



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

**ENCORE
DES
ROMÉOS
POUR JULIET,
NOS SIKOS,
ET LA JEANNE !**

AVRIL - MAI - JUIN 2015



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Dans cette édition 02-2015, vous trouverez:

une extension des récits de nos marins sur le crash du HSS 119 Juliet en 1979, de nouvelles photos de la Jeanne à Brest lors de son dernier passage au quai Commandant Malbert en 2010 avec trois hélicoptères à bord (dont le dernier HSS), le récit d'un sauvetage exceptionnel avec un Siko en appui sur une roue datant de 1960 et de retour en 2015, une rétrospective du trimestre sur les dernières actions de nos bénévoles. Enfin, nous remercierons la FFAA et nos autres donateurs. Et nous finirons pas un nouvel appel à votre générosité.

Remerciements	3
Retour sur le Juliet et la Jeanne	4
Un vrai miracle!	6
Qui étaient ces Aéros de la JDA?	7
Dernier "bas les feux" à Brest	8
En appui sur une seule roue!	14
18 minutes longues.. longues..	16
Retrouvailles à l'ANAMAN	22
Les monnaies d'échange des poissons volants	23
Remerciements à la FFAA et aux généreux donateurs	26

Notre Une de la Jeanne accostant à Brest au quai Commandant Malbert le 27 mai 2010 est un don de Monsieur Bernard Henry Lamy. Nous y retrouvons ce fier navire sous grand pavois avec sa flamme immense volant au vent sur bâbord. Le nuage de vapeur symbolise la dernière mise bas les feux, où la fin de carrière de la Jeanne d'Arc et son retrait définitif du service actif.

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 02-2015 a été possible grâce à l'aimable dévouement de nombreux participants. En particulier, nous voudrions remercier ici:

★ Monsieur Denis Leprince, ancien élève officier de la promotion 1976 de l'Ecole Navale, qui nous a adressé son récit circonstancié de l'accident du HSS 119 Juliet (Si nécessaire, consultez notre édition précédente "Requiem pour Juliet" pour vous replonger dans les détails complets de cet accident)

★ L'Amiral (2S) Xavier Cazenave, ancien Chef PEH de la Jeanne d'Arc en 1979 lors de l'accident du Juliet, qui nous a adressé son récit avec un peu de retard de ce même accident,

★ Monsieur Martin Stephan, Jacques Marques, qui nous ont adressé de nombreuses photos d'HSS prises au cours de leurs campagnes respectives, et Monsieur Bernard Henry Lamy, qui nous a adressé de nombreuses photos de son dernier passage à bord de la Jeanne à Brest à l'occasion de son retrait du service actif en 2010,

★ Les sites Net Marine, montés par d'anciens Marins, le site des anciens Marins de la Jeanne d'Arc et de ses escorteurs de Monsieur Jean-Luc Cagna, et la vidéo de Monsieur Eric Basquin, célèbre magicien et animateur brestois,

★ Monsieur Michel Couthures, Capitaine de Vaisseau de réserve, engagé sur l'Indochine en 1954 puis en Algérie pour son récit "18 minutes longues.. longues.." et le prêt de nombreuses photos originales,

★ L'association Les Poissons Volants de Plobannalec-Lesconil et Monsieur Claude Buhannic, sonneur de biniou, collectionneur/restaurateur d'aéronefs anciens au sein de l'association des Poissons Volants,

★ L'association FFAA et Monsieur Laurent Michallat pour son support financier ainsi que tous les généreux donateurs (Voir en dernière page)



Retour sur le Juliet et la Jeanne

Après avoir lu la newsletter 01-2015 de l'association un Siko en vol, je ne résiste pas au plaisir de vous livrer quelques anecdotes en compléments sur ce que vous avez déjà publié.

Midship de la campagne en question, avec Le Pennec et Picard, je perçus le crash du "Juliet" depuis ma bannette (au poste 14, situé deux ponts en-dessous du pont d'envol). Un bruit mat et assez intense, inhabituel, me fit me lever instantanément; le klaxon d'alarme, essayé chaque jour, retentit dans les instants suivants pour s'étouffer aussitôt et cela aussi était inhabituel ! J'avais compris que quelque chose d'anormal venait de se produire, que je localisais sur le pont d'envol, craignant le pire; mon analyse n'était pas loin de la vérité.

Dans les jours qui précédaient le crash, les essais d'arrosage de mousse sur le pont avaient été heureusement effectués, à l'initiative du service sécurité et de son chef, qui était aussi notre chef de poste, le capitaine de corvette Le Merrer.

C'est pendant ces essais que, accompagnant ce dernier sur le pont d'envol dans sa tournée de vérification, nous saluâmes un maître-principal (je cite le grade de mémoire mais ai oublié son nom) s'escrimant, en contre-bas du pont dans le boulevard, à débloquer le robinet récalcitrant d'une vanne du circuit de sécurité du pont d'envol; une manche à incendie de gros calibre, flasque et délovée comme un serpent gigantesque, y était branchée et à son extrémité était attachée une lance pilote (matériel rigide conçu pour fabriquer la mousse avec de l'eau sous pression puis la projeter); le tout reposant sur le pont d'envol.

A peine avions nous quitté l'officier-marinier supérieur qu'un juron se fit entendre accompagnant un claquement intense. Nous retournant, nous eûmes le temps de voir un missile quitter le navire par tribord: le robinet venait de céder aux coups de marteau répétés du "cipal", la vanne libérant alors 12 bars d'eau furieuse qui raidirent en un rien de temps notre manche. Ce mouvement brusque propagé jusqu'à son extrémité provoqua la désolidarisation instantanée de la lance pilote et son expédition dans les eaux du Pacifique. Il y eut un PV de perte mais au moins la vanne fonctionna le jour de l'accident du Juliet, ce fameux 29 mars 1979 !



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Le soir de ce crash c'était le tour de notre poste d'officiers-élèves de tenir table dans le poste; festivité traditionnelle à laquelle le Capitaine de Corvette Sacksteder, chef Avia, avait été invité avec quelques autres officiers depuis plusieurs jours. Il ne put rejoindre nos agapes que bien après leur début, encore bien remué par cet après-midi chahuté ! Quant à moi je demeure un peu frustré de ne pas avoir pu mettre un pied à terre sur Clipperton car mon "stick", programmé, fut annulé après le crash.

*Après la cérémonie organisée en mer pour saluer nos HSS et leurs équipages quittant définitivement la Jeanne, un HSS ne put décoller avec les autres (j'ai déduit d'une photo de Christian Picard - La Jeanne entrant dans la rade de Brest- qu'il s'agit du "Papa") et seuls deux HSS ("Golf" et "Delta") défilèrent (ce que montre une photo de Jean-Louis Olive). Le décollage du "Papa" eut lieu le soir de l'arrivée, une fois la Jeanne accostée à Brest, le mercredi 9 mai (et non le 5 mai comme indiqué dans la newsletter), alors que les familles étaient déjà montées à bord. Ma mère et moi nous trouvions à la passerelle Avia lorsque cet HSS prit son envol et nous avons filmé (en super 8) ce décollage historique: le dernier jamais effectué par un HSS du pont de la Jeanne ! **Pour voir ce dernier décollage, cliquez ici: https://www.youtube.com/watch?v=Sf6_flvoeLs***

Le commandant avait reçu à bord avant l'accostage final Monsieur Christian Brincourt, grand reporter (<http://www.christianbrincourt.com/biographie2.htm>) venu participer aux dernières heures de la campagne (il a dû passer son reportage au journal télévisé du soir). Sa présence ne faisait qu'ajouter pour moi un surcroît de fierté dans ces instants car j'étais le chef du quart en passerelle pour embouquer le goulet de Brest puis les passes du port militaire; Ce n'est qu'une fois le dernier virage lancé par la droite, avant d'accoster bâbord au quai d'armement, que le Pacha, le Capitaine de Vaisseau Bonavita, consentit enfin à prendre la manœuvre, sous les yeux attentifs de son invité !

La suite est une autre histoire qui, pour moi, commença trois jours plus tard: je me mariais dans l'église de Lampaul-Ploudalmézeau avec celle qui ne m'avait pas vu depuis six mois et avec qui j'avais tant préparé et attendu ce jour pendant près de 17 mois de fiançailles...

*Denis Leprince
EN 1976*



Un vrai miracle!

Pour diverses raisons, de nombreuses avaries d'internet et absences prolongées de ma part, je n'ai exploité que tardivement mes nombreux messages et mails. Je suis donc désolé de ne pas vous avoir répondu plus tôt.

J'étais effectivement chef PEH de la Jeanne d'Arc, dans la période concernée par l'accident du HSS "Juliet" au large de Clipperton. Comme vous le savez peut-être les Lieutenants de Vaisseau étaient aussi instructeurs pour les Midships et, dans ce cadre, ils participaient aux différents quarts à bord en encadrements des dits Midships.

Ce jour-là et à l'heure de l'accident, j'étais de quart au central opérations: ce n'est que par l'écoute permanente de la fréquence AVIA entre autres, que j'ai perçu et réalisé qu'il se passait quelque chose d'anormal sur le pont d'envol. Bien que relevé rapidement et provisoirement, de mon poste je ne suis arrivé en passerelle AVIA qu'après l'accident: je n'ai donc aucun élément à vous apporter, témoignage visuel ou photo, sur ce point.

Il s'est agi après de faire en sorte que le pont soit libéré pour la poursuite de l'activité en cours (retour en particulier des éléments mis à terre sur Clipperton). La décision ayant été rapidement prise de se "débarrasser" de "Juliet" par mise à l'eau, il a été confectionné, sur directives du chef AVIA, une structure de protection en poutres au-dessus du passavant tribord, permettant de repousser progressivement la carcasse du HSS, par l'action à pousser d'un tracteur de pont d'envol, vers l'extérieur du bâtiment jusqu'à ce qu'elle tombe à l'eau sans accrocher les rambardes ni frotter la coque au cours de sa chute. L'activité de la suite de la journée a pu reprendre assez rapidement et nous avons récupéré tous les "permissionnaires" de Clipperton.

Comme tout le monde, je pense que nous avons eu énormément de chance au cours de cet accident: le HSS n'a ni explosé ni pris feu, il n'est pas tombé à la mer, il s'est immobilisé avec la porte du cargo délogée vers le haut permettant l'évacuation des passagers et membres d'équipage assez rapidement, il n'y a eu aucun blessé malgré la brutalité de l'accident et l'essence hautement volatile et inflammable ne s'est pas répandue dans le bâtiment... Un vrai miracle!

Amiral (2S) Xavier Cazenave.



Qui étaient ces Aéros de la JDA?



Sur une photo originale de Monsieur Jacques Marques, ex-Maitre d'Hotel sur la Jeanne en 1979, cet agrandissement permet de voir quelques visages. Se reconnaîtront ils ou seront-ils reconnus?

De tous les témoignages et photos reçues après publication de “Requiem pour Juliet”, une seule nouvelle photo correspond aux préparatifs de la mise à l'eau du Juliet. C'est Monsieur Jacques Marques qui nous l'a adressé en précisant qu'il ne connaissait pas les personnes présentes sur ce cliché. Nous reconnaissons la cellule du Juliet à l'arrière plan avec sa roue droite en l'air.

Nous en venons donc tout naturellement à relancer nos lecteurs: vous reconnaissez vous ou seriez vous capable de reconnaître les personnes regardant l'objectif ce jour-là? Ou bien étiez vous à la SJA en 1978-79? Si c'est le cas, n'hésitez pas à nous contacter via le site de notre association. Merci!



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Dernier “bas les feux” à Brest





UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

A notre grande surprise, Requiem pour Juliet nous a aussi apporté de superbes photos prises sur la Jeanne en 2010 à Brest à l'occasion de sa dernière mise bas les feux le 27 mai 2010.

Le retrait du service actif de ce navire à Brest avait suscité un grand intérêt chez tous les Marins et passionnés. La Marine avait décidé de marquer cet événement. Le Jeanne avait fait ses adieux au quai Commandant Malbert et le pont était accessible une dernière fois au public et anciens marins.

C'est ainsi que Monsieur Bernard Henry Lamy, un ancien de l'aéronavale ayant connu les Sikos en activité à bord, est revenu le lendemain, 28 mai 2010, pour un dernier adieu. Il a eu la gentillesse de nous adresser les clichés suivants de son dernier passage à bord, ce qui représente la dernière exposition statique d'un Siko HSS sur le pont de la Jeanne d'Arc.



Garde d'honneur et musique traditionnelle au son du Biniou au pied de la coupée. En arrière plan, nous devinons trois hélicoptères sur le pont: une Alouette et un Lynx, venus en vol, et un Siko embarqué à l'aide d'une grue!



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Ambassadrice de la France autour du monde, il n'est pas nécessaire de présenter ici la longue carrière de la Jeanne. D'autres sites et d'autres auteurs le font ou l'ont déjà fait bien mieux que nous. En particulier, pour revivre quelque minutes l'histoire de la Jeanne, nous vous proposons de suivre simplement les liens suivants:

1- Vers le site de l'Association des Anciens Marins des bâtiments Jeanne d'Arc et escorteurs de Monsieur Jean-Luc Cagna,

<http://www.ancienmarinsjeannedarc.infini.fr/spip.php?article171>

2- Vers le site Net Marine, qui n'est pas le site officiel de la Marine Nationale, mais un site organisé par d'anciens Marins:

<http://www.netmarine.net/g/dossiers/Jdarouen/index.htm>

3- Ce site Net Marine propose également le livre "Les 45 campagnes de la Jeanne et de ses Marins" de Messieurs Antoine Morcello, Alain Carpier et Yannick Le Bris, pour le retrouver:

<http://www.45campagnes-jeannedarc.fr>

4- Vous pouvez encore embarquer en images entre le Brésil et l'Argentine avec l'un des derniers reportages à bord de la Jeanne effectué lors de sa dernière campagne 2009-2010:

<https://www.youtube.com/watch?v=VTs0561MpzM>

5- Enfin, nous avons gardé le meilleur pour la fin grâce à la magie de Monsieur Eric Basquin, célèbre magicien et animateur de la région brestoise: Vous pouvez toujours visiter la Jeanne d'Arc au quai Commandant Malbert à Brest ce fameux 28 mai 2010, virtuellement bien sûr, grâce à cette vidéo:

<https://www.youtube.com/watch?v=Lw1ze1pb91E&feature=youtu.be>



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



L'Alouette 347, le HSS 128 Foxtro et le Lynx WG13 sur le pont.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



Ci-dessus, le Siko HSS 128 Foxtrot et l'Alouette 347 vus depuis l'un des hublots de la Jeanne.

Ci contre, Monsieur Bernard Henry Lamy devant le Siko HSS 128 Foxtrot sur le pont de la Jeanne lors de sa dernière ouverture au public à Brest le 28 mai 2010.





UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



Ci-dessus, le HSS 128 Foxtrot sur le pont de la Jeanne d'Arc après son déplacement avec un embarquement à l'aide d'une grue. Ci-dessous, ce même HSS traditionnellement posté à l'entrée de la BAN Lanvéoc-Poulmic.





UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

En appui sur une seule roue!



Photo de François StéphantAlgérie monts du Hodna 1959.....Ravitaillement en eau.

Changement d'époque et de sujet, revenons à nos Sikos. Voici deux photos qui démontrent les capacités de nos Sikos (H34 et HSS) en appui sur une seule roue même dans les zones les plus inaccessibles. Une prouesse que les pilotes de l'Armée de l'Air et de la Marine devront reproduire régulièrement au cours de leurs missions sur des terrains très escarpés.

Sur la photo ci dessus de François Stephan, un don de Monsieur Martin Stephan, ce H34 de l'Armée de l'Air est en appui pour ravitailler en eau un groupe au sol. En agrandissant la photo, on peut même apercevoir des hommes assis sur le train droit pour stabiliser le Siko pendant la dépose!

Bien évidemment pour un hélicoptère monomoteur, le principe même de la manoeuvre n'est pas sans présenter quelques risques. Mais à l'époque, dans un contexte opérationnel, ce genre de question devenait "très secondaire". Le récit qui suit avec ses photos "18 minutes longues.. longues.." nous provient de Monsieur Michel Couthures, ancien pilote de chasse en Indochine, reconvertis ensuite sur Sikos HSS en Algérie.

(Vous avez peut-être déjà lu la narration de son crash en Helicat sur Diên Biên Phu sous le titre "Pas prévu pour voler" publié sur le site de Monsieur Claude Réqui. Mais si ce n'était pas le cas, vous pouvez la retrouver en suivant ce lien vers: <http://www.frenchwings.net/indochina/doc/prevuvoler.pdf>)



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Après cette parenthèse sur avion en Indochine, revenons à cette seconde natation “18 minutes longues.. longues..” où Michel Couthures nous raconte le déroulement d’une mission de sauvetage en HSS dans le sud Algérien. Nous y découvrons ce terrain particulièrement escarpé et les difficultés d’un cockpit dont l’ergonomie rend certaines manettes également difficile d’accès.

Comme l’auteur nous a communiqué son récit après la lecture de notre Newsletter “Requiem pour Juliet”, nous nous faisons une fois de plus les humbles relayeurs de son aventure pour le plus grand plaisir de tous les Siko-Aficionados et passionnés d’aviation.





18 minutes longues.. longues..

C'était en Algérie, loin d'Oran, dans le Sud, près d'une petite oasis, Bou Semghoun (prononcez : bou-semroun); détachés pour une opération avec héliportage les quatre hélicoptères HSS-1 de la Flottille 32 -F, un « canon » et trois cargos étaient en alerte auprès du camp installé par un commando et où se tenait le P.C. du Patron de l'opération en cours. Le « canon » était un hélico armé d'un canon de 20 mm, d'où son appellation, son équipage se composait d'un officier, chef de bord (commandant d'aéronef), un co-pilote et deux servants du canon, un armurier et un mécanicien de bord. Son bâti était fixé dans le plancher de l'hélicoptère et centré sur le milieu de la porte du cargo.

Les "cargos" étaient du même modèle mais disposant seulement de banquettes pour une douzaine d'occupants: toujours un siège pour le mécanicien de l'hélico, dit "chef de cargo" et dont la place était à droite en entrant, juste sous le siège du pilote de droite, dit "premier pilote", car il disposait de toutes les commandes permettant le pilotage; le poste de gauche pouvait piloter mais n'avait pas de pédales pour les freins des roues, et son manche à balai, ce "bâton" vertical, commun dans tous les aéronefs traditionnels (excluant les ultra-modernes qui "ridiculisent" les commandes en les réduisant et les remplaçant contre toutes les traditions !), sur les hélicos ça sert à orienter le rotor principal donc à faire aller l'appareil dans la direction que le pilote a choisie (qui ne sera pas, forcément, la meilleure !), son manche, donc, ne disposait pas de tous le "boutonnage" dont était orné celui de droite ! Et il en était de même pour le manche "collectif", cet autre "bâton", situé à gauche des pilotes, qui avait deux utilisations très précises et ...vitales: le contrôle des mouvements verticaux de l'appareil en le levant ou l'abaissant et, par une poignée tournante, fixée au bout, ajuster "délicatement" la puissance nécessaire à délivrer par le moteur ! (ces manoeuvres, nécessitées par certaines particularités du moteur à pistons, ont été supprimées par l'adjonction d'un régulateur automatique sur les turbines équipant les hélicoptères, par la suite).

Il était donc possible de piloter de la place de gauche, dans les conditions de vol normales, y compris décollage et atterrissage; mais il y avait des circonstances et des conditions qui rendaient obligatoires le contrôle complet uniquement par le premier pilote qui disposait, en outre, de la vue de la roue droite, roue située juste en avant de la porte "cargo", seul accès à l'intérieur de l'hélicoptère : c'était le cas, en particulier, lors de "posés" où une seule



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

roue pouvait prendre contact avec le sol, lorsque la déclivité empêchait l'atterrissage complet: de deux, ou trois roues (la roulette de queue, beaucoup plus petite, pouvait trouver appui au sol quand le sol le permettait: déclivité nulle ou faible, présence de végétation ...roches le permettant).

Les appuis sur les deux roues principales étaient souvent possibles, comme il arrivait que pente et/ou végétation, rocailles, empêchent tout posé complet, les commandos devaient alors sauter de la porte, hélico en stationnaire aussi bas que possible, ce qui n'était pas toujours sans risque et sans dommage ! fractures, foulures...n'étaient pas rares, mais, heureusement, peu fréquentes "chez nous".



A gauche, devant l'oasis: on peut apprécier l'efficacité de la tenue de combat, camouflée, copie de la tenue "Bigeard": coupe et tissu, légère, agréable à porter en été.

A droite devant l'hélicoptère de cette mission: notez le pistolet en haut de la jambe droite, la coiffure du même tissu, avec protège nuque, et les



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

chaussures de brousse, dites “Pataugas” dans notre jargon. Les deux vues sont dans le même lieu! Remarquez la différence d’aspect entre...la surface et le creux de la palmeraie où coule un petit oued !

L’action va se situer sensiblement au milieu de la photo : entre le deuxième “d” de Tamedda et le “a” suivant : au bord d’une falaise, verticale d’environ 100 mètres à-pic! Le blessé est tombé d’une autre falaise à près de 100 mètres du point de posé de l’hélicoptère: entre les deux une zone de végétation serrée d’arbustes de faible hauteur et de rocaille, de plus, la zone est en pente, interdisant tout atterrissage.



Nous sommes le 12 octobre 1960, encore en été dans cette région du sud Oranie, à 320 Km dans le sud d’Oran, à la lisière du Sahara . Notre campement est compris dans celui, bien provisoire, des commandos que nous sommes venus appuyer, la 32-F et un renfort de la 33-F, récemment équipée du même type d’hélicoptère : H.S.S., dit, aussi H.34 dans l’Armée de l’Air, ou encore Sikorsky S-58 pour le fabricant américain.



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Nous venions juste de terminer le repas de midi, sous la tente réfectoire, qu'un officier de ma flottille vient me demander de décoller rapidement pour aller au secours d'un commando qui, tombé du haut d'une falaise vient d'être signalé en triste état: fractures multiples, dont, au moins une crânienne !

Etant encore sous-officier, j'ai mon mécanicien "sous la main" qui part préparer l'appareil pendant que je relève sur la carte l'endroit de la chute, déterminé par le chef de la section du blessé, et que me rejoint mon co-pilote, le Lieutenant de Vaisseau Miget, dont c'est la première participation en mission opérationnelle. Je suis moniteur, mais ne puis laisser le poste de droite à un pilote tout juste admis en vols opérationnels, après le "lâcher" en pilotage "ordinaire", j'occupe donc le poste de premier pilote, disposant de toutes les commandes du HSS,... en principe ! Mon mécano est le Second-Maître François Even, encore jeune "mec.bo" (mécanicien de bord) mais sérieux et de toute confiance !

Le réchauffage est rapide, la température étant encore estivale, décollage dans un nuage de poussière et cap direct vers l'extrémité nord du Djebel Tamedda. Un virage à droite nous fait voir la falaise et, rapidement on distingue des commandos ratissant, les uns le haut de la falaise d'où est tombé le blessé, d'autres la partie pentue séparant les deux falaises ! Je décide une présentation directe vers l'endroit qui semble le plus accessible... vraiment peu de surface disponible ! rien entre les deux falaises, j'avance toujours...zut ! un bout de rocher dépassant de la falaise paraît accessible mais tout juste pour une roue ! mais j'ai trop de vitesse et je décide de faire une autre présentation, sur le même endroit, mais doutant de pouvoir persister si je rate mon coup !

Heureusement, il n'y a pas de vent, ou très peu, et pas de turbulence, et je ne puis me présenter que dans ce sens, la porte de l'hélico est à droite et la roue droite est juste de mon côté: mais il n'est pas très aisé de viser ce bout de rocher tout en contrôlant les "tours moteur" à la poignée des gaz que je tiens dans ma main gauche! la roue arrive près du bout de rocher, je ne dispose guère que de 50 cm et une touffe d'herbe garnit l'autre côté ! Mais on va tenir bon ! Le mécanicien me signale la présence d'un arbuste à proximité du rotor anti-couple! Je fais très légèrement pivoter l'hélico pour l'éloigner de l'arbuste...mais il faudra s'en approcher pour embarquer la civière avec son occupant, car le peu d'espace entre la porte de l'hélico et la falaise donne sur ce vide d'environ 100 mètres ! Il me faudrait activer le frein des roues, surtout pour celle de droite! Mais si la tirette est à portée de ma main gauche, je ne peux lâcher la poignée des gaz et elle est hors de portée de mon co-pilote !



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Deux minutes...ça va...trois minutes... mes pieds entament une espèce de danse sur les pédales des freins, secousses que j'ai quelque peine à calmer... encore trois minutes... je semble prendre la "pose" mais une impression curieuse me fait regarder ma main gauche ! elle est en position normale mais il me semblait que le poignet avait "tourné" de 90° sur la droite !

Et le temps passe : je n'ose pas essayer de voir vers le... haut, à droite, si le blessé arrive, trop pris par le contrôle de l'appareil : l'assise sur ce bout de caillou, sans appuyer pour ne pas risquer de le faire décrocher de son logement, et tout en veillant à garder une petite distance entre le rotor anti-couple et "son" arbuste! Le moindre accrochage signifierait la perte de contrôle complet de l'hélico! Je savais que le mécano veillait lui aussi!

Enfin ! Even m'annonce l'arrivée du "client" et me guide pour réduire au mieux la distance avec le bord de la falaise. "Paré, cargo !" m'annonce le chef du cargo. Ouf ! je regarde la montre 18 minutes d'attente !

Mes mains et mes pieds se sont tellement "habitués" à leur position "crispée" qu'il me faut faire de gros efforts pour en reprendre le contrôle !

Le blessé est bandé de partout et Even me confirme le triste état de fractures multiples : tenant compte de cela, et sachant que pour de tels cas (fractures du crâne, fractures ouvertes...) il faut éviter les variations amples et/ou rapides en altitude, j'entame un large virage par la gauche tout en commençant une descente très progressive.

L'extrémité nord du djebel passé, on aperçoit l'oasis, le camp et l'endroit d'atterrissage signalé par un autre mécanicien .

Un autre hélico, de la 33-F, prend "mon" blessé et l'emmène à la Base de l'Armée de l'Air, près de Méchéria, à 80 Km. Un avion va le transporter sur Alger où un autre avion va l'emmener à Paris et l'Hôpital du Val de Grasse le récupère enfin. Quelques semaines plus tard on nous apprendra que notre blessé est sauvé !

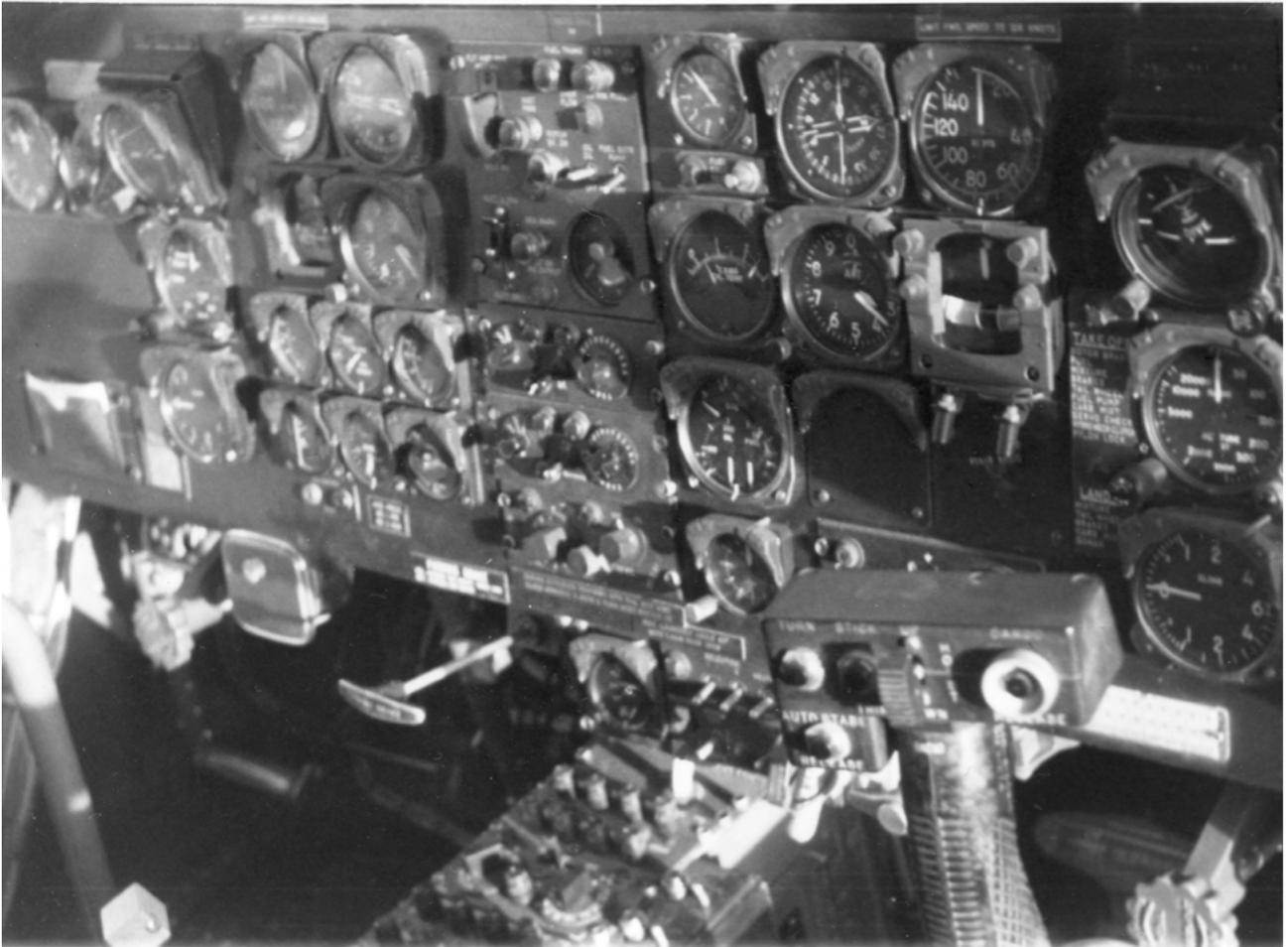
Les minutes d'attente ont semblé bien longues, j'ai été tenté un moment de faire un tour... mais je n'étais pas du tout certain de retrouver "mon caillou". Un vent venant du nord ou de fortes turbulences auraient rendu le posé sur une roue très risqué.

Sur la photo suivante, la partie du tableau de bord du premier pilote : le haut du manche "cyclique" qui contrôle l'attitude de l'appareil (et ses boutons divers dont celui de la radio et interphone seul à être partagé avec celui du co-pilote. Le cadran du tachymètre (compte-tours) moteur étant le 4 ème en



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

haut à partir de la gauche, il est délicat de le surveiller étroitement en même temps que la position de l'hélico par la porte pilote de droite.



La tirette des freins est cette tige en bas du tableau dont la poignée est horizontale, pas facile à attraper par le Co-pilote sanglé sur le siège de gauche.

Ce récit de Monsieur Michel Couthures, à l'époque Premier-Mâitre pilote à la Flottille 32-F, a été écrit à La Rochelle le 7 Juin 2008. Initialement pilote de chasse, il totalise 1500 heures de vols sur avion et 5000 heures sur hélicoptère. Il est Capitaine de Frégate de réserve et fut aussi l'un des membres fondateurs de l'ANAMAM le 13 septembre 1990.

Son récit et ses photos sont reproduits ici intégralement avec son aimable permission.



Retrouvailles à l'ANAMAN

A Rochefort dans les hangars de l'ANAMAN en 2015, en haut, Gaétan Bocquier et Michel Couthures, tous deux le sourire aux lèvres. En bas, Michel Couthures entre Philippe Maufrey et Jean-Pierre Montreuil, respectivement Secrétaire et Président d'un Siko en vol, posent devant le HSS 150.





Les monnaies d'échange des poissons volants

Toujours en 2015, nous voilà maintenant en Bretagne, plus précisément chez l'association des Poissons volants de Plobannalec-Lesconil (Finistère) avec Monsieur Claude Buhannic. Nous vous avons déjà présenté Claude Buhannic, sonneur au sein de l'amicale des anciens du Bagad de Lann-Bihoué. (Rappelez vous la superbe musique de notre vidéo)

Pour mémoire et comme déjà relaté dans la newsletter 2014-04 "Décroche nous la Lune", Claude et aussi le propriétaire de 5 Siko HSS rachetés aux Domaines avec l'intention d'un mettre un en vol.. mais sans y être jamais parvenu faute de soutien dans un projet de construction d'un hangar. Du coup, ces 5 HSS exposés à la corrosion n'ont pas résisté aux agressions du mauvais temps en Bretagne. (avarie connue diraient certains!)

De fait, mêmes si ces pièces ne sont plus en état de vol, nos deux associations s'entraident pour la réalisation de notre objectif commun comme vous pouvez le voir sur ce bref reportage en images.

Ci-dessous, Jean-Pierre Senant et Patrick Pierre-Pierre sont devant un moteur Wright qui vient juste d'être déposé. Au premier plan, un partie de son échappement repose au sol.





UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



En effet, en l'état, ces pièces ne sont pas en état de vol. Mais elles pourront servir, soit de "monnaie d'échange" en exposition statique pour permettre la récupération de pièces conservées elles, en état de vol, soit par démontage pour nous fournir de nombreuses petites pièces détachées.

En fait, nous espérons beaucoup de ces récupérations qui nous seront particulièrement utiles pour la restauration finale de notre H34- SA 55.

Pour l'heure, il a fallu d'abord démonter, puis charger ces pièces particulièrement volumineuses et lourdes. Puis, assurer leur logistique en camion de la Bretagne vers la Vendée. Une fois de plus, nos bénévoles venus avec le camion de l'association et sa remorque ont fait des merveilles grâce au soutien très efficace de Claude Buhannic.

Comme vous pouvez le voir, ces ensembles représentent un poids considérable et une cargaison précieuse qu'il a fallu centrer et arrimer avec soin. Une fois à St Michel en l'Herm, nos bénévoles ont alors procédé au nettoyage et à la remise en état de ces nombreuses pièces détachées.

L'opération s'est déroulée en une seule journée au printemps dernier. Elle démontre, une fois de plus, la solidarité entre un Siko en vol et les Poissons volants de Plobannalec-Lesconil. Bravo à tous!



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER



Ci-dessus, l'imposant et volumineux moteur Wright passe de justesse à l'intérieur du camion. Ci-dessous, le transport d'une BTP et de son moyeu rotor, avec vérification soignée de l'arrimage avant son transport.





Remerciements à la FFAA et aux généreux donateurs

Lors de la dernière assemblée générale (dite de dissolution) en avril 2015, la FFAA ou Fédération Française des Ailes Anciennes a décidé d'affecter les actifs restants à des organismes, non membres de la FFAA, ayant une action dans le domaine de la préservation d'aéronefs anciens. A ce titre, un Siko en vol a été retenu avec deux autres associations. Nous avons donc reçu un chèque de 604,41 euros. Cette somme est intégralement affecté à la restauration de notre aéronef pour les travaux de restauration cellule à venir. (entre autre pour l'achat de tôles aluminium)

Nous tenons à remercier ici les membres de l'ancienne FFAA et tout particulièrement Monsieur Laurent Michallat pour leur soutien.

Merci également à tous les donateurs qui ont oeuvré sur le site de la Fondation du Patrimoine avec des dons cumulés d'un total de 1920,00 euros fin juin 2015. Nous ne doutons pas de pouvoir dépasser le seuil de 2463,55 euro avant le 1er décembre 2015. Cela permettra de sécuriser une subvention de la Fondation d'un potentiel de 8850,00 euro au maximum, valeur dépendant du montant total de notre récolte à venir (sans limitation de durée).

Nous relançons donc ici nos lecteurs pour continuer à nous soutenir via le site de dons en ligne de la Fondation du Patrimoine. N'oubliez pas, pour chaque don en ligne, vous recevrez une défiscalisation d'environ 2/3 de la valeur affectée à notre projet. Ainsi, 50 euro de dons vous revienne à 17 euro environ, 100 euro de don vous revienne à 34 euro environ, et ainsi de suite. Les dons sont renouvelable à volonté par année fiscale. Le lien suivant vous amène directement sur la page correspondant à notre projet sur le site agréé et sécurisé de 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>

Encore merci à tous de votre soutien financier. Enfin, si vous ne souhaitez pas participer financièrement, voici une dernière page spécialement pour vous!



UN SIKO EN VOL NEWSLETTER

Nombre d'entre vous ont gardé des photos, des films 8mm ou Super 8, des diapositives, des manuels, des documents relatifs à la carrière des hélicoptères Sikorsky français. Souvent, ces documents sont originaux et ce serait bien dommage de les laisser se perdre dans l'oubli au simple fil du temps.

Pour les membres d'un Siko en vol, chaque photo, diapositive, document témoignage ou film est toujours digne d'intérêt. A chaque fois, nous avons le plaisir de redécouvrir un trésor.

Pour illustrer notre propos, nous avons gardé le meilleur et le plus original pour la fin. Il s'agit d'une vidéo qui est la reprise d'un film Super 8mm de Monsieur Denis Leprince. Ce film a été tourné le 9 mai 1979 alors qu'il était jeune Enseigne de Vaisseau de service sur la Jeanne d'Arc le jour de son retour à Brest.

Vous avez pu voir dans notre dernière newsletter "Requiem pour Juliet" qu'un HSS était resté à bord de la Jeanne lors de son retour à Brest, et ce, à cause d'une panne technique. Cet hélicoptère fut réparé le même jour et put décoller plus tard en soirée, lorsque la Jeanne était à quai et après l'arrivée des familles à bord.

Voici donc pour vous tous, chers Siko-Aficionados, la vidéo du dernier décollage du dernier HSS, le HSS 125 Papa a avoir décollé de la Jeanne le 9 mai 1979:

Encore merci à tous les généraux donateurs de photos, films et documents sans qui nous ne serions pas grand chose!