

70 ans déjà, 70 ans seulement, pour les uns ce fut une découverte, ils avaient 20 ans, pour les autres ce n'est pas si vieux.

En 1949, le Médecin Général Inspecteur André Robert, Directeur des services de santé des Troupes en Extrême-Orient, puis de l'ensemble des services sanitaires en Indochine, comprend l'usage qu'il peut tirer de ce moyen de transport, le plus rapide auprès des nécessiteux dont il a la charge.

Ces faits furent rappelés par le général de Corps aérien Jean Rondel lors de la cérémonie du cinquantième anniversaire des sauveteurs plongeurs héliportés à Cazaux, le 27 juin 2018.

L'Association Hélicoptères Air a honoré la mémoire du MGI André Robert, en présence de sa famille, lors de son Assemblée Générale à Fontainebleau, le 30 septembre 2018.

Intégré à Santé Navale en 1913, mobilisé brancardier en 1914, il connaît les ambulances hippomobiles, puis automobiles. Blessé en 1916, il réintègre

Santé Navale à la fin du conflit et sera médecin colonial.

Souvent sur le terrain, il sait que les blessés et malades doivent être rapatriés au plus vite vers des structures hospitalières.

La genèse, l'Indochine.

Fin 1949, le second d'une toute première société française de service par hélicoptère va à Saigon pour présenter, sur papier, un hélicoptère « Hiller » à l'empereur Bao Dai. L'affaire ne se conclut pas, Alan Bristow rencontre les aviateurs sur la Base Aérienne 191 de Saigon Tan Son Nhut. Il fait venir un appareil de Californie pour une présentation en vol, mais les militaires ne sont pas convaincus. Des légionnaires sont attaqués non loin de Saigon, quatre sont grièvement blessés et nécessitent des soins urgents. On demande à l'hélicoptère de prouver son efficacité. Protégé par deux chasseurs du Normandie-Niemen, il revient sur la base avec 4

blessés soit 150 kg de surcharge. Une collaboratrice du service de Santé, venue prendre en charge les blessés, est impressionnée. Le Capitaine-Médecin Valérie André rend compte de cette première évacuation sanitaire par hélicoptère au MGI André Robert, son chef de service. Elle or-

ganise la rencontre du pilote et du Général Robert. Cependant, au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, les finances de l'État ne sont pas au mieux, les priorités sont ailleurs, le conflit indochinois coûte cher et l'épopée des autogires de 1937 à 1940, n'a guère convaincu les militaires.



L'hélicoptère présenté, un Hiller 360 UH12, est le moins cher sur le marché face au Bell 47 ou au Sikorsky R5.

Train tricycle avant, équipé d'un moteur Franklin de 178 CV, manche au plafond, triplace, une civière est prévue de chaque côté de l'appareil. C'est toutefois le premier hélicoptère à avoir traversé les USA d'ouest en est.

André Robert rencontre ses ministres de tutelles : de la Défense Nationale, de la Santé Publique et de la Population, des États Associés (Laos, Cambodge, Vietnam), il peine à convaincre. Il engage une partie du crédit des Services de Santé. Le Ministère des États Associés suit, il cherche des fonds auprès d'associations d'anciens combattants, de familles, des forces économiques, des officiers sur le terrain. Une première commande de huit hélicoptères est conclue. Ils sont alloués au Service de Santé qui en assurera les frais, l'Armée de l'Air en sera l'opérateur. L'ELA 52, sur la Base Aérienne 191 de Saïgon, les reçoit en dotation le 18 février 1950.

La société Hélicop-Air formera les deux premiers pilotes et les cinq premiers mécaniciens, tous issus de l'Armée de l'air. Le lieutenant Alexandre Santini commandera l'unité.

15 hélicoptères Hiller 360 : UH12, H23A et H23B livrés entre 1950 et 1953 voleront en Indochine jusqu'en septembre 1955. Les 10 derniers rentreront en métropole en février 1956 sur la Base École 725 de Chambéry, où est nouvellement stationnée la Division Instruction Hélicoptère. Elle avait été implantée sur la BE 721 de Rochefort sur Mer de 1954 à 1956. En 1952, 9 Hélicoptères Westland WS 51 avaient été commandés par l'Armée de l'air. Construits sous licence Sikorsky, ces aéronefs, sous motorisés, seront rapatriés en 1954 et affectés à la DIH de Rochefort.

Les pilotes, issus de l'avion, après un passage chez Hélicop-Air ou Fenwick, seront transformés sur cinq de ces machines. Les deux autres seront affectés

à l'instruction des mécaniciens.

L'instruction de quelques mécaniciens se faisait chez les représentants agréés en France ou chez le constructeur Westland qui forme 26 mécaniciens de toutes spécialités, dont trois officiers. Ils étaient ensuite chargés de former « sur le tas » les nouveaux arrivants.

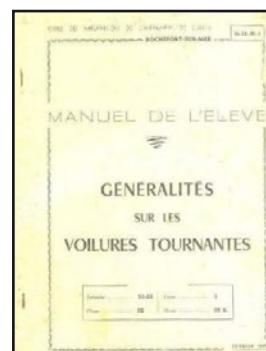
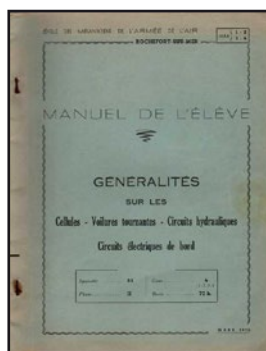
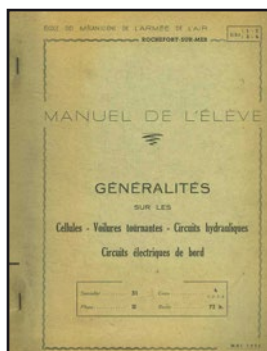
À Rochefort.

Des volontaires partent en stage aux USA car l'US Air Force a prêté 25 Sikorsky S 55 à la France pour la Guerre d'Indochine dont 16 seront réintégrés à l'administration américaine en mars 1958. L'hélicoptère a fait preuve de son utilité, de nouvelles commandes sont envisagées. Il faut prévoir du personnel de conduite transformé sur ces machines, mais aussi des mécaniciens. La spécialité moteur est identique à celle des avions, mais les spécialistes voilure devront être formés.

L'Armée de l'Air décide de créer une spécialité « Voilure Tournante » indice 51-34.

En 1954, une première promotion de 33 élèves voit le jour, incluant 3 élèves mécaniciens électriciens et un équipement. Une autre suit en 1955 et une dernière en 1956. Un Brevet Élémentaire leur est attribué à la sortie. En 1954, treize élèves sont choisis pour suivre un Brevet Supérieur Direct incluant : Cellule, Hydraulique et Voilures Tournantes.

Les instructeurs sont des mécaniciens de l'AA, dont la plupart ont effectué un séjour en Indochine, formés par les constructeurs, en France, à l'étranger ou par l'US Air Force qui a prêté les 25 Sikorsky S 55. L'instruction de base est la même que pour les élèves « avion ». La technique voilure est cependant différente. Elle inclut la mécanique du vol hélicoptère. Les élèves apprennent à différencier des vibrations verticales ou horizontales, de basse, moyenne ou haute fréquence. Les termes « tracking » et « balourd » sont nouveaux. On apprend à intervenir sur ces problèmes. Ces voilures, où tout est articulé, nécessitent des graissages fréquents.



Couverture des éditions de mai 1955, mars 1956 et septembre 1957



Un des hélicoptères WS 51 est à disposition pour les travaux pratiques.

Après l'Indochine.

En mars 1958, on dénombre, en Indochine, en France et en Algérie, pas moins de 243 hélicoptères dans l'Armée de l'Air parmi lesquels 10 Hiller

H23A et H23B, 5 WS51, 67 Sikorsky H 19, 30 Bell 47 G, 50 Sikorsky H 34 et 75 Alouette II. Le summum sera atteint fin 1961 avec 260 machines de ce type volant en Algérie et en France.



H19 sanitaire en Indochine en 1953



Sikorsky S 55 en évacuation sanitaire à Dien Bien Phu

Fin de l'Indochine, début de l'Algérie

À l'issue de ces spécialisations, ces nouveaux mécaniciens sont dirigés vers les unités d'hélicoptères en Indochine ou vers l'Algérie où s'est ouvert un nouveau théâtre d'opérations. L'Armée de l'Air s'est pourvue en hélicoptères légers, les Bell 47, et en hélicoptères moyens les Sikorsky S55, le H19, et S 58, le H 34, utilisés pour le transport de troupes et les évacuations sanitaires. En 1957, des H34 dénommés le Pirate seront armés d'un canon et de deux mitrailleuses.

L'hélicoptère doit être une machine totalement autonome, au service de l'utilisateur. Ceci implique des stationnements hors bases aériennes ou ter-

rains d'aviation sur des périodes d'un ou plusieurs jours voire des semaines, mais la voilure demande un entretien quotidien. Il faut qu'un mécanicien suive pour assurer, dépanner. Il volera et partagera, avec les pilotes, la vie de ces usagers, souvent des troupes au sol, dans les postes isolés. Il assurera le chargement et la sécurité à bord pendant les évacuations sanitaires ou les héliportages. En Indochine des volontaires volaient ainsi. On manque de mécaniciens d'équipages brevetés pour ce service ; une sous-spécialité est créée, ce sera les mécaniciens volants. En 1962, ils réintégreront les mécaniciens sol.

Gilbert Aubrée