

Christian Malcros

LES AERONEFS DE L'ALAT (VOLUME 3)

Sikorsky S-55 et H-19

en service dans l'ALAT



H-19A n° 864/AVF du GH n°2., vu en 1957 à 25 km au sud de Tébessa (photo Michel Lebreton).



Publication gratuite – vente interdite

Reproduction autorisée

Amis Internautes,

Ce dossier est le troisième d'une série consacrée aux appareils en service dans l'ALAT. Imprimez-le, si vous le souhaitez.

Faites-le circuler sans modération.

Et, n'hésitez pas à me signaler toute erreur possible ou omission.

Je recherche des photos de S-55/H-19, mais aussi des insignes de l'ALAT pour compléter ma collection, contactez moi !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms sont mentionnés, ainsi que pour l'aide apportée par Pierre JARRIGE, dont les travaux sur l'aviation en Afrique du Nord font autorité.

Sans oublier les collaborations précieuses de Bernard CHENEL et d'Alain CROSNIER sur les données techniques.

Bien cordialement.

Christian MALCROS

christianmalcros@yahoo.fr

www.alat.fr

Bibliographie

Les S-55 utilisés en France, par Dominique Roosens.

Parus

Nord 3400 Norbarbe

Max-Holste MH-1521 Broussard

A paraître prochainement

Westland WS-55 Whirlwind

Sikorsky S-55/H19



Au premier plan, le parking des Sikorsky du GH N°2 à Sétif (photo Louis Bacot).

Hélicoptère de transport moyen, le H-19 reçu le surnom d'Eléphant Joyeux dû à sa silhouette trapue. Au total, l'ALAT a perçu 43 appareils, en service de 1954 à 1971 :

3 Sikorsky S-55 (dont 2 ex Armée de l'Air), 12 Sikorsky H-19A/HRS1 (dont 1 ex Aéronavale), 3 Sikorsky H-19B/HRS3 (ex Armée de l'Air) et 25 Sikorsky H-19D-3 (dont 7 ex Aéronavale et 12 ex Armée de l'Air).

Les H-19B utilisés par le GFHATI en Indochine, de septembre 1953 à mars 1954, appartenant à l'Armée de l'Air, ne sont pas répertoriés ici.

PARC ALAT - SITUATION AU 1^{er} JANVIER DE CHAQUE ANNEE

S-55

1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
7	7	7	6	6	6	6	10	9	9
1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
9	9	9	7	5	0	-	-	-	-

H-19 D3

1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
6	6	6	6	6	6	6	6	13	28
1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
28	27	26	22	10	0	-	-	-	-

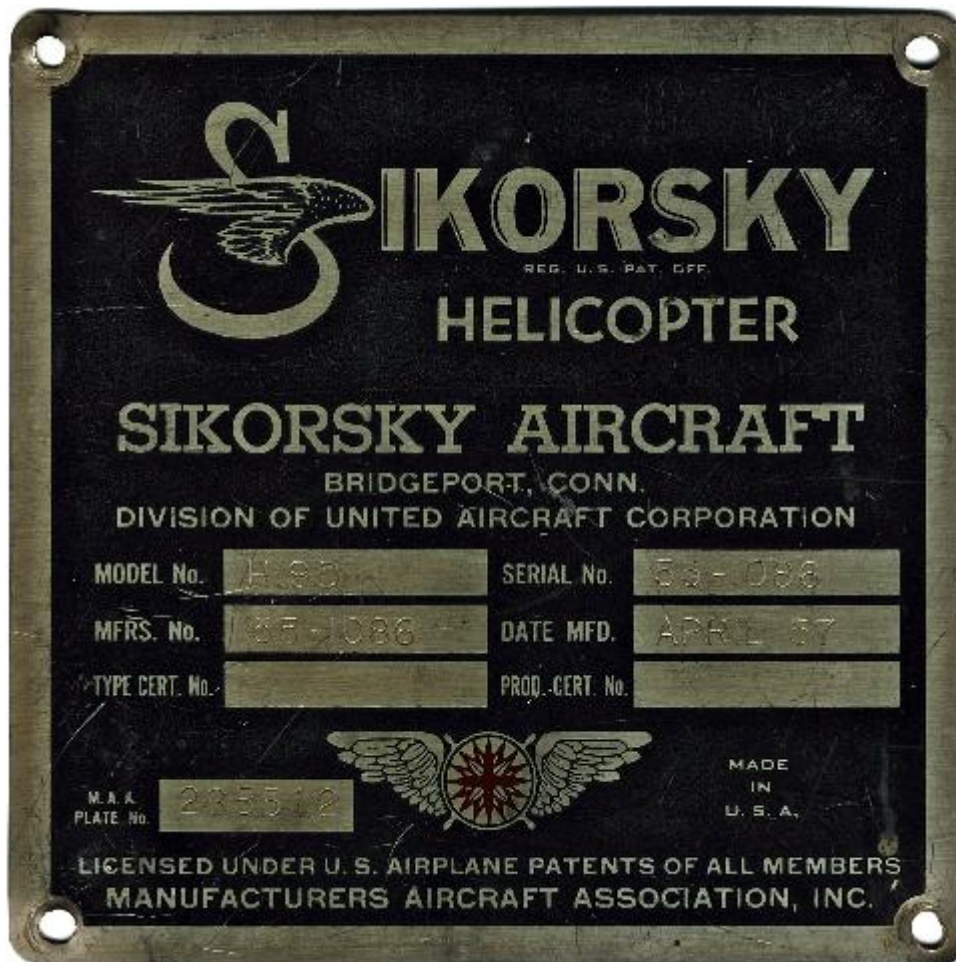
Caractéristiques

(avec l'aide d'Alain Crosnier)

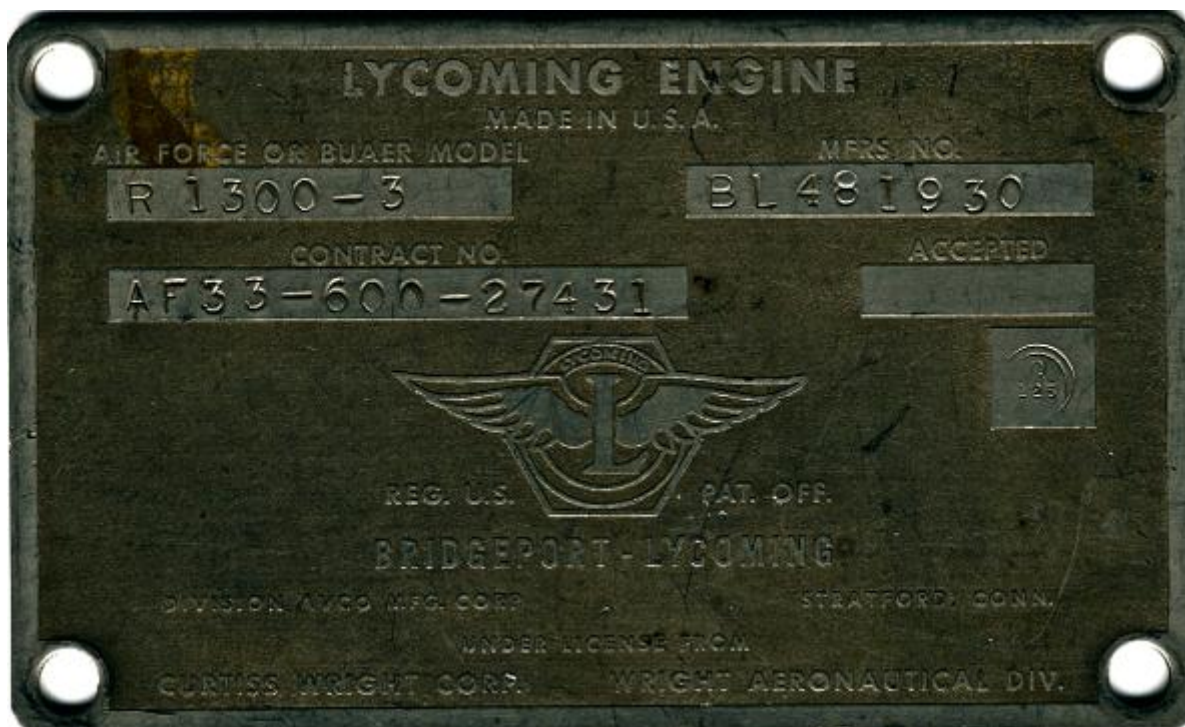
dimensions:	longueur hors tout: 19,04 mètres. hauteur: 4,45 mètres. diamètre rotor: 16,15 mètres.
poids:	à vide: 2,325 tonnes. en charge: 3,265 tonnes. en charge: 3,950 tonnes (H-19 D3).
équipage:	pilote: 1. copilote: 1. mécanicien: 1 éventuellement.
armement:	non.
dimension aire d'atterrissage:	carré de 50 x 50 mètres. aucun obstacle sur 200 mètres dans la direction des vents dominants.
radio:	VHF: TRAP 6A ou 23A. HF: ANPRC 3FR puis ANPRC 10AFR. TB: TFAP 4D puis 10D. RC: NRAN 5A. ampli: QRAA 1A et 2A. SCR 300. radio compas.
performances:	vitesse de croisière: 120 km/h. autonomie: 4 heures.
missions:	transport de personnel: 4 à 6 assis. évacuation sanitaire: 4 à 6 couchés. transport de fret: 400 à 700 kilos.
carburants:	essence: 100/130. lubrifiant: DE.100. consommation: 150 à 200 litres/heure.
moteur:	1 Pratt & Whitney R-1340-40 de 600 cv (H-19A) 1 Wright R-1300-3 de 800 cv (H-19B et D3)

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

	H-19A	H-19B	H-19D3	WS-55
Poutre	droite	droite	cassée abaissée vers le bas	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	normal	normal	avec 4 renforts
Capot moteur	avec un bec	sans bec	sans bec	avec un bec



Plaques du Sikorsky H-19D3 s/n 55-1086 et du moteur Lycoming 1300-3 (photos Robert Jeantrelle).

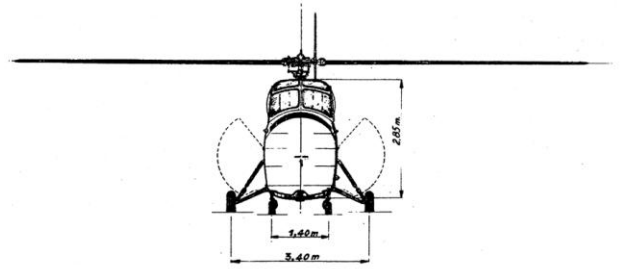
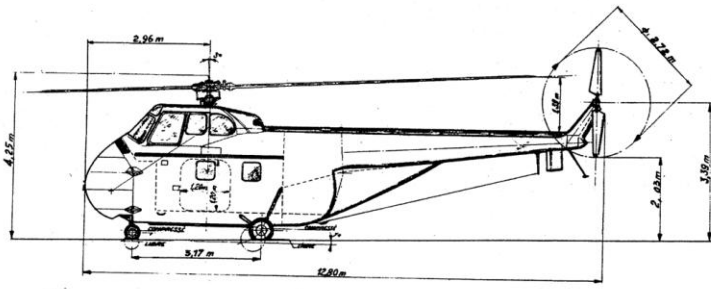




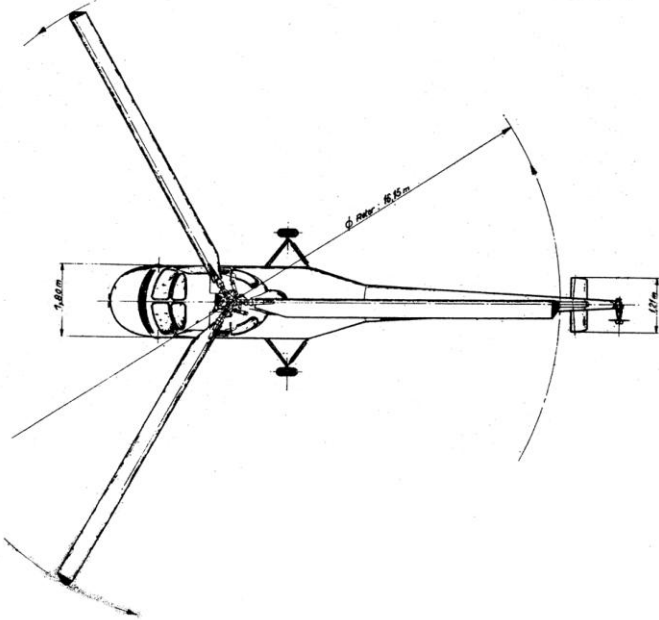
Le maréchal des logis Guy Peyro devant un H-19 décapoté à Sidi-bel-Abbès, en 1958 (photo Guy Peyro).

Plan trois vues S-55

001508-30510



SNCA-SE

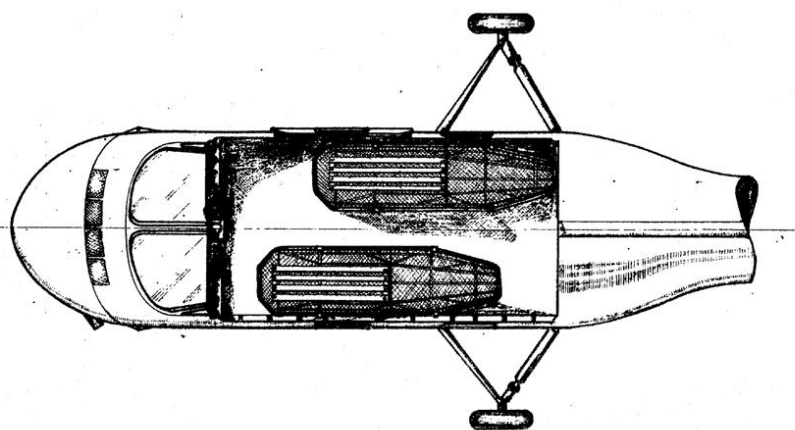
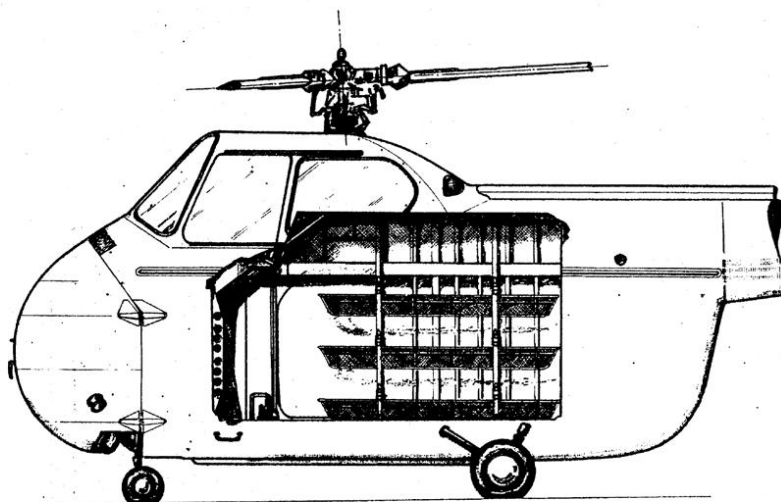


S-55

ENCOMBREMENT

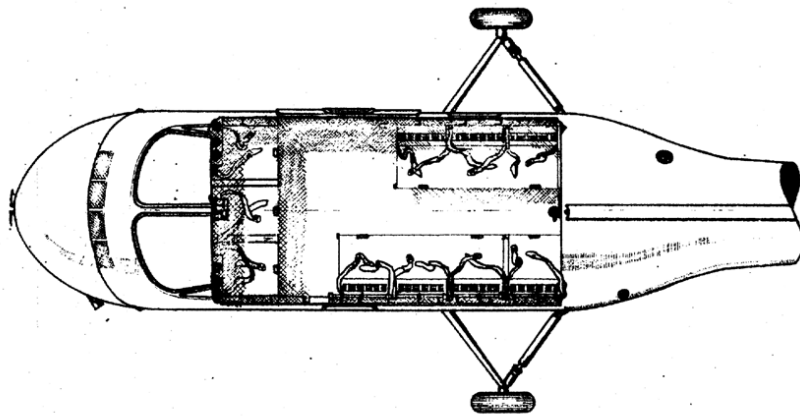
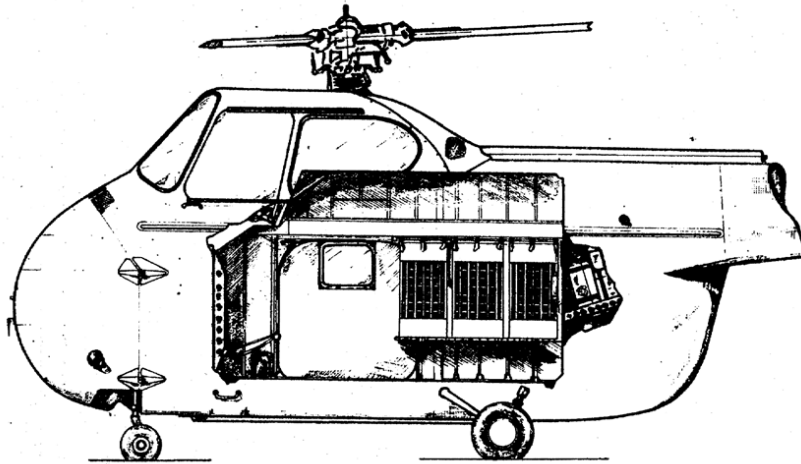


H-19A sortant des ateliers de Chéragas, en 1960 (photo Guy Espirac).



S.55

VERSION SANITAIRE



S 55

TRANSPORT DE TROUPES

Peintures et marquages

Source : DCMAT

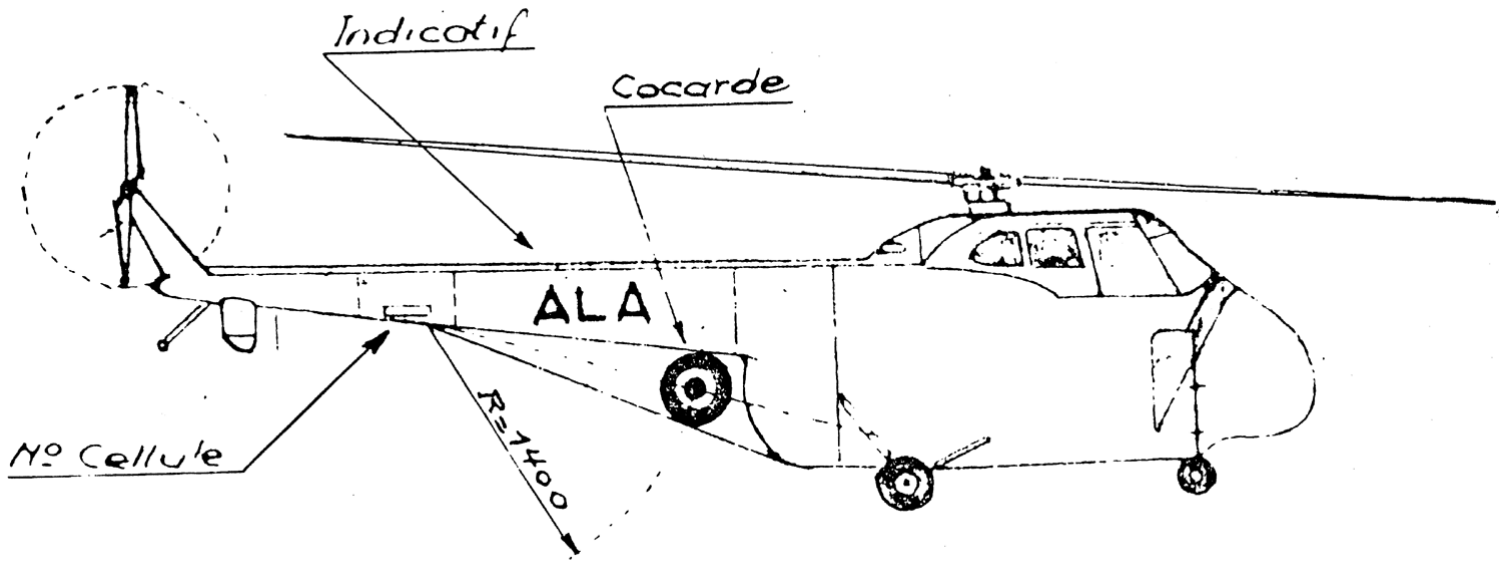


Tableau de bord d'un H-19 équipé avec des vitrages oranges pour le vol VSV. Le pilote chaussait des lunettes bleues pour se trouver dans l'obscurité. Inconvénient, les voyants rouges des alarmes devenaient alors invisibles (photo Christian Puech).

L'école SNCASE

A Issy-les-Moulineaux, la société Helicop-Air formait des pilotes sur Hiller et la société Fenwick des pilotes sur Bell. Il fallait 100 heures sur l'un des deux appareils pour être breveté pilote.

La société SNCASE (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est) transformait ensuite certains de ces brevetés sur Sikorsky H-19, sur le terrain de Buc, avec l'aide de deux moniteurs Mr Jean Boulet et Gérard Henry. Après 40 heures de vol sur H-19 les élèves étaient « lâchés ». La plupart des vols se déroulant sur le terrain de Toussus-le-Noble, près de Buc.



Premier stage SNCASE au Buc en 1954. De gauche à droite, Gérard Henry, moniteur et chef de stage, lieutenant-colonel Charles Petitjean, chef de bataillon Marceau Crespin, Jean Boulet, moniteur, capitaine André Butor et lieutenant Prevereau (photo X, via Yves Le Bec).

SOCIÉTÉ NATIONALE DE CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES

SIÈGE SOCIAL :
6, avenue Marceau, 6
PARIS-VIII^e

DU SUD-EST
S. N. C. A. S. E.

USINES DE LA RÉGION PARISIENNE :
10, rue Villot, 10
LA COURNEUVE (Seine)

CERTIFICAT D'APTITUDE

N° 18

AUX FONCTIONS DE PILOTE D'HÉLICOPTÈRE

Délivré à M **BON Paul**

qui a suivi avec succès le stage de transformation
à l'ÉCOLE DE PILOTAGE S. N. C. A. S. E., sur Hélicoptère SIKORSKY S 55.

Paris, le

13 sept. 54

Le Directeur de l'École,



Listes de production

1 S-55 ACHETE PAR SNCASE

NUMEROS de construct s/n		date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
383	55-383	12/01/53	achat	
8 000 008		03/06/53	SNCASE (marché n° 1281/53)	F-BGOY
		21/10/53	acheté par ministère des Etats Associés	F-SEBL
		03/06/54	ALAT	
			GH N°1	BL
			Buc .. /11/53 .. /07/55	
		29/01/57	Marine échangé contre WS-55 WA/B/4 de l'Aéronavale 20.S	20S-2
		14/08/59	pris en compte par l'Armée de l'Air BE 725 14/08/59 07/01/60 Héli Service 07/01/60 06/07/60 BE 725 06/07/60 31/01/62 Héli Service 31/01/62 01/06/62 EAA 601 01/06/62	
		17/05/63	pris en compte par l'ALAT Montauban	
			EA.ALAT 27/05/63	AXK
			Montauban 12/12/66	
			IRAN Marignane 19/01/67 02/10/67	
			EA.ALAT 10/10/67 04/06/69	
			675 CRALAT 04/06/69	
			Montauban 07/03/69 + anticollision	
			Montauban 25/11/69 15/07/71	
		05/09/72	réformé avec 901 heures de vol En statique au 1 ^{er} RPIMA à Bayonne	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



Sikorsky au parking de l'EA.ALAT de Sidi-bel-Abbès en 1962 (photo Claude Lemoine).



Sikorsky S-55, n° 383 (55-383), du GH N°1, au Buc, codé BL pour F-SEBL (photo via Claude Duhaut).



S-55 n° 383/AXK, de l'EA.ALAT, à Dax en 1965 (photo Jean-Louis Drevon).

2 S-55 EX-CIVILS POUR ARMEE DE L'AIR

NUMEROS de construct s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
55-558	11/04/56	pris en compte par l'Armée de l'Air (ex SABENA OO-SHD)	
55558	09/05/63	pris en compte par l'ALAT EA .ALAT	
	06/06/64	accidenté	
	17/06/64	réformé avec ... heures de vol	
55-842	25/01/57	pris en compte par l'Armée de l'Air (ex SABENA OO-SHF)	
55842	09/05/63	pris en compte par l'ALAT	
	Montauban	09/05/63	
	EA .ALAT	13/05/63	
	Montauban	10/07/67	
	Marignane	10/07/67	29/02/68 IRAN
	EA .ALAT	07/03/68	20/08/69
	Montauban	19/02/69 + anticollision	
	675 CRALAT	20/08/69	28/10/69
	Montauban	28/10/69	29/09/71
	05/09/72	réformé avec 575 heures de vol convoyé sur Montlouis le 28/09/71 par le capitaine Ange Baggioni et l'adjudant Jean-Pierre Cabray.	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.

11 H-19A/HRS 1 ALAT

NUMEROS de construct s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
824 55-824 8 000 031	17/03/55 18/03/55 19/04/55	réception (marché n° 5316/54) livraison départ pour l'Algérie par "L'Arromanches"	
		GH N°2	AVA ?? "Lorraine"
	23/12/58	<i>accidenté lors d'une liaison sur le poste de Lotaouine, et venant porter les colis de Noël de la Fondation de Lattre de Tassigny au poste du 20^e Dragon d'Ait-Noual-M'Zada, l'appareil arrive sur la DZ située sur une éminence. L'hélicoptère s'enfonce, touche le sol et devient incontrôlable, puis s'écrase en contrebas sur la place du village en causant quatre morts et deux blessés parmi la population civile. L'équipage s'en sort sain et sauf. L'appareil est détruit à 90%.</i>	
	17/02/59	réformé avec	heures de vol
55-827		GH N°1	15/04/55
	15/04/55	part pour Sétif par "L'Arromanches"	
	20/04/55	arrivée à Sétif	
		GAOA N°3	20/04/55
		GH N°2	28/05/55
55-833		GH N°2	
		AIA MB	AXE
55-836		GH N°1	15/04/55
	15/04/55	part pour Sétif par "L'Arromanches"	
	20/04/55	arrivée à Sétif	
		GAOA N°3	20/04/55
		GH N°2	28/05/55
837 55-837 8 000 038	14/04/55 27/05/55	réception et livraison (marché n° 5316/54)	
		GH N°2	AVB
	30/08/55	<i>détruit au décollage au djebel Rhedir sur la DZ du barrage de Zarderas, près de Philippeville, après avoir déposé des commandos. Le rotor coupe la queue de l'appareil, qui s'écrase provoquant la mort du lieutenant André Bon.</i>	
	../03/56	réformé avec heures de vol
838 55-838 8 000 032	06/04/55 19/04/55	réception et livraison (marché n° 5316/54) départ pour l'Algérie par "L'Arromanches"	
		GH N°2	08/06/55
		IRAN AIA MB	31/03/59 17/06/59
		IRAN AIA MB 4e éch	12/11/58 02/01/59
		EA .ALAT	AXF
		IRAN AIA MB	15/12/61 27/06/62
	../08/62	retour d'Algérie	
		EA .ALAT	../11/64 18/03/66
		Montauban	18/04/67
		IRAN Marignane	12/05/67 10/01/68
		EA .ALAT	17/01/68
		Montauban	14/01/69 + anticollision
		675 CRALAT	22/08/69 28/10/69
		Montauban	17/10/69 19/11/71
	05/09/72	réformé avec	1132 heures de vol
		Camp du Valdahon	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



25 décembre 1958, le H19A n° 824/AVA du GH N°2, venu porter les colis de Noël de la Fondation de Lattre de Tassigny au poste du 20^e Dragon d'Aït-Noual-M'Zada s'écrase sur le village en causant trois morts parmi la population. (photo Serge Garreau).



H-19A n° 838/AVC « Franche Comté » du GH N°2 (photo Didier Faure).



H-19A n° 838/AXF, de l'EA.ALAT à Sidi-bel-Abbès, en 1961 (photo Bertrand Lassalle).



H-19A n° 838/AXF, de l'EA.ALAT, en 1964 (photo X, collection Michel Dejaut).



H-19A n° 854/AVD du GH N°2 de Sétif (photo X, collection Schneider).



H-19A n° 864/AVF du GH N° 2, vu en 1957 à 25 km au sud de Tébessa (photo Michel Lebreton)



H-19A n° 864/AVF du GH N°2 en 1959 (photo Gabriel Pons).



H-19A n° 864/AVF du GH N° 2, vu en 1960 à M'Sila (photo Jacques Buffet)

NUMEROS de construct s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
854 55-854 8 000 034	22/04/55	réception et livraison (marché n° 5316/54) GH N°2	AVD "Gascogne"
		IRAN AIA MB 01/12/58 12/03/59	
		IRAN AIA MB 04/07/61 21/10/61	
	../02/62	retour d'Algérie EA .ALAT 07/03/63	
		Versailles 11/09/64	
		IRAN Héli Service 15/10/64 02/04/65	
		Montauban 30/10/64 12/04/65	
		EA .ALAT 21/05/65 24/04/69	
		675 CRALAT 24/04/69	
		Montauban 25/11/69 01/10/70	
		retiré de la situation mensuelle le 01/07/70	
	22/09/70	réformé avec 601 heures de vol	
	17/04/70	DM 16318/DCMAT/ALAT/1, mise en place depuis Montauban Quartier général Frères à Lyon	
855 55-855 8 000 039	29/04/55	réception et livraison (marché n° 5316/54) GH N°2	AVE
		IRAN AIA MB 09/06/58 17/09/58	
		IRAN AIA MB 17/03/59 29/05/59	
		GH N°2 25/08/59)	
	../02/62	retour d'Algérie	
		Versailles 08/02/62	
		IRAN Héli Service 01/03/62 10/09/62	
		Dax 21/09/62	
		EA .ALAT 03/05/63 01/10/67	
		Montauban 18/10/67	
		IRAN Marignane 18/10/67 07/05/68	
		EA .ALAT 15/05/68	
		675 CRALAT 20/08/69	
		Montauban 05/11/69 04/10/71	
	05/09/72	réformé avec 1099 heures de vol CIT à Fréjus	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.

NUMEROS de construct	s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
864	55-864	28/04/55	premier vol	
8 000	036	10/05/55	réception et livraison (marché n° 5316/54)	F-SKVF
			GH N°1 11/05/55 28/05/55	
		24/05/55	départ pour Sétif via l'Espagne	
			GAOA N°3 29/05/55 01/07/55	
			GH N°2 01/07/55 02/10/58	AVF "Alsace"
			ERGM Chéragas convoyage le 02/10/58	
			IRAN AIA MB 02/10/58 10/02/59	
			ERGM Chéragas convoyage le 10/02/59	
			674 CRALAT 10/02/59 16/02/59	
			GH N°2 16/02/59 11/06/59	AVF
			674 CRALAT 11/06/59 26/10/59	
			GH N°2 26/10/59 25/04/61	AVF
			674 CRALAT 25/04/61 05/05/61	
			EA .ALAT 05/05/61 24/11/61	AXC
			IRAN AIA MB 27/11/61 20/04/62	
			ERGM Chéragas 20/04/62 07/05/62	MGV
			AIA MB 07/05/62 03/10/62	
			ERGM Chéragas 03/10/62 19/10/62	
			EA .ALAT 19/10/62	
		../03/63	départ d'Algérie	
			ERGM Montauban ../03/63 ../04/64	
			EA .ALAT ../04/64 13/03/67	AXC
			Montauban 13/03/67 14/03/67	
			IRAN Marignane 14/03/67 06/11/67	
			Montauban 06/11/67 18/12/67	
			EA .ALAT 18/12/67 21/08/69	AXC
			675 CRALAT 21/08/69 28/10/69	
			Montauban 28/10/69 02/06/71	MAV
		19/05/71	réformé avec 1156 heures de vol	
		02/06/71	cédé au Musée de l'Air (décision n° 21527/DCMAT/ALAT/1 du 19/05/71)	
			Musée de l'ALAT à Dax	AXC
865	55-865	05/05/55	réception et livraison (marché n° 5316/54)	
8 000	035	10/05/55	mise en service	
			GH N°1 ../05/55 28/05/55	
		24/05/55	part pour Sétif via l'Espagne	
			GH N°2 28/05/55	AVG
			IRAN AIA MB 26/11/58 09/03/59	
			EA .ALAT	AXI
			IRAN AIA MB 04/04/61 18/08/61	
		../03/63	retour d'Algérie	
			EA .ALAT 07/03/63	AXI
			Versailles 14/03/64	
			IRAN Héli Service 02/04/64 11/09/64	
			EA .ALAT 30/07/64 21/08/69	
			Montauban 05/11/69 01/10/70	
			retiré de la situation mensuelle le 01/07/70	
		22/09/70	réformé avec 834 heures de vol	
		17/04/70	DM 16318/DCMAT/ALAT/1, mise en place de la 672° CRALAT au Camp de Chambaran.	
866	55-866	13/05/55	réception et livraison (marché n° 5316/54)	
8 000	037		GH N°1 ../05/55 28/05/55	
		24/05/55	départ pour Sétif via l'Espagne	
			GH N°1 28/05/55	AVH
			IRAN AIA MB 13/01/59 07/04/59	
			GH N°2 23/05/59)	
			IRAN AIA MB 4e éch 15/06/59 10/03/60	
			GH N°2 (20/03/60)	
			IRAN AIA MB 4e éch 29/04/60 25/05/60	
		../03/62	départ d'Algérie	
			Versailles 19/09/62	
			EA .ALAT 02/05/63 15/05/68	
			675 CRALAT 21/05/68	
		15/01/69	réformé avec 868 heures de vol	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



H-19A n° 864/AVF du GH N° 2, vu en 1957 (photo Marcel Vervoort).



H-19A n° 864/AVF du GH N°2 en vol stationnaire pour la récupération de matériel au Chott el Hodna en 1958 (photo Jean-Claude Vincent).



H-19 n° 865/AVG du GH N° 2, vu à Tebessa (photo X, collection F. Savoie).



H19A n° 866/AVH du GH N° 2 de Sétif, en 1959 (photo Jean Coispeau).



Le même H19A n° 866/AVH du GH N° 2 de Sétif, (photo Alain Vaissière).

1 H-19A/HRS 1 EX-AERONAUTIQUE NAVALE

NUMEROS de construct s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
--------------------------------	-------------------------	--------------	------------------

Deux appareils achetés en septembre 1953. Bloqués en douane, le premier ne sera disponible qu'en 1955.

874	55-874	11/07/55	réception et livraison (marché n° 5316/54) 10S 58S-..	10S-27
		15/03/56	<i>accidenté à Djebel Akral.</i>	
		15/02/59	pris en compte par l'Armée de l'Air BE 725 15/02/59 16/11/59	F-SFUP 874 UP
			ARAA 624 16/11/59 05/02/60	
			BE 725 05/02/60	F-SFUP 874 UP
		30/10/61	<i>accidenté à Saint François de Salles.</i> Héli Service 30/01/62 02/08/62	
			EAA 601 02/08/62	
			<i>ordre de cession n° 51567/DCMAA/AM du 04/04/63</i>	
		17/05/63	pris en compte par l'ALAT EA. ALAT 27/05/63 11/12/67	
		12/01/67	<i>accidenté</i> 675 CRALAT IRAN Marignane 19/12/67	
			Montauban 27/02/69	
		20/02/69	réformé avec 903 heures de vol	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.

1 H-19B EX-ARMEE DE L'AIR

NUMEROS de construct s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
53-4408	09/07/55 13/07/55	livraison (avance sur commande de l'US Army) pris en compte par l'Armée de l'Air	
		<i>ordre de cession n° 558/EMAA/4 du 05/02/65</i>	
55408	18/02/65	pris en compte par l'ALAT	
	Montauban	19/02/65	
	1^{er} GALAT	02/07/65	
	Montauban	11/10/66	
	Sud Aviation	07/11/66	26/06/67
	Montauban		
	GALDIV 1	04/07/67	
	Toul	26/06/70	12/08/71
	18/02/72	réformé avec 714 heures de vol	
	09/06/71	<i>DM 24321/DCMAT/ALAT/1</i> , mise en place de l'ERM de Toul	
		CEC Pont-Saint-Vincent	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



Patrouille de H-19 du Galdiv 1, de Trèves (photo Philippe Jouannin).

2 H-19B/HRS 3 EX-ARMEE DE L'AIR

NUMEROS de construct	s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
1001	55-1001	23/11/56 28/12/56	réception (supplément marché n° 5688/55) pris en compte par l'Armée de l'Air EH 2	F-SFEI 1001 EI
			A.AMR 11/661 01/09/59 ordre de cession	
	551001	28/12/64	pris en compte par l'ALAT Montauban 13/03/65 premier vol 01/04/65 Montauban 22/02/66 ESAM 25/04/66 ../02/67 672 CRALAT 08/02/67 6° GALAT 07/09/69 31/07/70 GALCA 1 31/07/70 Toul GALCA 1 16/04/71 Toul 19/05/71 01/09/71	AOS
		18/02/72	réformé avec 551 heures de vol	
		09/06/71	DM 24321/DCMAT/ALAT/1, mise en place de l'ERM de Toul au camp de Mourmelon	
1012	55-1012	24/11/56 19/12/56	réception (supplément marché n° 5688/55) pris en compte par l'Armée de l'Air EH 2	F-SFEA 1012 EA 551012-HT
	551012	15/02/65	pris en compte par l'ALAT Montauban vol initial 19/02/65 GALDIV 3 10/06/65 6° GALAT 03/01/66 GALDIV 3 07/02/66 503° CRRM Héli Service 19/09/66 18/12/67 Montauban 10/08/66 18/12/67 672 CRALAT 19/01/68 6° GALAT 21/06/68 endommagé le 08/07/68 par un orage de grêle au parking à Nancy Toul 20/07/70 retiré de la situation mensuelle le 01/09/70	APX
		08/03/71	réformé avec 600 heures de vol mis en place au 150° RI à Verdun le 08/04/71	



Sikorsky H-19B n° 1001/AOS,. en 1966 au 13^e RDP à Dieuze. (photo Patrice Mildé) ;

12 H-19 D3 EX-ARMEE DE L'AIR

NUMEROS de construct s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
52-7603	06/07/55 13/07/55	livraison pris en compte par l'Armée de l'Air <i>ordre de cession n° 558/EMAA/4 du 05/02/65</i>	
55603	18/02/65 08/03/71	pris en compte par l'ALAT Montauban 19/02/65 Héli Service 18/02/65 21/08/65 GALDIV 3 26/10/65 Toul 03/07/70 28/04/71 retiré de la situation mensuelle le 01/09/70 réformé avec 560 heures de vol mis en place au 152 ^e RI à Colmar le 27/04/71	
52-7609	06/07/55 16/07/55	livraison pris en compte par l'Armée de l'Air <i>ordre de cession du 19/03/65</i>	
55609	29/03/65 18/02/72 09/06/71	pris en compte par l'ALAT Héli Service 26/03/65 09/11/65 Montauban 10/11/65 GALDIV 1 15/12/65 672 CRALAT 18/01/66 6^e GALAT 16/08/66 30/07/70 GALCA 1 30/07/70 16/04/71 Toul 16/04/71 09/11/71 réformé avec 600 heures de vol <i>DM 24321/DCMAT/ALAT/1, mise en place de l'ERM de Toul</i> GCR 601 Achern Camp de Mourmelon	AOM AOM
52-7611	07/07/55 13/07/55	livraison pris en compte par l'Armée de l'Air <i>ordre de cession du</i>	
55611	19/03/64 30/05/68	pris en compte par l'ALAT Héli Service 28/04/64 12/12/64 Montauban 14/01/65 6^e GALAT 19/01/65 26/07/65 672 CRALAT 10/07/65 Montauban 24/08/65 Héli Service 29/09/65 27/07/66 6^e GALAT 04/04/67 19/07/67 <i>accidenté le 19/07/67 au 4^e échelon. Posé d'urgence à Rhodes (57).</i> Marignane 04/09/67 Montauban	AOT
52-7615	08/07/55 13/07/55	livraison pris en compte par l'Armée de l'Air codé 27615	
55615	05/08/65 18/02/72	pris en compte par l'ALAT IRAN Héli Service 23/08/65 19/04/66 Montauban 28/04/66 GALDIV 1 29/04/67 Toul 03/06/70 GALCA 1 02/09/70 09/07/71 Toul 13/07/71 01/09/71 réformé avec 600 heures de vol Camp de Mailly	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.

NUMEROS de construct s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
52-7623	08/07/55 13/07/55	livraison pris en compte par l'Armée de l'Air ordre de cession n° 558/EMAA/4 du 05/02/65	
55623	18/02/65	pris en compte par l'ALAT Montauban IRAN Héli Service 18/02/65 22/07/65 Montauban 29/07/65 GALDIV 1 20/10/65 672 CRALAT 19/05/67 6° GALAT 07/06/67 18/02/70 672 CRALAT 18/02/70 Toul retiré de la situation mensuelle le 01/07/70	AOR
	17/12/70	réformé avec 701 heures de vol	
	17/04/70	DM 16318/DCMAT/ALAT/1, mise en place depuis la 672° CRALAT 30° GC à Lunéville	
55901 55-3180	27/09/55	arrivée des Etats-Unis (marché n° 5688/55 du 17/08/55)	
	27/01/56	pris en compte par l'Armée de l'Air	
55901	20/04/64	pris en compte par l'ALAT ESAM ../04/64 ../12/65 Montauban 18/12/66 IRAN Héli Service 31/01/66 24/08/66 Montauban 05/09/66 6° GALAT 28/10/66 13° RDP ? 15/11/66 GALDIV 3 07/06/67 endommagé le 08/07/68 par un orage de grêle au parking à Nancy Toul 01/07/70 GALCA 1 11/08/70 06/07/71 Montauban	
	18/02/72	réformé avec 865 heures de vol 603° GRC à Achern	
55902 55-3181	30/09/55	arrivée des Etats-Unis (marché n° 5688/55 du 17/08/55)	
	27/01/56	pris en compte par l'Armée de l'Air	
55902	26/04/65 20/05/65	pris en compte par l'ALAT Montauban vol initial IRAN Héli Service 20/05/65 23/12/65 GALDIV 3 03/02/66 Toul 02/07/70 25/06/71 manque fiche n°2	APY
	18/02/72	réformé avec 702 heures de vol (partiel)	
	09/06/71	DM 24321/DCMAT/ALAT/1, mise en place de l'ERM de Toul 13° RDP à Dieuze préservé en statique à Essey-les-Nancy	APY
905 55-3182	12/10/55	remonté par SNCASE à Buc (marché n° 5688/55 du 17/08/55)	
	20/01/56	pris en compte par l'Armée de l'Air	
55905	30/06/65	pris en compte par l'ALAT Montauban 29/06/65 GALDIV 1 30/09/65 IRAN Marignane 18/07/66 02/03/67 Montauban 10/03/67 GALDIV 3 11/04/67 17/12/69 672 CRALAT 17/12/69 Toul retiré de la situation mensuelle le 01/07/70	
	17/12/70	réformé avec 288 heures de vol	
	17/04/70	DM 16318/DCMAT/ALAT/1, mise en place depuis la 672° CRALAT 1 ^{er} RI à Sarrebourg	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.

NUMEROS de construct	s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
937	55-937	29/02/56 24/04/56	remonté par SNCASE à Buc (marché n° 5688/55 du 17/08/55) pris en compte par l'Armée de l'Air cédé à l'ALAT à compter du 13/04/65	
	55937	01/06/65	pris en compte par l'ALAT IRAN Héli Service 17/06/65 31/12/65 Montauban 11/01/66 GALDIV 1 11/01/66 503° CRRM 30/06/69 21/11/69 retiré de la situation mensuelle le 01/01/70 réformé avec 593 heures de vol CEC de Kehl	
		13/05/70		
948	55-948	14/03/56 28/06/56	remonté par SNCASE à Buc (marché n° 5688/55 du 17/08/55) pris en compte par l'Armée de l'Air ordre de cession n° 558/EMAA/4 du 05/02/65	
	55948	18/02/65	pris en compte par l'ALAT Montauban 18/02/65 IRAN Héli Service 18/02/65 25/10/65 GALDIV 1 02/11/65 12/01/68 672 CRALAT 22/01/68 28/04/69 retiré de la situation mensuelle le 01/04/69 réformé avec 383 heures de vol CEC de Givet	
		25/11/69		
957	55-957	29/03/56 22/05/56	remonté par SNCASE à Buc (marché n° 5688/55 du 17/08/55) pris en compte par l'Armée de l'Air	
	55957	30/07/64	pris en compte par l'ALAT IRAN Héli Service 27/07/64 23/02/65 Montauban 03/03/65 1^{er} GALAT 02/07/65 GALDIV 1 Nancy /08/68 672 CRALAT 27/11/69 Toul 07/07/70 retiré de la situation mensuelle le 01/09/70 réformé avec ... heures de vol mis en place au 60° RI à Lons-le-Saulnier le 23 mars 1971	
		08/03/71		
1049	55-1049	31/12/56 05/02/57	sortie d'usine réception (supplément marché n° 5688/55) livraison	
		21/02/57	pris en compte par l'Armée de l'Air	
	551049	05/08/65	pris en compte par l'ALAT Montauban 23/08/65 IRAN Héli Service 26/08/65 23/05/66 Montauban 26/05/66 6^e GALAT 08/06/66 GALDIV 1 14/03/67 Nancy ../08/68 Toul 03/06/70 GALCA 1 27/05/71 06/07/71 Toul 21/06/71 20/07/71 réformé avec 511 heures de vol 110° RI	
		18/02/72		

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.

6 H-19 D3 ALAT

NUMEROS de construct s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
968 55-968 8 000 120	15/06/56	réception et livraison (marché n° 5688/55 du 17/08/55)	
		IRAN AIA MB 23/03/59 15/07/59	
		GH N°2	AVS
		IRAN AIA MB 05/06/61 19/08/61	
	19/10/62	retour d'Algérie sur porte-avions "La Fayette"	
		ES .ALAT 19/10/62	AVS
		EA .ALAT 05/10/63	
		6° GALAT 10/03/64	
		Montauban 11/02/65	
		672 CRALAT 26/10/65	
		6° GALAT 05/11/65	
		672 CRALAT 16/03/67	
		GALDIV 3 29/05/67	
		503° CRRM 20/05/70	
		retiré de la situation mensuelle le 01/07/70	
17/12/70	réformé avec 1166 heures de vol		
17/04/70	DM 16318/DCMAT/ALAT/1, mise en place depuis la 503° CRRM de Fribourg 2/13° RDP à Langenargen		
969 55-969 8 000 121	15/06/56	réception et livraison (marché n° 5688/55 du 17/08/55)	
		IRAN AIA MB 26/05/59 28/10/59	
		IRAN AIA MB 02/11/61 28/02/62	
	19/10/62	retour d'Algérie sur porte-avions "La Fayette"	
		ES .ALAT 19/10/62	AVT
		Montauban 05/10/63	
		EA .ALAT 30/01/64	
		6° GALAT 31/01/64	AOT
		672 CRALAT 30/10/64	
		6° GALAT	
		<i>accidenté le 14/05/66</i>	
		IRAN AIA Marignane 18/07/66 04/10/67	
		Montauban 13/10/67	
		6° GALAT 20/10/67	AOT
		<i>endommagé le 08/07/68 par un orage de grêle au parking à Nancy</i>	
	672 CRALAT 14/11/68		
	GALDIV 3 29/01/69 24/06/70		
	Toul 24/06/70		
	GALCA 1 07/01/71 16/06/71		
	Toul 16/06/71 01/09/71		
18/02/72	réformé avec 892 heures de vol		
09/06/71	DM 24321/DCMAT/ALAT/1, mise en place de l'ERM de Toul Camp de Sissonne		
970 55-970 8 000 124	14/06/56	réception et livraison (marché n° 5688/55 du 17/08/55)	
		IRAN AIA MB 21/03/60 12/07/60	
		GH N°2	AVU
		IRAN AIA MB 4e éch 19/04/62 04/06/62	
	19/10/62	retour d'Algérie sur porte-avions "La Fayette"	
		ES .ALAT 19/10/62	AVU
		Versailles 21/05/63	
		672 CRALAT 31/01/64	
		6° GALAT 24/04/64	AOG
		672 CRALAT 05/11/65	
		GALDIV 1 18/01/66	
		672 CRALAT 09/07/69	
		retiré de la situation mensuelle le 01/07/70	
		Toul	
	17/12/70	réformé avec 822 heures de vol	
17/04/70	DM 16318/DCMAT/ALAT/1, mise en place depuis la 672° CRALAT 26° RI à Nancy		

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



Souk-Ahras en 1959, le H-19D3 n° 968/AVS du GH N°2 ((photo Georges Requin).



H-19D3 n° 969/AVT du GH N°2, vu à Batna (photo Joh Marriassouce).



H-19D3 n° 969/AOT du 6^e GALAT, de passage à Buc en 1965. (photo Christian Valadon).



Guelma, H-19D3 n° 970/AVU du GH N°2 en mai/août 1962 (photo Jean-Marie Subra).

NUMEROS de construct	s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
978	55-978	23/06/56	réception (marché n° 5688/55 du 17/08/55)	
8 000	122	28/06/56	mise en service	
			GH N°2	AVV
			IRAN AIA MB 19/02/60 24/05/60	
			IRAN Héli Service 17/07/62 21/12/62	
		../01/63	retour d'Algérie	
			ES .ALAT 03/01/63	AVV
			Montauban 05/10/63	
			EA .ALAT 30/01/64	
			6° GALAT 31/01/64	
			672 CRALAT 09/11/64	
			6° GALAT 16/06/65	AOM
			Montauban 15/11/66	
			IRAN Héli Service 15/12/66 27/10/67	
			Montauban 10/11/67	
			GALDIV 1 10/11/67	
			Toul 03/06/70	
			GALCA 1 16/06/71 06/07/71	
			Toul 20/07/71	
		18/02/72	réformé avec 568 heures de vol (partiel) 110° RI à Donaueschingen	
979	55-979	24/06/56	réception (marché n° 5688/55 du 17/08/55)	
8 000	123	29/06/56	mise en service	
			IRAN AIA MB 30/05/60 04/10/60	
			GH N°2 17/05/61	AVW
		19/10/62	retour d'Algérie sur porte-avions "La Fayette"	
			ES .ALAT 19/10/62	AVW
			Versailles 20/06/63	
			IRAN Héli Service 15/07/63 05/12/63	
			Montauban 10/12/63	
			672 CRALAT 30/01/64	
			6° GALAT 10/07/65	
			672 CRALAT 16/08/66	
			GALDIV 1 10/02/67	
			501° CRRM 05/06/68	
			81° CRRM	
		04/12/74	réformé avec 625 heures de vol	
980	55-980	16/07/56	réception (marché n° 5688/55 du 17/08/55)	
8 000	183	18/07/56	mise en service	
			GH N°2	VX
			IRAN AIA MB 17/11/59 02/03/60	
			GH N°2 20/04/60	AVX
			IRAN AIA MB 4e éch 24/06/60 04/08/60	
		19/10/62	retour d'Algérie sur porte-avions "La Fayette"	
			ES .ALAT 19/10/62	AVX
			Versailles 15/11/62	
			IRAN Héli Service 26/01/63 19/06/63	
			EA .ALAT 03/07/63	
			6° GALAT 31/01/64	
			672 CRALAT 06/06/65	
			GALDIV 3 21/10/65 29/01/69	
			503° CRRM 12/12/68	
			672 CRALAT 16/06/69	
		10/03/70	réformé avec 680 heures de vol CEC de Margival	

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



H-19D3 n° 978/AVV du GH N°2, vu en 1960 au poste du Hamma, sur le flanc sud du Hodna, près de Colbert (photo Pierre Lalannier).



Sikorsky H-19D3 n° 978/AOM au cours d'un largage de parachutistes du 13^e RDP au dessus de l'étang du Stock, entre Dieuze et Sarrebourg, le 19 juillet 1967 (photo Yves Broyer).



H-19D3 n°980/VX du GH N°2 (photo Didier Faure).

7 H-19 D3 EX-AERONAUTIQUE NAVALE

NUMEROS de construct s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
1084 55-1084	31/05/57 09/06/57 26/10/59 16/06/64	sortie d'usine réception (supplément marché n° 5688/55) pris en compte par la Marine pris en compte par l'Armée de l'Air pris en compte par l'ALAT Montauban 18/11/64 IRAN Héli Service 15/06/64 15/11/64 GALDIV 3 06/07/65 accidenté le 17/11/66 à 503 ^e CRRM 09/12/66 GALDIV 3	
	17/11/66	accidenté au 4 ^e échelon. Lors d'un vol de translation sur le terrain de Fribourg, l'appareil se couche sur le flan droit. reversé le 30/01/67	APW
	22/09/67	réformé avec 276 heures de vol	
1085 55-1085/57 24/07/57 25/09/59 01/06/65	réception (supplément marché n° 5688/55) pris en compte par la Marine pris en compte par l'Armée de l'Air cédé à l'ALAT le 13/04/65 pris en compte par l'ALAT Montauban (17/06/65) IRAN Héli Service 17/06/65 01/02/66 Montauban GALDIV 1 08/02/66 Nancy /08/68 Toul 26/06/70 16/03/71 retiré de la situation mensuelle le 01/09/70	
	08/03/71	réformé avec 444 heures de vol mis en place au 170 ^e RI à Epinal le 22 décembre 1970 Musée de l'ALAT à Dax	
1086 55-1086	17/08/57 24/08/57 30/09/59 21/11/64	sortie d'usine réception (supplément marché n° 5688/55) pris en compte par la Marine pris en compte par l'Armée de l'Air cédé à l'ALAT le 18/12/64 pris en compte par l'ALAT Montauban IRAN Héli Service <25/11/64 23/04/65 Montauban 21/11/64 GALDIV 1 02/07/65 Nancy /08/68 672 CRALAT 14/11/69 6^e GALAT 05/03/70 Toul 24/07/70 16/03/71 retiré de la situation mensuelle le 01/09/70	
	08/03/71	réformé avec 700 heures de vol mis en place au 23 ^e RI à Metz le 15 décembre 1970 Musée de l'ALAT à Dax (../04/96)	
1087 55-1087	30/04/57 21/07/57 24/07/57 25/09/59 15/10/64	sortie d'usine réception (supplément marché n° 5688/55) arrivée à Alger par le Dixmude pris en compte par la Marine pris en compte par l'Armée de l'Air pris en compte par l'ALAT Montauban IRAN Héli Service <24/11/64 24/05/65 Montauban 09/06/65 672 CRALAT 10/07/65 GALDIV 3 26/08/65 672 CRALAT 17/12/69 Toul (24/09/70) retiré de la situation mensuelle le 01/07/70	
	17/12/70	réformé avec 590 heures de vol	
	17/04/70	DM 16318/DCMAT/ALAT/1, mise en place depuis la 672 ^e CRALAT 27 ^e RI à Dijon	



17 novembre 1966, lors d'un vol de translation sur le terrain de Fribourg
 Le H-19-D3 n 1084/APW est accidenté au 4^e échelon l'appareil se couche sur le flan droit (photo Jean Davanne)..

NUMEROS de construct s/n	date de réception	OBSERVATIONS	IMMATRICULATIONS
1096 55-1096	25/05/57 24/07/57 11/10/60 15/03/65	sortie d'usine réception (supplément marché n° 5688/55) pris en compte par la Marine cédé le 05/10/60 pris en compte par l'Armée de l'Air <i>ordre de cession n° 1183/EMAA/4 du 09/03/65</i> pris en compte par l'ALAT Montauban vol initial le 17/03/65 Héli Service 13/05/65 15/11/65 Montauban 19/11/65 GALDIV 3 10/12/65 Toul 24/06/70 16/03/71 retiré de la situation mensuelle le 01/09/70 réformé avec 530 heures de vol mis en place au 94 ^e RI à Etain le 9 mars 1971	
1107 55-1107	../../57 24/07/57 11/10/60 22/03/65	réception (supplément marché n° 5688/55) pris en compte par la Marine cédé à l'Armée de l'Air le 05/10/60 pris en compte par l'Armée de l'Air <i>ordre de cession n° 1183/EMAA/4 du 09/03/65</i> pris en compte par l'ALAT Montauban vol initial le 24/03/65 GALDIV 1 16/09/65 <i>accidenté le 12/05/66</i>	CUR

Marignane 25/05/66 08/05/67 IRAN 4e éch
 Montauban 19/05/67
GALDIV 1 24/05/67
 Nancy ../08/68
 Toul 03/06/70 08/09/71
 18/02/72 réformé avec 536 heures de vol
 09/06/71 *DM 24321/DCMAT/ALAT/1*, mise en place de l'ERM de Toul
 Camp de Bitche

1108 55-1108 28/08/59 sortie d'usine réception (supplément marché n° 5688/55)
 24/07/57 pris en compte par la Marine
 25/09/59 pris en compte par l'Armée de l'Air
 23/03/64 pris en compte par l'ALAT
 IRAN Hélicoptère Service <20/03/64 30/07/64
 672 CRALAT 29/07/64
GALDIV 3 21/05/65 18/12/69
 503^e CRRM (01/02/70)
 retiré de la situation mensuelle le 01/02/70
 13/05/70 réformé avec 745 heures de vol
 17/04/70 *DM 16318/DCMAT/ALAT/1*, mise en place depuis la 503^e CRRM de Fribourg
 CEC de Vieux-Brisach

Après un passage en entretien majeur (EMJ), auparavant IRAN, le potentiel de l'appareil repart à zéro.



Sikorsky H-19D3 n°1107/CUR, du Galdiv 1, de Trèves, accidenté le 12 mai 1966, dans la région d'Ulm (photo Philippe Desqueyroux).

Galerie photos



Juillet 1958, le lieutenant Robert Garnier pose à Telerhma devant le H-19A n° ???/AVD du GH N°2 de Sétif. A noter, sur le capot moteur, l'inscription « CHAMPAGNE » (photo Robert Garnier).



H-19A n° 864/AXC, de l'EA.ALAT à Sidi-bel-Abbès, en 1961, équipé pour le VSV (photo Bertrand Lassalle).



H-19A n° 865/AXI de l'EA ALAT de Sidi-Bel-Abbès, en 1961, équipé pour le VSV (photo Christian Puech).



H-19D3 n°979/AVW du GH N°2 à Sétif, en 1961 (photo Jean-Pierre Meyer).



H-19D3 n° 980/AVX du GH N°2 de Sétif. (photo Pierre Tabart).



Sikorsky H-19 (APZ, au premier plan) du Galdiv 3, de Baden, en 1963 (photo André Chauvière).



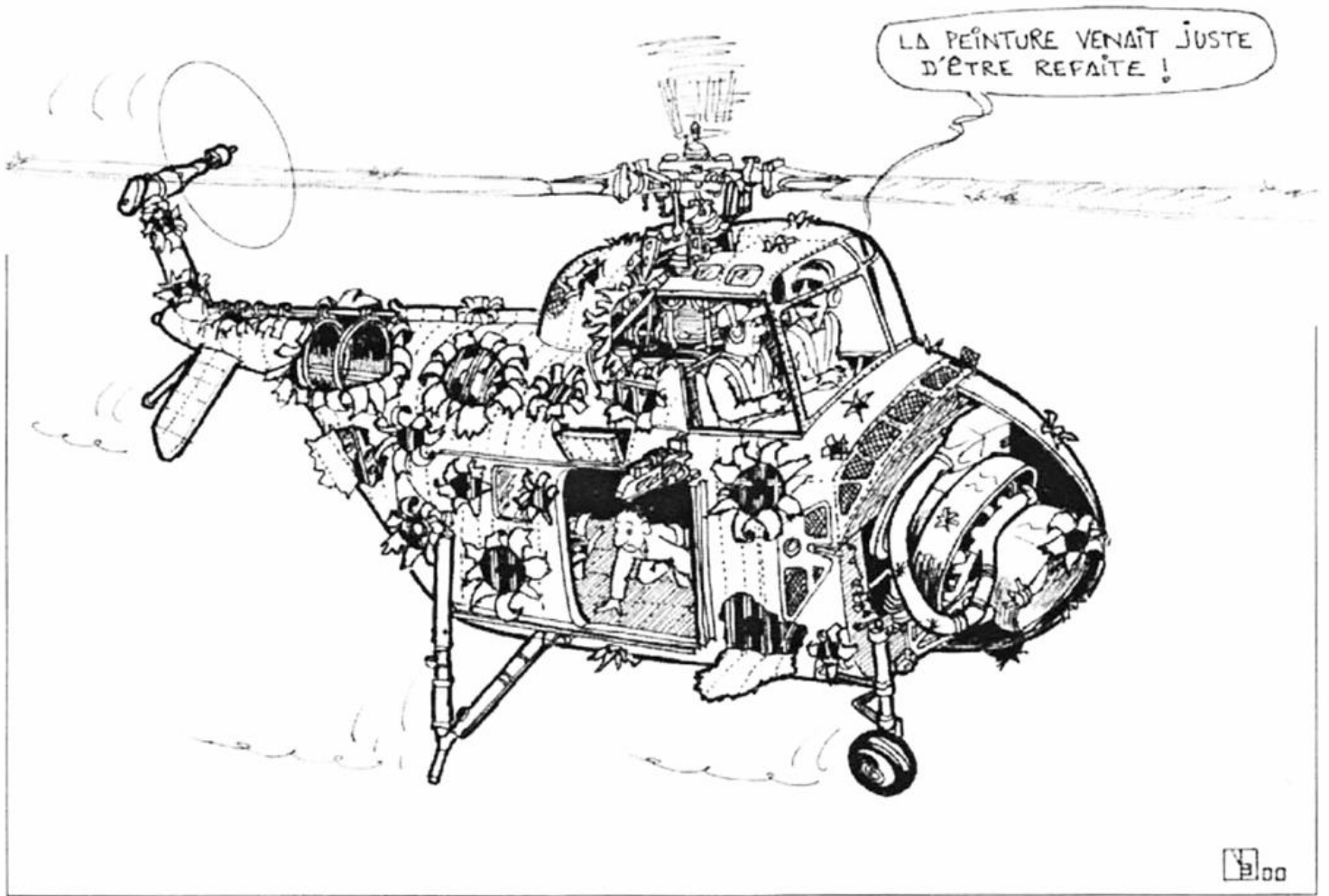
H-19A codé BAB de l'EA.ALAT de Sidi-bel-Abbès (photo Patrice Weiss).



H-19A codé BAN de l'EA.ALAT de Sidi-bel-Abbès, vu à Thiersville, en Algérie, en 1958 (photo X, collection Vaucelle).



*H-19 du Galdiv 1, de Trèves, queue coupée, suite au cri venant d'un passager "oh la ligne".
Reflexe malheureux du pilote , manche au ventre, alors que la ligne passait en dessous. (Philippe Jouannin).*



Caricatures d'Yves Le Bec.

