



**UN SIKO EN VOL NEWSLETTER**

**1954 – 2014**

**LA RÉSURRECTION**

**DU PHÉNIX (1/2)**

**JUILLET - AOÛT - SEPTEMBRE 2014**



## **UN SIKO EN VOL NEWSLETTER**

En première partie de cette édition 03-2014:

une rétrospective sur l'année 1954, une présentation du Musée de Dax et de l'AAMALAT. Puis, une synthèse de notre président avant de vous présenter notre avenant à la Fondation du Patrimoine, nos fournisseurs américains et l'exemple de RRAA et du Mosquito 0.75 de Monsieur Michel Bogaert. Nous poursuivrons cette première partie par plusieurs commémorations. D'abord, l'élévation de Monsieur le Commandant Jean Billaud à l'occasion du 70ème anniversaire du débarquement en Normandie. Puis, un lien vers les 80 ans de l'Armée de l'Air, vers les 100 ans du premier conflit mondial et aussi un regard sur l'un des pionniers de l'aviation les plus inventifs du XXème siècle.

<b>Remerciements</b>	<b>3</b>
<b>1954: entre deux guerres..</b>	<b>4</b>
<b>Les amis du Musée de l'ALAT</b>	<b>7</b>
<b>Restauration du HSS n° 143 de Dax</b>	<b>9</b>
<b>Un Siko en vol en 5 étapes</b>	<b>10</b>
<b>Défiscalisation, comment et pourquoi?</b>	<b>12</b>
<b>Nos fournisseurs américains</b>	<b>16</b>
<b>Un Mosquito en vol? ça ne marchera jamais!</b>	<b>17</b>
<b>La gloire de nos pairs</b>	<b>20</b>
<b>Autres commémorations dans l'air</b>	<b>23</b>
<b>Seconde partie à suivre..</b>	<b>25</b>

L'usage d'une miniature d'un Phénix datant du XII siècle en première page provient du bestiaire de l'université d'Aberdeen, Ecosse. Cette image est aujourd'hui dans le domaine public. ([http://fr.wikipedia.org/wiki/Bestiaire\\_d%27Aberdeen](http://fr.wikipedia.org/wiki/Bestiaire_d%27Aberdeen))



### Remerciements

Cette édition événementielle a été possible grâce à l'aimable dévouement de nombreux participants. En particulier, nous voudrions remercier ici:

★ Monsieur Jean de Raignac, de la Fondation du Patrimoine, délégation Pays de Loire Vendée, signataire de notre souscription nationale de mécénat populaire; <http://www.fondation-patrimoine.org>

★ Monsieur le Colonel Claude Le Gouaille, Conservateur du Musée de l'ALAT de Dax, son successeur, Monsieur le Chef de Bataillon Xavier Ménager <http://www.aviation-francaise.com/MUSEE-ALATetHELICO.htm> et Monsieur Pierre-Yves Braque, Président de l'AAMALAT, (Association des Amis du Musée de l'ALAT) <http://www.museehelico-alat.com>

★ Monsieur Michel Bogaert et les membres de l'association Reconstructions Répliques Avions Anciens (RRAA) pour leur soutien indéfectible et leur aimable participation; <http://bogaert.jimdo.com> Merci également à la Nouvelle République - Centre Presse pour le prêt d'une photo.

★ Monsieur Jean Pellereau, Président de l'AHA (Association des Hélicoptères Air); <http://www.aha-helico-air.asso.fr>

★ Monsieur Emmanuel Augustine, Graphiste, Webdesigner et photographe professionnel pour ses clichés de Monsieur Jean Billaud,

★ Monsieur le Commandant Jean Billaud, membre d'honneur d'un Siko en vol, Grand Officier de la Légion d'honneur, pilote militaire de notre H34-SA 55 en Algérie, abattu deux fois au Laos; Vous pouvez retrouver son parcours sur le site de l'AHA en commandant en ligne l'excellent ouvrage du Général Fleurence et du Colonel Sansu "Histoire des hélicoptères de l'Armée de l'Air" [http://www.aha-helico-air.asso.fr/parution\\_2HAA.htm](http://www.aha-helico-air.asso.fr/parution_2HAA.htm)

★ L'agence d'information russe Groupe RIA Novosti qui accepte la reproduction du contenu de leur site web à des fins non commerciales sous certaines conditions: [http://fr.ria.ru/docs/about/conditions\\_utilisation.html](http://fr.ria.ru/docs/about/conditions_utilisation.html)



### **1954: entre deux guerres..**

En 1954 et bien malgré elle, la France se retrouvait entre deux guerres. La chute de Diên Biên Phu le 7 mai 1954 marque la défaite et la fin de la guerre d'Indochine. Sur le plan politique, les accords de Genève conclurent cette page douloureuse de notre histoire le 21 juillet 1954. Dans la même année, La Toussaint rouge ou 1er novembre 1954 marqua le début des mouvements insurrectionnels de la guerre d'Algérie.

Les deux premiers hélicoptères français utilisés pour des missions sanitaires sont arrivés en Indochine en 1950, entre autres, de par la détermination du Général Médecin des Armées Robert qui finança ces équipements directement sur le compte du Service de Santé des Armées. De même, toujours en 1950, le premier pilote militaire, le Lieutenant Alexis Santini choisi par l'Etat-Major de l'Armée de l'Air, sera envoyé en stage chez Hélico-Air, société civile basée à Cormeilles en Vexin, pour maîtriser le pilotage de ces deux premiers Hiller 360 toujours sur crédit du Service de Santé des Armées. De retour en Indochine, le 16 mai 1950, aux commandes d'un de ces appareils civils, il effectuera ce qui sera reconnu comme la première mission d'évacuation sanitaire "militaire" avec un retour de nuit sans équipement particulier. Promu Capitaine, il se retrouve Commandant de la ELA 52, première unité d'hélicoptère française basée en Indochine. Il va diriger et encadrer les premiers pilotes d'hélicoptères français, en particulier cette femme médecin, le Capitaine Valérie André et d'autres pilotes de l'Armée de l'Air comme l'Adjudant Henri Bartier, le Sergent Raymond Fumat et tant d'autres... Deux ans plus tard (1952) l'Armée de l'Air achetait ses propres hélicoptères sur ces propres crédits... puis des hélicoptères plus lourds, les premiers Sikorsky H19/S55, modèles antérieurs au Sikorsky H34/HSS/S58.

Au début de 1954, juste avant la chute de Diên Biên Phu, l'Armée de l'Air se verra dans l'obligation de réduire le nombre de ses hélicoptères au profit de l'Armée de Terre. Après des années de tiraillements dans la France d'après guerre, le Colonel Lejay avait réussi à libérer une composante "hélicoptère" indépendante pour l'Armée de Terre. Cette composante hélicoptère changera



## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

de nom pour devenir l'ALAT (l'Aviation Légère de l'Armée de Terre) que nous connaissons aujourd'hui. Les premiers pilotes "ALAT" voleront en Indochine sur les mêmes hélicoptères aux côtés de leurs camarades de l'Armée de l'Air. Parti de zéro en 1950, les 66 pilotes de l'Armée de l'Air et de Terre (future ALAT) ont volé sur une flotte qui sera composée en 1954 de 42 hélicoptères Hiller (360/UH-12A et H-23) et Sikorsky (S51 et S55)



Au total, ils ont effectué le transport de 11 327 patients dont 9640 en primaire et récupéré 38 pilotes et 80 évadés. Rien que sur Diên Biên Phu, ils ont ainsi évacués 697 blessés au cours des combats et 521 après la chute du camp. Dans ce contexte particulièrement dramatique, les équipages, mécaniciens et personnel du service de santé français venaient de démontrer leurs capacités dans l'utilisation de leurs hélicoptères.

*Ci contre, un des derniers blessés évacué par hélicoptère est embarqué dans un Sikorsky H19/S55 sur Diên Biên Phu. Photo archives Sikorsky.*

En 1954, l'Alouette 2 équipé d'une turbine était encore qu'un projet en développement, bien avancé certes, mais pas encore abouti. Le premier vol d'un prototype de l'Alouette 2

équipée d'une turbine Artouste date du 12 mars 1955. Le Djinn, hélicoptère utilisant le principe d'éjection d'air en bout de pales vole depuis le 16 décembre 1953. Mais il reste un hélicoptère léger aux performances très limitées. Aux Etats-Unis, le premier vol d'un Sikorsky H34 date lui du 8 mars 1954. Successeur du H19/S55, ce nouvel appareil en développement depuis deux ans bénéficiait de nombreuses améliorations apportées pour corriger les défauts du modèle précédent. Quand au Piasecky Vertol H21 ou Banane volante, son premier vol date du 11 avril 1952. Ces deux hélicoptères lourds,



## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

équipés du même moteur à pistons vont finalement être sélectionnés par le Commandant Alexis Santini en juillet 1955 lors d'une mission d'évaluation.



*De gauche à droite, trois pionniers devant leur hélicoptère en Indochine: le Capitaine Santini, le Médecin-Capitaine André, l'Adjudant-Chef Bartier devant un Hiller utilisé pour leurs évacuations médicales. Au fond, l'Adjudant Fayolle inspecte la transmission.  
Image fournie et copyright Madame Valérie André.*

**De fait, il y a 60 ans, devant les grondements croissants d'un conflit armée en Algérie sur un terrain particulièrement difficile, le gouvernement français se voyait dans l'obligation de recourir à l'achat de nouveaux hélicoptères plus performants pour rééquiper toutes leurs forces armées dans l'urgence. Ce contexte géopolitique et industriel de l'époque, cas unique dans notre histoire, aboutira en 1959 par la construction sous licence des Sikorsky H34/HSS chez Sud Aviation à Marignane. 1954 restera une année noire pour la France. Paradoxalement, ce fut aussi une année décisive pour l'arrivée de nos Sikorsky H34.**



### Les amis du Musée de l'ALAT

Née le 12 octobre 1981 dans le but de permettre au jeune Musée de l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre) de disposer d'une structure de soutien, l'AAMALAT (Association des Amis du Musée de l'ALAT) en est aujourd'hui l'organisme exploitant. Partenaire privilégié du Directeur Militaire de l'établissement, cette association bénévole loi de 1901 est liée à l'École de

l'ALAT par un contrat dit de Marché Public de Service Culturel.

Exclusivement constitué de bénévoles pour la quasi totalité d'anciens de l'Armée de Terre, cette association ambitionne d'élargir le domaine de ses activités patrimoniales, de contribuer à exhaler le souvenir des Anciens et de mettre en exergue la jeune et déjà glorieuse histoire des hommes et femmes de l'ALAT. Pour ce faire, cette association est gérée et organisée comme une entreprise.



Les guides, tous d'anciens pilotes ou d'anciens mécaniciens assurent pendant les 9 mois d'ouverture, 5 jours ouvrables par semaine, la présentation du Musée au public. Tous possèdent une connaissance de l'histoire de l'ALAT et de l'hélicoptère approfondie et régulièrement mise à niveau par des documents internes. Ils offrent aux visiteurs, français et étrangers, une vision synthétique de la naissance et de l'évolution des hélicoptères militaires depuis ses origines à nos jours. Ils s'attachent à présenter chaque aéronef avec des moyens modernes de présentation audio-visuels et interactifs. Leurs "vécus" favorisent un discours personnalisé très apprécié des visiteurs.



## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Parmi les autres aéronefs visibles sur place, notons les plus remarquables:

- une Alouette 3 prototype n°001. Cette machine a volé de nombreuses années au Centre d'Essai en vol de Cazaux avec l'Armée de l'Air, laquelle en a fait don au Musée en 1989. Le Musée de Dax et l'AAMALAT ont d'ailleurs reçu un prix pour cette rénovation montrée en version missiles SS 11.
- un Hiller 360 qui servit en Indochine avec le Capitaine Alexis Santini et Valérie André à partir de 1950. D'abord acheté sur des crédits "Service de santé" cette machine fut utilisée par l'Armée de l'Air au sein de l'ELA 52 avant d'être versée dans l'ALAT vers 1953.
- une "Banane" ou Piasecki Vertol H21 qui a demandé plus de 3000 heures de travail par les bénévoles de l'AAMALAT pour cette présentation dans un état impeccable.
- Deux Sikorsky H19/S55 appelé aussi "Éléphant Joyeux" qui correspondent au modèle juste antérieur au développement du Sikorsky H34/HSS. Nous les reconnaitrons facilement à leur rotor tripale et train quadricycle.

Si vous souhaitez retrouver les informations relatives aux horaires et tarifs du Musée de l'ALAT de Dax, cliquez sur le lien suivant:

[http://www.museehelicoalat.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=50&Itemid=109](http://www.museehelicoalat.com/index.php?option=com_content&view=article&id=50&Itemid=109)

Sur ce même site internet, vous pouvez également retrouver des diaporamas, des vidéos, des informations sur de nombreux aéronefs exposés. Parmi ces pièces, notre attention fut retenue par un article d'Aviation Magazine n°29 du 1er juillet 1951 au sujet d'une conférence de Monsieur d'Igor Sikorsky à Paris lors d'un de ces nombreux passages en France en juin 1951. Et nous seront très heureux de redécouvrir très bientôt à Dax le HSS n° 143 rénové et beau comme un sou neuf! Un Siko en vol souhaite vous emmener sur cet autre chantier de restauration d'un Sikorsky HSS de l'aéronavale en statique même si cette restauration se poursuit actuellement au Musée de l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre).



## **Restauration du HSS n° 143 de Dax**

En effet, nous voulions rendre hommage ici à ces autres passionnés bénévoles, anciens militaires et civils de Dax, réunis au sein du peloton mécanique de restauration des aéronefs de l'AAMALAT (Association des Amis du Musée de l'ALAT). Ils exercent leur art et mènent à bien la restauration statique du HSS n° 143 pour le plus grand bonheur de tous. Leur mérite est à la hauteur de leur réalisation car ces bénévoles de tous horizons accomplissent un travail considérable. Retrouvez ce HSS n° 143 du Musée de Dax en suivant ce lien:

[http://www.museehelico-alat.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=56:hss&catid=39:les-helicos-civil&Itemid=72](http://www.museehelico-alat.com/index.php?option=com_content&view=article&id=56:hss&catid=39:les-helicos-civil&Itemid=72)

Ci dessous, le public venu à La Ferté Allais autour d'un autre HSS, le n° 641. (Photo Monsieur Jean-Luc Guérin) Malheureusement, cette machine n'est plus en France. En fait, de moins en moins de Sikorsky H34 et/ou HSS sont visibles en France aujourd'hui. C'est pourquoi la restauration du HSS n° 143 de Dax méritait encore plus d'être soulignée. Cela fait, revenons maintenant à un Siko en vol..





## **Un Siko en vol en 5 étapes**

*Chers Amis d'un Siko en vol, en 2014, notre projet de restauration de l'hélicoptère Sikorsky H34 SA55 vient de franchir une nouvelle étape. En effet, notre projet a connu des phases bien distinctes, que je vous rappelle ci-dessous:*

*- **La première** (2010-2012) fut la recherche du Siko qui pourrait nous convenir. Après deux ans de prospection, nous avons trouvé notre H34-A n° de série SA55 à Saint Philbert des champs en Normandie. Remerciements tout particulier à Monsieur Michel Joseph donateur et Président d'honneur.*

*- **La deuxième étape** (2012) fut de démonter cet imposant hélicoptère pour rendre transportable. Pas moins de quatre séjours furent nécessaires pour son travail de démontage en vue de son transport. Voir le lien:*

*<http://sikoenvol.jimdo.com/de-la-normandie-vers-la-vend%C3%A9e/>*

*- **Le troisième moment fort** (2012) fut le transport de ce "volumineux cadeau" vers St Michel en l'Herm. Nous avons pu compter sur la participation bénévole d'un transporteur vendéen acquis à notre cause.*

*- **La quatrième période** (2013-2014) s'échelonne sur les dix huit derniers mois et biens des actions on été entreprises. Tout d'abord ce fut le démontage des éléments mécaniques, électriques, tableau de bord et moteur pour réaliser une expertise de la structure (cellule) de notre Siko. Parallèlement, un effort de communication et de recherche de financements ont été mis en place:*

*- Lettre d'information, baptêmes de l'air en hélicoptère, vos cotisations en tant que membre sympathisants.*

*- Constitution d'un dossier très complet de présentation de notre projet de restauration auprès de la fondation du patrimoine. Remerciements tout particulier à Monsieur Vincent Ribaric, rédacteur de nos newsletters.*

*- Recherche de documentation technique, de pièces détachée, d'outillage, et de compétences, aménagement du hangar aux standards aéronautiques...*

*Le moment fort pour notre association est la venue dans nos rangs de **Madame le Général Valérie André** qui a accepté d'être la Marraine de notre hélicoptère, sur lequel elle effectua de nombreux vols. Sa présence lors de la signature de la convention avec la Fondation du Patrimoine au Musée du Bourget, déclenche de fait une nouvelle étape pour ce projet unique.*

*<http://sikoenvol.jimdo.com/nouvelles-recentes/>*



## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

- **Cette cinquième étape**, (2014) nous vous l'avons présentée sous forme d'une "**Lettre événementielle**" intitulée "**DÉCOLLAGE**". Vous y trouvez un lien vers la Fondation du patrimoine. <http://sikoenvol.jimdo.com/la-lettre-du-siko/> ou <http://sikoenvol.jimdo.com/fondation-du-patrimoine/>

**Notre projet, est aussi le votre par l'intérêt que vous y portez. Nous avons besoin de vous pour poursuivre notre effort dans cet engagement de restauration. En effet, depuis le 8 juillet 2014 vous pouvez vous impliquer dans ce projet en réalisant un don qui fera l'objet d'une réduction d'impôt. Retrouvez nous sur le site de la Fondation du patrimoine et participez activement à la remise en vol de "Votre Sikorsky H34-A SA55".**

Plusieurs possibilité de défiscalisation vous sont offertes, impôt sur le revenu, ISF, impôt sur les sociétés. "Les gouttes d'eau font les grandes rivières". Votre don, même le plus modeste sera le bienvenu. Merci de votre soutien.

Jean-Pierre Montreuil  
Président de "UN SIKO EN VOL"

### La Fondation du Patrimoine

a été créée par la loi du 2 juillet 1996. Reconnue d'utilité publique, elle est le premier organisme national privé indépendant qui a pour vocation essentielle de promouvoir la connaissance, la conservation et la mise en valeur du patrimoine non protégé par l'État au titre des Monuments Historiques.

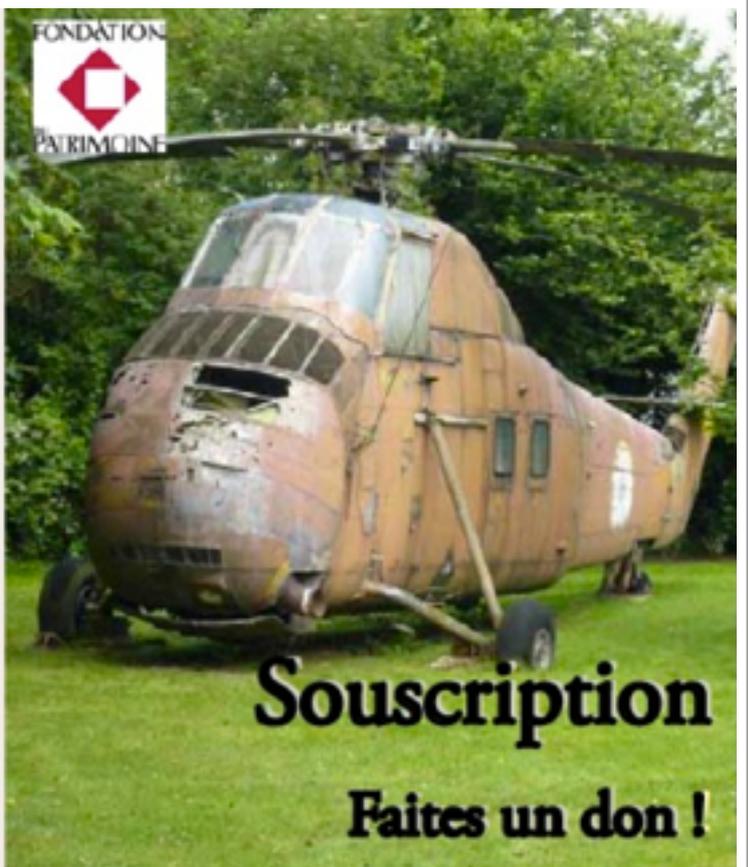
#### Organisation

La Fondation du Patrimoine est une organisation décentralisée. Son action s'appuie sur un réseau de délégués départementaux et régionaux, tous bénévoles.

#### Moyens d'actions

La Fondation du Patrimoine :

- attribue son label à des particuliers, leur permettant de bénéficier de déductions fiscales à l'occasion de travaux de restauration d'un bien immobilier non protégé particulièrement représentatif du patrimoine,
- soutient des projets de sauvegarde du patrimoine public ou associatif, en participant à leur financement,
- contribue à mobiliser le mécénat en faveur de projets de restauration du patrimoine local, favorise la transmission des savoir-faire et métiers traditionnels.





# Défiscalisation, comment et pourquoi?

Qu'il soit bleu marine ou vert armée, nous partageons tous le même rêve de revoir un jour un Sikorsky H34/HSS renaître de ses cendres comme un phénix. Ce rêve que personne n'a achevé en France à ce jour, les bénévoles d'un Siko en vol l'ont pris très au sérieux. Alors, nous avons tout mis en place pour que ce rêve devienne une réalité prête à décoller!

En suivant le lien suivant, vous arriverez sur la page dédiée à notre projet sur le site de la Fondation du Patrimoine: <http://www.fondation-patrimoine.org/fr/pays-de-la-loire-18/tous-les-projets-851/detail-helicoptere-sikorsky-h34-a-sa55-a-saint-michel-en-l-herm-15549>

Sur la page de notre projet, vous trouverez une fenêtre "Pour vos dons, calculez votre avantage fiscal". Il suffit d'y entrer la somme de votre choix pour découvrir **vos** réduction d'impôts en cochant votre type d'imposition. Dans l'exemple vu ici à droite, un donateur qui donnerait 100,00€, se verrait bénéficier d'une réduction d'impôts sur le revenu de 66,00€. En d'autres termes, il avancerait donc 100,00€ lors de l'année fiscale N, mais le coût de son geste ne lui revient finalement qu'à  $100 - 66 = 34,00$  € lors de l'année N+1 quand il bénéficiera de l'abattement autorisé. Pour ce faire, il reçoit une attestation fiscale qui

Vous donnez :  
100.00€

Vous bénéficiez d'une réduction d'impôt de :  
66.00€

Vous êtes soumis à :

- l'impôt sur le revenu
- IISF
- l'impôt sur les sociétés

**CALCULEZ**

[en savoir plus](#)

est à joindre à ses justificatifs de déclaration et qui lui donne droit à cet abattement. Les 100,00€ correspondant à son don sont gérés par la Fondation du Patrimoine et reversées en totalité à notre projet pour la restauration de notre hélicoptère H34-SA55. Si vous souhaitez poursuivre, il vous suffira de cliquer sur la fenêtre "Oui, je fais un don à ce projet" qui va vous rediriger vers le site sécurisé de paiement en ligne. Notons que cette page est disponible également en Anglais, en cliquant sur le drapeau correspondant.

Souscription **OUVERTE**

**OUI, JE FAIS UN DON A CE PROJET**



## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Un don à l'association un Siko en vol? Oui, mais pourquoi faire exactement? Pour obtenir notre futur CNRAC (Certificat de Navigabilité Restreint Aéronef de Collection) nous devons acheter des ensembles mécaniques approuvés et certifiés "apte au vol" chez nos deux fournisseurs aux USA.

TABLEAU DE FINANCEMENT DES TRAVAUX PAR POSTE			
	Travaux	Exécutant	Coût / Réalisation
1	Travaux cellule cabine, capots moteurs, électricité, sellerie peinture	Par les bénévoles d'un Siko en vol	Bénévole à charge d'un Siko en vol
2	Travaux poutre et cône de queue		
3	Moteur Wright R-1820		
4	BTP Boite Trans. Principale	California Helicopters pièces agréées FAA	67 500 \$ US
5	MRP Moyeu Rotor Principal		45 000 \$ US
6	BTI Boite Trans. Intermédiaire		5 000 \$ US
7	BTA Boite Trans. Arrière		22 000 \$ US
8	Servo commandes hydrauliques		10 500 \$ US
9	Pales rotor anti-couple	ABS Blades pièces agréées FAA	24 000 \$ US
10	Pales principales		120 000 \$ US
11	Tous montages, démontages, transports, manutentions et nettoyage et peinture	Par les bénévoles d'un Siko en vol	Bénévole à charge d'un Siko en vol
TOTAL			294 000 \$ US

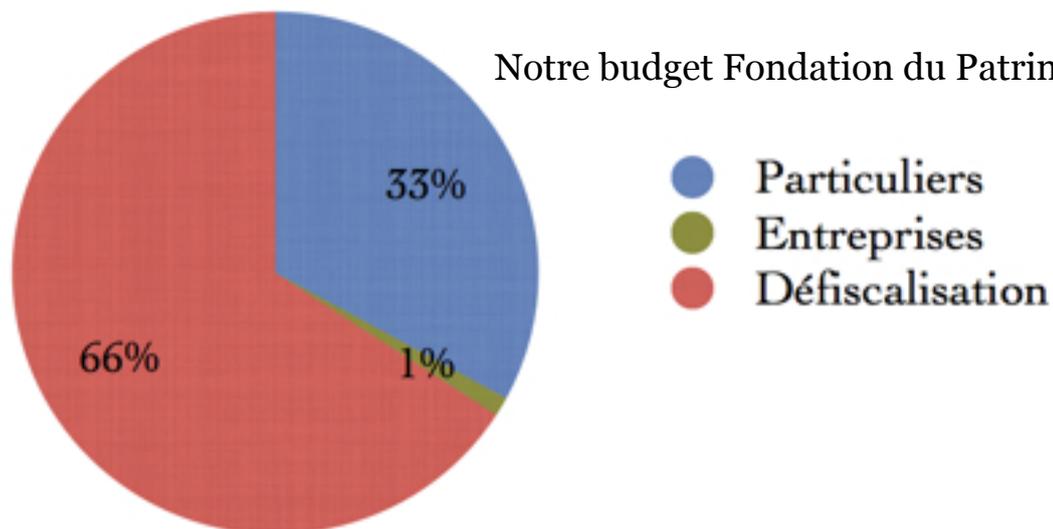
Comme vous pouvez le voir, il s'agit d'un budget conséquent à la hauteur de notre défi technique et humain. Voilà pourquoi nous avons monté ce dossier de mécénat populaire auprès de la Fondation du Patrimoine. Voilà aussi pourquoi nous comptons sur vous pour nous soutenir dans ce projet.



## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Pour réunir ces fonds, nous estimons qu'il nous faudrait trouver au moins 1081 donateurs particuliers et 5 entreprises mécènes. Avec un taux de change à 0,75 Euro pour un Dollar, notre budget de 294 000 \$ US correspondrait à environ 220 500 euro.

Dans notre première Newsletter de 2014, page 6: *2013 en quelques chiffres*, nous avons publié un bilan de la Fondation du Patrimoine. Rappelez vous, en 2013, la Fondation a reçu 7,51 millions d'euro provenant de particuliers avec un don moyen de 198 euro par foyer imposé soit sur les revenus, soit sur l'ISF. La Fondation du Patrimoine avait également collecté 2,28 millions d'euro des entreprises avec un don moyen de 1 300 euro par entreprise.



Dans cette hypothèse basée sur ces valeurs de dons moyens correspondants à l'année 2013, un budget comme le notre pourrait être bouclé avec seulement 1081 particuliers et 5 entreprises qui auraient choisi de nous soutenir:

- 33% proviendra des 1081 particuliers qui verseraient chacun 198 euro. Mais ils recevraient une défiscalisation équivalent à environ 131 euro par don.
- 1% proviendra des 5 entreprises qui verseraient chacune 1300 euro. Mais elles bénéficieraient d'une défiscalisation d'environ 780 euro par don.
- **66% proviendra en défiscalisation directement de l'Etat français, soit un cadeau fiscal d'environ 145 500 euro reversés à la Fondation du Patrimoine pour notre projet. (ce qui correspond bien dans cette hypothèse à environ  $1081 \times 131\text{€} + 5 \times 780\text{€}$ )**



## **UN SIKO EN VOL NEWSLETTER**

Si nous abaissons le montant des dons moyens par exemple à 100 euro par particulier et 650 par entreprise, cela reviendra à trouver deux fois plus de donateurs, soit environ 2 200 particuliers et entreprises.

**Mais dans tous les cas, les pourcentages devraient rester globalement constants:**

- **1/3 de ce budget proviendra des particuliers et des entreprises,**
- **2/3 proviendront de l'état français via la Fondation du Patrimoine par le biais de ce mécanisme de défiscalisation.**

**En résumé, quelle que soit la somme choisie pour votre don à un Siko en vol, même la plus modeste, ce don ne vous coûtera finalement que 1/3 de cette somme. Si vous versez 100€, vous n'allez finalement déboursier que 34€. Pour 200€ versés, seulement 68€ sortiront de votre poche, et ainsi de suite..**

Dès lors, pour un Siko en vol, la question n'est plus de savoir si nous arriverons ou pas à lever ces fonds par cette défiscalisation. C'est déjà en cours. La question est plutôt de savoir "quand" allons nous atteindre le montant total de notre défiscalisation. Mais le temps est ici notre allié. Nous n'avons ni obligation à une date prévue, ni date limite. Tôt ou tard, en fonction du nombre de mécènes rencontrés, notre projet arrivera à sa maturité financière.. mais idéalement, nous souhaiterions monter en puissance dans les 5 ans à venir pour pouvoir être opérationnel par exemple aux 85 ans de l'Armée de l'Air, c'est à dire en 2019. Voilà le défi que nous vous proposons!

**D'autre part, comme vous allez le découvrir plus loin, nous ne connaissons aucune concurrence sur ce créneau, mais de plus en plus d'amis, associations partenaires et alliés résolus à nous venir en aide dans la réalisation concrète de notre projet. Alors, vous aussi, n'hésitez plus à nous rejoindre. Faites un don pour notre projet et défiscalisez les 2/3 de la somme!**



### Nos fournisseurs américains

Les lecteurs attentifs ont déjà notés leurs noms dans le tableau fourni en page 13 “*Tableau de financement des travaux par postes*”. Mais nous devons aussi rassurer nos mécènes et surtout, dissiper tous les doutes sur nos capacités à retrouver des pièces détachées de Sikorsky H34/S58 quelques 60 ans après leur première arrivée en France.

**ABS Blades:** <http://www.absblade.com>

Comme son nom l’indique, cette société est spécialisée dans la réparation et la reconstruction de pales d’hélicoptère Sikorsky. Ils suivent en particulier les pales principales de nos Sikorsky S 58, c’est à dire la version civile du H 34. Sur la base d’un longeron de pale principale avec un potentiel suffisant, ils effectuent une radiographie de ce longeron, puis, si le test est satisfaisant, la reconstruction total des parties composites du profil de pale.

**California Helicopters:** <http://www.californiahelicopter.com/index.cfm>

Comme son nom ne l’indique pas, California Helicopters est maintenant basée au Texas. En effet, pour subvenir à leur besoins, ils ont fait construire au Texas un nouveau hangar de taille adéquate afin d’abriter les 20 000 pièces détachées de Sikorsky S 58 et S 58T dont ils ont la charge. Leur très impressionnant catalogue fait d’eux le premier fournisseur mondial de pièces détachées pour les modèles Sikorsky S 58/S 58T. Tous ces pièces peuvent être acheminées partout dans le monde sous 48 heures chrono!

**Toutes ces pièces détachées sont certifiées aux standards aéronautiques par ces sociétés agréées FAA (Federal Aviation Authority). Elles seront fournies avec les documents officiels attestant de leur potentiel. Pour information, nos fournisseurs affichent leurs certificats d’approbation en ligne.**



## **Un Mosquito en vol? ça ne marchera jamais!**

Il y a 20 ans environ, personne n'aurait parié sur leur succès! Et pourtant, en 2014, 70 ans après le débarquement en Normandie, l'association RRAA de Monsieur Michel Bogaert nous présente la seule réplique 0,75 d'un Mosquito en vol dans de nombreux meeting. Quelles superbes évolutions! Bravo!



*Trois heureux bénévoles en tenues de vol pour le 50ème meeting de Couhé dans la Vienne posent devant la réplique à l'échelle 0,75 du Mosquito: De gauche à droite, Monsieur Thierry Huc, Monsieur Jean-Paul Bichon dit Bibiche et Monsieur Jack Krine, seul pilote autorisé par la DGAC pour les évolutions acrobatiques. Image fournie avec l'aimable permission et tous droits copyright La Nouvelle République - Centre Presse.*

Pour prendre la juste mesure du travail accompli, il suffit de se rappeler qu'ils sont partis d'une simple feuille blanche! Puis, cliquez sur le lien suivant pour vous retrouvez sur le site de RRAA (<http://bogaert.jimdo.com>) et regardez la vidéo "17 ans de travail en 2 minutes" . Hé oui, c'est possible!



## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Le 30 août 2013, cet aéronef a reçu le 1er Prix d'avion d'exception à Sywell, Angleterre. Nos amis Anglais sont tout particulièrement admiratifs face à cette machine. Il n'existe en effet aucun Mosquito en état de vol au Royaume-Uni à ce jour. Mais deux exemplaires reconstruits à l'échelle 1 volent depuis peu en Nouvelle-Zélande et au Canada. En 2014, le Mosquito 0.75 de RRAA a



*En retour de Sywell, UK, Monsieur Michel Bogaert accroche la coupe du 1er Prix sur les canons (fictifs) du Moss 0.75 "La coupe était faite pour notre avion". Image fournie avec l'aimable permission et tous droits copyright RRAA - Monsieur Michel Bogaert.*

participé aux meetings des 100 ans du Bourget (12 & 13 juillet) et aux 80 ans de l'Armée de l'Air à Cazaux (21/22 juin). Il était également présent à Pontoise, à La Ferté Allais, Meaux, Dax, Nancy, Vichy, Couhé Vérac, St Gaudens, Belvès, Bergerac, Amiens et Cholet. Et aux commémorations de faits de guerre de Bournezeau, Saligny, Jonzac, aux Sables d'Olonnes ainsi qu'à la journée du Patrimoine de La Roche sur Yon. Grâce à eux, désormais tout le monde connaît l'histoire et le sacrifice du Wing Commander Max Gedj dit "Maurice" et de son co-équipier le Lieutenant Langley, tous deux morts au combat le 15 janvier 1945. [http://fr.wikipedia.org/wiki/Max\\_Guedj](http://fr.wikipedia.org/wiki/Max_Guedj)



## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

La construction de ce Mosquito 0.75 aux couleurs du Wing Commander Max Gedj, Squadron 143, est un hommage exceptionnel tout particulièrement apprécié des passionnés de War Birds et de l'Armée de l'Air.



*Hommage à l'équipage du Mosquito de la RAF perdu lors de l'attaque d'un train de munitions allemand le 6 août 1944 en gare de Jonzac. Image fournie avec l'aimable permission et tous droits copyright RRAA - Monsieur Michel Bogaert.*

Nos deux associations bénévoles, un Siko en vol et RRAA, partagent les mêmes objectifs passionnels, l'un sur avion et l'autre sur hélicoptère. Les synergies techniques et humaines se multiplient. Un Siko en vol marche sur les traces de RRAA et bénéficie de l'expérience acquise dans de nombreux domaines. Grâce à votre soutien, nous espérons nous aussi pouvoir montrer notre hélicoptère H34-SA 55 en meeting aérien aux côtés du Mosquito 0.75 pour le bonheur de tous et à la mémoire des équipages qui ont volé sur cette machine, si possible en 2019 pour les 85 ans de l'Armée de l'Air. D'ailleurs, nous retrouverons dans les pages suivantes, l'un de ses pilotes, le Commandant Jean Billaud, qui est aussi membre d'un Siko en vol.



## La gloire de nos pairs

Parti rejoindre les français libres en janvier 1942, Monsieur Jean Billaud a lui aussi connu les combats aériens de la seconde guerre mondiale comme “Air gunner” sur bombardier Halifax de la RAF. Pour ce 70ème anniversaire du débarquement en Normandie, il a été élevé à la dignité de Grand Officier.

## Félicitations!



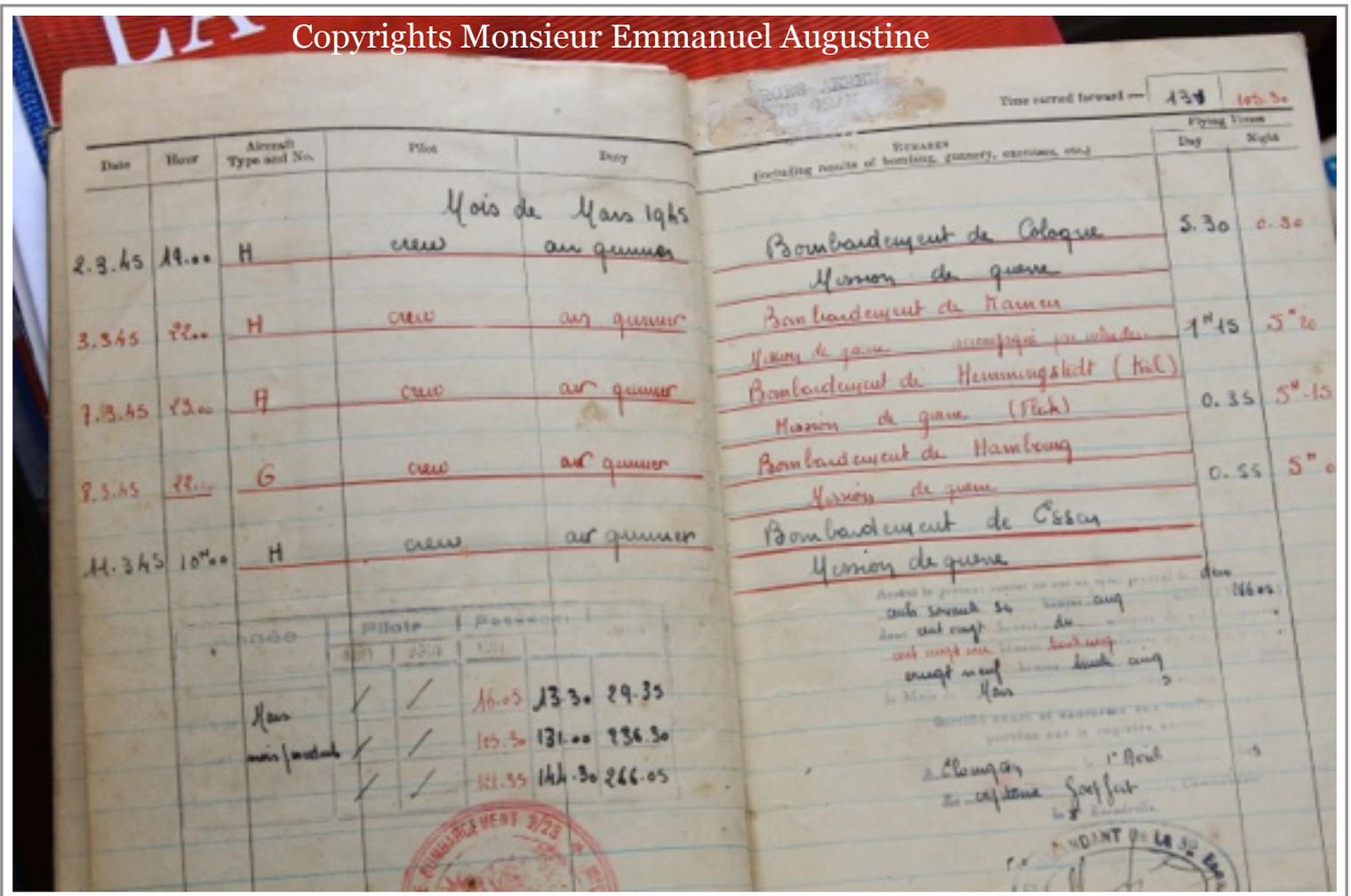
Copyrights Monsieur Emmanuel Augustine



## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Son carnet de vol ouvert sur les dernières missions de la seconde guerre mondiale au dessus de l'Allemagne Nazi nous apprend qu'il a effectué sa dernière mission de bombardement sur Essen le 11 mars 1945. Considéré comme le coeur industriel de la Ruhr, Essen fut bombardé 272 fois par le Bomber Command qui connaissait à l'époque un taux d'attrition de 45%.

Copyrights Monsieur Emmanuel Augustine



A la fin de la guerre, Monsieur Jean Billaud retrouvera les commandes d'un avion, puis de nos hélicoptères au cours d'une carrière militaire bien remplie dans l'Armée de l'Air. Retrouvez le dans "L'histoire des hélicoptères de l'Armée de l'Air": [http://www.aha-helico-air.asso.fr/parution\\_2HAA.htm](http://www.aha-helico-air.asso.fr/parution_2HAA.htm)

Page suivante à gauche, Monsieur Jean Billaud, pilote dans l'Armée de l'Air, au dessus en Air Gunner devant un Halifax des groupes lourds de la RAF. A droite, le cadre du Général De Gaulle spécialement dédié à son intention

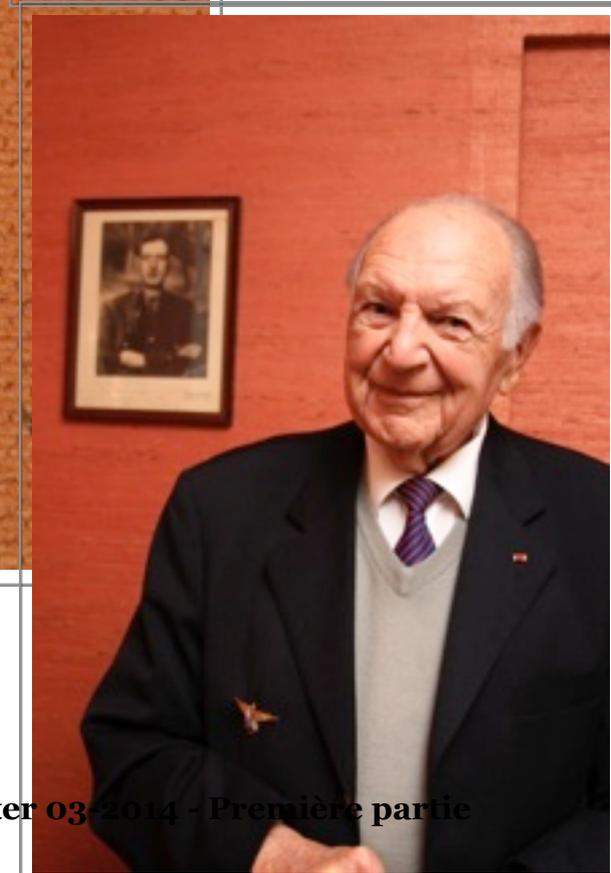


## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

que l'on retrouve en arrière plan au-dessous. Au centre, un gros plan sur sa Légion d'Honneur. Photos publiées avec l'aimable permission de Monsieur Emmanuel Augustine, photographe professionnel. Tous droits Copyright réservés.



Copyrights Monsieur Emmanuel Augustine





### Autres commémorations dans l'air

Nous avons gardé le meilleur pour la fin de cette première partie. En effet, 2014 se situe aussi aux carrefours commémoratifs des 100 ans de l'aviation militaire et de la première guerre mondiale (1914) mais aussi bien sûr, aux 80 ans de l'Armée de l'Air (1934). Pour retracer ces deux anniversaires, nous vous proposons d'abord ce lien: <http://www.80ans-armeedelair.fr>

Puis, nous vous proposons aussi le centenaire du premier quadrimoteur conçu par Monsieur Igor Sikorsky. En 1909, ce jeune homme inconnu à l'époque, retourna à Paris pour étudier à l'ETA (École Technique de l'Aéronautique) qui deviendra l'ESTACA que nous connaissons. Il rencontrera alors Louis Blériot, Henri Farman, et surtout, il apprend à piloter avec Ferdinand Ferber. Il retourne alors en Russie où il commence la conception d'un premier hélicoptère qui sera un échec. Sans jamais vraiment renoncer à son projet initial, le jeune ingénieur se tourne vers les avions. En 1912, il reçoit son premier prix pour la conception d'un monomoteur, le S-6A. Ses compétences ainsi reconnues, il se retrouve au poste de directeur de la division aéronautique d'une fabrique de wagons russo-baltes. En septembre 1912, sur les encouragements de sa société, il conçoit alors le premier avion quadrimoteur au monde, le "Bolchoï Baltiski".

Il en prendra les commandes comme pilote d'essai pour son premier vol le 13 mai 1913. Très pragmatique et perfectionniste, il va améliorer sans cesse les performances de son appareil dans une seconde version appelé "Rouski Vitiaz". <http://www.air-journal.fr/2014-08-02-le-2-aout-1913-dans-le-ciel-sikorsky-fait-voler-son-rousski-vitiaz-durant-1-h-54-5109996.html> Malheureusement, cet appareil fut très endommagé au sol par la chute d'un moteur qui s'est détaché d'un autre avion en vol.

Monsieur Igor Sikorsky va alors développer un troisième quadrimoteur civil dénommé "Ilia Mourometz". Son premier vol eu lieu le 25 février 1914 avec 16 passagers. Du 21 au 23 juin 1914, cet appareil rallia St Pétersbourg à Kiev en 14 h 38 minutes et une seule escale. Un exploit exceptionnel pour l'époque!

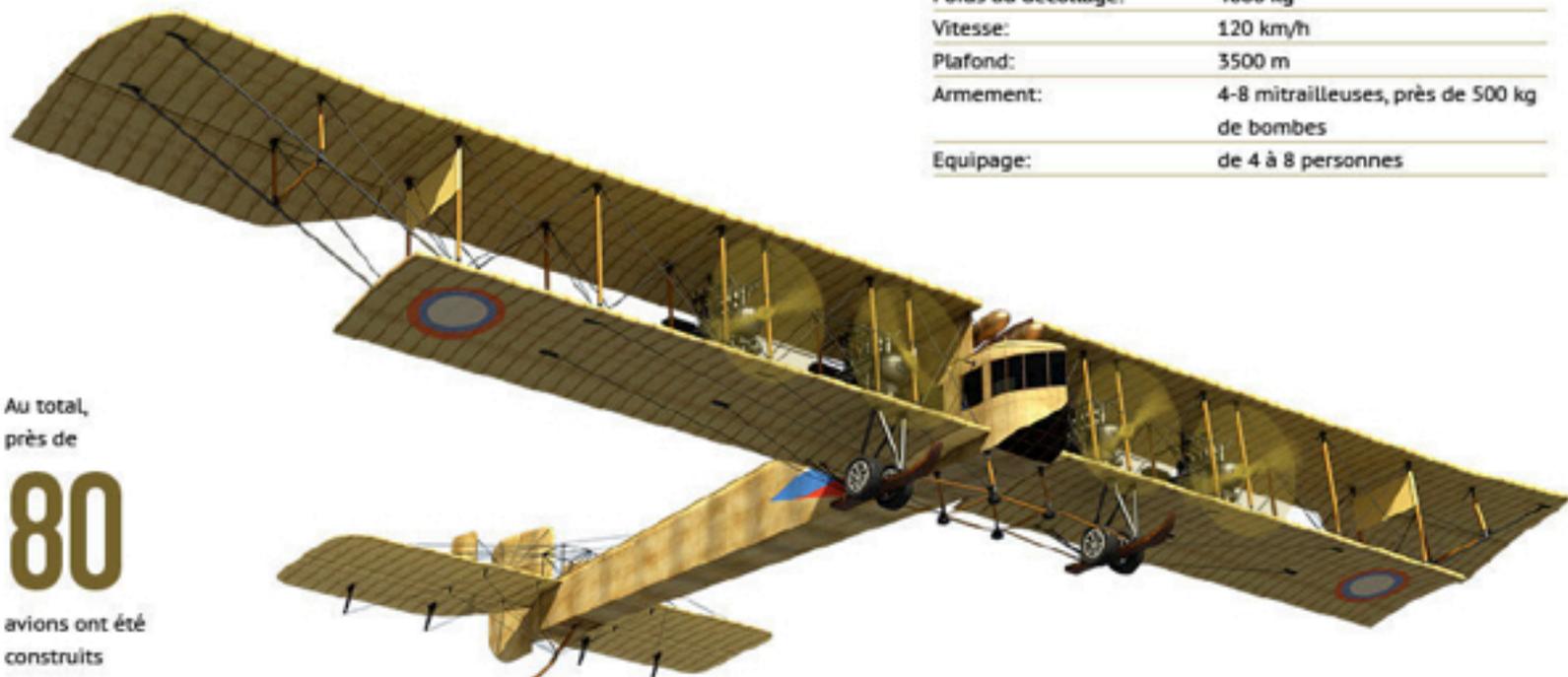


## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Concepteur: Igor Sikorsky, ingénieur de l'usine russo-balte de wagons

### Caractéristiques (Série V)

Longueur:	17,5 m
Surface des ailes:	125 m <sup>2</sup>
Moteurs:	4x150 cv
Poids à vide:	3100 kg
Poids au décollage:	4600 kg
Vitesse:	120 km/h
Plafond:	3500 m
Armement:	4-8 mitrailleuses, près de 500 kg de bombes
Equipage:	de 4 à 8 personnes



Au total,  
près de  
**80**  
avions ont été  
construits

<http://www.ctrl-c.liu.se/misc/ram/ilyamour.html>

<http://fr.ria.ru/infographie/20121225/197046857.html>

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Sikorsky\\_Ilia\\_Mourometz\\_A](http://fr.wikipedia.org/wiki/Sikorsky_Ilia_Mourometz_A)

A la veille du premier conflit mondial, très impressionné par ses résultats, l'état major de l'Armée Impériale Russe va lui commander les dix premiers bombardiers, version militaire de ces quadrimoteurs civils, qui serviront au combat lorsque la guerre éclate à l'été 1914. (Infographie ci dessus par RiaNovosti) En 1916, le succès sera tel que le Tsar Nicolas 2 de Russie acceptera de faire construire ces bombardiers lourds "Ilia Mourometz" sous licence en France et en Grande-Bretagne à la demande des alliés.

**Il y a 100 ans dès le début de la première guerre mondiale, des aviateurs ont volé pour la première fois sur un avion bombardier construit, testé et développé par Monsieur Igor Sikorsky.**

<http://sikoenvol.jimdo.com>

Newsletter 03-2014 - Première partie



## UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

### Seconde partie à suivre..

Retrouvez un Siko en vol et la suite de votre newsletter 03-2014 “*La résurrection du Phénix*” dans cette seconde partie. Nos formats Pdf sont volontairement réduits pour faciliter leur envoi en attachement par e-mail.



La rédaction des newsletters est assurée par Monsieur Vincent Ribaric à titre bénévole. Pour toutes vos remarques, suggestions, erratum, merci de nous contacter via le site de l'association en précisant le numéro de la Newsletter.