

Pau : il y a quatre ans, le 5e Régiment d'hélicoptères de combat faisait ses adieux au Puma



DANS LES ARCHIVES - Le mercredi 29 mai 2019, le Régiment d'hélicoptères de combat (RHC) de Pau-Uzein célébrait le fin d'exploitation du Puma. Le premier appareil a traversé le ciel béarnais en 1970. Nous republions à cette occasion l'article de l'époque.

Ils ont dit adieu à un « compagnon », un partenaire à pales qui a atteint l'âge de la retraite. L'[hélicoptère Puma](#), après 50 ans de bons et loyaux services au sein des armées françaises commence sa fin d'exploitation. Trois ans après le 1er Régiment d'hélicoptères de combat (RHC) de Phalsbourg, le [5e RHC de Pau-Uzein](#) a tourné une page, hier. Une cérémonie était organisée pour dire au revoir au Puma, au même titre qu'à n'importe quel camarade, sous l'œil des escadrilles et de beaucoup d'anciens militaires.

Poussés vers la sortie par les Caïman, les Puma disparaissent progressivement des régiments. À Pau, il n'en restait plus que deux. Hier, celui qui stationnait au sol n'a pas désempilé de curieux. Il faut dire que ce « 1006 » est le plus ancien des Puma encore en activité sur le territoire français. Il fête ses 50 ans. Les retraités du 5e RHC ont même assuré qu'avec un peu de concentration, ils seraient encore capables de le faire décoller.

Le Puma n'est pas qu'un hélicoptère de transport de troupes, c'est un formidable lien générationnel. Inutile de rappeler qu'à l'image de son petit frère, le Gazelle, le Puma est un emblème, un incontournable opérationnel depuis cinq décennies. « Programmé en 1962, entré en service en 1969, le Puma arrive à Pau sous les couleurs du Galdiv 11 en décembre 1970, rappelle le chef de corps du 5e RHC, le colonel Bertrand Gutter. Qui pouvait se douter, à la livraison du premier Puma que près de cinquante ans plus tard, cet appareil rendrait encore tant de services à nos armées ? »

L'Afrique, terrain de jeu favori

Et quels services. Le Puma est une force tranquille de plus de 5 tonnes. Au gré de ses missions au sein de l'Aviation légère de l'Armée de terre (Alat), il a montré sa robustesse et sa maniabilité. Un « véritable couteau suisse », insiste le colonel. À Pau, au plus fort de son activité, il y en avait une trentaine. En 1977, « moins d'un mois après la création du 5e RHC, le régiment engage trois Gazelle, un Alouette et six Puma dans le cadre du plan Orsec, suite aux graves inondations dans le Gers, se souvient le chef de corps. Il y a joué un rôle essentiel au profit de la population française. »

Mais c'est en Afrique que le Puma montrera ses meilleures aptitudes. Le chef de corps liste les terrains de combat, anciens ou encore actifs. « Tchad, Mali, Gabon, Côte d'Ivoire, République Centrafricaine, Lybie, Somalie, Rwanda, Congo, Mauritanie, Niger, Burkina Faso, Tunisie, Ouganda, Cameroun, Djibouti... » Ce ne sont pas les nouvelles menaces plus « diffuses », « souvent insaisissables » qui auront raison de lui au cours des opérations Serval puis Barkhane. Ironie du sort, l'adversaire n'est pas là où on le croit. Le sable de la bande sahélo-saharienne reste son pire ennemi.

Malgré ses nombreuses qualités, le Puma ne peut plus rivaliser avec la puissance des nouveaux appareils. Le Caïman, une vraie machine de guerre, et le Cougar sont dans l'ère du temps. Équipé en octobre dernier, le 5e RHC détient à ce jour six Caïman. À Pau, le Puma se rappellera toujours à son bon souvenir. Depuis quelques années déjà, deux versions, anciennes, sont en exposition devant l'Etap et près de l'infirmerie du 5e RHC. Il est officiellement passé au rang des objets de collection.

Jean Loustau-Cazalet, ancien chef de bord, 300 heures de vol en Puma

À l'image des jeunes qui reçoivent aujourd'hui le Caïman, le Puma était, à l'époque, un grand pas en avant dans l'utilisation de l'hélicoptère de manœuvre. Il était bimoteur, il avait un pilote automatique, on pouvait monter dans des niveaux sans problème, il y avait une puissance qui permettait de faire des choses qu'on ne pouvait pas faire auparavant. Maintenant, nous sommes deux à partir à la retraite.

Armand Farrugia, ancien commandant d'unité, 5 000 heures de vol en Puma

Le Puma représente une grande partie de notre vie en tant que pilote de l'Alat. Personnellement, j'ai fait 5 000 heures de vol sur cet appareil pendant une bonne dizaine d'années. C'est un appareil facile à piloter, rustique, qui permet aussi bien le vol à vue que le vol aux instruments. Et qui a été certainement l'un des appareils les plus résistants que l'on ait eu dans l'Alat.

Yves Broyer, ancien pilote et chef de bord, 6 000 heures de vol en Puma

Le Puma représente presque toute ma vie. Je suis ému de le voir partir. J'ai passé 25 ans sur cette machine, après en avoir essayé bien d'autres. Le Puma était la Cadillac de l'aviation. Il a sa puissance de 1600 chevaux, il est extrêmement agréable à piloter. On se sent vraiment en sécurité. Je n'ai jamais eu le moindre pépin et il n'y a jamais eu de mort pour des causes mécaniques avec le Puma.

Claude Tschann, premier mécanicien navigant de l'Alat, 3 600 heures de vol en Puma

Le Puma est une bête merveilleuse que j'ai au cœur, une machine formidable, qui était moderne puisque deux moteurs sur un hélicoptère, c'était la première fois qu'on voyait ça. Ça nous a permis de réaliser des missions extraordinaires. J'ai eu la chance de couvrir la Guadeloupe avec la Soufrière qui avait pris feu. Ça me fait un petit quelque chose de le voir partir.

Noël Potier, ancien du groupement de soutien au sol de l'Alat.

J'étais tôlier aéronautique sur le Puma. J'ai commencé en 1976 et j'ai terminé en 2010. Le Puma, c'est toute ma carrière, j'ai toujours travaillé sur Puma et Gazelle. C'est une machine importante pour le transport de personnel, très fiable, très malléable, souple d'emploi. Il apportait aux pilotes une certaine réactivité. Ça me fait mal au cœur de le voir partir. C'est comme si je perdais un frère.