

SECTION AERIENNE GENDARMERIE

Les gendarmes en combinaison de vol



- Activité de la SAG de Dijon -

La Section Aérienne Gendarmerie de Dijon possède deux hélicoptères de type Ecureuil AS 350. En pénétrant dans le hangar de la SAG, nous tombons nez à nez avec les deux machines. Les trappes de visite sont ouvertes, des silhouettes bleues s'agitent. La bonne humeur est de mise. Tous les personnels sont à leur poste, dans les bureaux et le hangar, toujours dans l'attente d'une mission.

La vie de la SAG

Une quinzaine d'hommes travaillent à la SAG de Dijon, située dans l'enceinte de la Base Aérienne 102. Le hangar est aménagé pour recevoir deux machines. Les bureaux du rez de chaussée, situés au fond du hangar, sont réservés à la partie mécanique. Au premier étage se trouvent notamment les salles des opérations et de repos.



Un tiers des hommes sont des pilotes, un tiers des mécaniciens, tous navigants, et le dernier tiers est constitué de gendarmes chargés de l'administration et de l'avitaillement. Trois personnes sont à la tête de

ce dispositif. Le capitaine Lefour, commandant de la section assure le contrôle de l'unité. Sous ses ordres, le chef pilote est principalement en charge de la mise en œuvre opérationnelle des appareils et de la gestion des missions, et le chef de piste, adjoint de la section, gère le parc et l'aspect technique de la mise en œuvre des machines. Leur secteur habituel d'intervention recouvre les départements de la Bourgogne et de la Franche Comté, mais sur demande ou sur nécessité, ils peuvent intervenir sur les secteurs limitrophes.

Chaque année, environ 700 heures de vol sont allouées à la SAG de Dijon. 10 % sont réservées à l'entraînement des équipages.

Cependant, les demandes d'interventions sont tellement fréquentes que la priorité est donnée aux opérations réelles. Le maintien des compétences a donc souvent lieu lors de ces interventions.

La répartition des missions opérationnelles a lieu comme suit : depuis début 2002, 50% du temps de vol est effectué dans le cadre des missions de secours. Par machine, il s'agit pour 80 heures de recherche de personnes, et pour 80 autres, d'évacuations sanitaires. Les missions de police judiciaire (aide aux services d'enquêtes, homicides, accidents graves...), et de police administrative (surveillance générale, maintien de l'ordre, grands

rassemblements...) occupent chacune un quart de ce temps.

Chacun des hommes a au sol des tâches qui lui sont propres : parmi le personnel au sol, certains assurent un rôle de secrétaire, de magasinier, de chauffeur de véhicules... Les navigants se consacrent à la gestion, la mise à jour des différents documents et des fameuses « forms » qui permettent de suivre chaque machine. Les mécaniciens dans la Gendarmerie ont cette particularité, outre les opérations de maintenance sur les machines, ils assurent de nombreuses tâches en vol.

Spécificités du mécanicien

Les « mécaniciens de bord – navigateurs – treuillistes », un titre qui en dit long sur leurs fonctions, connaissent leur machine sur le bout des doigts, et pour cause ! Non seulement ce sont eux qui les entretiennent au sol, mais ils sont systématiquement à bord en vol. Avec ironie, certains d'entre eux s'assimilent au poulpe : leurs bras traînent un peu partout en même temps !



©Section Aérienne Gendarmerie

Au sol, ils assurent l'entretien général de la machine. Leur objectif est de remettre les machines en conditions de vol afin de les rendre disponibles dans les meilleurs délais. La visite des 25 heures de vol donne la mesure des contrôles effectués : tous les éléments mécaniques, électroniques... de la machine sont vérifiés dans le moindre détail. Les visites des échelons 1 et 2, voire 3, sont réalisées sur place. Des inspections techniques s'assurent chaque année du degré de compétence de « la piste ». Lorsqu'un vol est déclenché, ils doivent configurer la machine (double commandes, évacuation sanitaire...) et assurer les visites avant et après vol. Les mécaniciens « cellule et moteur » et les mécaniciens « avionique » ont à leur disposition les bulletins techniques gendarmerie et bien sûr toutes les mises à jour constructeur.

Un mécano nous confiait : « *En vol, tout est basé sur la complémentarité de l'équipage, et la sécurité est la base de notre travail. D'ailleurs, les équipages ne sont pas fixes, chaque mécano est amené à travailler avec n'importe quel pilote, car l'habitude peut être synonyme de risques. Nous partageons les tâches dans la mesure de nos compétences propres, ceci au profit de la mission. Nous nous adaptons aux*

conditions du moment : lieu, météo, besoin... Le pilote est le commandant de bord, mais nous lui sommes souvent indispensables ». Un exemple est tout à fait probant : le treuillage est un exercice d'habileté, mais surtout de rigueur et de confiance. Le pilote est en place droite, le treuil sur le côté gauche. En verticale objectif, ce dernier lui est donc invisible. Il dirige donc l'hélico vers ce point mais les yeux du pilote deviennent alors ceux du mécano. Sur ses ordres permanents : « *deux mètres à gauche, top verticale, descends un peu...* », le pilote s'efforce de tenir au mieux ses repères afin qu'à tout moment de l'opération chacun soit en sécurité.



©Helisecours.com

L'arrivée de l'EC145, une machine plus grosse mais aussi plus moderne a soulevé la question de l'embarquement systématique du mécano. Deux pilotes ne connaissent pas la machine comme un mécanicien la connaît. Les méthodes et habitudes de travail en équipage mixte que la Gendarmerie a acquises sont un gage d'efficacité, et la vie opérationnelle des SAG montre quotidiennement qu'à tout moment le savoir-faire polyvalent du mécano peut être nécessaire. Dans un contexte de confiance réciproque et de dialogue, le mécano a su se rendre l'élément nécessaire au bon déroulement d'un vol.

Départ !

A tour de rôle, une équipe est désignée d'alerte pour une semaine. Elle comprend un équipage et un « complémentaire » nécessaires à la mise en œuvre de la machine. Ils assurent une permanence chaque jour de la semaine, et ce sont eux qui partent en mission prioritairement. A n'importe quel moment du jour et de la nuit, ils se tiennent prêts à décoller en une quinzaine de minutes. Voici comment, à tout moment, 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, les hommes des Sections Aériennes Gendarmerie se rendent disponibles pour répondre à une mission, souvent urgente ou délicate.

Ce vendredi soir, les trois hommes d'alerte : pilote, mécano et complémentaire (dont la tâche sera de contrôler et de suivre l'évolution de l'intervention en cours depuis la base), s'apprentent à rejoindre leurs familles. Une sonnerie de téléphone cellulaire, les conversations cessent... « *Oui, nous sommes disponibles dans l'instant* ».

Dans un calme implacable, les portes du hangar s'ouvrent, la SA-350 BA est sortie et prête à voir ses pleins complétés en fonction de la mission (temps de vol, temps de travail, réserve de sécurité).



Dans le même temps, le pilote se dirige à l'étage dans la salle d'opérations afin de préparer la navigation. Il repère le cap à suivre, les fréquences radio et calcule sa consommation théorique de carburant. Il se renseigne sur les conditions météo « sur zone ». En quelques secondes, les paramètres du vol sont définis. Rapide prévol. Le pilote s'installe en place droite et demande l'autorisation de mise en route. Les procédures sont les mêmes que dans le civil : la cocarde ne donne pas de prérogative particulière et la sécurité est un point essentiel. Espace libre, mise en route sous l'œil vigilant du mécano. Rotor tournant, régime turbine OK, le mécano rejoint le bord et se brêle.



« Dijon tour, de Foxtrot Mike Juliet Charlie Whisky, pour un décollage en direction de Besançon, cap 088 ». Toutes les informations sont données sur la destination, le nombre de personnes à bord. L'appareil sera suivi au fur et à mesure de son vol par les différentes composantes du contrôle aérien. La tour autorise les gendarmes à couper l'axe de la piste et demande un nouveau contact en sortie de zone.

Le pilote tire sur le collectif, pousse le cyclique, compense aux palonniers pour garder la bille au centre, le couple est proche du maximum : l'hélico est en prise de vitesse.

Moins de 5 minutes lui auront suffi pour décoller vers son lieu d'intervention.



©Section Aérienne Gendarmerie

Deux heures plus tard, au crépuscule, l'appareil rentre au bercail. La mission était la recherche d'une personne âgée disparue. En complément des unités au sol, l'hélicoptère a couvert un large secteur. C'est une brigade locale qui a finalement retrouvé le vieux monsieur chez un ami... après qu'il ait couvert à pied une dizaine de kilomètres ! Savoir se mettre au service des personnes en difficulté est une fierté des hommes de la SAG.

Si le travail des SAG est très visible dans le cadre des missions de service public – nombreux sont ceux qui ont pu assister à des hélitreuillages particulièrement impressionnants en mer ou en montagne -, ces premières sont aussi chargées de missions très spécifiques. Les gendarmes volants se rendent toujours disponibles. Outre leur plaisir de voler, les équipages savent mettre toute leur compétence, tout leur professionnalisme et toute leur motivation au service des autres, souvent en ultime recours dans des missions à risques.

Lors de notre visite, nous avons été reçus de manière très amicale par des hommes qui se sont rendus très disponibles : c'est là la caractéristique principale de leur métier.

L'équipe net-aviation