

8° V

78665

le SECOURS arrive du CIEL



rené romet



hatier

Le SECOURS
arrive du
CIEL

80V
78665

L

DL-29-09-1976-21038

Ont contribué à la rédaction de cet ouvrage

1. Monsieur le Général commandant l'Aviation Légère de l'Armée de Terre.
2. Monsieur le Directeur de la Sécurité Civile.
3. Monsieur Félix Germain, Président d'honneur du Secours en montagne (F.F.M.).
4. Monsieur Yves Pollet-Villard, Professeur à l'E.N.S.A., Président de la Commission technique du Secours en montagne de la F.F.M.
5. Monsieur Louis Burdet, Président des deux Savoie de la F.F.M.
6. Monsieur le Capitaine Mollaret, commandant la Compagnie de gendarmerie du Mont-Blanc.
7. Monsieur le Capitaine Colin Roger, Chef de la Base d'Annecy.
8. Monsieur Petit-Prestout Robert, Chef du Centre de Secours de Chamonix.
9. Monsieur Maillet Jean-Pierre.
10. Monsieur Amena Roger.
11. Messieurs Maret, Mezureau, Schuller, membres d'équipage de la Base Hélicoptères d'Annecy.

© HATIER PARIS 1976

Toute représentation, traduction, adaptation ou reproduction, même partielle, par tous procédés, en tous pays, faite sans autorisation préalable est illicite et exposerait le contrevenant à des poursuites judiciaires. Ref. Loi du 11 mars 1957.

ISBN 2-218-03 744-0

Le SECOURS arrive du CIEL



rené romet



hatier



Aiguille du Midi (Massif du Mont-Blanc).

Avant-Propos

Il peut paraître paradoxal qu'un montagnard parle de l'hélicoptère, cette machine admirable, certes, de légèreté et d'efficacité, mais qui trouble un milieu naturel où tout n'est qu'effort, silence et solitude.

Malgré cela, une solide amitié unit souvent équipages d'hélicoptères et montagnards. Sans doute leur univers, où se mêlent action et contemplation, est-il le même.

S'ils assistent émerveillés aux spectacles de la nature : lever du jour, matinées limpides, mouvement des nuages, ombres et lumières sur les arêtes ou les glaciers, ils affrontent aussi les mêmes éléments : neige, froid, brouillard, tempête. Mettant à profit leur expérience et leur technique, ils doivent lutter pour progresser, mesurant ainsi mieux que quiconque le prix de l'existence.

Les relations entre les hommes se renforcent lorsqu'ils sont associés à une entreprise commune de sauvetage; ils appartiennent à la même famille où règnent confiance et solidarité. Enfin, depuis quelques années, les « Compagnons de l'Alouette » sont les anges gardiens des montagnards : combien d'entre eux, en effet, on eu la vie sauve grâce à la rapidité d'un secours venu du ciel!

Pour toutes ces raisons, les montagnards accueilleront avec joie l'ouvrage du pilote René Romet. Nous espérons qu'ils se familiariseront avec l'hélicoptère et qu'ils contribueront à leur propre sécurité ainsi qu'à celle des équipages.

Nous pensons également qu'une connaissance approfondie des difficultés du pilotage et de la limite des machines influera sur l'attitude des alpinistes. Puisse-t-ils, en effet, être convaincus dès aujourd'hui qu'ils doivent d'abord compter sur eux-mêmes, ainsi que l'ont toujours fait leurs aînés!

Cette notion de responsabilité n'est-elle pas d'ailleurs au cœur de leur activité?

YVES POLLET-VILLARD.

Préface

C'est au début des années 20 que, pour la première fois, un hélicoptère a réussi à s'élever pendant 1 mn, à une altitude de l'ordre du mètre.

C'est au début des années 70 qu'est sorti en série le Lama, hélicoptère capable de se poser au sommet du Mont Everest.

Il a donc fallu une cinquantaine d'années pour franchir toute l'échelle des altitudes terrestres. Mais pour le sauvetage en montagne, l'altitude la plus courante, c'est la zone de 3 000 à 4 000 mètres. La mise en service, dans la Gendarmerie et la Sécurité Civile, de l'Alouette II en 1957, puis de l'Alouette III en 1963 a donc marqué des étapes décisives.

Les pilotes d'essais ont été les premiers à aller « tâter » la montagne, pour déterminer ce que leurs hélicoptères étaient capables de faire en altitude. Ils ont, lorsque leurs appareils n'existaient qu'à l'état de prototypes, effectué les premiers sauvetages en montagne.

Au moment de livrer leurs premières machines, ils ont enseigné ce qu'ils savaient aux pilotes de la Sécurité Civile et de la Gendarmerie qui ont rapidement dépassé leurs maîtres et sont devenus les véritables professionnels du sauvetage par hélicoptère.

Les problèmes du sauvetage en montagne par hélicoptère ne relèvent pas seulement de la technique de l'hélicoptère et de l'aérologie :

- Il y a des problèmes fondamentaux d'organisation : dans quel cas, comment, par qui doit être déclenché le sauvetage en montagne?

- Une parfaite connaissance des signaux de détresse est indispensable : qui ne se souvient des jours perdus, dans

l'affaire des Grandes Jorasses en février 1971, parce que le signal conventionnel de détresse n'avait pas été adressé correctement à l'hélicoptère qui était venu voir où en était l'ascension?

- Et l'auteur rappelle très justement les connaissances d'alpinisme indispensables à tout pilote d'hélicoptère en montagne.

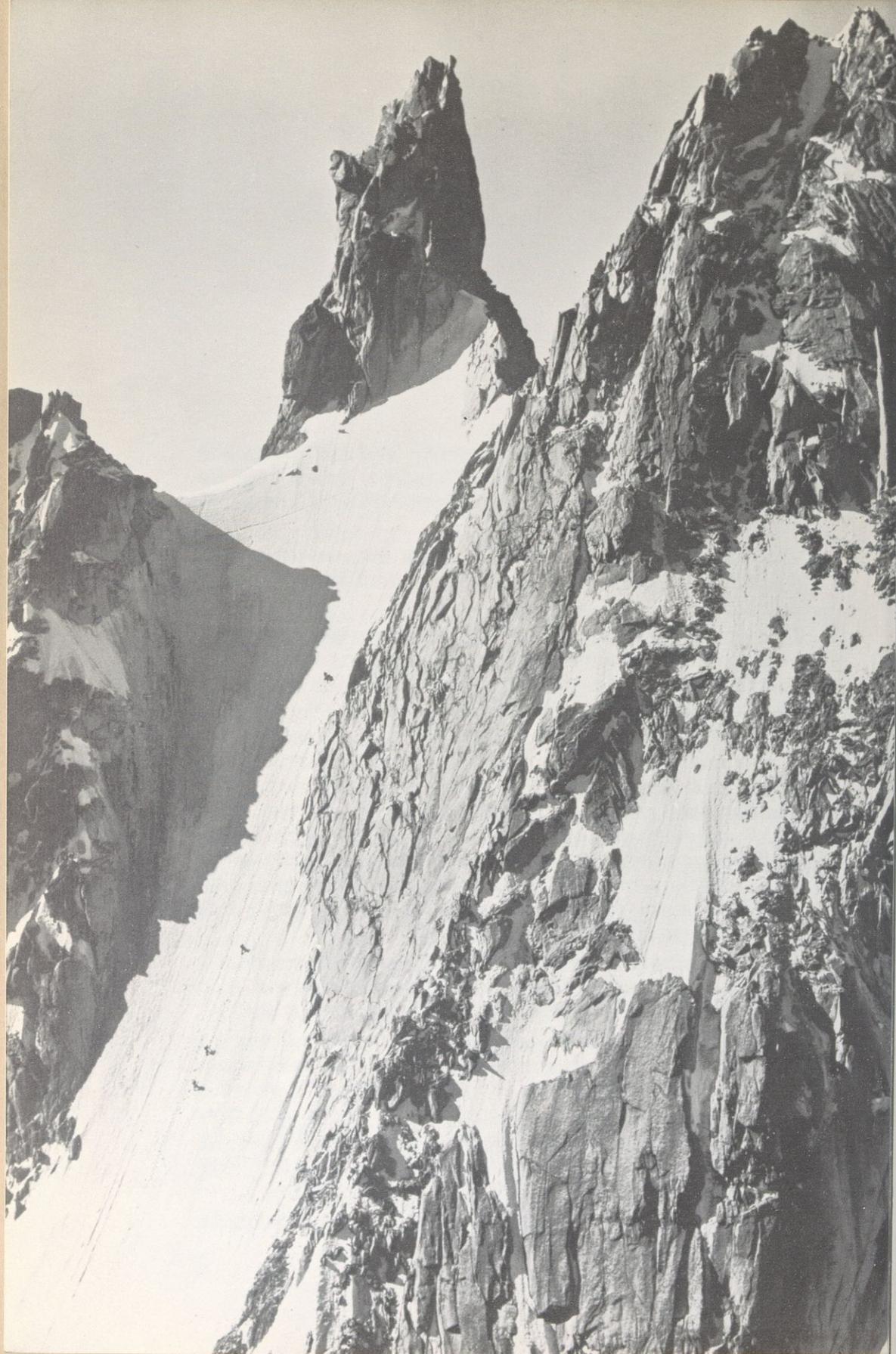
L'équipage du Sikorsky H 34 qui en essayant de sauver Vincendon et Henry, s'est retrouvé dans la neige à 4 000 m d'altitude, fin décembre 1956, ne discutera sûrement pas l'utilité de ce chapitre.

Le livre de M. Romet a le grand mérite de traiter tous ces problèmes à la fois. Il intéressera tous ceux qui sont concernés : responsables de la Sécurité Civile et de la Gendarmerie, membres des Sociétés de secours en montagne, pilotes, guides, alpinistes. Il m'est agréable, en préfaçant ce livre, de rendre hommage aux pilotes qui se dévouent au service de la plus noble utilisation de l'hélicoptère : le sauvetage des vies humaines. Nombreux sont ceux qui ont sacrifié leur propre vie.

Qu'il me soit permis de rappeler seulement le nom du premier d'entre eux, le Lieutenant de Gendarmerie Collet, mort au refuge de l'Envers des Aiguilles, en août 1957.

Maintenant encore, malgré l'expérience des pilotes, les risques restent élevés : car il y a une sorte d'escalade entre l'expérience du pilote et la difficulté de l'opération tentée. Et chaque fois le pilote se trouve confronté avec ce grave problème moral : où faut-il s'arrêter dans le risque à prendre pour sauver quelqu'un, alors que ce risque met lui-même en jeu de nouvelles vies humaines?

J. Boulet



ANECDOTE

COMPAGNIE SAVOYARDE DES GUIDES DE HAUTE MONTAGNE

Refuge d'Argentière, 30 août 1974, 2 h du matin, Jean Frank le gardien nous réveille en douceur comme d'habitude.

Hier soir, en arrivant avec Patrick Vallençant, nous avons rencontré Jean Affanasieff qui, à défaut du client prévu, viendra avec nous à la voie des Suisses, dans la face nord des Courtes.

Je ne suis pas pressé de partir, peut-être un pressentiment, mais le ciel étoilé du mois d'août nous invite à traverser d'un pas rapide le glacier d'Argentière. Les rimayes inférieures de la face franchies, nous attaquons la première partie. Ces premiers deux cents mètres sont très raides, heureusement que nous avons l'entraînement de la saison dans les mollets!

Au relais, avec Patrick « sur la tête », je pense à ma maison de guide presque terminée, aux descentes à ski de couloirs ratées à cause du mauvais temps et du mauvais enneigement; peut-être que cet automne avec la nouvelle neige...?

J'ai eu tort de m'inquiéter ce matin car les conditions sont très bonnes dans la face nord, l'ambiance aussi, les principales difficultés étant franchies. Après deux cents mètres relativement faciles, la pente se redresse, un bombement de glace nous cache maintenant la pente terminale. Un bon béquet de rocher pour le relais, Patrick me rejoint et reprend la tête. Je m'assure

que le rocher sur lequel nous sommes tous les trois assurés est solide, et rapidement je remets un anneau de corde supplémentaire. Peut-être encore un pressentiment?

Patrick, quinze mètres au-dessus, est passé derrière le bombement de glace et je ne le vois plus. En face de nous, les cordées de nos amis guides montent lentement à l'Aiguille d'Argentière, à Flèche Rousse, au Tour Noir, etc. Vers le haut, des nuages portés par un fort vent du sud roulent lentement sur le bassin d'Argentière, mais nous serons largement sortis avant le mauvais temps.

Un cri, mes doigts se crispent sur la corde, en quelques dixièmes de secondes toutes les questions s'embrouillent... Patrick?

Non, la corde ne se tend pas. Une avalanche? C'est fini, ma tête est vide. Plusieurs minutes passent, je reprends lentement conscience. Patrick a crié en entendant siffler des pierres, lui-même a reçu un éclat à la jambe sans gravité.

Derrière le bombement de glace, je ne pouvais rien voir; une pierre m'a fracassé la partie droite du visage et la clavicule; une vive douleur au genou m'immobilise. Heureusement, mon auto-assurance était solide et a évité que je ne tire Patrick vers le bas. Tout est embrouillé dans ma tête mais je ne peux rien faire, seulement compter sur mes deux compagnons. Évidemment la tâche est loin d'être facile; il faut absolument se dégager du couloir à l'abri d'autres chutes de pierres.

Jean, un peu plus haut, fixe un autre point d'amarrage et a repéré, vingt mètres à droite, un endroit moins raide où ils pourront m'installer. Avec beaucoup de mal, Patrick me hisse à cette vague plate-forme et commence à me nettoyer sommairement, mais il est très inquiet car beaucoup de sang coule au niveau de la trachée-artère. Pour nous, il n'y a qu'une solution, l'hélicoptère, mais pourra-t-il manœuvrer dans cette paroi si raide? En face du Tour Noir, les cordées ont entendu des appels et comprennent à notre immobilité que nous sommes en difficulté. Averti à son tour, le gardien du refuge, après une rapide observation à la jumelle, prévient le P.S.H.M. de Chamonix. Quelques minutes plus tard, l'hélicoptère de la Sécurité Civile, piloté par René Romet, assisté du mécanicien Gilbert Mezureau, décolle avec deux gendarmes-guides. Avec ce très fort vent du sud en altitude, cela devient très difficile d'approcher la face et l'hélicoptère est dangereusement secoué. René, sachant que ce sont des guides, pouvant se débrouiller pour le treuillage, décide de déposer les deux gendarmes en bas sur le glacier.

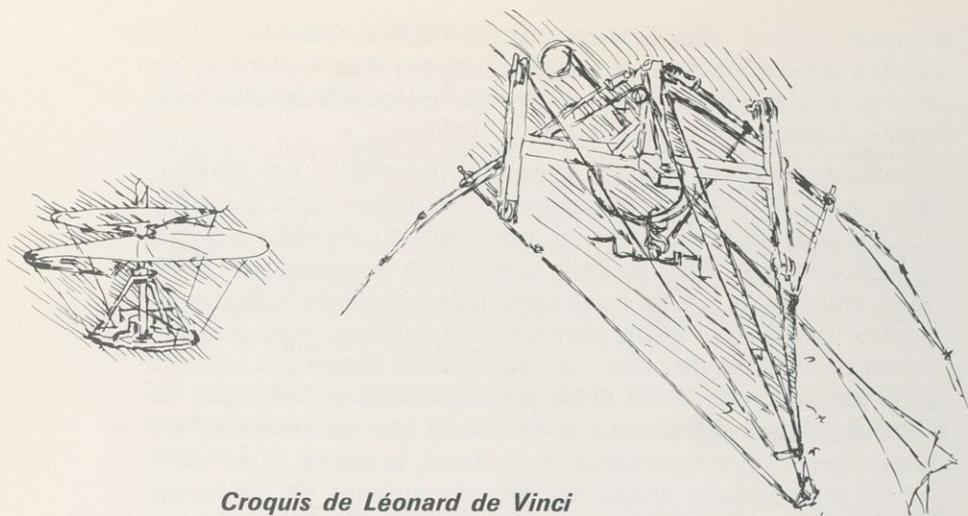
L'appareil, ainsi allégé, sera plus maniable. Maintenant, il s'agit d'approcher de la paroi. Les nuages descendent et ne sont qu'à quelques mètres au-dessus de nous. Inquiets, nous voyons l'appareil dangereusement ballotté.

Malgré les remous d'air, il approche, essaye le vol stationnaire; nous distinguons maintenant l'équipage dans la carlingue, mais, il repart et avec lui, nos espoirs... Après une nouvelle observation, l'hélicoptère s'approche à nouveau et dans les tourbillons de neige, nous voyons le treuilliste faire glisser la porte latérale; le câble descend doucement, mais s'arrête à quelques mètres de nous. Là-haut, Gilbert Mestureux sait que les vingt-cinq mètres de câble sont déroulés et fait signe au pilote de descendre encore. Il sait aussi que les pales frôlent de plus en plus près la paroi. Pour René, le pilote, la concentration est extrême; crispé sur les commandes de l'appareil, il n'ose penser aux pierres qui pourraient se décrocher du sommet et les envoyer tous les deux six cents mètres plus bas. Gilbert lui demande encore de s'approcher; alors, avec quelques mouvements latéraux, l'extrémité du câble commence à balancer de plus en plus. C'est gagné. Jean l'a attrapé. Aussitôt, le pilote descend quelques mètres en s'écartant de la face. Patrick passe le harnais sous mes épaules et vérifie la fermeture du mousqueton. Impossible pour moi de parler et de lui faire comprendre que j'ai la clavicule brisée. Tant pis pour la douleur, il fait signe à l'hélicoptère, et, lorsque je suis arraché du sol, j'ai bien l'impression que mon épaule, seulement, va rester accrochée au harnais.

Je suis déjà bien au-dessus de la face, lorsque je débouche à l'intérieur de la carlingue. Ce n'est pas un spectacle très réjouissant pour René et Gilbert mais ils peuvent maintenant penser à respirer. Cinq minutes plus tard, je suis à l'hôpital de Chamonix et à nouveau transporté à Grenoble pour une longue opération. Pour René, cela fait une vie sauvée en plus, mais dans quelles conditions!

Sans les risques pris par l'équipage, je ne pourrais certainement pas écrire ces lignes. Malgré six jours de coma suivant une longue anesthésie, trois opérations, près de quatre mois d'hôpital, six mois plus tard, je peux reprendre mes activités de moniteur et de guide.

Encore une fois, grâce à cette merveilleuse machine qu'est l'hélicoptère, maîtrisée par la qualité professionnelle exemplaire et le dévouement extrême de l'équipage, un alpiniste a été sauvé.



Croquis de Léonard de Vinci



Igor Sikorsky lors d'un vol sur le modèle US 300. Le 13 mai 1940.



Bell, modèle 30. Premier vol le 8 décembre 1945. moteur Franklin de 165 CV.

HISTORIQUE de L'HELICOPTERE

Si l'on est en droit de penser que, dès l'éveil de leur intelligence, les hommes ont envié l'essor de l'oiseau, il n'en reste pas moins que fort peu de traditions subsistent relativement à la construction et à l'utilisation des machines volantes. Pourtant le génie des anciennes civilisations aurait pu les conduire à la conception d'appareils aussi simples que nos modernes planeurs. La Chine, qui connut très tôt le cerf-volant et la fusée, eut peut-être l'idée de les associer, préluant ainsi à notre aviation contemporaine, mais aucun document n'est suffisamment probant pour qu'on puisse assurer avec certitude qu'il en fut ainsi.

Pour nous, l'histoire de la plus extraordinaire des techniques humaines ne commence qu'avec Léonard de Vinci. Il fut amené à ses conclusions par de nombreuses observations du comportement des oiseaux et l'étude approfondie, rationnelle, de l'anatomie de ces derniers. S'il n'est pas possible de savoir jusqu'à quel point Vinci a poussé l'expérimentation des machines qu'il a conçues, certaines de ses notes et plusieurs de ses croquis ont une importance particulière. Ils sont relatifs à l'*hélicoptère* et au *parachute*.

C'est en 1774 que fut construit et présenté à l'Académie des Sciences, par Launoy et Bienvenu, le premier modèle réduit qui ait volé d'un appareil à hélices sustentatrices.

rené romet

- s'engage dans l'Aéro-Navale à l'âge de 17 ans comme mécanicien-sauveteur sur hélicoptère;
- passe dans l'Alat (Aviation légère de l'Armée de Terre) comme pilote avion et moniteur pilote hélicoptère;
- entre dans la Sécurité Civile en 1970, d'abord dans les Pyrénées, puis dans les Alpes;
- chargé plus spécialement de la formation des pilotes en montagne, instructeur pilote professionnel avion et hélicoptère; totalise 6 500 heures de vol et 400 missions de secours.



Cet ouvrage, consacré au secours en montagne par hélicoptère, s'adresse aux pilotes, guides, sauveteurs, montagnards, skieurs, à tous ceux enfin qui aiment et fréquentent la montagne.

René Romet s'est efforcé de rester concret; le texte est écrit en langage simple et clair, illustré de nombreuses photos.

Ce livre n'a pas la prétention d'être la somme définitive de toutes les connaissances du secours en montagne, car celles-ci évolueront dans le temps.

Tel qu'il est, il est le fruit de l'expérience de nombreux pilotes de l'Alat (Aviation légère de l'Armée de Terre), de l'Armée de l'Air, de l'Aéro-Navale, de la Gendarmerie et de la Sécurité Civile qui durant leur vie professionnelle ont permis de sauver des milliers de vies humaines.

BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE



3 7502 00444678 9

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

