



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

REQUIEM POUR



JULIET

JANVIER - FÉVRIER - MARS 2015



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Au sommaire de cette édition, vous trouverez:

En complément de la vidéo déjà en ligne sur You Tube, la narration complète de la disparition du Sikorsky HSS 119 Juliet au large de Clipperton le 29 mars 1979 lors de son entrée en résonance sol. 36 ans après, voici les photos et les récits des anciens Marins ayant vécu cet événement lors de cette dernière campagne des HSS et de la Section Jeanne d'Arc (1978-79).

Remerciements	3
Il était une fois..	4
Une île entre le ciel et l'eau	6
Une situation très isolée mais disputée	7
Une retraite annoncée	9
La dernière campagne de la SJA	12
La résonance sol du HSS 119 Juliet	20
Récits d'une fortune de mer	23
Un Siko à la mer!	27
L'autre relève de nos Sikos	30
Le retour en Atlantique	33
La palme du festival de Clipperton	37
L'élévation de Jean Billaud	40
Faites revivre nos H34/HSS français	41

La rédaction des newsletters d'un Siko en vol est assurée par Monsieur Vincent Ribaric. pour toute remarques, suggestions, erratum, merci de nous contacter via le site de l'association en précisant le numéro de la newsletter.



Remerciements

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

★ Le Vice-Amiral (2S) Bertrand Bonavita, 8ème Commandant du porte-hélicoptère Jeanne d'Arc (de 1977 à 1979) pour le don de la cassette vidéo VHS n°5 "Requiem pour Mike Juliet".

★ L'Amiral (2S) Olivier Villedieu De Torcy, qui fut Lieutenant de Vaisseau et le pilote aux commandes du HSS 119 Juliet le 29 mars 1979.

★ Monsieur Jean-Luc Candela, qui fut le Chef Cargo à bord du HSS 119 Juliet le 29 mars 1979,

★ Monsieur Patrick Laisné, ancien Chef Cargo sur HSS au sein de la SJA, pour le prêt de photographies,

★ Messieurs Louis Le Pennec et Christian Picard a qui nous devons les images tournées lors de l'accident du HSS 119 Juliet. Anciens Midships lors de la campagne d'application 1978/79, ils sont aujourd'hui respectivement Capitaine de Frégate (H) en retraite et Administrateur des Affaires Maritimes en retraite.

★ Messieurs Christian Choisel dit "Zoutoum", Monsieur Jean-Louis Olive, Monsieur Eric Courval, Monsieur Henri Marty dit "Riton", anciens marins, pour leur témoignages et leurs prêts de photographies,

★ Monsieur Christian Jost, chercheurs au CNRS, que nous avons contacté au sujet de l'ilot de Clipperton, et qui nous a réservé un très bon accueil,

★ Monsieur Dan Libertino, des archives Sikorsky pour notre photo de Une,

★ et tous les maillons anonymes qui ont participé même de manière très modeste à cette formidable chaîne de solidarité, permettant ainsi à un Siko en vol la découverte de nouveaux contacts, la collecte d'informations et la rédaction complète de cette newsletter sur ce sujet méconnu.



Il était une fois..

Notre histoire pourrait commencer simplement par “il était une fois...” Mais voilà, nos lecteurs ne liront pas ici un simple conte de fées. Ils vont lire une description détaillée d’un accident réel qui a eu lieu le 29 mars 1979 sur le pont de la Jeanne d’Arc en mission de représentation au large de Clipperton. Nous devons donc commencer par apporter quelques précisions et clarifications sur notre sujet et sa rédaction.

Notre association, un Siko en vol, a choisi de relater cet accident pour des raisons purement médiatiques. Cet événement exceptionnel en plusieurs aspects et particulièrement célèbre dans la Marine et l’Aéronavale, présentait l’avantage d’être très méconnu du grand public. Nous avons donc commencé par retrouver la vidéo correspondante et nous avons obtenu la permission de la mettre en ligne. Une fois de plus, merci au Vice-Amiral (2S) Bertrand Bonavita pour son ouverture d’esprit et le don de cette vidéo à un Siko en vol. 36 ans après ce crash, notre vidéo semble très appréciée des Siko-Aficionados du monde entier. Pour autant, après la publication de cette vidéo, certaines personnes qui ont vécu cet accident, n’ont pas souhaité apporter son témoignage ici. Nous respecterons leur souhait. Conformément à leurs vœux, nous ne mentionnerons pas leur noms, ni ne feront référence à leur présence. D’autre part, compte tenu des circonstances, nous n’avons pas la prétention d’apporter une version parfaitement exacte des faits aéronautiques, historiques et encore moins scientifiques. Ce document n’est qu’une newsletter écrite bénévolement afin de faire connaître notre association et son projet de remise en vol avec l’aide de tout ceux qui ont bien voulu apporter leur aide spontanément. Rien de plus, rien de moins.

Pour autant, le lecteur se rendra compte très vite du côté exceptionnel du sujet.. ou plutôt des différents sujets! Car ils sont bien pluriels. D’abord, nous avons la chance d’avoir cette résonance sol capturée sur une pellicule par un ou des Midships hier encore anonyme(s). Par la qualité du reportage et sa re-diffusion 36 ans après l’événement, nous voilà déjà face à deux situations exceptionnelles.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Ensuite, l'action se déroule sur un lieu exceptionnel, le pont de la Jeanne d'Arc, ce porte-hélicoptère mythique aujourd'hui retiré du service. Nombre de Marins, de militaires et de civils de toutes nationalités gardent un souvenir ému de leur passage à bord en service ou en escale.

Mais si nous élargissons le champ, nous voilà sur un autre site tout aussi exceptionnel par sa biodiversité, son histoire, ses enjeux économiques et politiques... Là aussi, une fois de plus, merci à Monsieur Christian Jost pour son ouverture d'esprit et le partage de ses informations avec un Siko en vol.

Enfin, il faut souligner aussi l'exceptionnel engouement de nos anciens Marins et d'une foule d'anonymes pour tous ces différents sujets. Nos remerciements vont donc aussi à vous tous, simples curieux ou réels Siko-Aficionados qui sont venus nous livrer vos photos et vos mémoires. Sans vous, nous ne serions pas grand chose. Comme toujours, nous espérons vous apporter beaucoup de plaisir à la lecture de cette newsletter en gardant à l'esprit le point le plus important de tous: aucun Marin n'a été blessé, ni tué dans cet accident. La spectaculaire destruction de notre HSS 119 Juliet est aussi exceptionnelle par son aspect humain. Pour cette cette raison, notre association peut traiter ce sujet relativement sérieux de manière décontractée et l'utiliser pour vous emmener vers la page dédiée à notre projet avec la Fondation du Patrimoine: <https://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>

Vous voilà rassuré sur nos intentions, nos motivations et nos omissions. Ayant défini notre propos, vous savez que notre fil conducteur est à géométrie variable. Selon que vous souhaitez simplement survoler notre histoire ou creuser scientifiquement au plus profond d'un atoll sans fond, vous reprendrez cette lecture à votre choix en explorateurs avertis, en rêveurs nonchalants ou en simple Siko-Aficionados.

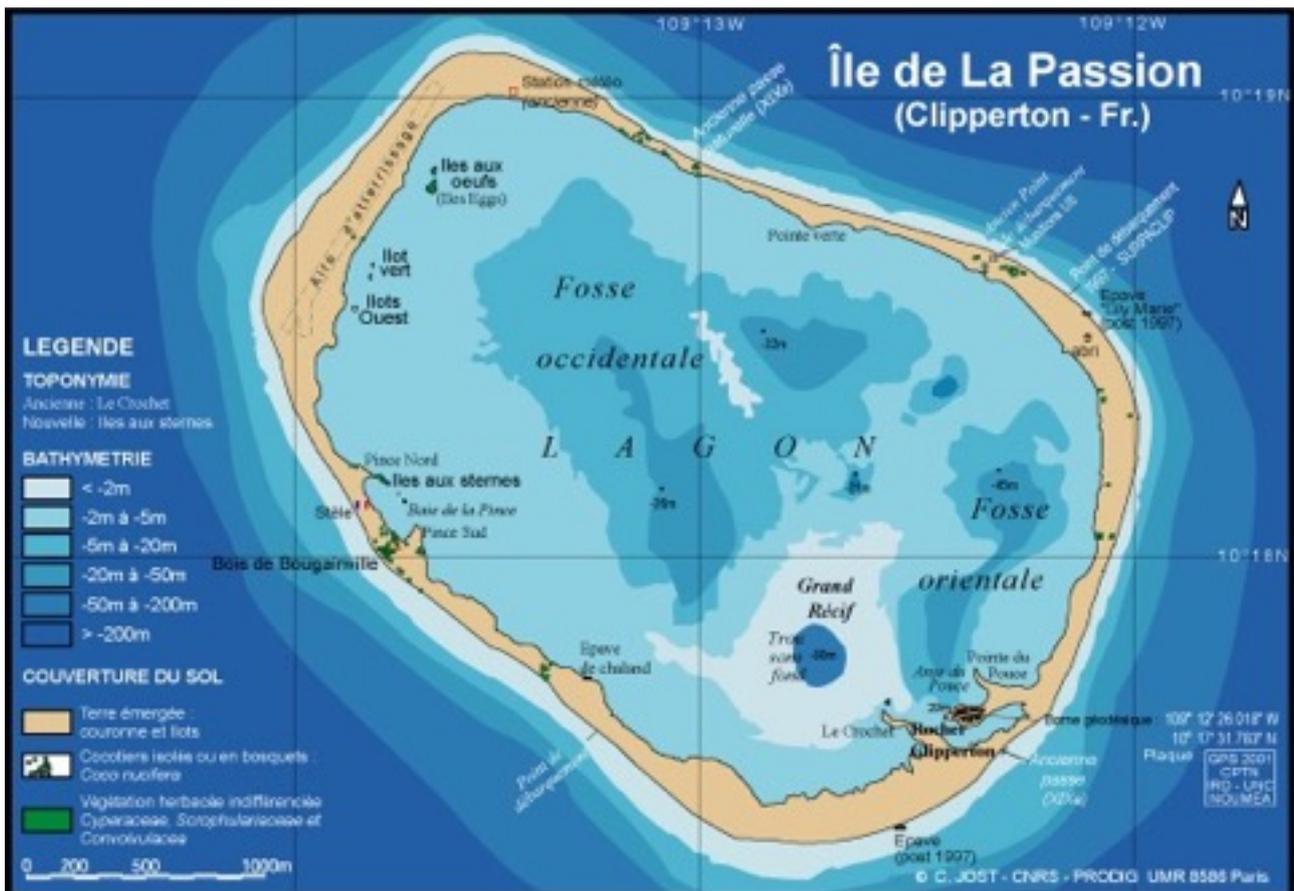
Vincent Ribaric

Rédacteur de la Newsletter d'un Siko en vol



Une île entre le ciel et l'eau

Reprenons notre histoire au début.. il était une fois une île entre le ciel et l'eau. Au départ, le Terre n'existait pas. Mais des forces telluriques exceptionnelles avaient fini par faire émerger un pic de lave à la surface dans une région des plus isolées de notre globe terrestre.. Là bas, très, très loin, quelque part sur l'horizon dans l'Océan Pacifique. Bien sûr, dès qu'ils en eurent conscience, les hommes se disputèrent son appartenance. De ces premiers navigateurs, notre île gardera finalement au moins deux noms. Mais grâce aux Marins français qui ont entretenu régulièrement sa possession et n'en déplaise à nos voisins mexicains qui nous la disputent encore, Clipperton ou île de la Passion est toujours aujourd'hui sous les couleurs de la France.



Retrouvez toutes les informations désirées sur Clipperton ou l'île de La Passion sur le site de Monsieur Christian Jost, géographe et chercheur au CNRS: www.clipperton.fr;



Une situation très isolée mais disputée

Située à l'ouest du Mexique, Clipperton possède une situation très isolée, mais paradoxalement, une histoire relativement mouvementée pour un atoll de sa taille. Une apparence à priori modeste, mais trompeuse dès lors que l'on considère la Zone Economique Exclusive (ZEE) qui l'entoure. En fait, les enjeux politiques et économiques autour de cet atoll sont colossaux et la dispute territoriale perdure entre la France et le Mexique.



En effet, des eaux poissonneuses, un fond marin récemment reconnu très riche en nodules polymétalliques et une proximité relative au Canal de Panama font de Clipperton un atoll finalement très envié. L'histoire de Clipperton se décline en plusieurs occupations humaines, dont la plus célèbre, celle de colons Mexicains entre 1897 et 1917 s'achèvera de manière particulièrement dramatique. Là encore, le site de Monsieur Christian Jost, onglet historique, vous donnera tous les détails: www.clipperton.fr;



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

De nombreuses expéditions sont allés à la découverte de l'île de La Passion ou Clipperton à des fins scientifiques ou autres. Nous nous limiterons à citer les suivantes:

- En 1976 et 1980, le Commandant Jacques-Yves Cousteau y effectuera deux séjours. Son équipe effectuera de nombreuses plongées en particulier dans le trou sans fond du lagon là où les eaux acides rendent l'exercice particulièrement dangereux. Voir le film "Clipperton, île de la solitude".
- En 1997, 2001, et 2003 Monsieur Christian Jost, chercheurs au CNRS, a effectué de nombreux relevés sur Clipperton, un "laboratoire exceptionnel" qu'il suit attentivement depuis plus de 20 ans. http://www.tahiti-infos.com/Clipperton-un-laboratoire-exceptionnel-pour-les-geographes_a87260.html Lors de la mission "Passion 2001" qu'il dirigea, la logistique fût assurée en collaboration avec la Marine Nationale qui détacha la Frégate Latouche-Tréville, 2 Lynx WG13 de la Flottille 34F et l'Aviso Cdt Bouan. En 2003, ce sera la Frégate Prairial et un seul hélicoptère. Mais suite à une avarie technique, ce dernier ne permettra pas le débarquement complet de tout le matériel comme prévu.
- A noter également la présence sur cette mission "Passion 2001" de Monsieur Stéphane Dugast, reporter, dont nous vous recommandons le site internet: <http://atolldeclipperton.free.fr>. Vous y retrouvez de nombreuses photos prises lors de cette mission sur l'atoll. Comme il est aussi un auteur et un réalisateur de talent, n'hésitez pas à visiter ce second lien: <http://stephanedugast.tumblr.com> pour "marcher sur le traces de Paul-Emile Victor" en compagnie de sa fille Daphné.

Bien sûr, nous retrouvons aussi sur You Tube de nombreuses vidéos de Clipperton en diffusion libre. Toutefois, les approches des auteurs sont plus "légères" parfois même plus mercantile que scientifique... Pour des raisons d'éthiques, nous plus ne publieront pas les liens correspondants ici.

Mais laissons toutes ces velléités politiques, économiques et territoriales derrière nous sur cet atoll unique en son genre. Et revenons à la chronologie du retrait progressif de nos Siko dans les différentes unités de l'aéronavale.



Une retraite annoncée

Pour se replacer dans ce contexte de la fin des années 70, voici une petite photo noir et blanc prise sur le parking de la 20S à St Raphaël en 1978. Sur ce cliché de Monsieur Eric Courval, de gauche à droite, nous retrouvons quatre type d'hélicoptère différents côte à côte:



- A gauche, un Sikorsky HSS, le 944. Il symbolise ici le passé glorieux des HSS de l'Aéronautique Navale, mais aussi un hélicoptère vieillissant devenu "embarrassant". De nombreuses pannes moteurs en survol maritime ont augmenté son taux d'attrition en fin de carrière. De fait, l'État-Major décidera d'accélérer son remplacement en fin de vie.
- A gauche au second plan, un Super-Frelon au décollage (n° 006) équipé de trois turbines. Ces Super-Frelons vont d'abord relever les HSS de la 32F dès janvier 1970 en version lutte ASM, puis vers 1981, la 32F se spécialisera dans le SAR hauturier. Quand à la 33F, elle sera la dernière à remplacer ses HSS par des Super-Frelons pour ses missions d'Assaut en juin 1979.
- Au centre, deux WG13 Lynx, un prototype et un appareil de série. Ces deux Lynx bi-turbines représentent l'avenir des missions ASM embarqués sur frégates et dédiées auparavant aux HSS des Flottilles 31F et de la Section Jeanne D'Arc. Plus tard, la nouvelle Flottille 34F qui n'a jamais eu d'HSS mais des Alouette ASM, sera elle aussi équipée de ces Lynx WG 13.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

- Enfin tout à droite, une Alouette 3. Elle représente tout à la fois un passé fiable, un présent adaptable aux missions ASM en période de transition (34F) et un futur toujours d'actualité dans les missions de servitude et d'entraînement dédiées aux escadrille 22S et 23S. Contrairement aux HSS, l'Alouette monomoteur équipée d'une turbine très fiable donne entièrement satisfaction à la Marine. Son taux d'attrition reste encore aujourd'hui remarquablement faible en regard des heures de vol effectuées.

La 20S, la Section Jeanne d'Arc et la Flottille 33F furent les trois dernières unités à utiliser les HSS. Avec ce retrait, la Section Jeanne d'Arc allait disparaître définitivement pour donner naissance à la Flottille 35F. <http://www.netmarine.net/aero/aeronefs/hss/histoire.htm>

Le crash du HSS 119 Juliet va se produire le 29 mars 1979 à la fin de cette période de transition, à peine 2 mois et demi avant le retrait des HSS de la SJA le 11 juin 1979 et 3 mois avant ceux de la 33F, le 22 juin 1979, vus ci-dessous à l'arrivée de leur défilé d'adieu sur la piste de la BAN St Mandrier.



Photo défilé des HSS 33F, Monsieur Henri Marty (www.postedeschoufs.com)



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Comme souvent nos Marins ont voulu immortaliser ces moments de leur histoire par un badge ou un autocollant commémoratif. Il faut bien leur reconnaître un certain talent et beaucoup d'humour. En voici deux:



Pour la 33F, “Dernier vol HSS, 22 juin 1979” représente un Siko en retraite avec, selon l’expression traditionnelle “une casquette à carreaux” dans une activité réputée le domaine réservé des retraités visiblement très, très actifs.. la pêche à la ligne!

Le dessin ne porte pas de nom, mais un trigramme en bas à droite: LFY. Son auteur serait le PM Christian Lafay.



Pour la Section Jeanne d'Arc, un badge tissu fut composé avec un HSS triste ayant les larmes aux yeux et laissant derrière lui la silhouette de la Jeanne en arrière plan. D'après nos sources, ce badge fut conçu par le même auteur, le PM Christian Lafay avant le départ des HSS sur la Jeanne. Le hasard a voulu que ce Siko HSS n°119 Juliet représenté sur ce badge tissu soit celui qui ne rentrera finalement pas sur Brest à l'issue de cette campagne.



La dernière campagne de la SJA

Pour sa 15ème campagne, le GEAOM (Groupe Ecole d'Application des Officiers de Marine) composé du PH Jeanne d'Arc, de l'EE Forbin, et de la SJA (Section Jeanne d'Arc) va décrire une superbe traversée, d'abord en Atlantique sud, puis dans l'océan Pacifique avant de revenir dans l'Atlantique nord. Pour retrouver le détail exact des escales et les dates de passage, merci de cliquer sur les liens netmarine, avec une page dédiée au PH Jeanne d'Arc: <http://www.netmarine.net/bat/ecole/jeanne/index.htm> et une autre à la description de ses différentes campagnes: <http://www.netmarine.net/bat/ecole/jeanne/campagnesmod.htm>

Sous les ordres du Capitaine de Vaisseau Bertrand Bonavita, la Jeanne d'Arc quitta Brest le 9 novembre 1978. A son bord, pour sa dixième et dernière campagne sous l'appellation Section Jeanne d'Arc, la SJA placée sous les ordres du LV Michel Sarrazin embarquera avec 4 HSS, 2 Alouette III et.. un Dauphin. http://www.ffaa.net/squadrons/35f/35f_fr.htm





UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Dès la sortie du Goulet de Brest, la Jeanne fera route aviation pour récupérer tous ses hélicoptères. A la passerelle aviation, le CC Sacksteder dirige les opérations. Nos aéros vont ravitailler, puis ranger les hélicos au hangar. Et la traversée de longue durée commence.. Page précédente, la préparation de deux HSS et d'une Alouette III sur le pont. Photo Monsieur Jean Louis Olive.

Les premiers mois se déroulent sans incident notable. Le groupe relâche à Dakar, puis Monrovia, avant de croiser l'Atlantique sud pour rejoindre Rio de Janeiro. De là, il remonte au nord le long de la côte brésilienne, stoppe à Madre de Deus, puis repart en longeant la côte vers la Mer des Caraïbes. Arrivé face au centre spatial de Kourou peu avant Noël, les hélicoptères HSS de la SJA seront sollicités pour déposer nos Midships sur le pas de tir des fusées Ariane. Ci-dessous, cette photo de Monsieur Christian Loisel avec le HSS 119 Juliet devant le pas de tir. Elle est également présente dans la vidéo.



Noël sera fêté en mer et Nouvel An à Caracas. Dans les premiers jours de janvier 1979, la Jeanne passe les écluses, puis le canal de Panama. Ci-dessous, dans la coupe Gaillard avec le 119 Juliet sur le pont, vue incluse dans la vidéo.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



Sur cette agrandissement, nous retrouvons le Dauphin replié au premier plan, le HSS 119 Juliet pales repliées au spot 4 et le HSS 128 Golf au spot 6. Une équipe de la SJA commence d'ailleurs à déplier une pale du HSS 128 Golf sur la droite de l'appareil. Photo Monsieur Jean-Louis Olive.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Enfin, la Jeanne arrive dans l'Océan Pacifique. Sur cette photo de Monsieur Jean-Louis Olive, vous pouvez deviner au fond l'arche métallique caractéristique du Pont des Amériques. Au premier plan, nous retrouvons le Dauphin toujours replié et le HSS 128 Golf pales dépliées au spot 4.



Au cours des mois suivants, le GEAOM va alors décrire dans l'Océan Pacifique une gigantesque boucle dans le sens horaire avec de nombreuses escales à Callao (Pérou), Mururoa, Papeete, Bora-Bora (Polynésie Française) Honolulu (Hawaï, USA) Vancouver (Canada) San Francisco (Californie, USA) et finalement deux escales sur la côte ouest du Mexique, Manzanilla et Acapulco.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



Sur le cliché ci-dessus de Monsieur Jean-Louis Olive, nous retrouvons la Jeanne et le Forbin à quai à Mururoa. Nos Marins en profitent pour effectuer sur Alouette III une navigation autour de l'atoll.

Ayant accompli son périple dans cette immensité, le GEAOM quittera finalement Acapulco le 27 mars 1979. Il ne lui reste plus qu'une simple formalité à accomplir dans le Pacifique avant de re-traverser le canal de Panama vers l'est et retrouver l'Atlantique: Clipperton! Cet atoll isolé et inhospitalier que nous avons découvert dans les premières pages..

Pour réaffirmer la possession de notre îlot, la Jeanne ira seule. Plusieurs rotations d'hélicoptères sont prévues ce 29 mars 1979 pour débarquer des "permissionnaires" sur Clipperton. Ceux-ci devront notamment relever nos couleurs au sommet du rocher volcanique de 29 mètres de haut. Parmi ces permissionnaires, Monsieur Christian Loisel aura la chance de descendre à terre faire quelques photos. Monsieur Jean-Louis Olive, lui, restera à bord.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



Permissionnaires déposés en HSS et la Jeanne vue depuis Clipperton. Photos prises sur l'atoll par Monsieur Christian Loisel le 29 mars 1979.





La faune de
l'atoll en 3
photos de
Monsieur
Christian
Loisel.





UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



Et nos couleurs flottent au sommet du pic volcanique de 29 mètres d'altitude!



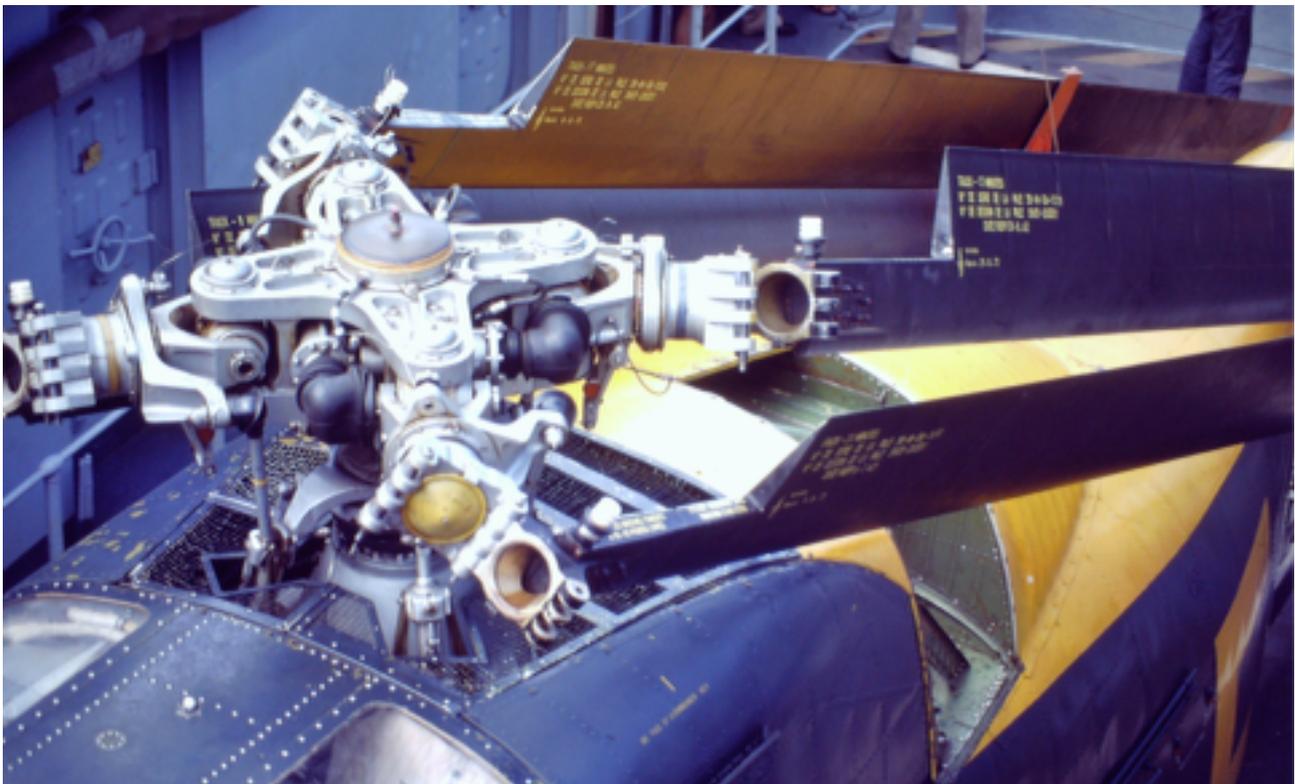


La résonance sol du HSS 119 Juliet

Mais voilà, lors d'un posé-décollé du HSS 119 Juliet, tout ne se passe pas comme prévu... Pour voir ou revoir cette résonance sol, merci de suivre le lien vers notre vidéo en ligne sur You Tube: http://youtu.be/zHlyJ_Shxlc

Mais quel est donc ce phénomène de résonance sol capturé dans ces images?

De part la simplification de leur tête rotor, les hélicoptères équipés de 2 pales principales en sont comme "immunisés" (Bell 47, R22, etc..) Les autres, équipés d'un rotor principal à trois pales ou plus sont susceptibles de développer une résonance sol. Les pales sont articulées autour d'axes de changement de pas, de battement et de trainée. Dans le cas du S58/H34/HSS, il s'agit d'un rotor articulé avec des axes mécaniques classiques montés sur roulements. Ci-dessous, une photo réalisée par Monsieur Christian Loisel.



En vol, les pales et la tête rotor sont soumises aux forces centrifuges et centripètes. Compte tenu de la masse des pales, de la vitesse de rotation, de la distance du centre de gravité des pales au centre du rotor, etc.. nous obtenons



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

des forces considérables. Elles s'expriment en Newtons, mais nombreux sont les lecteurs qui n'appréhendent pas l'intensité d'une force exprimée ainsi. Nous dirons donc "à la louche et très incorrectement" environ 15 à 25 tonnes de traction par pale. Pour autant, nos pales (et par conséquent notre rotor) sont équilibrées dans leur plan de rotation à quelques grammes près. Elles sont normalement maintenues à environ 90° les unes des autres dans ce rotor quadripale. Mais par construction, elles possèdent également une certaine liberté en trainée, c'est à dire, dans le plan de rotation du rotor pour permettre le vol en translation.

Quand l'hélicoptère est au sol embrayé, une ou plusieurs pales peuvent se déplacer en trainée dans le plan de rotation. Dans ce cas, l'équilibre du rotor en est immédiatement perturbé. Il s'ensuivra un balourd dynamique à une fréquence particulière. La cellule placée au dessous ne pourra pas réagir par effet pendulaire comme en vol. Son train d'atterrissage posé au sol sur un plan horizontal l'en empêche. De fait, la fréquence du train d'atterrissage en roulis va être excitée à son tour et va entrer en résonance avec celle des pales déstabilisées en trainée. Nous parlons alors de résonance sol. Un mouvement oscillatoire divergent extrêmement puissant et auto-entretenu qui peut provoquer la destruction totale de l'hélicoptère en quelques secondes.

Pour toutes les causalités de ce phénomène, consultez les explications de l'AHA: www.aha-helico-air.asso.fr rubriques technique puis résonance sol.

Mais il faut insister sur la conception même du S58/H34/HSS. De nos jours, grâce notamment à l'informatique, les modèles vibratoires sont testés avant même la naissance d'un projet afin d'éliminer ces résonances potentielles. Ces techniques n'existaient pas à l'époque. Le H34/HSS/S58 était sujet à ces résonances sol dès sa conception. Il a fallu modifier son train d'atterrissage pour réduire les risques. Consultez le mémoire "Ground resonance history of the H-34 helicopter" publié en 2007 par messieurs Roberts Wood et Mark Couch, deux professeurs respectivement à l'Académie de Marine de Monterey, Californie et l'Université de Champaign, Illinois, USA, sur le site de l'AHS (American Helicopter Society). Document en vente pour 30\$.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Amortisseur de trainée déficient? Train d'atterrissage fatigué? Amortisseur de jambe de train mal gonflé? Tendence naturelle à entrer en résonance? etc.. Impossible de faire la part exacte dans l'origine technique de cet accident. De plus, il faudrait intégrer de nombreux autres facteurs inconnus durant ce posé sous le vent des superstructures de la Jeanne . Toujours est-il que notre HSS 119 Juliet entre en résonance dès qu'il retombe sur le pont.



Dès le début de cette résonance, nous remarquerons en particulier l'éjection des capuchons de flottabilité situés sur les roues.

Trois ballons de flottabilité étaient montés, deux sur les roues et un dans le pylône. Nous voyons ici celui du train gauche, on aperçoit la bouteille de flottabilité à l'intérieur du train, le capuchon marqué "Danger" avec son triangle rouge à l'extérieur de la roue. Photo Monsieur Christain Loisel.

Ces ballons de flottabilité vont se déplier sur le pont au gré des oscillations sans se gonfler. La vidéo nous donne également les vues de la machine une fois stoppée. Notons cette position finale de la cellule

gisant sur son flanc gauche sans pylône de queue et avec une pale principale levée à 45° sur l'avant et l'appareil tourné vers l'arrière du pont. Nous retrouverons ce HSS dans cette dernière position sur plusieurs photos.

Après un long travail de recherche, un Siko en vol a demandé à plusieurs de nos Marins, acteurs malgré eux et témoins fortuits, de raconter leurs fortunes de mer 36 ans après. Voici donc leurs témoignages tels qu'ils nous sont parvenus, publiés ici avec leurs aimables permissions.



Récits d'une fortune de mer

Je volais en qualité de commandant d'aéronef en place droite sur le Juliet. Nous étions intégrés dans un dispositif de 3 HSS effectuant en noria des déposes et reprises de "permissionnaires" sur l'îlot de Clipperton. Aux commandes depuis environ une heure de vol, je m'apprêtais à faire notre 5ème rotation depuis un des spots avant de la Jeanne. Déjà à la rotation précédente j'avais décollé du pont au régime de 2500 tr car la consigne était, en dessous d'une certaine masse au décollage, de ne plus pousser jusqu'à 2700 tours afin de préserver les moteurs. Au bon régime et à la bonne pression d'admission je décolle en vissant la poignée. Assez rapidement après le stationnaire atteint, l'hélico retombe lourdement sur le pont. Ayant les paramètres de décollage, j'entreprends une nouvelle mise en stationnaire mais les commandes me semblent bloquées. Je demande à mon co-pilote si il bloque les commandes et il me dit que non. L'appareil se secoue violemment et part en rotation. Dans une grande incompréhension, je suis balloté dans tous les sens, incapable de la moindre action. Puis tout s'arrête et assez miraculeusement l'hélico se retrouve couché sur le côté gauche, toujours sur le pont. J'évacue par la fenêtre, un peu choqué, mais heureusement indemne comme tous ceux qui étaient à bord.

Il est clair en voyant la video du crash et me remémorant les diverses séquences de ce décollage, que l'hélico en retombant sur le pont a d'abord oscillé et que ma tentative de re-décollage, pas assez franche et ne faisant que détendre les amortisseurs, a eu pour effet de déclencher soudainement une violente résonance. Ainsi est-il tout à fait compréhensible que l'on m'ait reproché une "insuffisance d'action en manoeuvre délicate". Deux phénomènes par contre continuent de me laisser perplexe : l'impression de blocage du collectif au redécollage et la perte initiale du stationnaire qui ressemble fort à un raté moteur.

Le pauvre Juliet a été rapidement jeté par dessus bord car il fallait faire place nette sur le pont et reprendre la mission pour récupérer les permissionnaires qui commençaient à cuire dans la fournaise de l'atoll au milieu des crabes. Mais ne soyons pas tristes pour lui, car au lieu de rouiller, anonyme, dans un quelconque parc à ferraille, Juliet sert depuis plus de trente ans de niche à toutes sortes de poissons exotiques en plein coeur du Pacifique bleu."

Amiral (2S) Olivier de Torcy



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Dès que l'hélico s'est immobilisé, j'ai procédé à l'évacuation des passagers. L'un d'eux, assis sur tribord, se retrouva en difficulté. Avec notre cellule gisant sur le côté opposé, ses jambes pendaient dans le vide sans appuis. Sa sangle s'était retournée sous lui et il ne parvenait pas à se défaire sous son propre poids. J'ai donc retourné sa boucle et l'ai ouverte. Puis, nous avons évacué immédiatement. Le Chef Avia m'a alors demandé par diffusion si il restait des personnes à bord. Je lui ai fait signe que non. Initialement, je pensais revenir prendre un appareil photo laissé à bord. Mais quand j'ai réalisé que l'essence se répandait sur le pont, je me suis rappelé des risques liés à la présence de magnésium dans la cellule. Je suis parti me mettre à l'abri pendant que la brigade sécurité intervenait avec ses lances incendies.

Monsieur Jean-Luc Candéla, Chef Cargo du HSS 119 Juliet.



Le Juliet couvert de mousse sur la Jeanne. Photo Monsieur Patrick Laisné



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

C'est la première fois que je vois le film Requiem pour Mike Juliet dans lequel je retrouve en partie mes images. Je précise immédiatement que la partie où l'on voit la pirouette du HSS n'est pas de moi. Lorsque l'hélico est entré en vibrations, je m'étais arrêté de filmer pour me mettre à l'abri derrière la cheminée. Mais un autre Midship a continué de filmer. Quand à moi, j'ai repris mon film lorsque le HSS était couché. J'ai alors filmé une partie de l'évacuation et l'intervention de la brigade sécurité avec l'arrosage à la mousse de la carlingue.

La Jeanne croisait devant Clipperton. Les HSS assuraient des norias pour mise à terre des officiers élèves. Je faisais partie du stick suivant. La queue du HSS s'était brisée et tomba à l'eau. Le reste de la cellule était morte, en équilibre sur le pont et le boulevard. La décision fut prise de la couler. Avant son immersion, les services techniques aéro ont récupéré tout ce qui était possible rapidement.

Cet accident n'a fait heureusement aucun blessé. L'évacuation de l'hélico s'est déroulé de façon nominale, sans panique. Le chef Avia était le CC Sacksteder. La brigade sécurité est intervenue immédiatement pour arroser la carlingue. L'essence du HSS se déversait sur le pont d'envol très chaud sous ces latitudes. Le risque majeur aurait été l'inflammation de cette essence et l'explosion de la cellule, ce qui bien heureusement, n'a pas été le cas!

Quant aux pax, ils en ont été quitte pour une grande frayeur qu'ils ont ensuite pu exprimer au bar fumoir devant une petite boisson retapante! Parmi eux, il y avait l'EV2 Loïc Raffaeli, aujourd'hui Amiral et inspecteur général des Armées.

Monsieur Louis Le Pennec, Midship, témoin de la scène depuis les superstructures.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



Sur cette photo de Monsieur Christian Picard, nous découvrons le pont de la Jeanne d'Arc nettoyé de la mousse incendie. Grâce aux efforts conjugués de la brigade incendie et du personnel de pont d'envol, le risque incendie a été définitivement écarté. La cellule du HSS 119 Juliet est maintenant sécurisée sur le pont par de nombreuses saisines. L'État-Major et les techniciens effectuent une évaluation rapide de la situation.

Notez la pale principale gondolée en forme de "W" à environ 45 degrés sur l'avant de l'appareil. Cette pale sera visible de très loin... Nous la retrouverons sur l'agrandissement d'un autre cliché depuis Clipperton.

Remarquez également sur la gauche de l'image les restes de la poutre de queue, déchirés, à moitié pendants sur le boulevard et dans le vide à l'extérieur du pont de la Jeanne. Nos marins vont découper cette partie en porte à faux. Son absence se remarquera sur le cliché suivant.



Un Siko à la mer!

Vous l'avez compris, l'isolement géographique de Clipperton et le retrait annoncé des HSS avaient déjà condamné notre malheureux 119 Juliet à finir par dessus bord. Il fallait faire vite car nos permissionnaires étaient encore à terre sur cet îlot désolé. De plus, le Jeanne se devait d'être au rendez-vous à Panama pour son retour en Atlantique. Du coup, l'Etat Major n'a pas vraiment eu le choix. La priorité s'orientait naturellement vers la récupération des Marins descendus à Terre avant la nuit. Une fois le risques d'incendie écarté, il fallait dégager le pont rapidement. Il ne restait plus qu'à trouver comment se débarrasser de l'épave.

La photo de Monsieur Jean-Louis Olive page suivante a figé les préparatifs de cette mise à l'eau. L'observation minutieuse sous agrandissement de ce document exceptionnel nous confirme les informations obtenues d'après les différents témoignages, tous concordants.

Nos Marins ont effectivement dépecé le 119 Juliet de tout ce qui pouvait être récupéré rapidement. Nous remarquons deux techniciens, maillot blanc et vert à bande noire, sur le cockpit de la machine. Nous savons que de nombreux instruments de bord furent ainsi récupérés. Sous agrandissement, nous voyons un patron d'appareil au maillot marron qui se penche sur une caisse à outils ouverte au pied de l'appareil. Deux techniciens seraient en train de siphonner le reste du carburant. Un fût est visible entre la cellule et à gauche du technicien en maillot blanc. Nous retrouvons aussi une pale gondolée qui est a été déposée devant le HSS sur le pont. L'autre pale principale est toujours à 45° en l'air. Notez aussi l'absence des restes de la poutre de queue. Toutes ces parties ont été découpées au préalable pour faciliter la mise à l'eau.

Enfin, nous observons les préparatifs de cette rampe de lancement improvisée avec quatre de ces poutrelles métalliques bien visibles sous la cellule. Cette rampe a permis de faire glisser notre HSS par dessus le boulevard tribord de la Jeanne et ses canots de survie dans leurs containers en plastique blanc. C'est ainsi que le 119 Juliet finira à la mer sans faire de dégâts sur la coque.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



La rampe improvisée faite de poutrelles métalliques. Photo Jean-Louis Olive.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



A Terre, dans les heures qui suivent le crash, les permissionnaires descendus sur Clipperton verront la Jeanne se rapprocher de la côte. Monsieur Christian Loisel fera alors ce cliché surprenant depuis la plage. Nous y reconnaissons la Jeanne, mais surtout, une silhouette incongrue sur le pont. Un agrandissement permet d'identifier avec certitude le HSS 119 Juliet couché sur le flanc gauche, sans poutre de queue, tourné face à l'arrière avec une pale principale à 45° au dessus de la cellule.

Quelques instants plus tard, cette silhouette familière disparaissait à tout jamais dans les flots.. sans fanfares, ni trompettes.



L'autre relève de nos Sikos

Une page de l'histoire de l'aéronavale se tournait. Nous l'avons vu, cet événement marque définitivement la fin des HSS et l'arrivée de nouveaux hélicoptères, comme le Super-Frelon, le Lynx.. et aussi, beaucoup plus tard, les futurs Dauphins. Justement et ironie de l'histoire, c'est le premier d'entre eux, ce Dauphin 001, une version monomoteur à train classique déjà aperçu replié sur le pont à Panama mais équipé lui d'une tête rotor en matériaux composite, qui sera utilisé pour reprendre nos permissionnaires sur Clipperton. Photo ci dessous, Monsieur Christian Loisel.



Cette version d'un Dauphin monoturbiné annonçait toute une "famille" de machines du même nom sous différentes versions biturbines. Les Dauphins C à patins seront suivis dans le civil des versions N à trains tricycle. Les versions militaires appelées Panthers, puis Dauphin SP pour Service Public viendront beaucoup plus tard pour les missions Pedro et le SAR.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Mais revenons à Clipperton. Ce Dauphin monomoteur 001 ne sera pas le seul à venir récupérer nos permissionnaires sur cet îlot désolé. Quatre machines devaient s'y trouver en attente: le HSS 128 Golf, le HSS 125 Papa, une Alouette et ce Dauphin 001. Ces faits sont confirmés par Monsieur Patrick Laisné et photo ci-dessous, son carnet de vol à la page correspondante.

ANNEE DATE	AVION TYPE N°	FONCTION A BORD	OBJET DU VOL MISSION, ENTRAINEMENT, VOYAGE	MEMBRE D'EQUIPAGE		PASSAGER	
				Jour 5	Nuit 6	Jour 7	Nuit 8
27.3.79	HSS 129	Mc	REU	4.6			
28.3.79	HSS 128	Mc	Nr AS II Clipperton	4.5			
28.3.79	HSS 128	Mc	Transport Co Clipperton	1.3			
 Lieutenant de Vaisseau SARRAZIN Chef de la Section Jeanne d'Arc <i>Reçu 29/3 CRASH "J" - TCT</i>				<i>Requiem pour MJ</i>  CDA			



île de clipperton



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Ce Dauphin 001 en photo dans le carnet de vol nous montre en arrière plan le rocher de Clipperton et même le mât supportant nos couleurs au sommet. Ce détail est clairement visible derrière les pales du Dauphin 001.



Toujours d'après son carnet de vol, Monsieur Patrick Laisné était ce jour là membre d'équipage du HSS 128 Golf en mission tir de missiles AS 11. Effectivement, la photo ci-dessus l'atteste. Elle montre bien cette machine dans cette version. Notez les supports AS 11 de chaque côté de l'appareil et les nombreux oiseaux au sol et en vol. Avec une Alouette III dont nous n'avons pas de photo, ces hélicoptères ont d'abord été placés en attente sur l'atoll pendant plusieurs heures tandis que la Jeanne a préparé l'évacuation de la carcasse du HSS 119 Juliet. Puis, dès que le pont fut dégagé, ces 4 hélicos ont été utilisés pour le retour de tous les permissionnaires à bord avant la nuit.

Ainsi, Monsieur Patrick Laisné a conservé la trace du crash du Juliet même si il n'était pas à bord de l'appareil. Sur son carnet, le trigramme d'un membre d'équipage du HSS 119 Juliet a volontairement été masqué. Il s'agit d'une personne qui n'a pas souhaité être mentionné dans notre newsletter.



Le retour en Atlantique

Et la vie repris son cours. Comme prévu au programme, la Jeanne poursuit sa route vers l'Est vers le canal de Panama. Nous voici à la sortie des écluses de Gatùn, très exactement sur la chambre inférieure, juste avant de retrouver les eaux de la baie Limòn, la Mer des Caraïbes et l'Océan Atlantique. (La photo ci-dessous de Monsieur Christian Loisel, correspond à la campagne 1974-1975. Elle est présentée ici pour illustration)



Au fond de cette image, au dessus du Siko Delta, nous pouvons apercevoir le proue d'un second navire qui se présente sur la chambre supérieure, soit environ 26 mètres au dessus de la mer. A droite, nous voyons la poupe d'un troisième navire qui expulse un nuage de fumée dans la chambre intermédiaire. Ces écluses très caractéristiques sont équipées de "Mulas", ces petites locomotives utilisées pour remorquer les navires. L'une d'elle est bien visible en action sur la droite du Siko Delta, une seconde est moins visible sur la gauche de l'appareil.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Puis ce fut les Antilles Françaises et la traversée de l'Atlantique nord avec deux escales à Funchal et Casablanca.

Enfin, après le Golfe de Gascogne, le GEAOM retrouvait les eaux de la mer d'Iroise. Au large de Brest, la SJA se prépara pour une émouvante cérémonie de départ sur le pont de la Jeanne. Nous les retrouvons sur ce cliché de Monsieur Christian Picard avec les 6 hélicos restants de cette campagne.



- Sur tribord: les 3 HSS Papa, Golf et Delta.
- Sur bâbord, le Dauphin monomoteur et nos deux Alouettes III.

Tous les pilotes et chefs cargo portent leurs combinaison de vol. Les techniciens de la SJA sont en tenues de travail kaki avec leurs maillots de pont et bonnets aux couleurs de leurs spécialités.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Enfin, la Jeanne se présenta dans le goulet de Brest comme prévu ce 5 mai 1979. Sur ce cliché de Monsieur Jean-Louis Olive, voici superposé le badge tissu de la SJA à l'effigie du Siko HSS 119 Juliet. A la mémoire de notre malheureux Siko HSS qui n'a pas participé à ce défilé du retour dans le goulet de Brest!



R.I.P HSS

119 Juliet



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Pendant que les premiers HSS de la SJA effectuaient leur transhumance retour au départ de Lanvéoc vers St Mandrier, tous les membres d'équipages de la Jeanne étaient présents pour ces retrouvailles. En effet, personne ne fut ni blessé, ni tué dans cette résonance sol. Au vu des images et de la violence du crash, le bilan aurait pu être bien plus lourd. Et le plus important est bien là: le retour de tous, sains et saufs à bon port.

Photos ci-dessous de Monsieur Christian Picard en retour de la campagne 1978/79 dans la rade de Brest.





La palme du festival de Clipperton

Sur les deux cameramen amateurs qui ont tourné lors du crash, il vous reste à découvrir le réalisateur principal de ce film tourné en caméra Super 8 depuis les superstructures de la Jeanne. Nous lui avons attribué le statut de Membre d'honneur comme aux autres, mais avec en plus, la remise symbolique de la Palme du festival du court métrage de Clipperton pour son courage!



Ci dessus, trois photos de Monsieur Christian Picard. A gauche, avec sa caméra en train d'exercer ses talents de cinéaste sur l'EE Forbin. A droite, en tenue de vol avec son casque sous le bras, prêt à embarquer sur l'un de nos hélicos. Et en haut, nous le découvrons tel qu'il était il y a 36 ans!

Grâce à nos recherches, il a re-découvert ses photos, ses films et les souvenirs intenses de cette campagne au moment de prendre sa retraite. Alors, bonne retraite et merci infiniment pour le partage de vos images avec notre association... Et le meilleur reste pour la fin, voici son témoignage.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

N'ayant pas bénéficié du tirage au sort pour découvrir l'îlot de Clipperton, je décidais de retracer cette journée par quelques séquences filmées à partir du bord: départ d'une équipe de contrôleurs pour une mission de surveillance des pêches autour de Clipperton et rotation des hélicos pour déposer les pax sur ce petit morceau de territoire français.

Ayant repéré le bon emplacement pour filmer les hélicos, sur l'arrière de la passerelle Avia, je prépare mon tournage en simulant la prise de vue d'un posé-décollé avec un premier HSS. Etant fin prêt, je commence alors à filmer le HSS Juliet qui se présente sur le pont d'envol de la Jeanne et embarque ses passagers.

Lors du décollage je me rends vite compte que quelque chose d'anormal se produit. Le pilote tente de poser son appareil, qui se met à vibrer violemment dès qu'il touche le sol. Dès lors tout va très vite. Un pneu semble crevé, l'appareil déséquilibré se met en rotation autour de son rotor. Les pales volent en éclats, dont certains sont menaçants, même pour des spectateurs situés en hauteur sur la passerelle Avia. Mon collègue et voisin Le Pennec, qui filmait lui aussi à quelques mètres de moi, l'a bien compris car je sens qu'il se retire précipitamment!

Pourquoi donc suis-je resté sur place, arcbouté à ma caméra, alors que j'étais pleinement conscient du danger? En un quart de seconde de nombreuses pensées viennent en tête et je me souviens d'avoir décidé de continuer à filmer pour deux raisons: d'abord, si j'étais témoin d'un tel évènement, c'est que le destin le voulait ainsi et je ne devais pas me dérober; Ensuite, je me sentais (plus ou moins) protégé derrière ma caméra et par le bastingage ceinturant la passerelle. Je pense que ces sentiments sont bien connus des reporters (photographes comme cinéastes). Ce n'est pas de l'inconscience, c'est plutôt un mélange de passion pour la pellicule et d'optimisme qui repoussent la sensation de danger d'un cran, voire deux... L'essentiel étant de garder un minimum de lucidité pour savoir renoncer à temps !

L'hélico étant par miracle bloqué sur le pont d'envol par le bastingage, je constate que le carburant fuit abondamment et je crains alors un risque d'explosion. Pour les mêmes raisons que celles évoquées précédemment je



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

continue à filmer...! Je n'ai du me résigner à faire une pause dans le tournage que pour des raisons techniques car j'avais peur de manquer de pellicule! 3mn de Super 8, c'est vite consommé! J'ai donc arrêté de filmer quelques secondes qui m'ont paru une éternité car l'hélico est couché sur le flanc et, ni les passagers ni les pilotes, n'ont encore pu s'en extraire.

C'est pour cela que l'on peut croire en voyant le film que l'évacuation s'est faite aussitôt l'hélico couché. Or il a fallu de nombreuses secondes à ces hommes, qui devaient être très choqués, pour se défaire de leur ceinture de sécurité et évacuer la carlingue de manière sportive. L'équipe de sécurité du pont d'envol est intervenue très vite pour les aider et a du attendre l'évacuation totale des passagers pour arroser de neige carbonique la carcasse de l'appareil.

Quelques minutes plus tard, je me rends à la passerelle aviation pour faire connaître aux autorités que je tiens à leur disposition la pellicule de l'évènement. Un silence impressionnant régnait, malgré le nombre de personnes présentes, les visages étaient livides. Tout le monde était sous le choc, malgré l'heureuse issue pour les passagers du HSS. Le poids des émotions finit par me gagner et je regagnai ma bannette, épuisé. J'ai alors l'impression d'avoir pris dix ans en quelques minutes

Monsieur Christian Picard, Midship, témoin et cinéaste de la scène depuis les superstructures.

Comme vous pouvez l'imaginer, ce fut un vrai bonheur pour notre modeste association un Siko en vol, de retrouver tous ces témoignages et surtout, toutes ces images vidéos et photos de cette campagne 1978/79 et du HSS 119 Juliet.

Malgré les risques qu'il a pris consciemment ou pas, Monsieur Christian Picard nous apporte ici des archives exceptionnelles. Avec l'accord des auteurs, tous ces photos et vidéos sont d'abord partagées ici avec vous. Mais, pour leur pérennité, elles seront aussi archivées auprès de l'ARDHAN.



L'élévation de Jean Billaud

Cette newsletter se voulait entièrement consacrée à la fin du HSS 119 Juliet en mars 1979 dans les eaux bleues du pacifique. Mais l'actualité en a décidé autrement et sur nos dernières pages, nous revoilà déjà à Paris en 2015!

Le 2 février dernier, Monsieur le Ministre de la Défense Jean-Yves Le Drian a élevé Monsieur Jean Billaud à la dignité de Grand Officier dans l'ordre de la Légion d'Honneur à l'Hôtel de Brienne. Un Siko en vol ne pouvait pas conclure cette newsletter sans lui exprimer ici nos sincères félicitations!



De gauche à droite: Madame le Général Valérie André, Marraine du H34-SA55 et de notre association, Monsieur Jean Billaud, ex pilote du H34-SA55 et lui aussi membre d'honneur d'un Siko en vol et l'Amiral (2S) Martin à l'Hôtel de Brienne le 2 février 2015 après la cérémonie officielle. Retrouvez toutes les photo sur le site de l'AHA: <http://www.aha-helico-air.asso.fr>



Faites revivre nos H34/HSS français

Grâce à vous tous, grâce à vos témoignages, vos photos et vidéos, l'histoire et la mémoire de nos hélicoptères restent encore bien vivantes à ce jour. Si vous possédez d'autres éléments, d'autres photos, d'autres anecdotes inconnues, n'hésitez pas à nous les confier. Nous ferons tout notre possible pour les partager ensemble si possible dans une newsletter entièrement dédiée!

Merci également à tous ceux qui ont déjà apporté leur aide financière. Même modeste, tous les dons seront les bienvenus pour faire revivre notre Sikorsky H34-SA 55 qui symbolisera tous les H34 de l'Armée de l'Air, les HSS de la Marine et aussi les autres hélicos à pistons de l'Armée de Terre (ALAT).



Le Juliet en version ASM avec une torpille. Photo noir et blanc de Monsieur Patrick Laisné.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Enfin, si vous souhaitez participer à notre projet, vous pouvez choisir de nous aider directement ou vous pouvez également défiscaliser en ligne en faisant un don sur le site de la Fondation du Patrimoine. N'oubliez pas, dans ce cas, environ les deux-tiers de votre dons vous seront ré-attribués en crédit d'impôts lors de l'année fiscale suivante. C'est très facile, suivez ce lien:

<https://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 une toute dernière photo couleur de Monsieur Christian Picard, nous pouvons l'affirmer: **Dans nos têtes et dans nos coeurs, le HSS 119 Juliet vole toujours!**