

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 peints avec seulement des cocardes tricolores françaises à l'arrière du fuselage.

NUMEROS		date de réception	OBSERVATIONS	
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).



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/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	
<i>opérationnelle. L'appareil heurte le sol, le train droit est arraché. Reversé au 4^e échelon à l'AIA.</i>				
<i>Remis en service le 15 juillet 1959.</i>				
		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 convoyage
			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 ^e 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
d'expérience du copilote	08/07/56		détruit accidentellement au sol, au djebel Abiod, par suite du manque 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 BAx
	05/10/64		675 ^e CRALAT VP 100 heures + tôlerie
	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**
 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		BAG
	18/06/64	ERGM Montauban	VP 300 heures
	19/08/64	EA .ALAT	BAG
	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).

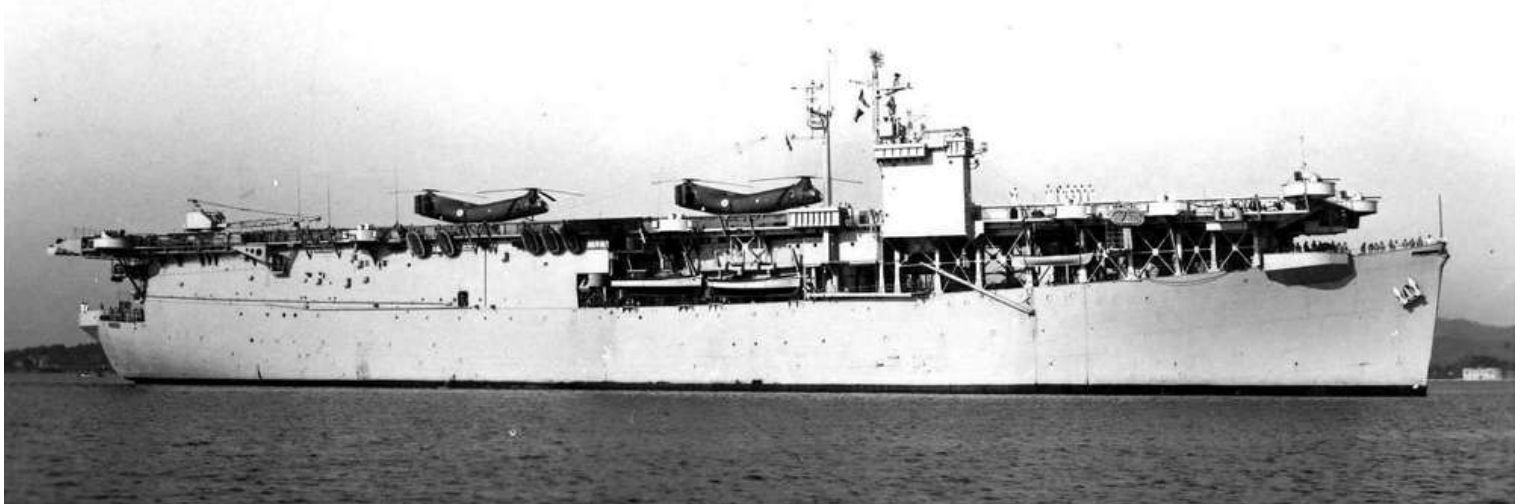


FR12/AAL du GH N°2, en 1959 sur le parking de Tebessa (photo Gilberti Moser).



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° 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 Marché n° 3635/56.

55-5127 01/07/56
 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

21/10/56 **31F** **31.F-3 "C" (F-XDC) C**
 03/04/58 ennui moteur région de Batna après 37 heures de marche
 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/ARU 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 ¾ 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 **GH N°2** **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.

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"

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

GH N°2

AAU

appareil armé de roquettes de 37 mm + 7,6 mm le 23/02/60.

IRAN Hélic Service avec 902 heures

30/03/60
03/09/60
31/01/63

GH N°2

11/02/60 OMP

AAU

14° GALAT

AAU

retour métropole pour IRAN avec FR34 via Oran, Valencia et Perpignan

../09/63
../09/63

ERM Versailles 30/07/63 OMP

10/09/63

IRAN Hélic Service Marignane avec 741 heures

06/02/64

GALAT 15 30/01/64 OMP

AAU

24/03/65

SVR GALAT 15 Valence

VP 100

28/04/65

GALAT 15

AAU

28/08/65

ERM Valence 05/08/65 OMP

stocké

17/05/68

réformé avec 1832 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)



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

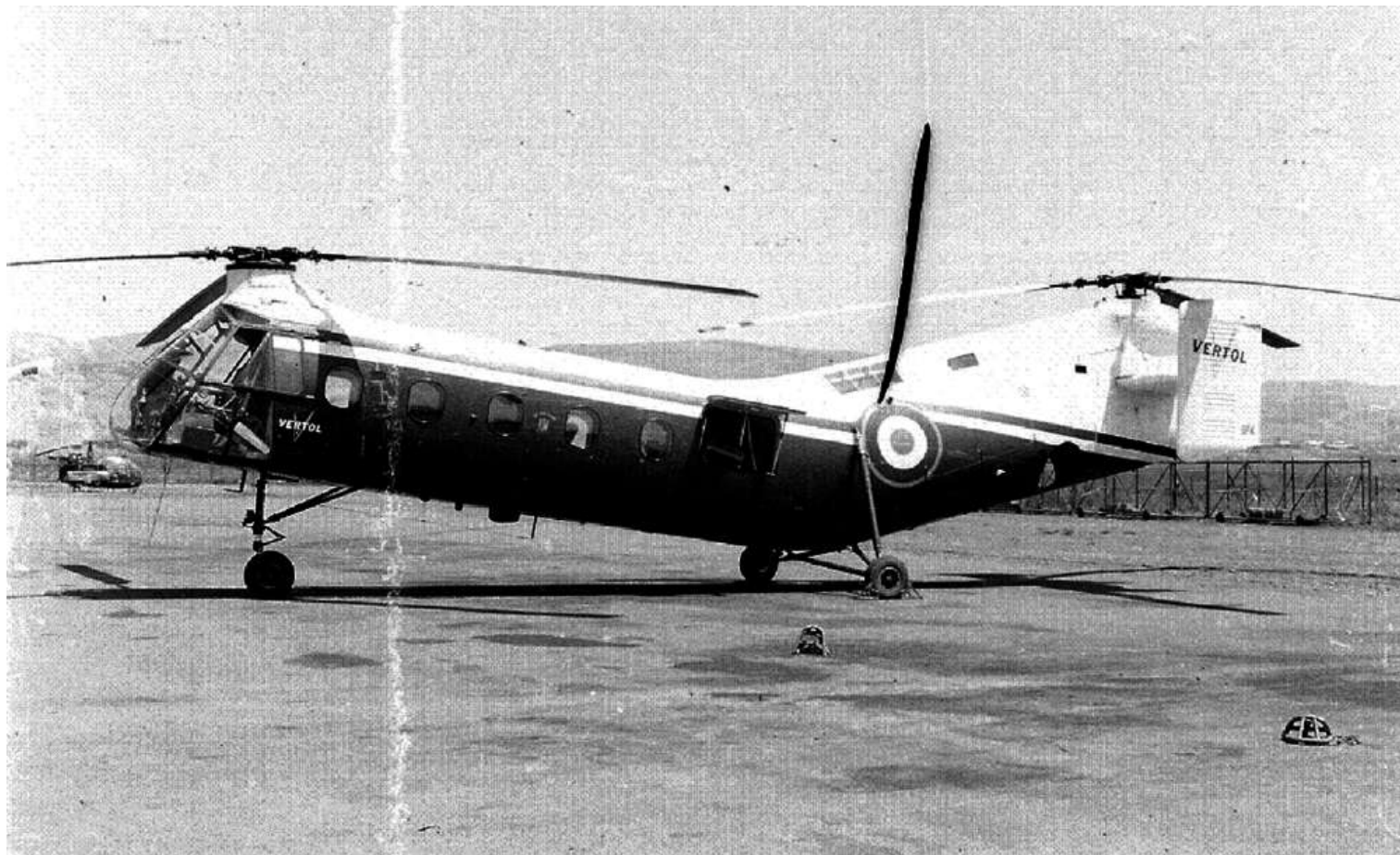
VERTOL V.42B

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).*