

GAP ET BRIANCON
SURVOLES EN 1950
PAR UN HELICOPTERE HILLER-360

Henri Boris est né le 24 octobre 1901.

Pilote d'essais, il participe aux 12 heures d'Angers, détenteur de la Coupe Zénith en 1932, puis deuxième en 1935.

En août 1934, il est créé le Club Aéronautique de l'Arrondissement de Bernay, dans l'Eure, avec pour chef-pilote Henri Boris. Le 28 juillet 1937, Boris bat les records du monde de vitesse sur 100 et 1000 kilomètres sur un Caudron Rafale à plus de 300 km/h. Il est porté en triomphe dans les rues de Bernay. A plusieurs reprises, le chef pilote de Bernay, se livrant une lutte amicale avec les grands recordmen de vitesse de l'époque, redeviendra détenteur de ces records au cours de l'année 1938.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, Henri Boris deviendra chef d'un réseau de Résistance.

En octobre 1948, aux Etats-Unis, l'hélicoptère Hiller 360 est certifié et sa production en série est mise en route. Peu de clients se présentent car on ne sait trop comment utiliser cet étrange machine. Une quarantaine de machines sont vendues péniblement. Un fait inattendu se passe aux Etats Unis, l'intervention d'un Hiller-360 dans le sauvetage très médiatisé d'un enfant qui s'était brisé le dos dans les montagnes du Yosémitte. Alors le marché s'emballé.

L'hélicoptère Hiller 360 d'un poids à vide de 660 kg pouvait transporter 360 kg à la vitesse de 100 km/h. Toutefois cette charge utile fut abaissée à 274 kg car la version sanitaire comportait deux civières placées de chaque côté de la cabine et pesant chacune 35 kg. Pilote et blessés ne devaient pas excéder 240 kg pour permettre l'emport de 107 litres de carburant soit la capacité maximale du réservoir.



Hiller-360

En 1949, l'aérodrome d'Issy les Moulineaux est officiellement affecté à l'Aviation Civile. Plusieurs sociétés de Giravation viennent s'y installer : Fenwick Aviation avec son chef-pilote Jean Moine qui est importateur du Bell 47, Helicop Air dirigée par Henri Boris qui lui importe le Hiller 360, ainsi que la société Heliservices. Le Hiller 360 est présenté, pour la première fois en France, le 2 avril 1950, au Salon National des Sports à Paris.

GAP ET BRIANCON

SURVOLES EN 1950

PAR UN HELICOPTERE HILLER-360

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la France ne fabrique pas encore d'hélicoptère. L'Armée française est à la recherche de nouveaux moyens d'évacuation des blessés de la Guerre d'Indochine. Alors, Henri Boris achète trois hélicoptères Hiller 360 et tentent d'intéresser les militaires français, ce qui eut un impact sur les militaires américains qui en commandèrent 1830 en multiples versions jusqu'en 1967. Avec les acquisitions civiles, plus de 2000 exemplaires furent construits.

Helicop Air crée son école de pilotage à Cormeilles en Vexin, près de Pontoise, dans le Val d'Oise, et forme sur Hiller 360, les premiers pilotes militaires d'hélicoptères qui interviendront en Indochine pour les évacuations sanitaires. La première évacuation sanitaire réalisée par un Hiller 360 au cours de la guerre d'Indochine fut réalisé par l'Adjudant-chef Santini, le 16 mai 1950 (pilote militaire formé par l'école de pilotage d'Helicop Air).

Toujours en 1949, Henri Boris entre en contact avec M. Marcel Guérin, Président du Cercle Aéronautique du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale (SGACC) qui vient d'être créé. Ce Cercle n'est autre que l'aéro-club et école de pilotage du personnel du SGACC. Le Cercle Aéronautique du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale avait au cours de réunions d'études établi un programme d'expériences de recherches et de sauvetage en montagne incluant la participation de l'hélicoptère. A ces réunions avaient pris part : les services de Sauvetage de l'Air et de Mer (SATER et SAMAR), le Service de Santé des Armées, les Troupes aéroportées, le Groupement de Sauvetage en Montagne de Grenoble, le Commissariat Général du Tourisme, le Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aérienne du SGACC, le Club Alpin Français, les IPSA de la Croix Rouge Française, la Fédération Française de Ski, etc...

Des expériences prévues avec l'appareil de la société Hélicop Air sont incorporées dans un programme général mettant en œuvre les Troupes aéroportées dans la région de Briançon.

Le mercredi soir 22 février 1950, l'hélicoptère Hiller 360, de la société Helicop Air arrivé par voie routière à la Préfecture des Hautes-Alpes, est dirigé sur l'aérodrome de Gap-Tallard où il allait être procédé à son montage.

Grâce à l'accueil chaleureux et compréhensif du Préfet des Hautes Alpes, ce dernier prit un arrêté autorisant l'équipage du Hiller 360 à se poser partout, sans aucune restriction, sur l'étendue du domaine départemental.

Le jeudi matin 23, dès 8 h 30, le pilote Henri Boris envisage d'effectuer un premier essai de la machine dans un vol en altitude. Il prend contact avec M. Defaye, moniteur à l'Aéro-club Alpin, familier du vol en montagne en général et de la région de Gap en particulier. Sur les indications du moniteur Defaye, le pilote Boris atteint 1.600 mètres d'altitude au Col des Guérins avant de se diriger sur le sommet de Céüse à 2.050 mètres, où il se heurte au vent du Nord. Néanmoins, utilisant une ascendance favorable, il gagne, sans aucune difficulté, une altitude de 2.400 mètres. A ce moment, l'hélicoptère continuait à monter très facilement, mais son pilote préfère revenir au terrain de Gap-Tallard où il se pose avec son habituelle aisance. Le Hiller 360 procéda sur le terrain, à de nouveaux vols de démonstration avec divers passagers, puis s'immobilise, pour permettre, comme prévu, au mécanicien, d'adapter des skis à l'atterrisseur en vue des expériences qui allaient suivre.

Dans l'après-midi du 23, vers 15 h 30, l'hélicoptère, avec un plein de carburant pour une heure et demie de vol, munis de skis et toujours piloté par Henri Boris, décolle du terrain de Gap-Tallard pour gagner le Col Bayard où il se pose dans la neige. Il repart et alla atterrir en un

GAP ET BRIANCON

SURVOLES EN 1950

PAR UN HELICOPTERE HILLER-360

autre point voisin, à une altitude différente, où il prit à bord Monsieur le Préfet des Hautes-Alpes en personne, avant de regagner Gap, atterrissant sur la place du lycée, en plein centre-ville, devant 1.500 personnes, réellement surprises de l'extrême aisance avec laquelle évoluait et se posait le Hiller 360. Vers 17 heures, l'appareil repartait et ralliât le terrain de Gap-Tallard.



L'hélicoptère Hiller-360, piloté par Henri Boris, après son atterrissage au Col Bayard, à Gap.

Photo extraite du journal Les Ailes

<http://www.helico-fascination.com/videos/breve/demonstration-en-vol-hiller-360-en>

A cette adresse, le site Internet Helico-Fascination a mis en ligne un film de trois minutes qui présente les démonstrations de cet hélicoptère dans le ciel gapençais.

Le vendredi 24, le Hiller-360 repartait de Gap pour rejoindre Briançon. Le pilote Henri Boris accompagné du moniteur M. Delaye, après un vol effectué vers 1.700 mètres se posa, faute de terrain plat et en guise d'hélistation, sur le quai de la gare SNCF. D'ailleurs, le soir, l'appareil fut remis dans un hangar de la SNCF. En cours de journée, l'appareil devait intervenir à l'occasion des championnats militaires de ski qui avaient lieu aux environs de Briançon. Des parachutages devaient être effectués sur le plateau des Gondrans, situé au-dessus de la station de Montgenèvre à 2.200 mètres d'altitude. Les mauvaises conditions météorologiques ne permirent pas les parachutages, mais néanmoins l'hélicoptère survola le plateau des Gondrans et le Col du Mont Genèvre.

Dans les jours qui suivirent, à l'initiative de la compagnie Air-Monaco, le Hiller 360 procéda à de nombreuses démonstrations sur la Côte d'Azur : la première, transport de 80 kg de journaux de l'imprimerie de Nice au port de Cannes ; la seconde, démonstration sur la Promenade des Anglais à Nice, en présence de M. Médecin, Député-Maire de Nice, qui accomplit, à cette occasion, son premier vol en hélicoptère. D'autre part, l'appareil, effectua deux atterrissages devant le Palais du Prince de Monaco, puis au Tir aux Pigeons

Il faut reconnaître que le programme d'essais, tel qu'il avait été arrêté, n'a pu être réalisé, à cause des mauvaises conditions atmosphériques. Mais les démonstrations faites à Briançon, et surtout à Gap, ont permis de tirer certaines conclusions fort édifiantes sur l'utilisation de l'hélicoptère au sauvetage en montagne.

Vice-Président de l'Aéro-club de France, Henri Boris décède le 4 septembre 1972.

Sources Journal Les Ailes et divers sites Internet