

Les Bell 429 de la Police du Comté de Fairfax



Par Pierre GILLARD

Même avec l'aide d'un GPS, il n'est pas évident de trouver où se situe la base des hélicoptères de la Police du Comté de Fairfax en Virginie. Mon chauffeur de taxi, bien qu'étant du coin, ne connaissait pas vraiment l'endroit et, finalement, c'est entrevoyant l'un des deux Bell 429 entre les branches d'un massif d'arbres le long de la route que nous avons pu rejoindre l'héliport, non sans avoir dû nous faufiler au travers d'un stationnement d'autobus scolaires.

Le Comté de Fairfax couvre une superficie de 1020 kilomètres carrés et un peu plus d'un million de personnes y résident. Il est situé à l'ouest du Potomac, entre Arlington et l'aéroport de Washington-Dulles. La police du Comté a été fondée le 1^{er} juillet 1940 pour faire suite aux services

d'un sheriff quelque peu débordé et mal équipé. Par la suite, elle s'est développée et des services spécialisés ont été créés au fil du temps comme l'escouade motocycliste, l'unité d'intervention SWAT (*Special Weapons and Tactics*), la section des scènes de crimes ou les enquêtes criminelles pour ne citer que ces exemples. Mais la Police du Comté de Fairfax dispose aussi de deux hélicoptères Bell 429 au sein d'une division spécialisée.



Depuis 1972.

C'est, en effet, cette année-là que les opérations aériennes de la Police du Comté de Fairfax ont débuté avec un Enstrom F-28A généreusement offert par un homme d'affaires de la place. Cet hélicoptère a été utilisé jusqu'en 1975.

En 1983, les opérations reprennent partiellement avec deux Bell 206B Jet Ranger à partir des installations de Page Avjet situées à l'aéroport de Washington-Dulles. Ces deux hélicoptères permettent d'effectuer des missions d'évacuation médicales, de la surveillance du trafic routier ainsi que du soutien aux interventions policières au sol. Les années s'écoulant, le service est désormais assuré durant 24 heures par jour et ceci sept



En haut : le premier hélicoptère à avoir été utilisé par la Police du Comté de Fairfax est cet Enstrom F-28A immatriculé N4469 et portant le numéro de série 021 que l'on voit ici en 1972. Au centre : les deux Bell 206B Jet Ranger III (N202FC et N203FC) photographiés à Washington Dulles dans le courant des années 1980. Ci-dessus : le Bell 206L-3 Long Ranger III N204FC au décollage (FCPD).

jours sur sept. Par ailleurs, en 1985, les opérations aériennes s'installent dans de nouveaux bâtiments jouxtant un héliport situé au 406 West Ox Road qui sont encore actuellement leur base officielle. En 1985, la flotte est constituée d'un Bell 206B Jet Ranger et de trois Bell 206L Long Ranger.

À cette époque, les équipages sont constitués d'un pilote, d'un officier de police qualifié en tant que paramédic et d'un infirmier détaché de l'hôpital INOVA de Fairfax. En 1991, l'hôpital INOVA cesse sa collaboration avec le service d'hélicoptères de la police du comté. C'est ainsi que l'infirmier est remplacé à bord par un second officier de police-paramédic. Cette configuration d'équipage est encore en usage actuellement, même si la monture a changé.

En 1997, un Bell 407 est acquis pour remplacer le dernier Jet Ranger ainsi qu'un des Long Ranger. En avril 2001, le dernier Long Ranger est revendu et un second Bell 407 rejoint le premier appareil de ce type, harmonisant ainsi l'inventaire à un seul modèle d'hélicoptère. En septembre 2006 et janvier 2007, les deux 407 sont modifiés par Paradigm Aerospace Corp de Mount Pleasant en Pennsylvanie pour recevoir un équipement mieux adapté aux missions d'aide médicale urgente et de police.



En 1983, photographiés devant l'un des deux Bell 206B, le Deputy Chief Colonel John Rob qui a fondé l'appui aérien de la Police du Comté de Fairfax, le Colonel Carroll Buracker, chef de la Police lors de la fondation de l'unité aérienne, et l'officier-pilote Lee Hamric (FCPD).

L'espace à bord des Bell 407 étant un peu limité, la Police du Comté de Fairfax commence à regarder pour acquérir des hélicoptères un peu plus spacieux et bi-turbines. Le MD Helicopters MD900 Explorer est envisagé, mais finalement, le service reste fidèle à Bell principalement en raison de la qualité de son soutien à la clientèle légendaire. C'est ainsi, qu'en 2011, un premier Bell 429 (N429ER, puis N211FX) est acheté et est livré. Cet appareil porte le numéro de série 57004, ce qui fait du Comté de Fairfax l'un des tout premiers clients et opérateurs du dernier-né de Bell Helicopter. Un second Bell 429 (N212FX, numéro de série 57055) arrive, quant à lui, en 2012, mettant ainsi un terme aux opérations des deux Bell 407 (N407FC et N408FC).

35.000 missions incluant 2.800 évacuations médicales ont été effectuées entre 2000 et 2013, le tout pour un total de 17.000 heures de vol. En 2014, il y a eu 1684 missions dont 63 évacuations médicales totalisant 929,6 heures de vol. Des statistiques impressionnantes, donc, pour la Division hélicoptères de la Police du Comté de Fairfax.

Les missions.

Comme évoqué plus haut, les deux hélicoptères interviennent essentiellement dans le cadre de deux types de mis-

sions : le soutien aux forces de police et les évacuations médicales, ces dernières représentant moins de quatre pourcents de l'ensemble des missions effectuées. À la moindre demande, un des deux Bell 429 et son équipage sont toujours prêts à décoller, quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit, peu importe qu'il s'agisse de la semaine, d'un week-end ou d'un jour férié.

L'essentiel des vols effectués au profit des forces de police consiste en du soutien aux opérations au sol, car, fort heureusement, les in-



Deux Bell 407 immatriculés N407FC et N408FC ont succédé aux Jet Ranger et Long Ranger (FCPD).

Album photo des différents hélicoptères mis



En haut : l'Enstrom F-28A accompagné d'une auto-patrouille et d'une moto vers 1975. Ci-dessus : le Bell 206B Jet Ranger III N202FC. Ci-contre : le Bell 407 N408FC. En bas, à gauche : le Bell 429 N212FX. Ci-dessous : le Bell 206L-3 Long Ranger III décollant d'un lieu d'accident (FCPD et Bell Helicopter).



en oeuvre par la Police du Comté de Fairfax



En haut : le Bell 206L-3 Long Ranger III N205FC posé sur l'hélicoptère d'un hôpital de Fairfax. Ci-dessus et ci-dessous : le Bell 429 N211FX. Ci-contre : intervention du Bell 407 N408FC au Pentagone lors des attentats du 11 septembre 2001. En bas, à droite : embarquement d'une victime d'un accident de la route à bord du Bell 407 N408FC (FCPD et Bell Helicopter).





À tout instant, un Bell 429 et son équipage sont prêts à décoller de la base de Fairfax que ce soit pour une mission de police ou une intervention médicale (Pierre Gillard).

interventions suite à des crimes demeurent marginales dans le comté. Par contre, la proximité de Washington DC et l'existence de certaines zones densément peuplées nécessitent un nombre considérable d'opérations de police tant préventives que répressives. L'appui aérien sera alors éventuellement requis selon le type d'intervention.

Le service est entièrement financé par le comté de Fairfax et ne reçoit aucune forme de subside que ce soit de l'état de Virginie ou du gouvernement fédéral. Même si les hélicoptères interviennent parfois en renfort dans les comtés voisins où il n'y a pas d'hélicoptère de police, aucun frais de prestation ne pourra être perçu, sinon il faudrait que le service opère selon la Partie 135 des FAR

(*Federal Aviation Regulations*) qui a trait aux opérations commerciales d'avions taxis et de navette, ce qui est irréaliste. En fait, les deux Bell 429 sont opérés sous le couvert de la Partie 91, même si les missions

d'évacuations médicales répondent aux critères requis par la Partie 135.

La base étant située à proximité de l'intersection de l'autoroute # 66 et de la Fairfax Parkway, elle se retrouve donc dans la zone de contrôle du trafic aérien de l'aéroport de Dulles. Néanmoins, les équipages de la police, qui utilisent l'indicatif « Fairfax One » afin de clairement les distinguer des autres aéronefs, disposent de certaines facilités de mouvement dans la zone, tout en demeurant en contact constant avec les contrôleurs de la tour de Dulles.

D'autre part, les deux hélicoptères bénéficient de certaines exemptions suite à l'établissement de zones de survol restreintes ou interdites dans les environs de Washington suite aux attentats du 11 septembre 2001.



Vue de la console et des moniteurs utilisés lors des missions de police (Pierre Gillard).

En ce qui concerne la visibilité minimale requise pour décoller et effectuer une mission, elle est de deux miles le jour et de trois miles la nuit.

Les deux Bell 429.

Les deux Bell 429 sont parfaitement équipés pour l'ensemble des missions effectuées. Leur cabine est spacieuse et, grâce aux deux turbomoteurs Pratt & Whitney Canada PW207D1 de 625 chevaux (466 kW) chacun, ils disposent d'une bonne réserve de puissance qui est fort appréciée des pilotes, surtout lors de journées chaudes et humides. D'ailleurs, lorsque l'on parle du 429 avec les équipages, ceux-ci ne tarissent pas d'éloges envers l'hélicoptère construit à Mirabel, près de Montréal au Canada.



Matériel embarqué à bord des Bell 429 permettant d'effectuer des interventions d'aide médicale urgente (Pierre Gillard).



Le phare de recherche A800 Trakkabeam produit un flux lumineux de 22.500 lumens tout en ayant des dimensions fort réduites (Pierre Gillard).

Du côté des équipements, les deux Bell 429 disposent d'un FLIR L3 Wescam MX-10 monté sous le nez ainsi que d'un phare de recherche A800 Trakkabeam. Ce dernier est extrêmement puissant en regard du volume qu'il occupe puisqu'il est capable de produire un flux lumineux de 22.500 lumens pour une puissance de 800 watts. Il est, par ailleurs, aérodynamiquement mieux profilé que les phares de recherche des générations précédentes. Bien entendu, ses mouvements peuvent être asservis à ceux du FLIR.

La cabine est aménagée de telle manière à pouvoir autant effectuer une opération de police qu'une évacuation sanitaire. On y trouve donc aussi bien du matériel médical que des moniteurs, le contrôle du FLIR et des

moyens de radiocommunication FM.

Le tableau de bord est identique à tous les Bell 429 avec deux écrans EFIS et une avionique Garmin ainsi qu'un système audio numérique Becker DVCS6100. Mais il dispose, en plus, d'un écran multifonction destiné à l'officier de police assis en place de gauche. Il est, en outre, équipé d'un système de lecture de cartes Avalex et les images captées par le FLIR peuvent être retransmises en temps réel aux postes de commandement au sol. Les équipages utilisent également des jumelles à vision nocturne (NVG) au phosphore blanc.

En mission de police, l'officier assis à l'avant est en charge de la navigation et des communications avec les équipes

au sol, tandis que l'officier à l'arrière s'occupe du FLIR et du phare de recherche.

Le personnel.

La Division hélicoptères de la Police du Comté de Fairfax emploie actuellement six pilotes et dix officiers-paramédics. Un capitaine commande l'unité et un lieutenant assure la fonction de chef des opérations aériennes (*Flight Chief Officer*).

Dans beaucoup de pays du monde, si pour être pilote d'un hélicoptère de police, il faut d'abord être policier, à Fairfax, ce n'est pas le cas. Michael L. Mountjoy, un des pilotes de l'unité, m'explique, en effet, qu'au vu de la complexité du pilotage et de la gestion des appareils modernes bimoteurs et certifiés pour le vol IFR, il est très onéreux de former un policier afin qu'il acquière sa

licence ainsi que toutes les qualifications requises. De plus, il n'y a aucune garantie qu'il réussisse sa formation et, enfin, il sera indisponible pour toute la durée de ses cours et de son entraînement. Ceci fait qu'il est plus sage de recruter un pilote qualifié et expérimenté et, ensuite, de l'initier aux missions de police.

Pour être engagé comme pilote d'hélicoptères à la Police de Fairfax, le candidat devra être titulaire d'une licence commerciale de la FAA avec l'annotation IFR. Il devra disposer d'une expérience souhaitable de 4000 heures de vol, dont au minimum 1500 en qualité de commandant de bord.

En ce qui concerne les officiers de police affectés aux missions à bord des hélicoptères, ils doivent aussi être qualifiés comme paramédics,



Michael L. Mountjoy, un des pilotes expérimentés de la Police du Comté de Fairfax (Pierre Gillard).

ce qui signifie qu'ils suivent d'abord une formation spécialisée d'un an et demi.

Pour assurer la maintenance des deux hélicoptères, lors de mon passage à Fairfax, il y avait un technicien licencié, un « A&P » comme on dit aux États-Unis, qui travaillait sur un des deux Bell 429 dans le hangar de l'unité. Toutefois, un processus était engagé afin d'en recruter un second.

Visibilité auprès du public.

« Nous fonctionnons avec l'argent du contribuable du



La maintenance des deux Bell 429 est confiée à un «A&P», mais un second technicien devrait être engagé prochainement (Pierre Gillard).



La base de Fairfax permet d'effectuer la maintenance des deux Bell 429 de façon adéquate dans un hangar parfaitement équipé et outillé (Pierre Gillard).

Comté et le public est donc en droit de savoir ce que nous faisons » me déclare Michael L. Mountjoy. C'est pour cela que la communication est essentielle et la transparence un atout. Sur

le site Internet, tout d'abord, on va, par exemple, trouver un inventaire des missions effectuées au cours des derniers jours écoulés. Si l'on observe l'hélicoptère orbitant autour d'une zone bien

précise, il est aussi possible d'appeler le numéro de téléphone 703-691-2131 où l'on vous donnera des informations sur la mission en cours. Sur le site Internet, encore, il y a une brochure de présentation qui est disponible au format PDF et qui décrit brièvement l'origine et la raison d'être du service.

Régulièrement, ce sont des groupes scolaires ou autres qui visitent la base et, parfois, c'est même l'un des deux hélicoptères qui se déplace lors de l'un ou l'autre événement se déroulant



Recent Missions

Date	Mission	Location
08/09/2015	Robbery	8200 blk Richmond Hwy
08/09/2015	Robbery	4200 blk Americana Dr
08/09/2015	Subject Pursuit	West Ox Rd / Lee Hwy
08/09/2015	Burglary	2400 blk Huntington Park Dr
08/09/2015	Aircraft Demo	NVCC Campus
08/09/2015	Suicidal Subject	Sully Rd / Frying Pan Rd
08/09/2015	Burglary	7000 blk Elizabeth Dr
08/08/2015	Police Pursuit	I-66 / Lee Hwy
08/08/2015	Police Pursuit	Prince William County
08/07/2015	Hit and Run Accident	I-66 / Nutley St

Exemple de tableau décrivant les missions récentes effectuées par les hélicoptères et qui est disponible sur le site Internet de la Police du Comté de Fairfax (FCPD).



Un des deux Bell 429 effectuant une mission en collaboration avec l'unité d'intervention SWAT-Special Weapons And Tactics de la Police de Fairfax (Bell Helicopter).

dans la région, permettant ainsi au grand public de mieux connaître les missions effectuées avec les Bell 429.

Les nuisances sonores.

Un hélicoptère, c'est bien connu, est habituellement généreux en bruit. Même si le Bell 429 n'est pas néces-

sairement le plus bruyant, il n'empêche que voler en au-dessus de zones densément peuplées peut créer une certaine irritation dans le chef de certains citoyens. Ici, encore, un programme d'information bien expliqué et publié par l'*Helicopter Association International* (HAI) est disponible sur le site Internet de la police du comté.

De manière générale, de jour, les hélicoptères voleront à une altitude de 800 pieds AGL alors que, la nuit, elle sera de 1200 pieds. Michael L. Montjoy me confirme que les pilotes de l'unité ont toujours le souci de voler en bon voisinage avec la population du comté.

Un bilan éloquent et un futur prometteur.

La Division hélicoptères de la Police du Comté de Fairfax m'a surtout impressionné principalement par son

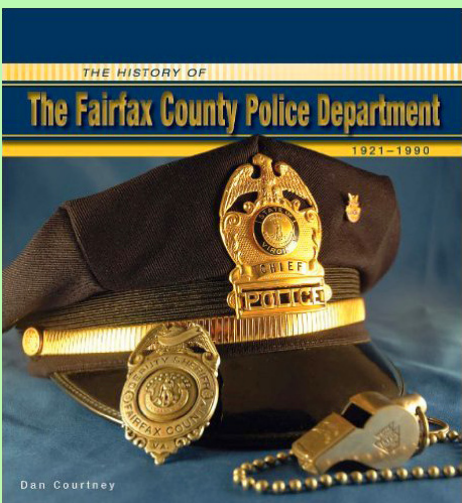
esprit d'ouverture envers le public, chose qu'il est très rare de constater ailleurs où, pour diverses raisons, c'est souvent la plus totale discrétion qui est de mise.

Bien entendu, le palmarès des missions effectuées est éloquent, prouvant ainsi tant la nécessité que l'efficacité des deux Bell 429 ainsi que de leurs équipages.

Ayant prévu une durée de vie en service d'une vingtaine d'années pour ses deux Bell 429, la Police de Fairfax dispose très probablement du modèle d'hélicoptère le mieux adapté aux missions qui lui sont confiées. On devrait donc les voir encore évoluer pour un bon bout de temps au-dessus du comté pour le plus grand bénéfice de ses citoyens.

L'auteur tient à remercier Madame Jennifer Lescallett, messieurs Daniel P. Courtney et Michael L. Mountjoy ainsi que l'ensemble du personnel de la Division hélicoptères de la Police du Comté de Fairfax pour leur excellente collaboration à la réalisation de ce reportage. Merci aussi à John Boulin (WBSG), Brian McDonough (WBSG) et Jan Makkus (Aeroboek.nl).

Un livre au sujet de l'histoire de la Police du Comté de Fairfax



Par Daniel P. COURTNEY et disponible sur Amazon.com



Plaque posée à l'entrée du bâtiment de la base de Fairfax (Pierre Gillard).