

Une Alouette II "patentée" (I)

Par Gérard HENRY, pilote d'essais.

Cet appareil, dont je n'ai pu retrouver, ni le numéro, ni le nom de la société propriétaire, ni le nom du pilote qui était aussi le PDG de sa société, avait été acheté quelque quatre mois auparavant. Le pilote volait huit à neuf heures par jour, sept jours sur sept !

Ceci étant, je vais vous conter l'aventure de cette machine du jour où elle est arrivée à Calgary, à la Société des Frères Bullock, en vue d'y subir une révision générale (la Société des Frères Bullock était agréée pour effectuer ces révisions).

Nous faisons, Monsieur Georges MATTE, Directeur de l'après-vente, et moi-même, une visite de tous les utilisateurs des matériels de la Société Aérospatiale en Amérique du Nord. Comme je l'ai dit plus haut, j'étais à Calgary, chez les Frères Bullock, lorsque cette Alouette 2 est arrivée en vol depuis les "North West Territories" pour subir une révision générale à la mi-septembre 1971. Le pilote s'est posé sur le parking, face au hangar, a signé quelques papiers et a voulu s'éclipser rapidement en prétextant qu'il avait un avion à prendre pour rentrer chez lui. Je l'ai arrêté pour lui poser quelques questions car, en regardant l'appareil, mon attention avait été attirée d'abord par les câbles de tierçage dont les masselottes étaient entourées de gaines de cuir cousues; puis par une planche de bord réduite à sa plus simple expression.



Photo de la console d'instruments réduite à sa plus simple expression.

Photo Aérospatiale # 48906.

Réponses : Pour les câbles, il n'avait pas le temps de graisser les masselottes tous les matins, alors il avait emprisonné de la graisse dans des gaines de cuir cousues. Inutile de dire que par la force centrifuge, il n'y avait plus un soupçon de graisse et le cuir était devenu dur comme du bois. Les masselottes n'étaient plus graissées depuis belle lurette !

Pour le tableau de bord : Il m'a dit n'avoir pas besoin de tous les instruments pour les vols qu'il faisait et qu'ainsi il avait gagné en poids environ 20 livres ... Et comme il était payé au tonnage transporté, c'était tout bénéfice.

Pour conclure, il m'a dit que l'appareil vibrait beaucoup, ce qui l'inquiétait.

Un des Frères Bullock m'a alors demandé si j'étais d'accord pour faire immédiatement un petit vol de contrôle afin de donner mon avis sur l'état de l'appareil. J'ai évidemment accepté.

- "Peut-on participer au vol avec le Chef Mécanicien ?"
- "Bien évidemment".

Nous étions donc quatre dans cet hélico : un des Bullock, Monsieur Matte, Le Chef Mécano et moi-même. Avec 100 litres de pétrole, nous étions bien en dessous du poids maximum autorisé. Centrage légèrement avant. Mise en route turbine sans problème. Les vibrations ont commencé vers la fin de l'embrayage rotor. Au sol et au régime nominal de décollage, les vibrations étaient fortes avec un balourd très accentué.

J'ai alors tiré sur le pas général pour me mettre en vol stationnaire ... Dès qu'il eut quitté le sol, l'hélico a basculé vers l'avant. Ma réaction a été évidemment de tirer le manche en arrière pour rétablir l'assiette et ... je me suis trouvé en butée arrière de manche ! ... Avec la machine qui partait en translation !

Atterrissage immédiat en glissant sur les patins et immobilisation. Arrêt moteur et rotor. Que s'était-il passé ?

Après investigations, nous avons découvert que la longueur des bielles de commande longitudinale du manche situées sous la cabine, avaient été modifiées ! Le pilote, interrogé le soir même par téléphone, a répondu qu'effectivement il avait modifié la longueur des bielles car, ne faisant que du transport par cargo sling et étant de poids léger (il était donc toujours en centrage très arrière) et de petite taille, il lui était inconfortable de piloter avec le bras tendu vers l'avant. Sa modification ramenait donc le manche au neutre dans ses configurations de vol. Inutile de dire que ce genre de modification n'était pas faite en accord avec le Ministère des transports ! Pendant la révision générale, les bielles ont été ramenées à leurs dimensions normales.

Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Elle a une fin tragique que j'ai apprise quelque deux mois plus tard. Ce pilote farfelu, faisant également fonction de mécanicien (pour faire des économies), ignare des principes élémentaires de vol des hélicoptères, a décidé un jour qu'il était anormal que les pales du rotor de queue de l'Alouette 2 soient articulées en battement ! Il faut graisser les roulements quotidiennement ... C'est fastidieux ... D'ailleurs les pales du Bell ne sont pas articulées, donc c'est inutile ! Il a alors serré à mort les boulons des étriers d'articulation afin d'immobiliser les pales en battement ! Tout ceci a été rapporté plus tard par des témoins. D'après ces mêmes témoins, le vol suivant a duré environ 15 minutes et le rotor de queue s'est détaché. Le crash s'est produit quelque 500 pieds plus bas parmi des rochers. Le pilote a été tué sur le coup.

Par la suite la famille du pilote a intenté un procès à la Société Aérospatiale au prétexte qu'il n'était pas dit dans le manuel de vol qu'il était interdit de rigidifier les pales du rotor de queue. Le représentant du Ministère des transports a remis les choses au point à notre avantage, et la famille a été déboutée de toute prétention (ils nous réclamaient 1 million de \$).

Ceci est l'histoire de cette Alouette 2, qui n'a pas vécu longtemps.

Gérard HENRY, le 26 avril 2007.

(1) Terme québécois signifiant "inventé" ou "bricolé".