



Hélicoptère cinquantenaire construit autour d'une bulle, d'une structure en tubes et d'une turbine, l'Alouette II de Pascal Petitgenêt en attente de ravitaillement sur une banquise au Groenland. Antoine Grondeau

Une escouade d'hélicoptères franchit l'Atlantique, pour fêter le centenaire de cette invention française

De Paris à Oshkosh en sauts de puce

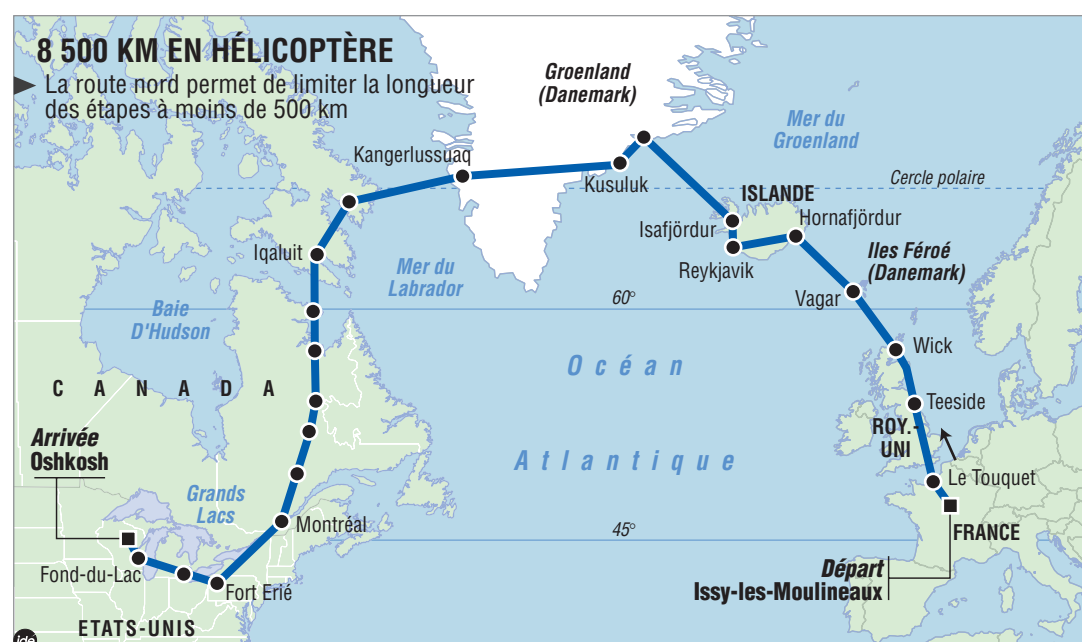
Plusieurs passionnés de l'Union française de l'hélicoptère sont partis d'Issy-les-Moulineaux, le 14 juillet dernier, pour se rendre à Oshkosh, au nord de Chicago, où se tient ce qu'on pourrait qualifier de la plus grande fête aéronautique du monde. Ils tiennent, par ce raid hors normes baptisé « Héli-Venture 2007 », à marquer le 100^e anniversaire de cette invention, que l'on doit à trois Français, Paul Cornu, Louis Breguet et Maurice Léger. Arrivée prévue aujourd'hui.

De notre envoyé spécial en Atlantique Nord

UN VOL d'hélicoptère est souvent qualifié de saut de puce. La semaine dernière, une escadrille de ces drôles de machines s'est élancée, tels des gamins jouant sur les rochers, sautant d'île en banquise pour rallier, en 26 étapes, Oshkosh au nord de Chicago depuis Issy-les-Moulineaux. Mais au-dessus de l'Atlantique Nord, le moindre faux pas, dû à un moteur récalcitrant ou à une météo mauvaise, est sanctionné au mieux par un atterrissage sur la calotte glaciaire ou le permafrost, au pire par un plongeon dans l'eau glacée. Le temps de survie se compte alors en minutes.

Se rendre outre-Atlantique, même à bord d'une machine moderne fiabilisée, reste, cent ans plus tard, un pari osé. La faible autonomie de l'hélico, de l'ordre de trois heures, oblige à passer par le Grand Nord : Écosse, Islande, cercle polaire au Groenland puis l'extrémité septentrionale du Canada. C'est aussi la route plus longue avec 9 000 km, 26 étapes et une cinquantaine d'heures de vol. Seuls moments de grand beau temps, le départ d'Issy-les-Moulineaux sur arrière-plan de tour Eiffel, quelques minutes avant le défilé du 14 juillet, est suivi d'une escale pour briefing technique au Touquet.

Dès la ville de Wick, à l'extrême nord de l'Écosse, les plafonds bas et le crachin sont au rendez-vous d'HéliVenture. Un défilé de mode très spécial y attend les équipages. Il s'agit d'essayer les combinaisons de survie avant de survoler la mer. Ici, de tels vêtements, proches de ceux d'un cosmonaute, ne sont pas inhabituels. « On ressemble à des pingouins », lâche Bruno Lamos qui peine à articuler avec la cagoule serrée sur les joues. Ce pilote parisien est accompagné par Marc Mongeau, un mécanicien canadien qui a beaucoup bourlingué dans le Grand Nord.



À l'arrivée à Vagar, aux îles Féroé, Gérard David, qui vole avec Michel Fabry sur un Écureuil, a du mal à se décoller de son siège, tellement il a transpiré...

Soudain, l'alarme retentit

Une demi-heure après le départ de Wick, l'alarme de défaut de génératrice s'est allumée, montrant que l'énergie électrique n'était plus produite. Heureusement, la turbine tourne toujours sans broncher. Indépendante du circuit électrique, elle n'a pas de raison de s'arrêter. Avec le stress, Gérard l'a oublié et s'inquiète car les instruments de bord s'éteignent les uns après les autres. La sueur coule abondamment quand la pression d'huile chute et que le niveau des réservoirs descend plus vite que prévu. Les ampères étant de plus en plus rares, la radio s'arrête aussi. Un émetteur et un GPS portables permettent de terminer l'étape où une réparation du contacteur défectueux est tentée. Une courroie de transmission défaillante oblige le Robinson 44 de l'équipage belge à renoncer en Islande.

Le Groenland, prochaine difficulté, se mérite. De Reykjavik en Islande, il faut d'abord gagner Kulusuk sur la côte est, puis Kangerlussuaq de l'autre côté de

la calotte glaciaire. En gros, il s'agit de suivre le cercle polaire. Facile sur une carte, plus dur en réalité. La météo annonce une dépression et des températures négatives dès 2 500 mètres. En clair, cela signifie que moteur, rotor et instruments peuvent givrer et provoquer un crash. HéliVenture décide faire étape, pour la nuit, à Kulusuk. Consolation, l'approche, sur une piste en gravier cachée derrière une colline, est somptueuse. Il faut virer entre mer et pics au-dessus des icebergs. Les glaciers tombent des montagnes et viennent mourir dans la mer. La glace bleutée se reflète dans l'eau turquoise. On dirait le Mont-Blanc baignant dans les eaux polynésiennes.

Pour fêter ce centenaire, Pascal Petitgenêt et David Dahdi ont choisi un hélicoptère cinquantenaire. Leur Alouette II, numéro 1003, troisième appareil de la série, date de juin 1956. Ancien de l'aéronavale, considéré comme un des meilleurs spécialistes en volure tournante, Pascal l'a restaurée dans l'état d'origine. Avec une vitesse de 160 km/h, le tout premier hélicoptère de l'ex-Aérospatiale reste lent par rapport aux Écureuil, qui dépassent les 210 km/h. Sur tout, son poids avec le surcroît de carburant limite ses performances.

Avec ses 3 000 mètres, l'altitude moyenne des

Alpes, le Groenland est un mur pour la vénérable 1003. Premier essai : « Je tenais le manche entre les genoux tellement il vibrait. Impossible de monter », raconte Pascal qui doit s'arrêter au premier tiers. L'atterrissage en choisissant un rocher est jugé par ses pairs comme la meilleure décision.

L'équipage, qui avait suivi un stage de survie avant le raid, passe la nuit sur la calotte glaciaire. Ces teigneux ne jettent pas l'éponge et décident de continuer vers Oshkosh. L'aéronef de collection est allégé. On embarque le carburant juste nécessaire pour arriver à mi-parcours, improvisé sur le site d'une ancienne station radar américaine de la guerre froide où un avitaillement est organisé. L'Alouette doit passer.

Des ours curieux

Aux commandes d'un Agusta 109, biturbine italien rapide qui peut voler aux instruments, François Minard joue un précieux rôle de chien de garde. Des situations vécues dans le désert lors des nombreux Paris-Dakar qu'il a suivis à celles de la banquise, il n'y a que très peu de différence. Pierre Bergé, le cocréateur de la maison de mode Yves Saint Laurent, n'a pas pu prendre le départ d'HéliVenture aux commandes de cet Agusta qu'il pilote habituellement. Il l'a confié à François, son copilote.

Les contrées canadiennes sont-elles plus clémentes ? « Ici, les lacs dégèlent seulement en juillet et les rafales de neige peuvent arriver début août », explique le pompiste d'Iqaluit, la première escale aux Amériques, dans le territoire du Navanut.

Depuis cet ancien comptoir de la baie d'Hudson, la traversée du Canada vers Montréal est interminable avec 3 500 km. On survole d'abord des paysages lunaires avec une maigre végétation, puis les rochers disparaissent dans les forêts parsemées de lacs. Une escale imprévue peut également dégénérer. Les maringoins, ces moustiques gros comme des guêpes, attaquent. Autre familier des lieux, l'ours souvent curieux peut s'intéresser de près à un hélicoptère. Les grizzlis, bruns, sont moins redoutables que les blancs venus du pôle, affirment les Inuits.

Mais la récompense est à la mesure de l'effort. Au meeting d'Oshkosh, les machines d'HéliVenture paraderont devant quelque 700 000 spectateurs, qui à n'en pas douter salueront l'exploit à sa juste mesure.

THIERRY VIGOREUX

La plus grande fête aéronautique du monde

■ Du Spirit of Saint Louis, l'avion avec lequel Charles Lindbergh traversa l'Atlantique en 1927, au SpaceShipOne, le premier avion privé à avoir réalisé, en 2004, un vol spatial, en passant par l'A300-600ST Beluga, l'avion-cargo transportant le plus gros volume au monde, ou le Virgin Atlantic Flyer de Steve Fossett, recordman du tour du monde sans escale, toute l'aéronautique d'hier, aujourd'hui et demain, semble s'être donné rendez-vous à Oshkosh.

Mais pendant la fête, le business continue. Même en vacances, l'Amé-

rique aéronautique travaille. Les dirigeants des grandes sociétés viennent discuter affaires en short autour d'un avion de collection ou d'un prototype. Phil Condit, l'ancien président-directeur général de Boeing, aime montrer son biplan Stearman. Parmi les habitués de ce rassemblement, Warren Buffet, le gourou de la finance (Berkshire Hathaway), propriétaire de NetJets, vient évaluer les dernières tendances de l'aviation générale. John Travolta visite Oshkosh aux commandes de son Boeing 707. L'acteur Harrison Ford, propriétaire d'un

petit monomoteur Husky et d'un hélicoptère, préside l'association des Youngs Eagles. Son objectif : offrir un million de baptêmes de l'air à des moins de 20 ans.

Et nos petits Français dans tout ça ? Ils seront là pour témoigner, pour rappeler que le premier vol de l'histoire eut lieu près de Lisieux, en novembre 1907. Aux commandes, Paul Cornu, qui a atteint l'altitude vertigineuse de 1,5 mètre, en vol vertical libre, pilote à bord et personne au sol pour le maintenir. L'idée du vol stationnaire est cependant beaucoup plus ancienne puis-

que le premier croquis remonte à Léonard de Vinci (vers 1490). Plus près de nous, en 1863, le Français Gustave de Ponton d'Amécourt conçoit un appareil à vapeur à deux rotors contrarotatifs. Si la machine est trop lourde pour voler, son auteur restera dans l'histoire comme l'inventeur du mot, à partir de deux mots grecs, helix, hélice, et pteron, aile. En 1877, l'Italien Enrico Forlani réussit à faire voler un modèle réduit à vapeur pendant une vingtaine de secondes à six mètres de haut.

T. V.



EAA