



Presse- und Werbeagentur Wolfgang Jendsch  
Fachagentur für Brandschutz und Rettungsdienst  
D-78315 Radolfzell/Bodensee

Fachbeitrag 2980/03, März 2003 - Autor Wolfgang Jendsch

## **Un T-130 au sol !**

### **La chute du bombardier d'eau 130**

La petite commune de Walker, en Californie, compte près de 500 habitants. Elle est située au bord de la sierra Nevada, à 24 kilomètres de la frontière avec le Nevada et à 120 kilomètres au sud de Reno. Les conditions météorologiques, en ce samedi 15 juin 2002, sont défavorables, avec un danger de feux de forêt ou de broussailles: la sécheresse dure depuis longtemps, la chaleur est torride, le degré hygrométrique extrêmement faible et un vent chaud souffle en rafales!

Vers douze heures, la centrale d'alerte du «Sierra Front Interagency Fire Center» reçoit un appel pour feu de broussailles à Minden (Nevada). Aussitôt, des engins d'incendie et des équipes de pompiers de «l'US Forest Service» (Forêt nationale de Humboldt-Toiyabe, district des rangers de Bridgeport), du «Bureau of Landmanagement» (BLM), du «Bureau des Affaires indiennes» (BIA), de la «Nevada Division of Forestry» (NDF), ainsi que le service d'incendie local sont dirigés vers la commune de Walker. En très peu de temps, 1550 pompiers se trouvent en intervention avec de nombreux véhicules, des pousseurs, six hélicoptères bombardiers d'eau et deux avions bombardiers d'eau: «l'artillerie» prévue pour feu de forêt et d'espace libre. La conduite de l'intervention est assurée par une «Incident Management Team» (type 3) sous la responsabilité de Bob DeBaun. Dans les jours suivants, le feu est sous contrôle à 85 pour cent; il a alors parcouru une surface d'environ 92 kilomètres carrés, des deux côtés de l'autoroute 395. Les habitants des zones situées les plus à l'est ont dû être évacués pendant un moment. Près de 200 habitants, devant abandonner leur habitation, étaient hébergés temporairement au «Mono County Sheriff's Department». Le feu dit du «Cannon Fire» était, selon toute probabilité, la conséquence d'un feu de camp allumé par les hommes d'une unité de la Marine US faisant des manœuvres dans une zone écartée de la forêt nationale d'Humboldt-Toiyabe et qui avait été mal éteint.

Le vendredi 29 juin 2002, on pouvait considérer que le feu du «Cannon Fire» était sous contrôle. Bien qu'au total 22750 acres de forêt et de broussailles aient brûlé, les services d'incendie avaient réussi à protéger Walker presque en totalité en établissant des layons forestiers (fires lines) et en allumant des contre-

feux (back fires) avec l'aide des propriétaires de la commune. Lorsque le danger fut temporairement écarté, on put constater que le front des flammes, d'environ 300 mètres de long, qui avait menacé les habitations de Walker, avait «simplement» détruit un centre de vacances, un garage et deux petites huttes de bois. Le coût du «Cannon Fire» s'est élevé à 7,9 millions de dollars.

### ***Un bombardier d'eau en intervention***

17 juin 2002, 14 h: à la base de «Minden-Gardnerville Airtanker» au sud de Reno (Nevada) le pilote Steven Wass (42 ans), son co-pilote Craig LaBare (36 ans) et le mécanicien volant Michael Davis (59 ans), préparent leur bombardier d'eau du type Lockheed C 130 A (Hercules N130HP; un ancien appareil de transport des forces armées du type 56-0538) pour intervenir à environ 50 miles du «Cannon Fire». Le bombardier d'eau, portant le numéro d'identification 130, est l'un des plus gros extincteurs volants des USA utilisés pour les feux de forêt et de broussailles. Il appartient au Département américain de l'Agriculture et est affrété, pour la durée de la saison des feux de forêt 2002, par la firme «Hawkins and Powers Aviation» (H&P) de Greybull (Wyoming).

Peu après 14 h 30, le bombardier d'eau 130 survole les lieux d'une intervention dans le secteur de l'autoroute 395 en Californie. Steven Wass pilote l'appareil entièrement plein (3000 galons de retardant) sur le flanc gauche de la zone en feu, au nord de la commune de Walker, et s'apprête à descendre. À quelques mètres au-dessus du feu, il ouvre les clapets des réservoirs du T-130 et laisse tomber en torrent sur les foyers tout le produit d'extinction et de refroidissement. C'est alors que les deux ailes du bombardier d'eau se replient soudain vers le haut et se rompent. L'appareil chute rapidement, s'écrasant sur le sol près de l'autoroute 395 dans un terrain accidenté et boisé. Il est 14 h 45 quand Steve Wass, Craig LaBare et Michael Davis trouvent la mort dans l'exercice de leur profession de pompiers volants face au «Cannon Fire». Cette chute fut un choc. De nombreux hommes, s'activant en tant qu'équipes manuelles dans le voisinage des «Fire Lines», avaient suivi le vol du bombardier d'eau et ainsi assisté en direct à son malheureux accident. Juste après, ils se précipitaient sur le lieu de la chute, désespérés et s'affligeant pour leurs camarades. Le 22 juin, tous les équipiers, tous les camarades, tous les amis ainsi que les familles des victimes se rassemblaient autour du Mémorial communal sur la place des Sports de l'École supérieure Douglas de Minden (Nevada) ainsi que dans le camp de Cannon Fire à Coleville (Californie). Comme il est de tradition aux USA en de telles circonstances, on se retrouvait une semaine plus tard, dans le cadre d'une fête organisée au profit des familles de Steve Wass, Craig LaBare et Mike Davis, dans le «Mountain View Barbecue», à Walker. Le produit de cette manifestation alla au «Airtanker Pilot's Memorial Fund».

### ***Consternation personnelle***

En rédigeant cet article, je me souvenais d'un certain jour de juillet 2001 passé sur la

Libby Airtanker Base à Fort Huachuca (Arizona). Le petit aérodrome de l'US Forest Service, sur lequel le bombardier d'eau 130 était stationné pendant la saison 2001 des feux de forêt, se trouvait à proximité de la frontière du Mexique et au milieu d'un terrain de l'US Airforce. Dans le cadre de mon étude sur le thème de la lutte contre les feux de forêt et de surfaces sauvages, je voulais visiter personnellement la «Fire Airtanker Base» des États de l'Ouest des États-Unis. Bill Parks, commandant des bombardiers d'eau, chef du Service des bombardiers d'eau d'Huachuca, m'attendait et avait déjà tout prévu pour mon séjour.

J'étais donc sur le terrain du T-130. Je n'avais pas prévu, ni calculé, ni imaginé que dans l'Ouest desséché, poussiéreux, près de la frontière du Mexique, se trouvait en service l'un des plus gros avions de «l'Air Attack» pour la lutte contre les feux de forêt aux États-Unis.

Et donc, je tombais sur l'équipage du T-130 de l'époque: pilote H. F. «Buzz» Schaffer, premier officier Craig LaBare et navigateur Tony Griffin. Tous trois, durant toute l'année, servaient le bombardier d'eau avec un enthousiasme perceptible pour leur travail et pour leur appareil. Et cet enthousiasme m'avait conquis. «Buzz» Schaffer m'expliqua en détail le système de «l'Air Attack» et le travail de l'équipage durant la saison habituelle des feux de forêt; Craig LaBare, lui, me faisait découvrir toutes les particularités de «son» appareil. Il me consacra beaucoup de temps, et prit plaisir à me faire visiter les locaux privés de séjour, la salle de contrôle, le poste de pilotage, la table de travail du navigateur, la chambre commune de repos et de séjour de l'équipage dans la carlingue géante. Et je n'oublierai jamais le sentiment extraordinaire que je ressentais dans le poste de pilotage, assis sur le siège du pilote. On pouvait en outre réaliser à quel point l'équipage avait confiance en son appareil. «On peut compter sur lui, facile à piloter, très résistant, rapide!» disait le pilote «Buzz» Schaffer.

Ce fut pour moi un moment très agréable et fort intéressant que je passais avec l'équipage du T-130 sur la «Libby Air Tanker Base» et le temps me manquait pour enregistrer les nombreuses informations professionnelles que l'on me communiquait. Les jours à Fort Huachuca passèrent beaucoup trop vite. Au moment du départ, je ne pouvais imaginer que Craig LaBare, «Buzz» Schaffer, Tony Griffin et Bill Parks et leur énorme appareil allaient s'écraser un an plus tard au cours d'une opération d'extinction, de façon aussi terrible. Craig LaBare perdait la vie avec ses camarades Steven Wass et Michael Davis. Cette information reçue de mes amis pompiers aux États-Unis m'avait profondément choqué et attristé. Craig LaBare, Steven Wass et Michael Davis avaient perdu la vie dans l'exercice de leur profession: éteindre les feux de forêt et de broussailles aux États-Unis. Ils décédaient comme beaucoup de leurs camarades avant eux, parce que leur travail est périlleux et que le danger règne dans ce monde.

Dennis Faber, de Greybull (Wyoming), précédemment mécanicien volant en chef aux «Hawkins and Powers», avait volé sur le bombardier d'eau 130 pendant les saisons de feux de forêt dans les années 1996, 1997 et 2001, ainsi que pendant deux

semaines avant sa chute: «C'était un bon appareil et Steve, Craig et Mike étaient tous de bons amis, des types courageux».

Après la chute du bombardier d'eau 130 une équipe de camarades de la télévision allemande Fokus-TV me rendait visite à Munich. Il vinrent pour un reportage sur les événements de Walker, en Californie, et m'interrogèrent sur les causes de l'accident et plus généralement, sur la lutte contre les feux de surfaces libres aux États-Unis. À cette époque on ne pouvait qu'être circonspect sur les raisons de la chute: «Il faut savoir que le largage soudain et simultané de retardant, soit quelques tonnes de liquide, modifie la vitesse et affecte la stabilité de l'avion, l'appareil subissant de fortes contraintes.»

Entre-temps le «National Transport Safety Board» (le Bureau national pour la sécurité des transports) des USA avait clos son enquête sur les causes de l'accident: beaucoup de ruptures dues à la fatigue du matériel avaient été mises en évidence dans les structures des ailes, elles sont manifestement à l'origine de la chute. Après cet accident, tous les bombardiers d'eau du type Lockheed C 130 A ont été immobilisés, et ne seront plus envoyés aussi fréquemment en intervention sur les forêts en feu des USA.

Redaktioneller Hinweis:

Französische Übersetzung des Beitrages „T-130 down!“, veröffentlicht in der Ausgabe 2003 des Fachbuches „BRAND - Die Feuerwehren der Welt“.

**Autor: Wolfgang Jendsch**

**Fachredakteur Brandschutz/Rettungsdienst - mit Arbeitsschwerpunkten „Wald- und Flächenbrandbekämpfung (Wildland Firefighting/USA), „Brandschutz- und Rettungssysteme der neuen EU-Mitgliedsstaaten“ sowie „Öffentlichkeitsarbeit der Feuerwehren“;**

**Mitglied “International Association of Wildland Fire” (IAWF), Virginia/USA;  
News Editor IAWF-“Wildfire Magazine”;**

**Fachberater Dokumentation/Öffentlichkeitsarbeit, Pressesprecher (bis 2003)  
der Feuerwehr Radolfzell/Bodensee;**

**Internationaler Bodensee-Feuerwehrebund (BFB), Presseprecher (bis 2003).**

**Rechtsbelehrung:**

Dieser Beitrag ist unheberrechtlich geschützt (Copyright).

Alle weiteren Veröffentlichungen sowie anderweitige Nutzungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Autors. Zuwiderhandlungen gegen das Urheberrecht werden rechtlich verfolgt und mit Schadensersatzforderungen belegt.