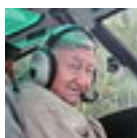


Extrait du Helico-Fascination

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

L'histoire de l'Alouette II

- Récits - Jean-Marie Potelle -



Date de mise en ligne : mercredi 3 septembre 2008

Helico-Fascination

◀◀◀ 1 [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) ▶▶▶

Le 12 mars 1955, l'Alouette 2 faisait son premier vol moins de 14 mois après le lancement du programme

« Si l'alouette 2 n'avait pas été une réussite, il n'y aurait peut être pas de constructeur d'hélicoptères en France » disait Jean BOULET et il avait certainement raison. C'est une bien belle histoire à laquelle il faut associer deux noms. Charles MARCHETTI pour l'idée, la conception de la cellule et des systèmes et Joseph SZYDLOWSKI pour le développement de la turbine. En 1950, Georges Hérel, Président de la SNCASE (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud Est) et André Vautier, Directeur Technique, nommaient un jeune Ingénieur responsable de la Section Hélicoptères en l'occurrence Charles Marchetti. Il s'entoura d'une équipe talentueuse dont René Mouille. Parmi les pilotes se trouvaient Jacques Lecarme et Henri Stackenburg puis Jean Boulet, jeune polytechnicien qui, par sa vivacité d'esprit, va faire avancer rapidement la mission.

Tout va commencer par un appareil le SE 3110 équipé d'un moteur Salmson de 200 cv mais surtout avec le SE 3120 équipé d'un moteur Salmson 9 NH de 203 cv qui décolla aux mains de Jean Boulet le 31 janvier 1951. Cet appareil, appelé Alouette 1, était destiné au travail agricole mais une version sanitaire fut également proposée, les civières étant placées à l'arrière de la carlingue. A noter que le cyclique se trouvait au plafond. Jean Boulet réussit à battre deux records du monde en circuit fermé sur Buc-Etampes-Rambouillet-Buc. Le premier sur la distance de 1000 km à la vitesse moyenne de 103,813 Km/h et en distance avec 1252,572 Km. Charles Marchetti et son équipe pensait déjà à une autre motorisation, les moteurs à pistons étant lourds et peu performants, et s'intéressa de près aux turbines. La rencontre était inévitable avec Joseph Szydlowski, Président de TURBOMECA. Une commande était passée pour l'Artouste 1 de 250 cv mais au cours de la visite, il découvrit l'Artouste 2 de 450 cv qui sera utilisée à 350 cv. L'appareil selon eux devait offrir 5 places, être polyvalent, léger et contenter aussi bien civils que militaires. Les travaux pouvaient commencer en ce qui concerne l'Alouette 2 SE 3130. Deux prototypes furent commandés par la DTI (Direction Technique et Industrielle)

Mais comment se présente l'Alouette 2 en 1955 ?

◀◀◀ 1 [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) ▶▶▶