

Emission : 19 février 2006

L'hélicoptère 1907-2007



1907, année significative où les essais de "vol" emportant un homme sont réalisés par Bréguet, Richet et Cornu dont l'avion illustre le timbre dans sa partie inférieure. Sur la partie supérieure, l'EC 130, l'hélicoptère dernier cri.

Informations techniques

Création de :	François Bruère © Eurocopter & Ville de Lisieux
Mis en page par :	Atelier Didier Thimonier
Imprimé en :	héliogravure
Couleurs :	bleu, beige, marron, noir, blanc
Format :	horizontal 47 x 27 52 x 31 dentelures comprises 40 timbres par feuille
Valeur faciale :	3,00 €

Premier Jour

VENTE ANTICIPÉE

À Paris

Le samedi 17 février 2007 de 10h à 17h.

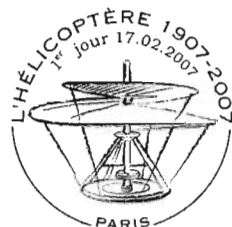
Un bureau de poste temporaire sera ouvert à l'**Héliport de Paris, 61 RUE HENRY FARMAN, 75015 PARIS**. Métro Place Balard - RER C : Val de Seine.

À Marignane (Bouches-du-Rhône)

Le samedi 17 février 2007 de 8h à 18h et le dimanche 18 février 2007 de 9h à 17h.

Un bureau de poste temporaire sera ouvert à **EUROCOPTER, Complexe sportif et culturel du comité d'établissement, LA PLAINE NOTRE DAME, 13700 MARIIGNANE**.

En vente dans tous les bureaux de poste à partir du **19 février 2007**, par correspondance à Phil@poste, service clients et sur le site Internet de La Poste www.laposte.fr.



Conçu par Claude Perchat.

Oblitération disponible sur place.
Timbre à date 32 mm "Premier Jour".

L'hélicoptère poursuit son ascension



© A. GRONDEAU / AVIAXES

UN FRANÇAIS, PAUL CORNU, DÉCOLLA LE PREMIER À BORD D'UN HÉLICOPTÈRE. AUJOURD'HUI, L'EUROPE MAÎTRISE LE MARCHÉ MONDIAL. OLIVIER JOUIS, DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE L'UNION FRANÇAISE DE L'HÉLICOPTÈRE (UFH) NOUS FAIT PART DE L'AMPLEUR DES ENJEUX DU SECTEUR.

Timbres & Vous : *Quelle est la vocation de l'Union Française de l'Hélicoptère ?*

Olivier Jouis : L'Union Française de l'Hélicoptère est une organisation qui regroupe les industriels, les compagnies d'hélicoptère, les pilotes, le monde associatif et l'aviation d'affaires. Nous assurons la défense et la promotion de l'hélicoptère, mal connu auprès des institutions mais aussi des élus et des riverains. Nous faisons valoir que le secteur de l'hélicoptère représente neuf milliards d'euros

annuels, et qu'il emploie 33 000 personnes (70 000 avec les emplois indirects), des chiffres comparables à de gros secteurs comme le transport ferroviaire.

T&V : *Que représente pour vous le centenaire de l'hélicoptère et la sortie du timbre à l'effigie de l'EC 130 ?*

O.J. : Pour les cent ans, nous voulions montrer, aux côtés du Cornu, un hélicoptère de fabrication française. L'EC 130, dernier-né d'Eurocopter, avec son aspect avant-gardiste et ses performances en matière de respect des normes anti-bruit, nous a paru un bon choix. La France a une belle part dans l'histoire de l'ascension verticale : nombre de pionniers étaient français et le modèle le plus vendu au monde reste l'Alouette II. Cet anniversaire sera l'occasion de promouvoir et faire connaître la réalité de l'hélicoptère, souvent décrié par les associations de riverains et les élus en raison de son bruit.

T&V : *Qui sont les grands acteurs du secteur aujourd'hui ?*

O.J. : Eurocopter en Europe, Agusta en Italie, Bell et Sikorsky aux Etats-Unis, et trois constructeurs russes, Kamov, MIL et Kazan, se partagent l'essentiel du marché. Avant, les acteurs étaient sensiblement de même taille. Eurocopter est né en 1992, de la fusion d'Aérospatial et de l'allemand DASA. Depuis, l'entreprise européenne a pris largement la première place mondiale avec plus de la moitié du parc en exploitation. Elle est présente sur tous les types d'appareils sauf les gros porteurs et les très petits appareils.

T&V : *Comment se répartit le marché, entre civil et armement ?*

O.J. : La France compte 1 500 appareils dont 900 pour le civil, et le marché mondial est en croissance autant pour la flotte d'Etat que pour le privé. Depuis déjà quelques années, la demande



du civil, en hausse, a tendance à s'équilibrer avec celle de l'armement. Le SAMU par exemple, y a beaucoup recours. En effet dans un contexte de fermeture des petits hôpitaux au profit de grandes unités, l'hélicoptère place chaque patient à vingt minutes d'un centre hospitalier régional. Même à 2 000 ou 3 000 euros l'heure de vol, le recours à l'hélicoptère prend tout son sens en termes de réduction des coûts.

T&V : *Quel avenir pour l'hélicoptère, croyez-vous à une banalisation de son usage ?*

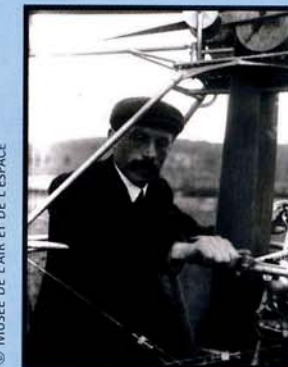
O.J. : Il existe déjà une ligne régulière Monaco-Nice qui coûte à peine plus cher que la course en taxi pour la même distance. Le tourisme en hélicoptère se développe également beaucoup. Mais il reste coûteux et est encore tributaire de la météo. Par exemple, il y a quinze ans, on a tenté de joindre Paris aux aéroports d'Orly et de Roissy mais le projet n'a pas surmonté les problèmes de mauvais temps et de vol de nuit.

T&V : *Quelles sont les grandes innovations technologiques à venir ?*

O.J. : Les résultats des recherches sur la réduction du bruit sont impressionnants : il a été réduit de sept fois en quarante ans. L'EC 130, par exemple, est un appareil très silencieux. Il est d'ailleurs le seul modèle autorisé sur le parc du Grand Canyon aux Etats-Unis où les normes sonores sont les plus sévères au monde. À l'avenir, le futur hélicoptère pourra voler par tous les temps. Les recherches portent sur les procédures d'atterrissage sans visibilité, comme pour les avions. La tendance est à l'aide au pilotage. Toutes les entreprises travaillent dessus mais il faut reconnaître qu'Eurocopter est en avance sur les autres. L'énorme contrat pour trois cents appareils qu'a passé l'armée des Etats-Unis avec la société le prouve. ☺

Le vol vertical a cent ans

L'ENGIN À ROULETTES DE PAUL CORNU NE RESSEMBLAIT GUÈRE À L'EC 130 D'EUROCOPTER. CENT ANS ONT PASSÉ DEPUIS LE PREMIER VOL VERTICAL...



© MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Le 13 novembre 1907, Paul Cornu, 26 ans, fabricant de vélos, décolle à bord d'un hélicoptère de son invention. Doté de deux rotors en ligne, l'engin s'élève à un mètre cinquante du sol... pendant une minute ! Un pas décisif est cependant franchi vers ce vieux rêve de l'homme : voler grâce à une aile horizontale tournant sur elle-même. Léonard de Vinci, au XV^e siècle, et avant lui les Chinois ont nourri ce

rêve. Mais c'est avec la révolution industrielle que les recherches sur l'aéroplane à voilure tournante s'accroissent. Avant le Cornu, l'hélicoptère avait gardé les dimensions d'un jouet. Il faudra encore près de trois décennies pour que l'exploit du fabricant de vélos trouve les applications qu'on lui connaît.

Une course mondiale

Alors que l'avion participe à la Guerre de 14-18, l'hélicoptère en est encore au stade expérimental. Des dizaines d'inventeurs rivalisent d'imagination sur les deux rives de l'Atlantique. Pescara en France, Sikorsky aux Etats-Unis, Focke en Allemagne. Mais les recherches butent sur le système de commandes et de stabilisation de l'appareil et la faible puissance des moteurs. Enfin, la sortie de l'allemand Focke Wulf 61, en 1939 et de l'américain Sikorsky VS-300 ouvrent l'ère des premières applications. L'hélicoptère se développe à partir des années cinquante ; pour l'armée d'abord, lors des conflits de Corée et du Vietnam et rapidement dans le domaine de la protection civile. C'est l'heure des grands groupes industriels : Sikorsky, Bell, Aérospatiale. Dans les années soixante, le moteur à turbine du français Turboméca apporte enfin une puissance suffisante à l'ère moderne. Dès lors, les records de vitesse, d'altitude et de masse transportée s'enchaînent. L'hélicoptère élargit ses missions, jusqu'à cet inaccessible atterrissage sur l'Everest, en 2005. ☺

Le Cornu grandeur nature

Le Cornu, premier hélicoptère ayant décollé, fera à nouveau tourner ses ailes au Salon du Bourget, du 18 au 24 juin. Des étudiants ingénieurs de l'ESTACA sont actuellement en train de monter sa maquette grandeur nature, au Musée de l'Air et de l'Espace. La commémoration de son centenaire ne le verra cependant pas plus voler qu'à ses premiers jours. <http://projetcornu.free.fr>