



Secours en montagne avec la



« *Bravo-Québec* »



Treillage sur un piton enneigé à plus de 3000 mètres d'altitude ... pas de problèmes pour l'Alouette III de la Gendarmerie (photo © Pierre GILLARD).

François, secouriste et maître-chien, entre dans la pièce.

« Il y a une skieuse blessée à Norma I » dit-il à Hervé, le pilote.

« Bon, essaie d'avoir plus d'informations et préviens Pierre qu'il amène son matériel » répond-il. « Pendant ce temps, je vais préparer l'hélico et je vais chercher Lulu » ajoute-t-il en quittant son bureau.

A peine est-il levé que Jean-Yves arrive : « elle est sans connaissance mais les pisteurs assurent les premiers soins » déclare le second maître-chien.

« Et bien, O.K, on décolle » répond Hervé. « Lulu, est ce que Laurent a rajouté cent litres ? »

« Tout est en ordre », affirme le mécanicien. « Nous pouvons y aller ».

Sur ces entrefaites, Pierre, le médecin, a déjà placé son sac à dos dans l'Alouette. Il est rejoint rapidement par François. Tous deux prennent place à l'arrière de l'hélicoptère, tandis qu'Hervé entame la procédure de démarrage. Lulu vérifie que chaque chose est bien à sa place à bord et que le treuil est prêt à fonctionner, si besoin est. Le rotor commence à tourner pour se stabiliser à 358 tours par minute. La porte coulissante est fermée et l'hélicoptère bleu de la Gendarmerie Nationale décolle de la petite base de Modane.

Modane, ville de Maurienne séparée de l'Italie par le Tunnel de Fréjus, est également une des trois bases situées dans les Alpes et abritant un détachement aérien de la Gendarmerie dont la vocation principale est d'assurer le secours en montagne en collaboration avec des "PGHM" (Pelotons de Gendarmerie de Haute Montagne) ou avec des unités spécialisées de CRS.



*Vue aérienne de l'hélicoptère du Détachement de Modane
(photo © Pierre GILLARD).*

La notion de secours en montagne n'est pas récente comme en témoignent les différents écrits et illustrations du Moyen Age. En effet, déjà en 777, le Pape Adrien 1er conseille à Charlemagne « de faire respecter les maisons hospitalières qui se trouvent dans les Alpes, particulièrement celles de Mont Joux (Grand Saint Bernard) et de Colonne Joux (Petit Saint Bernard) ». Au 17ème Siècle apparaissent les fameux chiens Saint Bernard portant au cou un tonneau de "remontant" à l'intention des personnes en difficulté. Quant au secours en montagne par hélicoptère, il est bien plus récent puisqu'il date de l'époque des premiers progrès enregistrés par l'industrie de la giraviation. Dans les années de l'immédiate après guerre, de nombreux hélicoptères apparaissent. Tous sont mus par des moteurs à pistons. Le plus célèbre, à l'époque, est sans conteste le Bell 47. Puis les guerres aidant, des machines plus grosses sont mises au point, comme les Sikorsky S-55 (H-19 en version militaire) et les S-58 (H-34 ou HSS.1 en versions militaires) ensuite. Mais malgré tout, vu leur motorisation, tous ces hélicoptères souffrent d'un manque cruel de puissance.

C'est ce problème qui sera, fin 1956, une des causes de la tragédie du premier secours en haute montagne : elle est connue, et largement relatée dans de nombreux ouvrages, sous le nom de "tragédie de Vincendon et Henry" (1). A la suite de cet accident qui aura laissé de graves séquelles morales dans la vallée de Chamonix, le bilan est très lourd : deux morts, un blessé grave et un hélicoptère Sikorsky H-34 de l'Armée de l'Air basé à Chambéry complètement détruit. Suite à ce terrible évènement, les autorités vont réagir.

Une de ces réactions vient de la Gendarmerie Nationale qui décide, en 1957, de créer la Section Hélicoptères de Lyon. Elle effectue son premier vol en mars de cette année-là sur un appareil de type Bell 47G-2. Mais les débuts sont difficiles. Après avoir effectué 120 heures de vol, l'hélicoptère est détruit à 40% dans un accident de montagne, au Col du Lautaret.



L'Alouette II marqua un réel progrès pour le sauvetage en montagne par rapport au Bell 47G. Plus tard, elles seront remplacées par les Alouette III ainsi que par les Eurocopter AS350 Ecureuil (photo © Pierre GILLARD).

Au cours de la seconde moitié des années cinquante, les premières Alouette II "Artouste" sortent des usines Sud-Aviation. Cet hélicoptère est révolutionnaire pour l'époque. Il est muni d'une des toutes premières turbines considérées comme compactes et fiable : l'Artouste II construit par Turboméca et surtout conçue par son génial inventeur, Monsieur Szydlowski. Le démarrage de ce moteur est assuré par un boîtier de commande automatique, la seule action à exécuter par le pilote étant de basculer un interrupteur. Après les Alouette, il faudra attendre les années 90 avec l'EC135 et le MD900 pour retrouver un système équivalent ! Il est donc normal que la Gendarmerie devienne un des tout premiers clients de ces nouveaux hélicoptères technologiquement très avancés.

La SE-3130 Alouette II numéro 1075 est le premier hélicoptère de ce type affecté à la Gendarmerie. Il est convoyé vers la Section de Lyon le 31 juillet 1957 par le Lieutenant Collard qui, ce même jour, prend le commandement de cette unité. L'Alouette est aussitôt appelée pour participer à un secours dans le massif du Mont Blanc. L'opération est un succès, de même que les quelques autres qui seront effectuées par la suite. Mais le sort semble s'acharner sur les pionniers du secours hélicoptéré. En effet, le 2 août, au cours d'une intervention à proximité du refuge de "L'envers des Aiguilles", l'appareil heurte un rocher au décollage et s'écrase au fond d'un glacier. Le Lieutenant Collard est tué de même que trois guides.

En 1958, une nouvelle Alouette II vient remplacer l'appareil tragiquement perdu. Puis, un nouvel hélicoptère du même type vient renforcer l'unité de plus en plus appelée à effectuer des secours en montagne. L'arrivée de cette deuxième Alouette liée à l'expérience durement acquise va permettre d'organiser des détachements temporaires à Chamonix rendus nécessaires par l'importance croissante du nombre d'accidents dans le massif du Mont Blanc, en particulier durant la saison d'été.

Début 1960, Sud-Aviation commence à produire une version plus puissante et plus grande de l'Alouette II : il s'agit du SE-3160 Alouette III équipé du moteur Artouste IIIB. Bien évidemment, la Gendarmerie est, cette fois-ci encore, un des premiers clients sur la liste. En 1963, le premier appareil de ce type est affecté à la base de Lyon Bron.

Les missions de secours se faisant de plus en plus nombreuses dans le massif du Mont Blanc, le Commandement de la Gendarmerie autorise la création d'un détachement permanent à Megève. Actuellement, ce détachement existe toujours sur l'altiport et assure, toutes les deux semaines et en alternance avec une Alouette III de la Sécurité Civile d'Annecy, une présence d'une semaine à la D.Z. des Bois près de Chamonix. D'ici peu, toutefois, ce détachement devrait faire définitivement mouvement vers Chamonix où de nouvelles installations moins précaires ont été bâties.

Parallèlement, en 1972, le détachement permanent d'Issoire est créé afin d'assurer les missions de secours au profit de la Légion Auvergne. Hélas, le 13 juin 1973 au cours d'une tentative d'enlèvement de la croix métallique du faite de l'église de Pierrefort, le rotor de l'Alouette heurte le clocher et l'appareil s'écrase au sol. Un ouvrier est mortellement blessé, et cet accident entraîne la dissolution de ce détachement.

La fréquentation par les touristes de la Savoie étant sans cesse en hausse et les accidents en résultant également, Le Commandement régional expérimente en 1976 le détachement temporaire d'un hélicoptère à Modane du 15 juillet au 22 août. Le bilan de ce détachement démontre la nécessité de prévoir la mise en place dans ce Département d'une Alouette III. C'est par la décision ministérielle numéro 50.176 DEF/GEND.EMP/SERV du 2 novembre 1977 que le détachement provisoire de Modane est officiellement accepté. L'hélicoptère, l'Alouette III SA-319B n°2057 immatriculé F-MJBP, et les équipages sont prélevés de la Section de Lyon commandée, alors, par le Capitaine Viot. Deux détachements saisonniers sont mis en place chaque année : l'un pour la période hivernale, de décembre à la fin des vacances scolaires de Pâques, l'autre pour la période estivale. L'hélicoptère et ses équipages, vu le caractère temporaire de leur affectation, sont basés au lieu-dit "Les Abattoirs" à Modane, où se trouve une aire d'atterrissage à peu près dégagée. Mais les conditions restent malgré tout précaires et la présence des hommes et de leur machine tient plus lieu du camping que de l'organisation militaire pure et bien organisée. Toutefois, les équipages effectuent de l'excellent travail prouvant ainsi la présence d'un hélicoptère en Maurienne.



L'Alouette III « Bravo-Papa », premier hélicoptère à avoir été affecté au Détachement de Modane. Actuellement, elle est basée à Tarbes (photo © Pierre GILLARD).

Le 15 juillet 1978, le sort s'acharne à nouveau sur un hélicoptère de la Gendarmerie : au lieu dit "le Lavoir", sur le territoire de la commune de Modane, l'Alouette III SA-319B n° 2197 immatriculée F-MJBR heurte une ligne électrique désaffectée et s'écrase au sol. Une fois encore, le bilan est tragique : un mort et un blessé grave sont retirés de l'épave. Malgré tout, l'hélicoptère est ensuite reconstruit par l'Aérospatiale et reprend du service avec le même code.



La neige soulevée par le souffle du rotor et provoquant la perte de références au sol est un des dangers quotidiens auquel doit faire face un pilote de haute montagne (photo © Pierre GILLARD).

Le 11 août 1985, au cours d'un vol d'entraînement dans le massif de Haute Maurienne, la même Alouette III F-MJBR s'écrase au pied d'une paroi rocheuse alors qu'elle décolle du Grand Argentier à 2650 mètres d'altitude. Des débris de l'appareil, les sauveteurs évacuent un blessé grave et trois morts, dont l'Adjudant Soule, mécanicien et le Maréchal des Logis Chef Latreille, le pilote. Cette fois-ci, l'hélicoptère ne sera plus remis en état.

Le vol en montagne est souvent traître, principalement lors de mauvaises conditions météorologiques. Certains pilotes se sont faits peur et s'estiment chanceux d'être revenus vivants, comme l'Adjudant Gilbert Lebon qui, avec l'Alouette III n°2009 (F-MJBL) de Mégève, lors d'un treuillage à flanc de paroi, a heurté le rocher avec les pales du rotor principal. Fort heureusement, les saumons de bout de pales se sont séparés, évitant ainsi un balourd qui aurait entraîné la dislocation du rotor. Il a terminé en autorotation dans une prairie de la vallée de Chamonix sans autre problème, mis à part quelques vibrations bien compréhensibles.

Le 15 décembre 1989, le Détachement Aérien de Modane est officiellement créé. Il devient donc permanent et est doté de l'Alouette III SA-319B n° 1956 immatriculée F-MJBQ. Entre-Temps, la construction d'une base définitive est entreprise juste à la sortie de la ville. Celle-ci est inaugurée en 1990 et est commandée, d'abord, par le Maréchal des Logis Chef Franjou, car en juin de l'année suivante, c'est l'Adjudant Chef Jean Dominique Delmotte qui en devient le nouveau "patron".



Treuillage d'un gendarme du PGHM sur une arrête rocheuse surplombant la station de La Norma (photo © Pierre GILLARD).

"Jean-Do", pour les copains, est fils de gendarme. Dans sa jeunesse, à Ajaccio, du fait des fonctions paternelles, il côtoie des pilotes de la Gendarmerie qui volent à l'époque sur Bell 47G-2. Très vite il s'intéresse à ce métier, et comme la majorité des pilotes de la Gendarmerie, il s'engage pour cinq ans à l'A.L.A.T. D'abord à l'ESALAT à Dax, puis aux vols d'essais toujours à Dax et enfin au GALDiv 8 de Compiègne, il accumule les heures de vol. Au terme des cinq années, dans le cadre de l'orientation de carrière, il rentre à la Gendarmerie. Mais malheureusement, suite à un problème de genou, il "fait" deux ans et demi de brigade. Toutefois, étant affecté à Paris, il effectue malgré tout environ 50 heures de vol à Villacoublay. Après le purgatoire, le 16 septembre 1980, il est affecté à la Section de Lyon. Breveté pour le vol en montagne en 1981, il rejoindra toutefois la "plaine" en 1987 pour trois années, à Amiens, avant de rejoindre la "Bravo Québec" à Modane.

Pour Hervé Fabry, le second pilote du détachement, le parcours est fort similaire : cinq années passées dans les rangs de l'A.L.A.T. avec une mission au Tchad en plein conflit opposant les "ex-futurs" rebelles de Goucouni Ouedeye aux "ex-futurs" troupes régulières d'Issène Habré. Toujours est-il qu'au terme de cette période il choisit également de devenir pilote gendarme. Il est affecté d'abord à Hyères pour rejoindre Modane après trois années d'affectation à Nouméa.



L'équipage Fabry-Girault est concentré lors d'une approche finale sur une petite vire située à plus de 3000 mètres d'altitude (photo © Pierre GILLARD).

Ce sont donc des hommes, non seulement très sympathiques, mais surtout pleins d'expérience que nous avons rencontré au cours de l'hiver 1996. Et quand on leur demande ce qu'ils pensent de l'Alouette III, « c'est super ! » répond Jean Dominique Delmotte. « Actuellement, c'est toujours l'un des hélicoptères les plus adaptés à notre travail car sa cellule est bien pensée. Elle permet de charger un brancard facilement perpendiculairement, ce qui n'est pas le cas de l'Ecureuil. Et puis, cet appareil dispose d'une bonne réserve de puissance malgré la différence de poids à vide donné par le constructeur (1256 kg) et notre version équipée "gendarmérie/secours en montagne" (1450 kg). Mais malgré tout, nous pouvons intervenir sur les plus hauts sommets de notre secteur » ajoute-t-il.

En ce qui concerne la maintenance, nous avons posé la même question au Maréchal des Logis Chef Lucien Girault, mécanicien et "ancien" de l'Armée de l'Air ayant travaillé sur Mirage, Transall et Broussard, entre autres. Il nous affirme au sujet de l'Alouette III que c'est un des meilleurs appareils sur lequel il a travaillé dans sa carrière aéronautique. « Plus de travail que sur un Ecureuil, certes, mais de la mécanique simple, des graissages et c'est tout ».

La maintenance d'une Alouette III en détachement aérien est organisée très simplement : les visites journalières sont exécutées par les mécaniciens du détachement, de même que les visites dites des "400 heures". Pour les inspections des "800 heures", l'hélicoptère est envoyé au GST ou Groupe de Soutien Technique basé à Le Blanc. Quant aux "G.V." (grandes visites), elles sont réalisées par Eurocopter France à Marignane. Généralement, les indisponibilités techniques de courtes durées sont programmées le matin ou bien le soir afin de nuire le moins possible au service. Lorsque des immobilisations plus longues sont nécessaires, comme plusieurs jours, par exemple, appel est lancé à Lyon qui envoie une Alouette et un équipage de remplacement. Et en cas de visites "800 ou 2400 heures", l'Alouette est échangée contre une autre avec le GST le temps de l'entretien.

La "Bravo Québec" effectue environ 430 heures de vol par an qui correspondent au crédit alloué au Détachement Aérien de Modane. C'est à ce dernier à gérer ce capital afin qu'en décembre, toutes ces heures de vol soient effectuées. Si une "rallonge" est nécessaire, elle peut créer de sérieux problèmes dans la gestion technique et dans les affectations du parc d'hélicoptères de la Gendarmerie. Le cas contraire n'est pas intéressant non plus, car il pourrait entraîner un réajustement vers le bas du crédit d'heures allouées.



La « Bravo-Québec » prête pour réagir à la moindre demande de sauvetage (photo © Pierre GILLARD).

« Près de 70% de nos missions consistent en des secours en montagne » nous déclare Jean Dominique Delmotte. « La pointe se situe en juillet-août où nous consommons à peu près un tiers de notre crédit d'heures annuelles. L'été, la majorité des interventions font suite à des accidents d'alpinisme ou de randonnée. L'hiver, c'est bien entendu pour des accidents de ski ou suite à des avalanches que nous intervenons principalement. A cela, il faut encore ajouter les missions de police judiciaire, les recherches de personnes disparues, les interventions d'aide médicale urgente pour les accidents de la route, les prises de vues pour enquêtes et les vols d'entraînement ».

La présence en juillet et en août d'une Alouette III de la Sécurité Civile à Courchevel a entraîné une baisse d'environ 40% des missions de la "Bravo Québec" durant cette période. Toutefois, il n'y a pas de "concurrence" entre les Alouette "bleues" et les "rouges", que du contraire. En effet, de temps à autre, l'Alouette de la Sécurité Civile vient effectuer l'avitaillement en carburant à Modane ou l'inverse. De plus, les équipages se connaissent bien car ils viennent, en général, tous de l'A.L.A.T. ce qui facilite la bonne collaboration inter-services. Même avec le SAF, qui est une société privée, il n'y a pas de problème. Souvent, d'ailleurs, les hélicoptères de cette société embarquent des secouristes du PGHM. Mais, généralement, les hélicoptères du SAF interviennent sur les pistes car, dans ce type d'intervention, il y a toujours une victime à transférer, rentabilité oblige.

Lors de secours importants souvent médiatisés, il n'y a pas non plus de "courses" entre les hélicoptères pour être les premiers sur le terrain et les premiers à être filmés par les caméras de télévision. Lors de notre visite, huit skieurs allemands se sont fait surprendre au Col de la Madeleine par le mauvais temps. Ils ont été pris ensuite dans plusieurs avalanches et ont dû passer la nuit dans d'épouvantables conditions avant d'être secourus dans la matinée. Appel avait été lancé également à Modane pour obtenir l'intervention de la "Bravo Québec", mais Jean Dominique Delmotte n'a pu décoller car le plafond était extrêmement bas dans la vallée de la Maurienne et tout vol dans ces conditions aurait été plus qu'hasardeux, l'EDF ayant placé de nombreux "pièges" !

Lorsqu'un accident arrive en montagne, généralement les témoins préviennent les guides ou les pisteurs qui retransmettent l'appel à un numéro spécial ou par radio. Dans le cas de Modane, toutes les demandes aboutissent dans le petit bâtiment jouxtant celui du Détachement Aérien. Dans celui-ci, les secouristes CRS ou gendarmes prennent note de l'appel et en font part au pilote. Ensemble, avec le médecin de service, ils évaluent l'intervention à effectuer, si elle est possible ou non et quel matériel va être nécessaire. Contrairement aux SAMU en plaine, on ne voit pas les équipages courir vers leurs machines dès l'appel reçu et décoller aussi vite que la mécanique le permet. Ici, en montagne, on évalue d'abord, car il y a de nombreux paramètres dont il faut tenir compte comme la météo qui peut changer en moins de cinq minutes, comme l'altitude qui va limiter la charge d'emport et le carburant, donc l'autonomie, ou encore, comme le type de matériel de secours à emporter.

Bref, chaque intervention exige une petite étude préalable afin de limiter les risques d'accidents. Parfois aussi, le secours peut se dérouler en plusieurs étapes. Ainsi, l'Alouette peut décoller avec, en plus du pilote et du mécanicien, deux secouristes et un médecin. A un endroit donné, un secouriste peut être déposé afin de gagner du poids tandis que le second secouriste et le médecin sont amenés près du blessé. Un autre cas de figure peut-être que des renforts soient nécessaires une fois arrivé sur un accident. Dans ce cas, l'hélicoptère va redescendre dans la vallée rechercher les hommes et le matériel nécessaire.



Chaque mission nécessite une préparation minutieuse afin de ne pas être pris de court lors de l'intervention (photo © Pierre GILLARD)

Chaque semaine, gendarmes du PGHM et CRS alternent donc à Modane. Ceci est tout à fait particulier à ce détachement aérien et à celui de Briançon. Mais sur le terrain, il n'y a aucune différence : tous sont d'habiles professionnels rompus à toutes les disciplines de la montagne. Parmi eux, il y a des maîtres-chiens d'avalanche comme François Roth avec Ezar ou comme Jean Yves Stona avec Jamek. Ces deux chiens sont des bergers allemands provenant de l'Armée de Terre qui n'ont aucune crainte du treuilage. Comme au Moyen Age, donc, le plus fidèle ami de l'homme reste très utile pour le secours en montagne.



Si le matériel de sauvetage a, bien évidemment, évolué depuis le Moyen-Âge, le plus fidèle ami de l'homme s'est toujours avéré irremplaçable pour détecter les victimes d'avalanches (photos © Pierre GILLARD).

Le personnel du Détachement Aérien est composé en permanence de trois personnes au minimum : un pilote, un mécanicien et un secrétaire. Ceux-ci sont de service "H24" et restent en liaison téléphonique avec la base et entre eux-mêmes. Dans les cinq minutes qui suivent un appel, ils doivent avoir rejoints la DZ. Nous en avons eu la preuve lors de notre visite : l'auteur était au restaurant avec Jean Dominique Delmotte (heureusement nous en étions au café !) lorsqu'un coup de téléphone a rappelé le pilote pour une intervention.

En moyenne, le service dure une semaine et est suivi d'une autre semaine de repos. Durant les intersaisons, les journées sont parfois longues et sans vols. Dans ce cas, le personnel assure les tâches administratives, de maintenance et d'approvisionnement.



Régulièrement, les équipages de la Gendarmerie effectuent des stages de vol en montagne à Briançon (photo © Pierre GILLARD).

R

Bien que le Détachement Aérien soit en alerte 24 heures sur 24, cela ne signifie pas pour autant que l'hélicoptère puisse effectuer toutes les missions en toutes conditions. Essentiellement, les vols sont limités au VFR (vol à vue), de jour ou de nuit. Certaines opérations ne peuvent s'effectuer de nuit, comme les treuillages, par exemple, qui seraient beaucoup trop dangereux. Généralement, les vols de nuit sont soit des vols qui ont été entrepris juste avant la tombée du jour, soit des vols de transferts de patients vers des grands centres hospitaliers.

Une fois le reportage initial effectué au cours de l'hiver 1996 bouclé et publié, je suis malgré toujours resté en contact avec l'unité de Modane suite aux liens de sympathie qui avaient été créés à cette occasion. J'ai également eu des contacts avec d'autres détachements, la complicité des amis de Modane aidant. Régulièrement, donc, j'ai été tenu informé de l'un ou l'autre sauvetage mais, malheureusement aussi, de tragédies inhérentes au secours en montagne. Les années 1996 et 1997 ont, en effet, été marquées par une réelle série noire.

Le 21 avril 1996, tout d'abord, c'est l'Alouette III No 2045 basée à Briançon (F-MJBO) qui s'écrase tuant son équipage. Accompagnés d'un secouriste, le pilote, l'Adjudant Chef Xavier Chandelier, et le mécanicien, l'Adjudant Yves Granados, tous deux considérés comme de réels experts du vol en montagne, sont partis, ce jour-là, porter secours à deux personnes blessées et coincées au Mont Pelvoux dans le Massif des Ecrins. Lors de la première rotation, tout s'est déroulé normalement. Le patient, dans un état comateux, a été ramené sain et sauf dans la vallée alors que le secouriste est resté près de la seconde victime, moins gravement atteinte. C'est au cours de la remontée vers le Mont Pelvoux que le drame est survenu. On suppose que l'équipage a perdu ses références visuelles en entrant dans une couche nuageuse entraînant la perte totale du contrôle de l'hélicoptère et son écrasement.



La « Bravo-Oscar » photographiée à Briançon en septembre 1995. Elle sera accidentée au Mont Pelvoux l'année suivante tuant son équipage (photo Pierre © GILLARD).

Le contact étant rompu avec la "Bravo Oscar", un appel a été lancé à Modane. Peu de temps après, Jean Dominique Delmotte a décollé avec la "Bravo Québec". Il n'a eu aucun mal à repérer l'épave de l'Alouette au pied du Pelvoux, près du Glacier Noir. Ne constatant aucune trace de vie à bord, l'équipage a décidé ensuite de tenter de récupérer la seconde victime et le secouriste toujours bloqués dans la montagne. Mais la météo plus que hasardeuse ayant déjà entraîné la perte d'un appareil et de ses occupants, la sage décision de renoncer a été prise par Jean-Dominique. Finalement, le secouriste et le blessé, au prix d'un effort important, s'en sortent par eux-mêmes en franchissant le sommet du Mont Pelvoux.

Trois mois plus tard, le 21 juillet 1996, au cours d'une tentative d'évacuation d'un randonneur tué, l'Alouette III No 1678 (F-MJBK) venue à Briançon en remplacement de la "Bravo Oscar" est détruite lors d'un accident dans le Massif des Ecrins. Mais, cette fois-ci, un miracle a lieu : après vingt mètres de chute et plusieurs tonnes au lieu dit "la Chapelle en Valgaudemar" (là où, le 3 novembre 1974, la F-MJBM s'était déjà abîmée ... la montagne est tenace !), les cinq occupants s'en sortent à relativement bon compte. Deux d'entre eux sont éjectés de l'hélicoptère durant la chute : l'un est légèrement blessé tandis que l'autre est indemne. Le pilote et le médecin à bord s'en tirent sans autre mal alors que le mécanicien termine cette aventure avec une jambe cassée. Ironie du sort, l'équipage accidenté était venu remplacer celui tragiquement disparu dans l'accident de la "Bravo Oscar".

Le 15 novembre 1997, c'est dans les Pyrénées que le drame se joue. L'Alouette III No1122 F-MJBT (venue en remplacement de la F-MJBP en révision à Albertville à ce moment-là) de la base de Tarbes en mission d'identification d'un avion de tourisme écrasé sur le Pic du Midi percute de plein fouet un câble temporaire de chantier. Sans laisser la moindre chance, la montagne reprend, une fois encore, la vie d'un équipage de la Gendarmerie Nationale.



Après l'accident de la « Bravo-Kilo », la « Bravo-Sierra » est venue d'Hyères en remplacement (photo © Pierre GILLARD).

Suite à la disparition successive de plusieurs Alouette III et vu le report régulier de l'étude d'un remplacement éventuel de ce type d'appareil au sein de la Gendarmerie, la Direction Générale décide en 1997 de reprendre des hélicoptères laissés en surnombre par les forces armées. C'est ainsi que les SE-3160 No 1120 et No 1693 de l'A.L.A.T. deviennent respectivement les F-MJBW et F-MJBX tandis que les SA-319B No 2101 et No 2338 de l'Armée de l'Air deviennent F-MJBY et F-MJBZ après avoir revêtu la livrée bleue.



Devant le taux d'attrition élevé, la Gendarmerie a récupéré plusieurs Alouette III de l'A.L.A.T et de l'Armée de l'Air. Ici, les « Bravo-Yankee » et « Bravo-Zulu » en provenance de l'Armée de l'Air sont révisées et modifiées au standard Gendarmerie par le SAF à Albertville (photos © Pierre GILLARD).

La femme est couchée sur la piste. Elle gémit et elle est à moitié inconsciente, sans doute écrasée par la douleur provoquée par sa chute. Des pisteurs s'occupent d'elle et la réconfortent. L'un d'entre eux est descendu sur un rebord étroit, mais pratiquement plat.

Soudain, au loin, le bruit d'un hélicoptère s'amplifie. L'écho répercuté par les flancs des montagnes empêche tout d'abord de déterminer la position de celui-ci, mais rapidement, le petit point noir d'agrandit. L'Alouette "Bravo Québec" arrive à Norma I.



L'image salutaire pour de nombreux imprudents en montagne ... (photo © Pierre GILLARD).

A bord, Lucien scrute les pistes. « Là, à une heure, un peu plus haut » dit-il à Hervé par l'interphone. « Vu », répond ce dernier qui commence son approche. L'Alouette est maintenant en finale vers méplat. La neige est soulevée par le souffle du rotor et tout devient blanc à l'exception du pisteur, accroupi, qui sert de référence à Hervé. La roulette de nez touche la neige. Lucien ouvre la porte et Pierre de même que François descendent en douceur de l'hélicoptère afin de ne pas le déséquilibrer. Ils restent tapis au pied de l'Alouette, qui s'élève et dégage par la droite. Pierre et François rejoignent ensuite la femme blessée.

Cinq minutes plus tard, celle-ci est embarquée dans l'Alouette qui est revenue se poser sur la petite surface plane. Hervé tire le collectif (2), la neige se soulève et aussitôt, l'hélicoptère vire pour redescendre dans la Vallée, mission accomplie.

- (1) fera l'objet également d'une "Histoire d'Alouette" qui sera publiée dans un futur numéro.
- (2) le levier de pas collectif est cette commande de vol placée à gauche du siège qui permet d'augmenter le pas de toutes les pales du rotor principal en même temps et, ainsi, qui permet le décollage.



Les Alouette III bleues resteront encore souvent visibles dans le ciel français avant leur remplacement définitif par les EC145 récemment commandés comme en témoignent la « Bravo-Sierra » affectée à la base de Briançon et la « Bravo-Victor » photographiée à Hyères, au Golf Hôtel (photos © Pierre GILLARD).

L'auteur tient à remercier le Chef d'Escadron Didier BOLOT du SIRPA Gendarmerie, le Capitaine MARGOT du PGHM de Bourg Saint Maurice, l'Adjudant Chef Jean Dominique DELMOTTE, l'Adjudant Hervé FABRY, le Maréchal des Logis Chef Lucien GIRAULT de même que tout le personnel non cité du Détachement Aérien de Modane ainsi que les gendarmes-secouristes du PGHM de Modane et les pisteurs de La Norma pour leur aide à la réalisation de ce reportage et de ses prises de vues. Merci aussi à Gilbert LEROUGE et Dominique ROOSENS.

C'est donc avec une sincère émotion que ce reportage est dédié à tous les équipages du secours en montagne qui ont perdu la vie au cours d'opérations de sauvetage ou d'exercices.

Pierre GILLARD,
avril 1996 et 16 avril 2000.

QUELQUES LIVRES SUR LE SECOURS EN MONTAGNE ... :

Voici quelques ouvrages qui permettront aux lecteurs intéressés par les sujets du vol en montagne et du secours aérien de continuer la lecture.

- **LES COMPAGNONS DE L'ALOUETTE** par Jean-Louis Lumpert, éditions Arthaud, 1973.
- **SECOURS EN MONTAGNE** par Philippe Poulet et Christophe Rayalat, préface de René Desmaison, éditions Didier Richard 1994.
- **ET LE CIEL T'AIDRA** par Gérard Frison, préface de Philippe de Dieuleveult, Editions France Empire 1985.
- **SECOURS EXTREME** par J.R. Belliard et René Romet, préface de René Desmaison, L'Aventure Vécue Flammarion 1986.
- **L'HELICOPTERE ET LA MONTAGNE** par René Romet, préface de René Desmaison et Jean Claude Killy, Editions Majuscule 1990.