

# L'Hélico de la Coume

**Expédition spéléologique 1969**  
GS Provence, 2<sup>e</sup> d'Aix et EMP d'Aix



Sylvestre Clément 2026

DOSSIER | N°7  
COUME



**Le camp des spéléologues en 1965 : la clairière des Aixois (ou clairière du Mile).**

Photo Jacques Jolfre

#### **Dossiers coume déjà en ligne sur [www.coume-ouarnede.fr](http://www.coume-ouarnede.fr) :**

- dossier n°1 : Dessins humoristiques de Bernard Orengo et de Christian Rey
- dossier n°2 : Norbert Casteret conférencier du gouffre de la Henne Morte
- dossier n°3 : Les secours à la Coume
- dossier n°4 : Lionel Jospin spéléologue
- dossier n°5 : Camp International à la Coume d'Hyournède
- dossier n°6 : Inventaires des cavités de la Coume
- dossier n°7 : L'Hélico de la Coume

**Photo couverture, l'hélicoptère en 1969.**

Photo Jean-Louis Chabrier

## **L'accident de la Banane volante**

Le transport aérien a joué un rôle crucial dans l'acheminement du matériel à la Coume, dès les premières expéditions des provençaux en 1956. Lors du camp de 1969, un Vertol s'abîme à la Coume lors d'un portage. Il n'y a pas eu de blessés mais l'armée arrêta net son soutien aux spéléologues !

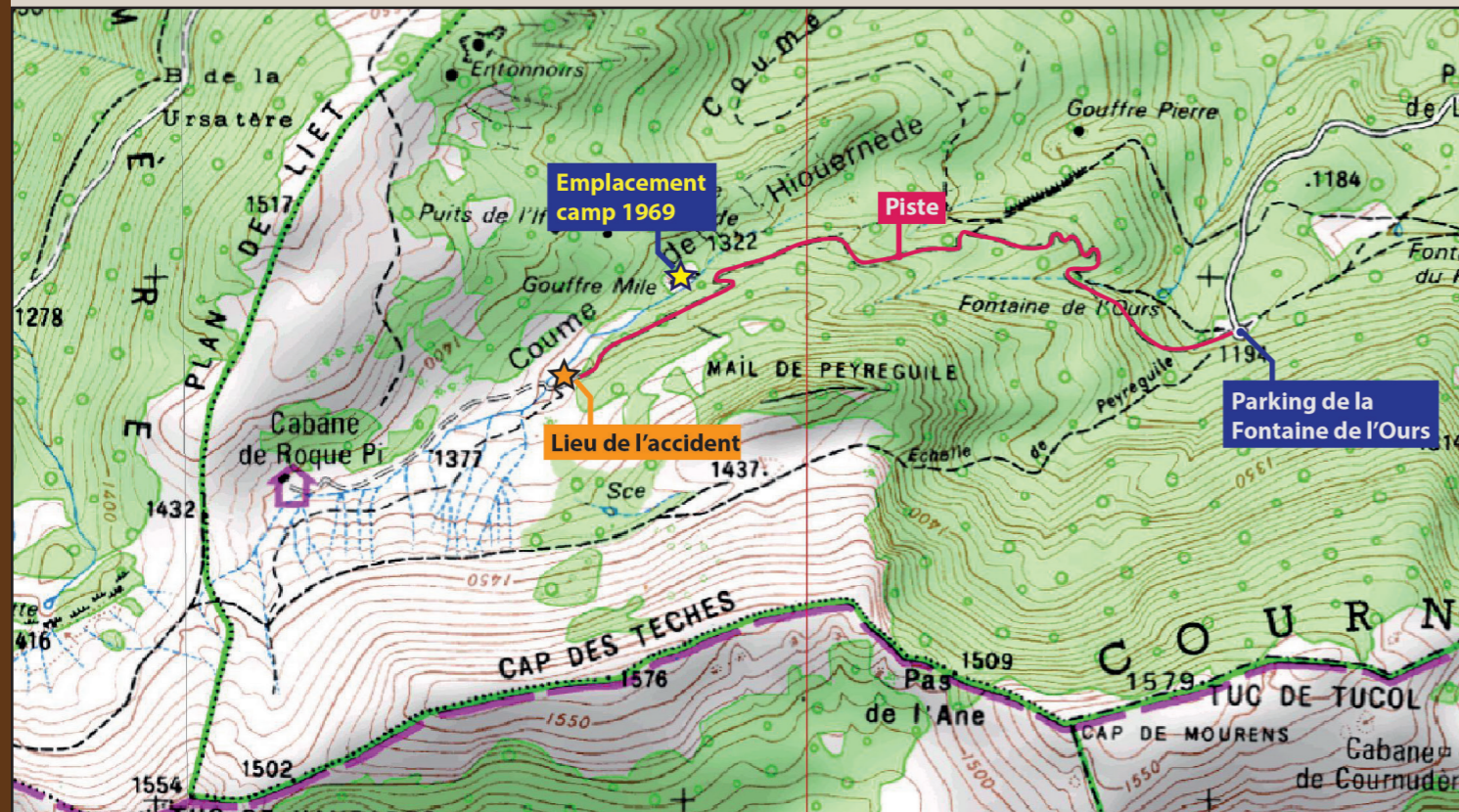
La carcasse est restée pendant dix ans. Elle se trouvait dans la partie basse de la Coume Ouarnède à la limite pré / forêt, à une altitude de 1350 m. Ce lieu est encore appelé par les anciens : « l'hélicoptère ».

Été 1969. C'est la quatorzième expédition spéléologique à la Coume Ouarnède organisée par le Groupe Spéléologique de Provence, les scouts de la 2<sup>e</sup> d'Aix et l'EMP d'Aix. Les scouts étaient dirigés par Pierre Gicquel, militaire de carrière. Grâce à sa situation professionnelle, ils avaient l'appui de l'armée pour la logistique et ils pouvaient bénéficier de l'acheminement du matériel par les airs. Une expédition durait en général un mois. Il y avait vingt à trente personnes en moyenne. Plusieurs tonnes de matériel étaient nécessaires pour une telle entreprise. Il était impossible de tout porter à dos de mules. 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. À partir de 1963, l'utilisation de l'hélicoptère a été préférée, 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. Delà 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 trente-quatre 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, spéléologue de l'EMP d'Aix, 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 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 » 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.

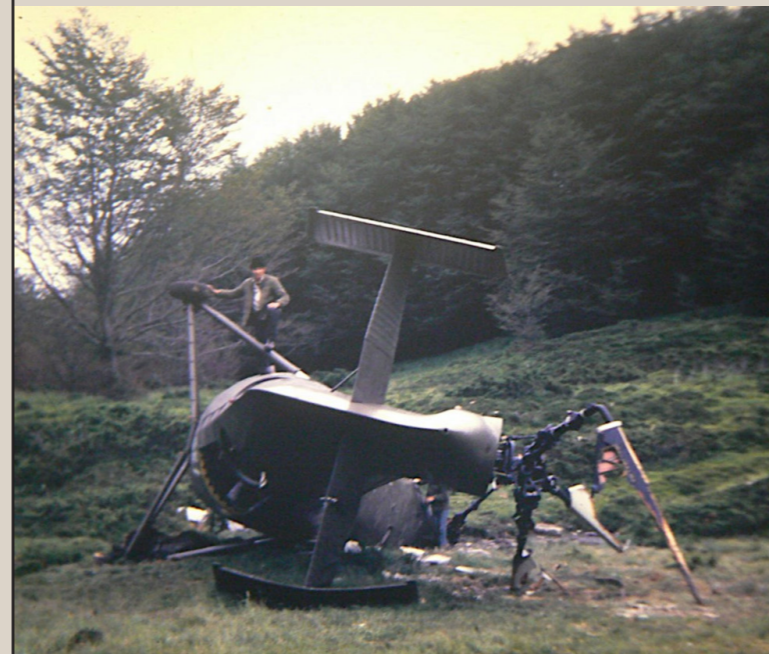
Evidemment, c'est la consternation dans l'équipe de chargement dans la vallée, et nous nous doutons bien que ce doit être le même sentiment là-haut ; l'expédition va-t-elle se poursuivre ? Mais ce que nous ne savons pas encore, ce sont les circonstances exactes du « crash ». Nos camarades nous racontent un peu plus tard que



L'hélicoptère en 1969 avec les recommandations de l'armée bien visibles !  
Photo Jean Bariod

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'explodait 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 sonnambules, 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. »



L'hélicoptère en 1969.  
Photo Jean-Louis Chabrier



L'intérieur de l'hélicoptère en 1969.  
Photo Jean Bariod

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

L'auto a été cassé pour reprendre l'expression des spéléologues. Cet accident a coûté cher à l'armée, elle ne participera plus à cette aide si précieuses pour les explorateurs. Début des années 70 marqua la fin des grandes expéditions lourdes, le matériel devenait plus léger. Il fallait deux fois moins de matériels et de personnes pour atteindre le même objectif. Il y a aussi eu une évolution des mentalités et de la vision hiérarchique de la spéléo.

La carcasse de l'hélico est restée là pendant de nombreuses années. Il y avait toujours quelqu'un - principalement les habitants de la vallée - qui montait avec un tournevis et quelques clés pour démonter tel ou telle pièces, 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. Sa carcasse ne fut pas épargnée par les grafitis.

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 tracté jusqu'à la fontaine de l'Ours par un GMC. Ils ont été ensuite chargé sur un Dodge de la Coma, direction Montréjeau. Là se terminera la vie de l'hélicoptère de la Coume !

# Treizième expédition à la Coume-Ouarnède LES SPÉLÉOLOGUES PROVENÇAUX A LA CONQUÊTE DES DERNIERS MÈTRES DU MASSIF DE L'ARBOIS

Toulouse. — Les spéléologues marseillais et aixois qui installent actuellement leur camp de base vont entreprendre une nouvelle expédition — la treizième — dans la « Coume Ouarnède », située dans le massif de l'Arbas (Haute-Garonne). L'expédition se terminera le 5 août.

Ils vont essayer de réaliser enfin la liaison entre le gouffre Pierre, la résurgence du Coueil-di-Oer, la grotte de Pène-Planque et le gouffre du pont de Gerbaut.

Les spéléologues s'occupent plus particulièrement cette fois-ci de l'exploration des réseaux profonds du pont de

Gerbaut, et de la suite des galeries Bernadette découvertes en 1963 par les Aixois. Ils prospecteront également les galeries abordées en 1967 par le groupe de Provence.

## A MOINS 700

Les plongeurs du groupe d'étude et de plongée souterraine de Marseille tenteront de franchir le siphon à la cote — 700 dans le gouffre Pierre, et le siphon du Goueil-di-Oer.

Cette expédition doit permettre l'achèvement de l'exploration intégrale du réseau « Trombe », dont le pivot reste le gouffre Pierre, clé du sys-

teme qui fut découvert en 1956 par Pierre Gicquel.

Depuis, ce réseau a fait l'objet de plusieurs expéditions qui ont toutes buté sur les siphons. Sur douze mille mètres de galeries, un maillon manque donc. Il serait d'une longueur de trois cents mètres en cheminement et de trois cents mètres de dénivellation. Les plongeurs vont tenter de le franchir.

L'école militaire préparatoire d'Aix-en-Provence, les spéléologues d'Aix, ceux de Marseille, avec le groupe d'étude et de plongée souterraine de Marseille participent à cette expédition.

## UN HELICOPTERE ACCIDENTE

Saint-Gaudens. — Un hélicoptère chargé du transport du matériel destiné à l'expédition spéléologique de la « Coume Ouarnède », dans le massif d'Arbas, a été accidenté dans la soirée de vendredi, près de Herran.

L'appareil s'est abattu au moment où il tentait de décoller, au lieu-dit « Le Plantillet », à environ 1.200 mètres d'altitude. Il venait de terminer sa mission et s'apprêtait à regagner Pau où il est stationné. Le copilote a été légèrement blessé. Le pilote est sorti indemne de l'accident.

L'hélicoptère début des années 70, le démontage sauvage a déjà commencé.

Photo Jean-Louis Chabrier





L'hélicoptère début des années 70, les curieux visitent l'épave.  
Archive Mémoires de l'Arbas

L'hélicoptère début des années 70, libre expression !  
Archive Mémoires de l'Arbas



Le Vertol H-21, hélicoptère de transport lourd à usage militaire, est construit par la société américaine Piasecki Helicopter puis par Boeing 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, Suède... Il a été produit en 707 unités. Il pouvait transporter 22 passagers + les pilotes.

L'armée française l'utilisa pendant la guerre de l'Algérie de 1955 à 1960. Il fut remplacé par le Sikorsky H-34.

Le H-21 a été développé pour être utilisé en mer sur les porte-avions, ce qui le rend peu adapté à l'environnement montagneux de l'Algérie. Des points faibles sont rapidement apparus, en particulier ses trains d'atterrissage, ce qui pourrait être la cause de l'accident survenu à la Coume.

E. Bosc et C. Malcros ont réalisé un important travail sur les aéronefs de l'ALAT. Ils évoquent ce problème des trains d'atterrissage sur le Vertol H-21 :

*« Autre point faible de la Banane, ses trains d'atterrissage. Ils sont souvent endommagés sur les terrains rocailleux, car du fait de sa puissance limitée, l'appareil peine à marquer le stationnaire et doit souvent garder une petite composante de vitesse horizontale : si par malheur le train principal vient à toucher un obstacle le bras de levier arrache le train. Le pilote se retrouve alors dans une situation délicate. Il ne peut poser l'appareil sans que celui-ci ne se couche. Du coup, les rotors risquent d'éclater en touchant le sol, de détruire par les efforts engendrés les Boîtes de Transmission Principale et les pales tordues peuvent éventrer la cellule. De plus les fixations du train sont juste en-dessous du réservoir structural, leur arrachement conduisait souvent à une fuite de carburant*

*fortement inflammable se vaporisant à une dangereuse proximité des conduits d'échappement du moteur, déclenchant ainsi la possibilité d'un incendie, avec une grosse probabilité d'explosion. »*



Cette pièce en alu a été découverte lors de l'exploration d'un gouffre situé à 50 mètres de l'accident, en 2013. Elle a sans doute été démontée par un promeneur. Il l'a abandonné en la jetant dans cette cavité se rendant sans doute compte de son inutilité.

Nous ne sommes pas en mesure de déterminer d'où provient cette pièce de l'appareil. Nous l'avons démonté, les joints sont toujours intacts, l'intérieur est en parfait état.

Photo Aude Delpech



**Philippe devant le lieu-dit L'Hélicoptère en 2025. Il ne reste plus aucune trace de cet accident. L'épave se trouvait dans la zone marécageuse du ruisseau.**

Photo Christophe Alet