

Air Zermatt à 50 ans

À deux reprises en janvier 2018, les médias du monde entier montrent des images de foules de touristes quittant par hélicoptères le village de Zermatt en Suisse qui est isolé du reste du monde à cause d'avalanches ayant bloqué son unique accès ferroviaire et routier. Ce ne sont pas moins de 13.000 personnes qui résident dans la station valaisanne à ce moment-là et un grand nombre d'entre elles doit redescendre dans la vallée pour rentrer à la maison ou prendre un avion. Par ailleurs, le village doit continuer de fonctionner et il est nécessaire d'y monter les produits de première nécessité.

C'est là qu'Air Zermatt intervient en établissant un véritable pont aérien vers Täsch d'où il est possible de prendre un train ou de redescendre par la route vers Viège. À raison de 70 CHF par individu, ce ne sont pas moins de 2.000 personnes qui profitent ainsi de la navette aérienne tandis que leurs bagages sont groupés dans de grands filets eux-mêmes élingués par quelques hélicoptères vers Täsch. Le tout est organisé sans bavure et démontre la polyvalence, la faculté d'adaptation aux circonstances et le professionnalisme d'Air Zermatt, fruit de 50 années d'expérience.

Un village touristique isolé.

L'histoire relatée ci-dessus n'est pas nouvelle. Dans les années 1960, alors que Zermatt commence à connaître un certain développement touristique, son unique lien ferroviaire vers la vallée est régulièrement interrompu en hiver lors d'abondantes chutes de neige ou d'avalanches. Par ailleurs, les lignes électriques sont aussi souvent coupées lors de telles conditions climatiques, plongeant la station dans l'obscurité et le froid. Enfin, les malades et les accidentés ne peuvent plus quitter le village pour recevoir des soins dans les hôpitaux de



À gauche : le 6 janvier 2018, des touristes « piégés » à Zermatt font la file pour embarquer dans un Écureuil à destination de Täsch (Keystone). À droite : Beat H. Perren, fondateur d’Air Zermatt, 50 ans plus tard (Pierre Gillard).

la vallée et quand les conditions le permettent, il faut faire appel à un hélicoptère de la SRFW (Schweizerische Rettungsflugwacht) basé à Sion pour les évacuer.

À l’époque, Beat H. Perren est Vice-président de la commune de Zermatt et pense qu’un service d’hélicoptères pourrait être une solution. C’est ainsi qu’il réunit autour de lui quelques personnes

visionnaires issues du secteur économique, du tourisme, de la politique et de la finance pour donner vie à son idée.

Mais c’est sans compter sur la résistance surprenante des habitants de Zermatt qui organisent une pétition signée par les deux tiers d’entre eux s’opposant formellement au projet en amenant les arguments classiques du bruit et de l’environnement (déjà à cette époque !)



L’Alouette III HB-XDA posée sur un des plus hauts sommets de Suisse, prouvant l’aptitude au vol en montagne de cet hélicoptère (Air Zermatt).

Finalement, à force de persuasion, les promoteurs convainquent les Zermattois de l’utilité de l’établissement d’une compagnie d’hélicoptères permettant d’effectuer du transport et du sauvetage essentiellement au profit de la communauté. Air Zermatt peut voir le jour et la compagnie est fondée par Beat H. Perren, Constantin Cacher, Daniel Lauber et Ulrich Imboden. Ensemble, à la fin de l’année 1967, ils décident d’acquérir un premier hélicoptère de type Agusta-Bell 206A Jet Ranger.

Un héliport et les premiers hélicoptères.

Qui dit hélicoptères dit aussi infrastructures adaptées et donc la construction d'un héliport. Un site est retenu à l'entrée de la ville sur un promontoire au Galgegga et les travaux débutent en 1968. Les infrastructures sont inaugurées à l'automne de la même année.

Entre-temps, le premier hélicoptère, l'Agusta Bell 206A Jet Ranger HB-XCL, est livré et un premier pilote, Günther Amman, engagé. Cet hélicoptère, à l'allure résolument moderne pour l'époque, est convoyé le 1er avril 1968 de Milan-Malpensa à Berne-Belp, mais c'est finalement le 10 avril 1968 qu'il arrive à Täsch et Zermatt. À peine quelques jours après sa livraison, le Jet Ranger effectue sa première mission de sauvetage en évacuant une fillette s'étant fracturée la jambe en montagne. Par la suite, durant le premier semestre 1968, Air Zermatt effectue déjà plus de 90 sauvetages dans la partie méridionale de la Suisse au profit de la SRFW (Schweizerische Rettungsflugwacht).

Par ailleurs, en attendant la fin des travaux de construction de l'héliport, l'hélicoptère trouve refuge dans une grange ainsi que sur le toit de la maison du Docteur Julien en plein centre de Zermatt durant l'hiver. Malheureusement, cet hélicoptère



En haut : l'Agusta Bell 206A Jet Ranger HB-XCL, le premier hélicoptère d'Air Zermatt (Günther Amman, collection HeliArchive.ch). Ci-dessus : un Jet Ranger et l'Alouette III HB-XDA à l'héliport de Zermatt en janvier 1971 (Keystone).

sera détruit le 12 mars 1969 dans un accident au glacier du Théodule. Il sera toutefois remplacé par un autre Agusta-Bell 206A Jet Ranger immatriculé HB-XCY le 25 avril 1969. Celui-ci restera en service pour Air Zermatt jusqu'en juin 1971, avant d'être revendu au Royaume-Uni.

Le 25 septembre 1969, le Sud-Aviation Alouette III HB-XDA est immatriculé conjointement par Heliswiss et Air Zermatt. Cet hélicoptère, à la cabine spacieuse et disposant de toute la puissance nécessaire pour évoluer jusqu'aux plus hauts sommets des Alpes, va révolutionner le secours aérien



En haut : les responsables d'Air Zermatt ont très vite compris qu'il fallait développer les techniques et le matériel de secours directement avec les sauveteurs. Ci-dessus : l'expérience d'Air Zermatt a été mise à contribution afin de former pilotes et secouristes au Népal (Air Zermatt).

tant en Suisse que partout dans le monde. XDA restera dans la flotte d'Air Zermatt jusqu'au 21 janvier 2000, moment de sa vente à Air Glaciers.

Plusieurs autres Alouette III seront ensuite acquises et opérées par Air Zermatt au cours de son histoire. Il s'agira autant des versions SE3160 et SA316B, équipées du moteur Turbomeca Artouste IIIB, que du modèle SA319B mû par le Turbomeca Astazou XIV.

Ce sera l'évolution de la réglementation aérienne qui aura raison des Alouette III chez Air Zermatt, celles-ci devant être remplacées par des appareils bimoteurs, l'Eurocopter (Airbus Helicopters) EC135T2/T3, notamment, à partir de décembre 2002.

Le développement d'une spécialité.

En septembre 1970 se déroule dans l'Oberland-Bernois un symposium au sujet du sauvetage par hélicoptère. Air Zermatt y envoie ses pilotes Günther Amman et Sigi Stangier. Ils expliquent à leurs collègues sauveteurs qu'il est possible, par exemple, d'effectuer des treuillages le long de parois verticales avec l'Alouette III. C'est le début du développement continu de nouvelles techniques et de nouveaux matériels destinés au sauvetage en montagne au sein de la compagnie valaisanne



Depuis 1971, le Lama est, sans conteste, l'hélicoptère qui aura le plus marqué l'histoire d'Air Zermatt. Ici, l'appareil immatriculé HB-XND photographié au cours d'une opération de levage à la Sunegga face au Mont Cervin le 20 juin 2005 (Pierre Gillard).

qui sera reconnue mondialement comme experte en la matière. Encore aujourd'hui, du nouveau matériel et de nouvelles techniques sont essayées et validées le cas échéant.

En 1973, Air Zermatt est la première compagnie suisse à avoir des médecins à bord de ses hélicoptères lors des vols de secours ou de sauvetage. Dix ans plus tard, ils seront tous obligatoirement anesthésistes-réanimateurs.

Par ailleurs, des pilotes et du personnel d'Air Zermatt se rendront à plusieurs reprises au Népal afin de former les équipages locaux aux techniques de sauvetage en montagne. L'exper-

tise des pilotes suisses sera, d'ailleurs, poussée au-delà de leur zone de travail habituelle, car les altitudes auxquelles il est nécessaire d'opérer dans l'Himalaya dépassent régulièrement les 6000 mètres et peuvent parfois atteindre les 8000 mètres. Mais, grâce à leurs connaissances et leur maîtrise du vol en montagne, ils relèveront ce défi.

L'arrivée du Lama.

Le 5 avril 1971, le premier SA315B Lama de série produit par l'Aérospatiale à Marignane rejoint officiellement la flotte d'Air Zermatt avec l'immatriculation HB-XDI. Un second suit le 17 août 1971 avec l'immatricula-

tion HB-XDL et un troisième le 29 septembre 1972 avec l'immatriculation HB-XDX. Par la suite, plusieurs autres Lama se succéderont régulièrement au sein de la flotte d'Air Zermatt. Aujourd'hui encore, l'appareil immatriculé HB-XII est l'un des derniers de ce type à encore être opérationnel en Suisse.

Le Lama est un hélicoptère surpuissant parfaitement adapté au vol en montagne et au levage. Si l'on compte bien, il représente 47 des 50 ans de l'histoire d'Air Zermatt. C'est avec lui que la compagnie a pu diversifier ses activités en incluant toutes sortes de travaux incluant le montage de télésièges, de téléskis ou de



En haut : le premier Lama d'Air Zermatt immatriculé HB-XDI à Sion en janvier 1976 (Anton Heumann). Au milieu : le Lama HB-XND au refuge du Monte Rosa en juillet 2010 (Hans Zurniwen). Ci-dessus : l'Alouette III Astazou HB-XOM à l'héliport de Zermatt en juillet 1986 (collection Pierre Gillard).

télécabines, le bétonnage et le transport de matériaux de construction en altitude, le ravitaillement de refuges, la lutte contre les feux de forêts ou l'épandage de granulés pour la protection des zones boisées pour ne citer que ces exemples.

Air Zermatt a également modifié quelques Lama pour effectuer du sauvetage en très haute altitude là où les Alouette III, puis l'EC135T2/T3, ne pouvaient pas facilement intervenir. Ces hélicoptères étaient munis d'un treuil latéral ainsi que d'un phare de recherche Spectrolab sur le nez permettant ainsi d'effectuer du sauvetage même durant la nuit. Ce n'est qu'avec l'arrivée du Bell 429 en juillet 2012 que le Lama a été moins utilisé pour le sauvetage en haute altitude. Toutefois, le Lama HB-XII a malgré tout conservé tous ses équipements particuliers « au cas où ». On n'est jamais trop prudent et c'est vrai que l'on peut toujours compter sur la robustesse et la fiabilité du Lama même en 2018 !

D'autres types d'hélicoptères.

Au cours de son histoire, Air Zermatt a utilisé d'autres types d'hélicoptères comme l'Aérospatiale SA330J Puma HB-XUB durant quatre mois en 1989 et le HB-XUV entre 1990 et 1996. Ces hélicoptères lourds étaient utilisés pour effectuer du levage là où les capacités du Lama

étaient trop restreintes.

Pour les vols privés et VIP, le Sud-Aviation SA341G Gazelle HB-XIL a été opéré de 1979 à 1982 ainsi que le SA342J HB-XMU de 1981 à 1988. La Gazelle présentait l'avantage sur les autres hélicoptères de son époque d'avoir une vitesse de croisière très élevée. Par ailleurs, son rotor de queue caréné « Fenestron » était à l'avant-garde de la technologie.

De 1987 à 1997, Air Zermatt a aussi utilisé le Bell 412 HB-XRP tant pour le sauvetage que pour le transport.

Modernisation et agrandissement de l'héliport de Zermatt.

Dès que cela devient possible, l'héliport de Zermatt est modernisé et agrandi afin de pouvoir contribuer à l'expansion de la compagnie. Toutefois, avant toute chose, il faut obtenir tous les permis requis et la bénédiction de l'OFAC (Office Fédéral de l'Aviation Civile).

Une nouvelle base à Rarogne.

Le 1^{er} septembre 1980, Air Zermatt inaugure une nouvelle base à Rarogne. Au départ, il s'agit d'une ancienne hangar militaire en béton située à flanc de montagne. Mais en 1985, une nouvelle base moderne est construite entre l'ancienne piste militaire et la route Sion-Viège.



En haut : HB-XMU est une des deux Gazelle à avoir été opérées par Air Zermatt pour des vols VIP. Elle est photographiée à Berne-Belp en mars 1984. Au centre : le Puma HB-XUV en travail aérien dans la région de Trient en mai 1991. Ci-dessus : le Bell 412 HB-XRP a été utilisé durant une dizaine d'années pour des opérations de transport ainsi que pour du sauvetage. Il est vu ici à Bex en août 1987 (collection Pierre Gillard).

Les 50 ans de fêtes à



Voici un résumé en images de la journée du samedi 19 mai 2018. Ci-dessus, puis dans le sens antihoraire: pas moins de 15.000 personnes sont venues sur la plateforme de Rarogne durant le week-end des 19 et 20 mai 2018. Le Bell 429 HB-ZSU effectuant des démonstrations de lutte contre les incendies avec le Bambi Bucket et de sauvetage. Une partie de la flotte affectée aux baptêmes de l'air. Démonstrations en vol du Super Puma



L'Air Zermatt Zaroghe



T-320 des Forces aériennes suisses, de Nicolas Ivanoff avec son Extra 300LC D-EZIG et du Bo-105CB-4 D-HTDM des Flying Bulls. Un assistant de vol attache un seau de lutte contre les feux au Lama HB-XII. L'Écureuil B3 HB-ZPB effectue, quant à lui, de l'épandage de produit pour la protection des forêts. L'EC130T2 HB-ZAZ décollant avec des passagers pour une balade aérienne dans les environs (Pierre Gillard).





La base de Rarogne en juillet 2011. On note les deux hangars de maintenance et, à gauche derrière l'hélicoptère, l'aile administrative (Pierre Gillard).

Rarogne devient ainsi la principale base de maintenance de la compagnie. Deux vastes hangars de 28 mètres de large permettent désormais d'effectuer confortablement toutes les catégories de tâches techniques sur tous les types d'hélicoptères opérés par la compagnie. On y trouve aussi tout l'outillage nécessaire ainsi que les pièces de rechange. Le bâtiment comporte également deux étages de locaux administratifs et

d'accueil. Bien entendu, une vaste aire dégagée disposant des infrastructures adéquates, notamment, une station d'avitaillement en carburant, permet les mouvements d'hélicoptères en toute sécurité. Parfois, les techniciens d'Air Zermatt effectuent à Rarogne de la maintenance pour le compte de tiers.

Actuellement, une trentaine de personnes parmi les 70 salariés fixes et les

40 contractuels temporaires d'Air Zermatt travaillent actuellement à Rarogne.

Une base à Gampel.

En 1983, Air Zermatt rachète la base qu'Heliswiss avait implantée à Gampel en 1978. En 2013, cet héliport est rénové afin de couvrir encore plus efficacement les opérations de sauvetage dans le Haut-Valais. Actuellement, durant toute l'année, une équipe de secours composée d'un pilote, d'un médecin-urgentiste ainsi que d'un secouriste, est prête à décoller de Gampel à la moindre demande d'intervention aérienne.

Présence à Sion.

Au cours des années 1990, Air Zermatt est aussi présente à l'aéroport de Sion où elle dispose de bureaux dans l'aérogare. Des missions de transport et d'élingage, ou des vols de passagers, sont ainsi effectués à partir de ces infrastructures aéroportuaires.



Les deux hangars de la base de Rarogne permettent d'effectuer l'ensemble des travaux de maintenance de la flotte d'hélicoptères d'Air Zermatt dans d'excellentes conditions (Pierre Gillard).

Une nouvelle génération d'hélicoptères.

À la fin des années 1990 et au début des années 2000, Eurocopter (entreprise résultant de la fusion de l'Aérospatiale en France et de MBB en Allemagne) développe de nouvelles versions de son AS350 Écureuil (AStar en Amérique du Nord) : les modèles B2 et B3. Bien entendu, le manufacturier voudrait bien que ses nouveaux hélicoptères soient acquis par les opérateurs d'appareils plus anciens comme les Alouette et Lama pour les remplacer.

Si, au sein de la flotte d'Air Zermatt, comme déjà évoqué, la réglementation a raison de l'Alouette III forçant la compagnie à acquérir l'EC135T2 HB-ZEF (modifié plus tard en T3 plus puissant), en ce qui concerne le Lama, pour Air Zermatt, il est irremplaçable et reste surtout très compétitif par rapport à l'Écureuil B3. La compagnie valaisanne utilise bien quelques-uns de ces hélicoptères à cette époque, mais continue, malgré tout, à maintenir sa flotte de Lama jusqu'au moment où, Eurocopter, ne voyant pas réellement de concurrence à son modèle Écureuil B3, réduit la production des pièces de rechange du Lama tout en augmentant les coûts pour celle-ci. Comme pour beaucoup d'opérateurs de Lama de par le monde, Air Zermatt n'a pas le choix que de se départir progressive-



L'EC135T2 HB-ZEF est venu remplacer l'Alouette III pour la plupart des opérations de sauvetage et de transport de patients (Air Zermatt).

ment de sa flotte de Lama à l'exception du HB-XII. C'est ainsi que cinq Écureuil B3 et B3e (HB-ZCX, ZIA, ZOY, ZPB et ZVS) forment actuellement l'essentiel de l'inventaire de la compagnie.

En 2012, Air Zermatt a l'occasion d'acquérir un Bell 429 (HB-ZSU) à un prix concurrentiel en tant que premier opérateur européen du dernier-né du manufacturier américain. Dès son entrée en service, les pilotes sont émerveillés par les qualités de cet hélicoptère produit à

Mirabel, au Canada. Il est puissant et convient parfaitement au vol en montagne. C'est ainsi qu'un second appareil de ce type (HB-ZOZ) est commandé et livré en mai 2018, tout juste à temps pour les célébrations du 50^{ème} anniversaire de la compagnie. Avec l'arrivée de ce second Bell 429, l'EC135T3 HB-ZEF devient quelque peu redondant et est loué à Air Glaciers à Sion.

Afin de disposer d'un hélicoptère mieux adapté pour les vols touristiques que les



Deux Kopter (ex-Marengo) SKYe SH09 ont été commandé par Air Zermatt. Le second prototype était présenté au public lors de la fête des 50 ans de la compagnie à Rarogne (Pierre Gillard).

Écureuil B3, en 2015, un Eurocopter EC130T2 (HB-ZAZ) rejoint la flotte. Utilisés sur des sites comme le Grand Canyon ou Hawaii, cet hélicoptère peut accueillir confortablement six passagers qui bénéficient d'une belle vue vers l'extérieur. Puissant, il est donc parfait, notamment, pour les tours du mont Cervin.

50^{ème} anniversaire fêté à Rarogne.

Durant le week-end des 19 et 20 mai 2018, Air Zermatt convie le public à sa base de Rarogne afin de fêter dignement son 50^{ème} anniversaire. Et ce ne sont pas moins de 15.000 personnes qui répondront à l'appel et viendront admirer les démonstrations représentatives des principales missions effectuées par les hélicoptères, les pilotes et les assistants de vol de la compagnie.

C'est ainsi que le Lama effectuée du largage d'eau à l'aide d'un seau basculant, simulant de la sorte une intervention sur un feu de forêt. Ensuite, un Écureuil B3e lève une trémie munie d'un dispositif d'épandage de particules destinées à la protection de l'environnement. Puis vient le tour du Bell 429 qui, tout d'abord, comme le Lama, largue de l'eau à l'aide d'un « Bambi Bucket » pour simuler l'attaque d'un feu, puis effectue une démonstration de treuillage d'un blessé et d'un secouriste sur le toit du hangar.

Mais le public a également droit, pour ce qui est des voilures tournantes, à la démonstration toujours très spectaculaire de l'Eurocopter AS332M2 Super Puma des Forces Aériennes Suisses puis à l'éblouissante prestation acrobatique de Siegfried Schwartz avec le MBB Bo-105CB des Flying Bulls.

Enfin, Nicolas Ivanoff et son Extra 330LC aux couleurs de l'horloger Hamilton effectue plusieurs démonstrations de voltige extrême.

Le futur.

Au fil du temps, Air Zermatt s'est forgée une solide réputation tant au niveau des opérations, de la maintenance, que de la gestion. Au cours des 50 années écoulées, son personnel a vécu de grands moments, mais a aussi dû faire face à des drames. Malgré tout, la persévérance a toujours eu le dessus.

En matière d'hélicoptères, Air Zermatt a toujours opéré les appareils les mieux adaptés aux tâches qui lui sont confiées. Le prochain type à intégrer la flotte sera, fort probablement, le Kopter (ex-Marengo) SKYe SH09, dont le second prototype était présenté en statique à l'occasion de la célébration du 50^{ème} anniversaire à Rarogne et pour lequel deux options ont été prises.

Tenant compte de son riche passé et l'expérience accumulée comptant 100.000 heures de vol et 20.000 sauvetages, Air Zermatt est promise à un bel avenir pour de très nombreuses années encore. C'est, en tout cas, ce que l'on peut lui souhaiter ainsi qu'à son personnel.

L'auteur tient à remercier Gerold Biner, Sara Fux, Mario Bazzani ainsi que Hans et Peter Zurniwen pour leur aimable collaboration à cet article.