

Extrait du Helico-Fascination

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

Claude Aubé

- Pilotes et Equipages - Les Légendes -



Date de mise en ligne : vendredi 6 février 2009

Helico-Fascination

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Né en 1932 au Havre, Claude Aubé ne s'attendait pas à faire cette carrière exceptionnelle. En 1947, il effectue un premier vol sur un planeur 125S, durée : 4 minutes. Fin 1949, il avait volé 97 fois pour un total de 8 heures et 7 minutes. En 1950, il passe le brevet de pilote de Tourisme sur SIPA 901 et va se perfectionner sur Stamp SV4. 1951, l'Armée de l'Air le recrute destination Aulnat et Meknès. Il obtient son brevet de pilote de chasse sur T 33 et compte 242 h 50 mn. 1953 il se retrouve à la 11ème Escadre « Roussillon » de Luxeuil après avoir été qualifié à Reims sur F 84. Les heures de vol sont rares et il décide de passer aux hélicoptères en 1954. Son stage s'effectuera sur Hiller 360 chez Hélicservices à Toussus-le-Noble. Volontaire pour l'Indochine, il va être qualifié sur S-51 et S-55 (H19) par Jean Boulet dont je vous reparlerai. Basé à Saïgon, il va totaliser 490 heures en évacuations sanitaires et transport de la Commission Internationale de Contrôle. Il aura vécu 13 mois en Indochine dont 7 au Laos. Il aura été fait prisonnier 4 jours par les Pathet-Lao. En 1956, il est envoyé en Algérie sur H34 à l'EH 2 de Boufarik où il passera le cap des 1000 heures. Il va rejoindre l'Armée comme Instructeur Pilote qu'il quittera en 1957 avec, au compteur, 1390 heures de vol, 300 missions opérationnelles en Indochine et 150 en Algérie. Retour à la vie civile, il est employé par une toute nouvelle Société « Hélicservices ». Son premier travail : la dépose de skieurs au départ de Val d'Isère avec un Bell 47 G2. Parfois les déposes étaient limitées à cause du nombre de pass* et du matériel embarqué. Ce sera également le travail agricole et les déposes de charges en montagne comme au [refuge Albert 1er](#). GyrAfrique le récupère et l'expédie en Afrique où il va rester 5 ans. La majorité du temps se passera dans le désert. Missions : gravimétrie héliportée et recherche sismique qui nécessitait dans certains cas des poses tous les 800m sur des centaines de kilomètres. Seuls repères pour la navigation : un compas magnétique douteux et les traces des véhicules transportant hommes et matériels. A cette époque, les 10 à 13 heures de vol par jour étaient monnaie courante. Les appareils qu'il pilotait : Bell 47 et Sikorsky S-58. En 1960, il fête ses 3000 heures. Il effectuera même un pose avec son ami Christian Ross et un photographe au sommet du Mont-Blanc avec un Bell 47 G 3. Le S-58 utilisé dans les Alpes va le mettre bien souvent en valeur et en particulier lorsqu'Hermann Geiger lui demandera de venir sortir un Piper piloté par Robert Philippe qui s'était planté lors de l'observation d'un travail effectué par Fernand Martignoni au-dessus de Bourg Saint Maurice. L'appareil était parti en vrille à 3000m. Le pilote, heureusement, en sortit indemne. La seule possibilité de sortir la machine : l'hélico piloté par Claude Aubé. Le Sikorsky de la classe des 5 tonnes pouvait soulever jusqu'à 1350 kg. La mission fut bien cadrée et le Piper déposé en douceur à Sion. Seul problème, de part sa portance, l'avion voulait voler tout seul... Passage à la dimension supérieure lorsque Jean Boulet, devenu Directeur des Essais en Vol de Sud Aviation, lui propose de le rejoindre en 1963. Il a à son actif 4198 heures de vol. Son rôle : la formation des pilotes acquéreurs des appareils construits par la Société. Il va donc qualifier les pilotes Portugais et Mexicains sur Alouette 2 et 3. Les démonstrations seront aussi de la partie. Pendant ce temps-là, Boulet, Henry, Coffignot et Prost travaillaient beaucoup sur les prototypes. En 1965, il formera le Roi Hussein de Jordanie à Agaba. 1966, il rejoint l'EPNER** pour devenir Pilote d'Essai et de Réception. Il va enchaîner les qualifications Lama, Puma, Gazelle, Super Frelon et lors d'une mission dans l'Himalaya, il va poser son Lama à plus de 7000 m sur le Mont Karakoram. Il lui était possible d'aller au-dessus mais les autorités s'y sont opposées. Il a alors 7000 heures de vol. En 1970, ce sont les 10 000 heures de vol qui sont franchies. En 1976, il forme le futur Roi Juan Carlos sur Puma. Les 15 000 heures de vol seront fêtées à Marignane après un vol sur Gazelle, car à force de convoyages, formations et présentations en vol, il a cumulé, mais Claude aime ce qu'il fait. Les pays où il a oeuvré : Malaisie, Cameroun, Iran, Irak, Brésil, Zaïre, Indonésie, USA, Inde, Mexique, Espagne, Pérou, Suède, Danemark, Républiques de l'Est, Grande Bretagne, Italie, Allemagne, Suisse, Portugal, et bien sûr en France. Des souvenirs, il en a beaucoup bons ou mauvais. Dans les bons, un convoyage entre Marignane et Djakarta sur Puma en 70 heures de vol et 18 escales. Moins drôle, un départ de feu d'origine électrique sur Puma au-dessus de la Roumanie l'obligeant à lancer un « MAYDAY » sans suite, le feu étant maîtrisé. Une autre fois entre le Liban et la Syrie, une interception par deux MIG 21 équipés de missiles Air-Air à 11000 ft. Il y aurait de quoi écrire un livre avec tous les récits d'aventures passionnantes qui ont jalonné sa vie. Il restera un sacré pilote que le monde appréciait et apprécie toujours. Ses démonstrations en vol resteront gravées dans nos mémoires mais il a toujours été respectueux des appareils qui lui étaient confiés. <!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->En 1988, il quittera les essais en vol avec beaucoup de souvenirs et de décorations. La dernière, la Médaille de l'Aéronautique, lui ayant été remise par Jean Boulet en 1989. Claude affiche quelque 22 000 heures de vol et a continué à s'occuper d'hélicos avec la mise au point des appareils comme le CABRI G2 de Guimbal Hélicoptères, le Rotorway 162 F et le Baby Belle SAFARI. Nous nous voyons de temps à autre, pas assez souvent à mon goût, nous nous téléphonons régulièrement pour échanger des idées et parler, bien sûr, d'HELICOPTERES !

*Pax : formule employée pour désigner un passager ou un client. **EPNER : École du Personnel Navigant d'Essais et de Réception.

► Cliquez [ici](#) pour voir Claude Aubé remettre la médaille de l'aéronautique à Pascal Brun.