

NOSTALGIES SAVOYARDES DE PAUL BOMEL ALORS JEUNE PILOTE D'HELICOPTERE

Lors d'une visite à Paul BOMEL, membre des Vieilles Tiges, j'ai remarqué que les murs de son bureau sont ornés de photo-souvenirs de son brillant passé aéronautique. Toutefois, un petit pavé de quatre photos a retenu toute mon attention : un hélicoptère H 34 de l'Armée de l'Air avec des ouvriers civils transportant des matériaux.

Alors Paul m'a raconté ses débuts de pilote d'hélicoptère à la base aérienne du Bourget du Lac

Pour Paul Bomel, ce sera une formation initiale en aéro-club sur le terrain du Creux de la Thine à Saint Rambert d'Albon, sur planeur Caudron C-800 avant de passer au moteur avec le Stampe SV-4. Puis ce sera l'armée, avec le service militaire à Meknès, avant l'engagement comme élève-pilote à Aulnat et la formation militaire initiale sur Stampe, et T-6. Puis destination Marrakech, pour le perfectionnement sur T-6, avec une sortie du stage en tant que major de sa promotion. Il refusera alors la place d'instructeur militaire qu'on lui propose, préférant s'orienter vers l'hélicoptère avec une formation au Bourget du Lac. Il rejoint cette base pour suivre ce stage d'initiation au pilotage d'hélicoptère et sera 'Macaroné' (brevet Armée de l'Air de pilote d'hélicoptère 2° degré), le 9 juillet 1958 avec le n°349. Dans les jours qui suivent, il rejoignait l'Algérie.

Revenons sur les événements de l'époque : au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le Corps expéditionnaire français est engagé en Indochine contre des rebelles qui deviendront les 'Viet Minhs' opposés au pouvoir suite à l'Indépendance du Viet-Nam. Des problèmes se posent pour l'évacuation des blessés lors des combats. Ces évacuations sanitaires sont principalement effectuées par des monomoteurs type Morane 500, construction française dérivée du Fieseler-Storch allemand. Il faut remplacer ces appareils à bout de souffle. Lors de la guerre de Corée entre les Etats-Unis et la Chine communiste, de 1950 à 1953, des évacuations sanitaires sont réalisés par des hélicoptères. Le gouvernement français entend expérimenter ce mode d'évacuation, mais ne possède, ni pilote, ni appareils. Discrètement des brevetés pilotes d'avions militaires français sont envoyés aux USA pour s'initier au pilotage d'hélicoptères. D'autres, sont formés en région parisienne dans les écoles de pilotage des importateurs français d'hélicoptères. Ainsi, l'Armée de l'Air se constitue un petit noyau de pilotes d'hélicoptères dans l'attente que les crédits soient votés pour acheter les appareils. Le 16 mai 1950, depuis Saïgon, le Lieutenant Alexis Santini, à bord d'un hélicoptère Hiller 360 du Service de Santé accomplissait la première mission sanitaire à partir d'un appareil militaire français.

En novembre 1954, avec le début de la guerre d'Algérie, il sera fait appel aux hélicoptères pour les évacuations sanitaires. Les événements prenant de l'envergure, des hélicoptères lourds seront engagés pour le transport des troupes vers les lieux de combat. Il faut recruter des pilotes et acheter des appareils.

En janvier 1956, l'Etat-Major de l'Armée de l'Air décide le transfert de la base-école 721 de Rochefort à la base-école 725 du Bourget du Lac, avec pour mission : la formation technique et pratique de pilote d'hélicoptère.

NOSTALGIES SAVOYARDES DE PAUL BOMEL ALORS JEUNE PILOTE D'HELICOPTERE

Le 1^{er} février 1956, création de la Division d'Instruction Hélicoptère sur la BE 725 au Bourget du Lac (Savoie). Elle est placée sous le commandement du Capitaine Alexis Santini, premier pilote militaire d'hélicoptères en France.

En 1956, l'Armée de l'Air comptait 150 pilotes d'hélicoptères formés dans les écoles civiles en France, dans les forces aériennes anglo-américaines ou tout simplement, sur le terrain, en Indochine ou en Algérie. Une centaine de moniteurs et de stagiaires participent au cours de 27 semaines à l'initiation du vol sur hélicoptère entre 7 et 19 heures tous les jours de la semaine, même parfois les week-ends. En novembre 1956, l'Armée de l'Air délivre le premier brevet militaire de pilote d'hélicoptère sur Sikorski H 19 après une centaine d'heure de vol sur hélicoptères Bell, Hiller ou Sikorski. En 1961, 125 pilotes sont brevetés au cours de 19 stages. De 1956 à 1962, plus d'un millier de brevets ont été décernés au cours de 33 stages, 22.000 heures de vol en moyenne chaque année (33.000 en 1960), La flotte de la Division qui était en 1956, de 5 Westland S 51 passe à 74 hélicoptères Bell, Alouette II, Sikorski H 19 ou H 34 au 1^{er} septembre 1962.

En 1962, l'arrêt des combats en Algérie met fin à cette intense activité de la base.

Les hélicoptères stationnés au Bourget du Lac ont participé à des missions de coopération avec les forces terrestres, de support logistique pour l'Armée de l'Air et de participation au Plan ORSEC, mais aussi à des missions de secours et recherches : décembre 1956, sauvetage des alpinistes Vincendon et Henry dans le Massif du Mont Blanc ; juin 1957, lors des inondations en Maurienne, 5 H 34 évacuent des milliers de personnes et transportent des centaines de tonnes de matériel ; 19 juillet 1957, lors de l'accident du rapide Paris-Nice à Bollène, évacuation des blessés vers l'hôpital de Marseille ; 2 décembre 1959, lors de la rupture du barrage de Maljasset, évacuation des sinistrés ; 21 janvier 1966, lors du crash de l'avion d'Air India dans le Massif du Mont Blanc ; janvier 1968, lors du séisme en Sicile ; septembre 1969, lors des inondations en Tunisie

Mais aussi parfois à une coopération avec les collectivités civiles locales : septembre 1964, participation à l'élaboration d'une citerne collective dans le Massif des Bauges ; octobre 1964, manutention délicate du clocher de l'église Saint Jean à Grenoble ; janvier 1966, ravitaillement des habitants de Celliers bloqués par la neige ; juillet 1966, participation à la réfection d'un refuge dans le Beaufortain

De cette période au Bourget du Lac, Paul Bomel se souvient, parmi tant d'autres, de deux missions qu'il réalisa en H 34 :

un matin de l'été 1957, en tant qu'élève-pilote, au départ du Bourget du Lac, il embarque un certain nombre militaires qu'il dépose au sommet du Mont Aiguille, 2087 mètres (Isère). Le soir, nouvelle mission, pour récupérer ces militaires. *Au cours de l'été 1957, le pilote dauphinois Henri Giraud avait gravi avec une cordée le Mont Aiguille (Isère) afin de visualiser les conditions d'atterrissage sur la prairie sommitale. Quelques jours plus tard, deux hélicoptères transportèrent du matériel et des hommes pour aménager une piste sommaire de 80 mètres de long et 20 de large. Le*



NOSTALGIES SAVOYARDES DE PAUL BOMEL ALORS JEUNE PILOTE D'HELICOPTERE

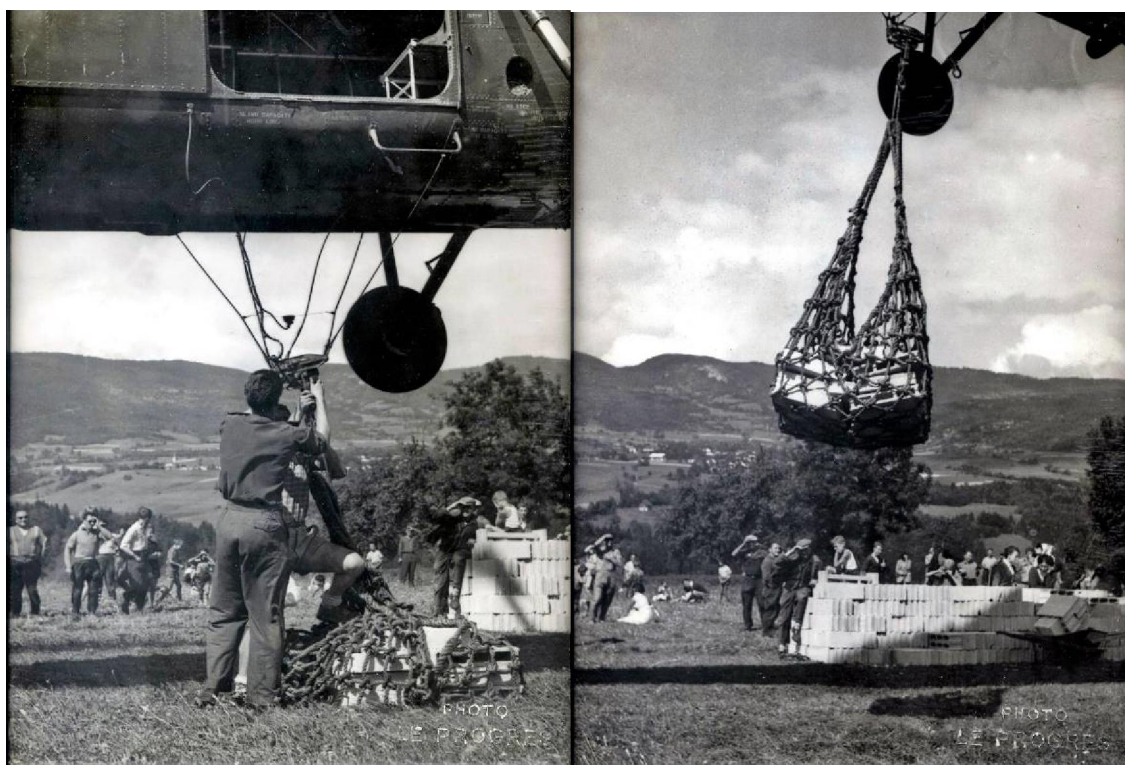
27 août 1957, Henri Giraud décolle de La Croix de Chamrousse pour aller poser son Piper J 3, immatriculé F-BFYN, sur le Mont Aiguille. Ce même jour, il effectua trois rotations. Henri Giraud donna le nom d'Antoine de Ville à cette piste, l'alpiniste qui conduisit la première cordée à réussir l'ascension de ce sommet réputé inaccessible, et l'inaugura le 19 juillet 1959. Entre 1957 et 1975, Henri Giraud accumula 53 atterrissages sur le Mont Aiguille https://www.youtube.com/watch?v=hc1JO_lpcHk

en août 1958, en tant que pilote breveté, depuis la localité de Lescheraines, il participe avec un H 34 au transport des matériaux pour la reconstruction du chalet de Margéraz (Savoie), détruit au cours de la guerre en 1944.



Le sergent Paul BOMEL, pilote, en place droite de l'appareil

**NOSTALGIES SAVOYARDES DE PAUL BOMEL ALORS JEUNE PILOTE
D'HELICOPTERE**



Photos Journal LE PROGRES



Sources : <http://www.aha-helico-air.asso.fr/chambery.htm>

Nostalgies savoyardes de Paul Bomel alors jeune pilote d'hélicoptère (C) CALM 02/2021