Anges gardiens

Il faut sauver le montagnard Reiller



Olivier Balmain

À chacun de mes passages à l'Aéro-club d'Albertville, en Savoie, je regarde les hélicoptères du Secours aérien français (SAF pour les intimes) et je me demande si un jour l'un d'entre eux va être obligé de venir me chercher sur un sommet.

La montagne est un milieu dangereux. Même si je suis relativement prudent, je peux parfois être quelque peu audacieux lors de mes sorties en altitude. Je me rassure en me disant que l'assurance montagne que j'ai contractée dans leur bureau et la dextérité des pilotes du SAF m'assureront un retour peu fatigant vers la civilisation ou au pire vers l'hôpital. Mais ai-je vraiment le droit moral de demander à des personnes d'engager de telles missions, avec les risques qu'elles comportent, pour aller chercher un inconscient ?

Licence to save

Après avoir vu les pilotes du SAF en action dans divers massifs des Alpes, je me suis toujours demandé pourquoi les réalisateurs hollywoodiens ne venaient pas rechercher dans nos vallées alpines un candidat pour représenter 007 à l'écran. Imaginez un hélicoptère en vol stationnaire le long d'une paroi rocheuse avec la pale qui tourne à proximité de la falaise… Pendant que le pilote maintient l'appareil et l'empêche d'aller percuter la muraille, les secouristes montent le blessé à bord. Il est vrai que les sauveteurs manquent cruellement d'imagination : au lieu d'utiliser un vulgaire treuil, ils pourraient tenir l'hélicoptère d'une main et monter Halle Berry de l'autre. Encore que Halle Berry est aussi rarement vue que le Dahu dans nos régions. Les conditions de vol sont parfois très délicates. Le personnel fait le maximum pour secourir les montagnards en difficulté mais respecte les limites techniques et humaines établies en cours d'entraînement.

Un homme d'exception

Roland Fraissinet a traversé le XX^{e} siècle comme aurait pu le faire un personnage d'Ernest Hemingway. Sa vie d'aventurier commence vraiment quand il quitte la France en 1942 pour rejoindre l'Angleterre et se battre au côté du Général de Gaulle. Il passe en Espagne et a le plaisir d'être hébergé dans les geôles franquistes. Après une remise en liberté conditionnelle, il fausse compagnie à la police et passe au Portugal pour rejoindre l'Angleterre, puis le Canada. Il apprend à piloter avec pour unique objectif de voler sur *Spitfire*. Il réalise ce rêve en 1945. Sur les injonctions de son père, il doit cependant reprendre l'entreprise familiale de transport maritime après la guerre. Il rejoint pourtant la réserve et commence son apprentissage sur avion de chasse à réacteur (*Vampire*, *Mystère IV*, *Super Mystère B2* et finalement *Mirage III*). Les vicissitudes de la vie des affaires l'amènent à convertir l'entreprise (Compagnie Fraissinet) d'origine maritime, pour finalement la consacrer pour une



Courchevel et la base du SAF.



Roland Fraissinet aux commandes.



Secours en domaine skiable. Olivier Balmain

part significative à sa grande passion, l'aviation. Visionnaire, il s'aperçoit que l'aviation d'affaire sur biréacteurs a un potentiel énorme en Europe. A l'époque où Dassault construit son premier *Mystère 20*, les filiales de la compagnie Fraissinet deviennent importatrices des célèbres avions anglo-saxons : De Havilland, Lear Jet, Beechcraft. Non seulement Roland Fraissinet pilote lui-même tous les appareils vendus par le groupe, mais sa femme aussi.

La holding Compagnie Fraissinet qui existe depuis l'époque maritime (elle a été fondée par Marc Fraissinet en 1836) regroupe plusieurs filiales, dont Transair Suisse qui s'occupe principalement de la distribution de matériaux aéronautiques en Italie, Suisse, Moyen-Orient ainsi qu'en Afrique anglophone. Transair France occupe le même créneau sur le territoire français et l'Afrique francophone. André Sol préside Transair France et Eric Fraissinet (fils de Roland) est à la tête de Transair Suisse. Au début des années 1970, Roland Fraissinet découvre par hasard l'hélicoptère. Il en devient au cours du temps un passionné. En 1973, il obtient son brevet privé sur Bell 206 chez Héliswiss. Il est fasciné par le potentiel de l'hélicoptère dans le milieu montagnard, milieu qui peut être particulièrement hostile. À la fin de la décennie, il se lance dans une nouvelle aventure, considérée par beaucoup à l'époque comme totalement inconsciente. Il fonde Héli-services, une filiale de Transair France et commence la distribution du Bell 206. Les débuts sont difficiles et Roland Fraissinet nomme son fils Eric à la tête de cette filiale en lui demandant de garder la présidence de Transair Suisse. En 1981, une OPA est lancée contre la holding Compagnie Fraissinet (cotée en bourse depuis 145 ans, mais dont la famille n'est qu'actionnaire minoritaire depuis déjà plusieurs décennies). Roland Fraissinet et sa famille confrontés à un actionnaire majoritaire décident de vendre leurs parts. Roland Fraissinet, insatiable bâtisseur, se relève rapidement de cette épreuve. Il crée le SAF en 1982. Comble d'ironie, il rachète le hangar d'Albertville à Héli-services quelques années plus tard.

Roland Fraissinet se considérait comme un homme de terrain et voulait rester en contact avec les opérations au quotidien. Il pilotait lui-même des hélicoptères en mission de secours et c'est à bord de l'un deux qu'il trouva la mort en février 1989 à Valmorel. Je conseille la lecture de son livre : "La vie à tire-d'ailes". Le ton est donné dès la première page.

Genèse d'un succès commercial

Il était donc une fois en 1979, en Savoie, un homme qui décide de baser une Gazelle dans le petit village montagnard de Sainte-Foy. Roland Fraissinet utilise l'hélicoptère pour des déposes de skieurs sur les sommets des Alpes (Ruitor, Foglietta, Miravidi, etc.). Mû par

La flotte du SAF

La flotte du SAF comporte 31 hélicoptères dont 17 biturbines. La plupart de ces machines proviennent des usines d'Eurocopter. Il y a aussi un hélicoptère Bell 214 qui est le seul de sa catégorie en France et qui peut lever des charges d'une à trois tonnes. Par contre, cet appareil n'est pas classé transport public. Les qualités particulières des différents appareils permettent au SAF de répondre d'une manière efficace et rigoureuse au cahier des charges de chaque mission. Par exemple, la réglementation impose des appareils biturbines pour l'atterrissage et le décollage du toit d'un hôpital en zone habitée (c'est-à-dire en ville) ou pour le vol de nuit. La réglementation SMUH, transport public est très compliquée et nécessiterait un article à part entière.

L'Ecureuil EC-135 possède des performances excellentes en montagne. De plus, le volume de la cellule permet le transport d'un blessé avec une équipe médicale qui peut travailler dans l'hélicoptère. Cet engin fait principalement du secours et du transport sanitaire. Le transport public se fait principalement avec des AS-350B2 et B3, le Bell 407 ou l'AS-355N. Par contre, le SA-316 est lent et bruyant tandis que le Lama SA-315 a une cabine non adaptée. Il est aussi trop lent et trop bruyant. **P.P.R.**

	Puissance	Turbine(s)	Vitesse en nœuds	Passagers (sans pilote)	Feu incendie	Secours et/ ou SAMU	Transport public	Travail aérien
EUROCOPTER								
EC-135 T1	500 kw/ 670 shp	2Turboméca	135	6 ou 7	Oui	Oui	Oui	Oui
AS-355 N	388 kw/ 520 shp	2 Turboméca	125	5	Oui	Oui	Oui	Oui
AS-350 B2	546 kw/ 732 shp	1 Turboméca	130	5 ou 6	Oui	Oui hors zone habitée	Oui *	Oui
AS-350 B3	632 kw/ 847 shp	1 Turboméca	130	5 ou 6	Oui	Oui hors zone habitée	Oui *	Oui
SA-316 Alouette III	640 kw/ 860 shp	1 Turboméca	100	6	Oui	Oui hors zone habitée	Oui *	Oui
Lama SA-315	640 kw/ 860 shp	1 Turboméca	103	4	Oui	Non	Oui *	Oui
BELL								
Bell 214	2 185 kw/ 2 930 shp	1 Lycoming	133	15	Oui	Non	Non	Oui
Bell 407	485 kw/ 650 shp	1 Rolls-Royce	136	6	Oui	Oui hors zone habitée	Oui *	Oui

* de jour uniquement
shp : puissance sur l'arbre (shaft horsepower)



Hélitreuillage.



une foi inébranlable, cet homme passionné de montagne, devine le potentiel d'une telle machine pour le secours en altitude. À l'époque cette activité qui existait à l'état embryonnaire n'avait pas le prestige qu'elle a acquis de nos jours. Il décide de mettre sur pied un partenariat avec les maires des communes, la protection civile et les services de l'Etat. Très inspiré du modèle suisse (la Garde aérienne suisse de sauvetage), son système obtient très progressivement l'adhésion des différents services concernés. Les Suisses avaient décidé de faire payer une assurance privée pour les secours en montagne. Ainsi les coûts n'étaient pas pris en charge par les contribuables. Ce n'est pas le modèle qui fut adopté en France, mais on peut se poser la question : les contribuables doivent-ils supporter les coûts d'une activité à risques, engagée en pleine connaissance de cause par ses participants ? Il convient de noter que la gratuité des secours est maintenant contestée. En été, le SAF n'opère plus de secours en montagne. Ceux-ci sont assurés par les hélicoptères de la protection civile et de la gendarmerie, ce qui les rend gratuits.

L'épopée vient juste de commencer. Roland Fraissinet s'installe ensuite à Courchevel et fonde la base Marc Fraissinet en 1982, du nom de son fils décédé dans un accident d'avion. Les débuts sont rudimentaires, mais en 1984, il construit le bâtiment actuel. Située au cœur des Alpes, la station de Courchevel offre déjà une infrastructure et une piste en dur. L'accès aux différents massifs est relativement aisé. Le parc de la Vanoise, lieu de prédilection pour la randonnée à skis ou à pied est à portée de pales. La logique géographique l'amène à ouvrir une base sur l'aérodrome à Frontenex, après avoir racheté le hangar Héli-services. Cette base gère les activités de



Le SAF lutte en été contre les feux de forêts.





maintenance de la flotte. Cette formule lui permet de contrôler de manière plus efficace la gestion complète de son parc d'hélicoptères.

La disparation du père fondateur dans un accident de secours en montagne en février 1989 ne sonne pas le glas pour cette entreprise. Son fils, Eric Fraissinet reprend les commandes (il a été lui-même pilote professionnel, mais essentiellement sur avion, comme pratiquement tout le monde dans la famille). Les débuts sont difficiles avec notamment la venue des Jeux Olympiques d'hiver à Albertville en 1992. Il a décrit les premières années comme un grand tourbillon. Il consolide les acquis, crée SAF industrie, et met en place un service d'entretien de machines extérieures à l'entreprise pour finalement obtenir la représentation de "Station Service" pour le compte d'Eurocopter et de Bell. Il engage aussi l'entreprise dans l'aventure internationale. Tous ces efforts de réorganisation et de restructuration ont contribué à en faire une entreprise à l'assise incontestée. Eric Fraissinet insiste sur ce point : le succès de l'entreprise est dû, entre autres, au travail d'un groupe de personnes honnêtes, compétentes et travailleuses. Autour de lui, cinq personnalités ont su instaurer cette solidarité avec un vrai esprit d'équipe : Jean-François Dupraz (directeur financier), Lino Ferri (directeur technique), James Perrier (directeur du levage, décédé récemment dans un accident d'hélicoptère) Christophe Rosset qui est maintenant le président du directoire, et Olivier Rostand (directeur commercial).

On cite souvent la présence d'un marché intérieur très compétitif pour expliquer la réussite des entreprises japonaises à l'exportation. Ce cas de figure existe sur le marché du travail aérien en France. Lorsque le marché très porteur des années 1970 et 1980 a commencé à s'essouffler, on a assisté à une phase de consolidation dans les années 1990. Plusieurs entreprises ont rencontré de grandes difficultés. Durant ces années, le SAF a développé des compétences particulières. Le travail aérien ou le secours en montagne nécessitent une maîtrise parfaite des engins qui évoluent dans un milieu parfois très hostile. Les pilotes sont rompus à tous les cas de figure notamment les plus périlleux. La précision est un élément indispensable pour réussir dans ce métier. Le transport public, ainsi que la mise en place de secours demande une excellente réactivité. Il faut être prêt à



Olivier Balmain

Les travaux de levage imposent une extrême rigueur.


Olivier Balmain


Jérôme Mervelet

tout moment, savoir gérer l'imprévu comme satisfaire les clients les plus exigeants ou alors aller chercher des blessés en situation dramatique.

Cette expérience va permettre au SAF de se lancer dans des opérations à l'étranger. Les hommes et souvent les hélicoptères de l'entreprise vont sillonner d'autres cieux du monde. Les destinations exotiques s'accumulent au fil des ans : Argentine, Afrique du Sud, Lesotho, Équateur, Kirghizistan, Vietnam, Algérie, Albanie, Yémen, Mauritanie. Les missions sont très variées (sismique, assistance aux raids sportifs, chantiers de levage, etc.). L'organisation de telles missions peut s'avérer très complexe. Il faut parfois louer des hélicoptères sur place, établir des plates-formes logistiques (carburant, pilotes, mécaniciens…), s'adapter à la réglementation du pays. Par exemple, au Vietnam, il n'y a pas d'opérateurs privés dans le domaine des hélicoptères. Le SAF a dû donc établir un partenariat avec un exploitant civil local. L'infrastructure et l'expérience de l'entreprise lui permettent de gérer ces difficultés et réussir ses missions.

Toute belle histoire d'amour se prolonge par un mariage. En avril 2006, le SAF et Hélicap mettent en commun leurs compétences avec l'aide d'un consortium de banques qui siègent maintenant à l'assemblée des actionnaires avec les cadres et la famille fondatrice. La famille Capoulade, fondatrice d'Hélicap, voulait vendre son entreprise tout en maintenant la tradition qu'elle avait établie. Les synergies entre les deux firmes étaient évidentes. Créées toutes les deux par des pionniers (Jean Capoulade et Roland Fraissinet), elles s'étaient imposées dans leur domaine respectif. Hélicap avait su faire preuve d'innovation principalement dans le monde du SAMU. Le SAF était un partenaire incontournable dans le domaine du secours en montagne. Leurs deux expertises conjuguées devraient être bénéfiques pour l'ensemble du groupe qui est présidé par Eric Fraissinet. Christophe Rosset dirige les deux filiales SAF Hélicoptères et Hélicap. Lino Ferri dirige SAF Industries, Olivier Rostand est directeur commercial. Jean-François Dupraz est directeur financier. Michel Capoulade est le président d'honneur d'Hélicap.

Pilote au SAF

Les difficultés et les dangers inhérents au travail en montagne impliquent un recrutement rigoureux des pilotes. L'apprentissage se fait progressivement sous la supervision du chef-pilote ou de son adjoint et selon un cursus défini par la direction de l'entreprise. À moins que les nouvelles recrues aient des qualifications exceptionnelles, elles travaillent tout d'abord sur des missions de transport public par beau temps, sur des destinations connues. Suivant les aptitudes du pilote, un parcours professionnel se met en place : secours ou travail aérien.

Il n'est pas rare de rencontrer certaines légendes parmi le personnel. L'ancien chef pilote Jean-Luc Menichelli fait partie de ce club. En plus d'avoir été pilote d'hélicoptère il est aussi instructeur montagne en avion. L'aéro-club d'Albertville a d'ailleurs le plaisir de le compter dans ses rangs. Au cours de nombreuses discussions, il m'a dit que d'après lui, le travail aérien de levage était une école d'excellence. Les spécificités de ces missions requièrent une très grande précision et énormément de rigueur. C'est vraiment une spécialité très sélective. La maîtrise de cette technique prépare d'une manière performante à la spécialisation de pilote de secours. À ce propos, le SAF demande que les pilotes de secours possèdent un minimum de 2 000 heures de vol.

En plus, les pilotes doivent apprendre à connaître le milieu montagnard. L'aé-



Le Lama du SAF au Yemen.

rologie, la météo souvent changeante, les pièges des vallées sont d'autant de sujets à approfondir. Le SAF ne propose aucune instruction école sur hélicoptère mais réserve sa formation (acquisition d'expérience, séance de maintien de compétence et autres cursus pédagogiques sur hélicoptère) à ses propres pilotes. La présence de professionnels qui ont une très grande expérience de la montagne et la diversité des métiers sont des avantages indéniables pour les jeunes pilotes.

Les multiples travaux d'Hercule

Une des premières activités mise en place par Roland Fraissinet fut la dépose en hélicoptère sur glacier ou au sommet d'une montagne. Les skieurs pouvaient ainsi dévaler les pentes poudreuses des massifs alpins sans avoir eu au préalable la joie et la souffrance de la montée à pied ou à skis. Je parle volontairement à l'imparfait car la France a interdit ces déposes. En tant que montagnard et amoureux de nos massifs, je ne peux que me réjouir de cette décision qui, je crois me rappeler, était plus politique qu'écologique. Merci quand même Monsieur Giscard d'Estaing. Je dois avouer que cette pratique exotique du ski hors piste de la part du sportif confirmé qu'était Roland Fraissinet me surprend quelque peu. En effet, dans son livre, il recommande à juste titre la pratique du sport et une éducation rigoureuse comme des éléments pédagogiques essentiels pour former les jeunes.

Nos voisins suisses et italiens n'ont pas la même conception de la montagne et les déposes, bien que contrôlées, sont autorisées. Le SAF amène donc les touristes qui désirent s'adonner à ce genre de sport, aux frontières. Ils sont ensuite pris en charge par les hélicoptères italiens.

Même si le SAF est rarement amené à nettoyer les écuries d'Augias, les hélicoptères accomplissent des tâches tout aussi nobles. Quand ils ne ravitaillent pas des refuges en altitude, ils transportent des animaux blessés ou font de l'alevinage. Si vous désirez transporter votre piscine, ou installer une remontée mécanique dans votre jardin, ou tout simplement déménager votre habitation (mur et toit compris), le SAF ne vous laissera pas tomber, pas plus d'ailleurs que la maison. Je me suis même laissé dire que le SAF fait des prix pour le transport de belles-mères ! La liste exhaustive du levage de précision et du positionnement de charges est impressionnante – pose de pylônes EDF, pare-avalanches, etc.

Cependant le secours reste la pierre angulaire des activités de l'entreprise. Les responsables ont développé le concept d'hélicoptère ambulance. L'équipe médicale (médecin accompagné d'un ou deux infirmiers anesthésistes) assiste le malade ou le blessé durant le transport. L'hélicoptère peut aussi emporter un mécanicien treuilliste et des CRS de montagne ou des gendarmes du Peloton gendarme de haute montagne (PGHM). Le SAF intervient au niveau départemental en Savoie ainsi que dans les Hautes-Alpes et les Alpes de Haute-Provence. Il est le vecteur aérien qui transporte l'équipe de secours. L'hiver, le SAF est relié au Centre 15. Ainsi, en fonction des alertes, la coordination des acteurs du secours s'en trouve facilitée.

Le SAF travaille tous les étés pour les pompiers. Durant l'été 2006 par exemple, un hélicoptère était basé à Tullin et un autre à Digne pour la lutte contre les feux de forêts. L'appareil peut être utilisé comme bombardier d'eau ou comme hélicoptère en poste de commandement. J'ai appris que les hélicoptères sont aussi utilisés pour guider les Canadair afin d'augmenter la précision des lâchers d'eau.

Go on, play it again SAF

Il est vrai que les hélicoptères n'ont jamais dû aller chercher Halle Berry dans le brouillard et au sommet de la Tsanteleina. Je soupçonne d'ailleurs que quelles que soient les conditions météo, les volontaires auraient été légion. Un appareil est cependant allé rechercher mon frère Gilles sur le glacier des sources de l'Isère, glacier qui mène à la grande Aiguille rousse. Il était tombé dans une crevasse et, après avoir réussi à s'en extraire, il s'aperçut que son état ne lui permettait pas de redescendre à skis. Il m'a d'ailleurs raconté qu'il avait été impressionné par le professionnalisme du pilote et sa qualité de pilotage. La réalité est loin de ce que certains héros cinématographiques peuvent accomplir pour amuser les spectateurs.

Chaque fois que j'entends le bruit familier d'une turbine et que je lève les yeux pour admirer l'appareil, j'ai toujours une pensée pour ces femmes et ces hommes qui ont voué leur vie, au prix de réels dangers, à la protection et au secours des autres.

Pierre-Philippe REILLER
Photos SAF sauf mentions spéciales
Merci à Cédric et Eric Fraissinet ainsi qu'à Jean-Luc Menichelli. La Croix rouge reste toujours à votre disposition pour un don de mœlle osseuse. Plus d'infos sur mon site (http://desirs.ailes.free.fr) ou sur le site www.efg.sante.fr. Vous pouvez sauver une vie, pensez-y.