



15 avril 1965

Premier vol du *Puma*

Les hélicoptères de la guerre d'Algérie

Si l'armée de l'Air a commencé à employer des hélicoptères lors de la guerre d'Indochine, notamment pour des missions de **sauvetage au combat** ou **d'évacuation sanitaire**, leur usage s'est intensifié lors de la guerre d'Algérie. En effet, celle-ci a vu le développement du combat aéromobile, qui consiste à surprendre l'adversaire grâce au déploiement rapide de petits détachements transportés par hélicoptère.

Les deux modèles les plus courants sur ce théâtre d'opérations sont américains. Le *Sikorski H-34*, capable d'embarquer une dizaine de combattants et pouvant être armé d'un canon de 20 mm en sabord, est le principal hélicoptère de manœuvre. Le *Vertol H-21*, propulsé par deux rotors (surnommé « banane volante »), est essentiellement employé pour le transport lourd et les évacuations sanitaires. Malgré leur efficacité lors du conflit algérien, ces appareils deviennent rapidement obsolètes.

En 1962, l'armée de Terre rédige le cahier des charges pour un nouvel hélicoptère de transport tactique. Celui-ci doit pouvoir voler à plus de 250 km/h en vitesse de croisière, tenir en stationnaire à plus de 1 500 mètres d'altitude en atmosphère tropicale et disposer de capacités de vol tout temps. La société Sud-Aviation propose alors un projet d'hélicoptère de moyen tonnage.

La bête de somme franco-britannique

Désigné *SA.330 Puma*, le prototype effectue son premier vol en 1965. Deux ans plus tard, la société britannique Westland se joint au projet, la *Royal Air Force* (RAF) cherchant également un nouvel hélicoptère de manœuvre.

Propulsé par deux moteurs *Turbomeca Turmo III* de 1 330 chevaux chacun, le *Puma* peut transporter jusqu'à 20 passagers ou 3 000 kilos de charge, en interne ou sous élingue, sur une distance allant jusqu'à 550 kilomètres. Dépourvu d'armement interne, l'appareil peut, selon les circonstances, être équipé de mitrailleuses en sabord, voire d'un canon de 20 mm monté à la portière droite.

L'Aviation légère de l'armée de Terre (ALAT) reçoit ses premiers *Puma* en 1969, suivie par l'armée de l'Air en 1974. Entre-temps, la RAF a vu l'arrivée de ses premiers *Puma HC Mk 1* en 1971.

Alors que les exemplaires de l'armée de Terre servent principalement au transport et à l'appui tactique, ceux de l'armée de l'Air sont employés, outre le transport, dans des missions aussi variées que la recherche et le sauvetage (SAR), la recherche et le sauvetage au combat (RESCO) ou l'évacuation sanitaire (EVASAN). Deux exemplaires de l'armée de l'Air servent également pour le transport des hautes autorités entre 1974 et 1988 tandis que des versions de renseignement électronique sont employées par l'ALAT et l'armée de l'Air le long de la frontière avec le bloc de l'Est.

L'appareil est acheté par de nombreux pays, principalement en Europe de l'Ouest et en Afrique. Plus étonnant, le *Puma* est l'un des rares aéronefs à voler des deux côtés du rideau de fer. En effet, la Roumanie acquiert une licence de fabrication en 1977, donnant naissance à l'*Industria Aeronautică Română* (IAR) *IAR-330L*.

Construit à 1 687 exemplaires jusqu'en 1987, le *Puma* est alors remplacé sur les chaînes de production par une version améliorée, désignée *Super Puma*. Toujours employé par certaines unités de l'armée de l'Air et de l'Espace, comme l'escadron d'hélicoptères (EH) 01.044 « *Solenzara* », le retrait du *Puma* est cependant entamé et devrait s'achever en 2028, après 54 ans de bons et loyaux services.



DR

Adjudant Thomas Wagner, rédacteur au CESA

Sous la direction de Jean-Charles Foucrier, docteur en histoire, chargé de recherche et d'enseignement au SHD

