

LE CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILARD (CALM)

présente sur son site Internet <https://calm3.jimdo.com/>

des textes qui informent, font connaître et pérennisent la Mémoire des personnes et des événements liés à l'Aéronautique en Région Rhône-Alpes.

Dans les Alpes, tout d'abord des bénévoles, puis des professionnels assurent le Secours en Montagne. L'arrivée de l'hélicoptère a permis d'assurer de nombreux sauvetages. Ces dernières années, la mise en service de nouveaux appareils plus importantes et plus performant permettent d'améliorer les secours avec la présence du corps médical embarqué.

L'hélicoptère, acteur principal du Secours en Montagne

Le 9 mai 1823, un manifeste de la chambre des députés de Turin, approuvé par Charles-Félix de Savoie, rend officielle la création de la Compagnie des guides de Chamonix. Les articles prévoient que le voyageur est conduit sur les montagnes par des guides de première classe qui ont l'expérience et le contact nécessaires.

L'assistance à personne en péril est un devoir. Dans le massif alpin, l'entraide montagnarde voit le jour, dès 1897, lorsque des volontaires créent à Annemasse la société des 'sauveteurs volontaires du Salève' en Haute Savoie.

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01357273/document>

1910, dans le Dauphiné à Grenoble se crée le Comité dauphinois de secours en montagne.

<http://www.sdsm38.fr/page.php?al=histsm>

1928, à Annecy, création du Comité annecien de Secours en montagne, 1929, à Chambéry est créé le Comité de secours de la Savoie, 1932, André Georges, proviseur au lycée de Briançon, crée le Comité de secours en montagne du Briançonnais.

1946, à l'initiative de la communauté chamoniarde, la Société Chamoniarde de Secours en Montagne (SCSM) est créée, avec pour mission l'organisation des secours de la vallée de Chamonix. À Chamonix, capitale de l'alpinisme, les missions de secours en montagne sont confiées à tour de rôle aux Guides de la Compagnie, à l'École Nationale de Ski et d'Alpinisme et à l'École Militaire de Haute Montagne. «Trois forteresses jalouses de leur indépendance», les seules capables de mobiliser non pas des hommes, mais leurs hommes, avec leurs règles et leurs hiérarchies pas toujours compatibles. L'échec de la tentative de sauvetage, dans le Massif du Mont Blanc en décembre 1956, des deux alpinistes Vincendon et Henry, fut imputé à la défaillance des organismes de Secours en Montagne composés de bénévoles volontaires. Ce sauvetage ayant vu pour la première fois l'intervention des hélicoptères.

A la suite de cet échec de sauvetage, les Pouvoirs Publics prirent la décision d'organiser la professionnalisation du Secours en Montagne. Le 21 août 1958, une circulaire ministérielle place l'organisation du Secours en Montagne sous la tutelle du Gouvernement qui confie cette

L'hélicoptère, acteur principal du Secours en Montagne

mission à deux corps d'Etat : la Gendarmerie Nationale et la Police Nationale avec l'assistance des Groupes de montagne des sapeurs-pompiers.

Indépendamment de l'organisation du Secours en montagne,

la Gendarmerie nationale crée les **Formations Aériennes de Gendarmerie**. Ainsi seront mis en place pour la Gendarmerie nationale, les Sections Aériennes de Gendarmerie (SAG) et les Détachements Aériens de Gendarmerie (DAG). Les appareils aux couleurs bleu et blanc et au code radio 'Choucas':

16 mars 1957, la SAG de Lyon sur l'aéroport de Bron est implantée dans le hangar G, elle est dotée d'un Bell 47 G-2

8 août 1957, l'hélicoptère Alouette II de la SAG de Lyon piloté par le Lieutenant Collard s'écrase lors d'une première tentative de Secours en Montagne au refuge de l'Envers des Aiguilles dans le Massif du Mont Blanc.

27 juillet 1960, un hélicoptère Alouette II est alloué au DAG de Briançon installé dans la caserne du 159^{ème} Régiment d'Infanterie.

1961, les détachements aériens temporaires estivaux à Chamonix sont reconnus indispensables pour le Secours en Montagne

1963, mise en service du premier hélicoptère Alouette III dans les services aériens de la Gendarmerie.

1965, le DAG de Briançon se déplace sur la DZ des Sagnes.

1^{er} février 1971, création du DAG de Megève à l'altiport de la Côte 2000.

du 15 juillet au 22 août 1976, expérimentation du DAG de Modane.

1977, création du DAG temporaire de Modane de décembre à Pâques et durant les deux mois d'été.

15 décembre 1989, création officielle du DAG de Modane (après 13 d'expérimentation... !)

30 novembre 1999, dissolution du DAG de Megève après 28 ans de service, 12.390 heures de vol et 12.845 personnes secourues.

1^{er} décembre 1999, création du DAG de Chamonix sur la Dropping Zone (DZ) des Bois.

1^{er} juillet 2003, création de la SAG de Chamonix.

avril-mai 2004, à la SAG de Chamonix, départ de l'hélicoptère Alouette III, immatriculé F-MJBL (cet appareil sera retiré du service en 2005, il aura effectué 13.478 heures de vol en 33 années de service et secouru 1.6000 personnes. Actuellement, cet appareil est exposé au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget). Mise en service de l'hélicoptère EC 145 hélicoptère (1,7 tonnes de charge utile dont 550 kg de carburant, 250 km/h de vitesse de croisière, puissance moteur totale 780 ch, taux de montée 60 m/min).

la SAG de Digne et ses DAG de Briançon et de Digne (aucune documentation sur l'historique de cette unité sur Internet)

En 2018, chaque SAG dispose d'un hélicoptère type EC 145 bi-moteur 2 fois 780 cv, et des personnels suivants : 3 pilotes qualifiés montagne, 3 mécaniciens de bord treuillistes, 1 mécanicien avionique et d'un personnel d'intervention. En alerte permanente, les équipages des DAG répondent de jour et de nuit à toutes les missions de secours, de police administrative et de police judiciaire. L'équipage d'alerte secours montagne est composé d'un pilote, d'un mécanicien de bord treuilliste et d'un permanent radio, auquel s'ajoute deux secouristes et un médecin.

La dotation en hélicoptères des DAG a évolué avec l'apparition de nouveaux types d'appareils :

Bell 47 de 1947 à 1972, Alouette II de 1957 à 1991, Alouette III de 1963 à 2009, EC 135/145 depuis 1982. Vers 1970/75, l'Alouette III est équipé avec treuil et d'une civière hélitreuable, une vraie révolution dans l'emploi de l'hélicoptère en secours. Avec la mise en service de l'EC 145, embarquement d'un médecin urgentiste.

le Ministère de l'Intérieur, se dote des **Groupements d'Hélicoptères de la Protection civile (Sécurité Civile)** avec les créations des bases d'hélicoptères de Grenoble, Annecy et Lyon dans les alpes du Nord. Il n'existe aucun groupement d'Hélicoptères de la Protection Civile dans les Alpes du Sud.

ALPES DU NORD

Le 1^{er} Juin 1957, la Gendarmerie détache à Chamonix un officier le Lieutenant Pigaglio, pour assurer le commandement et la direction des groupes participant aux opérations de secours en Haute Savoie, seul ou en collaboration avec d'autres organismes (guides, ENSA, EMHM). Il propose la création d'une petite unité. Ce sera le Groupe Spécialisé de Haute Montagne (GSHM) créé le 1^{er} novembre 1958. Le GSHM qualifié pour diligenter les enquêtes relatives aux accidents en montagne, il participe aux opérations de secours, centralise les alertes, organise les liaisons opérationnelles et stocke le matériel du secours. Il se rend indispensable, assurant une permanence capable d'effectuer de nombreuses interventions. son effectif et ses qualifications technique se renforcent. Le GSHM devient le Peloton Spécialisé de Haute Montagne (PSHM), il se rend indispensable en assurant une permanence capable d'effectuer de nombreuses interventions. Il est rebaptisé Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne (PGHM), le 03 septembre 1971, avec à sa tête le lieutenant Jean-Jacques Mollaret. Le PGHM a ses quartiers dans la caserne Anselme à Chamonix. En 2018, le PGHM de Chamonix compte 44 militaires à l'effectif : 2 officiers, 2 secrétaires, 3 maître chiens secouristes, 33 secouristes et 4 gendarmes adjoints volontaires. Le 5 février 2018, commémoration du 60^{ème} anniversaire de la création du Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne (PGHM) de Chamonix, et inauguration d'une plaque en hommage aux deux alpinistes Vincendon et Henry disparus en décembre 1956.



Le PGHM de Savoie implanté à Bourg Saint Maurice est doté d'un effectif de 35 hommes répartis entre Bourg Saint Maurice et Modane. Ne disposant pas d'hélicoptère, notre poste de secours qui est situé à Courchevel 1850 dispose en période hivernale des deux 'machines' du Secours Aérien Français (SAF)

La Gendarmerie Nationale décide de créer, le 16 mars 1957, la **Section Aérienne de Gendarmerie de Lyon** sur l'aéroport de Bron. A l'origine, implantée dans le hangar G, elle est dotée d'un Bell 47 G-2. Après 120 heures de vol, l'appareil est détruit à 40% lors d'un accident de montagne au Col du Lautaret. Le 31 juillet 1957, l'Alouette II SE-3130 n°1075, convoyée à Lyon par le Lieutenant Collard, est le premier hélicoptère de ce type affecté à la Gendarmerie. Dans les premières années du fonctionnement du Secours en montagne en Haute Savoie, il était fait appel à l'hélicoptère de la Gendarmerie basé sur l'aéroport de Lyon-Bron. Le Lieutenant Collard qui a pris le commandement de la SAG de Lyon est appelé, le 8 août, à effectuer une intervention à proximité du refuge de 'L'envers des Aiguilles'. L'appareil heurte un rocher au décollage et s'écrase au fond du glacier. Le Lieutenant Collard et trois guides trouvent la mort. En 1958, une Alouette II est affectée à la SAG de Lyon, puis une deuxième en fin 1961. L'arrivée de ces appareils permet d'organiser des détachements temporaires à Chamonix au cours de la saison d'été.

Le 1^{er} juin 1963, la première Alouette III SE-3160, affectée à la SAG de Lyon, pilotée par le Chef Ladhuie, est présentée à Bron par le Lieutenant Fuhrmann. La SAG de Lyon possède alors une Alouette III et deux Alouette II.

En 1971, début du DAG de Megève. Le 1^{er} août 1972, la Section de Lyon est dotée d'un avion Nord 3400, cet appareil sera remplacé en avril 1974 par un Cessna 206.

Le Commandement régional expérimente, en 1976, le détachement temporaire d'un hélicoptère à Modane. Le 15 juillet 1978, l'Alouette III SA-3198 n°2197 heurte une ligne électrique désaffectée à proximité de Modane et s'écrase au sol. Un mort et un blessé grave sont retirés de l'épave. Cet hélicoptère sera 'reconstruit' par l'Aéropostale et reprendra du service. Le 11 août 1985, lors d'un vol d'entraînement en Haute Maurienne, ce même appareil s'écrase au pied d'une paroi rocheuse lors d'un décollage au Grand Argentier. Des débris de l'appareil sont retirés un blessé grave et trois morts dont l'Adjudant Soule, mécanicien et le Maréchal des Logis Chef Latreille, pilote.

Le 15 octobre 1984, la SAG de Lyon s'installe dans une nouvelle structure, au sud des installations aéroportuaires de Bron. Le 7 mai 1987, l'Alouette II n°1117 de la SAG de Lyon est remplacée par un Ecureuil AS350 B. Moments émouvants quand on sait que la dernière Alouette II de la Gendarmerie sera réformée en mai 1991 après avoir sillonné le ciel de la région lyonnaise depuis le 6 mars 1958 et effectuée 8250 heures de vol, s'être posée des dizaines de fois sur le toit de l'Europe et évacuée des centaines de personnes, tant en montagne, qu'au profit du SAMU de Lyon.

Le 15 décembre 1988, création officielle du DAG de Modane, après 13 ans d'expérimentation. L'Alouette III SA-3198 n°1956 est affectée à cette base qui sera commandée d'abord par le Maréchal des Logis Chef Franjou, puis par l'Adjudant chef Delmotte.

Le 30 novembre 1991, dissolution du DAG de Megève. Le 1^{er} décembre 1991, création du DAG de Chamonix qui se transforme en SAG, implanté sur la DZ des Bois, le 1^{er} juillet 2003. Fin 2008, début opérationnel de l'EC 135 qui sera destiné plus particulièrement à des opérations de police, et dernier vol d'une Alouette III, le 10 octobre 2009.

Depuis 2006, la Section Aérienne de la Gendarmerie Chamonix Mont Blanc à Chamonix totalise 6723 heures de vol sur hélicoptère EC 145 dont 4599 heures en missions de secours. Cela représente 9082 missions de secours et 8189 personnes secourues. Activité 2011 : Chamonix : 646 heures de vol dont 405 en secours, 712 missions de secours et 901 personnes secourues. 2024 treuillages.

Le DAG de Modane est implanté sur l'héliport situé à proximité de l'aérodrome de Sollières LFKD en Savoie. Le détachement doté d'un hélicoptère EC 145 comprend un effectif de huit hommes dont trois pilotes et 'embarque' par roulement d'une semaine, soit les gendarmes du PGHM de Savoie, soit les CRS 'montagne' d'Albertville. Sa zone d'action est la 'zone montagne' de la Savoie, mais il peut intervenir sur la région Oisans/Belledonne. En 2011, son activité a été : 583 heures de vol dont 398 en secours, 536 missions de secours et 500 personnes secourues, 708 hélitreuillages

Au fil du temps; **la Protection civile devient Sécurité Civile** en 1975. Les types d'hélicoptères en service évoluent, ils se caractérisent par leur couleur jaune et rouge, et se reconnaissent à leur code radio 'Dragon'. Dans les Alpes, les hélicoptères de la Sécurité civile n'interviennent que dans la zone affectée à la Région Rhône-Alpes depuis les bases de Lyon-Bron, Grenoble-Le Versoud. et Annecy-Meythet. A noter, qu'il y a une grande interdépendance pour l'affectation des hélicoptères lors des secours en cas de catastrophes. En été 1955, la Protection civile met à la disposition de la Société chamoniarde de secours en montagne, un hélicoptère pour le repérage et le transport des blessés. En 1956, un premier secours par un hélicoptère est organisé depuis le refuge Vallot, 4362 mètres pour évacuer un blessé.

Le 19 juin 1957, est créé officiellement le Groupement d'hélicoptère de la Sécurité Civile et acquisition de deux Augusta Bell 47 G 2. Le 15 juillet 1957, ouverture à Grenoble d'une base pour l'assistance en montagne et le 25 novembre 1957, à Lorient, ouverture de la base pour l'assistance en mer. La base de Lyon-Bron est construite au début de l'année 1982 et, devient opérationnelle, en octobre, sous les ordres de Monsieur Leplus. Elle est dotée d'un hélicoptère Alouette III. A chaque appareil est affecté un équipage qui se compose d'un pilote et d'un mécanicien-sauveteur-secouriste auquel s'ajoute, depuis l'été 2006, une équipe médicale deux personnes du SAMU (personnels des Hospices Civils de Lyon) ou des pompiers. L'appellation de l'hélicoptère affecté à la base du Service de la Sécurité Civile de Bron est Dragon 69. Il s'agit de l'indicatif radio propre au Service de la Sécurité Civile du Rhône. De 9

heures du matin au coucher du soleil, 8 personnes sont présentes sur la base. Les personnels sont d'astreinte 24/24 heures et 365 jours par an, et sont en mesure de décoller dans l'heure qui suit l'alerte. L'intervention de l'hélicoptère permet d'acheminer n'importe où et très rapidement une équipe médicale spécialisée sur un lieu d'accident par exemple. Il peut également transporter rapidement un blessé, une personne en détresse vers un centre hospitalier permettant ainsi de gagner de précieuses minutes. Il intervient principalement dans la région lyonnaise et dans les départements limitrophes tels que l'Ain, la Loire ou l'Isère. Cependant, il n'est pas rare qu'ils se rendent dans des régions voisines (Franche-Comté, Bourgogne, Auvergne,...).

Depuis 2004, Monsieur Gilles Bidon, a pris en charge la base du Service de la Sécurité Civile de Bron. La mise en place d'un hélicoptère du Service d'aide médicale urgente (SAMU), à partir de septembre 2005, cet hélicoptère EC-135, immatriculé F-GSMU, a quasiment repris la totalité de l'activité des transferts inter-hospitaliers qui était auparavant effectuée par la Sécurité Civile. A l'origine, le F-GSMU était basé soit à l'hôpital de Grenoble, soit à l'hôpital Lyon-Sud (alternances de 6 mois). Cet alternat a été supprimé en 2007, le Samu de ces deux départements dispose chacun de leur propre hélicoptère. En 2007, Dragon 69 a effectué 684 vols représentant un volume de 545 heures de fonctionnement réparties en 429 missions primaires et 92 transports médicalisés. Depuis 2011, l'hélicoptère du Samu 69 est basé sur l'aéroport de Lyon-Bron à côté des bases de la Gendarmerie et de Sécurité Civile. Cet appareil qui appartient au Secours Aérien Français (SAF-Hélicap) est exploité par les Hospices Civils de Lyon.

5 juillet 1957, création d'un détachement expérimental de la Protection civile sur l'aérodrome de Grenoble-Jean Mermoz dans l'Isère. M. Gérard Frommweiler qui assure la direction de cette base est secondé par M. Leplus, tous les deux pilotes. La base est installée dans les locaux de l'Aéro-club du Dauphiné. Elle est équipée d'un hélicoptère Bell 47 G2, immatriculé F-BICA. Un deuxième appareil arrive le 28 juin 1958, une Alouette II, immatriculée F-BIFM. En décembre 1959, l'Alouette II intervient lors de la rupture du barrage de Malpasset dans le Var. 1962, arrivée de l'Alouette III, la base participe au détachement estival à Chamonix 1963, inauguration des locaux de la base sur l'aérodrome, le personnel de la base comprend 4 pilotes et 4 mécaniciens-sauveteurs, et arrivée d'une deuxième l'Alouette III. M. Leplus après un stage à Dax devient le premier formateur pilote de la Protection civile. 1967, avec l'organisation des Jeux Olympiques d'Hiver, la base est transférée sur l'aéroport de Grenoble-Le Versoud, la base de Grenoble qui assurait un détachement hivernal à Courchevel met fin à celui-ci et le remplace par un autre à l'Alpe d'Huez.

Les premières expérimentations en vol de la civière hélitreuillable sont effectuées avec Alfred Leplus et Alain Frébault de Grenoble en 1971/72. De 1988 à 2000, détachement estival à La Bérarde. 2002, ouverture d'un détachement estival à l'Alpe d'Huez. 2005, affectation du premier EC 145. 2009, début des missions de secours de nuit. 2010, début de la médicalisation avec le SAMU 38, 2016, M. Guillermet, chef de base et pilote assisté de 4 pilotes et 4 mécaniciens-opérateurs de bord.

1^{er} avril 1964, ouverture de la base de Protection Civile d'Annecy sur l'aéroport d'Annecy-Meythet. Cette base est placée sous la direction de M. Jean-Louis Lambert assisté de MM. Francis Riera, Christian Graviou, Paul Rouet, Louis Maret et Jacques Bérard, la plupart des anciens de la base de Grenoble. C'est l'unique base-mixte regroupant sapeurs-pompiers, gendarmes et SAMU. La première mission de la base a lieu, le 30 mai, avec l'Alouette II. En 30 ans, les sauveteurs ont secouru 9 000 personnes et effectué plus de 15 000 heures de vol.

En 2018, sur l'aéroport du Meythet, six pilotes et six mécaniciens de la Sécurité civile arment la base toute l'année et 24 heures sur 24 avec deux EC145.

ALPES du SUD

Dans le département des Hautes Alpes, le Secours en Montagne est confié : à un corps des Compagnies Républicaines de Sécurité (CRS) au poste-frontière de Clavière en 1958 ; à la Gendarmerie Nationale qui crée à Briançon, le Groupe Spécialisé de Haute Montagne (GSHM), le 1^{er} avril 1959. Ce GSHM est composé de six gendarmes qui prennent leur quartier dans un bâtiment neuf route de Puy Saint Pierre à Briançon. L'adjudant Frédéric Balmain prend le commandement de cette unité. A cette époque il est ouvert une certaine compétition dans les secours entre les CRS et la Gendarmerie. Une alternance hebdomadaire du service mettra fin à ce problème. Le 1^{er} novembre 1963, le GSHM devient le Peloton Spécialisé de Haute montagne (PSHM) avec un effectif de 30 hommes réparti entre Briançon et Embrun. Avec le développement des sports d'hiver, les gendarmes du PSHM se voient confier la mission d'assurer la sécurité sur les pistes de ski. Le PSHM arme ainsi en pisteurs secouristes plusieurs stations des Hautes-Alpes : Montgenèvre, Serre-Chevalier, Puy Saint Vincent, Vars, Dévoluy, Crévoux, Les Orres, puis en 1982 à La Grave comme patrouilleurs et en poste avancé, après la construction du téléphérique. Le 1^{er} novembre 1963, le GSHM devient le Peloton Spécialisé de Haute montagne (PSHM) avec un effectif de 30 hommes réparti entre Briançon et Embrun. Avec le développement des sports d'hiver, les gendarmes du PSHM se voient confier la mission d'assurer la sécurité sur les pistes de ski. Le réseau radio secours « préfecture » est créé en 1966. Les refuges se dotent également de moyen radio. En octobre 1970, le Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne (PGHM) est créé. Il s'agit d'une unité de gendarmes auxiliaires qui faisaient leur service national au sein de la gendarmerie. Cette unité était constituée de 18 gendarmes auxiliaires et de 6 encadrants dont certains issus du PSHM. En été, l'unité s'entraînait en montagne et passait le brevet d'alpiniste militaire au CRISA à Montgenèvre. En saison hivernale, les meilleurs éléments venaient renforcer le PSHM en station pour le secours sur piste. En 1971, le PSHM se regroupe au sein du PGHM de Briançon. En 1972, la gendarmerie se retire des stations de ski où les gendarmes-secouristes effectuaient les secours pour laisser la place aux pisteurs-secouristes civils. Le PGHM occupe la caserne « des Cros » à Briançon en 1975. En 1993, le réseau radio 150Mhz 'Oisans-Ecrins' est créé. Il s'opère alors une grande évolution dans le secours en montagne briançonnais. Les relais-radio sont disposés stratégiquement afin de couvrir l'ensemble du territoire alpin des Hautes-Alpes. Les secouristes peuvent maintenant communiquer avec le PGHM lors des secours. L'hélicoptère est joignable en vol sur tout le département. Les refuges sont tous dotés de base radio « Oisans-Ecrins ». Ces derniers peuvent ainsi communiquer entre eux pour les réservations, et également passer les alertes à l'unité de secours. En parallèle, la gendarmerie crée son propre réseau radio 'réseau gendarmerie' qui utilise les mêmes emplacements de relais que le réseau «Oisans Ecrins'. Le PGHM change de locaux, en 1998, et occupe sa caserne actuelle 'Chandemier-Granados', nom du pilote et du mécanicien décédés en opération de secours dans le massif du Pelvoux, secteur de la bosse de la Momie, le 21 avril 1996.

La création d'un PGHM à Jausiers (Alpes de Haute Provence) date de l'année 1975. De nos jours, l'effectif est 14 gradés qui interviennent sur un vaste territoire qui va des Alpes de Haute Provence aux Hautes Alpes, sans oublier le Var, les Alpes Maritimes, le Vaucluse et les Bouches du Rhône. Tous les matins, deux secouristes gendarmes du PGHM de Jausiers se rendent à l'hélistation du DAG de Digne à Aiglun.

Le 27 juillet 1960, une Alouette II de la section d'hélicoptère de la gendarmerie de la 9^{ème} région militaire vient aider et renforcer le travail du GSHM. Une alerte aérienne pour le secours en montagne est assurée en période estivale. Le Détachement Aérien Gendarmerie (DAG) de Briançon dirigé par le capitaine Viot s'installe dans la cour du 159^{ème} Régiment d'Infanterie Alpine (RIA) à Briançon. L'emploi de l'hélicoptère en secours est encore expérimental, les caravanes terrestres resteront la règle pour quelques années encore. En 1965, le DAG quitte le quartier du 159 RIA à Briançon pour s'installer à la Dropping Zone (DZ) des Sagnes. En 1970, l'hélicoptère du DAG s'installe définitivement à Briançon à la DZ des Sagnes. Un hangar pour accueillir l'hélicoptère est rapidement construit par les gendarmes-secouristes. En 2008, l'Alouette 3 est remplacée par un hélicoptère de dernière génération EC 145. L'EC 145 est un hélicoptère moderne, plus puissant, à bi-turbine de 2x800 chevaux, plus spacieux, et muni d'un treuil de 90 mètres permettant la descente et la remontée de 2 personnes. En 2015, le très vieux projet de transfert de la DZ des Sagnes vers l'hélistation à Villard Saint Pancrace voit le jour. Les gendarmes disposent maintenant d'un équipement moderne, fonctionnel et particulièrement bien adapté aux opérations de secours actuelles.

DAG de Digne, depuis l'hélistation d'Aiglun, près de Digne

Au terme de cette étude, en résumant la liste des accidents survenus aux équipages des hélicoptères des Formations Aériennes de la Gendarmerie et des Groupements d'hélicoptères de la Protection civile, rendons hommage aux équipages et à ceux qui ont donné leur vie pour le Secours en Montagne.

21 août 2008, l'hélicoptère de type Alouette III, immatriculé F-ZBFM, n°1280 de la Sécurité civile effectue un atterrissage d'urgence dans les Alpes à "La Combe Maudite" (Haute-Savoie) après que les pales de la machine aient heurté un rocher

21 juillet 1996, au cours d'une tentative d'une évacuation d'un randonneur tué, l'Alouette III Gendarmerie de Briançon, immatriculé F-MJBK se crash à La Chapelle-en-Valgaudemar, dans le massif des Écrins (Hautes Alpes) ; miracle : 5 blessés.

21 avril 1996, l'hélicoptère de type Alouette III SA319B n°2045, immatriculé F-MJBO, du Détachement aérien de Briançon se crash dans le massif du Pelvoux (Hautes Alpes) ; à son bord disparaissent le pilote Xavier Chandelier et le mécanicien Yves Granados.

27 juillet 1995, l'hélicoptère de type AS 350 B2 Ecureuil, immatriculé F-ZBFR, n°2100 de la Base Sécurité civile de Cannes (Alpes Maritimes), indicatif Ecureuil 06 s'écrase à Saint-Etienne-de-Tinée (Versant Italien du massif de Malaterre). Il semblerait que le rotor de l'hélicoptère ait heurté le massif lors d'une mission de reconnaissance sur les points hauts du secteur d'Aurons, en vue d'implanter de nouveaux relais radio pour le secours en montagne. 4 morts.

22 février 1994, l'hélicoptère de type Alouette III, immatriculé F-ZBAW, de la Sécurité civile effectue un posé dur à l'entrée de la Vallée Blanche, dix minutes après avoir décollé de la DZ des Bois de Chamonix (Haute Savoie) pour se rendre sur le lieu du crash de la veille..L'équipage Vincent Saffioti / Francis Delafosse + trois passagers s'en sortent indemnes.

21 février 1994, l'hélicoptère de type Alouette III (vraisemblablement F-ZBBC Dragon 74) de la Sécurité civile se crash près des séracs de la Vallée Blanche près de Chamonix (Haute Savoie) suite à l'extinction de la turbine due à l'ingestion de neige poudreuse dans l'entrée d'air. L'équipage Michel Potier/Noël Rivière s'en sort indemne.

12 janvier 1994, l'hélicoptère de type Alouette III, immatriculé F-ZB__) Dragon 38 de la Sécurité civile de la base de Grenoble-Le Versoud se crash à l'atterrissage non loin de la cabane de Carrette dans le Vercors (Isère), suite à un problème technique. Le pilote Alain Franjon, le mécanicien et les trois autres occupants de la machine s'en sortent indemnes.

14 octobre 1993, une Alouette III de la Gendarmerie nationale s'abîme dans le massif des Écrins (Hautes Alpes). Les trois occupants sortent indemnes de l'appareil.

6 septembre 1991, dans le cadre d'une mission pour le compte de l'ENSA (Ecole Nationale de Ski et d'Alpinisme), l'Alouette III, immatriculé F-ZBAS, de la Sécurité civile de la base d'Annecy-Meythet, après avoir déposé du matériel au refuge Vallot dans le massif du Mont-Blanc, se crash en raison d'un fort vent rabattant après avoir survolé l'arête sommitale du Mont Blanc ; le pilote Patrick Bros décède, le mécanicien d'équipage Noël Rivière est grièvement blessé ainsi que les deux autres occupants de l'hélicoptère.

11 août 1985, au cours d'un vol d'entraînement dans le massif de Haute-Maurienne (Savoie), l'Alouette III, immatriculée F-MJBR, de la Gendarmerie, s'écrase au pied d'une paroi rocheuse alors qu'elle décolle du Gand Argentier à 2560 mètres d'altitude. Des débris de l'appareil, les sauveteurs évacuent un blessé grave et trois morts, dont l'adjudant Bernard Soulé, mécanicien et le maréchal des logis-chef Guy Latreille, le pilote.

24 janvier 1985, l'hélicoptère de type Alouette II de la Gendarmerie, immatriculé F-MJBH, effectue un posé dur en montagne à la Cime de la Condamine dans le massif des Écrins (Alpes de Haute Provence).

3 février 1984, vers 16 heures, l'hélicoptère Alouette 3 SA 316 B n°2355, immatriculé F-ZBDP, appartenant à la Sécurité civile et basé à l'altiport de l'Alpe d'Huez, s'écrase au lieu dit «Le Vert», sur la commune de Bourg d'Oisans (Isère). L'appareil, qui heurte une ligne électrique, effectuait une mission de dépannage pour l'EDF au profit des habitants de la commune de Villard-Reymond privés d'électricité. Le pilote et le mécanicien trouvent la mort dans cet accident, alors que les agents EDF sont grièvement blessés.

15 juillet 1978, l'Alouette III SA-319B, n°2057, immatriculée F-MJBP, de la Gendarmerie heurte une ligne électrique désaffectée au lieu-dit "Le Lavoir" sur la commune de Modane (Savoie) et s'écrase au sol. Bilan : un mort et un blessé grave.

3 novembre 1974, évoluant dans le massif de la Rouye, l'Alouette III, de la Gendarmerie, immatriculé F-MJBM, heurte une paroi enneigée à La Chapelle-en-Valgaudemar (Hautes Alpes); 2 morts : l'adjudant Dussauge Georges et le maréchal des logis-chef Couffe Guy.

28 juillet 1974, au cours d'une mission de sauvetage sur le glacier de «La Muzelle» (Isère), l'Alouette III, immatriculé F-ZBAL, de la Protection civile est touchée par une chute de pierres ; à bord, le pilote Alain Frébault accompagné du Chef Mécanicien de la Base Michel Lamousseet des sauveteurs. Tous échappent miraculeusement à une mort certaine.

3 septembre 1971, un hélicoptère de type Alouette III de la Protection civile de la Base d'Annecy s'écrase sous l'arête du Goûter.(Haute Savoie). Heureusement, plus de peur que de mal pour l'équipage : Jean-François Belleguic, pilote et Gilbert Mezureau, mécanicien d'équipage.

31 août 1971, un hélicoptère de type Alouette III, immatriculé F-ZBAS, de la Protection civile de la Base d'Annecy est endommagé.

11 août 1963, crash de l'Alouette II, immatriculé F-ZBAC, de la Protection civile sur le massif de la Meije (Hautes Alpes), avec à son bord le lieutenant Pilote Jacques Wattlebed et deux sauveteurs de la C.R.S. 47, Francis Arnauf et François Falquet. Les trois membres d'équipage décèdent.

1963, un hélicoptère de type SA 3160 Alouette III n°1097, immatriculé F-MJBE, de la Gendarmerie piloté par le maréchal des logis-chef André Viot percute une ligne à haute tension à La Grave dans le massif de la Meije (Hautes Alpes).

L'hélicoptère, acteur principal du Secours en Montagne

30 juillet 1962, un hélicoptère de la Protection civile de type Alouette III, immatriculé F-ZBAL, piloté par l'équipage Jean Le Gac, pilote et Louis Bovier, mécanicien, venue de la Base de Grenoble-Eybens décolle de Chamonix avec un sauveteur pour l'Envers des Aiguilles afin de récupérer un alpiniste blessé à la jambe. Au retour du secours en rejoignant Chamonix, au-dessus de la mer de la Glace (Haute Savoie), la porte gauche de la soute à bagages, mal verrouillée, s'ouvre en se relevant et percute les commandes (bielles) du rotor principal. L'hélicoptère devenu incontrôlable plonge vers le glacier, rebondi et glisse sur le côté. Miraculeusement, aucun blessé par ce crash.

12 décembre 1961, un hélicoptère de la Gendarmerie de type SE 3130 Alouette II s'écrase au Dôme du Goûter dans le massif du Mont-Blanc. On dénombre deux survivants.

8 mars 1961, un hélicoptère de la Gendarmerie de type SE 3130 Alouette II, immatriculé F-MJAR, effectue un posé dur lors d'un entraînement en montagne avec l'équipage maréchal des logis-chef André Viot et le gendarme Guingand près de Montgenèvre/Briançon (Hautes Alpes)..

15 juin 1960, crash de l'Alouette II, immatriculée F-BIFM, n°1165 de la Protection civile Base de Grenoble-Eybens, pilotée par le lieutenant Gérard Frommweiller. En essayant d'atterrir sur une DZ près du Moucherotte (Isère), le rotor de queue heurte des rochers et l'hélicoptère s'écrase : les cinq occupants à bord en réchappent miraculeusement avec des blessures mineures (Gérard Frommweiler, CDB, Jean-Louis Lumpert, Pilote, Gabriel Montmasson, MSS et 2 passagers Parisiens de l'Échelon Central). Lors de sa récupération à l'aide d'un Sikorsky S-58/H-34 venu de la BE 725 du Bourget-du-Lac, le câble cargo-sling se casse et l'Alouette II s'écrase dans la forêt.

2 août 1957, l'hélicoptère SE-3130 Alouette II, immatriculée F-MJSA, n°1075, appartenant à la SAG de Lyon, piloté par le lieutenant Bernard Collard, heurte un rocher au décollage depuis le refuge de l'Envers des Aiguilles (Haute Savoie)). L'appareil s'écrase au fond d'un ravin. Le lieutenant Collard et trois guides trouvent la mort.

19 juillet 1957, un hélicoptère de type Bell 47 G2, immatriculé F-BICA,, de la toute nouvelle Base Protection civile de Grenoble, effectue un posé dur suite à une panne moteur. Équipage : Alfred Leplus, pilote, et Louis Maret, mécanicien.

Juin 1957, un hélicoptère de type Bell 47 G2, n°204, immatriculé "BF", de la SAG de Lyon piloté par le gendarme Jean Ladhuie effectue de nuit un posé dur au col du Lautaret (Hautes Alpes).

Cet hommage s'adresse aussi aux équipages des entreprises privées qui interviennent dans le cadre du Secours en Montagne :

9 février 2003, dans le cadre d'une mission de secours en montagne, un pilote de MBH (Mont Blanc Hélicoptères) décolle de l'hélicoptère du centre de secours de Samoëns afin de déposer un pisteur sur le domaine skiable de Samoëns (Haute-Savoie). Pendant l'atterrissage sur le sommet de la Tête du Pré des Saix (altitude 2118 mètres), il perd à faible hauteur le contrôle de l'hélicoptère qui se couche sur le côté droit.

19 février 2002, un hélicoptère s'écrase à Flaine (Haute-Savoie) lors d'une mission de secours sur le domaine skiable : quatre morts. Un hélicoptère Ecureuil, immatriculé F-GRDM, appartenant à la société MBH en mission de secours venait d'embarquer une touriste néerlandaise blessée pour la transférer au poste de secours. Au décollage, l'appareil a heurté un câble utilisé pour transporter des charges explosives servant à provoquer les avalanches. Il s'est écrasé à une dizaine de mètres d'un restaurant d'altitude bondé et à proximité de trois réservoirs de gaz. Le pilote a tout tenté pour ne pas s'écraser sur le bâtiment. Les quatre occupants de l'hélicoptère ont été tués.

L'hélicoptère, acteur principal du Secours en Montagne

23 février 1985, crash de l'hélicoptère de type SA-315B Lama, immatriculé F-BPXS ,d'Héli-Unon, près de la station de ski de Flaine en Haute-Savoie (Haute Savoie).

Sources : avec l'aimable collaboration du DAG de Briançon , divers documents Internet

L'hélicoptère, acteur principal du Secours en Montagne (C) Copyright CALM 06/2019