

## LE CENTRE D'ESSAIS DES MOTEURS D'AVIONS

### DU MONT LACHAT A SAINT GERVAIS LES BAINS (Haute-Savoie)

La Société Nationale de Construction de Moteurs d'Aviation (SNCM) résulte de la nationalisation en 1937 de l'usine Lorraine-Dietrich d'Argenteuil. Elle est dirigée par Charles Bonnier.

Le 20 novembre 1938, inauguration par la SNCM du Centre d'Essais des moteurs d'avion au col du Mont Lachat à 2.100 mètres d'altitude, sur la commune de Saint Gervais les Bains (Haute-Savoie). Ce laboratoire est destiné à réaliser des études sur le comportement, en altitude, des moteurs d'avion de type « Lorraine », à proximité de la station " Mont Lachat " du Tramway du Mont-Blanc (TMB).  
Col du Mont Lachat en 1938



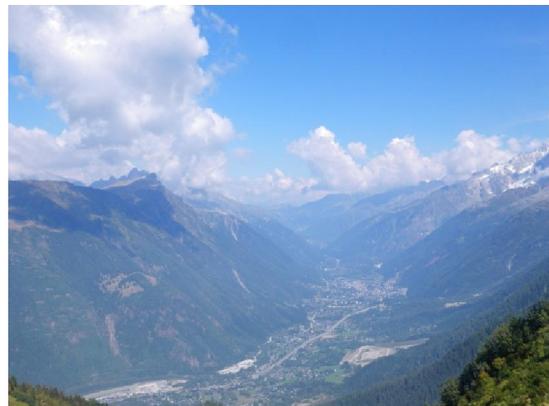
Dans le but d'améliorer les essais, la SNCM soutenue par le Ministère de l'Air proposa de construire un centre d'essais à une altitude plus élevée, au sommet de l'Aiguille du Goûter à 3805 m. Pour y accéder, elle proposa la construction d'un téléphérique en 2 tronçons :

- un premier tronçon en 2 sections de 1.150 mètres chacune devait relier la station du Mont-Lachat au signal de Tête Rousse à 3.228 m, avec pylône intermédiaire et changement de cabine aux Rognes (2.747 m), avec des pentes moyennes de 58 et 41%;
- un second tronçon en une seule section de 860 mètres devait relier Tête Rousse et l'Aiguille du Goûter, sur une pente moyenne de 67%.

*CAROL, Henri, né le 11 juillet 1898 en région grenobloise.*

*Henri Carol habitait rue de la Fédération à Grenoble, mais il passe sa jeunesse à Saint Didier de la Tour. Sa grand'mère est une Pégoud et l'aviateur Pégoud son cousin. Au cours de la Première Guerre mondiale, il est breveté pilote et affecté aux escadrilles Voisin 102 et 114. Gravement blessé lors d'un combat aérien, il est réformé et décoré de la Médaille Militaire. Souhaitant poursuivre le pilotage, il demande à être affecté à la Mission française en Russie. Sur des appareils de fortune, il assure une centaine de missions en Sibérie et connaît des aventures, qu'il partage avec Joseph Kessel, lors de la Révolution d'Octobre.*

*De retour en France, Henri Carol, pilote et ingénieur, assure chez Salmson, les fonctions de*



## LE CENTRE D'ESSAIS DES MOTEURS D'AVIONS

### DU MONT LACHAT A SAINT GERVAIS LES BAINS (Haute-Savoie)

*chef de service des aérodromes. En 1924, il participe au Premier Grand Prix des avions de transport ; 1925 Tour des Capitales avec Arrachard ; 1926 Paris-Pékin avec Pelletier d'Oisy ; 1927 Paris-Tokyo avec Pivolo ; 1932 Croisière Noire avec le Général Vuillemin ; 1934 Tour d'Afrique avec Pelletier d'Oisy. Il est à l'époque le pilote ayant le plus d'heures de vol au monde et sera décoré de la Légion d'Honneur. Henri Carol est considéré comme le meilleur metteur au point et d'essais des avions français et étrangers équipés de moteurs Lorraine. En 1937, il fonde la station d'essais des moteurs du Mont Lachat au-dessus de Saint Gervais (Haute Savoie).*

*A la veille de la Seconde Guerre mondiale, il est appelé par Bloch pour participer aux activités de sa société. En décembre 1940, Marcel Bloch délègue les fonctions de Directeur Général de sa société à Henri Carol, directeur de l'usine aéronautique de Saint Cloud.*

En 1940, l'usine d'Argenteuil fut réquisitionnée par les Allemands pour la fabrication de moteurs d'avions ; elle fut liquidée par l'occupant pour production insuffisante en 1942. A la Libération, l'usine d'Argenteuil fut vendue à Potez et Dassault.

Dès 1939/1940, les locaux disponibles du Centre d'Essais au col du Mont Lachat furent affectés au Groupement de Recherches aéronautiques (G.R.A) dirigé par l'Ingénieur en Chef de Valroger. Ce nouvel établissement qui prit le nom de Laboratoire du col du Mont Lachat effectua des expérimentations concernant l'étude du givrage des avions, ainsi que le fonctionnement des moteurs en altitude. L'établissement comporte un banc d'essais des moteurs et une soufflerie. L'Ingénieur adjoint Coilliot assure la direction du Laboratoire.

Le 4 décembre 1943 à 13 h 45, l'hélicoptère Focke-Achgelis 223 n° 12, codé DM+SP, s'écrase au sol à proximité du sanatorium Martel de Janville sur le plateau d'Assy, près de Passy en Haute-Savoie. Les causes de l'accident seraient la rupture d'une biellette de commande de pas. Les deux membres d'équipage trouvent la mort. La présence de cet hélicoptère allemand dans cette région reste inexplicée. Toutefois, l'appareil pouvait se diriger, pour expérimentation, vers le Centre d'Essais du Mont Lachat.



La soufflerie installée était prise en charge par l'Etablissement de Recherches Aéronautiques de Toulouse (E.R.Ae.). A la création de l'ONERA, en mai 1946, les activités du G.R.A regroupant les laboratoires seront transférées à l'ONERA, et parmi eux, la station d'essais du col du Mont Lachat. La soufflerie poursuivra ses recherches pendant quelques années, jusqu'au démarrage de S-1 à Avrieux en 1953.



## LE CENTRE D'ESSAIS DES MOTEURS D'AVIONS

### DU MONT LACHAT A SAINT GERVAIS LES BAINS (Haute-Savoie)

Cette soufflerie, de type Eiffel, permettait de mener des recherches sur la physique atmosphérique et notamment la physique des nuages et des phénomènes de givrage. Son altitude élevée donnait la possibilité de travailler dans les nuages givrants de teneur en eau faible et moyenne. Compte tenu de la rareté de ces nuages, des pulvérisateurs d'eau permettaient de créer par temps froid un nuage artificiel avec des teneurs en eau pouvant varier de 0 à 2 g/m<sup>3</sup>. Les dimensions de la veine de la soufflerie étaient de 1,40 m de large, 3,20 m de hauteur et 4,50 m de longueur utile.



Parmi les essais menés au col du Mont Lachat de 1948 à 1951, on peut citer les essais de givrage du moteur SNECMA 14 R, moteur à piston (2 étoiles et 7 cylindres) d'une puissance nominale de 1300 cv qui a équipé les prototypes de l'avion-cargo Cormoran. A l'occasion de ces essais, on testa également un détecteur de givrage de carburateur conçu et réalisé à l'ONERA.

Les expérimentations se déroulaient l'hiver, faisant de cette station d'essais un lieu très isolé, que l'on rejoignait grâce au téléphérique de Bellevue et la marche à pieds, chaussées de crampons ; l'équipe réduite de chercheurs, techniciens et « porteurs-cuisiniers » formait une petite communauté atypique et solidaire. Les conditions de travail étaient rudes et pittoresques. Avant de mettre en route la soufflerie, il était indispensable de déblayer la neige obstruant le diffuseur et dégeler les canalisations. Le prélèvement de gouttelettes précipitées électriquement et l'analyse du brouillard demandaient aux chercheurs et techniciens une grande résistance au froid et au vent ! Mais l'effort nécessaire au fonctionnement de cette station d'essais fut rapidement jugé disproportionné par rapport aux résultats espérés dans ce site si particulier. La station ferma ses portes et n'éveille plus aujourd'hui que la curiosité des randonneurs en été.

*D'après l'article écrit par Guy FASSO dans « Les Nouvelles de l'ONERA » n° 7 - juin 1966.*

En 1957, le site est investi par l'autorité militaire. Pour se rendre moins dépendant du TMB, fermé l'hiver, un téléphérique est construit depuis le lieu-dit 'les gens' dans la vallée à proximité des Houches. Pour conforter le dispositif d'accès au site, une piste pour les engins tous terrains et une plateforme pour hélicoptères sont aménagés.

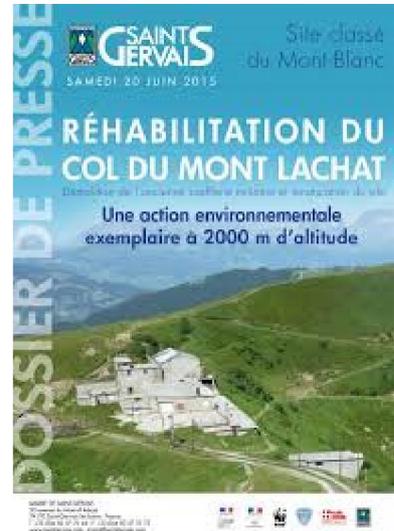
Le 1<sup>er</sup> septembre 1969, le site est désaffecté. Le bail entre l'Etat et la commune des Hoches est rompue en 1970. Depuis, un éleveur de chèvres a investi les lieux, puis un ermite, quelques mois par an, qui a fini ses jours là-haut. Des alpinistes d'Europe de l'Est squattent les lieux.

## LE CENTRE D'ESSAIS DES MOTEURS D'AVIONS

### DU MONT LACHAT A SAINT GERVAIS LES BAINS (Haute-Savoie)

Lancé le 29 mai 2015, le chantier de démantèlement de l'ancienne soufflerie du col du Mont Lachat, à Saint-Gervais, au sein du site classé du Mont-Blanc, a été bouclé en trois mois.

Disparue l'ancienne soufflerie du col du mont Lachat, qui se dressait depuis 1937 à 2017 mètres d'altitude, en bordure de la voie du Tramway du Mont-Blanc, en direction du Nid d'Aigle ! Après trois mois d'un chantier hors norme rondement mené par tous les protagonistes de l'opération de réhabilitation du col du mont Lachat, la démolition de cette « verrue », pour reprendre les mots du sous-préfet de la Haute-Savoie, Francis Bianchi, est effective depuis fin juillet. Le site a été remodelé et les sols réensemencés fin septembre. Une trentaine d'espèces autochtones, contre quatre à cinq habituellement, ont été semées afin de reconstituer des écosystèmes plus stables et plus diversifiés, comme le conseille un programme expérimental conduit par la Société d'Economie Alpestre. D'ici deux à trois ans, la pelouse alpine aura recolonisé les lieux et fait disparaître les stigmates de cette friche industrielle qui faisait consensus contre elle.



Col du Mont Lachat en 2015

**Le Centre d'Essais des moteurs d'avions  
du Mont Lachat à Saint Gervais les Bains (CALM) 09/2020**

**CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD**