

Emmanuel Bosc et Christian Malcros

LES AERONEFS DE L'ALAT (VOLUME 19)

Vertol H-21C "Workhorse"

La "Banane Volante" en service dans l'ALAT



Un groupe de Vertol H-21C, du GH N°2, survolant la cote près de Djidjelli en 1961 (photo Jean Gomanne).



Publication gratuite – vente interdite
Reproduction autorisée

Amis Internautes,

Ce dossier est le dix-neuvième 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 nous signaler toute erreur possible ou omission. Je recherche des photos de "Banane" en service dans l'ALAT ou la Marine, mais aussi des insignes pour compléter ma collection, contactez moi !

Cet ouvrage a vu le jour grâce à la collaboration précieuse d'Emmanuel BOSCH, spécialiste incontesté du Vertol en service en France.

Merci aussi 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 ajouts de Marc BONAS, de Jean-Pierre CABRAY et de Dominique ROOSENS sur les données techniques et les numérotations.

Bien cordialement.

Christian MALCROS

christianmalcros@yahoo.fr

www.alat.fr

Parus

01 Nord 3400 Norbarbe
03 Sikorsky S-55/H-19
05 Piper L-21B et BM
07 Piper PA-22 Tripacer
09 SCAN NC-856 Norvigie
11 Nord 3202
13 Agusta-Bell 47G-2
15 Cessna L-19E suite
17 Piper L-18C

02 Max-Holste MH-1521 Broussard
04 Westland WS-55 Whirlwind
06 Stampe SV-4
08 Sud Aviation SA-318C Alouette II
10 Hiller UH-12
12 Agusta-Bell 47G-1
14 Cessna L-19E
16 SO-1221 Djinn
18 Alouette II

A paraître prochainement

20 SE-3160 Alouette III

Pour commander un ancien n°, envoyez-moi votre adresse e-mail avec la mention du fascicule recherché à : christianmalcros@yahoo.fr

Bibliographie

L'ALAT en AFN, par Alain Crosnier et Pierre Jarrige, Editions Alain Crosnier, 2010.

Trait d'Union, mars 1973, n°28, Neuf pages, liste de production.

Air Fan, n°55, mai 1983, par René Bail. Sur les bananes de la Royale. Douze pages.

Hélicoptères et commandos-MARINE en Algérie, par René Bail. Lavauzelle, avril 1983.

Aviation Magazine, n° 215.

Bleu couleur de ciel, par André Chauvière, chez l'auteur. Les souvenirs d'un pilote de Banane au GH N°2.

Le vent sur les tisons, par Roland Jeanjean, chez Lacour. Vécu d'un pilote d'hélicoptère au GH N°2, en Algérie.

Les Vertol H-21C dans l'ALAT



Parking du GH N°2 à Sétif en octobre 1962, avec pas moins d'une trentaine de H-21C (photo Francis Fontaine).

Pour le maintien de l'ordre en Algérie, au besoin d'observation s'est rapidement ajouté celui de la mobilité. Les hélicoptères cargo vont assurer le soutien et la mobilité de l'infanterie, lui donnant ainsi la possibilité d'évoluer dans la troisième dimension, les appareils légers assurant de leur côté les évacuations sanitaires. Le GH N°2 de Sétif prend en charge ces missions avec ses Westland et ses Sikorsky pour le transport lourd et quelques Bell pour les évacuations sanitaires. Devant l'insuffisance des moyens matériels, le chef de bataillon Crespin, commandant le GH N°2, cherche une solution et porte son choix, contraint et forcé, sur le Vertol H-21C, car "l'on" a fait comprendre à l'ALAT que le Sikorsky H-34 n'était pas pour elle. Conçu par les Américains pour servir sur les porte-avions, donc au niveau de la mer, le H-21 n'est pas vraiment adapté aux tâches qui lui sont confiées, ses performances maximales ne peuvent que difficilement s'adapter aux 1000 mètres d'altitude de la base de Sétif. Mais il n'y a pas d'autres hélicoptères cargo disponibles rapidement sur le marché et le choix de Crespin est aussi conditionné par la rapidité de décision. Il veut absolument devancer l'armée de l'air qui souhaite s'assurer la maîtrise des moyens en la matière.

Ainsi, il y aura une commande totale par l'ALAT de 100 exemplaires en deux tranches de 50 appareils (*première tranche: marché n° 3635/56; deuxième tranche: marché n° 6327/56*). Huit hélicoptères supplémentaires ont été fournis à pour compenser de nombreux problèmes mécaniques.

Tous sont du type H-21C, y compris les cinq appareils H-21B prélevés sur les stocks de l'USAF et les deux V.42B et remis au standard H-21C.

Les quatorze premiers appareils ont été pris sur les chaînes de Vertol et portent donc un numéro de constructeur visible (148 à 161). Car d'autres H-21C de la commande française porteront un Vertol Number non visible.

De même, tous auront un Serial Number USAF à l'exception des deux V.42B, issus d'une commande civile et, en plus, certains appareils français arboreront un code Matériel.



Vertol H-21C du GH N°2 stationnés à Redjas (photo Eric Charlot).

Les FR31 et FR32 (c/n 329 et 330) sont en fait des Vertol V.42B, version VIP aménagés pour le transport de passagers, puis reconvertis en H-21C.

Cinq appareils sont prêtés par l'USAF (FR 46 à FR 50), prélevés sur stock et remis au standard H-21C chez Vertol à Morton en Pennsylvanie. Officiellement, les Etats-Unis n'avaient pas le droit de nous prêter des appareils pour le maintien de l'ordre en Algérie, le remboursement de l'USAF se fera en prélevant cinq appareils sur les chaînes de Vertol.

Deux des nombreux points faibles de la Banane Volante, surnom attribué au H-21C, dû à sa forme, sont soulignés par Roland Jeanjean.

Ses pales sont très fragiles. Recouvertes de contreplaqué entoilé, collé sur des entretoises de bois, un simple caillou peut les transpercer. Un exemple, le bouton ornant la casquette des mécaniciens a dû être supprimé. Aspirée par le souffle du rotor, la casquette s'envolait, et son bouton perforait alors les pales. Le colonel Crespin, conscient de ce problème, se fit prêter par Vertol un jeu de pales métalliques qui furent expérimentés sur la FR54. Malheureusement, ces pales furent à l'origine de la destruction de la machine et les Bananes françaises restèrent donc, jusqu'à la fin, avec leurs pales en bois.

Autre point faible de la Banane, ses trains d'atterrissage. Ils sont souvent endommagés sur les terrains rocailleux, car du fait de sa puissance limitée, l'appareil peine à marquer le stationnaire et doit souvent garder une petite composante de vitesse horizontale : si par malheur la train principal vient à toucher un obstacle le bras de levier arrache le train. Le pilote se retrouve alors dans une situation délicate. Il ne peut poser l'appareil sans que celui-ci ne se couche. Du coup, les rotors risquent d'éclater en touchant le sol, de détruire par les efforts engendrés les Boîtes de Transmission Principale et les pales tordues peuvent éventrer la cellule. De plus les fixations du train sont juste en-dessous du réservoir structurel, leur arrachement conduisait souvent à une fuite de carburant fortement inflammable se

vaporisant à une dangereuse proximité des conduits d'échappement du moteur, déclenchant ainsi la possibilité d'un incendie, avec une grosse probabilité d'explosion. Heureusement, des mécaniciens débrouillards, confrontés à cette situation, eurent l'idée de confectionner, dans une ravine, une sorte de berceau avec une consolidation de pierres. Devant le succès total de l'expérience, ordre fut donné à tous les détachements de l'ALAT du Constantinois de s'équiper de ses réceptacles, qui furent poétiquement baptisés "berceaux de crash". Les vestiges d'un berceau de ce type étaient encore visibles en 2001 sur le terrain de Rennes-Saint Jacques, principale base des Bananes en métropole après leur retour d'Algérie.

Les appareils de la seconde série sont légèrement différents de leurs homologues de la première commande : les trains principaux et auxiliaires sont carénés, le moteur adopte un ventilateur à flux lent et comporte une amélioration de l'arrivée d'air du carburateur. De plus, toutes les tubulures souples sont en Téflon. L'appareil tête de cette nouvelle série est la FR51 et, de ce fait, sera la seule machine à ne jamais connaître l'Algérie car elle restera en France pour étudier toutes les modifications à apporter à ses petites sœurs.

Enfin, pour les appareils disposant d'un treuil, un rétroviseur est installé sur le cockpit.

Les premiers exemplaires sont perçus à Alger le 5 juin 1956, les derniers sont interdits de vol et retirés du service en 1972. A leur arrivée au port d'Alger, aussitôt mis en état de vol, les appareils partaient à l'AIA d'Alger Maison-Blanche afin d'y recevoir équipement radio, sonde altimétrique et leur immatriculation. Puis, ils regagnaient leurs unités d'affectation, Sétif pour le GH N°2 ou bien Sidi-bel-Abbès, pour l'EA.ALAT.



Départ des H-21C de Sétif pour La Sénia et La Réghaïa, en octobre/novembre 1962 (photo Jean-Claude Maillot).



H-21C regroupés à Valence-Chabeuil avant la démolition (photo Jacques Barraquier).



16 H-21C du 14^e GALAT, furent embarqués le 14 janvier 1964 à bord du porte-avions "Arromanches" à Mers-el-Kébir, destination Toulon où ils arrivent le 15. Les "Banane" ont toutes leurs ouvertures calfeutrées pour se protéger de la salinité de l'air marin et leurs pales enlevées (photo (photo Yves Gelebart).

Toutes les Banane firent au moins un passage en Algérie, sauf une, la FR51 comme on l'a vu. Le GH N°2 en fut le plus grand utilisateur, allant juste à compter 68 appareils en service en octobre/novembre 1961. Déployés au sein des détachements d'intervention d'hélicoptères (DIH), créés en 1957, qui deviennent, le 11 février 1960, escadrilles d'hélicoptères opérationnelles (EHO): EHO 1 (bleu) à Redjas, EHO 2 (rouge) à Djidjelli, EHO 3 (jaune) à Tébessa, EHO 4 (vert) à Guelma, par scission EHO n°2, et EHO 5 (noir) à El Milia, par scission EHO n°3.



Insignes du G H N°2 et de l'EHO 5

Essais d'armement des Vertol H-21C de l'ALAT

par Emmanuel BOSC

Un petit retour en arrière s'impose. Nous sommes en 1955, en Algérie. Les "Evènements" ont commencé en 1954, depuis la Toussaint plus exactement.

Les hélicoptères commencent à peine à faire leur apparition sur ce théâtre d'opération après celui d'Indochine. On ne parle alors même pas d'armer nos appareils, l'Armée de Terre se bat déjà pour faire admettre à l'Armée de l'Air, qui en doute, qu'elle a la capacité de piloter les cargos lourds qui vont commencer à arriver l'année suivante. Pour l'instant, même si certains ont déjà posé les jalons d'un possible armement de nos appareils, et ce dès l'Indochine (cf "Les hélicoptères en Indochine. Enseignements-Perspectives" par le chef de bataillon Crespin, commandant le GFHTI, le Groupement des Formations d'Hélicoptères Terre en Indochine), ils sont regardés dans les Etats-majors avec condescendance, amusement et parfois avec "index sur la tempe".

C'est dans cet état d'esprit que se déroule un événement d'apparence anodin mais qui va donner un grand coup de pied dans la fourmilière! Nous sommes en novembre 1955 au cœur des Aurès, en Algérie. Une opération jusqu'ici classique, le décor, une guitoune PC et, à côté, un Bell 47 du GH N°2 gréé en EVASAN avec ses deux brancards latéraux. Dans l'après-midi, une petite unité d'infanterie se fait méchamment accrocher. L'affaire se présente mal : les rebelles tiennent la crête, l'aviation ne peut intervenir à cause de la météo déplorable. Seule ressource, une intervention par la terre soit, au bas mot, quatre heures de mise en place mais, dans quatre heures, il fera nuit... C'est alors que, dans tous les esprits, surgit en même temps l'Idée : le Bell !

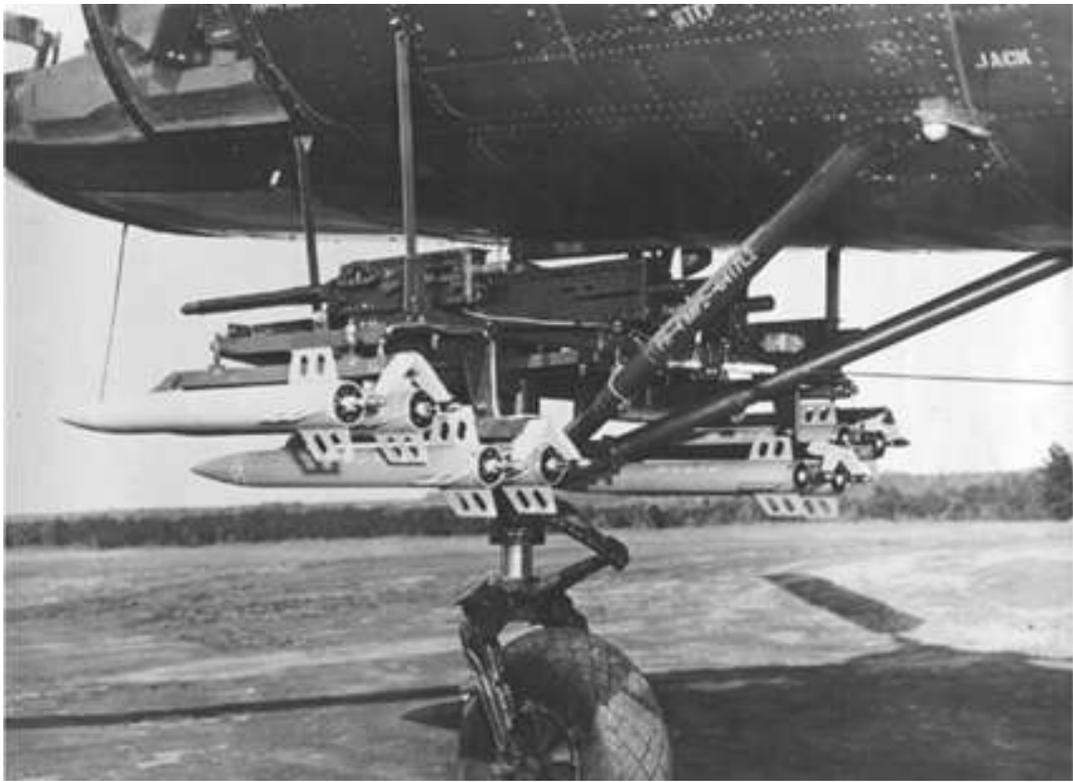
Le pilote calcula rapidement qu'à cette altitude il pourrait porter deux hommes avec leur armement. Deux volontaires furent choisis parmi les Légionnaires et aussitôt dit, aussitôt fait, ils furent sanglés sur les brancards du Bell, leurs FM pointés vers l'avant. Vingt minutes plus tard, étonnés d'essuyer des coups directs venus du ciel, les rebelles décrochaient de leur position. L'hélicoptère armé venait de faire la preuve de son utilité mais beaucoup de chemin restait à parcourir.

Fort de cette expérience et grâce à l'obstination de quelques hommes dans toutes les armées (chef de bataillon Crespin dans l'ALAT, lieutenant-colonel Brunet dans l'Armée de l'Air, lieutenant de vaisseau Babot dans la Marine) et malgré la complète opposition des état-majors parisiens, particulièrement celui de l'Armée de l'Air, les premiers essais furent entrepris quasiment dans la clandestinité, dès 1957. Il y a eu ainsi plusieurs types d'armement montés et essayé sur les H-21 de l'ALAT.

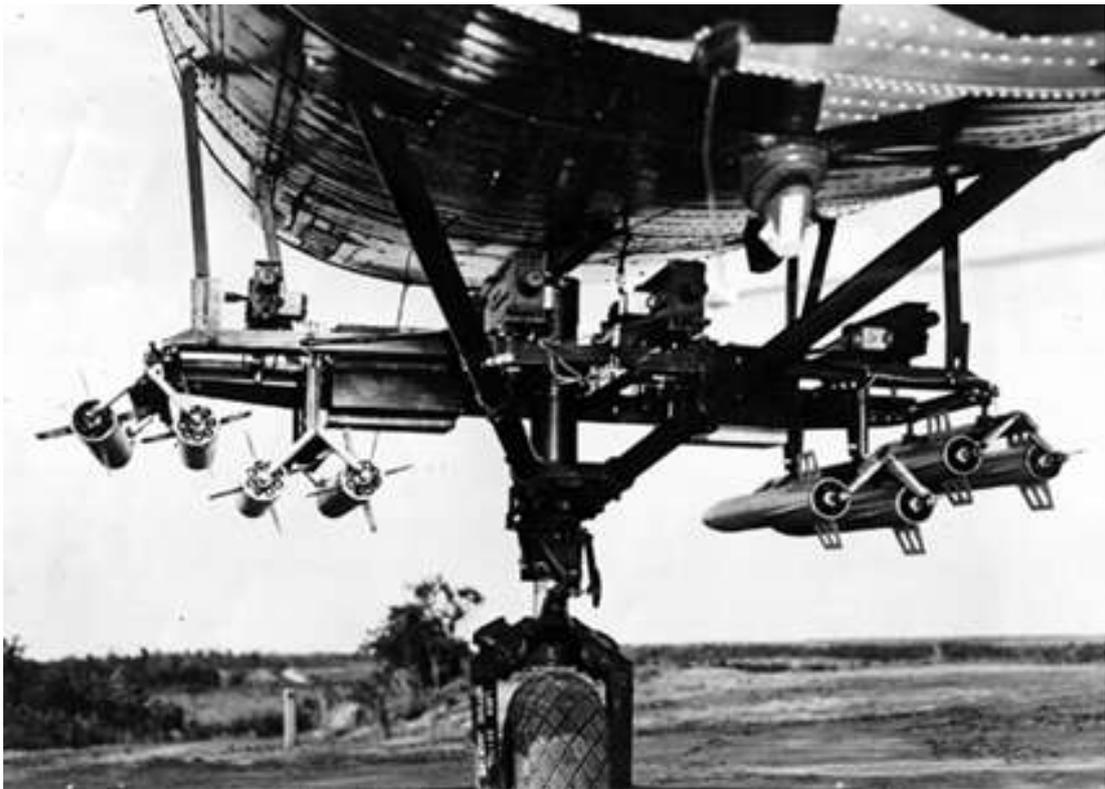
En effet, l'aggravation des pertes durant les héliportages conduisit l'état-major du GH N°2, avec l'aide de la société Vertol, à faire procéder à des expérimentations à la fin de 1957. Les bonnes relations que lieutenant-colonel Crespin entretenait avec Vertol permirent la fourniture d'un bâti-support déjà testé par l'US Army. De même, la société détacha à Sétif un ingénieur, Mr Willetts, pour suivre les essais.

Le bâti fourni au GH N°2 comportait deux mitrailleuses de 0.30 (7,62 mm), deux de 0.50 (12,7mm) et deux lance-roquettes Oerlikon de 8 mm à 8 alvéoles.

Quatre campagnes d'essais eurent lieu au GH N°2 durant l'année 1958 pour valider et mettre au point les armements et leur méthode de tir.



*Deux vues d'un bâti expérimenté par l'US Army vue le 23 avril 1957.
On note la présence de deux mitrailleuse de 0.30, 2 de 0.50 ainsi que huit roquettes HVAR.
Le modèle fourni au GH N°2 était légèrement différent (photo X, via Emmanuel Bosc).*



1^{ère} expérimentation : février 1958

A partir du bâti US les expérimentateurs-bricoleurs du GH N°2 montèrent sur le train avant du H-21 deux mitrailleuses de 0.30 (7,62 mm) et deux lance-roquettes Matra 122 à sept alvéoles. Les deux mitrailleuses de 0.50 (12,7 mm) avaient été supprimées faute d'amortisseurs appropriés. Les lance-roquettes Matra avaient remplacé les Oerlikon indisponibles en France via des lance-bombes Alkan fixés sur le bâti par des cornières !



Le premier bâti du GH N°2 vue lors du chargement des roquettes Matra à l'occasion des premiers tirs le 14 février 1958 (photo X, via Emmanuel Bosc).

De nombreux essais eurent lieu durant tout le mois de février 1958 permettant de mettre au point les différentes phases de tir mais aussi de tester la résistance du bâti. Cependant tout cela sentait le bricolage car il ne fallait pas modifier les éléments prêtés.

Les containers Matra étaient prévus pour sept roquettes mais certains accidents (criques ou cassures de la grille de fermeture arrière) conduisirent les utilisateurs à condamner l'alvéole 1. L'emplacement dédié aux deux mitrailleuses de 12,7 mm de chaque côté de la jambe de train, non montées, devait être utilisé pour deux 7,62 supplémentaires qui ne furent finalement pas utilisées.



Les premiers tirs des roquettes Matra de 68 mm au sol ... (photo X, via Emmanuel Bosc).



... puis en vol le 14 février 1958 (photo X, via Emmanuel Bosc).

2^{ème} expérimentation : avril 1958

En avril 1958 fut essayée une deuxième version de cet armement. Reprenant toujours l'esprit du bâti US il s'en différenciait par l'implantation des containers des roquettes désormais sur les points prévus pour l'emport des réservoirs supplémentaires à mi-fuselage via divers supports dont des lance-bombes Alkan. Seules les deux mitrailleuses de 7,62 restaient sur le train avant. On pouvait trouver soit des lance-roquettes Matra 116 à 19 alvéoles de 68 mm, soit des Matra 181 à 18 alvéoles de 37 mm ou des Matra 361 à 36 alvéoles de 37 mm.



Vue de l'implantation des mitrailleuses de 0.30 sur le train avant des H-21 pendant l'expérimentation d'avril 1958 (photo X, via Emmanuel Bosc).



Chargement d'une roquette de 68 mm dans un container Matra 116, lors de l'expérimentation d'avril 1958. On note la pièce rectangulaire blanche permettant l'adaptation entre le support de réservoir supplémentaire du H-21 et le lance-bombe Alkan auquel est fixé le panier. Ce montage ne sera pas retenu dans la version définitive (photo X, via Emmanuel Bosc).

3^{ème} expérimentation : mai 1958

Dans la foulée de l'expérimentation précédente apparaît en mai 1958 le montage quasi définitif qui sera utilisé sur les H-21 du GH N°2. En effet, les mécaniciens développent un bâti spécifique réalisé au GH N°2 et portant deux containers SAMM 410 contenant chacun deux mitrailleuses AA52 de 7,5 mm (alimentés par 250 cartouches), identiques à ceux portés par les avions T-6G. La présence, sur la base de Sétif-Aïn-Arnâ, fief du GH N°2, d'une unité de T-6G de l'Armée de l'Air n'est peut-être pas étrangère à ce choix... On pouvait encore trouver avec ce montage soit des lance-roquettes Matra 116 à 19 alvéoles de 68 mm, soit des Matra 181 à 18 alvéoles de 37 mm ou des Matra 361 à 36 alvéoles de 37 mm, toujours fixé sur les supports de réservoirs supplémentaires.



*Tir au sol à partir des containers SAMM 410
à deux mitrailleuses de 7,5 mm lors des expérimentations de mai 1958.
Notez le support de panier de roquette à droite (photo GE.ALAT).*

En décembre 1958 est finalement adopté le montage définitif pour les H-21 : il comprend les deux containers SAMM 410 décrits précédemment ainsi que le montage unique de deux paniers Matra 116 à 19 alvéoles de 68 mm fixés sur des supports spécifiques. Les essais conduits au GH N°2 avaient prouvé la validité du concept et tous reconnaissent au couple H-21/armement à tir axial une formidable puissance de feu. Cependant, beaucoup de choses conduisirent à l'abandon de l'armement sur H-21. Deux en particulier :

- le même type d'armement pouvait être, et fut, monté sur Alouette II, appareil plus léger et plus maniable que le H-21. De plus, cela libérait un cargo plus utile ailleurs;
- en initiant le concept de cargo lourd d'appui l'ALAT remettait en cause les prérogatives de l'Armée de l'Air.

Ainsi le Major Général des Armées interdisait à l'ALAT d'employer des appareils armés en prétextant que les H-34 "Pirate" de l'Armée de l'Air étaient disponibles. En fait, "on" mettait en cause la capacité de l'ALAT à délivrer un appui-feu...



*Le montage définitif adopté pour les H-21 de l'ALAT,
ici sur l'appareil n° FR44/BED, à Valence, le 2 décembre 1958.
Notez sur le bras support des containers SAMM sur le train avant le carénage
fermant la forme en goutte d'eau du container, cet élément n'existant pas sur les T-6G
où le container était monté affleurant sur l'intrados de l'aile.
Le personnage à gauche est le capitaine Cannet, futur général commandant l'ALAT (photo GE.ALAT).*

Malgré tout, l'armement des H-21 fut utilisé à de nombreuses reprises avant son interdiction et son montage sur les Alouettes II et on peut s'accorder sur le fait qu'il a épargné de nombreuses vies humaines en permettant des héliportages plus sûrs.

Il y eu sept appareils équipés pour l'emport de l'armement. Ces équipements comportaient, outre les bâtis vus plus haut, un ensemble de câblage permettant le tir des mitrailleuses et des roquettes via les circuits de treuil et de cargo-sling ainsi que des collimateurs pour la visée. Les pilotes pouvaient ainsi tirer sans lâcher le manche cyclique en utilisant la palette de commande de treuil (roquettes) ou le bouton d'armement du cargo-sling (mitrailleuses). Ces sept appareils étaient les FR 07, 29, 30, 34, 35 et 44 (oui, ça fait six, mais lorsque la FR07 est partie en visite IRAN le 10 mai 1959 l'armement fut monté sur la FR93). Deux appareils furent détruits sur accident et non remplacés : FR29 le 10 juillet 1959 et FR35 le 11 août 1959.



Vue rapprochée montrant le montage définitif des paniers MATRA 116 à 19 alvéoles de 68 mm. On note la présence des renforts obliques de réglage en jaune (photo Pierre Gultzoff).



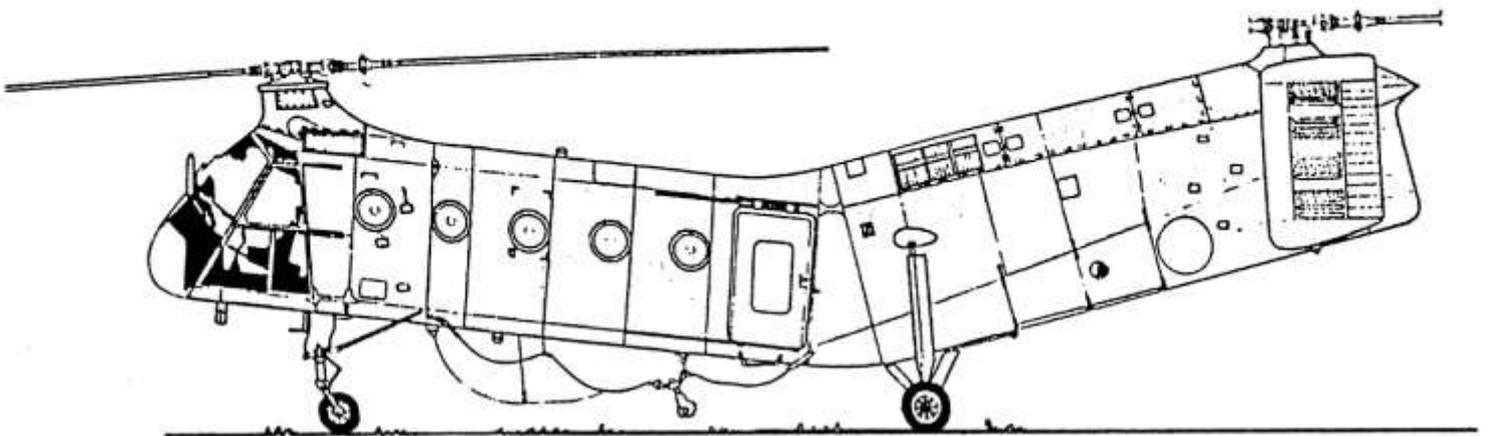
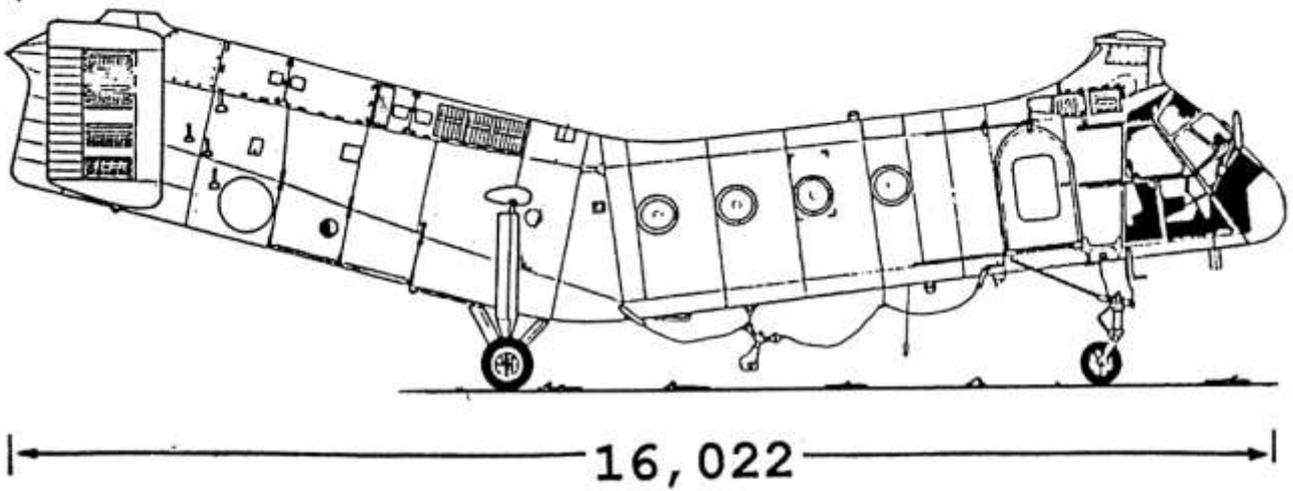
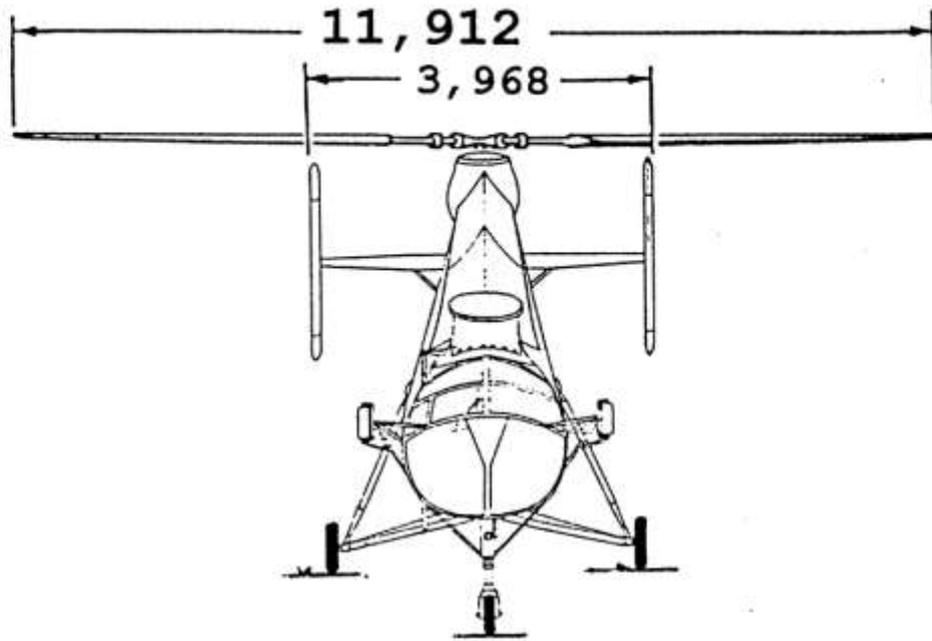
La planche de bord d'un H-21 armé montrant le collimateur installé à gauche de la planche de bord ainsi que les interrupteurs spécifiques à cet usage installés sous le poste radio HF de communication avec les troupes au sol (photo X, via E. Bosc).

A noter également qu'en parallèle de ces expérimentations d'armement à tir axial s'est ajouté des tests concernant le tir d'une mitrailleuse de 7,62 depuis la porte avant droite, expérience mise de côté à cause des risques pour le rotor avant mais aussi parce que l'ordre de tir échappait au commandant de bord. Ce type de montage sera repris mi-1959 par la Marine qui équipera un de ses H-21 d'un affût GHAN 60-A portant un canon MG151-20 de 20 mm. Ce montage sera de nouveau expérimenté au GH N°2 au début des années 60 avant d'être normalisé dans l'ALAT avec un affût SAMM 450, bien que fort peu utilisé sur H-21.

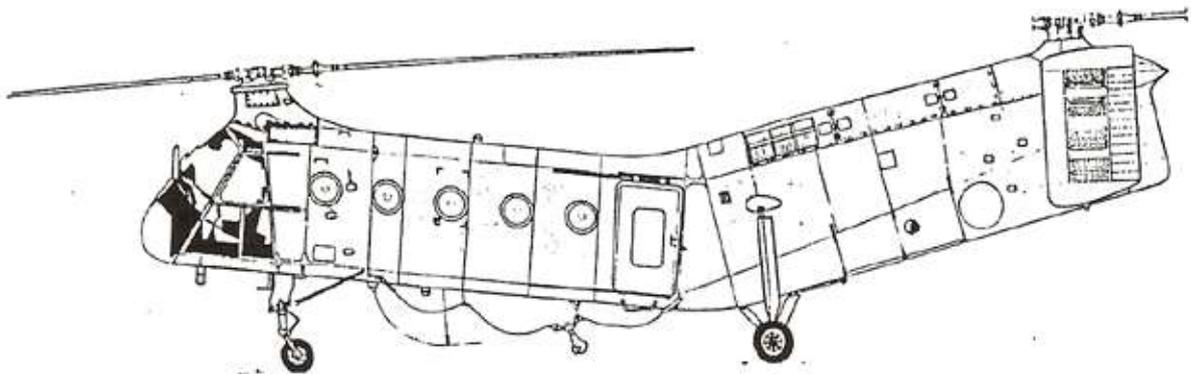
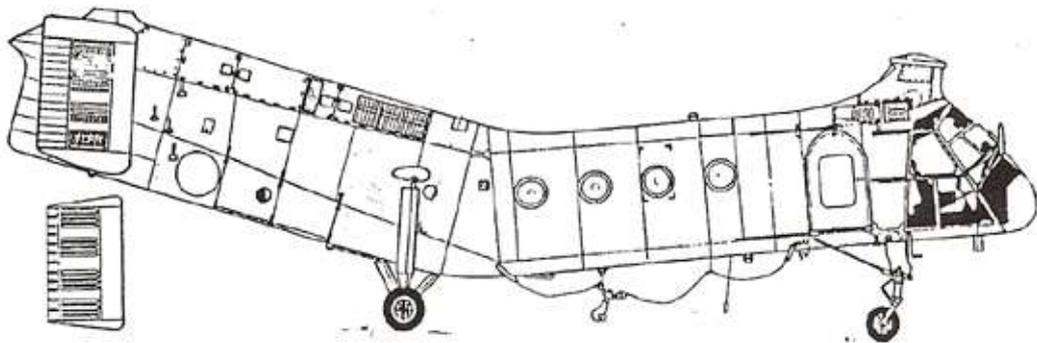
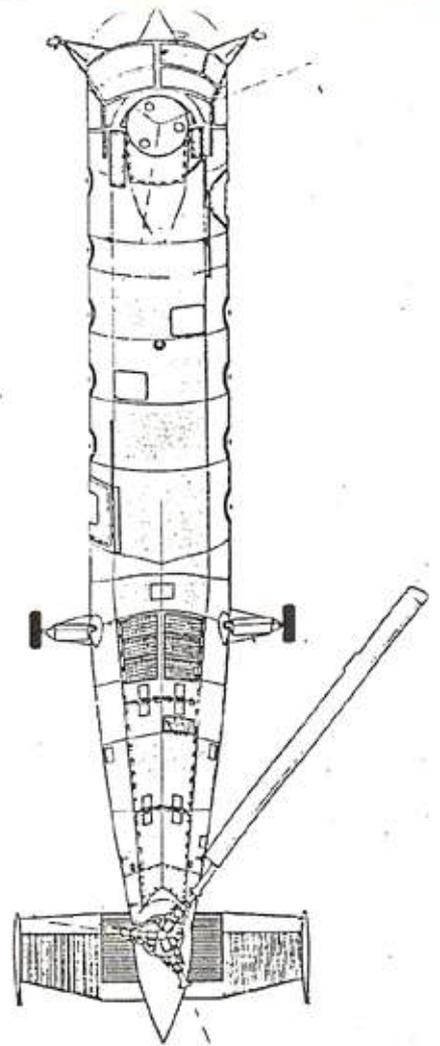
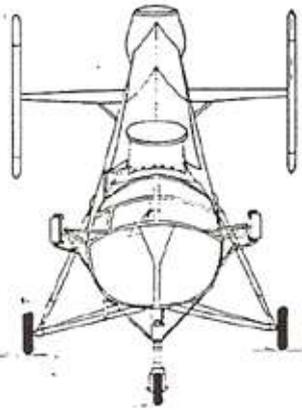
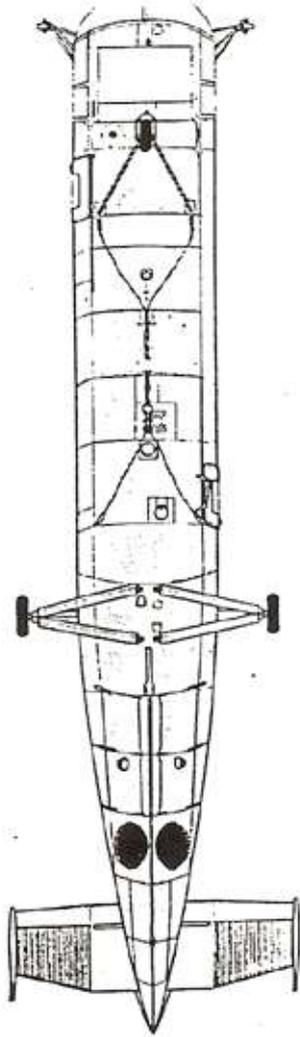


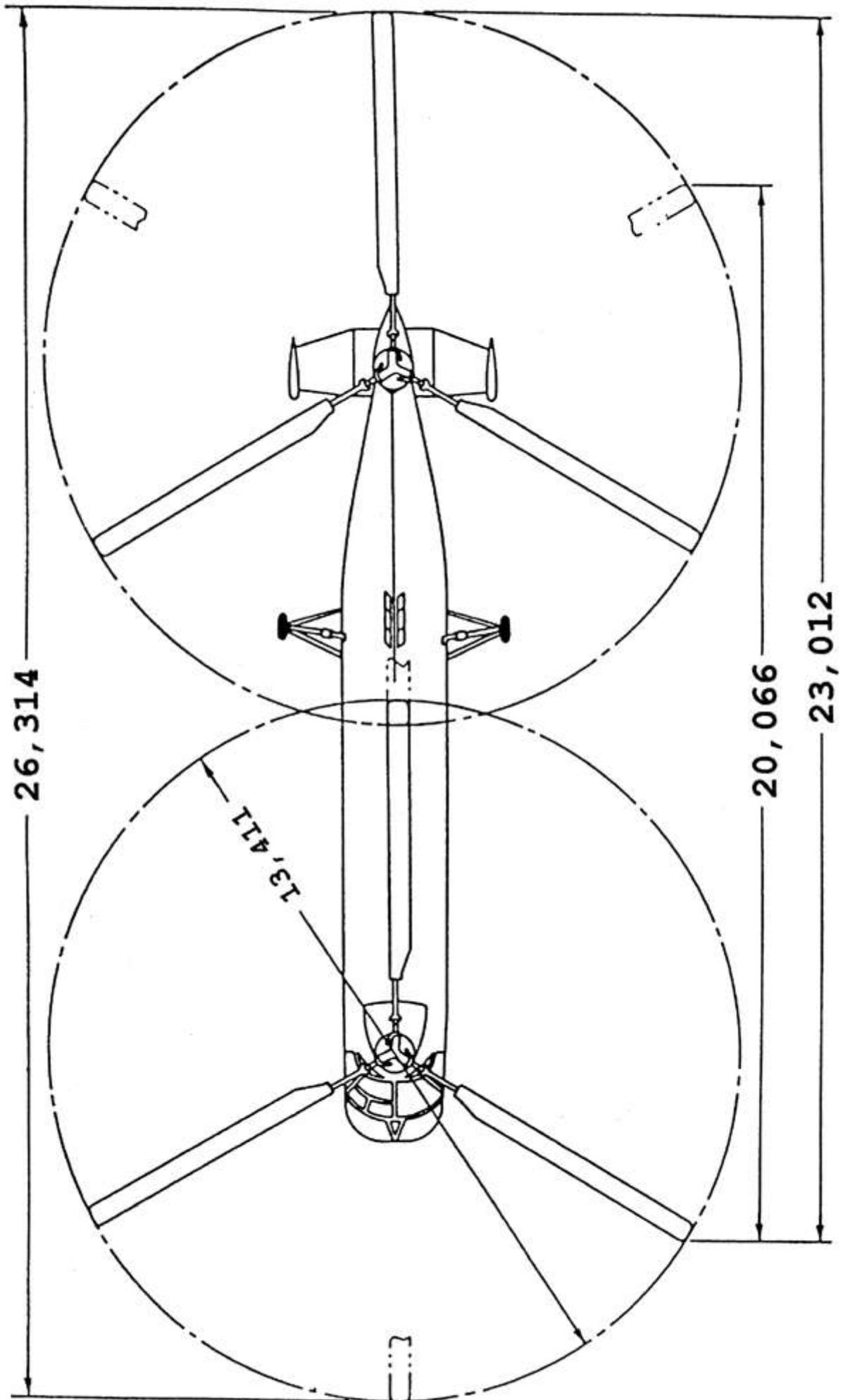
Photo extraite d'une notice d'utilisation de l'affût SAMM 450 montrant le tir de sabord au canon de 20 mm dans l'ALAT (photo X, via Emmanuel Bosc).

Plans trois vues H-21C



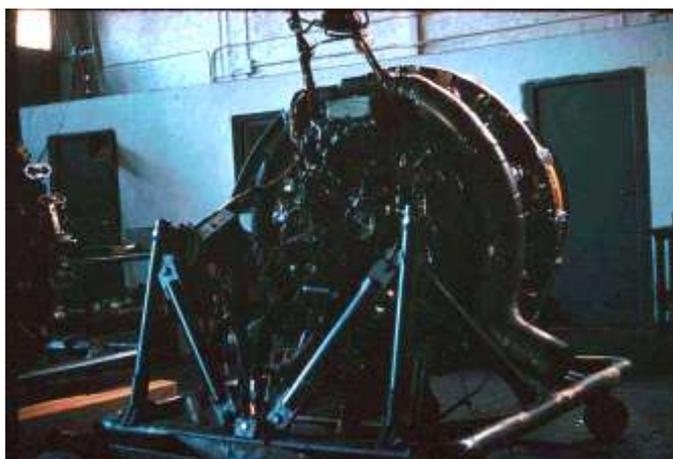
VERTOL





Données techniques

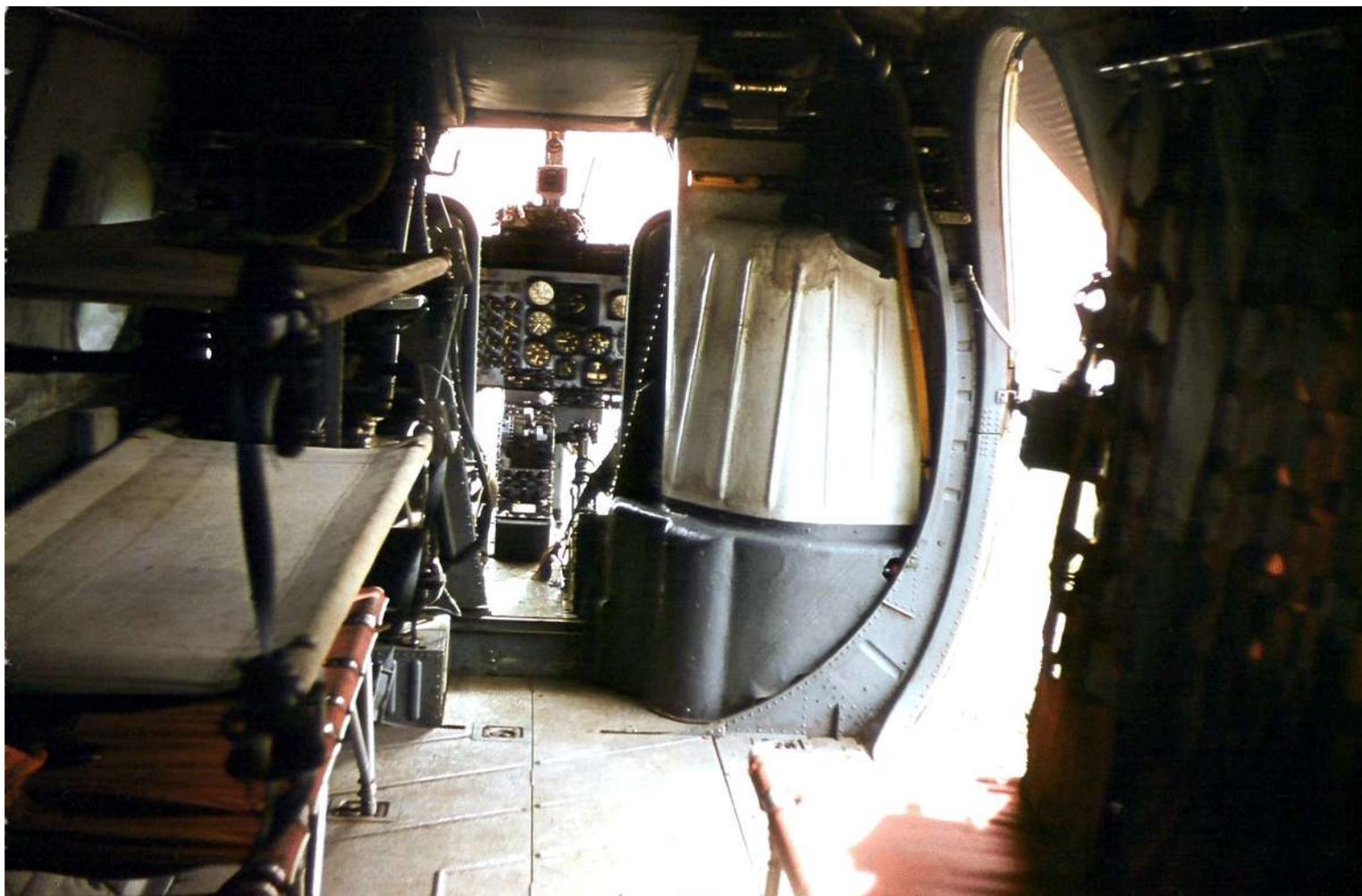
caractéristiques	hélicoptère cargo lourd, birotor.			
dimensions	longueur hors tout, rotor tournant: 26,314 mètres. longueur hors tout, pales repliées: 16,02 mètres. largeur hors tout, pales repliées: 3,96 mètres. hauteur hors tout: 4,70 mètres. diamètre rotor principal (tripales): 13,411 mètres.			
masses	masse à vide équipé: 3,630 tonnes. charge utile : 2,404,tonnes masse totale maximum: 6,810 tonnes.			
équipage	pilote: 1, copilote: 1, mécanicien:1.			
armement	voir ci-dessus			
dimension aire d'atterrissage	carré de 50 mètres, aucun obstacle sur 200 mètres dans la direction des vents dominants.			
radio	I & II	III	IV	V
	VHF: ARC12 28v	TRAP 6A ou 23H	TRAP 6A ou 23H	TRAP 6
	HF: ANPRC 10 AFR	TRAP 10AFR	TRAP 18D	TRAP 18
	TB:	ANAIC 10	TFAP 10	TFAP 10
	RC: RII A 28 v	NRAN 5K	NRAN 5K	NRAN 5
	ampli:	QRAA 5A et 6A		
	tripleur:	QRAX 2A		
	sonde:	NRAS 2F	NRAS 5A	NRAS 2
	trafic Infra:	AN GRR9		
	homing:	HF AD26		
performances	vitesse maximale au niveau de la mer: 210 km/h vitesse de croisière au niveau de la mer: 145 km/h. vitesse ascensionnelle: 4,6 m/s. plafond pratique : 2880 m autonomie en vol de croisière normale, au niveau de la mer: 2,45 heures. autonomie en régime économique, au niveau de la mer: 3 heures (+30'). distance franchissable au niveau de la mer: 645 km.			
missions	transport de personnel: équipage plus 20 passagers assis. évacuation sanitaire: équipage plus 8 à 12 civières. transport de fret: 800 à 1500 kilos. charge en cargo sling: 1500 kilos.			
carburants	essence: 100/130-F18. lubrifiant: DE100 ou AIR 3560. capacité réservoirs: 1800 litres. consommation: 302 litres/heure.			
motorisation	1 Wright R 1820-103 Cyclone de 1425 cv à 2700 tours/mn.			



Moteur Wright déposé sur son berceau pour une révision (photo Pierre Gulzgoff).



Tableau de bord de Banane (photo Pierre Gultzgoff).



Intérieur de Banane équipée de civières, à Sétif en 1961 (photo Jean Gomanne).



Autre vue de l'intérieur d'une Banane (photo Pierre Gultzoff).



Intérieur de Banane en 1961 (photo Christian Puech).

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

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
en service	11	53	72	87	93	89	85	83	81	79
	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
en service	78	69	35	28	15	0	0	0	0	0

Sources : DCM/ALAT.



L'EHO2 du GH N°2 détachée à Djidjelli, en février 1962 (photo André Chauvières).



Sortie de maintenance à Chéragas pour ce H-21C (photo Christian Puech).

Peintures et marquages

avec l'aide de Marc Bonas et d'Emmanuel Bosc

TYPE 1

Les premiers exemplaires reçus avaient une livrée aluminium.



FR04/AD en 1956 (photo Pierre Tabart).

Marques de nationalités Cocardes bleu, blanc, rouge (bleu à l'intérieur) entourées d'une bande jaune, de part et d'autre du fuselage après le point d'attache de l'atterrisseur arrière et sous les entrées d'air.

Cocarde inférieure ayant son centre sur l'axe du fuselage, à 500 millimètres en arrière de la ligne d'articulation des biellettes de l'atterrisseur avant.

Indicatif d'appel Groupe de deux lettres, puis de trois lettres, de couleur noire situé à l'extérieur de chaque dérive, dans sa partie inférieure, et ayant son centre à l'intersection de l'axe vertical.

Numéro de cellule Peint en noir, au dessus de l'indicatif d'appel, sur la partie supérieure de chaque dérive, les chiffres étant également répartis de part et d'autre de l'axe vertical de ces dérives. L'ensemble numéro de cellule et indicatif d'appel représente, en hauteur, la moitié de celle de la dérive.



FR03/AAC en opération, le 17 avril 1957, dans la région d'Ain Dalhia (photo X).

TYPE 2

Les appareils sont peints en kaki foncé.



FR27/BEB. A noter, le c/n sur l'avant de la Banane (photo X, collection Christian Malcros).

Marques de nationalités ?

Indicatif d'appel Groupe de trois lettres de couleur blanche situé à l'extérieur de chaque dérive, dans sa partie inférieure, et ayant son centre à l'intersection de l'axe vertical.

Numéro de cellule Peint en blanc, puis ne jaune, au dessus de l'indicatif d'appel, sur la partie supérieure de chaque dérive, les chiffres étant également répartis de part et d'autre de l'axe vertical de ces dérives. L'ensemble numéro de cellule et indicatif d'appel représente, en hauteur, la moitié de celle de la dérive.

Un certain nombre d'appareils portent le sigle GH2, formant un rond, peint en blanc sur le fuselage après le point d'attache de l'atterrisseur arrière et sous les entrées d'air.

L'insigne du GH N°2, peint en couleur, figure aussi parfois du côté droit du fuselage, entre la porte et le premier hublot, surmonté d'une devise écrite en lettres gothiques disposées en arc de cercle et peinte en blanc ("Aide toi le ciel t'aidera", "Ne pas subir", ...).



FR85/ARA, portant la devise "Plutôt Mourir que Déshonorer" (photo Didier Faure).

TYPE 3

Les appareils sont peints en kaki foncé.



FR46/BGD, le 26 avril 1961 à Sétif (photo Bernard Chenel).

Marques de nationalités Cocardes bleu, blanc, rouge (bleu à l'intérieur) entourées d'une bande jaune :

une cocarde à l'extérieur de chaque dérive et ayant son centre à l'intersection des axes (vertical et horizontal) de la dérive;

une cocarde inférieure ayant son centre sur l'axe du fuselage, à 500 millimètres en arrière de la ligne d'articulation des biellettes de l'atterrisseur avant.

Indicatif d'appel Groupe de trois lettres de couleur blanche situé de chaque côté du fuselage, la base des lettres se trouvant dans le prolongement du rail inférieur de la porte, la première lettre (ou la dernière pour le côté droit) se trouvant à l'aplomb de l'axe de symétrie des deux premiers hublots.

Numéro de cellule Peint en blanc sur un rectangle noir à l'extérieur, sous la cocarde, sur la partie inférieure de chaque dérive, les lettres et les chiffres étant également répartis de part et d'autre de l'axe vertical de ces dérives.

L'insigne de l'ALAT est peint en blanc au dessus de la cocarde sur la partie supérieure de chaque dérive.

Un certain nombre d'appareils portent, uniquement du côté droit, le sigle GH2, formant un rond, peint en blanc sur le fuselage après le point d'attache de l'atterrisseur arrière et sous les entrées d'air.

L'insigne du GH N°2, peint en couleur, figure aussi parfois du côté droit du fuselage, entre la porte et le premier hublot, surmonté d'une devise écrite en lettres gothiques disposées en arc de cercle et peinte en blanc ("Aide toi le ciel t'aidera", "Ne pas subir", ...).

TYPE 4



FR65/AAQ du GALAT 15 (photo X, collection Christian Malcros).

Le 6 avril 1965, une note du service du Matériel précise la disposition des marquages et la peinture retenue pour les aéronefs de l'ALAT au titre du PLT. La couleur est le vert armée P 50 teinte de référence 2420 HRI (haute réflectivité infrarouge).

Marques de nationalités Cocardes bleu, blanc, rouge (bleu à l'intérieur) entourées d'une bande jaune de 2 centimètres d'épaisseur. Les diamètres des circonférences séparant les bandes de couleurs différentes sont: $D/3 - 2D/3$ et D avec D ayant une valeur de 30 centimètres. La disposition retenue pour le Vertol H-21C est la suivante:

une cocarde à l'extérieur de chaque dérive et ayant son centre à l'intersection des axes (vertical et horizontal) de la dérive;

une cocarde inférieure ayant son centre sur l'axe du fuselage, à 500 millimètres en arrière de la ligne d'articulation des biellettes de l'atterrisseur avant.

Indicatif d'appel Groupe de trois lettres de couleur blanche d'une hauteur de 220 millimètres, écartées entre elles de 40 millimètres et ayant une largeur de jambage de 40 millimètres.

Sur les Vertol H-21C, il sera situé de chaque côté du fuselage, la base des lettres se trouvant dans le prolongement du rail inférieur de la porte, la première lettre (ou la dernière pour le côté droit) se trouvant à l'aplomb de l'axe de symétrie des deux premiers hublots.

Numéro de cellule A l'extérieur et à la partie inférieure de chaque dérive, les lettres et les chiffres étant également répartis de part et d'autre de l'axe vertical de ces dérives. Le numéro, peint en noir, doit avoir une hauteur de 40 millimètres, une largeur maximale de chiffre ou de lettre de 30 millimètres pour un jambage de 9,5 millimètres. L'écartement entre les signes est de 15 millimètres

Aucun insigne ni inscriptions diverses (ALAT, unité, grande unité, constructeur, type d'aéronef, etc...) ne doivent figurer sur les appareils.

L'intérieur des cellules, à l'exclusion du tableau de bord et des marquages particuliers (issue de secours, ...), sera dorénavant peint en bleu nuit mat P 50 (référence 3712-01-035).

Les pales de rotor conservent leurs couleurs précédentes:

extrados et intrados noir mat (référence 3712-01-039), l'extrémité de l'extrados est rouge (référence 3712-01-016), suivie d'une bande blanche de 20 centimètres (référence 3712-01-005) puis d'une bande rouge de dimension égale.

Appareils de la MARINE

avec l'aide d'Emmanuel Bosc

Dix appareils sont en dotation à la flottille 31F, mais avec ceux prêtés par l'ALAT, ce sont pas moins de vingt H-21 qui ont porté les couleurs de l'Aéronavale. Stationnés à Sétif, avec le GH N°2, ils portent une décoration spécifique pour se différencier. Cinq types de peinture et de marquages se distinguent avec parfois de légères variations à l'intérieur d'un type.

TYPE 1 (juin à septembre/octobre 1956)

Les premiers exemplaires reçus ont une livrée aluminium.

Marques de nationalité : Grosses cocardes Marine bleu, blanc, rouge (bleu à l'intérieur) à ancre de marine noire entourées d'une bande jaune, de part et d'autre du fuselage après le point d'attache de l'atterrisseur arrière et sous les entrées d'air. Cocarde inférieure ayant son centre sur l'axe du fuselage, à 500 millimètres en arrière de la ligne d'articulation des biellettes de l'atterrisseur avant.

Indicatif d'appel : Groupe de deux lettres de couleur noire situé à l'extérieur de chaque dérive, dans sa partie inférieure, et ayant son centre à l'intersection de l'axe vertical.

Numéro de cellule : Peint en noir, au dessus de l'indicatif d'appel, sur la partie supérieure de chaque dérive, les chiffres étant également répartis de part et d'autre de l'axe vertical de ces dérives. L'ensemble numéro de cellule et indicatif d'appel représente, en hauteur, la moitié de celle de la dérive.

Marquage "MARINE" : Peint en noir, centré dessous les deuxièmes et troisièmes hublots en partant de l'avant de l'appareil.

TYPE 2 (octobre 1956)

Livrée bleu marine pour la première machine livrée directement à la flottille 31F, le 2 octobre 1956.

Marques de nationalité : Grosses cocardes Marine bleu, blanc, rouge (bleu à l'intérieur) à ancre de marine noire entourées d'une bande jaune, de part et d'autre du fuselage après le point d'attache de l'atterrisseur arrière et sous les entrées d'air. Cocarde inférieure ayant son centre sur l'axe du fuselage, à 500 millimètres en arrière de la ligne d'articulation des biellettes de l'atterrisseur avant.

Indicatif d'appel : ??

Numéro de cellule : Peint en blanc sur chaque dérive, les chiffres étant également répartis de part et d'autre de l'axe vertical de ces dérives.

Marquage "MARINE" : Peint en blanc, centré dessous les deuxièmes et troisièmes hublots en partant de l'avant de l'appareil.

TYPE 3 (novembre/décembre 1956)

Livrée aluminium.



FR49/B (photo X, collection Christian Malcros).

Marques de nationalité : Grosses cocardes Marine bleu, blanc, rouge (bleu à l'intérieur) à ancre de marine noire entourées d'une bande jaune, de part et d'autre du fuselage après le point d'attache de l'atterrisseur arrière et sous les entrées d'air. Cocarde inférieure ayant son centre sur l'axe du fuselage, à 500 millimètres en arrière de la ligne d'articulation des biellettes de l'atterrisseur avant.

Indicatif d'appel : Une seule lettre de couleur noire situé à l'extérieur de chaque dérive, dans sa partie inférieure, et ayant son centre à l'intersection de l'axe vertical.

Numéro de cellule : Peint en noir, au dessus de l'indicatif d'appel, sur la partie supérieure de chaque dérive, les chiffres étant également répartis de part et d'autre de l'axe vertical de ces dérives. L'ensemble numéro de cellule et indicatif d'appel représente, en hauteur, la moitié de celle de la dérive.
Rappel du numéro d'appareil dans la flottille peint sur le nez.

Marquage "MARINE" : Peint en noir, centré dessous les deuxièmes et troisièmes hublots en partant de l'avant de l'appareil.

TYPE 4

Les appareils sont peints en bleu marine.



FR15/C (photo X, collection Alain Crosnier).

Marques de nationalité : Grosses cocardes Marine bleu, blanc, rouge (bleu à l'intérieur) à ancre de marine noire entourées d'une bande jaune, de part et d'autre du fuselage après le point d'attache de l'atterrisseur arrière et sous les entrées d'air. Cocarde inférieure ayant son centre sur l'axe du fuselage, à 500 millimètres en arrière de la ligne d'articulation des biellettes de l'atterrisseur avant.

Indicatif d'appel : Une lettre de couleur blanche situé à l'extérieur de chaque dérive, dans sa partie inférieure, et ayant son centre à l'intersection de l'axe vertical.

Numéro de cellule : Peint en blanc, au dessus de l'indicatif d'appel, sur la partie supérieure de chaque dérive, les chiffres étant également répartis de part et d'autre de l'axe vertical de ces dérives.

L'ensemble numéro de cellule et indicatif d'appel représente, en hauteur, la moitié de celle de la dérive.

Rappel du numéro d'appareil dans la flottille peint en blanc sur le nez (exemple : 9 pour le 31F.9).

Marquage "MARINE" : Peint en blanc, centré dessous les deuxièmes et troisièmes hublots en partant de l'avant de l'appareil.

TYPE 5

Les appareils sont peints en bleu marine.



FR7/31F-2 En 1959 (photo Hugues Preys).

Marques de nationalité : Elles ne figurent plus. Les cocardes constituaient d'excellentes cibles, visibles de loin, elles sont donc supprimées et remplacées sur le fuselage par la marquage de la flottille en rouge (exemple : 31F.9).

Indicatif d'appel : Supprimé.

Numéro de cellule : Peint en rouge, au milieu de chaque dérive, les chiffres étant également répartis de part et d'autre de l'axe vertical de ces dérives.

Rappel du numéro d'appareil dans la flottille peint en rouge sur le nez (exemple : 9 pour le 31F.9).

Marquage "MARINE" : Le marquage blanc constituait un excellent point à viser, mettant en danger la sécurité de l'appareil et de ses occupants. Il est donc supprimé et remplacé par deux ancres rouges entrecroisées placées à l'arrière du poste de pilotage, conservant ainsi la spécificité "Marine" de l'appareil.

Immatriculations des H21

par Emmanuel Bosc



Alignement à Tarbes des aéronefs du 40^e GALAT, avec les Banane au premier plan (photo Ange Baggioni)

Le principe de l'immatriculation des H-21 a pour base le code OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) qui sert pour quasiment tous les aéronefs dans le monde et qui est toujours en service de nos jours. Il est à noter que les tranches de codes affectés à l'ALAT sont toujours en service et que certaines immatriculations utilisées sur les H-21 volent encore actuellement.

Les H-21 ont été, comme tous les appareils de l'ALAT, immatriculés dans des séries correspondant aux unités qui les utilisaient. Ainsi, un appareil quittant une unité perdait son immatriculation pour en prendre une autre dans sa nouvelle affectation. De même, les appareils pouvaient utiliser des immatriculations provisoires, soit des unités du Matériel, soit celles des unités de convoyage.

Le système utilise une série de cinq lettres ou chiffres et fonctionne dans le cas qui nous occupe de la manière suivante :

- 1^{re} lettre : **F** soit la lettre correspondant à la France (**F**rench)
- 2^e lettre : **M** soit la lettre indiquant le caractère militaire de l'aéronef (**M**ilitary)
- 3^e lettre : elle indique le corps d'appartenance de l'aéronef
- 4^e lettre : elle indique l'unité d'appartenance de l'aéronef
- 5^e lettre : c'est la lettre individuelle de l'aéronef

Ainsi, le H-21 immatriculé (F-M) B.A.D est le 4^e H-21C de l'EA.ALAT. Les deux premières lettres entre parenthèses le sont car elles n'étaient pas portées sur les appareils, seuls apparaissaient les trois dernières (sauf à l'EA.ALAT lorsque celle-ci était à Sidi-bel-Abbès où n'apparaissaient alors que les deux dernières).



*Un cas d'espèce qui évoque les problèmes de la recherche historique : vue du H-21 codé **A.A.M** prise courant 1957 (indicatif à 3 lettres). Or la FR 48, porteuse initiale de cet indicatif, s'est crashée en novembre 1956 et a été réformée. Quant à sa remplaçante, elle ne sera livrée qu'en juin 1958 : quelle est donc cette machine.... ?*



Insigne du GH N°2 et devise peinte sur le fuselage du H-21 n° FR34 codé AAW (marquage type 2), vu à Kenchela en 1958 (photo Pierre Bregerie)

Colonel Marceau Crespin



(photo X, collection Jean Nevers).

Impossible d'évoquer la Banane et le GH N°2 sans parler du colonel Marceau Crespin.

La chance du GH N°2, en plus de la volonté du Comalat, le général Paul Lejay, a été d'avoir le chef de bataillon Marceau Crespin comme patron. Né le 26 juillet 1915, à Chirac, en Lozère, c'est une force de la nature. Sportif accompli, c'est aussi un meneur d'homme charismatique à la silhouette trapue d'un paysan lozérien. "J'aurais aimé être braconnier dans mon pays qui est si sauvage" aime t'il déclarer. Doté d'une intelligence remarquable, il scrute d'un regard aigu ses interlocuteurs et s'adresse à eux avec l'accent rocailleux du Sud-Ouest. Adjudant en 1944, il gravit tous les échelons de la hiérarchie jusqu'au grade de lieutenant-colonel en participant à toutes les campagnes, dont celles d'Europe avec le 11^e Choc. Il pratique tous les sports avec bonheur et a participé à de grands rallyes automobiles, dont le premier rallye Alger - Le Cap, en janvier 1951. Il crée et commande en Indochine le GFHATI, du 28 décembre 1953 au 28 avril 1955. Exigeant avec ses subordonnés, il sait être diplomate et manoeuvre habilement lors de la gestation du GH N°2, avec une idée fixe : doter l'ALAT d'hélicoptères lourds. Une chose est sûre, Marceau Crespin ne laisse personne indifférent. Craint par certains qui le surnomment "Monsieur quinze pains" ou "La Terreur", il est encensé par d'autres qui l'appellent respectueusement "le Big". Arrivé avec peu de moyens et beaucoup d'appuis, il va transformer le GH N°2 en une redoutable machine de guerre, vite baptisée la "Crespine Air Force". D'un aérodrome quasiment abandonné avec des bâtiments en ruine, il en a fait une base opérationnelle avec des ateliers qui fonctionnent jour et nuit. Depuis l'Indochine, il est solidement assisté par le commandant Déodat Puy-Montbrun, spécialiste des commandos et de la contre-guerrilla, qui lui succèdera à la tête du GH N°2, le 1^{er} janvier 1959. Crespin conserve le commandement du Groupement d'ALAT 101, qu'il occupe depuis le 1^{er} juillet précédent. Il n'est donc pas loin, et garde un oeil sur "sa création".

Fervent admirateur du maréchal de Lattre, dont il fut aide de camp, il avait baptisé la base du GFHATI en Indochine "Héliport et base d'hélicoptères Bernard de Lattre de Tassigny", nom du fils unique du maréchal, tué en opération le 30 mai 1951, près de Ninh Binh, au Tonkin. C'est donc tout aussi naturellement qu'il baptisera l'aérodrome de Sétif-Aïn Arnat "Base Aérienne maréchal de Lattre". De plus, il donne pour devise au GH N°2, celle du maréchal, "Ne pas subir". Mêmes marques d'attaches dans son bureau à Sétif, au mur, entre deux fanions, figure le portrait du maréchal de Lattre, qu'il continue d'appeler, très respectueusement, le général. Et, sur le mur en face, une photo de Bernard de Lattre. Exception, sur son bureau, dans un cadre, la prière du parachutiste.

Chaque semaine, le colonel Crespin organise sur la base des cours donnés par les pilotes et observateurs aux officiers des unités terrestres avec lesquelles ils sont appelés à coopérer, afin de les familiariser avec l'emploi des hélicoptères. Ici encore, les propos novateurs surprennent l'auditoire : "La guerre d'Algérie c'est une guerre de braconniers. Ici le fellagha fait la guerilla. Il faut répondre par la contre-guerilla qui demande des éléments aussi fluides que la guerilla. Il faut faire comme eux, coller au terrain et être équipé légèrement."

Des paroles qui, souvent, vont à l'encontre des discours de l'Etat-major : "Faut pas sortir de Saint-Cyr pour faire la guerilla ! Les fellaghas tiennent toute une région à trente. Trente hommes de chez nous pour riposter. Près de Batna, on recommence comme en Indochine. On construit des tours de guet, on organise des carrés défensifs et on attend... On attend un ennemi qui ne viendra jamais se heurter à une position forte. Dans les Etats-majors, on prépare des plans zébrés, de belles flèches rouges et bleues. On parle de ratissage, de quadrillage, de blindés, de tanks. Les fellaghas font la guerre avec des bourricots. Il faut employer des bourricots. Il faut faire la guerre comme eux, habillés en civils s'il le faut, en traction-avant, déguisés en caïds". Ou encore : "C'est la guerre du mulet et de l'hélicoptère". On comprend mieux ainsi certaines inimitiés. "Une zone infestée ne veut pas dire tenue. Avec 80 hommes, on peut tenir les Aurès, soit un rectangle de 150 kilomètres sur 80 de côté. Grâce à l'hélicoptère qui est un

moyen très simple de combat". L'adaptation est le maître-mot : "Les fellaghas font la guerre la nuit, et bien, nous ferons comme eux". Ces réflexions de bon sens porteront leurs fruits.

Rentré en métropole, le lieutenant-colonel Crespin commande l'ES.ALAT de Dax. En 1961, il entame une carrière politique en tant que secrétaire général du haut comité des sports, nommé directeur de ministère et élu président du Conseil général de la Lozère. Puis, en 1976, il devient directeur général de la société Coca-Cola France.

Marceau Crespin s'éteint à 73 ans, le 19 juillet 1988.

C.M.



Le lieutenant-colonel Crespin à son bureau à Sétif (photo GH N°2, via Odile Tommy-Martin).

(Déclarations de Marceau Crespin tirées de l'interview avec Armand Valière, parue en avril 1956, dans la revue Constellation n°96)

Les livraisons de Banane



*Bayonne (New Jersey), le 7 mai 1956, appontage_sur_le transport d'aviation "Dixmude,,
Au premier plan, la Banane n° FR4 150 (photo X, collection Emmanuel Bosc)*

N° ALAT	N° Vertol	USAF Serial Number	Numéro du Matériel	Date de livraison	Bateau de transport	RFM	Première immatriculation
FR 1	B.148	53-4398	8.000.108	05-juin-56	Dixmude	117	(F-M.A) A.A
FR 2	B.149	53-4399	8.000.109	05-juin-56	Dixmude	117	(F-M.A) A.B
FR 3	B.150	53-4400	8.000.110	05-juin-56	Dixmude	117	(F-M.A) A.C
FR 4	B.151	53-4401	8.000.111	05-juin-56	Dixmude	117	(F-M.A) A.D
FR 5	B.152	53-4402	8.000.112	05-juin-56	Dixmude	117	(F-M.A) A.E
FR 6	B.153	54-4000	8.000.113	05-juin-56	Dixmude	117	153 AF
FR 7	B.154	54-4001	8.000.114	05-juin-56	Dixmude	117	(F-M.A) A.G
FR 8	B.155	54-4002	8.000.130	15-juil-56	Dixmude	158	155 AH
FR 9	B.156	54-4003	8.000.131	15-juil-56	Dixmude	158	(F-M.A) A.I
FR 10	B.157	54-4004	8.000.132	15-juil-56	Dixmude	158	(F-M.A) A.J
FR 11	B.158	54-4005	8.000.133	15-juil-56	Dixmude	158	(F-M.A) A.K
FR 12	B.159	54-4006	8.000.134	15-juil-56	Dixmude	158	(F-M.A) A.L
FR 13	B.160	54-4007	8.000.153	19-juil-56	Dixmude	158	(F-M) B.A.R
FR 14	B.161	54-4008	8.000.154	19-juil-56	Dixmude	158	(F-M) B.A.S
FR 15	B.162	55-5127		02-oct-56	Dixmude	186	31F-3
FR 16	B.163	55-5128		13-nov-56	Dixmude	211	31F-4
FR 17	B.164	55-5129		13-nov-56	Dixmude	211	31F-5
FR 18	B.165	55-5130		13-nov-56	Dixmude	211	31F-6
FR 19	B.166	55-5131		13-nov-56	Dixmude	211	31F-7

FR 20	C.166	55-4212		13-nov-56	Dixmude	211	31F-8
FR 21	C.167	55-4213		13-nov-56	Dixmude	211	31F-9
FR 22	C.168	55-4214		12-févr-57	Dixmude	46	31F-10
FR 23	C.169	55-4215		03-févr-57	Dixmude	46	20S-23
FR 24	C.170	55-4216		03-févr-57	Dixmude	46	20S-24
FR 25	C.171	55-4217	8.000.217	03-févr-57	Dixmude	46	(F-M) B.A.T
FR 26	C.177	56-2015	8.000.218	03-févr-57	Dixmude	46	(F-M) B.A.U
FR 27	C.178	56-2016	8.000.219	03-févr-57	Dixmude	46	(F-M) B.A.V
FR 28	C.174	55-4220		02-mai-57	La Fayette	226	(F-M) A.A.S
FR 29	C.180	56-2018		02-mai-57	La Fayette	226	(F-M) A.A.T
FR 30	C.175	55-4221		02-mai-57	La Fayette	226	(F-M) A.A.U
FR 31	B.329	-		09-mai-57	La Fayette	226	F-B.F.D.B
FR 32	B.330	-		09-mai-57	La Fayette	226	F-B.F.A.X
FR 33	C.179	56-2017		02-mai-57	La Fayette	226	(F-M) A.A.V
FR 34	C.172 ?	55-4218 ?		02-mai-57	La Fayette	226	(F-M) A.A.W
FR 35	C.181	56-2019		02-mai-57	La Fayette	226	(F-M) A.A.X
FR 36	C.182	56-2020		20-mai-57	Arromanches	167	(F-M) A.A.N
FR 37	C.183	56-2021		20-mai-57	Arromanches	167	(F-M) A.A.O
FR 38	C.184	56-2022		20-mai-57	Arromanches	167	(F-M) A.A.P
FR 39	C.185	56-2023		20-mai-57	Arromanches	167	(F-M) A.A.Q
FR 40	C.186	56-2024		20-mai-57	Arromanches	167	(F-M) A.A.R
FR 41	C.187	56-2025		02-mai-57	La Fayette	226	(F-M) A.A.Y
FR 42	C.188	56-2026		02-mai-57	La Fayette	226	(F-M) A.A.Z
FR 43	C.189	56-2027		15-juil-57	Dixmude	164	(F-M) B.E.C
FR 44	C.190	56-2028		15-juil-57	Dixmude	164	(F-M) B.E.D
FR 45	C.191	56-2029		15-juil-57	Dixmude	164	(F-M) B.E.U
FR 46	B.134	53-4384	8.000.155	05-août-56	La Fayette	358	(F-M) B.A.P
FR 47	B.135	53-4385	8.000.156	05-août-56	La Fayette	358	(F-M) B.A.Q
FR 48	B.136	53-4386		04-août-56	La Fayette	358	(F-M) A.A.M
FR 49	B.137	53-4387		04-août-56	La Fayette	358	31F-2
FR 50	B.138	53-4388		04-août-56	La Fayette	358	31F-3
FR 51	C.197	56-2035		26-juil-57	Dixmude	164	(F-M) M.D.L
FR 52	C.198	56-2036		15-juil-57	Dixmude	164	(F-M) B.E.F
FR 53	C.199	56-2037		15-juil-57	Dixmude	164	(F-M) B.E.G
FR 54	C.200	56-2038		15-juil-57	Dixmude	164	(F-M) B.E.H
FR 55	C.201	56-2039		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.I
FR 56	C.202	56-2040		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.J
FR 57	C.203	56-2041		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.K
FR 58	C.204	56-2042		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.L
FR 59	C.205	56-2043		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.M
FR 60	C.206	56-2044		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.N
FR 61	C.207	56-2045		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.O
FR 62	C.208	56-2046		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.P
FR 63	C.209	56-2047		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.Q
FR 64	C.210	56-2048		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.R
FR 65	C.211	56-2049		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.S
FR 66	C.212	56-2050		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.T
FR 67	C.213	56-2051		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.W
FR 68	C.214	56-2052		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.X
FR 69	C.215	56-2053		08-nov-57	Dixmude	239	(F-M) B.E.Y
FR 70	C.216	56-2054		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) B.E.Z
FR 71	C.217	56-2055		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.A.A
FR 72	C.218	56-2056		09-juin-58	Dixmude	134	31F-6
FR 73	C.219	56-2057		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.A.C

FR 74	C.220	56-2058		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.A.B
FR 75	C.221	56-2059		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.A.F
FR 76	C.222	56-2060		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.A.H
FR 77	C.223	56-2061		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.A.I
FR 78	C.224	56-2062		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.A.K
FR 79	C.225	56-2063		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.A.M
FR 80	C.226	56-2064		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.A.Y
FR 81	C.227	56-2065		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) B.E.C
FR 82	C.228	56-2066		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.V.Y
FR 83	C.229	56-2067		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.M.W
FR 84	C.230	56-2068		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.M.X
FR 85	C.231	56-2069		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.M.Y
FR 86	C.232	56-2070		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.R.B
FR 87	C.233	56-2071		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.R.C
FR 88	C.234	56-2072		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.R.D
FR 89	C.235	56-2073		09-juin-58	Dixmude	134	(F-M) A.R.E
FR 90	C.236	56-2074		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.F
FR 91	C.237	56-2075		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.G
FR 92	C.238	56-2076		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.H
FR 93	C.239	56-2077		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.I
FR 94	C.240	56-2078		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.J
FR 95	C.241	56-2079		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.K
FR 96	C.242	56-2080		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.L
FR 97	C.243	56-2081		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.M
FR 98	C.244	56-2082		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.N
FR 99	C.245	56-2083		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.O
FR 100	C.246	56-2084		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.R.P
FR 101	C.247	56-2085		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.A.B
FR 102	C.248	56-2086		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.A.N
FR 103	C.249	56-2087		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.A.Q
FR 104	C.250	56-2088		08-avr-59	Dixmude	60	(F-M) A.A.T
FR 105	C.251	56-2089		juil-59	Dixmude	132	(F-M) A.A.Z
FR 106	C.252	56-2090		juil-59	Dixmude	132	(F-M) B.E.V
FR 107	C.253	56-2091		juil-59	Dixmude	132	(F-M) A.A.X
FR 108	C.254	56-2092		juil-59	Dixmude	132	(F-M) B.E.H



*Médaille commémorative des 25 000 heures de vol au GH N°2,
dont une bonne partie effectuée sur H-21C.*



5 juin 1956, port d'Alger, arrivée des premiers H-21 à bord du Dixmude (photo Raymond Renard).



Port d'Alger, le 9 juin 1958. Décollage du H-21C n° FR82 depuis le transport d'aviation "Dixmude", parti de Norfolk le 15 avril 1958, pour livraison au GH N°2 (photo Didier Faure).



Embarqués à Norfolk, soit à bord du transport d'aviation, soit à bord des porte-avions de la Marine nationale, pour une traversée de l'océan Atlantique, la quasi-totalité des 108 Vertol H-21 débarquent à Alger, entre juin 1956 et juillet 1959. Décollant du port, ils s'envolent alors vers l'AIA de Maison Blanche, où ils reçoivent leur immatriculation avant d'être répartis dans leur unité d'affectation (photo Frédérique Brault).

H-21C : première tranche de la première commande

Les quatorze premiers appareils, pris sur les chaînes de Vertol, portent un numéro de constructeur (148 à 161), avant d'adopter la numérotation de FR01 à FR 108. Ils ont aussi des numéros du Matériel dans la tranche 8 000 000. Ils sont livrés non peint avec seulement des cocardes tricolores françaises à l'arrière du fuselage.

NUMEROS		date de réception	O B S E R V A T I O N S	
const	Vertol USAF		unités	codes

FR01	B148	8 000 108	acheté 686 773 500 francs en 1956. Marché n° 3635/56.	
	53-4398	20/04/56	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°117)	
		05/06/56	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
		07/06/56	perception ALAT et prêt pour l'entraînement des pilotes de la MARINE (A) AA	
		31/07/56	rendu ALAT	
			GH N°2	(A) AA
		19/01/57	GH N°2	AAA
		../05/57	EA.ALAT SBA	(B) AS
		13/04/59	IRAN Héli-Service France Issy-les-Moulineaux	
		29/10/59	sortie IRAN	
		29/10/59	EA.ALAT SBA	(B) AS
		../05/61	GH N°2	BGF
		../../61	retour métropole	
		25/09/61	IRAN Héli-Service France	
		02/01/62	sortie IRAN	
		02/01/62	ES.ALAT	BGF
-	08/06/63		<i>Accidenté au cours d'un vol d'instruction montagne, les instruments de bord révèlent une anomalie de fonctionnement du GMP. Le moniteur décide de rejoindre sa base mais une perte de puissance progressive impose un posé en campagne. La procédure est amorcée quand un incendie se déclare au GMP en même temps que celui-ci s'arrête. L'autorotation est conduite en terrain peu favorable et l'appareil est fortement détérioré. La machine, après avoir été démontée, devait être transportée sous élingue par une autre Banane. Mais lors de l'hélicoptère transport la partie avant prit trop de ballant, fut larguée et détruite, condamnant la machine à la réforme.</i>	
-	22/04/64		réformé avec heures de vol (décision n°10.482 du 22/04/1964)	

AIA : Atelier Industriel de l'Air. DZ : Dropping Zone (zone de poser). EMJ : Entretien Majeur. ERGM : Etablissement de Réserve Générale du Matériel. ERM : Etablissement Régional du Matériel. Evasan : Evacuation Sanitaire GMP : Groupe Moto Propulseur. IRAN : Inspect and Repair As Necessary (Entretien Majeur), OMP : Ordre de Mise en Place, SBA : Sidi-bel-Abbès, VP : Visite Périodique.

FR01 = n° appareil français. **B148** = n° Vertol **53-4398** = USAF serial number **8 000 108** = n° matériel français



FR01/AA du GH N°2 en 1956, avec sa première livrée alu (photo Jean de Lapersonne).



FR01/AAA du GH N°2, sur la base de Sétif en 1957 (photo X, collection Marc Bonas).



Vertol H-21 n° FR01/AS de l'EA.ALAT à Saïda en 1957 (photo Arthur Smet).



FR01/BGF du GH N°2, vu à Sétif, le 23 mai 1961 (photo Bernard Chenel).

FR02 B149 8 000 109 acheté 686 773 500 francs en 1956. Marché n° 3635/56.
 53-4399 20/04/56 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°117)
 05/06/56 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 07/06/56 **GH N°2** (A) **AB**
 17/08/56 problèmes moteur après 115 heures de marche
 19/01/57 **GH N°2** **AAB**
 07/06/57 accidenté avec le FR07. Le FR07, au posé sur une DZ en devers, glisse frein bloqué, le rotor arrière entre alors en contact avec le rotor avant du FR02. Les appareils sont remis en état par le 2^e échelon (échange de pales) et remis en service le 8 juin 1957.
 08/06/57 **GH N°2** **AAB**
 ../06/57 **EA.ALAT SBA** (B) **AP**
 20/01/59 départ de SBA pour Issy-les-Moulineaux via l'Espagne
 22/01/59 arrivée Issy-les-Moulineaux
 22/01/59 IRAN Héli-Service France
 22/04/59 sortie IRAN
 22/04/59 **GE.ALAT** (B) **AP**
 ../../59 **EA.ALAT SBA** (B) **AP**
 03/02/61 IRAN Héli-Service France
 31/05/61 sortie IRAN
 31/05/61 **EA.ALAT SBA** (B) **AD**
 16/06/61 **GH N°2** **BET**
 19/10/62 retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"
 21/10/62 **ES.ALAT** OMP 19/10/62 **BET**
 16/01/64 **EA.ALAT** OMP 19/12/63 **BAx**
 03/03/64 Versailles attente IRAN
 03/03/64 IRAN Héli-Service à Marignane à 573 heures
 17/06/64 sortie IRAN
 24/06/64 MC Montauban stockage
 28/07/64 ERM Montauban (REE après détérioration par la grêle)
 26/08/64 MC Montauban stockage
 00/10/64 **GALAT 14** OMP 20/10/64 **ARI**
 26/03/65 ERGM Bruz dépose pour dépanner FR03
 14/06/65 **GALAT 14** **ARI**
 01/09/65 **3° GALAT** **ARI**
 28/10/65 ERGM Bruz échange boîte avant et réparations
 03/12/65 **3° GALAT** **ARI**
 - 12/05/66 accidentée à Mayot (Aisne) au cours d'une mise en place Givet/Rennes, arrêt du GMP suivi d'un début d'incendie. L'appareil se pose en autorotation sans problèmes mais la partie arrière du fuselage est entièrement détruite par le feu.
 12/05/66 **3° GALAT** rapatriement **ARI**
 07/06/66 508^e CRRM attente réforme
 18/01/67 réformé avec 2648 heures de vol



FR02 à l'arrivée à Alger, à bord du "Dixmude", le 6 juin 1956.
 A noter, les appareils sont livrés non peints, avec seulement les cocardes (photo ECPA).



FR02/AP et FR26/AU de l'EA.ALAT à Sidi-bel-Abbès en 1960 ou 1961 (photo Jean-Claude Brouard).



Dépose de commandos par le FR2/BET, en 1963 (photo André Chauvière.)

FR03	B150	8 000 110	acheté 686 773 500 francs en 1956. Marché n° 3635/56.
	53-4400	20/04/56	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°117)
		05/06/56	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
		07/06/56	GH N°2 (A) AC
		31/07/56	problèmes moteur
			GH N°2 (A) AC
		19/01/57	GH N°2 AAC
		../03/57	MARINE 31 F A 31.F-1
		../.. /57	rendu ALAT
		../.. /57	EA.ALAT SBA (B) AV
		17/02/59	IRAN Héli-Service France Issy-les-Moulineaux avec 1056,30 heures
		01/08/59	sortie IRAN
		01/08/59	MARINE 31 F G 31.F-7
		../04/60	rendu ALAT
		03/04/60	GH N°2 ARZ
		19/01/61	Héli-Service France 4 ^e échelon tôlerie
		10/04/61	sortie 4 ^e échelon
		10/04/61	GH N°2 ARZ
04/07/61			accidentée à Ras-El-Akba (département de Constantine). Au cours d'un vol de liaison alors que le pilote franchit un col en vol rasant et vent arrière, l'appareil s'enfonce et heurte le sol.
		04/07/61	attente retour métropole
		12/07/61	IRAN Héli-Service France + 4 ^e échelon avec 451 heures
		16/03/62	sortie IRAN et 4 ^e échelon
		16/03/62	GH N°2 ARZ
		../01/63	mise en place en métropole par voie aérienne via Sidi-bel-Abbès, Oran, Valencia, Perpignan et Carcassonne
		00/01/63	ES.ALAT OMP 17/01/63
		06/06/63	ERM Versailles
		06/06/63	Héli-Service France Marignane 4 ^e échelon
		03/07/63	sortie 4 ^e échelon
		03/07/63	ES.ALAT OMP 10/07/63
		13/08/63	MC Montauban OMP 34052 stockage
		29/05/64	ERGM Montauban dépose pour dépanner FR42
		06/06/64	MC Montauban attente livraison
		25/06/64	GALAT 14 OMP 18/06/64 ARB
		29/03/65	accidentée au camp de Coëtquidan (Morbihan) au cours du décollage, par perte subite de puissance due à une défaillance du GMP, l'appareil est obligé de se poser dans des conditions difficiles en forêt de Coëtquidan.
		26/08/65	ERM Valence stockage
		17/05/68	réformé avec 1859 heures de vol
		17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 francs en 1990)



FR03/AAC du GH N°2 en opération, le 17 avril 1957, dans la région d'Ain Dalhia (photo X, collection Christian Malcros).



FR03/AAC du GH N°2 en 1959, dans la région de Sétif (photo Jeran-Claude Vincent).



FR03/AV de l'EA.ALAT à Sidi-bel-Abbès en 1959 (photo Guy Verdier).



FR03/ARZ du GH N°2. Atterrissage sans train droit sur un berceau improvisé, dans la région de Guelma, en 1960 (photo X, via Suzy Debaralle).



FR03/ARZ. Au parking à Philippeville en 1961 (photo Jean-Claude Maillot).

FR04	B151	8 000 111	acheté 686 773 500 francs en 1956. Marché n° 3635/56.	
	53-4401	20/04/56	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°117)	
		05/06/56	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
		07/06/56	prêt uniquement pour l'entraînement des pilotes de la MARINE (A)	AD
		31/07/56	rendu ALAT	
		19/01/57	GH N°2	AAD
		16/10/57	accidenté au 4 ^e échelon au posé par le copilote en transformation	
opérationnelle. L'appareil heurte le sol, le train droit est arraché. Reversé au 4 ^e échelon à l'AIA.				
Remis en service le 15 juillet 1959.				
		25/10/57	AIA Maison-Blanche REE	4 ^e échelon
		05/07/58	sortie REE	
		15/07/58	GH N°2	AAD
		../02/59	mise en place en métropole par voie aérienne pour IRAN via SBA, Oran, Valencia, Perpignan et Bouges	
		17/02/59	IRAN Héli-Service France à Issy-les-Moulineaux avec 826,30 heures	
		03/07/59	sortie IRAN	
		15/07/59	GH N°2	AAD
16/03/61			accidentée à Amhar Khaddou en Algérie, L'appareil se pose en limite de puissance sur une DZ en léger dévers. En cours de rotation autour de l'axe de lacet en vue de poser sur deux roues selon une ligne parallèle à la courbe de niveau du sommet la roue droite heurte le relief.	
			674 ^e CRALAT	REE
			GH N°2	AAD
		09/02/62	IRAN Héli-Service France à 787 heures	
		04/06/62	sortie IRAN	
		04/06/62	GH N°2	Axx
		19/10/62	retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"	
		21/10/62	ES .ALAT OMP 19/10/62	xxx
		18/01/64	EA .ALAT OMP 19/12/63	BAD
		01/09/64	ERGM Montauban VP 300 heures	
		04/11/64	EA .ALAT	BAD
		15/02/65	accidenté	
		01/03/65	MC 671 ^e CRALAT	
		02/03/65	EA .ALAT	BAD
		12/08/65	ERM Valence	
		17/05/68	réformé avec 1983 heures de vol	
		17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 francs en 1990)	



FR04/AD du GH N°2, en 1956, avec sa première livrée alu (photo Pierre Tabart).



FR04/AAD du GH N°2 (photo Roland Jeanjean).



La Banane FR04/151/AAD rapatriée sur Aïn-Arnat après son crash du 16 octobre 1957 (train fauché). Sur un camion après un cargo-sling (photo Raymond Martin).

FR05	B152	8 000 112	acheté 686 773 500 francs en 1956. Marché n° 3635/56.
	53-4402	20/04/56	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°117)
		05/06/56	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
		07/06/56	prêt uniquement pour l'entraînement des pilotes de la MARINE (A) AE
		31/07/56	rendu ALAT
			GH N°2 (A) AE
		07/08/56	problèmes moteur après 124 heures de marche
		19/01/57	GH N°2 (A) AE vu 12/03/57
			GH N°2 AAE
		06/06/57	MARINE
		06/06/57	31 F 31.F-5
		../03/58	rendu ALAT
		13/04/59	IRAN Héli-Service France à Issy-les-Moulineaux avec 826 heures
		29/12/59	sortie IRAN
		29/12/59	GE.ALAT Satory
		10/02/60	AIA Clermont-Ferrand essais sonde alti NR-AS-5
		03/07/60	ERM Versailles attente convoi
			GH N°2 ARX
		17/04/61	Héli-Service France REE
		16/06/61	sortie EEE
			GH N°2 ARX
		05/04/62	IRAN Héli-Service France
		17/12/62	sortie IRAN
			GH N°2 ARX
		31/01/63	14° GALAT AAG
		05/09/63	Détachement PHC/CEMO AAG
		03/01/64	14° GALAT AAG
		15/01/64	arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
0		13/05/64	SVR GALAT 15 échange carburateur
		../../64	GALAT 15 AAG
		23/09/64	675° CRALAT VP 300 heures
		12/08/64	GALAT 15 AAG
		16/08/65	ERM Valence stockage
		17/05/68	réformé avec 1770 heures de vol
		17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J
			pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 francs en 1990)



FR05/AAE du GH N°2, en opération en 1957 (photo Jacques Barraquier).



FR05/31F.5, à El Aricha au sud de Tlemcen, en 1958 (photo Armand Farrugia).



H-21 n° FR05/AAG et FR84/AAM du GALAT 15 à Valence sous la neige en janvier 1964 (photo Yves Gelebart).



GALAT 15

FR06	B153	8 000 113	acheté 686 773 500 francs en 1956. Marché n° 3635/56.
	54-4000	20/04/56	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°117)
		05/06/56	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
		07/06/56	prêt uniquement pour l'entraînement des pilotes de la MARINE (A) AF
		31/07/56	rendu ALAT
			GH N°2 (A) AF
		08/07/56	détruit accidentellement au sol, au djebel Abiod, par suite du manque
d'expérience du copilote			sur ce type d'appareil.
		08/07/56	AIA Maison-Blanche épave stockée
		../../56	réformé avec ??? heures de vol
			ESAM en 1963 pour reconstruction avec FR50 (maquette mécaniciens)



FR06/153/AF du GH N°2, en 1956 (photo GH N°2 via Alain Crosnier).

FR07	B154	8 000 114	acheté 686 773 500 francs en 1956. Marché n° 3635/56.
54-4001	20/04/56		départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°117)
	05/06/56		arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
	04/06/56	GH N°2	(A) AG
	07/06/56		prêt uniquement pour l'entraînement des pilotes de la MARINE (A) AG
	31/07/56		rendu ALAT
	13/08/56		accidenté au djebel Seler
	.././56		Héli-Service Maison Blanche 3 ^e échelon tôlerie
	19/01/57	GH N°2	AAG
	07/06/57		accidenté avec le FR02. Le FR07 au posé sur une DZ en devers glisse frein bloqué, le rotor arrière entre en contact avec le rotor avant du FR02. Appareils remis en état par le 2 ^e échelon (échange de pales) et remis en service le 8 juin 1957.
	08/06/57	GH N°2	AAG
			appareil armé support mitrailleuse + lance roquettes. Couleur argent.
	10/05/59		IRAN Héli-Service Alger Maison Blanche avec 1033,25 heures
	13/09/59		sortie IRAN
	13/09/59	MARINE	
	14/09/59	31 F	31.F-2"B" F-XDCB
	03/04/60		rendu ALAT
	03/04/60	GH N°2	AAG
	04/01/61		AIA Maison-Blanche 4 ^e échelon tôlerie
	24/02/61		sortie 4 ^e échelon
	24/02/61	GH N°2	AAG
	15/01/62		IRAN Héli-Service Alger avec 623 heures
	10/05/62		sortie IRAN
	10/05/62	GH N°2	AAG
	19/10/62		retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"
	21/10/62	ES.ALAT	OMP 19/10/62
	18/01/64	EA.ALAT	OMP 19/12/63
	05/10/64		675 ^e CRALAT
	22/12/64	EA.ALAT	BAx
	05/08/65	ERM Valence	stockée
	02/11/65	Valence	stockée CD
	17/05/68		réformé avec 2118 heures de vol
	17/05/68		vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 francs en 1990)



FR07/AG/154 du GH N°2, le 27 août 1956, en opération dans le Constantinois (photo ECPA).



*FR07/AAG du GH N°2, en opération, le 17 avril 1957, dans le massif du Hodna, à Ouled Tebben, près de Ain Dalhia
(photo Claude Guillermin).*



FR7/31F-2 de la Marine, en 1959 (photo Hugues Preys).

FR08	B155	8 000 130	Marché n° 3635/56.
54-4002	28/06/56		départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°158)
	15/07/56		arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
	17/07/56	GH N°2	(A) AH
	05/12/56	GH N°1	(A) AH vu 12/03/57
	../10/57	EA.ALAT SBA	(B) AW
	30/10/57	accidenté	
		EA.ALAT SBA	(B) AW
	23/07/59		IRAN Héli-Service Alger Maison Blanche avec 1131 heures
	07/01/60		sortie IRAN
			+ deux mois de réparations après 12 heures de fonctionnement
	07/01/60	GH N°2	ARY
	26/02/61		attente après accident
	25/03/61		AIA Maison-Blanche 4 ^e échelon après accident
	19/06/61		sortie 4 ^e échelon
	19/06/61	GH N°2	ARY
	25/05/62		AIA Maison-Blanche IRAN avec 605 heures première partie
	03/07/63		sortie IRAN
	03/07/63		retour métropole
	03/07/63		ERM Versailles
	03/07/63		Héli-Service Marignane IRAN avec 605 heures seconde partie
	01/07/64		Montauban
			stockage
	28/07/64		dégradation par la grêle
	28/07/64		ERGM Montauban
			REE
	18/09/64		sortie REE
	18/09/64		Montauban
			stockage
	22/11/64	GALAT 14	ARx
	26/08/65		ERM Valence
	23/11/65		ERM Valence
			stockée CD
	17/05/68		réformé avec 1840 heures de vol
	17/05/68		vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J
			pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 francs en 1990)



FR08/(B)AW de l'EA.ALAT de Sidi-Bel-Abbès à Aïn-Tindamine et Bedeau, en décembre 1956 (photo X, via Paul Chervin).



FR08/ARY en 1961 à Khenchala (photo Bertrand Lassale).

FR09	B156	8 000 131	Marché n° 3635/56.	
54-4003	28/06/56		départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°158)	
	15/07/56		arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	17/07/56		GH N°2	(A)AI
	19/01/57		GH N°2	AAI
	.././57		retour en métropole	
	../06/57		GH N°1 det Le Luc	BAY école de transformation H-21
	../09/57		STAé Issy-les-Moulineaux	
	18/12/57		ERM Versailles livrée via Sud Aviation Le Bourget	
	20/12/57		GALAT N°7	attente mise en place SBA
	.././58		retour en Algérie	
	.././58		EA.ALAT SBA	AY
	.././59		retour en métropole	
	.././59		GE.ALAT Satory	BSx stationné à Buc
	26/11/59		Héli-Service Issy-les-Moulineaux IRAN 1202 heures	
	01/03/61		sortie IRAN	
	26/01/61		GE.ALAT Satory	BSx
	.././61		retour en Algérie	
	../04/61		GH N°2	AAT
	19/10/62		retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"	
	21/10/62		ES.ALAT OMP 19/10/62	AAT
	19/12/63		EA.ALAT non livré cause départ IRAN	OMP 19/12/63
	24/12/63		ERM Versailles attente IRAN	
	06/01/64		Héli-Service Marignane IRAN à 578 heures	
	13/04/64		sortie IRAN	
	13/04/64		GALAT 15 OMP 17/04/64	AAT
	19/08/65		Montauban OMP 05/08/65	stockage
	../11/65		3° GALAT OMP 02/11/65	ARx
	17/02/66		ERGM Bruz	réparation + échange GMP
	23/03/66		3° GALAT	ARx
	28/11/66		ERGM Bruz OMP 23/11/66	visite 300 heures
	17/01/67		MC Bruz OMP 27/01/67	stockage
	23/02/67		3° GALAT	ARx
	14/11/68		ERGM Bruz OMP 18/09/68	
	03/03/69		réforme commandement DM8969 DCM/ALAT	
	28/04/69		réformé avec 2387 heures de vol	
	09/01/71		DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban	

de l'appareil au CEC de Quelern



FR29/AAT (au premier plan) et FR09/AAI (au second plan) du GH N+ 2 en 1957 (photo Jean de Lapersonne).



FR09/AY de l'EA.ALAT avec des Commandos de l'Air 30/541, le 2 avril 1959 à Saïda, lors d'une opération avec Bigeard (photo Michel Vanrapenbusch).



FR09/AAT de l'ES.ALAT en 1962, avec une Jeep en sling (photo Jacques Barraquier).

FR10 B157 8 000 132 Marché n° 3635/56.
54-4004 28/06/56 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°158)
15/07/56 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
17/07/56 **GH N°2** (A) **AJ**
../08/56 **MARINE 31F** **31.F-3"C" F-XDCC**
../10/56 **GH N°2** **AAJ**

07/06/57 accidenté au 4^e échelon à Ain Kechera en Algérie, l'appareil se pose conformément aux ordres reçus sur *DZ OPS*. parallèle à la crête. Jugeant ce stationnement dangereux, le pilote se dégage et tente de se placer dans le sens de la pente. Au moment du posé, l'hélicoptère part en arrière freins bloqués. Les pales entrent en contact avec celles d'un autre appareil.

04/09/57 AIA Maison-Blanche REE après accident
07/05/58 sortie REE
07/05/58 **GH N°2** **AAJ**
10/03/59 départ de Sétif pour IRAN
17/03/59 IRAN Héli-Service France à Issy-les-Moulineaux avec 636,15 heures
31/07/59 sortie IRAN
01/08/59 **MARINE 31F** **31.F-3"C" F-XDCC**
16/12/59 AIA Maison-Blanche 4^e échelon
16/02/60 sortie 4^e échelon
16/02/60 **GH N°2** vu le 15/03/60 encore aux couleurs Marine et codé **31.F-3"C" AAJ**

07/04/60 accidentée à Sétif Ain Arnat en Algérie. Au cours d'une passe de track, il se produit un coup de vent. La perche touche fortement le rotor.

17/04/61 AIA Maison-Blanche 4^e échelon
03/08/61 sortie 4^e échelon
03/08/61 **GH N°2** **AAJ**
26/02/62 AIA Maison-Blanche IRAN avec 583 heures
21/06/62 sortie IRAN
21/06/62 **GH N°2** **AAJ**
01/02/63 **14^e GALAT** **AAJ**
15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
18/01/64 **GALAT 15** OMP 10/01/64 **AAJ**
17/04/64 ERGM Montauban VP 300 heures
09/06/64 sortie VP

25/10/64 accidentée à Perpignan. Durant un détachement de deux machines au CNEC de Mont-Louis les pales du n° FR 10 sont détériorées par un très fort coup de vent.

20/01/65 **GALAT 15** **AAJ**
26/08/65 ERM Valence stockage
17/05/68 réformé avec 1705 ou 2405 heures de vol
17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 francs en 1990)



FR10/157/AJ du GH N°2, à Téliergma, en 1956 (photo André Rojon).



Dépose de commandos par le FR10/AAJ du GH N°2 (photo Jean de Lapersonne).



FR10/AAJ, du GH N°2 survolant la cote près de Djidjelli en 1961 (photo Jean Gomanne).

FR11	B158	8 000 133	Marché n° 3635/56.
	54-4005	28/06/56	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°158)
		15/07/56	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
		17/07/56	GH N°2 (A) AK
		06/11/55	problèmes moteur après 153 heures de marche
			GH N°2 (A) AK
		19/01/57	GH N°2 AAK
		08/04/57	accidentée au bordj de l'Agha, au sud de Bou-Saada. Au cours d'une mission
OPS. de dépose de commandos la machine explose en vol suite à des coups au but tirés par armes lourdes puis tombe au sol après s'être brisée en deux. La partie avant tombe quasi intacte dans les arbres. L'équipage, le capitaine Scherrer et l'adjutant Gorgol, vivant au moment de l'impact, est achevé par les HLL.			
29/07/57			réformé avec ? heures de vol (BIR n°131/ERGM/ALAT, PV R n° 31 décision 921 du 29/07/1957)



Vertol H-21C n° FR11/AAK du GH N°2, à Sétif, en 1957 (photo Jacques Barraquier).

FR12	B159	8 000 134	Marché n° 3635/56.
54-4006	28/06/56		départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°158)
	15/07/56		arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
	17/07/56	GH N°2	(A) AL
	19/01/57	GH N°2	(A) AL vu 12/03/57
	26/03/58		IRAN Héli-Service France à Issy-les-Moulineaux avec 581,05 heures
	27/06/58		sortie IRAN
	27/06/58	GH N°2	ALL
	23/03/61		IRAN Héli-Service Maison-Blanche avec 749 heures
	07/07/61		sortie IRAN
	07/07/61	GH N°2	AAL
	22/09/61		accidentée au 4 ^e échelon à Millesimo en Algérie. En finale d'approche d'une DZ
en dévers surplombant une vallée l'appareil s'enfonce. Affichant la puissance maximale le pilote dégage			
en virage serré à droite mais la machine continue à s'enfoncer. Le rotor arrière accroche un arbre en			
contrebas puis un deuxième et finalement l'appareil s'effondre et s'arrête train avant fauché après			
avoir roulé quelques mètres. Epave récupérée le 25/09/61.			
	29/09/61		4 ^e échelon Héli-Service Maison-Blanche
	30/07/62		sortie 4 ^e échelon
	30/07/62	GH N°2/EHR	AAL
	08/01/63		retour métropole par voie aérienne via SBA, Oran, Valencia et Perpignan
	../01/63	ES .ALAT	OMP 17/01/63
	18/01/64	EA .ALAT	OMP 19/12/63
	18/06/64		ERGM Montauban
	19/08/64	EA .ALAT	BAG
			VP 300 heures
	17/08/65		ERM Valence
			stockage
	17/05/68		réformé avec 1707 heures de vol
	17/05/68		vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J
			pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 francs en 1990)



FR12/AL du GH N°2, en opération avec le 94^e RI dans les Aurès, à Bou Hamama en 1956 (photo Edmond Soulié).



FR12/AAL du GH N°2, en 1959 sur le parking de Tebessa (photo Gilberti Moser).



FR12/BAG de l'EA.ALAT en 1964/65 (photo collection Michel Dejault.)

FR13	B160	8 000 153	Marché n° 3635/56.	
54-4007	28/06/56		départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°158)	
	19/07/56		arrivée à Toulon par le transport d'aviation "Dixmude"	
	20/07/56		débarquement à Toulon, dirigé sur Saint-Mandrier puis part pour Satory	
	20/07/56		GH N°1 Satory	BAR
	25/07/56		départ de Satory pour Cherbourg-Querqueville	
	25/07/56		école de Cherbourg	
	26/08/56		problèmes moteur après 65 heures de marche	
	21/12/56		GH N°1 Le Luc	BAR
	01/05/57		EA.ALAT Le Luc	BAR
	../09/57		arrivée en Algérie	
	../09/57		EA.ALAT SBA	BAR
	02/05/59		IRAN Héli-Service France à Issy-les-Moulineaux avec 1134,30 heures	
	11/02/60		sortie IRAN	
	25/02/60		mise en place en Algérie par voie aérienne d'Issy-les-Moulineaux à Marseille, via Dijon et Lyon, puis par voie maritime	
	../02/60		GH N°2	ARQ
	29/02/62		IRAN Héli-Service avec 608 heures	
	12/06/62		sortie IRAN	
	12/06/62		GH N°2	ARQ
	19/10/62		retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"	
	21/10/62		ES.ALAT OMP 19/10/62	
	19/01/64		EA.ALAT OMP 19/12/63	BAx
	12/08/65		ERM Valence OMP 05/08/65	
	02/11/65		EA.ALAT	BAx
	17/05/68		réformé avec 2320 heures de vol	
	17/05/68		vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J	
			pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 francs en 1990)	



19 juillet 1956, arrivée à Toulon du transport d'aviation "Dixmude", de deux Banane, dont la FR13 (photo Georges Vieville).



FR13/BAR de l'EA.ALAT, en 1958 dans la région de Thiersville. A noter, le n° de cellule peint (photo Louis Cocherel).

FR14	B161	8 000 154	Marché n° 3635/56.
54-4008	28/06/56		départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°158)
	19/07/56		arrivée à Toulon par le transport d'aviation "Dixmude"
	20/07/56		débarquement à Toulon, dirigé sur Saint-Mandrier puis part pour Satory
	20/07/56	GH N°1	Satory BAS
	25/07/56		départ de Satory pour Cherbourg-Querqueville
	25/07/56		arrivée école de Cherbourg
	22/08/56		problèmes moteur après 68 heures de marche
	21/12/56	GH N°1	Ecole de transformation H-21 Le Luc BAS
	18/05/57		mise en place en Algérie par cargo
	18/05/57	GH N°2	BEA
	14/11/58		IRAN Héli-Service France Issy-les-Moulineaux
	09/01/59		sortie IRAN
	05/01/59		retour Algérie par voie aérienne via Bourges, Perpignan, Valencia, Oran, Sidi- bel-Abbès et Sétif
	09/01/59	GH N°2	BEA
	07/06/60		Héli-Service Maison-Blanche 4 ^e échelon
	13/07/60	GH N°2	BEA
	28/09/61		IRAN Héli-Service France Maison-Blanche avec 827,40 heures
	28/12/61		sortie IRAN
	28/12/61	GH N°2	BGC
	19/10/62		retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"
	25/10/62	ES. ALAT	OMP 19/10/62 BGC
	../../..	ES. ALAT	(17/01/64) BFA
	17/01/64	EA. ALAT	OMP 19/12/63 BAI
	22/07/64		675 CRALAT det Le Luc
	27/08/64	EA. ALAT	BAI
	15/01/65		675 CRALAT det Le Luc
	15/02/65	EA. ALAT	BAI
	12/08/65		ERM Valence OMP 05/08/65
	17/05/68		réformé avec 2199 heures de vol
	17/05/68		vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 francs en 1990)



FR14/BEA du GH N°2 en Evasan à Souk-Ahras, en 1959 (photo Jean-Marie Meunier).

H-21C : deuxième tranche de la première commande

NUMEROS		date de réception	O B S E R V A T I O N S	
const USAF	Vertol		unités	codes

FR15 B162
55-5127

01/07/56 Marché n° 3635/56.
25/08/56 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°186)
02/10/56 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
02/10/56 MARINE
31F **31.F-3 "C"** (F-XDC) **C**
21/10/56 ennui moteur région de Batna après 37 heures de marche
03/04/58 accidenté lors d'un transport en sling de deux canons de 75, dans le djebel
Ouch Kamakar.

../09/59 rendu ALAT
14/09/59 IRAN Hélic-Service Alger avec 1177,10 heures
31/03/60 sortie IRAN
01/04/60 **GH N°2** **ARS**
05/05/61 AIA Maison Blanche 4^e échelon
10/08/61 **GH N°2** **ARS**
15/03/62 IRAN AIA Alger Maison Blanche avec 594 heures
06/08/62 **GH N°2** **ARS**
19/10/62 retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"
21/10/62 **ES .ALAT** 19/10/62 OMP
06/01/64 671 CRALAT échanges boîtes avant et arrière
22/01/64 **EA .ALAT** 19/12/63 OMP
13/03/64 675 CRALAT det Le Luc échange GMP + carburateur
08/06/64 **EA .ALAT**
04/03/65 ERGM Montauban VP 300 heures
10/05/65 ERGM Montauban attente livraison
19/05/65 **EA .ALAT**
17/08/65 ERM Valence 05/08/65 OMP Stockée CD 02/11/65
17/05/68 réformé avec 2094 heures de vol
17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J
pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR15/C, à Djelfa, en 1957 (photo Pierre Samin).



FR15/C (photo X, via Alain Crosnier).



FR15/31F.3 (photo X, via Emmanuel Bosc).



FR15/ARS du GH N°2, le 23 août 1961 à Sétif (photo Bernard Chenel).

FR16 B163

55-5128

Marché n° 3635/56.

01/07/56

23/10/56

13/11/56

13/11/56

départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°211)

arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

MARINE

31 F

31.F-4"D" F-XDCD

23/10/59

IRAN Héli-Service Alger Maison Blanche avec 1096,30 heures

22/04/60

sortie IRAN

22/04/60

GH N°2

ART

25/05/60

un passage en autorotation. Le cône de queue est hors service après un posé cabré. Reversé à l'AIA.

25/05/60

rapatriement appareil + attente

17/06/60

AIA Maison Blanche 4^e échelon

29/09/60

GH N°2

ART

25/04/62

IRAN Héli-Service Alger Maison Blanche avec 600 heures

04/10/62

GH N°2

ART

31/01/63

14° GALAT

AAN

15/01/64

arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir

18/01/64

GALAT 15 10/01/64 OMP

AAN

21/02/64

ERGM Montauban

VP 300 heures + échange GMP

17/04/64

GALAT 15

AAN

21/04/65

SVR GALAT 15

VP 100 heures

12/06/65

GALAT 15

AAN

26/08/65

ERM Valence 05/08/65 OMP

stockée CD 23/11/65

17/05/68

réformé avec 2142 heures de vol

17/05/68

vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J

pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



Embarquement de commandos à bord d'une Banane de la 31F (FR16/D) en 1957 (photo 31F).

FR17 B164

55-5129 23/10/56 Marché n° 3635/56.
départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°211)

13/11/56 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

13/11/56 **31 F** MARINE **31.F-5"E** (F-YDCE)

25/01/57 Touché par des tirs rebelles lors d'une Evasan à Lagron dans la région du djebel Teback, la Banane tombe dans les rangs des fellaghas. Les légionnaires présents réussissent à dégager l'épave. Ils en tireront trois morts, les deux pilotes, le lieutenant de vaisseau Domergue et le maître principal Lay, et le mécanicien, le second maître Cré. Un passager, le quartier-maître Balcon, éjecté en feu, est grièvement brûlé et sera sauvé.

03/05/57 réformé par la Marine

CRALAT Maison Blanche

12/06/58 réformé avec heures de vol

FR18 B165

55-5130 23/10/56 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°211)
13/11/56 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
13/11/56 MARINE

Marché n° 3635/56.

31 F

31.F-6"F" F-YDCF

03/04/57 accidentée au mont Ouled Nail, sur la côte 1534 près de Djelfa en Algérie. En finale sur une DZ OPS. l'appareil est touché par des tirs ennemis qui crèvent une roue et coupe le câble de commande du papillon des gaz, entraînant la survitesse puis l'arrêt du GMP. La machine entre en résonance et se couche. L'équipage, l'enseigne de vaisseau Liard et le second-maître Maravel, est récupéré sains et saufs sous les tirs des HLL par le H 21 n° FR16 31 F-4.

../07/57 réformé par la Marine

CRALAT

12/06/58 réformé avec heures de vol



FR18/F. Le 3 avril 1957, le 31F-6, de la flottille 31F, piloté par l'enseigne de vaisseau Liard et le second-maître Maraval, est touché par le tir des rebelles lors d'un posé. C'est le crash. L'équipage s'en sort avec quelques contusions (photo 31F).

FR19 B166

Marché n° 3635/56.

55-5131

01/07/56

23/10/56

13/11/56

13/11/56

départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°211)

arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

MARINE

31 F

31.F-7"G" F-XDCG

10/07/59

accidenté. Rupture de train au sol région de djebel Medboua.

16/08/59

IRAN Hélicoptère Service Issy les Moulineaux avec 990 heures

../05/60

rendu ALAT

27/06/60

GE.ALAT Satory

sans

25/10/60

AIA Clermont-Ferrand

vols d'essai sonde alti NR-AS-5

27/10/60

GE.ALAT Satory

sans

19/01/61

mise en place en Algérie par voie aérienne entre Issy et Marseille via Tournus

et Lyon puis Marseille Alger par voie maritime

00/01/61

GH N°2

ARI

31/03/62 accidentée à Bone-les-Salines en Algérie, au cours d'une évacuation sanitaire de nuit sur l'hôpital de Bone après 2h30 de vol, l'équipage entend un bruit d'explosion suivi d'une désynchronisation brutale. Le pilote se met en autorotation face au terrain des Salines. La manœuvre est réussie malgré l'absence du phare de recherche, en panne depuis le précédent atterrissage.

07/05/62 accidentée à Rirhane (département de Batna), au cours d'un vol OPS. quatrième appareil d'une formation se posant sur une crête, le pilote ne trouve plus de place sur la DZ Il décide de se poser 20m plus en avant au-delà d'un petit thalweg. Alors qu'il se trouve en finale, une des machines déjà posées se met en stationnaire. L'appareil s'enfonce, certainement pris dans le souffle et prend brutalement contact avec le sol à mi-pente du thalweg. Affichant toute la puissance, le pilote ne peut empêcher son appareil de reculer : le rotor arrière heurte la pente opposée au thalweg et la machine se couche sur le côté droit. Le Vertol a percuté dur mais heureusement aucun blessé parmi les six personnes à bord dont quatre commandos.

07/05/62

674 CRALAT

../../62

retour métropole

../../62

ERM Versailles

27/08/62 OMP

attente IRAN

29/08/62

IRAN Hélicoptère Service avec 468 heures + 4^e échelon

31/05/63

14° GALAT SBA

ARI

../06/63

Retour métropole par voie aérienne via Oran, Valencia, Perpignan et Carcassonne

00/06/63

ES.ALAT

04/06/63 OMP

15/01/64

EA.ALAT

19/12/63 OMP

19/08/65

ERM Valence 05/08/65 OMP

17/05/68

réformé avec 1677 heures de vol

17/05/68

vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J

pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR19/G, probablement à Djelfa en 1957 (photo X, via Emmanuel Bosc).



FR19/ARI Evasan à Tébessa (photo Michel Poisson).



Vertol H-21 n° 19/ARI du GH N°2, accidenté le 7 mai 1962 à Rhirane, au sud de Biskra, en ravitaillant un chantier du Génie construisant des routes (photos Jacques Barraquier).

01/07/56		
23/10/56	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°211)	
13/11/56	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
13/11/56	MARINE	
13/11/56	31 F	31.F-8"H" F-XDCH
04/09/58	erreur de jugement du chef de stick, lors d'un transport commando, un mort.	
	31 F	31.F-8"H"
03/12/59	IRAN Héli-Service Alger avec 1271,30 heures	
06/05/60	sortie IRAN	sans
03/05/60	rendu ALAT	
01/06/60	GH N°2	ARU
10/06/60	accidenté à la suite d'un taux de chute important au décollage, la roue arrière gauche heurte un rocher dissimulé par les herbes. Fitting arrière gauche déplacé.	
10/06/60	674 CRALAT	3 ^e échelon
18/06/60	GH N°2	ARU
19/10/62	retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"	
21/10/62	ES .ALAT 19/10/62 OMP	
../../63	ERM Versailles 07/05/63 OMP	attente IRAN
16/05/63	IRAN Héli-Service Marignane avec 494 heures	
27/09/63	MC Versailles	stockage
../11/63	GE .ALAT 18/11/63 OMP	BSQ
15/03/65	SVR GE .ALAT	VP 150
30/06/65	GE .ALAT	BSQ
13/08/65	Valence 02/08/65 OMP	stockée CD 08/12/65
17/05/68	réformé avec 1933 heures de vol	
17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J	
	pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)	



FR20/H. Embarquement de commandos à Bou Saïda, en 1958 (photo 31F).



FR20/31F-8 En 1958 à Négrine (photo Michel Lebreton).



FR20/ARJ du GH N°2, le 14 août 1961 à Sétif (photo Bernard Chenel).

FR21 C167

55-4213 23/10/56 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°211)
13/11/56 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
13/11/56 MARINE 31 F 31.F-9"I" F-XDCI
09/11/59 IRAN Héli Service Maison Blanche
../02/60 rendu ALAT
02/07/60 GH N°2 ARW
01/04/61 GH N°2 Escadrille Instruction ARW
23/11/61 accidenté en Algérie. Au cours du posé sur une DZ OPS, l'appareil prend contact
brutalement avec le sol. Le train principal gauche est arraché mais le pilote réussit à poser la machine
sur le berceau de crash.
../... GH N°2 ARW
27/08/62 accidenté à Mahouane en Algérie ; durant une séance d'entraînement avec
approche en charge et à la troisième approche, l'appareil s'enfonce à 100m de la DZ. Le moniteur reprend
les commandes et affiche la puissance maximale mais ne peut contrer le taux de chute important.
L'appareil heurte un piton en contrebas de la DZ, se couche à droite et prend feu.
08/10/62 réformé avec heures de vol



FR21/31F.9 A El-Aricha en juillet 1958 (photo X, via Emmanuel Bosc).



FR21/I (photo J. Berniau).



FR21/ARW, au parking à Sétif (photo Michel des Bouillons).

FR22 C168

Marché n° 3635/56.

55-4214 01/07/56
27/12/56 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°46)
12/02/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
12/02/57 MARINE **31F** **F-10"J"** F-YDCJ
06/05/58 accidentée à Negrine en Algérie. De retour d'une tournée d'inspection entre Bone et les postes de Ammi Moussa et Soukies, le pilote, seul à bord, quitte le cheminement prévu en longeant un djebel en basse altitude. Une roue accroche un surplomb et l'appareil heurte le sol.
../07/58 réformé par la Marine



FR22/J en formation avec deux autres Banane, en patrouille dans le sud du Constantinois, en 1957 (photo 31F).

FR23	C169	Marché n° 3635/56.	
55-4215	27/12/56	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°46)	
	03/02/57	arrivée à Pauillac par le transport d'aviation "Dixmude"	
	03/02/57	20 S	20.S-23 F-YCT
	../02/58	31 F	31.F-1"A" F-XCDA
		A priori la Couleuvrine, armement fin mars 1959, une opération le 03/04/59	
	08/08/59	IRAN avec 980 heures	
	../02/60	rendu ALAT	
	31/03/90	GH N°2	ARR
	21/05/60	accidenté au cours d'un posé semi-roulé sur une DZ, un rocher arrache le train arrière gauche. Reversé à l'AIA.	
	17/06/60	AIA Maison Blanche	4 ^e échelon après accident
	02/08/60	GH N°2	ARR
	26/03/62	IRAN Héli Service avec 594 heures	
	16/08/62	GH N°2	ARR
	31/01/63	14^e GALAT	AAR
	06/10/63	14^e GALAT SBA	AAD
	15/01/64	arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir	
	18/01/64	GALAT 15 10/01/64 OMP	AAD
	15/05/64	MC Montauban	VP 300
	06/08/64	GALAT 15	AAD
	26/08/64	ERM Valence 05/08/65 OMP	
	17/05/68	réformé avec 1982 heures de vol	
	17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)	



FR23/ARR, du GH N°2, le 23 août 1961 à Sétif (photo Bernard Chenel).



H-21 n° 23/AAR et FR77 /AAI du 14^e GALAT, à Oran en 1963 (photo Yves Gelebart).

FR24 C170

55-4216

27/12/56
03/02/57
01/07/56
../03/57
../03/57
../02/58
00/04/58

Marché n° 3635/56.

départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°46)
arrivée à Pauillac par le transport d'aviation "Dixmude"

MARINE pour essais d'armement (MG151) à Toulon

20 S **20.S-24** F-YCTX

31 F

31.F-2"B" F-XDCB

A priori la Couleuvrine, armement fin mars 1959.

accidenté. Deux morts. Reconstituit avec FR 39.

IRAN avec 967 heures + 4^e échelon

sortie usine

rendu ALAT

EA.ALAT

BAW

GH N°2

BGC

IRAN Héli Service Maicon Blanche avec 754 heures

GH N°2

???

retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"

ES.ALAT

BGC

EA.ALAT

675 CRALAT

échange GMP

EA.ALAT

ERM Valence

stockage

réformé avec 2094 heures de vol

vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J

pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR24/20.S-24, avec son croc de dragage (photo X, via Emmanuel Bosc).



FR24/20.S-24, au printemps 1957, à Saint-Raphaël, avec son croc de dragage (photo Kerdilès).



FR24/(B)AW, en opération avec le 9^e Hussard, au sud de Sidi-Bel-Abbès, entre Aïn-Tindamine et Bedeau (photo Paul Chervin)



FR24/BGC du GH N°2, le 20 septembre 1961 à Sétif (photo Bernard Chenel).

FR25 C171 8 000 217 Marché n° 3635/56.
 55-4217 19/08/56
 27/12/56 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°46)
 03/02/57 arrivée à Pauillac par le transport d'aviation "Dixmude"
 04/02/57 **GH N°1** (B)AT
 00/10/57 **EA.ALAT** SBA (B)AT
EA.ALAT **BAT**
 15/12/58 IRAN Héli-Service France avec 979,35 heures
 27/02/59 sortie IRAN
 05/03/59 départ de Paris pour Sidi-bel-Abbès via Orléans, Limoges, Toulouse, Perpignan, Barcelone et Murcia
 07/03/59 arrivée Sidi-bel-Abbès
 07/03/59 **EA.ALAT**
 14/06/60 **GH N°2** **ARV**
 26/12/61 accidenté au 4^e échelon, au Djebel Anechar, à 30 kilomètres au nord-ouest du Bordj Bou Arreridj. Après une approche effectuée et terminée trop haut, l'appareil s'écroute et prend brutalement contact avec la DZ située à mi-pente du flanc d'une vallée. En déséquilibre l'hélicoptère bascule, dévale la pente et s'arrête contre un arbre 15 mètres plus bas. Equipage Bourguignon et Brival, légèrement blessé.
 15/05/62 réformé avec heures de vol



FR25/AT à Sidi-bel-Abbès en 1958 (photo Michel Dupont).



FR25 au Luc (photo X, via Claude Duhaut).



FR25/BAT de l'EA.ALAT (photo X, collection Christian Malcros).



FR25/ARV du GH N°2, en 1959 (photo Gabriel Pons).



FR25/ARV, accidenté au 4^e échelon, le 26 décembre 1961, à 30 kilomètres au nord-ouest du bordj Bou Arreridj. Equipage Bourguignon et Brival, légèrement blessé (photo Jean-Pierre Meyer).

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

19/08/56
27/12/56 *départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°46)*
03/02/57 *arrivée à Pauillac par le transport d'aviation "Dixmude"*
04/02/57 **GH N°1** Le Luc (B) **AU**
25/10/57 **EA.ALAT** SBA (B) **AU**
../../.. **EA.ALAT** SBA (B) **AT**
03/02/60 *IRAN AIA Maison Blanche avec 1265 heures*
08/07/60 **EA.ALAT** SBA (B) **AU**
../../61 **GH N°2** **BGE**
08/09/61 *AIA Maison Blanche* 4^e échelon après accident
20/12/61 **GH N°2** **BGE**
19/10/62 *retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"*
26/10/62 **ES.ALAT** 19/10/62 OMP **BGE**
14/12/62 *ERM Versailles* attente **IRAN**
IRAN Héli Service Marignane avec 854 heures
03/07/63 **ES.ALAT** 10/07/63 OMP **BGE**
17/01/64 **EA.ALAT** 19/12/63 OMP **BAT**
05/08/65 **GALAT 14** 05/08/65 OMP
01/09/65 **3^e GALAT**
03/11/66 *ERM Bruz* mise en condition **IRAN**
07/11/66 *ERGM Montauban 19/10/66 OMP* attente **IRAN**
09/11/96 *IRAN Sud Aviation Marignane avec 586 heures*
31/07/67 *ERGM Montauban 04/08/67 OMP* stockage/maintenance centrale
09/07/68 **40^e GALAT** 20/06/68 OMP
01/07/69 **GALDIV 11** 24/06/69 OMP
02/03/70 accidenté
02/03/70 *ERGM Montauban* 06/08/71 perte définitive
05/09/72 réformé avec 2948 heures de vol
09/01/71 *DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban*
de l'appareil au Camp de Caylus le 06/08/71



FR26/AT de l'EA.ALAT à Sidi-bel-Abbès (photo X, collection Christian Malcros.)



GH N°1



FR26/AU de l'EA.ALAT, à Sidi-bel-Abbès en 1960 ou 1961 (photo Jean-Claude Brouard).



FR26/BGE du GH N°2, le 30 juillet 1962 à Philippeville (photo Pierre Lapeyre).

FR27 C173 8 000 219
56-2016

Marché n° 3635/56.

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches
départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°46)
arrivée à Pauillac par le transport d'aviation "Dixmude"

27/12/56

03/02/57

04/02/57

GH N°1

(B) **AV**

18/05/57

Mise en place en Algérie par cargo

18/05/57

GH N°2

BEB

15/04/59

accidenté à Ras-El-Kifane en Algérie, au cours d'un posé sur une DZ OPS.

l'appareil est plaqué au sol par les turbulences. Les dégâts occasionnés sont importants et le pilote décide de rentrer se poser sur le berceau de crash. Il est contraint de larguer sa cargaison en vol afin de conserver l'autonomie nécessaire.

17/12/59

IRAN Héli-Service Alger avec 875,20 heures

17/05/60

sortie IRAN

18/05/60

GH N°2

BEB

23/08/61

accidenté dans la région de Kerrata en Algérie. En finale sur une DZ OPS.

située au sommet d'une pente abrupte, l'appareil s'enfonce. Le train avant est arraché, les roues prennent contact avec la pente. La machine, décentrée, se met à dévaler la pente en marche arrière, heurte un arbre 30m plus bas, se renverse en arrière après avoir effectué $\frac{3}{4}$ de tour sur elle-même et termine sa chute bloquée par les arbres.

29/08/61

réformé avec heures de vol



FR27/BEB du GH N°2. A noter, le c/n sur l'avant de la Banane (photo X, collection Christian Malcros).

FR28 C174 01/07/56 Marché n° 3635/56.
55-4220 aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

29/03/57 départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°226)
02/05/57 arrivée à Alger par le porte-avions "La Fayette"
02/05/57 **EA. ALAT** **AAS**
00/09/57 **EA. ALAT** **AO**
01/03/60 IRAN Héli Service avec 972 heures
22/07/60 **GH N°2** **AAS**
12/10/60 accidenté à Kenchela (département de Batna). En finale d'approche sous angle trop plat l'appareil s'enfonce brutalement. Le train arrière gauche heurte violemment un rocher. rapatriement + attente

12/10/60 Héli Service Maison Blanche 4^e échelon après accident
02/11/60 **GH N°2** **BEK**
09/02/61 Héli Service 4^e échelon
11/04/61 **GH N°2** **BEK**
26/05/61 mise en place en métropole pour IRAN via Oran, Valencia et Perpignan
../12/62 ERM Versailles 17/12/62 OMP
24/01/63 IRAN Héli Service Marignane avec 601 heures
21/06/63 **ES. ALAT** 27/05/63 OMP **BAO**
18/01/64 **EA. ALAT** 19/12/63 OMP **BAO**
12/03/64 SVR EA. ALAT VP 100
16/04/64 **EA. ALAT** 19/12/63 OMP **BAO**
19/08/65 ERM Valence stocké
17/05/68 réformé avec à 1781 heures de vol
17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR28/AAS du GH N°2, le 7 mai 1957 à Bordj R' Dir (photo X, collection Christian Malcros).



Vertol H-21C n°FR28/AAS du GH N°2 (photo Jacques Dufréne via Michel Cris).

Marché n° 3635/56.

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

29/03/57

départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°226)

02/05/57

arrivée à Alger par le porte-avions "La Fayette"

02/05/57

GH N°2

AAT

appareil armé en 1958.

GH N°2

AAT

10/07/59

détruit à 100% pendant l'opération Etincelle au Djebel Guedil, secteur de Toqueville en Algérie. Au cours d'un transport ravitaillement la charge de 400 kg non arrimée déséquilibre l'appareil au posé : la roue avant puis le rotor touchent le sol. Prévoyant le danger, le pilote couche l'appareil pour limiter l'accident.

07/08/59

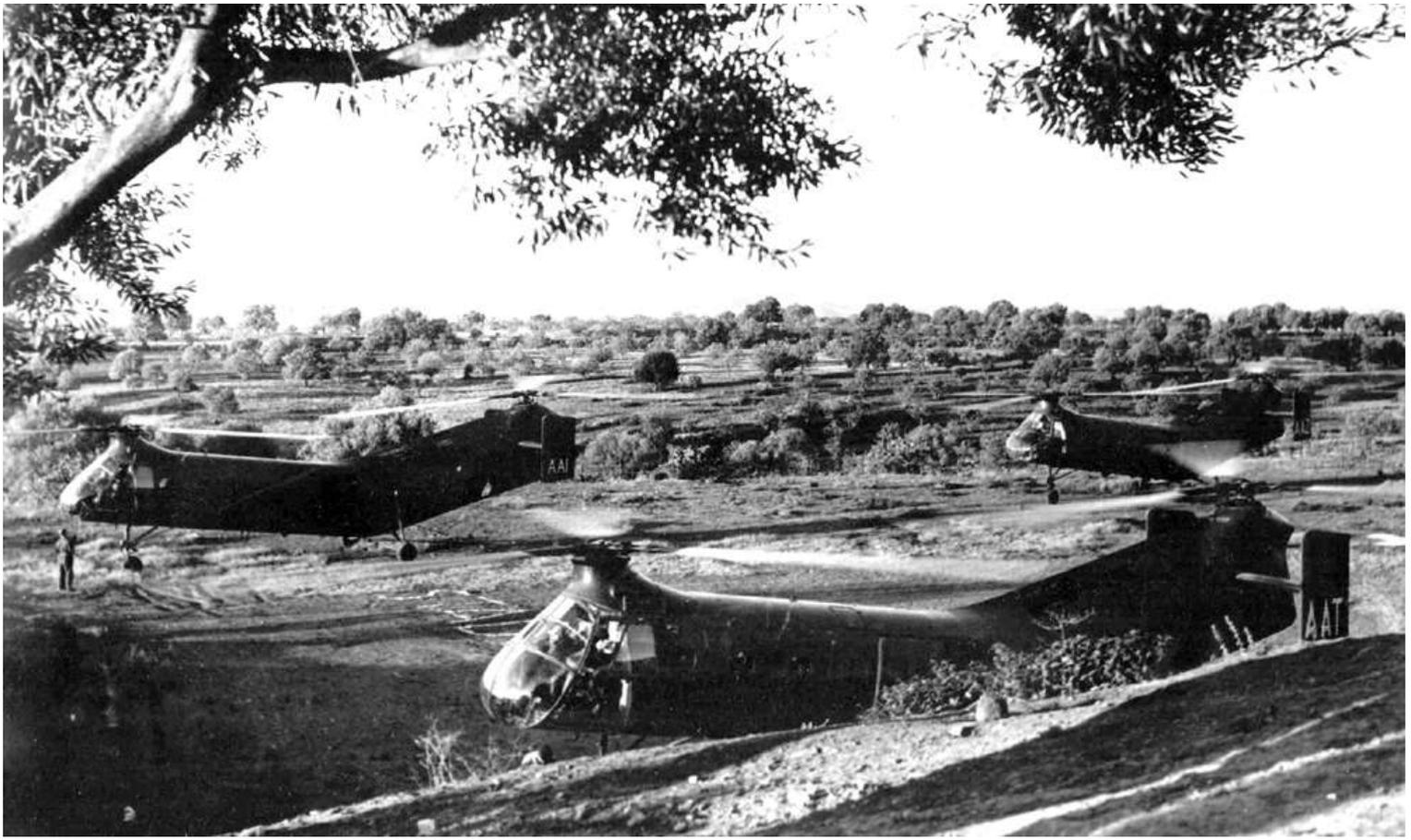
réformé avec heures de vol



Ensemble de Banane sur le tarmac de l'Atelier Industriel de l'Air (AIA) de Maison-Blanche, en mai 1957.

Le bâtiment à l'arrière plan est le hangar Hélicoptère de l'atelier.

Au premier rang, la première machine porte le N° 30, la seconde le n° 42, la troisième le n° 35 et la dernière le n° 29 (photo Robert Devove, via Gérard François).



FR29/AAT (au premier plan) et FR09/AAI (au second plan) du GH N+ 2 en 1957 (photo Jean de Lapersonne).



FR29/AAT après son accident du 10 juillet 1959 (photo Jean de Lapersonne).

FR30 C175
55-4221

Marché n° 3635/56.

29/03/57
02/05/57
02/05/57

30/03/60
03/09/60
31/01/63
../09/63
../09/63
10/09/63
06/02/64
24/03/65
28/04/65
28/08/65
17/05/68
17/05/68

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches
départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°226)
arrivée à Alger par le porte-avions "La Fayette"
GH N°2 **AAU**
appareil armé de roquettes de 37 mm + 7,6 mm le 23/02/60.
IRAN Héli Service avec 902 heures
GH N°2 11/02/60 OMP **AAU**
14° GALAT **AAU**
retour métropole pour IRAN avec FR34 via Oran, Valencia et Perpignan
ERM Versailles 30/07/63 OMP
IRAN Héli Service Marignane avec 741 heures
GALAT 15 30/01/64 OMP **AAU**
SVR GALAT 15 Valence VP 100
GALAT 15 **AAU**
ERM Valence 05/08/65 OMP stocké
réformé avec 1832 heures de vol
vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J
pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR30/AAU du GH N°2 (photo Didier Faure).



FR30/AAU, à Batna, le 22 janvier 1960 (photo Michel Vanrapenbusch).



FR30/AAU en 1962 à Sidi-bel-Abbès (photo Claude Lemoine).

Troisième tranche de la première commande

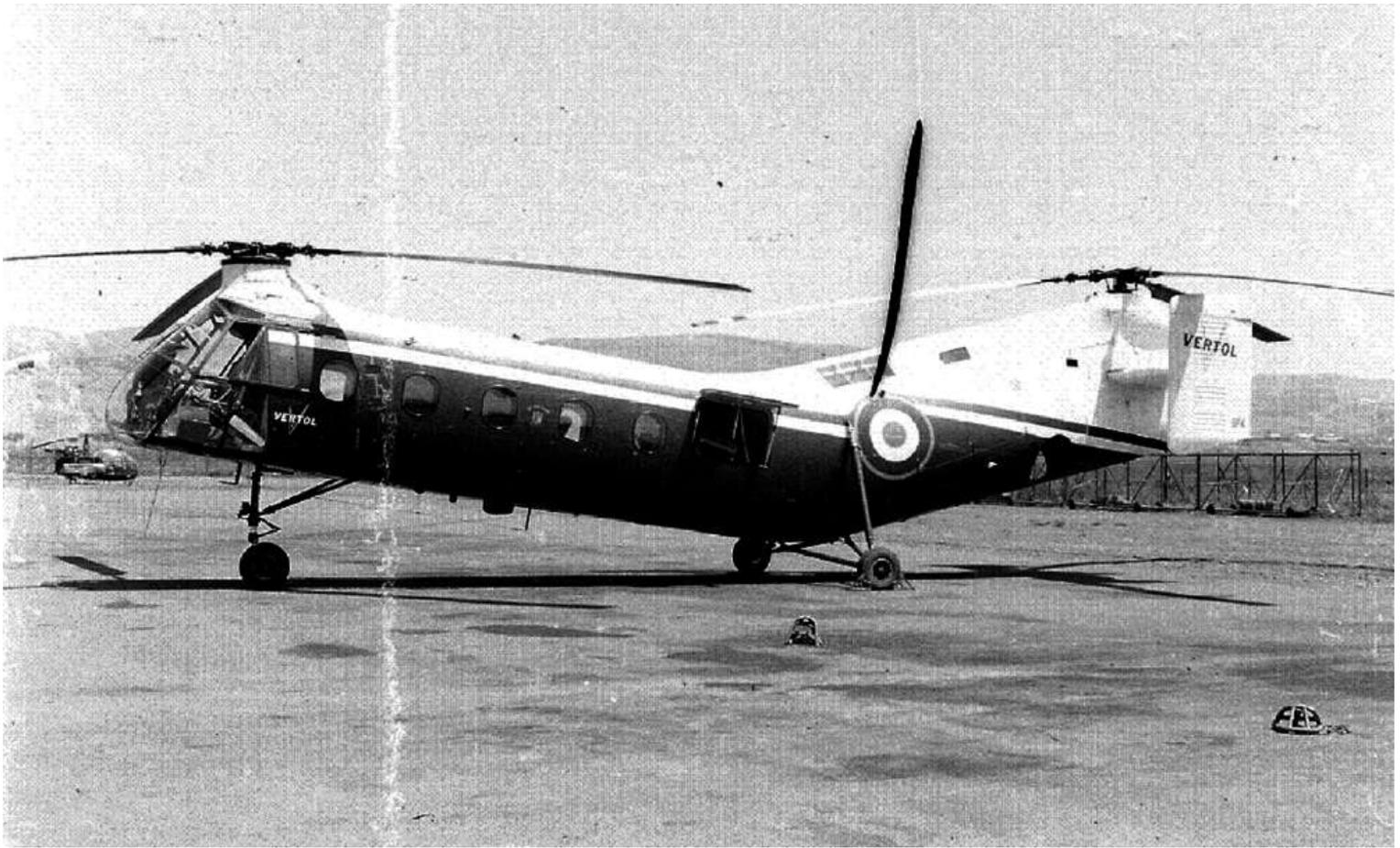
VERTOL V.42B

Deux appareils en version VIP (Vertol V.42B), aménagés pour le transport de passagers, ayant été refusés par Washington, ils servent de démonstrateurs pour le salon de l'aéronautique du Bourget de l'année 1957, à la société Hélicop-Air (association de la société Hélicop-Air avec la SNCASO). Cédés à l'ALAT, ils devaient faire l'objet d'un additif supplémentaire dans le contrat de la première commande. Additif introuvable. Il est probable que Vertol ayant du retard dans ses livraisons, ces deux appareils aient été inclus dans le premier contrat. Par la suite, ils seront reconvertis en H-21C.

NUMEROS		date de réception	OBSERVATIONS			
constr	Vertol		unités	arrivée	départ	codes
FR31	B329		Marché n° 3635/56 ?			
		29/03/57	départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°226)			
		09/05/57	arrivée à Toulon par le porte-avions "La Fayette"			
		09/05/57	Héli-Cop Air Issy les Moulineaux			F-BFDB
		02/06/57	Vertol 22 ^e salon du Bourget			F-BFDB
		11/07/57	perception ALAT			
		00/07/57	GH N°1 Le Luc			école de transformation H-21
		../06/58	arrivée en Algérie			
		01/07/58	GH N°2			BFK "Ne pas subir"
		05/09/60	IRAN Hélicop Service avec 680 heures			
		08/03/61	EA. ALAT			AR
			repeinte en vert (grands hublots sur carlingue.			
		29/04/61	GH N°2			BGA
		20/02/62	accidenté à Hamman (département de Sétif). Après une translation lente l'élève amorce un quart de tour vers la gauche pour débiter un nouvel exercice. Au cours de l'évolution la roue droite heurte le sol. La machine, déséquilibrée, se couche sur le côté droit.			
		20/02/62				rapatriement + attente 4 ^e échelon
		17/04/62	Héli Service Maison Blanche			4 ^e échelon
		../../62	GH N°2			BGA
		31/01/63	14 ^e GALAT			BGA
		25/02/63	retour métropole pour IRAN via Oran, Valencia et Perpignan			
		15/02/63	ERM Versailles 14/12/62 OMP			
		25/02/63	Héli Service Marignane			4 ^e échelon + IRAN avec 268 heures
		22/04/64	ERM Versailles			attente livraison
		30/04/64	GALAT 15 28/04/64 OMP			AAB
		26/08/65	ERM Valence 05/08/65 OMP			stocké
		17/05/68	réformé avec 1076 heures de vol			
		17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 3130 en 1990)			



Le FR31/F-BFDB, présenté par Vertol au 22^e salon du Bourget, le 2 juin 1957 (photo Jean Delmas).



FR31/BFK (photo Claude Le Bihan).



FR31/BFK du GH N°2, à la 674^e CRALAT de Sétif, en février 1960 (photo Gérard Gouyet).



FR31/BGA du GH N°2, à Sétif le 23 août 1961. A noter, la forme spécifique des hublots (photo Bernard Chenel).



FR31/BGA, accidenté le 20 février 1962 à Hamman (photo Jacques Grandhay).

FR32	B330	Marché n° 3635/56 ?	
	29/03/57	départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°226)	
	09/05/57	arrivée à Toulon par le porte-avions "La Fayette"	
	09/05/57	Héli-Cop Air Issy les Moulinzaux	F-BFAX
	22/05/57	certificat de navigabilité 20980	
	02/06/57	Vertol 22 ^e salon du Bourget	F-BFAX
	00/07/57	GH N°1 Le Luc	école de transformation H-21
	../06/58	arrivée en Algérie	
	01/07/58	GH N°2	BFL
	27/08/58	accidenté à Sétif Ain-Arnat. A l'issue d'un vol de rodage, le GMP s'arrête au moment de l'atterrissage. L'appareil, posé sur terrain mou, se couche. 4 ^e échelon remis en état par Héli Service, en service le 22 janvier 1960	
	27/08/58		rapatriement + attente 4 ^e échelon
	01/12/58	reconstruction + IRAN Héli-Service Maison Blanche avec 148 heures	
	18/11/59	GH N°2	BFL
	../../60	EA .ALAT	AQ
	26/04/61	GH N°2	BGB
	12/08/61	IRAN Héli Service avec 727 heures	
	05/12/61	GH N°2	BGB
	12/05/62	accidenté à Sétif Ain-Arnat. Au cours d'une séance d'instruction et en finale d'autorotation la machine entre en contact brutalement avec le sol puis se couche sur le côté droit.	
	../05/62	retour métropole	
	12/05/62	ERM Versailles 22/08/62 OMP	attente 4 ^e échelon + IRAN
	29/08/62	IRAN Héli Service Marignane avec 124 heures + 4 ^e échelon	
	06/01/64	sortie Marignane	
	08/01/64	EA .ALAT 04/01/64 OMP	
	24/09/64	SVR EA.ALAT	VP 100
	26/10/64	EA .ALAT	
	27/01/65	675 CRALAT	échange pales avant
	02/04/65	EA .ALAT	
	24/08/65	ERM Valence 05/08/65 OMP	stocké
	17/05/68	réformé avec 1129 heures de vol	
	17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)	



FR32 du GH N°2, à Sétif en 1958 ou 1959 (photo Jean Coispeau).





FR32/BGB du GH N°2, le 23 mai 1961 à Sétif. A noter, la forme spécifique des hublots (photo Bernard Chenel).



Tébessa 1959, H-21 VIP du GH N°2 (photo André Kreather).



Tébessa 1959, H-21 VIP du GH N°2. A noter, la forme spécifique des hublots (photo André Kreather).



Tébessa 1959, H-21 VIP du GH N°2 (photo André Kreather).



*H-21 n° FR32/BGB, accidenté à Sétif Ain-Arnat devant la SRALAT, le 12 mai 1962.
Au cours d'une séance d'instruction et en finale d'autorotation la machine entre en contact brutalement avec le sol
puis se couche sur le côté droit (photo René Facqueur via Gérard Tabary).*

FR34 **C172** ou 173 Marché n° 3635/56
55-4218 ou 4219 aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

29/03/57 départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°226)
02/05/57 arrivée à Alger par le porte-avions "La Fayette"
02/06/57 **GH N°2** **AAW** "Plus durable que l'airain"
17/06/57 accidenté en Algérie. En cours d'hélicoptage, les tirs des rebelles coupent le câble de commande de crabotage moteur et la connexion d'indication pression d'huile BTA.

La FR34 est une des machines ayant été armées en 1958

04/09/58 accidenté au sommet du djebel Aidel en Algérie. Au cours d'un posé en charge et en altitude l'appareil s'enfonce et se pose acrobatiquement entre les arbres.. Train principal écrasé, cellule déchirée. Remis en état par le 2^e échelon, rentre en vol. En service le 10 septembre 1958.

10/09/58 **GH N°2** **AAW**

15/02/60 IRAN Héli Service avec 753 heures

29/07/60 **GH N°2** **AAW**

03/02/61 Héli Service 4^e échelon

18/04/61 **GH N°2** **AAW**

31/01/63 **14° GALAT** **AAW**

../09/63 retour métropole pour IRAN avec FR30 via Oran, Valencie et Perpignan

../09/63 ERM Versailles 30/07/63 OMP attente IRAN

02/09/63 IRAN Héli Service Marignane avec 753 heures

11/12/63 accidenté à Autignac dans l'Hérault. Au cours du convoyage de l'appareil révisé en usine (sortie IRAN) et après une heure de vol environ, la machine accuse un taux de chute important que le pilote ne peut contrer malgré l'affichage de toute la puissance autorisée. L'atterrissage forcé est envisagé dans une région peu propice (maison, lignes électriques). L'appareil prend contact avec le sol à vitesse de translation nulle mais rebondit et le train avant est arraché. Cause : mauvais fonctionnement du carburateur.

11/12/63 4^e échelon rapatriement après accident

15/01/64 Héli Service Marignane 4^e échelon

10/04/64 ERGM Montauban attente livraison

22/04/64 **GALAT 15** **AAW**

18/08/65 ERM Valence 05/08/65 OMP stocké

17/05/68 réformé avec 952 heures de vol

17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR34/AAW du GH N°2, au parking à Sétif (photo Didier Faure).



FR34/AAW du GH N°2 à Kenchela en 1958. Inscription "Plus durable que l'airain" (photos Pierre Bregerie).



FR34/AAW, du GH N°2, à Tizi N'Béchar (département de Sétif), en janvier 1962 (photo Jean Gomanne).

FR35 C181

Marché n° 3635/56

56-2019

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

29/03/57 départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°226)

02/05/57 arrivée à Alger par le porte-avions "La Fayette"

02/05/57 **GH N°2** **AAX**

essais du lanceur Matra 361 pour roquettes de 37 mm à partir du 24/03/59. Premier essai de tir le 24 avril 1959.

../../58 **GH N°2** **AAN**

19/05/59 accidenté

GH N°2 **AAN**

11/08/59 détruit au Douar Ifalene, département de Bougie. Au cours d'une approche sur une DZ ops. au relief mouvementé le GMP accuse une baisse de régime importante. Par une manœuvre hardie l'équipage tente de coucher la machine sur le côté droit mais celle-ci bascule, exécute plusieurs tonneaux et s'immobilise 60 mètres plus bas. Cause : rupture de piston. Les lieutenants Rovel et Armand sont blessés, sept commandos sont blessés dont quatre gravement.

674 CRALAT

14/10/59 réformé avec heures de vol



FR35/AAX du GH N°2, dans les Aurès en 1959 (photo Gérard Ettori).

FR36 C182

Marché n° 3635/56

56-2020 aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches
15/03/57 départ de Norfolk sur le porte-avions "Arromanches" (RFM n°167)
20/04/57 arrivée à Alger par le porte-avions "Arromanches"
20/04/57 **GH N°2** **AAN**
06/06/58 détruit à Edgard-Quinet, département de Constantine. Lors d'une approche sur une DZ ops. le pilote, gêné par le soleil dégage et fait une nouvelle présentation. L'appareil s'enfonce et se couche sur le côté. Cellule détruite sur place. Ensembles récupérés.
17/12/58 réformé avec heures de vol



La FR36/AAN ien 1957 lors de son décollage après avoir déposé son fret dans la région de Oued Zhour (photo X, via Emmanuel Bosc).

FR37 C183

Marché n° 3635/56

56-2021

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

15/03/57 départ de Norfolk sur le porte-avions "Arromanches" (RFM n°167)

20/04/57 arrivée à Alger par le porte-avions "Arromanches"

20/04/57 **GH N°2**

AAO

18/10/57 AIA Maison Blanche

REE

06/01/58 **GH N°2/EHO3**

AAO

30/08/59 accidenté à Sétif-Aïn-Arnat en Algérie. L'appareil étant au parking, le mécanicien oublie de bloquer la roulette de nez dans l'axe et de mettre les cales. Le parking étant en pente, la machine se déplace et heurte un T-6.

15/03/60 IRAN Héli Service avec 902 heures

18/08/60 **GH N°2**

AAO

19/10/62 retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"

24/10/62 **ES. ALAT**

../../63 ERM Versailles 21/10/63 OMP attente IRAN

07/11/63 IRAN Héli Service Marignane avec 701 heures

25/02/64 ERM Versailles

attente livraison

04/03/64 **EA. ALAT** 29/02/64 OMP

BAB

12/03/65 accidenté à La Scierie, 1500 mètres au sud-est du terrain du Cagnet-des-Maures, dans le Var. Lors d'une mission VSV, le pilote constate une perte de puissance trois minutes après le décollage. L'appareil se pose en autorotation normale. Cause : défectuosité de la pompe à huile GMP due à une détérioration du joint du compresseur.

26/08/65 ERM Valence 05/08/65 OMP stocké

17/05/68 réformé avec 1765 heures de vol

17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR37/AAO du GH N°2. Le lieutenant Paul Bon et un groupe de parachutistes du 3^e RPIMa (photo Marc Flament).

FR38 C184

Marché n° 3635/56

56-2022 aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

15/03/57 départ de Norfolk sur le porte-avions "Arromanches" (RFM n°167)

20/04/57 arrivée à Alger par le porte-avions "Arromanches"

20/04/57 **GH N°2** **AAP**

07/06/60 IRAN Hélicoptère Service avec 1203 heures

30/09/60 **GH N°2** **AAP**

21/11/61 Hélicoptère Service 4^e échelon

31/01/62 **GH N°2** **AAP**

08/06/62 endommagé par un orage de grêle à Khenchela.

31/01/63 **14^e GALAT** **AAP**

../10/63 retour métropole pour Iran via Oran, Valencia et Perpignan

../10/63 ERM Versailles 19/09/63 OMP attente IRAN

28/10/63 IRAN Hélicoptère Service Marignane avec 784 heures

19/02/64 ERGM Montauban stockage

29/07/64 **GALAT 14** 17/07/64 OMP **ARE**

04/02/65 accidenté à Rennes-Saint-Jacques. Au cours d'un vol de contrôle technique et en finale d'autorotation, le pilote effectue un flare trop prononcé et la cellule heurte le sol.

05/02/65 ERGM Bruz réparation tôlerie

10/06/65 **GALAT 14** **ARE**

23/08/65 ERM Valence 05/08/65 OMP stocké

17/05/68 réformé avec 2087 heures de vol

17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR38/AAP du GH N°2 (photo X, collection Christian Malcros).



H-21 n° FR38/AAP du GH N°2 en panne de moteur à la suite de l'explosion d'un cylindre à l'atterrissage (photo Roland Jeanjean).



FR38/AAP du GH N°2, en 1960 au poste du Hamma, flanc sud du Hodna, près de Colbert (photo Pierre Lalannier).

FR39 C185

56-2023

Marché n° 3635/56

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs

montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs autoétanches

15/03/57 départ de Norfolk sur le porte-avions "Arromanches" (RFM n°167)

20/04/57 arrivée à Alger par le porte-avions "Arromanches"

20/04/57 **GH N°2**

AAQ

19/05/59 détruit près de Batna, erreur du copilote au posé. L'appareil pris dans un fort vent tourbillonnaire et déséquilibré par un rocher sous le train, s'incline, le rotor avant touche les arbres et éclate. L'appareil bascule, se couche et s'écrase 80 mètres plus bas, en contrebas d'une falaise provoquant la mort des ses occupants dont le lieutenant Pierre Le Toquin, pilote, et le sergent-chef Paul Leguen plus cinq passagers. L'appareil est complètement détruit par le feu.

10/10/59 réformé avec heures de vol



Dépose en campagne avec le FR39/AAQ du GH N°2 (photo Constantin Sollogoub).



Vertol H-21 n° 39/AAQ du GH N° 2 de Sétif, devant la tour (photo Jacques Barraquier).



FR39/AAQ du GH N°2, sur le parking à Sétif, en 1959 (photo Gabriel Pons).

Marché n° 3635/56
aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs
montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches
15/03/57 départ de Norfolk sur le porte-avions "Arromanches" (RFM n°167)
20/04/57 arrivée à Alger par le porte-avions "Arromanches"
20/04/57 **GH N°2** **AAR**
08/02/60 IRAN Hélic-Service Alger avec 955,20 heures
07/06/60 **GH N°2** **AAR**
19/07/61 AIA Maieon Blanche 4^e échelon
25/09/61 **GH N°2** **AAR**
19/03/63 départ métropole pour IRAN via SBA, Oran, Valencia et Perpignan
25/03/63 ERM Versailles 17/01/63 OMP attente IRAN
25/03/63 IRAN Hélic Service Marignane avec 607 heures
24/07/63 **ES. ALAT** 26/07/63 OMP
15/01/64 **EA. ALAT** 19/12/63 OMP **BAA**
24/08/65 ERM Valence 06/08/65 OMP stocké
17/05/68 réformé avec 1905 heures de vol
17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J
pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR40/AAR du GH N°2 (photo Jean de Lapersonne).



La Banane n° FR40/AAR du GH N°2 en opération dans le Constantinois (photo Robert Garnier).



FR40/AAR du GH N°2 en novembre 1961 à Philippeville (photo Jean-Claude Maillot).



FR40/BAA de l'EA.ALAT (photo Jacques Barraquier).

Marché n° 3635/56
 aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs
 montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches
 29/03/57 départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°226)
 02/05/57 arrivée à Alger par le porte-avions "La Fayette"
 02/05/57 **GH N°2** **AAV**
 ..05/58 **MARINE 31 F** **31.F-10**
 03/04/60 Sétif attente IRAN
 25/05/60 IRAN AIA Maison Blanche avec 1341 heures
 20/10/60 **GH N°2** **BEE**
 05/12/61 AIA Maison Blanche 4^e échelon
 19/02/62 **GH N°2** **BEE**
 19/10/62 retour en métropole sur le porte-avions "La Fayette"
 25/10/62 **ES.ALAT** 24/10/62 OMP
 12/12/63 ERM Versailles 15/11/63 OMP attente IRAN
 12/12/63 IRAN Hélic Service Marignane avec 775 heures
 14/05/64 **GALAT 15** 21/05/64 OMP
 17/08/65 MC Montauban 05/08/65 OMP tôlerie
 25/08/65 3^e **GALAT** 04/11/65 OMP
 29/08/66 ERGM Bruz échange GMP + FR 1154
 18/10/66 3^e **GALAT** 04/11/65 OMP
 20/01/67 ERGM Bruz 11/01/67 OMP VP 300
 13/03/67 MC Bruz 17/03/67 OMP stockage
 29/05/67 3^e **GALAT** 23/05/67 OMP **ARB**
 21/08/68 accidenté à Saint-Maixent
 04/11/68 ERGM Bruz attente livraison
 14/11/68 MC Montauban 25/09/68 OMP
 06/11/69 mc Montauban
 01/12/69 retiré situation mensuelle
 25/03/70 réformé avec 2713 heures de vol
 21/04/70 mise en place au 3^e RPIMA à Carcassonne



FR41/AAV du GH N°2 en 1957 (photo Robert Guiraud).



FR41/BEE du GH N°2 à Sétif en septembre 1962 (photo Jean-Claude Maillot).

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

29/03/57 départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°226)

02/05/57 arrivée à Alger par le porte-avions "La Fayette"

02/05/57 **GH N°2** **AAZ**

09/07/59 accidenté dans le secteur d'Akbou en Algérie. En finale d'approche le pilote, gêné par le soleil, se trompe de DZ L'appareil chute alors brutalement et heurte un roc. Posé sur le ventre, le vent le fait basculer. Reversé 4^e échelon, reconstruit chez Héli-Service avec la n° FR 72.

09/07/59 rapatriement + attente

19/10/59 AIA Maison Blanche reconstruction après accident

21/11/60 Héli Service Maison Blanche reconstruction après accident

22/03/61 **GH N°2** **AAB**

21/06/61 AIA Maison Blanche 4^e échelon

16/08/61 **GH N°2** **AAB**

31/01/63 **14° GALAT** **ART**

23/06/64 retour métropole par cargo "Aulne" via Bou Sfer et Mers-el-Kébir

30/06/64 **GALAT 14** **ART**

17/11/64 ERGM Montauban 16/10/64 OMP

26/11/64 IRAN Héli Service Marignane avec 890 heures

06/04/65 MC Montauban 13/04/65 OMP stockage

../../65 **3° GALAT**

08/09/67 ERGM Bruz 07/08/67 OMP VP 300

27/10/67 ERGM Bruz attente livraison

16/11/67 MC Montauban 19/10/67 stockage

18/12/68 **40° GALAT** **AER**

12/05/68 ERGM Montauban VP 100 + échange moteur

12/06/68 ERGM Montauban attente livraison

01/07/69 **GALDIV 11**

05/07/69 détruit à Herran en Haute-Garonne. L'appareil effectuait un hélitransport de matériel au profit de l'Ecole Prémilitaire d'Aix-en-Provence. Au cours de l'atterrissage, à la fin de la 2e rotation, la roue gauche s'enfonce dans le sol spongieux. La réaction vive du pilote pour redresser la machine fait basculer celle-ci qui heurte le sol avec les rotors et se couche sur le côté droit. Appareil détruit, carcasse abandonnée sur place, proposé réforme le 05 août 1969.

15/08/69 attente réforme

15/10/69 ERGM Montauban 29/07/69 OMP cellule laissée sur lieu du crash

01/07/70 retiré situation mensuelle suite accident

02/10/70 réformé avec 1112 heures de vol



FR42/AAZ du GH N°2 (photo X, collection Christian Malcros).



*Bou Sfer, 1963, largage d'un parachutiste du 2^e REP
depuis la Banane FR42/ART du 14^e GALAT (photo Bernard Ballanger).*



H-21C n°FR42/ART du 3^e GALAT à Rennes en 1965 (photo Yves Gelebart).

FR43 C189

Marché n° 3635/56

56-2027

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs
montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches
14/06/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°164)
15/07/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
22/07/57 débarquement à Alger

22/07/57 **GH N°2**

BEC

16/01/58 Abattu en vol par un tir de mitrailleuse MG 42 des rebelles, l'appareil s'écrase dans l'oued Kébir. La rafale a touché le système de chauffage à air chaud et un arbre de transmission est coupé. L'appareil tombe lentement par l'arrière et se crashe dans les eaux de l'oued, sur le côté de la colline tenue par les fellaghas, sur la rive droite en descendant. Les deux pilotes, le maréchal des logis-chef Jean-Louis Doussaint et le maréchal des logis Gérard Thanin emportés par le courant de l'oued en crue sont roulés par les flots. Alourdis par leurs bottes et pantalons fourrés et le blouson ils n'ont aucune chance de s'en sortir et disparaissent rapidement. Le mécanicien, le maréchal des logis-chef Robert Pavageau, équipé d'un gros pull et d'une combinaison légère et de plus bon nageur, parvient à s'éloigner et après une heure d'efforts dans l'eau glacée, rejoint la rive et regagne un poste tenu par la Légion.

28/08/58 réformé avec heures de vol

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

14/06/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°164)

15/07/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

22/07/57 débarquement à Alger

22/07/57 **GH N°2** **BED**

30/10/57 accidenté

../12/58 Expérimentation AA modèle 52. Essais en décembre 1958 du lanceur Matra de 19 roquettes de 68mm et du Matra 361 (roquettes de 37mm).

16/05/60 IRAN AIA Maison Blanche avec 848 heures

29/09/60 **GH N°2** **BED**

05/05/61 accidenté en SZ 31 A35, en Algérie. Au cours du vol le pilote constate une augmentation de la température du GMP ainsi qu'une baisse de la pression d'huile. Il s'en suit un début d'incendie dans le compartiment du GMP qui conduit le pilote à se poser au plus vite. Cause : détérioration du coussinet de bielle maîtresse conduisant à un échange du GMP.

26/09/62 accidenté à 10 kilomètres au sud-est de Boufarik.

GH N°2/EHR **BED**

08/01/63 retour métropole via SBA, Oran, Valencia, Perpignan et Carcassonne

../01/63 **ES. ALAT** 17/01/63 OMP **BGF**

16/07/63 ERM Verailes 13/06/63 OMP

16/07/63 IRAN Héli Service Marignane avec 808 heures

18/11/63 **GE. ALAT** 18/11/63 OMP **BSR**

../03/65 CEV Brétigny 26/03/65 OMP **BSR**

GE. ALAT Satory **BSR**

13/08/65 ERM Valence 02/08/65 OMP stocké

17/05/68 réformé avec 1960 heures de vol

17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR44/BED du GH N°2 (photo Philippe Desqueyroux).



FR44/BED hiver 1961/1962 à Oued Hamimin (photo Jean-Claude Maillot).



FR44/BSR, du GE-ALAT, le 11 août 1964 à Valence. (photo X, collection Christian Malcros).

FR45 C191

56-2029

Marché n° 3635/56

aménagement, chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs

montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

14/06/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°164)

15/07/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

22/07/57 débarquement à Alger

22/07/57 **GH N°2**

BEU

01/05/58 accidenté. Au posé sur une DZ, le pilote casse la vitesse prématurément, l'appareil s'enfonce pris par le souffle d'un autre appareil décollant. Le pilote couche l'appareil sur le côté droit. Reversé au 4^e échelon à l'AIA puis en CRALAT.

26/05/58 AIA Maison Blanche

4^e échelon

../04/59 MARINE 31 F

31.F-5

../08/59 rendu ALAT

../../60 **GH N°2**

ARH

19/03/61 AIA Maison Blanche

4^e échelon

09/05/61 **GH N°2**

ARH

15/11/61

rapatriement + attente

27/11/61 AIA Maison Blanche

4^e échelon après accident + IRAN

03/01/63 **14^e GALAT**

BEE

../../63 **14^e GALAT**

ARU

15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir

18/01/64 **GALAT 15** 10/01/64 OMP

ARU

10/08/64 375 CRALAT

VR 100

18/09/64 **GALAT 15**

ARU

19/03/65 ERGM Montauban

VP 300

15/06/65 **GALAT 15**

ARU

26/08/65 ERM Valence 05/08/65 OMP

stocké

17/05/68 réformé avec plus de 366 heures de vol

17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J

pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR45/BEE du 14^e GALAT (photo Parmentier).



FR45/ARH du GH N°2, en novembre 1961 (photo Pierre Tabart).

H-21B : cinquième tranche de la première commande

Vertol ayant pris un retard conséquent dans les livraisons, à cause du montage de réservoirs autoétanches, spécification française, non montée sur les appareils américains, cinq machines destinées à l'USAF sont prélevées sur stock au dépôt de Middletown et remis au standard H-21C chez Vertol, à Morton en Pennsylvanie. Convoyés ensuite sur Norfolk pour embarquement à bord du porte-avions "La Fayette". Officiellement, les Etats-Unis n'ont pas le droit de nous prêter des appareils pour le maintien de l'ordre en Algérie, ils prennent donc les numéros de série FR46 à FR50 et le remboursement de l'USAF se fera en prélevant cinq appareils sur les chaînes de Vertol, dès janvier 1957.

NUMEROS		date de réception	OBSERVATIONS		
const USAF	s/n Vertol		unités	codes	remarques

FR46	B134	8 000 155	Marché n° 3635/56 ?		
53-4384		18/07/56	sortie d'usine		
		27/06/56	départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°358)		
		05/08/56	arrivée à Toulon par le porte-avions "La Fayette"		
		05/08/56	GH N°1 Satory	BAP	
		21/12/56	GH N°1 Le Luc	BAP	
		../10/57	arrivée en Algérie		
		../10/57	EA.ALAT SBA	AP	
		../..57	GH N°2	BEE	
		07/08/58	accidenté au cours d'un entraînement, le train principal gauche est arraché.		
<i>L'appareil se pose sur un</i>			<i>berceau de crash. Réparé par le 3^e échelon. Remis en service le 04/09/58.</i>		
		04/09/58	GH N°2	BEE	
		13/12/58	retour en métropole pour IRAN via SBA, Oran, Valencia, Perpignan et Bourges		
		18/12/58	IRAN Héli Service Issy-les-Moulineaux avec 684 heures		
		../..59	arrivée en Algérie		
		26/05/59	GH N°2	BEE	
		../..59	EA.ALAT	AV	
		29/04/61	GH N°2	BGD	
		06/07/61	IRAN Héli Service avec 901 heures		
		17/10/61	GH N°2	BGD	
		31/01/63	14^e GALAT	BEB	
		../05/63	retour métropole		
		../05/63	ERM Versailles 26/04/63 OMP		attente 4 ^e échelon
		07/06/63	Héli Service		4 ^e échelon après accident
		26/07/63	ES.ALAT 30/07/63 OMP		
		17/01/64	EA.ALAT 19/12/63 OMP		
		24/08/65	ERM Valence 05/08/65 OMP		23/11/65
		17/05/68	réformé avec 2112 heures de vol		
		17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)		



FR46/BGD du GH N°2, le 26 avril 1961 à Sétif (photo Bernard Chenel).

FR47	B135	8 000 156	Marché n° 3635/56 ?	
53-4385		27/06/56	départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°358)	
		05/08/56	arrivée à Toulon par le porte-avions "La Fayette"	
		05/08/56	GH N°1	BAQ annexe Cherbourg-Querqueville
		21/12/56	EA.ALAT Le Luc	BAQ école de transformation H-21
		../10/57	arrivée en Algérie	
		../10/57	EA.ALAT SBA	AQ
		15/09/58	IRAN Héli Service	
		11/12/59	EA.ALAT	BAQ
		11/08/60	accidenté à El Hamman, département d'Oran. Au cours d'un entraînement à la navigation de nuit, au moment du décollage sur une DZ poussiéreuse non balisée, le pilote perd le contrôle de l'appareil. Le rotor avant heurte le mât des couleurs et la machine s'écrase sur un bâtiment. Appareil détruit à 90 %, au 4 ^e échelon.	
		11/08/60	675 CRALAT	attente réforme
		20/12/60	réformé avec heures de vol	



FR47/BAQ de l'EA.ALAT en 1958 à Sidi-bel-Abbès (photo Michel Dupont).



FR47/AQ de l'EA.ALAT, à Zennata (photo Bernard Seguin).

FR48 B136

53-4386

Marché n° 3635/56 ?

27/06/56 départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°358)

04/08/56 arrivée à Alger par le porte-avions "La Fayette"

04/08/56 **GH N°2**

AAM

.. /08/56 MARINE **31 F** (prêt)

31.F-1"A" F-XDCA (alu)

08/11/56 accidenté côte 1700 près de Rhoufi en Algérie. Au décollage, appareil en

montée, l'équipage constate une perte graduelle de puissance malgré l'action du pilote qui diminue le pas en ajoutant des gaz. Ils décident alors de se poser en autorotation. A l'issue de l'atterrissage et à cause du fort dévers de la DZ, la machine se couche après avoir roulé quelques mètres. Cause : cinq pistons crevés sur le GMP suite à l'utilisation d'essence à indice d'octane non conforme. Appareil détruit et évacué en sling par FR 05 «31 F-2 ». L'équipage (lieutenant de vaisseau Gavaud et le second maître Le Normand) et les passagers sont indemnes.

18/03/57 réformé par la MARINE avec 162 heures de vol



La FR 48 vue entre le 4 et le 18 août 1956 sur le parking au pied de la tour de contrôle de Ain Arnat, fief du GH N°2 et des appareils de la 31F.

Notez l'hameçon rajouté sur la cocarde ainsi que les lettrages MARINE et la lettre individuelle (A) inscrits en noir pour trancher sur le fond alu de la machine (photo X, via Emmanuel Bosc).

Marché n° 3635/56 ?
 27/06/56 départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°358)
 04/08/56 arrivée à Alger par le porte-avions "La Fayette"
 04/08/56 MARINE 31 F 31.F-2"B" F-XDCB
 30/08/56 problèmes moteur après 49 heures de marche
 ../06/57 MARINE 31 F 31.F-2"B" F-XDCB
 ../04/58 rendu ALAT
 ../04/58 EA.ALAT AX
 11/06/59 IRAN Héli Service Maison Blanche avec 1180 heures
 03/11/59 EA.ALAT AX
 ../../60 GH N°2 AAB
 15/03/61 IRAN Héli Service Maison Blanche avec 595 heures
 04/07/61 GH N°2 AAK
 31/01/63 14° GALAT AAK
 20/03/63 14° GALAT In Amguel AAK
 03/12/63 14° GALAT EH 2 AAK
 15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
 18/01/64 GALAT 15 10/01/64 OMP AAK
 ../02/64 ERM Versailles 21/02/64 OMP attente IRAN
 13/03/64 IRAN Héli Service Marignane avec 540 heures
 01/07/64 MC Montauban 03/07/64 OMP stockage
 28/07/64 ERGM Montauban REE après détérioration
 09/09/64 MC Montauban stockage
 22/11/64 GALAT 14 20/10/64 OMP
 24/08/65 ERM Valence 05/08/65 OMP stockage
 17/05/68 réformé avec 2414 heures de vol
 17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J
 pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR49/B de la Marine (photo X, via Alain Crosnier).



H-21 n°49/AAK, du 14^e GALAT, à bord du porte-avions "Arromanches". Le navire appareille le 14 janvier 1964 de Mers-el-Kébir à destination de Toulon où il arrive le lendemain. La "Banane" a toutes ses ouvertures calfeutrées pour se protéger de la salinité de l'air marin (photo Yves Gelebart).



H-21 n° FR49/AAX du GALAT 15, le 15 janvier 1964 en vol de Toulon à Valence (photo Yves Gelebart).



FR49/AAX et FR ??/AAS du GALAT 15 à Valence (photo X, collection Christian Malcros).

FR50 B138

53-4388 27/06/56 départ de Norfolk sur le porte-avions "La Fayette" (RFM n°358)
04/08/56 arrivée à Alger par le porte-avions "La Fayette"
04/08/56 MARINE **31 F** **31.F-3"C"** F-YDCC
14/08/56 accidenté dans la région de Sétif, posé brutal au cours d'un vol
d'entraînement local. Confusion entre pilote et copilote sur les manettes, le moteur s'arrête à faible
altitude et ne peut se poser en autorotation. Train hors service, l'appareil se couche sur le côté.
L'équipage est indemne. Reconstitué par Hélicoptère-Service. Remis en service le 26 mars 1958.
14/08/56 Hélicoptère Service Maison Blanche IRAN + reconstruction
26/03/58 retour ALAT
26/03/58 **GH N°2**
../../... **EA.ALAT** **AZ**
../07/60 retour en métropole
ESAM **MDL**
21/06/63 accidenté en approche sur la zone de posé en herbe disponible dans l'enceinte
de l'**ESAM**, l'appareil est l'objet d'une baisse de régime significative. L'équipage n'a pas pu éviter la
chute et l'écrasement dans un jardin privé de la zone pavillonnaire proche de l'école. Le pilote et le
mécanicien sont blessés. Reconstitué par Hélicoptère-Service avec des éléments du FR 06.
../../63 réformé avec heures de vol



FR50/MDL de l'ESAM (photo Jacques Buffet).



FR50/MDL de l'ESAM, à Bourges en 1960 (photo Pierre Tabart).



FR50/MDL en démonstration, au camp du Valdahon (photo Michel Dupont).



FR50/MDL de l'ESAM, en 1961 (photo X, collection Christian Malcros).



FR50/MDL de l'ESAM. Accidenté le 21 juin 1963 en approche sur la zone de posé en herbe disponible dans l'enceinte de l'ESAM, l'appareil est l'objet d'une baisse de régime significative. L'équipage n'a pas pu éviter la chute et l'écrasement dans un jardin privé de la zone pavillonnaire proche de l'école. Le pilote et le mécanicien sont blessés (photo Jacques Barraquier).

Seconde commande de Vertol H-21C

Quelques modifications apparaissent avec cette nouvelle commande. Le train avant est modifié sur les machines FR51 à FR108. Plusieurs appareils ont un train arrière caréné.

Tous les appareils à partir de la FR51 avaient les carénages de train suivants :

- carénage coudé de jambe de train avant
- carénage en goutte d'eau de jonction amortisseur/fuselage
- carénage d'amortisseurs de train principal
- carénage des deux tubes de jambes de train

Tous ces carénages étaient progressivement déposés au fil des opérations et/ou des maintenances et rarement remontés pour finir par disparaître complètement. (par exemple : la FR51 possède tous ses carénages sur les premières photos mais plus aucun lorsqu'elle est immatriculée BSS).



Une nouvelle dérive fait aussi son apparition à compter du FR51.

FR 01 à FR50

FR51 à FR108



Enfin, pour les appareils disposant d'un treuil, un rétroviseur est installé sur le cockpit.

NUMEROS		date de réception	OBSERVATIONS	
const USAF	Vertol		unités	codes

FR51 C197
56-2035

	marché n° 6327/56	
	aménagement, à la SNCASO, en détachement chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches	
14/06/57	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°164)	
26/07/57	arrivée à Toulon par le transport d'aviation "Dixmude"	
27/07/57	STAé Issy-les-Moulineaux	
22/10/57	ESAM	MDL
28/07/59	ERM Versailles	
../07/59	ESAM	MDL
../02/60		
03/03/60	GE .ALAT 25/02/60 OMP	MDL
12/07/60	IRAN Héli Service avec 631 heures	
06/06/61	GE .ALAT 09/06/61 OMP	BSE
25/01/65	ERGM Montauban 14/12/64 OMP	attente IRAN
11/02/65	IRAN Héli Service Marignane avec 580 heures	
02/06/65	MC Montauban 10/06/65 OMP	stockage
10/06/65	GE .ALAT 22/07/65 OMP	BSS
01/01/66	GALAT STAT 24/01/66 OMP	BSS
13/09/67	MC Montauban 28/08/67 OMP	attente VP
21/09/67	ERGM Montauban	vp 25 + échange GMP
10/10/67	MC Montauban	stockage
25/04/68	ERGM Montauban	attente livraison
30/04/68	CEV Istres	
../../68	ERGM/MC Montauban	échange GMP + attente livraison
30/07/68	40° GALAT 20/06/68 OMP	
01/07/69	GALDIV 11 24/06/69 OMP	interdit de vol 25/05/70
08/06/70	ERGM Montauban	attente
05/09/72	réformé avec 1992 heures de vol	
09/01/71	<i>DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban de l'appareil au Camp de La Courtine</i>	

La FR51 est la seule machine à ne jamais connaître l'Algérie, elle restera en France pour étudier toutes les modifications à apporter à ses petites sœurs.

AIA : Atelier Industriel de l'Air. DZ : Dropping Zone (zone de poser). EMJ : Entretien Majeur. ERGM : Etablissement de Réserve Générale du Matériel. ERM : Etablissement Régional du Matériel. Evasan : Evacuation Sanitaire GMP : Groupe Moto Propulseur. IRAN : Inspect and Repair As Necessary (Entretien Majeur), OMP : Ordre de Mise en Place, SBA : Sidi-bel-Abbès, VP : Visite Périodique.
FR01 = n° appareil français. **B148** = n° Vertol **53-4398** = USAF serial number **8 000 108** = n° matériel français



FR51/MDL de l'ESAM, en visite à Buc (photo GE-ALAT via Michel Salmon).



FR51/MDL de l'ESAM (photo Jacques Buffet).



Bourges, ESAM, H-21 FR51/MDL (photo Jacques Barraquier).



FR51/BSE, du GE-ALAT à Essey en 1962/63 (photo Georges Engler).



FR51/BSS, en 1965 à Dax (photo Jean-Louis Drevon).

marché n° 6327/56
 aménagement, à la SNCASO, en détachement chez Vertol, de panneaux
 pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par
 des réservoirs auto-étanches
 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°164)
 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 14/06/57 **GH N°2** **BEF**
 15/07/57
 15/07/57 **GH N°2** **BEF**
 15/06/60 IRAN AIA Maison Blanche avec 926 heures
 27/10/60 **EA.ALAT**
 .../.../61 **GH N°2** **BEF**
GH N°2/EHR
 08/01/63 retour métropole via SBA, Oran, Valencia, Perpignan et Carcassonne
 ../01/63 **ES.ALAT** 17/01/63 OMP
 21/02/63 ERM Versailles 08/02/63 OMP attente IRAN
 21/03/63 IRAN Hélic Service Marignane avec 587 heures + réparation
 24/07/63 **ES.ALAT** 26/07/63 OMP
 08/02/63 Versailles
 26/07/63 **ES.ALAT**
 22/01/64 **EA.ALAT** 19/12/63 OMP
 24/08/65 ERM Valence 05/06/65 OMP stockage
 17/05/68 réformé avec 1709 heures de vol
 17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J
 pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR52/BEF du GH N°2, à Guelma en juin 1962 (photo René Colson).

marché n° 6327/56

aménagement, à la SNCASO, en détachement chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

14/06/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°164)

15/07/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

15/07/57 **GH N°2** **BEG**..../59 **EA.ALAT** **AT**

18/03/60 accidentée à Sidi bel Abbès. Après mise en route et réchauffage moteur, le copilote embraye et assure la synchro moteur/rotor. Lorsqu'il veut monter le régime son action sur le pitch (pas collectif) est trop rapide et provoque une survitesse.

20/07/60 IRAN AIA Maison-Blanche avec 1150 heures

10/11/60 **GH N°2** **BEG**30/01/63 **14^e GALAT** **BEG**

..../04/63 retour métropole pour IRAN avec FR85 via Oran, Valencia et Perpignan

..../04/63 ERM Versailles 14/03/63 OMP attente IRAN

12/04/63 IRAN Hélic Service Marignane avec 608 heures

..../63 MC Montauban 05/08/63 OMP stockage

..../63 **ES.ALAT** 15/11/63 OMP **BAM**17/01/64 **EA.ALAT** 19/12/63 OMP

20/08/65 ERM Valence 05/08/65 OMP stockage

17/05/68 réformé avec 1904 heures de vol

17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR53/BEG du GH N°2, en opération dans le Nord-Constantinois, en 1959 (photo Gérard Contard).



La FR 53 codée AT vue au décollage de l'EA.ALAT de Sidi-Bel-Abbès en 1960. La machine effectue un décollé-roulé sur la piste en dur. Comme les autres machines de l'école, le B de l'indicatif est supprimé. Notez, dans le poste de pilotage les panneaux oranges destinés à l'entraînement au Vol Sans Visibilité (photo X, collection Emmanuel Bosc).



FR53/BEG du GH N°2, le 16 octobre 1961, à Sétif (photo Bernard Chenel).

FR54 C200

56-2038

marché n° 6327/56

aménagement, à la SNCASO, en détachement chez Vertol, de panneaux pour sortir les réservoirs montés sur chaîne et les remplacer par des réservoirs auto-étanches

14/06/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°164)

15/07/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

15/07/57 **GH N°2**

BEH

20/04/59 essai avec pales métalliques après modification du rotor avant et renforcement support cabine (+ filtres à sable.)

../../59 674^e CRALAT VP 600 heures

24/07/59 détruit après la visite périodique des 600 heures, l'appareil s'écrase à

Hamman, près de Négrine, dans le secteur de Sétif, par suite d'une panne mécanique (rupture d'une pale du rotor avant) au cours d'un vol d'essai. Le capitaine Pierre Vidal, pilote, l'adjudant Georges Perez, mécanicien contrôleur, le maréchal des logis-chef Henri Langlamet et le sergent-major Jean Duchesne, mécaniciens hélicoptères (tous deux de la 674^e CRALAT), sont tués.

03/09/59 réformé avec heures de vol



FR54/BEH du GH N°2 (photo X, collection Christian Malcros.)



FR54/BEH du GH N°2. Héliportage dans le Nord-Constantinois, en 1959 (photo Gérard Contard).



FR54/BEH, du GH N°2, dans le Constantinois. La photo pourrait avoir été prise pendant la campagne d'expérimentation des pales métalliques prêtées par la société Vertol et qui ont conduit au crash de la machine en juillet 1959 (photo Jean de Lapersonne).

FR55	C201	marché n° 6327/56	
56-239	01/10/57	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)	
	08/11/57	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/11/57	GH N°2	BEI
	09/04/60	Se rendant compte qu'il est court en finale, le pilote effectue une remise de gaz tardive. A la reprise de vitesse l'appareil accroche de sa roue arrière droite une crête rocheuse située à 150 mètres de la DZ et à 30 mètres en contrebas. La machine réussit néanmoins à rejoindre le berceau de crash de Souk Arhas.	
	17/04/60	L'appareil, suite à une défaillance du GMP et après plusieurs ratés moteur, doit se poser en autorotation, dans la région de Tébessa. Il prend contact brutalement avec le sol. Le train principal s'affaisse et la détérioration est aggravée par la mauvaise qualité de la réparation effectuée à la suite du crash du 9 avril 1960. Reversé à l'AIA.	
	17/04/60		rapatriement + attente 4 ^e échelon
	12/05/60	AIA Maison Blanche	4 ^e échelon après accident
	27/07/60	Héli Service Maison Blanche	attente IRAN
	08/08/60	Héli Service Maison Blanche	IRAN
	30/12/60	GH N°2	BEI
	25/11/61	accidentée à Djidjelli, au cours de la mise en route, le pilote ordonne au mécanicien d'embrayer manuellement le rotor suite à la défaillance du moteur électrique d'embrayage. Au cours de la manœuvre les rotors se bloquent brutalement entraînant la détérioration des pales tandis que le GMP cale et que le pitch place pilote casse en sa partie inférieure.	
	31/01/63	14^e GALAT	AAL
	21/09/63	Au cours d'un vol opérationnel sur le site d'In Amguel, le pilote constate une perte progressive de puissance du GMP. Il prend la décision de se poser en autorotation, laquelle est menée sans problème.	
	08/05/64	port de Meknès	attente embarquement
	16/05/64	retour métropole par cargo "Saint-Hélène"	
	18/05/64	GALAT 14	
	23/07/64	IRAN Héli Service Marignane avec 891 heures	
	10/12/64	MC Montauban	attente
	../02/65	GALAT 15	
	17/08/65	MC Montauban	
	../11/65	3^e GALAT	
	15/12/65	ERGM Bruz	mise en condition
	26/01/66	3^e GALAT	
	07/11/66	MC Bruz	VP 300
	15/12/66	MC Montauban	stockage
	../02/68	3^e GALAT	
	25/09/68	MC Montauban	stockage
	29/01/69	MC Bruz	échange GMP + réparation
	19/03/69	3^e GALAT	
	06/02/70	ERGM Bruz	stocké
	01/07/70	retiré situation mensuelle	
	29/07/70	réformé avec 1484 heures de vol	
	17/04/70	DM n° 16318 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Bruz de la cellule de l'appareil au 1 ^{er} RIMa à Granville	



FR55/BEI du GH N°2, à Sétif (photo X, collection Marc Bonas).



FR55/BEI du GH N°2 (photo Jean Delmas).



FR55/BEI du GH N°2 "Aide toi le Ciel t'aidera" (photo Jean Delmas).



FR55/BEI. Souk-Ahras, 9 avril 1960, atterrissage sur berceau (photo Jean-Marie Meunier).



AIA d'Alger en 1960, le personnel de l'Atelier hélicoptères pose devant le H-21 n° FR55/BEI du GH N°2 avec la devise "Aide toi le Ciel t'aidera" (photo Pierre Llopis)



FR55/BEI du GH N°2. (photo X, collection Christian Malcros).



H-21 n° FR55/AAL du 14^e GALAT, à In-Amguel, en 1963 (photo Yves Gelebart).



H-21 n° 55/AAL du 14^e GALAT, à In-Amguel Tan-Affela, en 1963 (photo Yves Gelebart).



H-21 n° FR55/AAL du 14^e GALAT à Oran, en 1963, lors de la VP 100 heures (photo Yves Gelebart).

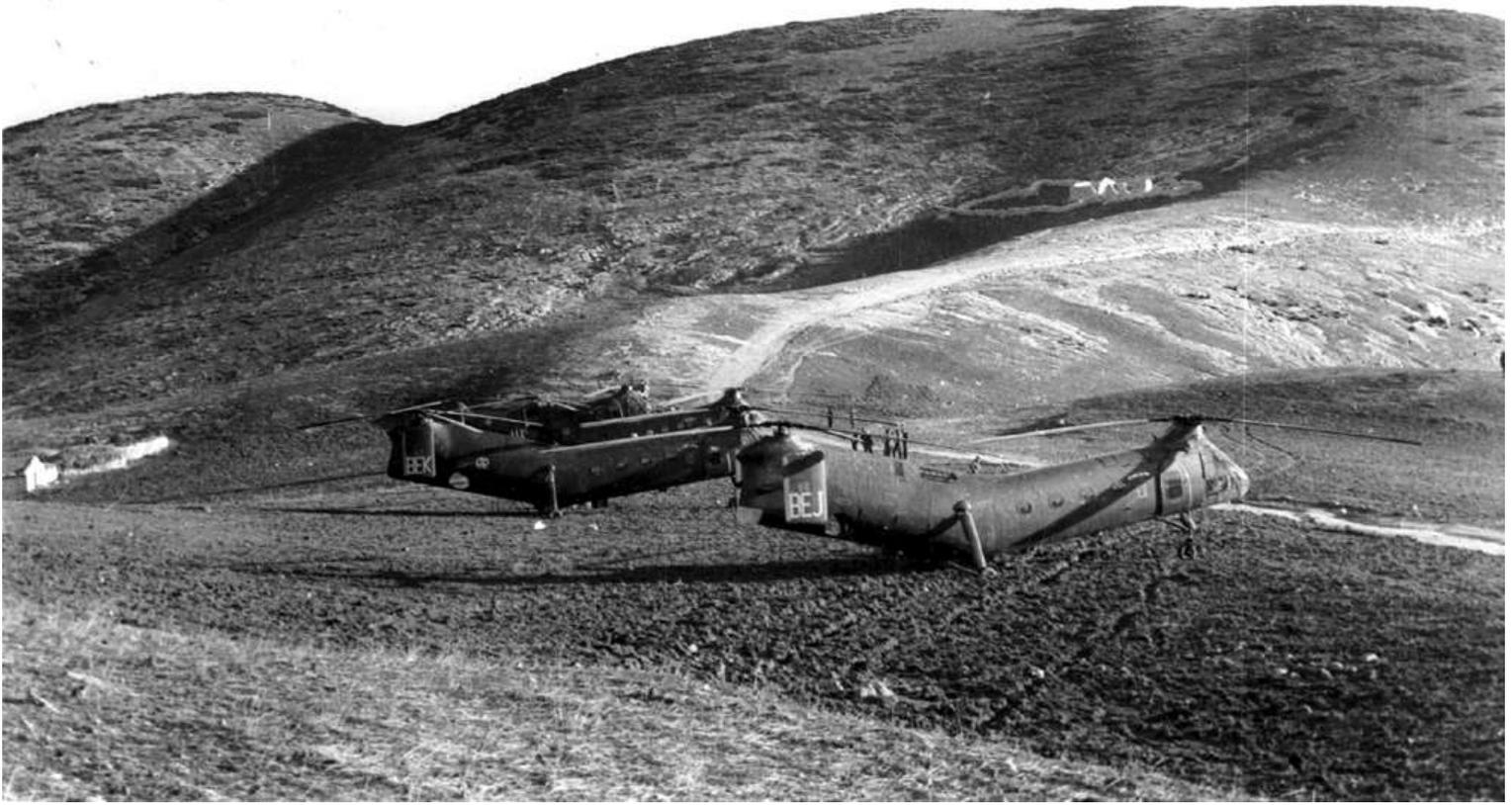
FR56 C202

56-2040 01/10/57
08/11/57
08/11/57
02/03/60
Remis en état par l'AIA.
.../60
.../60
15/09/60
08/01/63
../01/63
06/06/63
06/06/63
15/10/63
23/06/64
19/08/65
22/10/65
26/11/65
12/01/66
25/09/66
23/12/66
04/03/68
01/12/69
25/03/70

marché n° 6327/56
départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)
arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 **BEJ**
accidenté. Au posé le train heurte un rocher. Train arrière gauche arraché.
rapatriement + attente
4^e échelon + IRAN avec 719 heures
BEJ
AIA Maison Blanche
GH N°2/EHR **BEJ**
retour métropole via SBA, Oran, Valencia, Perpignan et Carcassonne
ES.ALAT 17/01/63 OMP **BEJ**
ERM Versailles 04/06/63 OMP attente IRAN
IRAN Hélic Service Marignane avec 785 heures
MC Montauban 19/10/63 OMP stockage
GALAT 15 **AAP**
MC Montauban 05/08/65 OMP stockage
3^e GALAT 28/09/65 OMP
SVR 3e GALAT VP 100 + échange GMP
3^e GALAT
MC Montauban 10/05/66 OMP stockage
40^e GALAT 29/11/66 OMP
MC Montauban perte 01/07/69
retiré situation mensuelle
réformé avec 2111 heures de vol
sauvegardé à l'EAI à Montpellier (06/11/69)



FR56/BEJ du GH N°2 (photo Didier Faure).



FR56/BEJ du GH N°2, en opération dans le Constantinois (photo Jean de Lapersonne).



FR56/BEJ à Dax (photo X, collection Christian Malcros).

FR57 C203

56-2041	01/10/57	marché n° 6327/56	
	08/11/57	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)	
	08/11/57	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	05/05/58	GH N°2	BEK
		<i>Accidenté au cours d'un transport de commandos, le train arrière droit s'affaisse et se détache. Le pilote ramène l'appareil, mais, à court d'essence, il est obligé de se poser sur le flanc droit. Reversé au 4^e échelon de l'AIA.</i>	
	05/05/58	AIA Maison Blanche	4 ^e échelon
	23/12/58	GH N°2	BEK
	28/09/60	IRAN AIA Maison Blanche	
	30/12/60	GH N°2	BEK
	29/03/62	AIA Maison Blanche	4 ^e échelon
	../../..	GH N°2	BEK
	31/02/63	14^e GALAT	BEK
	../02/63	<i>retour métropole pour IRAN via SBA, Oran, Valencia et Perpignan</i>	
	14/12/62	Versailles	
	24/03/64	GALAT 15 24/03/64 OMP	AAV
	26/08/65	MC Montauban 06/05/65 OMP	stockage
	26/10/65	ERGM Montauban	chantier radio
	15/12/65	MC Montauban	stockage
	15/03/66	3^e GALAT 12/03/66 OMP	ARK
	15/03/66	ERM Valence	version 8 radio
	15/04/66	3^e GALAT	ARK
	18/04/66	ERGM Bruz	échange G%P
	24/05/66	3^e GALAT	ARK
	17/02/67	ERGM Bruz	VP 300 + échange GMP
	10/04/67	3^e GALAT 19/04/67 OMP	ARO
	11/01/68	<i>accidenté à Rennes-Saint Jacques dix minutes après le décollage, l'équipage perçoit deux ratés moteur, le dérèglement de l'indicateur de température carburateur ainsi qu'une baisse de puissance. Le moniteur décide alors de rentrer au terrain et se présente en dernier virage lorsqu'apparaît une épaisse fumée noire. Les paramètres étant corrects, le pilote pose normalement l'appareil. Un début d'incendie dans le pot d'échappement gauche est jugulé par l'équipage avec l'extincteur de bord. Bilan : tête de piston 8^e cylindre percée.</i>	
	11/01/68	ERGM Bruz	rapatriement + attente
	15/01/68	ERGM Bruz	échange GMP suite destruction
	14/02/68	3^e GALAT	ARO
	20/02/68	6^e GALAT	ARO mise à dispo 6e GALAT
	01/04/68	3^e GALAT	ARO
	../../68	ERGM Bruz 18/09/68 OMP	attente
	16/10/68	MC Montauban 25/09/68 OMP	moteur depose 23/06/69
	01/07/69	retiré situation mensuelle	
	18/03/70	réformé avec 1001 heures de vol	
	09/01/71	<i>DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban de l'appareil au 8^e RPIMa à Castres</i>	



Au second plan, le FR57/BEK du GH N°2, en opération dans le Constantinois (photo Jean de Lapersonne).



FR57/BEK du GH N°2 (photo X, collection Christian Malcros).

FR58 C204

56-2042 01/10/57 marché n° 6327/56
08/11/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)
08/11/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 BEL
01/05/59 échange GMP
02/05/59 GH N°2 BEL
05/12/60 IRAN AIA Maison Blanche avec 1001 heures
16/03/61 GH N°2 BEL
17/02/62 accidenté à Sétif, alors que l'appareil vient de décoller le moniteur, alerté par une odeur de brûlé, s'aperçoit que le cargo est envahi de fumée et décide de se poser immédiatement. Pendant la descente, le GMP s'arrête et l'atterrissage s'effectue en autorotation. Malgré une lutte contre l'incendie immédiatement entreprise, toute la partie arrière de la machine est détruite par le feu suite à la rupture du fût de cylindre n°5.
17/02/62 récupération de l'appareil après accident
27/03/62 AIA Maison Blanche 4^e échelon après accident
../../62 GH N°2 BEL
31/01/63 14^e GALAT BEL
../02/63 retour métropole via SBA, Oran, Valencia et Perpignan
../02/63 ERM Versailles attente IRAN
15/02/63 IRAN Hélic Service Marignane avec 300 heures + 4^e échelon
19/10/64 ERGM Bruz
14/11/64 GALAT 14 23/10/64 OMP
24/08/65 ERM Valence 05/08/65 OMP
17/05/68 réformé avec 1597 heures de vol
17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR58/BEL du GH N°2 devant les hangars de la 674^e CRALAT à Sétif (photo Pierre Tabart).



FR58/BEL du GH N°2 à Djidjelli (photo Emmanuel Egermann).



Récupération du FR58/BEL, le 18 février 1962, au nord de Sétif (photo Philippe Desqueyroux).



Récupération du H-21 n° FR58/BEL du GH N°2 le 18 février 1962 (photo Jacques Barraquier).

FR59 C205

56-2043

01/10/57

08/11/57

08/11/57

15/09/60

02/12/60

../../60

01/02/63

29/06/63

03/07/63

26/08/63

marché n° 6327/56

départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)

arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

GH N°2

IRAN

GH N°2

GH N°2

14° GALAT

BEM

BEM

AAS

AAS

accidenté en Algérie au Djebel Murdjadjo. Au cours d'une mission ops. de transport de commandos, le pilote tente, sans y parvenir, d'afficher 2700 tr/min pour atterrir. Jugeant que l'appareil s'enfonce dangereusement il se dirige en virant vers une clairière en contrebas. Durant ce virage, le rotor arrière et la dérive gauche heurtent les arbres mais l'équipage réussit à poser la machine sur ses roues.

accidenté

réformé avec heures de vol



Vertol n° FR59/BEM du GH N°2 récupérant une Banane accidentée pour le compte de la 674^e CRALAT, à Souk-Ahras en mai 1958 (photo Gilles Mengual).





FR59/BEM du GH N°2, à Souk-Ahras en 1959. DIH en zone d'embarquement (photo Jean-Marie Meunier).

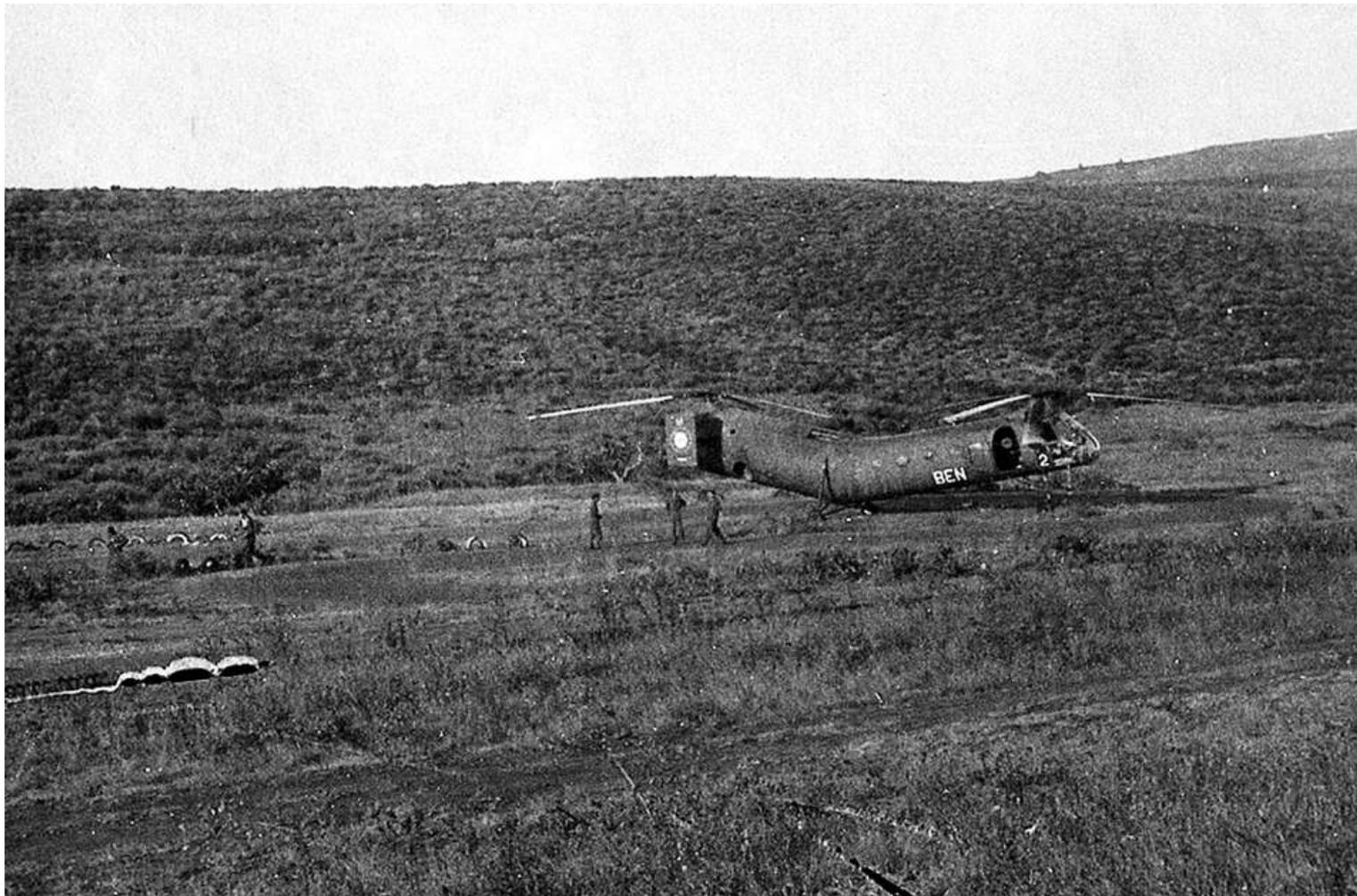


FR59/BEM du GH N°2, le 1^{er} janvier 1960, à Sétif (photo Bernard Chenel).

FR60	C206	marché n° 6327/56	
56-2044	01/10/57	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)	
	08/11/57	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/11/57	GH N°2	BEN
	19/06/60	Au cours d'une séance d'autorotation, la queue de l'appareil heurte le sol.	
Jack arraché,		déchirure de la cellule.	
	19/06/60	CRALAT	4 ^e échelon
	20/06/60	IRAN AIA Maison Blanche avec 895 heures	
	30/11/60	GH N°2	BEN
	08/06/62	endommagé par un orage de grêle à Khenchela.	
		GH N°2	BEN
	01/02/63	14^e GALAT	BEN
	../10/63	retour métropole pour IRAN via Oran, Valencia et Perpignan	
	21/10/63	ERM Versailles	attente IRAN
	02/12/63	IRAN Héli Service Marignane avec 675 heures	
	18/03/64	GE .ALAT 23/03/64 OMP	BST
	15/02/65	ERM Versailles	travaux divers
	19/03/65	GE .ALAT	BST
	00/09/65	ESAM 02/08/65 OMP	MDL
	25/01/66	ESAM Bourges	tôlerie
	22/03/66	ESAM	MDL
	06/06/66	ERM Valence	version 8 radio
	22/09/66	ESAM	MDL
	18/08/67	ESAM Bourges	VP 450 heures + échange cylindres 4 et 5
	22/09/67	ESAM	MDL
	15/11/67	ERGM Montauban	tôlerie
	05/12/67	ESAM	MDL
	12/02/68	ERGM Montauban	VP 100 heures + échange GMP
	12/03/68	ESAM	MDL
	18/09/69	ERGM Bruz 12/09/69 OMP	stockage
	01/07/70	retiré situation mensuelle	
	29/07/70	réformé avec 2167 heures de vol	
	17/04/70	DM n° 16318 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Bruz	
		de la cellule de l'appareil au 41 ^e RI à Rennes	



FR60/BEN du GH N°2 (photo X, collection Christian Malcros).



FR60/BEN, du GH N°2, dans la région de Bône, en 1963 (photo Paul Demoustier).

FR61 C207

56-2045 01/10/57 marché n° 6327/56
08/11/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)
08/11/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 BEO
00/09/59 IRAN AIA Maison Blanche avec 825 heures
28/12/60 GH N°2 BEO
28/12/60 GH N°2 AAO
12/04/63 14° GALAT AAO
15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
18/01/64 GALAT 15 10/01/64 OMP AAO
12/05/64 ERM Versailles 15/04/64 OMP attente IRAN
12/05/64 IRAN Héli Service Marignane avec 700 heures
16/10/64 MC Montauban 10/10/64 OMP stockage
18/11/64 GALAT 14
28/09/66 ERGM Bruz VP 300 + &change GMP
16/11/66 MC Montauban 28/11/66 OMP stockage
27/02/68 3° GALAT 19/01/68 OMP
24/01/69 ERGM Bruz 21/01/69 OMP VP 500 + &change GMP
14/02/69 MC Bruz 08/03/69 OMP stockage
07/05/69 3° GALAT 25/03/69 OMP
01/09/69 ERGM Bruz 29/09/69 OMP
01/07/70 retiré situation mensuelle
29/07/70 réformé avec 2122 heures de vol
17/04/70 DM n° 16318 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Bruz
de la cellule de l'appareil à l'E-EAABC Saumur



FR61/BEO du GH N°2 (photo Jean de Lapersonne).

FR62	C208	marché n° 6327/56	
56-2046	01/10/57	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)	
	08/11/57	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/11/57	GH N°2	BEP
	31/12/59	accidenté. Au cours d'un posé, un rocher caché par l'herbe provoque la rupture	
du fitting droit. Reversé à Héli-Service à Alger.			
	31/12/59		rapatriement + attente
	10/03/60	Héli Service Maison Blanche	4 ^e échelon après accident
	29/04/60	AIA Maison Blanche	attente IRAN
	06/05/60	IRAN AIA Maison Blanche avec 588 heures	
	02/09/60	GH N°2	BEP
	17/12/62	accidenté à In Amguel. En fin de mission l'appareil rejoint son terrain	
lorsqu'il se produit une panne du GMP. L'équipage réussit à poser la machine en autorotation mais un			
incendie important se déclare suite à l'éclatement du cylindre n°5, maîtrisé par le pilote puis par les			
pompiers de la base.			
	31/01/63	14° GALAT	BEP
	../07/63	retour métropole nia Oran, Valencia et Perpignan	
	;;:07/63	ERM Versailles 19/06/63 OMP	attente IRAN
	25/07/63	IRAN Héli Service Marignane avec 777 heures	
	08/12/63	MC Montauban 10/12/63 OMP	stockage
	15/06/64	GALAT 14 10/06/64 OMP	
	24/08/65	ERM Valence 05/08/65 OMP	stockage
	17/05/68	réformé avec 1585 heures de vol	
	17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J	
		pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)	



FR62/BEP du GH N°2 (photo X, collection Christian Malcros).



FR62/BEP en 1960 à la 674^e CRALAT (photo Gérard Gouyet)

FR63 C209

56-2047 01/10/57 marché n° 6327/56
08/11/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)
08/11/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/11/57 **GH N°2** **BEQ**
10/11/60 IRAN AIA Maison Blanche avec 1048 heures
01/03/61 **GH N°2** **BEQ**
00/10/62 **GH N°2** **ARQ**
01/02/63 **14° GALAT** **ARQ**
15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
18/01/64 **GALAT 15** 10/01/64 OMP **ARQ**
09/16/64 ERM Versailles 15/05/64 OMP livrée usine pour IRAN
09/06/64 IRAN H&li Service Marignane avec 802 heures
27/10/64 ERGM Montauban attente stockage
16/11/64 MC Montauban 28/10/64 OMP stockage
18/12/64 ERGM Bruz verification avant livraison
09/02/65 **GALAT 14** 18/11/64 OMP **ARQ**
09/12/65 ERGM Bruz réparation + échanges
14/01/66 **GALAT 14** **ARQ**
19/04/66 ERM Valence ersion 8 radio
06/05/66 **GALAT 14** **ARQ**
../04/67 ERGM Bruz 19/04/67 OMP attente
05/05/67 MC Bruz 13/06/67 OMP VP 300 + échange GMP
02/06/67 **3° GALAT**
16/10/67 ERGM Bruz échange GMP
15/11/67 **3° GALAT**
02/12/68 ERGM Bruz VP 500
28/02/69 **3° GALAT** **ARF**
27/05/70 ERGM Bruz 19/05/70 OMP
01/07/70 retiré situation mensuelle
29/07/70 réformé avec 2739 heures de vol
17/04/70 DM n° 16318 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Bruz
de la cellule de l'appareil à l'EAG d'Angers.
04/05/92 La banane portant l'inscription "GAUBOURGS" a été récupérée par le musée de
Rochefort le 4 mai 1992 avec l'aide de deux spécialistes venus de Dax.



*FR63/BEQ le 28 février 1960, au Djebel Mochaouane (Taher), lors de l'opération Honorine avec le 18^e RCP.
Aux commandes, Jeanjean (photo Raymond Couvreur).*



FR63/BEQ du GH N°2 au secours de la banane FR25/ARV, accidentée, le 26 décembre 1961 (photo Pierre Tabart).



FR63/BEQ. A Sétif, durant l'hiver 1961/1962, à la 674^e CRALAT (photo Pierre Tabart).



FR63. 4 mai 1992, départ de l'EAG d'Angers, de la Banane destinée au musée de Dax (photo Gérard Morant).

FR64 C210

56-2048 01/10/57 marché n° 6327/56
08/11/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)
08/11/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 BER
22/11/60 IRAN AIA Maison Blanche avec 975 heures
27/03/61 GH N°2 BER
../02/63 14^e GALAT 18/01/63 OMP BER
26/01/64 14^e GALAT ARR relève OHC/CEMO à In Amguel
01/03/64 14^e GALAT ARR
05/03/64 675 CRALAT échange GMP
13/03/64 14^e GALAT ARR
01/05/64 port de Meknès attente embarquement
03/05/64 retour métropole par cargo "Ville de Marseille" de Meknès à Marseille
03/05/64 GALAT 14 ARR
../08/64 ERM Versailles 07/08/64 OMP attente IRAN
16/09/64 ERGM Montauban 30/10/64 OMP attente IRAN
16/09/64 IRAN Héli Service Marignane avec 799 heures
15/01/65 ERGM Montauban attente livraison
../02/65 mise en place en Algérie
11/02/65 PHC/CEMO 10/02/65 OMP BEE
26/05/65 PHC/CEMO BEE cellule et GMP stockés CD et LD
26/08/65 PHC/CEMO BEE
07/07/66 PHC/CEMO BEE cellule et GMP stockés CD et LD
22/08/66 PHC/CEMO BEE
01/12/66 PMAH CB BEE
08/01/67 attente VP 600
23/01/67 ESM Béchar (régularisation)
09/05/67 PMAH CB
04/03/67 réformé avec 2082 heures de vol



FR64/BER et FR71/AAA du GH N°2 au parking à Sétif (photo Jean de Lapersonne).



FR64/BER du GH N°2, dans le vallée de la Suomam, en 1958 (photo Didier Faure).



FR64/BER, du GH N°2, dans le Constantinois (photo collection Jean-Pierre Ulrich).

FR65 C211

56-2049 01/10/57 marché n° 6327/56
08/11/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)
08/11/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 BES
14/10/60 IRAN AIA Maison Blanche avec 980 heures
03/02/61 EA. ALAT AP
07/03/62 accidenté à Sétif, lors d'un Vol Technique, le pilote effectue un vol
stationnaire pour reconnaître une D.Z. Au cours du stationnaire, l'appareil s'enfonce brutalement. Le
pilote affiche la puissance maximale pour contrer le taux de chute important mais il ne peut empêcher la
roue gauche et la roulette de nez de toucher violemment le sol.
.../61 GH N°2 BGG
01/02/63 14° GALAT BGG
..../10/63 retour métropole pour IRAN via Oran, Valencia et Perpignan
..../10/63 ERM Versailles 10/09/63 OMP attente IRAN
16/10/63 IRAN Héli Service Marignane avec 795 heures
04/02/64 GALAT 15 06/02/64 OMP AAQ
18/09/64 SVR GALAT 15 VP 100
29/11/64 GALAT 15 AAQ
28/04/65 SVR GALAT 15 VP 100
..../05/65 GALAT 15 AAQ
26/08/65 GALAT 14 ARB
01/09/65 3° GALAT ARB
25/10/65 SVR 3° GALAT VP 300
10/12/65 3° GALAT ARB
13/12/66 ERGM Montauban gain pour IRAN
16/12/66 IRAN Héli Service Marignane avec 581 heures
05/12/67 ERGM Montauban 15/12/67 OMP stockage
02/08/68 MC Bruz 19/06/68 OMP maintenance avancée
26/08/68 3° GALAT 02/08/68 OMP
19/11/69 MC Bruz 06/11/69 OMP
30/01/70 MC Montauban 18/12/69 OMP
29/09/71 détruit
04/10/71 ERGM Montauban 14/04/71 OMP attente réforme
05/09/72 réformé avec 2667 heures de vol
09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
de l'appareil au Camp des Garrigues



FR65/BES du GH N°2, le 10 avril 1958, au nord de Guelma (photo ECPA).



FR65/AP, de l'EA.ALAT à Sidi bel Abbès, en 1961 (photo Roger Andral).



FR65/BGG du GH N°2 en 1961 (photo Michel des Bouillons).



FR65/AAQ, au GALAT 15 (photo X, collection Christian Malcros).

FR66 C212

56-2050

01/10/57

08/11/57

08/11/57

16/05/61

25/10/61

marché n° 6327/56

départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)

arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

GH N°2

BET

accidenté

réformé avec heures de vol



FR66/BET, accidenté le 16 mai 1961 (photo X, collection Christian Malcros).



*FR66/BET. Transport sur Alger de la cellule de l'appareil accidenté.
Il est étonnant qu'après un tel crash on ait aucune idée des circonstances ni trace
d'une quelconque clôture d'enquête (photo Pierre Tabart).*

FR67 C213	marché n° 6327/56	
56-2051	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)	
	01/10/57	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
	08/11/57	GH N°2
	08/11/57	BEW
	03/04/60	accidenté. Au retour d'une mission de nuit, l'appareil se range sur le parking
au moteur. Jeu de pales	arrière détérioré par suite d'un engrenage de nuit avec le FR85.	
	13/05/60	GH N°2
	05/04/61	BEW
	27/07/61	IRAN AIA Maison Blanche avec 935 heures
	..../62	GH N°2
	31/01/63	BEW
	../01/64	AAV
	10/01/64	AAV
	11/01/64	retour métropole pour IRAN via Oran, Valencia et Perpignan
	20/01/64	GALAT 15
	08/06/64	ERM Versailles
	20/11/64	mutation administrative non edectuuée
	01/02/65	MC Montauban 09/06/64 OMP
	22/04/65	attente IRAN
	02/05/66	GALAT 14
	17/05/66	ERM Valence
	27/06/66	application FR 1584 B
	01/08/66	GALAT 14
	03/04/67	version 8 radio
	03/05/67	ERM Bruz
	24/07/67	GALAT 14
	01/12/67	ERM Bruz 17/03/67 OMP
	27/12/68	MC Bruz 23/05/67 OMP
	15/01/69	3° GALAT 05/07/67 OMP
	25/03/70	retiré situation mensuelle
		VP 300
		stockage
		attente élimination
		attente élimination
		réformé avec 599 heures de vol



FR67/BEW. 3 septembre 1958, le général Gilles, madame et mademoiselle Gilles (sa femme et sa soeur), les lieutenants de La Ferrière et Le Tocquier. A Tébessa au 20^e Dragon (?) (photo Odile Tommy-Martin).



FR67/BEW, du GH N°2 à Sétif, en 1958/1959 (photo Jean Coispeau).



FR67/BEW du GH N°2, à Djidjelli, le 4 mars 1960 (photo Bernard Chenel).

FR68 C214

56-2052

01/10/57

08/11/57

08/11/57

15/05/61

05/09/61

01/02/63

01/08/63

11/01/64

marché n° 6327/56

départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)

arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

GH N°2

BEX

IRAN

GH N°2

BEX

14° GALAT

accidenté à Sidi-bel-Abbès.

réformé avec heures de vol



FR68/BEX du GH N°2, en opération à Guelma, le 30 novembre 1961 (photo René Colson).

FR69 C215

56-2053 01/10/57 marché n° 6327/56
08/11/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)
08/11/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 BEY
IRAN AIA Maison Blanche avec 1053 heures
GH N°2 BEY
AIA Maison Blanche 4^e échelon
GH N°2 AAD
14^e GALAT AAD
31/01/63 14^e GALAT AAD EH 1
30/03/63 675 CRALAT
10/04/63 14^e GALAT ARE
../05/63 14^e GALAT ARS relève PHC/CEMO à In Amguel
10/02/64 14^e GALAT ARS
23/03/64 14^e GALAT
07/05/64 port de Mers-el-Kébir attente embarquement
15/05/64 retour métropole par cargo "Sainte Hélène"
16/05/64 14^e GALAT
01/06/64 GALAT 14
23/09/64 ERGM Bruz VP 100
07/12/64 GALAT 14 ARE
01/09/65 3^e GALAT
11/10/65 ERGM Bruz 28/09/65 OMP mise en condition IRAN
22/10/65 ERGM Montauban attente IRAN
25/10/65 IRAN Hélic Service Marignane avec 574 heures
05/05/66 MC Montauban 09/05/66 OMP stockage
11/01/67 3^e GALAT
01/07/68 ERGM Bruz VP 300
27/08/68 3^e GALAT
../../68 MC Bruz stockage
04/10/68 3^e GALAT 19/09/68 OMP ARJ
26/01/70 MC Bruz 17/12/69 OMP stockage
27/02/70 ERGM Bruz VP 500 + échange GMP
20/04/70 MC Bruz 17/12/69 OMP stockage
26/05/70 ERGM Montauban 19/05/70 OMP attente mise en place MAE
19/05/71 réformé avec 1095 heures de vol
../05/71 Cession gratuite au Musée de l'Air
En dépôt à Dax avec code AAD vue 29/05/2010



FR69/BEY du GH N°2 (photo Francis Fontaine).



Devant le FR69/ARE, à In-Amguel, en 1963, dépeçage d'une gazelle (photo Bernard Picot).



FR69/AAD, vue à Dax, le 29 mai 2010 (photo Christian Malcros).

FR70	C216	marché n° 6327/56	
56-2054	15/04/58	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)	
	09/06/58	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	09/06/58	GH N°2	BEZ
	15/05/60	accidenté à El Milia. Au posé sur une DZ, l'appareil heurte une souche avec son train droit. Le train arraché, l'appareil se couche sur le côté droit.	
	16/05/60	674 CRALAT	rapatriement + attente
	17/06/60	AIA Maidon Blanche	4 ^e échelon suite accident
	20/06/52	GH N°2	BEZ
	31/01/63	14^e GALAT	
	14/04/63	accidenté à Igli. En cours de vol l'équipage entend un bruit sec suivi de l'arrêt du GMP suite à la rupture de la soupape d'échappement du cylindre n°1. L'autorotation est conduite dans les dunes pour limiter les dégâts mais le train avant est arraché et deux pales du rotor avant se brisent sur des épineux.	
	../06/63	retour métropole	
	08/05/63	ERM Versailles	attente 4 ^e échelon + IRAN
	27/06/63	IRAN Héli Service avec 117 heures	
	29/07/64	GALAT 14 30/07/64 OMP	ARF
	../03/66	MC Montauban 17/05/66 OMP	stockage
	05/04/66	ERM Valence	version 8 radio
	21/04/66	MC Montauban	dstockage
	../01/68	3^e GALAT 09/01/68 OMP	
	19/06/68	MC Bruz 13/05/68 OMP	stockage
	24/01/69	3^e GALAT 21/01/69 OMP	
	05/02/70	ERGM Bruz 17/12/69 OMP	stockage
	01/07/70	retiré situation mensuelle	
	29/07/70	réformé avec 588 heures de vol	
	17/04/70	DM n° 16318 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Bruz de la cellule de l'appareil au 409 ^e BS à Dinan	



FR70/BEZ du GH N°2 à Raz-El-Ayoun en 1958 (photo Louis Taddei).



FR70/BEZ. Accidenté à El Milia, le 15 mai 1960. Au posé sur une DZ, l'appareil heurte une souche avec son train droit. Le train arraché, l'appareil se couche sur le côté droit. Reversé à l'AIA (photo Jacques Barraquier).



FR70/BEZ du GH N°2, sur le parking d'Ain-Arnat, en octobre 1962 (photo Francis Fontaine).

FR71 C217	marché n° 6327/56	
56-2055	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)	
15/04/58	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
09/06/58	GH N°2	AAA
09/06/58		
08/07/59	Accidenté au posé sur une DZ rocheuse à 1900 mètres d'altitude, l'appareil s'enfonce et arrache le train arrière droit. Remis en état par le 3 ^e échelon.	
15/04/60	GH N°2	AAA
25/01/61	IRAN AIA Maison Blanche avec 619 heures	
18/05/61	GH N°2	AAA
01/02/63	14^e GALAT	AAA
20/02/63	14^e GALAT	AAA relève PHC/CEMO In Amquel
03/09/63	PHC/CEMO	AAA
00/01/64	14^e GALAT	AAA détachement Bou Sfer
23/06/64	retour métropole par cargo "Aulne" via Bou Sfer et Mers-el-Kébr	
30/06/64	GALAT 14	
25/11/64	ERGM Bruz	attente IRAN
10/12/64	ERGM Montauban 18/11/64 OMP	attente IRAN
30/12/64	IRAN héli Service Marignane avec 699,15 heures	
15/04/65	MC Montauban 13/04/65 OMP	stockage
09/05/66	3^e GALAT 09/05/66 OMP	
23/10/67	ERGM Bruz 04/10/67 OMP	VP 300 + échange GMP
18/12/67	MC Montauban 24/11/67 OMP	stockage
24/11/67	Montauban	
04/11/68	3^e GALAT	
08/04/70	ERGM Montauban 17/03/70 OMP	atteneréforme
01/07/70	retiré situation mensuelle	
29/07/70	réformé avec 1295 heures de vol sauvegardé au 38 ^e CM, quartier Grauchy, Saint-Etienne	



FR71/AAA du GH N°2, au second plan, au parking à Sétif (photo Jean de Lapersonne).



FR71/AAA du GH N°2, le 16 octobre 1961 à Sétif (photo Bernard Chenel).

FR72 C218

56-2056 15/04/58 marché n° 6327/56
09/06/58 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)
09/06/58 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
16/06/58 **GH N°2** **AAB**
MARINE (non pris en compte) 31 F 31.F-6
.. /09/58 rendu ALAT
GH N°2 **AAB**
12/04/59 accidenté à 70% dans la région de Souk-Ahras au poste de Namman Zaid. En
finale d'approche sur une DZ ops. le co-pilote commet une erreur de pilotage. Le premier pilote ne peut
rattraper l'appareil au cours du posé et le couche pour limiter l'accident ». La partie AV prélevée pour
reconstruire n° FR 42.
05/05/59 réformé avec heures de vol



Le FR72/AAB du GH N°2 déposant des commandos (photo André Pin).

FR73 C219

56-2057 15/04/58 marché n° 6327/56
09/06/58 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)
09/06/58 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
04/10/58 **GH N°2 AAC**
arraché par un rocher. Remis en état par le 3^e échelon. Remis en service le 6 janvier 1959.
04/10/58 3^e échelon après accident
06/01/59 **GH N°2 AAC**
24/06/60 IRAN AIA Maison-Blanche avec 603 heures
18/11/60 **GH N°2 AAC**
GH N°2/EHR
08/01/63 retour métropole pour IRAN via SBA, Oran, Valencia et Perpignan
../01/63 ERM Versailles 17/01/63 OMP attente IRAN
30/01/63 IRAN Héli-Service Marignane avec 595 heures
05/06/63 accidenté au quartier du Valat aux Milles.
26/06/63 **ESAM** 05/07/63 OMP **MDL**
20/03/64 ERM Versailles échange GMP, VP, réparations radio
10/07/64 **ESAM MDL**
28/07/64 ESAM Bourges VP 100
01/09/64 **ESAM MDL**
30/09/64 ESAM Bourges échange booster pump et pales
21/11/64 **ESAM MDL**
08/07/65 ESAM Bourges VP 200
14/09/65 **ESAM MDL**
16/09/65 ERM Valence 03/08/65 OMP attente stockage
30/11/65 ERM Valence 05/11/65 OMP stockage
17/05/68 réformé avec 329 heures de vol
17/05/68 vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J
pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)



FR73/AAC du GH N°2 (photo Pierre Gultgoff, collection Christian Malcros).



FR73/AAC du GH N°2, devant le djebel Babor dans le secteur de Kerrata (photo Tancrède Luciani).



FR73/AAC du GH N°2, en opération dans les Aurès en 1959 (photo Claude Clochard).



FR73/MDL transportant sous élingue un Cessna L-19E, à Bourges (photo collection Marc Bonas).

FR74 C220

56-2058 15/04/58 marché n° 6327/56
09/06/58 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)
09/06/58 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 AAB
../0958 AAE
18/05/61 IRAN AIA Maison-Blanche
28/08/61 GH N°2 AAE
08/06/62 endommagé par un orage de grêle à Khenchela.
../.../62 GH N°2 AAE
31/01/63 14° GALAT AAE
28/08/63 accidenté au nord de Marengo. Au cours du vol retour le pilote constate une augmentation de la température d'huile GMP. Le poser en campagne est décidé puis effectué. Après l'atterrissage le moteur s'arrête de lui-même et il se produit un important dégagement de fumée du au grippage du GMP avec dépôt de particules métalliques aux bouchons magnétiques de la table avant.
15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
18/01/64 GALAT 15 10/01/64 OMP AAE
21/04/64 ERM Versailles 23/03/64 OMP perçu et remis usine pour IRAN
21/04/64 IRAN Hélic Service Marignane
31/07/64 ERM Versailles sortie d'usine et livraison
04/08/64 GALAT 14 30/07/64 OMP ARS
16/10/64 accidenté à Rennes-Saint Jacques lors d'un vol de contrôle, alors que l'appareil est en tours de piste, le GM.P a des ratés puis s'arrête net. Le 1er pilote effectue le posé en autorotation avec un changement de direction à 90° gauche pour atteindre le champ choisi. Après l'atterrissage l'appareil est immobilisé par des haies qui causent des dégâts à la cellule et arrachent la roulette de nez.
16/10/64 CRALAT rapatriement
21/10/64 ERM Bruz 28/10/64 OMP attente réforme
21/01/65 réformé avec 524 heures de vol



FR74/AAB du GH N°2, lors d'une opération dans le Constantinois, en 1958 (photo Maurice-Jacques Pigelet).



FR74/AAE du GH N°2, le 18 mai 1959, en opération à Hammam-Meskoutine (photo Odile Tommy-Martin).



H-21 n°74/AAE, du 14^e GALAT, à bord du porte-avions "Arromanches". Le navire appareille le 14 janvier 1964 de Mers-el-Kébir à destination de Toulon où il arrive le lendemain (photo Yves Gelebart).

FR75 C221

56-2059 15/04/58 marché n° 6327/56
09/06/58 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)
09/06/58 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
09/06/58 **GH N°2** **AAF**
05/01/61 IRAN AIA Maison Blanche avec 903 heures
02/05/61 **GH N°2** **AAF**
31/01/63 **14° GALAT** **AAF**
01/05/64 port dr Meknès attente embarquement
03/05/64 retour métropole à Marseille par cargo "Ville de Marseille"
03/05/64 **GALAT 14**
25/09/64 ERGM Verqailles 11/09/64 OMP préparation IRAN
29/09/64 IRAN Héli Service Marignane avec 793 heures
29/01/65 ERGM Montauban attente convoyage PHC/CEMO
../../65 retour rn Algérie
08/06/65 **PHC/CEMO** 10/02/65 OMP **BEG**
25/06/64 stockage jusqu'au 25/09/64
30/08/65 **PHC/CEMO** **BEG**
30/06/65 échange GMP
09/02/67 **PMAH CB** 25/11/66 OMP **BEG**
18/04/67 **PMAH CB** 18/04/67 OMP **BEG**
30/05/67 réformé avec à 299 heures de vol
../05/67 détruit sur place à Colomb Béchar



FR75/AAF du GH N°2 en décembre 1958, avec un L-19E du PA de la 14° DI (photo Jean-Pierre Rourre).



FR75/AAF du GH N°2, en février 1960, à Tamalous (photo Jean Davanne).



FR75/BEG du CEMO, à In-Ecker (photo Claude Marx).

FR76	C222	marché n° 6327/56	
56-2060	15/04/58	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)	
	09/06/58	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	09/06/58	GH N°2	AAH
	15/02/61	IRAN AIA Maison Blanche avec 882 heures	
	31/05/61	GH N°2	AAH
dégagement de	20/06/61	accidenté en RX01 F55, en Algérie. Au décollage il se produit un important	
immédiatement.		fumée à l'arrière de l'appareil suite à une rupture de cylindre. La machine se repose	
	31/01/63	14° GALAT	AAH
	../04/63	retour métropole par voie aérienne Oran, Valencia, Perpignan et Carcassonne	
	../04/63	ES.ALAT	01/04/63 OMP
	../01/64	EA.ALAT	19/12/63 OMP
	20/01/64	ERGM Montauban	VP 600
	26/02/64	EA.ALAT	
	15/10/64	ERM Versailles 11/09/64 OMP	attente IRAN
	15/10/64	IRAN Héli Service Marignane avec 702 heures	
	15/03/65	MC Montauban 12/03/65 OMP	stockage
	05/06/65	GALAT 14	
	12/06/67	ERGM Bruz 23/05/67 OMP	VP 300
	07/07/67	MC Montauban 05/07/67 OMP	stockage
	25/04/68	3° GALAT	
	26/06/69	ERGM Bruz 16/06/69 OMP	stockée 25/03/70
	01/07/70	retiré situation mensuelle	
	29/07/70	réformé avec 595 heures de vol	
	17/04/70	DM n° 16318 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Bruz	
		de la cellule de l'appareil au 39° RI à Rouen.	



FR76/AAH du GH N°2, à Sétif (photo X, collection Christian Malcros).



FR76/AAH du GH N°2, à Millesimo en mars 1960 ou 1961 (photo André Nisi).



FR76/AAH du GH N°2 (photo X, via Alain Picollet).

FR77 C223

56-2061

15/04/58
09/06/58
09/06/58
16/03/61
02/04/61
01/09/61
31/01/63
15/01/64
18/01/64
20/01/64
20/01/64
14/05/64
../08/65
05/08/65
31/05/66
29/07/66
24/10/67
27/03/69
28/04/69
09/01/71

marché n° 6327/56

départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)
arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

GH N°2

AAI

rapatriement + attente
4^e échelon à 847 heures

GH N°2

AAI

14^e GALAT

AAI

arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir

GALAT 15

AAO mutation administrative non effective

ERM Versailles 11/01/64 OMP

attente IRAN

IRAN Hélic Service Marignane avec 608 heures

GALAT 15 21/05/64 OMP

AAO

vol Valence Rennes en 6 heures 05

GALAT 14

AAO

ERGM Bruz 18/05/66 OMP

VP 300

MC Montauban 05/08/66 OMP

stockage

3^e GALAT 01/10/67 OMP

attente élimination 27/03/69

ERGM Bruz 08/02/69 OMP

réformé avec 595 heures de vol

DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban

de l'appareil à l'EAT à Tours



FR77/AAI du GH N°2 (photo Max Polge).



H-21 n° FR77/AAI du 14^e GALAT en 1963 à In-Amguel (photo Yves Gelebart).



FR77/AAQ, du GALAT 15, le 18 avril 1964 près de Dax (photo Yves Broyer).

FR78 C224	marché n° 6327/56	
56-2062	15/04/58	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)
	09/06/58	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
	09/06/58	GH N°2 AAK
	15/06/59	accidenté. Au posé, l'appareil pris dans le souffle de l'appareil précédent
s'enfonce et brise son		train arrière droit. Remis en état par le 3 ^e échelon.
	15/06/59	3 ^e échelon suite accident
	01/08/59	GH N°2 AAK
	24/12/60	IRAN avec 881 heures
	07/04/61	GH N°2 AAK
	16/05/61	accidenté à Tamentout.
	19/05/61	4 ^e échelon suite accident
	11/12/61	GH N°2 BEU
	31/01/63	14^e GALAT BEU
	../../63	PALAT Colomb Béchar AAT
	14/04/63	accidenté près d'Igli dans le grand erg occidental.
	../10/63	14^e GALAT ARC
	10/12/63	VP 400
	17/01/64	14^e GALAT ARC relève PHC/CEMO In AMGUEL
	01/03/64	14^e GALAT ARC
	24/04/64	retour métropole par le cargo "Sainte Hélène"
	27/04/64	14^e GALAT
	27/05/64	14^e GALAT stocké du 27/05 au 05/09/64
	05/09/64	14^e GALAT
	23/09/64	2 ^e échelon VP 100 + échange pales
	24/11/64	14^e GALAT
	10/02/65	ERGM Bruz mise en condition IRAN
	16/02/65	ERGM Montauban attente IRAN
	17/02/65	IRAN Hélic Service Marignane avec 559 heures
	20/08/65	MC Montauban 09/08/65 OMP stockage
	05/08/66	3^e GALAT ARH
	25/01/68	ERGM Bruz 26/12/67 OMP vp 300 + échange GMP
	10/03/68	ERGM Bruz attente livraison
	27/03/68	3^e GALAT ARQ
	09/08/68	accidenté. Panne moteur quinze minutes après le décollage.
	27/02/69	accidenté au 3 ^e échelon.
	28/03/69	VP 600 + échange GMP
	20/05/69	3^e GALAT ARQ
	04/06/70	MC Montauban perte définitive 20/11/71
	09/01/71	DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
		de l'appareil au Camp de Coëtquidan
	05/09/72	réformé avec 1217 heures de vol



Banane FR78/AAT, de l'UIH de Colomb-Béchar du GH N°2, le 14 avril 1963, accidentée près d'Igli, dans le grand erg occidental (photo Michel des Bouillons).

FR79 C225

56-2063 15/04/58 marché n° 6327/56 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)

09/06/58 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

23/07/58 **GH N°2** **AAM**

12/07/61 détruit lors d'un entraînement au vol de nuit, peu après le décollage pour le

huitième tour de piste, le H-21C perd rapidement de l'altitude et s'écrase en mer au large de Djidjelli. Le pilote chef de bord, l'adjudant Claude Daragon est gravement blessé. Son copilote, le sergent-chef Robert Desmartin est tué ainsi que les trois passagers, l'adjudant Roger Goerg du GH N°2, le sergent Roger Menar de l'EALA 19/72 et le sergent Christian Mangin du PMAH de la 14^e DI. Appareil détruit à 100%.

../../62 réformé avec heures de vol



FR79/AAM, les restes de l'appareil, crashé en mer le 12 juillet 1961, renfloué par un navire de la Marine Nationale et déposé sur le terrain de Djidjelli (photo Jean Gomanne).

FR80	C226	marché n° 6327/56	
56-2064	15/04/58	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)	
	09/06/58	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	09/06/58	GH N°2	AAV
	19/12/60	IRAN avec 832 heures	
	28/03/61	GH N°2	AAV
	21/08/61	accidenté en PY57 8384 en Algérie. L'appareil posé dérape sur une DZ en dévers. Le pilote affiche toute la puissance mais ne peut contrer le dérapage et empêcher le rotor arrière et la dérive gauche de toucher un arbuste.	
	31/01/96	14° GALAT	AAV
	../12/63	retour métropole pour IRAN via Oran, Valencia et Perpignan	
	../12/63	ERM Versailles 15/11/63 OMP	attente IRAN
	11/12/63	IRAN Hélic Service Marignane avec 864 heures	
	01/04/64	Montauban 06/04/64 OMP	stockage
	22/09/64	EA. ALAT 11/09/64 OMP	
	26/08/65	ERM Valence 05/08/65 OMP	stocké
	17/05/68	réformé avec 127 heures de vol	
	17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)	



FR80/AAV du GH N° 2, en 1959 à Khenchala (photo Daniel Cadet).



674^e CRALAT

Seconde commande de Vertol H-21C (suite)

NUMEROS		date de réception	O B S E R V A T I O N S	
const USAF	Vertol		unités	codes

FR81 C227 marché n° 6327/56

56-2065 15/04/58 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)

 09/06/58 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

 09/06/58 **GH N°2** **BEC**

 09/01/61 accidenté à Batna en Algérie. En finale d'autorotation pendant un vol de
contrôle, suite à un cabré trop prononcé, le cône de queue heurte le sol.

 20/01/61 AIA Maison Blanche 4^e échelon après accident

 23/03/61 **GH N°2** **BEC**

 08/06/61 IRAN avec 818 heures

 22/09/61 **GH N°2** **BEC**

 20/12/61 accidenté à Millesimo en Algérie. En départ pour une Evasan de nuit et le
réchauffage terminé, le pilote engage la friction. Le régime GMP chute alors brutalement de 800 tr/min
tandis que simultanément le cyclique part violemment vers l'avant accompagné d'un claquement sec. A
cause d'une visite pré vol incomplète, la bonnette de pale avant jaune est restée en place, conduisant à
la casse de la pale.

 12/01/62 674 CRALAT

 05/02/62 accidenté au nord de Lamy

 31/01/63 **14^e GALAT** **BEC**

 01/05/64 port de Meknès attente embarquement

 03/05/64 retour métropole à Marseille par cargo "Ville de Marseille"

 03/05/64 **14^e GALAT** **ARA**

 01/06/64 **GALAT 14** **ARA**

 19/10/64 ERGM Bruz VP 100

 04/02/65 **GALAT 14** **ARL**

 29/06/65 ERGM Montauban 05/06/65 OMP attente IRAN

 30/06/65 IRAN SNCASO Marignane avec 572 heures

 24/11/65 MC Montauban stockage

 ../10/66 **3^e GALAT 18/10/66 OMP** **AAR**

 01/06/67 accidenté à Landivisiau. Stationné sur un parking en pente, l'appareil est
heurté par une grue Griffet appartenant à la Base Aéronavale. L'impact provoque de sérieux dégâts à la
partie avant droite.

 02/06/67 ERGM Bruz 3^e échelon réparation poste de pilotage après accident

 28/07/67 **3^e GALAT**

 27/12/67 **6^e GALAT** détaché

 01/04/68 **3^e GALAT**

 31/05/68 ERGM Bruz 25/04/68 OMP VP 300

 10/09/68 ERGM Bruz attente livraison

 08/10/68 **3^e GALAT 19/09/68 OMP**

 04/06/70 MC Montauban 19/05/70 OMP

 04/10/71 perte définitive

 05/09/72 réformé avec 1050 heures de vol

 09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
de l'appareil au Camp de Canjuers

AIA : Atelier Industriel de l'Air. DZ : Dropping Zone (zone de poser) .EMJ : Entretien Majeur. ERGM : Etablissement de Réserve Générale du Matériel. ERM : Etablissement Régional du Matériel. Evasan : Evacuation Sanitaire GMP : Groupe Moto Propulseur. IRAN : Inspect and Repair As Necessary (Entretien Majeur), OMP : Ordre de Mise en Place, SBA : Sidi-bel-Abbès, VP : Visite Périodique.

FR01 = n° appareil français. **B148** = n° Vertol **53-4398** = USAF serial number **8 000 108** = n° matériel français



FR81/BEC lors d'un transport en sling (photo X, collection Emmanuel Bosc).



Parking du GH N°2 à Sétif en 1961, au premier plan, le FR81/BEC (photo Louis Jaccon).

FR82 C228

56-2066

15/04/58

09/06/58

09/06/58

../12/60

01/03/61

../.. /61

06/08/61

marché n° 6327/56

départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)

arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

essais avec des filtres à sable du 30 octobre au 8 novembre 1958

GH N°2

GH N°2

IRAN

GH N°2

AVY

AAV

BEU

accidenté en RY86 G80, département de Constantine, lors d'une mission de transport de fret, ayant à poser du matériel sur une corniche rocheuse à mi-pente d'un djebel où seul le posé d'une roue est possible, le pilote se présente en stationnaire. L'appareil se pose exactement à l'endroit prévu mais un personnel au sol fait signe au pilote de se déplacer légèrement. Au cours de la manœuvre les pales arrière touchent la paroi et éclatent. L'appareil, déséquilibré, s'abat brutalement et dévale la pente. La partie avant s'empale sur un rocher, provoquant la rupture de l'appareil, la partie arrière s'arrête contre un arbre 25m plus bas. L'équipage est gravement blessé. Un passager, le maréchal des logis Duriet René est tué.

26/08/61 réformé avec heures de vol



FR82 Arrivée à Alger, le 9 juin 1958, à bord du transport d'aviation "Dixmude" (photo Didier Faure).



FR82/AVY du GH N°2, en 1958/1959 (photo Jean de Lapersonne).



FR82/AVY du GH n°2 dans le Constantinois, en 1958/1959 (photo X, collection Jean-Pierre Ulrich).



FR82/AVY du GH N°2, dans la cour du bordj de Fort-Flatters, en 1959 (photo Claude Loustau).



FR82/BEU du GH N°2 en 1961 (photo Jean de Lapersonne).



FR82/BEU accidenté le 6 août 1961 (photo Jean Gomanne).



FR82/BEU, en août 1961. Transport vers Alger par les Portes de Fer, noter le N3400 sur la remorque (photo Pierre Tabart).

FR83 C229

56-2067 15/04/58 marché n° 6327/56
09/06/58 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)
09/06/58 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 **AMW**
../../58 GH N°2 **AAV**
03/05/61 IRAN Hélicoptère Service avec 877 heures
02/06/61 GH N°2 **AAV**
08/06/62 4^e échelon
01/02/63 14^e GALAT **AAV**
../09/63 14^e GALAT **AAW**
10/01/64 675 CRALAT livraison 14^e GALAT
13/01/64 14^e GALAT **AAZ**
15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
18/01/64 14^e GALAT **AAZ**
24/06/64 ERGM Montauban VP 300
07/09/64 **GALAT 15** 10/01/64 OMP **AAZ**
VP 100
AAZ
02/06/65 **GALAT 15**
30/08/65 **GALAT 14** 05/08/65 OMP
01/09/65 3^e GALAT
07/12/65 ERGM Bruz mise en condition IRAN
16/12/65 IRAN Hélicoptère Service Marignane avec 556 heures
12/07/66 MC Montauban 20/07/66 OMP stockage
18/05/67 40^e GALAT 19/04/67 OMP
20/06/68 ERGM Montauban attente + VP300 + échange GMP
27/09/68 MC Montauban stockage
27/05/69 CEV prêt CEV Istres
21/07/69 ERGM Montauban 14/04/71 OMP perte définitive 29/10/71
05/09/72 réformé avec 923 heures de vol
09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
de l'appareil au Camp de Sissonne



FR83/AMW du GH N°2, en 1958, en Algérie (photo X, collection Emmanuel Bosc).



FR83/AAV du GH N°2, en mars 1959, en Algérie (photo X, collection Patrice Gaubert).



FR83/VA (immatriculation incomplète) du GH N°2, à Millesimo entre mars 1960 et avril 1961 (photo André Nisi).



FR83/AAV du 14^e GALAT, La Réghaïa, en mars 1963. Embarquement de chasseurs alpins avec équipement neige pour le Djurdjura, vers Maillot (photo André Chauvière).



La FR83 vue sans immatriculation en juillet 1969 alors que la machine était prêtée au CEV d'Istres. On ignore à quelles expérimentations elle a servi. Il ne subsiste que la cocarde de dérive, à l'exclusion de tout autre attribut ou insigne d'unité, l'appareil étant sorti de stockage pour partir au CEV (photo X, collection Emmanuel Bosc).

FR84	C230	marché n° 6327/56	
56-2068	15/04/58	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)	
	09/06/58	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	09/06/58	GH N°2	AMX
	../../58	GH N°2	BEU
	22/04/59	accidenté. Le Vertol n° FR75 survole une zone de largage et un parachute s'élève et heurte les pales du n° FR84 qui se couche.	
	22/04/59		rapatriement et attente 4 ^e échelon
	16/07/59	Héli Service	4 ^e échelon après accident
	29/07/60	GH N°2	BEU
	16/05/61	accidenté dans des circonstances inconnues. Les photographies permettent cependant de constater que le feu a pris dans le compartiment GMP et que la partie arrière du fuselage a été complètement détruite. La bâche à huile a également entièrement brûlé, attisant encore l'incendie.	
	17/05/61		rapatriement et attente 4 ^e échelon
	08/11/61	IRAN Héli Service	4 ^e échelon après accident + IRAN
	02/10/62	GH N°2	BEV
	31/01/63	14^e GALAT	AAM
	20/03/63	14^e GALAT	AAM relève PHC/CEMO
	15/01/64	arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir	
	16/01/64	GALAT 15	AAM
	07/04/64	ERGM Montauban	VP 300
	13/05/64	GALAT 15	AAM
	12/10/64	SVR GALAT 15	VP 100
	04/01/65	accidenté à Valence-Chabeuil lors d'un vol technique de sortie VP 100h SVR, il se produit une baisse de pression à la pompe carburant électrique. L'équipage décide alors de se poser en autorotation. En finale, le clignotant incendie s'allume et une flamme visible du sol apparait. Le pilote termine l'autorotation et les mécaniciens éteignent l'incendie ». La cause en était le non verrouillage du robinet vite-vite après de nombreux prélèvement d'essence durant la VP.	
	05/01/65	675 CRALAT 28/01/65 OMP	proposé réforme
	24/05/65	réformé avec 400 heures de vol	



La FR84 codée AMX vue avec un troupeau de Banane en 1958. Une fois de plus on constate l'immatriculation de H-21 dans la tranche AMx qui était normalement réservée aux Westland WS-55 du GH N°2. Il est à remarquer que cet état de fait n'est pas un cas isolé puisque les FR83 à 85 reçurent les immatriculations AMW à AMY (photo X, collection Emmanuel Bosc).

FR85	C231	marché n° 6327/56	
56-2069	15/04/58	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)	
	09/06/58	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	09/06/58	GH N°2	AMY
	07/08/58	GH N°2	ARA
au moteur. Jeux de pales	03/04/60	accidenté. Au retour d'une mission de nuit, l'appareil se range sur le parking	
	09/05/60	avant et arrière hors service par suite d'un engrenage de nuit avec le FR67.	
	04/11/60	GH N°2	ARA
	21/02/61	IRAN avec 730 heure	
	12/09/62	GH N°2	ARA
	..../62	accidenté. A Arak.	
	31/01/63	GH N°2	ARA
	..../04/63	14° GALAT	ARA
	..../04/63	retour métropole pour IRAN par voie aérienne via Oran, Valencia et Perpignan	
	12/04/63	ERM Versailles 14/03/63 OMP	attente IRAN
	31/07/63	IRAN Hélic Service Marignane avec 598 heures	
	..../10/63	MC Montauban	stockage
	15/01/64	ES. ALAT 21/12/63 OMP	
	18/03/65	EA. ALAT 19/12/64 OMP	
	13/05/65	det 675 CRALAT	3° échelon + échange pales
	26/08/65	EA. ALAT	
	17/05/68	ERM Valence 05/08/65 OMP	stockage
	17/05/68	réformé avec 205 heures de vol	
		vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J	
		pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)	



Exercice d'hélictreuillage avec le FR85/AMY du GH N°2, en 1958 en Algérie (photo collection Emmanuel Bosc).



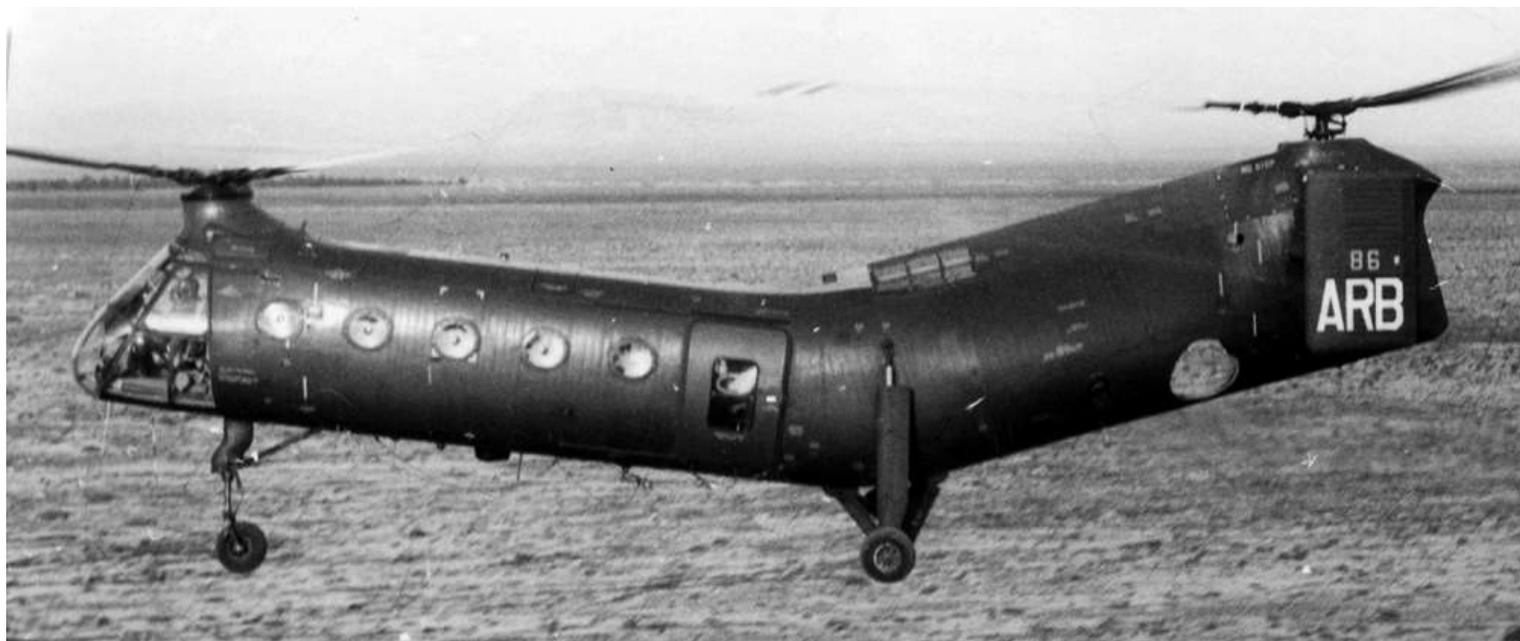
FR85/ARA du GH N°2 en 1960 (photo André Nisi).



FR85/ARA du GH N°2, avec la devise "Plutôt Mourir que Déshonorer" (photo Didier Faure).

FR86 C232

56-2070 15/04/58 marché n° 6327/56
09/06/58 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)
09/08/58 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 ARB
13/01/61 IRAN avec 914 heures
29/04/61 GH N°2 ARB
31/01/63 14° GALAT ARB
../03/63 retour métropole via Oran, Valencia, Perpignan et Bourges
../03/63 GE.ALAT 07/03/63 OMP
../03/64 ERM Versailles 14/03/64 OMP attente IEAN
31/03/64 IRAN Hélic Service Marignane avec 585 heures
09/07/64 MC Montauban 17/07/64 OMP stockage
26/07/64 ERGM Montauban REE après détérioration par la grêle
09/09/64 MC Montauban stockage
../10/64 EA.ALAT 23/10/64 OMP
../08/65 GALAT 14 05/08/65 OMP
24/05/66 ERGM Bruz réparation après détérioration
07/06/66 GALAT 14
20/12/66 ERGM Bruz 28/11/66 OMP VP 300 + échange GMP
09/02/67 MC Montauban 17/02/67 OMP stockage
../10/67 3° GALAT 19/10/67 OMP ARI
07/05/69 ERGM Bruz 3° échelon + dépose treuil
29/05/69 MC Montauban
01/03/70 retiré situation mensuelle
25/03/70 réformé avec 600 heures de vol
sauvegardé au 6° RPIMA à Mont-de-Marsan



ARB/86 du GH N°2, au début des années 60 (photo C. Flaust via Jean Delmas).



FR86/ARB du GH N°2, à Batna, le 22 janvier 1960 (photo Michel Vanrapenbusch).

56-2071 15/04/58 marché n° 6327/56
09/06/58 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)
09/06/58 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
09/06/58 **GH N°2** **ARC**
04/12/61 IRAN aved 880 heures
05/03/62 **GH N°2** **ARC**
08/06/62 endommagé par un orage de grêle à Khenchela.
31/01/63 **14^e GALAT** **ARC**
../10/63 retour métropole pour 3^e échelon via Oran, Valencia et Perpignan
../10/63 ERM Versailles 30/07/63 OMP attente
08/10/63 Héli Service Marignane 4^e échelon
18/02/65 MC Montauban 11/01/65 OMP attente livraison
27/02/65 **GALAT 14** 19/01/65 OMP **ARC**
01/03/65 ERGM Bruz VP 300
16/04/65 **GALAT 14** **ARC**
01/09/65 **3^e GALAT** **ARC**
15/10/65 SVR 3^e GALAT VP 100
15/11/65 **3^e GALAT** **ARC**
11/01/66 accidenté à Rennes-Saint Jacques après 45 minutes de vol le GMP perd de la puissance. Le pilote décide un atterrissage de précaution. Au roulage, le GMP émet un nuage de fumée et un début d'incendie est enrayé. La cause en était la rupture de soupape du 3^e cylindre.
17/05/66 ERM Valence version 8 radio
16/06/66 **3^e GALAT** **ARC**
16/09/66 IRAN Héli Service Marignane avec 593 heures
02/05/67 MC Montauban 19/05/67 OMP **MAD** stockage
06/02/68 **40^e GALAT**
14/02/68 accidenté entre Toulouse et Lannemezan lors d'une liaison technique, le pilote décide de survoler la maison de l'adjudant Benech se trouvant sur le trajet. Lors du stationnaire le rotor arrière heurte un pylône de ligne à haute tension d'alimentation SNCF. Le pilote réussit cependant à poser la machine sans autres dommages.
14/02/68 ERGM Montauban 23/02/68 OMP REE après accident
08/03/68 MC Montauban 18/03/68 OMP stockage
28/05/68 **3^e GALAT**
23/07/68 ERGM Montauban VP 300
19/09/69 **3^e GALAT**
18/11/69 ERGM Montauban 06/11/69 OMP
27/11/69 ERGM Montauban moteur prélevé
15/01/70 ERGM Montauban attente livraison
06/02/70 **GALDIV 11** 02/02/70 OMP interdit de vol 25/05/70
06/06/70 ERGM Montauban 29/05/70 OMP
09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban de l'appareil au Camp du Valdahon
19/11/71 détruit
22/06/72 ERGM Montauban
05/09/72 réformé avec 933 heures de vol



La FR87/ARC vue en début 60 lors d'un ravitaillement d'une unité en opération portant les marquages caractéristiques de cette époque : grosse cocarde de dérive avec ailes de l'ALAT et n° de FR, gros indicatif de fuselage à lettrage blanc, marquages de service jaunes.

L'exiguïté de la DZ impose de maintenir la machine en stationnaire devant l'impossibilité de poser les trois roues. De même, on note que le train principal n'est pas en compression.

Enfin, on remarque qu'il manque le carénage en goutte d'eau à la jonction train principal-fuselage (photo X, collection Emmanuel Bosc).



FR87/ARC du GH N°2. Au premier plan, à Sétif, en 1961 (photo Jean-Pierre Meyer).

FR88	C234	marché n° 6327/56	
56-2072	15/04/58	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)	
	09/06/58	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	09/06/58	GH N°2	ARD
	19/10/61	IRAN avec 833 heures	
	19/01/62	GH N°2	ARD
	26/04/62	accidenté en Algérie, en finale d'approche sur une DZ ops. se présentant sous la forme d'un vaste plateau les tours-moteur augmentent rapidement. Constatant qu'il n'a plus de contrôle sur les tours le pilote met du pas pour empêcher la survitesse, effectue un virage pour amener l'appareil au dessus d'un terrain dégagé et étouffe le GMP. Il termine en autorotation. Après enquête, il s'avère que la biellette de commande de papillon de gaz est dévissée en sa partie supérieure, le contre-écrou desserrée et la goupille sectionnée.	
	31/01/63	14° GALAT	ARD
	01/02/63	14° GALAT	ARD relève PHC/CEMO à In Amguel
	24/04/64	retour métropole par cargo "Sainte Hélène"	
	27/04/64	14° GALAT	ARD
	01/06/64	GALAT 14	ARD
	17/10/64	2° échelon	VP 100/500
	07/12/64	GALAT 14	ARD
	21/04/65	IRAN Hélicoptère Service Marignane avec 593 heures	
	03/09/65	MC Montauban	stockage
	01/10/66	3° GALAT 27/09/66 OMP	
	08/11/67	détaché au 6° GALAT	
	27/12/67	3° GALAT	
	27/02/68	ERGM Montauban 19/01/68 OMP	attente VP
	07/03/68	MC Montauban 28/05/68 OMP	VP 300 + échange GMP
	15/05/68	3° GALAT	
	14/01/69	MC Bruz 09/01/69 OMP	maintenance centrale
	27/10/69	MC Montauban 18/12/69 OMP	
	19/05/70	CEV	prêt
	24/06/70	ERGM Montauban 14/04/71 OMP	
	09/01/71	DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban de l'appareil au CNEC à Mont-Louis	
	28/09/71	détruit	
	05/09/72	réformé avec 963 heures de vol	



FR88/ARD du GH N°2, à In-Ecker (In-Amguel), en 1962 (photo Alain Fages).

FR89 C235

56-2073	15/04/58	marché n° 6327/56	
	09/06/58	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)	
	09/06/58	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
		GH N°2	ARE
	14/12/61	IRAN avec 903 heures	
	02/04/62	GH N°2	ARE
	31/01/63	14° GALAT	ARE
	06/01/64	675 CRALAT Chéragas	VP 300 heures
	26/02/64	14° GALAT	ARE
	18/04/64	PHC/CEMO	ARE
	25/06/64	stockage jusqu'au 25/09/64	
	25/09/64	PHC/CEMO	BEA
	01/07/65	PHC/CEMO	BEA stockage
	22/09/65	PHC/CEMO	BEA
	01/03/66	PHC/CEMO	BEA échange GMP provenant FR 103
	08/03/66	PHC/CEMO	BEA
	03/06/66	PHC/CEMO	BEA stockage
	28/09/66	PHC/CEMO	BEA
	01/12/66	PMAH CB 25/11/66 OMP	BEA attente VP 600 non envisagée
	23/01/67	PMAH CB	BEA régularisation
rapatrié et ferrailé sur place.	04/03/67	réformé avec 600 heures de vol. Abandonné à Colomb-Béchar après sa réforme, non	
	03/05/67		perte définitive



FR89/ARE du GH N°2, dans la région de Bône, en 1963 (photo Paul Demoustier).



FR89/BEA, du CEMO. Réglage des pales sur la Banane à In Amguel, en 1965 (photo via Ange Baggioni).

FR90	C236	marché n° 6327/56	
56-2074	05/01/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)	
	08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/04/59	GH N°2	ARF
	12/08/60	Accidenté au déjaugage, il s'est produit une rupture de l'arbre moteur à la boîte de transmission centrale. L'embase de l'arbre est passé à travers la cellule gauche tout en continuant à tourner, entraînant une détérioration de la cellule.	
	12/08/60		rapatriement + attente
	20/09/60	4 ^e échelon après accident + IRAN	
	03/06/61	GH N°2	ARF
	21/01/62	accidenté à Sétif Ain Arnat lors d'un vol d'essai en charge, durant la descente verticale après le stationnaire, l'appareil heurte un rocher. Il en résulte une déchirure de revêtement hauteur station 279.	
	29/01/62	IRAN Hélicoptère Service avec 599 heures	
	21/05/62	GH N°2	ARF
	31/01/63	14^e GALAT	ARF
	18/04/64	PHC/CEMO	ARF
	16/06/64	SVR PHC/CEMO	VP 100
	25/06/64	PHC/CEMO	stockage
	07/09/64	PHC/CEMO	BEB
	11/06/65	PHC/CEMO	stockage
	18/09/65	PHC/CEMO	BEB
	23/06/66	PHC/CEMO	stockage
	16/09/66	PHC/CEMO	BEB
	20/10/66		part en révision
	01/12/66	PMAH CB 25/11/66 OMP	BEB
	23/01/67	PMAH CB	régularisation
	21/12/67	PMAH CB	BEB
	04/03/67	réformé avec 590 heures de vol. Abandonné à Colomb-Béchar après sa réforme, non rapatrié et ferrailé sur place.	
	03/05/67	PMAH CB	perte définitive



FR90/ARF du GH N°2, en 1962 (photo Michel des Bouillons).



FR90/BEB du CEMO, à In-Ecker en 1964 (photos Claude Marx).

FR91 C237

56-2075

05/01/59	marché n° 6327/56	
08/04/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)	
08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	GH N°2	ARG
15/07/61	IRAN avec 878 heures	
10/11/61	GH N°2	ARG
31/01/63	14° GALAT	ARG
../../63	14° GALAT	AAH
15/01/64	arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir	
18/01/64	GALAT 15 10/01/64 OMP	AAH
02/07/64	ERM Versailles 15/05/64 OMP	
02/07/64	Héli Service Marignane IRAN avec 603 heures	
24/11/64	ERGM Montauban 30/10/64 OMP	attente stockage
07/12/64	MC Montauban 01/12/64 OMP	stockage
21/04/65	ERGM Bruz	VP 25 puis mise en condition et livraison
30/04/65	GALAT 14 16/03/65 OMP	
06/12/66	40° GALAT 28/11/66 OMP	
17/05/67	ERGM Montauban 19/04/67 OMP	attente VP 300
22/05/67	ERGM Montauban	VP 300
27/06/67	MC Montauban 04/07/67 OMP	stockage
17/10/67	40° GALAT 22/09/67 OMP	
02/12/68	ERGM Montauban	VP 600 + échange GMP
24/01/69	40° GALAT	
01/07/69	GALDIV 11 24/06/69 OMP	
05/08/69	ERGM Montauban	VP100/700
30/09/69	GALDIV 11	
25/05/70		interdit de vol
08/06/70	ERGM Montauban 29/05/70 OMP	
01/07/70	retiré situation mensuelle	
22/09/70	réformé avec 1453 heures de vol	
	sauvegardé au 52° RI, quartier Rivet, Clermont-Ferrand	



FR91/ARG du GH N°2 (photo X, collection Alain Picollet).



H-21 n°91/AAH du GALAT 15, le 15 janvier 1964 en vol de Toulon à Valence (photo Yves Gelebart).

FR92 C238

56-2076 05/01/59 marché n° 6327/56
08/04/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/04/59 **GH N°2** **ARH**
24/08/59 accidenté. Le pilote reçoit l'ordre de se poser sur une DZ exigüe déjà occupée.
Trop court de quelques mètres. En défaut de puissance le pilote couche l'appareil couché. Reversé au 4^e
échelon à l'AIA.
12/01/60 AIA Maison Blanche 4^e échelon après accident + IRAN
14/12/62 **GH N°2** **ARH**
31/01/63 **14° GALAT** **ARH**
18/01/64 SVR VP 100 + échange GMP
13/05/64 **PHC/CEMO** **BEC**
25/06/64 PHC/CEMO stockage jusqu'au 25/09/64
14/09/64 **PHC/CEMO** **BEC**
05/01/65 PHC/CEMO VP 300
14/02/65 **PHC/CEMO** **BEC**
01/07/65 PHC/CEMO stockage
01/09/65 **PHC/CEMO** **BEC**
13/06/66 PHC/CEMO stockage
21/09/66 **PHC/CEMO** **BEC**
01/12/66 **PMAH CB** 25/11/66 OMP **BEC**
21/03/67 part en révision
24/04/67 **PMAH CB** régularisation
03/05/67 détruit sur place à Colomb Béchar



FR92/ARH du GH N°2, sur remorque après son accident en août 1959 (photo Pierre Tabart).



FR92/BEC du CEMO, à In Amguel, le 19 octobre 1963. A noter, la tenue de vol portée au cours des essais nucléaires (photo Yves Broyer).

FR93	C239	marché n° 6327/56	
56-2077	05/01/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)	
	08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/04/59	GH N°2	ARI
	22/02/60	Récupère l'armement de la FR07.	
	01/05/60	accidenté à Tamentout, dans la région de Djidjelli. L'appareil, lourdement chargé, s'enfonce en finale d'approche, puis s'écroule sur la roue avant en entrée de DZ et amorce un mouvement de recul vers le ravin. S'apercevant du danger le premier pilote couche la machine sur le côté gauche pour éviter la chute et l'écrasement au fond de l'oued.	
	02/06/60	674 CRALAT	4 ^e échelon après accident + IRAN
	06/03/61	GH N°2	ARA
	31/01/63	14° GALAT	ARA
	04/02/64	SVR 14 ^e GALAT	VP 100
	05/03/64	14° GALAT	ARA
	../06/64	PHC/CEMO	BED
	25/03/65	SVR PHC/CEMO	VP 100
	06/05/65	PHC/CEMO	BED
	26/06/65	PHC/CEMO	stockage
	14/09/65	PHC/CEMO	BED
	28/06/66	PHC/CEMO	stockage
	05/09/66	PHC/CEMO	BED
	01/12/66	EMAH CB	BED
	10/04/67	EMAH CB	attente r&forme
	30/05/67	réformé avec 573 heures de vol	
	../05/67	détruit sur place à Colomb Béchar	



FR93/ARI du GH N°2, à sa sortie de l'AIA de Maison-Blanche, en 1959 (photo Jean Delmas).



FR93/ARI du GH N°2. Accidenté à Tamentout, le 1^{er} mai 1960, à la suite d'une perte de tours au posé, le pilote couche l'appareil sur le côté. Reversé à la 674^e CRALAT pour 4^e échelon (photo Jacques Barraquier).



H-21 n° 93/ARA du 14^e GALAT, à In-Amguel Tan-Affela, en 1963 (photo Yves Gelebart).

FR94 C240

56-2078 05/01/59 marché n° 6327/56
08/04/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/04/59 **GH N°2** **ARJ**
15/07/60 accidenté dans la région de Djidjelli au cours d'une approche d'atterrissage avec un régime moteur insuffisant vu les conditions aérologiques, l'altitude et la charge, l'appareil s'enfonce et heurte brutalement le sol mais peut rejoindre en vol le berceau de crash.
15/07/60 674 CRALAT rapatriement + attente
22/07/60 674 CRALAT 4^e échelon après accident
17/10/60 **GH N°2** **BEJ**
25/10/61 IRAN avec 772 heures
19/02/62 **GH N°2** **ARJ**
31/01/63 **14^e GALAT** **ARJ**
15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
18/01/64 **GALAT 15** 10/01/64 OMP
30/10/64 SVR GALAT 15 VP 100
23/02/65 **GALAT 15**
30/08/65 **GALAT 14** 05/08/65 OMP
01/09/65 **3^e GALAT**
20/09/65 ERGM Bruz VP 100 à 500 heures + réparations
21/10/65 **3^e GALAT**
09/11/65 ERGM Bruz 3^e échelon préparation IRAN
30/11/65 ERGM Montauban 04/11/65 OMP attente IRAN
02/12/65 Héli Service Marignane IRAN avec 537 heures
18/05/66 MC Montauban 26/05/66 OMP stockage
17/03/67 **3^e GALAT**
11/09/68 ERGM Bruz 09/08/68 OMP VP 300
31/10/68 ERGM Bruz stockage
18/12/68 **3^e GALAT** 12/11/68 OMP **ARB**
03/03/69 accidenté au 3^e échelon à 22 kilomètres à l'ouest de Rennes-Saint Jacques. Au retour d'une mission d'hélicoptère à 700 mètres d'altitude il se produit des ratés moteur suivis d'une perte de puissance. Le pilote se pose en autorotation mais ne peut empêcher le rotor arrière de toucher un arbre.
03/03/69 ERGM Bruz REE + échange GMP
22/04/69 **3^e GALAT** **ARB**
07/10/69 accidenté à Rennes-Saint Jacques au cours d'un vol d'entraînement en tours de piste, peu après le deuxième décollage, de violentes vibrations et un entrainement du manche important se font sentir. Le premier pilote prend les commandes et pose l'appareil dans un champ. Cela était dû à un décollage total du bord de fuite de la pale avant rouge.
16/01/70 MC Bruz 17/12/69 OMP maintenance centrale + 3^e échelon
08/04/70 **3^e GALAT** 17/03/70 OMP **ARB**
09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
de l'appareil à l'ES.ALAT à Dax
04/06/70 MC Montauban 19/05/70 OMP attente réforme
14/04/71 MC Montauban attente mise en place
05/09/72 réformé avec 981 heures de vol
appareil initialement prévu avec la FR51 pour le Camp de la Courtine mais finalement acheminé vers l'ES.ALAT de Dax par note modificatif du 9 juin 1971 et par D.M n°24321 du 9 juin 1971. Appareil exposé à l'entrée de l'école de 1971 à 1979. Après restauration complète en 1979-81 (4000 heures de travail), l'appareil est préservé au musée de l'ALAT à Dax **BEJ**



FR94/ARJ du GH N°2. Départ en opération en 1959 (photo Jean Coispeau).



FR94/ARJ avec trains carénés (photo Gérard François).



H-21 FR94/ARB du 3^e GALAT à Rennes (photo Jacques Barraquier).



FR94/BEJ, en avril 1996, préservée au musée de l'ALAT, à Dax (photo Christian Malcros).

FR95 C241

56-2079 05/01/59 marché n° 6327/56
08/04/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/04/59 **GH N°2** **ARK**
15/11/61 IRAN avec 898 heures
31/01/62 **GH N°2** **ARK**
31/01/63 **14° GALAT** **ARK**
02/02/63 **14° GALAT** **ARK** relève PHC/CEMO
11/04/63 **14° GALAT** **ARK** EH 1
08/02/64 SVR 14° GALAT VP 100/150
06/03/64 accidenté à 12 kilomètres au nord de Sidi bel Abbès en vol de contrôle après VP
100/150, en finale d'approche sur une DZ ponctuelle, l'équipage constate une augmentation anormale de la
température cylindre entraînant une perte de puissance. Le posé de sécurité est immédiatement effectué
et l'équipage circonscrit un début d'incendie.
06/03/64 675 CRALAT rapatriement + attente 3° échelon
13/03/64 675 CRALAT 3° échelon après accident + échange GMP
28/03/64 SVR 14° GALAT fin VP 100/150
28/03/64 **14° GALAT** **ARK**
18/04/64 **PHC/CEMO** 13/05/64 OMP **BEE**
27/06/64 PHC/CEMO stockage
10/10/64 **PHC/CEMO** **BEE**
11/02/65 retour métropole pour IRAN par voie aérienne via Oran, Valencia et Perpignan
14/02/65 ERGM Montauban 10/02/65 OMP
14/02/65 IRAN Hélic Service Marignane avec 598 heures
08/07/65 MC Montauban 13/07/65 OMP stockage
05/08/66 **3° GALAT** **ARC**
13/01/67 Accidenté à 4 kilomètres à l'ouest de Rennes-Saint Jacques. Après cinq minutes
de vol le pilote entend un fort bruit et pose de suite son appareil sans dommage. Il constate alors le
décollement du bord de fuite de la pale arrière rouge sur toute sa longueur.
05/03/68 ERGM Bruz 16/02/68 OMP VP 300 + échange GMP
19/04/68 MC Bruz 25/04/68 OMP stockage
30/05/68 **3° GALAT** 13/05/68 OMP
01/07/69 ERGM Montauban VP 600 + échange GMP
21/08/69 **3° GALAT**
17/04/70 DM n° 16318 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Bruz
de la cellule de l'appareil au 43° RI de Lille
27/05/70 ERGM Bruz 19/05/70 OMP attente élimination
01/07/70 retiré situation mensuelle
29/07/70 réformé avec 1354 heures de vol



FR95/ARK du GH N°2 (photo Didier Faure).



Vertol H-21C n°FR95/ARK du GH N°2. A noter, le numéro de FR peint sur la dérive est FR05. Or, il est impossible que la machine figurant sur la photo soit la FR 05 car c'est une série 2, avec la présence de tous les carénages, y compris celui de train avant et en goutte d'eau au niveau de la jonction amortisseur/fuselage, donc d'arrivée récente en Algérie, ce qui est confirmé par la présence de tous ses marquages. De plus, l'immatriculation en (F-M) ARK correspond à la machine FR95, de son débarquement en avril 1959 jusqu'à sa mutation en avril 1964 au PHC/CEMO d'In Amguel

- La vraie FR5 portait les marquages FR5 et non FR05.

(photo Jacques Dufréne via Michel Cris).

FR96 C242

56-2080 05/01/59 marché n° 6327/56 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)

08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

08/04/59 **GH N°2**

ARL

05/08/61 IRAN

20/11/61 **GH N°2/EH01**

ARL

27/03/62 accidenté, à 15 kilomètres au nord de Sétif Aïn Arnat, dans le djebel Megriss.

Au cours d'une approche effectuée par le copilote l'appareil s'enfonce et heurte brutalement un rocher. Le 1er pilote reprend les commandes et réussit à poser la machine dont la partie avant prend subitement feu.

03/08/62 réformé avec heures de vol



FR96/ARL du GH N°2 à Djidjelli en 1961 (photos Jean Gomanne).

FR97 C243

56-2081

05/01/59

marché n° 6327/56

08/04/59

départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)

08/04/59

arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

08/04/59

GH N°2

ARM

12/07/61

4° échelon + IRAN avec 758 heures

15/12/61

GH N°2

ARM

08/06/62

endommagé par un orage de grêle à Khenchela.

../../62

GH N°2

ARM

31/01/63

14° GALAT

ARM

15/04/64

PHC/CEMO

ARM

27/06/64

PHC/CEMO

stockage

10/09/64

PHC/CEMO

BEF

23/12/64

SVR PHC/CEMO

VP 100/500

05/01/65

PHC/CEMO

BEF

11/02/65

accidenté sur le massif du Tan Afffela (Hoggar). En finale sur une DZ située

dans un col étroit il se produit de fortes turbulences accentuées par le relief. L'appareil est déporté vers la gauche et le rotor arrière heurte la paroi verticale.

15/06/65

PHC/CEMO

stockage

20/09/65

PHC/CEMO

BEF

18/06/66

PHC/CEMO

cellule et GMP dtockés CD et LD

22/09/66

PHC/CEMO

BEF

01/12/66

PMAH CB 25/11/66 OMP

BEF attente VP 600 non envisagée

25/11/66

PMAH CB

23/01/67

PMAH CB

régularisation

rapatrié et ferraillé sur place.

03/05/67

perte définitive



FR97/ARM du GH N°2 en opération (photo Gérard François).



FR97/ARM du GH N°2, avec en sling une Alouette II accidentée (photo Jean Coispeau).

FR98	C244	marché n° 6327/56	
56-2082	05/01/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)	
	08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/04/59	GH N°2	ARN
	11/07/59	L'appareil posé sur une DZ glisse malgré les freins, le pilote redécolle et se pose. Le rotor arrière touche un arbuste. Trois pales détériorées.	
	12/07/59	GH N°2	ARN
	24/08/61	IRAN avec 884 heures	
	25/11/61	GH N°2	ARN
	31/01/63	14° GALAT	ARN
	23/06/64	retour métropole par cargo "Aulne" via Bou Sfer et Mers-el-Kébir	
	30/06/64	GALAT 14	
	09/01/65	SVR GALAT 14	VP 100/500
	09/02/65	GALAT 14	
	21/05/65	ERGM Bruz	VP 25/575 + preparation IRAN
	01/06/65	ERGM Montauban 13/04/65 OMP	
	03/06/65	IRAN Hélic Service Marignane avec 580 heures (VP durant IRAN)	
	21/10/65	MC Montauban 28/10/65 OMP	stockage
	30/09/66	3° GALAT	
	03/04/68	ERGM Bruz 21/03/68 OMP	attente
	17/04/68	ERGM Bruz	VP 300 + échange GMP
	14/06/68	MC Bruz 13/06/68 OMP	stockage
	14/10/68	3° GALAT 18/09/68 OMP	
	18/11/69	MC Bruz 06/11/69 OMP	
	25/03/70	MC Bruz	stockage
	17/06/70	MC Montauban 19/05/70 OMP	
	09/01/71	DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban de l'appareil au Camp de Canjuers	
	14/04/71	MC Montauban	attente réforme
	29/09/71	convoyé à Canjuers (capitaine Ange Baggioni et adjudant Jean-Pierre Cabray.)	
	05/09/72	réformé avec 1071 heures de vol	



FR98/ARN du GH N°2 dans le nord Constantinois, en 1961 (photo René Veyre).



FR98/ARN de l'UIH du GH N°2 à Colomb-Béchar, en 1963 (photo Michel des Bouillons).

FR99 C245

56-2083 05/01/59 marché n° 6327/56
08/04/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/04/59 **GH N°2** **ARO**
22/12/61 IRAN avec 911 heures
22/04/62 **GH N°2** **ARO**
08/06/62 endommagé par un orage de grêle à Khenchela.
31/01/63 **14^e GALAT** **ARO**
15/04/64 **PHC/CEMO** **ARO**
28/06/64 PHC/CEMO stockage
04/09/64 **PHC/CEMO**
11/02/65 retour métropole pour IRAN par voie aérienne via Oran, Valencia et Perpignan
14/02/65 ERGM Montauban 10/02/65 OMP
14/02/65 IRAN Hélic Service Marignane avec 598 heures
20/07/65 MC Montauban 13/07/65 OMP stockage
..05/66 **3^e GALAT** 20/05/66 OMP **ARI**
24/08/66 accidenté à Rennes-Saint Jacques au cours d'un vol technique le radio met par inadvertance la manette de mélange sur "IDLE-CUT OFF" au lieu de "NORMAL", le moteur s'étouffant aussitôt. S'apercevant de son erreur il met la manette sur "RICH" et le GMP reprend mais le pilote effectue une reprise trop rapide et provoque un sursrégime à plus de 3000 tr/min.
..10/67 ERGM Bruz 19/10/67 OMP
07/12/67 ERGM Bruz VP 300 + échange GMP
07/02/68 MC Montauban 08/02/68 OMP stockage
02/12/68 **3^e GALAT** 20/11/68 OMP
24/03/69 ERGM Bruz 3^e échelon + attente livraison
24/04/69 ERGM Montauban VP 100/400
19/05/69 **3^e GALAT**
18/11/69 ERGM Bruz 06/11/69 OMP attente
18/12/69 ERGM Bruz VP 100/500
03/03/70 ERGM Bruz attente livraison
13/03/70 **ESAM** 10/02/70 OMP **MDL**
12/06/70 ERGM Montauban attente réforme et mise en place
09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
de l'appareil au Camp du Larzac
18/08/71 détruit
05/09/72 réformé avec 1109 heures de vol



La FR99/ARO au début des années 60 lors d'une opération en Algérie (photo X, via Emmanuel Bosc).

FR100 C246

56-2084

marché n° 6327/56
05/01/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/04/59 AIA Maison Blanche
08/04/59 **GH N°2** **ARP**
05/09/61 IRAN avec 771 heures
15/12/61 **GH N°2** **ARP**
31/01/63 **14° GALAT** **ARP**
23/06/64 retour métropole par le cargo "Aulne" via Bou Sfer et Mers el Kébir
30/06/64 **GALAT 14**
01/09/65 ERGM Montauban 05/08/65 OMP
01/09/65 IRAN Héli Service Marignane avec 566 heures
17/01/66 MC Montauban 24/01/66 OMP stockage
../10/66 **3° GALAT** 26/10/66 OMP **ARP**
17/05/68 ERGM Montauban 25/04/68 OMP VP 300
26/06/68 MC Montauban 04/07/68 OMP stockage
04/10/68 **40° GALAT** 19/09/68 OMP
01/04/69 MC Montauban 26/03/69 OMP
23/04/69 **40° GALAT** 18/04/69 OMP
../06/69 MC Montauban 24/06/69 OMP
01/07/69 **GALDIV 11** 29/07/69 OMP gain provisoire
25/05/70 ERGM Montauban 29/05/70 OMP attente réforme
09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
de l'appareil au Camp de Coëtquidan
25/11/71 détruit
05/09/72 réformé avec 1113 heures de vol



FR100/ARP avec en sling le FR78/AAT, en avril 1963 dans le grand erg occidental (photo Michel des Bouillons).



Sur le parking de Rennes, H-21 FR100/ARP du 3^e GALAT (photo Jacques Barraquier).



GALAT 14

Appareils de complément

Huit appareils livrés en 1959.

NUMEROS		date de réception	O B S E R V A T I O N S	
const USAF	Vertol		unités	codes

FR101 C247 16/09/59
 56-2085 05/01/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
 08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 08/04/59 **GH N°2** **AAB**
 22/02/60 Accidenté, au cours d'un entraînement en charge, le train principal heurte un rocher et le train arrière droit est arraché.
 22/02/60 Héli Service Maison Blanche 4^e échelon après accident
 17/03/60 IRAN AIA Maison Blanche
 29/04/61 **GH N°2** **BES**
 31/01/63 **14^e GALAT** **BES**
 08/03/63 accidenté au Djebel Feroukra au cours d'un vol d'entraînement le premier pilote constate une augmentation de la température d'huile qui le conduit à se poser immédiatement. L'équipage constate alors l'éclatement de la pipe d'échappement des 5^e et 6^e cylindres.
 ../05/63 **14^e GALAT** **ARS**
 15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
 18/01/64 **GALAT 15** 10/01/64 OMP
 30/01/64 ERM Versailles 11/01/64 OMP attente IRAN
 30/01/64 IRAN Héli Service Marignane avec 590 heures
 01/06/64 MC Montauban 09/06/64 OMP stockage
 ../10/64 **GALAT 14** 10/10/64 OMP **ARH**
 05/08/66 ERGM Montauban 05/08/66 OMP attente VP
 26/08/66 ERGM Montauban VP 300
 07/10/66 MC Montauban 25/10/66 OMP stockage
 26/12/66 **40^e GALAT** 28/11/66 OMP
 12/05/67 détérioré par la grêle à Tarbes-Loubière.
 ../02/68 ERGM Montauban 19/02/68 OMP attente mise en place
 01/07/69 retiré situation mensuelle
 06/03/70 détruit
 25/03/70 réformé avec 602 heures de vol
 sauvegardé à l'ENSOA de Saint-Maixent



La FR101/AAB vue sur le berceau de crash suite à sa mésaventure du 22 février 1960.
 On remarque le flambage de l'amortisseur de train principal : le carénage d'amortisseur est chiffonné
 comme une feuille de papier ! (photo X, via Emmanuel Bosc).



FR101 au GE-ALAT, à Buc, le 7 mai 1961 (photo X, via Michel Salmon).



H-21 n° 101/ARS (au premier plan à droite) du 14^e GALAT, embarqué le 14 janvier 1964 à bord du porte-avions "Arromanches" à Mers-el-Kébir, destination Toulon où il arrive le 15 (photo Yves Gelebart).

FR102 C248	07/09/59		
56-2086	05/01/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)	
	08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/04/59	GH N°2	AAN
	22/02/60	accidenté à Guelma au cours d'un vol d'entraînement et suite à une réduction de vitesse trop rapide, le pilote impacte et efface le train d'atterrissage. L'équipage réussit cependant à rejoindre sa base et à poser l'appareil sur le berceau de crash.	
	01/07/60	accidenté à El Oudjda au cours d'un posé sur une DZ opérationnelle, le train avant droit heurte violemment le sol. Train hors service, cellule détériorée.	
	01/07/60	674 CRALAT	rapatriement + attente
	19/07/60	AIA Maison Blanche	4 ^e échelon.
	10/10/60	GH N°2	AAN
	../11/62	retour métropole	
	19/10/62	ERM Versailles	attente IRAN
	19/10/62	IRAN avec 929 heures	
	10/05/63	ES. ALAT 14/05/63 OMP	BAS
	15/01/64	EA. ALAT 19/12/63 OMP	BAS
	28/05/64	675 CRALAT	échange GMP
	08/07/64	EA. ALAT	BAS
	25/11/64	675 CRALAT	VP 300
	01/02/65	EA. ALAT	BAS
	25/08/65	GALAT 14 04/08/65 OMP	
	25/08/65	accidenté à Rennes-Saint Jacques au cours du vol de convoyage entre Le Luc et Rennes, après le posé à Saint Jacques de la Lande, le pilote exécute un 180° en stationnaire sur le parking. Au cours de la manœuvre le rotor arrière heurte un mirador et l'appareil se couche sur le côté droit.	
	25/08/65	ERGM Bruz 21/10/65 OMP	attente réforme
	31/03/66	réformé avec 355 heures de vol	



FR102/AAN du GH N°2, en Grande Kabylie, en 1959 (photo Maurice-Jacques Pigelet).



FR102/AAN du GH N°2, en 1960 (Photo X, via Cyril Avinens).



La FR102 à Rennes Saint Jacques après son crash du 25 août 1965. La machine sera réformée sans autre forme de procès (photo X, collection Emmanuel Bosc).

FR103 C249	16/09/59	
56-2087	05/01/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
	08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
	08/04/59	GH N°2 AAQ
	16/03/60	accidenté au col de l'Halloufa au cours d'un vol ops. il se produit 3 ratés
moteur successives et l'équipage se pose en autorotation. C'est la conséquence d'une rupture en vol du		
5e cylindre. La machine est ramenée par voie routière à Tebessa.		
	05/05/62	IRAN AIA Maison Blanche avec 898 heures
	27/11/62	GH N°2 AAQ
	31/01/63	14° GALAT AAQ
	../03/63	14° GALAT ARB
	18/04/64	PHC/CEMO 13/05/64 OMP ARB
	28/06/64	PHC/CEMO ARB
	09/09/64	BPHC/CEMO BEH
	28/06/65	PHC/CEMO ARB
	02/10/65	BPHC/CEMO BEH
	04/07/66	PHC/CEMO cellule et GMP stockés CD et LD
	29/08/66	BPHC/CEMO BEH
	01/12/66	PMAH CB 25/11/66 OMP BEH
	20/04/67	PMAH CB ARB
	24/04/67	ESM Béchar ARB
	23/05/67	attente réforme ARB
	30/05/67	réformé avec 600 heures de vol ARB
	../05/67	abandonné à Colomb Béchar après réforme, non rapatrié et ferrailé sur place.



FR103/AAQ du GH N°2, à Souk-Ahras en 1960 (photo Jean-Marie Meunier).

FR104 C250 09/09/59
 56-2088 05/01/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
 08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 08/04/59 **GH N°2** **AAT**
 15/03/60 accidenté dans la région de Batna.
GH N°2 **AAT**
 02/04/61 détruit à 21 heures, à Chabet el Kébir, à 12 kilomètres au sud-ouest de Mac Mahon lors d'une évacuation sanitaire de nuit, de neuf blessés. Généré par la fumée d'un incendie sur la DZ, l'appareil accuse alors un fort taux de descente que le pilote, le capitaine Gilles Gouyon, ne peut contrer. S'apercevant qu'il risque de s'écraser au sommet d'une paroi verticale avec un dévers de 300 mètres, le premier pilote couche l'appareil. Après avoir évacués l'appareil tous les occupants sont saufs, le réservoir crevé prend feu et sous l'effet de l'incendie la banane explose.
 17/04/61 réformé avec heures de vol



FR104/AAT du GH N°2, dans la région de Bougie (photo Michel Boinot via Pierre Binet).



FR104/AAT. L'IPSA Odile Tommy-Martin avec un équipage du GH N°2 à l'heure du casse-croûte, dans la région de Bône, le 2 janvier 1960 (photo Odile Tommy-Martin).



FR104/AAT. Epave de la Banane détruite dans la nuit du 2 avril 1961, à 12 kilomètres de Mac Mahon (photo Gilles Gouyon).

FR105	C251	17/10/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°132)	
56-2089		18/06/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
		01/08/59	GH N°2	AAZ
		01/08/59	GH N°2	AAZ
		06/01/62	AIA Maison Blanche IRAN avec 792 heures	
		10/04/62	GH N°2	AAZ
		31/01/63	14° GALAT	AAZ
		../01/64	SVR	
		../01/64	14° GALAT	ARQ
		01/05/64	Port de Meknès	attente embarquement
		03/05/64	retour métropole par cargo "Ville de Marseille" à Marseille	
		03/05/64	14° GALAT	ARQ
		01/06/64	GALAT 14	ARQ
		21/08/64	SVR GALAT 14	VP 100
		24/09/64	GALAT 14	ARQ
		18/12/64	ERGM Montauban 18/11/64 OMP	attente IRAN
		19/01/65	IRAN Hélic Service Marignane avec 598 heures	
		12/07/65	MC Montauban 13/07/65 OMP	stockage
		../05/66	3° GALAT 18/05/66 OMP	
		../11/66	40° GALAT 28/11/66 OMP	
		12/05/67	détérioré par la grêle à Tarbes-Loubières	
		17/10/67	ERGM Montauban 22/09/67 OMP	VP 300
		07/12/67	MC Montauban 15/12/67 OMP	stockage
		22/03/68	ERGM Montauban	réparationq
		17/05/68	3° GALAT 25/04/68 OMP	
		17/10/68	ERGM Bruz 19/09/68 OMP	VP 100/400
		22/11/68	MC Bruz 21/01/69 OMP	stockage
		18/09/69	ESAM 01/09/69 OMP	MDL
		13/03/70	ERGM Bruz 11/02/70 OMP	
		25/03/70	ERGM Bruz	stockage
		17/04/70	DM n° 16318 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Bruz	
			de la cellule de l'appareil au 74 ^e RI du Havre.	
		01/07/70	retiré situation mensuelle	
		29/07/70	réformé avec 1115 heures de vol	



FR105/AAZ du GH N° 2 Evacuation d'un T-6 accidenté (photo Roland Jeanjean).



FR105/AAZ avec un T-6 en sling (photo Emmanuel Egermann).

FR106 C252 05/11/59
 56-2090 18/06/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°132)
 01/08/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 01/08/59 **GH N°2 BEV**
 ../05/63 retour métropole par voie aérienne via SBA, Oran, Valencia, Perpignan et
 Carcassonne pour IRAN.
 06/11/62 ERM Versailles 30/10/62 OMP attente IRAN
 06/11/62 IRAN AIA Maison Blanche avec 908 heures
 14/05/63 **ES.ALAT** 14/05/63 OMP
 21/01/64 **EA.ALAT** 19/12/63 OMP
 22/12/64 375 CRALAT échange GMP + pales
 08/02/65 **EA.ALAT**
 05/05/65 375 CRALAT VP 300
 29/06/65 **EA.ALAT**
 24/08/65 **GALAT 14** 05/08/65 OMP
 01/09/65 **3° GALAT**
 10/10/68 ERGM Montauban 30/09/66 OMP attente IRAN
 20/10/66 IRAN Sud Aviation Marignane avec 588 heures
 05/07/67 MC Montauban 10/07/67 OMP stockage
 05/03/68 **40° GALAT** 23/02/68 OMP **AEP**
 01/07/69 **GALDIV 11** 24/06/69 OMP **BPR**
 21/11/69 ERGM Montauban 04/11/69 OMP attente réforme
 09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
 de l'appareil au 5° GALAT de Lyon-Corbas, transféré à Dax en 1986.
 ../04/71 MC Montauban 14/04/71 OMP
 08/07/71 Lyon Corbas mise en place 5° GALAT
 12/07/71 perte définitive
 05/09/72 réformé avec 882 heures de vol
 cellule attribuée 5° GALAT (DM n°24321 du 9 juin 1971) puis transférée au Musée de l'ALAT à
 Dax en juin 1989, et enfin mise en prêt par convention aux Ailes Anciennes Toulouse pour restauration
 sous condition d'être restaurée aux couleurs de l'ALAT, ce qui explique certainement pourquoi elle
 arbore une superbe décoration Marine.



FR106/BEV du GH N°2, en 1960, au poste du Hamma, sur le flanc sud du Hodna, près de Colbert (photo Pierre Lalannier).



FR106/AEP du 40^e GALAT en 1968. Il est à noter que la machine porte la barre de maintien des SOA (la barre coudée entre le 3^e et le 4^e hublot, à gauche de l'immatriculation) qui était utilisée lors des parachutages en automatique. De même sur la Banane les parachutages s'effectuaient de la porte avant droite (photo X, collection Christian Malcros).



Tarbes (?), en 1969, H-21 FR106/BPR du Galdiv 11 (photo Jacques Barraquier).

FR107 C253 07/12/59
 56-253 18/06/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°132)
 01/08/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 01/08/59 **GH N°2** **AAX**
 15/05/62 IRAN AIA Maison Blanche avec 882 heures
 30/10/62 **GH N°2** **AAX**
 31/01/63 **14° GALAT** **AAX**
 30/07/63 accidenté en GX88 EQ en Algérie. L'appareil se présent sur une DZ balisée par des panneaux retenus au sol par des sacs de pierres de 5 kg. Un des panneaux, pris dans le souffle, s'envole et passe dans le rotor.
 15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
 18/01/64 **GALAT 15** 10/01/64 OMP **AAX**
 05/08/64 SVR GALAT 15 VP 100
 05/10/64 **GALAT 15** **AAX**
 09/10/64 accidenté au lieu-dit Combechaude. Au cours du vol il se produit des ratés moteur suivies d'une perte de puissance. Le pilote réussit cependant à poser son appareil et parvient à circonscrire un début d'incendie déclaré au pot d'échappement.
 02/03/65 ERGM Montauban VP 300
 21/04/65 **GALAT 15** **AAX**
 25/08/65 **GALAT 14** 05/08/65 OMP
 01/09/65 **3° GALAT**
 25/03/66 ERGM Bruz mise en condition IRAN
 06/04/66 ERGM Montauban attente convoiage
 08/04/66 IRAN Héli Service Marignane avec 562 heures
 20/10/66 MC Montauban 28/10/66 OMP stockage
 18/01/67 **40° GALAT** 28/11/66 OMP
 12/05/67 détérioré par la grêle à Tarbes-Loubières
 ..06/68 ERGM Montauban 20/06/68 OMP attente VP
 08/07/68 ERGM Montauban VP 300
 02/08/68 MC Montauban 09/08/68 OMP stockage
 25/08/69 **GALDIV 11** 13/08/69 OMP
 25/05/70 interdit de vol
 08/06/70 ERGM Montauban 29/05/70 OMP attente mise en place
 09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
 de la cellule de l'appareil au GCR 602 de Montlhéry,
 24/12/71 transféré au Luc **LRZ**
 code LZR (L: Leroy (cdt EA.ALAT); Z: Zottier ?; R: ?).
 05/09/72 réformé avec 995 heures de vol
 Le Luc **ESI**



FR107/AAX du GH N°2, le 1^{er} janvier 1960 à Sétif (photo Bernard Chenel).



FR107/AAX, en 1960 à la 674^e CRALAT d'Ain-Arnat (photo Jacques Blouin).



FR107/LZR, au Luc dans les années 1990 (photo Alain Picollet).



*Dans un piètre état, laFR107/ESI, au Luc, le 1^{er} septembre 2008.
L'appareil sera descendu de son support le 30 avril 2019 (photo Mathieu Vandevenne).*

FR108 C254 17/12/59
 56-2092 18/06/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°132)
 01/08/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 01/08/59 **GH N°2** **BEH**
 25/07/61 IRAN AIA Maison Blanche
 09/11/61 **GH N°2** **BEH**
 31/01/63 **14° GALAT** **BEH** (04/04/63)
 02/04/63 accidenté à Chréa en Algérie. Au cours d'un exercice d'hélicoptage et en courte finale l'appareil affiche un taux de chute important. Le pilote ne voit pas un bloc de béton que la roue avant gauche heurte. La machine, fortement déportée sur la gauche, rebondit pour s'immobiliser juste en limite de la DZ.
 02/04/63 Héli Service 4^e échelon après accident
 ../05/63 **14° GALAT** **AAD**
 ../10/63 retour métropole
 ../10/63 ERM Versailles attente IRAN
 18/10/63 IRAN Héli Service Marignane avec 287 heures
 25/03/65 MC Montauban 08/04/65 OMP stockage
 ../04/65 **EA-EAI** 13/04/65 OMP
 24/07/67 ERGM Bruz 05/07/67 OMP VP 300
 31/08/67 MC Montauban stockage
 14/11/68 **3° GALAT** 18/09/68 OMP **ARS**
 26/02/69 ERGM Bruz VP 400 + échange GMP
 31/03/69 **3° GALAT** **ARS**
 21/05/69 accidenté à Rennes-Saint Jacques. L'appareil au parking est mis en route normalement. Au cours de l'embrayage apparaissent quelques vibrations considérées comme normales. Le mécanicien de piste voit cependant des particules métalliques sortir par l'échappement et demande immédiatement au pilote de couper le GMP. Les mécaniciens constatent alors la détérioration du siège de soupape d'échappement du cylindre n°1.
 16/02/70 ERGM Bruz 17/12/69 OMP
 25/03/70 ERGM Bruz stockage
 17/04/70 DM n° 16318 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Bruz de la cellule de l'appareil au Camp du Ruchard (1^{re} RM).
 29/06/70 réformé avec 594 heures de vol
 01/07/70 retiré situation mensuelle



FR108/BEH du GH N°2 en fin d'autorotation, à Batna (photo Gérard Ettori).

Galerie photos



FR31/BFK à la 674^e CRALAT, à Sétif, en 1960 (photo Gérard Gouyet).



Dans l'atelier de la 674^e CRALAT, à Sétif (photo Alain Vaissière).



Récupération d'une Banane, en 1960 à Guelma, par la 674^e CRALAT (photo Gérard Gouyet).



GH N°2, ravitaillement à Torrelli, vers Batna, en 1960 (photo Jean Aubier).



Réparation en campagne près de Redjas (photo Max Polge).



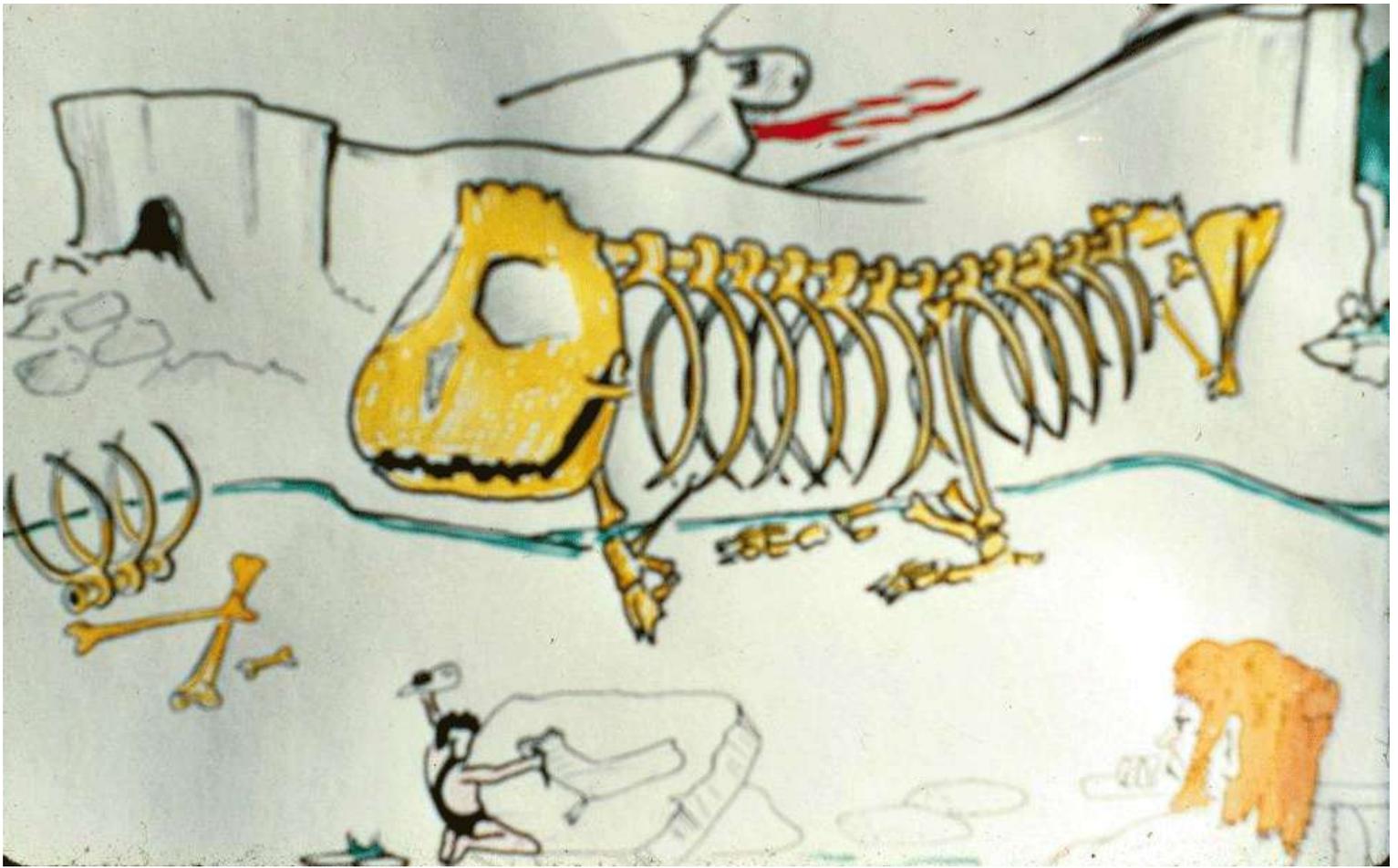
FR??/AZ (n° 50 ?) à Chéragas en 1962 (photo Claude Marx).



Escadrille d'Hélicoptères n°1 du GH N° 2, à Blida en 1963 (Photo Jean Davanne).



Epaves de H-21 à Valence-Chabeuil (photos Jacques Barraquier)



Caricatures dans la salle de repos de l'EHO 1 du GH N°2 (photos Pierre Gultgoff).

