



Vol en Mi-8 au dessus de la Côte belge

Par Pierre GILLARD

Fin septembre 1995, travaillant pour l'atelier d'avionique NavCom établi à l'aérodrome de Saint-Ghislain en Belgique, je reçois une demande de la part de la société Wim Robberechts & Co. pour installer un interphone à bord d'un hélicoptère Mil Mi-8 à l'aéroport d'Ostende. En effet, Skytech, une compagnie belge spécialisée dans les opérations d'hélicoptères russes de tous calibres, a loué un de ses appareils à l'animateur de télévision (devenu ministre depuis!) Nicolas Hulot pour une nouvelle émission intitulée « Opération Okavango » devant se dérouler en Afrique. Ce gros hélicoptère sera utilisé pour transpor-

ter du matériel, mais servira également comme plateforme de prise de vues à l'aide d'un système gyrostabilisé Wescam et comme mini-studio de montage.

En ce qui concerne la « boule » Wescam 16, le contrat a été attribué à Wim Robberechts et ce sera, d'ailleurs, la première installation d'un tel système sur un Mi-8. Afin de préparer celle-ci, Wim se souvient être allé en Allemagne voir un vieux Mi-8 entreposé dans un champ de géraniums pour prendre des mesures des différents points d'ancrage disponibles. Il s'agissait d'un appareil avec des hublots rectangulaires et lorsqu'il

découvre celui prévu pour l'expédition, ceux-ci sont ronds, car l'hélicoptère n'est pas de la même version. Mais, fort heureusement, les dimensions et les emplacements des points d'ancrage seront identiques. Quant au support, il est réalisé par un certain Jef « de lasser » (« le soudeur ») selon les mesures prises par Wim et aucun ajustement particulier ne sera nécessaire lors de l'installation. Par la suite, Wescam en fera des copies qui seront certifiées et vendues, notamment, à l'Égypte ! Le support original existe encore et est toujours disponible à la location ... Avis aux producteurs utilisant des hélicoptères russes!



En haut et ci-dessus : équipe de Wim Robberechts & Co. à l'aéroport d'Ostende venue pour installer et effectuer les essais d'un système Wescam 16 sur le Mil Mi-8 de l'Opération Okavango. Au centre : l'interphone Telex ProCom 2 modifié pour être installé sur le Mi-8 (Pierre Gillard).

Mais pour pouvoir opérer efficacement avec le dispositif Wescam, l'équipe de tournage à bord de l'hélicoptère doit être en mesure de communiquer avec l'équipage, ce qui n'est pas prévu à l'origine puisqu'il s'agit d'un hélicoptère destiné à transporter du cargo. Il n'existe donc qu'un seul point de connexion pour le casque-écouteur d'un *loadmaster* dans la soute. On me demande donc d'ajouter un interphone à deux places ainsi que deux casques-écouteurs qui doivent se connecter à cette unique connexion. Un autre point non négligeable de la demande : ça ne doit pas être cher !

Mon choix se porte très vite sur l'interphone portable Telex ProCom 2 réputé comme étant fiable et assez robuste. Mais comment savoir si celui-ci d'origine américaine sera compatible avec l'avionique de bord de conception soviétique ? J'appelle donc Skytech pour connaître les niveaux et les impédances habituellement en usage sur les aéronefs russes. « *Impé-quoi ?* » me répond-on à l'autre bout de la ligne. Je comprends vite que je n'obtiendrai pas de réponse technique valable, mais mon correspondant, malgré tout bien sympathique et souhaitant m'aider, me dit qu'il va me faire parvenir un casque-écouteur russe que je pourrai « tester et disséquer » à ma guise.



Le Mi-8 est préparé en vue d'un run-up et d'un vol au départ de l'aéroport d'Ostende (Pierre Gillard).

Effectivement, quelques jours plus tard, j'ai en ma possession le casque-écouteur en question. N'ayant pas trop de temps à consacrer à effectuer de longs tests en laboratoire, je me contente de repérer sur le connecteur les positions des contacts reliés au microphone et aux écouteurs. Je démonte ensuite le connecteur russe du casque et je le « greffe » en lieu et place des connecteurs américains sur le cordon de l'interphone ProCom 2. Et pour le reste, on verra bien une fois le tout installé dans le Mi-8 !

Opération OKAVANGO

Nicolas Hulot s'est fait connaître comme producteur et animateur de l'émission « Ushuaïa, magazine de l'extrême » diffusée chaque semaine sur la chaîne française TF1. Fort de ce succès, il suggéra à TF1 de réaliser un programme bimestriel de découverte du monde au rythme d'un continent par année avec comme première étape l'Afrique et la région de l'Okavango. Mais, diffusée de février 1996 à juin 1997, cette aventure se révéla fort coûteuse du fait des moyens déployés. En effet, outre le Mil Mi-8 RA-25750 de Skytech, il y avait

aussi le Canso C-FCRR d'Entreprise Air ordinairement basé à Oshawa en Ontario et surnommé « le Pélikan » ainsi qu'un énorme camion à huit roues motrices MAN et un gros Mercedes Unimog. Sa notoriété de défenseur de l'environnement en a, par le fait même, également pris un coup lors de cette opération ! Plus modestement, par la suite, Nicolas Hulot est revenu en 1998 avec l'émission « Ushuaïa Nature ». Actuellement, depuis l'élection du président Emmanuel Macron, il est ministre de l'environnement.



Le 14 octobre, j'embarque à Bruxelles dans un Renault Espace avec une équipe de Wim Robberechts à destination de l'aéroport d'Ostende situé le long de la Côte belge. J'ai mon matériel ainsi qu'un peu d'outillage au cas où ... Sur place, nous faisons connaissance avec l'équipage russe ainsi que l'équipe de télévision française. Le Mi-8 est flambant neuf; de type Mi-8AMT et immatriculé RA-25750, il n'a accumulé que 25 heures de vol depuis la sortie de la ligne de production. Il est resplendissant aussi dans les couleurs bleue et métallique de l'Opération Okavango.

Les techniciens installent une batterie sur l'hélicoptère et je suis invité à tester mon interphone ... C'est l'instant de vérité ! Je connecte donc le ProCom 2 sur la prise du *loadmaster*, je branche aussi les deux nouveaux casques-écouteurs à l'interphone et j'appelle le pilote installé dans le cockpit : « *Ivan, how do you read ?* » Et la réponse arrive immédiatement, claire et limpide : « *Reading you five, sir* (avec un terrible accent russe !) » Ouf ! Tout fonctionne parfaitement; les technologies américaines et russes sont

Consoles du poste de pilotage du Mil Mi-8 AMT : pilote-commandant de bord (en haut), copilote (au centre, à noter l'ajout d'un transpondeur King KT76A !) et mécanicien navigant (ci-contre) (Pierre Gillard).

donc compatibles ! L'équipe de télévision française est très impressionnée et je dois dire que j'en rajoute un peu pour ne pas laisser croire que ça a été aussi facile !

Le problème de l'interphone étant réglé, je donne un petit coup de main pour installer l'alimentation électrique du système Wescam. Pour cela, il est nécessaire de souder deux fils de gros calibre sur une cosse. Pour y arriver, nous avons besoin de deux fer à souder et un des techniciens russes tient la cosse avec ses doigts sans aucune protection ou gant. Nous lui signifions qu'il va se brûler ainsi, mais il nous dit de continuer; c'est ainsi qu'il maintient la cosse brûlante sans broncher ! Incroyable, il doit avoir de la peau de crocodile ce Russe-là, car il est complètement insensible.



En haut : les impressionnants moteurs Klimov TV2-117AG ainsi que la boîte de transmission principale du Mil Mi-8 font de ce puissant hélicoptère un appareil capable d'intervenir dans tous les types de climats. Ci-dessus : première installation d'un système de prise de vues gyrostabilisé Wescam sur un Mi-8; une conception et réalisation belges sur un hélicoptère russe pour un produit canadien ! Ci-contre : Ivan, le pilote, aux commandes du Mi-8 RA-25750 (Pierre Gillard).

Il nous faut maintenant vérifier le tout en vol. Le Mi-8 ayant été entreposé durant plusieurs semaines à Ostende, il est nécessaire de drainer quelques lignes de carburant avant de démarrer les deux moteurs Klimov TV2-117AG de 1500 chevaux chacun. Pour cela, il faut effectuer ce que l'on appelle un *dry-run*, c'est-à-

dire que les moteurs sont entraînés par leur démarreur électrique durant plusieurs minutes pour évacuer le fluide des conduites. Assez curieusement, ceci s'effectue sans groupe d'alimentation électrique extérieur (GPU-Ground Power Unit) en puisant l'énergie exclusivement sur les deux batteries de bord. Je pense qu'aucune

batterie occidentale n'aurait survécu à un tel traitement !

Pour le vol, on me désigne ma place à bord : assis sur une caisse ! Pas de ceinture, non plus, bien entendu. T'as juste à te tenir à ce que tu trouves de solide ... Et c'est ainsi que j'effectue mon premier vol à bord d'un aéronef russe ! Jamais je n'aurais imaginé qu'il puisse avoir lieu au-dessus de la Côte belge. Il dure une quarantaine de minutes et se déroule dans les environs d'Ostende. Il s'agit, évidemment, d'une expérience inoubliable !

L'auteur tient à remercier Monsieur Wim Robberechts pour son aimable collaboration à la réalisation de cet article.

En haut à droite : vue assez inédite prise à partir d'un hélicoptère russe survolant la Côte belge ! En bas à droite : approche sur l'aéroport d'Ostende où on note un Mil Mi-10 et un Mil Mi-26 de Skytech ainsi que l'ancien Boeing 707 présidentiel de la République populaire du Bénin. Ci-dessous : Ivan, le pilote du Mi-8, jette un œil sur le GPS Garmin 95XL; à noter : le petit moniteur sur le tableau de bord renvoyant l'image du système Wescam (Pierre Gillard).

