

ESCADRON D'HELICOPTERES 1/68 PYRENEES



Historique de l'Hélicoptère

Notes au lecteur,

Le but que nous nous proposons d'atteindre est de faire connaître l'histoire de notre escadron en rapportant des faits recueillis uniquement dans des documents officiels.

Pour que la valeur historique susceptible d'être accordée à cet ouvrage soit incontestable, tous les chiffres et dates avancés ont été minutieusement contrôlés.

Certes, ce journal, essai de synthèse d'articles de provenance diverse manque d'unité. Les photographies parfois imparfaites ont été prises par des amateurs dans des conditions ne permettant pas toujours la pose.....

Que ce document soit pour tous ceux qui ont vécu les événements racontés, l'histoire de leur propre action et notre but sera atteint puisqu'à la valeur historique sera rattachée celle du souvenir.

Historique de l'Hélicoptère

Dès la fin du XV^{me} siècle, en 1490, Léonard de Vinci avait conçu une machine constituée par une surface hélicoïdale à spirale continue, actionnée par un jeu de pédales. Il avait même fait un croquis de ce qui prendra plus tard le nom d'Hélicoptère. (*Hélix* : l'hélice, et *Ptéron* : l'aile.)

Les premières idées de locomotion aérienne avec un plus lourd que l'air sont liées à l'idée de vol sans contrainte dans tous les plans. Ainsi est décrit en 1768 par Paucton dans sa théorie de « la vis d'Archimède », le Ptérophore. Cet engin possédait une hélice sustentatrice et une propulsive, actionnées à la main. Cet appareil ne fut jamais construit. C'est en 1783, le 22 avril, que le biologiste français Launoy présente à Paris devant ses collègues de l'Académie des Sciences, un modèle réduit d'hélicoptère mû par un ressort. Ce modèle réduit, construit par le mécanicien Bienvenu, était sustenté par deux rotors faits chacun de quatre plumes et actionnés par un axe d'acier relié par une ficelle à un ressort travaillant en tension. Cet appareil s'éleva plusieurs fois à 70 mètres. Toutes les tentatives du XIX^{me} siècle furent infructueuses, le problème du moteur, donc de la sustentation, demeurant insoluble. Aussi les prototypes réalisés ne dépassèrent-ils jamais le stade de la maquette.

En 1861, Ponton d'Amécourt utilise pour la première fois l'aluminium. Son appareil mû par une chaudière à vapeur ne pèse que deux kilos. Il s'allège de cinq cents grammes aux essais.

En 1877, l'Italien Enrico Forlanini fait décoller un appareil d'une taille comparable aux engins actuels. Il s'élève de 13 mètres pendant 20 secondes, grâce à une machine à vapeur allégée du poids de la chaudière. La vapeur surchauffée était enfermée sous pression dans une sphère métallique. Cet hélicoptère fut exposé en 1950 à la foire de Milan. En 1889, Forlanini concevait un rotor actionné par la sortie de jets de vapeur en bout de pale. C'est le plus vieux projet d'hélicoptère à réaction.

C'est au début du XX^{me} siècle que l'apparition du moteur à explosion, moins lourd, fait franchir un pas important à la technique de l'hélicoptère concurremment avec les progrès de l'aérodynamique. Citons les travaux des frères Dufaure, du colonel Renard sur les hélices sustentatrices, de Santos Dumont, de Louis Breguet et du professeur Richet. Le Gyroplane n° 1 de Louis Breguet fut le premier appareil à s'élever avec le poids de son pilote, le 29 septembre 1907 à Douai.

Le 13 novembre 1907 à Lisieux le « Paul Cornu », piloté par son constructeur, effectuait le premier vol libre avec pilote.

En 1910, Igor Sikorsky, alors en France, fait voler un hélicoptère birotor coaxiaux mais sans pilote. La machine n'a aucune stabilité et s'écrase au sol.

En 1915, le gyroptère de Papin et Rouilly, est le premier hélicoptère à réaction monoplace. L'idée est bonne, mais la puissance disponible insuffisante. L'appareil ne peut décoller.

En 1916, en Autriche, von Karman et Petroczy construisent un hélicoptère captif destiné à l'observation. Première plate-forme volante, cet appareil s'élève à 50 mètres avec l'équivalent du poids de quatre hommes.

Après la guerre, de nombreux appareils parviennent à quitter le sol et à y revenir en vol libre. Des progrès décisifs dégagent la formule de l'hélicoptère. L'ère des modèles réduits est définitivement close, nous sommes parvenus à celle des pionniers.

Le 4 mai 1924 Etienne Oemichen réalise le premier kilomètre en circuit fermé à Valentigney. Son appareil ne comporte pas moins de 4 rotors et 8 petites hélices à axe horizontal baptisées « évolueurs ».

En 1929, l'Espagnol Juan la Cierva met au point l'Autogire, giravion sustenté par une voilure tournante dont la rotation est entretenue par la seule vitesse de déplacement due à la traction de l'hélice. Il réalise sur une voilure de ce type le premier dispositif combinant articulations de battement vertical et de traînée. En même temps, un autre Espagnol, Pescara, met au point « l'hélicoptère intégral ». Il résout le problème de la sustentation indépendante de la vitesse de translation, en munissant son appareil de deux organes de commande : le pas collectif (sustentation) et le pas cyclique (translation). La nécessité de la variation cyclique du pas avait été déjà pressentie par Louis Breguet. L'appareil réalisé par Pescara est un hélicoptère birotor contrarotatif.

En 1930, Baumbauer crée un appareil original dont la forme sera retenue. Un hélicoptère monorotor à hélice anticouple.

En 1934, le gyroplane Breguet-Dormand, véritable prototype de l'hélicoptère moderne, est la synthèse de tous les progrès réalisés. Il effectuera des performances jamais atteintes. Il tient l'air pendant plus d'une heure. Muni d'un birotor coaxial avec des pales à articulations de battements et de traînée, de commandes de variation cyclique et collective de pas, avec mise en autorotation pour les descentes planées. Cet engin s'élève de 150 m., vole à 98 km-h. et parcourt 44 km. en circuit fermé autour de l'aérodrome de Villacoublay.

En 1937, l'hélicoptère allemand de Focke Achgelis à rotors transversaux, bat tous les records du monde. Durée totale du vol : 1 heure 20. Altitude : 3.400 m. Vitesse : 120 km.-heure.

Pendant la seconde guerre mondiale, les études sont arrêtées en France, poursuivies en Allemagne. Mais c'est aux U.S.A. que les progrès deviennent décisifs.

En 1941, Sikorsky commence les essais du US 300 et bat les records du Focke-Wulf.

En 1942, le Sikorsky R. 4 entre en service à l'U.S.A.F. devenant ainsi le premier hélicoptère vraiment opérationnel. C'est un biplace monorotor à hélice anticouple.

Durant ces vingt dernières années, les progrès accomplis sont remarquables ; de nombreux appareils sont capables de voler en V.S.V. et transportent des charges de plusieurs tonnes. Ainsi le M. I. 6. russe, en service depuis 1957, a une capacité d'emport de l'ordre de 100 passagers. Dans le domaine de la vitesse également, d'immenses progrès ont été réalisés.

Le 23 juillet 1963, le super Frelon portait le record du monde de vitesse à 350 km-heure.

En 1965, l'hélicoptère américain Lockheed XH51N atteignait 390 km-heure. Le 6 avril de la même année, le Bell YUH1B iroquois battait le record du monde avec 408 km-heure. Au mois de mai à Fort Recker, centre d'essai de l'U.S. Army, le Lockheed XH51A s'emparait du titre grâce à ses deux réacteurs d'appoint qui lui permirent d'atteindre la vitesse de 437 km-heure.



La Guerre d'Indochine

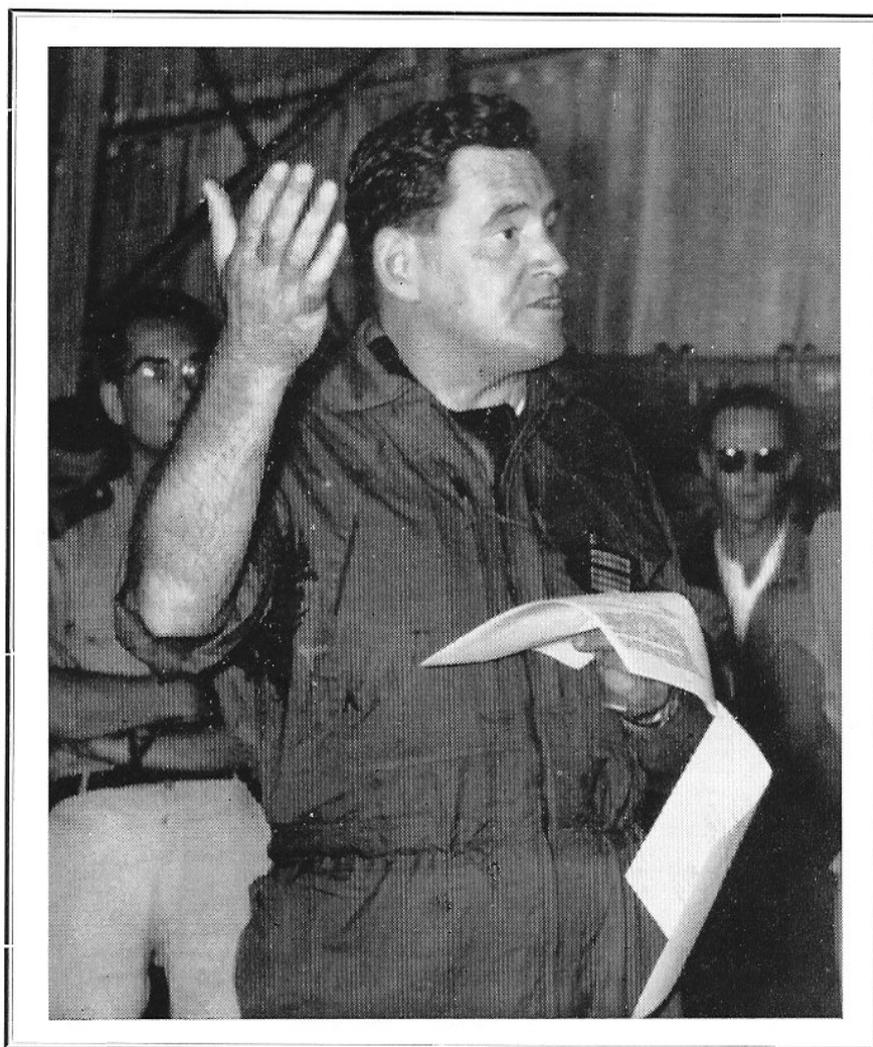
En Indochine, la mission de l'hélicoptère allait devenir démesurée. Ce sera le mérite du médecin général inspecteur Robert d'avoir fait venir le premier hélicoptère en Indochine. Il comprit que cet appareil allait devenir le moyen idéal des évacuations sanitaires. Ainsi, dès le départ, l'emploi des voilures tournantes sera marqué par le but, la vocation, que s'étaient proposés les promoteurs.

En 1950, la Ville de Bordeaux offrait des « Hiller 360 ». L'Armée de son côté achetait les premiers « Westland » Sikorsky en 1952. Mal adaptés au pays ils furent remplacés par des Hiller H 23 A et des Sikorsky S 55, plus puissants. Le bilan total des « voilures tournantes » s'établit de la manière suivante. 11.000 heures de vol, près de 12.000 évacuations de blessés. Des sauvetages incroyables de pilotes tombés ou de prisonniers évadés perdus dans la brousse.

Le pionnier des hélicoptères, le capitaine Santini, arrive en Indochine en mai 1950. Chargé de constituer une escadrille, il eut comme premier élève le sergent Fumat, puis les renforts arrivèrent lentement avec au début de 1952, l'adjudant-chef Bartier, puis en fin mars de la même année, M^{lle} Valérie André, qui était aussi médecin en neuro-chirurgie.

Les équipages français se distinguent dans toutes les missions importantes. Citons pour mémoire Gialam, Duong-Pham, Nam-Dinh, Thai-Binh et surtout Dien-Bien-Phu où devaient se surpasser les pilotes de Sikorsky S 55 qui effectuèrent sous un feu d'une rare violence des évacuations sanitaires. L'adjudant-chef Dufeu et l'adjudant-chef Bartier s'y distinguèrent. L'adjudant-chef Bartier fut gravement blessé alors qu'il tentait une évacuation sanitaire malgré les tirs de mortier du Viet-Minh. Cité 14 fois à l'ordre de l'Armée, il avait à lui seul évacué plus de 2.800 blessés ou malades.

LE COLONEL Félix BRUNET



Entré dans l'aviation en 1932, officier pilote en 1938, Félix Brunet prend part à tous les combats où sont engagés les appareils de chasse sur le front français.

A l'Armistice, il rejoint les forces françaises libres, participe aux opérations d'Afrique puis à la libération de la France. En 1945, il demande à servir en Indochine. Il y reste 10 ans sans interruption, puis c'est l'Algérie où il crée la 2^{me} escadre d'hélicoptères à Oran le 1^{er} novembre 1956. Après un court séjour à Paris pour suivre les cours de l'institut des hautes études de la Défense Nationale, le colonel Brunet regagne l'Algérie où il devait décéder le 5 décembre 1959.

Le colonel Félix Brunet : Caporal d'Honneur de la Légion Etrangère, Caporal d'Honneur de la Brigade des Parachutistes Coloniaux, Grand Officier de la Légion d'Honneur, titulaire de 26 citations dont 20 à l'ordre de l'Armée, 3 blessures de guerre, 4 victoires aériennes, plus de 7.000 heures de vol dont 4.000 heures de vol de guerre, 5 tours d'opérations consécutifs. L'Indochine, l'Île d'Elbe, l'Italie, la France, l'Allemagne, la Cochinchine, le Laos, l'Annam, le Tonkin, l'Oranie, la Saoura.

Recordman du monde des missions de guerre, record qu'avec 2957 missions il a ravi à l'Allemand Rudel.



Le Colonel Félix Brunet au P. C. Opérations

La Guerre d'Algérie

C'est dans la nuit du 1^{er} novembre 1954 que débutait l'insurrection qui devait durer de longues années et provoquer des bouleversements de toute nature avant d'aboutir à l'indépendance.

Dans son précieux livre « Secrets d'Etat », Jean-Raymond Tournouse révèle le contenu du message commençant par ces mots : « Danger immédiat... », message qui fut adressé à Paris le 23 octobre 1954 par le Gouverneur Général Léonard. Quand les administrateurs du département de Constantine en prirent connaissance, 6 jours plus tard, exactement 60 heures avant l'heure H de la rébellion, ils ne ressentaient aucune inquiétude ; ils ne constataient aucun danger...

La rébellion fut l'œuvre d'une poignée d'activistes qui, depuis 25 ans, s'agitaient en marge d'un peuple algérien indifférent. C'étaient : Moustapha ben Boulaid — Mahmoud Didouche — Larbi ben M'Hidi — Mohamed Boudiaf — Bitat Rabah — Mohamed Khider — Ahmed-Ait — Belkacem Krim — Mohamed ben Bella. Ils avaient formé, en 1950, un comité révolutionnaire pour l'unité d'action (C.R.U.A.). Ce fut ce mouvement qui donna l'ordre insurrectionnel.

L'Aurès, montagne berbère, dans laquelle la force française se réduisait à six gendarmes, servit de couveuse à une rébellion qui eut comme point de départ exact la ville d'Arris. Les premiers mois de 1955 s'écoulèrent dans l'attente ; la rébellion n'arrivait pas à prendre de consistance. La France émergeait à peine de la guerre d'Indochine, commençait l'effort qu'elle était destinée à poursuivre pendant si longtemps. Le 20 août 1955 fut un deuxième jour noir. Les Neuf l'avaient choisi pour relancer la révolte. Ils eurent l'audace de faire attaquer de vive force plusieurs localités du Constantinois. Ils firent assassiner un neveu de Ferhat Abbas, lequel, lui-même condamné à mort, acheta son amnistie en passant à la rébellion. Deux mois plus tard, l'insurrection s'étendit à l'Oranie, calme jusqu'alors. Toute l'Algérie était en feu. Avant tout, ce fut l'option de la Kabylie qui détermina le drame algérien. Energiques et intelligents, les Kabyles, avec Krim et Amirouche, devinrent les animateurs de la rébellion.

En 1956, le plan de la résistance était établi. Elle n'occupait aucune localité, mais elle faisait de toutes les terres d'angoisse. Les grandes villes, Alger en tête, voyaient grandir le terrorisme. Les petites sous-préfectures, comme Tiaret, Djidjelli, El Milia devenaient l'une après l'autre des nids cernés de barbelés où se pelotonnaient des fonctionnaires, des colons et même des militaires aux nerfs brisés. Les plaines, domaine de la colonisation européenne, restaient en culture ; mais l'insécurité, le terrible assassinat rural, les gagnaient comme une gale. Les montagnes appartenaient de plus en plus à l'Armée de la Libération Nationale, A.L.N., émanation militaire du Front de la Libération Nationale, F.L.N. Elle s'appuyait sur l'Organisation Politique et Administrative, O.P.A., qui, dans les villes et dans les douars, collectait l'impôt, percevait le ravitaillement, assumait la propagande, pratiquait l'intimidation, exerçait le terrorisme. S'il est une période où la guerre subversive parut se développer d'une manière irrésistible et irréversible, ce fut, à coup sûr, en Algérie, au cours des années 56, 57 et même 58. La fatigue et l'écoeurement de l'adversaire concédèrent à l'insurrection des aires territoriales où elle s'installa avec les attributs du pouvoir régulier. Le terrorisme devenu rebelle, devenu insurgé, devient... belligérant. Son instrument militaire acquit la précision, la constance et la puissance d'une véritable armée.

Le Congrès de la Soumman, le 20 août 1956, apparut comme le prélude de cette nouvelle étape de la guerre subversive. Après avoir été convoqués près de Palestro, à cent cinquante kilomètres d'Alger, c'est dans cette région prestigieuse que se tinrent finalement les premières assises de l'insurrection. Certains membres du congrès venant de Suisse ou d'Égypte, pénétrèrent en Algérie comme si n'existaient ni service de renseignements ni police. D'autres arrivèrent des différentes régions de l'insurrection avec des escortes nombreuses. Ils siégèrent, prirent des décisions politico-militaires, modifièrent la division de l'Algérie en la découpant en wilayas, puis ils se dispersèrent sans que leur grand mouvement d'hommes ait attiré sur eux les foudres d'une armée munie de tous les moyens imaginables d'information et d'intervention.

Une armée n'évolue pas facilement. Celle d'Algérie, mise devant le problème de la pacification, se conforma tout d'abord à l'option militaire classique. Ce fut l'époque des postes perchés sur des crêtes désertes, sous prétexte qu'ils « commandaient » la région. Les secteurs furent organisés comme des champs de bataille de 1918 avec des dispositifs d'artillerie. En Algérie, le canon est encore plus inutile que le tank, qui, au moins, rend quelques services sur les routes.

Le mécanisme de la guerre subversive se déroulait avec plus d'infailibilité que jamais. Au milieu d'un adversaire mobile et divisible comme de l'eau, l'armée française avait des réflexes de hérisson. Elle se barricadait dans ses postes, dans ses barbelés. Beaucoup de chefs savaient et disaient ce qu'il fallait faire. Quelques-uns le faisaient. Bigeard, passé des paras à l'humble commandement d'un secteur, devint un modèle parce qu'il appliqua d'une manière systématique toutes les techniques procédant de ces vérités fondamentales : la guérilla ne se combat que par la guérilla ; la mobilité n'a pour antidote que la mobilité. C'est par des expériences de ce genre, souvent poursuivies au mépris des directives et même des ordres, qu'une nouvelle doctrine de la guerre d'Algérie se développa. Un général d'aviation, Maurice Challe, attacha son nom aux nouvelles formes d'opérations. Succédant au général Salan, après les événements du 13 mai 1958, il établit un plan d'ensemble pour la pacification de l'Algérie : proscription absolue du poste isolé et réglementation stricte du barbelé — occupation de tous les villages par des éléments dont l'effectif pouvait descendre jusqu'à celui du groupe de combat — allègement ou suppression des convois — sorties incessantes de jour et de nuit — commandos de chasse modelant leur organisation et leur tactique sur celles des Katibas, décelant les unités rebelles et attirant sur elles les moyens d'intervention rapides, les B 26, les T 6, l'infanterie hélicoptérée. Quand le plan Challe entra en application le 6 février 1959, l'ordre de bataille de l'A.L.N. alignait 122 katibas, présentant en moyenne l'effectif d'une compagnie : un an plus tard, 67 étaient détruites. La moitié des cadres était tombée et la moitié des armes récupérée.

Alger avait fait et défait ses barricades de 1958. La France, violemment secouée, s'était ralliée à de Gaulle. Il arriva pour inspecter une armée désemparée. Des vols d'hélicoptères l'escortèrent sur dix théâtres d'opérations où, rassemblant autour de lui les officiers, il leur livra « sa pensée » et leur donna ses instructions.

Le cessez-le-feu convenu avec le F.L.N. était peu probable ; la pacification devait donc se poursuivre ; ce serait long ; qu'importe, nous ne sommes pas pressés ! Le 16 septembre 1959, de Gaulle proclamait le principe de l'autodétermination et ouvrait son triptyque de choix : intégration, indépendance, association. L'intégration, disait-il, est impossible. L'indépendance est absurde. Le troisième choix s'impose par l'élimination des deux premiers. La pacification achevée et consolidée par une période d'attente de quatre ans, les habitants d'Algérie, Européens et Musulmans, doivent se prononcer en toute liberté.

Le 17 mars 1962, c'était le cessez-le-feu sur la demande de la France ; le 1^{er} juillet de la même année, l'indépendance totale de l'Algérie.



Le C^l Brunet présentant la 22^{me} Escadre au Général de Gaulle

Lorsqu'en 1955, les premiers hélicoptères firent leur apparition sur les zones de combat d'Algérie, les rebelles décontenancés par la nouveauté du fait, commencèrent par s'enfuir. Bien vite, ils apprirent la manière de se protéger par le camouflage dès que le bruit caractéristique des rotors se faisait entendre. L'hiver 1955-56 vit les premières réactions de défense contre nos appareils. L'arme la plus généralement employée jusqu'ici étant le fusil de chasse, à partir de 1956 l'utilisation du fusil ou de la carabine de guerre se généralisa. Les tireurs rebelles les plus adroits furent dotés des meilleures armes, fusils à lunette ou armes automatiques, dans le tir contre hélicoptères ou avions légers. Les résultats — équipages plus ou moins gravement atteints, appareils endommagés — obligèrent les responsables à prendre la menace au sérieux. Pour pouvoir, malgré tout, conserver le plein emploi des hélicoptères en limitant les risques encourus, la première solution fut de faire systématiquement traiter les D Z (zones de pose) aux armes de bord des avions armés, T 6 le plus souvent, chasseurs conventionnels parfois, et surtout des B 26 intervenant à la bombe. Mais une fois l'héliportage commencé, il restait un vide dans la protection. Des groupes rebelles pouvaient avoir échappé au traitement des D Z. Pour ne pas exposer inutilement les appareils chargés de commandos, il fallait qu'un hélicoptère soit armé afin d'en assurer la protection pendant la phase critique de l'approche. L'escadre d'Oran, la 22^{me} escadre, sous la direction du colonel Brunet, devait, la première, étudier pratiquement cette possibilité qui, dès les essais, s'avéra extrêmement intéressante. Commencée sur H 19, l'extériorisation devait rapidement se poursuivre sur le H 34, qui offre une capacité d'emport bien supérieure.



" Le Corsaire " en Action

Le premier appareil d'étude avait été doté de toute une artillerie dont la gamme n'était limitée que par le poids. Comme il prenait part à toutes les opérations menées en Oranie, sa silhouette hérissée d'armes était devenue familière à tous ; et sa vue reconfortait les combattants qui surnommèrent l'appareil « le Corsaire ».

Il emportait :

- 1° Un armement axial composé d'un canon de 20 mm.
4 éléments de 3 lance-raquettes A C 73 mm. montés sur des lance-bombes Alkan 261
un ensemble de 4 L R A C de 73 mm. rechargeables en vol
1 lance-raquettes « nid d'abeilles » Matra 122 pour raquettes S N E B 68.
- 2° Un armement latéral comportant
1 canon de 20 mm. placé à la porte-cargo
2 mitrailleuses de 12,7 mm. de sabord, une de chaque côté
1 mitrailleuse de 7,5 mm. au sabord arrière-gauche.

Pour des raisons d'approvisionnement en munitions et aussi de prix de revient, un équipement-standard devait être établi ainsi que la densité par escadre des hélicoptères armés. L'équipement comprenait 1 canon de 20 mm. et 3 mitrailleuses de 12,7. Il devait, vers la fin, être ramené à 1 canon de 20 mm. et 2 mitrailleuses.



Un Mitrailleur pendant une intervention en appui feu

Le volume des munitions emportées restait à la limite de la charge utile-maximum, un compromis entre la durée prévue pour la mission, donc de la quantité nécessaire d'essence, et la densité de feu souhaitée. Il est à noter qu'au cours des essais, il avait été démontré que seul le tir latéral était efficace. En effet, l'hélicoptère, susceptible d'orbiter dans un cercle de faible rayon, tout en suivant le déroulement de l'opération, est seul capable d'intervenir immédiatement sans risque aucun, ni pour les hélicoptères en approche, ni pour les troupes déjà déposées au sol dont il connaît parfaitement la position.

Les missions du « Pirate » (autre nom de l'hélicoptère armé) furent multiples ; elles allèrent de la neutralisation des réactions ennemies pendant l'hélicoptage, la destruction des petits groupes isolés, l'intimidation des éléments à contrôler, à la recherche et l'exploitation immédiate du renseignement.

Il est certain que la mise en œuvre d'une telle machine de destruction exigeait un équipage qualifié au jugement sûr et doté d'un solide sang-froid. Les mitrailleurs, tireurs d'élite, furent choisis parmi les commandos de l'air ou les appelés du contingent. Chien de garde de la formation d'hélicoptères, le « Pirate » acquit rapidement ses titres de gloire au combat. Il y eut peu d'opérations où il ne soit engagé, et les bilans furent bien souvent son œuvre.

Le H 34 armé, réalisation due en grande partie à l'obstination du colonel Brunet, fut conçu à l'origine pour prolonger l'appui-feu des avions dans la phase finale et critique des hélicoptages. Son usage s'élargit, trop peu sans doute, mais déjà dans certains cas favorables, il supprima la neutralisation classique, favorisant ainsi la surprise dans les coups de main rapides ; avec quelques précautions, il fut également utilisé comme plate-forme de tir en dehors de toute opération hélicoptée.

L'hélicoptère lourd, utilisé isolément ou en détachement, apporta une aide efficace toutes les fois où il fallut affronter les difficultés sans nombre de la guérilla. C'était le seul appareil aérien offrant un éventail de possibilités qui favorisait le travail ardu de pénétration de l'armée de terre.

LES CONDITIONS D'EMPLOI DE L'HELICOPTERE LOURD

L'hélicoptère lourd s'utilise ou seul (cas du Pirate) ou en U I H pour le coup de main hélicopté (Unité d'Intervention Hélicoptères), comprenant 1 Pirate et 3 cargos, ou en D I H (Détachement Intervention Hélicoptères), comprenant 2 Pirates et 6 cargos.

Les différentes missions imparties aux hélicoptères furent nombreuses, diverses ; elles méritent d'être signalées pour montrer les possibilités de cette arme nouvelle. D'abord, signalons l'hélicoptage qui s'effectue de trois manières bien différentes :

1° L'hélicoptage de mise en place.



Effectué la plupart du temps dans le cadre d'une opération importante, il est déclenché sur un renseignement d'ambiance. Il consiste à grouper très près de la région à investir des forces pouvant atteindre la valeur d'un bataillon. Ces forces sont « dispatchées » par les hélicoptères sur une ou plusieurs D Z. Les forces terrestres encerclant la zone d'opération en assurent le bouclage.



Mise en place des Paras pour un bouclage

2° Il se peut qu'un bouclage soit imparfait. Dans la nécessité de le renforcer, de le colmater dans les plus brefs délais, il faut faire appel aux hélicoptères. Leur mission est alors l'hélicoptage de renforcement ou de bouclage en cours d'opération avec l'emploi des commandos de chasse, des commandos de l'air, unités aux effectifs limités, habituées à s'introduire discrètement en zone d'opération.



Récupération d'un prisonnier



Un prisonnier guidant nos troupes

Une telle méthode de combat, qui fait appel aux procédés de l'adversaire, est économique, car elle demande des effectifs relativement faibles, et surtout elle est extrêmement efficace parce que rapide et mobile.

Ainsi, lorsqu'au cours d'une grande opération, l'ennemi se révèle être en dehors de la nasse qui lui a été tendue, lorsqu'il tente de s'enfuir sur un de ses axes préférentiels, il faut très rapidement l'encercler au plus près. Cet héliportage, dit « d'assaut », consiste donc à amener directement sur l'ennemi les commandos.



Héliportage d'assaut

3° Le coup de main héliporté se déroule de la manière suivante.

Le point de départ est un renseignement. On l'exploite rapidement en cherchant l'effet de surprise par des vols rasants, en utilisant l'écran du relief suivant un itinéraire étudié pour se découvrir le plus tard possible à l'ennemi ou lui donner l'impression que ce n'est pas lui qui est visé. Pas de préparation de D Z. Au « top », les appareils venant de plusieurs directions se posent de façon que le centre du cercle qu'ils forment soit l'objectif. Au-dessus de cet objectif, le Pirate orbite, c'est-à-dire décrit des cercles très petits, conservant constamment le terrain de combat sous la mire de ses armes. Ainsi, il surveille l'approche des troupes amies, la sécurité des cargos, les fuites éventuelles de l'adversaire et surtout neutralise les résistances ennemies.

Nous venons de voir les missions d'hélicoptages des H 34 qui sont, rappelons-le :

l'hélicoptage de mise en place

l'hélicoptage de bouclage, d'assaut-commandos

l'hélicoptage de coup de main.



En dehors de l'appui-feu d'un hélicoptage, mission réservée à l'hélicoptère armé, restent :

les évacuations sanitaires

le transport de charges extérieures

le sauvetage en mer et sur terre.

De toutes ces missions, l'évacuation sanitaire est pour l'hélicoptère la mission la plus importante, la mission pour laquelle les équipages ont toujours montré le plus vif dévouement, et parfois un courage et une habileté admirables. Les troupes engagées en Algérie parlent encore avec respect de ces gros hélicoptères qui se posaient n'importe où, n'importe comment — sur une crête, un rocher, dans une clairière, dans un ravin, — de ces gros hélicoptères tenaces et hargneux, surmontant toutes les difficultés pour sauver les blessés.



Un Para vient d'être blessé.....



Un Hélicoptère vient le chercher.....



Le Blessé est aussitôt évacué

Oui, ils allaient jusqu'à exécuter de véritables acrobaties, se posant en appui-2 roues, 1 roue, voire en restant en stationnaire à 50 cm. au dessus du sol pour sauver des vies coûte que coûte. Jamais personne ne pourra assez glorifier l'action des deux escadres d'hélicoptères dans cette tâche magnifique de la guerre : « intervenir pour sauver ».

Le H 34 peut aussi transporter des charges dont l'encombrement ne permet pas l'introduction dans le cargo, et cela grâce à l'élingue extérieure de chargement. Cette élingue, capable de supporter une charge de 5.000 livres, est constituée de 4 câbles convergents, attachés à des ferrures situées sur la structure inférieure du fuselage et reliées à un crochet.

Enfin, le sauvetage en mer et sur terre. Certains appareils sont équipés d'un treuil hydraulique qui peut être indifféremment actionné depuis la cabine par le pilote ou depuis le cargo par le mécanicien. Ce treuil, situé au-dessus de la porte-cargo, est muni d'un câble de 30 ou 50 mètres, et peut soulever une charge de 250 Kgr. Cet équipement permet de secourir le personnel et de récupérer le matériel dans des zones particulièrement accidentées.

Signalons enfin, pour mémoire, que l'hélicoptère a encore été utilisé pour effectuer :
des liaisons rapides de commandement et de V I P,
des transports de fret,
des missions spéciales,
des missions de reconnaissance aérienne à vue.



Timimoun Transport des restes d'une jeep

ORGANISATION DES HELICOPTERES EN ALGERIE

Les 22^{me} et 23^{me} escadres d'hélicoptères se partagèrent l'Algérie en deux ; la zone de la 22^{me} escadre s'étendait de la frontière marocaine à une ligne nord-sud passant par Blida, Paul Cazelles, Djelfa, la 23^{me} escadre opérait dans la seconde zone limitée par la frontière tunisienne. Les deux escadres groupaient une flotte de 180 aéronefs, répartis en U I H ou D I H selon les régions. Les zones d'emploi étaient surtout les zones accidentées, les djebels maintenant fort connus de l'Ouarsenis, le Djurjura, les Bibans, la Kabylie, le Babor, la presqu'île de Collo, l'Aurès, les Nementchas.

En 1955, lorsque des troubles sérieux éclatèrent en Algérie, la constitution d'unités d'hélicoptères fut immédiatement décidée. Le 1^{er} août 1955, le groupe mixte d'hélicoptères 057 était créé à Boufarik. L'année suivante, l'apparition du H 34 suscitait un tel engouement de la part des utilisateurs terrestres que bientôt il fallut gonfler ce groupe, puis le scinder en deux. Le 1^{er} novembre 1956 étaient formées deux escadres, la première basée à Oran, la seconde à Boufarik avec une annexe à Telergma.



L'Héliport Felix BRUNET à ORAN

La 22^{me} escadre d'hélicoptères créée à Oran le 1^{er} novembre 1956 eut pour devise : « Com-
battre et Sauver ». Ses couleurs traditionnelles furent vert et or, teintes dominantes de son insigne.
L'insigne fut créé par le capitaine Fustier aidé du sergent-chef Mazure; il représente une panthère
noire prête à bondir, prenant appui sur les ailes d'or dont la forme est stylisée. En surimpres-
sion, un blason vert à croix rouge sur une dague frappant simultanément ailes et panthère. Ce
motif fait allusion à la vocation des hélicoptères de l'armée de l'air, vocation résumée par la
devise de la 22^{me} escadre. Le colonel Félix Brunet, premier chef de l'escadre, la dirigea pendant
2 ans ; il fut le père de l'hélicoptère armé qui devait, dans les opérations du maintien de l'ordre,
se révéler très efficace.

Le 19 octobre 1959, la 22^{me} escadre recevait son drapeau des mains du général Jouhaud.



Remise du drapeau de la 22^{me} Escadre d'Helicoptères

A grand LABRADE,
de la grande famille des "Hélicos" de
l'Armée de l'Air -
En souvenir de son père, mécanicien spécialiste
Hélico, et pour vous, courageux tireurs d'élite -
En toute sympathie et très cordialement -
Toulouse Blagnac, le 25 Sept 2004

Du 1^{er} novembre 1956 au 7 novembre 1962, date de son embarquement pour la France sur
le porte-avions La Fayette, elle eut successivement pour chefs le colonel Brunet, le commandant
Sagot, le commandant Pierrot le commandant Bourdeau et le commandant Riss.

Valeur André



Un groupe d'anciens

LA 22^{me} ESCADRE EN FRANCE

Le 5 novembre 1962, la 22^{me} escadre débarque à Istres. Les deux escadrons qui la constituent s'installent à Chambéry. Le 1^{er} escadron, le 2/22, a un détachement permanent à Istres.

Le 3/22, le 2^{me} escadron a un détachement à Pau ; bientôt il aura également celui de Cazaux, cédé par la 23^{me} escadre de Saint-Dizier.

Le détachement de Pau arrive sur la aérienne 119 le 6 novembre 1962. Il prit successivement le nom de DPH 10 (jusqu'au 31 décembre 1962) et celui de DPH à compter du 1^{er} janvier 1963. Le capitaine Péricard commandera ce détachement jusqu'à la dissolution de la 22^{me} escadre le 31 août 1964. En effet, la 22^{me} escadre se scindait en deux escadrons autonomes qui prirent le 1^{er} septembre 1964 les désignations 2/68 (escadron de Chambéry) et 1/68 (escadron de Pau). Dans le cadre de la nouvelle réorganisation des hélicoptères de l'Armée de l'Air les deux DPH de Cazaux et Pau étaient rassemblés sous la même autorité du Commandant Lapierre-Janon. Le jeune Escadron 1/68 prit rapidement son essort.

Le 12 février 1965, le commandant Lapierre-Janon proposait en une fois, l'homologation de l'insigne du 1/68, du nom de tradition et du fanion.

« Il n'existait pas pour les escadrons d'hélicoptères 2 et 3/22 d'insignes particuliers. Le personnel portait l'insigne de la 22^{me} escadre d'hélicoptères, dessiné sur les indications du colonel Félix Brunet et dont l'élément important était la panthère noire.

Il a paru judicieux pour assurer une manière de continuité, de proposer le Léopard rouge de la S.A.L. 17 comme insigne de l'Escadron d'hélicoptères 1/68. Le mot vient en effet du latin, *Léo* : lion et *Pardus* : panthère. Le léopard étant en fait la panthère d'Afrique.

L'escadron d'hélicoptères 1/68 propose donc de reprendre avec l'insigne, les traditions de l'escadrille S.A.L. 17 (1914-1918) prolongées au sein de la 1^{re} escadrille du groupe de reconnaissance 1/14 (1939-1942). »

Le 3 janvier 1966 le commandant Lapierre-Janon obtenait satisfaction. L'escadron 1/68 était institué héritier des traditions de la S.A.L. 17. Il obtenait en même temps l'homologation du fanion de l'unité et le nom de tradition : Pyrénées. Faisant ainsi équilibre avec l'escadron 2/68 qui avait obtenu comme nom de tradition : Maurienne.

Le 29 juin 1966 a lieu la remise du nouvel insigne. Tout l'escadron est réuni autour des commandants Lapierre-Janon et Delapierre. La cérémonie est très intime et c'est avec un petit pincement au cœur que les anciens quittent leur insigne de la 22^{me} escadre pour mettre celui de la S.A.L. 17, désormais devenu le leur.

Le 23 août 1966 a lieu une émouvante cérémonie. Le commandant Lapierre-Janon quitte l'escadron. C'est le commandant Delapierre qui le remplace. Le général commandant le C.O.T.A.M remet au 1/68 la fourragère aux couleurs du ruban de la croix de guerre 1914-1918.

Citations Obtenues par la 22^{me} Escadre d'Hélicoptères

En six ans de combat, la 22^{me} Escadre a établi l'un des plus beaux palmarès de l'Armée de l'Air.

141.155 heures de vol dont 106.951 effectuées en opérations
372.446 commandos transportés
10.499 évacuations sanitaires
2.237 rebelles abattus par les hélicoptères armés.

Le 22 juillet 1960 le drapeau de la 22^{me} Escadre recevait la médaille d'honneur de la santé avec étoile de vermeil. Du 1^{er} novembre 1956 au 31 mai 1960, la 22^{me} Escadre avait évacué 6.450 blessés en 4.296 missions dont 655 blessés en 309 sorties de nuit.

Légion d'honneur

Grand officier : 1
Commandeurs : 7
Officiers : 5
Chevaliers : 32

Valeur militaire

Citations à l'ordre de l'Armée : 336
Citations à l'ordre du Corps aérien : 560
Citations à l'ordre de la Divis. Aér. : 207
Citations à l'ordre de la Brigade Aér. : 76
Citations à l'ordre de l'Escadre Aér. : 62
Soit un total de 1.241 citations.

Médaille d'honneur de la Santé

Vermeil : 1
Argent : 5
Bronze : 23

Médailles aéronautiques : 7

Médailles militaires : 77

Les Pertes

Malheureusement les hauts faits de guerre n'ont pu être établis sans pertes. 6 appareils furent abattus par le tir rebelle. 171 autres furent touchés et souvent durent se poser en catastrophe.



Ces durs combats firent 16 blessés et coûtèrent la vie à 29 membres d'équipage.

Personnel de la 22^{me} Escadre mort en service aérien commandé

Lieutenant Blondeau — 26-11-56 — à Nedromah - Oran.
Sergent Masson Noël — 23-5-57 — au djebel kef Mirmouna.
Adjudant-Chef Léonard Raymond — 13-10-57 — djebel Diss - Mostaganem.
Lieutenant Régnier Jacques — 13-10-57 — djebel Diss - Mostaganem.
Caporal-Chef Mayeux Paul — 15-10-57 — à Tlemcen.
Sergent Miginiac Francis — 15-10-57 — à Tlemcen.
Sergent Amsallem Paul — 15-10-57 — à Tlemcen
Sergent-Chef Delenne André — 14-12-57 — à Bou-Krélala.
Sergent Castille Michel — 15-02-58 — au djebel Arouch El Dik.
Lieutenant Grandin de l'Eprevier Bertrand — 24-03-58 — Djebel Nesmoth.
Sergent-Chef Bastgen Michel — 24-03-58 — Djebel Nesmoth.
Capitaine Pillivuyt Jean-Louis — 5-5-59 à Teniet et Haad.
Sergent-Chef Sourdet Jean-Lucien — 30-8-59 — à Frenedor.
Sergent Gomez Michel — 30-8-59 — à Tiaret.
Sergent Maelstaf Francis — 30-8-59 — à Aïn-Sefra.
Sergent Pouillien Jean-Paul — 21-12-59 — à Oran.
Sergent Maillfert Francis — 26-12-59 — à Oran.
Sergent-Chef Beucher Yves — 7-08-60 — à Aïn-Sefra.
Sergent Guilhot Georges — 7-08-60 — à Aïn-Sefra.
Sergent Caye Claude — 13-08-60 — à Aïn-Sefra.
Sergent Moréno — 1-04-61 — à Geryville.
Sergent Fourriques Jean-Henri — 18-09-61 — à Aïn-Sefra.
Sergent Mackow Michel — 18-09-61 — à Aïn-Sefra.
Sergent Bordages Jean-Robert — 21-09-61 — à Aïn-Sefra.
Capitaine Fustier Daniel — 25-09-61 — à Aïn-Sefra.
Adjudant-Chef Faure — 3-03-62 — à Colomb-Béchar.
Sergent Berlendis René — 26-03-62 — à Castiglione.
Sergent Sinié Jean-Jacques — 26-03-62 — à Castiglione.
Sergent Gille André — 26-03-62 — à Castiglione.

Escadrille SALMSON 17

L'escadrille Salmson 17 plus communément appelée « S.A.L. 17 », a été créée au fort de Bron, à Lyon, le 5 décembre 1914.

Equipée de Caudron, l'unité était appelée « C. 17 ». Elle ne devait prendre le nom de Salmson que dans le courant du deuxième trimestre 1918.

Le jour même de la création de l'escadrille, le capitaine Gérard en prit le commandement

...vice Techni-
gé la machi-
l'usine.
e la recon-
développe-
... leurs avions parsemaient les
barbelés et les trous d'obus du
front. Parfois même, volant à
basse altitude pendant les
duels d'artillerie terrestre, ils
... grandeuse d'obus de 6 mm
sur pivot abattit un Aviatik
près de Jonchery-sur-Vesle. La
manœuvre du sergent-pilote
Frantz et le tir du 2^e classe-
mécanicien Quénauld avaient



reconnaissance équipée de biplaces Salmson, pendant la dernière année de la guerre, en Champagne.

A la fin de la guerre, le fanion de la S.A.L. 17 s'ornait d'une croix de guerre avec 4 citations dont trois à l'ordre de l'Armée et de la fourragère aux couleurs du ruban de la croix de guerre. La dernière citation à l'ordre de l'Armée est signée du général Mangin.

Par application des prescriptions de la circulaire du 22 février 1918, le général commandant en chef des armées du nord et du nord-ouest, a décidé que l'escadrille S.A.L. 17 aura droit au port de la fourragère aux couleurs du ruban de la croix de guerre.

Signé : PETAIN.

Au début de 1919, l'escadrille S.A.L. 17 accompagne les troupes d'occupation de la rive gauche du Rhin et cantonne sur les terrains de Garsenheim (Mayence).

Ayant combattu ensemble, les deux escadrilles S.A.L. 17 et C. 53 étaient réunies sous un même commandement et donnaient naissance au 2^{me} groupe du 33^{me} régiment d'aviation dont elles prenaient les numéros 11 et 12. C'est en ces deux escadrilles que le futur groupe 14 a puisé ses traditions.

LE GROUPE 1/14

Installé à Bouy près de Mourmelon-le-Grand, le groupe était alors connu sous le nom de détachement de Bouy. Successivement en 1932, 1934 et 1936 le groupe change de nom et après être passé groupe de bombardement de nuit devient en mai 1937 en quittant la 12^{me} escadre, le 14^{me} groupe aérien autonome ou « 14^{me} G A A ». (Le groupe de reconnaissance du Grand Quartier Général.) C'est sous ce vocable qu'il partira en guerre. Au mois de mai 1940 par suite de la création d'un groupe 2/14, il devient groupe 1/14. Mais l'escadre 1/14 n'ayant jamais existé, le groupe 1/14 reste jalousement autonome et conserve pour lui seul ses traditions issues en ligne directe de celles du glorieux 33^{me} régiment d'aviation. Le 14^{me} groupe autonome devait entre les deux guerres fournir des équipages à toutes les croisières coloniales organisées par le ministère de l'air. Croisière Noire du 8 novembre 1933 au 15 janvier 1934. Au début de 1937, le ministère de l'air décida le voyage d'étude des croisières impériales. Voyages destinés à relier la France à ses colonies et à montrer à leurs habitants les cocardes françaises.

Le Groupe 1/14 pendant la guerre de 1939-1940

Commandé par le lieutenant-colonel de Verdilhac le groupe 14 doté d'avions R. 4, c'est-à-dire d'avions de reconnaissance à 4 hommes d'équipages, du type Bloch 131, débute par les opérations de Lorraine (27 août 1939 au 21 février 1940).

Le Bloch 131, trop lent, est remplacé dès le 8 octobre, par des Potez 63/11. La première mission du groupe a lieu le 5 septembre 1940. Le 8 septembre à 11 heures, deux appareils décollaient pour une couverture photographique de la ligne Siegfried dans la zone Sarrelouis, Sarrebruck, Saint-Ingbert.

Le 16 février, le groupe 14 est envoyé en repos sur le terrain de la Fère Combes.
Le 21 mars, le 14^{me} fait mouvement et s'installe à Clastres au sud de Saint-Quentin.

Du 10 au 27 mai 1940, en opérations avec la 1^{re} Armée.

Le 10 au matin, le groupe 1/14 est en alerte. La Belgique, la Hollande et le Luxembourg sont envahis. Le roi des Belges demande l'assistance de la France. Les combats deviennent acharnés, les missions de plus en plus nombreuses. C'est le début de la retraite. Le 18 mai, c'est Baxqueville, le 21 Deauville. A partir de cette date, le 1/14 ne recevra plus aucun ordre du commandant des forces aériennes de la 1^{re} Armée. Puis il fera mouvement sur la base de Caen - Carpiquet. Le 27 mai, le commandant Fayet rejoint l'Angleterre avec 3 Potez 63 et un Bloch 220 d'Air France. Il s'installe à Lympne à côté de Folkestone. Leur mission consiste à travailler avec le groupe d'armées du nord, encerclé. Mais la résistance de Dunkerque touche à sa fin. La dernière mission a lieu le 3 juin 1940. Le détachement rejoint le reste du groupe à Fontenay-le-Marmion.

Le groupe est versé à la 4^{me} Armée. Dès le 6 juin, le repli devient incessant. Le 16 juin, c'est Limoges, le 21 juin, Bergerac où s'effectue pour le groupe la dernière mission de guerre le 23 juin. Le 24, il fait route vers Toulouse-Blagnac où le matin du 25 les pilotes apprennent que l'armistice est signé.

Le groupe 1/14 s'honore d'une citation à l'ordre de l'armée de l'air.

Du 10 mai au 20 juin 1940, il a effectué 248 missions de guerre au cours desquelles il a perdu :

8 avions abattus par l'ennemi
16 tués ou disparus
11 blessés.

A l'armistice, le groupe 1/14 pouvait s'enorgueillir d'un total de :

4 légions d'honneur et 7 médailles militaires à titre posthume
2 croix d'officier de la légion d'honneur
4 croix de chevalier
4 médailles militaires
17 citations à l'ordre de l'Armée de l'Air
5 citations à l'ordre de l'Aviation de renseignement
22 citations à l'ordre de la Brigade 15 citations à l'ordre de l'Escadre.

Après l'Armistice, le groupe 1/14 de Toulouse-Blagnac s'installe à Perpignan-la-Salanque. D'abord dissous, il fut reconstitué dans les cadres de l'Armée d'armistice.

Dans le courant de l'année 1941, plusieurs équipages contribuèrent à ravitailler l'armée d'Orient durant la campagne de Syrie.

TABLE DES MATIÈRES

*Historique succinct de l'hélicoptère
Les hélicoptères en Indochine*

La 22^{me} Escadre d'hélicoptères en Algérie

Le Colonel Félix Brunet

La guerre d'Algérie et la 22^{me} Escadre

Les pertes, les citations obtenues

La 22^{me} Escadre en France, création de l'Escadron 1/68

L'Escadron 1/68 héritier des traditions de la S.A.L. 17

L'Escadrille S.A.L. 17

Le Groupe 1/14

Le personnel de l'Escadron d'Hélicoptères 1/68 dédie cet historique, tiré à 140 exemplaires,
au Commandant LAPIERRE - JANON, premier Commandant de l'Escadron Pyrénées.

A Pau, le 23 Août 1966

Exemplaire N° 110

LABORDE

