

# Hélicoptères « Air » (4)



Ce Diaporama 205 est l'un des quatre diaporamas sur les hélicoptères de l'armée de l'Air en Algérie.

Diaporama 202 : concerne les généralités, les héliportages, les hélicoptères de combat, les évacuations sanitaires et les décès.

Diaporama 203 : concerne le GMH 57.

Diaporama 204 : concerne l'EH 2, la 2<sup>ème</sup> EH et la 22<sup>ème</sup> EH.

Diaporama 205 : concerne l'EH 3, la 3<sup>ème</sup> EH et la 23<sup>ème</sup> EH.

Ces diaporamas ont été réalisés avec l'aide de l'«Association Hélicoptères Air » (A.H.A.) : <https://www.aha-helico-air.asso.fr/> et de l'œuvre monumentale en cinq volumes réalisée par le général Sagot sur l'histoire des hélicoptères de l'armée de l'Air en Algérie, éditée par l'A.H.A.

Ils sont complétés par les diaporamas 95 à 99 sur l'aviation sanitaire, les hélicoptères de combat et les hélicoptères armés.

Pierre Jarrige [jarrige31@orange.fr](mailto:jarrige31@orange.fr)

<https://aviation-algerie>



## EH 3 – 3<sup>ème</sup> EH – 23<sup>ème</sup> EH



Le 1<sup>er</sup> novembre 1956 le GMH 57 devient l'Escadre d'Hélicoptères n°3 (EH 3), à Boufarik, commandée par le lieutenant-colonel Canepa, avec trois escadrilles : EHL 1/57, EHM 2/57 et EHL 1/58. L'EHL 5/57 sera intégrée le 1<sup>er</sup> mars 1957.

Le lieutenant-colonel René Sicre prend le commandement de l'EH 3 après la mort du lieutenant-colonel Canepa abattu en H-34 le 3 septembre 1957.

Le 1<sup>er</sup> avril 1958, l'EH 3 devient la 3<sup>ème</sup> Escadre d'Hélicoptères, commandée, le 14 mai 1958, par le lieutenant-colonel Chantier.

Le 11 septembre 1958, le drapeau de la division d'instruction hélicoptères quitte la métropole pour être remis pour un an à l'EH 3.

Ce départ s'ajoute à celui du commandant Santini qui dirigeait l'école dont il était le promoteur. Il part pour la 5<sup>ème</sup> RA à Alger où il a la responsabilité des escadres d'hélicoptères de l'armée de l'Air.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1959, la 3<sup>ème</sup> EH quitte Boufarik pour La Réghaïa.

Le 28 juillet 1960, le commandant Yves Sagot, après avoir commandé l'EH 2, prend le commandement de la 3<sup>ème</sup> EH jusqu'au 14 novembre 1961 où, devenu lieutenant-colonel, après une présence de plus de cinq ans en Algérie, il remet le commandement de la 23<sup>ème</sup> Escadre d'Hélicoptères au commandant Le Goff.

Le 1<sup>er</sup> avril 1961, la 3<sup>ème</sup> EH devient la 23<sup>ème</sup> EH avec deux types d'hélicoptères : *Alouette II* et H-34.

De 1956 à 1962, les hélicoptères de l'EH 3, de la 3<sup>ème</sup> EH et de la 23<sup>ème</sup> EH ont effectué 169 910 heures de vol.

Après le cessez le feu, la 23<sup>ème</sup> EH rentre en France en juillet 1962.

L'Escadron d'hélicoptères 1/14 (EH 1/24) est créé à Boufarik avec les 40 *Alouette II* disséminées en Algérie, il deviendra escadrille en 1964, alors que les dernières *Alouette II* rejoindront la métropole en avril 1964.

EH 3 – Les lieutenants-colonels Canepa et Chantier



(SHD)



(AHA)

EH 3 – Le lieutenant-colonel Chantier accueille Michel Debré



EH 3 – Le lieutenant-colonel Chantier accueille une autorité



## **Escadrille d'Hélicoptères Légers 1/57 (EHL 1/57)**

L'EHL 1/57 garde son appellation lors de son intégration dans l'EH 3 à Boufarik le 1<sup>er</sup> mars 1957, elle dispose d'une douzaine de Bell 47 G2.

L'EHL 1/57 assure la transformation opérationnelle des pilotes issus de l'école de Chambéry en plus des missions classiques des hélicoptères légers : liaisons, reconnaissances à vue (RAV), postes de commandement en vol (PCV), évacuations sanitaires (evasan).

Elle assure des détachements à Médéa, Damiette, Aumale, Bir-Rabalou et Orléansville et, ponctuellement, dans le Constantinois.

Après un an de présence à l'EH 3 où elle effectue 4 348 heures de vol et 574 evasan, elle est intégrée à l'EH 2 à Oran-La Sénia. Elle est remplacée dans ses missions par des *Alouette II*. Les derniers Bell 47G2 quittent Boufarik le 1<sup>er</sup> novembre 1957.

### **Commandement**

- 1<sup>er</sup> novembre 1956 : Cne Le Guennec
- Interim mai à août 1957 : Lt Faivre, Lt Lépine
- 1<sup>er</sup> mai 1957 : Cne Gueugnon



EH 3 – EHL 1/57, Bell 47 G2 détaché à Médéa, 1957



## Escadrille d'Hélicoptères Légers 5/57 (EHL 5/57) – EHL 1/23

L'EHL 5/57 créée à Pau le 1<sup>er</sup> décembre 1957 est affectée à l'EH 3 le 1<sup>er</sup> mars 1957, elle est la première unité opérationnelle en *Alouette II* dont elle utilise une dizaine d'exemplaires à partir de mai pour atteindre 36 en 1960.

Le 26 février 1957, les sept premières *Alouette II* lui sont livrées, transportées de Pau à Boufarik en *Noratlans*, le soir même, les hélicoptères effectuent un vol de groupe sur Alger.

Les missions sont les missions classiques des hélicoptères légers. Quelques tirs de SS 10 et SS 11 sont effectués. Des *Alouette II* de l'EHL 6/57 de Pau sont détachés à Boufarik et participent aux opérations au sein de l'EHL 5/57.

Elle effectue des détachements à Médéa, Damiette, Tizi-Ouzou, Bir-Rabalou, Aumale, Orléansville, Aflou, Laghouat, Bou-Saâda, Djelfa, Oued-Hamimim, Batna, Négrine, Sétif et Bir-el-Ater avec de nombreux détachements opérationnels provisoires dont un détachement à Bizerte en juillet 1961.

Elle passe officiellement Escadron en absorbant l'Escadrille 6/57 le 1<sup>er</sup> avril 1958.

Le 1<sup>er</sup> avril 1961, l'EHL 5/57 intègre la 23<sup>ème</sup> EH en devenant l'Escadron d'Hélicoptères léger 1/23 (EHL 1/23).

Le 28 juillet 1962, 20 *Alouette II* embarquent sur le porte-avions *Lafayette*, en rade d'Alger, vers Toulon.

### Commandement

- 1<sup>er</sup> décembre 1956 : Cne Pégourié
- 1<sup>er</sup> décembre 1957 : Cdt Le Goff
- 15 décembre 1958 : Cdt Sarlat
- 15 janvier 1960 : Cne Boyer
- 1<sup>er</sup> juin 1961 : Cne De Reboul
- 15 septembre 1960 : Cne Le Gac

EH 3 – Le 26 février 1957, les sept premières *Alouette II* de l'EHL 5/57 arrivent à Boufarik en provenance de Pau, transportées en *Noratlans* ayant à leur bord également 47 hommes de l'escadrille. Le soir même, les *Alouette II* effectuent un vol de groupe sur Alger.



EH 3 – Le 26 février 1957, arrivée des premières *Alouette II* de l'EHL 5/57 à Boufarik



EH 3 – 26 février 1957, arrivée à Boufarik des sept premières *Alouette II* de l'EHL 5/57



EH 3 – EHL 5/57, *Alouette II* à Boufarik, 1957



EH 3 – EHL 5/57, Alouette II



EH 3 – EHL 5/57, *Alouette II*



EH 3 – EHL 5/57, *Alouette II*, evasan en 1958



3<sup>ème</sup> EH – EHL 5/57, *Alouette II* accidentée 3 novembre 1959, préparée pour être hélitreuillée



(René Boissieux)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 5/57, *Alouette II* à Batna en février 1960



3<sup>ème</sup> EH – EHL 5/57, *Alouette II* à Boghni, juin 1959



3<sup>ème</sup> EH – EHL 5/57, *Alouette II* à Boghni, juin 1959



3<sup>ème</sup> EH – EHL 5/57, Gal De Gaulle en *Alouette II* à Blida, pilote : Cdt Sarlat



(Hervé Dupont)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/23, août 1959 – Gal De Gaulle, tournée des popotes en *Alouette*



(Jacques Combasson )

23<sup>ème</sup> EH – EHL 1/23, *Alouette II* accidentée



(Hervé Dupont)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 1/23, *Alouette II*



(Michel Boinot)

23<sup>eme</sup> EH – EHL 1/23, La Réghaïa, Sgt pilote Bernard Aubry



(Bernard Aubry)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 1/23, Sgt pilote Bernard Aubry



(Bernard Aubry)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 1/23, La Réghaïa 1961, *Alouette II*



23<sup>ème</sup> EH – EHL 1/23, La Réghaïa 1961, *Alouette II* armée de SS 11



23<sup>ème</sup> EH – EHL 1/23, La Réghaïa 1961, *Alouette II* armée de SS 11



23<sup>ème</sup> EH – EHL 1/23, La Réghaïa 1961, *Alouette II* armée de SS 11



3<sup>ème</sup> EH – EHL 5/57, *Alouette II* détruite à Djelfa le 30 avril 1959 (Cne Lecornu blessé)



3<sup>ème</sup> EH – EHL 5/57, *Alouette II* détruite à Djelfa le 30 avril 1959 (Cne Lecornu blessé)



3<sup>ème</sup> EH – EHL 5/57, *Alouette II* accidentée à Akbou, au PC Artois, le 18 novembre 1959, pilote Sgt Durand



3<sup>ème</sup> EH – EHL 5/57, récupération de l'*Alouette II* accidentée à Akbou, au PC Artois, le 18 novembre 1959



## **EH 3 - Inondation de l'aérodrome de Tazmalt**

Le 20 novembre 1957, l'oued Sahel en crue inonde l'aérodrome de Tazmalt qui héberge le PA 27<sup>ème</sup> DIA. Le Peloton s'installera ensuite sur l'aérodrome de Tizi-Ouzou.

**Tizi-Ouzou, le 21 novembre 1957 - Compte-rendu du colonel Andlauer, commandant le PCA :**

Le 20 novembre à 13 h 45, le lieutenant Tourtou, commandant le Peloton d'avions de la 27<sup>ème</sup> DIA, alerte par téléphone le PCA 16/540 qu'une inondation a envahi le terrain de Tazmalt. A 14 h 10 le lieutenant-colonel Andlauer part en reconnaissance et largue des cordages pour attacher les avions. Le terrain est isolé par les eaux dont le niveau monte sans cesse. Le commandant du PCA 16/540 rejoint la division et prend les mesures suivantes :

- rendre compte au général
- demande que le matériel soit abandonné et que le personnel soit évacué
- demande deux H-34 pour évacuer le personnel à 15 h 30
- établir une liaison radio avec le personnel inondé

À 16 heures, certains éléments ayant tenté de rejoindre en GMC le sol ferme se sont trouvés bloqués sur leurs véhicules risquant de se retourner

L'Alouette du sergent Bouché et du sergent Quatrelivre a évacué dans des conditions extrêmement dangereuses, en stationnaire, appuyant un patin sur le toit du GMC, 18 soldats complètement épuisés.

Les H-34 sont arrivés à 17 heures et se sont posés à la gare de Tizi-Ouzou à cause du mauvais temps et ont rejoint peu après le terrain de cette même ville.

Le H-34 n° 554, lieutenant Coppin, sergent Muzio, sergent Paquier et sergent Sardas, a effectué 69 sauvetages dans les mêmes conditions très dangereuses, aggravées par l'approche de la nuit à 17 h. La roue arrière accroche une aile du L-19 qui se trouvait près du seul lieu où pouvait se faire le sauvetage et s'abat dans l'oued. L'équipage évacue l'appareil et rejoint les soldats qui seront évacués à l'hôpital pour observation.

Le H-34 n° 267, sergent Camille Morhain, sergent Valentin Dulac, sergent Jacques Clerc et sergent Crassous, continue le sauvetage et après avoir évacué 109 soldats rejoint Tizi-Ouzou pour faire le plein à 18 h 50.

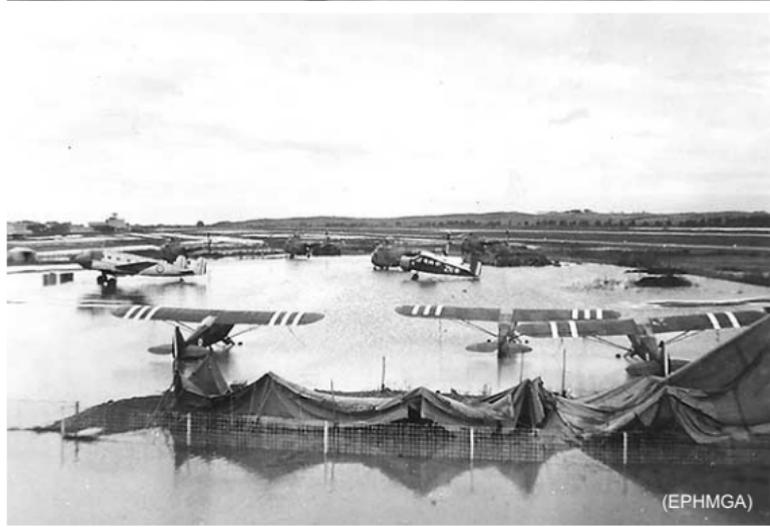
A 19 h 45, guidé par le PCA, le H-34 n° 267 rejoint le terrain de Tizi-Ouzou. Après accord du commandement Terre et liaison avec les 13 soldats qui ont réussi à s'installer dans le cantonnement inondé, il est décidé d'abandonner le sauvetage, impossible de nuit, et de recommencer le lendemain matin. Le jeudi 21 à 8 h 30, les 13 derniers soldats sont évacués.

Je demande que tout le personnel ayant participé à ces évacuations soit proposé pour que la médaille de sauvetage leur soit attribuée.

EH 3 – Inondation à Tazmalt le 21 novembre 1957



(Eric Moreau)



(EPHMG)

## EH 3 - EHL 5/57, le carnet de vol d'Étienne Quatrelivre et le sauvetage à Tazmalt

DATE	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et d'a plus gers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	ALTI- TUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterriss- ages.	DURÉE	NATURE du SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS. <b>LE COMMANDANT GAZAUX</b>
14.11	Péc	Sgt FABRE	22		6	1'00	ENTRAÎNEMENT	
16.11	Péc	"	22		9	1'00	ENT. LOCAL	
18.11	Péc	Sgt FOISSARD	22		1	1'00	1174. D/P TIRI-OUROU	
20.11	Péc	Sgt BOUCHE	68		25	1'30	2295. SAUVETAGE - TAZMALT	(13not)
22.11	Péc	Sgt Bouche	68		2	1'30	11. TAZMALT. D/C. BFK	
22.11	Péc	"	73		2	1'10	2304. LI. BFK. D/C. T.O.	
25.11	Péc	SIC PANTHIER	34		3	0'45	2334. EUS. T.O. POHNEA. T.O.	
25.11	Péc	"	34		3	1'00	2351. EUS. AIT-SAÏD	
28.11	Péc	Sgt BOUCHE	34		3	1'00	2404. T.O. DAMAGGA. T.O.	
29.11	Péc	"	34		2	0'15	Vol D'ESSAI	
30.11	Péc	"	73		1	0'20	2059. T.O. BOU-BEHIR.	
30.11	Péc	"	73		2	0'30	2481. EUS. BOU-BEHIR.	
1.12	Péc	Agt AUTIN	34		2	0'40	2026. EUS. T.O. NYAIS ALL. T.O.	
2.12	Péc	"	73		2	0'55	2037. EUS. T.O. YA'OUREH. T.O.	

## Sauvetage par Étienne Quatrelivre

*Le 20 novembre 1957, il pleut depuis trois jours. Tout est humide dans les maisons, les chemins sont impraticables et les oueds sont en crue. Le vent souffle en rafale, la pluie tombe sans discontinuer, le plafond est bas et les sommets sont accrochés. En début d'après-midi, le PC Air de Tizi-Ouzou demande une Alouette afin de sauver des militaires bloqués en mauvaise posture.*

*Des artilleurs du 93<sup>ème</sup> RAM (Régiment d'Artillerie de Montagne) voyant la montée rapide des eaux ont voulu se réfugier dans la partie la plus haute du cantonnement de Tazmalt. En traversant un bras mort réactivé par la montée des eaux, ils sont restés bloqués dans le GMC au milieu de l'oued Sebaou. Les soldats risquent à tout moment d'être emportés par le courant.*

*Le niveau de l'eau atteint la ridelle supérieure du GMC. Aucun moyen sur place pour intervenir. Le sergent pilote Bernard Bouché et son mécanicien, le sergent Étienne Quatrelivre, équipage d'alerte, sont envoyés sur les lieux.*

*Jugeant la situation critique, Bernard me demande d'enlever la porte droite de l'Alouette et de m'installer derrière lui afin d'essayer d'arracher un à un les militaires alourdis par l'eau qui continue à monter rapidement. Le camion est presque entièrement submergé. Il fait très sombre, il pleut à verse et des vents forts gênent l'approche qui s'effectue entre des grands arbres. Tenir un stationnaire dans ces conditions avec si peu de repères est difficile. À la première tentative, les naufragés ne comprennent pas la manœuvre. Aucun ne peut accrocher l'hélicoptère. À la deuxième tentative, le premier arrive à saisir ma main et est hissé à bord (l'hélicoptère n'est pas équipé de treuil).*

*Dix-huit rotations périlleuses mènent à bien le sauvetage. À l'issue d'une heure trente de vol et 25 atterrissages sur l'Alouette N° 68, tous les hommes, les armes et le chien de guerre ont été sauvés. C'est la rotation avec le chien de guerre qui a le plus inquiété l'équipage : quelle allait être la réaction de cette bête ? Elle a compris que ces hommes ne lui voulaient que du bien et tout s'est passé sans problème. Peu après, le dernier occupant hissé à bord, le GMC a basculé, disparaissant dans les flots.*

*À la fin de l'année 1957, l'équipage a été proposé 1<sup>ère</sup> classe d'honneur du 93<sup>ème</sup> RAM.*

*Extrait du journal Le Bled destiné aux militaires en Algérie : Au cours de la semaine qui suivit ce sauvetage, le général Dulac est allé porter aux sauveteurs de la région de Tizi-Ouzou les félicitations du général Salan et a été se rendre compte sur place des moyens à mettre en œuvre pour réparer les dégâts matériels et reconforter les victimes.*

E.H.L. 5/57	
ARRIVÉE du:	
-5 DEC 1958	
Cdt.	
A	
Cdt.	OPS
EN	INS
LAT	DISC

MINISTRE DES ARMÉES "AIR"  
COMMANDEMENT DE LA 1<sup>re</sup> RÉGION AÉRIENNE  
ET DE L'AIR EN ALGÉRIE

3<sup>o</sup> ESCADRE D'HELICOPTERES

N° 0 7 1 3 6

N° / 3<sup>o</sup>EH/CDT

Cl: 13.06

S.P. 87.854/A, le 5 DEC 1958

## EXTRAIT DU BULLETIN OFFICIEL

DES DÉCORATIONS MÉDAILLES ET RÉCOMPENSES

DU MARDI 25 NOVEMBRE 1958

MÉDAILLE DE LA RECONNAISSANCE FRANÇAISE

Décret du 31 Octobre 1958 accordant des récompenses pour actes de courage et de dévouement.

Par décret en date du 31 Octobre 1958, pris sur la proposition du Ministre de l'Intérieur, des récompenses pour actes de courage et de dévouement sont décernées aux personnes dont les noms suivent :

- Médaille de bronze -

BOUCHE (Bernard) Sergent à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

..... Sergent

CLERC (Jacques) Lieutenant à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

COFFIN (Jacques) Lieutenant à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

..... Caporal Chef à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

CRASSOUS (Jean) Caporal Chef à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

..... Sergent à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

MORHAIN (Camille) Sergent à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

..... Sergent à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

MUKIO (René) Sergent à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

..... Sergent à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

QUATRELIVRE (Etienne) Sergent à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

..... Sergent à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

SARDA (Yvon) Sergent à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

VALLANTIN-DULAC (Etienne) Sergent à l'Escadre d'Helicoptères n° 3

Le Lieutenant Colonel CHANTIER

Commandant la 3<sup>o</sup> Escadre d'Helicoptères.

EH 3 – EHL 5/57, la récompense après le sauvetage à Tazmalt

Destinataires :

EHL 5/57

(Étienne Quatreivre)

EH 3, EHM 2/57, en souvenir du sauvetage héroïque du 20 novembre 1957, Étienne Quatrelivre et Bernard Bouché sont fiers d'arborer la distinction rouge des Artilleurs de montagne de 1<sup>ère</sup> classe honoraire sur leurs tenues d'officiers de réserve de l'armée de l'Air.



(Étienne Quatrelivre)



" De Roc et de Feu "



Par décision du Colonel Georges German  
Commandant le  
93<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie de Montagne  
Commandant (E.R.) Étienne Quatrelivre

est élevé à la distinction de  
Artilleur de montagne de 1<sup>ère</sup> Classe Honoraire .

À Varcès, le 14 juin 2003



EH 3 – Un H-34 accidenté à Tazmalt est ensuite utilisé à La Réghaïa pour l'entraînement des commandos



## **Escadrille d'Hélicoptères Moyens 2/57 (EHM 2/57)**

Lors de la dissolution du GMH 57, les H-19 présents en Algérie sont répartis entre l'EHL 2/57 à Boufarik et l'EHL 3/57 de l'EH 2 à Oran-La Sénia. L'EHL 2/57 est intégrée, avec sept, puis dix H-19 opérationnels, dans l'EH 3 créée le 1<sup>er</sup> novembre 1956.

Elle assure les missions de transports de commandos, hélitransport de fret et de passagers, évacuations sanitaires et, occasionnellement, reconnaissances à vue et postes de commandement Air.

Le 31 mars 1958, elle est transférée à la 3<sup>ème</sup> EH, toujours à Boufarik.

L'EHL 2/57 a effectué 14 150 heures de vol en héliportant 24 778 commandos, 7 506 passagers, 603 tonnes de fret et en pratiquant 5 230 evasan.

Elle est dissoute le 15 septembre 1959.

### **Commandement**

1<sup>er</sup> novembre 1956 : Cne Chevalier

1<sup>er</sup> juin 1957 : Cne Le Goff

1<sup>er</sup> novembre 1958 : Cne Lassus

## **À l'EHM 2/57** par Claude Jacquet

*À la 2/57, cette escadrille un peu exceptionnelle au sein de laquelle j'ai eu la chance de vivre, de 1957 à 1959, les moments les plus exaltants de mon existence, il n'y avait pas de notion de supériorité, officiers et sous-officiers se reconnaissaient naturellement dans leurs fonctions respectives.*

*Au sol, c'étaient les officiers qui s'occupaient au mieux de l'organisation administrative et de la bonne ambiance, en vol, c'étaient les sous-officiers qui tenaient les commandes et étaient responsables des missions qui leur étaient confiées.*

*Dans les deux cas, c'étaient les compétences qui étaient reconnues, et non le grade. De même, mécaniciens et pilotes se respectaient naturellement sans notion de supériorité. En ce qui concerne les vols, un certain nombre d'entre nous, notamment les jeunes célibataires un peu fous qui découvraient les possibilités d'une superbe monture se disputaient les prises d'alerte.*

*Il est évident que les quelques pilotes qui avaient charge de famille leur laissaient volontiers la place, plus spécialement pour les missions de nuit.*

*Entre équipages, nous nous racontions plutôt nos erreurs que nos exploits, c'est ainsi que nous avons acquis une certaine maîtrise du vol de nuit. La procédure était toujours la même : le premier pilote passait aux OPS pour prendre les coordonnées de l'objectif et la fréquence sur laquelle nous devons contacter les troupes au sol, pendant ce temps, le second pilote et le mécaniciens mettaient l'appareil en route.*

*Le second pilote s'occupait du décollage pendant que le premier pilote calculait le cap et le temps de vol pour rejoindre une DZ balisée par quatre boîtes de conserve pleines de sable imbibées d'essence, et souvent situées à plus d'une heure de vol.*

EH 3 – EHM 2/57, H-19 à l'AIA de Maison-Blanche



(collection Jean Delmas)

EH 3 – EHM 2/57, H-19 à l'AIA de Maison-Blanche

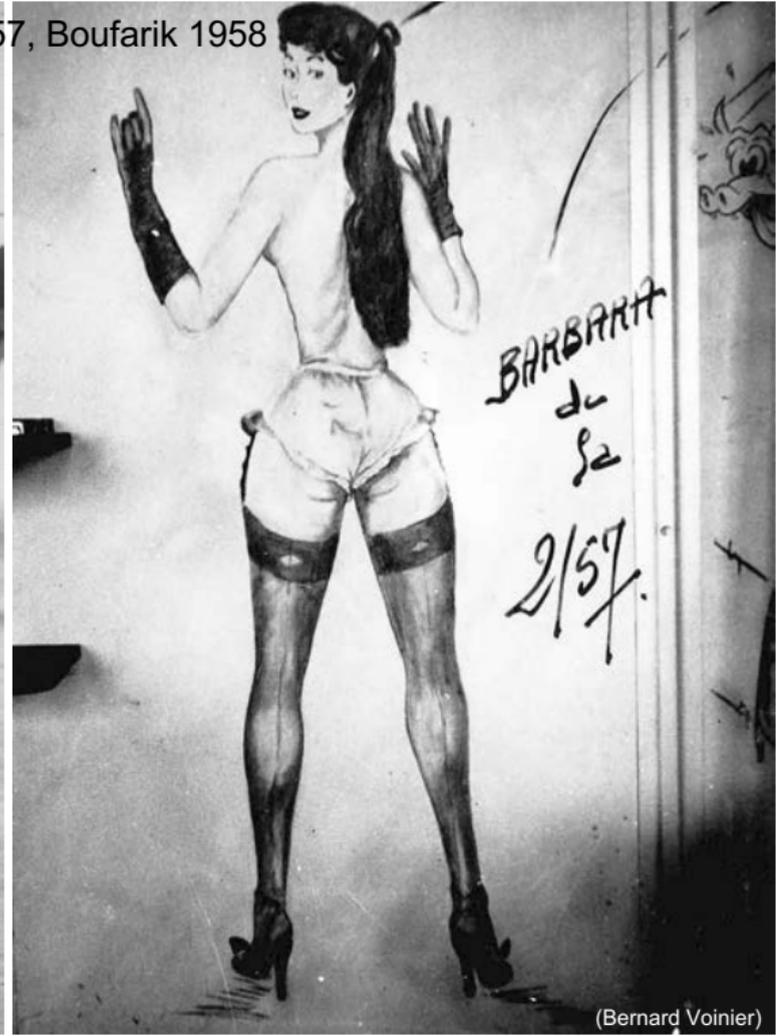
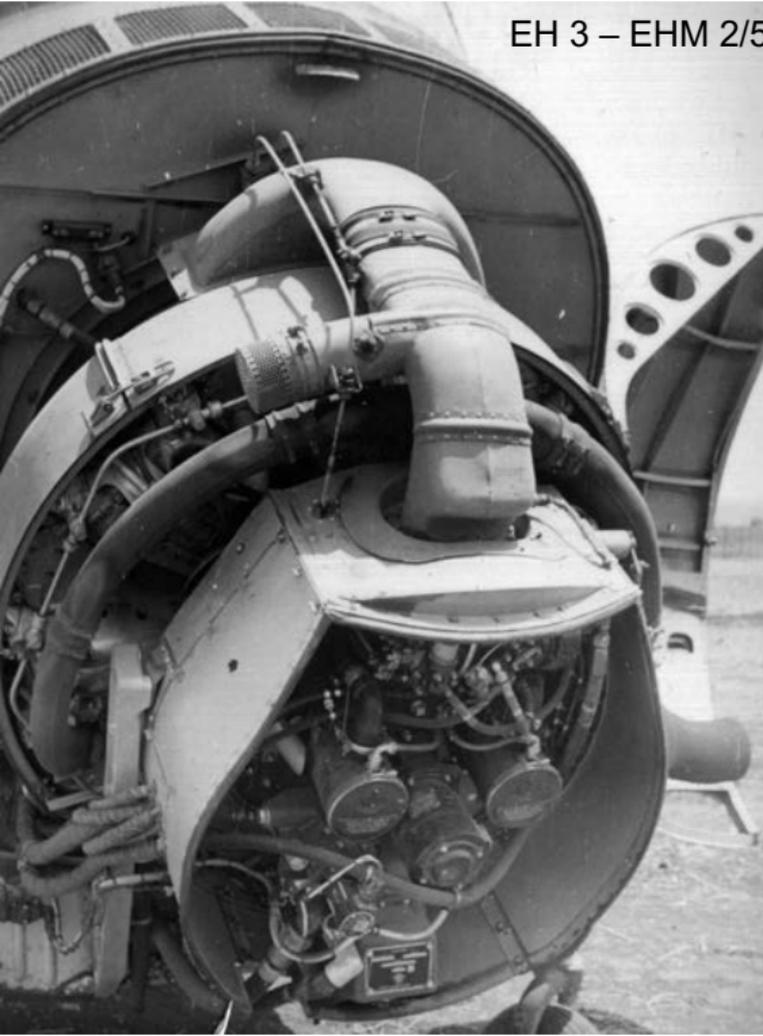


EH 3 – EHM 2/57, H-19 à l'AIA de Maison-Blanche



DATE Le 31 - 12 - 58 !		CHEF de PISTE		CAMMAS			
N°AVD	Potentiel	H <sup>cell</sup> Cellule	H <sup>mot</sup> Moteur	Observations	H <sup>rev</sup> Rev	Mecanicien	Ch
177		1350 <sup>30</sup>	326 <sup>00</sup>	4023 E.M.T. V.P. 150	1351 <sup>00</sup>	DOUSTRIERES	
182	69 <sup>40</sup>	684 <sup>20</sup>	501 <sup>05</sup>	1477 BERROUAGHIA	754	SAUMONEAU	
605	35 <sup>20</sup>	1097 <sup>40</sup>	1464 <sup>00</sup>	3746	1133 <sup>00</sup>		2
615	59 <sup>30</sup>	1393 <sup>30</sup>	19 <sup>30</sup>	6202	1453	MEURY	2
623	35 <sup>15</sup>	1465 <sup>45</sup>	98 <sup>10</sup>	4549 Tizi-OUZOU	1501	PARTHONNAUD	
948	19 <sup>15</sup>	1031 <sup>45</sup>	197 <sup>30</sup>	3108	1051 <sup>00</sup>	FERRY	1
1001				E.M.T.	948 <sup>00</sup>	LING	
1012		1162 <sup>00</sup>	156 <sup>20</sup>	3923 E.M.T.	1158 <sup>00</sup>	HOU MEL	
1074	01 <sup>20</sup>	488 <sup>40</sup>	77 <sup>40</sup>	1412	490 <sup>00</sup>	MALATIER	

EH 3 – EHM 2/57, Boufarik 1958



(Bernard Voinier)

EH 3 – EHM 2/57, Boufarik 1958, quelques PN, Bernard Voinier 4<sup>ème</sup> à droite



EH 3 – EHM 2/57, 1956, Boufarik, les IPSA, les médecins et les infirmiers qui assurent les evasan (voir diaporamas 95 et 96)



(Serge Seigneur)

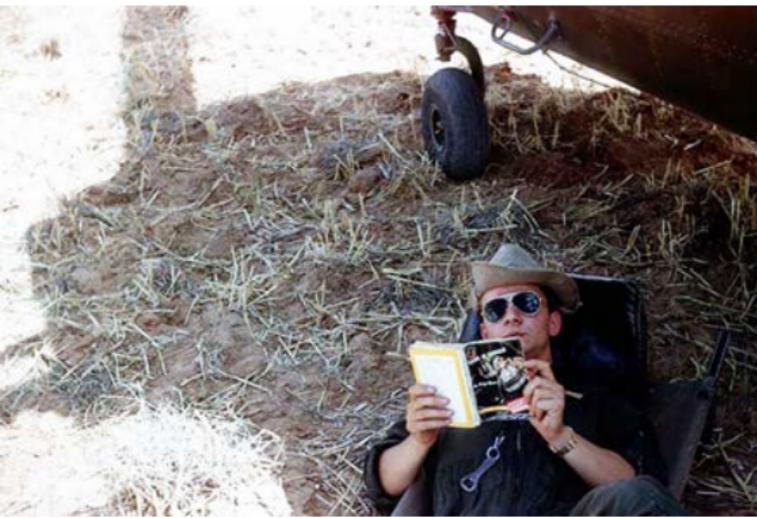
EH 3 – EHM 2/57, 1956, à Boufarik, les infirmiers et les IPSA (voir diaporamas 95 et 96)



EH 3 – EHM 2/57, H-19 à Boufarik en 1957



EH 3 – EHM 2/57, 1958, H-19 en alerte



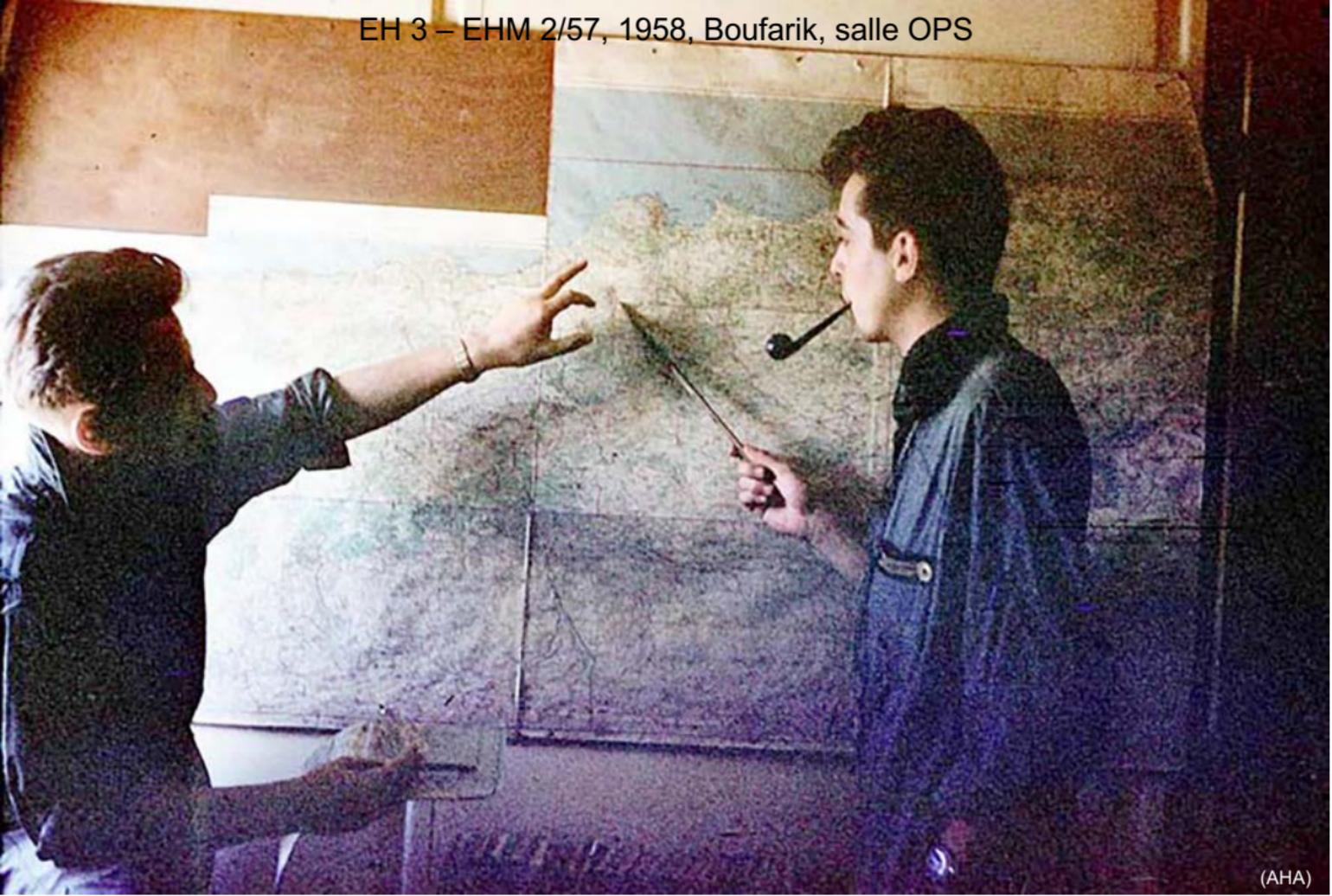


EH 3 – EHM 2/57, Boufarik 1958,  
Sgt pilote Daroux

EH 3 – EHM 2/57, 1958, en alerte, Jean-Pierre Naujac accroupi à droite

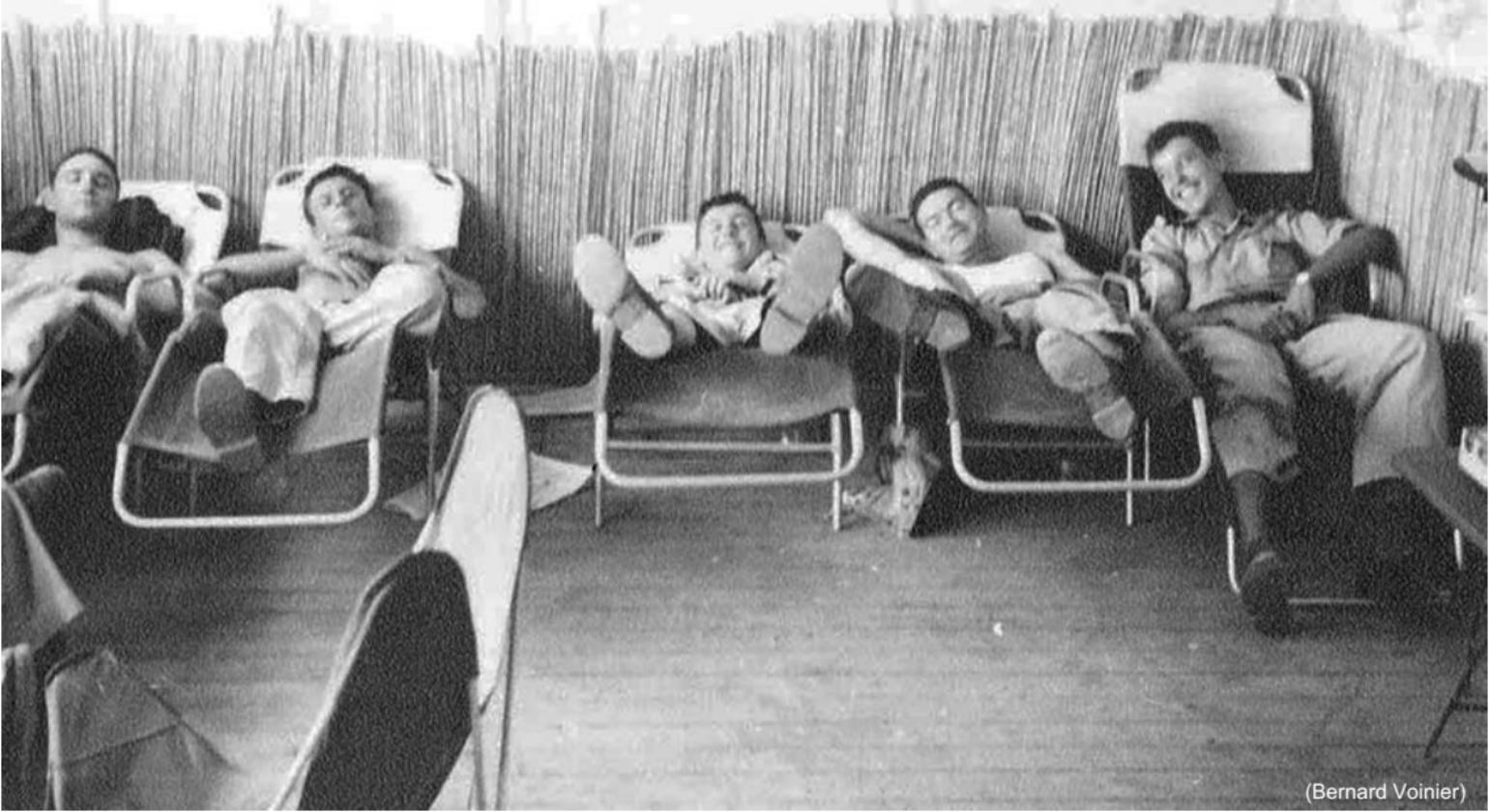


EH 3 – EHM 2/57, 1958, Boufarik, salle OPS



(AHA)

EH 3 – EHM 2/57, Boufarik 1958, en salle de repos



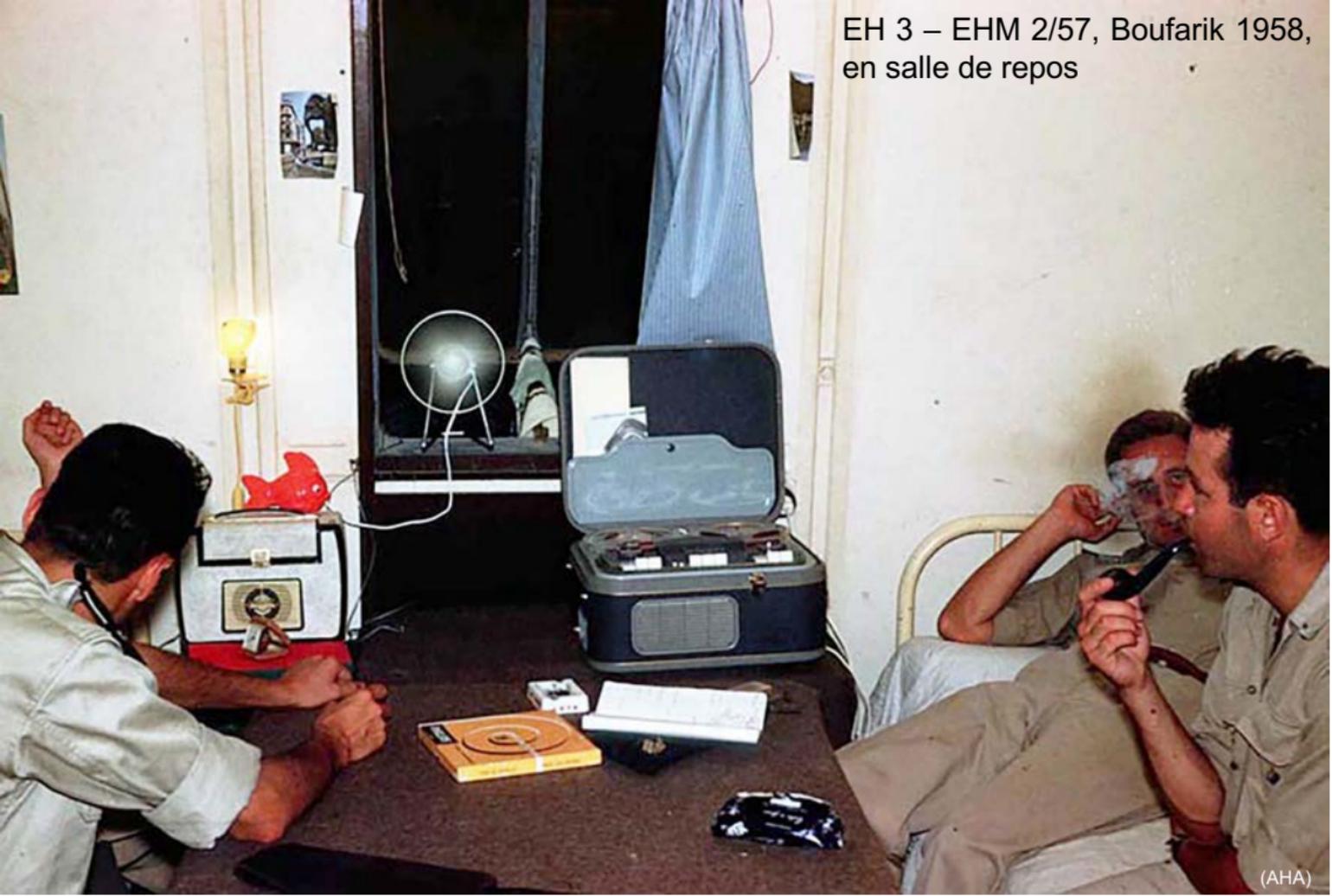
EH 3 – EHM 2/57, Boufarik 1958, en salle de repos



EH 3 – EHM 2/57, Boufarik 1958, Sgt pilote Roux en salle de repos



EH 3 – EHM 2/57, Boufarik 1958,  
en salle de repos



EH 3 – EHM 2/57, Boufarik 1958, le Cne Lassus remet la coupe au Sgt Voinier de l'équipe de volley



(Bernard Voinier)

EH 3 – EHM 2/57, H-19 à Tizi-Ouzou, 1958. L'ancienne école professionnelle, en haut, est occupée par la 77<sup>ème</sup> Compagnie de Transmission. À la sortie de cette DZ, le Sgt Étienne Quatrelivre et le Cal Rémy Poux ont été blessés dans une embuscade



EH 3 – EHM 2/57, H-19



EH 3 – EHM 2/57, H-19



EH 3 – EHM 2/57, H-19



### **3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57 – La fin du H-19 MN179** par Georges Malatier

*Mise en place, le 31 mai 1958, du H-19 MN179 pour transports de fret sur une DZ en montagne à 1 800 m. Toute la matinée les rotations se succèdent et 1500 kg de vivre sont acheminés vers les troupes au sol. Équipage : 1<sup>er</sup> pilote Lt Rolland, pilote : Sgt Buob (brûlé), mécanicien navigant : Sgt Malatier.*

*En fin de matinée on charge 300 kg de munitions dans le cargo, la DZ est légèrement en pente, le pilote embraye le rotor, sélection des magnétos en puissance, je signale au pilote que tout est OK. Décollage en stationnaire, l'appareil commence à vibrer et danse sur son train arrière, c'est une résonance au sol, le pilote décide de poursuivre le décollage, à un mètre du sol je saute du cargo, ce qui allège l'appareil qui plonge dans le trou en sautillant un peu sur le sol inégal, la prise de vitesse devient problématique malgré la mise en translation, malheureusement le lourd H-19 touche un arbre et dans un nuage de poussière se couche sur le côté gauche, le moteur est en flamme et soudain l'appareil s'enflamme, je cours vers l'appareil et debout dans le poste de pilotage, aidé par l'autre pilote on sort le second pilote qui présente des brûlures sur le visage et le côté gauche du corps. Les flammes embrasent tout l'appareil et les munitions commencent à s'enflammer en faisant un effet de feux d'artifices. En quelques minutes l'appareil est détruit.*

*Encore une fois, la solidarité de l'équipages a été parfaite, par l'allègement de l'appareil par mon saut à l'extérieur et par la course pour voler au secours des pilotes dont l'appareil était en flamme. Ce qui faut souligner, à cette époque les mécaniciens navigants n'étaient pas nombreux et, bien sûr, les responsables de la mécanique nous ont toujours fait confiance malgré nos 19 ou 20 ans. Chaque appareil avait son mécanicien attiré c'est ce qui donné plus conscience professionnelle et de confiance pour les pilotes qui avaient besoin cas de leur savoir et de leur camaraderie au sein de l'escadrille 2/57.*

### **3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57 – Evasan sur Masqueray** par Georges Malatier

*Il est 21h30 le 5 février 1959 quand le permanent vient frapper à la porte de ma chambre, j'enfile ma combinaison de vol et me voilà sur le parking, housses de pales enlevées ainsi que le cache badin et le bouchon d'échappement, je grimpe en place droite et je mets le moteur en route, 1 500 tours la température monte. Tous les voyants sont dans le vert. Le 1074 est prêt pour le vol. Le Sgt Schilling arrive avec le Sgt Wurstorm son co-pilote, la convoyeuse de l'air SL Marie-Hélène Benoist et moi-même mécanicien navigant.*

*Cinq minutes décollage, Le ciel est très nuageux. Le pilote contacte Métal : Ici Camus 3 en direction Masqueray pour mission 1273 - OK bien compris a plus tard.*

*1 h 40 après nous sommes pratiquement à destination. J'appelle au SCR 300 du fond du cargo. Schilling a tout entendu et aperçoit une DZ improvisée avec des lumières aux 4 coins. L'appareil se pose et je descends du cargo avec la convoyeuse qui prend les documents des blessés et nous installons les trois blessés dans l'appareil.*

*Il pleut un peu et nous décollons en montant en large virage car la DZ est sur un terrain de sport entouré de montagnes. Nous prenons le cap sur Alger. Par la porte du cargo j'aperçois des paquets de nuages qui passent, nous sommes entrés dans la couche. Schilling pilote aux instruments rudimentaires sur ce H-19.*

*C'est à ce moment que l'appareil décroche, le moteur est en survitesse 2 800 à 3 000 tours et 300 tours rotor, le collectif en butée haute, les tours chutent de très peu, deuxième décrochage, l'appareil devient incontrôlable, des fortes vibrations importantes durant quelques minutes, l'équipage sans panique essaient de rétablir l'appareil qui plonge verticalement et, oh ! miracle, le lourd appareil se retrouve en condition de vol normal, vitesse 60 nœuds, altitude 1 200 pieds, jamais les pilotes ne se sont rendus compte de ce que le mécanicien a subi dans le cargo illuminé par une lumière rouge blafarde après une voltige involontaire. J'aide la convoyeuse à remettre de l'ordre sur les civières, la couverture ayant glissé dessus les blessés.*

*Schilling contacte Métal pour signaler l'incident de vol et faire préparer un autre appareil à Boufarik afin de poursuivre la mission vers l'hôpital d'Alger. Durant le vol par la porte du cargo, je guide le pilote en voyant les lumières au-dessus des crêtes, le vol se termine sur le parking malgré les vibrations.*

*Après le transfert des trois blessés dans un autre H-19, je repars pour Alger. Après 45 minutes nous sommes au stade Marcel Cerdan d'où les blessés sont acheminés vers l'hôpital Maillot.*

*Le lendemain matin la vérification fait apparaître des froissements sur la partie du cône de queue du fait des vibrations engendrées par les survitesses. L'appareil entre en grande visite à l'AMR de Blida.*

3<sup>ème</sup> EH - EHM 2/57. Carnet de vol du Sgt Schilling, evasan sur Masqueray

quelques nuits!

Date	Fonction à bord	Grade, nom et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	Type et numéro de l'avion	Altitude	et nombre d'atterrissages	Durée	Nature du service aérien	Observations
05/2	P/ce	Sgt WURSTHORN Sgt SCHILLING	BENOIST 119.1074	02.10	1	02.10	ES BFK → Masqueray	1. Envoi de courrier
06/2	"	"	" 948	00.20	1	00.20	ES BFK → Parcel. Cerdan	1. Envoi de courrier
"	"	"	" "	00.25	1	00.25	Retour Parcel. Cerdan	→ BFK 1 courrier jour
08/2	"	Sgt JACQUET	119.177	00.50	1	00.50	ES BFK → Bernouaghia	1. Envoi de courrier
"	"	"	" "	00.15	1	00.15	Bernouaghia → Bernouaghia	1. Envoi de courrier
09/2	"	"	" "	00.00	1	00.10	Bernouaghia → Boufont	1. Envoi de courrier
11/2	"	"	" "	" "	1	01.00	Entraînement 2/3	(automatique)
"	"	"	" "	" "	1	00.20	Envoi de secours	
"	"	"	" "	" "	1	00.15	Envoi de secours	
12/2	"	s/c BONNEFON	" "	" "	1	00.15	Envoi de secours	
"	"	Sgt JACQUET	" "	" "	1	00.15	Envoi de secours	
"	"	Sgt SCHILLING	" "	" "	1	00.20	ES BFK → Parcel. Cerdan	1. Envoi de courrier
"	"	"	" "	" "	1	00.25	Retour ES Parcel. Cerdan	→ BFK 1 courrier jour
"	"	"	" "	" "	1	00.20	ES BFK → Parcel. Cerdan	1. Envoi de courrier
"	"	"	" "	" "	1	00.25	Retour C156 H. Cerdan	→ BFK 1 courrier
"	"	"	" "	01.25	1	00.25	Retour C156 H. Cerdan	→ BFK 1 courrier
"	"	"	" "	00.45	2	00.45	ES BFK → Parcel. Cerdan	→ BFK 1. Envoi de courrier (Georges Malatier)

(AHA)

3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, 5 février 1959, evasan sur Masqueray, le Sgt Schilling



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, 5 février 1959, evasan sur Masqueray, le Sgt Wurstorm



Un bébé naît  
dans un hélicoptère  
qui survolait l'opération  
« Jumeiles »

ALGER, 30 juillet (dépeche « France-soir »). — Pour la première fois en Algérie, et peut-être dans le monde, un enfant est né à bord d'un hélicoptère. Le petit Gilles Proissy, fils d'un gendarme de Tizi-Reniff (Kabylie), a vu le jour au-dessus du djebel kabyle où se déroule l'opération « Jumeiles ». Mme Proissy, prise de douleurs, avait été évacuée d'urgence sur l'hôpital de Tizi-Ouzou, mais Gilles n'attendit pas, pour naître, que l'hélicoptère soit arrivé à destination.

CINQ ANS APRES...

La douce légende selon laquelle une cigogne dépose un nouveau-né dans un heureux foyer, est révolue semble-t-il pour M. et Mme Proisy, car Gilles est certes venu au monde par la voie des airs, mais à bord d'un hélicoptère (comme quoi le modernisme fait bien les choses).

C'était il y a cinq ans en Algérie (Kabylie) lors d'une opération au-dessus d'un territoire aride et dangereux, que l'enfant vint au monde.

Nos confrères journalistes à l'époque n'auraient pas manqué de souligner ce fait extrêmement rare dans leurs colonnes.

Actuellement, Gilles est Rouchon d'adoption bien sûr... car papa Proisy est le gendarme bien connu que nous estimons.

Heureux anniversaire, petit aviateur en herbe...

BOLD.

## La cigogne de l'EHM 2/57 par Bernard Voinier

*Boufarik, le 22 juillet 1959, l'équipage (pilote, co-pilote, mécanicien et la convoyeuse de l'air) décolle de nuit pour évacuer l'épouse d'un gendarme dont l'accouchement prématuré pose des problèmes au médecin qui la soigne dans le bled, ses deux dernières grossesses se sont soldées par des fausses couches.*

*Poser sur la D.Z. de Tizi-Reniff, Kabylie, embarquement de la future mère et du médecin. Le pilote décide de ne pas prendre le mari : trop de poids, la nuit est très chaude et nous sommes en altitude.*

*Décollage à la limite, la montée s'interrompt rapidement : on entre dans les nuages, ça tabasse dur, les sommets du Djurjura à plus de 2 000 mètres sont proches. Le pilote (Sgt Voinier) décide de se dérouter de Tizi-Ouzou, initialement prévu, pour Alger, DZ Marcel Cerdan.*

*Dans le cargo du H-19, c'est le cirque ! Avec les turbulences, les vibrations, les contractions s'accroissent et s'amplifient. Hélas le médecin est malade, incapable d'intervenir et c'est la "miss" qui doit s'activer doublement car le travail a commencé. Seule ? Non, le mécano, devant l'urgence, joue les infirmières expertes, la future mère, qui le prend pour le toubib, n'a d'yeux que pour lui. C'est pourtant la "miss" qui portera plusieurs jours durant des bleus aux cuisses pour avoir servi d'exutoire à l'anxiété de la jeune femme (elle a gardé ce souvenir par devers elle durant 43 ans, avant de le livrer aujourd'hui à l'auteur de ces lignes, sous le sceau du secret. J'espère qu'elle ne m'arrachera pas les yeux !).*

*Enfin le voilà, le beau (forcément !) bébé, né à quelques mille mètres d'altitude, par une nuit tourmentée entre Tizi-Ouzou et Alger la Blanche.*

*Il s'appelle Gilles Proisy, aujourd'hui marié, père de trois enfants, chef d'entreprise renommé dans la région lyonnaise. En cette année 2002 où il fête ses 43 ans, il a fait la connaissance de son parrain qu'il croyait disparu.*

Le parrain, Bernard Voinier.

## UNITÉ: EHM 2/57 ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

Période du 22. 07 au 22. 07 19 59 EHM 2/57 - La cigogne de l'EMS 2/57

Concernant (1) Monsieur L ROIZY Gilles.

N° du manifeste : — établi par l'escale de Bonparik.

DATE.	FONCTION à bord.	TYPE et numéro de l'avion.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2).	NOMBRE D'ATTERRISSAGES.	DURÉE (3)	
					JEUR.	NUIT.
22.07	Passager	H19 8457	Evacuation Sanitaire	1		00 40

ARRÊTÉ au total de (en lettres) Quarante minutes heures de vol,

dont (en lettres) Quarante min. heures de nuit.

Le Commandant de (unité) C. L. B. S. S.

Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : S. G. V. N. I. G. R.

Signature : 

3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, 1959, salle de repos. Debout au fond : Sgt Aubert, 2<sup>ème</sup> à gauche : Sgt Voinier

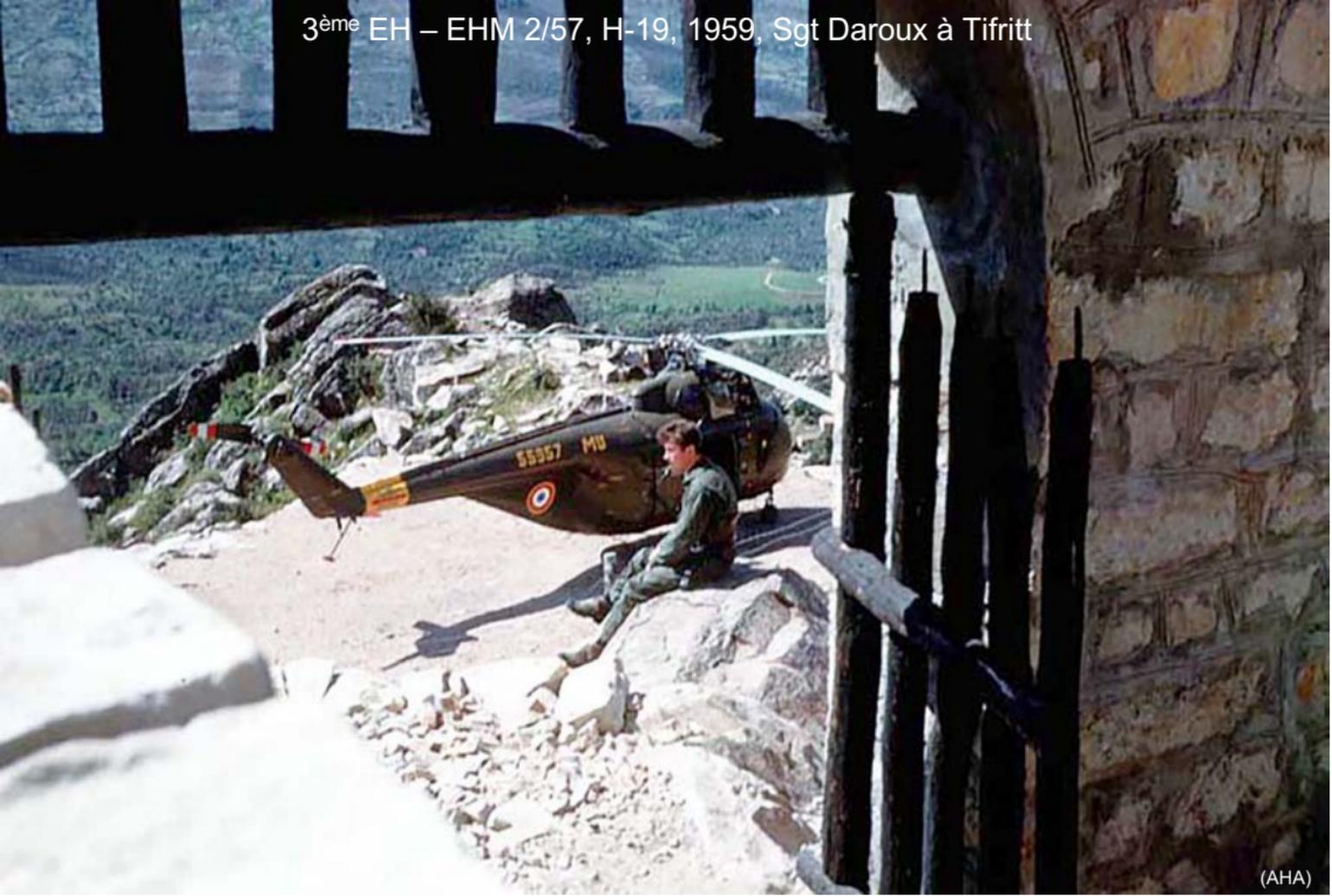


(Bernard Voinier)

3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, 1959, fier comme Artaban



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, H-19, 1959, Sgt Daroux à Tifritt



EH 3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, 1959, sergents Ferry et Daroux à Tifritt



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, H-19, en  
1959, à Tizi-Ouzou, graissage  
de la tête de rotor (toutes les 5  
heures)



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, H-19, 1959, Sgt Guy Parthonnaud à Tizi-Ouzou



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, H-19, 1959, SC Aubert  
et Sgt Roux à la pompe Japy



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, H-19, 1959, Lt Couzineau



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, 1959, salle de repos



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, H-19, 1959, au PC Artois de l'opération *Jumelles*



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, septembre 1959, c'est la fin, convoyage des H-19 vers Blida



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, septembre 1959, repas lors de la dissolution



3<sup>ème</sup> EH – EHM 2/57, septembre 1959, repas lors de la dissolution, Lt Couzineau, Cne Lassus, LCI Chantier



(AHA)

Row 2

NETU du 17.09.1959



La C.A.F. ( Camus Air Force )

a l'honneur de vous présenter son personnel

Patron: Capitaine LASSUS

Co-patrons: Lieutenant COQ  
COUZINEAU  
MERCIER

3<sup>ème</sup> EH – le personnel de  
l'EHM 2/57, au moment de la  
dissolution le 31 mars 1958

Cochers

A/C LIA ARAGNOUET

Adj<sup>t</sup> NOILHETAS

BONNE FON

S/C AUBERT

BORDAZ

METGE

Sgt BERTHELOT

BUOB

DAROUX

DONEYS

DURIN

GIRE

JACQUET

LOOTEN

RAGOT

ROUX

SCHILLING

STOTZ

VOINIER

WURSTHORN

ZIMMER

Graisseurs

A/C BROUANT

S/C CAMMAS

Sgt BOSSUT

COUPARD

FERRY

HOUVEL

ITIE

MEURY

OUSTRIERES

PARTHONNAUD

PASCUAL

SAUMONEAU

STALIN

Poilleux

Sgt CLAVEL

DARCHES

Bidasses

1<sup>er</sup> Cl. ANCIAN

BAUS

2<sup>er</sup> Cl. CLIQUE

GASPARD

NAON

SATORRES

## **Escadron d'Hélicoptères Lourds 1/58 (EHL 1/58) – EHL 2/23 – EHL 3/23**

Lors de la dissolution du GMH 57, l'EHL 1/58 est intégré à l'EH 3 le 1<sup>er</sup> novembre 1956 à Boufarik avec cinq H-34 opérationnels, puis à la 3<sup>ème</sup> EH le 1<sup>er</sup> avril 1958.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1959, l'EHL 1/58 se déplace, avec la 3<sup>ème</sup> EH, à La Réghaïa avec 18 H-34 pour arriver jusqu'à 44 H-34, puis 60 en mars 1961.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1961, l'EHL 1/58 est dissocié en deux escadrons qui deviendront les Escadrons 2/23 et 3/23 quand la 3<sup>ème</sup> EH deviendra 23<sup>ème</sup> EH le 1<sup>er</sup> avril 1961.

Les H-34 assurent les missions de transports de commandos, hélitransport de fret et de passagers (personnalités, spécialistes), évacuations sanitaires et, occasionnellement, reconnaissances à vue, postes de commandement Air et sauvetages aéroterrestres (SATER) et aéromaritimes (SAMAR).

De nombreux détachements opérationnels sont assurés dans l'Algérois et le Constantinois en fonction des besoins opérationnels et, d'avril à juin 1958, en Tunisie à Bizerte. Un H-34 est détaché à In-Amguel en soutien aux essais nucléaires.

Les escadrons 2/23 et 3/23 quittent l'Algérie le 28 juillet 1962 à bord du *Lafayette*.

... suite ...

... suite ...

## **Commandement**

EHL 1/58

- 1<sup>er</sup> juin 1956 : Cdt Sagot (formation de l'unité au GMH 57)
- 1<sup>er</sup> août 1957 : Cdt Lefebvre
- 1<sup>er</sup> juin 1958 : Cdt Chouffot, mort en H-34 le 24 juin 1958
- 25 juin 1958 : Cne Vidou, interim après la mort du Cdt Chouffot
- 1<sup>er</sup> octobre 1958 : Cdt Flament
- 1<sup>er</sup> mars 1960 : Cdt Lassus

EHL 2/23

- 1<sup>er</sup> avril 1961 : Cdt Martin
- 1<sup>er</sup> août 1961 : Cne Legrand
- 17 mai 1962 : Cdt Kauffer

EHL 3/23

- 1<sup>er</sup> avril 1961 : Cdt Fauroux
- 15 novembre 1961 : Cne Plouchard

EH 3 – EHL 1/58, H-34 à l'AIA de Maison-Blanche



EH 3 – EHL 1/58, H-34 à l'AIA de Maison-Blanche



EH 3 – EHL 1/58, H-34 à l'AIA de Maison-Blanche



(collection Jean Delmas)

EH 3 – EHL 1/58, H-34 à Boufarik, 1957



(Serge Seigneur)

## **EH 3 – EHL 1/58, la mort de Jaïc Domergue**

*Une evasan se déclenche en fin de matinée le 29 novembre 1957, dix blessés à aller chercher en MY45G01, soit sur les tout premiers contreforts de l'Atlas, plein sud d'Alger.*

*Sans autre information et si près d'Alger, nous pensons : Encore un camion tombé dans un ravin. J'embarque donc tranquillement sans gilet pare-balles dans le H-34 n° 354 avec le sergent Benoît de Coignac en premier pilote, le sergent Aubry, mécanicien, le lieutenant-médecin Blanchet et Jaïc Domergue, convoyeuse.*

*Le vol est très court et au lieu du camion tombé dans le fossé, nous arrivons en plein accrochage. Nous nous posons mais, compte-tenu de l'escarpement du lieu, sans pouvoir bénéficier d'un repli de terrain, donc en pleine lumière, sur une petite ligne de crête, en regrettant d'avoir laissé les gilets pare-balles à la base.*

*Les premiers blessés sont embarqués très rapidement et là, comme au cinéma, nous avons vu face à nous, sur le sentier de la ligne de crête, un alignement de petits geysers de poussière soulevés par les impacts du tir d'une arme automatique. Il était temps de s'échapper.*

*Le sergent Benoît de Coignac arrache le H-34 et nous met hors de portée avec, bien entendu, l'intention de revenir. En se penchant et en regardant sous le siège, nous avons la possibilité de voir dans le cargo. Et là, j'ai vu un corps allongé, en combinaison, donc un membre de notre équipe. Le sergent Aubry nous a alors annoncé que la convoyeuse avait été touchée. Nous n'étions guère qu'à une dizaine de minutes d'Alger et à pleine vitesse, nous avons mis le cap vers la DZ Marcel Cerdan de l'hôpital Maillot.*

*Nous n'avions pourtant pris que deux balles, malheureusement pour elle, Jaïc Domergue avait été touchée en pleine tête et est décédée au cours du vol.*

EH 3 – Tizi-Ouzou, 1957, H-34, Bell 47, H-19 et H-21 de l'ALAT



EH 3 – EHL 1/58, H-34 à Tizi-Ouzou, 1958





EH 3 – EHL 1/58, 1958



(M. Minouflet)

EH 3 – EHL 1/58, H-34, 1958



EH 3 – EHL 1/58, H-34, 1958



EH 3 – EHL 1/58, H-34, héliportage, 1958



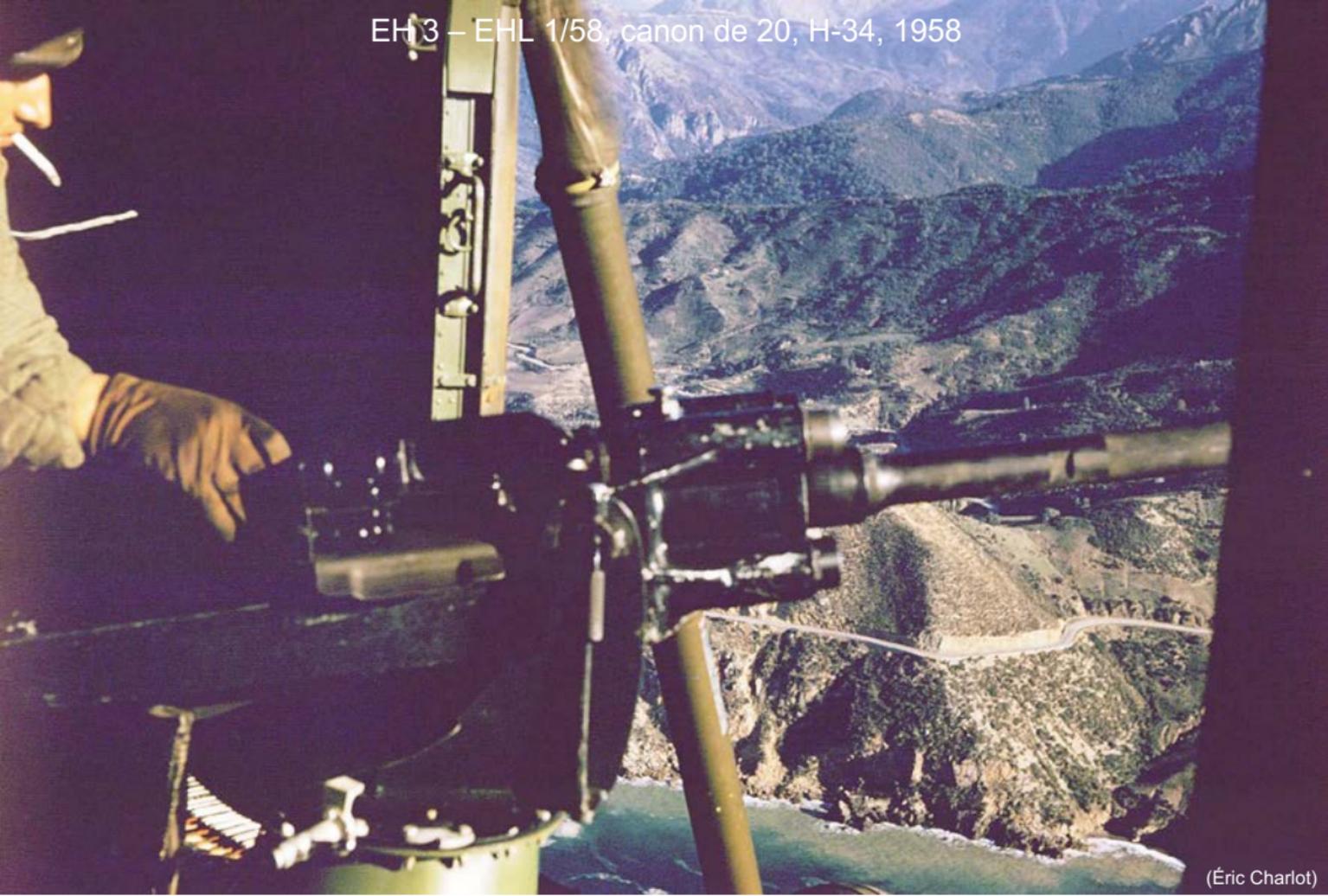
EH 3 – EHL 1/58, H-34, héliportage



EH 3 – EHL 1/58, H-34, 1958



EHL 3 – EHL 1/58, canon de 20, H-34, 1958



(Éric Charlot)

EH 3 – EHL 1/58, H-34



(Hervé Dupont)

EH 3 – EHL 1/58, H-34



(Hervé Dupont)

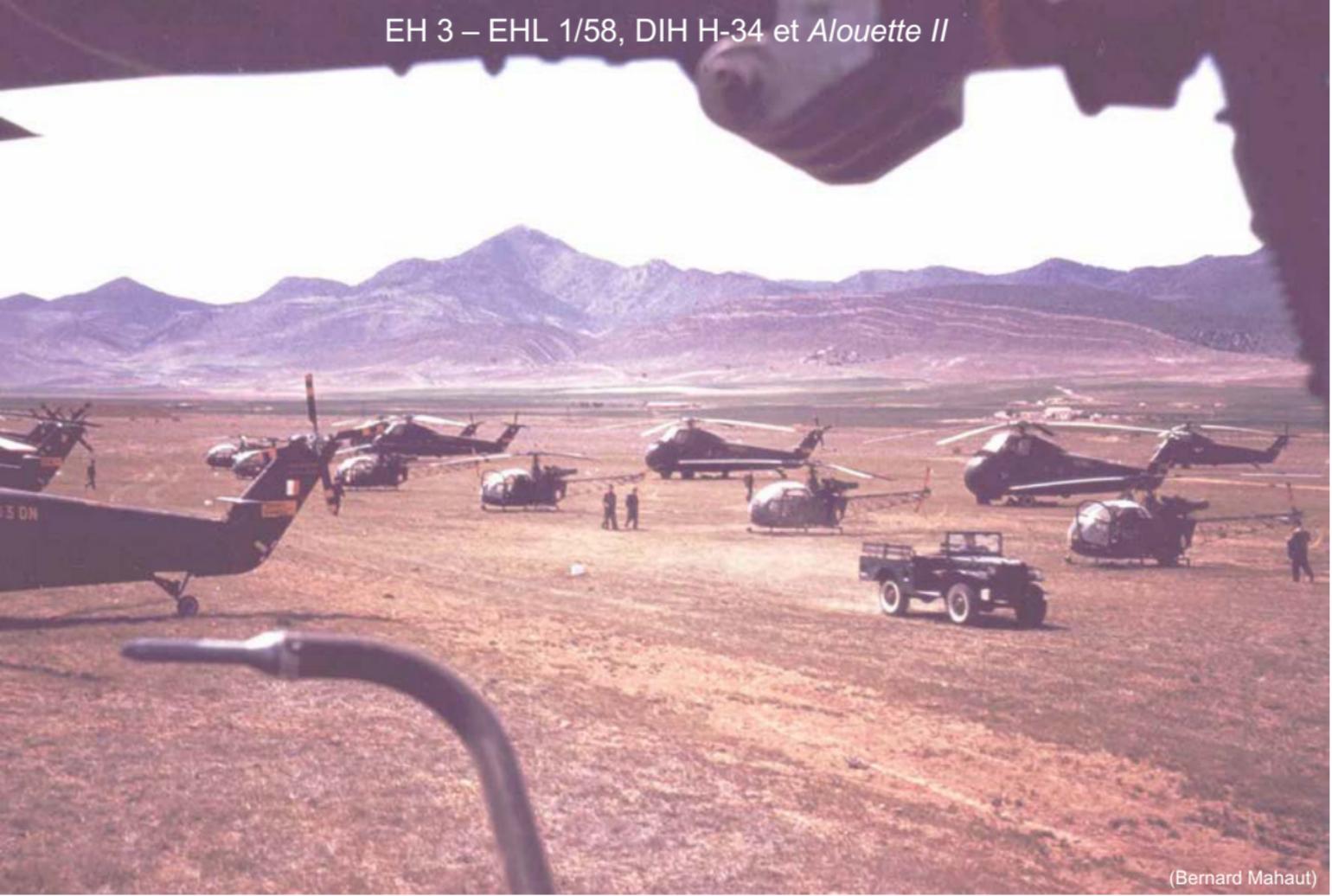
EH 3 – EHL 1/58, H-34



EH 3 – EHL 1/58, H-34



EH 3 – EHL 1/58, DIH H-34 et Alouette II



(Bernard Mahaut)

EH 3 – EHL 1/58, DIH à Djidjelli, H-34, 1958



(Bernard Mahaut)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34 sur la Mitidja



(Bernard Mayer)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, 1959, arrivée d'un DIH de H-34 à Orléansville



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, 1959, les H-34 du DIH à Orléansville



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34, Gal Freddy à Palestro en juin 1959



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, DIH, région de Bougie, 1959



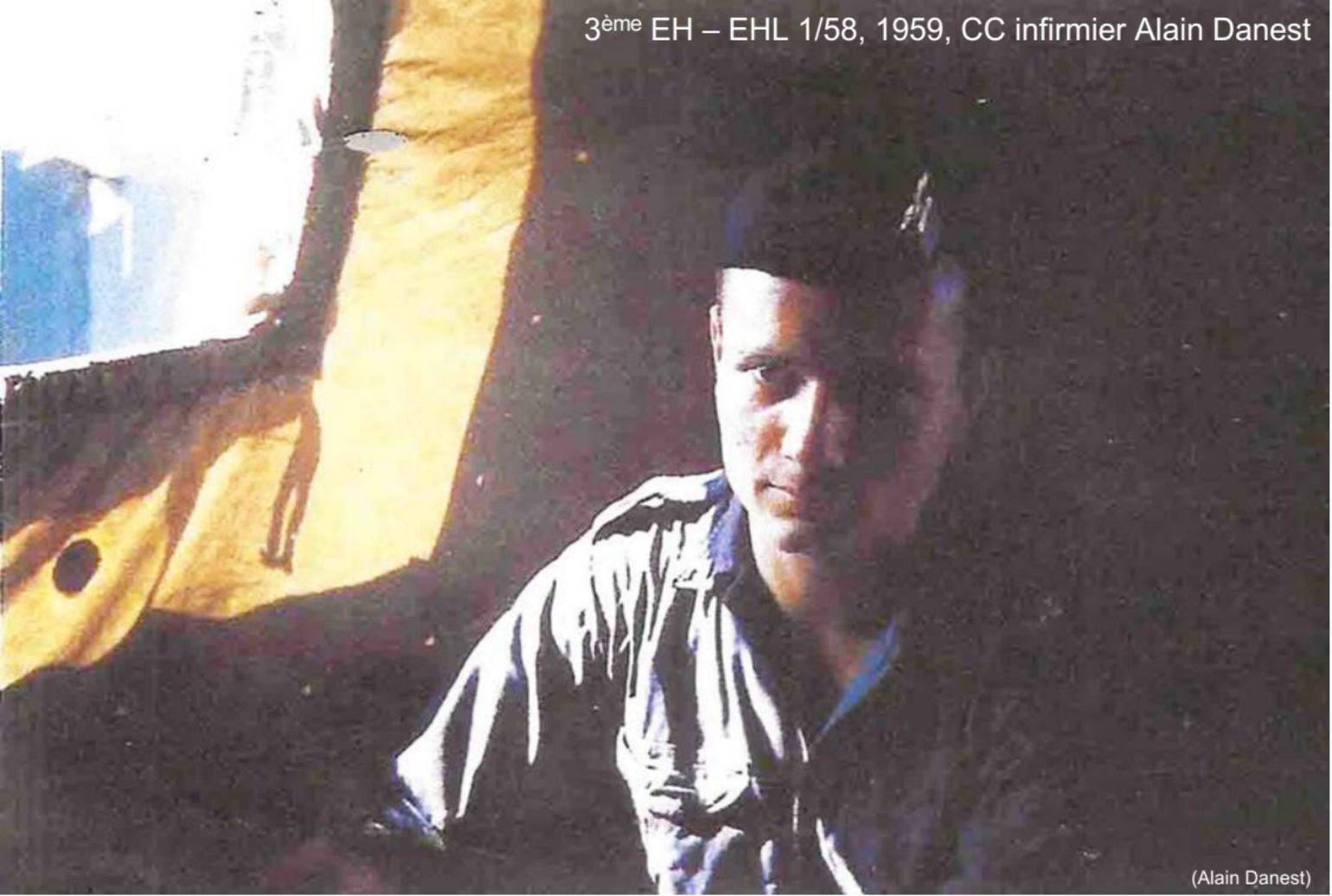
(Claude Mourlanne)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34, Sgt Jean-Claude Robertou



(Jean-Claude Robertou)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, 1959, CC infirmier Alain Danest



(Alain Danest)



FORMAT DU PAPIER :

MODÈLE N° 2

Hauteur.... 0,165m  
Largeur.... 0,105m

Instruction du 9 Juin 1963

(1) BA 1/140

(2) \_\_\_\_\_

**CARNET INDIVIDUEL  
DES SERVICES AÉRIENS**

du (2) C/C Infirmier DANEST Alain.

Le présent carnet contenant Cinquante feuillets

a été coté et paraphé par nous (1) Coblec

GRANDVOYNET et le BA 140.

ARR 746V 23 JUIL 1960 1960

Su oche

Le Capitaine FREDUILLE

Cdt. la 1<sup>ère</sup> S.F. de D.A. 01/140

(1) Formation.

(2) Élément auquel appartient le titulaire.

(3) Grade, nom et fonctions du titulaire.

(4) Nombre de feuillets en usage.

(5) Grade et fonctions du commandant de formation.



L'AVIATION 10-2049-0-1-1958

Date.	Fonction à bord.	Grade, nom et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers.	Type et numéro de l'avion.	Altitude maxima.
<b>ANNEE 1959</b>				
26.9.59	Infirmer	Sgt Ruffel	H 34 A N° 579	
1.10.59	"	Sgt Gourques	H. 34 A. N° 695	
1.10.59	"	Sgt Ruffel	H. 34 A N° 615	
7.10.59	"	Lt Bulbit	H. 34 A N° 615	
10.10.59	"	Cno Coutant	H. 34 A N° 447	
11.10.59	"	Cno Coutant	H. 34 A N° 447	
13.10.59	"	Cno Coutant	H. 34 A. N° 266	
18.10.59	"	Sgt Serent	H. 34 A N° 1119	
19.10.59	"	Sgt Serent	H. 34 A N° 1119	
19.10.59	"	Sgt Serent	H. 34 A N° 1119	
20.10.59	"	Sgt Serent	H. 34 A N° 1119	
25.10.59	"	Cno Coutant	H. 34 A N° 1119	
27.10.59	"	Cw Coutant	H. 34 A N° 54	
31.10.59	"	Lt Candau	H. 34 A N° 53	

Distance et nombre d'atterrissages.	Durée.	Nature du service aérien.	Observations.
<b>1960</b>			
3	1 <sup>h</sup> 40	Opéra Mameli	Exc. Sab. de nuit
3	1 <sup>h</sup> 05	Opéra Dupuy	id
3	1 <sup>h</sup> 05	Opéra Dupuy	id
3	1 <sup>h</sup> 25	id	id
4	2 <sup>h</sup> 30	Mission C 2180	id
1	0 <sup>h</sup> 45	id	de Jour
3	1 <sup>h</sup> 30	Mission C 212	de Nuit
5	3 <sup>h</sup> 05	Tout. Mameli.	id
3	3 <sup>h</sup> 10	Opéra Dupuy.	id
4	2 <sup>h</sup> 45	Opéra Dupuy.	id
1	1 <sup>h</sup> 20	Mission C 2303	id
3	1 <sup>h</sup> 40	Mission C 2360	don't 1 heure de nuit
3	1 <sup>h</sup> 45	Mission C 2410	de nuit
3	1 <sup>h</sup> 05	Opéra Miliana Dupuy	de Jour

45

Date.	Fonction à bord.	Grade, nom et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers.	Type et numéro de l'avion.	Altitude maxima.
3.11.59	Infirmier	Cne Coutant	H.34A N°54	
5.11.59	"	Cne Coutant	H.34A N°53	
6.11.59	"	Cne Coutant	H.34A N°602	
7.11.59	"	Cne Coutant	H.34A N°53	
9.11.59	"	Cne Coutant	H.34A N°602	
9.11.59	"	Cne Coutant	H.34A N°602	
9.11.59	"	Cne Coutant	H.34A N°53	
9.11.59	"	Cne Coutant	H.34A N°53	

Arrête le présent carnet de vol  
heures quinze minutes de vol  
de vol de nuit au 1<sup>er</sup> Juin

Distance et nombre d'atterrissages.	Durée.	Nature du service aérien.	Observations.
3	1 <sup>h</sup> 50	Troisfond - Jazay Orléansville	<u>de nuit</u>
1	1 <sup>h</sup> 00	Mission C.2069	<u>id</u>
3	1 <sup>h</sup> 30	Mission C.2079	<u>id</u>
3	3 <sup>h</sup> 25	Mission C.2099	<u>id</u>
3	1 <sup>h</sup> 15	Mission C.2126	<u>id</u>
3	1 <sup>h</sup> 15	Mission C.2126	de Jour
3	2 <sup>h</sup> 00	Mission C.2119	de Jour
3	1 <sup>h</sup> 40	Mission C.2128	<u>de nuit</u>

au total je tiens de trente heures  
dont trente trois heures trente minutes  
1960.

67

**Commandant GUIOMAR**  
Chef d'Etat Major



1575. — DEP. GUERRE-SAVOIRERIE ET C<sup>o</sup>, 31-3271. — PARIS, LANGRES, NANCY. — 10 3048 B.

Sous les pales du Siko

Le blessé trouvait toujours une place

Il avait 20 ans, et déjà la balle avait laissé sa trace

Trop jeune était la vie pour laisser sa place,

L'espoir devenait plus fort que la peur

La mort attendrait, ce n'était plus son heure,

Mais, pour elle, il serait toujours trop tôt.

J'accompagnais un petit berger dans le ciel

L'abdomen rafalé, de la vie il était mendiant

Devenu grand frère de ce petit musulman,

Nous étions tous les deux, la main la main,

Dans un voyage sans lendemain,

Envolés vers cet arc – en – ciel

Qui guidait les pales du Siko

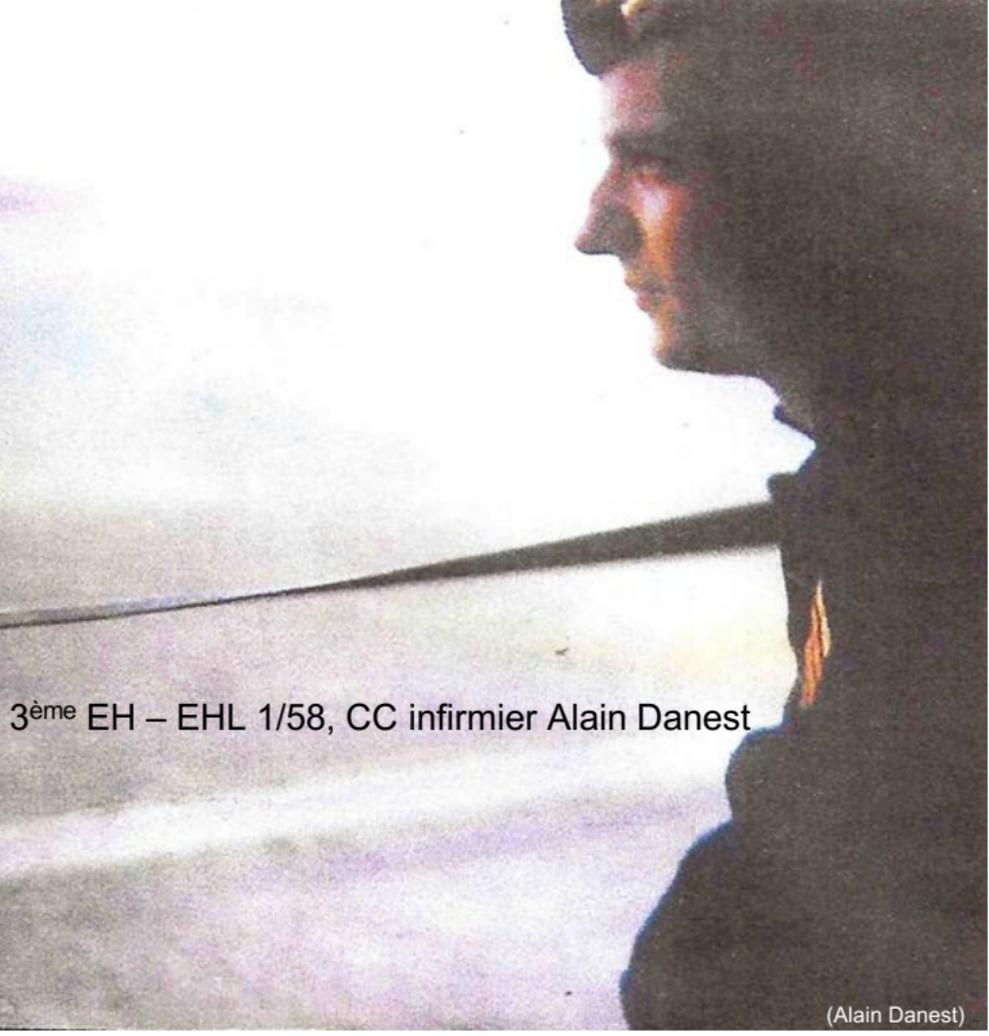
Miliana, 31 Octobre 1959

Alain Danest, infirmier dans l'armée de l'air

DIH dans l'OUARSENIS

D.Z de DUPERRE

Automne 1959



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, CC infirmier Alain Danest

(Alain Danest)

EH 3 – EHL 1/58, hélitreuilage d'un H-34 abattu le 14 mai 1960 à Molière (impact dans un cylindre)



(Etienne Simon)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34 sortant de révision à l'AIA de Blida en 1960



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34 sortant de révision à l'AIA de Blida en 1960



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34 à l'AIA de Blida en 1960



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34



(Hervé Dupont)

3ème EH – EHL 1/58, H-34, septembre 1958 à Aïn-Dalia



(Michel Vanrapenbusch)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34, août 1958, opération dans la région de Damiette, aérodrome de Berrouaghia



(Michel Vanrapenbusch)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34, août 1958, opération dans la région de Damiette, aérodrome de Berrouaghia



(Michel Vanrapenbusch)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34, août 1958, héliportage du Commando de l'Air 30/541 dans la région de Damiette



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34, août 1958, héliportage du Commando de l'Air 30/541 dans la région de Damiette





3ème EH FHL 1/58, H-34, août 1958, héliportage du Commando de l'Air 30/541 dans la région de Damiette. Il subsiste des traces de l'ancienne cocarde sur le nez

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34, août 1958, héliportage du Commando de l'Air 30/541 dans la région de Damiette



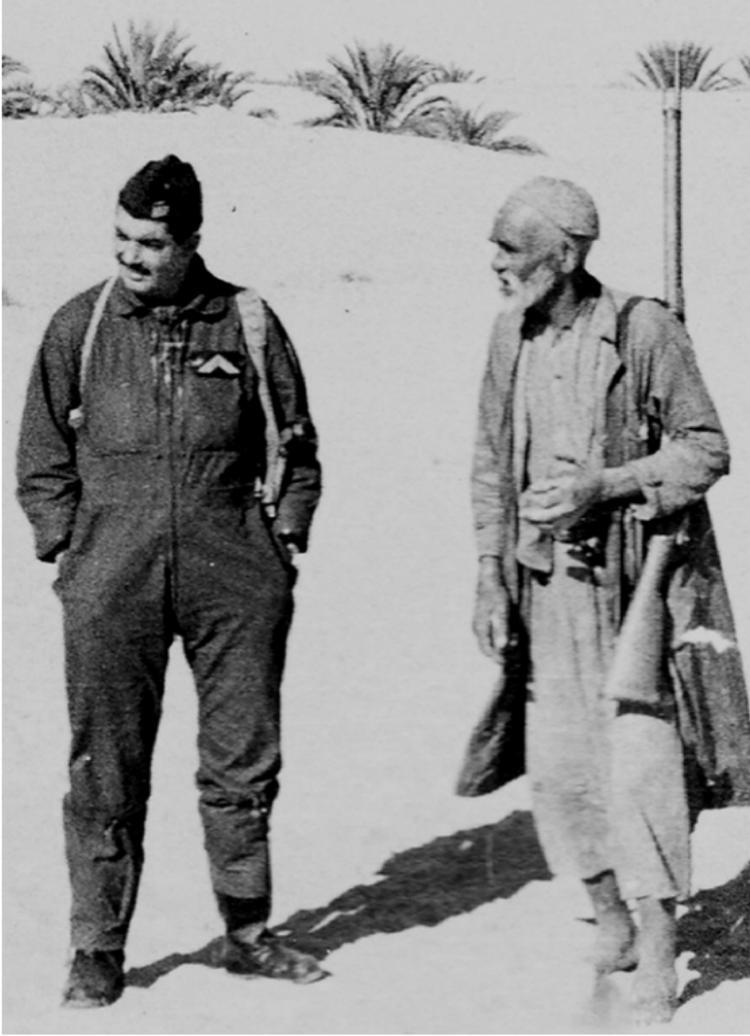
3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, Sgt Jacques Borne, à droite, tireur



(Jacques Borne)



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, Sgt Jacques Borne et un villageois d'un village en autodéfense

## **Le choix des cartes, visite à Roland Glavany Orléansville, le 27 juillet 1960, par Bernard Mahaut**

*Décollage en solo pour une mission fret. Je suis premier pilote depuis deux mois et demi. En tant que premier pilote on ne partait sans biscuits : combinaison de vol avec un tas de trucs dans les poches, casque avec l'attirail radio et les gants de vol, obligatoires, surtout si on ne voulait pas se brûler la main gauche au contact du collectif en été. Ensuite, le pistolet MAC 50 dans son holster, la carabine US et surtout, en mission individuelle, le sac à cartes, sacoche en toile contenant les cartes au 1/200 000<sup>ème</sup> et surtout au 1/50 000<sup>ème</sup>, rangées dans un ordre précis que l'on confiait aux bons soins du mécano en bas dans le cargo.*

*Or donc, cap sur le PC ops installé sous des tentes dans la nature dans le secteur Ouarsenis-Molière. Je suis content et détendu car, qui c'est l'chef de la grosse bête, c'est moi, pas de leader, de moniteur, etc. Seul maître à bord comme disent les marins, qui ne font rien comme tout le monde, par exemple ils n'ont pas de Pirate mais des Rameur canon, pas de H-34 non plus, mais des HSS.*

*Finale sur la DZ d'emport, non loin des tentes, sous le regard d'un commandant de l'armée de l'Air (PCA), souriant, sans doute content de voir arriver une machine volante de sa confrérie dans ce coin perdu.*

*Chargement du fret (1 200 kg de ravitaillement et munitions plus quatre pax) donc deux rotations à prévoir. Décollage, après un coup d'œil à la 1/500 000 de service, pour estimation du cap et temps de vol. Après environ 10 minutes de vol, coup d'interphone au mécano : Passe moi la 50 000 xyz - OK, puis le silence, silence qui s'éternise, et la réponse arrive : J'la trouve pas ! Voilà qui est très ennuyeux, car les commandos à ravitailler sont en opération dans la nature, donc difficile à repérer. Je réalise alors que, cap à l'ouest, je ne suis plus dans la zone d'action de la 3<sup>ème</sup> EH, mais dans celle de la 2<sup>ème</sup> EH d'Oran ! Donc, conclusion, je n'ai pas en dotation les cartes du secteur.*

*Bon, je vais essayer à la 500 000<sup>ème</sup>. Mais je dois bientôt me rendre à l'évidence que c'est impossible. Plus qu'une solution : retourner au PC trouver la bonne carte. On ne va pas avoir l'air c., surtout moi, le chef ! Re-finale sur le PC sous le regard étonné du commandant Air. Je m'attends donc à une éventuelle remontée de bretelles : Euh...hum !...vous n'avez pas la 50 000 du coin Mon Commandant ? Ressortant de sous sa tente, c'est en souriant et sans commentaires qu'il me la donne, sympa non ? Mission accomplie, je n'oublie pas de lui restituer sa carte et il nous regarde repartir, toujours souriant.*

*J'apprendrai, de retour à la Base, qu'il s'agissait du commandant Roland Glavany, pilote d'essai dans le civil. Un type vraiment sympa, dont l'accueil amical dans ces circonstances ne s'est jamais effacé de ma mémoire.*

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34, 1960



(Jacques Borne)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34, 1960



(Jacques Borne)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34 à Batna en 1960



En remplissant des deux missions avec un total mépris du danger et un calme imperturbable le Lieutenant GUIZOL a fait l'admiration des légionnaires et s'est acquis leur profonde reconnaissance. Il a, en effet, fermement contribué à sauver la vie des quatorze blessés qu'il a évacués.

Je vous demande de bien vouloir porter ces faits à la connaissance des autorités supérieures afin que le Lieutenant GUIZOL et son équipage (A/C FABRE, Sgt LIR, Sergent ROUX, Sgt ANDRE, Sgt FERRI) reçoivent la récompense qu'ils méritent.

↓ Gire → Pilote ↓

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, 10 février 1961, evasan du Lt pilote Guizol et du médecin aspirant Jean Massière

conforme pour information à

Signé : Illisible.

Monsieur le Commandant de l'escadron d'hélicoptère n° 3

REGANIA - SP 87 854/D -

Escadron Hélicoptère Lando 1/58

10/2/61 Pilote: 3e Gire se pose à 28<sup>h</sup>45 en RX 51 (Bani McLeod)  
H74 255

UNITÉ: EH3 1/58 ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS 8090 07 303  
Période du 10.2 au 10.2 1961  
Concernant (1) Aviation 9<sup>e</sup> Massière  
N° du manifeste: 52254 établi par l'escadron EH3

DATE	FONCTION à bord	TYPE et numéro de l'appareil	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (1)	NOMBRE d'heures de vol	DURÉE (2)	
					total	en vol
10.2.61	Pilote	UH1H 255	RX 51 BANI McLEOD	2		20 00
/						

Axéris au total de (en lettres) Deux Heures heures de vol  
dont (en lettres) Deux Heures heures de vol en vol  
Le Commandant de (unité) C. Lalleu  
Par délégué, le Commandant l'unité:  
Rien en grade: S/P GIRE  
Signature: [Signature]



(Jean Massière)

UNITÉ : EH 2 ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

3000-07-20

Période du 1.4.61 au 2.4.61 1961

Concernant (1) off. Ayl. MASSIERE

N° du manifeste : ..... établi par l'escale d. Datum

RX 43  
RX 51  
RX 92  
RX 23

J. Z. 758031. (2)

DATE	FONCTION à BORD	TYPE et numéro de l'avion	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2)	NOMBRE D'ATTERRISSAGES	DURÉE (3)		
					ROUR	RUT	
1.4.61	Med.	434.103	EV5 E 2024	4		0130	
1.4.61	"	"	EV5 E 2033	2		0040	
2.4.61	"	"	EV5 E 2055	2		0045	
2.4.61	"	"	EV5 E 2057	3		0116	
<u>Debel. Mahmel</u>							

ARRÊTÉ au total de (en lettres) trois heures dix minutes de vol,  
dont (en lettres) trois heures dix minutes de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) .....  
Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : C. GUIROL  
Signature : [Signature]



(1) Nom, grade, unité. — (2) Nom des escales du voyage. — (3) Durée du voyage jour - nuit.

mission et l'ouest Fouda Guillard  
"Fouda Paqras"  
le 2/4/61

tués : 5 blessés : 26

23<sup>ème</sup> EH - EHL 2/23 - 3/23, 1<sup>er</sup>  
avril 1961, evasan du médecin  
aspirant Jean Massière

23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 à Guelma en 1961 et H-21 du GH 2 de l'ALAT



(Jean-Pierre Bolinder)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 *Pirate* à Guelma en 1961



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 *Pirate* dans la région de Bône en 1961



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, DIH de H-34 à Bou-Hamama



(Jean Reymond)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23 – Le 11 avril 1961, un H-34 arrive sur le lieu de l'accident où le T-28 du sergent André Noguès (EALA 3/9) est entré en collision avec un aigle de 3 mètres d'envergure en entraînant la mort du pilote



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23 – Le 11 avril 1961, un H-34 arrive sur le lieu de l'accident où le T-28 du sergent André Noguès (EALA 3/9)



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 à Oued-Hamimim, 1961



(Jean-Claude Maillot)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 *Pirate* à Oued-Hamimim, 1961



23<sup>ème</sup> FH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 à Oued-Hamimim, 1961



(Jean-Claude Maillot)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 à La Réghaïa, 1961



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 à Oued-Hamimim, 1961



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 *Pirate* à La Réghaia (armement côté gauche), 1961



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 à La Réghaïa, 1961



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, intervention d'un H-34 auprès d'une unité du Train en 1961



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 à Berrouaghia, janvier 1962



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 à Guelma, hiver 1961/62



(Gérard Godot)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 à Tizi-Ouzou, 1962



(Gérad Wittemer)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 région de Tizi-Ouzou, 1962



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 région de Tizi-Ouzou, 1962



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 région de Tizi-Ouzou, 1962



(Gérard Witteimer)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, H-34 *Pirate* à Djidjelli, 1962



EH 3 – EHL 1/58, récupération du H-34 accidenté le 6 février 1957 (SC Forge) dans la région de Bou-Saâda



EH 3 – EHL 1/58, dépannage d'un H-34 le 16 février 1957 dans la région de Bou-Saâda



EH 3 – EHL 1/58, héliportage d'un H-34 le 16 février 1957 à Fréha



3<sup>ème</sup> EH – Le 6 avril 1957, un H-34 de l'EHL 1/58 est abattu lors de l'hélicoptage de dix commandos sur la côte 889 à Mouzaïa-les-Mines avec l'équipage Lt Garnier, Sgt Lecoq et CC Robert. Les occupants sont indemnes.

Le 7 avril 1957, hélicoptage de l'équipe de protection puis récupération des pièces et des instruments et démontage du moteur



EH 3 – EHL 1/58, intervention sur le H-34 accidenté le 6 avril 1957 à Mouzaïa-les-Mines

Hélicoptère transport du moteur sous élingue, puis compactage de l'épave et incendie



EH 3 – EHL 1/58, 7 mars 1958, accident d'un H-34 à la ferme Germain à Mouzaïaville, l'équipage et les 11 passages sont indemnes



EH 3 – EHL 1/58, 7 mars 1958,  
ferme Germain à Mouzaïville



(Jacques Frachon)

3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, démontage d'un H-34 accidenté



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, le 1<sup>er</sup> RCP récupère le matériel d'un H-34 accidenté le 27 janvier 1959  
20 km au sud-ouest de Michelet (un blessé léger). Au centre, penché, le colonel Cousteau



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34 à Batna le 20 janvier 1960. Ce H-34 sera abattu par une arme automatique le 25 janvier 1960 dans la région d'Arris au cours d'une EVASAN, entraînant la mort du Cdt Tardy (commandant en second de la 23<sup>ème</sup> EH), du Sgt Maubourguet, du SC Lefranc et des deux passagers



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34 en panne de moteur dans le Constantinois (voir diapositive suivante)



(Philippe Sablon du Corail)



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34 en panne de moteur dans le Constantinois (voir diapositive suivante)



3<sup>ème</sup> EH – EHL 1/58, H-34  
en panne de moteur dans le  
Constantinois

3<sup>ème</sup> EH – le 3 février 1960, le Lieutenant Jean Latapie, de l'EALA 10/72, meurt en T-6 dans le massif du Babor après une collision en vol entre son aile et la poutre arrière d'un *Pirate* de l'EHL 1/58.

**Récit du lieutenant Mialhe :** *Après largage de la grenade fumigène, je remets les gaz. Un choc violent secoue le Pirate qui embarque vers la droite. j'aperçois alors un T-6 sur le dos qui explose au sol. Les deux tireurs du Pirate annoncent dans l'interphone qu'ils voient un énorme trou dans la queue.*

*Je signale par radio: "Pirate, je me crashe" Tout se déroule très vite. Puisqu'il n'y a plus de fonction anti-couple, il faut baisser le pas, c'est-à-dire supprimer le moteur et descendre en autorotation, pour annuler la vrille de l'appareil. J'aurais pu décider de rallier la vallée 1 000 mètres plus bas pour trouver une zone plane. Heureusement, la proximité de la montagne m'incite à rejoindre le sol immédiatement, car j'ignore encore que la queue du H 34 est coupée au niveau de la cocarde. Elle pend, retenue seulement par les deux petits câbles de commande du rotor anti-couple. Si elle venait à se détacher, le centrage dépasserait les limites avant et l'appareil piquerait comme un caillou.*

*L'équipage du Pirate est indemne : Lt Miahle, Sgt Pouliquen, CC Dumont et CC Navec.*



23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, accident d'un H-34



(Jean Gomanne)

23<sup>ème</sup> EH – EHL 2/23 - 3/23, le 25 juin 1962, le Lt pilote Paul Renaudin, le Sgt mécanicien Marcel Chesnais et l'Asp médecin Michel Bertholon décèdent dans l'écrasement d'un H-34 à La Réghaïa, de nuit et par temps de brouillard au retour de Maison-Blanche après une évacuation sanitaire. La convoyeuse Micheline Brunet est sérieusement blessée, le Sgt Pierre Mallet, copilote, est légèrement blessé



EXP. SP87854

DEST. BA. 113

23EH

SAINT-DIZIER

HAUTE-MARNE

CAISSE NO

POIDS

KG

VOLUME

0,5

M3

23<sup>ème</sup> EH – Juillet 1962, les hélicoptères sont rassemblés à La Réghaïa, environ 50 H-34 et 36 *Alouette II*



23<sup>ème</sup> EH – Juillet 1962, les hélicoptères sont rassemblés à La Réghaïa



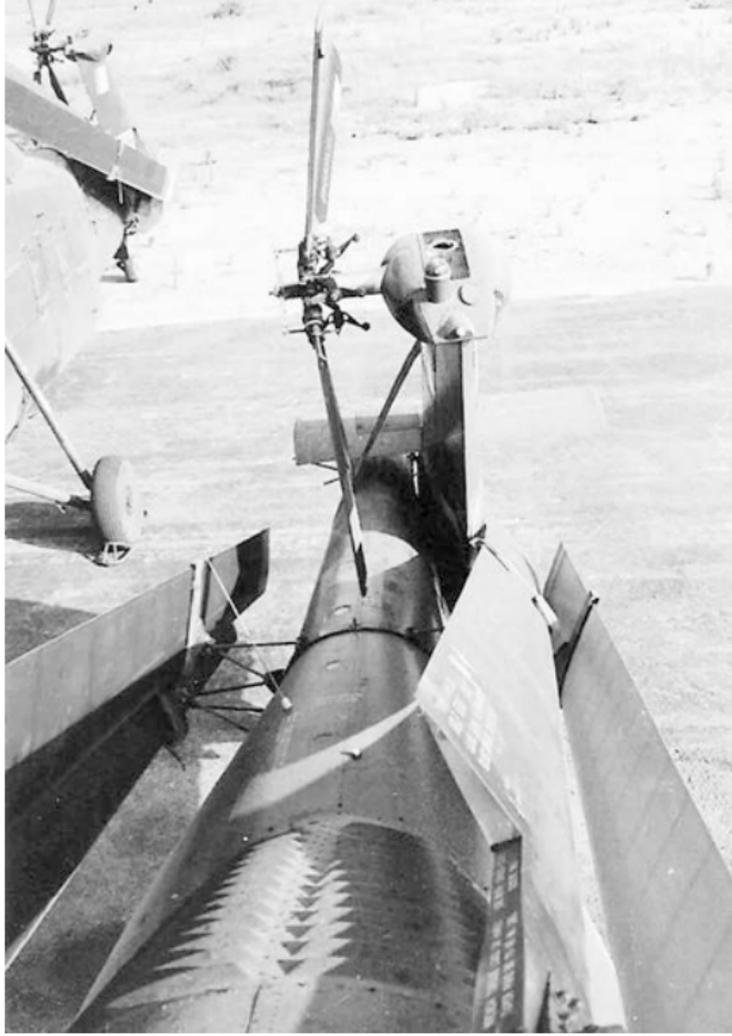
23<sup>ème</sup> EH – Juillet 1962, les hélicoptères sont rassemblés à La Réghaïa



23<sup>ème</sup> EH – Juillet 1962, les hélicoptères sont rassemblés à La Réghaïa



23<sup>ème</sup> EH – Juillet 1962, H-34 à La Réghaïa



(Emmanuel Froidevaux)

23<sup>ème</sup> EH – Juillet 1962, les hélicoptères sont rassemblés à La Réghaïa





(Jean-Paul Meal)

23<sup>ème</sup> EH – Les H-34 à La Réghaïa en juillet 1962



(Jean-Claude Robertou)

23<sup>ème</sup> EH – Appontage sur le *Lafayette* en rade d'Alger, les 27 et 28 juillet 1962, premier voyage vers Toulon



23<sup>ème</sup> EH – Appontage sur le *Lafayette* en rade d'Alger, les 27 et 28 juillet 1962



23<sup>ème</sup> EH – Appontage sur le *Lafayette* en rade d'Alger, les 27 et 28 juillet 1962



23<sup>ème</sup> EH – Appontage sur le *Lafayette* en rade d'Alger, les 27 et 28 juillet 1962



23<sup>ème</sup> EH – Appontage sur le *Lafayette* en rade d'Alger, les 27 et 28 juillet 1962



23<sup>ème</sup> EH – H-34 et HSS-1 sur le *Lafayette* qui arrivera à Toulon le 29 juillet 1962



23<sup>ème</sup> EH – SGT Jean-Claude Robertou  
sur le *Lafayette* en juillet 1962



23<sup>ème</sup> EH – Le Lt Emmanuel Froidevaux sur le *Lafayette*



(Emmanuel Froidevaux)



(Joh Mariassouce)

23<sup>ème</sup> EH – H-34 sur le *Lafayette*. Les H-34 sont sur le pont et les *Alouette* dans le hangar.

Le *Lafayette* est le seul porte-avions utilisé pour transporter les hélicoptères au départ d'Alger ou de Mers-el-Kébir vers Toulon. Il transporte en tout 176 hélicoptères de l'armée de l'Air, de l'ALAT et de la Marine entre juillet et novembre 1962.