

SECTION AERIENNE GENDARMERIE

Les gendarmes en combinaison de vol



- Entretien avec des navigants -

Une équipe soudée

Nous avons été frappés par la cohésion qui règne entre les différents hommes de la SAG. L'alliance entre bonne humeur et professionnalisme rend le travail des plus efficaces.

« Bien entendu, nous ne sommes pas tous des amis intimes. Ce qui fait notre force, c'est déjà que nous formons une équipe solidaire, et nous travaillons avec chacun de nos collègues dans cet esprit qui lie les acteurs du monde aéronautique. Ceci est particulièrement appréciable dans les coups durs : nous sommes tous concernés, et personne n'essaie de tirer profit des situations délicates.



©Section Aérienne Gendarmerie

Notre métier comprend des risques calculés. Par exemple le pilote décide selon la météo s'il est apte à décoller. La décision est finalement prise sur consensus entre pilote et mécano, ou pour le dire

autrement, nous ne pouvons nous faire totalement confiance que si nous nous sentons tous deux capables de gérer la situation.

Nous sommes souvent confrontés à des situations particulièrement éprouvantes, surtout dans le cas des missions de sauvetage, d'enquêtes criminelles ou de recherche de personnes disparues. Nous devons être capables de continuer. La motivation pour repartir se trouve dans l'espoir de sauver des vies. Chacun trouve le réconfort auprès de différentes personnes : les collègues, la famille, seul... Il n'y a pas de généralité. Nous savons tous que des images resteront gravées à vie.

Mais nous sommes conscients de vivre des moments exceptionnels. La routine n'existe pas vraiment du fait des enjeux de nos missions. Surtout, nous savons que notre métier à la SAG n'est réservé qu'à quelques privilégiés et voler est toujours un plaisir ».

Missions de recherche

Mécaniciens et pilotes apprécient particulièrement les missions de recherche judiciaire ou de personnes disparues. L'objectif est motivant et souvent l'enjeu fait que l'équipage donne le maximum de ce qu'il peut faire.

« Le pilote n'a pas une méthode de recherche guidée par un règlement. Bien entendu, il a, à sa disposition, différentes techniques, mais c'est avant tout son expérience qui le guide. Il n'y a pas de règles générales quant à la recherche des personnes

disparues. Pour les personnes suicidaires, nous cherchons près des ponts et falaises, nous pouvons apercevoir l'ombre d'un corps dans une eau peu profonde. Ce sont donc ces lieux qui sont les premiers traités. Mon expérience m'a souvent montré, nous confiait le Capitaine Le Four, que les fugeurs restent en majorité à proximité du dernier lieu où ils ont été vus. D'autres pilotes pourraient avoir rencontré les cas inverses et entameraient sans doute leurs recherches par les limites de la zone qu'aurait théoriquement pu couvrir le fugeur. Mais l'hélicoptère peut se charger rapidement d'une large zone et notre action doit compléter celle des équipes au sol. Chiffrer les missions réussies est difficile.



©Section Aérienne Gendarmerie

Chaque personne retrouvée l'est grâce à la coopération entre les gendarmes territoriaux et nous. Même si ce sont eux qui retrouvent la personne, c'est sans doute parce que nous avons rendu des hommes disponibles du fait du secteur que nous avons couvert. Personne d'ailleurs ne s'attribue la réussite des missions de recherche et l'enjeu ne s'y prête pas ».

Lutte anti délinquance de nuit

Les *Ecureuils* de la Gendarmerie sont maintenant équipés pour le travail de nuit. Outre la planche de bord rendue compatible avec l'utilisation de moyens de vision nocturne au fur et à mesure des grandes visites, l'utilisation du projecteur SX-16 est maintenant généralisée. Le *Nightsun* se prête particulièrement aux opérations combinées de lutte anti-délinquance.

« Les mécaniciens sont responsables du pointage du *Nightsun*. Nous avons acquis un certain savoir-faire dans son utilisation. Limité en débattement, on ne peut pas le diriger à volonté. En général le mécano se positionne derrière son pilote afin qu'à tout moment tous deux puissent avoir le visuel sur l'objectif. Ceci permet aussi de combiner les mouvements propres du projecteur et ceux de l'*Ecureuil* afin de garder la cible dans le faisceau » précise le capitaine Lefour.

« C'est également un outil idéal notamment pour sécuriser le travail des équipes au sol. Non seulement, nous pouvons scruter les alentours d'une zone de contrôle ou d'intervention, l'hélicoptère est un moyen très dissuasif, mais en outre notre intervention est très complémentaire de celle des

patrouilles. Lors du contrôle d'un véhicule, celui des gendarmes est garé derrière ce premier, l'éclairant plein phares. Un gendarme contrôle le conducteur et son binôme reste en couverture en retrait. Depuis les airs, l'hélico éblouit le conducteur et rend un geste d'hostilité, quel qu'il soit, imprécis. Il permet aussi d'assurer le suivi et la désignation d'un suspect et facilite son identification par les hommes au sol ».



©Helisecours.com

« Quoi qu'il en soit, l'hélicoptère est un moyen rapide et discret pour tout ce qui est missions de surveillance et de recherche. Il est donc tout naturellement désigné pour le contrôle d'infractions ou d'incivilités routières. Si son utilisation reste coûteuse, il garantit cependant le constat de nombreuses conduites à risque. A ce titre, nous pouvons affirmer qu'il peut être un garant de sécurité ».

Détachement en montagne

A l'instar d'autres SAG situées en proximité de mer ou de régions montagneuses, la SAG de Dijon est responsable du détachement autonome de Morez, situé dans le Jura. Un *Ecureuil* et trois personnes sont envoyés à tour de rôle dans cette région de massifs montagneux en période d'hiver.



©Section Aérienne Gendarmerie

« Les missions de sauvetage, nous confiait un pilote, sont souvent moins difficiles en montagne. Lorsqu'il s'agit de skieurs blessés, ils ne sont que rarement isolés, et de plus, le secteur des recherches est plus restreint qu'en plaine. Les difficultés sont plus liées

au relief, à l'aérologie et à la météo. Nous suivons des entraînements réguliers en haute montagne ».



©Section Aérienne Gendarmerie

« Aujourd'hui, nous constatons une augmentation du nombre d'interventions qui auraient pu être évitées. Je pense en particulier aux randonneurs non préparés et non accompagnés. Ils se retrouvent fréquemment bloqués dans des endroits difficiles d'accès, perdus, ou sont surpris par la tombée rapide de la nuit. Sur demande, nous intervenons. Il faut savoir que nous ne donnons pas de priorité entre deux interventions lorsque l'une d'elles est déjà en cours. Autrement dit nous repousserons notre intervention sur une urgence vitale si nous sommes en train de récupérer un randonneur perdu. C'est à chaque citoyen de mesurer ses actes et de considérer ses propres conduites à risques et les enjeux ».

Une mission particulière ?

Lorsque j'ai demandé à Dominique Diverchy si une mission particulière l'avait marqué, c'est sans hésitation qu'il nous a fait le récit de cette intervention digne du cinéma.

« Nous étions en permanence de week end lorsque le téléphone sonna. L'escadron de surveillance routière de Dijon faisait appel à nous pour un accident sur l'A31, trois véhicules étaient concernés.



Après s'être battu, le responsable de l'accident a pris la fuite. 5 minutes de vol, nous arrivons sur zone. Nous repérons aisément les véhicules de secours.

Dans le cockpit, nos yeux traînent toujours un peu partout et je repère un homme qui court à travers champs à quelques centaines de mètres de nous. Son visage est ensanglanté. Nous nous approchons, utilisons les haut-parleurs afin d'informer le fuyard de notre présence. Ce dernier continue sa route. Eric, le pilote décide de se poser à faible distance, mais à distance de sécurité, et je bondis de la machine, arme au poing. Je crie «Gendarmerie Nationale » plusieurs fois et le somme de s'arrêter, comme la procédure le demande, et l'homme accepte finalement de se coucher. Eric me rejoint rapidement et nous interpellons ensemble l'individu, avec la plus grande prudence. Après l'avoir remis aux mains de nos collègues de la « Blanche », nous redécollons afin de nous rendre à la brigade pour y taper le procès verbal d'arrestation... une pratique à laquelle nous ne sommes plus vraiment habitués. Cette intervention, dans les règles de l'art : respect de la procédure, rapidité, et donc économies, efficacité, nous a valu les félicitations écrites du Général et des articles dans les journaux ! ».

L'équipe net-aviation