

Les accidents d'avions au mont Salève

par Gérard Lepère

Vingt et un kilomètres de long, orienté du nord-est au sud-ouest, le massif du Salève est divisé en trois parties d'inégales longueurs, séparées par deux dépressions : le Petit Salève (899 mètres d'altitude), le Grand Salève qui culmine à 1309 mètres et le Salève des Pitons, généralement appelé plus simplement Les Pitons, point le plus élevé de toute la montagne (1379 mètres au Grand Piton). Entre le Petit et le Grand Salève, le vallon de Monnetier a une altitude de 684 mètres, et, entre le Grand Salève et les Pitons, se situe le col de la Croisette à 1175 mètres.

Plusieurs crashes ont eu lieu sur le mont Salève ; nous avons retrouvé les traces de sept accidents ayant entraîné au moins un décès.

1 - Le 5 novembre 1938 en fin d'après-midi, le De Havilland DH-82 Tiger-Moth (HB-OKU), piloté par Jean-Pierre Courvoisier, né vers 1911, avec pour passager le moniteur de vol à voile genevois Félix Rémy (ou Raemy), s'écrase sur le Grand Salève près du hameau de la Croisette ; « l'avion fut pris dans un tourbillon de vent au moment où il survolait l'auberge des Crêts » ; « Félix Rémy, 30 ans, mécanicien à la Société genevoise d'instruments de physique, est mort sur le coup » ; le pilote, qui fut relevé avec le crâne fracturé et une jambe brisée, fut descendu à l'hôpital cantonal de Genève où il décéda peu après son arrivée ». Tous les deux étaient membre de la section genevois de l'Aéro-club suisse. Suite à cette tragédie, la mère de Jean-Pierre crée le Fonds Courvoisier pour l'aide aux jeunes élèves-pilotes peu fortunés.

2 - Le 14 juin 1950, vers 15 h 30, Marc Louis Emile Birkigt (1931-1950) se tue avec son passager Marc Hauenstein (19 ans, étudiant) à bord d'un DH87A Hornet-Moth (HB-OFE) à Cruseilles au lieu-dit Le Maconseil dans un champ en limite du bois de Bécon. Il effectuait un vol de plaisance à partir de Genève ; les témoins de l'accident ont noté le vol « moteur calé et lâchant une traînée de fumée » puis « descendant en vrille ». Le pilote était le petit-fils de Marc Charles Birkigt (1878-1953), ingénieur suisse créateur en 1904 de la société Hispano-Suiza et fils de Louis Birkigt (1903), administrateur et directeur de l'Hispano-Suiza à Genève. La stèle de pierre surmonté d'une croix au centre d'un cercle de peupliers garde le souvenir de cet accident.

3 - Le 7 novembre 1955, le Vampire 535 Mistral n° 157, de l'armée française (escadre de chasse 3-5) s'écrase près de Grange Passey sur la commune de Monnetier-Mornex. L'enquête conclut à une « avarie mécanique » ; l'avion était en mission de calibration radar avec un autre avion Mistral (n° 168) piloté par le lieutenant Jean Cannac, chef de patrouille, tandis que Marc Bouhiron était « élève équipier » ; tous les deux avaient décollé de la base d'Orange-Caritat et se dirigeaient vers « la station radar du Salève » « composée de divers véhicules ». « Le pilote fut retrouvé carbonisé à plusieurs mètres des débris de son appareil ».

L'analyse du « rapport d'enquête » permet de dire que les six véhicules formant cette « station radar » stationnaient sur le plat de la D41 (alt. 1307 m) à la hauteur des Rochers de Faverges près du point culminant du Grand Salève, donc à 1500 m à vol d'oiseau au SSO du crash ; le décrochage accidentel du réservoir supplémentaire sous l'aile droite aurait été causé par une « trop grande accélération de l'avion par son passage dans le souffle de l'avion leader associé à un mouvement de dérapage », cette perte du réservoir déséquilibra l'avion volant trop près du sol pour que le pilote ait le temps de réagir en larguant le réservoir gauche afin de rétablir sa trajectoire ; « l'inexpérience du pilote de 21 ans a conduit à la catastrophe ». Une stèle de pierre à la mémoire du sergent Marc Bouhiron fut érigée par la commune de Monnetier-Mornex à l'orée du bois de la Grande Montagne ; le petit monument a été rénové en 2009 par Jeanne Hallopé, sœur de Marc.

4 - Le 3 mars 1968, la chute d'un avion-école monomoteur Wassmer Super 4 de l'Aéro-club d'Annemasse entraîne la mort de ses trois occupants : Jacques Grimal, 40 ans, le pilote, agent en douane à Annemasse, Dr Jean-Pierre Défossez, 40 ans, et de M. Jean-Louis Pelletier, 38 ans, chef de fabrication ; tous les trois sont domiciliés à Thonon-les-Bains. L'avion qui devait relier Annemasse à Valence a été retrouvé le lendemain dans un bois au lieu-dit Les Vagny de la commune d'Arbusigny sur les contreforts du Salève. La nébulosité aurait été l'une des causes de cet accident.

5 - Le 2 février 1969, un avion Marchetti Super-20 tombe à 200 m environ du château des Avenières sur la commune de Cruseilles. L'avion qui reliait Marseille à Genève a vraisemblablement explosé en vol tuant ses deux occupants, M. et Mme André Marquet, âgés de 48 et 47 ans. M. Marquet était industriel et conseiller municipal à Cluses (74).

6 - Le 3 janvier 1974, vers 15 h 30, un avion de tourisme Piper Cherokee-Arrow (HB-OQC), qui venait de quitter Genève, s'est perdu dans le brouillard et a percuté la paroi des rochers du Coin au-dessous du Schmoltz (commune de Collonges) ; ses deux occupants ont été tués : M. Willy Beyeler, âgé de 50 ans, de Tolochenaz (canton de Vaud), qui pilotait, et M. Volker Schreiber, de Berlin.

7 - Le 25 mars 2004, vers 20 h, dernier crash au Salève, celui d'un Piper Saratoga PA-32 (F-GTCS), monomoteur de 300 chevaux, de fabrication américaine. L'avion revenait de Pise (Italie) et devait atterrir à Annemasse ; lors de son virage (de nuit et dans le brouillard) au-dessus de Genève le pilote a mal estimé sa position et son altitude par rapport au relief et a percuté la crête du Salève entre le trou de la Tine et la ferme des Crêts, à 1270 m d'altitude, sur la commune de Collonges. Sur les cinq occupants, trois décédèrent et deux furent blessés. Tous les passagers étaient employés de Autocam-Bouverat Industries à Marnaz, dans la vallée de l'Arve : Alfred Bijl, 54 ans, d'Annemasse, directeur commercial né à Amsterdam, Thierry Cornillault, 32 ans, de Saint-Laurent, responsable qualité, Chrystel Rubin, 35 ans, d'Etaux, assistante de direction, décédés ; Eric Duprey, 54 ans, de Scionzier, passager et responsable métrologie à Autocam-Bouverat Industries et Serge Beconcini, 49 ans, dentiste annécien et pilote, furent blessés.

La société de décolletage Bouverat Industries, achetée en 1997 par l'Américain Autocam, fut fondée en 1881 par Aristide Bouverat afin de fabriquer des pignons de montres ; par la suite elle se diversifia dans la sous-traitance pour l'automobile.

A noter que John Fitzgerald Kennedy, Jr. (1960-1999) pilotait le même Piper Saratoga PA-32 lorsqu'il disparut en mer le 16 juillet 1999 alors qu'il se rendait au mariage de sa cousine Rory, sur l'île de Martha's Vineyard (Massachusetts), en compagnie de son épouse Carolyn et de sa belle-sœur Lauren.

Commentaires

Ces sept crashes ayant entraîné quinze décès entre 1938 et 2004, donnent une période moyenne de 4,5 années entre deux décès par accident d'avion au Salève, alors que cette période est de 1,5 année pour les accidents de randonneurs/parapentistes sur le même massif.

Quatre accidents eurent lieu sur le Grand Salève, dont trois à proximité des Crêts, au nord du hameau de La Croisette.

Sur les sept accidents, les origines géographiques des victimes se répartissent ainsi : Genève : trois fois, Suisse : trois fois, Armée française : une fois.

A part le Vampire de l'armée, tous les avions étaient civils, à hélice et monomoteur (avec 4 ou 6 cylindres) et monoplan, sauf De Havilland de conception bi-plan.

Lorsqu'en 1992 lors des études menées chez Dassault Electronique sur un nouveau système anticollision avion / sol, le Salève a été retenu pour figurer comme exemple de relief dangereux pour l'aviation. Le tout premier brevet déposé le 7 avril 1992 contient deux figures (n° 19 et 20) montrant le Salève associé à des trajectoires d'aéronef ; la coupe NO-SE fut choisie dans la partie

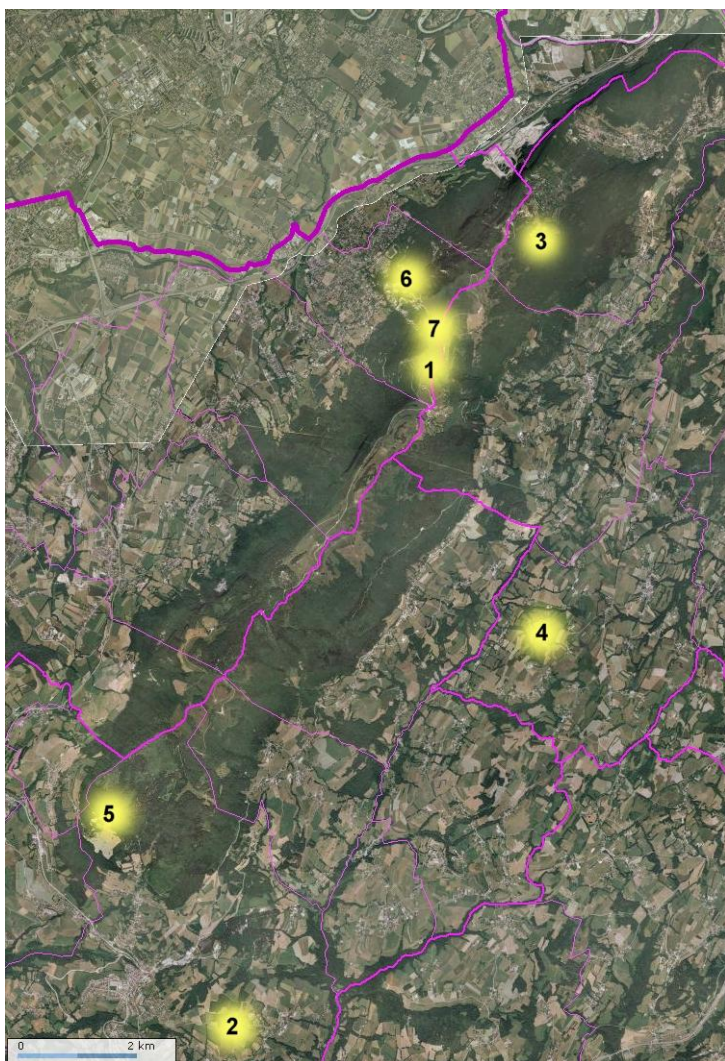
du Grand Salève estimée la plus dangereuse, c'est-à-dire entre le Trou de la Tine et les Crêts. Or à cette époque les deux accidents de 1938 et 1974 ayant eu lieu à cet endroit étaient totalement inconnus. Encore plus étonnant, en 2005 l'avion a heurté le Salève exactement à l'endroit dessiné 13 ans avant sur le brevet du système destiné à éviter ce type d'accident ! Hélas en 2005, aucun système anticollision n'était obligatoire sur ce type d'avion...

Sources

Notes personnelles, site internet Pionnair-GE, Journal de Genève, Tribune de Genève, le Cultivateur savoyard, Le Messager, Le Dauphiné libéré, Le Faucigny, archives de l'Armée de l'Air.

Remerciements

J.-C. Cailliez, F. Cordier, G. Croutte, M.-T. Depraz, J. Hallopé, F. Pernet, M. Porée, L. Saumon, M. Tholin.



0 - Carte du massif du Salève donnant la position des sept accidents ; les traits en rose maigre indiquent les limites des communes et en rose gras la frontière avec la Suisse (au nord).



1 - Stèle élevée en mémoire du sergent Marc André Bouhiron (1934-1955).

Photo G. Lepère le 27-10-2010.



1 - Formation de quatre Vampire en vol.



1 - Débris du Vampire 535 Mistral n° 157 au Salève (novembre 1955).



2 - Vue du site du crash du 14 juin 1950 du DH87A Hornet-Moth à Cruseilles au lieu-dit Le Maconseil. Photo G. Lepère le 2-11-2011.



2 - Stèle de pierre élevée en mémoire de Marc Birkigt et Marc Hauenstein. Photo G. Lepère le 2-11-2011.

Mise à jour le 11-11-2011.