

Le DJINN SO 1221



Développé par la SNCA SO, (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud Ouest) le DJINN fut en premier lieu un hélicoptère monoplace. Il vola en principe le 16.12.1953.

Une version biplace fut ensuite réalisée. Le DJINN monoplace (SO 1220) était équipé avec une turbine PALOUSTE. Le DJINN biplace (SO 1221) fut équipé d'une turbine PALOUSTE IV de 240 Cv.

Vi :130 Km/h, Poids à vide : 360 kg, Poids au décollage : 800 kg,

Diamètre rotor : 10,97 m, Longueur : 5,30 m, Hauteur : 2,60 m

Le DJINN ne possédait pas de rotor anticouple, mais une dérive. Il n'y avait pas d'effet de couple, le rotor étant entraîné par la réaction produite par l'éjection d'air comprimé en bout de pales. (2 pales)

Les premiers DJINN étaient mis en route à l'aide d'une manivelle. Quelques tours vers l'avant pour entraîner la turbine, environ 2000 t/m si mes souvenirs sont bons ! ensuite 2 ou 3 tours vers l'arrière pour l'allumage, et à nouveau vers l'avant jusqu'à ce que la turbine soit lancée. Le pilote remettait la manivelle dans son logement et regagnait son siège afin de terminer la mise en route. Je passe sur quelques détails préliminaires.

Ensuite, un moteur LAVALETTE, remplaça la manivelle. Fixé sur la turbine, il permettait le lancement de celle-ci, le pilote étant assis à son poste. Le LAVALETTE étant lancé à l'aide d'un câble situé en haut à droite du pilote, et contrôlé à l'aide de manettes de dérailleur de vélo. Les difficultés étaient identiques à celles que l'on a pour démarrer nos engins de jardinage !! Petite astuce, (Pas étudiée en stage !!) avoir un bidon de 2 litres d'essence derrière le siège et du coton, afin de faire respirer le carburateur, ce qui reposait notre bras !! Evidemment ne pas oublier d'arrêter ce moteur après la mise en route. !!

Le premier DJINN de série, décolla le 5.01.1956, 178 furent en principe construits, la France, l'Allemagne en acquiert, également la SUISSE, l'US ARMY pour essais.

Le principe de fonctionnement avait été étudié, semble-t-il, sur le WNF 342 en Allemagne en 1943.

Le DJINN était également équipable avec 2 civières. Il y eut des essais d'armement sur cet appareil, comme sur d'autres. L'ayant utilisé dans le Sud ORANAIS, (MECHERIA ,AIN SEFRA, DJENIEN BOUREZG , FIGUIG, etc) nous étions souvent en limite de puissance, mais son rotor nous a permis avec une utilisation adaptée de nous sortir de plus d'un mauvais pas .

Ce fut un appareil sympathique, qui a finalement rendu pas mal de services.

Son équipement de navigation, se résumait au compas classique dans son liquide. Un poste HF, et une carte permettaient l'accomplissement des missions. Au plan du carburant, il était possible de mélanger un pourcentage d'essence avec le kérosène ,ce qui a permis d'augmenter le temps de vol en OPS, en « empruntant » de l'essence aux unités terrestres. Les pilotes de DJINN gardent, en principe, un bon souvenir de ce petit appareil. Photo prise au Musée de DAX.

Armand FARRUGIA