

03 AOÛT 1945

10H11

# L'HYDRAVION DE LA PAN AMERICAN AIRWAYS SOMBRE À FORT-DE- FRANCE

# VOL 216

## Sikorsky S 43 B

### 10 rescapés, 4 disparus

PILOTE : CAPITAINE SHERRILL TAFT SHAW  
CO-PILOTE : CHARLES THOMAS HAWKINS  
OPÉRATEUR RADIO : VASILESKI  
COMMISSAIRE/STEWART : MIGUEL  
DR. A. MAC DONALD  
MME. H. MAC DONALD  
MME J. HASKILL  
D. MINDES (BÉBÉ)  
MR ROBERT WILSON  
MR. H. KEYSER ANDRÉ

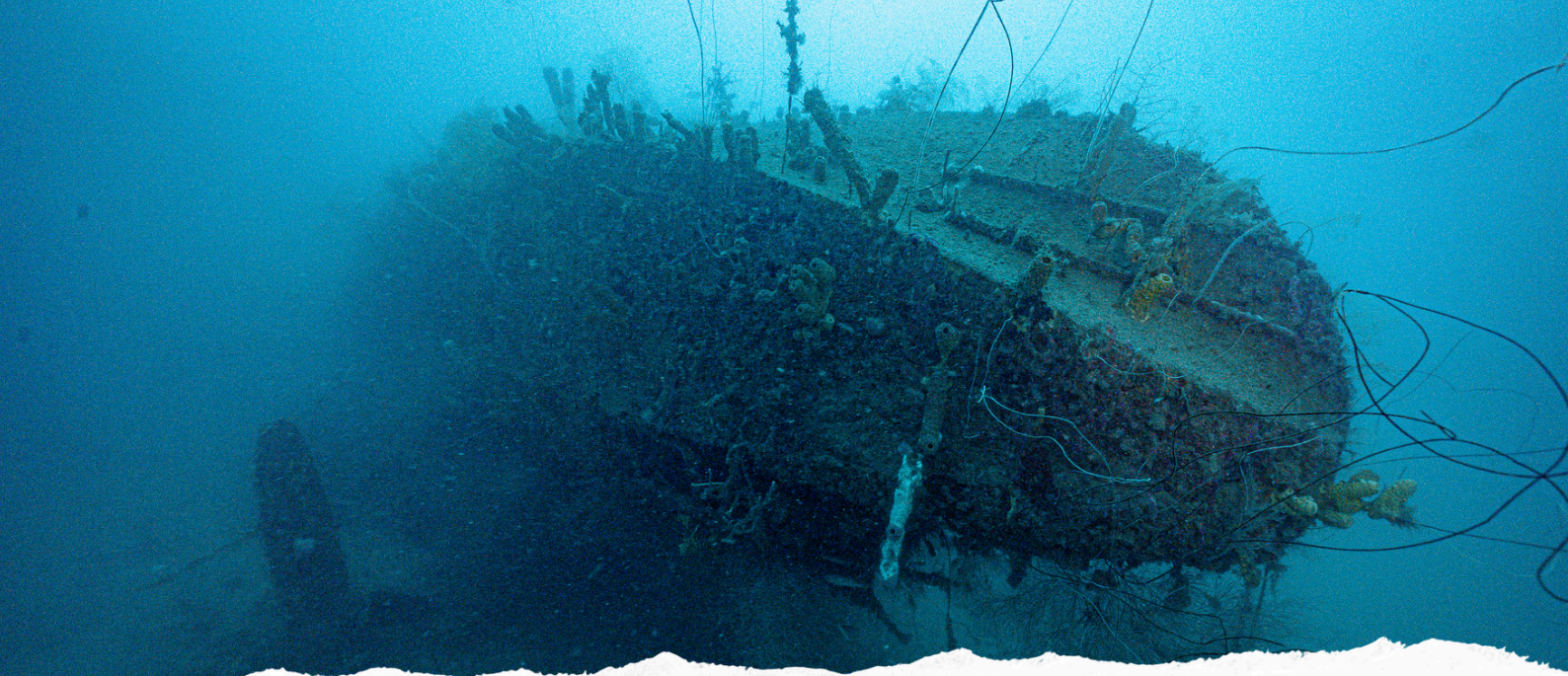
MME S. MINDES  
JOHN MINDES (2 ANS)  
MR CYRIL JOHN  
MME JUDITH JOHN



Montée des passagers dans le NC15066 / Photo : Sikorsky Historical Archives - Document retrouvé par Pascal COMTE-BELLEMIN



Pascal COMTE-BELLEMIN



Le nez du Sikorsky, retourné sur le fond. ©André PiedPalmé



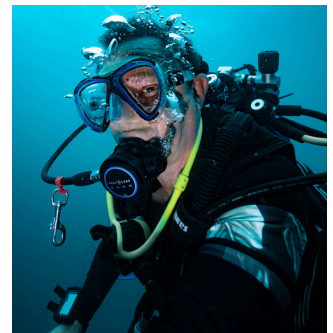
Notre navire support de plongée en surface

## Retrouver la Martinique par ses épaves oubliées

De retour en Martinique en mars 2026, je ressens ce besoin de poursuivre ce qui m'anime depuis longtemps : explorer, documenter et photographier des épaves martiniquaises encore peu visitées, parfois presque oubliées. Des sites qui appartiennent à mon patrimoine, et qui racontent une autre histoire que celle des grandes épaves déjà bien connues comme le **Roraima** ou le **Nahoon**. Depuis plusieurs années, je suis avec attention les travaux menés autour du patrimoine archéologique sous-marin en Martinique, notamment par le **DRASSM**, **DELTA Oceanology** et le **CRESSMA**, club auquel je reste attaché puisqu'il est aussi celui où j'ai effectué mon pack découverte. Une manière, pour moi, de revenir aux origines de ma propre histoire avec la plongée.



Franck DOLIQUE



Pascal COMTE-BELLEMIN

## Le Sikorsky, une rencontre autour d'un patrimoine à raconter

C'est dans ce cheminement que j'ai appris à connaître **Franck DOLIQUE**. Professeur des universités, spécialiste des géosciences des milieux littoraux et marins tropicaux, il est aussi le fondateur de **DELTA Oceanology**, dont j'admire le travail de recherche et de transmission. J'ai surtout découvert un passionné du monde sous-marin, profondément attaché aux épaves. L'épave du Sikorsky s'est naturellement imposée comme terrain de rencontre. À nos côtés, **Pascal COMTE-BELLEMIN**, lui aussi passionné d'archéologie sous-marine, s'est joint à l'exploration. Ses travaux de recherche sur l'épave, menés à travers les archives, les échanges avec les fonds historiques de Sikorsky et plusieurs campagnes de terrain, ont été essentiels. Sans lui et Franck, nous n'aurions ni retrouvé le site avec cette précision, ni pu répéter les plongées, ni produire les premiers clichés et les premières photogrammétriques.



Posé à environ 35 mètres de profondeur, en plein axe de navigation des navettes reliant Fort-de-France aux Trois-Îlets, le Sikorsky impose une logistique rigoureuse et une vigilance constante en surface. La visibilité, souvent moyenne, complique encore le travail photographique. Si les vues extérieures ont parfois été difficiles à réaliser, l'intérieur de l'épave m'a offert des images dont je suis particulièrement heureux, plus proches de ce que je voulais transmettre.

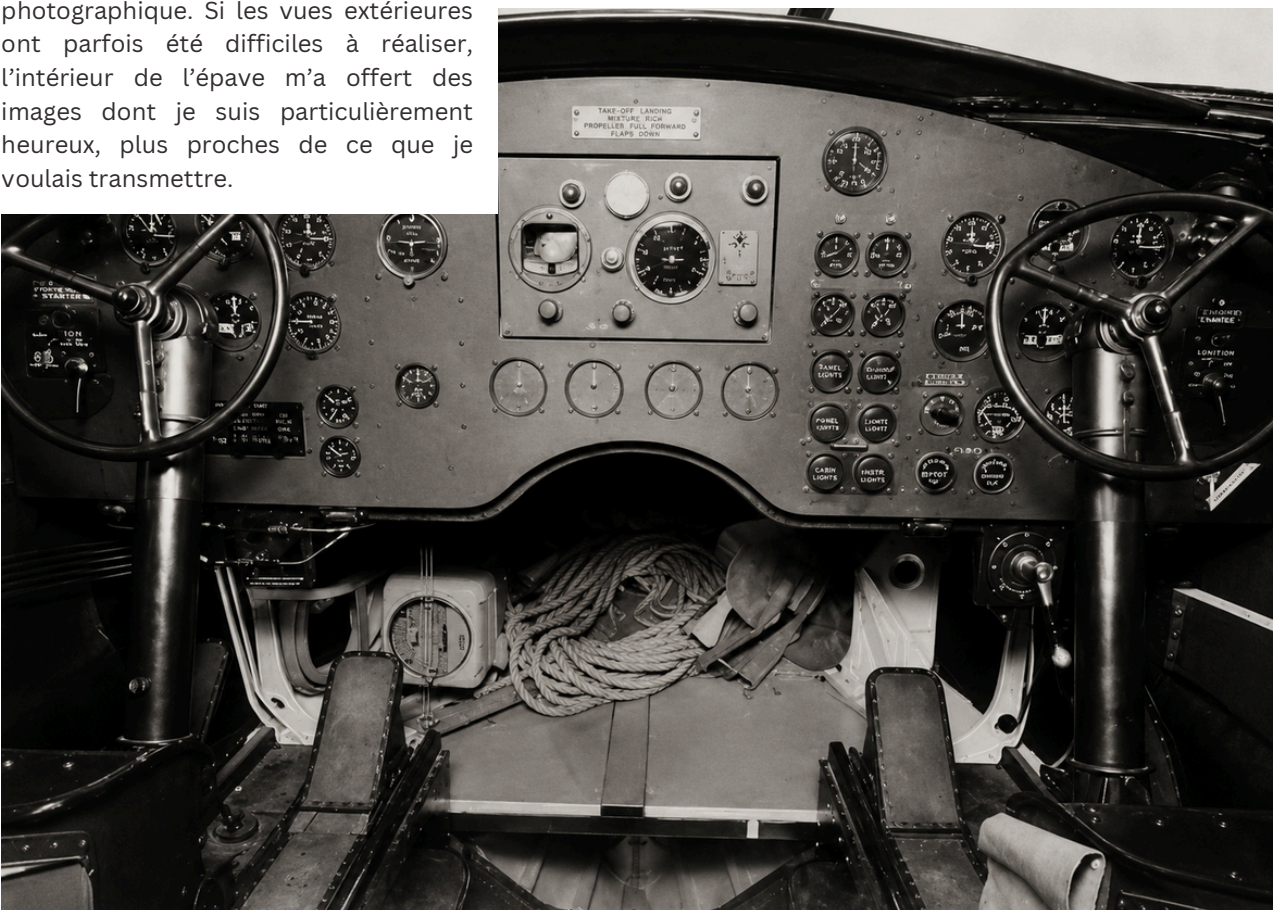


Tableau de bord d'un Sikorsky - Sikorsky Hystorical Archives. Document retrouvé par Pascal COMTE-BELLEMIN

# VOL 216



## Ce que révèle l'enquête

Le 3 août 1945, le vol 216 de la Pan American Airways approche de la Martinique dans une météo de plus en plus hostile. Parti de Trinidad à destination de Porto Rico, le Sikorsky S-43 B amphibie doit faire escale à Fort-de-France. À bord se trouvent dix passagers et quatre membres d'équipage.

Le rapport montre que l'accident n'est pas la conséquence d'un seul événement, mais d'une accumulation de facteurs défavorables. Le vol s'est déroulé dans une météo instable, à l'arrière d'une dépression tropicale. À l'approche de la Martinique, le commandant a rencontré des turbulences, une visibilité très dégradée et de fortes averses. Les conditions réellement observées à Fort-de-France étaient nettement plus mauvaises que celles communiquées par radio quelques minutes plus tôt.



Situé à l'extrémité de l'aile gauche en partie cassée, un des flotteurs du Sikorsky. ©André PiedPalmé

### Pan American Airways

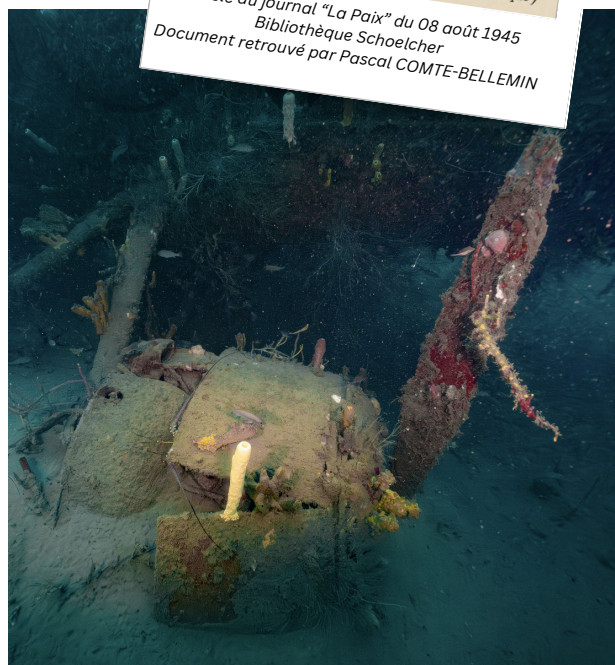
A son amerrissage l'avion amphibie Sikorsky S-43 2 moteurs, de la Pan American Airways, a eu une ouverture dans la soudure de la coque et a coulé. Voici la liste des rescapés et des victimes. Nous ignorons pour le moment les dégâts exacts. Un autre communiqué vous sera fait éventuellement.

**Rescapés :** Shaw - pilote, Hawkins - co-pilote, Vasileski - opérateur de radio, Miguel - commissaire, Dr. A. Mac Donald, Mme. H. Mac Donald, Mme J. Haskill, D. Mindes (bébé), Mr. Robert Wilson, Mr. H. Keyser André.

**Victimes :** Mme S. Mindes, John Mindes (2 ans), Mr. Cyril John, Mme Judith John.

(Communiqué)

Article du journal "La Paix" du 08 août 1945  
Bibliothèque Schoelcher  
Document retrouvé par Pascal COMTE-BELLEMIN



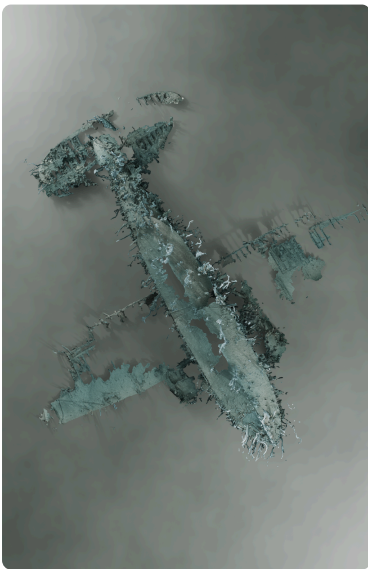
Le moteur gauche du Sikorsky. ©André PiedPalmé

Dans le même temps, le pilote avait des raisons de s'inquiéter de la fiabilité de son moteur gauche. Quelques jours avant l'accident, ce moteur avait été fortement sollicité après une panne du moteur droit sur un autre vol. Durant l'approche, le commandant constate à nouveau un comportement anormal du moteur gauche. Craignant de ne pas pouvoir poursuivre en sécurité vers l'aéroport de dégagement de Sainte-Lucie, il décide d'amerrir malgré des conditions météo au dessus des maxims requis.

## Amerir ou risquer pire

L'amerrissage est tenté dans une zone peu utilisée du port, sous une pluie si dense que le pilote ne distingue la surface de l'eau qu'au dernier moment, en ouvrant une fenêtre latérale du cockpit. L'appareil touche la crête d'une houle de 1,20 à 1,80 mètre. Le pilote tente immédiatement de remettre les gaz, mais le moteur gauche ne répond pas. Le nez s'enfonce, l'avion embarde, un flotteur d'aile se rompt et le Sikorsky se retourne sur le dos avant de couler.

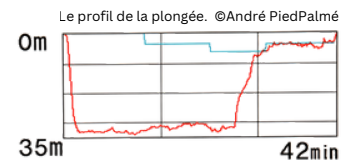
# Reconstituer le Sikorsky, autrement.



Le Sikorsky reconstitué en 3D ©André PiedPalmé

Cette première image marque une première dans mon travail : la reconstruction photogrammétrique complète d'une épave. C'est une approche que j'avais depuis longtemps envie d'explorer, inspiré notamment par le travail de **Gatien Cosendey**, dont les réalisations dans ce domaine m'ont beaucoup marqué. Le résultat n'atteint pas encore la précision que j'espérais, en particulier

dans la restitution des textures, mais il permet déjà d'embrasser le Sikorsky dans son ensemble, comme aucun cliché isolé ne pourrait le faire. Pour y parvenir, il a fallu consacrer une plongée entière à cette seule mission : 42 minutes à 35 mètres, 877 photographies, près de 20 Go de données, et trois tours complets de l'épave à trois hauteurs différentes afin d'en couvrir au mieux les volumes.



## Dans l'intimité d'un monde retourné



L'intérieur de la cabine, sièges et hublots encore intacts ©André PiedPalmé

À l'intérieur, le Sikorsky offre une vision saisissante d'un monde retourné : l'appareil repose sur le dos, et les sièges sont encore suspendus au plafond. L'accès se fait par deux ouvertures situées sous l'épave ; les archives m'apprendront ensuite que la plus grande correspondait précisément au panneau par lequel les passagers embarquaient autrefois. On le distingue notamment sur les images d'époque présentées en couverture et en page 4. L'espace est étroit, fragile, et l'épave pourrait un jour s'affaisser sur elle-même, condamnant définitivement ces accès devenus presque éphémères.

## Remerciements

Merci à **Franck DOLIQUE** et **Pascal COMTE-BELLEMIN** pour leur confiance et le précieux partage de leurs recherches sur le site ; à mon père capitaine du navire support ; à Télissa pour sa présence à mes côtés ; ainsi qu'à mes partenaires et amis : **Diving Factory** qui m'accompagne avec les précieux éclairages **Bigblue Dive Light Europe**, **LowCar Garage**, et à vous tous qui continuez de suivre nos aventures avec émerveillement.

Une porte qui sépare l'intérieur de la cabine principale des compartiments à bagages. ©André PiedPalmé