



# Air Glaciers à 50 ans !

Par Pierre GILLARD

En ce samedi 2 mai 2015, le ciel est bleu au-dessus de l'aéroport de Sion, dans le Valais en Suisse. Il s'agit, en fait d'un petit miracle climatique car, la veille, la région a subi de violentes averses causant nombre de dégâts tels des glissements de terrain. Toujours est-il que le soleil brille et que le personnel, les amis, les passionnés d'aviation ainsi que les curieux débarquent par dizaines à la Maison François-Bagnoud du Sauvetage pour venir fêter les 50 ans d'Air Glaciers, une compagnie helvétique emblématique. Tous les hélicoptères et avions représentatifs de la flotte actuelle sont exposés au public et, ceux qui le désirent, peuvent effectuer un

baptême de l'air à bord d'un avion Cessna U206 Stationair ou de deux hélicoptères Airbus Helicopters AS350B3 Ecureuil. Il y a également la possibilité d'assister à des conférences au sujet du sauvetage héliporté, de se restaurer et de boire un coup, notamment, à un bar un peu particulier, puisqu'il s'agit d'un des premiers Aerospatiale SA360C Dauphin monomoteur converti pour la circonstance. Bref, cette journée porte ouverte est une réussite à l'image des 50 années vécues par la compagnie et son personnel.

## L'origine d'Air Glaciers.

La société Air Glaciers n'existerait certainement

pas sans le travail acharné et précurseur des pilotes tels que le célèbre Hermann Geiger et Fernand Martignoni ainsi que d'une personne toujours restée dans l'ombre, l'ingénieur Max Kaspar. Bruno Bagnoud, le patron d'Air Glaciers, raconte, qu'alors qu'il suivait un cours de guide valaisan en tant qu'aspirant en 1963, un des participants fit une chute lors d'une course dans la région des Aiguilles Dorées et, au bout du compte, c'est le célèbre Hermann Geiger qui vint évacuer l'infortuné avec un Bell 47G.

Suite à cette intervention héliportée, Bruno Bagnoud s'est posé bon nombre de questions quant à l'usage de



À gauche : Hermann Geiger fut un pionnier du sauvetage en montagne et un des membres fondateurs d'Air Glaciers. À droite : Fernand Martignoni, qui fut un élève d'Herman Geiger, a été le chef-pilote d'Air Glaciers de 1966 à 1982, moment de sa tragique disparition (Air Glaciers).

l'hélicoptère pour le secours en montagne. Au début des années 1960, l'Alouette III était l'appareil qui présentait les meilleures performances tout en offrant un espace spacieux en cabine, ce qui en faisait l'hélicoptère de sauvetage par excellence. Cette machine merveilleuse, enchaînait, d'ailleurs, à ce moment-là bon nombre de premières et de records dans les Alpes ainsi que dans la chaîne de l'Himalaya. Par

contre, son prix d'un million et demi de francs suisses de l'époque n'était pas à portée de toutes les bourses et une majorité d'institutions financières suisses étaient plutôt réticentes à offrir du financement pour l'acquisition d'une voilure tournante car, souvent, dans leur esprit, c'était synonyme de dangers, d'accidents ou de faillite. À force de volonté, Bruno Bagnoud, avec l'aide de quelques amis, a

malgré tout réussi à réunir la somme de 900 000 francs auprès d'amis alors qu'une petite banque valaisanne prêtait le solde de 600 000 francs.

### La fondation de la compagnie.

Le 1<sup>er</sup> août 1965, Air Glaciers est officiellement créée par Hermann Geiger, Jacqueline Panchard et, bien évidemment, Bruno Bagnoud. Une première Alouette III (No. 1259) est acquise et immatriculée HB-XCB le 2 mars 1966. Quasi simultanément, un Pilatus Porter (No. 553) immatriculé HB-FAD est également mis en œuvre. Il s'agit d'un des premiers appareils de ce type muni d'une turbine Turbomeca Astazou qui donnera bien des maux de tête aux pilotes et techniciens de la compagnie. Dès le départ, donc, Air Glaciers est une compagnie qui opère à la fois des avions et des hélicoptères bien que, par la suite, la flotte de ces derniers sera toujours large-



La seconde Alouette III d'Air Glaciers, immatriculée HB-XCM, en mission en Afrique (Air Glaciers).

ment majoritaire. Le Pilatus sera revendu en France en 1977, tandis que l'Alouette III HB-XCB, existe toujours à l'heure actuelle, même si elle a été retirée du service.

En 1965, le personnel est composé de deux pilotes, de deux mécaniciens et d'une secrétaire. Les activités de la compagnie valaisanne sont, à ce moment-là, outre la recherche et le sauvetage en montagne : le transport à la demande de passagers ou de fret en Suisse et à l'étranger, l'exploitation de lignes régulières, les vols touristiques, l'écolage tant sur avions qu'hélicoptères ainsi que les vols photos.

### **Air Glaciers prend de l'expansion.**

Durant les deux premières années de fonctionnement, les responsables de la compagnie ont constaté que l'essentiel des activités se



*Le Lama, tout comme l'Alouette III, a marqué l'histoire d'Air Glaciers. Parfaitement adapté au vol en montagne, plusieurs hélicoptères de ce type sont encore utilisés tous les jours principalement pour du levage ou de l'épandage (Pierre Gillard).*

concentrait durant six mois, surtout l'été et l'automne. Il fallait donc trouver des contrats à l'étranger pour l'hiver. Une première mission au Mali, financée par les Nations Unies, a ainsi permis d'exploiter les deux premiers aéronefs, mais aussi

d'étendre la flotte en 1966 avec l'ajout d'un second Pilatus PC-6 immatriculé HB-FCM (No. 618) ainsi que d'une seconde Alouette III immatriculée HB-XCM (No. 1443) en 1967.

Au cours des années qui ont suivi la création de l'entreprise, Air Glaciers a considérablement pris de l'ampleur. Plusieurs activités annexes ont vu le jour, comme l'atelier de maintenance reconnu par Aérospatiale (devenue Eurocopter puis Airbus Helicopters) pour les révisions des Alouette II, Alouette III et Lama ou, encore, comme l'ouverture de la station de distribution Shell et le *handling* à l'aéroport de Sion.



*Le Pilatus PC-6 Turbo Porter HB-FDU équipé de la turbine Pratt & Whitney Canada PT-6A posé en montagne (Air Glaciers).*

En juin 1971, le premier Lama immatriculé HB-XDG



**Le Bell 206 Jet Ranger a été utilisé durant plusieurs années par Air Glaciers aux côtés des Alouette III et Lama (Air Glaciers).**

(No. 2221) rejoignit la flotte d'Air Glaciers. Il s'agit d'un hélicoptère très puissant et parfaitement adapté au travail aérien en haute altitude. Partageant le même moteur Turbomeca Artouste IIIB ainsi que les mêmes composants dynamiques, les Alouette III et les Lama ont constitué durant quarante ans l'essentiel de la flotte grâce à leur légendaire robustesse et leur polyvalence.

Du côté des avions, les Pilatus PC-6 équipés du moteur Astazou ont été progressivement remplacés par des versions équipées du moteur Pratt & Whitney Canada PT6A beaucoup plus fiable sur ce type d'appareil que son homologue français. Des Cessna 172 Skyhawk et U206 Stationair, des Piper PA18 Super Cub et PA23 Aztec, un LearJet 36A ainsi que des Cessna 421B, Beech-



**Du côté des voilures fixes, Air Glaciers exploite, notamment, des Cessna U206 Stationair et Beechcraft 200 Super King Air à partir de sa base de Sion (Pierre Gillard).**

craft Queen Air 80, King Air C90 et Super King Air 200 ont aussi rejoint la flotte des voilures fixes, ces derniers étant utilisés pour des vols à la demande ou même des liaisons régulières, vers la Corse, notamment.

Des Bell 206 Jet Ranger ont également été présents dans la flotte d'hélicoptères d'Air Glaciers durant plusieurs années. Ces appareils, beaucoup moins performants que les Alouette et les Lama, étaient utilisés principalement pour l'écolage, les baptêmes de l'air ainsi que les vols touristiques.

Simultanément à l'expansion de la flotte, Air Glaciers étendit aussi sa présence dans l'ouest de la Suisse tant dans le Valais que dans les cantons avoisinants. C'est ainsi que des bases, parfois saisonnières, sont établies à Collombey (VD), Gampel (VS), La-Chaux-de-Fonds (FR), Lausanne (VD), Lauterbrunnen (BE), Leysin (VD) et Saanen (BE).

## **De nouveaux hélicoptères.**

Il est certain que si la réglementation aérienne européenne n'avait pas exigé des hélicoptères bimoteurs pour l'évacuation sanitaire et que si Airbus Helicopters n'avait pas décidé d'abandonner le soutien technique et l'approvisionnement en pièces de rechange pour les Alouette III et les Lama, ces appareils constitueraient encore

actuellement l'essentiel de la flotte opérationnelle d'Air Glaciers, tellement ils étaient bien adaptés aux missions effectuées en montagne.

Mais comme tout doit évoluer, depuis le début des années 2000, de nouveaux types d'hélicoptères ont fait leur apparition au sein de la compagnie, parfois sous forme de location ou de partenariat. C'est ainsi qu'on a pu voir des EC120B Colibri ou des EC130B4 utilisés pour des vols touristiques avant que les AS350B3 Écureuil ne prennent définitivement le relais des Lama au fur et à mesure que ces derniers soient progressivement retirés du service.

Pour remplacer l'Alouette III dans les missions de sauvetage et d'évacuation sanitaires, le choix s'est porté sur l'EC135T1, un hélicoptère très bien conçu comme ambulance volante.

### **Air Glaciers aujourd'hui.**

Actuellement, la flotte en activité comprend 18 Airbus Helicopters (un EC120B Colibri, sept SA315B Lama, un AS350B2, sept AS350B3

*Depuis quelques années, l'Écureuil B3 remplace progressivement les Lama (en haut), tandis que l'EC135T1 a succédé à l'Alouette III pour les missions de sauvetage (au centre). Ci-contre : Bruno Bagnoud, 50 ans plus tard, est toujours aux commandes d'Air Glaciers (Pierre Gillard).*





**Pour célébrer le cinquantième anniversaire d'Air Glaciers, le public était invité à la base de Sion le 2 mai 2015. Une semaine plus tard, c'était au tour de la base de Lauterbrunnen de fêter cet évènement en grand (Pierre Gillard).**

et deux EC135T1) ainsi que six avions (un Cessna U206 Stationair, trois Beechcraft Super King Air 200, un Pilatus PC-6/B2-H2 Turbo Porter et un Piper PA18 Super Cub), ce qui en fait une des entreprises d'aviation générale parmi les plus importantes en Suisse. Ces appareils sont répartis sur la dizaine de bases qui ont été inaugurées au fil du temps. De

plus, Air Glaciers possède ou a possédé des participations en tant qu'actionnaire dans d'autres sociétés telles Air Grischa, Crossair, Héli Neuchatel, Heliswiss, SOS Assistance ou Trans-Héli.

### **Air Glaciers demain.**

Bruno Bagnoud, après avoir passé cinquante ans à la barre d'Air Glaciers, pour-

rait penser à prendre sa retraite. À l'âge de 81 ans, ce serait bien légitime, mais il demeure profondément passionné par cette entreprise et ses employés. Les prochains mois devraient donc être cruciaux pour l'avenir d'Air Glaciers, mais tout le monde espère que dans 10 ans, nous pourrions fêter les 60 ans de la compagnie avec le même éclat qu'en 2015.

### **In memoriam.**

Comme dans toute entreprise humaine d'envergure, l'histoire d'Air Glaciers a été émaillée de sauvetages et de missions spectaculaires, de réussites, de joies, mais aussi d'évènements dramatiques. Malheureusement, ce 50<sup>ème</sup> anniversaire a aussi été endeuillé par la perte de l'un des plus anciens pilotes de la compagnie, Adrian Marti, le 14 juillet 2015 au

Guggigleitcher près de la Jungfrau. J'avais volé avec lui régulièrement depuis 1996 et il était devenu, au fil du temps, un ami. C'est donc avec beaucoup de tristesse que j'ai appris sa disparition l'été dernier. Je réitère donc mes sincères amitiés à sa famille ainsi qu'à ses collègues de travail.

*Pierre GILLARD.*

