Le 7 novembre 1952, il est présenté sur l'esplanade des Invalides devant les représentants des services officiels, les militaires et toute la presse, piloté successivement par un pilote américain du constructeur, puis par Jacques Lecarme de la SNCASE : simulation de posés d'assaut, embarquement de blessés et de fantassins armés, etc.

Cinq jours plus tard, le 12 novembre, il est sérieusement accidenté à Issy-les-Moulineaux au cours d'une autre présentation. Le pilote Jacques Lecarme et les journalistes présents à bord sont indemnes, bien que secoués lorsque l'appareil passe sur le dos. Les militaires notent au passage que la cabine n'a pas été déformée, malgré la violence de l'impact … Suite à cet accident, Georges Héreil demande à ses pilotes de se spécialiser : soit continuer sur les avions et uniquement les avions, soit opter exclusivement pour les essais d'hélicoptères.

Un exemplaire de remplacement est immédiatement commandé en janvier 1953, livré le 3 juin suivant (n°55-383/F-WGOI puis F-BGOI), juste à temps pour être présenté au Salon du Bourget qui se tient quelques jours plus tard. À ce stade, des négociations sont déjà en cours avec les armées françaises, mais seul le ministère des États associés a confirmé officiellement le 30 avril précédent une commande de cinq WS-55 civils de « série 1 » ; ils devront être assemblés par la SNCASE à Marignane, à partir d'ensemble livrés en kits par Westland (contrat n°10794/SNCASE). Ils équiperont une école qui va se mettre en place à Buc, à l'ouest de Paris.

Le 4 mai 1953, la SNCASE passe officiellement commande à Westland des éléments nécessaire à l'assemblage des cinq WS-55. Des pourparlers ont également lieu avec Air France qui envisage d'ouvrir des lignes par hélicoptères entre plusieurs aéroports, comme le fait déjà en Belgique la Sabena qui vient de commander plusieurs S-55, pour débuter l'exploitation le 1er septembre en version 8 passagers. Le carnet de commande se limite donc pour le moment à cinq appareils pour le ministère des États associés, avec une option pour cinquante autres et une intention d'achat de cinq appareils pour Air France. Cette dernière annulera peu après sa commande, après avoir constaté les piètres résultats affichés par l'expérience Sabena.

La SNCASE se lance en même temps dans des prospections auprès des pays voisins, avec des tournées commerciales du « F-BGOY » en Suisse et en Italie, proposant diverses formules de coopération pour la construction du S-55, y compris avec Westland. Le secteur civil est aussi en ligne de mire, des démonstrations sont réalisées dans les Alpes, notamment lors de la construction d'un barrage. Hélas, le Sikorsky reste une machine au prix jugé exorbitant par les exploitants. De plus, Westland qui détient déjà une licence de fabrication, n'est pas vraiment favorable à une concurrence française et incite aussi Sikorsky à ne pas aller plus loin avec la SNCASE. En outre le constructeur américain, qui sent monter les besoins de la France pour sa guerre coloniale, préfère se garder la plus grande partie du marché.

Le premier S-55, avec sa peinture bleu nuit particulièrement seyante, sur laquelle l'insigne doré de la SNIAS ressort très bien… « L'éléphant joyeux », le curieux surnom qui lui a été donné par la direction, entame les essais avec cette immatriculation provisoire « F-WGIZ » avant de recevoir son immatriculation définitive « F-BGIZ ». © DR archives SNIAS

Le « F-BGOY », le second démonstrateur acquis par la SNCASE, présenté au Salon du Bourget en juin 1953. Faute de clients, il est vendu au Ministère des États associés et rejoint l'école de Buc créée fin 1953 par la SNCASE pour la formation des premiers pilotes. Ce S-55 est peint en bleu nuit brillant et porte l'insigne or de la SNCASE sur la porte. © DR coll. auteurs

Suivront quelques autres développements du « 47G », mais là encore aucun n'équipera les armées françaises (Bell G-3B, G-3B1, G-4, G-4A et G5), qui se différencient essentiellement par leurs puissances et quelques améliorations. Le G-3B sera construit sous licence par Westland en Angleterre et mis en service au sein de l'armée de terre britannique sous la désignation « Sioux AH.1 ». Westland produira aussi quelques « G-4A » destinés à des clients civils.

Vient ensuite la série des « J », qui présente la particularité d'avoir une cellule agrandie totalement carénée avec une bulle redessinée comportant quatre à cinq sièges selon la version. Il est décliné par Bell en « 47J » puis « 47J-2 », mais Agusta en Italie développera des modèles aux performances améliorées, dont le fameux AB47J-3B1 produit en 1963 et considéré comme la meilleure variante des séries « J », bien adaptée au travail en altitude. Quelques Bell 47J seront acquis par l'US Air Force et affectés au transport de VIP sous la désignation de « VH-13J ».

Le Bell 47 est produit par Bell jusqu'en 1974. Au total, plus de 5 000 Bell 47 de toutes versions seront fabriqués aux États-Unis, chiffre auquel il faut ajouter environ 1 400 construits sous licence. En Italie, Agusta cessera la fabrication en 1976 pour se concentrer sur le Bell 206, un autre énorme succès de Bell.

Le modèle « 47-B3 » est développé spécialement pour l'épandage agricole. Ici un appareil appartenant à Bugbeater Inc., une compagnie de Syracuse (NY) spécialisée dans les travaux de ferme. © DR

Le Bell 47 en France

Au salon du Bourget de 1951, Fenwick expose son Bell 47D « F-BDRU », qui a obtenu son certificat de navigabilité le 17 juillet de l'année précédente. Cet appareil avait réalisé en novembre 1950 à la demande de l'Aéronautique navale une démonstration réalisée à Saint-Mandrier par Fenwick sur le croiseur « Émile Bertin », qui reste le tout premier appontage d'un hélicoptère dans la Royale …

Suite à la démonstration de novembre 1950, la Marine achète un premier Bell 47D-1 via Fenwick, qui arrive en France en avril 1951 et est remis aux Marins à la fin de l'année, à Saint-Mandrier. Une escadrille spéciale, la 58S, est créée en octobre pour accueillir les premiers hélicoptères. Il sera ensuite cédé à l'armée de l'Air puis à l'ALAT.

Le Bell 47 fera les gros titres de la presse française lors de l'exploit remarquable de Jean Moine qui se pose au sommet du Mont Blanc (4807 m), le 6 juin 1955, à bord du Bell 47G2 « F-BHGJ », 1342e Bell 47 construit.

Jean Moine devant le G2 F-BHGJ. Notez le rotor tournant sans personne à bord, configuration souvent observée avec le Bell 47. © DR

Les H-34 qui interviennent au plus près de la ligne de feu sont organisés en « détachements d'intervention héliportés » (DIH) et « unités d'intervention héliportées » (UIH) ; les DIH mettent en œuvre six H-34 « cargo » (embarquant le plus souvent dix combattants) et deux « pirate », alors que les UIH disposent de trois « cargo » et un « pirate ». © DR via G. Millas

Aucune perte humaine ne sera à déplorer durant ces détachements effectués dans des conditions météorologiques souvent extrêmes, grâce au professionnalisme du personnel et à la fiabilité des appareils. Toutefois, on dénombre trois appareils endommagés ou perdus :

- **le 26 février 1959**, la n° 180/1332 est endommagée par une tempête au sol aux Kerguelen puis remise en état sur place,
- **le 16 janvier 1971**, la n° 343/1743 est endommagée à Port-aux-Français, aux Kerguelen, et remise en état (mission « Heliker VIII »),
- **le 22 janvier 1992**, la n° 63/1068 est perdue au large des îles Crozet lors d'un hélitreuillage.

Les appareils identifiés à « Heliker » sont les n°332 et 336 (1969-70), 341 et 343 (1970-71), 341 et 343 (1974-75), 342 (1975, 1976, 1977), 243 et 278 (1977), 346/F-UJDO (1982-83), 366/F-UJDA (1987), 271/F-UJDE (1990), 343/F-RAHP (1990, voir le profil couleur), 341/F-RAHR (1993-94) et 343 (1995, 1996).

L'île principale des Kerguelen est la troisième plus grande île française derrière la Nouvelle-Calédonie et la Corse. Très vaste, totalement sauvage, avec des massifs montagneux balayés par des vents puissants, c'est un territoire hostile où le temps dégagé et calme est plutôt rare. Les équipages sont tenus au respect de consignes très strictes, une panne en pleine nature serait vite dramatique. Il n'existe aucune piste d'atterrissage sur Kerguelen. Ici, la n°34 « F-UJDL » posée sur une DZ en 1982. © DR coll. auteurs

Gros plan sur le nez de le n°366 « F-UJDK » vue en octobre 1988. Comme souvent sur les appareils détachés, un « nose-art » humoristique a été peint, ici avec le nombre romain « XXV » qui rappelle le numéro de la mission. © DR coll. auteurs

Un appareil de photogrammétrie a été installé sur certaines Alouette II détachées aux TAAF en 1962-1963, afin de permettre aux techniciens du CNRS d'établir une cartographie précise de l'archipel. © TAAF

La première Alouette III (n°001 F-ZWVQ) lors des premiers essais, elle est toujours équipée des installations de mesure.
© DR coll. J.Delmas via J.Guillem

L'armée Indienne, qui doit régulièrement faire face à des interventions dans des zones très montagneuses, s'intéresse d'ailleurs très vite à l'Alouette III. Jean Boulet se rend en Inde en octobre 1960 avec la n°002 pour effectuer des démonstrations avec des posés à très haute altitude, notamment le 6 novembre au sommet du Deo Tibaa à 6 001 m avec deux passagers et 250 kg de matériel. L'enthousiasme est de mise chez le constructeur, d'autant plus que dans la foulée le ministre des armées, Pierre Messmer, confirme que l'État est disposé à passer une commande d'Alouette III de série pour les armées françaises.

Les premières Alouette III produites

Prototypes		
001	SE 3160	F-ZWVQ, F-ZLAE - Artouste IIIB de 870 cv
002	SE 3160	F-ZWWR
Présérie		
01	SE 3160	F-ZWVT
02	SE 3160	F-ZWVU
03	SE 3160	F-WIEH (vendu civil, SE-HDC)
04	SE 3160	F-WJSB puis F-BJSB
Série		
1001	SE 3160	Première de série (pour la force aérienne birmane)
1006	SE 3160	Première Alouette III pour l'armée de Terre (ALAT)

La F-BLGX (n°1095) aux couleurs de Sud Aviation présentée au salon du Bourget en juin 1965. Construite comme SE 3160, elle a été modifiée cinq ans plus tard en SA 316B (motorisation plus puissante) et a connu une longue carrière civile chez Héli Union puis au Chili. © DR coll. G. Millas

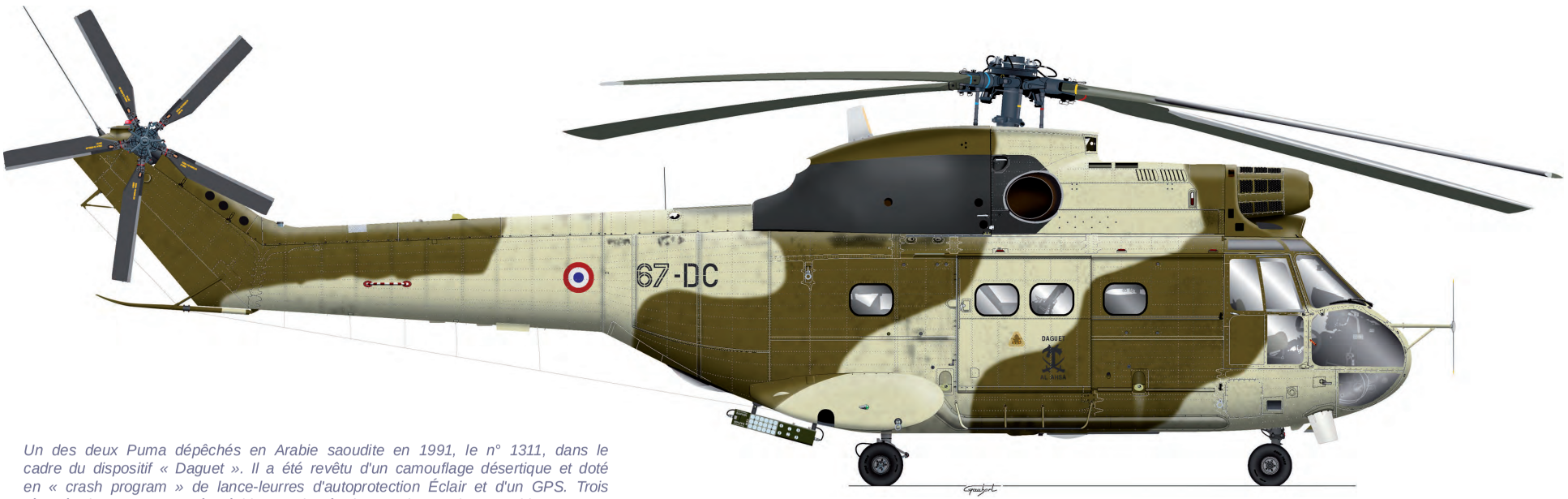
Une vue bucolique du Super Frelon posé dans une prairie en fleurs. Aucune date ni aucune notion du lieu où a été prise cette photo champêtre, pas plus que la raison de sa présence en pleine campagne .
© DR association anciens GLAM

Dernier vol au GLAM ? Pas tout à fait … Le 29 mars 1971, le Super Frelon est rappelé d'urgence sous les drapeaux par le gouvernement, muni du laisser-passer provisoire « F-WIEJ », pour accueillir le président Mobutu du Congo démocratique (qui va devenir le Zaïre sept mois plus tard). Il est en visite en France jusqu'au 3 avril à l'invitation du Président Pompidou, avec au programme des visites à Rennes, Grenoble, Bordeaux et Coëtquidan. La France met les petits plats dans les grands, et cette demande subite de remettre en service le Super Frelon n'est sûrement pas étrangère à la vente d'un Super Frelon à Mobutu, qui lui sera effectivement livré en novembre 1975 (un SA 321Ja de série militaire, le n°169, avec aménagement VIP), et à la commande d'une belle quantité de Mirage 5.

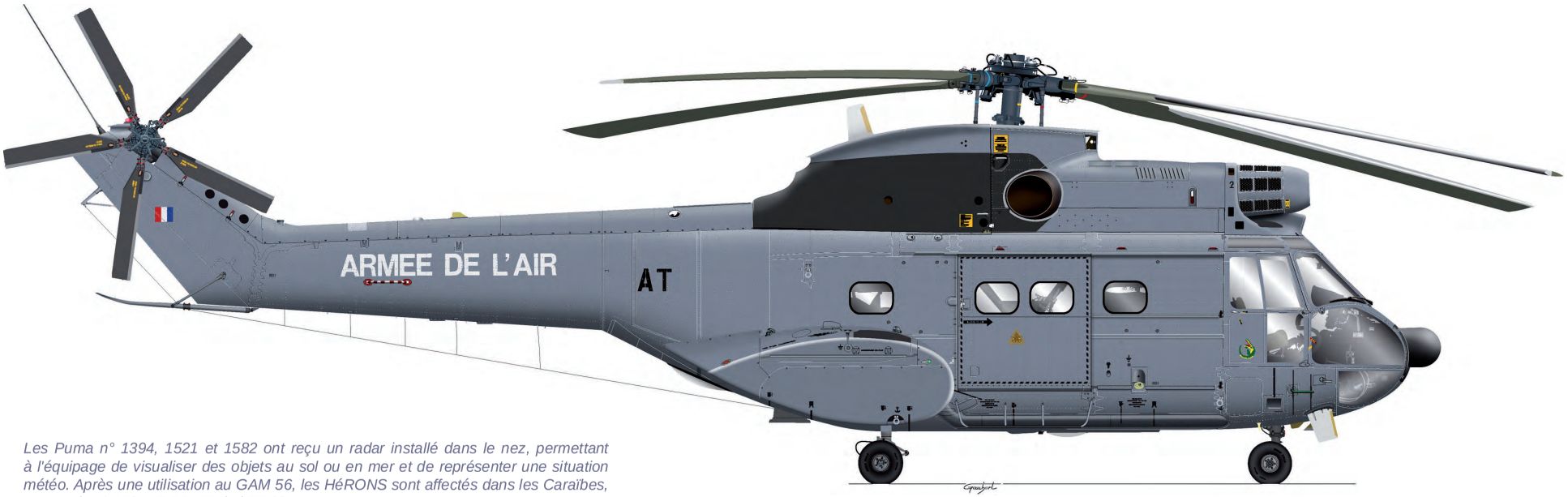
De 1971 à 1974, le SA 321F maintiendra à Marignane une activité très réduite, essentiellement quelques vols de maintien en condition. L'ensemble de l'activité peut se résumer à moins de 50 heures durant ces quatre années. Il garde la livrée blanche et bleue qui avait été appliquée pour le GLAM, mais la cocarde tricolore a disparu, de même que l'insigne du GLAM. En mai 1971, il est placé en stockage de courte durée, il totalise alors 1 645 heures.

Le 2 janvier 1974, le SA 321F reçoit le laissez-passer provisoire « F-WKQC » probablement pour des essais en vol ou des vols de contrôle. En mars 1974, deux vols de ce type sont réalisés en vue de sa mise à disposition en mars et avril au profit des élèves pilotes chinois (la Chine a commandé des Super Frelon livrés à partir de décembre 1975, puis ils en fabriqueront localement).

Janvier 1975 : notre SA 321F est de nouveau sur le parking de Villacoublay, porteur cette fois de l'immatriculation civile « F-OCZV ». Bien que retourné chez le constructeur, il a encore été fait appel à ses services pour une courte mission à un moment où le seul Puma déjà livré au GLAM était indisponible. L'insigne du GLAM a retrouvé sa place, pour peu de temps, à l'arrière du cockpit. © DR coll. J. Guillem



Un des deux Puma dépêchés en Arabie saoudite en 1991, le n° 1311, dans le cadre du dispositif « Daguet ». Il a été revêtu d'un camouflage désertique et doté en « crash program » de lance-leurres d'autoprotection Éclair et d'un GPS. Trois récupérations seront menées à bien par les équipages de ces deux machines en mer et dans les terres, depuis El Ahsa, entre janvier et mars 1991.



Les Puma n° 1394, 1521 et 1582 ont reçu un radar installé dans le nez, permettant à l'équipage de visualiser des objets au sol ou en mer et de représenter une situation météo. Après une utilisation au GAM 56, les HéRONS sont affectés dans les Caraïbes, comme le n° 1521 "F-RBAT" de l'ET 68

Dans l'armée de l'Air, en métropole

La seconde unité à être équipée en Super Puma est le Groupe de liaisons aériennes ministérielles 1/60 de Villacoublay. Encore doté d'Alouette III et de deux Puma, le GLAM voit arriver le premier de ses trois AS 332L1 (n° 2233) le 30 décembre 1987, suivi du n° 2235 le 18 avril 1988. Début 1993 le Dauphin « Vendôme » est retiré et un nouvel appareil (n° 2377) est livré le 25 mai 1993. Les trois sont immatriculés dans la série propre au GLAM « F-RAFx » et reçoivent, à l'instar des deux Puma de l'unité, un nom de baptême relatifs aux sites prestigieux français :
- **n° 2233/F-RAFY**, baptisé « Fontainebleau »
- **n° 2235/F-RAFZ**, baptisé « Chambord »
- **n° 2377/F-RAFU**, baptisé « Trianon ».

Un quatrième Super Puma a également doté brièvement le GLAM. Avant de rejoindre l'ETOM 82 en Polynésie, l'AS 332C n° 2057/F-RBPO, est mis en place au GLAM 1/60 afin de renforcer ses deux Puma lors des grandes cérémonies marquant le 40e anniversaire du débarquement sur les côtes normandes, du 30 mai au 7 juin 1984. À cette occasion, la cabine reçoit un aménagement VIP et l'insigne du groupe est apposé sur le fuselage blanc à éclair bleu. Plusieurs vols sont effectués vers Utah Beach et Colleville-sur-mer, au profit des autorités et délégations étrangères, dont les présidents Mitterrand et Reagan.

Après l'ETOM 82 « Maine », le GLAM 1/60 est la seconde unité à se doter de Super Puma, pour remplacer le SA 330 Puma. Trois sont commandés, en version longue (AS 332L). Le premier est le n°2223 « F-RAFY » baptisé « Fontainebleau », représenté sur cette photo ; il entre en service en 1988. L'insigne du GLAM est apposé de chaque côté et l'aménagement intérieur a fait l'objet de soins particuliers. © DR Coll. F. Mallet

Le n°2235 « F-RAFZ » est le second AS 332L pris en compte par le GLAM, la même année que le «fox-yankee». Quatre ans plus tard, le GLAM rafraîchissait la livrée de l'ensemble de ses aéronefs : le « Chambord » est vu sur cette photo avec cette nouvelle décoration à la bande tricolore, plus moderne. © DR Y. Cozanet

5391

AS 355N - Pris en compte le 19/10/89

67-MG	EH 2/67	06/90*
F-RAVA		*14/04/92*
67-VA	EH 2/67	06/93* → 06/98-02/02*
VA	EH 2/67	11/01* → 02/02*

Gris suite GV début 2002

VA	ETOM 50	02/02* → 05/02*
VA	ETOM 52	12/07*
VA	ETM 2/40	06/09*
VA	ETOM 50	02/11* → 03/11*
VA	EH 3/67	10/24*

Troisième commande passée en 1987 (4 appareils)

5392

AS 355N - Pris en compte le 04/12/89

341-RD	CIEH	03/90
67-GE	EH 6/67	10/91*
341-RD	CIEH	00/92
67-MJ	EH 2/67	
F-RAVB		*14/04/92*
67-VB	ETOM 50	06/92 → 00/93*
67-VB	EH 3/67	09/93* → 02/00*
VB	EH 3/67	07/16*
VB	EH 5/67	06/22*

Également vu «VB» à EH 2/67, date ?

5393

AS 355N - Pris en compte le 08/01/90

67-MH	EH 2/67	09/90
F-RAVC		*14/04/92*
341-VC	CIEH	06/92*
67-VC	EH 3/67	03/94* → 08/97

Détachement à Abidjan

VC	CIEH	12/06*
82-VC	ETOM 82	09/07*

Baptisé « Toake »

VC	EH 3/67	07/17*

5396

AS 355N - Pris en compte le 08/01/90

67-MI	EH 2/67	
F-RAVD		*14/04/92*
67-VD	EH 5/67	09/92* → 08/97*
341-VD	CIEH	02/00*
58-VD	ETOM 58	07/00* → 03/04*
VD	2/40	06/05*
VD	EH 3/67	08/22*

Marquage « Al Dhafra 2019 »

VD	EH 1/65	05/25

Déco. spéciale 50 ans « Alpilles »

© DR coll. F. Mallet

5397

AS 355N - Pris en compte le 08/01/90

67-MJ	EH 2/67	01/91*
F-RAVE		*14/04/92*
67-VE		
341-VE	CIEH	
62-VE	ETL 1/62	09/93* → 05/99*
67-VE	EH 2/67	07/99* → 02/00
58-VE	ETOM 58	07/00* → 08/00*
VE	EH 2/67	02/02*

Toujours codé 58-VE en juin 02 à Metz

VE	ETOM 55	00/10

Également vu «VE» à EHOM 68 équipé boule optronique et « VE » à ETM 1/40, date inconnue.

© DR BA 367

Quatrième commande en 1988 (3)

5398

AS 355N - Pris en compte le 16/01/90

67-JN	EH 1/67	04/91*
F-RAVF		*14/04/92*
67-VF	EH 3/67	09/92 → 06/95*
52-VF	ETOM 52	00/00
VF	ETOM 50	01/97* → 05/98
341-VF	CIEH	08/98* → 02/00*
VF	ET 50	01/06* → 05/08*
VF	EH 3/67	07/23*

5399

AS 355N - Pris en compte le 16/01/90

67-JO	EH 5/67	00/90 → 12/91*
F-RAVG		*14/04/92*
67-VG	EH 1/67	05/92* → 06/95
67-VG	ETE 43	09/96 → 11/96
43-VG	ETE 43	04/97* → 10/98

Insigne « Verdun »

58-VG	ETOM 58	10/98 → 02/00
VG	ETOM 50	08/01* → 09/01
VG	ETOM 58	06/03 → 05/05*
VG	ETOM 50	12/06*
VG	EH 3/67	05/10* → 07/15*

Déco spéciale 2010 (20 ans/180 000 hdv)

© DR coll. F. Mallet

Détachement permanent d'hélicoptères 4/68 (*Apt*)
Escadron d'hélicoptères 4/67 «Durance» (*Apt*) 1968 - 1998

EH 4/67

DPH 4/68

1er août 1968: Le Détachement permanent d'hélicoptères 4/68 est créé à Apt-Saint Christol à partir de l'EH 2/68 de Chambéry, mis pour emploi en 4e Région aérienne à la Brigade de missiles stratégiques du Plateau d'Albion ; le DPH dispose de deux Alouette II et leurs équipages ont pour mission les servitudes et la participation à la protection de la Base aérienne 200 et hors-base par aéroportage de commandos et reconnaissance à vue, sur les 18 zones de lancement, les deux postes de conduite de tir et leurs itinéraires d'accès.
Juillet 1970 : Le premier H-34A est livré au DPH.
Juillet 1971 : Quatre H-34A équipent le DPH.
6 novembre 1974 : Cas unique pour les EH, un Broussard est mis en service au 4/67, détaché de l'EL 44 d'Aix les Milles.
1er mai 1975 : Le DPH 4/68 devient « Escadron d'hélicoptères 4/67 ».
16 décembre 1975 : Le premier Puma arrive au 4/67.
12 janvier 1976 : Le dernier H-34 du 4/67 (SA72/67-OA) effectue son dernier vol.
28 mai 1976 : L'EH 4/67 reçoit les traditions de l'EH 1/65 dissous en Indochine.
14 juin 1976 : L'EH 4/67 reçoit son nom de tradition « Durance ».
Février 1978 : Les Puma du 4/67 ravitaillent en fourrages des exploitations agricoles de Haute-Provence isolées par la neige.
septembre 1990 : Les deux dernières Alouette II sont retirées.
6 novembre 1990 : Deux Fennec parviennent à l'escadron.

Appareils utilisés :
Alouette II, Broussard, Puma, Fennec.

Stationnement :
Apt-Saint Christol.

Indicatifs :
F-RAOx/67-Ox (H-34A, Alouette II, Puma, Broussard), F-RAUx/Vx/Wx (Fennec).

Traditions :
Le personnel du DPH 4/68 se crée un insigne non homologué (rassemblant la panthère noire et l'insigne de l'EH 2/68, le Mont-Ventoux et un missile SSBS), mais porte à ses débuts l'insigne du 2/68 ; son insigne final est une reprise directe de l'insigne de l'EHL 1/65, homologué A650 le 30 juin 1955, représentant une « libellule secouriste » évoquant les hélicoptères Hiller de l'escadron, survolant un paysage indochinois (la mention « EH 1/65 a été supprimée) ; il est à noter que lorsque le 4/67 reçoit les traditions de l'EH 1/65, le 28 mai 1976, la garde du fanion du 1/65 lui est confiée le 17 décembre suivant ; un projet d'insigne est également élaboré au 4/67 par l'Adc Jean San, représentant un papillon vert vu de face posé sur un missile SSBS au décollage, avant que l'État-major impose les traditions du 1/65 (cet insigne est fabriqué à 60 exemplaires par Delsart, en 2008, à l'initiative de son créateur). Les traditions du 4/67 ont été confiées à la 1ère escadrille de l'EH 5/67 en 2012.

Septembre 1992 : Les Puma du 4/67 sont engagés dans l'assistance aux populations sinistrées par la crue de l'Ouvèze, à Vaison-la-Romaine.
16 septembre 1996 : Le 1er GMS cesse son activité.
22 juin 1998 : La dernière reconnaissance à vue au profit d'un convoi sensible du 1er GMS est effectuée.
31 août 1998 : L'EH 4/67 « Durance » est dissous.