

Extrait du Helico-Fascination

<http://helico.fascination.free.fr/spip>

Cinquantième anniversaire de la Base de Grenoble

- Récits - Francis Delafosse -



Date de mise en ligne : lundi 15 octobre 2007

Helico-Fascination

Après l'inauguration officielle du Groupement Hélicoptère en 1957, c'est dans le courant du mois de juillet que sera implantée sa toute première base dans la région de Grenoble. C'est avec un appareil américain le « Bell 47 G2 » (moteur essence, pales en bois, deux civières extérieures, 3 places en cabine) qu'en ce 20 juillet 1957, deux pilotes FROMMWEILER et LEPLUS, et deux mécaniciens MONTMASSON ET MARET, se présenteront à la Préfecture de l'Isère. Dès lors, les quatre hommes partiront en reconnaissance sur toute la région. Les deux pilotes se font qualifier « spécialistes de la giraviation en altitude ». Après diverses démonstrations, ils tentent d'inclure leur appareil aux interventions des services de secours y compris en montagne, C'est pourquoi, dès les beaux jours de la saison d'été 1958, la première Alouette II du Groupement leur sera affectée ; elle leur permettra de partir à la découverte du véritable « vol en montagne » proprement dit. Ce jeune organisme d'Etat est placé sous la responsabilité du Service National de la Protection Civile. A noter, l'interdiction donnée aux équipages d'effectuer leurs interventions aériennes pour la récupération des personnes décédées. Les missions de ce type seront toujours effectuées par caravanes terrestres. Le premier crash en mission aura lieu dans le Massif du Moucherotte. Ce jour-là, le 15 juin 1960, sans faire de blessé grave, l'appareil fut en partie détruit en heurtant la paroi de roche du rotor de queue. Dès 1960, Alfred LEPLUS et MONTMASSON étudient un modèle de civière intérieure afin que les blessés soient installés non plus en civières extérieures mais à proximité du médecin durant tout le vol ; le premier modèle de fabrication locale, utilisé sur l'Alouette II jusqu'en 1977, sera approuvé par l'Administration centrale en février 1961. Le 4 octobre suivant, cette initiative autorise le tout premier transport d'enfants prématurés. Le 9 avril 1961, Madame GISCARD D'ESTAING, épouse du futur Président de la République, victime d'une chute à ski au Col des Montets (3250 m) sera récupérée à bord de l'Alouette II venue de Grenoble, par l'équipage LEGACBOVIER pour être acheminée sur Chamonix. Le 29 août 1961, quand un avion de chasse heurte les câbles de la télécabine de la Vallée Blanche à Chamonix, l'Alouette II de Grenoble sera appelée en renfort. Sur place, se trouve déjà Jean BOULET, pilote d'essai de Sud Aviation ; il est à bord d'une toute récente Alouette III munie d'un treuil de sauvetage et disposé à tenter un hélitreuillage en cas d'échec de récupération des passagers par les moyens classiques. Très intéressés par ce nouvel appareil plus que prometteur, ce type de machine sera affecté à GRENOBLE en 1962 en même temps que la livraison des nouveaux bâtiments et l'arrivée de nouveaux équipages BONELLI-ROUET-RIERA-COUVERTWATTEBLED. Le détachement permanent de l'Alouette III en période d'été à Chamonix sera créé.<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Quelques temps plus tard, à bord de l'Alouette II, toujours présente, le jeune Lieutenant Pilote WATTEBLED se tue en compagnie de deux sauveteurs de la C.R.S. 147 sur le Massif de la Meije. L'année 1963 sera l'occasion d'effectuer les premiers exercices d'hélitreuillage, la possibilité d'effectuer des mises en stationnaire, jumelée à l'utilisation du système de treuil, formeront les conditions idéales dans l'application des secours en paroi et autres endroits difficiles d'accès. Dès lors, l'essor sera considérable. Cette année-là, verra l'arrivée du Pilote FREBAULT sous la responsabilité du Chef de base Jean-Louis LUMPERT. Désormais, dans le domaine du secours en montagne, l'Alouette III prit son véritable envol et pour près d'un demi-siècle encore...