

MEMOIRE DE L'ARBAS

Le Bulletin

Arbas – Castelbiague – Chein – Fougaron – Herran – Montastruc-de-Salies – Montgaillard-de-Salies – Rouède – Saleich - Urau



P2 : Ecole MONTGAILLARD vers 1915



P16 : La famille BARATAS à URAU



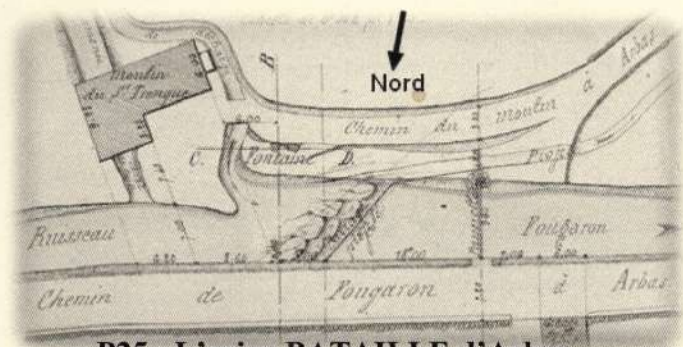
p4 : La grotte de LESPUGUE



P38 : 1969 un hélicoptère s'écrase



P24 : Sorties d'une journée



P25 : L'usine BATAILLE d'Arbas

Numéro 71
Pâques 2023

Association Mémoire de l'Arbas
Loi du 1^{er} juillet 1901

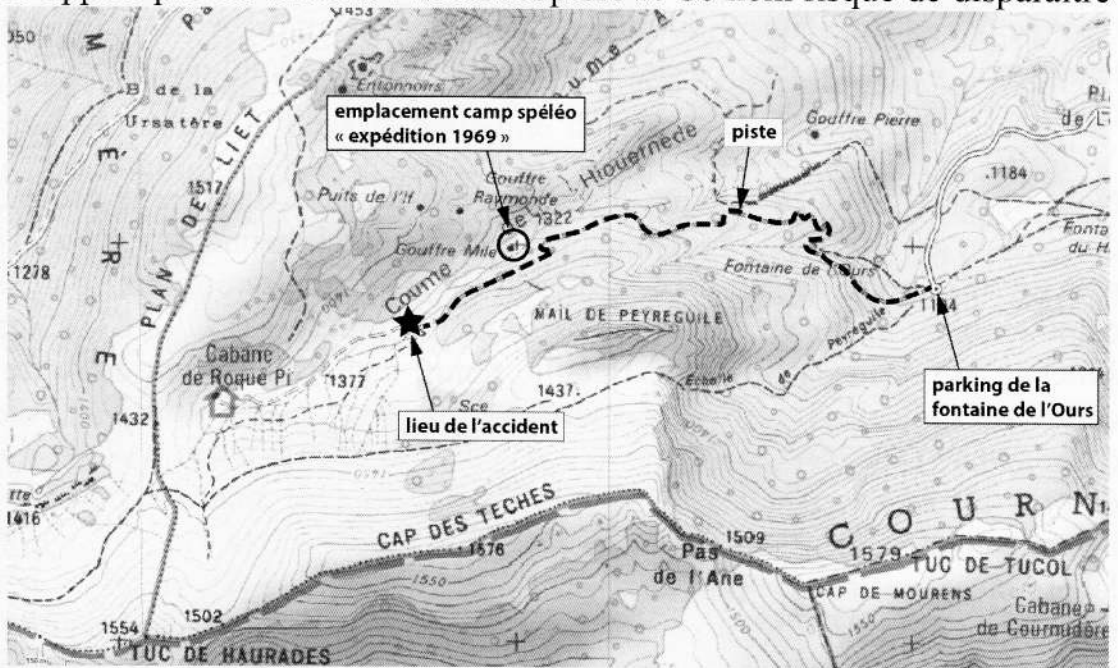
3,5 €

EN 1969, UN HELICOPTERE S'ECRASE SUR LES ESTIVES DE PALOUMERE

En 1969 un hélicoptère s'écrasa sur les estives de Paloumère. La carcasse y est restée presque 10 ans. Elle se trouvait dans la partie basse de la Coume Ouarnède à la limite pré / forêt, à une altitude de 1350 m. Presque tous les habitants de la vallée sont allés la voir. Ce lieu est encore appelé par les anciens : « l'hélicoptère ». Ce nom risque de disparaître au fil du temps...

Été 1969.

C'est la quatorzième expédition spéléologique à la Coume Ouarnède organisée par les spéléos de Provence et de Marseille. Pendant toutes ces années, ils ont découvert



et exploré les gouffres les plus importants du massif : gouffre Pierre, gouffre Raymonde, le gouffre du Sarrat dech Méné, le Trou du Vent, la grotte du Goueil du Her etc. Plusieurs clubs ont ainsi participé à cette grande aventure notamment le Groupe Spéléologique de Provence et les scouts de la 2^e d'Aix. Cette dernière était dirigée par Pierre Gicquel, militaire de carrière. Grâce à sa situation professionnelle, ils avaient le soutien de l'armée et pouvaient bénéficier de l'acheminement du matériel par les airs. Une expédition durait en général un mois, il y avait 20 à 30 personnes en moyenne. Plusieurs tonnes de matériel étaient nécessaires pour une telle entreprise. Il était impossible de tout porter à dos d'hommes ! De plus la route n'existait pas encore !

De 1956 à 1962, le matériel était parachuté au-dessus de la Coume. Les avions décollaient de la BETA de Pau. Plusieurs types d'appareils ont été utilisés : des Dakota, des Nord 2500-1 etc. A partir de 1963, l'utilisation de l'hélicoptère a été préféré, plus pratique et plus efficace. Et puis la guerre d'Algérie venait de se terminer, il y avait une multitude d'appareils qui ne servaient plus... Le matériel était acheminé en voiture et en camion depuis Marseille, il était ensuite entreposé dans un pré à Arbas. De là, l'hélicoptère faisait des rotations entre le village et la Coume Ouarnède. De 1963 à 1968, c'était un Sikorsky qui faisait les navettes. En 1969, c'est la plus grosse expédition avec 34 participants, donc beaucoup plus de matériel ! Changement de modèle d'hélicoptère, il a été fait appel à un modèle plus puissant : le Vertol H-21C de fabrication américaine. Appelé communément « la banane volante ».

Malheureusement dès les premières rotations, l'appareil s'abîma sur la DZ (Drop Zone) de la Coume. Il n'y a pas eu de blessé grave.

Laissons Jean-Louis Chabrier qui était sur place ce jour, spéléo de l'EMP d'Aix¹, nous raconter cet accident :

« Vendredi 4 juillet 1969. Voyage en camion Saint Gaudens – Arbas et préparation du terrain pour l'hélicoptage. Le temps est magnifique ; tout s'annonce bien. Nous déchargeons le matériel et l'alimentation dans le pré du Maire, en les réunissant par ensembles de cinq cents kilos à destination de l'hélicoptère. Une équipe se met aussitôt en route pour le camp de base dans la clairière de la Coume, près du « Trou Mile », tandis



Le Vertol H-21 est un hélicoptère fabriqué par le constructeur américain Piasecki Helicopter de 1952 à 1964. Il a la particularité d'avoir deux rotors en tandem. Pour empêcher ces rotors de se toucher, les ingénieurs lui ont donné une forme bien particulière d'où son surnom « banane volante ». Cet hélicoptère a équipé plusieurs armées : Allemagne de l'Ouest, Canada, USA, France, Japon et Suède.

Il a été produit en 707 unités. Il pouvait transporter 22 passagers + les pilotes.

Le Vertol H-21 a été beaucoup utilisé lors de la guerre d'Algérie. L'armée française a cessé de l'utiliser fin des années 60.

qu'un groupe reste dans le champ pour assurer le chargement à chaque rotation. Tout Arbas est là pour attendre l'arrivée de l'hélicoptère. L'appareil arrive enfin, après une longue attente ; les vieux réflexes des expéditions des années précédentes reviennent et le chargement de l'hélicoptère est rondement mené. Priorité au gros matériel : tentes « Barnum » notamment. Les rotations se succèdent, assurant l'hélicoptage d'une partie du

matériel ; puis une nouvelle attente s'installe jusqu'au moment où « le Vieux ² » me fait demander au téléphone ; il m'apprend que là-haut, dans la montagne l'hélicoptère vient de s'écraser au sol (une « banane écrasée » diront certains en tentant de dédramatiser par ce trait d'humour) ! Heureusement pas de victime, sauf le co-pilote



qui est légèrement blessé. Mais il faut s'organiser pour la soirée et la nuit. Il me demande de prendre mes effets personnels, d'emmener le cuisinier avec ses affaires et de nous faire conduire par la jeep jusqu'au camp de base. Il me charge d'organiser le repas du soir ; pendant ce temps, le matériel restant sera porté à dos d'hommes jusqu'au camp de base. Evidemment, c'est la consternation dans l'équipe de chargement dans la vallée, et nous nous doutons bien que ce doit être le même sentiment là-haut ; l'expédition va-t-elle se poursuivre ? Mais ce que nous ne savons pas encore, ce sont les circonstances exactes du

« crash ». Nos camarades nous racontent un peu plus tard que la DZ se trouvant assez éloignée du camp lui-même, le pilote, voulant rapprocher davantage le déchargement du matériel et ainsi atténuer le portage restant à notre charge, s'est aventuré sur un terrain qui s'est avéré bourbeux. « À chaque rotation, précise Tracqui, la « banane » y creusait



un profond sillon. À un moment donné, la roue avant gauche de l'hélico s'est enfoncée sous une énorme motte de terre de deux à trois cents kilos, comme un soc de charrue », faisant pencher dangereusement l'appareil sur la gauche ; « ce qui a déséquilibré

l'appareil ». Pour éviter qu'il ne se couche, le pilote a tenté de redresser en inclinant de l'autre côté ; « mais la motte, en se détachant a brutalement déséquilibré l'appareil sur la droite, et il s'est couché dans un horrible bruit de pales en bois qui ont éclaté en envoyant des éclisses dans toutes les directions, ainsi que les masselottes en plomb qui les équilibraient ». Voyant cette catastrophe arriver, quelqu'un a crié : « Couchez-vous » ! Ce que tout le monde s'est empressé de faire ; enfin, presque : un élève, tétanisé, est resté debout, et a miraculeusement échappé aux pales de l'appareil qui en se brisant ont volé dans tous les sens, y compris dans sa direction où « une énorme éclisse est venue se planter dans la terre meuble juste à côté de lui ». Elle l'a fort heureusement épargné ! « Le pilote s'est extrait par la porte avant sans porter secours à son co-équipier ; puis, voyant que rien

n'explosait il est revenu vers l'appareil ». Sitôt au camp de base, je me rends sur les lieux de l'accident et constate les dégâts : sacs éventrés, matériel et denrées dispersés, un silence impressionnant domine le site où s'est immobilisé définitivement l'aéronef. Une forte odeur de kérosène imprègne l'air, et le ruisseau en a été contaminé. Comme des



somnambules, sans mot dire, mes camarades ramassent ce qui peut encore être récupéré.

Une atmosphère de désolation règne. Je croise l'équipage, penaud et visiblement très contrarié ; on le serait à moins. « On a cassé l'auto ! », me disent-ils. La joie et l'excitation de cette expédition ont momentanément disparu, et nous mesurons la gravité de la situation. Cependant une opération d'une telle ampleur ne peut pas s'interrompre, pour un accident tellement dommageable certes, mais aussi et surtout avec bonheur, sans victime ; et la routine reprend ses droits. Petit à petit le moral revient, et nos projets reprennent vie. »

Quelques jours plus tard l'armée récupérera le matériel le plus sensible et le plus important : le poste de pilotage, les appareils de communication. Par sécurité, les réservoirs contenant le kérozène fut vidé. Également les réservoirs d'huile furent vidangés.

« L'auto a été cassée » pour reprendre l'expression des spéléos ! Cet accident a coûté cher à l'armée, elle ne participera plus à ces héliportages ! De plus mai 68 est passé par là... les mentalités ont changé, fini les grandes expéditions avec un grand chef, une organisation et un planning sans faille. A partir des années 70, se sont plutôt des petits groupes qui arpenteront le massif d'Arbas où tous les spéléos seront au même niveau et auront tous leur mot à dire...

La carcasse de l'hélico est restée là pendant de nombreuses années. Il y avait toujours quelqu'un qui montait avec un tournevis et quelques clés pour démonter telle ou telle pièce, soit pour un usage précis ou tout simplement en souvenir. Les pièces les plus prisées furent démontées en premier notamment les roues et les sièges. Ce tas de ferraille dénotait dans ce paysage. Fin des années 70, la Mairie de

Herran sur une initiative de Serge Ribet décida d'enlever l'hélicoptère. L'armée donna son accord mais elle n'a pas voulu participer à l'opération. C'est l'entreprise Coma de Montréjeau qui s'occupa de

cette mission. L'appareil est découpé en deux, grâce à une scie à moteur, car trop lourd et trop long pour être transporté en un seul morceau. Les deux morceaux ont été tractés jusqu'à la fontaine de l'Ours par un GMC. Ils ont ensuite été chargés sur un Dodge de Coma direction Montréjeau. Là se terminera la vie de l'hélicoptère de la Coume !



Cette pièce en alu a été découverte lors d'une exploration dans un gouffre situé à 50 m de l'accident, en 2013.

Elle a sans doute été démontée par un curieux qui par la suite s'est rendu compte de son inutilité, il s'en est débarrassé en la jetant dans cette cavité ! Nous ne connaissons pas la nature de cette pièce. Nous l'avons démontée, les joints sont toujours intacts, l'intérieur est en parfait état. Pas de doute, c'était du bon matériel !

1- EMP d'Aix : école militaire préparatoire d'Aix en Provence, elle était composée de jeunes de 15 à 18 ans.

2- « le vieux », il s'agit de l'Adjudant-chef Michel Chaumès

Sylvestre Clément