

Seconde commande de Vertol H-21C (suite)

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

FR81 C227 marché n° 6327/56

56-2065 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** **BEC**

09/01/61 accidenté à Batna en Algérie. En finale d'autorotation pendant un vol de contrôle, suite à un cabré trop prononcé, le cône de queue heurte le sol.

20/01/61 AIA Maison Blanche 4^e échelon après accident

23/03/61 **GH N°2** **BEC**

08/06/61 IRAN avec 818 heures

22/09/61 **GH N°2** **BEC**

20/12/61 accidenté à Millesimo en Algérie. En départ pour une Evasan de nuit et le réchauffage terminé, le pilote engage la friction. Le régime GMP chute alors brutalement de 800 tr/min tandis que simultanément le cyclique part violemment vers l'avant accompagné d'un claquement sec. A cause d'une visite pré vol incomplète, la bonnette de pale avant jaune est restée en place, conduisant à la casse de la pale.

12/01/62 674 CRALAT

05/02/62 accidenté au nord de Lamy

31/01/63 **14^e GALAT** **BEC**

01/05/64 port de Meknès attente embarquement

03/05/64 retour métropole à Marseille par cargo "Ville de Marseille"

03/05/64 **14^e GALAT** **ARA**

01/06/64 **GALAT 14** **ARA**

19/10/64 ERGM Bruz VP 100

04/02/65 **GALAT 14** **ARL**

29/06/65 ERGM Montauban 05/06/65 OMP attente IRAN

30/06/65 IRAN SNCASO Marignane avec 572 heures

24/11/65 MC Montauban stockage

..10/66 **3^e GALAT 18/10/66 OMP** **AAR**

01/06/67 accidenté à Landivisiau. Stationné sur un parking en pente, l'appareil est heurté par une grue Griffet appartenant à la Base Aéronavale. L'impact provoque de sérieux dégâts à la partie avant droite.

02/06/67 ERGM Bruz 3^e échelon réparation poste de pilotage après accident

28/07/67 **3^e GALAT**

27/12/67 **6^e GALAT** détaché

01/04/68 **3^e GALAT**

31/05/68 ERGM Bruz 25/04/68 OMP VP 300

10/09/68 ERGM Bruz attente livraison

08/10/68 **3^e GALAT 19/09/68 OMP**

04/06/70 MC Montauban 19/05/70 OMP

04/10/71 perte définitive

05/09/72 réformé avec 1050 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 Canjuers

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



FR81/BEC lors d'un transport en sling (photo X, collection Emmanuel Bosc).



Parking du GH N°2 à Sétif en 1961, au premier plan, le FR81/BEC (photo Louis Jaccon).

FR82 C228

56-2066

15/04/58

09/06/58

09/06/58

../12/60

01/03/61

../.. /61

06/08/61

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"

essais avec des filtres à sable du 30 octobre au 8 novembre 1958

GH N°2

AVY

GH N°2

AAY

IRAN

GH N°2

BEU

accidenté en RY86 G80, département de Constantine, lors d'une mission de transport de fret, ayant à poser du matériel sur une corniche rocheuse à mi-pente d'un djebel où seul le posé d'une roue est possible, le pilote se présente en stationnaire. L'appareil se pose exactement à l'endroit prévu mais un personnel au sol fait signe au pilote de se déplacer légèrement. Au cours de la manœuvre les pales arrière touchent la paroi et éclatent. L'appareil, déséquilibré, s'abat brutalement et dévale la pente. La partie avant s'empale sur un rocher, provoquant la rupture de l'appareil, la partie arrière s'arrête contre un arbre 25m plus bas. L'équipage est gravement blessé. Un passager, le maréchal des logis Duriet René est tué.

26/08/61 réformé avec heures de vol



FR82 Arrivée à Alger, le 9 juin 1958, à bord du transport d'aviation "Dixmude" (photo Didier Faure).



FR82/AVY du GH N°2, en 1958/1959 (photo Jean de Lapersonne).



FR82/AVY du GH n°2 dans le Constantinois, en 1958/1959 (photo X, collection Jean-Pierre Ulrich).



FR82/AVY du GH N°2, dans la cour du bordj de Fort-Flatters, en 1959 (photo Claude Loustau).



FR82/BEU du GH N°2 en 1961 (photo Jean de Lapersonne).



FR82/BEU accidenté le 6 août 1961 (photo Jean Gomanne).



FR82/BEU, en août 1961. Transport vers Alger par les Portes de Fer, noter le N3400 sur la remorque (photo Pierre Tabart).

FR83 C229

56-2067 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 **AMW**
../../58 GH N°2 **AAV**
03/05/61 IRAN Hélicoptère Service avec 877 heures
02/06/61 GH N°2 **AAV**
08/06/62 4^e échelon
01/02/63 14^e GALAT **AAV**
../09/63 14^e GALAT **AAW**
10/01/64 675 CRALAT livraison 14^e GALAT
13/01/64 14^e GALAT **AAZ**
15/01/64 arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir
18/01/64 14^e GALAT **AAZ**
24/06/64 ERGM Montauban VP 300
07/09/64 **GALAT 15** 10/01/64 OMP **AAZ**
VP 100
AAZ
02/06/65 **GALAT 15**
30/08/65 **GALAT 14** 05/08/65 OMP
01/09/65 3^e GALAT
07/12/65 ERGM Bruz mise en condition IRAN
16/12/65 IRAN Hélicoptère Service Marignane avec 556 heures
12/07/66 MC Montauban 20/07/66 OMP stockage
18/05/67 40^e GALAT 19/04/67 OMP
20/06/68 ERGM Montauban attente + VP300 + échange GMP
27/09/68 MC Montauban stockage
27/05/69 CEV prêt CEV Istres
21/07/69 ERGM Montauban 14/04/71 OMP perte définitive 29/10/71
05/09/72 réformé avec 923 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 Sissonne



FR83/AMW du GH N°2, en 1958, en Algérie (photo X, collection Emmanuel Bosc).



FR83/AAV du GH N°2, en mars 1959, en Algérie (photo X, collection Patrice Gaubert).



FR83/VA (immatriculation incomplète) du GH N°2, à Millesimo entre mars 1960 et avril 1961 (photo André Nisi).



FR83/AAV du 14^e GALAT, La Réghaïa, en mars 1963. Embarquement de chasseurs alpins avec équipement neige pour le Djurdjura, vers Maillot (photo André Chauvière).



La FR83 vue sans immatriculation en juillet 1969 alors que la machine était prêtée au CEV d'Istres. On ignore à quelles expérimentations elle a servi. Il ne subsiste que la cocarde de dérive, à l'exclusion de tout autre attribut ou insigne d'unité, l'appareil étant sorti de stockage pour partir au CEV (photo X, collection Emmanuel Bosc).

FR84	C230	marché n° 6327/56	
56-2068	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	AMX
	../../58	GH N°2	BEU
	22/04/59	accidenté. Le Vertol n° FR75 survole une zone de largage et un parachute s'élève et heurte les pales du n° FR84 qui se couche.	
	22/04/59		rapatriement et attente 4 ^e échelon
	16/07/59	Héli Service	4 ^e échelon après accident
	29/07/60	GH N°2	BEU
	16/05/61	accidenté dans des circonstances inconnues. Les photographies permettent cependant de constater que le feu a pris dans le compartiment GMP et que la partie arrière du fuselage a été complètement détruite. La bache à huile a également entièrement brûlé, attisant encore l'incendie.	
	17/05/61		rapatriement et attente 4 ^e échelon
	08/11/61	IRAN Héli Service	4 ^e échelon après accident + IRAN
	02/10/62	GH N°2	BEV
	31/01/63	14^e GALAT	AAM
	20/03/63	14^e GALAT	AAM relève PHC/CEMO
	15/01/64	arrivée à Toulon à bord du porte-avions "Arromanches" venant de Mers-el-Kébir	
	16/01/64	GALAT 15	AAM
	07/04/64	ERGM Montauban	VP 300
	13/05/64	GALAT 15	AAM
	12/10/64	SVR GALAT 15	VP 100
	04/01/65	accidenté à Valence-Chabeuil lors d'un vol technique de sortie VP 100h SVR, il se produit une baisse de pression à la pompe carburant électrique. L'équipage décide alors de se poser en autorotation. En finale, le clignotant incendie s'allume et une flamme visible du sol apparait. Le pilote termine l'autorotation et les mécaniciens éteignent l'incendie ». La cause en était le non verrouillage du robinet vite-après de nombreux prélèvements d'essence durant la VP.	
	05/01/65	675 CRALAT 28/01/65 OMP	proposé réforme
	24/05/65	réformé avec 400 heures de vol	



La FR84 codée AMX vue avec un troupeau de Banane en 1958. Une fois de plus on constate l'immatriculation de H-21 dans la tranche AMx qui était normalement réservée aux Westland WS-55 du GH N°2. Il est à remarquer que cet état de fait n'est pas un cas isolé puisque les FR83 à 85 reçurent les immatriculations AMW à AMY (photo X, collection Emmanuel Bosc).

FR85	C231	marché n° 6327/56	
56-2069	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	AMY
	07/08/58	GH N°2	ARA
au moteur. Jeux de pales	03/04/60	accidenté. Au retour d'une mission de nuit, l'appareil se range sur le parking	
	09/05/60	avant et arrière hors service par suite d'un engrenage de nuit avec le FR67.	
	04/11/60	GH N°2	ARA
	21/02/61	IRAN avec 730 heure	
	12/09/62	GH N°2	ARA
	..../62	accidenté. A Arak.	
	31/01/63	GH N°2	ARA
	..../04/63	14° GALAT	ARA
	..../04/63	retour métropole pour IRAN par voie aérienne via Oran, Valencia et Perpignan	
	12/04/63	ERM Versailles 14/03/63 OMP	attente IRAN
	31/07/63	IRAN Hélic Service Marignane avec 598 heures	
	..../10/63	MC Montauban	stockage
	15/01/64	ES. ALAT 21/12/63 OMP	
	18/03/65	EA. ALAT 19/12/64 OMP	
	13/05/65	det 675 CRALAT	3 ^e échelon + échange pales
	26/08/65	EA. ALAT	
	17/05/68	ERM Valence 05/08/65 OMP	stockage
	17/05/68	réformé avec 205 heures de vol	
		vendu aux ferrailleurs par décision 115/ALAT DRM5J	
		pour la somme de 1 502 471 francs (7 497 330 en 1990)	



Exercice d'hélictreuillage avec le FR85/AMY du GH N°2, en 1958 en Algérie (photo collection Emmanuel Bosc).



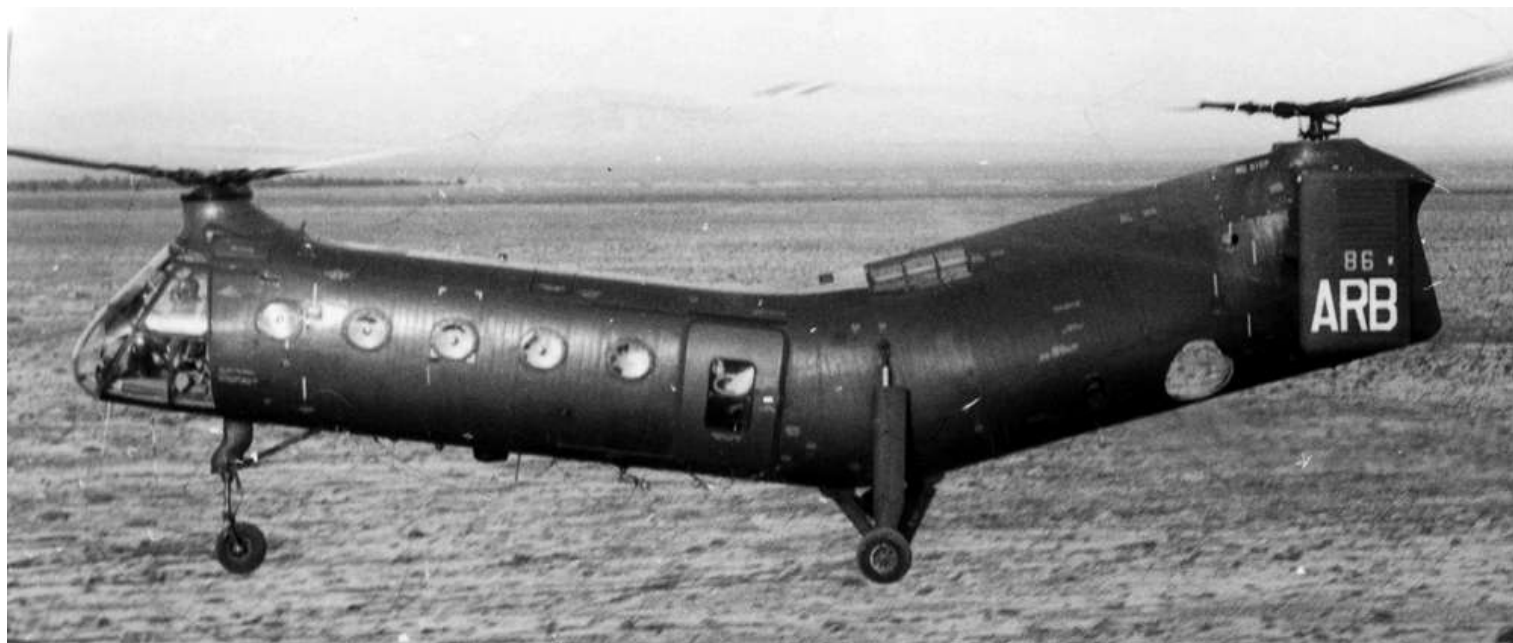
FR85/ARA du GH N°2 en 1960 (photo André Nisi).



FR85/ARA du GH N°2, avec la devise "Plutôt Mourir que Déshonorer" (photo Didier Faure).

FR86 C232

56-2070 15/04/58 marché n° 6327/56
09/06/58 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°134)
09/08/58 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
GH N°2 **ARB**
13/01/61 IRAN avec 914 heures
29/04/61 **GH N°2** **ARB**
31/01/63 **14° GALAT** **ARB**
../03/63 retour métropole via Oran, Valencia, Perpignan et Bourges
../03/63 **GE.ALAT** 07/03/63 OMP
../03/64 ERM Versailles 14/03/64 OMP attente IEAN
31/03/64 IRAN Hélic Service Marignane avec 585 heures
09/07/64 MC Montauban 17/07/64 OMP stockage
26/07/64 ERGM Montauban REE après détérioration par la grêle
09/09/64 MC Montauban stockage
../10/64 **EA.ALAT** 23/10/64 OMP
../08/65 **GALAT 14** 05/08/65 OMP
24/05/66 ERGM Bruz réparation après détérioration
07/06/66 **GALAT 14**
20/12/66 ERGM Bruz 28/11/66 OMP VP 300 + échange GMP
09/02/67 MC Montauban 17/02/67 OMP stockage
../10/67 **3° GALAT** 19/10/67 OMP **ARI**
07/05/69 ERGM Bruz 3^e échelon + dépose treuil
29/05/69 MC Montauban
01/03/70 retiré situation mensuelle
25/03/70 réformé avec 600 heures de vol
sauvegardé au 6^e RPIMA à Mont-de-Marsan



ARB/86 du GH N°2, au début des années 60 (photo C. Flaust via Jean Delmas).



FR86/ARB du GH N°2, à Batna, le 22 janvier 1960 (photo Michel Vanrapenbusch).

56-2071 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** **ARC**
04/12/61 IRAN aved 880 heures
05/03/62 **GH N°2** **ARC**
08/06/62 endommagé par un orage de grêle à Khenchela.
31/01/63 **14^e GALAT** **ARC**
../10/63 retour métropole pour 3^e échelon via Oran, Valencia et Perpignan
../10/63 ERM Versailles 30/07/63 OMP attente
08/10/63 Héli Service Marignane 4^e échelon
18/02/65 MC Montauban 11/01/65 OMP attente livraison
27/02/65 **GALAT 14** 19/01/65 OMP **ARC**
01/03/65 ERGM Bruz VP 300
16/04/65 **GALAT 14** **ARC**
01/09/65 **3^e GALAT** **ARC**
15/10/65 SVR 3^e GALAT VP 100
15/11/65 **3^e GALAT** **ARC**
11/01/66 accidenté à Rennes-Saint Jacques après 45 minutes de vol le GMP perd de la puissance. Le pilote décide un atterrissage de précaution. Au roulage, le GMP émet un nuage de fumée et un début d'incendie est enrayé. La cause en était la rupture de soupape du 3^e cylindre.
17/05/66 ERM Valence version 8 radio
16/06/66 **3^e GALAT** **ARC**
16/09/66 IRAN Héli Service Marignane avec 593 heures
02/05/67 MC Montauban 19/05/67 OMP **MAD** stockage
06/02/68 **40^e GALAT**
14/02/68 accidenté entre Toulouse et Lannemezan lors d'une liaison technique, le pilote décide de survoler la maison de l'adjudant Benech se trouvant sur le trajet. Lors du stationnaire le rotor arrière heurte un pylône de ligne à haute tension d'alimentation SNCF. Le pilote réussit cependant à poser la machine sans autres dommages.
14/02/68 ERGM Montauban 23/02/68 OMP REE après accident
08/03/68 MC Montauban 18/03/68 OMP stockage
28/05/68 **3^e GALAT**
23/07/68 ERGM Montauban VP 300
19/09/69 **3^e GALAT**
18/11/69 ERGM Montauban 06/11/69 OMP
27/11/69 ERGM Montauban moteur prélevé
15/01/70 ERGM Montauban attente livraison
06/02/70 **GALDIV 11** 02/02/70 OMP interdit de vol 25/05/70
06/06/70 ERGM Montauban 29/05/70 OMP
09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban de l'appareil au Camp du Valdahon
19/11/71 détruit
22/06/72 ERGM Montauban
05/09/72 réformé avec 933 heures de vol



La FR87/ARC vue en début 60 lors d'un ravitaillement d'une unité en opération portant les marquages caractéristiques de cette époque : grosse cocarde de dérive avec ailes de l'ALAT et n° de FR, gros indicatif de fuselage à lettrage blanc, marquages de service jaunes.

L'exiguïté de la DZ impose de maintenir la machine en stationnaire devant l'impossibilité de poser les trois roues. De même, on note que le train principal n'est pas en compression.

Enfin, on remarque qu'il manque le carénage en goutte d'eau à la jonction train principal-fuselage (photo X, collection Emmanuel Bosc).



FR87/ARC du GH N°2. Au premier plan, à Sétif, en 1961 (photo Jean-Pierre Meyer).

FR88	C234	marché n° 6327/56	
56-2072	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	ARD
	19/10/61	IRAN avec 833 heures	
	19/01/62	GH N°2	ARD
	26/04/62	accidenté en Algérie, en finale d'approche sur une DZ ops. se présentant sous la forme d'un vaste plateau les tours-moteur augmentent rapidement. Constatant qu'il n'a plus de contrôle sur les tours le pilote met du pas pour empêcher la survitesse, effectue un virage pour amener l'appareil au dessus d'un terrain dégagé et étouffe le GMP. Il termine en autorotation. Après enquête, il s'avère que la biellette de commande de papillon de gaz est dévissée en sa partie supérieure, le contre-écrou desserrée et la goupille sectionnée.	
	31/01/63	14° GALAT	ARD
	01/02/63	14° GALAT	ARD relève PHC/CEMO à In Amguel
	24/04/64	retour métropole par cargo "Sainte Hélène"	
	27/04/64	14° GALAT	ARD
	01/06/64	GALAT 14	ARD
	17/10/64	2° échelon	VP 100/500
	07/12/64	GALAT 14	ARD
	21/04/65	IRAN Hélicoptère Service Marignane avec 593 heures	
	03/09/65	MC Montauban	stockage
	01/10/66	3° GALAT 27/09/66 OMP	
	08/11/67	détaché au 6° GALAT	
	27/12/67	3° GALAT	
	27/02/68	ERGM Montauban 19/01/68 OMP	attente VP
	07/03/68	MC Montauban 28/05/68 OMP	VP 300 + échange GMP
	15/05/68	3° GALAT	
	14/01/69	MC Bruz 09/01/69 OMP	maintenance centrale
	27/10/69	MC Montauban 18/12/69 OMP	
	19/05/70	CEV	prêt
	24/06/70	ERGM Montauban 14/04/71 OMP	
	09/01/71	DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban de l'appareil au CNEC à Mont-Louis	
	28/09/71	détruit	
	05/09/72	réformé avec 963 heures de vol	



FR88/ARD du GH N°2, à In-Ecker (In-Amguel), en 1962 (photo Alain Fages).

FR89	C235	marché n° 6327/56	
56-2073	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	ARE
	14/12/61	IRAN avec 903 heures	
	02/04/62	GH N°2	ARE
	31/01/63	14° GALAT	ARE
	06/01/64	675 CRALAT Chéragas	VP 300 heures
	26/02/64	14° GALAT	ARE
	18/04/64	PHC/CEMO	ARE
	25/06/64	stockage jusqu'au 25/09/64	
	25/09/64	PHC/CEMO	BEA
	01/07/65	PHC/CEMO	BEA stockage
	22/09/65	PHC/CEMO	BEA
	01/03/66	PHC/CEMO	BEA échange GMP provenant FR 103
	08/03/66	PHC/CEMO	BEA
	03/06/66	PHC/CEMO	BEA stockage
	28/09/66	PHC/CEMO	BEA
	01/12/66	PMAH CB 25/11/66 OMP	BEA attente VP 600 non envisagée
	23/01/67	PMAH CB	BEA régularisation
	04/03/67	réformé avec 600 heures de vol. Abandonné à Colomb-Béchar après sa réforme, non rapatrié et ferrailé sur place.	
	03/05/67		perte définitive



FR89/ARE du GH N°2, dans la région de Bône, en 1963 (photo Paul Demoustier).



FR89/BEA, du CEMO. Réglage des pales sur la Banane à In Amguel, en 1965 (photo via Ange Baggioni).

FR90	C236	marché n° 6327/56	
56-2074	05/01/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)	
	08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/04/59	GH N°2	ARF
	12/08/60	Accidenté au déjaugage, il s'est produit une rupture de l'arbre moteur à la boîte de transmission centrale. L'embase de l'arbre est passé à travers la cellule gauche tout en continuant à tourner, entraînant une détérioration de la cellule.	
	12/08/60		rapatriement + attente
	20/09/60	4 ^e échelon après accident + IRAN	
	03/06/61	GH N°2	ARF
	21/01/62	accidenté à Sétif Ain Arnat lors d'un vol d'essai en charge, durant la descente verticale après le stationnaire, l'appareil heurte un rocher. Il en résulte une déchirure de revêtement hauteur station 279.	
	29/01/62	IRAN Hélicoptère Service avec 599 heures	
	21/05/62	GH N°2	ARF
	31/01/63	14^e GALAT	ARF
	18/04/64	PHC/CEMO	ARF
	16/06/64	SVR PHC/CEMO	VP 100
	25/06/64	PHC/CEMO	stockage
	07/09/64	PHC/CEMO	BEB
	11/06/65	PHC/CEMO	stockage
	18/09/65	PHC/CEMO	BEB
	23/06/66	PHC/CEMO	stockage
	16/09/66	PHC/CEMO	BEB
	20/10/66		part en révision
	01/12/66	MAH CB 25/11/66 OMP	BEB
	23/01/67	MAH CB	régularisation
	21/12/67	MAH CB	BEB
	04/03/67	réformé avec 590 heures de vol. Abandonné à Colomb-Béchar après sa réforme, non rapatrié et ferrailé sur place.	
	03/05/67	MAH CB	perte définitive



FR90/ARF du GH N°2, en 1962 (photo Michel des Bouillons).



FR90/BEB du CEMO, à In-Ecker en 1964 (photos Claude Marx).

FR91 C237

56-2075

05/01/59	marché n° 6327/56	
08/04/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)	
08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
08/04/59	GH N°2	ARG
15/07/61	IRAN avec 878 heures	
10/11/61	GH N°2	ARG
31/01/63	14° GALAT	ARG
../../63	14° GALAT	AAH
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	AAH
02/07/64	ERM Versailles 15/05/64 OMP	
02/07/64	Héli Service Marignane IRAN avec 603 heures	
24/11/64	ERGM Montauban 30/10/64 OMP	attente stockage
07/12/64	MC Montauban 01/12/64 OMP	stockage
21/04/65	ERGM Bruz	VP 25 puis mise en condition et livraison
30/04/65	GALAT 14 16/03/65 OMP	
06/12/66	40° GALAT 28/11/66 OMP	
17/05/67	ERGM Montauban 19/04/67 OMP	attente VP 300
22/05/67	ERGM Montauban	VP 300
27/06/67	MC Montauban 04/07/67 OMP	stockage
17/10/67	40° GALAT 22/09/67 OMP	
02/12/68	ERGM Montauban	VP 600 + échange GMP
24/01/69	40° GALAT	
01/07/69	GALDIV 11 24/06/69 OMP	
05/08/69	ERGM Montauban	VP100/700
30/09/69	GALDIV 11	
25/05/70		interdit de vol
08/06/70	ERGM Montauban 29/05/70 OMP	
01/07/70	retiré situation mensuelle	
22/09/70	réformé avec 1453 heures de vol	
	sauvegardé au 52° RI, quartier Rivet, Clermont-Ferrand	



FR91/ARG du GH N°2 (photo X, collection Alain Picollet).



H-21 n°91/AAH du GALAT 15, le 15 janvier 1964 en vol de Toulon à Valence (photo Yves Gelebart).

FR92 C238

56-2076 05/01/59 marché n° 6327/56
08/04/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/04/59 **GH N°2** **ARH**
24/08/59 accidenté. Le pilote reçoit l'ordre de se poser sur une DZ exigüe déjà occupée.
Trop court de quelques mètres. En défaut de puissance le pilote couche l'appareil couché. Reversé au 4^e
échelon à l'AIA.
12/01/60 AIA Maison Blanche 4^e échelon après accident + IRAN
14/12/62 **GH N°2** **ARH**
31/01/63 **14° GALAT** **ARH**
18/01/64 SVR VP 100 + échange GMP
13/05/64 **PHC/CEMO** **BEC**
25/06/64 PHC/CEMO stockage jusqu'au 25/09/64
14/09/64 **PHC/CEMO** **BEC**
05/01/65 PHC/CEMO VP 300
14/02/65 **PHC/CEMO** **BEC**
01/07/65 PHC/CEMO stockage
01/09/65 **PHC/CEMO** **BEC**
13/06/66 PHC/CEMO stockage
21/09/66 **PHC/CEMO** **BEC**
01/12/66 **PMAH CB** 25/11/66 OMP **BEC**
21/03/67 part en révision
24/04/67 **PMAH CB** régularisation
03/05/67 détruit sur place à Colomb Béchar



FR92/ARH du GH N°2, sur remorque après son accident en août 1959 (photo Pierre Tabart).



FR92/BEC du CEMO, à In Amguel, le 19 octobre 1963. A noter, la tenue de vol portée au cours des essais nucléaires (photo Yves Broyer).

FR93	C239	marché n° 6327/56	
56-2077	05/01/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)	
	08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/04/59	GH N°2	ARI
	22/02/60	Récupère l'armement de la FR07.	
	01/05/60	accidenté à Tamentout, dans la région de Djidjelli. L'appareil, lourdement chargé, s'enfonce en finale d'approche, puis s'écroule sur la roue avant en entrée de DZ et amorce un mouvement de recul vers le ravin. S'apercevant du danger le premier pilote couche la machine sur le côté gauche pour éviter la chute et l'écrasement au fond de l'oued.	
	02/06/60	674 CRALAT	4 ^e échelon après accident + IRAN
	06/03/61	GH N°2	ARA
	31/01/63	14° GALAT	ARA
	04/02/64	SVR 14 ^e GALAT	VP 100
	05/03/64	14° GALAT	ARA
	../06/64	PHC/CEMO	BED
	25/03/65	SVR PHC/CEMO	VP 100
	06/05/65	PHC/CEMO	BED
	26/06/65	PHC/CEMO	stockage
	14/09/65	PHC/CEMO	BED
	28/06/66	PHC/CEMO	stockage
	05/09/66	PHC/CEMO	BED
	01/12/66	EMAH CB	BED
	10/04/67	EMAH CB	attente r&forme
	30/05/67	réformé avec 573 heures de vol	
	../05/67	détruit sur place à Colomb Béchar	



FR93/ARI du GH N°2, à sa sortie de l'AIA de Maison-Blanche, en 1959 (photo Jean Delmas).



FR93/ARI du GH N°2. Accidenté à Tamentout, le 1^{er} mai 1960, à la suite d'une perte de tours au posé, le pilote couche l'appareil sur le côté. Reversé à la 674^e CRALAT pour 4^e échelon (photo Jacques Barraquier).



H-21 n° 93/ARA du 14^e GALAT, à In-Amguel Tan-Affela, en 1963 (photo Yves Gelebart).

FR94 C240

56-2078 05/01/59 marché n° 6327/56
08/04/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/04/59 **GH N°2** **ARJ**
15/07/60 accidenté dans la région de Djidjelli au cours d'une approche d'atterrissage avec un régime moteur insuffisant vu les conditions aérologiques, l'altitude et la charge, l'appareil s'enfonce et heurte brutalement le sol mais peut rejoindre en vol le berceau de crash.
15/07/60 674 CRALAT rapatriement + attente
22/07/60 674 CRALAT 4^e échelon après accident
17/10/60 **GH N°2** **BEJ**
25/10/61 IRAN avec 772 heures
19/02/62 **GH N°2** **ARJ**
31/01/63 **14^e GALAT** **ARJ**
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
30/10/64 SVR GALAT 15 VP 100
23/02/65 **GALAT 15**
30/08/65 **GALAT 14** 05/08/65 OMP
01/09/65 **3^e GALAT**
20/09/65 ERGM Bruz VP 100 à 500 heures + réparations
21/10/65 **3^e GALAT**
09/11/65 ERGM Bruz 3^e échelon préparation IRAN
30/11/65 ERGM Montauban 04/11/65 OMP attente IRAN
02/12/65 Héli Service Marignane IRAN avec 537 heures
18/05/66 MC Montauban 26/05/66 OMP stockage
17/03/67 **3^e GALAT**
11/09/68 ERGM Bruz 09/08/68 OMP VP 300
31/10/68 ERGM Bruz stockage
18/12/68 **3^e GALAT** 12/11/68 OMP **ARB**
03/03/69 accidenté au 3^e échelon à 22 kilomètres à l'ouest de Rennes-Saint Jacques. Au retour d'une mission d'hélicoptère à 700 mètres d'altitude il se produit des ratés moteur suivis d'une perte de puissance. Le pilote se pose en autorotation mais ne peut empêcher le rotor arrière de toucher un arbre.
03/03/69 ERGM Bruz REE + échange GMP
22/04/69 **3^e GALAT** **ARB**
07/10/69 accidenté à Rennes-Saint Jacques au cours d'un vol d'entraînement en tours de piste, peu après le deuxième décollage, de violentes vibrations et un entrainement du manche important se font sentir. Le premier pilote prend les commandes et pose l'appareil dans un champ. Cela était dû à un décollage total du bord de fuite de la pale avant rouge.
16/01/70 MC Bruz 17/12/69 OMP maintenance centrale + 3^e échelon
08/04/70 **3^e GALAT** 17/03/70 OMP **ARB**
09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
de l'appareil à l'ES.ALAT à Dax
04/06/70 MC Montauban 19/05/70 OMP attente réforme
14/04/71 MC Montauban attente mise en place
05/09/72 réformé avec 981 heures de vol
appareil initialement prévu avec la FR51 pour le Camp de la Courtine mais finalement acheminé vers l'ES.ALAT de Dax par note modificatif du 9 juin 1971 et par D.M n°24321 du 9 juin 1971. Appareil exposé à l'entrée de l'école de 1971 à 1979. Après restauration complète en 1979-81 (4000 heures de travail), l'appareil est préservé au musée de l'ALAT à Dax **BEJ**



FR94/ARJ du GH N°2. Départ en opération en 1959 (photo Jean Coispeau).



FR94/ARJ avec trains carénés (photo Gérard François).



H-21 FR94/ARB du 3^e GALAT à Rennes (photo Jacques Barraquier).



FR94/BEJ, en avril 1996, préservée au musée de l'ALAT, à Dax (photo Christian Malcros).

FR95 C241

56-2079 05/01/59 marché n° 6327/56
08/04/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/04/59 **GH N°2** **ARK**
15/11/61 IRAN avec 898 heures
31/01/62 **GH N°2** **ARK**
31/01/63 **14° GALAT** **ARK**
02/02/63 **14° GALAT** **ARK** relève PHC/CEMO
11/04/63 **14° GALAT** **ARK** EH 1
08/02/64 SVR 14° GALAT VP 100/150
06/03/64 accidenté à 12 kilomètres au nord de Sidi bel Abbès en vol de contrôle après VP
100/150, en finale d'approche sur une DZ ponctuelle, l'équipage constate une augmentation anormale de la
température cylindre entraînant une perte de puissance. Le posé de sécurité est immédiatement effectué
et l'équipage circonscrit un début d'incendie.
06/03/64 675 CRALAT rapatriement + attente 3° échelon
13/03/64 675 CRALAT 3° échelon après accident + échange GMP
28/03/64 SVR 14° GALAT fin VP 100/150
28/03/64 **14° GALAT** **ARK**
18/04/64 **PHC/CEMO** 13/05/64 OMP **BEE**
27/06/64 PHC/CEMO stockage
10/10/64 **PHC/CEMO** **BEE**
11/02/65 retour métropole pour IRAN par voie aérienne via Oran, Valencia et Perpignan
14/02/65 ERGM Montauban 10/02/65 OMP
14/02/65 IRAN Hélicoptère Service Marignane avec 598 heures
08/07/65 MC Montauban 13/07/65 OMP stockage
05/08/66 **3° GALAT** **ARC**
13/01/67 Accidenté à 4 kilomètres à l'ouest de Rennes-Saint Jacques. Après cinq minutes
de vol le pilote entend un fort bruit et pose de suite son appareil sans dommage. Il constate alors le
décollement du bord de fuite de la pale arrière rouge sur toute sa longueur.
05/03/68 ERGM Bruz 16/02/68 OMP VP 300 + échange GMP
19/04/68 MC Bruz 25/04/68 OMP stockage
30/05/68 **3° GALAT** 13/05/68 OMP
01/07/69 ERGM Montauban VP 600 + échange GMP
21/08/69 **3° GALAT**
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 43° RI de Lille
27/05/70 ERGM Bruz 19/05/70 OMP attente élimination
01/07/70 retiré situation mensuelle
29/07/70 réformé avec 1354 heures de vol



FR95/ARK du GH N°2 (photo Didier Faure).



Vertol H-21C n°FR95/ARK du GH N°2. A noter, le numéro de FR peint sur la dérive est FR05. Or, il est impossible que la machine figurant sur la photo soit la FR 05 car c'est une série 2, avec la présence de tous les carénages, y compris celui de train avant et en goutte d'eau au niveau de la jonction amortisseur/fuselage, donc d'arrivée récente en Algérie, ce qui est confirmé par la présence de tous ses marquages. De plus, l'immatriculation en (F-M) ARK correspond à la machine FR95, de son débarquement en avril 1959 jusqu'à sa mutation en avril 1964 au PHC/CEMO d'In Amguel

- La vraie FR5 portait les marquages FR5 et non FR05.

(photo Jacques Dufréne via Michel Cris).

FR96 C242

56-2080 05/01/59 marché n° 6327/56 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)

08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"

08/04/59 **GH N°2**

ARL

05/08/61 IRAN

20/11/61 **GH N°2/EH01**

ARL

27/03/62 accidenté, à 15 kilomètres au nord de Sétif Aïn Arnat, dans le djebel Megriss.

Au cours d'une approche effectuée par le copilote l'appareil s'enfonce et heurte brutalement un rocher. Le 1er pilote reprend les commandes et réussit à poser la machine dont la partie avant prend subitement feu.

03/08/62 réformé avec heures de vol



FR96/ARL du GH N°2 à Djidjelli en 1961 (photos Jean Gomanne).

FR97 C243

56-2081

05/01/59

marché n° 6327/56

08/04/59

départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)

08/04/59

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

12/07/61

GH N°2

ARM

15/12/61

4° échelon + IRAN avec 758 heures

ARM

08/06/62

endommagé par un orage de grêle à Khenchela.

../../62

GH N°2

ARM

31/01/63

14° GALAT

ARM

15/04/64

PHC/CEMO

ARM

27/06/64

PHC/CEMO

stockage

10/09/64

PHC/CEMO

BEF

23/12/64

SVR PHC/CEMO

VP 100/500

05/01/65

PHC/CEMO

BEF

11/02/65

accidenté sur le massif du Tan Afffela (Hoggar). En finale sur une DZ située

dans un col étroit il se produit de fortes turbulences accentuées par le relief. L'appareil est déporté vers la gauche et le rotor arrière heurte la paroi verticale.

15/06/65

PHC/CEMO

stockage

20/09/65

PHC/CEMO

BEF

18/06/66

PHC/CEMO

cellule et GMP dtockés CD et LD

22/09/66

PHC/CEMO

BEF

01/12/66

PMAH CB 25/11/66 OMP

BEF attente VP 600 non envisagée

25/11/66

PMAH CB

23/01/67

PMAH CB

régularisation

rapatrié et ferraillé sur place.

03/05/67

perte définitive



FR97/ARM du GH N°2 en opération (photo Gérard François).



FR97/ARM du GH N°2, avec en sling une Alouette II accidentée (photo Jean Coispeau).

FR98	C244	marché n° 6327/56	
56-2082	05/01/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)	
	08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/04/59	GH N°2	ARN
	11/07/59	L'appareil posé sur une DZ glisse malgré les freins, le pilote redécolle et se	
pose. Le rotor arrière		touche un arbuste. Trois pales détériorées.	
	12/07/59	GH N°2	ARN
	24/08/61	IRAN avec 884 heures	
	25/11/61	GH N°2	ARN
	31/01/63	14° GALAT	ARN
	23/06/64	retour métropole par cargo "Aulne" via Bou Sfer et Mers-el-Kébir	
	30/06/64	GALAT 14	
	09/01/65	SVR GALAT 14	VP 100/500
	09/02/65	GALAT 14	
	21/05/65	ERGM Bruz	VP 25/575 + preparation IRAN
	01/06/65	ERGM Montauban 13/04/65 OMP	
	03/06/65	IRAN Hélic Service Marignane avec 580 heures (VP durant IRAN)	
	21/10/65	MC Montauban 28/10/65 OMP	stockage
	30/09/66	3° GALAT	
	03/04/68	ERGM Bruz 21/03/68 OMP	attente
	17/04/68	ERGM Bruz	VP 300 + échange GMP
	14/06/68	MC Bruz 13/06/68 OMP	stockage
	14/10/68	3° GALAT 18/09/68 OMP	
	18/11/69	MC Bruz 06/11/69 OMP	
	25/03/70	MC Bruz	stockage
	17/06/70	MC Montauban 19/05/70 OMP	
	09/01/71	DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban	
de l'appareil		au Camp de Canjuers	
	14/04/71	MC Montauban	attente réforme
	29/09/71	convoyé à Canjuers (capitaine Ange Baggioni et adjudant Jean-Pierre Cabray.)	
	05/09/72	réformé avec 1071 heures de vol	



FR98/ARN du GH N°2 dans le nord Constantinois, en 1961 (photo René Veyre).



FR98/ARN de l'UIH du GH N°2 à Colomb-Béchar, en 1963 (photo Michel des Bouillons).

FR99 C245

56-2083 05/01/59 marché n° 6327/56
08/04/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/04/59 **GH N°2** **ARO**
22/12/61 IRAN avec 911 heures
22/04/62 **GH N°2** **ARO**
08/06/62 endommagé par un orage de grêle à Khenchela.
31/01/63 **14^e GALAT** **ARO**
15/04/64 **PHC/CEMO** **ARO**
28/06/64 PHC/CEMO stockage
04/09/64 **PHC/CEMO**
11/02/65 retour métropole pour IRAN par voie aérienne via Oran, Valencia et Perpignan
14/02/65 ERGM Montauban 10/02/65 OMP
14/02/65 IRAN Hélic Service Marignane avec 598 heures
20/07/65 MC Montauban 13/07/65 OMP stockage
../05/66 **3^e GALAT** 20/05/66 OMP **ARI**
24/08/66 accidenté à Rennes-Saint Jacques au cours d'un vol technique le radio met par inadvertance la manette de mélange sur "IDLE-CUT OFF" au lieu de "NORMAL", le moteur s'étouffant aussitôt. S'apercevant de son erreur il met la manette sur "RICH" et le GMP reprend mais le pilote effectue une reprise trop rapide et provoque un sursrégime à plus de 3000 tr/min.
../10/67 ERGM Bruz 19/10/67 OMP
07/12/67 ERGM Bruz VP 300 + échange GMP
07/02/68 MC Montauban 08/02/68 OMP stockage
02/12/68 **3^e GALAT** 20/11/68 OMP
24/03/69 ERGM Bruz 3^e échelon + attente livraison
24/04/69 ERGM Montauban VP 100/400
19/05/69 **3^e GALAT**
18/11/69 ERGM Bruz 06/11/69 OMP attente
18/12/69 ERGM Bruz VP 100/500
03/03/70 ERGM Bruz attente livraison
13/03/70 **ESAM** 10/02/70 OMP **MDL**
12/06/70 ERGM Montauban attente réforme et mise en place
09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
de l'appareil au Camp du Larzac
18/08/71 détruit
05/09/72 réformé avec 1109 heures de vol



La FR99/ARO au début des années 60 lors d'une opération en Algérie (photo X, via Emmanuel Bosc).

FR100 C246

56-2084 05/01/59 marché n° 6327/56
08/04/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
08/04/59 AIA Maison Blanche
08/04/59 **GH N°2** ARP
05/09/61 IRAN avec 771 heures
15/12/61 **GH N°2** ARP
31/01/63 **14° GALAT** ARP
23/06/64 retour métropole par le cargo "Aulne" via Bou Sfer et Mers el Kébir
30/06/64 **GALAT 14**
01/09/65 ERGM Montauban 05/08/65 OMP
01/09/65 IRAN Héli Service Marignane avec 566 heures
17/01/66 MC Montauban 24/01/66 OMP stockage
../10/66 **3° GALAT** 26/10/66 OMP ARP
17/05/68 ERGM Montauban 25/04/68 OMP VP 300
26/06/68 MC Montauban 04/07/68 OMP stockage
04/10/68 **40° GALAT** 19/09/68 OMP
01/04/69 MC Montauban 26/03/69 OMP
23/04/69 **40° GALAT** 18/04/69 OMP
../06/69 MC Montauban 24/06/69 OMP
01/07/69 **GALDIV 11** 29/07/69 OMP gain provisoire
25/05/70 ERGM Montauban 29/05/70 OMP attente réforme
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
25/11/71 détruit
05/09/72 réformé avec 1113 heures de vol



FR100/ARP avec en sling le FR78/AAT, en avril 1963 dans le grand erg occidental (photo Michel des Bouillons).



Sur le parking de Rennes, H-21 FR100/ARP du 3^e GALAT (photo Jacques Barraquier).



GALAT 14

Appareils de complément

Huit appareils livrés en 1959.

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

FR101 C247 16/09/59
 56-2085 05/01/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
 08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 08/04/59 **GH N°2** **AAB**
 22/02/60 Accidenté, au cours d'un entraînement en charge, le train principal heurte un rocher et le train arrière droit est arraché.
 22/02/60 Héli Service Maison Blanche 4^e échelon après accident
 17/03/60 IRAN AIA Maison Blanche
 29/04/61 **GH N°2** **BES**
 31/01/63 **14^e GALAT** **BES**
 08/03/63 accidenté au Djebel Feroukra au cours d'un vol d'entraînement le premier pilote constate une augmentation de la température d'huile qui le conduit à se poser immédiatement. L'équipage constate alors l'éclatement de la pipe d'échappement des 5^e et 6^e cylindres.
 ../05/63 **14^e GALAT** **ARS**
 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
 30/01/64 ERM Versailles 11/01/64 OMP attente IRAN
 30/01/64 IRAN Héli Service Marignane avec 590 heures
 01/06/64 MC Montauban 09/06/64 OMP stockage
 ../10/64 **GALAT 14** 10/10/64 OMP **ARH**
 05/08/66 ERGM Montauban 05/08/66 OMP attente VP
 26/08/66 ERGM Montauban VP 300
 07/10/66 MC Montauban 25/10/66 OMP stockage
 26/12/66 **40^e GALAT** 28/11/66 OMP
 12/05/67 détérioré par la grêle à Tarbes-Loubière.
 ../02/68 ERGM Montauban 19/02/68 OMP attente mise en place
 01/07/69 retiré situation mensuelle
 06/03/70 détruit
 25/03/70 réformé avec 602 heures de vol
 sauvegardé à l'ENSOA de Saint-Maixent



La FR101/AAB vue sur le berceau de crash suite à sa mésaventure du 22 février 1960. On remarque le flambage de l'amortisseur de train principal : le carénage d'amortisseur est chiffonné comme une feuille de papier ! (photo X, via Emmanuel Bosc).



FR101 au GE-ALAT, à Buc, le 7 mai 1961 (photo X, via Michel Salmon).



H-21 n° 101/ARS (au premier plan à droite) du 14^e GALAT, embarqué le 14 janvier 1964 à bord du porte-avions "Arromanches" à Mers-el-Kébir, destination Toulon où il arrive le 15 (photo Yves Gelebart).

FR102 C248	07/09/59		
56-2086	05/01/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)	
	08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
	08/04/59	GH N°2	AAN
	22/02/60	accidenté à Guelma au cours d'un vol d'entraînement et suite à une réduction de vitesse trop rapide, le pilote impacte et efface le train d'atterrissage. L'équipage réussit cependant à rejoindre sa base et à poser l'appareil sur le berceau de crash.	
	01/07/60	accidenté à El Oudjda au cours d'un posé sur une DZ opérationnelle, le train avant droit heurte violemment le sol. Train hors service, cellule détériorée.	
	01/07/60	674 CRALAT	rapatriement + attente
	19/07/60	AIA Maison Blanche	4 ^e échelon.
	10/10/60	GH N°2	AAN
	../11/62	retour métropole	
	19/10/62	ERM Versailles	attente IRAN
	19/10/62	IRAN avec 929 heures	
	10/05/63	ES. ALAT 14/05/63 OMP	BAS
	15/01/64	EA. ALAT 19/12/63 OMP	BAS
	28/05/64	675 CRALAT	échange GMP
	08/07/64	EA. ALAT	BAS
	25/11/64	675 CRALAT	VP 300
	01/02/65	EA. ALAT	BAS
	25/08/65	GALAT 14 04/08/65 OMP	
	25/08/65	accidenté à Rennes-Saint Jacques au cours du vol de convoyage entre Le Luc et Rennes, après le posé à Saint Jacques de la Lande, le pilote exécute un 180° en stationnaire sur le parking. Au cours de la manœuvre le rotor arrière heurte un mirador et l'appareil se couche sur le côté droit.	
	25/08/65	ERGM Bruz 21/10/65 OMP	attente réforme
	31/03/66	réformé avec 355 heures de vol	



FR102/AAN du GH N°2, en Grande Kabylie, en 1959 (photo Maurice-Jacques Pigelet).



FR102/AAN du GH N°2, en 1960 (Photo X, via Cyril Avinens).



La FR102 à Rennes Saint Jacques après son crash du 25 août 1965. La machine sera réformée sans autre forme de procès (photo X, collection Emmanuel Bosc).

FR103 C249	16/09/59	
56-2087	05/01/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
	08/04/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
	08/04/59	GH N°2 AAQ
	16/03/60	accidenté au col de l'Halloufa au cours d'un vol ops. il se produit 3 ratés
moteur successives et l'équipage se pose en autorotation. C'est la conséquence d'une rupture en vol du		
5e cylindre. La machine est ramenée par voie routière à Tebessa.		
	05/05/62	IRAN AIA Maison Blanche avec 898 heures
	27/11/62	GH N°2 AAQ
	31/01/63	14° GALAT AAQ
	../03/63	14° GALAT ARB
	18/04/64	PHC/CEMO 13/05/64 OMP ARB
	28/06/64	PHC/CEMO stockage
	09/09/64	BPHC/CEMO BEH
	28/06/65	PHC/CEMO stockage
	02/10/65	BPHC/CEMO BEH
	04/07/66	PHC/CEMO cellule et GMP stockés CD et LD
	29/08/66	BPHC/CEMO BEH
	01/12/66	PMAH CB 25/11/66 OMP BEH
	20/04/67	PMAH CB GMP déposé attente réforme
	24/04/67	ESM Béchar régularisation
	23/05/67	attente réforme
	30/05/67	réformé avec 600 heures de vol
	../05/67	abandonné à Colomb Béchar après réforme, non rapatrié et ferrailé sur place.



FR103/AAQ du GH N°2, à Souk-Ahras en 1960 (photo Jean-Marie Meunier).

FR104 C250 09/09/59
 56-2088 05/01/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°60)
 08/04/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 08/04/59 **GH N°2** **AAT**
 15/03/60 accidenté dans la région de Batna.
GH N°2 **AAT**
 02/04/61 détruit à 21 heures, à Chabet el Kébir, à 12 kilomètres au sud-ouest de Mac Mahon lors d'une évacuation sanitaire de nuit, de neuf blessés. Généré par la fumée d'un incendie sur la DZ, l'appareil accuse alors un fort taux de descente que le pilote, le capitaine Gilles Gouyon, ne peut contrer. S'apercevant qu'il risque de s'écraser au sommet d'une paroi verticale avec un dévers de 300 mètres, le premier pilote couche l'appareil. Après avoir évacués l'appareil tous les occupants sont saufs, le réservoir crevé prend feu et sous l'effet de l'incendie la banane explose.
 17/04/61 réformé avec heures de vol



FR104/AAT du GH N°2, dans la région de Bougie (photo Michel Boinot via Pierre Binet).



FR104/AAT. L'IPSA Odile Tommy-Martin avec un équipage du GH N°2 à l'heure du casse-croûte, dans la région de Bône, le 2 janvier 1960 (photo Odile Tommy-Martin).



FR104/AAT. Epave de la Banane détruite dans la nuit du 2 avril 1961, à 12 kilomètres de Mac Mahon (photo Gilles Gouyon).

FR105	C251	17/10/59	départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°132)	
56-2089		18/06/59	arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"	
		01/08/59	GH N°2	AAZ
		06/01/62	AIA Maison Blanche IRAN avec 792 heures	
		10/04/62	GH N°2	AAZ
		31/01/63	14° GALAT	AAZ
		../01/64	SVR	
		../01/64	14° GALAT	ARQ
		01/05/64	Port de Meknès	attente embarquement
		03/05/64	retour métropole par cargo "Ville de Marseille" à Marseille	
		03/05/64	14° GALAT	ARQ
		01/06/64	GALAT 14	ARQ
		21/08/64	SVR GALAT 14	VP 100
		24/09/64	GALAT 14	ARQ
		18/12/64	ERGM Montauban 18/11/64 OMP	attente IRAN
		19/01/65	IRAN Hélic Service Marignane avec 598 heures	
		12/07/65	MC Montauban 13/07/65 OMP	stockage
		../05/66	3° GALAT 18/05/66 OMP	
		../11/66	40° GALAT 28/11/66 OMP	
		12/05/67	détérioré par la grêle à Tarbes-Loubières	
		17/10/67	ERGM Montauban 22/09/67 OMP	VP 300
		07/12/67	MC Montauban 15/12/67 OMP	stockage
		22/03/68	ERGM Montauban	réparationq
		17/05/68	3° GALAT 25/04/68 OMP	
		17/10/68	ERGM Bruz 19/09/68 OMP	VP 100/400
		22/11/68	MC Bruz 21/01/69 OMP	stockage
		18/09/69	ESAM 01/09/69 OMP	MDL
		13/03/70	ERGM Bruz 11/02/70 OMP	
		25/03/70	ERGM Bruz	stockage
		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 74 ^e RI du Havre.	
		01/07/70	retiré situation mensuelle	
		29/07/70	réformé avec 1115 heures de vol	



FR105/AAZ du GH N° 2 Evacuation d'un T-6 accidenté (photo Roland Jeanjean).



FR105/AAZ avec un T-6 en sling (photo Emmanuel Egermann).

FR106 C252 05/11/59
 56-2090 18/06/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°132)
 01/08/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 01/08/59 **GH N°2 BEV**
 ../05/63 retour métropole par voie aérienne via SBA, Oran, Valencia, Perpignan et
 Carcassonne pour IRAN.
 06/11/62 ERM Versailles 30/10/62 OMP attente IRAN
 06/11/62 IRAN AIA Maison Blanche avec 908 heures
 14/05/63 **ES.ALAT** 14/05/63 OMP
 21/01/64 **EA.ALAT** 19/12/63 OMP
 22/12/64 375 CRALAT échange GMP + pales
 08/02/65 **EA.ALAT**
 05/05/65 375 CRALAT VP 300
 29/06/65 **EA.ALAT**
 24/08/65 **GALAT 14** 05/08/65 OMP
 01/09/65 **3° GALAT**
 10/10/68 ERGM Montauban 30/09/66 OMP attente IRAN
 20/10/66 IRAN Sud Aviation Marignane avec 588 heures
 05/07/67 MC Montauban 10/07/67 OMP stockage
 05/03/68 **40° GALAT** 23/02/68 OMP **AEP**
 01/07/69 **GALDIV 11** 24/06/69 OMP **BPR**
 21/11/69 ERGM Montauban 04/11/69 OMP attente réforme
 09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
 de l'appareil au 5° GALAT de Lyon-Corbas, transféré à Dax en 1986.
 ../04/71 MC Montauban 14/04/71 OMP
 08/07/71 Lyon Corbas mise en place 5° GALAT
 12/07/71 perte définitive
 05/09/72 réformé avec 882 heures de vol
 cellule attribuée 5° GALAT (DM n°24321 du 9 juin 1971) puis transférée au Musée de l'ALAT à
 Dax en juin 1989, et enfin mise en prêt par convention aux Ailes Anciennes Toulouse pour restauration
 sous condition d'être restaurée aux couleurs de l'ALAT, ce qui explique certainement pourquoi elle
 arbore une superbe décoration Marine.



FR106/BEV du GH N°2, en 1960, au poste du Hamma, sur le flanc sud du Hodna, près de Colbert (photo Pierre Lalannier).



FR106/AEP du 40^e GALAT en 1968. Il est à noter que la machine porte la barre de maintien des SOA (la barre coudée entre le 3^e et le 4^e hublot, à gauche de l'immatriculation) qui était utilisée lors des parachutages en automatique. De même sur la Banane les parachutages s'effectuaient de la porte avant droite (photo X, collection Christian Malcros).



Tarbes (?), en 1969, H-21 FR106/BPR du Galdiv 11 (photo Jacques Barraquier).

FR107 C253 07/12/59
 56-253 18/06/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°132)
 01/08/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 01/08/59 **GH N°2** **AAX**
 15/05/62 IRAN AIA Maison Blanche avec 882 heures
 30/10/62 **GH N°2** **AAX**
 31/01/63 **14° GALAT** **AAX**
 30/07/63 accidenté en GX88 EQ en Algérie. L'appareil se présent sur une DZ balisée par
 des panneaux retenus au sol par des sacs de pierres de 5 kg. Un des panneaux, pris dans le souffle,
 s'envole et passe dans le rotor.
 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 **AAX**
 05/08/64 SVR GALAT 15 VP 100
 05/10/64 **GALAT 15** **AAX**
 09/10/64 accidenté au lieu-dit Combechaude. Au cours du vol il se produit des ratés
 moteur suivies d'une perte de puissance. Le pilote réussit cependant à poser son appareil et parvient à
 circonscrire un début d'incendie déclaré au pot d'échappement.
 02/03/65 ERGM Montauban VP 300
 21/04/65 **GALAT 15** **AAX**
 25/08/65 **GALAT 14** 05/08/65 OMP
 01/09/65 **3° GALAT**
 25/03/66 ERGM Bruz mise en condition IRAN
 06/04/66 ERGM Montauban attente convoyage
 08/04/66 IRAN Hélic Service Marignane avec 562 heures
 20/10/66 MC Montauban 28/10/66 OMP stockage
 18/01/67 **40° GALAT** 28/11/66 OMP
 12/05/67 détérioré par la grêle à Tarbes-Loubières
 ..06/68 ERGM Montauban 20/06/68 OMP attente VP
 08/07/68 ERGM Montauban VP 300
 02/08/68 MC Montauban 09/08/68 OMP stockage
 25/08/69 **GALDIV 11** 13/08/69 OMP
 25/05/70 interdit de vol
 08/06/70 ERGM Montauban 29/05/70 OMP attente mise en place
 09/01/71 DM n° 24321 DCMAT/ALAT/1 pour mise en place par l'ERGM de Montauban
 de la cellule de l'appareil au GCR 602 de Montlhéry,
 24/12/71 transféré au Luc **LRZ**
 code LZR (L: Leroy (cdt EA.ALAT); Z: Zottier ?; R: ?).
 05/09/72 réformé avec 995 heures de vol
 Le Luc **ESI**



FR107/AAX du GH N°2, le 1^{er} janvier 1960 à Sétif (photo Bernard Chenel).



FR107/AAX, en 1960 à la 674^e CRALAT d'Ain-Arnat (photo Jacques Blouin).



FR107/LZR, au Luc dans les années 1990 (photo Alain Picollet).



*Dans un piètre état, laFR107/ESI, au Luc, le 1^{er} septembre 2008.
L'appareil sera descendu de son support le 30 avril 2019 (photo Mathieu Vandevenne).*

FR108 C254 17/12/59
 56-2092 18/06/59 départ de Norfolk sur le transport d'aviation "Dixmude" (RFM n°132)
 01/08/59 arrivée à Alger par le transport d'aviation "Dixmude"
 01/08/59 **GH N°2** **BEH**
 25/07/61 IRAN AIA Maison Blanche
 09/11/61 **GH N°2** **BEH**
 31/01/63 **14° GALAT** **BEH** (04/04/63)
 02/04/63 accidenté à Chréa en Algérie. Au cours d'un exercice d'hélicoptage et en courte finale l'appareil affiche un taux de chute important. Le pilote ne voit pas un bloc de béton que la roue avant gauche heurte. La machine, fortement déportée sur la gauche, rebondit pour s'immobiliser juste en limite de la DZ.
 02/04/63 Héli Service 4^e échelon après accident
 ../05/63 **14° GALAT** **AAD**
 ../10/63 retour métropole
 ../10/63 ERM Versailles attente IRAN
 18/10/63 IRAN Héli Service Marignane avec 287 heures
 25/03/65 MC Montauban 08/04/65 OMP stockage
 ../04/65 **EA-EAI** 13/04/65 OMP
 24/07/67 ERGM Bruz 05/07/67 OMP VP 300
 31/08/67 MC Montauban stockage
 14/11/68 **3° GALAT** 18/09/68 OMP **ARS**
 26/02/69 ERGM Bruz VP 400 + échange GMP
 31/03/69 **3° GALAT** **ARS**
 21/05/69 accidenté à Rennes-Saint Jacques. L'appareil au parking est mis en route normalement. Au cours de l'embrayage apparaissent quelques vibrations considérées comme normales. Le mécanicien de piste voit cependant des particules métalliques sortir par l'échappement et demande immédiatement au pilote de couper le GMP. Les mécaniciens constatent alors la détérioration du siège de soupape d'échappement du cylindre n°1.
 16/02/70 ERGM Bruz 17/12/69 OMP
 25/03/70 ERGM Bruz stockage
 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 Camp du Ruchard (1^{re} RM).
 29/06/70 réformé avec 594 heures de vol
 01/07/70 retiré situation mensuelle

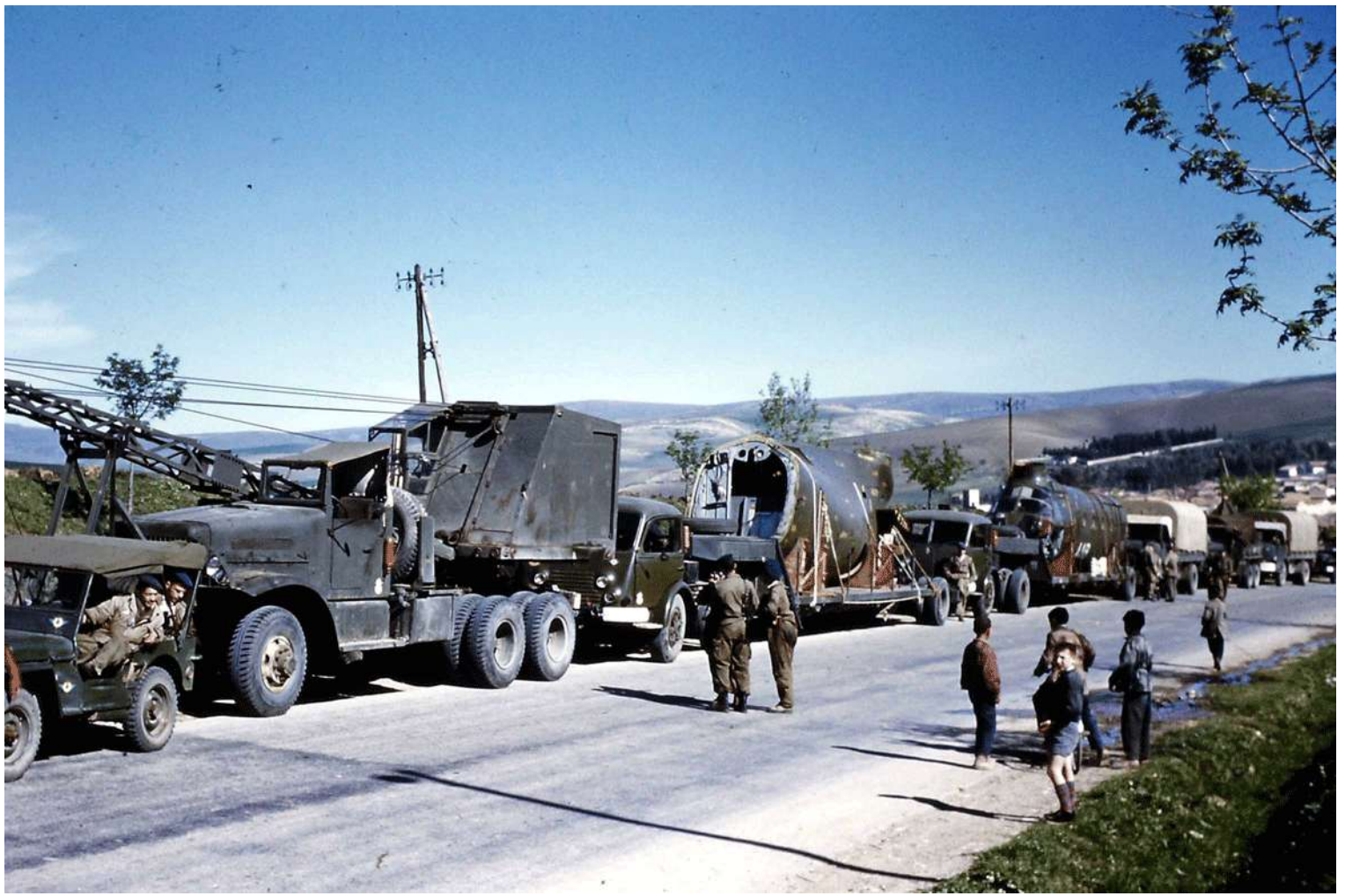


FR108/BEH du GH N°2 en fin d'autorotation, à Batna (photo Gérard Ettori).

Galerie photos



FR31/BFK à la 674^e CRALAT, à Sétif, en 1960 (photo Gérard Gouyet).



Récupération d'une Banane, en 1960 à Guelma, par la 674^e CRALAT (photo Gérard Gouyet).



GH N°2, ravitaillement à Torrelli, vers Batna, en 1960 (photo Jean Aubier).



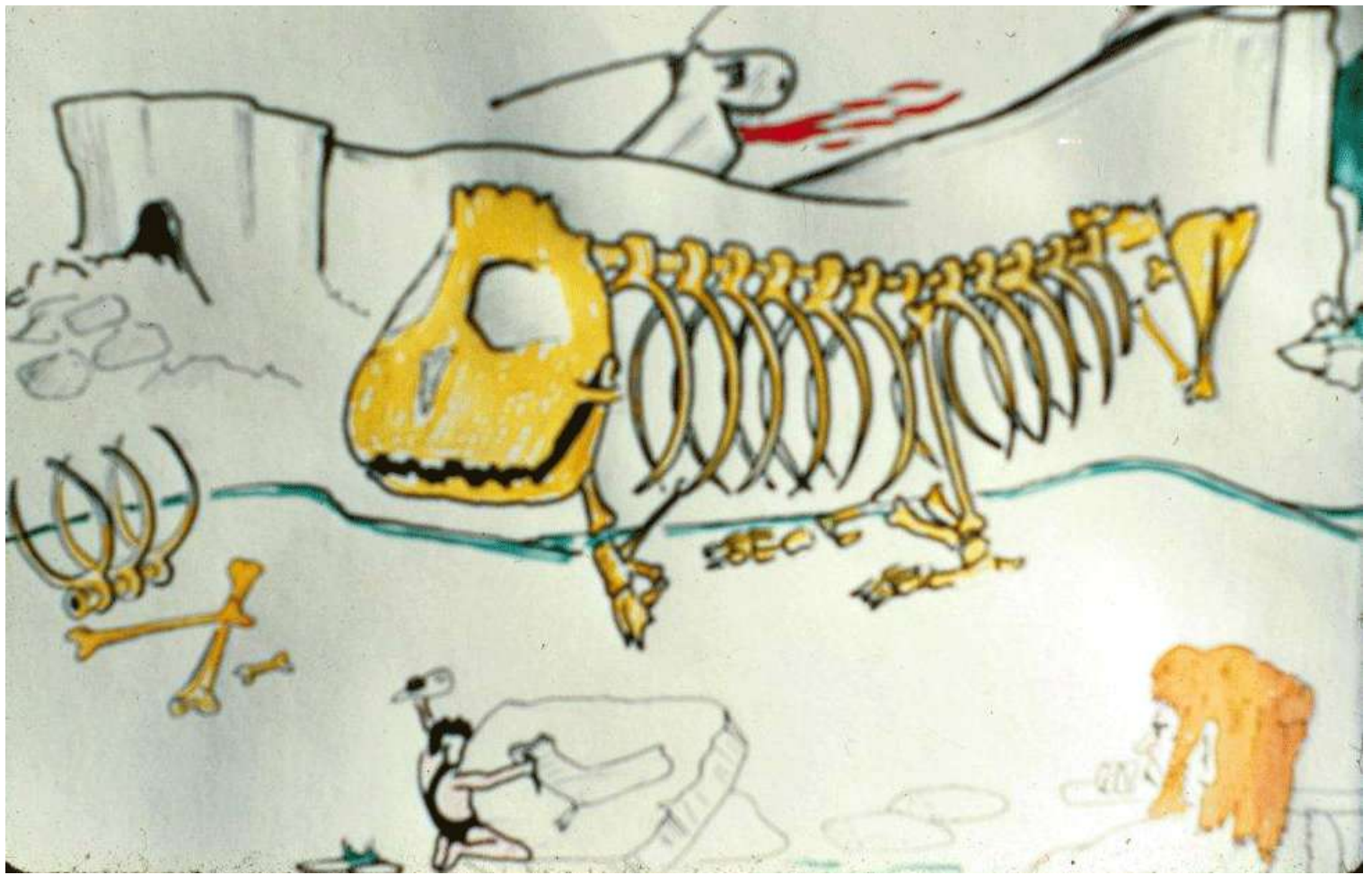
Réparation en campagne près de Redjas (photo Max Polge).



FR??/AZ (n° 50 ?) à Chéragas en 1962 (photo Claude Marx).



Epaves de H-21 à Valence-Chabeuil (photos Jacques Barraquier).



Caricatures dans la salle de repos de l'EHO 1 du GH N°2 (photos Pierre Gultgoff).

