

Extrait du Helico-Fascination

<http://helico.fascination.free.fr/spip>

Hélicoptères en Indochine

- Récits - Jean-Marie Potelle -



Date de mise en ligne : mercredi 6 mai 2009

Helico-Fascination

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->A SAIGON, le 16 mai 1950 à 17 heures 50, le P.C. du GATAC Sud (Groupement Aérien Tactique) reçoit le message suivant « *Vous demande évacuation par hélicoptère de deux blessés couchés secteur nord-ouest TAN UYEN, Coordonnées 340/850. DZ balisée* ». Quelques minutes plus tard, le Lieutenant Alexis SANTINI décolle aux commandes de son Hiller 360 du Service de Santé pour accomplir la première mission confiée à un hélicoptère militaire Français. Cela fait 54 ans que cette première sortie a été effectuée dans des conditions qui ne furent pas les meilleures. Pourtant le chemin pour en arriver là ne fut pas des plus simples.

En Indochine, le problème du sauvetage des blessés, auxquels il fallait éviter un long transport par voie de terre dans la difficile nature tropicale, avait amené l'Armée de l'Air et divers responsables militaires, comme ceux des Services de Santé, à songer aux Hélicoptères.

Jusqu'à la fin 1944, des obstacles Techniques aussi bien que Financiers avaient retardé l'acquisition d'appareils à Voilures Tournantes. Pourtant il fallait sauver un maximum de blessés. Cette tâche avait alors été confiée aux petits Morane 500 des Services de Santé. Dans l'état de dispersion des troupes au début du conflit Indochinois, il avait fallu multiplier les terrains d'aviation à proximité des positions occupées. Les conditions géographiques ne permettaient pas toujours la réalisation d'une piste. C'est alors que le Médecin Général ROBERT réussit à vaincre l'obstacle financier avec les propres fonds de son Service de Santé et put acquérir deux Hiller 360. A l'époque, en 1949, la France ne fabriquait pas encore d'hélicoptères, par contre Westland, en Grande Bretagne, construisait sous licence le Sikorsky S 51 et tentait avec beaucoup de difficultés d'adapter son moteur Alvis Leonides de 535 cv pour remplacer le Pratt & Whitney d'origine qui ne développait que 455 cv. Quatre constructeurs étaient en concurrence, Sikorsky, Bell, Piasecki et Hiller. Sikorsky et Piasecki furent écartés car ils ne fabriquaient que des appareils lourds. Entre le Bell 47 et le Hiller 360, le choix fut difficile ; tous deux étaient équipés de moteurs Franklin de 178 cv qui leur conféraient des performances équivalentes. <!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Le Hiller fut retenu car plus connu en France où il excellait comme engin de publicité. Cet appareil d'un poids à vide de 660 kg pouvait transporter 360 kg à la vitesse de 100 km/h. Toutefois cette charge utile fut abaissée à 274 kg car la version sanitaire comportait deux civières placées de chaque côté de la cabine et pesant chacune 35 kg.

Pilote et blessés ne devaient pas excéder 240 kg pour permettre l'emport de 107 litres de carburant soit la capacité maximale du réservoir. Malgré le risque du travail en surcharge, deux pilotes et quatre mécaniciens de l'Armée de l'air furent détachés pour permettre le travail opérationnel de ces hélicoptères. Les stages furent effectués chez Hélicop Air, d'Henry Boris avec entre autre comme instructeurs Alan Bristow et Gérard Henry.

Les deux premiers pilotes seront le lieutenant Alexis Santini et le Sergent Fumat qui entre novembre 1949 et mars 1950 vont s'initier aux vols bien spécifiques de l'hélicoptère. Santini sera le premier à regagner SAIGON en avril 1950 à l'Escadrille de Liaison (ELA) N° 52. Ils seront les seuls à effectuer toutes les missions sanitaires. Puis vint un petit bout de femme, le Médecin Capitaine Valérie André. Chirurgien, parachutiste, elle va tout faire pour devenir pilote d'hélicoptère. Après accord de ses autorités, elle va s'entraîner à Cormeilles en Vexin et sera lâchée sur Hiller H 23 (dénomination du 360 dans l'Armée Américaine) le 11 août 1950.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->De retour en Indochine, elle va en priorité s'occuper des blessés qu'on lui amène à l'hôpital. Elle ira

participer à quelques évacuations sanitaires sur le Hiller avec Santini qui veut la lâcher en opérationnel lui-même. C'est le 16 mars 1952 qu'elle effectuera sa première évacuation sanitaire seule à bord à Bat Nao. « Madame Ventilateur » était née. Quelques années plus tard, Valérie, épousera son Moniteur sur le terrain, Alexis Santini. <!--htmlA -->



<!--htmlB -->L'Adjudant Chef Bartier viendra également renforcer l'équipe car le parc des hélicoptères va augmenter.

En effet, début 1952, le bilan était plus que satisfaisant. 200 missions de jour comme de nuit avaient été effectuées, soit 590 heures de vol avec l'évacuation de plus de 310 blessés. Cette année-là, quatre nouveaux Hiller sont réceptionnés par l'Armée de l'Air, un appareil du même type est offert par la ville de Bordeaux et les Anciens du Corps Expéditionnaires. Neuf Westland sont commandés en Angleterre et les équipages envoyés en stage. Le WS 51 avec son moteur de 520 cv, peut enlever trois ou quatre blessés et possède une autonomie de trois heures environ. A partir de 1953, six Hiller équipés de moteurs de 200 cv sont versés à l'Armée de l'Air qui décide de transformer ses anciennes versions avec ce nouveau moteur. A partir d'octobre 1953, dix huit Sikorsky S 55 sont livrés. Ces appareils équipés de moteurs de 700 cv pouvaient transporter 6 blessés couchés, possédaient une autonomie de 4 heures pour une distance franchissable de 500 km.

Ces appareils rendront de nombreux services lors de la Bataille de Dien Bien Phu pour l'évacuation de nombreux blessés et finiront par le Transport des Membres de la Commission d'Armistice. Au début de l'année 1954, l'Armée de l'Air décidera de réduire sa flotte d'hélicoptères au profit de l'A.L.A.T. Les pilotes et mécaniciens de l'Armée de Terre seront instruits dans les Écoles Civiles Françaises puis mis en condition opérationnelle en Indochine.

Dien Bien Phu tomba le 8 mai 1954 et le cessez le feu intervint le 26 juillet. L'épisode INDOCHINE vient de s'achever, les équipages vont vivre une nouvelle aventure dans un autre pays, l'ALGERIE.

<!--htmlA -->



<!--htmlB -->Avant de mettre en évidence le bilan, j'aimerais rendre une sorte d'hommages aux Chasseurs qui avaient pour mission d'escorter les « Ventilateurs », aux Convoyeuses de l'Air qui étaient chargées d'assister les blessés lors de leur arrivée par les Airlifts et enfin aux IPSA (Infirmières, Pilotes, Secouristes de l'Air), dont on ne parle pas souvent, et qui elles, régulièrement seules à bord, s'occupaient du rapatriement de ces derniers sur des avions de lignes telle la TAI (Transports Aériens Internationaux) vers des hôpitaux mieux équipés à travers le monde tout en prodiguant le réconfort et les soins nécessaires. Emmanuella DE CERTAINE fut une de ces jeunes femmes et a cumulé bon nombre d'heures de vol dans des conditions parfois très difficiles, voire quelques fois dramatiques. Un grand Merci et Bravo !

LE BILAN DES HELICOPTERES EN INDOCHINE

Heures de vol : 9561 heures 45 mn

Heures de vol opérationnel : 7300 heures 05 mn

Blessés évacués : 11 193

Pilotes sauvés en zone rebelle : 38

Evadés de Dien Bien Phu récupérés : 80