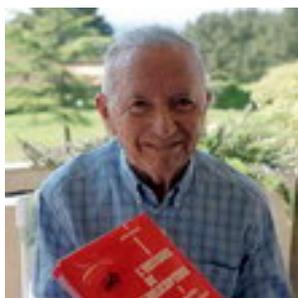


Extrait du Helico-Fascination

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

# Jean Boulet

- Pilotes et Equipages - Les Légendes -



Date de mise en ligne : mardi 26 mai 2009

---

**Helico-Fascination**

---

Né à Brunoy dans l'Essonne en 1920, rien ne le prédestinait à cette carrière fabuleuse dans le monde de l'Aéronautique. En 1940, il entre à Polytechnique avec un camarade de promotion appelé André Turcat. De 1942 à 1944, il suit les cours de « Sup Aéro » à Toulouse. <!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Il se retrouve aux États-Unis comme Officier Pilote et débutera son stage sur PT 13, puis sur T6 avant de terminer sur P 47 en février 1946. Il quitte l'armée en 1947 et rentre à la SNCASE, cette société accueillant les premiers polytechniciens brevetés aux USA. Jacques Lecarme est alors Directeur des Essais en Vol et demande à Jean Boulet de s'occuper des futurs essais d'hélicoptères en cours de développement. Pas d'école de ce type en France, il repart aux USA car il possède sa licence américaine de Pilote avion. Il y retrouve Claude Dellys. La Société « Helicopter Air service » dispose entre autres de Sikorsky S 51. Le premier vol fut une catastrophe puisque sur une erreur du pilote instructeur l'appareil fut détruit. Sorti indemne, Jean ne se décourage pas et rejoint une autre école. Il devient alors le 8<sup>ème</sup> pilote Français breveté hélicoptères par la FAA le 23 février 1948.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->De retour en France, les choses sérieuses peuvent commencer car le SE 3101 et SE 3000 l'attendent. Il faut savoir qu'à cette époque, le Brevet de Pilote d'Essai d'Hélicoptères n'existait pas, il ne sera discerné qu'à partir de 1962. Les premiers essais du SE 3101 furent confiés à Stackenburg spécialisé dans les autogyres.

Lorsque fut décidé d'enlever les amarres, l'appareil malgré toute la puissance utilisée, resta au sol. Jacques Lecarme demanda alors à Jean Boulet, pesant 15 kg de moins d'essayer et effectivement il put soulever l'appareil de 30 cm : c'est le début de sa carrière de Pilote d'Essai. Trois mois plus tard, il effectuait le premier vol du SE 3000, extrapolation du FA 223 allemand. Cet hélicoptère était équipé de deux rotors latéraux mus par un moteur BMW de 1000 cv.

En 1949, il présentait officiellement le 3101 au meeting d'Orly. En 1950, il fut prêté à la SNCAN pour les essais du Nord 1710, appareil ayant la particularité d'avoir une hélice arrière axiale soufflant sur des volets horizontaux et verticaux. C'est à Montesson, non loin de Paris, qu'eut lieu le premier vol. Au 11<sup>ème</sup> vol, l'hélicoptère s'écrasa et Jean eut la chance de s'en tirer... une pale n'étant pas passée loin !

Au printemps 1951, la SNCASE s'installa à Marignane et le rappela pour effectuer les vols de réception des avions « Mistral » et « Vampire ». Il effectua un stage au CEV et obtint le brevet réacteur N°12 en 1952. La société, pour des raisons de sécurité avait doté les appareils de sièges éjectables. Celui qu'il devait réceptionner, le N°98 lui a créé quelques problèmes. Avant le décollage, il avait demandé au mécanicien d'armer le siège, ce qui lui a sauvé la vie. En effet, parti de 12 000 m pour une série de décrochages, l'appareil partit en vrilles incontrôlables et à 1000 m il dut s'éjecter. Il était le premier.

Georges Héreil demanda à Jean de choisir une spécialité et ce dernier se décida pour le vol vertical. Il devint chef de base à Buc le 1<sup>er</sup> mai 1953.

Un nouvel appareil avait vu jour, le SE 3120 « Alouette 1 ». Son premier record du monde lui tendait les bras et le 2 juillet 1953, sur un parcours Buc-Etampes-Rambouillet-Buc il avait couvert en 13 h 56 mn, 1252,572 km soit une moyenne de 108 Km/h. Le record du R5 de Sikorsky était battu. Qui plus est, il battait aussi les records sur 100 km : 110,314 km/h, sur 500 km : 107,193 km/h et 1000 km : 108,813 km/h.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->En 1954, la société prit la licence de construction des hélicoptères Sikorsky S 55 « Eléphant Joyeux »

Jean Boulet et Gérard Henry devinrent les instructeurs sur ces appareils.

Le 12 mars 1955, Jean Boulet décolla pour la première fois « l'Alouette 2 ». Avec Charles Marchetti, ils vont se lancer sur le chemin des records. Le premier sera celui d'altitude le 6 juin 1955 avec 8 209 m à la verticale de Buc. Les vols en haute montagne permirent de se familiariser avec les réactions de la turbine en atmosphère raréfiée et conditions météo difficiles.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->En 1956, Boulet et Petit iront sauver un alpiniste au refuge Vallot à 4 362m. Puis ce sera [le drame Vincendon et Henri](#), où Boulet et Henry vont intervenir avec deux Alouette 2 pour récupérer les pilotes et guides à la suite de l'accident du Sikorsky H 34>.

A l'approche du Salon du Bourget de 1957, la société devint Sud-Aviation et présenta une version carénée par Raymond Lewy et appelée « Gouverneur ». En 1958, une Alouette 2 spéciale fut créée. Elle comportait le rotor et la turbine de la future Alouette 3. Le SE 3150-001 monta à 10 984 m. Quatre jours auparavant, elle était montée à 9 583 m mais le record ne fut pas homologué. Avec 10 984 m, Jean Boulet battit les records de montée à 3000 m : 5 mn 30, 6000 m : 11 mn, 9000 m : 17mn 43sec.

Le 28 février, Jean effectuera le premier vol de la SE 3160 « Alouette 3 ». et avec la 002, il ira en Inde pour atterrir sur le Mont Deo Thiba à 6004 m avec deux personnes à bord et 250 kg de matériel.

En 1959, c'est le premier vol du SE 3200 « Frelon » avec Coffignot et Besse mais l'appareil sera abandonné faisant place au 3210 « Super Frelon » dont il effectuera le premier vol le 7 décembre 1962.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->En juillet 1963, Jean et Roland vont battre trois records du monde de vitesse. L'appareil avait été modifié par l'aérodynamicien Marcel Riffard. Le résultat : record sur base de 3 km : 341,23 km/h, sur base de 15 à 25 km : 350,47 km/h et sur base de 100 km : 334,28 km/h.

Jean Boulet assura les premiers vols des SA 330 « Puma », SA 340 « Gazelle » puis SA341 équipé du célèbre « Fenestron » due à René Mouille. En 1969, il effectue le premier vol du SA 315 B « Lama », véritable grue volante et le 21 juin 1972, [il atteint 12 442 m](#), record toujours invaincu et effectue la plus longue autorotation.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->En 1974 et 1976, Jean s'essaie à une autre discipline, il pilote sur l'étang de Berre des bateaux volants, les « hydroptères » H 890 et H 891. Mais ces engins seront abandonnés faute de crédits.

En 1975, il quitte les Essais en vol mais reste Chargé de Missions auprès de la Direction. Il sera remplacé par Jean-Marie Besse.

Enfin en 1979, il remporte la Coupe Henri Bories à Deauville avec Dominique Orbec sur AS 350 Ecureuil.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Jean Boulet a fini sa carrière avec plus de 9000 heures de vol dont 8000 sur hélicoptères. Aujourd'hui,

il vit dans le sud de la France ; il est quand même monté à Paris pour les 50 ans du premier vol de l'Alouette 2 fêtée à Toussus-le-Noble non loin de Buc.

Grand merci pour tout ce que vous avez fait pour nos chères Voilures Tournantes et au plaisir de vous revoir prochainement à Aix.

### Carrière et distinctions de M. Jean Boulet

## Carrière

1942 : Ingénieur Polytechnique

1944 : Ingénieur Sup Aéro

1945 : Pilote militaire N° 32793

1947 : Ingénieur pilote SNACASE

1948 : Brevet N° 8 de pilote hélicoptères FAA

1952 : Promotion pilote d'essai CEV

1953 : Directeur Essais en vol division hélicoptères

1954 : Brevet PPH N° 3

1955 : Brevet pilote d'essais avions N° 148

1957 : Ingénieur navigant d'essais

1962 : Pilote d'essais hélicoptères N°12

1975 : Quitte les essais en vol et devient chargé de missions de l'Aérospatiale jusqu'en 1983

## Distinctions

1956 : Chevalier de la Légion d'Honneur

1956 : Médaille du Mérite Civique

1957 : Médaille du sauvetage et du dévouement

1957 : Médaille de l'Aéronautique

1961 : Prix Icare (Associations des Journalistes Aéronautiques)

1967 : Grande Médaille de l'Aéroclub de France

1973 : Officier de la Légion d'Honneur

1974 : Grand Prix de l'Association Aéronautique et Astronautique de France

1975 : Grande Médaille d'Or des Vieilles Tiges

1976 : Pilot of the Years de la HAA

1979 : Vice Président American Helicopter Society

1979 : Remporte la Coupe Henri Bories

1981 : Président Fondateur du GFH

1982 : Prix de la Commission histoires, arts et lettres de l'ACF

1983 : Membre de l'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace

1984 : Trophée « Sir Richard Fairey » décerné par le Prince Andrew au Royal Club d'Angleterre

### Rétrospective en photos

*Photos extraites des archives personnelles de Jean-Marie Potelle*