Tous les acteurs des secours connaissent l’hélicoptère Dragon. Mais pourquoi ce nom ? Existe-t-il un conte de cette créature légendaire secourant d’un péril immédiat une licorne qui était vouée à une mort certaine pour qu’il soit le symbole du secours aérien ?

> « Il est important de connaitre le passé pour comprendre le présent et mieux préparer l’avenir «

Un peu d’histoire

En 1949, l’adjudant De Taddeo rédige un rapport sur les possibilités d’utilisation d’hélicoptères dans les services d’incendie et de secours. Le 15 novembre de cette même année, un exercice a lieu sur l’héliport d’Issy-les-Moulineaux avec un Hiller-360 anglais, le seul appareil disponible en état de vol en Europe. L’hélicoptère est équipé d’une échelle de corde pour simuler les conditions d’une mission de sauvetage. Le colonel Curie aux commandes, De Taddeo se suspend à l’échelle le temps d’un aller-retour jusqu’au viaduc d’Auteuil (soit environ 1 km).

Lors de cet exercice, Frédéric Curie saisi l’occasion de faire d’une pierre deux coups grâce à la présence de nombreuses autorités de l’époque, apportant ainsi une certaine dimension quant à la réussite de cette démonstration. Il acheta un morceau d’uranium, déjà très couteux et hypothéqua sa propre maison. Le jour J il fixa un détecteur photoconducteur à son appareil puis l’alluma avant de décoller. Lors du retour de l’appareil, il utilisa le détecteur photoconducteur (ancêtre de nos caméra thermique) et pu ainsi localiser l’image thermique du morceau d’uranium à distance. De retour sur la terre ferme, il fit l’observation à l’assistance *« si je peux retrouver un morceau d’uranium ainsi, je peux retrouver une victime sans difficulté »* (anecdote transmise par un descendant direct de Frédéric Curie).

Le colonel Curie, un précurseur

Le colonel Curie se prête de plus en plus au jeu des recherches de l’adjudant De Taddeo. L’entraînement est un franc succès et va lui permettre d’approfondir ses recherches. La conjoncture du moment est au développement des techniques modernes et à la coopération franco-anglaise. C’est ainsi que le colonel Goussault,

de la Société Commerciale et Industrielle Franco-Britannique, met à leur disposition un Westland-Sikorsky S-51 – Dragonfly.

En 1953, grâce à l’aide technique du Service National de la Protection Civile et à une bonne coordination entre les différents ministères, trois hélicoptères provenant de services publics et de sociétés privées se rendent en Hollande suite à un raz de marée dans les polders. Ils rejoignent sur place quatre appareils militaires dépêchés sur zone dès la première heure du désastre. Le colonel Curie dirige les opérations de secours et de sauvetage. Dès son retour en France, lors des journées nationales de la Sécurité Civile du 13 au 19 juin 1953, il montre sur la Seine les manœuvres de secours qu’il a réalisées lors de sa mission à l’étranger, démontrant ainsi les énormes possibilités de l’hélicoptère en matière de secours. Les médecins qui tenaient congrès parallèlement sont tous, sans exception, convaincus d’un tel transport aussi confortable. Le succès de ces démonstrations permet ainsi au colonel Curie, d’appuyer auprès des autorités sa demande de création d’un service de secours aérien à la Protection Civile.

Ses efforts aboutissent enfin en 1954 avec l’affectation du premier hélicoptère BELL 47 G au Groupement Hélicoptère. Deux autres suivront en 1956. Malheureusement, le projet d’équiper le service d’un hélicoptère par département est stoppé en 1955. En effet, avec la guerre d’Indochine et le désordre en Algérie Française, la priorité est donnée à l’équipement des trois armées.

Finalement, le colonel Curie choisit de monter le groupement aérien avec l’aide de la société Fenwick Aviation et la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris. C’est ainsi que ce groupement voit le jour au printemps 1955. Reconnu d’utilité publique par les autorités nationales, le groupement se développe en 1956 avec son propre budget et obtient ses premières lettres de noblesse dans toute la France.

Naissance du groupement hélicoptères

Malgré la disparition du colonel Curie cette même année et grâce à l’élan donné par cet homme remarquable, le groupement continue son expansion sur le chemin tracé. Il deviendra officiellement « Groupement d’Hélicoptères » par arrêté du Ministère de l’Intérieur le 19 juin 1957. Jusqu’à aujourd’hui il connaitra de nombreux modèles : Alouette, Dauphin, Ecureuil, pour en arriver à l’EC-145 le 24 avril 2002. Ce modèle d’appareil, au nombre de 35, arme l’ensemble des héliports de la sécurité civile et est mis en œuvre par 210 pilotes et mécaniciens-sauveteur.

La base principale du GHSC (Groupement d’Hélicoptères de la Sécurité Civile) située à Nîmes porte aujourd’hui le nom du pionnier du sauvetage héliporté : le colonel Frédéric Curie. C’est dans ce même lieu qu’un monument a été érigé en mémoire des personnels du groupement, disparus en service aériens. Sur son embase est gravée la devise du GHSC ***« servir pour secourir »***

En savoir +

Site de l’amicale du groupement d’hélicoptères de la Sécurité Civile

Cliquez ici

En savoir +

Colonel Frédéric Curie
Pompier de Paris et résistant

Cliquez ici

Mais pourquoi l’appelle-t-on Dragon ?

L’un des premiers hélicoptères ayant été précurseurs au développement des missions de sauvetages sous l’influence du colonel Curie était un Westland-Sikorsky S-51 – Dragonfly. La traduction littérale de l’anglais « dragonfly » est « libellule ». A en voir le modèle de l’époque, pas besoin d’explications supplémentaires. C’est donc en référence à ce modèle que le terme « Dragon » suivi par le numéro de département de la base d’affectation correspond à l’indicatif radio de nos appuis aériens.

Il est intéressant d’observer que le sauveteur aérien jaune et rouge n’est pas le seul à avoir une appellation radio atypique. En effet, l’hélicoptère de la gendarmerie nationale répond au nom de « Choucas ». Ce terme provient quant à lui des corvidés, comme le corbeau ou la corneille. A l’instar du Dragon de la sécurité civile, son appellation radio est précédé du numéro de département et le modèle est également issu de la firme Eurocopter de type EC-145.

Encore un drôle d’oiseau que vous pouvez apercevoir au-dessus des autoroutes ou aux sommets des montagnes !

Author: **Rescue18**