

**Le mercredi 19 novembre 1946, pris dans la tourmente, un avion de transport du European Air Transport Service <sup>[1]</sup> (EATS) effectuant une liaison entre Vienne, en Autriche, et Pise, en Italie, entreprend un atterrissage d'urgence sur le glacier du Gauli, dans les Alpes bernoises (Suisse).**

Dès l'annonce de l'accident, les autorités américaines sont en émoi. En effet, l'appareil transporte quatre membres d'équipages et huit passagers, au rang desquels figurent un haut gradé de l'*US Army*, le général Haynes, l'épouse et le fils du général Tate (ce dernier pilotant l'avion), une autre épouse d'officier général ainsi que le colonel McMahon, son épouse et leur fille de onze ans, Alice-Mary <sup>[2]</sup>.

**Pilote de montagne (PDM)** retrace les événements et tire les leçons de cet événement, cet accident marquant réellement un tournant dans le secours en montagne et dans le traitement des catastrophes dans les médias au plan international.

## UN VOL TRÈS PERTURBÉ

Le mardi 18 novembre 1946, le DC-53 « *Skytrooper* » <sup>[3]</sup> (numéro de série 42-68846 et immatriculation Z68846) équipé en mode transport de passagers (il s'agit d'une version militarisée de l'avion de ligne civil DC-3), décolle de la base aérienne de Tulln-an-der-Donau (Basse-Autriche), siège du Quartier général (QG) des Forces d'occupation américaines Sud-Est, à une quarantaine de kilomètres au nord-ouest de Vienne pour rallier Pise.

Du fait des mauvaises conditions météorologiques, le plan de vol prévoit de contourner les Alpes en suivant l'itinéraire Munich (Allemagne), Strasbourg, Dijon, et Marseille-Istres (en France) pour, enfin, atteindre Pise (Italie) deux jours plus tard.

Le voyage s'annonce donc long et éprouvant et la journée du 18 novembre permet de rallier la première étape sans encombre.

*Affiche de l'European Air Transport Service (EATS)...*

## PERDUS DANS LA TOURMENTE

**Le mardi 19 novembre matin**, l'appareil redécollé une première fois de Munich dans la matinée, mais doit faire demi-tour pour s'équiper d'un dispositif de dégivrage. Aubaine pour George Harvey, qui, ayant raté son avion pour Pise, réussit à se joindre aux passagers et à occuper l'unique siège vide. L'appareil redécollé à 13 h 05, puis se dérouta vers le sud-ouest au lieu de prendre plein-ouest, afin de contourner une zone où les vents soufflent du nord-ouest à 120 km/h. En effet, craignant d'être retardé, le pilote décida de rejoindre directement Marseille en traversant les Alpes autrichiennes et le nord de l'Italie. Cependant, à la verticale d'Innsbruck (Tyrol autrichien), l'appareil infléchit une fois encore sa course en direction de Coire/Chur (Canton des Grisons/Suisse). Une fois cette ville identifiée, le pilote grimpa à 3 550

mètres d'altitude (alors que les sommets environnants sont 300 mètres plus hauts...). Au milieu des trous d'air et des montagnes, c'est panique à bord.

À 14 h25, complètement perdu dans le brouillard, l'équipage, le capitaine Ralph H. Tate Jr. <sup>[4]</sup> (qui est aussi le fils de Madame Tate, qui est à bord de l'avion), effectue un atterrissage d'urgence sur le glacier du Gauli à une vitesse de 280 km/h et à 3 350 mètres d'altitude. Grâce à un vent catabatique <sup>[5]</sup>, il effleure la glace et la neige pour s'immobiliser sur le ventre. En outre, l'accumulation de la neige fraîche sous l'aile droite fait pivoter l'avion vers tribord, ce qui l'empêche de tomber dans une large crevasse. Très court, le freinage est également très violent. Tous les rescapés sont blessés à des degrés divers, à l'exception de George Harvey et d'Alberta Snavely, totalement indemnes.

L'atterrissage est digne d'un pilote de glaciers chevronné <sup>[6]</sup>. Blessé à la tête après un choc violent sur un montant du cockpit, Ralph Tate Jr. témoigne :

*« Je vois les lignes sombres en dessous nous, très vite, et puis – je comprends plus tard que c'étaient des crevasses – elles deviennent automatiquement un glacier. Je ne savais pas ce que c'était, je sais seulement que nous en étions très près. Comme elles défilaient très vite, j'ai dit : « Nous sommes dans les montagnes ! » Alors, j'atteins la manette des gaz, la manette des hélices et la manette des mélanges et les pousse vers l'avant, puis tire le manche vers l'arrière. Mon copilote était assis là, il pensait que j'avais un vertige, il tenait son manche comme ça, en m'empêchant de monter, ce qui était dangereux, parce que ça pouvait décrocher, et je l'attrape pour le rendre hors de contrôle, et presque, dès que j'ai dit ça, nous sommes dans le sol. »*

À 15 h 30, pensant s'être écrasé dans les Alpes françaises, l'équipage envoie un premier message de détresse :

*« Mayday, Mayday, Mayday, US Z68846 crashé, Position inconnue, Altitude 10 800 pieds (3 300 mètres au-dessus du niveau de la mer), dans neige profonde et brouillard. Nous sommes quatre membres d'équipage et huit passagers, au rang desquels le général Haynes et le colonel Mc Mahon. Blessés à bord. Informez le QG américain à Vienne. Mayday, Mayday, Mayday ! »*

Ce message est simultanément réceptionné par l'aéroport d'Orly, près de Paris, et par la base aérienne d'Istres-Tubé, au nord-ouest de Marseille. Istres demandant confirmation de la position de l'appareil accidenté, Tate pense être dans les Alpes françaises, plus précisément à une trentaine de kilomètres de Grenoble. Par triangulation, les autorités françaises déterminent que l'appareil émet depuis la Haute-Savoie, dans la région du mont-Blanc, ce qui permet le lancement immédiat des opérations de secours.

Moins d'une heure après, des *Lancaster* décollent d'Istres, tandis que dans les Alpes, partout où l'on a cru entendre passer un avion, comme à Bardonecchia (à la frontière italo-française) par exemple, s'ébranlent des colonnes de recherche et de secours...

## LES NAUFRAGÉS S'ORGANISENT

George Harvey, le seul employé civil du groupe, s'improvise infirmier et administre de la morphine au sergent Folsom, qui a une jambe brisée, et soigne le général Haynes, qui souffre d'une fracture du nez.

Pour ce qui est de l'alimentation, les plateaux-repas embarqués au départ permettent bien de tenir les trois premiers jours. Ensuite, il faut se rabattre sur les sucres d'orge achetés à Munich. Quant à l'eau potable, elle provient de la neige fondue obtenue par le brûlage du carburant de l'avion.

Enfin, pour passer le temps, le groupe joue aux cartes. La nuit, on s'enroule dans les parachutes pour ne pas mourir de froid.

## LES RECHERCHES AÉRIENNES

**Le mercredi 20 novembre**, les recherches aériennes entreprises par un B-17 « *Flying Fortress* » ne donnent rien. Il faut dire que l'avion vole à 16 000 pieds et que ses chances de distinguer quelque chose au sol sont assez maigres.

À bord de la carcasse de l'avion, on maintient le contact radio à 8 h 00, à midi et à 18 h 00. On demande à l'équipage de préparer la signalisation du lieu de l'accident. On dépose donc deux bassines repliées d'huile et de carburant-avion à distance de l'avion ainsi que deux robes de chambres appartenant aux passagères pour être prêts à la moindre alerte de bruit d'avion.

Ce même jour, le capitaine Viktor Hug, Chef de la base aérienne militaire de Meiringen-Unterbrach, distante de 12,7 km du lieu de l'accident, réceptionne, « *Parfaitement lisible !* », contrairement à toutes les autres stations, les messages radio des naufragés qui, logiquement, se trouvent donc à proximité. Il en rend immédiatement compte à ses supérieurs de la *Direktion der Militärflugplätze (DMP/Direction des aérodromes militaires [DAM])*.

Le lendemain, **jeudi 21 novembre**, on envoie sur zone un avion de reconnaissance C-36, qui rentre bredouille. Du coup, les autorisés helvétiques en déduisent que le C-53 s'est écrasé hors de Suisse.

Au sol, en l'absence de réaction visible des secours, Harvey et Matthews entreprennent de descendre dans la vallée pour contacter les populations. Malheureusement, devant les dangers encourus, le binôme doit rebrousser chemin.

À 18 h 00, le sergent Hill procède à une émission permanente durant deux minutes ce qui, par triangulation, permet de le localiser dans un triangle Airolo/Sion/Jungfrau. Malheureusement, cette opération a pratiquement vidé les batteries. Le dernier message reçu par Orly à 18 h 30 mentionne : « *Nous ne tiendrons plus que vingt-quatre heures. Blessés à bord !* » À 19 h 30, la station-radio de Dübendorf reçoit de l'Office confédéré la mission de veiller la fréquence 4575.

**Le jeudi 22 novembre**, à 9 h 31, un *Lancaster* de la *Royal Air Force (RAF)* britannique, piloté par le *Flight Lieutenant* G. Head, distingue enfin l'épave de l'appareil à travers une trouée dans la couche nuageuse. L'équipage du bombardier le localise précisément grâce à ses émissions radio, mais il faudra attendre encore les éclaircies avant que des avions de reconnaissance puissent être envoyés vers cet endroit.

Incidentement, un *Boeing B-29 « Superfortress »*, piloté le général Ralph Tate Sr., est entendu par George Harvey (encore lui...) qui, posté en sentinelle, tire une fusée rouge. L'appareil repère alors la carcasse et lance une fusée verte... Le pilote du *C-53* prend contact avec le bombardier et découvre que son père est aux commandes : « *Hello, Dad !* ». « *Hello, Ralph ! Comment...* » La batterie rend l'âme. Pour préciser sa position, le *B-29* grimpe à 7 000 mètres et demande qu'on le localise par radiogoniométrie. C'est alors qu'on découvre que l'épave gît dans la partie supérieure du glacier du Gauli (*Gauligletscher*), dans l'*Oberland* bernois.

*Image 3D de la zone de recherche...*

À 16 h 30, le capitaine Hug décolle de Meiringen-Unterbach à bord d'un *EKW C-35* des Troupes d'aviation suisses <sup>[7]</sup> et précise les coordonnées de la carcasse, qui gît dans le *Wetterkessel*, tout près du *Wetterhorn*.

À 16 h 25, le président fédéral et responsable du Département militaire, le Conseiller fédéral Karl Kobelt, est informé de la découverte. À 17 h 00, la position exacte de l'épave lui est communiquée, ce qui entraîne la désignation du lieutenant-colonel Hans Bracher, Directeur-adjoint de l'Administration militaire, comme coordinateur des secours. Malheureusement, à 17 h 15, comme Meiringen-Unterbach ne reçoit pas d'ordre, le personnel rentre à la maison.

À 17 h 30, Joseph Oberli alerte le chef-secouriste du Club alpin suisse (CAS) Oberhasli et dentiste de son état, qu'un avion militaire américain avec un général à bord, au total 12 personnes, sont naufragées dans la tempête. Oberli mobilise immédiatement le chef-guide et appelle l'aérodrome de Meiringen-Unterbach. Il alerte également la 16<sup>e</sup> Compagnie de forteresse de Thoune/Thun et réquisitionne une douzaine de transmetteurs. C'est ainsi que le lieutenant-colonel Herbert Wanner, de ladite compagnie, reçoit la mission, très vague, de se rendre, avec six patrouilles de transmission, à Rosenlauri avec un équipement hivernal et des skis.

À 19 h 30, 24 hommes de la *DMP* sont rassemblés et aux ordres. Sur place, le capitaine Viktor Hug prévoit une mission de trois jours, dont deux nuits sous igloos. Il prévoit également de parachuter quatre jours de matériel, dont des vivres, mais aussi des moyens sanitaires et de secours, ainsi que des moyens de chauffage. Il prévoit enfin de damer une piste près de la carcasse de l'appareil pour y poser des avions de secours. À 20 h 45, les 24 hommes, qui ont déjà accompli leur service militaire, perçoivent le matériel dans le dépôt de Meiringen, opération terminée à 22 h 30. Accompagnée du détachement de guides locaux, ils rejoignent Rosenlauri en camion. Plus tard dans la nuit, le commandement demande un renfort de 30 hommes.

Une fois à Rosenlauri et du fait du manque d'ordres précis, c'est rapidement l'anarchie...

## UN REPORTAGE EXCEPTIONNEL

*Robert Gabarde, ancien caméraman du Ciné-Journal suisse, 1970. [RTS]*

En 1970, soit 24 ans après les faits, l'émission historique **C'était hier** de la Radio-Télévision Suisse (RTS) revient sur ce drame. Elle propose des images réalisées à l'époque par deux cameramen du *Ciné-Journal suisse* qui ont suivi, heure après heure, les opérations. L'un des deux, Robert Gabarde, témoigne.

Au moment de l'accident, il se trouve à Sion (Canton du Valais). Il parvient à embarquer avec sa caméra dans un avion des Troupes d'aviation suisses qui s'apprête à décoller pour une mission de recherche. Avec le pilote de l'appareil, il va repérer l'avion échoué sur le glacier du Gauli et en rapporte les premières images.

Revenu à l'aérodrome de Sion, Robert Gabarde saute dans le premier train pour Meiringen, la localité la plus proche du lieu de l'accident. Un autre de ses collègues se trouve déjà sur place. Chargé de son matériel de prise de vues, ce dernier accompagne la colonne de secours partant à la recherche des naufragés.

## UN DÉBARQUEMENT AMÉRICAIN À MEIRINGEN

L'épave une fois localisée, une opération de secours d'envergure est lancée. Arrivés par un train spécial constitué de 18 wagons, 150 militaires de la 88<sup>th</sup> *Infantry Division*, entraînée pour les opérations en montagne, débarquent à Interlaken (Canton de Berne), car la voie normale ne va pas plus loin. Pour l'anecdote, des soldats américains débarquent du train, pour le sécuriser, armés de pistolets -mitrailleurs, comme s'ils évoluaient en zone ennemie. Ce qui n'est évidemment pas du goût du chef de gare, qui en réfère au commandant (*Major*) Fritz Rothen, chef de la *Festungskompanie 11* (Compagnie de forteresse 11), qui parle anglais. Rapidement, tout rentre dans l'ordre...

Équipées de *Jeeps Willis MB* et de « *Snowcats* » <sup>[8]</sup> (version neige du véhicule M29 « *Weasel* »), véhicules chenillés en livrée blanche qui, bien qu'ils soient destinés à affronter des conditions hivernales sévères, se révèlent inadaptés aux conditions alpines. En effet, un « *Snowcat* » s'immobilise dès la première rampe... Le commandement américain envisage également d'employer des planeurs militaires d'assaut, acheminés d'Orly à bord d'un *Lancaster*. Cette idée est finalement abandonnée, les risques d'atterrir dans des zones crevassées étant trop élevés. Par conséquent, les troupes au sol doivent finalement terminer leur progression à pied.

*Colonne de Jeeps et un « Snowcat » à Meiringen... Cliquer sur l'image pour accéder à la série de photos.*

À 14 h 00, un Dakota sanitaire en provenance de Turin (Italie) atterrit à Interlaken. En descendant de l'avion, le pilote demande au commandant de l'aérodrome : « *Pouvez-vous me dire, s'il vous plaît, pourquoi je suis là ?* »

D'autre part, 70 parachutistes américains et cinq parachutistes italiens se portent volontaires auprès des autorités américaines. Cependant, les autorités suisses doivent les éconduire, de peur de devoir venir au secours d'autres naufragés dispersés sur le glacier.

Au fil des heures, des cohortes de journalistes, photographes et cameramen affluent. Karl Kobelt, le président de la Confédération, fait en personne le voyage depuis Berne.

## LE SAUVETAGE

### Reconnaissance aérienne

**Le samedi 23 novembre**, au lever du jour et malgré le brouillard signalé en hauteur, le commandant (*Major*) Pista Hitz décolle de l'aérodrome de Meiringen-Unterbach à bord d'un *Fieseler Stoch Fi 156*. À 8 h 10, il largue un conteneur de survie d'une soixantaine de kg chargé de pain frais, de fromage, de lard fumé, ainsi qu'une bombonne isotherme contenant dix litres de thé chaud et du lait condensé, du chocolat et des réchauds. À 8 h 20 apparaît un deuxième *Fi 156* piloté par le capitaine Hug, largue un poste radio, sur lequel on peut annoncer que la colonne de secours arrivera aux alentours de 14 h 00, des panneaux de signalisation ainsi qu'un code, pour que les naufragés puissent faire part de leur besoins urgents. En réponse, ils demandent des vêtements chauds, des couvertures en laine, des pansements et des médicaments et rendent compte qu'il y a un blessé grave.

### Nouvelle démesure américaine

À 9 h 00, le ciel est littéralement envahi par des avions militaires américains, britanniques et français qui larguent, depuis une altitude de 4 500 mètres, des paquets, équipés ou non, de parachutes. Malheureusement, ces paquets atterrissent dans un rayon de deux kilomètres, parfois au fond des crevasses, c'est-à-dire hors d'atteinte des naufragés.

Tandis que les avions de reconnaissance suisses poursuivent leurs évolutions juste en-dessous, ces véritables bombardements mettent également en danger les rescapés. Un sac de charbon tombant sur une aile du *C-53*, Harvey (toujours lui) trace dans la neige le mot FINI... À 10 h 35, le capitaine Hug fait demander au lieutenant-colonel Bracher d'arrêter les largages aériens. Vers midi, après

discussion avec un général américain, la région du Gaulti-Weterhorn est interdite au survol des avions alliés.

### Au sol...

Entretemps, la tête de la colonne arrive dans le hameau de Balm, c'est-à-dire au pied de la

montée vers le glacier du Roselauti, où les membres de la patrouille s'encordent. Cependant, la progression est rendue difficile par les 80 centimètres de neige fraîche et les équipiers se relaient toutes les cinq minutes pour tracer une piste, parfois en s'enfonçant dans la neige jusqu'à la poitrine. Heureusement, les guides locaux connaissent les lieux, ce qui leur permet d'avancer dans des blocs de glace hauts comme des maisons.

La reconnaissance des pilotes suisses permet de se rendre compte que la carcasse du C-53 américain ne se trouve pas dans le Wetterkessel, mais bien dans la partie supérieure du glacier du Gauli, au pied sud-est du Berglistock, à 3 350 d'altitude. À 8 h 25, Hug transmet le message suivant : « *Les nouvelles coordonnées sont 163 700/657 100, les coordonnées 163 700/654 100 sont fausses !* » Les nouvelles coordonnées sont transmises à la colonne de secours à 8 h 38. Cependant, le radio se trouvant assez loin de la tête de colonne, la nouvelle ne parvient aux éclaireurs qu'à 10 h 11. À 11 h 00, la colonne tente de rejoindre le PC de Rosenlauti, mais sans succès à cause de la topographie des lieux.

## La patrouille légère Reiss-Jost en action

Ernst Reiss et Wilhelm Jost, deux jeunes alpinistes expérimentés en poste à l'aérodrome de Meiringen, sont désignés par l'adjudant Hans Hutter, chef de la colonne de secours du DMP, comme éclaireurs-skieurs pour tracer vers Wetterlimmi. Bientôt, ils sont loin devant tandis que les avions de reconnaissance de l'Escadrille n° 10 les survolent pour leur indiquer la direction du crash.

Les deux coéquipiers découvrent enfin l'épave 150 m plus bas, après 13 heures d'ascension depuis Innertkirchen. Pour se signaler, Reiss entonne un *Yodel* <sup>[9]</sup> tonitruant. Quatre rescapés sautent de l'appareil et, levant les bras au ciel, lancent des hourras. À 14 h 21, les sauveteurs atteignent enfin la carcasse. Ils sont accueillis en sauveurs et, rapidement, une bouteille de Whisky fait la tournée. Tandis qu'on recouvre leurs épaules de vestes en fourrure. Pour se comprendre, on parle français. Lorsque le général Haynes leur demande la nationalité de Reiss, il lui faut quelques instants pour réaliser que l'avion s'est posé, en catastrophe, sur un glacier de l'*Oberland* bernois.

Une heure plus tard, c'est au tour de l'équipe des guides d'arriver sur les lieux en compagnie des trois médecins. Aussitôt, ces derniers prennent soin des naufragés. Immédiatement, il apparaît que le bilan humain tient du miracle. En effet, aucune perte n'est à déplorer et, hormis le sergent Folsom et le général Haynes, l'atterrissage forcé n'a occasionné que des blessures relativement légères. Cependant, les onze rescapés ont passé quatre jours et quatre nuits en haute altitude et certains d'entre eux souffrent d'engelures.

## Deuxième colonne de secours ?

Partie de Rosenlauti à 7 h 00, la deuxième colonne de secours, composé des hommes de la 16<sup>e</sup> Compagnie de forteresse, atteint le Wetterkessel, à 2 800 mètres d'altitude, vers 13 h 30. Épuisés par la montée, suant et gelant à la fois, les chaussures, les chaussettes et tous les vêtements étant trempés... Si seulement on avait emporté des affaires de rechange ! On calme alors la faim avec des biscuits militaires. Il faudrait boire, mais cela fait longtemps que la

gourde militaire est vide ou le contenu restant gelé, lui aussi. On se désaltère donc avec de la neige fraîche, dans tous les sens du terme.

Vers 16 h 00, les militaires arrivent enfin sous le Renfenhorn et sont en vue du Wetterlimmi. Le lieutenant Walter Roduner, chef de colonne, ordonne une halte car ses hommes sont épuisés, affamés et terriblement assoiffés. Accompagné d'un seul caporal, il grimpe sur le Wetterlimmi et, de là, aperçoit enfin l'épave. Lentement, la colonne se remet en marche, certains soldats finissant

littéralement sur les rotules. À 18 h 00, les derniers éléments de la colonne atteignent la carcasse de l'avion après treize heures et trente minutes de marche, après avoir parcouru une distance horizontale de neuf kilomètres, 2 500 mètres de dénivelée.

## Bagarre dans la carcasse

Le repas chaud, préparé par l'équipage de l'avion à partir des boîtes de conserve, suffit à peine pour 30 personnes, mais il reste du thé. Heureusement, l'un des guides ayant eu la brillante idée de ramasser des paquets de nourriture au passage, le Cognac et le Whisky coulent à flot.

Dans l'appareil un point de situation se tient entre le général Haynes, les médecins, le guide Hans Kohler, le lieutenant-colonel Herbert Wanner et le chef de la colonne de secours de la DMP, l'adjudant Hans Hutter. Le général et les trois médecins préconisent de rejoindre immédiatement le refuge le plus proche, mais les autres sont contre cette idée car les sauveteurs sont épuisés. La nuit sans lune tombant, il serait irresponsable de se déplacer sur un glacier crevassé.

Les sauveteurs suisses n'ont jamais vu une aussi grosse machine et elle leur semble un lieu de bivouac idéal. Les Américains, en revanche, sont contre car ils craignent que la carlingue soit déstabilisée et tombe dans une crevasse. C'est pourquoi les médecins décident que seuls les Américains resteront dans l'appareil, ce qui n'est pas du goût des soldats, qu'une nuit dans le froid n'enchantent guère. Bien qu'il ne soit pas question de discuter les ordres, l'alcool aidant, les commentaires vont bon train. On se réfugie donc dans des trous de neige tandis que les guides délimitent une zone de neige propre à préserver en tant que réserve d'eau potable.

Entre 16 h 50 et 17 h 10, les deux *Fieseler Storch* survolent les lieux du crash et larguent une soixantaine de couvertures de laine. Par -15° et par un fort vent de glacier, certains sauveteurs improvisent un bivouac sous l'aile gauche et sous la queue de l'avion, les civières servant à consolider des murs de neige. Toujours à cause de la consommation immodérée d'alcool, on en vient aux mains et on réclame un commandement unique. Cependant, il est trop tard pour cela, d'autant plus que le coordinateur à Meiringen-Unterbach doit faire face à une cohorte de journalistes.

Pendant la nuit, les médecins doivent prendre en compte des soldats souffrant de refroidissement et d'engelures, et les abritent dans la carcasse. Certains soldats se réfugient dans des abris de fortune en se collant côte-à-côte, tandis que d'autres se réchauffent toute la nuit devant un feu. Plusieurs fois dans la nuit, les cadres se relaient pour faire le tour des abris et vérifier que les soldats ne s'engourdissent pas en s'endormant.

Pendant la nuit, dans le hangar de l'aérodrome de Meiringen-Unterbach, on change le moteur du *Fieseler Storch A-97* et on équipe le deuxième *Fi 156* de skis pour atterrir sur le glacier.

## Un sauvetage en deux phases

Le lendemain, dimanche 24 novembre, on décide de faire mouvement dès 8 h 00. Bien équipé, le personnel du dépôt militaire de Meiringen s'occupe des réchauds et prépare le thé. Dès 6 h 30, la patrouille Reiss-Jost se met en route vers le refuge du Gauli-Urbachtal. Dans la vallée, comme il n'a toujours pas de liaison radio avec la colonne de secours, le capitaine Hug entreprend, à 6 h 45, une mission de reconnaissance au-dessus de l'épave.

À 7 h 10, il largue une sacoche contenant la dépêche suivante : « *Atterrissage prévu sur la partie supérieure du glacier pour l'évacuation du personnel accidenté* ». Hans Hutter, le chef de la colonne de secours du DMP, signale au *Fieseler Storch* : « *Ne pas larguer de poste radio, colonne prête à s'ébranler sur le glacier du Gauli vers l'Urbachtal. Pas de mort, tous les blessés sont transportables. Atterrissage du Fieseler Storch impossible !* »

Si la météo est éclaircie, les prévisions le sont moins : à 3 000 mètres d'altitude souffle un fort vent du sud-ouest. Dans le Haslital, on dit que ce Föhn qu'il engendre du beau temps, mais aussi des maux de tête.

Les médecins soignent les blessés et changent une dernière fois le pansement de Ralph Tate Jr. Sept Américains, parmi lesquels les deux femmes et la fillette, ainsi que le gardien de forteresse Marcel Etter, dont les pieds sont gelés, sont sanglés sur des traîneaux, chacun d'entre eux étant guidé par huit Suisses tandis que l'alpiniste Franz von Bergen, Emil Barben et trois trinômes partent en éclaireurs pour tracer la piste.

### « **Il faut détruire le C6-53 !** »

Andreas Ablanalp, médecin à Meiringen, parle parfaitement l'anglais. Pendant les palabres sur les mesures à prendre, les deux parties l'emploient comme traducteur. Soudain, il entend le général Haynes donner l'ordre à l'équipage d'activer les torches d'autodestruction pour incendier l'épave et de détruire les instruments de bord. Aussitôt, le pilote et le radio frappent les installations avec une hache, mais le lieutenant Roduner et l'adjudant mettent rapidement fin à ce manège. Le médecin explique au général, ahuri, que l'avion est confisqué par l'armée suisse et qu'il doit annuler son ordre de destruction dans les règles. Le général s'exécute et se laisse même sangler sur le traîneau. En revanche, le radio se rebelle et doit être entravé par deux gardiens de forteresse. Enfin, on peut entamer la descente du glacier sous la conduite du guide du Hasli. À 8 h 20, la dernière patrouille quitte la carcasse et se joint au gros de la troupe. Les traîneaux s'enfoncent lourdement dans la neige, ce qui demande beaucoup d'efforts pour avancer. Après deux heures de marche en direction du refuge du Gauli, la colonne se retrouve sur le mauvais plateau du glacier.

## Premier sauvetage aérien en haute montagne

Les deux pilotes, Pista Hitz et Viktor Hug, se retrouvent à 8 h 00, après le retour de ce dernier de sa mission de reconnaissance de l'aube, sur l'aérodrome de Meiringen-Unterbach. L'objet de ce meeting est de faire un point de situation et de décider de la marche à suivre concernant les sauvetages aériens.

Malgré l'absence de liaisons radio, la situation est claire. Grâce aux observations aériennes, les pilotes savent où en est le moral et l'état physique des sauveteurs. Le transport des blessés par voie terrestre durera 36 heures supplémentaires à travers des passages avalancheux vers l'Urbachtal. Les pilotes des *Fi 156* savent que la météo se détériore et que la neige va tomber à nouveau.

Fort de leurs 200 atterrissages sur glacier et en toute connaissance de la situation, ils décident de tenter l'évacuation au plus près de l'épave. Pendant sa reconnaissance du matin, le capitaine Hug a repéré une aire de poser possible sur un replat situé à 2 800 mètres d'altitude. Hug atterrira le premier, suivi de Hitz.

Le gros de l'équipe de sauvetage se trouve sur la partie la plus haute de la langue de glace lorsque les deux *Fiseler Storch* apparaissent et larguent, à hauteur de l'élément de queue de colonne, une sacoche contenant un message. L'adjudant Hutter, en serre-file, apprend alors que les avions vont se poser. Il en rend compte à son chef et la troupe commence à sonder l'aire de poser avec les bâtons de skis tandis qu'un fanion jaune attaché à un bâton de ski sert de manche à air pour indiquer la direction du vent.

À 10 h 30, le capitaine Hug atterrit sur roues à 2 850 mètres d'altitude, soit à 500 mètres de dénivelée sous l'épave et à une trentaine de mètres de la colonne de secours. Trois minutes plus tard, après avoir observé l'atterrissage de son collègue, le commandant Hitz atterrit dix mètres à côté du premier avion avec, à son bord, un passager de marque : le général américain Ralph Snavelly, commandant les Forces aériennes sud-est de Vienne, dont l'épouse figure parmi les rescapés. Avant le décollage, le général avait dit aux pilotes : « *Je ne viens avec vous que si l'on n'atterrit pas !* »<sup>[10]</sup>. Le commandant Hitz s'était tu et le général était monté dans l'avion.

Au sol, les sauveteurs et les Américains n'en reviennent pas. L'atterrissage est parfait. Après avoir rapidement salué, Hug désigne l'adjudant Hans Hutter comme commandant de la position tandis que les éléments de secours se trouvant en contrebas sont rappelés vers l'aérodrome improvisé, ce qui impose un nouvel effort d'une heure et demie, mais ouvre aussi la perspective d'une évacuation rapide par la voie des airs.

Deux équipes encordées reconnaissent l'air de décollage sur le glacier. Les deux avions sont tournés en position de départ et le premier à décoller est équipé de skis. Le général Haynes et le gardien de forteresse se trouvant à proximité immédiate, c'est eux qui embarquent pour la première rotation. À 11 h 25, Hug décolle sur une longueur de 120 mètres et largue immédiatement les skis pour que le second avion puisse s'en servir à son tour. En douze minutes, le *Fiseler Storch* atterrit sur la base de Meiringen-Unterbach...

Immédiatement, les experts du *DMP* montent les skis sous les roues du second appareil. Le Sergent Folsom, qui souffre de plusieurs fractures et dont le transport nécessite de l'espace, est le seul passager de cette deuxième rotation, qui décolle à 11 h 56. À son retour, le capitaine Hug rapporte du thé chaud, du pain frais et du fromage. Il fait grand beau et le moral revient, lui aussi, au beau fixe. Les soldats entonnent des chants montagnards émaillés de *Yodels* tandis que, sur l'aérodrome d'accueil, des Américains bluffés par les sauveteurs helvétiques distribuent chocolat, chewing-gums et cigarettes.

Vers midi, un train sanitaire américain arrive à la gare d'Interlaken-Ouest en provenance de Vienne, *via* Munich, Stuttgart et Bâle. Ce train se compose d'une locomotive et de deux wagons marqués de la croix rouge. Cependant, les voies étant plus étroites en sortie de gare, impossible d'aller plus loin.

## Le mini pont aérien Gaudi-Meiringen

En huit rotations, les deux pilotes ramènent tous les rescapés et membres d'équipage dans l'après-midi. La plupart d'entre eux souffrant d'une pneumonie et de fièvre, il était grand temps de se retrouver entre les mains des soignants. Pendant son dernier vol de 17 h 05, le commandant Hitz rapporte les effets personnels des Américains qui se trouvaient sur l'un des traîneaux. En reconnaissance des services rendus, l'adjudant Hutter est autorisé à faire partie de la dernière rotation.

## LES SUITES DE LA CATASTROPHE

Après la seconde guerre mondiale, du fait de la réelle collaboration, économique et industrielle, de la Confédération Helvétique (CH) avec le *III<sup>e</sup> Reich*, les relations diplomatiques entre la Suisse et les États-Unis d'Amérique ne sont pas au beau fixe.

« *Sans le secours admirable des Suisses, nos gens seraient encore là-haut. L'action suisse de secours a accompli une performance remarquable, dans les conditions les plus difficiles !* » Interviewé par un journaliste de la *Gazette de Lausanne*, le général Tate, dont l'épouse et le fils étaient à bord de l'appareil, ne tarit pas d'éloge sur la manière dont l'opération de sauvetage a été menée. Mais si les autorités américaines mettent surtout en avant le courage et l'audace des deux pilotes suisses, le capitaine Hug et le major Hitz, salués en héros, **PDM** rend hommage aux deux éclaireurs-skieurs, Ernst Reiss[i] et Wilhelm Jost, en poste à l'aérodrome de Meiringen, qui ont assuré la jonction avec les naufragés et ont pris l'initiative de les descendre au refuge du Gaudi, un endroit apparemment plus propice à un atterrissage sur glacier.

Grâce à cette opération de sauvetage, les relations diplomatiques se réchauffent entre les deux pays, principalement du fait d'une large couverture médiatique donnant à l'événement un retentissement international. Ainsi, dix ans plus tard, en 1956, la Suisse peut proposer son aide dans le cadre de la mission de secours montée après une collision aérienne au-dessus du

Grand Canyon.

Cependant, la principale conséquence de cet accident est la réelle prise de conscience de la nécessité d'organiser les secours en montagne. C'est ainsi que la *Swiss Air Rescue Guard* (la *Rega*)<sup>[12]</sup> naît en 1952.

En 2012 et en 2018, des débris de l'appareil émergent du glacier du Gaulti et sont ramassés par l'armée de terre suisse.

### **Bernard Amrhein**

*Récupération de l'un des moteurs du C-53 « Skytrooper »...*

---

## **NOTES :**

[1] Organisme chargée du transport des militaires américains en Europe. <https://www.timetableimages.com/ttimages/eats.htm>

[2] Outre le capitaine Ralph H. Tate Jr., l'équipage se compose du sous-lieutenant Irwing Matthews (copilote), du sergent Louis Hill (radio-navigateur) et du mécanicien Wayne G. Folsom. Les passagers sont Marguerite Tate, la mère du pilote, Alberta Snavely (épouse du général de brigade Ralph Snavely), le général de brigade Loyal M. Haynes et son épouse Lona, George Harvey (le seul civil du groupe), le colonel William C. McMahon, son épouse et sa fille Alice-Mary. Dans une interview publiée dans le magazine australien *The Argus* neuf ans après l'accident, cette dernière raconte : « *J'ai posé mon magazine pour jeter un œil par le hublot, mais je ne plus rien voir. Il y a eu un choc très violent. Je me suis retournée et j'ai vu Madame Snavely qui tentait d'endosser un parachute à la portière de l'avion. Monsieur Harvey força la portière et Madame Snavely sauta. Lorsque j'atteignis la portière, j'entendis Madame Snavely dire : « Oh, ces montagnes suisses sont faites de neige ! » Elle était enfoncée dans la neige jusqu'aux épaules. Alors, j'ai sauté aussi, mais sans parachute. »*

[3] Le **Douglas C-53 Skytrooper** est une des nombreuses versions militaires du *Douglas DC-3*. Numériquement la plus importante après le *C-47 Skytrain*, c'est aussi la plus proche du modèle commercial d'origine, car elle ne comporte pas de porte cargo, étant exclusivement réservée au transport de personnel. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Douglas\\_C-53\\_Skytrooper](https://fr.wikipedia.org/wiki/Douglas_C-53_Skytrooper)

[4] Qui décèdera en mai 2009, à l'âge de 88 ans.

[5] Un vent catabatique, du grec *katabatikos* qui veut dire descendant la pente, est un vent gravitationnel produit par le poids d'une masse d'air froid dévalant un relief géographique.

[6] *"I see the dark lines under us, very fast, and then – I understand later, they were crevasses, they automatically became a glacier. I did not know what it was. I just know we were very close to it. Because they went by so fast, I said: we are in the mountains. So I reach up and throw the throttles fore and I reach the propellers fore and the mixtures fore and I pull the yoke back. My*

*copilot was sitting over here, he thought I got a vertige, he was holding his yoke like this, that keep me from going up, that is dangerous, because it could stall, and I reach over and I get him out of control, and almost, as quickly as I said that, we are in the ground."*

[7] L'EKW C-36 (EKW pour *Eidgenössische Konstruktions Werkstätte*/Ateliers fédéraux de construction, à Thoune, Canton de Soleure) est un avion monomoteur biplace en tandem, monoplan à ailes basses, bi-dérive et train escamotable. <https://aviationsmilitaires.net/v3/kb/aircraft/show/781/ekw-c-36>

[8] Le nom « **Snowcat** » provient de la marque de commerce de 1946 de **Tucker Sno-Cat Corporation**. Ce véhicule spécialisé sur la neige a dominé le marché du transport de la neige jusqu'aux années 1960, lorsque d'autres fabricants se sont lancés dans l'entreprise. À ce moment-là, « *Snowcat* » était une description si courante qu'elle était utilisée pour décrire tous les véhicules sur neige (voir marque générique). Tucker est également bien connu pour son utilisation de quatre chenilles sur ses véhicules. **Tucker Sno-Cat** est sans doute le plus connu des premiers fabricants et reste en activité aujourd'hui. Les *Tucker Sno-Cats* ont été utilisés par de nombreuses agences et services publics militaires et gouvernementaux. <https://fr.qaz.wiki/wiki/Snowcat>

[9] <https://www.youtube.com/watch?v=vQhqjKWnQCU>

[10] L'armée suisse avait testé les atterrissages sur neige dès l'hiver 1944-1945. Roger Cornioley: *section 'Schneelandungen der Schweizer Flugwaffe im Hochgebirge'* (pdf, pages 27 et 28).

[11] Né en 1920, Ernst Reiss a été membre d'honneur de la section du Club alpin suisse (CAS) de Oberhasli. C'était un alpiniste doué et un homme d'audace et de persévérance. En tant que membre de l'expédition suisse couronnée de succès dans l'Himalaya, il a effectué la première ascension du Lhotse avec Fritz Luchsinger le 18 mai 1956. Il a également à son palmarès l'ouverture de 22 voies d'escalade sur trois continents.

[12] *Swiss Air-Rescue (German: Schweizerische Rettungsflugwacht, French: Garde aérienne suisse de sauvetage, Rega) is a private, non-profit air rescue service that provides emergency medical assistance in Switzerland and Liechtenstein.*[3][4] *Rega was established on 27 April 1952 by Dr Rudolf Bucher, who believed the Swiss rescue organization needed a specialized air sub-section*[5]. *Rega mainly assists with mountain rescues, though it will also operate in other terrains when needed, most notably during life-threatening emergencies. Rega also provides a repatriation and medical advice service for members who experience a medical emergency while abroad and local treatment is not available.* [https://en.wikipedia.org/wiki/Rega\\_\(air\\_rescue\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Rega_(air_rescue))

---

## SOURCES :

- « **Der Flugzeugabsturz einer amerikanischen Dakota auf dem Gauligletscher im**

**November 1946 vor 60 Jahren war das Haslital Schauplatz der grössten alpinen Rettungsaktion »**

Il y a 60 ans, le Haslital (vallée de l'Hasli), lieu du crash aérien d'un C-53 américain sur le glacier du Gauli en novembre 1946, était le théâtre de la plus grande opération de sauvetage alpine.

**Auteur :** Né en 1943, Roger Cornioley, membre du conseil d'administration de l'association d'histoire du Canton de Berne, a grandi à Meiringen. En tant que membre actif, pendant des années, de la section du Club alpin suisse (CAS) de Oberhasli et agent au sein de l'ancienne compagnie de fusiliers de montagne III/40 (*Gebirgs-Füsilier-Kompanie III/40*), il connaissait personnellement la région du Wetterhorn-et du glacier du Gauli et maîtrisait parfaitement les contraintes militaires en montagne.

- **Crash dans les Alpes. [Sophie Meyer pour les Archives de la RTS.](#)**
- **[Air Crash Investigation C 53 Skytrooper crash on the Gauli Glacier \(2018\)](#)**
- **[Bruchlandung auf dem Gletscher - Dokumentation von NZZ Format \(1998\).](#)** En 1998, NZZ-Format a organisé, en Suisse, la première rencontre entre le pilote du C-53 et ses sauveteurs...
- **[1946 C-53 Skytrooper crash on the Gauli Glacier.](#)**
- **[This WWII Plane Lay Frozen in Time for 72 Years - But Then A Heatwave Uncovered Its Secrets, By Ken MacDonald, July 20, 2020.](#)**