

La triste histoire de la

"Charlie-Bravo"

Par Pierre GILLARD



L'Alouette III, à la fin de sa vie opérationnelle, était basée six mois par an à l'Hôpital Saint Camille à Namur et les six mois restants à l'AZ Sint Jan de Bruges où cette vue a été prise (photo © Pierre GILLARD).

Comme pour toutes les histoires, il existe des histoires d'Alouette gaies et d'autres, malheureusement, plus tristes. Celle qui va être relatée aujourd'hui montre, en plus, l'incapacité des dirigeants belges, et de leurs administrations, à suivre une politique intelligente et cohérente en matière d'aide médicale urgente hélicoptérée.

Malheureusement pour le citoyen du Royaume de Belgique, bien qu'il s'agisse d'une "histoire belge", elle n'a rien pour dérider les zygomatiques. Mais commençons par le début. A ce moment, tout est encore merveilleux ...

Nous sommes en 1961. Cette année-là ont lieu en Belgique les premiers essais d'évacuations sanitaires et d'interventions médicales urgentes au moyen de l'Alouette II de la SABENA (OO-SHV, No 1099), ceci en collaboration avec la Croix-Rouge.



Premiers essais en 1961 à l'aide de l'Alouette II OO-SHV de la SABENA avec la participation de la Croix-Rouge (photo SABENA).

Ensuite, en 1967, c'est un HSS.1 du Flight Heli de la Force Aérienne de Coxyde (1) qui participe à une expérience en collaboration avec l'hôpital universitaire de Gand. Durant les mois de juillet et août, cet appareil est mis à la disposition de cette institution médicale et ce une fois par semaine et en fin de week-end.

Mais ce n'est que grâce à la conviction de l'utilité et de l'efficacité de l'hélicoptère intégré à un service d'aide médicale urgente, et grâce à la détermination de vouloir instaurer un tel service en Belgique, qu'un homme, Monsieur Jacques Brunet, permet de faire bouger la lente et léthargique mécanique politico-administrative. En effet, ce dernier, alors interprète au Parlement et fils d'un ancien président de la Chambre, soumet ses idées au Bureau du Parti Socialiste, puis à la Commission Nationale de la Santé Publique. Mais il rencontre immédiatement une vive opposition émanant, notamment, de la part des mutualités et, plus généralement, de tous ceux qui contrôlent les petits hôpitaux et qui, dès lors, craignent qu'un service d'hélicoptères médicalisés ne leur enlève des patients. Par contre, les milieux médicaux universitaires semblent vouloir collaborer sans réserve à une telle expérience et le font savoir par l'intermédiaire d'un rapport remis à la Commission Nationale de la Politique de la Santé. Ne désarmant pas, Monsieur Brunet réussit à se faire accepter comme "expert extérieur pour les problèmes de logistique giraviationnelle préhospitalière" auprès de la COMAMU, autre commission nationale ayant pour objet d'étudier les questions médicales se posant dans le cadre de l'aide médicale urgente.

En janvier 1969, une Alouette III opérée par la Commission d'Assistance Publique de Paris (F-BNOC, SE-3160

No 1164) mais toujours aux couleurs de son constructeur, Sud-Aviation, effectue durant 17 jours en Belgique une démonstration de ses possibilités d'évacuation sanitaire et ceci en collaboration avec les hôpitaux universitaires et la Protection Civile. C'est alors qu'intervient un fait qui va marquer les esprits politiques du moment et, sans doute, faire progresser quelque peu les choses : le Ministre Merlot est tué dans un accident de la route après un dérapage sur une plaque de verglas. Son chauffeur, dans un état critique et préalablement hospitalisé à la Clinique Delrue à Gembloux, doit être transféré à l'Hôpital

Brugman de Bruxelles, mieux outillé. Il est donc fait appel à l'Alouette III parisienne, toujours en Belgique à ce moment, pour effectuer ce transfert secondaire (2).

Suite à cette intervention fort remarquée, en 1970, le Ministère de l'Intérieur ordonne une étude portant sur une éventuelle création d'un service d'ambulances volantes nommé "Héli-Secours" ("Helihulp" en Néerlandais). Un groupe interministériel constitué par des représentants du Ministère de l'Intérieur, du Ministère de la Santé Publique et du Ministère de la Défense Nationale est chargé de la rédaction de cette étude.



L'Alouette III F-BNOC prêtée par la Commission d'Assistance Publique de Paris et photographiée par Jacques Barbé à l'Hôpital Brugman de Bruxelles en 1969. A noter le logo Sud-Aviation et la Croix-Rouge incluant déjà les titres "Héli-Secours".

Entre-temps, mais sporadiquement, des hélicoptères de la Light Aviation de la Force Terrestre exécutent des missions d'aide médicale. C'est ainsi que, par exemple, le 17 mars 1971, le 1er Sergent Roosen quitte Brasschaat avec son Alouette II et se rend à la clinique universitaire de Gand où il prend en charge des organes destinés à une transplantation. A 11h35, il décolle avec son précieux chargement pour la clinique universitaire de Louvain où il arrive vers midi. Le 7 avril 1971, sur le même parcours, le 1er Sergent Buckinx transporte un rein. Ensuite, le 8 septembre, le chemin inverse est effectué, également pour un rein, par le même pilote depuis la clinique Saint Raphaël. Quatre jours plus tard, un dimanche, le 1er Sergent Rudi Verlent effectue une évacuation sanitaire dans la région de Kalsthout, le patient ne pouvant être évacué par l'ambulance du service 900 (3). Le lendemain, un rein est transporté par le même pilote depuis Louvain jusqu'à un centre hospitalier de Nimègue, en Hollande. Cette mission a été demandée par le docteur Alexander, spécialiste louvaniste de la transplantation rénale. Celui-ci refait appel à une Alouette II le vendredi 15 octobre pour le désormais classique vol Gand-Louvain, toujours avec un rein. Le vol est exécuté, cette fois-ci, par l'Adjudant Dejonghe. Le 16 novembre, ce sont deux hélicoptères qui sont requis à Gand pour des transplantations des reins. L'un, piloté par le 1er Sergent Janssens se rend à Nimègue tandis que son collègue, le 1er Sergent Van Eynde s'envole vers l'Hôpital de Bavière, à Liège.



Le Major John Dejonghe (de dos en combinaison de vol) en compagnie de deux infirmières de l'Hôpital Saint Jean de Bruges durant les évaluations de 1973 à l'aide d'une Alouette II Astazou de la Force Terrestre (photo SID).

De nouveaux essais sont effectués, toujours grâce à la participation de la Défense Nationale qui met à disposition une Alouette II de la Force Terrestre désormais rompue à l'aide médicale. Cet hélicoptère, ainsi que son pilote, le Major John Paye, sont placés en attente durant le long week-end du 15 août 1973 dans la zone du 900 de Bruges, leur base étant une pelouse jouxtant l'ancien Hôpital Saint Jean encore en activité à ce moment-là (4). Toutefois, cet hélicoptère, vu l'exiguïté de sa cabine, ne permet pas le transport du patient par la voie aérienne, et sert donc qu'au transport rapide sur les lieux d'accidents de l'équipe médicale composée d'un médecin réanimateur, bien souvent le Docteur Paul Lust, ainsi que d'un infirmier spécialisé en matière d'aide médicale urgente.

Les quelques missions qui sont effectuées mettent rapidement en point de mire le fait qu'une telle entreprise ne peut s'improviser et que toutes les personnes ainsi que les services concernés doivent obligatoirement être parfaitement coordonnés.

La création d'un service d'aide médicale urgente hélicopté se profilant à l'horizon, pas moins de neuf organismes se proposent de le gérer : la Force Aérienne, la Force Navale, la Force Terrestre, la Gendarmerie, la Croix-Rouge, le Conseil Supérieur de la Sécurité Routière, la Protection Civile, et encore deux autres organismes. Bien vite la Gendarmerie est écartée de la liste car sa vocation première étant le maintien de l'ordre et les interventions dans des questions d'ordre judiciaire, la mission d'aide médicale urgente est vue, à juste titre d'ailleurs, comme une incompatibilité par certains membres de la COMAMU et de l'Ordre des Médecins.

Mais le 3 juillet 1973, la Gendarmerie reçoit le premier des trois Aérospatiale SA-330C Puma (OL-GO1/OT-GIA, No 1225) commandés. Du matériel est ensuite acquis aux frais du Ministère de la Santé Publique afin de pouvoir en équiper deux en vue de réaliser des missions d'aide médicale urgente, ceci contrairement à l'avis évoqué plus haut. Toutefois, les Puma n'effectueront ce type de missions que très ponctuellement et généralement le long des grands axes routiers du fait de leur taille importante les contraignant à atterrir dans des endroits relativement vastes et dégagés. Ils participeront également de temps à autre à des transferts secondaires. L'un d'entre eux sera d'ailleurs vu par des millions de téléspectateurs lors de l'évacuation du pilote de Formule 1 Gilles Villeneuve mortellement blessé après un tragique accident sur le circuit limbourgeois de Zolder.

Début 1974, le liégeois Edouard Close est ministre de l'Intérieur. Très vite, il fait siennes les conclusions du groupe de travail interministériel créé en 1970, estimant que la Protection Civile est tout indiquée pour l'organisation du service d'hélicoptères-ambulances du fait de l'existence en son sein de matériel logistique important, ainsi que des bases réparties sur tout le territoire. De plus, la Protection Civile travaille en étroite collaboration avec le 900 et peut, dès lors, mettre en œuvre efficacement le service "Héli-Secours".

Suite à cela, le 4 mars 1974, le Conseil des Ministres décide de l'achat à titre expérimental d'un premier appareil et le 20 mars, il approuve la création du dit service.

Héli-Secours est officiellement mis sur pied le 11 juin 1974 par un arrêté royal. Mais cet écrit contient déjà quelques incohérences. Tout d'abord, il est stipulé qu'Héli-Secours interviendra lors "d'événements calamiteux, catastrophes et sinistres". Ce qui fait que, vu la rareté de pareilles circonstances (et c'est heureux !), Héli-Secours opérera toujours illégalement puisque l'aide médicale urgente n'est pas directement indiquée. Ensuite, il dit que "les modalités d'intervention d'Héli-Secours doivent être fixées conjointement par les ministères de l'Intérieur et de la Santé Publique", ce qui pourra être, et sera d'ailleurs, source de conflits entre ces deux administrations.

Le premier hélicoptère commandé à l'Aérospatiale, un SA-319B Alouette III Astazou (No 2151), est livré le 12 juillet 1974, puis mis en service avec l'immatriculation "O-PCB" le 20 du même mois. Il est équipé d'un matelas à coquille, d'un électro-cardioscope ainsi que d'autres appareils médicaux permettant au médecin et infirmier d'intervenir sur le patient durant le vol.

En tout, 15 827 987 francs (environ 2 600 000 FF ou 600 000 CD\$) sont déboursés pour l'achat de l'hélicoptère avec ses pièces de rechange et de l'outillage, suivant un contrat complètement inspiré par celui passé par la Défense Nationale pour l'acquisition de trois SE-316B Alouette III destinés à la Force Navale. Le matériel médical, d'une valeur de 600 000 francs (environ 100 000 FF ou 24 000 CD\$), est, quant à lui, fourni par le Ministère de la Santé Publique, comme ce fut le cas pour l'équipement des Puma de la Gendarmerie, ou tout au moins en théorie, car le 7 août 1974, Monsieur Amerlinck, Directeur Général au Ministère de la Santé Publique, refuse de financer ce matériel du fait qu'Héli-Secours ne possède pas de statuts définitifs. C'est donc finalement la Protection Civile qui achète le coûteux équipement. Un peu demi-million demi million de francs (environ 80 000 FF ou 20 000 CD\$) est encore dépensé pour l'aménagement des bases de Beernem (près de Bruges) et de Crisnée (près de Liège), ainsi que 206 354 francs (environ 34 000 FF ou 16 000 CD\$) pour l'achat de petit matériel divers.

L'hélicoptère possède le statut d'aéronef d'état (ce qui explique son immatriculation particulière) jusqu'en 1976, fin de la période d'essais et d'évaluation. Ce statut confère à l'Alouette diverses dérogations à la réglementation aéronautique civile en Belgique, telle la possibilité de survoler les agglomérations et les zones urbaines avec un appareil monomoteur. C'est ainsi que l'auteur se rappelle de l'atterrissage de plusieurs ministres Place du Jeu de Balle à Bruxelles venant, de la sorte, visiter la caserne des pompiers.



L'Alouette III 2151 immatriculée "O-PCB" en attente sur l'aire de poser de la base de la Protection Civile à Beernem (photo X., collection Pierre GILLARD).

Trois pilotes sont engagés : un chef pilote, en provenance du secteur privé, Monsieur Piron, et deux militaires : Pierre Kaisin, fils du Général Kaisin et qui deviendra chef pilote en 1977 à la place de Monsieur Piron, ainsi que John Wilwerth. Deux mécaniciens rejoignent ensuite l'équipe.

Mais rapidement, les horaires de prestation calqués sur le modèle "Protection Civile", à savoir 24 heures "on" et 48 heures "off", se révèlent être une aberration vu que l'Alouette ne peut pas intervenir la nuit. Cet horaire est également d'application pour les mécaniciens, qui, du fait qu'ils ne sont que deux, doivent effectuer de nombreuses heures supplémentaires prises sur leur temps de repos, ceci, bien sûr, à la charge de la collectivité et alors que leur présence ne se justifie que pour une à deux heures par jour lors de la visite journalière de l'hélicoptère. Plutôt que de modifier le lourd système, il est décidé de former et d'engager deux mécanos supplémentaires. Toutefois, l'horaire de prestation des pilotes et des mécaniciens évoluera vers des normes un peu plus logiques et moins coûteuses. Mais jusqu'à la fin de la vie d'Héli-Secours, aucun cadre de personnel ou règlement propre n'existera, si ce n'est un petit manuel d'exploitation.

Durant cette première période d'essais s'étalant du 19 juillet au 14 octobre 1974, l'hélicoptère est basé à Beernem et est détaché plusieurs heures par jour à l'Hôpital Saint Jean de Bruges. Le premier jour, à 10h33, Héli-Secours est appelé pour sa première mission d'aide médicale urgente : il faut juste 25 minutes pour transférer de Zeebruges à Saint Jean une fillette âgée de 8 ans victime d'un accident de roulage. A 15h25, un second appel est lancé pour un noyé au Zwin (5), à Knokke, mais une fois l'hélicoptère sur place, le médecin ne peut que constater le décès de l'infortuné.

Toutefois, malgré le succès remporté par l'hélicoptère orange, de nombreux problèmes limitent ses interventions. Tout d'abord, seul le 900 de Bruges "est dans le coup", alors que les 900 de Gand et d'Alost, bien que dans le rayon d'action d'Héli-Secours (20 minutes), n'ont pas été requis par le Ministère de la Santé Publique en vue de participer à l'expérience et que le 900 de Courtrai refuse tout simplement sa collaboration car il risquerait de perdre quelques "clients" qui seraient évacués vers Bruges. Par ailleurs, l'hélicoptère n'est en attente à l'hôpital que deux heures le matin et deux heures en fin d'après-midi, le reste du temps attendant à Beernem. C'est ainsi que lorsque l'Alouette est appelée, un temps très précieux est perdu pour prendre l'équipe médicale à Saint Jean. Comme on peut le constater, la mise en route du service Héli-Secours est déjà fort boiteuse à l'origine.

Durant ces trois mois, Héli-Secours effectue 106 missions d'aide médicale urgente, soit une moyenne de 1,2 mission journalière, et 33 personnes sont évacuées par la voie aérienne. D'autre part, durant la même période, l'Alouette effectue de nombreuses démonstrations dans les casernes de pompiers et est affectée au circuit de Spa-Francorchamps les 27 et 28 juillet, ce qui fait que régulièrement, lorsque le 900 de Bruges reçoit un appel, l'hélicoptère est en vadrouille ! Plus grave encore, certains ministres très soucieux de faire bonne impression sur le public viennent montrer "leur" hélicoptère à l'occasion de l'une ou l'autre manifestation, laissant ainsi le soin aux chaotiques ambulances Volkswagen d'évacuer les blessés. L'exemple de l'atterrissage Place du Jeu de Balle à Bruxelles évoqué plus haut n'en est qu'une illustration.

Le 16 octobre 1974, Héli-Secours est de attente à Crisnée, pratiquant ainsi l'alternance communautaire qui restera, d'ailleurs, d'application jusqu'à la fin de sa vie, en 1986. Jusqu'au 28 février 1975, 106 évacuations sanitaires sont enregistrées. Mais contrairement à l'expérience de Bruges, les médecins sont envoyés à Crisnée par les cliniques universitaires de Bavière (Liège), Saint Pierre et Saint Raphaël. Aussitôt, des objections apparaissent quant à cette situation. Le Professeur De Temmerman (que l'on retrouvera plus tard à la base d'Héli-SAMU), alors membre d'une équipe médicale, claqué la porte, affirmant haut et clair que c'est une aberration (une de plus) de baser un hélicoptère médical hors site hospitalier (6). Par ailleurs, un autre problème surgit également : le fait que de nombreux hôpitaux ne sont pas équipés pour recevoir des hélicoptères rend certaines missions dignes d'une épopée. Cette deuxième campagne d'essais s'achève ainsi le 15 avril 1975.

Mais l'opposition commence à devenir farouche. Le 15 août 1974, un accident ferroviaire a lieu à Luttre. Quelques jours plus tard, le Ministre de l'Intérieur est interpellé par deux députés étonnés de ne pas avoir vu Héli-Secours lors du drame. Et le ministre a beau expliquer qu'aucun appel n'a été enregistré à Bruges (où l'Alouette était de attente ce jour-là) et que, faute d'une structure adéquate (plusieurs hélicoptères judicieusement répartis sur la surface du Royaume, citernes de kérosène sur les sites de attente, etc), l'hélicoptère n'aurait pu intervenir que très tard.

A la mi-janvier 1975, il est prévu une période d'essais en région Bruxelloise. Mais les milieux hospitaliers de la capitale ne veulent pas de l'Alouette III, car monoturbiné. Ils obtiennent donc que des essais soient effectués à l'aide d'un biturbine Bell 212, pouvant survoler les agglomérations (officiellement, au sens de l'Administration de l'Aéronautique) et pouvant voler de nuit (7). C'est ainsi qu'une aire d'atterrissage démontable est installée sur le site de l'Hôpital Brugman mais, malheureusement, il s'avère que cette aire est beaucoup trop petite pour accueillir le Bell 212 et celui-ci est obligé de se poser juste à côté !

Mars 1975, Monsieur Le Brun, Directeur Général au Ministère de l'Intérieur, propose donc au Ministre Joseph Michel de passer à une phase définitive et d'acquiescer de nouvelles Alouette III. 48 millions de francs (environ 8 millions de FF ou presque 2 millions de CD\$) sont donc prévus au budget 1975 pour l'achat de trois appareils livrables encore en fin d'année. Il est également suggéré de commander un cinquième hélicoptère livrable en 1976. Des projets d'installation de nouvelles bases surgissent à Liedekerke, Walem, Ciney, Libramont, et Nivelles. Mais toutes ces propositions sont renvoyées aux calendes grecques, hormis une qui ne coûte rien : l'utilisation de médecins objecteurs de conscience pour la permanence ...

Le 21 avril 1975, l'Alouette III s'installe sur le site de Walem, près de Malines alors que le film "la Tour Infernale" est projeté à ce moment dans toutes les salles du Royaume. Plusieurs personnes se demandent comment, en Belgique, on réagirait face à une pareille situation. Une démonstration à l'aide de l'hélicoptère de la Protection Civile est donc planifiée initialement au sommet du Martini Center, Place Rogier à Bruxelles, lieu inaccessible aux grandes échelles et élévateurs des pompiers. Toutefois, vu les risques inutiles encourus, il est donc décidé d'effectuer l'exercice sur le site de Walem.

Le mardi 30 avril, un grand filet d'évacuation est accroché au cargo-swing de l'Alouette III. Quatre pompiers et un objecteur de conscience prennent place dans le filet et ceux-ci s'élèvent ainsi pendus en dessous de l'hélicoptère. Soudain, arrivé à une hauteur d'environ 70 mètres, le filet se décroche ; les cinq occupants sont tués sur le coup : c'est le drame dont Héli-Secours se serait bien passé. Une enquête judiciaire est ouverte et rapidement, en raison des multiples sécurités électriques et mécaniques dont est munie l'Alouette III, on conclut à une erreur humaine, mais un non-lieu clôturera l'affaire.

Ce drame provoque dès lors un très grand tort au développement d'Héli-Secours.



Contre-jour sur Héli-Secours (photo © Pierre GILLARD).

Suite aux discordes opposant la majorité des cliniques universitaires à la Protection Civile plus entêtée que jamais à garder son hélicoptère sur ses propres bases plutôt que sur des sites hospitaliers, celle-ci utilise donc des médecins objecteurs de conscience au départ de Walem. La performance qui en résulte est dès lors médiocre. L'emploi d'objecteurs de conscience par la Protection Civile est également à la base de tout blocage au niveau d'une étroite et logique collaboration au niveau de la maintenance avec la Force Navale qui utilise aussi des Alouette III.

Peu de temps après, deux cliniques proposent leur aide à Héli-Secours : Saint Jean à Bruges, où le Docteur Lust demeure toujours un fervent supporter de l'aide médicale urgente hélicoptée, et Saint Camille à

Namur. Toutefois la condition est de baser l'Alouette III sur ces sites hospitaliers. Mais la Protection Civile fait la sourde oreille et base l'hélicoptère à Beernem entre le 19 juillet et le 15 novembre 1975. Puis il retourne à Crisnée ; il y restera jusqu'au 31 décembre 1976, n'étant plus mis à temps plein au service du 900.

Durant l'année 1976, le Ministère de la Santé Publique se voit donner le feu vert en vue de réaliser des expériences au départ de sites hospitaliers durant les longs week-ends. Deux hôpitaux sont choisis parce que des responsables médicaux de ceux-ci sont membres de la COMAMU. C'est ainsi qu'au cours du week-end de Pâques (du vendredi matin au mardi soir), l'Alouette est basée à l'Hôpital Brugman de Bruxelles et durant le week-end de Pentecôte, elle est en attente à la Clinique "Le Rayon de Soleil" de Montignies-le-Tilleul. Mais le vendredi, après deux missions, l'hélicoptère est immobilisé après une panne d'embrayage.

Le 1er juillet 1976, suite aux pressions exercées par le Ministère des Communications et par l'Administration de l'Aéronautique qui souhaitent qu'Héli-Secours rentre dans le rang, l'Alouette III est immatriculée officiellement au registre civil belge et reçoit le certificat de navigabilité no 2640, perdant ainsi son statut d'aéronef d'état. Désormais, elle porte l'immatriculation OO-PCB.

Le 31 juillet, l'hélicoptère est mis hors service pour le changement de la turbine. Cette opération nécessite généralement une à deux journées maximum de travail, mais dans le cas d'Héli-Secours, le changement prend 70 jours car, aucune turbine Astazou de rechange n'étant prévue, il faut débloquer une somme de 2 564 000 francs (environ 425 000 FF ou 100 000 CD\$), et les choses n'étant guère simples en Belgique, il faut un accord préalable du Conseil des Ministres.

Entre le 8 juillet et le 2 août 1976, la Force Navale met à la disposition d'Héli-Secours une de ses trois SE-316B Alouette III ordinairement basée à Coxyde. Si le Ministre de la Défense Nationale, Paul Van den Boeynants, certifie bien que cette aide est gratuite, toujours est-il qu'une facture émanant de son ministère est effectivement envoyée à la Protection Civile.

Lorsque la turbine de l'Alouette d'Héli-Secours est enfin montée, l'hélicoptère est affecté uniquement à des transferts secondaires. Le service vivote donc.

Fin octobre 1976, Le Ministre de l'Intérieur, Joseph Michel, se dit partisan de passer dans une phase définitive. Il envisage d'acquérir deux nouveaux hélicoptères ainsi que deux camions-citernes, soit un investissement de 70 500 000 francs (environ 11 750 000 FF ou 2 800 000 CD\$). Il plaide ensuite pour un réexamen de la réglementation aérienne, laquelle entravant les possibilités d'action d'Héli-Secours depuis son immatriculation officielle.

Toujours est-il, que, l'opposition grandissante et les susceptibilités ré-enflammées, Héli-Secours est prêt à disparaître. Les efforts du ministre ont donc un effet inverse à celui escompté.

Mais ne désarmant pas, le 21 février 1977, il provoque une réunion entre les officiers supérieurs de la Force Terrestre et des responsables de son ministère. A l'issue de cette réunion, il soumet au Conseil des Ministres une note reprenant trois hypothèses :

- Intégration des trois hélicoptères d'Héli-Secours (l'Alouette III, plus deux appareils à acquérir) dans le parc militaire, et le pilotage ainsi que les entretiens confiés intégralement à des militaires.
- Les trois machines sont rattachées à des unités de la Protection Civile, le pilotage est assuré par des militaires ou des militaires en retraite, les entretiens journaliers sont effectués par du personnel de la Protection Civile, tandis que les autres, c'est-à-dire les visites périodiques, sont réalisées par des militaires.
- Même proposition que la seconde, sauf que le pilotage est assuré exclusivement par des militaires en retraite, et que les visites périodiques des appareils sont confiées à des sociétés privées.

Le Ministre, lui, préfère la troisième solution, la plus logique selon lui. De plus il suggère que les deux nouveaux hélicoptères soient du type bimoteur afin, sans doute, d'éviter de longues discussions avec l'Administration de l'Aéronautique ... Mais il est intéressant de noter qu'il n'est toujours pas question de baser les hélicoptères sur des sites hospitaliers, même si ces propositions sont les plus intéressantes et les plus sensées enregistrées à ce moment.



Le 11 novembre 1984, dans sa dernière livrée rouge, la "Charlie-Bravo" attend une intervention à l'AZ Sint Jan de Bruges (nouvel Hôpital Saint Jean) (photo © Pierre GILLARD).

Une fois n'est pas coutume, il n'obtient pas gain de cause, le Gouvernement ayant autre chose à penser (des affaires bien belges !) qu'à la santé du citoyen.

Moralité de l'histoire, Héli-Secours se retrouve sans pilote. En effet, deux des trois pilotes sont en congé militaire, et ceux-ci sont invités à réintégrer leur unité ou à opter définitivement pour la Protection Civile. John Wilwerth choisit la première solution, tandis que Pierre Kaisin opte pour la Protection Civile. Quant à Monsieur Piron, il part chercher un job dans les pays en voie de développement. Entre-temps, Pierre Kaisin apprend qu'il est licencié, son préavis débutant le 1^{er} janvier 1977. Il menace de faire passer l'affaire devant le tribunal du travail et obtient, au printemps 1977, un préavis supplémentaire lui permettant de tenir ... jusqu'au ministre suivant, Monsieur Boel, qui le réintègre.

C'est alors qu'on se souvient de la proposition faite par les hôpitaux Saint Jean de Bruges et Saint Camille à Namur. Le 17 juillet 1977, l'Alouette part pour Beernem d'où, chaque matin, elle s'envole pour Saint Jean où elle assure une attente pour y revenir le soir.

Le 22 janvier 1978, l'Alouette d'Héli-Secours décolle de Saint Jean pour un transfert secondaire d'une jeune fille gravement brûlée. Il est 12h30 lorsque l'hélicoptère, pris dans un vent traître et contraire, touche du rotor un bâtiment de l'hôpital. Le rotor se brise net et le pilote parvient, malgré tout, à ramener l'appareil à peu près convenablement au sol sans dommage pour les occupants.

Le service est donc à nouveau cloué au sol pour six mois en raison des éternels problèmes à faire accepter les budgets aux différentes administrations concernées.

Le 15 juillet, l'Alouette est réparée et se retrouve à Crisnée. Toutefois, durant les week-ends et jours fériés, elle est de attente à Saint Camille.

Un an plus tard, le 14 juillet pour être précis, Héli-Secours prend ses quartiers d'été à Beernem et Bruges. Désormais, l'Alouette pratiquera le principe de l'alternance Saint Camille/Saint Jean, à raison de six mois chacun. Lorsqu'il est à Saint Camille, l'hélicoptère est en attente sur le terrain de football de l'U.R. Namur jouxtant l'hôpital et, lorsqu'un match s'y déroule, il se positionne sur une pelouse d'accès exigu. La nuit, l'hélicoptère est mis sous hangar à l'aérodrome de Namur-Temploux tout proche.

Ces déménagements successifs provoquent, on s'en doute, quelques questions parlementaires à l'adresse des différents ministres de l'Intérieur se succédant au rythme des mouvements gouvernementaux. Ils y répondent tant bien que mal en argumentant que les finances nationales ne permettent pas l'achat d'un second hélicoptère. Il est vrai que les questions communautaires et autres affaires absorbent, elles, tellement d'argent !



Détail de l'aménagement de la "Charlie-Bravo" en ambulance (photo © Pierre GILLARD).

En septembre 1984, on reparle de l'achat d'un second hélicoptère pour Héli-Secours, de préférence biturbine, afin de venir épauler la désormais solitaire Alouette III. On annonce que la Loterie Nationale pourrait être mise à contribution du fait que les budgets du Ministère de l'Intérieur ne permettent pas d'effectuer une telle acquisition de plus de 50 millions de francs (environ 8 350 000 FF ou 2 000 000 CD\$). Contestations au sein des autorités concernées, le projet capote à nouveau.

Le 9 mai 1985, le service public vivotant et demeurant toujours au stade expérimental depuis près de onze ans, le privé s'en mêle. Après un accord passé entre une association des Cantons de l'Est pour bénéficier du Bell UH-1D de la Luftwaffe basé à Würselen (région de Cologne non loin de la frontière belge), Héli-SAMU, une autre association sans but lucratif récemment créée, prend livraison du biturbine MBB-Kawasaki BK-117A-3 No 7056 parfaitement équipé comme ambulance de réanimation et immatriculé provisoirement OO-XCY. Dans l'euphorie du moment, les animateurs de l'association déclarent à la presse qu'ils comptent mettre en œuvre deux hélicoptères supplémentaires du même type basés, l'un en Wallonie, l'autre en Flandre, ceci pour l'année suivante. Suivant des informations qui nous ont été rapportées, certains membres de l'asbl font pression discrètement sur les milieux politiques et médicaux afin de saboter définitivement Héli-Secours pour avoir place nette dans tout le pays.

Le 29 mai 1985, au stade du Heysel à Bruxelles, doit se dérouler une rencontre de football opposant le club de Liverpool à celui de la Juventus de Turin, mais le match n'a pas encore débuté que des supporters passablement imbibés d'alcool et violents provoquent une émeute sur le terrain, le tout retransmis en direct à des millions de téléspectateurs. A Saint Camille, Pierre Kaisin regarde aussi la télévision et, voyant l'ampleur de la panique, se renseigne pour voir si Héli-Secours doit décoller. La réponse est affirmative et, poussant l'Alouette III à fond, il arrive quelque 25 minutes plus tard au dessus du stade. Toutefois, aucun patient n'est transporté par la voie des airs, les blessés graves étant déjà évacués par des ambulances routières, ou décédés. Dans la soirée, le BK-117 d'Héli-SAMU viendra se "positionner préventivement", mais un peu tard. Ce sera là la seule apparition commune des deux hélicoptères.

En effet, le 15 octobre 1986, Pierre Kaisin effectue le dernier vol opérationnel de l'Alouette III depuis l'Hôpital Saint Jean de Bruges jusqu'à Crisnée, en s'arrêtant en cours de route une ultime fois à Saint Camille à Namur. Et pour cause, le Ministre de l'Intérieur a décidé de mettre fin aux activités, toujours expérimentales, d'Héli-Secours. L'occasion viendra avec le fait que la cellule de l'Alouette, en butée calendaire, a besoin d'une "grande visite" dont le coût oscille entre six et dix millions de francs (1 à 1,5 million de FF ou 240 000 à 400 000 CD\$). Le ministre décide donc de ne plus accorder les subsides nécessaires, alors que le contrat de location de la turbine Astazou vient d'être étendu (8), ceci en toute logique paradoxale dont certains de nos politiciens ont le secret. L'Alouette est donc stockée à Crisnée et, mis à part quelques vols de "maintien technique", n'y bougera plus jusqu'à son transfert au sein de la Force Navale à Coxyde en juin 1989.

Le service public est donc mort, tué d'un coup sec asséné par son bourreau, le Ministre Nothomb qui, voulant se débarrasser d'un problème à résoudre a choisi une solution d'extrême facilité, ne requérant aucun effort, en l'exterminant. C'est vrai que pour arriver à trouver une organisation définitive et efficace pour Héli-Secours qui aurait eu comme principal objectif l'intérêt du citoyen, le ministre aurait dû se mettre à l'ouvrage et n'en aurait tiré aucune gloire.

Immédiatement, Héli-SAMU propose de reprendre les missions héliportées de la Protection Civile à son compte. Il est également proposé de céder l'Alouette ainsi que ses pièces de rechange à l'association de Leeuw-Saint-Pierre qui aurait à les gérer moyennant la fourniture de prestations à la Protection Civile à concurrence de la valeur de l'hélicoptère et accessoires, soit un peu plus de six millions (1 million de FF ou 40 000 CD\$). En effet, Héli-SAMU souhaiterait maintenant acquérir deux Ecureuil AS350B monoturbines et obtiendrait une substantielle réduction lors de l'achat de ces deux machines en offrant l'Alouette au constructeur français Aérospatiale.

Mais le projet en reste là, d'autant plus que le Ministre Nothomb démissionne suite à l'affaire fouronnaise (9). Il est remplacé par Joseph Michel, un des pères et fervent supporter, bien que quelque peu maladroit, d'Héli-Secours. Avec ce "come-back" inattendu, l'espoir renaît dans les rangs d'Héli-Secours. Pierre Kaisin déclarera plus tard : "j'ai été provisoirement sauvé par José Happart !".

Dans cette ambiance de "bric à brac" général, d'autres initiatives privées voient le jour. L'une, proposée par la société Publi Air, ne donnera aucune suite, tandis que le 17 juillet 1987 à Bruges, le Docteur Paul Lust assisté par le Docteur René Tytegat met en place un nouveau service équipé d'un AS350B Ecureuil pris en location chez Hélicap en France. Le but fixé par cette association, baptisée MUGHeli, étant d'arriver à un service définitif fonctionnant 7 jours sur 7 durant toute l'année. Après de très nombreux efforts, le Docteur Lust arrivera au bout de ses peines. Actuellement, le MUGHeli est toujours le seul service de SAMU hélicoptère à avoir le stade de maturité et d'efficacité. Il exploite pour le moment l'AS355F1 Ecureuil 2 No 5223 immatriculé OO-HSB de la société Heli Service Belgium.

Retour en 1987. Au mois de juin, le Ministre de l'Intérieur Michel annonce officiellement que la Protection Civile pourrait recevoir avant la fin de l'année deux hélicoptères supplémentaires, de même que l'Alouette III pourrait être complètement remise à neuf. Le Ministre, se remémorant les débuts d'Héli-Secours, propose aussi que les prestations des pilotes et des mécaniciens soient à la charge de l'Armée afin de réduire les coûts de personnel. Un accord est donc conclu entre le Ministre Michel et son homologue de la Défense Nationale, François Xavier de Donnée. Mais toutefois, le choix du type des hélicoptères sera complètement indépendant de celui des hélicoptères requis par l'Aviation Légère de la Force Terrestre pour remplacer les Alouette II Artouste dans le cadre du programme Aéromobilité I.

Le 24 septembre, le CMCES (Comité Ministériel de Coordination Economique et Sociale) donne le feu vert à la proposition du Ministre Michel. Il est prévu que le nouveau service, comprenant trois hélicoptères, soit complètement opérationnel pour le 1er juillet 1988. Si rien n'a été décidé définitivement quant au type des nouveaux hélicoptères, il semblerait que l'Etat acquière deux AS-350B ou B1 Ecureuil et révisé l'Alouette III, cette dernière devant servir à l'entraînement des pilotes, mais également jouant le rôle de réserve en cas d'indisponibilité d'un des deux Ecureuil. Elle aurait, en outre, à sa charge toutes les missions de protection civile pures. Afin de permettre le survol des agglomérations, ces machines seraient immatriculées comme aéronef d'Etat, tel que ce fut déjà le cas pour l'Alouette entre 1974 et 1976. Les bases retenues sont celles annoncées de Saint Camille et Saint Jean et les pilotes seraient fournis par l'armée. De plus, deux centres de coordination seront créés à Bruges et à Namur au sein des services 900 déjà en place afin de régulariser les demandes. Il est aussi décidé qu'Héli-Secours ne se chargera que des transferts primaires, laissant de fait les secondaires entre des mains privées comme Héli-SAMU.



Préparation de l'Alouette en vue de l'embarquement dans un C-130 de la Force Aérienne pour son ultime vol de Coxyde à Marignane avec escale à Melsbroek (photo Navy Flight).

Au mois de mars 1988, le Ministère de l'Intérieur contacte cinq constructeurs afin qu'ils soumettent leurs propositions pour deux nouveaux hélicoptères "Héli-Secours". Aérospatiale, MBB, Agusta, Mc Donnell Douglas (Hughes) et Sikorsky doivent remettre leurs offres dans le courant du mois d'avril afin qu'une décision définitive puisse être prise au plus vite par le gouvernement, maintenant démissionnaire. Par ailleurs, l'Alouette tarde à rentrer en révision à la SABCA (10), suite, semble-t-il, à quelques problèmes de devis. Début de l'année toujours, le Ministre Michel signe avec son homologue de la Défense Nationale, François-Xavier de Donnée, un protocole d'accord permettant à Héli-Secours de disposer durant deux mois à partir du 1^{er} juillet 1988 d'un hélicoptère militaire et, lorsque les deux nouvelles machines seront livrées, de bénéficier d'équipages fournis par les forces armées. En effet, il semble maintenant bien clair qu'à cette date l'Alouette ne sera pas prête et que, d'autre part, le contrat de location entre Hélicap et MUGHeli vient aussi à échéance ce même jour.

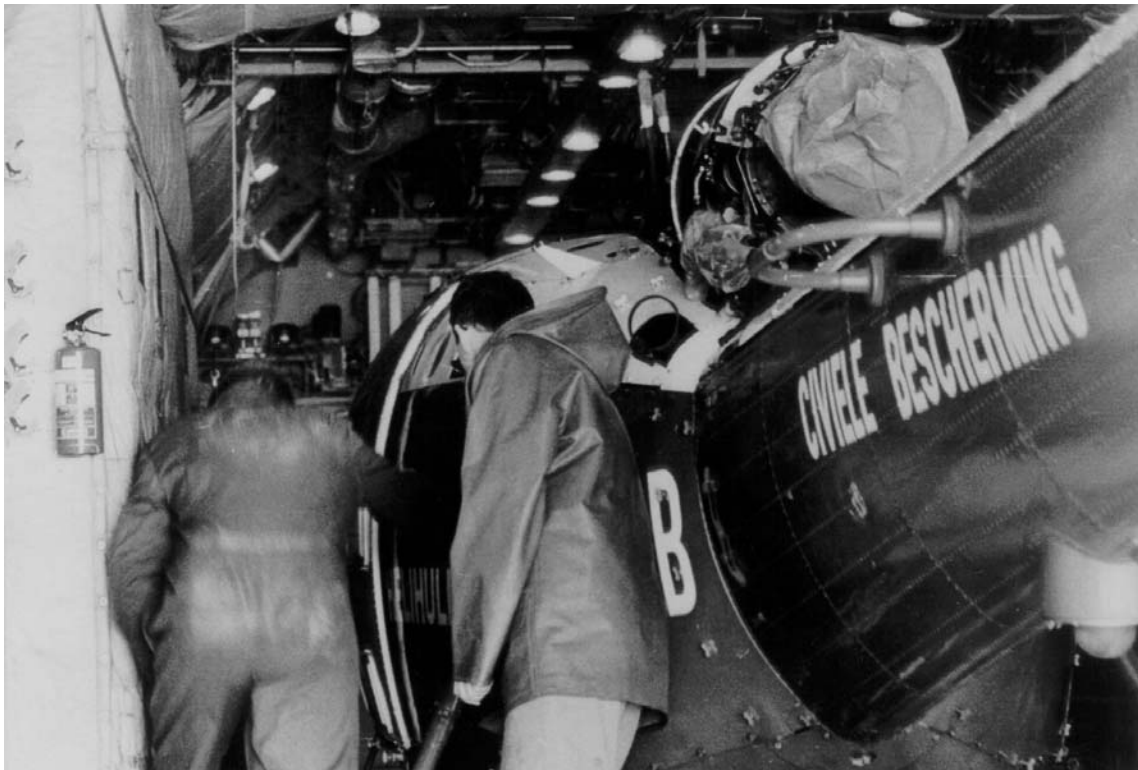
Comme prévu, un nouveau gouvernement est mis en place ; c'est ainsi que Louis Tobback et Guy Coëme (ce dernier sera, plus tard, impliqué dans "l'affaire Agusta") succèdent respectivement à Joseph Michel et François-Xavier de Donnée. Au mois de juin, ces deux ministres socialistes revoient quelque peu les décisions prises par leurs prédécesseurs : le dossier Héli-Secours est écarté, mais pour la durée de la saison des vacances, il est décidé d'octroyer une somme de 2 millions de francs (environ 330 000 FF ou 80 000 CD\$) au MUGHeli lui permettant de prolonger son contrat avec Hélicap, tandis que 3 millions seront destinés à la Défense Nationale afin que cette dernière assure la mise en attente d'une Alouette II Astazou de la Force Terrestre à Saint Camille. La décision finale est donc acceptée le 17 juin par le Conseil des Ministres.

Le 1er juillet, donc, comme au temps des sixties, une Alouette II est en attente à Saint Camille. Deux pilotes militaires se relayent pour ces missions d'AMU. Il est prévu, vu l'exiguïté de la cabine de ce type d'hélicoptère, de ne transporter que le matériel de réanimation et un médecin anesthésiste-réanimateur accompagné par un infirmier SAMU. Le patient, quant à lui, est transporté par ambulance routière après que l'équipe médicale de l'hélicoptère ait stabilisé son état et l'ait préparé au transport. Le jeudi 1er septembre marque la fin de la présence de l'Alouette "kaki" et sonne l'heure du bilan : bien que les moyens soient anachroniques, celui-ci est malgré tout positif : 98 missions ont été effectuées, ce qui démontre bien encore une fois la nécessité d'un tel service. Mais bien sûr, la classe politique n'y prêterait guère attention, vu son occupation à la réforme de l'état et la fédéralisation. Les subsides ne sont donc pas renouvelés. De son côté, à Bruges, l'équipe du Docteur Lust affichera un bilan très positif avec 400 missions effectuées en une année avec l'Ecureuil d'Hélicap.

Quant à la "Charlie-Bravo", elle sera cédée à la Force Navale en janvier 1989 pour une somme symbolique. Le Ministère de l'Intérieur a, de ce fait, définitivement condamné Héli-Secours. Mais ce n'est qu'en juillet qu'elle sera transférée de Crisnée à Coxyde. Le 4 septembre 1989, elle est radiée de la matricule civile belge et certains la voient déjà baptisée "M-4" et répondant à l'indicatif d'appel "OT-ZPD". Mais c'est oublier les maigres budgets qu'alloue la Force Navale à son Flight d'hélicoptères. Devant l'impossibilité financière de la remettre en état, un écart est conclu avec Aérospatiale pour l'échanger contre des pièces de rechange pour les trois autres Alouette III. Durant deux années, notre pauvre Alouette restera dans un sinistre hangar de Coxyde à côté d'un HSS.1 aussi mis à la retraite.

Un jour de 1991, un C-130 de la Force Aérienne est venu l'embarquer et, comme rien n'est gagné d'avance, un chariot élévateur endommage quelque peu l'avion durant la délicate manœuvre de chargement. Il pourra néanmoins décoller et rejoindre sa base de Melsbroek pour y subir quelques réparations avant de repartir pour Marignane. Ce sera la destination ultime de l'Alouette III 2151 arborant encore les couleurs d'Héli-Secours.

En 1995, elle est toujours proposée à la vente par l'Aérospatiale, devenue Eurocopter France. Il est spécifié, contrairement à la réalité, qu'elle a été révisée en 1994. Le prix demandé est de 3 350 000 FF départ usine (400 000 CDN\$).



L'Alouette III dans le C-130. Ce sera probablement la dernière photo de cet hélicoptère ... (photo Navy Flight).

En octobre 1997, étant au cours Dauphin N3 à Marignane, j'ai l'occasion de visiter une partie des installations du DERH (11). Après avoir vu de près pour la première fois de ma vie un Canadair CL-415 en révision, je tombe sur la "réserve" du DERH. On y retrouve des morceaux de tous types d'hélicoptères : c'est ainsi que des tronçons de Puma malaisiens côtoient une Alouette III gabonaise (avec une mauvaise immatriculation, mais un bon numéro de série !) le tout dans une ambiance typique de grenier de collectionneur. Après avoir contourné un Dauphin C tout alu, je me trouve soudainement face à ... la "Charlie-Bravo". Elle arbore toujours sa livrée d'Héli-Secours et porte encore l'immatriculation "OO-PCB" sur ses flancs. Le texte apposé lors de son dernier vol en 1986 n'a pas été enlevé non plus. Par contre, elle a une bien piètre allure. Sa poutre de queue a été démontée de même que tous les éléments dynamiques. Une porte est manquante et un des plexis avant est brisé. Le pneu de la roue avant est complètement plat, ce qui n'est pas pour améliorer son allure. Quant à l'intérieur, il est à peu près préservé si ce n'est que le plancher est jonché de pièces diverses dont une béquille de poutre de queue. Bref, me remémorant son histoire, je suis pris d'un sentiment de pitié pour cette malheureuse Alouette ... au grand étonnement de mon accompagnateur qui ignorait qu'on pouvait avoir une telle passion pour ce type d'hélicoptère totalement anachronique !

J'ai donc pris contact avec les responsables du DERH en vue de récupérer les derniers restes de la "Charlie-Bravo" dans le but de la reconstruire en statique et de l'exposer sur l'aérodrome de Grimbergen, près de Bruxelles. Le dialogue a été très positif et un contrat était en bonne voie lorsqu'on m'a contacté pour me dire que les dernières pièces récupérables allaient être reconditionnées et servir à remonter une Alouette III récemment accidentée en Afrique.

"En 12 ans, 3000 missions, 1800 patients traités, 250 vies sauvées, 400 personnes évacuées" tel était le texte écrit sur les portes de l'Alouette III 2151 lors de son dernier vol le 15 octobre 1986. Ce sera aussi le bilan définitif d'Héli-Secours démontrant que, malgré les incompétences de la hiérarchie, la désinvolture et le désintérêt du monde politique, le personnel sur le terrain a effectué un travail remarquable et exemplaire.

Pierre GILLARD, Mai 2000.

- (1) A cette époque, le Flight Heli de Coxyde (Koksijde en Néerlandais) utilise cinq HSS.1 fabriqués sous licence en France par Sud-Aviation au côté de quelques Sikorsky S-58 rachetés à la SABENA.
- (2) Un transfert secondaire signifie d'hôpital à hôpital, tandis que primaire signifie du lieu de l'accident vers un site hospitalier.
- (3) Le 900 est l'ancien numéro d'appel national des secours. Il a été modifié plus tard en 100.
- (4) L'ancien Hôpital Saint Jean a été transformé en centre culturel et vaut le détour lors d'une visite au centre-ville de Bruges.
- (5) Situé à la frontière hollandaise, le Zwin est une des réserves naturelles de Belgique parmi les plus fréquentées.
- (6) Visiblement, il changera d'avis ou se taira lors de sa participation à Héli-SAMU qui commettra la même bétise qu'Héli-Secours en basant son BK-117 sur un héliport privé plutôt que sur un site hospitalier.
- (7) L'Administration de l'Aéronautique, au contraire de ses collègues de la DGAC en France, de la CAA en Angleterre, du Département des Transports au Canada ou de la FAA aux Etats-Unis, ne tolère pas les vols VFR de nuit; on peut d'ailleurs constater dans ces pays "civilisés aéronautiquement parlant" qu'on ne relève pas un taux d'accidents supérieur dû à ce type de vol.
- (8) En effet, si l'Etat possède la cellule de l'hélicoptère, son moteur est pris en location chez Turboméca.
- (9) Les Fourons sont une entité de plusieurs communes à majorité francophone établie sur le territoire flamand, ce qui n'est pas sans causer certains troubles dont un des animateurs est l'ex-bourgmestre José Happart, devenu député européen depuis.
- (10) La SABCA ou Société Anonyme Belge de Construction Aéronautique a traditionnellement hérité de pratiquement tous les contrats de construction sous licence d'avions et d'hélicoptères achetés par le gouvernement belge de même que des contrats de maintenance de ces appareils.
- (11) Le DERH est le département d'Eurocopter France qui assure la remise en état des hélicoptères vendus d'occasion de même que de la maintenance d'aéronefs pour le compte de clients extérieurs.

L'auteur tient à remercier Christian ADAM, Pierre KAISIN, Jean-Jacques MANS et John WILWERTH pour leur aide à la réalisation de ce reportage.