

Extrait du Helico-Fascination

<http://helico.fascination.free.fr/spip>

Monsieur Jean Moine et l'hélicoptère

- Pilotes et Equipages - Les Légendes -



Date de mise en ligne : vendredi 24 avril 2009

Helico-Fascination

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Parler de Jean Moine est, pour moi, toujours un grand plaisir car je n'oublie pas [mon premier vol avec lui en 1957](#), ses divers exploits et nos rencontres.

Né à Paris en 1915, il effectua ses études au Lycée Condorcet et s'orienta vers les Travaux Publics. La Guerre interrompit son objectif.

En 1935, il passe son Brevet d'Aviation Populaire sur Potez 36 dont l'immatriculation était F-ALID ; il fut certainement le premier. Le lieu : Orly au Club de l'Union des Pilotes civils de France dont il fut le président plus de 20 ans.

En 1937, l'Armée l'appelle et il va servir dans l'Aviation. Il va se retrouver dans les Forces Aériennes Françaises Libres au Groupe Bretagne, pilote sur Maraudeur. De nombreux bombardements sur l'Italie et l'Allemagne sont à son actif. En 1946, il est démobilisé et devient alors Chef Pilote d'une petite Société « les Lignes Aériennes du Sud-ouest ». Ses appareils : Goéland et Junker 52 pour les dessertes de Pau, Tarbes, Toulouse, Perpignan entre autres. La fusion avec Air Nolis va lui permettre de voler sur DC 3 et Beech 45. Il devient alors Directeur d'Exploitation. Les années passent et les avions sont vendus. Il rentre alors chez Fenwick Aviation qui prend la distribution pour la France et l'Afrique Francophone du célèbre BELL 47. Il est donc envoyé par Richard Fenwick (père) en stage technique pilote à Niagara Falls, siège de la Société Bell Helicopters.

En juillet 1950, de retour des États-Unis, il développe l'école et s'occupe des démonstrations à des fins promotionnelles. C'est au cours de l'une d'entre elles qu'il réalise le premier transport de charge en montagne. 1954 et 1955, l'école est en pleine évolution. Profitant de l'arrivée du premier Bell 47 G 2, Jean Moine décide d'aller montrer cet appareil dans les Alpes. Le 6 juin 1955, accompagné du Guide André Contamine il réussit le [premier poser au sommet du Mont-Blanc 4807 m](#). Il réalisera également le premier sauvetage à plus de 3000 m au col du midi. Installée à Issy-les-Moulineaux, l'école forme les pilotes et mécaniciens de l'ALAT, de l'Aéronavale, de la Gendarmerie, de la Protection Civile, de l'EDF et quelques privés. En 1957, Jean Moine et son équipe effectueront 17 000 heures de vol. Le terrain de Crespière dans les Yvelines accueillera les hélicoptères pour l'entraînement. Plus de 500 pilotes sont passés dans ses mains. Pour les militaires, le stage se terminera toujours par un perfectionnement montagne dans le Briançonnais. Il ne faut pas oublier que Jean Moine sera le vainqueur de la première Coupe Internationale d'Hélicoptères à Issy-les-Moulineaux sur Bell 47. Sa carrière chez Fenwick fut des plus brillantes puisque commencée par Chef Pilote, il devient Directeur d'Exploitation puis Directeur Général Adjoint et enfin Président en 1966. Il le restera 10 ans. L'Armée de l'Air lui faisait effectuer des périodes au cours desquelles il volait sur Nord 2500. En 1960, il se remet un peu à l'avion car sa Société avait pris la représentation de Cessna et Aéro Commander. Il fit alors connaissance de Roland Fraissinet, autre figure de l'Aéronautique, qui venait d'acquérir un Aéro Commander, le F-BILU. Entretenant d'excellentes relations avec lui, puisque son instructeur IFR, il reçut une proposition de ce dernier pour s'occuper du département Hélicoptères du Groupe Transair. Il accepta et pour lui ce fut très enrichissant dans le domaine de l'exploitation des Voilures Tournantes. Il développa les activités montagne et Off Shore, sa dernière réalisation fut la mise en place d'une Alouette 3 à Cherbourg pour la dépose des pilotes en haute mer. Ce type de mission s'effectue de jour comme de nuit sans altération de cap ni de vitesse pour le bâtiment. Les déposes s'effectuent pour la plupart des cas au treuil. L'Alouette 3 laissera sa place à un Dauphin N. Bien sûr, on ne peut oublier ses enfants : Héli Services et le Secours Aérien Français. Il a piloté tous les types d'hélicoptères en service et ses dernières qualifications ont été le Dauphin 2 qu'il a ramené de Marignane et le Robinson R 22 dont Transair était distributeur.

Il fut Président de l'Aéro Club de France, Membre Fondateur du GFH et des Vieilles Tiges. En 1982, il sera l'invité d'honneur de la Deuxième Coupe d'Hélicoptères à Annecy avec son ami Jean Boulet. Des souvenirs, il en avait des bons et des mauvais. Dans les bons, bien sûr le sommet du Mont-Blanc et la quelques centaines d'heures de vol qu'il a effectué avec Jean Boulet pour qui il avait la plus grande admiration. Dans les mauvais, une perte de contrôle dans les nuages en B 26 au dessus de la Vallée du Rhône pendant la guerre, la sortie fut épique et au cours de manoeuvres en Belgique où il tentait de vendre des Bell 47 à l'Armée, il avait rendez-vous avec un Général et en attendant il bullait. Il décida de regarder sa mécanique et découvrit sur le plateau oscillant que la patte d'attache de

Monsieur Jean Moine et l'hélicoptère

la commande avant arrière était en mauvais état, il ne restait qu'un millimètre de métal. La chance était au rendez-vous... <!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->A la fin de sa carrière, il annonçait 7000 heures de vol 50/50 avions hélicoptères. Quant aux décorations, il en avait beaucoup et de très belles dont celle de Commandeur de la Légion d'Honneur ; le Prince Charles lui remit lui-même le Bréguet Trophy en 1976 récompensant une carrière exceptionnelle. Mes derniers vols, car lorsqu'une machine nouvelle arrivait il m'appelait, furent sur Agusta 109 et Robinson R 22. Grand merci ! Il y a dans ce milieu de l'hélicoptère des gens que je n'oublierai jamais et vous en faites partie. Jean Moine nous a quittés le 7 Mars 2000.