

Extrait du Helico-Fascination

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

Le drame Vincendon et Henry

- Récits - Jean-Marie Potelle -



Date de mise en ligne : jeudi 28 août 2008

Helico-Fascination

J'ai eu, à maintes reprises, l'occasion de raconter ce drame dans plusieurs revues aéronautiques et j'ai également participé à un film de Denis Ducroz appelé « Les Naufragés du Mont Blanc » passé sur FR3 et FR5 ». Aujourd'hui, je vous propose, grâce à mes amis Jean Boulet et Gérard Henry, de vous rapporter des extraits du rapport qui a été fait aux essais en vol le 7 janvier 1957. Ils m'ont gentiment prêté ce dernier et autorisé à prendre dedans les moments qui me semblaient intéressants. Nos deux Brillants Pilotes d'Essais de Sud Aviation plus Henri Petit, ingénieur navigant d'essais, ont été sollicité le 2 janvier et ont rejoint Genève par avion.

Pour mémoire, Jean Boulet détenait le record du monde d'altitude sur hélicoptères avec 8209 m, Henri Petit l'avait, quant à lui, accompagné en 1956 pour un sauvetage au refuge Vallot, le premier au dessus de 4000 m donc son aide pouvait être précieuse. Quant à Gérard Henry, il avait une connaissance très reconnue du vol en montagne sur hélicoptère. Voilà pour les présentations.

Mais laissons parler Jean Boulet.

« Les Alouette 2 N°7 et 13 étaient arrivées de Mont de Marsan et s'étaient posées à Chamonix vers 16 heures.

Le 3, nous sommes montés au levé du jour, là où se trouvaient les appareils. Temps magnifique, sans nuage et sans vent. La température était de -12°. On finissait d'installer entre les patins l'entrelaçage des cordes. Les Alouette qui n'avaient pas leurs bâches, avaient eu les pales enduites de glycérine la veille au soir pour éviter le givre. Ce procédé a été efficace, le léger dépôt de givre est parti sous l'influence de la force centrifuge quand le rotor s'est mis à tourner. Par contre, quelqu'un a eu l'idée malheureuse d'enduire les plexis de glycérine et si le givre est bien parti il est resté une couche du produit en question qui n'a pu être enlevé ni par des chiffons ou cotons.

Il a fallu quand même décoller avec la N°13, Petit étant à bord, la visibilité était déplorable. Par crainte du froid, on annonçait -35° à Vallot, j'avais gardé les portes. Après 13 minutes de montée, je survolais le Vallot, 4362 m, encore dans l'ombre pour repérer la direction du vent. Trois passages m'ont montré que celui ci était nul, mais il m'a fallu trois présentations pour me poser en raison du brouillage de la vision à travers le plexiglas. Henry, qui avait eu la meilleure idée d'enlever les portes, s'était posé 2 minutes avant avec la N°7 à sa deuxième présentation.

Le Commandant Santini, qui attendait sur la plateforme d'atterrissage a été embarqué sur la banquette arrière et l'appareil a décollé immédiatement. Je me suis posé après et ai attendu l'arrivée des guides dont l'un était assuré par les autres au moyen d'une corde. La porte gauche a été enlevé, le siège relevé et Blanc complètement inerte étendu et recroquevillé dans le fond de la cabine. Quelques minutes plus tard, je le déposai à l'hôpital de Chamonix.

Deux rotations supplémentaires ont été nécessaires avec les deux machines pour redescendre les six guides et leur matériel. Il était alors 10 h 30. Il restait les deux alpinistes enfermés dans le Sikorsky à 3800 m d'altitude sur le Grand Plateau. Le Grand Plateau forme une vaste cuvette qui est l'amorce du Glacier du Géant. Dans celle-ci s'accumule sur une énorme épaisseur toute la neige très poudreuse qui descend des crêtes sous l'action du vent du sud. C'est cette neige qui a aveuglé le pilote du Sikorsky lorsqu'il est passé en vol stationnaire pour se poser près des deux garçons.

Afin de ne pas vivre la même expérience, une seule solution, se tenir en vol stationnaire hors effet de sol, soit 10 à 15 mètres et faire descendre, faute de treuil, par une échelle de corde un guide. J'ai redécollé avec la N°13 avec le Commandant Le Gall, Commandant l'École de Haute Montagne, pour reconnaître cette possibilité. Une échelle de corde de huit mètres était fixée aux patins. Nous sommes allés tourner autour de l'épave puis nous mettre en stationnaire à 15 mètres au-dessus déclenchant une superbe avalanche en aval. Henry, dans la N°7 tournait au-dessus pour surveiller l'opération.

En raison de l'augmentation brusque de la pente du glacier à l'emplacement du Sikorsky, toute la partie environnante est entrecoupée d'immenses crevasses en partie recouvertes de neige fraîche. Le Commandant Le Gall a jugé trop dangereux de faire descendre un seul homme, une cordée était nécessaire. Cette cordée ne pouvant descendre de l'hélicoptère en vol stationnaire, elle aurait dû être transportée au col du Dôme et sa descente vers l'épave était loin d'être sans risque. Henry, fort de sa grande expérience du vol en montagne en hélicoptère, à son tour, a tenté une approche et un vol stationnaire bas au dessus de l'épave soulevant un énorme nuage de neige poudreuse démontrant ainsi l'impossibilité de l'opération espérée. Après ces dernières tentatives la décision fut prise

par les autorités et la famille de suspendre les opérations de sauvetage ».

MOYENS HÉLIPORTÉS MIS EN ACTION

- ▶ 1 Sikorsky H 19 (S 55) - Pilotes : PETETIN / DUPRET
- ▶ 1 Sikorsky H 34 (S 58) - Pilotes : SANTINI / BLANC
- ▶ 2 Alouette 2 (SE 313 B) - Pilotes : BOULET / HENRY assistant : Henri PETIT

POINT DE VUE TECHNIQUE

L'absence totale de vent a facilité les choses supprimant toute turbulence. Mais elle imposait une technique d'approche bien définie : approche très basse avec réduction très progressive de la vitesse. D'autre part, elle demandait le maximum de puissance à la turbine. La plate forme était de la neige glacée et les cordes empêchaient l'appareil de glisser. Les poids au décollage ont atteint, avec les guides et leurs sacs, des valeurs très supérieures à celles qui sont données dans le manuel de l'équipage : 1340 kg au lieu de 1150 kg (chiffre limité par l'efficacité du palonnier). Grâce à l'emploi momentané du régime de 34 500 à 35 000 tr/mn au décollage, la T4 ne dépassait pas 500°. Avec une température de -18° on était dans les limites. Pour ne plus être limité par l'efficacité du palonnier il faudra modifier le boîtier pour augmenter les incidences limites et lancer un jeu de pales plus profondes. La régulation était correcte jusqu'à l'altitude du Vallot pour la N°13, en revanche celle de la N°7 était encore à l'ancien réglage et le régime turbine devait être réduit par la manette de débit en autorotation. Henry était au fait de la manoeuvre à effectuer mais cela rendait le pilotage encore plus pointu. Le problème du givrage est très important et une solution doit être trouvée (papier Nomist) parallèlement aux radiateurs soufflants. Un bon équipement permet de voler avec une porte enlevée. Le démarrage des turbines sur leur batterie de bord, par -12° n'a présenté aucune difficulté, ni sur la N°13 à démarrage manuel, ni sur la N°7 à démarrage automatique.

REMARQUES SUR L'HÉLIPTÈRE DE SAUVETAGE

L'Alouette a confirmé qu'elle est le meilleur appareil grâce :

- ▶ A ses performances en altitude
- ▶ A sa visibilité
- ▶ A sa cabine spacieuse
- ▶ A son régulateur qui facilite le pilotage et empêche toute perte de régime Par contre elle devra être équipée d'un treuil pour pouvoir tirer les rescapés sans avoir à se poser quand le terrain ne le permet pas. Il faudrait avoir un filet de cordages tout préparé s'enfilant par l'avant des patins et s'attachant rapidement par l'arrière. Pour le sauvetage dans les Alpes, il faudrait prévoir :
- ▶ 2 hélicoptères au Fayet, pour les opérations dans le massif du Mont-Blanc et de la Vanoise
- ▶ 2 hélicoptères à Grenoble pour les opérations dans le Pelvoux et le Massif de Bellegarde.

Entre les opérations de sauvetage, les appareils pourraient être utilisés à du transport de matériel (barrages, refuges, téléphériques, etc...). Par exemple l'Alouette peut transporter 250 kg de Chamonix au Refuge Vallot en 25 minutes aller et retour, ce qui fait, à 42 000 francs de l'heure, 70 francs par kg, chiffre imbattable. Ce rapport date du 7 janvier 1957, des choses ont été entendu depuis.

Quelques dates

- ▶ 1921 Durafour se pose au Dôme du Goûter en Caudron G3
- ▶ 1955 Jean Moine se pose au sommet du Mont Blanc avec un Bell 47 G2
- ▶ 1956 Jean Boulet et Henri Petit récupèrent un blessé au Refuge Vallot 4362 m
- ▶ 1957 Jean Boulet / Gérard Henri récupèrent pilotes et guides au Vallot
- ▶ 1960 Henri Giraud se pose au sommet du Mont Blanc en avion PIPER de 150 cv
- ▶ 1961 Potelle / François se posent du Sommet du Mont-Blanc Alouette 2 Gendarmerie
- ▶ 1961 Potelle / François se posent au sommet de l'Aiguille Verte 4121 m
- ▶ 1964 Mise en place de la Base d'Annecy Protection Civile
- ▶ 1967 Premier Hélitreillage au Sommet du Grépon Graviou / Rouet Protection Civile
- ▶ 1972 Mise en place de la base de Megève Gendarmerie

Quelques Chiffres

- ▶ 170 battements par minutes, c'est ce que le coeur de certains pilotes donne lors d'un treillage
- ▶ 8620 treillages c'est ce que Didier Méraux a effectué lors de ses sauvetages dans le massif
- ▶ 32 ans, c'est ce que Bravo Lima de la Gendarmerie a vécu à Chamonix