

Hélicoptères « Air » (1)



Ce Diaporama 202 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>



Les hélicoptères de l'armée de l'Air

Les hélicoptères avaient été utilisés en Indochine pour les évacuations sanitaires, le ravitaillement des postes et la récupération des équipages, à l'exclusion de l'assaut.

L'aggravation de la situation en Algérie amène l'achat d'hélicoptères de tous types et la mise sur pied d'unités importantes. L'armée de l'Air rassemble alors tous les anciens pilotes et mécaniciens et, le 1^{er} avril 1955, est créée à Boufarik l'Escadrille d'hélicoptères légers 1/57 (EHL 1/57) dotée de 10 Bell 47G2. Le 1^{er} août 1955, à Boufarik, est créé le Groupe mixte d'hélicoptères 057 (GMH 057) qui comprend : l'Escadrille d'hélicoptères légers 1/57 (EHL 1/57), l'Escadrille d'hélicoptères moyens 2/57 (EHM 2/57), l'Escadrille d'hélicoptères moyens 3/57 (EHM 3/57) et l'Escadrille d'hélicoptères lourds 1/58 (EHL 1/58) mise en place le 1^{er} juin 1956. Les premières missions opérationnelles sont effectuées dans le Constantinois en juin 1955 et, le 23 juillet 1955, a lieu la première évacuation sanitaire en H-19 de trois blessés de Bouira vers l'hôpital d'Alger.

Le 1^{er} février 1956 est créé à Chambéry-Le Bourget du Lac, la Division d'instruction hélicoptère, sur Bell G2, S-55, H-19 et H-34, dirigée par le commandant Santini. Auparavant, les pilotes étaient formés à Rochefort.

Le nombre d'hélicoptères s'accroît rapidement et passe en 1956 à 14 Bell G2, 14 H-19 et 14 H-34 avec un effectif à 600 hommes. Beaucoup de choses sont à réaliser : imposer ces nouvelles unités de l'Air et convaincre les utilisateurs en puissance de l'intérêt de ces moyens nouveaux. Également : élaborer, à la lumière des premières opérations, une doctrine d'emploi au meilleur rendement d'un matériel coûteux et difficile à remplacer. Les missions sont essentiellement : observation du terrain, transport de commandos, ravitaillement en armes, munitions et matériel des unités isolées, évacuations sanitaires.

... suite ...

... suite ...

Le 31 octobre 1956, le GMH 057 est dissous avec la création des Escadres d'hélicoptères n° 2 et n° 3.

Le 1^{er} novembre 1956, à Oran-La Sénia, est créée l'Escadre d'hélicoptères n°2 (EH 2) avec les EHL 1/57, EHM 3/57, EHL 2/58 et l'Escadron de maintenance technique et, à Boufarik, est créée l'Escadre d'hélicoptères n°3 (EH 3) avec les EHL 5/57, EHM 2/57, EHL 1/58 et l'Escadron de maintenance technique, rattachés respectivement aux GATAC d'Oran et d'Alger. Les H-19 présents en Algérie sont alors répartis entre les deux Escadrilles d'hélicoptères moyens : L'EHL 2/57 à l'EH 3 à Boufarik et l'EHL 3/57 à l'EH 2 à Oran.

Fin 1957, l'effectifs total des escadres est de 1 050 officiers, sous-officiers et hommes. De mai 1955 au 1^{er} mars 1957, après deux années d'activité, les hélicoptères de l'armée de l'Air ont effectué 25 562 heures de vol en transportant 127 280 commandos, 597 tonnes de fret et procédé à 3 130 évacuations sanitaires.

Le 1^{er} avril 1958, les escadres EH 2 et EH 3 deviennent les 2^{ème} EH à Oran et 3^{ème} EH à Boufarik.

Le 1^{er} décembre 1959, une escadrille d'hélicoptères moyens H-19 est intégrée au GSRA 78 à Colomb-Béchar et un détachement de Bell est créé à Reggan.

Le 1^{er} décembre 1959, la 3^{ème} EH est transférée de Boufarik à La Réghaïa.

Le 1^{er} avril 1961, les 2^{ème} EH et 3^{ème} EH 3 deviennent 22^{ème} EH à Oran et 23^{ème} EH à La Réghaïa.

En Algérie, l'armée de l'Air a utilisé 398 hélicoptères pour 326 000 heures de vol, 93 hélicoptères ont été perdus en opérations, 23 ont été cédés à l'ALAT, 68 ont été laissés en Algérie et 210 ramenés en métropole. Ils ont transporté 1 200 000 commandos et 50 000 blessés ou malades.

Bell 47



(Jean-Jacques Petit)

Bell 47 G2 - EHL 1/57

Rotor bipale, diamètre 10,70 mètres

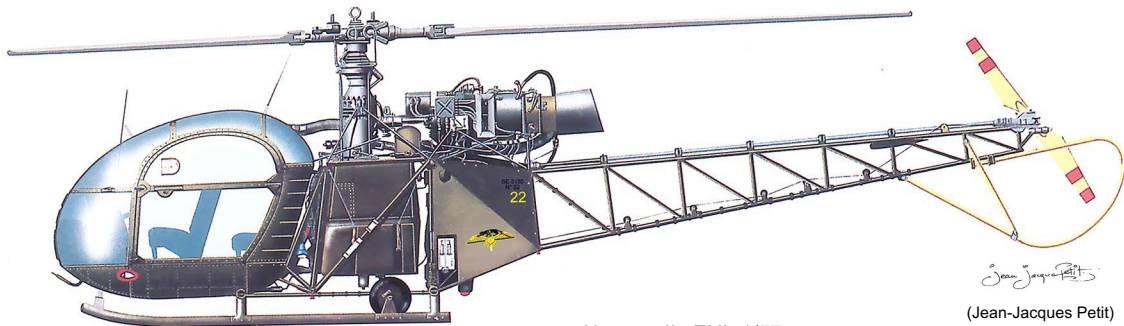
Moteurs :

- Bell 47 G Franklin 6V4 200 ch
- Bell 47 G2 Lycoming VO435 260 ch limité à 200 ch

Un pilote et 2 passagers

46 exemplaires ont été utilisés par l'EHL 57 et l'EHL 1/57 qui ont effectué 29 000 heures de vol

SNCASE SA 318C et SNCASE SE 3130 *Alouette II*



Alouette II - EHL 1/57

(Jean-Jacques Petit)

Rotor tripale, diamètre 10,20 mètres

Turbomoteurs :

- SA 318C : Turbomeca Artouste IIA 530 ch

- SE 3130 : Turbomeca Artouste IIB1 400 ch

Un pilote et quatre passagers

116 exemplaires ont été utilisés qui ont effectué 109 000 heures de vol par l'EHL 1/57, l'EHL 5/57, l'EHL 6/57, l'EHL 1/22, l'EHL 1/23. De 1962 à 1963 : l'EHA 1/24 et l'EHA 3/87

Sikorsky H-19D, WS-55, HSR-3



WS.55 - EHM 3/57 – Boufarik – 1956

Jean Jacques Petit
(Jean-Jacques Petit)

Rotor tripale, diamètre 16,15 mètres

Poids à vide : 2,325 t, en charge : 3,265 t, (3,950 t H-19 D3).

Moteurs :

- Pratt & Whitney R-1340-40, 9 cylindres en étoile de 608 ch (H-19A et WS55)
- Wright R-1300-3, 7 cylindres en étoile de 800 ch (H-19D3)

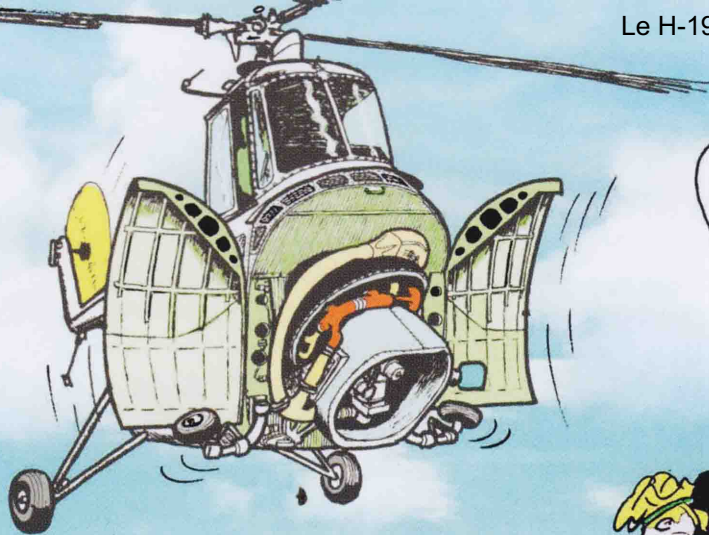
Transport de cinq à sept commandos ou huit blessés assis (ou quatre couchés) selon les conditions du moment

51 exemplaires de WS-55, HSR-3 et H-19 ont été utilisés par l'EHM 2/57 et l'EHM 3/57 qui ont effectué 28 000 heures de vol.

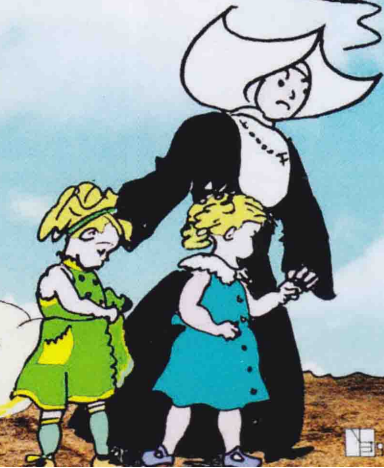
Sikorsky H-19 et Westland WS.55

Comment différencier les H-19A des H-19B, des H-19D3 et des WS-55

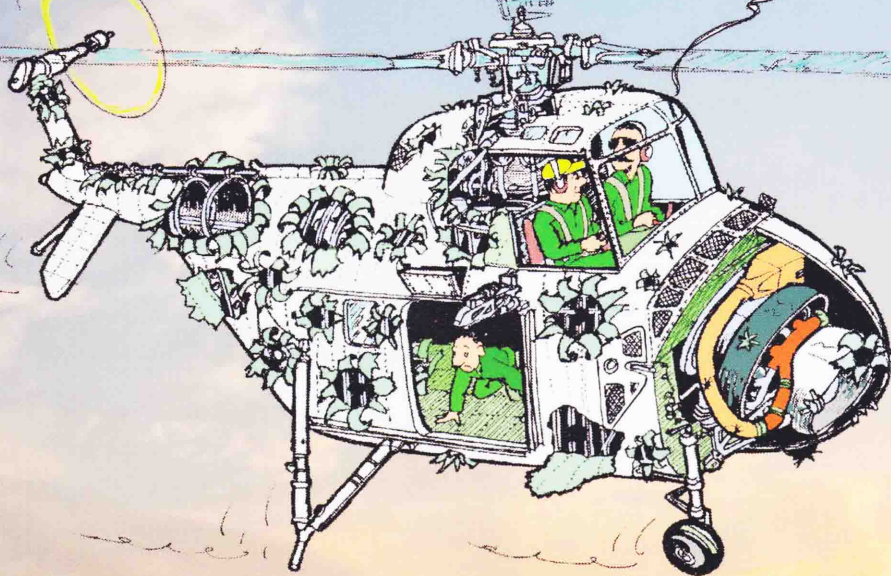
-	H19-A	H19-B	H19-D3	WS55
Poutre	droite	droite	cassée abaissée dite cassée	droite
Cône de queue	oui	oui	non	oui
Plan fixe	en dièdre V inversé	en dièdre V inversé	droit et horizontal	en dièdre V inversé
Dérive	petite	petite	grande	petite
Pare-brise	avec 4 renforts	avec 4 renforts	sans renfort	avec 4 renforts
Capot moteur	avec un déflecteur	avec un déflecteur	sans déflecteur	avec un déflecteur



RENTREZ VITE, MES
ENFANTS, ET NE
REGARDEZ PAS
DERRIERE VOUS!



LA PEINTURE VENAIT JUSTE
D'ÊTRE REFAITE !



Sikorsky H-34



Jean Jacques Petit
(Jean-Jacques Petit)

H-34 de l'EH 3

Rotor quadripale, diamètre 17 mètres

Poids à vide : 3 815 t, en charge : 6 040 t

Moteur Wright R1820-84 de 1 425 ch

Deux pilotes, un mécanicien et jusqu'à 12 commandos ou huit blessés couchés, selon les conditions du moment.

185 exemplaires de H-34 ont été utilisés par l'EHL 1/58, l'EHL 2/58, l'EHL 2/22, l'EHL 3/22, l'EHL 2/23 et l'EHL 3/23 qui ont effectué 155 000 heures de vol.

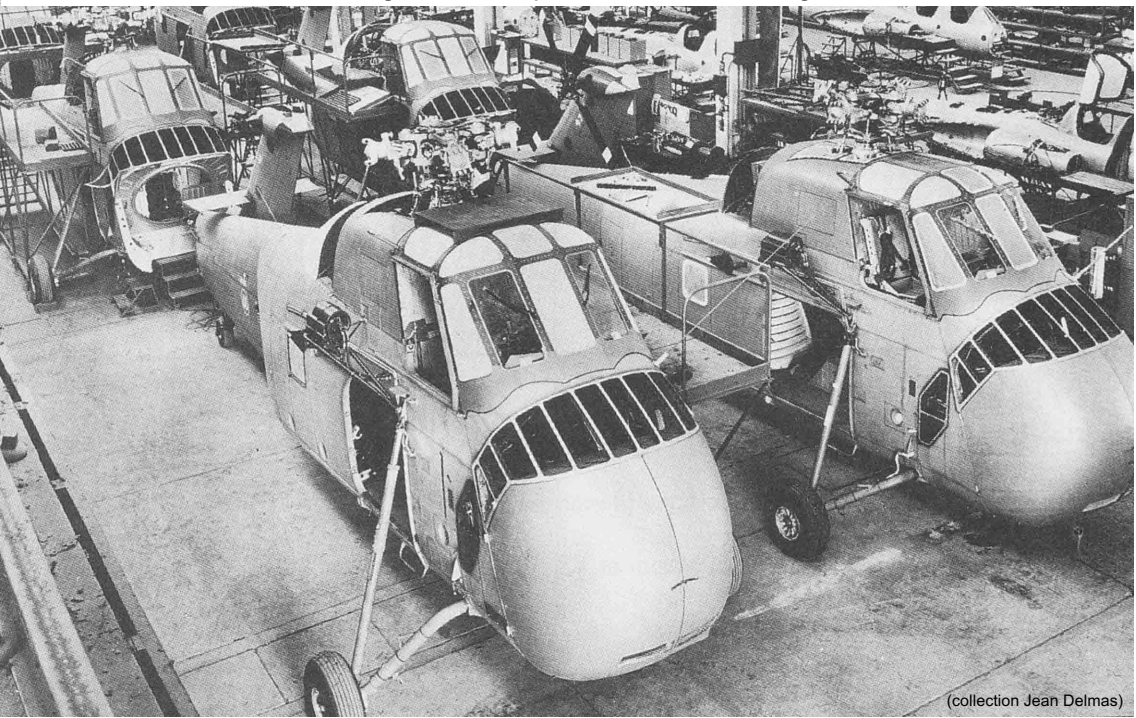
H-34 de l'EH 2 vu par Yves Le Bec



Avec ma bedaine,
j'étais loin d'être
un Sikorsky acrobatique...



Assemblage des H-34 par la SNCASE à Marignane



H-34 et HSS-1 de l'armée de l'Air et de la Marine à l'AIA de Maison-Blanche



H-34 à l'AIA de Maison-Blanche



Hélicoptères d'Assaut – DIH et UIH

Le commandement avait en Indochine, à Tan-Son-Nhut, autorisé la première mission opérationnelle d'un hélicoptère, le 16 mai 1950. Il s'était ensuite informé de l'opération *Summit* quand, le 21 septembre 1951 en Corée, 224 hommes du *Marine Corps* avaient été héliportés sur un sommet, en 4 heures, avec tout leur matériel.

En Algérie, fruit de l'expérience, est créé le Détachement d'intervention héliporté (DIH) commun aux trois Armes. Le DIH type est composé de cinq ou six hélicoptères cargos, plus un ou deux hélicoptères armés et quelques fois une *Alouette* PC volant, emportant avec eux des vivres, de l'eau, du matériel de couchage et des armes individuelles qui leur permettent de nomadiser en toute indépendance pendant plusieurs jours. Lorsqu'un DIH doit séjourner au même endroit, un échelon l'accompagne pour renforcer les équipages et créer sur place une base avancée.

Les conditions de travail pour mettre en œuvre des hélicoptères fragiles dans un environnement rustique sont éprouvantes. Les pleins sont faits à la pompe Japy, les motopompes se révélant peu pratiques, avec filtrage du carburant sur des parkings poussiéreux ou boueux soumis à toutes les intempéries.

En 1961, les katibas sont décimées et réduites à de petits groupes, une articulation est alors adoptée consistant à répartir les hélicoptères en Unités d'intervention hélicoptères (UIH) composées d'un hélicoptère armé et de deux ou trois cargos.

... suite ...

... suite ...

Le 22 février 1956, a lieu le premier héliportages d'assaut de l'armée de l'Air. Le Cdt Sagot, avec quatre H-19 de l'EHM 2/57, transporte, en plusieurs rotations, 490 parachutistes du 3^{ème} BPC du LCI Bigeard dans le djebel Ifri, région de Bougie.

La capacité opérationnelle d'emport d'un hélicoptère varie de deux à dix combattants équipés et rarement davantage, en fonction de l'hélicoptère utilisé, de la température, de l'altitude de la zone de poser et de décollage et de la quantité d'essence embarquée.

En 1962, à la fin des combats, les hélicoptères ont amené une révolution dans le combat terrestre et la méthode d'utilisation a été mise au point : Unités d'hélicoptères avec l'utilisation combinée de plusieurs appareils, y compris de types différents dans des missions différentes, avec la mise au point de DIH protégées par un hélicoptère d'appui-feu et précédées par un hélicoptère de reconnaissance, sous l'autorité d'un chef disposant d'un hélicoptère de commandement et d'un autre pour l'évacuation sanitaire.

L'hélicoptère qui, pendant longtemps, avait sauvé plus de vies humaines qu'il n'en avait coûté, est devenu l'arme meurtrière indispensable à une armée moderne.



Héliportage

Une escadrille de Sikorski ventrus, décalée sur la ligne d'horizon, avance par saccades au-dessus de la vallée de la Soummam étincelante sous le soleil blanc de décembre.

Les vrombissements s'amplifient, grondent, puis déferlent bientôt en cataractes sur l'aire d'embarquement. Le ballet des hélicoptères descend du ciel dans un tonnerre d'apocalypse. Le leader de la formation pose ses roues sur le sol. Les panaches de poussière soulevés par les rotors dispersent les alignements. Les soldats arc'boutés se hissent sur les planchers des appareils dans des frémissements de tôles.

Les hélicoptères basculent sur le flanc, puis plongent à la verticale dans la cuvette de la Soummam à la façon des lourds pélicans de mer, avant de s'élever par paliers dans les flancs de la montagne.

DIH de H-34 de l'EH 3 à Tizi-Ouzou, avec son ravitaillement en essence et les pompes Japy



Départ d'un DIH de H-34 de la 3^{ème} EH à Bou-Hamama



DIH de H-34 de la 3^{ème} EH au nord de Médéa – Juin 1960



DIH de H-34 de l'EHL 1/58 dans l'Ouarsenis – Juin 1960



DIH de H-34 en Kabylie – Août 1959



H-34 de la 2^{ème} EH à Bouira – Octobre 1958



DIH de HSS-1 (H-34 navalisé) de la flottille 32F de l'Aéronautique Navale et de H-34 de la 2^{ème} EH



Embarquement de commandos de l'Air 30 à Saïda – Avril 1959 – H-34 de la 2^{ème} EH



Embarquement dans la région de Paul-Cazelles – H-34 de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH



Embarquement du commando de l'Air 10 à Saïda – H-34 de l'EHL 1/58



Dans un H-34



(ECPAD)

Hélicoptage du 9^{ème} BTA dans la région de Nelsonbourg en avril 1958 – H-34 de l'EHL 1/58



Hélicoptère du 9^{ème} BTA dans la région de Tablat en octobre 1958 – H-34 de l'EHL 1/58



Hélicoptage du 1^{er} REP dans la région de Berrouaghia en janvier 1959 – H-34 de l'EHL 1/58



Hélicoptère du 1^{er} REP dans la région de Berrouaghia en janvier 1959 – H-34 de l'EHL 1/58



Hélicoptage du 1^{er} REP dans la région de
Berrouaghia en janvier 1959 – H-34 de l'EHL 1/58



(Jacques Revers)

Hélicoptère dans le Mongorno, région de Berrouaghia, en 1959 – H-19 sanitaire



Hélicoptage du 3^{ème} RCP dans Durdjura en mai 1958 – H-34 de l'EHL 1/58





H-34 de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH



Commando de l'Air 10 et H-34 de l'EHL 1/58 – Kabylie 1959



Les hélicoptères armés

Après le premier effet de surprise des hélicoptères d'assaut, les rebelles ne tardent pas à les prendre pour cibles et à obtenir des résultats : équipages et passagers atteints, appareils endommagés, immobilisés ou abattus. La vulnérabilité est alors diminuée par le blindage des organes principaux et des sièges, ainsi que par des gilets pare-balles individuels, tout cela au prix de l'emport d'un passager en moins.

C'est durant le décollage et l'atterrissage que l'hélicoptère est le plus vulnérable aux tirs de l'adversaire et souvent, la première rotation ne bénéficie d'aucun appui. Durant ces phases, il faut mettre hors de combat des cibles de très petite dimension à faible distance des troupes amies, ou même imbriquées dans le dispositif. L'avion n'est pas toujours capable d'assumer ces tâches. Il arrive que les conditions météorologiques gênent l'appui-feu et que des nids de résistance n'aient pas été réduits avant l'hélicoptage.

Devant ces inconvénients, l'idée est venue d'armer certains hélicoptères de la formation dans une sorte d'autoprotection participant à l'appui-feu, et cela dans un excellent soutien pour le moral des combattants.

L'hélicoptère armé a marqué un tournant décisif dans la poursuite des combats. Chacune des trois Armes en a revendiqué la paternité, mais le résumé de toutes les vérités est que quelques hommes d'horizons et de caractères différents se sont relayés et se sont complétés pour trouver une solution dont personne ne peut revendiquer la paternité unique. Il s'agit de : Félix Brunet et Emile Martin pour l'armée de l'Air, Eugène Babot pour l'Aéronautique Navale et Marceau Crespin et Déodat Puy-Montbrun pour l'ALAT.

Hélicoptères armés de l'armée de l'Air

Le colonel Félix Brunet, commandant l'Escadre d'hélicoptères n° 2 (EH 2) à La Sénia, dispose du meilleur hélicoptère : le H-34, et d'une petite équipe qui comprend le capitaine Emile Martin (le célèbre *Mimile la pipe* ou *Crassous Leader*), pionnier qui avait fait partie de la mission envoyée en Corée en décembre 1952 pour observer les Américains. Des discussions entre les deux hommes naît l'idée d'armer un hélicoptère.

Fin 1956, sans l'accord de la hiérarchie, un canon de 75 mm sans recul est monté sur un H-19, mais il s'avère dangereux pour l'hélicoptère. Bravant les interdits, Félix Brunet essaye différentes combinaisons sur un H-34 hérissé d'un armements hétéroclites : lance-roquettes antichars et panier dans l'axe pour roquettes de 68 mm, bombes antipersonnel, canon MG 151, mitrailleuses de 12,7 mm, mitrailleuse de 7,5 mm. L'expérience amènera à supprimer les armements extérieurs au profit de l'armement de sabord : canon et mitrailleuses. Les résultats sont satisfaisants et les essais sont conduits sous les regards intéressés des Marins et de quelques observateurs américains.

La hiérarchie finit par donner son accord à l'emploi des hélicoptères armés et, à partir de novembre 1957, les DIH sont accompagnés d'un H-34 armé : le *Pirate*, Felix Brunet utilisant au sein de l'EH 2 son indicatif radio *Mammoth* pour se différencier des H-34 cargos nommés *Auroch*.

La méthode opérationnelle est simple : le *Pirate* arrive sur la zone quelques minutes avant le DIH et il est prêt à intervenir pendant le débarquement des hommes. Il visite la DZ et ses abords avec une efficacité redoutable, en orbitant de manière à maintenir un objectif éventuel en permanence en face des armes de sabord. Les missions des *Pirate* s'étendent aussi à la protection de convois et à l'aide au sauvetage des équipages abattus ou accidentés en campagne.

Les tireurs à la mitrailleuses sont des appelés brevetés mitrailleurs-observateurs formés à Caen ou, de plus en plus souvent, des commandos de l'Air.

À partir de mi-1958, l'EH 2 et l'EH 3 utilisent aussi des *Alouette* armées de mitrailleuses et surtout de missiles SS 10 et SS 11. La maniabilité des *Alouette* est appréciable par rapport aux H-34.



Le colonel Félix Brunet



" Vous avez dit Pirate ?"

la carte de visite de l'EH 2
Association Hélicoptères Air)

La carte de visite de l'EH 2

(Association Hélicoptères Air)



Essais au sol de roquettes T-10 et de panier Matra avec une carcasse de H-19

Ci-contre : Les premiers essais d'armement se déroulent sur la sebkha d'Oran avec une carcasse de H-19 de l'EHM 3/57.

Ci-dessous : Après avoir essayé, sans succès, d'armer un H-19 (le *Corsaire*) avec un canon sans recul de 75 mm monté parallèlement à l'axe, puis avec un canon sans recul de 57 mm, une mitrailleuse de 12,7 mm et deux mitrailleuses de 7,62 mm en sabord (1^{ère} version), le colonel Brunet monte ensuite des lance-roquettes en panier et en orgue. Ce H-19 sera détruit au sol par un incendie le 10 août 1957





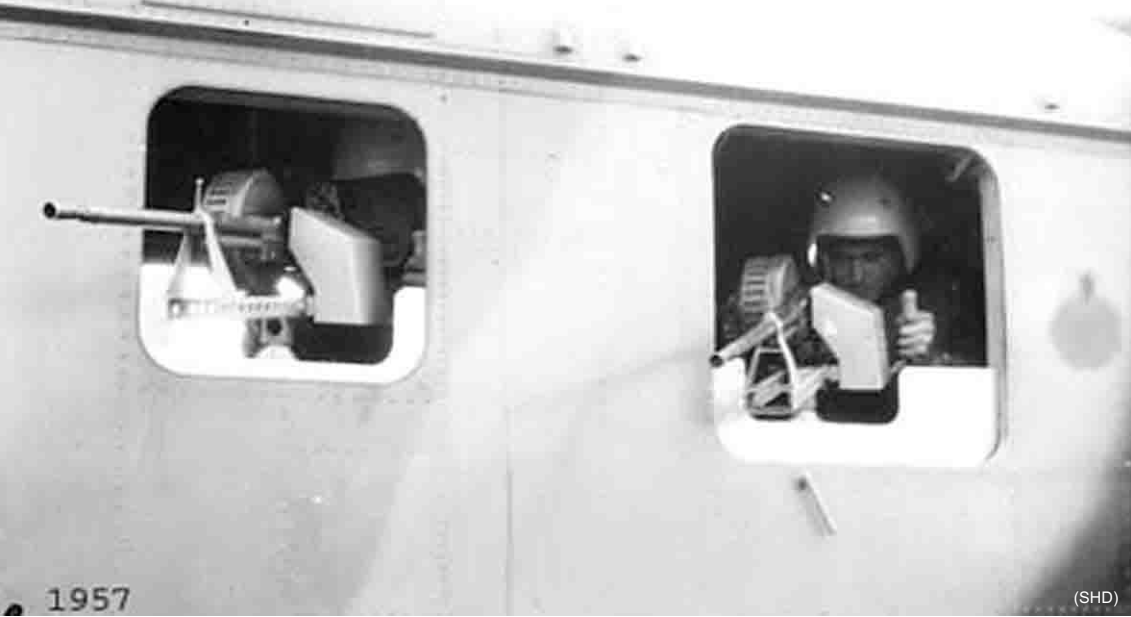
Orgue LRAC sur *Corsaire* 2^{ème} version et panier Matra LRM 122 pour projectiles SNEB de 68 mm



Les quatre LRAC sont rechargeables en vol



Le Corsaire 2^{ème} version est enfin équipé de trois mitrailleuses de sabord MAC 34 de 7,5 mm (deux à gauche et une à droite), alimentées de 100 cartouches. La faible puissance du H-19 fera abandonner ces projets au profit du H-34



Mitrailleuse de sabord sur H-19





(Jacques Révers)

A gauche : montage d'un système photographique sur un H-34.
 Ci-dessous : Un nez vitré de *Neptune* est monté sur la fenêtre d'un H-19 pour servir à l'observation



(René Lalloué)

H-34 équipé à gauche de 18 tubes LRAC de 73 mm et de deux mitrailleuses de 12,7 mm



H-34 avec des roquettes et des mitrailleuses de sabord



H-34 et les lance-bombes ALKAN
(bombes de 50 kg)



Le général Bailly, chef-d'état-major de l'armée de l'Air, se fait expliquer, par le colonel Brunet, le fonctionnement du canon sans recul



Le général Salan s'intéresse à l'armement des hélicoptères présenté par le colonel Brunet



La Sénia, le 6 juin 1958 – Le colonel Brunet présente le H-34 armé au général De Gaulle, en présence du colonel Yves Ezanno



L'armement le plus généralisé du *Pirate* : Un canon MG 151 de 20 mm et une mitrailleuse de 12,7 mm en sabord droit et une mitrailleuse de 12,7 mm en sabord gauche. Le bouclier du canon sera supprimé par la suite



Tireur au canon d'un *Pirate* de l'EH 2



(Armand Baverel)

Pirate au repos à Tizi-Ouzou en 1960 avec son essence, sa pompe japy, ses munitions, un extincteur et l'armement sous bâche



Essais de tir de roquettes par un *Pirate*



Alouette 2 de l'EHL 5/57 de la 3^{ème} EH,
armée d'une mitrailleuse AA 52 de 7,5 mm
par le Cnl Brunet à Colomb-Béchar





(Gérard Finaltéri)

Alouette 2 de l'EHL 1/23 de la 23^{ème} EH, armée de missiles SS 11, en 1961 à La Réghaïa

Arrivée d'un H-19



Aviation sanitaire (1955-1962)

La guerre d'Indochine avait mis en évidence l'utilité de l'hélicoptère sanitaire. Ses avantages sont : enlèvement sur les lieux même du combat puis transport du blessé jusqu'à l'antenne chirurgicale ou l'hôpital. Ses inconvénients : vitesse relativement faible, impossibilité du VSV et confort sujet à caution pour les hélicoptères légers comme le Bell. Il reste cependant, de beaucoup, préférable au brancardage ou au transport en Jeep ou en ambulance tout terrains.

L'hélicoptère sanitaire devient indispensable. Peu à peu, l'armée de l'Air voit ses possibilités augmenter et, avec le développement de l'ALAT et de l'Aéronautique Navale, la couverture devient totale, limitée seulement par le mauvais temps dès que le vol de nuit est rendu accessible aux hélicoptères. La zone d'insécurité étant très étendue, il s'en est suivi une méthode de quadrillage d'unités statiques recouvrant a priori les zones où se déroulent épisodiquement des accrochages.

La mise au point des techniques de perfusion sanguine ou plasmatique, les déconnectants, les antibiotiques et l'oxygénation permettent la pratique systématique des évacuations aériennes en retardant l'urgence de l'intervention et en soustrayant, en partie, le blessé aux réactions dangereuses dues au transport. La trachéotomie est pratiquée souvent comme moyen de mise en condition si un encombrement bronchique est à craindre en vol. Des précautions particulières sont à prendre selon la nature de la blessure (crânien, thoracique, abdominaux...).

Le nombre des évacuations sanitaires s'accroît pour faire face aux besoins dans des proportions considérables atteignant 800 à 900 blessés ou malades transportés mensuellement, beaucoup d'ailleurs plusieurs fois, les traitements complémentaires le justifiant très souvent.

L'emport (théorique) est de deux blessés à l'extérieur de l'habitacle pour les Bell et *Alouette*, quatre blessés couchés dans le H-19, huit blessés couchés ou quatorze assis dans le H-34 (ces chiffres sont très rarement atteints en conditions opérationnelles). L'évacuation par hélicoptère a un effet psychologique important sur le combattant. Elle le rassure en lui garantissant un secours rapide en cas de besoin. Elle libère du personnel qui serait occupé à des soins ou à des transports et elle soulage le champ de bataille de l'effet démoralisant de la présence des blessés.

Evasan par une *Alouette* – Le blessé a au poignet une fiche indiquant la nature des blessures et les premiers soins qui lui ont été prodigués. La coquille est refermée





Aïn-Témouchent 1957 – Evasan, d'un rebelle blessé – Les rebelles sont transportés vers des hôpitaux civils

(Claude Marigot)

Evasan en Bell de l'EHL 1/57 à Aïn-Témouchent en 1956



Evasan en H-34 d'un Légionnaire à Aïn-Séfra en février 1961



(Michel Jacquemin)

Hélicoptère d'un brancard par un H-34. Ce procédé est rarement utilisé



(Michel Vanrapenbusch)



(Pierre Bombars)

En 1961 à La Réghaïa – Au centre, le médecin commandant Valérie André, pilote d'hélicoptères déjà célèbre pour ses évasan en Indochine et qui deviendra général. Elle a déclaré : *Servir dans l'armée impose un désintéressement total, un esprit de dévouement, un sens de la solidarité constant. On ne saurait s'accorder des délais de réflexion, des états d'âme, des replis sur soi trop longtemps, sans risquer de perdre le goût de l'aventure.* Valérie André est décédée le 21 janvier 2025

H-34 à l'héliport du stade *Marcel Cerdan*, à proximité de l'hôpital Maillot à Alger



H-34 à l'héliport du stade *Marcel Cerdan*



EVASAN

Les ondes transmettaient : « Venez pour une urgence ».

Nous partions aussitôt, ignorants de l'enjeu

Et sans détails précis sur le ciel ou le lieu :

Le risque se refuse à toute négligence.

*Et les chevaux hurlants, soumis à diligence,
Galopaient dans des nuits de fureur et de feu ;
Mais, reprenant l'envol, tes regards de l'adieu
Imposaient de donner un maximum de chance.*

*L'Algérie ? Un devoir ! Malades ou blessés,
Fell, harki, femme, enfant ne furent pas laissés.
Qu'importaient la couleur, la tenue ou... la haine !*

*Et si je te rencontre au hasard des chemins
Me reconnaîtrais-tu, passager dans la peine ?
Ton sang imprègne encore la mémoire de mes mains.*

Docteur Jean-Jacques Prichonnet, de l'armée de l'Air

L'heure des hélicos

Aïn-Séfra,

Pas besoin de regarder ma montre, il est 18 heures ou 18 heures trente.

C'est l'heure des hélicos.

Presque tous les jours, un, deux ou trois hélicos passent au-dessus de nos têtes. Ils volent bas, lourds, chargés à bloc, ils volent vers les hôpitaux d'Oran. À leur bord, les blessés des accrochages de fin de journée, ou ceux sautés sur les mines.

Depuis Béchar jusqu'ici et tout le long du barrage, c'est la moisson quotidienne.

Les accrochages ont toujours lieu vers 16 heures ou 17 heures, car les fells attendent ce moment pour se dévoiler et avoir la nuit devant eux pour filer loin, au Maroc, hors de portée des bouclages.

Nous imaginons le chargement des appareils, blessés transpercés, saignants, gémissants, se cabrant entre la vie et la mort.

Il est 18 heures ou 18 heures 30, la nuit va tomber.

C'est l'heure des hélicos.

Jacques Langard, *Nous regardions la mort en face*, éditions Le Scorpion



IPSA et Convoyeuses de l'Air



Les Infirmières pilotes secouristes de l'Air, nées en 1934, constituaient la Section Aviation de la Croix-Rouge Française. Leurs tâches premières étaient d'être des soignantes en vol ou des pilotes d'avions sanitaires. Elles deviendront également assistantes sociales et infirmières sur les bases aériennes.

À la fin de la dernière guerre, elles participèrent à la recherche des aviateurs abattus ou disparus. De plus, elles assistèrent les équipages à bord des avions qui rapatriaient des prisonniers en très mauvais état physique et moral. Le titre officiel de convoyeuse de l'Air est créé en avril 1947. 107 infirmières diplômées d'État à l'issue d'un concours nécessitant un stage probatoire de trois mois et 300 heures de vol, seront recrutées comme convoyeuses de l'armée de l'Air.

En Algérie, elles assurèrent les convoyages des blessés à bord et des hélicoptères de l'Armée de l'Air, de l'ALAT et de la Marine et des avions sanitaires, secourant, prodiguant les premiers soins, soulageant et réconfortant.

En Algérie, elles évacuèrent 48 311 blessés et malades civils et militaires.

Au cours de leur existence, huit d'entre elles perdirent la vie, en service commandé.

Au fil du temps, les IPSA seront souvent appelées infirmières parachutistes au lieu de infirmières pilotes. Par ailleurs, la confusion est fréquente, même dans les services officiels, entre les IPSA et les Convoyeuses de l'Air qui sont souvent appelées à effectuer le même travail. Toutes sont couramment surnommées « Miss ».

IPSA et convoyeuses de l'Air sont militaires et font partie du personnel navigant. Elles sont sous les ordres d'une convoyeuse principale, elle-même sous les ordres du général commandant le GMMTA.



Jaïc Domergue

Le 29 novembre 1957, l'IPSA Jacqueline Domergue (*Jaïc*) est frappée au front, au cours d'un combat à 10 km au sud de L'Arba, alors qu'elle secourait des blessés à bord d'un H-34 de EHL 1/58 au cours d'un combat entre le 3^{ème} bataillon du 117^{ème} Régiment d'infanterie et une forte bande rebelle faisant un mort et 12 blessés dans les rangs de l'armée.

Elle était titulaire de 3 400 heures vol dont 160 en opérations. Elle était née le 8 septembre 1924 à Ismaïlia (Egypte). Elle avait été championne de France militaire de parachutisme et totalisait 500 sauts.

Ci-dessous : Les obsèques de Jaïc Domergue à Alger





Le nom de Jacqueline Domergue a été donné à des rues de Quimper, Bron et Boulay-les-Barres. Ci-dessous, le monument à Jaïc Domergue, à la porte de la base d'Orléans-Bricy.



(Norbert Huby)

INFIRMIERE PILOTE SECOURISTE DE L'AIR,
JAÏC DOMERGUE EST MORTELLEMENT BLESSEE
LE 29 NOVEMBRE 1957, LORS D'UNE EVACUATION
SANITAIRE HELI PORTEE AU SUD D'ALGER
CONVOYEUSE DE L'AIR AU SEIN DU
GROUPEMENT DES MOYENS MILITAIRES
DE TRANSPORT AERIEN DEPUIS JANVIER 1953.
ELLE AVAIT EFFECTUE 3400 HEURES DE VOL.
OUTRE SON COURAGE AU MILIEU DU
COMBAT ELLE A SU AJOUTER A
L'ACCOMPLISSEMENT DU DEVOIR QUOTIDIEN,
LE PLUS PUR ESPRIT DE SACRIFICE.



Chantal Jourdy

Chantal Jourdy, convoyeuse, trouve la mort, ainsi que le sergent-mécanicien Guy Parthonnaud et le blessé, le 8 décembre 1959 vers Timizirt-Azazga en evasan de nuit avec un H-34 de l'EHL 1/58 piloté par le sergent Juille.

Née le 28 juillet 1930, elle totalisait 2 000 heures de vol et 200 missions de guerre. Une rue de Dôle, dans le Jura, porte son nom.

Citation à l'ordre de l'armée de l'Air : *Convoyeuse de l'Air de très haute valeur, passionnée de servir et dont le rayonnement ne demandait qu'à s'épanouir encore. Habituee au cours de trois années de servir à toutes les formes de missions de transport aérien, mais plus particulièrement en Algérie aux périlleuses évacuations sanitaires par hélicoptère ou avion, qui lui avaient déjà valu une citation à l'ordre de la Division aérienne.*

Lettre d'un officier de l'armée de l'Air : *Elle paraissait inaccessible à la peur. À propos du danger, elle m'a dit à plusieurs reprises qu'elle s'en remettait à Dieu et qu'elle était intimement persuadée que tout ce que faisait la Providence pour elle était bien fait.*

Lettre d'une convoyeuse : *J'ai rarement côtoyé une telle âme d'élite. Sa bonne humeur, son immense rayonnement, sa douceur, sa délicatesse de sentiments et sa grande bonté l'ont fait aimer de tous spontanément.*

Chantal Jourdy au cours d'un pot à l'EHL 2/57 à Boufarik

(Renard Voinier)

Evasan d'un blessé du 2^{ème} RPIMA
par un H-34 avec l'assistance d'une
IPSA à Malah, région de Tablat



(ECPA)

L'IPSA Marie-Thérèse Chabanne et le lieutenant-
médecin Blanchet de l'EHM 2/57 de Boufarik



(MATCH)



Marie-Thérèse Chabanne, à gauche en H-19



EHM 2/57 à Boufarik – 1958 –
*Miss Conan et le sergent pilote
Bernard Voinier au centre*



Sabine d'Ornant et le sergent pilote Buob, de l'EHM 2/57



(Bernard Voinier)

Sabine d'Ornant en H-19



Les décès du personnel des hélicoptères « Air »

13 septembre 1955 : un Bell de l'EHL 1/57 du GMH 57 est accidenté à Chréa au cours d'un entraînement au vol en montagne. Le SL élève pilote Jean-Claude Tiercelin décède dix jours plus tard, le Sgt moniteur Lafille survit. Premier accident mortel d'un hélicoptère de l'armée de l'Air en Algérie.

19 février 1956 : le Sgt mécanicien Guy Nicorelli est tué dans l'accident d'un WS.55 de l'EHL 3/57 du GMH 57 à Lavigerie lors d'une tempête de neige. Le SL Le Goaster et le Sgt Gaëtan survivent.

15 juillet 1956 : collision en vol à Télergma de deux H-19 de l'EHL 2/57 du GMH 57 au retour du défilé du 14 juillet sur Constantine. Les hélicoptères s'écrasent sur la base au moment de la messe dominicale. Le SL pilote Daniel Beucier et le Sgt pilote Jacques Pion sont tués. Le Sgt mécanicien Briot est blessé.

26 novembre 1956 : le Lt pilote Alain Blondeau est tué par le tir rebelle dans un H-19 de l'EHL 3/57 du GMH 57 dans la région de Nédroma. Le Sgt Gadet et le CC Virot survivent à l'accident qui s'ensuit.

23 mai 1957 : le Sgt pilote Noël Masson est tué par le tir rebelle au djebel Kef Mirmouna, au sud d'Aflou, aux commandes d'un H-34 de l'EHL 2/58 de l'EH 2.

3 septembre 1957 : le LCI pilote Georges Canepa (commandant l'EH 3), le Sgt pilote André Jérôme et le CC Michel Regnault, ainsi que dix commandos du 3/6 RI, sont tués dans un H-34 de l'EHL 1/58 de l'EH 3 abattu par le tir rebelle dans la région de Médéa.

13 octobre 1957 : mort du Lt pilote Jacques Regnier et de l'AC pilote Raymond Léonard dans l'accident d'un Bell 47G2 de l'EHL 4/57 de l'EH 2, au djebel Diss.

15 octobre 1957 : les Sgt pilotes François Miginiac et Paul Amsallem et le CC mécanicien Paul Mayeux décèdent dans un H-19 de l'EHL 3/57 de l'EH 3 abattu par les rebelles à proximité de l'hôpital de Tlemcen.

25 octobre 1957 : le Cne pilote Claude Pégourie, de l'EHL 5/57 de l'EH 3, est tué par le rotor d'une *Alouette II* à Taguemout-Azzouz, près de Tizi-Ouzou.

29 novembre 1957 : l'IPSA Jacqueline Domergue (*Jaïc*), est tuée, frappée au front au cours d'un combat à 10 km au sud de L'Arba, alors qu'elle aidait à transporter des blessés à bord d'un H-34 de l'EHL 1/58 de l'EH 3.

14 décembre 1957 : le H-34 *Pirate* n° 002 de l'EHL 2/58 de l'EH 2 s'écrase à Bou-Krélala, dans la région de Timimoun, au cours d'une opération avec le 3^{ème} RPC, entraînant la mort du Sgt mécanicien André Delenne. Les deux pilotes, SC Mazur et Sgt Desbordes, sont gravement blessés.

15 février 1958 : le Sgt mécanicien Michel Castille est tué au djebel Arouch-el-Dik, dans la région de Médroussa (Tiaret), par le tir rebelle dans un H-34 de l'EHL 2/58 de l'EH 2. Le Sgt pilote Nay est blessé.

21 février 1958 : le Sgt mécanicien Robert Scharf est mortellement atteint par le tir rebelle au cours d'une mise en place en *Alouette II* de l'EHL 5/57 de l'EH 3 à Oued-Sebt (El-Affroun). Le SC Ponthier est gravement blessé.

24 juin 1958 : collision d'un F-47 *Thunderbolt* et d'un H-34 de l'EHL 1/58 de l'EH 3 à Akbou. Le Cdt pilote Paul Chouffot, le SC pilote Fernand Forge, le Sgt mécanicien Jean Munich et les huit passagers du 2^{ème} RPIMA périssent.

1^{er} août 1958 : l'AC pilote Paul Hugot est tué par le tir rebelle vers Djelfa dans un H-34 de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH.

21 septembre 1958 : mort du Lt pilote Gilbert Heros, du Sgt pilote Yves Gautereau et du SC mécanicien Christian Rouil dans l'accident d'un H-34 de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH à Isserville.

24 mars 1959 : mort du Lt pilote Bertrand Grandin de l'Éprevier et du SC mécanicien Michel Bastgen dans l'accident d'un H-34 de l'EHL 2/58 de la 2^{ème} EH pris dans le mauvais temps au djebel Nesmoth, dans les monts de Saïda.

5 mai 1959 : un H-34 de l'EHL 2/58 de la 2^{ème} EH s'écrase à l'atterrissage au djebel Amrouna (Teniet-El-Haad), le Cne pilote Jean Pillivuyt est tué, le Sgt Sinie blessé. Il y a six tués et deux blessés graves parmi les neuf passagers.

30 août 1959 : le Gal Gaston Jarrot, commandant la 4^{ème} DIM de Tiaret, le Cne Louis Quantin, le Sgt mécanicien Michel Gomès et le SC pilote Jean Sourdets trouvent la mort en *Alouette II* de l'EHL 1/57 de la 3^{ème} EH dans les monts de Frenda après l'explosion d'une grenade au phosphore dans l'habitacle. Jean Sourdets, gravement brûlé, était parti vers une ferme avant de décéder.

30 août 1959 : le Sgt mécanicien Francis Maelstaf est tué par le tir rebelle dans un H-34 de l'EHL 2/58 de la 2^{ème} EH piloté par le Cne de la Bourdonnaye au cours d'une évacuation sanitaire dans la région d'Aïn-Séfra.

10 octobre 1959 : le Sgt pilote Bernard Renault et le Sgt mécanicien Bernard Obeuf sont tués en *Alouette II* de l'EHL 5/57 de la 3^{ème} EH, de nuit à côté de Tizi-Ouzou.

8 décembre 1959 : le Sgt mécanicien Guy Parthonnaud et la convoyeuse de l'Air Chantal Jourdy sont tués en évacuation sanitaire de nuit dans la région de Tizi-Ouzou en H-34 de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH, le blessé décède.

21 décembre 1959 : le Cdt Victor Peretti, du PCA 25/540, et le Sgt Jean Pouillien décèdent dans l'accident de l'*Alouette II*, de l'EHL 1/57 la 2^{ème} EH dans les Béni-Chougran, près de Cherchell. Le Sgt Francis Maillefert décèdera le 26 décembre.

25 février 1960 : le Cdt pilote Michel Tardy, commandant en second de la 3^{ème} EH, le Sgt pilote Édouard Maubourguet, le SC mécanicien Jacques Lefranc et un passager, décèdent, abattus par le tir rebelle au cours d'une évacuation sanitaire à Maillot avec un H-34 de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH.

7 août 1960 : les Sgt pilotes Georges Guilhot et Claude Caye et le SC mécanicien Yves Beucher, meurent dans un H-34 de l'EHL 2/58 la 2^{ème} EH, à Aïn-Sefra.

29 août 1960 : le SC mécanicien René Varney, le Sgt pilote François Louvet et le Sgt mécanicien Henri Catrin décèdent dans l'accident d'un H-34 de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH à Boufarik.

24 novembre 1960 : le Sgt pilote Yves Cornevaux et le Sgt mécanicien Serge Vichnevetzki, décèdent dans l'accident d'un H-34 de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH à La Réghaïa.

2 février 1961 : le Sgt pilote Jean Browne meurt à Chefka (région de Djidjelli), atteint au cou par le tir rebelle dans un H-34 *Pirate* de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH.

11 février 1961 : le Sgt mitrailleur Erard Siméon Dagiste est atteint par le tir rebelle dans un H-34 *Pirate* de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH. Il décèdera quatre jours plus tard.

10 mars 1961 : le Lt pilote Henri Durand, les Sgt mitrailleurs Arsène Cabrimol et Gérard Dalby et le Sgt mécanicien René Galabert, de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} EH, sont tués dans l'accident d'un H-34 *Pirate* à Victor-Duruy (Batna), après une panne de moteur.

1^{er} avril 1961 : le Sgt pilote Jacques Moreno et les passagers : le Cnl Jean Guinard et le Cne Pierre Gatti, décèdent à Géryville dans l'accident d'une *Alouette II* de l'EHL 1/22 de la 22^{ème} EH.

30 juin 1961 : le Sgt mitrailleur Guy Liauville est tué dans un H-34 *Pirate* de la 23^{ème} EH à Duvivier.

18 septembre 1961 : Les Sgt mitrailleur Michel Mackow et mécanicien Jean Fourriques, décèdent dans l'accident d'un H-34 de l'EHL 3/22 de la 22^{ème} EH à Aïn-Sefra, suite à la rupture du cône de queue. Le Cne pilote Daniel Fustier et le Sgt pilote Jean Bordage sont mortellement brûlés et décèderont les 21 et 25 septembre à l'hôpital des grands brûlés de Lyon.

26 mars 1962 : le Sgt pilote André Gillet, les Sgt mécaniciens René Berlandis et Jean-Jacques Sinié et les passagers Sgt Christian Suchet et SL Jean-Paul Gourier (observateur de l'EALA 3/9) décèdent dans l'accident d'un H-34 l'EHL 2/22 de la 22^{ème} EH à Chiffalo au cours d'un largage de tracts. Le Sgt Rambure, du PCA, blessé léger.

14 avril 1962 : les Sgt pilotes Alain Lefèvre et Jacques Devauchelle et le Sgt mécanicien Daniel Chessoux meurent dans l'accident d'un H-34 de la 23^{ème} EH détaché au CEMO à In-Ekker.

25 juin 1962 : le Lt pilote Paul Renaudin, le Sgt mécanicien Marcel Chesnais et l'Asp médecin Michel Bertholon décèdent dans l'écrasement d'un H-34 de la 23^{ème} EH à La Réghaïa, de nuit et par temps de brouillard au retour de Maison-Blanche après une évacuation sanitaire. L'IPSA Micheline Brunet est sérieusement blessée (brûlures) et le Sgt Pierre Mallet est légèrement blessé.