

Vingt ans autour des premiers hélicoptères, et avec Etienne Oehmichen

Avertissement : ce propos est émis à titre strictement personnel et n'engage que l'auteur.



J'ai toujours été fasciné par ce qui vole. Dans mon enfance j'aimais regarder les navettes des oiseaux et des insectes dans leur quête de nourriture. La halte d'une demoiselle sur un brin d'herbe au ras de l'eau attisait ma rêverie : l'instant d'avant, il n'y avait rien, et l'instant d'après il n'en restait rien. Et puis un jour un hélicoptère, le premier que j'ai vu, s'est posé dans le pré derrière chez moi. Quand il a été reparti, on ne voyait qu'un peu d'herbe dérangée...

La vie d'un passionné, c'est plein de belles rencontres, et d'instantanés intenses que l'on ne peut éviter de partager... Cette histoire-ci a commencé pour moi à l'été 1984, avec un article sur Etienne OEHMICHEN, auteur du premier kilomètre en hélicoptère en 1924, qui était coécrit par son neveu Philippe. Je savais très peu de chose sur les pionniers de cette époque, et ce qui pouvait relier leurs machines bizarres à ces merveilles d'agilité que sont les hélicoptères. J'ai rencontré Philippe Oehmichen, qui m'a parlé des travaux de son oncle, et m'a incité à solliciter son cousin Jean-Pierre, fils d'Etienne et gardien de l'historique familial. Grâce à ces deux hommes, j'ai commencé de découvrir les travaux de leur aïeul, et sa personnalité atypique. J'ai même publié un ou deux petits articles. Mais l'histoire des hélicoptères ne suscite pas l'intérêt de grand monde... Etienne Oehmichen n'était pas un sujet vendeur, et sa famille semblait préférer la discrétion à la lumière ; j'ai dû ranger mes notes...

Je suppose que ceux qui liront ces pages ne savent pas tous qui est Etienne Oehmichen (1884 - 1955)... Ce brillant ingénieur est aussi un chercheur scientifique de haut niveau... Il fait partie de ces rares individus qui sont parvenus à exercer en même temps ces deux métiers complexes, et à les allier dans leur quotidien. L'historien des sciences Yves Cohen dit d'Etienne Oehmichen qu'il a été en quelque sorte le premier bionicien. C'est aussi lui qui a conçu -et piloté- le premier appareil à voilure tournante à voler librement, en janvier 1921, puis un autre à bord duquel il a parcouru le premier kilomètre en circuit fermé en hélicoptère. Il travaillait en artisan, entouré d'une petite équipe de compagnons. En 1939, il a été admis à ouvrir la chaire « d'Aérolocomotion mécanique et biologique » au Collège de France. Il allait la tenir seize ans. Alors que le compliment introductif postulait « qu'il apportait à ces choses l'oeil du maître », il a répondu qu'il préférerait « l'oeil du contremaître »...

Cependant, les travaux aéronautiques d'Etienne Oehmichen restent méconnus. Il semble qu'on l'a jugé un peu vite... Sa confiance dans le principe de stabilité statique pour améliorer le pilotage des aéronefs à voilure tournante est restée vaine, mais il est aussi l'inventeur de dispositifs de stabilisation gyroscopique des rotors qui ont été repris largement par des industriels américains, lesquels lui en ont reconnu l'antériorité dans leurs propres brevets. De toute évidence il mérite mieux que l'oubli général...

L'Histoire des voilures tournantes est depuis longtemps mon thème de travail favori ; à bien y réfléchir, je pense que je le dois à mes premiers contacts avec l'oeuvre d'Etienne Oehmichen. Cela m'a conduit à m'intéresser aux hommes, et à leurs travaux. Il faut dire que dans les années quatre-vingts ceux qui ont « fait » l'hélicoptère en France étaient encore nombreux parmi nous... Ils avaient conçu des appareils extraordinaires, inventé des métiers, réalisé des exploits... Ils aimaient partager leur enthousiasme, mais ils n'intéressaient pas grand monde. J'ai été heureux d'étudier ce qu'ils avaient fait, de recueillir leurs propos et de les publier ; en amateur, mais de plus en plus conscient de ma responsabilité en la matière.

Le décès de Lionel Poilâne, le premier grand promoteur de l'hélicoptère dans ce pays, a amené bien des bouleversements dans notre petit monde. La plupart des acteurs de poids a fini par se réunir en 2003 dans une grande structure : l'Union Française de l'Hélicoptère. Certes sans faire l'économie de tiraillements parfois douloureux, car des orientations divergentes s'affirmaient... Pour ma part, je savais que c'était là que je pouvais faire avancer le traitement de l'Histoire et du patrimoine des voilures tournantes... Et puis de nouveaux défis s'ouvraient. C'est ainsi qu'est née notre grande opération de 2007, « *Cent ans d'Hélicoptère* ». 2007, c'est une foule de souvenirs qui se bousculent : la réplique du Cornu à l'ESTACA, l'entrée au musée de la légendaire Alouette III *Bravo Lima*, le colloque de Paris-SAGEM, l'ouverture au Musée de l'Air et de l'Espace d'un hall dédié aux voilures tournantes... Et la semaine de l'hélicoptère en pays comtois ! A l'invitation de la communauté de communes du Pays de Montbéliard, nous y avons tenu une grande manifestation dédiée aux voilures tournantes. Et par chance -hommage au pionnier local oblige-, j'ai enfin pu rouvrir le dossier Oehmichen. J'ai rencontré nombre de ceux qui connaissaient ses travaux, consulté de nombreux documents... En plus, avec la muséographe Suzie MACCARIO nous avons mis sur pied une exposition superbe, sur 1 200 m². Et cerise sur le gâteau, j'ai eu le privilège d'animer une table ronde entre Jean-Pierre Oehmichen et Alain BERTHOZ, professeur de neurophysiologie au Collège de France.

De retour à la maison, en septembre j'ai reçu une photo : PYPERPOTE, tenancier d'un site internet de référence sur le Musée de l'Air et de l'Espace, voulait savoir si « cela me disait quelque chose »... On y voyait de grands objets un peu bizarres, empilés dans les réserves du Musée. Ils ressemblaient à des pales « à récupération

d'énergie », comme celles des deux premiers appareils d'Oehmichen... dont on disait qu'ils avaient disparu dans un incendie. J'ai sollicité Bernard CHAMPENOIS, un excellent connaisseur des voilures tournantes qui s'occupait des moteurs au Musée. Il m'a confirmé l'existence de ces pales et m'a invité à venir les voir, dans



l'espoir que je pourrais confirmer les hypothèses quant à leur origine, ou a minima donner des pistes...

C'est ainsi que j'ai pu entrevoir pour la première fois ces grandes pales en bois entoilé, qui correspondaient parfaitement aux données dont je disposais. J'ai aussi pu examiner un moyeu de sustentateur, encore fixé à sa poutre de structure, et deux grandes pales métalliques qui

portaient la mention à la craie : « *Oehmichen ?* ». J'ai fait une note argumentée à l'attention du conservateur... Et le temps a passé.

En septembre 2016. j'ai été sollicité par une restauratrice du MAE, Sahra SEBBAHI. Elle était chargée d'une étude de conservation préventive « *concernant huit pales attribuées à Etienne Oehmichen* ». Bernard Champenois lui avait conseillé de me contacter pour l'aider à approfondir l'historique de ces objets. J'en ai évidemment accepté le principe avec enthousiasme. C'était prometteur ; dans ce genre d'étude, on cherche à approcher l'objet concerné jusqu'au détail le plus intime ; son historique de construction et d'utilisation, ses réparations, ses modifications éventuelles.... Cela, pour déterminer son importance, et faciliter sa conservation.

Quelques jours plus tard, j'étais devant les pales. L'émotion me serrait la poitrine ; à l'évidence, j'étais en présence d'objets cruciaux... Leur état était très dégradé, l'une d'entre elles, même, largement désentoilée. Ces objets représentaient non seulement un pan de l'histoire d'Etienne Oehmichen, mais encore une page significative de l'Histoire des voilures tournantes. Mais ils semblaient si précaires... Et je savais si peu de choses ! Le premier problème à résoudre était le manque de données documentaires. Heureusement le Musée du château des ducs de

Wurtemberg, à Montbéliard, conservait un gros fonds, et j'y ai reçu le meilleur accueil. Ma première interlocutrice était Madame Hélène GRIMAUD. Elle m'a communiqué de très nombreux scans des photos d'époque. Ensuite, sa collègue Marie Anne HERAN, qui avait commencé de travailler sur l'imposant fonds Oehmichen, a continué de m'alimenter en documents divers. C'est ainsi qu'est né un partenariat scientifique entre les musées de Montbéliard, le MAE, et le GFH. Un travail au long cours...

A ce propos, je déplore vivement l'absence d'intérêt montrée par le constructeur automobile Stellantis pour l'oeuvre d'Etienne Oehmichen. Ce, alors que ses travaux les plus marquants ont été conduits en association avec la firme fondatrice, et soutenus par Robert Peugeot lui-même... Par contre, je tiens à souligner l'engagement de Marie Anne Hérán, soutenu par François THIRION, responsable des collections. Comme eux, d'ailleurs, la majorité des professionnels que j'ai côtoyés a fait avancer nos travaux avec constance. Au MAE, les responsables des collections techniques, Laurent RABIER puis sa successeuse Rosène DECLEMENTI, m'ont souvent guidé, et beaucoup aidé. Avec la bienveillance de la directrice-générale, Anne-Catherine ROBERT-HAUGLUSTAINE. En fait, le soutien des musées ne m'a jamais manqué.

Il est vrai que le temps des conservateurs semble parfois bien long. Mais ils ont leurs priorités... La fonction première d'un musée, c'est de préserver les collections dont il a la charge pour les générations futures. Ensuite, seulement, il a mission de les valoriser, de les faire connaître du public dans toute la mesure du possible. Cela amène parfois des choix difficiles : les collections sont pléthoriques, et la modestie des moyens alloués aux musées n'est pas une légende... Et puis les actions de conservation s'avèrent souvent très coûteuses. La restauration d'une pale d'Oehmichen nécessite des compétences de niveau élevé, et cela peut coûter des dizaines de milliers d'euros... Après plusieurs semaines d'un nettoyage très minutieux, dans sa grande fragilité elle reçoit un traitement spécifique tout aussi soigneux, pour la protéger. On conçoit un chariot à étagères, avec des cales spéciales, pour elle et ses pareilles ; il permet de les examiner plus aisément et de les déplacer sans trop les manipuler. Ensuite, elle doit être conservée dans des conditions compatibles avec son état, sous une température et une hygrométrie maîtrisées. La pale que le public a pu admirer en 2025 avec son moyeu, dans la

superbe exposition *Flight*, est restée « dans son jus » ; les stigmates de sa vie d'usage aideront à mieux la comprendre. D'autre part, la tâche de celui qui assure les travaux historiques n'est pas simple, et ses démonstrations sont conséquentes. Il lui faut trouver de quoi émettre une hypothèse cohérente pour chaque micro-fait, puis de quoi la conforter, pour, éventuellement, faire émerger un « fait historique ». Ipso facto, c'est une enquête. Il faut s'attacher à n'oublier aucun détail.

Nous avons donc pu explorer au plus près les documents de Montbéliard -Marie Anne a assuré tout le défrichage-, et beaucoup réfléchi à chaque sujet d'étude qui pouvait demander une synthèse... Il en est allé de même au Bourget, directement autour des objets. Les restaurateurs, quant à eux, ont su mettre en évidence des détails intimes et cruciaux. Je demeure très impressionné par leur savoir, et par le soin exceptionnel dont ils font preuve. En plus de Sahra, Je veux citer Patrick DETTLING, et aussi Arnaud MARS... Sans oublier ceux qui sont venus travailler de l'extérieur.

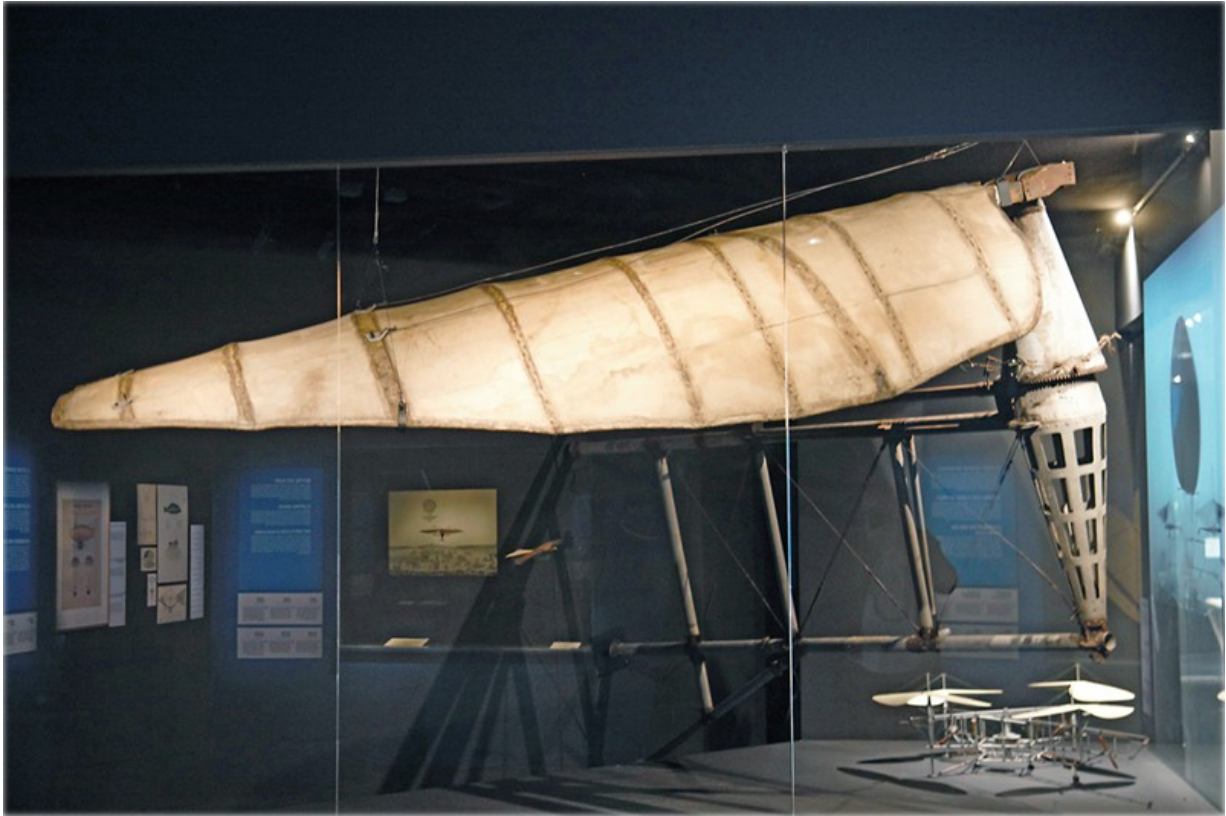
Néanmoins mes connaissances restaient limitées, et j'ai parfois regretté de ne pas pouvoir faire plus, ou mieux. Je n'ai pas toujours été en mesure d'apporter toutes les réponses, mais tout bien considéré, ce qui a été établi est honorable :

- *les huit pales qui sont conservées par le MAE sont bien celles qui ont servi lors des vols historiques de 1924, avec l'Hélicoptère n°2.*
- *Deux d'entre elles proviennent de l'Hélicoptère n°1, celui des premiers vols.*
- *Originellement, quatre des pales montées sur l'Hélicoptère n°2 provenaient du n°1.*
- *Les deux moyeux conservés sont ceux de l'avant et de l'arrière du même appareil.*
- *Nous avons redécouvert des composants majeurs du n°1, qui restent à étudier*

Cependant, nous savons qu'un accident du n°2, en 1923, a endommagé deux des pales provenant du n°1. Nous ignorons si elles ont été réparées ou si elles ont été remplacées. Pour le déterminer il faudrait rechercher plus avant d'éventuelles traces de réparations, peut-être avec d'autres moyens... Hélas , cela n'a pas été envisagé.

Vers 2019, lorsque la valorisation des objets a pu être envisagée en pratique, la possibilité d'une exposition en 2024, année centenaire du premier kilomètre, a commencé de s'affirmer... Cependant, il allait falloir se contenter de la restitution partielle d'un sustentateur. J'ai insisté pour que le choix s'effectue en faveur du sustentateur arrière, parce que c'est celui qui porte la charge symbolique la plus

puissante. En effet le poste de pilotage était à l'arrière-droit, et l'on voit encore sur sa poutre de structure deux tubes qui en faisaient partie. Je suis heureux que ce choix ait été celui du Musée.



La légitimité de célébrer le centenaire du premier kilomètre en hélicoptère était une évidence. Et ce, bien avant que les travaux sur les objets d'Oehmichen n'aient débuté. Il s'agit tout simplement d'un des exploits qui marquent l'Histoire de l'Aéronautique. Depuis cette époque, plusieurs millions de personnes ont utilisé ces outils de progrès que sont les hélicoptères. Nous espérions donc réaliser une grande exposition en pays comtois, en 2024. Mais le projet est tombé à l'eau. Pour quelles raisons ? Cela peut être résumé par un manque de volonté politique...

Plus grave, selon certains responsables de la Culture seul l'Art mérite le regard. Surtout pas l'aéronautique. Pour eux, les hélicoptères ne sont pas « durables », ce sont des « jouets pour des gosses de riches ou pour des guerriers sanguinaires »... Or, dans notre cas c'étaient ces censeurs qui détenaient les cordons de la bourse. Quant à la politique locale, elle n'a manifestement pas été en capacité de défendre formellement son patrimoine. Après les subventions retirées et bien des

motivations étouffées, une manifestation conviviale, même si relativement modeste, a quand même pu se tenir sur l'aérodrome de Courcelles-les-Montbéliard. A ce sujet je tiens à souligner l'action décisive de M. Christian QUENOT, maire de Courcelles, soutenu par ses collègues de Montbéliard, Mme Marie-Noelle BIGUINET, et de Valentigney, M. Philippe GAUTIER. Et je tiens à citer aussi le soutien sans faille de la Fédération Aéronautique Internationale, en la personne de son vice-président, notre ami Jacques BERLO.

Il y a quatre-vingts ans cette année, une première autorisation officielle de commercialisation a été attribuée à un hélicoptère ; et cet hélicoptère volait avec un moyeu rotor directement issu d'un brevet d'Etienne Oehmichen. Je suis heureux de pouvoir l'écrire, après des années de « compagnonnage » avec cet ingénieur exceptionnel. Même si je suis loin d'avoir étudié tous ses travaux.

Ma gratitude est grande envers tous ces gens avec qui j'ai pu travailler. Mais rien n'est jamais terminé. Et puis... L'Histoire des aéronefs à voilure tournante regorge de belles histoires, au service des hommes et de leur marche vers le progrès. Il y a encore tellement à faire !

Maisons-Alfort, juillet 2026

Philippe Boulay