

# Vol en Hercules avec les Skyhawks



Par Pierre GILLARD

Les habitués des spectacles aériens connaissent bien l'équipe de parachutistes militaires canadiens des Skyhawks pour ses figures spectaculaires. Bien entendu, qui dit parachutistes, dit aussi avion qui sert de plate-forme de saut. C'est ainsi que, dans le passé, nous avons déjà vu les Skyhawks se lancer à partir de De Havilland Canada DHC-5 Buffalo, de CASA 212 ou, encore, de Boeing C-17 Globemaster III pour ne citer que ces types d'appareils. Mais, le plus souvent, ces derniers temps, c'est à partir de Lockheed C-130 Hercules que les membres de l'équipe se jettent dans le vide en chute libre. Et c'est le cas pour l'édition 2015 du Spectacle

aérien international de Bagotville. Toutefois, il s'agit d'un Hercules un peu particulier ...

## L'Hercules 130344.

Le Lockheed CC-130 Hercules présent à Bagotville durant le spectacle aérien des 20 et 21 juin 2015 et affecté au largage de la patrouille de Skyhawks est, en fait l'appareil immatriculé 130344. Il est en dotation à l'Escadron 413 de la 14<sup>ème</sup> Escadre de Greenwood en Nouvelle-Écosse qui opère également des hélicoptères CH-149 Cormorant.

Cet avion est, d'ordinaire, affecté aux missions de recherche et de sauvetage

(SAR-Search and Rescue). C'est pourquoi des panneaux vitrés ont été installés à la place des deux portes latérales situées à l'arrière du fuselage. Face à ces baies transparentes, deux sièges pour des observateurs sont montés sur des planchers amovibles, eux-mêmes fixés sur le plancher de la soute de l'avion. Mais, du fait que cet Hercules sert au largage de parachutistes, le reste de l'équipement spécifique à la recherche et au sauvetage a été déposé pour l'occasion.

Autre particularité de cet aéronef : il est l'un des deux seuls Hercules de type CC-130H-30 en inventaire dans les forces canadiennes, ce qui fait qu'il est assez rare



**L'Hercules «130344» est un modèle CC-130H-30 dont le fuselage a été allongé de 4,6 mètres par rapport à la version CC-130H (Pierre Gillard).**

d'en voir un. En fait, avec son « frère jumeau » immatriculé 130343, ces deux Hercules allongés avaient été acquis sous le gouvernement libéral de Jean Chrétien chez Lockheed en version civile L.100-30 (modèle L.382G-71C) en mars 1996 pour remplacer deux anciens CC-130E accidentés (130321 et 130322).

La différence entre un CC-130H standard et un CC-130H-30 consiste en l'ajout de deux sections de fuselage totalisant 4,6 mètres. Pour le reste, il s'agit des deux mêmes appareils. Toutefois, si l'espace dans la soute est accru, par voie de conséquence, la charge utile est moindre pour la version rallongée. Le fait aussi d'avoir

un avion plus long sans que la garde au sol ne soit rehaussée augmente le risque de contact de l'extrémité arrière du fuselage avec le sol lors des rotations au décollage ou des arrondis à l'atterrissage. D'ailleurs, il semblerait que « 344 » en ait déjà fait les frais au moins à deux reprises : à Kandahar en Afghanistan en juillet 2008 et à Thunder Bay en Ontario en octobre 2010.



**À l'origine, l'Hercules «344» était un appareil civil L.100-30 comme celui-ci exploité par la compagnie angolaise Diamang. Il a, par la suite été converti en avion militaire à Edmonton (Pierre Gillard).**

Portant le numéro de série 5320, « 344 » serait sorti des chaînes de fabrication de chez Lockheed à Marietta en Georgie en mars 1993. À l'époque, il portait l'immatriculation civile N4080M. Tout comme « 343 », il s'agirait, d'un L.100-30 invendu, peut-être commandé par la compagnie Frameair, mais qui n'aurait jamais été livré. Il aurait été ensuite entreposé durant trois ans chez Loc-



# L'Escadron 413



Troisième escadron canadien à voir le jour en Angleterre et à être attaché au *Coastal Command* de la Royal Air Force en 1941, le 413 était alors équipé d'hydravions PBY Catalina. En 1942, il est envoyé à Ceylan (actuel Sri Lanka) pour participer à l'offensive contre les Japonais et effectuer du transport avec

l'Australie. Il est dissous en février 1945, mais renaîtra et disparaîtra à deux reprises : de 1947 à 1950 à Rockliffe, ON, pour des missions de photographie; de 1951 à 1961 à Zweibrücken en Allemagne sur CL-13 Sabre et ensuite à Bagotville au Québec, sur CF-100 Canuck. Depuis le 8 juillet 1968, l'escadron est en charge de transport ainsi que de la recherche et du sauvetage d'abord à la base de Summerside à l'Île-du-Prince-Édouard, puis, à compter de 1991, à Greenwood en Nouvelle-

Écosse. Actuellement, l'Escadron 413 couvre une zone de 1.800.000 miles carrés et est équipé de Lockheed CC-130 Hercules ainsi que d'hélicoptères Agusta Westland CH-149 Cormorant. Son emblème représente un éléphant pour commémorer son rôle durant la Seconde guerre mondiale à Ceylan.

kheed avant d'être vendu au Canada.

En mai 1996, il a été réimmatriculé N4080M et convoyé à Edmonton où il est arrivé en juin pour y être modifié au standard militaire par Spar Aerospace à Ed-

monton (anciennement CAE Aviation Services et Northwest Industries). Après sa conversion en CC-130H-30, il a été pris en compte par la Défense nationale le 18 juillet 1997. Il a ensuite été livré en octobre de la même année à la 8<sup>ème</sup> Escadre de

Trenton où est basé l'essentiel de la flotte de transport militaire canadienne. À la mi-2015, il est transféré au 413<sup>ème</sup> Escadron de transport et de recherche et de sauvetage.

## Avec les Skyhawks.



**L'instrumentation du cockpit de l'Hercules «344» comporte des écrans électroniques EFIS (Pierre Gillard).**

Revenons à Bagotville. Initialement, le vol avec les Skyhawks auquel je suis convié doit avoir lieu le vendredi 19 juin 2015. L'équipe de parachutistes est prête et les dernières instructions sont données par son commandant ainsi que par l'équipage de l'Hercules. Tout comme moi, deux collègues journalistes ont aussi gagné une place à bord afin d'assister au saut en chute libre des Skyhawks. Avant de décoller, une photo des militaires est prise par nous trois devant l'appareil, puis, dans

# Les Skyhawks

L'origine des Skyhawks remonte au 14 juin 1969 lorsque des parachutistes militaires regroupés sous le nom « d'Équipe de parachutistes du Régiment aéroporté du Canada » effectuent une



*Les figures exécutées par les Skyhawks sont toujours impressionnantes et mettent en valeur les couleurs nationales canadiennes (Pierre Gillard).*

première démonstration dépourvue de tout caractère officiel à Petawawa en Ontario. Son statut est officialisé en 1971 quand l'équipe passe sous le commandement du Centre des opérations aéroportées du Canada. C'est à ce moment, qu'elle prend le nom de « Skyhawks ». En 1977, les voiles carrées permettant le vol plané remplacent les traditionnels parachutes ronds en forme de champignon. Avec ce nouveau matériel, les Skyhawks développent de spectaculaires figures acrobatiques qui impressionnent toujours le public, peu importe où ils se produisent, que ce soit au Canada ou à l'étranger. Depuis 1996, l'équipe, qui

compte actuellement 18 parachutistes, est basée à la base de Trenton en Ontario, mais, depuis le premier jour, elle est fière d'arborer le drapeau du Canada sur les toiles de ses parachutes.



*L'équipe des Skyhawks effectue régulièrement des prestations à l'étranger comme, ici, au meeting aérien de Sanicole en Belgique (Luc Dujardin).*

les secondes qui suivent, on nous annonce que le vol est annulé. En effet, un vent soufflant au-delà des limites

permes pour les sauts en parachute en décide autrement. L'équipage de l'Hercules replace les protections et

les couvertures sur les différentes entrées d'air et Pitot-statiques; c'est donc terminé pour aujourd'hui.



*Les parachutistes des Skyhawks se préparent avant le décollage (Pierre Gillard).*

Nous nous reprenons le lendemain, une fois l'ensemble des démonstrations aériennes du spectacle aérien terminé. Outre mes deux collègues, restant tout comme moi à bord de l'avion, il y a deux autres journalistes qui, eux, ont gagné un saut en tandem. Les Skyhawks partent d'abord pour effectuer un premier vol entre eux, mais avec le père de l'un des leurs, Gilles Tremblay, qui au retour de son expérience en tandem avec son fils nous déclare qu'il est content de



**Monsieur Gilles Tremblay (à droite) venant tout juste d'avoir effectué un saut en tandem avec son fils au-dessus de Bagotville (Pierre Gillard).**

l'avoir fait, mais qu'il ne recommencera plus !

### **Nous embarquons.**

Puis, après que les Skyhawks aient avalé un petit lunch et pris une pause, vient notre tour à embarquer à bord de l'Hercules. Pour ma part, je suis assis au dernier siège à droite de l'avion, tout au bord de la rampe mobile. Mes deux collègues occupent, quant à eux, les sièges des observateurs SAR. Je suis également muni d'un harnais de sécurité et d'une longe, le *Monkey Tail*, me permettant, une fois les paras largués, de me rendre au bord de la rampe ouverte. Si, jusque-là, le ciel a été essentiellement couvert, juste

avant notre départ, les nuages s'écartent laissant apparaître un magnifique plafond tout bleu. Nous monterons donc à 12.000 pieds pour le largage. À cette altitude, même s'il est possible de respirer normalement à bord d'un aéronef non-pressurisé, l'équipage de l'Hercules porte, lui, des masques à oxygène.

Au cours de la montée, le *loadmaster* ouvre la rampe arrière. Immédiatement, la température à bord de l'avion descend brusquement. Un des membres des Skyhawks se couche sur la rampe et filme l'évolution de l'avion avec sa caméra Go-Pro fixée au sommet de son casque. Tandis que l'Hercules continue à grimper en effectuant de larges cercles non loin de Bagotville, à l'intérieur de la soute, les parachutistes se

préparent à se lancer dans le vide en trois groupes. J'imagine que, pour les deux journalistes sautant en tandem, le moment est intense.

### **Le saut.**

Puis, l'Hercules se stabilise à 12.000 pieds et l'ordre de sauter fuse. Tout se déroule alors très vite au point que, même si mon appareil photo est réglé à 3,5 images par seconde et que je photographie toute la séquence, seule une image de la série sera bonne ! Les trois groupes quittent donc l'avion rapidement l'un à la suite l'autre. Lorsqu'il y a un journaliste équipé d'une caméra vidéo et d'un appareil photo montés sur son casque saute en arrière une fraction de seconde avant le groupe afin de capter ce moment mé-



**Les parachutistes embarquent dans la soute de l'Hercules de l'Escadron 413 (Pierre Gillard).**



***Il ne reste que quelques instants avant de se lancer dans le vide ... À noter l'équipement vidéo installé sur le casque du parachutiste situé à gauche de l'image (Pierre Gillard).***

morale. Le déclencheur des systèmes de prise de vues est un petit interrupteur isolé manipulé par les mâchoires du parachutiste, car il a besoin de ses deux bras pour se déplacer durant la chute libre.

Dès que le dernier parachutiste a sauté, le *loadmaster* m'invite à me rendre à l'extrémité de la rampe. Je suis surpris qu'en étant tout au bout, mais au centre de celle-ci, je ne subisse aucune turbulence d'air. J'aperçois, loin en bas, les minuscules voiles des parachutes qui se dirigent vers la base. Je prends une série de photos de celle-ci; on distingue très bien la trace noire laissée par le mur de feu, une des grosses attractions du spectacle aérien de Bagotville.

### **La descente et l'atterrissage.**

Une fois mes photos terminées, je suis invité par

l'équipage à me rendre dans le *cockpit* pour y prendre d'autres clichés. La descente est rapide et la décompression dans les oreilles le confirme ! Juste avant l'approche finale et l'atterrissage, je regagne mon siège dans la soute et attache ma ceinture. C'est ainsi que se conclut ce très beau vol sortant très certainement de l'ordinaire.



***Et c'est parti pour une chute libre de 12.000 pieds au-dessus de la magnifique région du Saguenay (Pierre Gillard) !***

De retour au sol, je rencontre la journaliste que j'avais regardé partir de l'avion 12.000 pieds plus haut. Elle arbore un sourire radieux qui en dit long sur son expérience. Pour ma part, même si j'ai toujours déclaré que je ne commencerai le parachutisme qu'à l'âge de 90 ans, je dois bien admettre que je pourrais difficilement refuser une invitation à sauter avec les Skyhawks, tant ils sont sympathiques et professionnels ! Alors, qui sait, peut-être qu'une occasion se présentera d'ici les 39 prochaines années.

*L'auteur tient à remercier Messieurs Eric Gagnon, Larry Milberry, Jeff Rankin-Lowe, Gilles Tremblay, les capitaines Mathieu Corneau et François-Olivier Maltais, l'équipe des Skyhawks ainsi que l'équipage de l'Hercules 130344, et particulièrement son loadmaster, le Caporal Christophe Rancourt, pour leur gentillesse, leur compréhension et leur aimable collaboration.*