

Seconde commande de Vertol H-21C

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

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

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

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



Une nouvelle dérive fait aussi son apparition à compter du FR51.
FR 01 à FR50 **FR51 à FR108**



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

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

FR51 C197
56-2035

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

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

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

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



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



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



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



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



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

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



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

FR53 C199

56-2037

marché n° 6327/56

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

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

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

15/07/57 **GH N°2** **BEG**

../../59 **EA.ALAT** **AT**

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

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

10/11/60 **GH N°2** **BEG**

30/01/63 **14° GALAT** **BEG**

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

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

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

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

../../63 **ES.ALAT** 15/11/63 OMP **BAM**

17/01/64 **EA.ALAT** 19/12/63 OMP

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

17/05/68 réformé avec 1904 heures de vol

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



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



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



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

FR54 C200

56-2038

marché n° 6327/56

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

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

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

15/07/57

GH N°2

BEH

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

../../59 674^e CRALAT

VP 600 heures

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

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

03/09/59 réformé avec heures de vol



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



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



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

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



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



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



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



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



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



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



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



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

FR56 C202

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

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



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



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



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

FR57	C203	marché n° 6327/56	
56-2041	01/10/57	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)	
	08/11/57	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/11/57	GH N°2	BEK
	05/05/58	Accidenté au cours d'un transport de commandos, le train arrière droit	
<i>s'affaisse et se détache. Le pilote ramène l'appareil, mais, à court d'essence, il est obligé de se</i>			
<i>poser sur le flanc droit. Reversé au 4^e échelon de l'AIA.</i>			
	05/05/58	AIA Maison Blanche	4 ^e échelon
	23/12/58	GH N°2	BEK
	28/09/60	IRAN AIA Maison Blanche	
	30/12/60	GH N°2	BEK
	29/03/62	AIA Maison Blanche	4 ^e échelon
	../../..	GH N°2	BEK
	31/02/63	14^e GALAT	BEK
	../02/63	retour métropole pour IRAN via SBA, Oran, Valencia et Perpignan	
	14/12/62	Versailles	
	24/03/64	GALAT 15 24/03/64 OMP	AAV
	26/08/65	MC Montauban 06/05/65 OMP	stockage
	26/10/65	ERGM Montauban	chantier radio
	15/12/65	MC Montauban	stockage
	15/03/66	3^e GALAT 12/03/66 OMP	ARK
	15/03/66	ERM Valence	version 8 radio
	15/04/66	3^e GALAT	ARK
	18/04/66	ERGM Bruz	échange G%P
	24/05/66	3^e GALAT	ARK
	17/02/67	ERGM Bruz	VP 300 + échange GMP
	10/04/67	3^e GALAT 19/04/67 OMP	ARO
	11/01/68	accidenté à Rennes-Saint Jacques dix minutes après le décollage, l'équipage	
<i>perçoit deux ratés moteur, le dérèglement de l'indicateur de température carburateur ainsi qu'une baisse</i>			
<i>de puissance. Le moniteur décide alors de rentrer au terrain et se présente en dernier virage</i>			
<i>lorsqu'apparaît une épaisse fumée noire. Les paramètres étant corrects, le pilote pose normalement</i>			
<i>l'appareil. Un début d'incendie dans le pot d'échappement gauche est jugulé par l'équipage avec</i>			
<i>l'extincteur de bord. Bilan : tête de piston 8^e cylindre percée.</i>			
	11/01/68	ERGM Bruz	rapatriement + attente
	15/01/68	ERGM Bruz	échange GMP suite destruction
	14/02/68	3^e GALAT	ARO
	20/02/68	6^e GALAT	ARO mise à dispo 6e GALAT
	01/04/68	3^e GALAT	ARO
	../../68	ERGM Bruz 18/09/68 OMP	attente
	16/10/68	MC Montauban 25/09/68 OMP	moteur depose 23/06/69
	01/07/69	retiré situation mensuelle	
	18/03/70	réformé avec 1001 heures de vol	
	09/01/71	DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban	
<i>de l'appareil au 8^e RPIMa à Castres</i>			



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



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

FR58 C204

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



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



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



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



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

FR59 C205

56-2043 01/10/57 marché n° 6327/56
08/11/57 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)
08/11/57 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 BEM
15/09/60 IRAN
02/12/60 GH N°2 BEM
../../60 GH N°2 AAS
01/02/63 14^e GALAT AAS
29/06/63 accidenté en Algérie au Djebel Murdjadjo. Au cours d'une mission ops. de transport de commandos, le pilote tente, sans y parvenir, d'afficher 2700 tr/min pour atterrir. Jugeant que l'appareil s'enfoncé dangereusement il se dirige en virant vers une clairière en contrebas. Durant ce virage, le rotor arrière et la dérive gauche heurtent les arbres mais l'équipage réussit à poser la machine sur ses roues.
03/07/63 accidenté
26/08/63 réformé avec heures de vol



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

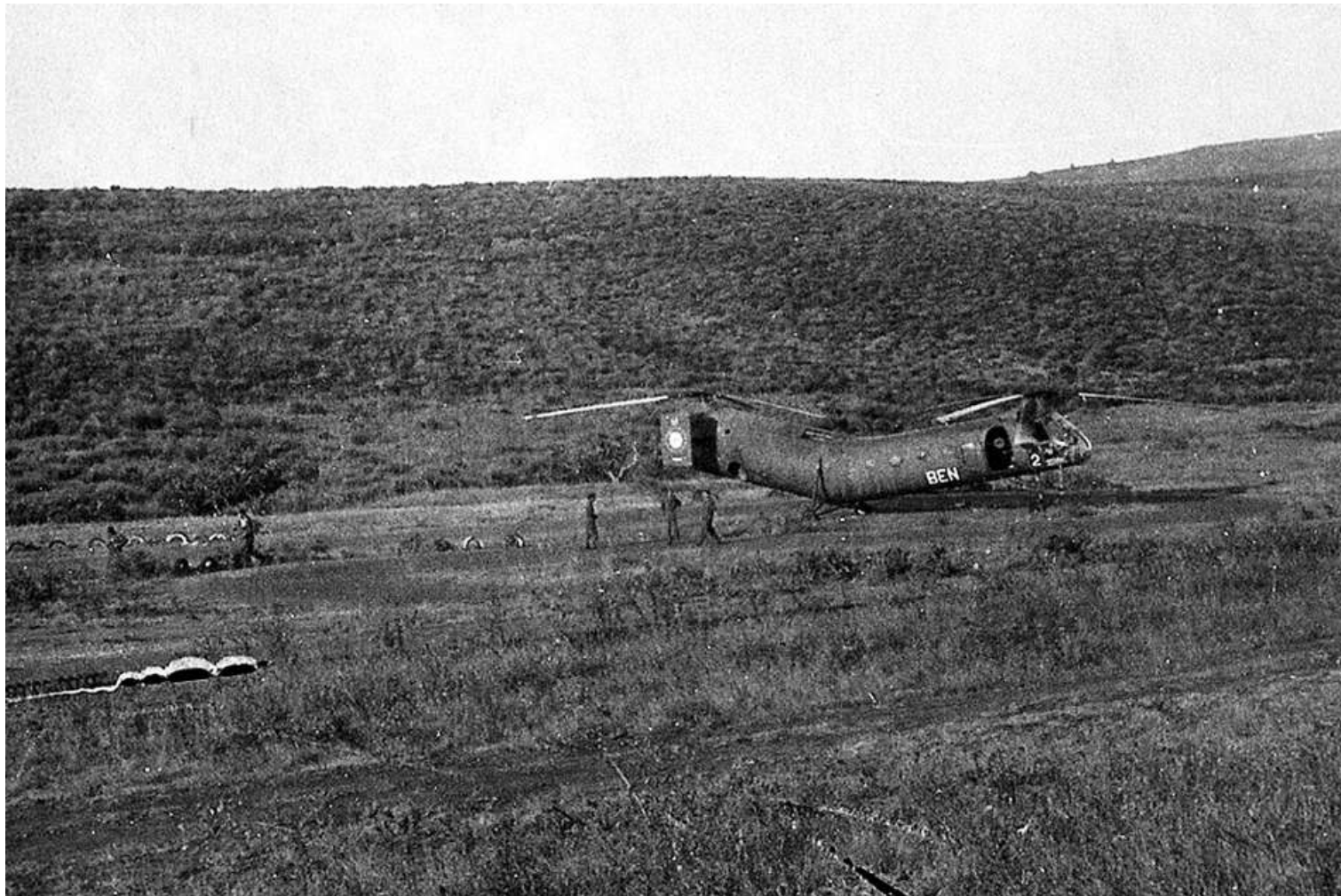


FR59/BEM du GH N°2, le 1^{er} janvier 1960, à Sétif (photo Bernard Chenel).

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



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



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

FR61 C207

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



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

FR62 C208

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



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



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

FR63 C209

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



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



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



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



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

FR64 C210

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



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



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



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

FR65 C211

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



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



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



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



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

FR66 C212

56-2050

01/10/57

08/11/57

08/11/57

16/05/61

25/10/61

marché n° 6327/56

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

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

GH N°2

BET

accidenté

réformé avec heures de vol



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



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

FR67	C213	marché n° 6327/56	
56-2051	01/10/57	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°239)	
	08/11/57	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/11/57	GH N°2	BEW
	03/04/60	accidenté. Au retour d'une mission de nuit, l'appareil se range sur le parking	
au moteur. Jeu de pales		arrière détérioré par suite d'un engrenage de nuit avec le FR85.	
	13/05/60	GH N°2	BEW
	05/04/61	IRAN AIA Maison Blanche avec 935 heures	
	27/07/61	GH N°2	BEW
	../../62	GH N°2	AAV
	31/01/63	14^e GALAT	AAV
	../01/64	retour métropole pour IRAN via Oran, Valencia et Perpignan	
	10/01/64	GALAT 15	mutation administrative non eddectueée
	11/01/64	ERM Versailles	attente IRAN
	20/01/64	IRAN Héli Service Marignane avec 581 heures	
	08/06/64	MC Montauban 09/06/64 OMP	stockage
	20/11/64	GALAT 14 16/10/64 OMP	
	01/02/65	ERGM Bruz	application FR 1584 B
	22/04/65	GALAT 14	
	02/05/66	ERM Valence	version 8 radio
	17/05/66	GALAT 14	
	27/06/66	ERGM Bruz	échange GMP + réparations
	01/08/66	GALAT 14	
	03/04/67	ERGM Bruz 17/03/67 OMP	VP 300
	03/05/67	MC Bruz 23/05/67 OMP	stockage
	24/07/67	3^e GALAT 05/07/67 OMP	
	01/12/67	retiré situation mensuelle	
	27/12/68	ERGM Bruz	attente élimination
	15/01/69	MC Montauban 20/11/68 OMP	attente élimination
	25/03/70	réformé avec 599 heures de vol	



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



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



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

FR68 C214

56-2052

01/10/57
08/11/57
08/11/57
15/05/61
05/09/61
01/02/63
01/08/63
11/01/64

marché n° 6327/56

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

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

GH N°2

BEX

IRAN

GH N°2

BEX

14° GALAT

accidenté à Sidi-bel-Abbès.

réformé avec heures de vol



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

FR69 C215

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



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



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



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

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



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



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



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

FR71 C217

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



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



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

FR72 C218

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



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

FR73	C219	marché n° 6327/56	
56-2057	15/04/58	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)	
	09/06/58	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	09/06/58	GH N°2	AAC
	04/10/58	accidenté au cours d'un posé de commandos sur une DZ, le train principal est arraché par un rocher. Remis en état par le 3 ^e échelon. Remis en service le 6 janvier 1959.	
	04/10/58		3 ^e échelon après accident
	06/01/59	GH N°2	AAC
	24/06/60	IRAN AIA Maison-Blanche avec 603 heures	
	18/11/60	GH N°2	AAC
		GH N°2/EHR	
	08/01/63	retour métropole pour IRAN via SBA, Oran, Valencia et Perpignan	
	../01/63	ERM Versailles 17/01/63 OMP	attente IRAN
	30/01/63	IRAN Héli-Service Marignane avec 595 heures	
	05/06/63	accidenté au quartier du Valat aux Milles.	
	26/06/63	ESAM 05/07/63 OMP	MDL
	20/03/64	ERM Versailles	échange GMP, VP, réparations radio
	10/07/64	ESAM	MDL
	28/07/64	ESAM Bourges	VP 100
	01/09/64	ESAM	MDL
	30/09/64	ESAM Bourges	échange booster pump et pales
	21/11/64	ESAM	MDL
	08/07/65	ESAM Bourges	VP 200
	14/09/65	ESAM	MDL
	16/09/65	ERM Valence 03/08/65 OMP	attente stockage
	30/11/65	ERM Valence 05/11/65 OMP	stockage
	17/05/68	réformé avec 329 heures de vol	
	17/05/68	vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)	



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



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



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



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

FR74 C220

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



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



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



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

FR75 C221

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



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



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



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

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



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



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



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

FR77 C223

56-2061

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

marché n° 6327/56

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

GH N°2

AAI

rapatriement + attente
4^e échelon à 847 heures

GH N°2

AAI

14^e GALAT

AAI

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

GALAT 15

AAO mutation administrative non effective

ERM Versailles 11/01/64 OMP

attente IRAN

IRAN Hélic Service Marignane avec 608 heures

GALAT 15 21/05/64 OMP

AAO

vol Valence Rennes en 6 heures 05

GALAT 14

AAO

ERGM Bruz 18/05/66 OMP

VP 300

MC Montauban 05/08/66 OMP

stockage

3^e GALAT 01/10/67 OMP

attene elimination 27/03/69

ERGM Bruz 08/02/69 OMP

réformé avec 595 heures de vol

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

de l'appareil à l'EAT à Tours



FR77/AAI du GH N°2 (photo Max Polge).



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



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

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



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

FR79 C225

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

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

23/07/58 **GH N°2** **AAM**

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

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

../../62 réformé avec heures de vol



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

FR80 C226

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



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



674^e CRALAT