

Hélicoptères « Air » (2)



Ce Diaporama 203 est l'un des quatre diaporamas sur les hélicoptères de l'armée de l'Air en Algérie.

Diaporama 202 : concerne les généralités, les héliportages, les hélicoptères de combat, les évacuations sanitaires et les décès.

Diaporama 203 : concerne le GMH 57.

Diaporama 204 : concerne l'EH 2, la 2^{ème} EH et la 22^{ème} EH.

Diaporama 205 : concerne l'EH 3, la 3^{ème} EH et la 23^{ème} EH.

Ces diaporamas ont été réalisés avec l'aide de l'«Association Hélicoptères Air » (A.H.A.) : <https://www.aha-helico-air.asso.fr/> et de l'œuvre monumentale en cinq volumes réalisée par le général Sagot sur l'histoire des hélicoptères de l'armée de l'Air en Algérie, éditée par l'A.H.A.

Ils sont complétés par les diaporamas 95 à 99 sur l'aviation sanitaire, les hélicoptères de combat et les hélicoptères armés.

Pierre Jarrige jarrige31@orange.fr
<https://aviation-algerie>



Le Groupe mixte d'hélicoptères 57 (GMH 57)



© Y. Genty

Le Groupe Mixte d'Hélicoptère 57 (GMH 57), est créé le 1^{er} août 1955 sur la base de Boufarik, sous le premier et unique commandement du colonel Deviller, adjoint : commandant Le Gouic. Il comprend :

- L'Escadrille d'hélicoptères légers 1/57 (EHL 1/57) qui a fonctionné, sous la dénomination EHL 57 en escadrille indépendante depuis le 1^{er} avril 1955. Dotée de dix Bell 47.
- L'Escadrille d'Hélicoptères Moyens 2/57 (EHM 2/57) sur Sikorsky H-19.
- L'Escadrille d'Hélicoptères Moyens 3/57 (EHM 3/57) dotée de huit WS.55 (H-19A, construit en Angleterre par Westland).
- L'Escadron d'Hélicoptères Lourds EHL 1/58 sur Sikorsky H-34, créé le 1^{er} juin 1956.

Le GMH 57 est dissous le 31 octobre 1956 avec la création des Escadres d'hélicoptères EH 2 et EH 3 rattachées respectivement aux GATAC d'Oran et d'Alger et dans lesquels sont répartis les personnels et les moyens techniques.

Les H-19 présents en Algérie sont alors répartis entre les deux Escadrilles d'Hélicoptères Moyens : L'Escadrille d'Hélicoptères Moyens 2/57 (EHM 2/57) intégrée à l'EH 3 le 1^{er} novembre 1956 à Boufarik et l'Escadrille d'Hélicoptères Moyens 3/57 (EHM 3/57) intégrée à l'EH 2 le 1^{er} Novembre 1956 à Oran.

Du 1^{er} août 1955 au 31 octobre 1956, le GMH 57 a effectué 16 259 heures de vol en transportant 72 339 commandos, 440 tonnes de fret et en évacuant 2310 blessés.

Commandement

EHL 57 – Escadrille d'hélicoptères légers 57 - 1^{er} avril 1955 : Cdt Garbet (10 Bell 47G2)

GMH 57 – Groupe mixte d'hélicoptères 57 - 1^{er} août 1955 au 31 octobre 1956 : LCI Deviller

EHL 1/57 – Escadrille d'hélicoptères légers 1/57 (Bell 47G2) :

EHM 2/57 – Escadrille d'hélicoptères moyens 2/57 (H-19) :

Cdt Bourdeau

EHM 3/57 – Escadrille d'hélicoptères moyens 3/57 (H-19) :

Cdt Forsans

Cne Beauchamp

EHL 1/58 – Escadron d'hélicoptères lourds 1/58 (H-34) :

Cdt Sagot

Le GMH 57 est dissous le 31 octobre 1956 avec la création des Escadres d'hélicoptères EH 2 et EH 3

Escadrille d'hélicoptères légers 1/57 (EHL 1/57)

L'Escadrille d'hélicoptères légers 1/57 (EHL 1/57), créée le 1^{er} août 1955 au sein du GMH 57, a fonctionné, sous la dénomination EHL 57 en escadrille indépendante depuis le 1^{er} avril 1955.

Dotée de dix Bell 47G2 reçus du 11 mai au 24 juin 1955, fabriqués en Italie par Agusta, arrivés en caisses et remontés par l'AIA d'Alger. L'EHL 1/57 forme les pilotes sur Bell 47 avant de leur qualification sur H-19.

Ses missions sont les évacuations sanitaires, les postes de commandement en vol (PCV) et les reconnaissances à vue (RAV). Les premières missions opérationnelles sont effectuées dans le Constantinois en juin 1955 et l'alerte sanitaire est prise au profit de l'Algérois et de la Kabylie

Détachements : Télergma, Oued-Hamimim, Tébessa, Tizi-Ouzou, Tlemcen, La Sénia et Gabès-Tataouine (Tunisie).

De mai 1956 à octobre 1956, l'EHL 1/57 a effectué 5 716 heures de vol. Sur ce total, 3 211 heures ont été effectuées dans les divers détachements. Elle a effectué 742 évacuations sanitaires. Les missions ont souvent été accomplies aux limites des possibilités des Bell 47 et au plus près des combats. 641 blessés ont été évacués, 101 malades et 24 morts.

Elle est intégrée, le 1^{er} novembre 1956, dans l'EH 3, toujours à Boufarik.

Commandement

Cdt Garbet

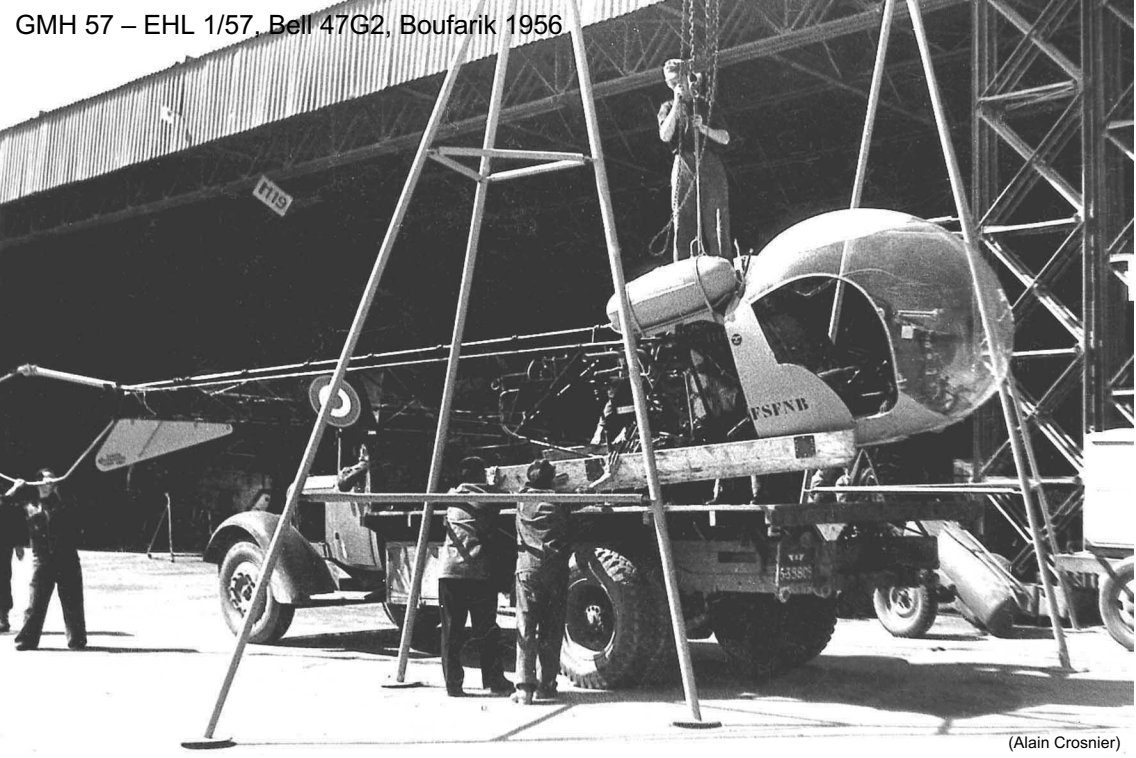
Cne Saigne

Cdt Teissere

GMH 57 – EHL 1/57, le commandant Tessieres, 1956



GMH 57 – EHL 1/57, Bell 47G2, Boufarik 1956



(Alain Crosnier)

GMH 57 – EHL 1/57, Bell 47G2 à Boufarik, 1956



GMH 57 – EHL 1/57, Bell 47G2 à Sidi-Bel-Abbès, 1956



GMH 57 – EHL 1/57, Bell 47G2 à Nédroma, 1956



Escadrille d'hélicoptères moyens 2/57 (EHM 2/57)

L'Escadrille d'Hélicoptères Moyens EHM 2/57, créée le 1^{er} août 1955 au sein du GMH 57, utilise des Sikorsky H-19. Huit Sikorsky H-19 B et C sont amenés par voie aérienne à travers L'Allemagne, la France, l'Espagne et le Maroc avant d'arriver à Boufarik fin juillet 1955. Trois H-19 sont débarqués à Alger fin décembre 1955 du cargo *Charles Leborgne*. Ce sont les premiers de plusieurs séries commandées aux Etats-Unis, en Angleterre et en France (SNCASE).

La première mission de l'EHM 2/57 en Algérie est effectuée le 23 juillet 1955 pour l'évacuation sanitaire de trois blessés à partir de Bouira vers l'hôpital d'Alger (1 heure 40 de vol Boufarik-Bouira-Alger-Boufarik), équipage Cdt Garbe et Sgt Petetin (pilotes), Sgt Michel (mécanicien). La seconde, après mise en place d'un H-19 à Télergma, sera le transport de spécialistes et de matériel gonio vers une station proche de Canrobert, le 6 août 1955.

Détachements à Télergma, Oued-Hamim et Tlemcen.

L'Escadrille d'Hélicoptères Moyens 2/57 (EHM 2/57) est intégrée à l'Escadre d'Hélicoptères n°3 (EH 3) le 1^{er} novembre 1956 à Boufarik.

Commandement : Cdt Sagot, puis Cne Bourdeau le 1^{er} avril 1956.

Du 1^{er} août 1955 au 31 octobre 1956, l'EHM 2/57 a effectué 4 209 heures 45 de vol, soit 48 heures 25 par appareil et par mois, bien au-dessus du taux sur lequel étaient basés les tableaux d'effectifs de l'unité et de son soutien technique au sein de la SVR (Section vérification réparation) du GMH 057. Sur ce total, 3 111 heures 05, soit les 3/4 de l'activité globale, sont effectuées dans les divers détachements opérationnels, en presque totalité pour le Constantinois.

Le bilan aérien global affiche les chiffres suivants pour l'ensemble des opérations héliportées effectuées en presque totalité dans le Constantinois :

- héliportage de 16 796 commandos
- transport de 1 095 passagers et 160 t de fret
- évacuation de 288 blessés, 27 malades et 60 morts

auxquels il faut ajouter pour les hélitransports et évacuations sanitaires spécifiques, hors opérations héliportées :

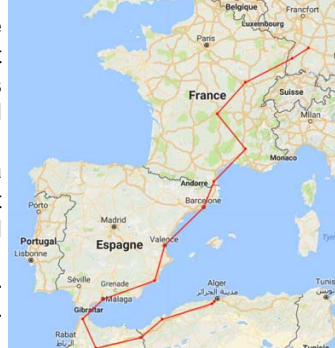
- transport de 124 passagers et 12,4 t de fret
- évacuation de 107 blessés, 16 malades et 20 morts

Par ailleurs, 120 heures sont effectuées en décembre et janvier 1956 pour la transformation opérationnelle des pilotes issus des diverses écoles civiles, la Division d'Instruction Hélicoptères, sous les ordres du Capitaine Santini, n'étant créée qu'en février 1956 à Chambéry.

Huit H-19B de l'EHM 2/57 sont pris en compte sur la base américaine de Stuttgart et sont convoyés par air jusqu'à la base d'Aulnat-Clermont Ferrand du 6 au 9 juillet 1955. Ils reçoivent, à l'AIA d'Aulnat, les appareils de radio standards de l'armée de l'Air et effectuent les essais en vol correspondants aux tests de réception français jusqu'au 15 juillet.

Le convoyage final est fait via l'Espagne et le Maroc. Ils arrivent avant la création officielle de l'escadrille et ils sont mis en œuvre dès le 23 juillet pour les évacuations sanitaires, ils servent aussi au transport de matériel spécial.

Ci-contre, le trajet Stuttgart - Aulnat - Orange - Perpignan - Barcelone - Valence - Carthagène - Malaga - Tanger - Fès - Oujda - Oran - Blida - Boufarik



Yves Sagot



Raymond Dupret



(AHA)

Prise en compte, à Stuttgart, des H-19

GMH 57 – EHM 2/57, prise en compte, à Stuttgart, des H-19B



GMH 57 – EHM 2/57, prise en compte, à Stuttgart, des H-19B



GMH 57 – EHM 2/57, H-19B en approche à Aulnat pendant le convoi



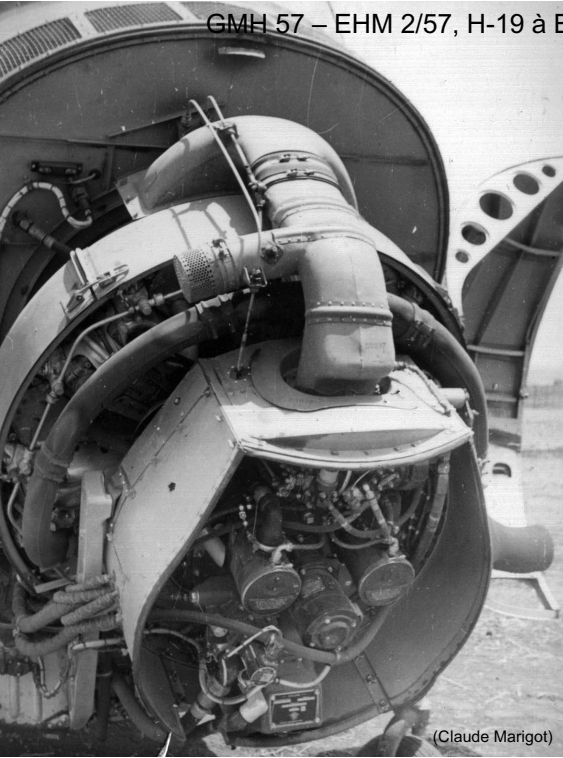
GMH 57 – EHM 2/57, les équipages de convoyage à Aulnat le 9 juillet 1955. Sixième debout :
Sgt Pierre Grethen



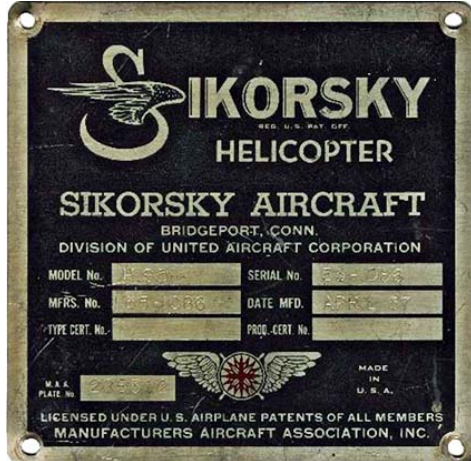
GMH 57 – EHM 2/57, arrivée des H-19 à Boufarik



GMH 57 – EHM 2/57, H-19 à Boufarik



(Claude Marigot)



L'EHM 2/57 connaîtra des débuts difficiles dus à une pénurie de moyens matériels. De plus, si l'unité dispose de huit H-19, il ne s'agit pas d'appareils neufs. À leur livraison, ils avaient des potentiels très divers en heures de fonctionnement, encore réduits par les 30 heures de vol du convoyage aérien. Après une visite d'arrivée très minutieuse, ils seront souvent immobilisés pour l'inspection et l'entretien



GMH 57 – EHM 2/57, H-19 à Boufarik en 1956



GMH 57 – EHM 2/57, H-19 à Boufarik en 1956



GMH 57 – EHM 2/57, H-19 à Boufarik en 1956, Louis Dufeu aux commandes



GMH 57 – EHM 2/57, H-19 dans le port d'Alger en avril 1956



GMH 57 – EHM 2/57, H-19





GMH 57 – EHM 2/57, Cdt Lenoir, LCI Bigeard, Cdt Sagot et Lt Allaire le 20 février 1956.

Du 21 au 24 février 1956, dans les djebels Ifri et Erzen à l'ouest de Bougie, l'unité de H-19 est engagée au combat dans une opération combinée "Air-Terre" aux côtés des troupes du 3^{ème} RPC du LCI Bigeard .

Cette action est considérée comme le premier hélicoptage d'assaut de l'armée française.

"...c'est la première fois que les hélicoptères sont utilisés comme engins de combat. En liaison avec le commandant Sagot, Lenoir et moi, nous allons rédiger la première doctrine sur l'emploi de l'hélicoptère au combat. L'État-Major de l'Armée à Paris diffusera tels quels nos travaux à toute l'Armée." (Marcel Bigeard Pour une parcelle de Gloire).

GMH 57 – EHM 2/57, 22 février 1956, premier héliportage

Jusqu'alors, l'hélicoptère n'avait été utilisé que comme un moyen de transport, permettant de prolonger, par l'"hélitransport" vers des positions de départ ou de fixation, inaccessibles aux moyens de surface conventionnels, l'acheminement par air des unités de l'Armée de Terre engagées dans telle ou telle opération.

Toute autre sera l'opération 744, première véritable opération héliportée dans l'histoire, qui fera des hélicoptères un incomparable outil d'aéromobilité et de combat au plus près des unités terrestres engagées. Et cet outil se révélera, dès le départ, d'autant plus incomparable dans cette nouvelle orientation tactique, qu'il sera utilisé au profit d'une unité, le 3^{ème} Régiment de Parachutistes Coloniaux (3^{ème} RPC), ultérieurement rebaptisé 3^{ème} Régiment de Parachutistes d'Infanterie de Marine (3^{ème} RPIMa).

Car il s'agit bien, dès le 22 février 1956, après la mise en place du 3^{ème} RPC dans la nuit précédente sur ses positions de départ ou de fixation, d'un véritable enveloppement vertical, par les H-19, des objectifs désignés, se terminant par un atterrissage d'assaut sur les terrasses des mechtas, permettant même aux parachutistes largués de cueillir au lit quelques rebelles restés malgré tout endormis, car ils ne suspectaient pas le danger, descendu du ciel par ces "avions à plumes" comme ils dénommaient ces étranges machines qu'ils n'avaient encore aperçues que de loin.

Si les trois journées d'opération, du 22 au 24 février 1956 permettent au 3^{ème} RPC d'afficher un bilan éloquent, sans aucune perte amie, bilan auquel le commandant du Régiment associera l'action des hélicoptères dans un ordre du jour peu orthodoxe mais très "*Bigeard* ». Elles amènent également, de par les enseignements tirés de leur déroulement, à définir une doctrine d'emploi de l'hélicoptère au combat, préfigurant même l'appui aérien qui sera bientôt nécessaire face à la réaction ennemie.

(AHA)

Conclusions du colonel Bigeard

L'opération 744, à l'ouest de Bougie du 22 au 24 février 1956, est la première véritable opération hélicoptérée dans l'histoire, qui fera des hélicoptères un incomparable outil d'aéromobilité et de combat au plus près des unités terrestres engagées, est un succès et le colonel Bigeard (*Bruno*) en tirera les conclusions :

L'opération hélicoptérée au même titre que l'opération aéroportée est une opération essentiellement combinée "Air-Terre », tant dans sa conception que dans son exécution. Elle réclame des conditions identiques :

- de préparation soignée, conçue dans les menus détails entre le commandant de l'opération et le commandant de la formation hélicoptérée
- d'exécution tout en souplesse et d'initiative à tous les échelons en adaptant chaque fois la manœuvre aux incidents du combat
- elle peut, elle doit être essentiellement payante dans les terrains chaotiques non couverts de l'Algérie et du Constantinois en particulier en face d'un adversaire fluide et manœuvrier
- elle s'avère même comme le seul moyen de surprendre le rebelle, de ne plus le lâcher quand il est découvert et de le détruire
- il ne faut pas oublier également que l'appui aérien sera bientôt dans un avenir proche, s'il ne l'est déjà, une des conditions indispensables de semblables opérations, tout comme dans une opération aéroportée,
- il doit en faire partie intégrante, dès le moment où le rebelle sera en mesure de parer à cette nouvelle forme d'intervention
- l'hélicoptère n'est plus seulement un engin de liaison ou d'aérotransport, il est le précieux outil de combat et l'appareil idéal pour l'atterrissage d'assaut

L'opération 744, malgré quelques imperfections techniques, a montré toute la valeur de la combinaison judicieuse des moyens terrestres et aériens mis en œuvre, on peut affirmer que pilotes d'hélicoptères et parachutistes ont été séduits par ce genre d'action. Je me suis un peu étendu sur cette affaire car c'est la première fois que les hélicoptères sont utilisés comme engin de combat. En liaison avec le commandant Sagot, Lenoir et moi, nous allons rédiger la première doctrine sur l'emploi de l'hélicoptère au combat.

Détachements opérationnels

L'intensification des activités rebelles dans le Constantinois, va imposer très rapidement, dès leur arrivée en unité, le déploiement, depuis Boufarik, des appareils disponibles vers cette région et les détachements opérationnels vont s'y multiplier: C'est dans ces détachements que seront effectuées les missions dévolues aux H-19 en soutien des opérations menées par les unités engagées dans les combats au sol.

- Missions d'hélicoptage de Commandos : la capacité d'emport variant de cinq à sept commandos, exceptionnellement huit, compte-tenu de l'altitude et de la température des zones de décollage et de poser, du poids d'essence nécessaire pour la durée de vol prévue sans ravitaillement intermédiaire, du poids des commandos armés et équipés. C'est pourquoi, en zone montagneuse élevée, le mécanicien de bord restera le plus souvent à terre sur la base avancée de l'opération où il s'activera aux indispensables vérifications et compléments en essence, huile, liquide hydraulique. Cette absence se fait au détriment de la sécurité, quand les commandos transportés ne respectent pas les règles élémentaires à observer pendant les manœuvres délicates, souvent dangereuses du décollage et du poser en limite des possibilités de l'appareil, en particulier la nécessité d'un centrage convenable par leur répartition correcte dans la cabine cargo, devenue sans surveillance. Après pesée, le para moyen du 3^{ème} RPC affichera 68 kilos, le légionnaire du REP 77 Kilos et que le seul sac à dos de certains Chasseurs Alpins en Grande Kabylie atteindra parfois 18 Kilos. Sous l'appellation Commando sont regroupés tous personnels : Parachutistes, Légionnaires, Commandos de l'Air, Commandos Marine, troupes de secteur, etc., hélicoptés pour une opération spécifique. Dans les autres cas, ils seront répertoriés comme passagers.

- Transports (ravitaillement en eau et en rations, parfois en munitions et en essence) et courtes liaisons de passagers dans le cadre d'une opération hélicoptée.

- Missions spécifiques de transport de fret et/ou de passagers, (inspections de commandement, tournées de personnalités, déplacements de spécialistes).

- Des missions d'évacuation sanitaire de blessés, malades ou morts, quand aucun Bell 47 G n'est disponible à proximité du besoin ou lorsque de trop nombreux blessés sont à évacuer simultanément et/ou de nuit.

- Très exceptionnellement, missions de reconnaissance, le ou les observateurs, en cabine cargo, n'ayant qu'un champ de vision très réduit comparé à celui offert par la bulle du Bell 47G ou de l'*Alouette*. (AHA)

GMH 57 – EHM 2/57, H-19 en condition opérationnelle

L'altitude souvent élevée des aires de décollage et d'atterrissage, exigeait, pour un emport maximum de commandos, de jouer sur le poids d'essence et de laisser au sol, malgré une diminution de la sécurité, les mécaniciens d'équipage. Ces derniers, après avoir pompé (à partir des fûts de 200 litres, avec 1'inusable pompe à main Japy) et filtré l'essence (avec les indispensables entonnoirs à tamis et peau de chamois), reverseront cette essence, préalablement transvasée dans des jerrycans, dans les réservoirs des H. 19 dont les pilotes effectueront les dernières rotations d'hélicoptage avec une quantité de carburant strictement réduite à la consommation de chaque rotation augmentée de la réserve de sécurité, certaine lumière rouge d'alerte pour réserve entamée s'allumant parfois en fin de rotation.

Contrairement aux consignes de sécurité, les ravitaillements intermédiaires seront effectués, sur ordre du leader de formation, par les mécaniciens au moyen de jerrycans, entre deux rotations pendant l'embarquement des commandos à hélicopter, sans arrêt des pales et du moteur.

Pendant les derniers jours de l'opération X.B., la plus grande vigilance s'est imposée aux pilotes pendant la phase délicate du poser dans cette région montagneuse et accidentée, en raison d'un vent fort, de violentes turbulences et parfois de rabattants. Les derniers jours furent marqués par un renforcement du vent, dû au conflit de deux masses d'air, l'une, très froide au nord, l'autre, très chaude au sud, et dont l'effet de cisaillement résultant se manifestait précisément en limite sud des Aurès, à hauteur de la base-arrière de Khanga.

C'est ainsi qu'il fallût, les derniers soirs de l'opération, fixer les hélicoptères au sol grâce aux piquets tire-bouchons, attacher les pales avec les bâches d'extrémité et les cordes spéciales de fixation, bâcher la cabine de pilotage pour protéger les instruments, et enfin demander à l'armée de Terre de bien vouloir assurer un carré de protection, au moyen de ses camions autour des H-19, pour prémunir en particulier ces derniers des chocs et dégâts conséquents que causeraient les galets et pierres soulevés par le vent et qui viendraient les heurter de plein fouet. Et cependant, pilotes et mécaniciens, après avoir sommairement dîné à la roulotte de leurs camarades de l'armée de Terre, s'être emmitouflés dans tous vêtements et couvertures disponibles, ne purent trouver le sommeil réparateur de leur dure fatigue, tant le crépitement du sable sur les tôles de leur appareil, leur gîte provisoire pendant toute la durée de l'opération, restait important et incessant.

Évacuation sanitaire de nuit

Les évacuations sanitaires de nuit n'étaient pas une mince affaire et ce n'est jamais sans une certaine appréhension que nous quitions la chambre de la baraque Fillod à l'appel du planton pour assurer notre mission. Cette appréhension disparaissait dès le décollage car il y avait fort à faire. Le seul moyen de radionavigation du H-19 était un radiocompas mais, comme nous volions bas et qu'il y avait peu de balises au sol, il ne nous était pas d'un grand secours. La procédure était donc le vol à vue, une navigation vers la bourgade éclairée la plus proche du point à atteindre et, à partir de là, au cap et à la montre vers la DZ balisée par des phares de jeep ou des boîtes emplies d'un mélange de sable et d'essence. Le puissant phare du H-19 nous était aussi d'un grand secours. Il était aussi très important de bien authentifier la destination pour ne pas être attiré dans un guet-apens.

Ce soir là, l'évacuation sanitaire à effectuer était pour un poste au sud de Ténès. Ténès est près de la côte donc une navigation simple. Nous trouvons facilement le poste, poser, embarquement du blessé, décollage, donc mission facile. En fait, rien n'était facile sur hélicoptère à cette époque. À l'aller rien ne l'avait laissé prévoir mais peu après le décollage nous sommes retrouvés dans les nuages. Le relief sur la côte algérienne ne permettait pas de redescendre pour passer sous la couche, il était même nécessaire de continuer jusqu'à l'altitude de sécurité et de prendre le cap à l'est.

Le vol aux instruments sur hélicoptère est beaucoup plus délicat que sur avion. L'avion est stable par nature, l'hélicoptère ne l'est pas. La cabine qui sert de référence aux instruments gyroscopiques, se balance sous le rotor, ce qui nécessite des actions très mesurées des commandes. Une correction d'une épaisseur de maquette ou même d'une demi maquette sur l'horizon artificiel permet un contrôle précis en avion. En hélicoptère, les corrections peuvent nécessiter des variations de trois ou quatre épaisseurs de maquette. Le vol aux instruments sur ces hélicoptères d'ancienne génération était extrêmement fatigant, de plus seule la planche de bord droite, du premier pilote, était équipée d'instruments de VSV donc impossible de se relayer pour le pilotage à cause de la parallaxe.

Après un temps de vol qui m'avait semblé très long, nous sortons des nuages et j'aperçois sur la droite une bande de lumières, je dis donc à mon collègue « voici les villes et villages au bord de l'Atlas, dont Blida ». Puis, droit devant, j'aperçois les faisceaux d'un phare et je comprends de suite que les lumières sur la droite étaient en fait celles de la côte. Nous avons dérivé vers le nord et nous étions en pleine mer.

Le reste, atterrissage à Marcel Cerdan, la DZ de l'Hôpital Maillot, et le retour à Boufarik n'étaient que de la routine.

(AHA)

GMH 57 – EHM 2/57, H-19, évacuation sanitaire de nuit



GMH 57 – EHM 2/57, le Cdt
Sagot et le Cnl Battesti au
djabel Ougrine en avril 1956.
SL Liège pilote



GMH 57 – EHM 2/57, embarquement d'un commando du 1^{er} REP dans un H-19, 1956



GMH 57 – EHM 2/57, embarquement d'un peloton cynophile dans un H-19, 1956



(ECPAD)

GMH 57 – EHM 2/57, débarquement d'un peloton cynophile d'un H-19, 1956



CMH 57 – EHM 2/57, H-19, l'équipage après une nuit à la belle étoile



GMH 57 – EHM 2/57, H-19, le sergent Patard



GMH 57 – EHM 2/57, devant un H-19, à droite : sergents Jérôme, Patard et Rolland



GMH 57 – EHM 2/57, H-19, sergents Dessauny et Briot



GMH 57 – EHM 2/57, H-19, distribution du courrier



GMH 57 – EHM 2/57, H-19



GMH 57 – EHM 2/57, H-19 à Beni-Ourtilane



GMH 57 – EHM 2/57, H-19 en vol sur le Constantinois



GMH 57 – EHM 2/57, H-19 dans le secteur de Duvivier, juillet 1956



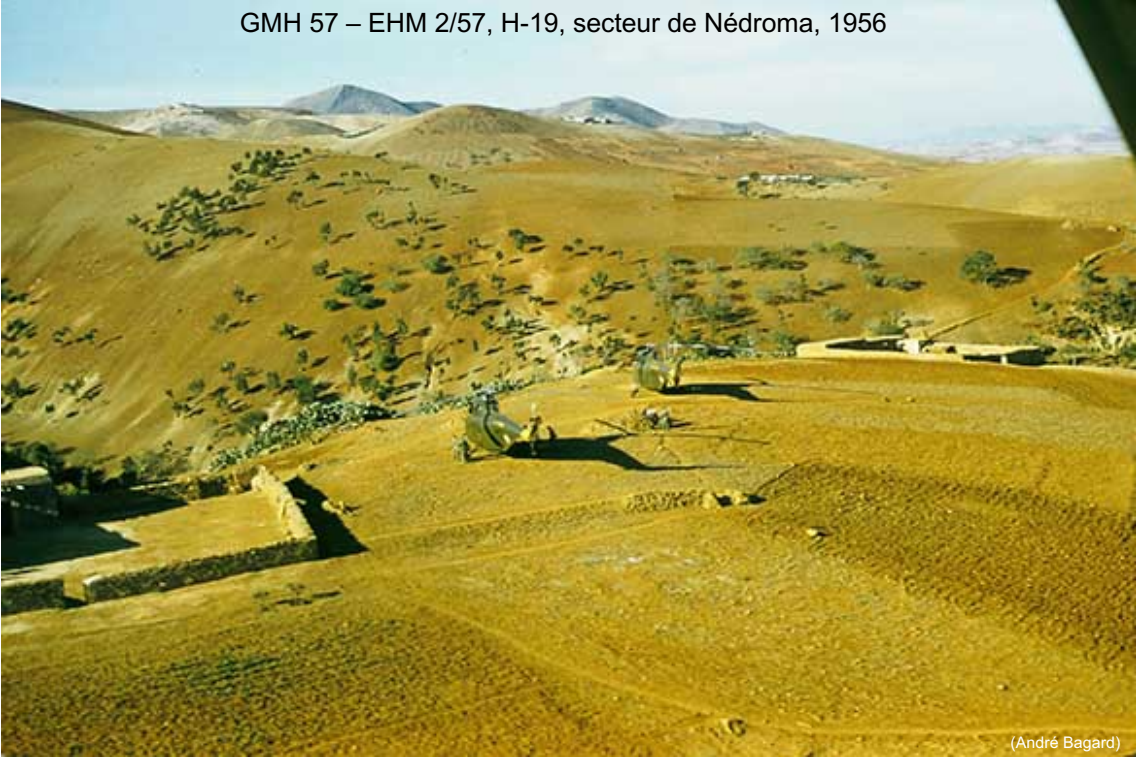
GMH 57 – EHM 2/57, H-19, au repos sur une civière en 1956



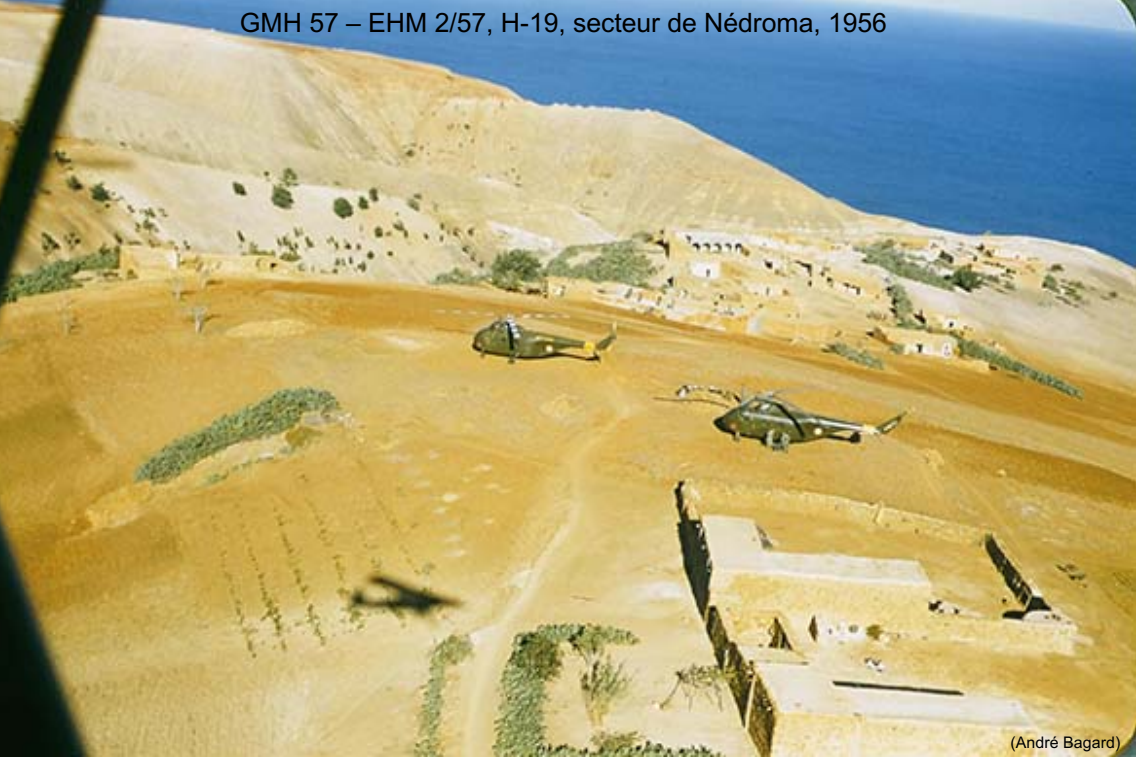
GMH 57 – EHM 2/57, H-19, secteur de Nédroma, 1956



GMH 57 – EHM 2/57, H-19, secteur de Nédroma, 1956



GMH 57 – EHM 2/57, H-19, secteur de Nédroma, 1956



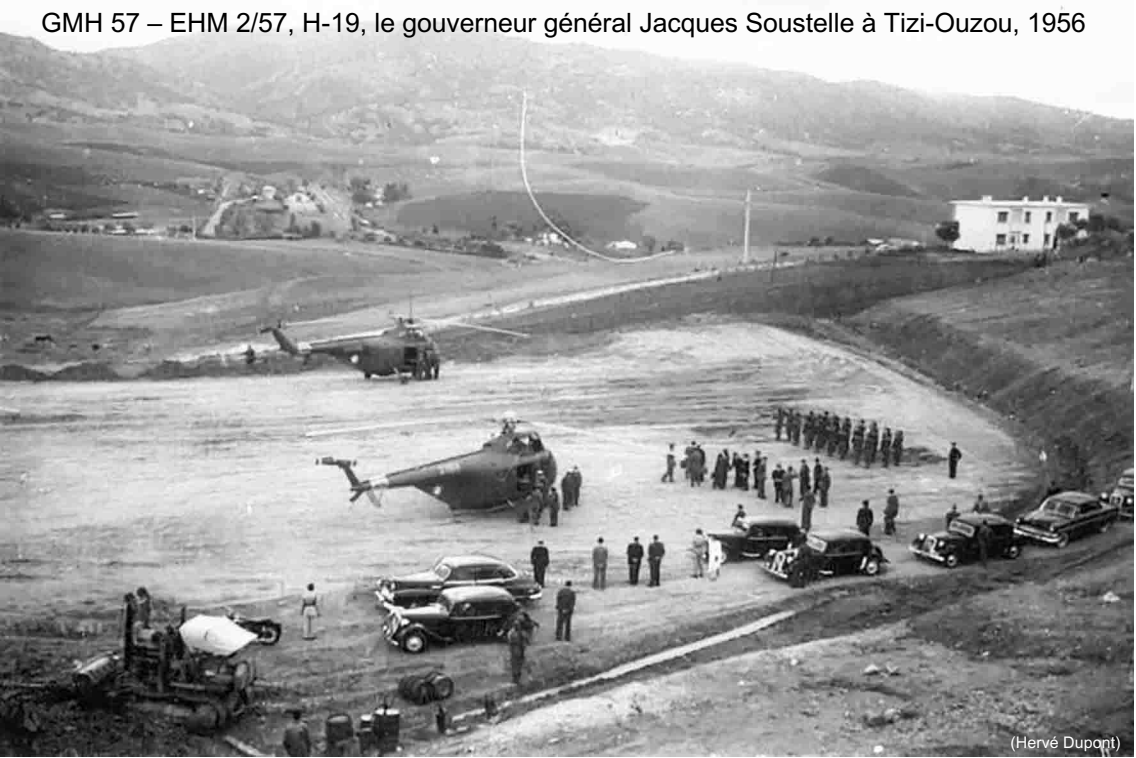
GMH 57 – EHM 2/57, H-19, secteur de Nédroma, 1956



GMH 57 – EHM 2/57, H-19, secteur de Nédroma, 1956



GMH 57 – EHM 2/57, H-19, le gouverneur général Jacques Soustelle à Tizi-Ouzou, 1956



GMH 57 – EHM 2/57, 9 mars 1956, le corps du Cne Paul Krotoff, du 11^{ème} Choc, tué à 12 km au sud d'El-Arma, est porté vers le H-19 par le Cne Eluart et le Lt Vallauri



GMH 57 – EHM 2/57, le 15 juillet 1956, une collision en vol sur l'aérodrome de Télergma cause la mort du SL pilote Daniel Beucler et du Sgt pilote Jacques Pion



(AHA, don du chef de détachement Pierre Dessauny)



Escadrille d'hélicoptères moyens 3/57 (EMH 3/57)

L'Escadrille d'Hélicoptères Moyens 3/57 (EHM 3/57) est créée le 1^{er} août 1955 à Boufarik au sein du GMH 57, dotée de huit WS.55 (H-19A, construit en Angleterre par Westland avec un moteur moins puissant). Les deux premiers WS.55 sont convoyés depuis Cosford en Angleterre, début septembre 1955, jusqu'à l'AIA d'Aulnat pour mise au standard radio et équipement. Puis ils sont transportés par bateau depuis Marseille jusqu'à Alger pour entrer en service le 21 novembre 1955, avec entrée opérationnelle le 26 décembre. Les derniers lui sont livrés en janvier 1956. Ces WS.55 sont cédés en mars 1956 à l'ALAT et sont remplacés par huit H-19B remontés par la SNCASE sous licence.

L'Escadrille d'Hélicoptères Moyens 3/57 (EHM 3/57) était dotée dès l'origine de huit WS.55 (correspondant au H-19A, construit en Angleterre par Westland, avec moteur moins puissant). Les deux premiers WS.55 sont convoyés depuis Cosford en Angleterre, début septembre 1955, jusqu'à l'AIA d'Aulnat pour mise au standard radio et équipement de l'armée de l'Air française. Après une longue et difficile mise au point, ils sont transportés par bateau depuis Marseille jusqu'à Alger pour entrer en service à l'EHM 3/57 le 21 novembre 1955, avec entrée opérationnelle dès le 26 décembre. Les derniers lui sont livrés en janvier 1956 (moins un appareil accidenté lors du convoyage). Ces WS.55 sont cédés en mars 1956 à l'ALAT et sont remplacés par huit H-19B.

Première mission opérationnelle le 3 janvier 1956 pour transporter quatre commandos à Palestro.

Détachements à Tizi-Ouzou, à l'hôpital de Tlemcen et à Oran.

L'EHM 3/57 est intégrée dans l'Escadre d'Hélicoptères n°2 (EH 2) le 1^{er} Novembre 1956 à Oran.

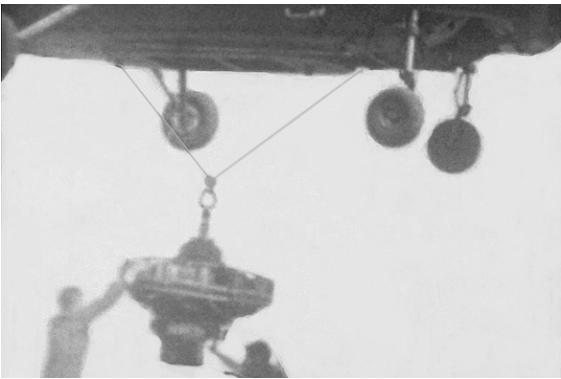
L'EHM 3/57 a effectué 3 557 heures de vol en transportant 14 091 commandos, 1 783 passagers, 102 tonnes de fret, 382 blessés, 48 malades et 56 morts.

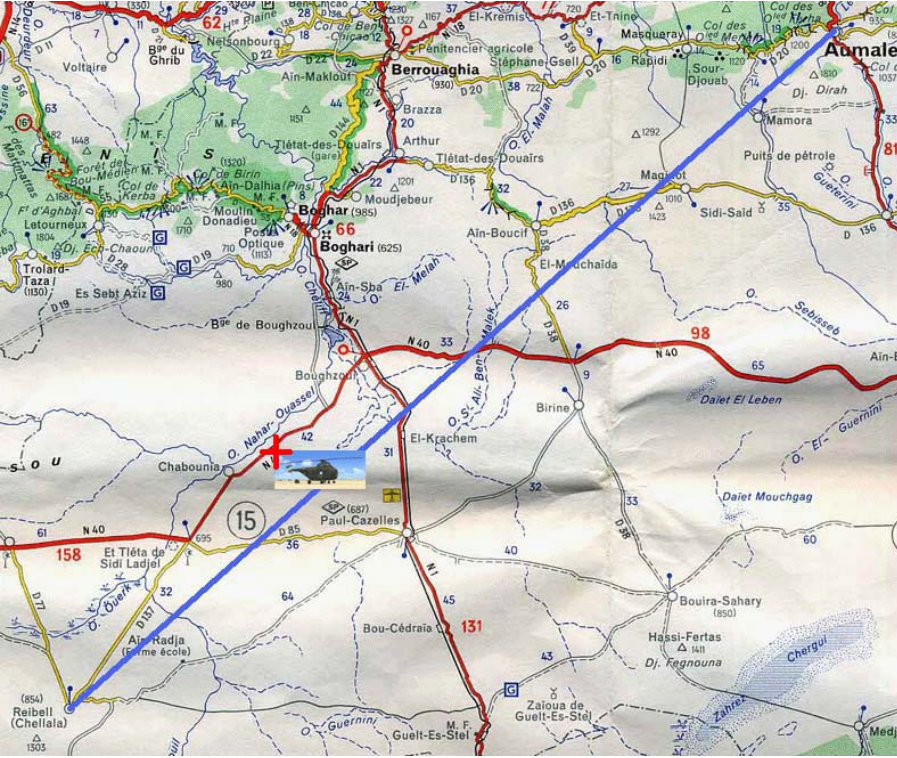
Commandement : Cdt Forsans, puis Cne Beauchamp

GMH 57 – EHM 3/57, H-19 en entretien.
Le Sgt copilote Roux, à droite, y participe



GMH 57 – EHM 3/57, djebel Mouzaïa. Le 1^{er} juin 1956, pour la première fois, un H-19 évacue un autre H-19 accidenté.





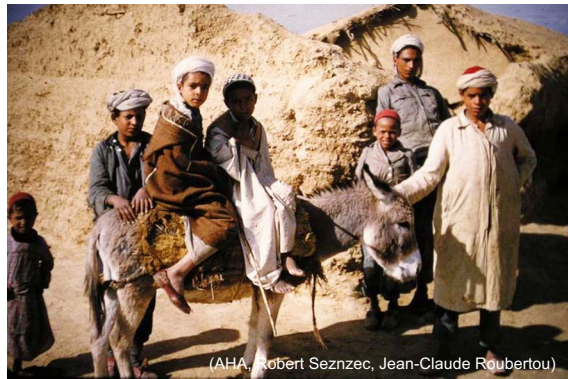
GMH 57 – EHM 3/57 Panne à Boughzoul

Novembre 1956 en H-19, panne du moteur (le compresseur est HS) le long de la Rocade Sud à côté de mechtas dont les habitants nous portent du café et des dattes. Puis remorquage (de nuit) sur 20 km vers la gare de Boughzoul.

Un H-34 de l'EHM 1/58 nous amène un moteur et nous logeons sans la salle d'attente pendant six jours en compagnie des Harkis et du sergent qui les commande.

Au cours du vol de retour, nous nous arrêtons près des mechtas pour donner des cigarettes et des douceurs

GMH 57 – EHM 3/57, panne à Boughzoul (suite)



(AHA, Robert Seznec, Jean-Claude Roubertou)

GMH 57 – EHM 3/57, ci-contre, WS.55 embarqué à Marseille et,
ci-dessous, débarqué dans le port d'Alger en novembre 1955



GMH 57 – EHM 3/57, WS.55 embarqué à Marseille et débarqué dans le port d'Alger en novembre 1955



GMH 57 – EHM 3/57, première percée

Le 5 février 1956, le Cdt Sagot reçoit l'ordre de rejoindre la base-mère de Boufarik, avec tous les H-19 disponibles sur la base-arrière de Télergma. Ces appareils s'y trouvent stationnés depuis la veille au soir, au retour de la grande opération héliportée X.B. des Beni-Melloul dans les Aurès-Nemencha du 25 janvier au 4 février. Aucune explication n'est donnée pour ce déplacement, sinon qu'il est impératif de l'effectuer dans la journée et dès que possible.

Cinq H-19 décollent donc au plus tôt en direction de Boufarik et suivent l'itinéraire de convoyage habituel par le travers de Sétif vers Bouira et Palestro. Le plafond nuageux n'est pas très élevé, présente des discontinuités et permet, dans un premier temps, de suivre l'itinéraire prévu sans difficulté particulière.

Cependant à la hauteur de Bouira, le passage est bouché vers le nord et l'ouest. Il faut profiter d'un large trou pour monter en grandes spirales à 8 000 pieds au-dessus de la couche de strato-cumulus et mettre le cap direct sur Boufarik. La formation reste groupée et suit le leader, sans s'inquiéter d'un léger givrage de pales, quelques petits glaçons détachés heurtant les carlingues. Le commandant de formation, après avoir eu connaissance du plafond nuageux à 2 000 pieds/sol sur Boufarik et Blida, décide de faire effectuer la percée de la couche nuageuse par ses appareils. Une percée sur la mer au nord d'Alger avec retour sur Boufarik risquant de s'avérer trop longue alors que les H-19 ont déjà effectué plus de trois heures de vol, après s'être fait positionner au-dessus de Chréa, sommet le plus élevé au sud de Blida, le leader donne l'ordre d'une percée individuelle, à deux minutes d'intervalle, au cap 010, moins 500 pieds-minute, 60 nœuds au badin, les appareils tournant en rond avant de prendre leur tour de percée et annonçant uniquement début et fin de la percée par radio.

Tout se passe dans la plus grande discipline, ainsi que le plus grand calme. La couche nuageuse n'est pas turbulente et après les douze ou treize minutes prévues pour la percée, chacun retrouvera sous ses pales, les vignes et les orangeraias de la plaine de Boufarik. Au sol, à Boufarik, le commandement était plus inquiet, car c'était la première fois au monde que pareille percée était effectuée.

Escadron d'hélicoptères lourds 1/58 (EHL 1/58)

L'EHL 1/58 est créé à Boufarik le 1^{er} juin 1956, au sein du GMH 57, sous le commandement du commandant Yves Sagot. Il est doté de douze H-34 dont les premiers sont livrés à Alger le 5 juin par le transport d'avions *Dixmude* et essayés en vol par les pilotes d'essai Jean Boulet et Henry de la SNCASE.

Les premiers H-34 sont engagés au combat le 26 juin 1956, c'est la première utilisation opérationnelle du H-34 que des militaires américains suivent avec intérêt.

Ses missions sont les héliportages de commandos, les évacuations sanitaires, le transport de passagers et de fret, le sauvetage aéroterrestre (SATER) ou aéromaritime (SAMER), poste de commandement en vol (PCV) Il a également la mission de mise en condition des équipages formés à Chambéry et des techniciens, tout en participant aux opérations.

Le H-34 éclipse le H-19 et devient l'appareil type de la mission d'assaut, tout en assurant le ravitaillement, l'évacuation sanitaire et le vol de nuit grâce à son équipement plus complet. Le H-19 restant valable pour les missions de transport et d'évacuations sanitaires.

Du 1^{er} juin 1956 au 31 octobre 1956, l'EHL 1/58 a effectué 2 025 heures de vol en héliportant 30 485 commandos, 743 passagers, 134 tonnes de fret, 164 blessés, 57 malades et 15 morts.

GMH 57 – EHM 1/58
débarquement d'un H-34 dans
le port d'Alger, printemps 1956



GMH 57 – E HM 1/58, débarquement d'un H-34 dans le port d'Alger, printemps 1956



GMH 57 – EHM 1/58
débarquement d'un H-34 dans
le port d'Alger, printemps 1956



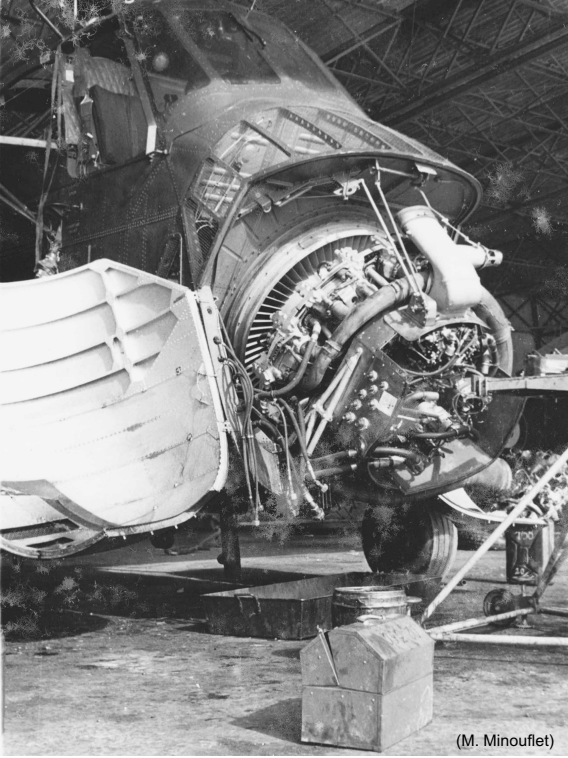
GMH 57 — EHL 1/58
débarquement d'un H-34 dans
le port d'Alger, printemps 1956



GMH 57 – H-19 et H-34 à Boufarik en 1956



GMH 57 – EHM 1/58 H-34 en entretien

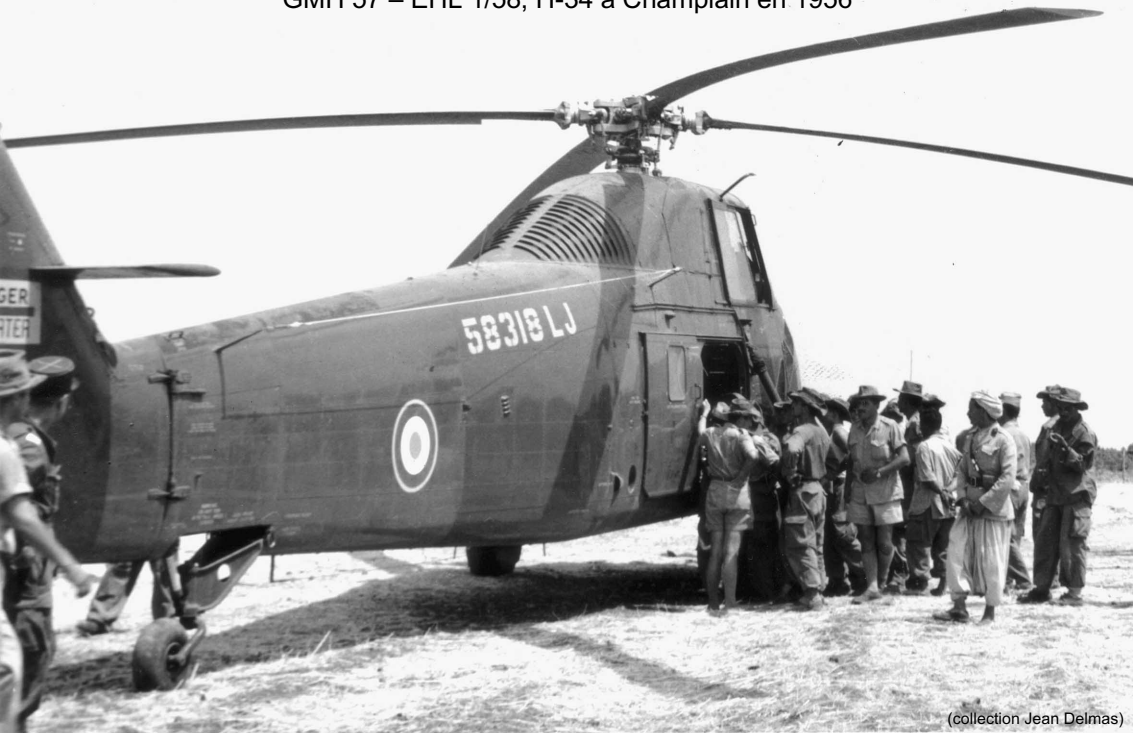


(M. Minouflet)

GMH 57 – EHL 1/58, H-34 à Champlain en 1956



GMH 57 – EHL 1/58, H-34 à Champlain en 1956



GMH 57 – EHL 1/58, H-34 à Champlain en 1956



GMH 57 – EHM 1/58, embarquement d'un commando du 1^{er} REP dans un H-34, 1956



12.

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
	Ré		H. 3 H - 281	0.30			
	" M _a		281	1.00			
	" "		299	0.30			
	" "		299	1.35			
	" "		299	0.10			
	" "		299	0.10			
	" "		299	0.25			
	" "		299	0.25			
	" "		299	1.00			
	" "		299	1.00			
	" "		299	0.40			
	" "		299	0.25			
	" "		001	1.00			
	" "		318	0.45			
	" "		318	0.45			
	" "		318	0.50			
	" "		318	0.45			
	" "		001	0.10			
				11 ³⁵			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterris- sages	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
9	10	11	12
0.30	4	sol d'essai	
1.00	8	entièrement	
0.30	1	<u>Boufaik. Palates</u>	
1.35	12	<u>région Palates - t. 76 commandes</u>	
0.10	1	<u>région Palates - t. 13 commandes</u>	
0.10	1	<u>région Palates - t. 800^{kg} fret</u>	
0.35	1	<u>Palates - Boufaik.</u>	
0.25	1	<u>Boufaik. Palates</u>	
1.00	6	<u>région Palates - t. 36 commandes</u>	
1.00	1	<u>région Palates - t. 24 commandes</u>	
0.40	3	<u>région Palates - t. 12 commandes</u>	
0.25	1	<u>Palates - Boufaik.</u>	
1.00	10	entièrement	
0.45	3	essai local	
0.45	2	<u>Boufaik. DZ ops. - t. 12 commandes</u>	
0.50	2	<u>DZ ops. Bou Rouini - Boufaik. 12 commandes</u>	
0.45	5	<u>Boufaik. Cheria - t. 21 commandes</u>	
0.10	1	<u>Cheria - Boufaik.</u>	
11 ³⁵	63		

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterris- sages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
9	10	11	12	13
11 ³⁵	63			
0.45	2		Boufaik. DZ ops. ti. 8 commandes.	
0.55	4		recherche DZ ops. ti. 12 commandes.	
0.30	1		DZ ops. Boufaik. ti. 2 commandes.	
0.35	1		Boufaik. Berraghaia. ti. 1000 ^{kg} jet	
1.30	12		region Berraghaia. ti. 72 commandes.	
0.15	1		Berraghaia. ti. 1000 ^{kg} jet	
0.40	5		Stephan. ti. 24 commandes.	
1.00	2		Stephan. ti. 24 commandes et 300 ^{kg} jet.	
0.10	1		Stephan. ti. 5 commandes. 1 suspect	
0.20	1		Stephan. Boufaik	
0.50	5		Boufaik. Stephan. ti. 23 commandes.	
0.45	5		secteur Stephan. ti. 5 commandes. 23 rebelles.	
0.40	2		Stephan. P. Affam. ti. 3 commandes. Boufaik.	
0.40	1		casais laral	
0.35	1		Boufaik. Stephan.	
1.25	8		region Stephan. ti. 48 commandes.	
1.00	1		Protection civil. Stephan. Annale.	
0.45	4		region Annale. ti. 24 commandes. 1 suspect	
0.50	2		Stephan. Bouillet. H. VIP.	
0.15	1		Boufaik. Imen el Ghir. ti. 500 ^{kg} jet	
1.00	14		secteur Imen. ti. 86 commandes.	
26 ⁵⁰	137			

GMH 57 – H-34 de l'EHL 1/58 accidenté au décollage à Chréa le 8 juillet 1956



(ECPAD)

GMH 57 – H-34 de l'EHL 1/58 accidenté au décollage à Chréa le 8 juillet 1956



GMH 57 – H-34 de l'EHL 1/58 accidenté à Tizi-Ouzou le 21 octobre 1956



GMH 57 – H-34 de l'EHL 1/58 accidenté à Tizi-Ouzou le 21 octobre 1956



GMH 57 – Évacuation du H-34 de l'EHL 1/58 accidenté à Tizi-Ouzou le 21 octobre 1956



GMH 57 – EHL 1/58, H-34 en panne sur les Hauts-Plateaux



GMH 57 – EHL 1/58, H-34 en
panne sur les Hauts-Plateaux

