

Amicale EST AQUITAINE

Le saviez-vous !

ISACCO construisit en France en 1926, un hélicoptère équipé d'un petit moteur à hélice à chaque bout de pale. Le tout fonctionna très bien !

En 1929, en Italie, ASCANIO, réalisa un appareil à rotors coaxiaux dont les pales étaient munies de « gouvernes » à la manière des ailerons classiques, en vue de contrôler le pas. Il installa également des petits rotors de part et d'autre du fuselage pour le contrôle en roulis et en lacet, de même qu'à l'avant pour le contrôle en tangage. Enfin un quatrième petit rotor de queue était destiné à annuler l'éventuel couple de renversement provoqué par les rotors principaux.

Il établit en 1930 les records du monde de distance : (1078 m) !, d'altitude : (17m40) !, et de durée : (8 minutes 45 secondes et 2/10 de sec.) ! Ce fut un début.....

En 1887, le français TROUVE fait décoller un modèle doté d'un moteur électrique, dont l'alimentation est obtenue depuis le vol stationnaire, par de fins fils de cuivre !

Plus proche de nous, l'ALAT des années 50 , préparait déjà l'arrivée du TIGRE !!
En effet, plusieurs expérimentations ont été réalisées en Algérie :

- Lance-roquettes LR 181 sur L 19 E(18 roquettes de 37 mm)
 - Roquettes fumigènes CEP 545
 - Mitrailleuses REBEL , de part et d'autre du BELL
 - Missiles SS10 également à partir de BELL
 - Paniers de roquettes sur BANANE H 21
 - Mitrailleuse BROWNING M 1919A4 de 30 sur le train avant de le BANANE
 - Canon MG 151 de 20 mm monté en sabord sur H 21
 - Missiles filoguidés SS 11 sur ALOUETTE II puis ensuite sur ALOUETTE III
 - Mitrailleuse AA 52, en sabord sur ALOUETTE II
 - Jumelage de mitrailleuses REBEL sur ALOUETTE III
 - Canon MG 151 de 20 mm en sabord sur ALOUETTE III
 - Le CESSNA L 19 fut équipé d'un collimateur
 - L'ALOUETTE III fut aussi équipée de la lunette de tir SS 11 APX 260 , notre escadrille anti-char à Mulhouse au GALDIV 7 en fut , je pense la première équipée.
- Les stages de tireur SS11 au retour d'Algérie s'effectuaient à Mailly le Camp,(Ce fut mon cas) les pilotes d'hélicoptère effectuaient ce stage, il y eut également d'autres personnels ALAT brevetés tireur.

Il y eu d'autres expérimentations, et sont apparus ensuite le PUMA canon en sabord, au même titre que le H 34 de l'Armée de l'Air en Algérie. Je ne commente que ce que j'ai eu l'occasion de connaître sans autre prétention, l'occasion est donnée ainsi à d'autres anciens de compléter mon propos. De très beaux livres particulièrement riches en détails et photos , sur l'histoire de l'ALAT illustrent cette évolution, et sont disponibles au Musée de l'Hélicoptère à DAX, (Dont je suis guide , un peu de pub pour notre Musée, qui le mérite !!). Je vous conseille d'y passer, vous serez agréablement surpris.

Je ne commente pas l'équipement des appareils actuels qui est bien connu, et ce n'est pas mon propos.

N'oublions pas également, que nous fûmes dotés d'un hélicoptère , le Djinn, avec une dérive en guise de rotor de queue, et démarrant à la MANIVELLE , avant d'être équipé d'un petit moteur 2 temps, fixé sur le turbomoteur, et permettant le démarrage sans descendre de l'appareil. Il fallait ensuite penser à l'arrêter , après le démarrage du turbomoteur, ce qui ne fut pas toujours le cas !!

Tout ceci, a contribué à la réalisation des magnifiques appareils qui équipent l'ALAT et ceux à venir comme le NH 90 ! N'oublions pas le passé, la mémoire de l'ALAT se trouve dans notre Musée à DAX, ainsi que dans d'excellents ouvrages passionnants à parcourir.

Armand FARRUGIA