

Hélicoptères

pour

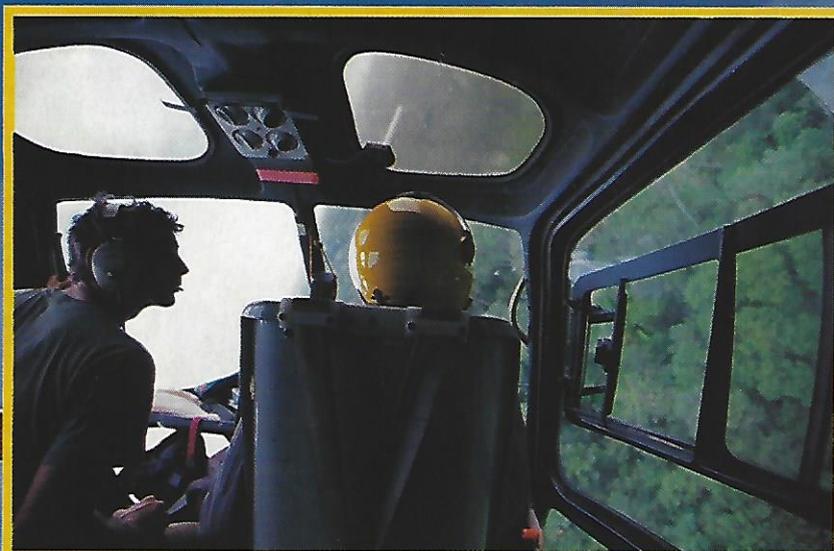
Par François BLANC -
Photos : Nathalie ORTEGA, François BLANC et Héli Partners.

Chercheurs



Dans une moiteur d'étuve, en pleine forêt amazonienne, des hommes creusent, fouillent et tentent d'arracher à la terre ces pépites qui, depuis des siècles, attisent la fièvre des chercheurs d'or. Aujourd'hui, sur les chantiers aurifères de la Guyane française, l'hélicoptère devient l'outil aérien privilégié des prospecteurs, qu'il s'agisse de leur ravitaillement en carburant, en outillage ou en vivres. Action en milieu... extrême.

d'or



▲ Le travail aérien en hélicoptère connaît rarement les approches en douceur. Descentes en spirale et prises d'angle généreuses se succèdent à longueur de journée. Atterrissage imminent...





▲ Pour l'Écureuil AS 350 B2, la limite de charge n'interdit pas d'emporter tous ces fûts vides. Mais pour le pilote, la manœuvre exige une grande précision du geste...

D Le thermomètre indique 25 °C. Le jour vient à peine de se lever. Autour de l'hélibase, la forêt se réveille doucement, déjà toute remplie de bourdonnements, de chuintements, de croassements et de murmures impatients. Ici grouille la vie. Sous toutes ses formes. Dans la moitié de la jungle équatoriale toute proche, le pilote se dirige vers sa machine. Effluve de kérosène. Aujourd'hui, l'hélicoptère est attendu sur une quinzaine de sites. La journée sera chaude. Transfert de personnels de chantier, déplacement d'une motopompe, dépose de fûts de gas oil vides, transport de réserves de carburant pour les groupes électrogènes, les moteurs hors-bord ou les engins utilitaires, livraison d'outillage ou de vivres : les missions du jour ressemblent à toutes celles que Michel Beaujard mène à bien dans le secteur depuis quatre ans. Par tous les temps. Comme chaque fois, le pilote va devoir

donner le meilleur de lui-même. Et de sa machine. L'hélicoptère, un Écureuil AS350 B2, vient de bénéficier des dernières vérifications du mécano. Visite prévôl. La course contre la montre peut commencer. Le menu de la journée soigneusement noté sur une feuille de papier déposée près de lui, la main gauche déjà occupée à programmer le GPS, le pilote a activé la radio de bord. Montée en régime et en température de la turbine. Traction sur la commande

de pas général. Docile, l'appareil décolle rapidement. Le premier rendez-vous de la journée est à 20 minutes de vol.

> **A perte de vue, la grande forêt amazonienne**

Recouvert aux trois quarts d'un épais tapis forestier, le département de la Guyane présente un relief peu mouvementé. A perte de vue, la jungle étale son exubérance de verts et d'ocres, sillonnée par d'innombrables cours d'eau, depuis l'invisible crique, ou ruisseau, jusqu'au fleuve lancé en zigzag vers l'océan Atlantique. Sous ces latitudes, certains arbres dépassent les 70 mètres de hauteur. Pour le pilote, le survol quasi permanent de zones dites inhospitalières exige une maîtrise consommée de la navigation, une savante gestion du stress et des réflexes dignes d'un pilote de chasse. Une panne moteur - l'hélicoptère monoturbiné, reste la formule la plus prisée des exploitants, eu égard à son excellent rapport poids/puissance et à son régime relativement économique -, au-dessus de l'« enfer vert », pourrait très vite tourner à la catastrophe. *« S'il faut se poser en urgence, le pilote ne dispose que de quelques secondes pour prendre sa décision. Soit il repère instantanément une zone où la végétation est plus rare, ce qui peut signifier la présence d'une crique ou d'un plan marécageux. Il déclenche alors une autorotation en direction de cette zone. Soit il évolue en secteur dense. Dans ce cas, il ne lui reste plus qu'à cabrer sa machine et tenter de l'« accrocher » à un arbre, en espérant que l'hélico veuille bien s'y immobiliser sans trop de casse. C'est pour cela que nous sommes tenus, entre autres, d'emporter une corde de 50*

mètres dans notre équipement de base. Elle peut nous permettre de descendre de l'arbre sans aide extérieure... », explique Michel Beaujard. À mes sensibles s'abstenir. À côté de la fameuse corde, Michel emporte une trousse de premiers secours, quelques outils, une ration de survie, un bon couteau, une lampe et... un fusil. *« L'arme est obligatoire. Heureusement, je ne m'en suis jamais servi... »*, précise Michel. Le GPS suspendu au plafond de l'hélico est une unité autonome. Le pilote pourra l'emporter avec lui et l'utiliser au sol si, d'aventure, il était amené à effectuer une marche imprévue. La consigne passée à tous les navigants, chasseurs et autres randonneurs perdus en forêt : suivre le premier cours d'eau rencontré. Chaque rivière, en principe, conduit à une zone habitée. Une combinaison de vol, de solides chaussures et un casque complètent l'équipement du pilote. Pas de place pour le superflus.

> **Premières rotations**

Lancé à plus de 200 km/h, à quelques dizaines de mètres au-dessus de la cime des arbres, l'Ecureuil suit un cap très précis. Collectées au fur et à mesure des liaisons effectuées par le pilote depuis son arrivée dans la région, les coordonnées de tous les points de poser ont été inscrites dans la mémoire du GPS. Pour Michel Beaujard, pilote chez Heli Partners, l'une des cinq entreprises de transport et de travail aérien par hélicoptère en opération dans le ciel de Guyane, tout l'art consiste à organiser ses rotations en fonction de l'implantation géographique des chantiers à visiter (les uns par rapport aux autres), des temps de vol prévus, de la charge annoncée par chaque client et des besoins en kérosène de l'hélico.

▼ Le département de la Guyane présente des paysages peu accidentés, recouverts de forêt et sillonnés d'innombrables cours d'eau.





Avec une consommation moyenne de 180 litres à l'heure, mieux vaut viser juste et se ménager des pauses carburant au bon moment... Une vaste clairière vient d'apparaître devant l'Écureuil. Le premier point de poser est en vue. Soigneuse-



ment empilés les uns sur les autres, en bordure de forêt, des centaines de fûts vides attendent d'être acheminés vers une citerne de ravitaillement. Pour le pilote, la mission consiste maintenant à déplacer cette « montagne » de cylindres métalliques. Michel effectue un virage serré, en descente spiralée, au-dessus de la zone dégagée. Contact sol. La manœuvre n'a pris que quelques secondes. A des années lumière du transport de passagers, l'hélicoptère de travail aérien fonctionne souvent aux limites de ses capacités techniques. Dans la cabine, Sébastien, le partenaire de Michel, ne prête plus aucune attention à ces prises d'angles impressionnantes. Pas plus qu'à l'accélération phénoménale encaissée. Question d'habitude. Coupure moteur. La turbine se tait : pour ce travail, la mise en place va prendre un peu de temps. Inutile de gaspiller le kéro. Placés dans un grand filet, les 18 fûts de 15 kg chacun ne posent aucun problème de poids. A l'élingue, FAS350 B2 est capable de soulever plus d'une tonne. En revanche, le pilote

▼ Le rétroviseur et le crochet de transport à l'élingue constituent l'équipement de base de l'hélicoptère de travail aérien.



est doublement inquiet. D'abord, la corde qui relie le filet à l'hélico lui semble trop courte. Ensuite, le client avait annoncé 200 fûts à évacuer. Or, Michel évalue le tas à au moins 500 pièces ! Il faudrait beaucoup plus de deux heures pour tout déplacer. Et d'autres clients attendent l'hélico dans la journée. En professionnel consciencieux, le pilote remonte tout de même dans sa machine, réveille la turbine et tente de soulever la charge. Rien à faire. « *Trop dangereux* », annonce Michel qui, le temps d'un décollage sans conviction, les yeux rivés dans le grand rétroviseur extérieur fixé à droite du cockpit, surveille les fûts. Instable, le contenu du filet flotte trop près du ventre de l'appareil. Et du rotor de queue. Le commandant de bord a pris sa décision. Il faudra prendre un autre rendez-vous pour cette opération. Et en profiter pour mieux préparer le filet. Après quelques mots échangés avec les ouvriers restés au sol, le pilote et son assistant repartent vers leur prochain rendez-vous dans la jungle.

► Poser-patin

Après avoir pris en charge puis déposé du matériel sur un nouveau chantier, Michel décide de faire un appoint de kérosène. Non loin de Maripasoula, à la frontière de la Guyane avec le Surinam, un dépôt de carburant attend l'hélicoptère. Moins de dix minutes après l'atterrissage, le pilote reprend les commandes. Direction : le secteur de Dorlin, en pleine brousse. Les prochains fûts à prendre en charge seront pleins. A 200 kg l'unité, pas question d'en emporter plus de cinq à la fois. Pour ce type de travail, Michel n'utilise pas le traditionnel filet. Un peu lourd (une quinzaine de kilos), celui-ci laisse en outre une trop forte traînée aérodynamique derrière lui. Toute astuce est bonne pour gagner un peu de poids et quelques miles/heure. De solides sangles, enserrant les cinq fûts de gas cil, feront l'affaire. Cinq minutes de vol plus tard, le site est en vue. Là, impossible de se poser normalement. La zone où sont stockés les fûts est impraticable, et les premiers arbres de la forêt trop proches. Tant pis. Un « poser-patin » (phase de vol stationnaire avec l'extrémité de l'un des deux patins de l'hélico en appui sur un support stable) permettra à Sébastien d'accrocher la charge. Au sol, la terre détrempée transforme la zone de travail en bourbier. Le souffle du rotor soulève des milliers de gouttelettes qui giclent dans toutes les directions. Pour tous, la douche du soir n'en sera que meilleure ! Délicatement, le pilote prend de l'altitude et soulève la tonne suspendue au crochet de transport. En cas de problème, Michel sait pouvoir larguer sa charge instantanément: un dispositif de sécurité, actionné depuis la commande de pas général, lui permettrait d'éviter l'accident. Mais ce ne sera pas nécessaire. Dans une manœuvre combinée d'ascendance et de rotation en lacet, l'Écureuil quitte la zone sensible avec une aisance déconcertante. Le doigt du pilote fait merveille : les fûts n'oscillent même pas ! Dix minutes s'écoulent. La turbine de l'hélico se fait de nouveau entendre. Seconde approche. Au total, quatre rotations seront nécessaires pour mener à bien cette mission. D'accord avec « son » pilote, Sébastien ajoute un petit travail au programme. Les prospecteurs de l'endroit ont besoin de déplacer une