

# Un crash au bout de l'appel d'urgence

Par Cédric Jotterand

## MORGES/GIMEL | RÉCIT

Fin octobre, les pompiers de piquet du SIS Morget ont été alertés pour un accident d'avion qui restera dans leurs mémoires. Retour avec Dominique Rupp, chef d'intervention.

L'appel au 118 est toujours inattendu. Une inondation, un chat sauté au sommet d'un arbre ou le drame. Lorsque le pager de Dominique Rupp vibre ce samedi matin 24 octobre, le premier lieutenant découvre sur l'écran qu'un accident est signalé sur la commune de Saint-Oyens (qui jointe Gimel). «Mon premier réflexe a été de me dire que cette commune n'est pas sur notre territoire!»

Sauf qu'en cas de désincarcération, le SIS Morget couvre une zone allant jusqu'à Rolle, ce qui donne déjà le ton de l'intervention. «À il faut prendre quelques instants pour respirer et se préparer à prendre les bonnes décisions à la fois dans le calme et la rapidité. Nous partons à dix dans quatre véhicules et sur la route, je songe au scénario, aux premières choses à faire en arrivant.»

Sur place, les pompiers morgiens ne sont pas seuls. «Des collègues du village ont rejoint le champ en question où l'on découvre un avion, ce qui est peu courant et laisse présager des conséquences humaines assez dues. C'est plutôt une chance que ces pompiers soient intervenus en amont, car ils ont pris de bonnes



Xavier Reigner, le chef d'intervention Dominique Rupp et Jérôme Kaelin, les trois cadres du SIS Morget qui ont joué un rôle déterminant dans l'intervention du «crash de Gimel» en octobre dernier. Sébastien Boyv

mesures initiales, ce qui me permet d'éviter d'engager tous mes collègues en même temps. Il ne faut pas croire qu'on arrive en courant tout ensemble autour du sinistre. Nous nous tenons un peu à l'écart et seuls les intervenants nécessaires s'approchent en fonction des réels besoins.»

### I «J'ai foncé!»

L'un des trois «docteurs», c'est Pierre-Yves Corvean, un villageois connu comme le loup blanc: «A 10h09 - j'ai regardé ma montre! - j'ai vu l'avion piquer du nez à 90 degrés juste en face de moi. Je n'ai pas réfléchi, j'ai appelé le 117 et j'ai foncé!»

Avec ses deux amis, dont le commandant du feu, ils sont tout

## Soutien psychologique

Une déchetterie qui brûle, c'est impressionnant, mais il n'y a pas mort d'homme. En revanche, si un crash d'avion reste exceptionnel, il n'est pas rare que les pompiers morgiens doivent intervenir sur des accidents mortels, notamment sur l'autostrade.

La vision peut être dure à «digérer» et dans le canton, un suivi psychologique est systématiquement proposé. «Une structure est gérée par les sapeurs pompiers de Lausanne avec une psychologue qui encadre des secouristes chevronnés. C'est ensuite eux qui gardent le contact régulier avec ceux qui le désirent, détail l'inspecteur cantonal ECA François Ifé. Rappelons que ces volontaires agissent dans leur majorité comme bénévoles en marge de leur travail. «Personne n'est formé aux visions insupportables et nous y sommes très attentifs, assure l'inspecteur. Nous sensibilisons les commandants en demandant à chaque fois de préserver nos gens, comme ce fut le cas à Gimel.»

funébres, beaucoup de monde s'active autour de l'avion qui ne compte - au final - qu'un occupant. «La partie du haut était très touchée et les cheveux m'ont mis sur la piste d'une personne plutôt âgée. C'était assez bizarre, mais notre rôle n'est pas de se poser des questions à ce moment-là.» Les minutes défilent, Dominique Rupp est en contact avec le bureau de l'aéroport, le copropriétaire de l'avion, les enquêteurs et son équipe évidemment. «Cela peut paraître banal, mais il y a le besoin de se rassembler, de faire tomber la pression. Les collègues de Gimel nous ont ouvert leur caserne et nous avons partagé une pizza ensemble.»

De retour à Morges, les cadres s'assurent que tout le monde est «remis» de cette journée difficile avec un débriefing pour chacun. «Qui a vu quoi? C'est vraiment la question que je me pose afin d'être disponible pour chacun d'être et transmettre leurs noms à la cellule de soutien psychologique, qui prend le relais.»

À 23h, Dominique Rupp décrète la fin de l'intervention sans «oublier lui-même» au niveau du débriefing. «C'est pas la première fois que je voyais un mort, mais cette journée a été inhabituellement longue par rapport à une alerte classique. Il ne faut donc pas avoir peur d'en parler, car c'est toujours une bonne chose.»

De l'avis des observateurs sur place, le premier lieutenant a eu un comportement exemplaire et fait preuve de beaucoup d'empathie. Lors d'une journée qui s'annonçait normale et qui restera sans doute longtemps dans les mémoires des pompiers impliqués. I

### I Protéger d'abord

Le premier réflexe de Dominique Rupp peut étonner a priori. «Vu la scène, j'ai d'abord cherché à protéger des intervenants, à en réduire le nombre. Il n'y a en effet aucun intérêt à partager des visions d'horreur et je me suis beaucoup appuyé sur mes deux collègues Jérôme Kaelin, qui est resté avec moi, et Xavier Reigner, qui a pris en charge ceux qui ont demandé de rentrer à la caserne.» La gendarmerie, le bureau d'enquête, puis les pompes

## Il a choisi son village comme ultime voyage

Survenu un samedi d'octobre 2020, le crash du petit avion ne doit rien au hasard. En voici l'histoire.

«Merci pour la belle vie que vous m'avez donnée.» Posé sur le siège de la 2 CV garée sur l'aérodrome de Prangins ce samedi matin du 24 octobre, le billet écrit à la main marque le dernier chapitre de la vie d'un pilote expérimenté, «victime» du crash de son avion qui ne lui a laissé aucune chance entre la jolote forcé de la Pra et le petit village du pied du Jura juché sur les hauteurs d'Aubonne.

Cet homme de 89 ans, fou d'aviation, venait pourtant de sortir vainqueur, le velleur de Covid-19. «Je suis allé le chercher à Thoiry, le vendre et tout semblait tourner dans le bon sens, même si c'est la première fois qu'on l'aura vu prendre un «petit coup» au moral alors qu'il ne lui était jamais rien arrivé de sérieux jusqu'ici», se remémore son fils, avec qui il partageait la passion du pilotage et plusieurs périodes au



Le pilote, très expérimenté, a choisi les champs de son enfance pour paradoxalement quitter la terre. DR

### I Enfant de Gimel

S'il a choisi - on l'a compris - Gimel comme ultime sort, cela ne doit rien au hasard. Fils d'un ancien syndic, paysan respecté, l'ingénieur qui avait fait carrière à Genève y avait ses racines. «Ses origines comptaient énormément pour lui et même s'il n'y rendait

plus depuis la vente du domaine, il continuait à passer au-dessus de la maison quand il rentrait sur Prangins ou Genève», glisse joliment sa fille, qui se souvient avec bonheur des vacances à la ferme. «Si le timing nous a surpris, le fait qu'il choisisse Gimel est dans la logique des choses. Il nous disait tout le temps qu'il avait fait ce qu'il voulait de sa vie

et qu'il était hors de question qu'il soit un jour une charge pour ses proches. Nous comprenons son geste et l'acceptons, mais il a sans doute agi dans la précipitation de cette hospitalisation où il a côtoyé des malades confrontés à des situations extrêmes.»

### I La vie des étés

La Suisse, le Chili et le Canada, le natif de Gimel avait trouvé son équilibre en se posant dans des pays à la période où le soleil brille. «On ne parle vraiment pas d'une personne déprimée dont on redoute un geste désespéré, ajoutent ses enfants. Il a fait plusieurs fois le tour du monde, a eu une vie incroyablement remplie et depuis sa retraite, à l'âge de 70 ans, il passait son temps à réaliser ses rêves. Il a voulu simplement choisir le moment.»

L'histoire s'est donc arrêtée à Gimel aux lueurs de ce matin d'octobre. Pour lui qui se disait volontiers «paysan» dans la Genève internationale et a rejoint en guise d'adulte les terres qui ont bercé son enfance. C. Jot

## Une licence éternelle

Aucune limite d'âge ne touche les pilotes d'avion. Pour autant qu'ils passent les tests obligatoires et réguliers.

Avoir en main un avion à 89 ans, est-ce vraiment raisonnable? La question peut naturellement se poser même si toutes les personnes qui connaissent le pilote révoquent qu'on avait affaire à un «virtuose» des commandes, avec une expérience que peu d'animateurs possèdent, y compris des vols dans de nombreux pays. «Le pilote est bien sûr un élément clé dans l'aviation et celui-ci doit périodiquement maintenir à jour ses compétences en plus de se soumettre à des examens médicaux», explique Antonello Lavaglia, porte-parole à l'Office fédéral de l'aviation civile.

Concrètement, les pilotes doivent effectuer au moins deux heures d'entraînement chaque année et passer un «vol de contrôle» supervisé par un instructeur. Du point de vue médical, ces



Keytone

passionnés sont soumis à un examen périodique obligatoire auprès d'un médecin-conseil. «La fréquence devient annuelle pour les pilotes de plus de 50 ans, assure encore le porte-parole. En plus de l'état général, ces examens permettent de tester les capacités sensorielles, cognitives et de réaction, lesquelles sont évidemment essentielles.» C. Jot