

H-21C : quatrième tranche de la première commande

NUMEROS		date de réception	OBSERVATIONS	
const USAF	Vertol		unités	codes

FR33 C179 Marché n° 3635/56
 56-2017 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**
 17/08/58 *accidenté dans la forêt de Guerrouch, région de Cavallo rn Algérie. Au cours de*
la deuxième rotation, au décollage à vide, le GMP a des ratés. L'appareil s'écrase dans les arbres.
Panne GMP vraisemblablement consécutive à une survitesse survenue le 30 juin 1958 qui, bien que la
procédure de vérification ait été appliquée, a endommagé le système de distribution du 9^e cylindre. Le
maréchal des logis Pierre Mary, premier pilote est décédé.
 19/02/59 réformé avec heures de vol

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



FR33/AAV du GH N°2, accidenté le 17 août 1958 en forêt de Guerrouch (photo Déodat Puy-Montbrun).

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'enfoncé 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^e 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).

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 Hélicoptère 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 Hélicoptère 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).



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 Hélicoptère 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).

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.		
L'appareil se pose sur un			berceau de crash. Réparé par le 3 ^e échelon. Remis en service le 04/09/58.		
		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 Hélic Service Maison Blanche avec 1180 heures
 03/11/59 EA.ALAT AX
 ../../60 GH N°2 AAB
 15/03/61 IRAN Hélic 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 Hélic 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/AAK 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).