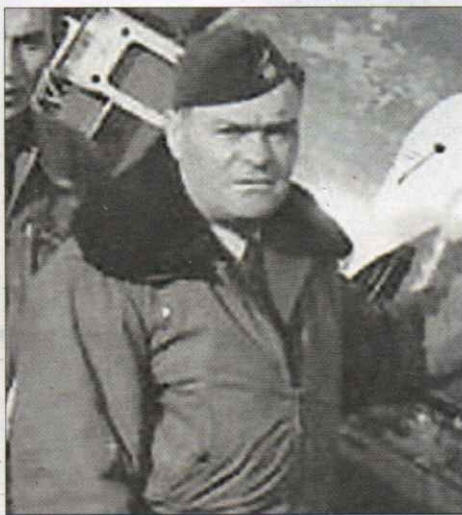


Histoires d'arpètes

GENÈSE DE L'HÉLICOPTÈRE ARMÉ " LE MAMOUTH "

Algérie 1957 : Le rôle des hélicoptères devenant de plus en plus efficace dans le transport des troupes vers les zones difficiles d'accès ils deviennent une cible prioritaire et donc le danger est très important lors des phases de dépose des commandos ou d'évacuation des blessés. Les zones d'atterrissage sont généralement défendues par des avions T6, Mistral ou P47 ou bombardiers B26, cependant les résultats manquent de précision. Le colonel Félix BRUNET commandant l'EH 2 Oran-La Sénia décide, pour contrer ce risque, de confier la défense de la " dropping zone " à un hélicoptère H 34 armé. Aidé de son officier mécanicien, le capitaine Émile MARTIN, il soumet aux autorités militaires le projet d'armer le H 34. La conception de ce projet par le colonel Félix BRUNET et sa réalisation par le capitaine Émile MARTIN furent, non sans difficultés, couronnées de succès et le résultat adopté par plusieurs armées dans le monde.

Voici un témoignage de la réalisation de ce projet, conçu et réalisé par deux anciens arpètes.



Le capitaine Émile MARTIN

Le H 34 n° 002 arrive à l'EH 2 d'Oran le 9 avril 1957 en provenance du CEV Sud-Aviation. Il sert de banc d'essai. Il n'y a pas de matériel.

" *Crassous leader, débrouille-toi* " dit le colonel BRUNET au leader mécanicien.

Émile MARTIN emprunte trois mitrailleuses Browning calibre 50 en cours de réforme, à l'escadre de chasse, pour être montées aux fenêtres : deux à bâbord, une à tribord. On cherche un canon. L'état-major à Alger interdit aux deux hommes l'accès des armureries susceptibles de fournir du matériel pour leur dessein.

Émile MARTIN trouve chez les marins de Mers-El-Kébir un canon allemand : le MG 151 dont l'effort de recul est moindre que d'autres armes équivalentes (700 kg contre 1400).

Pour les supports et affûts, pas de tôles...

Une ancienne citerne à carburant allemande fait l'affaire. Découpée, l'enveloppe est aplatie avec un rouleau compresseur.

Félix vient chercher Mimile très tôt le matin avec sa voiture pour gagner du temps.

" *Crassous, l'avenir appartient à ceux qui se lèvent tôt* " dit Félix dans la voiture.

" *Je n'ai pas de souci de propriété* " lui réplique Mimile, encore endormi.

Résultat : une claque, amicale certes, mais claque quand même.

Un ensemble de six bazookas est installé côté droit. Un deuxième essaim de quatre LRAC pivotant et rechargeable en vol est ajouté. Côté gauche, on avionne un panier de douze roquettes et six bazookas. L'armée de terre prête son concours.

Début juillet 1957, devant le général JOUHAUD et autres autorités venues de l'ALAT, de l'Aéronavale, correspondants Sikorsky et Sud-Aviation réunis par le colonel BRUNET, le H 34 armé est présenté en vol par le capitaine Pierre MARRAUD, commandant de l'EHL 2/58, sur le champ de tir de la Sebkhia d'Oran à Sidi Messaoud.

Le lendemain, Félix BRUNET reçoit un papier officiel. Il le montre à Émile MARTIN :

" *Crassous, regarde la récompense* " : 60 jours d'arrêts de rigueur pour lui et 20 pour Émile MARTIN.

Le Général JOUHAUD somme le colonel BRUNET de rendre cet appareil à sa mission : le transport. Le commandant SAGOT, plein de diplomatie, calme les deux hommes. Il est le garde fou. Le colonel BRUNET monte à l'état-major à Alger et défend son projet. Il convainc. Il obtient le feu vert du Général JOUHAUD.

L'hélicoptère armé voit le jour officiellement et, accessoirement, la sanction n'est pas suivie d'effets. Le 1^{er} novembre 1957, le " Mammoth " reçoit un impact lors de sa première mission.

À Timimoun (Boukrelala), le n° 002 se pose en urgence suite à une défaillance du moteur. Après l'échange de celui-ci, le nouveau moteur grippe au cours du vol d'essai. Le H 34 est accidenté le 14 décembre et réformé à 234 heures de fonctionnement. Le sergent DELENNE, mécanicien navigant, décède dans l'accident.

Le n° 447, pris en compte le 23 avril 1957, est armé avec les éléments récupérés sur l'hélicoptère crashé. Baptisé " sergent-chef DELENNE ", il est disponible au début février 1958.

Du 1^{er} avril au 29 octobre 1958, un seul H 34 est armé, à l'EH 2 en Algérie (Oran).

L'armée de l'air décide de doter ses deux escadres de H 34 armés.

Félix BRUNET expérimente d'autres possibilités au niveau des LRAC et d'un lance-bombe Alkan.

Les ingénieurs de Sud-Aviation tempêtent. On ne garde que les armes de sabord.

Outre le blindage, on présente quatre versions :

- trois mitrailleuses 12,7 mm et un canon de 20 mm MG 151 sur affût,
- trois mitrailleuses 12,7 mm et deux de 12,7 mm jumelées sur affût,
- trois 12,7 mm et un montage de trois 7,5 mm sur affût,
- deux 12,7 mm, une 7,5 mm et le canon sur affût porte droite.

La première version est choisie.

Le canon de 20 mm MG 151, alimenté par bande, tire à une cadence de 700 coups/min et une portée efficace de 1500 à 2000 m. Il pèse 42 kg. Des défaillances du canon de l'arme sont notées, mais il peut être changé en vol.

L'affût du canon est monté sur un " pot de fleurs " renversé lequel est fixé sur une platine fixée sur le plancher du cargo. Le tout pèse quelque 200 kg.

La mitrailleuse Browning, calibre 12,7 mm, alimentée par bande, tire 1200 coups/min efficaces de 1200 à 1500 m. Elle pèse 28 kg.



La technique en vol consiste à localiser l'objectif, le différencier des troupes amies et, sur ordre du commandant de bord, chef de tir, de maintenir l'ennemi sous le feu avec les armes de tribord (canon et mitrailleuse), faire un renversement et un second passage avec les mitrailleuses de bâbord pendant que le 3^e tireur recharge, désenraye ou change le canon de l'arme à tribord.

Félix BRUNET fait installer un rétroviseur à ses pieds pour contrôler la vigilance des hommes dans le cargo durant les vols de transit. Heureusement, en vol, le gilet pare-balles l'empêche de descendre dans la soute pour corriger ces hommes d'équipage.

Ces protections coincent les pilotes dans leur pigeonnier. Il est pratiquement impossible de venir se soulager dans le cargo, si ce n'est l'entonnoir que le mécanicien passe en vol.

Gilbert AUBRÉE (P40)