

Extrait du Helico-Fascination

<http://helico.fascination.free.fr/spip>

# L'Alouette 3 a 50 ans, qui l'eut cru ?

- Récits - Jean-Marie Potelle -



Date de mise en ligne : jeudi 2 avril 2009

---

**Helico-Fascination**

---

1 2 3

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

## Elle aura fait les beaux jours

de bon nombre d'équipages mais son histoire ne fut pas si simple. Les équipes de Charles Marchetti et Jean Boulet avaient retenu ce qu'exprimait Igor Sikorsky en disant que l'une des conditions essentielles à respecter pour réussir dans les Voilures Tournantes était de veiller à la continuité technique. Suivant ce conseil, il était envisagé un successeur à la fameuse Alouette 2. Une machine plus puissante, plus performante et plus robuste. Après avoir soumis leur idée, la déception fut grande car la Direction leur imposait une étude sur un appareil plus lourd multimoteurs demandé par les militaires.

Le futur « Frelon » était l'objectif. Il ne fut pas, on le sait, une réussite. Néanmoins, l'idée de la future Alouette 3 était bien ancrée dans les esprits. Les idées de base étaient les suivantes : Un appareil de sept places, une turbine plus puissante qui existait déjà puisqu'essayée sur l'Alouette 3150. Un rotor principal de 11 m et un rotor anti-couple tripale de 1,84 m. L'hélicoptère serait caréné, les essais ayant été effectués sur le « Gouverneur ». Seule la partie motrice supérieure ne le serait pas pour la facilité d'entretien. La cabine agrandie permettrait d'accueillir sept personnes ou deux blessés couchés ; les portes arrières étant coulissantes pour faciliter l'accès. La charge serait augmentée de 250 kg par rapport à l'Alouette 2. Quant à la visibilité, elle ne devait en rien être altérée. Ce qui était également visé : les performances en altitude et par temps chaud. <!-- htmlA -->

<!-- htmlB -->Malgré ce projet bien élaboré, il fallait des crédits pour agir.

En dépit de maintes discussions avec les décideurs, la réponse était toujours la même, l'appareil à étudier devait permettre le remplacement des Sikorsky H 34 et Vertol H 21. Pour ne pas contrarier tout ce beau monde, la turbinsation d'un H 34 avec un groupe Bi-Bastan d'une puissance totale de 1900 cv se fit sans grand succès.

En 1954 les membres de ces équipes étaient qualifiés de « Rêveurs et Farfelus » et maintenant après l'Alouette 2 les termes avaient changé et devenaient « Raseurs et Têtes de lard ».

Le président Georges Hérel s'aperçut que finalement ces « Raseurs » n'avaient pas tout à fait tort et il accorda une somme de 1 000 000 de Francs pour réaliser le projet en question. L'Alouette 3 avait sa chance, sinon, en cas d'échec, direction : recherche d'emploi. Malgré la somme dérisoire, deux prototypes furent lancés.

Tout se déroula comme prévu et Jean Boulet, assisté de Robert Malus, fit le premier vol le 28 février 1959 sur la F-ZWVQ et Roland Coffignot décolla le deuxième F-ZWVR en mai 1959.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->De nombreuses présentations furent demandées en particulier pour le 23ème Salon du Bourget, ce qui retardait les essais pour la certification. Enfin, le calme revint et l'Alouette 3 et le 3150 se retrouvèrent dans les Alpes pour des essais d'atterrissages et décollages à plusieurs altitudes avec arrêts et remises en route sur le Dôme du Goûter à 4304 mètres d'altitude.

Jean Boulet décida d'aller se poser sur le toit de l'Europe, le Mont-Blanc à 4807 m. avec six personnes à bord. Ceci confirma le bien-fondé de toutes ces équipes et les formidables résultats obtenus en altitude. Mais toujours pas de commande à l'horizon.

Après les vacances d'été, l'État Français passait un marché de trois appareils. Par contre la liberté d'action n'était plus donnée, ce qui entraîna de nombreuses réunions avec les Services Officiels et en particulier le CEV. Les trois premières Alouette 3 furent livrées dans les temps en 1960. Les contacts avec les amis Indiens se poursuivaient car ces derniers avaient besoin de machines de ce type et ceux-ci demandèrent des vols dans l'Himalaya.

Jean Boulet quitta Paris le 6 octobre 1960 pour rejoindre Delhi et le nord de l'Inde. Sur place il effectua pendant 10 jours plus de 30 heures vols incluant plusieurs sorties dans l'Himalaya à partir de bases de départ non préparées. Lors d'une de ses sorties, il posa l'Alouette 3 à 6004 mètres sur le Deo Tibaa avec à bord deux personnes et 250 kg de matériel sans utiliser la puissance disponible.

Tous ces efforts vont être récompensés après que soit établi un dossier technique, financier et commercial sérieux clair et précis. Une série de trente appareils fut commandée et le premier de ceux-ci fut livré le 25 juillet 1961 à la Birmanie. Puis ce sera la commande de 50 appareils pour les Forces Armées Françaises.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Et la vente à l'étranger de 45 Alouette 3 ; fin 1961, 130 SE 3160 étaient commandées avec une cadence de sortie de 8 appareils par mois.

Au 24ème Salon du Bourget, l'Alouette 3 et toute l'équipe se voyaient décerner le Grand Prix International de Giraviation par l'Aéroclub de France. Les certifications vont se succéder, 15 décembre 1961 par la SGAC N° 14, 27 mars 1962 par la FAA N° H1 1 N, Allemagne le 8 juillet 1963 N° L 3019 et CAA 12 septembre 1964 N°FR 5. Aujourd'hui on sait ce qu'est devenue cette MERVEILLE et beaucoup de personnes lui doivent la vie.