

LA BASE HELICOPTERES PROTECTION CIVILE DES ALPES – MARITIMES

Préambule :

Pour cette quinzième chronique historique, nous allons retourner dans un passé beaucoup plus proche que celui où vous plonge le résultat de mes habituelles recherches. Nous quitterons aussi, un peu, l'univers des sapeurs pompiers.

Il y a un an, le 12 mai, nous quittait Michel FOURCOUX, Chef de la base hélicoptères Sécurité Civile de Cannes. Certains perdirent un « patron » d'autres un camarade, d'autres... un ami...

Ces lignes lui sont dédiées.

La création :

Rapportant les dossiers du Général CORNIGLION-MOLINIER, dans la séance du conseil général du 10 avril 1961, Monsieur GARINO, présenta le *Plan de protection des forêts et de défense contre les calamités publiques*. Parmi les mesures proposées figurait « *la mise en place d'un hélicoptère à l'aéroport de Nice* ». Les dépenses d'investissement étant évaluées à 700 000 francs et celles de fonctionnement à 260 000 francs, le département des Alpes-Maritimes proposera une participation de 100 000 francs à compter de 1962. Pour 1961, c'est un appareil de l'aéronavale qu'il sera prévu de détacher à Nice pour les cinq mois de la saison estivale avec subvention de 60 000 francs par notre département et demande de participation à nos voisins du Var et des Basses Alpes ainsi qu'à la Corse pour une somme de 25 000 francs.

Finalement, c'est une « ALOUETTE II » du Service National de Protection Civile qui sera détachée à Nice pendant les trois mois d'été, sous la direction du Capitaine VALET et assurera une cinquantaine de missions.

Juin 1962... « L'ALOUETTE II » s'installe sur l'aéroport de Nice, à proximité des installations du service de sécurité incendie. Les locaux sont loués à la Chambre de Commerce et d'industrie pour 40 000 francs annuels. Le Capitaine VERDIER est pilote, chef de base, secondé par le gardien GRAVIOU, pilote et par deux mécaniciens : le Brigadier MARET et le Gardien MONTINI.

Le tableau d'alerte précise que « *la permanence est assurée tous les jours, y compris dimanches et jours fériés. De 8 h 30 à la nuit en période d'été et de 8 h 30 à 18 h en hiver. (...) Pendant le repas de midi, l'équipage peut être touché par téléphone à la C.R.S. n°6 (...) en dehors des heures de service par l'intermédiaire du Cabinet du Préfet, du Commissariat central ou de la C.R.S. n°6* ».

Premières années !

Une « *instruction définissant les conditions d'utilisation des bases d'hélicoptères de Protection Civile* » datée du 21 février 1963 reprend la diversité des missions : secours en montagne, en mer, en zone inondée, recherches d'avions accidentés, calamités ou catastrophes, lutte contre les incendies de forêts, évacuation de malades ou blessés « *intransportables par les moyens habituels* », missions de police, exercices et meetings, assistance technique au profit des administrations. Ce document règle aussi les questions techniques, administratives et financières. En cette époque, pas si lointaine que cela, le groupement hélicoptères possède 12 appareils (dont 3 Bell G2 à moteur à piston et civière extérieure) répartis sur 8 bases.

« Notre hélico » qui couvre aussi les départements des Basses Alpes, du Var et des Bouches du Rhône effectuera cette année là, 354 h 30 de vol pour 88 missions et travail de fond, une prospection géographique de toutes les communes du littoral pour déterminer des aires de poser sera entreprise.

1964 verra l'effectif passer à trois équipages, le départ pour Annecy du tandem GRAVIOU- MARET et son remplacement ainsi qu'une prévision de redécoupage du secteur en raison de l'implantation à compter du mois d'août d'un hélicoptère sur Marseille Marignane (l'appareil sera malheureusement accidenté le 31 juillet).

Dans son bilan annuel, le Capitaine VERDIER fera apparaître le **dispositif de transport de prématurés** « *la couveuse et son obus d'oxygène sont emportés avec la puéricultrice qui a toutes facilités pour surveiller le bébé et le manipuler pendant le vol* ».

Le Capitaine VERDIER, appelé à d'autres fonctions à l'échelon central du groupement Aérien sera remplacé comme chef de base en 1965 par le Lieutenant VAN DEN BROECK.

Le premier février 1965, la base vivait son premier déménagement vers un bâtiment situé à l'extrémité Est de l'aéroport.

En 1967, un an après un protocole d'accord entre l'armée de l'air et le Ministère de l'intérieur, le Colonel SICRE de la base aérienne 725 pose dans un memento les bases du **Commando hélicopté** pour la lutte contre les feux de forêts, il est vrai qu'en quelques années des pas de géant ont été franchi : arrivée des deux premiers avions amphibie CANSO le 25 juin 1963, utilisation de l'hélicoptère pour la surveillance, le commandement et le transport.

« C'est en terrain difficile que les moyens aériens prennent toute leur valeur (...) l'hélicoptère constitue un instrument précieux pour le commandement (...) il permet d'avoir en permanence une vue d'ensemble, des informations et liaisons directes, d'envisager plus aisément l'idée de manœuvre et coordonner les moyens aériens et terrestres (...) par le transport logistique du personnel et du matériel au plus près des foyers, il accroît le rendement et le pouvoir de lutte ».

Le dispositif comporte une alouette de la Protection Civile pour assurer coordination et commandement et trois « H 34 » de l'armée de l'air pour acheminer sapeurs pompiers, matériels et citernes souples.

En cette année 1967, la base de Nice, aura effectué 143 missions dont un spectaculaire treuillage de personnes sur un bateau qui avait pris feu au large de Nice le 26 novembre.

Le 16 mai 1968, monsieur le Préfet signera l'arrêté d'ouverture d'une hélistation dans la cour de la caserne Magnan à Nice.

« L'affaire » de l'alouette III !

Le 8 août 1969, monsieur le Préfet THOMAS demande au Ministre de l'intérieur le remplacement de « l'alouette II » par une « alouette III » utilisant de solides arguments (puissance, capacité, autonomie). Le Capitaine VAN DEN BROECK recevra une note du groupement aérien lui demandant des « explications » et « rappelant » les conditions « *de bon emploi* :

- 1) *répartition judicieuse de dépôts de kérosène,*
- 2) *utilisation rationnelle de la camionnette atelier*
- 3) *allègement de l'appareil. Il est certain que les interventions en montagne présentant rarement le même caractère d'urgence que les sauvetages en mer, l'appareil peut souvent, avant le départ être allégé de certains dispositifs et notamment l'appareil de treuillage »...*

La réponse du Chef de base, le 10 octobre 1969, est... riche : rappel des altitudes du Gélas et du Rabuons, installation de dépôts permanents de carburant à St Martin Vésubie, St Dalmas de Tende, Auron, La Foux d'Allos, réserve de carburant en jerricans, disponible à la base, chargée dans la camionnette atelier et transportée « *au plus près* » et allègement de la machine « *si le temps mis à enlever le treuil paraît d'une faible importance(...) il en est différent de celui nécessaire à le remettre pour un appel urgent en mer (...) de plus le remontage et la dépose effectués trop fréquemment son néfastes à l'accessoire, nous l'avons vu avec la flottabilité* ».

Le chef de base n'était pas au bout de ses peines puisqu'en mai 1970, le déplacement de la barrière pare souffle en vue d'accueillir à Nice des Boeing 747 rendait difficile les manœuvres de sortie du hangar et de décollage de l'hélicoptère et provoquait de la part du Ministère des transports un long courrier se concluant par « *j'estime que la solution définitive ne saurait être trouvée que dans le déplacement des installations actuelles de la Protection Civile(...) soit sur l'aérodrome de Nice soit sur un autre* ».

« L'alouette III » entrera en service à Nice en 1971, année où le groupement aérien fixera par note d'information les règles d'une autre mission de nos anges du ciel : le transport d'organes en vue de transplantations.

Nouveau déménagement !

Après avoir déposé une demande de permis de construire le 28 août, la direction de l'équipement demande le 23 novembre 1973, le transfert des installations vers la zone ouest de l'aéroport avec mise à disposition d'un hangar de 600 m². Le projet d'implantation recevra l'agrément du ministre de l'intérieur le 17 juin 1974.

Sur le plan de l'organisation opérationnelle, cette année sera celle de l'implantation d'un nouveau dépôt de kérosène à St Etienne de Tinée et depuis l'été 1973, l'habitude est prise de prévenir par radio les sapeurs pompiers de Nice du départ en mission de l'hélicoptère.

Dernier détail, relatif à ce troisième déménagement, l'inquiétude du Commandant VAN DEN BROECK le 3 mars 1975, en raison de l'aménagement à proximité de la base d'une « aire à mouettes » destinée à attirer les oiseaux, avec présence de mats de 12 mètres, projecteurs et... fientes.

Et la suite ?

La suite... l'habitude de voir dans notre ciel cette « alouette » aux formes rebondies et au cliquetis caractéristique, l'habitude pour « monsieur tout le monde » de découvrir dans la presse nombres d'articles sur des missions spectaculaires, la certitude pour nos pompiers de gagner un temps précieux sur bien des interventions et ... pour l'imprudent véliplanchiste ou randonneur, souvent la fin d'un grand moment d'angoisse, là ! Juste au moment où se tend la main du mécanicien sauveteur secouriste pour l'aider à se glisser dans la machine... puis :

Le remplacement du Commandant VAN DEN BROEK par le Colonel DURAND en août 1980. Ce chef de base sera confronté en septembre 1985 à une nouvelle demande de transfert des installations...et pourra écrire dans son bilan du 25 janvier 1990 « *le bilan de l'année 1989 est positif, il n'y a qu'un seul problème c'est celui du quatrième déménagement de la base (...) une belle base nous est promise à Sophia-Antipolis mais l'année n'est pas précisée* ».

Pourtant, après quelques réunions en février et mars 1990, les choses s'accélérent, la base s'installera de façon provisoire dans une ancienne bergerie sur l'aérodrome de Cannes Mandelieu.

Après réalisation d'un hangar livré en janvier 1991, cette implantation sera déclarée définitive en 1993.

Sur le plan de l'organisation, l'information du CODIS à chaque mission deviendra systématique, puis sera mis en service à Cannes en février 1992 « l'écureuil » immatriculé F ZBFR...

De plus, notre Département aura le privilège d'expérimenter à partir du 13 août 1986, le prototype « hélicoptère bombardier d'eau ».

La base vivra un grand moment de tristesse, le 27 juillet 1995. Disparaîtront des ondes radio, à 16H 37, les sympathiques voix de Bernard et d'Alain, crashés là haut en haute Tinée, sous la cime de Maleterre avec à bord, un CRS et un technicien radio.

FRX...

Recruté par la Sécurité Civile le 2 mai 1991, après un parcours professionnel hors du commun, Michel FOURCOUX, deviendra chef de base le 1^{er} janvier 1996, il le restera jusqu'au 12 mai 2005...

Que dire de plus ? Parler de sa classe, de son sourire, de sa gentillesse, de son humilité ? De son sacré caractère... de ces images qu'il nous laisse ?

Non ! D'autres l'ont fait et bien mieux que moi !

Alors, pour ce petit hommage, je vais reprendre l'une des missions les moins ordinaires que réalisa « l'alouette II » de la base de Nice, il y a longtemps, avant que Michel ne devienne pilote :

« ...Samedi 20 janvier 1968, l'alouette II décolle de Valberg, direction La Foux d'Allos, avec, à son bord, une grande dame... capable de réunir les hommes... :

...La flamme olympique... partie de Grèce et qui rejoint Grenoble pour l'ouverture des jeux d'hiver... ».

Voilà ! Michel ! Même si elle n'est pas olympique notre flamme à nous, même si c'est juste une petite flamme de l'amitié, de la fraternité, elle brille empreinte de respect, elle brille pleine de souvenirs.

Et tu as beau te cacher là-bas à Ytrac, dans ton Cantal natal, ou bien derrière un gros nuage, crois moi ! Elle va continuer de briller ...

Alain BERTOLO

mai 2006

