilité est excellente de partout. Sur le côté, on voit l'aile, le moteur, le train. Le nez plongeant offre une parfaite visibilité secteur avant. La fenêtre au-dessus sert à la fois d'issue de secours et de ventilation. Le pare-brise en V a quelque chose du DC-3. Le manche est en forme de bretzel avec le gros bouton rouge : pour le larguer du retardant. Quelle ambiance dans ce cockpit. Les instruments classiques à l'ancienne devant. Sur la console du milieu les panneaux d'alarmes, devant les yeux du pilote, juste sur la casquette, un AOA (Angle of attack) permettait de se poser sur le

porte-avions. Les cadrans ronds au garde-à-vous verticalement, au milieu de la planche de bord, ce sont pour les moteurs gauche et droit : ITT, torque, rpm, fuel flow, huile moteur, pression hydraulique. Les manettes de gaz, de train, de pas d'hélice sont au plafond. Tout est accessible, pratique. Pour l'utilisation des "reverses", la molette crantée des gaz se pivote. La forêt de breakers, rangés façon clafoutis, termine de décorer le plafond.

Alan lance la mise en route sous le regard bienveillant de Fifi. Les boutons, il les connaît par cœur. Les deux turbines sont moins capricieuses à démarrer que les moteurs en étoile de premiers Tracker. Un pouce levé, un signe pour le mécano et c'est parti. La roulette de nez avant en diabolo est folle, elle n'est pas facile à manœuvrer, alors il faut jouer avec la dissymétrie de poussée des moteurs. Après les tests du point fixe, la check-list avant alignement : vérifier que l'échelle est bien à bord. Le dernier vent du sud est donné pour 20 kt, rafales 27 kt, impeccable pour l'axe de la 18 à Garons (LFTW). Sur 123,20, Fifi demande le décollage. Volets cran 2, pieds sur freins, 2000 ft/lbs au torque, un coup d'œil aux voyants moteur, les voyants « Ignitors ON » s'éteignent vers 1200 ft/lbs, 1700 rpm de Np, Alan lâche les freins en appliquant la puissance de décollage. Les voyants « auto feather armed » s'allument vers 2500 ft/lbs et le torque est ajusté pour le décollage.

L'augmentation de vitesse provoque un accroissement notable de l'ITT et du torque. Ça pousse. La direction devient efficace vers 30 kt. V1 à 91 kt, montée normale à 145 kt, les volets et le train rentrent.

Le pilote fait corps avec la machine. Même s'il n'a pas volé dessus depuis trois ans, les souvenirs de Fifi remontent immédiatement : « Tu vois Alan, ce qui était bien, c'est qu'on était seuls maîtres à bord. Là-haut, à 6000 ft, seul avec toi-même et ta machine, ton équipier en patrouille. Le leader gérait la radio avec les espaces aériens. L'attente était parfois longue. On ne se parlait pas toujours, chacun était avec lui-même. Et puis la vue est belle de là-haut. Les lumières qui changent au fil du jour, les ombres qui bougent. Un dialogue intérieur s'installe, presque une introspection. Parfois une petite blague pour se tenir compagnie et les minutes passaient au rythme des turbines qui sifflent. Et puis soudain, la radio te tirait d'un coup de la contemplation : "Tracker de Bengale (indicatif du COZ SE), un chantier qui part fort secteur sud Puyricard, nord Aix-en-Provence, ça serait un hangar avec des panneaux solaires en feu qui s'étend rapidement vers le nord. On vient d'arriver sur place. Est-ce que vous avez une estimée sur le secteur ? " "Bengale du Tracker, on est à 6 minutes de ta zone, je te rappelle verticale" A bord, je te garantis que tu resserrais la ceinture immédiatement. 200 kt ça file. D'abord je faisais un 360° de repérage sur zone, pour identifier les lignes, les obstacles, les habitations, je faisais un compte rendu au pompier et, en fonction du vent, on prenait une

Le Flamant et le Tracker, deux avions phares de l'A3A, maintenant avec le Broussard.



décision d'attaquer le feu en tête par la gauche ou par la droite, c'est selon. Ça prend une vie entière à savoir traiter les feux. Tu verras le Tracker est vif en roulis grâce aux ailerons et aux spoilers qui sortent simultanément. Essaie, tu verras ! »

« Un chantier, pouvait démarrer de plusieurs manières, poursuit Fifi. Soit on était informés par le COZ (Centre opérationnel de zone) sud-est, soit par les opérations de Nîmes, soit par le SDIS (Service départemental d'incendie et de secours) du détachement en place de Cannes ou Carcassonne. L'été un déport du COZ était déployé spécialement en Corse. Les pilotes eux-mêmes pouvaient repérer un départ de feu.

On informait le Codis du département correspondant en précisant la commune, le lieu exact. Il est arrivé que des pilotes voient la voiture du pyromane se faire la belle au moment où ils passaient. Selon la gravité du feu, de l'environnement, du vent, on pouvait demander "une opportunité de largage". Il fallait réfléchir et ne pas amputer le Tracker d'une possibilité d'intervenir ailleurs pour une urgence peut-être plus grave ! Entre les échanges radio avec les zones de contrôle, la préparation machine, la nav à 200 kt, je peux te dire que les minutes passent vite dans l'avion. Parfois il y avait des habitations pas loin qu'il fallait sauver au plus vite. J'ai déjà vu des feux faire un kilomètre en une minute.

### Contacts utiles

Si vous voulez voir cet avion voler en meeting, contactez : [www.a3a.org](http://www.a3a.org) ou [alain.odolant@gmail.com](mailto:alain.odolant@gmail.com) ou [nikashtcoffin@gmail.com](mailto:nikashtcoffin@gmail.com)



Envolez vous vers un avenir durable

## CARBON FLIGHT - Academy -

Les avions d'aujourd'hui, pour former les pilotes de demain !

Prochaines rentrées Théoriques



- ATPL 16 Septembre 2024
- PPL 23 Septembre 2024
- MEP Octobre 2024



*C'est effroyable. Juste avant de larguer, tu mets la manette carburant sur direct, tu coupes les transferts, les pompes BP sur ON, l'auto feather sur armé, tu regardes les températures et pressions, tu mets la synchro hélices sur OFF. Tu réduis le badin vers 150 kt, volets deuxième cran, Master armé et ton sélecteur trappe réglé. Là tu soignes ta trajectoire, parce que le Tracker n'aime pas avoir le nez haut, il dégrade très vite. Il faut arriver de telle sorte que tu puisses garder de l'énergie. On annonçait par radio à Bengale qu'on était prêts, et les pompiers répondaient "mon personnel est en sécurité, il n'y a personne au sol, tu as l'autorisation de largage". Là, en général, tu réduis vers 130 kt, tu mets la SERA sur ON pour avoir plus d'efficacité à la direction, l'idéal c'est de larguer à 100 ft/ 120 kt. Tu sors le 3<sup>e</sup> cran de volet, tu trimes la machine. Parfois tu rallonges les trajectoires, grattes les rochers au plus près pour avoir une descente la moins forte possible pour que le badin ne creuse pas car, plein réduit, nez bas, l'avion accélère. Le dernier lapin que le pilote peut sortir du chapeau, c'est de dégrader la vitesse par un virage à 90° en maintenant l'incidence. 1700 rpm petit pas, le doigt prêt à appuyer sur le gros bouton rouge du manche, tu sens la chaleur des flammes qui monte dans le cockpit. Top largage! Les 3,4 tonnes de retardant que tu lances à 120 kt ont un effet de masse et de souffle. Au sol, ça déménage. Les cailloux et branches qui sont soufflés peuvent être mortels. Au moment du largage, tu dois pousser sur le manche pour contrer l'effet à cabrer que provoque le délestage de la charge. Et comme le Tracker dégrade vite nez haut, il ne faut surtout pas attendre. En fait, quand la charge quitte le Tracker, elle crée une dépression qui aspire en partie la profondeur de l'avion et crée ce moment cabreur. Ensuite,*

*tu mets les manettes de gaz vers l'avant, tu trimes, tu rentres les volets et tu es reparti pour un tour », lâche Fifi avec un large sourire. « C'était ça le boulot, je ne regrette pas une minute. J'ai passé vingt années fabuleuses. Tu as vu, le temps de causer, on est déjà arrivé sur Albert. Je te conseille une approche descente à 120 kt de Vi, ça te donnera un 500 ft/min, le train sorti, volets au 2<sup>e</sup> cran, 1500 rpm aux hélices et 2 000 au torque. En dernier virage, tu mets le 3<sup>e</sup> cran, tu gardes entre 90 et 100 kt, ça ira bien, la piste est longue. Eh bien bravo Alan, tu l'as déjà bien en main le T15 ».*

### **DE MÉMOIRE DE PILOTE**

En presque quarante ans de carrière, les anecdotes du secteur Tracker se comptent par centaines. Des turbulences si fortes subies par Mity que les rivets de l'aile étaient sortis d'un centimètre, au Tracker qui pose en panne moteur juste devant Goodec une minute avant la nuit aéro, ou celle du crash de Patrick Calamia en 2005 duquel il est sorti miraculeusement indemne. Les anciens du Tracker pourraient passer quelques soirées devant un verre à vous en raconter.

Au final, grâce à toutes les personnes qui ont œuvré pour la sauvegarde de ces deux

Tracker, la mémoire vivante de cet avion pourra perdurer lors des manifestations aériennes. Cet avion et leurs pilotes méritaient cet hommage car ils ont créé une véritable légende. Ils ont été pendant des années une présence discrète, efficace, à qui la France et les Français doivent beaucoup : 100 000 heures de vols, des dizaines de milliers de largages et d'incendies de grande ampleur évités, des centaines de milliers d'hectares et d'arbres sauvés, des milliers de vies et de maisons épargnées. Mais il y a eu un prix humain et matériel à payer. Sur les 19 Tracker qui ont œuvré pour la Sécurité civile, sept appareils ont été détruits lors d'accidents. Huit pilotes ont laissé leurs vies. C'est aussi en leur mémoire et pour leurs familles que ces lignes sont dédiées (Michel Brousse, Charles Daussin, Marc Favalelli, Christian Lallement, Philippe Gallet, Jean-Marc Aubouy, Régis Huillier, Albert Pouzoulet, Franck Chesneau). Le Tracker n'était pas juste une machine, il a créé une famille lorsqu'il était en service à la Sécurité civile. Il est déjà en train d'en créer une nouvelle dans sa mission d'avion de collection. Un jour, peut-être, verrons-nous le T15 et le T24 nous gratifier d'un largage en patrouille, mais pour que, cette fois, la flamme des passionnés ne s'éteigne pas. ●

**Remerciements :** Ludovic Cotton (pilote avion photo), Alain et Stéphane Odolant, Thomas S, Alan Grégoire, Hervé Verdet, Philippe Prioult (ancien chef secteur Tracker), Nikash Coffin, Patrick Calamia, Gregory Prats, Lionel Bonhomme, Antoine Hauser, Frédéric Marsaly, les bénévoles de l'Amicale alençonnaise des avions anciens et de l'Albert Vintage Aircraft, Frédéric Sire, Yannick Bueb, Laurent Sanson-Carette pour la remise en route des moteurs, Greg et David nos deux super mécanos, Patrick Coquillat du Lycée Frédéric-Mistral pour son expertise technique, Pascal Villedieu, Vincent Jacquet d'Arras (chef division technique & navigabilité au Bureau moyens aériens Sécurité civile), les équipes de la SABENA, le Groupement hélicoptère de la Sécurité civile, l'OSAC (Philippe Bezeaux, Romuald Rochereau), Monsieur Betrancourt, le Service des domaines, toute l'équipe de Tracker de la Sécurité civile qui ont aidé à la remise en vol du T15, Aymeric Maury (Air Courtage).

