

L'ECCE DU FNAR



Les Canadair CL-415



Consolidated PBY Catalina - 1938

L'histoire des hydravions commence avec l'américain Curtiss en 1911. Pendant la 1^{ère} guerre mondiale, les militaires anglais et allemands les utilisent. Après la guerre, ce type d'avions sert pour des vols à longue distance, comme la traversée de l'océan Atlantique.

Des modèles spéciaux sont même développés pour des records de vitesse (376 km/h en 1926-27 lors de la coupe Schneider).

Dans les années '30, des hydravions commerciaux sont produits par Sikorsky, Fokker, Savoia-Marchetti, Dornier, Bréguet, Latécoère, etc.

L'histoire des bombardiers d'eau commence, elle, vers 1930 à partir du fameux «Consolidated PBY Catalina», hydravion, construit à près de 4000 exemplaires, fort utilisé pour le transport civil, ensuite pour remplir d'autres missions, comme : bombardier patrouilleur militaire pour la lutte anti-sous-marins durant la seconde guerre mondiale, patrouilleur côtier et sauvetage en mer.



Canadair CL-415 Sécurité Civile F-ZBMF / 45

Après le conflit mondial, l'hydravion sera transformé en avion bombardier d'eau. Lui succèdera dans cette dernière fonction, le Canadair CL-215, produit entre 1962 et 1989 à 125 exemplaires.

L'hydravion qui nous intéresse pour l'instant est le Canadair CL-415, mis en service en novembre 1994 en qualité d'avion bombardier d'eau. Construit à 90 exemplaires, l'appareil est toujours utilisé par le Canada, la France, l'Italie, le Portugal et d'autres pays, dans sa fonction de pompier aérien.

Contrairement au CL-215 avec ses deux moteurs à pistons de 2.100 ch, le CL-415 est équipé de deux turbo-propulseurs Pratt & Whitney de 2.420 ch, plus fiables et plus faciles d'entretien. Il est également plus rapide que son prédécesseur et dispose d'une charge utile plus importante, avec 6.130 litres d'eau dans deux compartiments (2 x 3.000 litres environ).

L'eau, additionnée ou non de plusieurs produits retardateurs de feux, peut être chargée au sol par des citernes ou en vol, en frôlant la surface d'une grande rivière, d'un lac ou de la mer pour écoper l'eau par un ensemble de petites buses placées sous le ventre de l'appareil et appelées « Ecopes ».

Cette opération s'effectue en une dizaine de secondes sur une distance inférieure à 500 m à la vitesse de 140 km/h. Les Canadair peuvent effectuer des largages à tour de rôle, en contact radio avec les pompiers au sol.

Le pilotage nécessite une forte maîtrise du pilote de l'hydravion qui peut être déstabilisé à la suite des turbulences dues aux incendies et à la fumée. Il y a aussi des risques de collisions avec divers obstacles (Pylônes, câbles électriques, arbres...). Ce n'est pas pour rien que 30 Canadair ont été perdus en mission. Soyons reconnaissants pour la grande utilité de ces hommes du feu chaque année !



Canadair CL 415 "Pélican" | Sécurité civile

Description :

Constructeur : Bombardier (Canadair)

Equipage : 2

Longueur : 19,82 m

Envergure : 28,60 m

Hauteur : 8,98 m

Poids à vide : 12,88 tonnes

Moteurs : 2 turbopropulseurs Pratt & Whitney Canada PW123AF

Puissance par moteur : 2.420 ch

Vitesse de croisière : 333 km/h

Vitesse maximum : 377 km/h

Autonomie : 2.443 km

Plafond : 4.500 m

Vitesse ascensionnelle : 8,1 m/s

Souvenirs, souvenirs

