

**Aéronefs de l'Aviation légère de l'armée de Terre en AFN
1945 - 1967**

L'ALAT en AFN

Alain Crosnier & Pierre Jarrige



Moyens aériens engagés par l'ALAT lors des opérations de pacification en AFN

SOMMAIRE

	page
Regard sur le passé	3
De l'ALOA à l'ALAT	4
Piper L-4A	6
MS 500 Criquet	7
Piper L-18C	8
Bell 47G-2	12
S-55 & WS-55, H-19	16
NC 856A Norvigie	20
Vertol H-21C	22
Piper L-21B/BM	32
MH 1521Broussard	38
SE 3130 Alouette II	40
Cessna L-19E Bird Dog	44
SNCASO SO. 1221 Djinn	50
Nord 3400	52
EA ALAT	56
Hélicoptères armés	57
CRALAT	64
Scènes de vie	66
Quelques implantations	78

L'ALAT en AFN
1945 - 1967
Alain Crosnier & Pierre Jarrige

Éditions Alain Crosnier
20, rue de Bel Air
37230 Fondettes

Tél.: 02 47 49 73 36 alaincrosnier@free.fr

Pierre JARRIGE
ST-FERRÉOL 31250 REVEL
05 61 83 40 47
jarrige31@orange.fr
aviation-algerie.com

REGARD SUR LE PASSÉ

De l'aviation d'artillerie à l'ALOA...

La faculté de voir et de renseigner a toujours été une obligation constante pour l'armée de Terre et un besoin particulièrement cher aux artilleurs. L'armée française nouvelle mise sur pied en Afrique du nord avec l'aide des alliés en application des accords d'Anfa du début de 1943 va pouvoir bénéficier de l'organisation de l'US Army qui dispose d'une aviation d'artillerie autonome. Le commandement français met alors sur pied une organisation destinée à gérer les futures sections d'avions d'observation d'artillerie qui doivent être créées. Les formations de cette aviation, propre à l'artillerie du Corps expéditionnaire français, sont destinées à exécuter les missions de cette arme.

Bien que disposée à former des pilotes Terre, c'est l'armée de l'Air qui fournit alors les pilotes et certains spécialistes ; l'armée de Terre manifeste néanmoins son désir de former à terme et par elle-même ses propres pilotes et techniciens. Il est prévu que chacune des divisions françaises nouvellement formées puisse être dotée de cinq sections d'observation aérienne d'artillerie (SOAA) à deux avions, l'ensemble formant un peloton (POA) de dix appareils. Les avions de type Piper L-4, dits Piper Cub, sont réceptionnés en Algérie en septembre et octobre 1943 et c'est en plein hiver 43/44 que les équipages effectuent leurs premières missions au-dessus du théâtre d'opération italien, montagneux et fort peu propice aux évolutions des jeunes pilotes qui doivent également se méfier d'une Flak abondante. C'est pourtant là, malgré de nombreuses difficultés, que va être définie l'instruction sur l'emploi de l'aviation d'artillerie, une réglementation inspirée du modèle américain qui sera de mise pendant vingt ans chez les artilleurs français.

La campagne d'Italie est longue pour les vingt SOAA et le nombre de Piper Cub en ligne est insuffisant pour répondre non seulement aux besoins des artilleurs mais aussi pour assurer les missions de coordination sol-air avec les chasseurs-bombardiers.

L'armée de l'Air ne pouvant tenir le rythme prévu, le programme de mise sur pied d'unités d'observation prend du retard. L'armée de Terre se décide alors de créer en janvier 1944 sa propre école de spécialistes à Lourmel près d'Oran. Sous la férule de l'armée de l'Air, sont alors formés les futurs pilotes, observateurs et mécaniciens nécessaires aux sections aériennes. Près de soixante sections sont ainsi mises sur pied dans le cadre du plan de réarmement. La bataille de France est engagée en août 1944 et les Piper Cub sont constamment à l'avant des troupes. C'est de cette époque que date la légende de ce petit monomoteur à ailes hautes volant très bas, annonciateur en général de l'imminence de l'arrivée des troupes alliées. Les derniers combats en Allemagne et en Autriche marquent la fin de la guerre et de l'engagement actif des pelotons et de leurs sections.

La campagne se termine sur une situation toujours hybride : les appareils sont en compte à l'armée de l'Air et les personnels appartiennent aux deux armées, Air et Terre pour les pilotes et mécaniciens, Terre pour les observateurs. S'appuyant sur un accord politique de principe, l'armée de Terre accélère la montée en puissance de sa propre aviation d'artillerie. Estimant qu'il ne faut pas laisser se mettre en place une aviation d'artillerie indépendante, l'armée de l'Air est prompte à réagir et la bataille entre les états-majors Terre et Air durera plusieurs années. Les compressions budgétaires qui suivent la fin de la guerre apportent en août 1945 une solution qui ménage les deux parties : organisation et emploi incombent à la Terre avec ses observateurs comme par le passé, l'Air fournissant le matériel aérien, les pilotes et les mécaniciens.

En mars 1952, une décision ministérielle crée l'Aviation légère d'observation d'artillerie (ALOA) et charge l'armée de Terre de la mise en œuvre complète des matériels aériens et terrestres nécessaires à l'observation et la conduite des tirs d'artillerie, la relève des personnels Air devant être réalisée au 1er mars 1954. Dans un lourd climat au niveau des états-majors, l'Air avait bataillé ferme pour faire respecter son monopole datant de 1933. Tout en cédant, elle obtenait l'assurance que l'ALOA s'en tiendrait aux seules missions au profit de l'artillerie.

En Indochine, l'Air ne semble accorder que peu d'intérêt à l'emploi de l'hélicoptère en particulier pour les évacuations sanitaires. L'ALOA se trouve ainsi libre d'envoyer, dès janvier 1953, un premier groupe de volontaires pour suivre un stage de formation sur hélicoptère léger Bell 47D et Hiller 360, puis pour certains d'entre-eux sur Westland S-55. Là-bas, les premiers Sikorsky S-55 livrés à l'armée de Terre sont intégrés dans un groupement, le GFHATI, une unité Terre créée en liaison avec l'Air.

... et à l'ALAT

Le cessez-le-feu du 21 juillet 1954 marque la fin des combats en Indochine. A la Toussaint de la même année débute une nouvelle rébellion en Algérie. L'année 1954 est une année charnière puisque le 22 novembre une instruction ministérielle décide la création, au sein du 3ème Bureau de l'état-major Terre, d'une section de l'ALAT. L'aviation légère de l'armée de Terre est née. Les unités de l'ALOA en place en Europe et en Afrique du nord changent d'appellation et deviennent des unités de l'ALAT. L'armée de l'Air ferme les yeux mais veille à ce que les aéronefs de l'ALAT n'aient pas d'armement de bord...

1947, L'ALOA Premières implantations en AFN



Alors qu'un premier groupement d'aviation d'observation d'artillerie, le GAOA 2 à Mayence-Wackernheim, avait été créé en novembre 1945, ce n'est qu'en octobre 1947 que l'ALOA prenait pied en Afrique du nord avec la création à Sétif du GAOA 3, formation dotée de quelques Piper L-4A. Début 1948, deux autres unités s'implantaient de l'autre côté de la Méditerranée : le GAOA 5 à Tunis El Aouina en janvier sur MS 500 et le GAOA 4 en mars à Fès au Maroc sur L-4 et MS 500. Ces trois GAOA devront attendre la fin de 1952 avant de percevoir leurs premiers Piper L-18C.

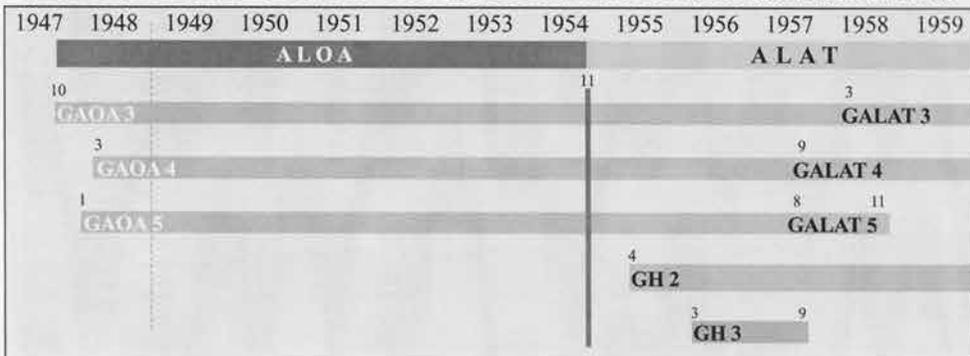
Un autre type d'aéronef allait bientôt suivre à partir de la fin 1954, l'hélicoptère Bell 47G-2 produit également sous licence par la firme Agusta. Au moment même où l'ALOA devenait l'ALAT en novembre 1954, des GAOA de métropole venaient renforcer les moyens en place en Algérie sous forme de groupements de marche ou de détachements équipés de L-18C.

C'était au début 1944, sur le petit terrain de Lourmel au bord de la sebkra d'Oran, qu'avait été installé le centre de formation des sections d'observation d'artillerie sur Piper L-4 chargé, sous la direction d'un officier Air, de la formation de pilotes et mécaniciens Terre. Plus tard, en 1952, allait naître l'ALOA.

(coll. Jacques Mutin)



SITUATION ALOA /ALAT AVANT LA MISE EN PLACE DES PELOTONS DIVISIONNAIRES



Puis, arrivées en renfort des troupes alors présentes en AFN, les divisions s'implantant en Algérie recevaient leurs propres pelotons mis sur pied par les GAOA de France et d'Allemagne. De composition variable au cours des ans, ces pelotons avions assuraient les liaisons, la surveillance des convois, l'aide au commandement, le guidage avancé des avions d'appui, le largage de courrier. Très rapidement des hélicoptères légers venaient s'intégrer dans ces formations alors que de son côté, le GH 2 assurait l'hélicoptage des combattants.

DES GALAT POUR GÉRER

En 1958/1959, le commandement de l'ALAT avait procédé à la création de trois groupements d'ALAT destinés à assurer la gestion du personnel et des matériels des pelotons de réserve générale ou régionale déployés dans les trois corps d'armées d'Algérie, trois GALAT de ce fait adaptés aux CA, en parallèle d'une structure opérationnelle impliquant souvent les GATAC.

GALAT 101 CA de Constantine GATAC 1	GALAT 102 CA d'Oran GATAC 2	GALAT 105 CA d'Alger GATAC 3
---	-----------------------------------	------------------------------------

En janvier 1963, le GALAT 105 (devenu ensuite GALAT 114) prenait en charge les quelques formations encore en place en Algérie.

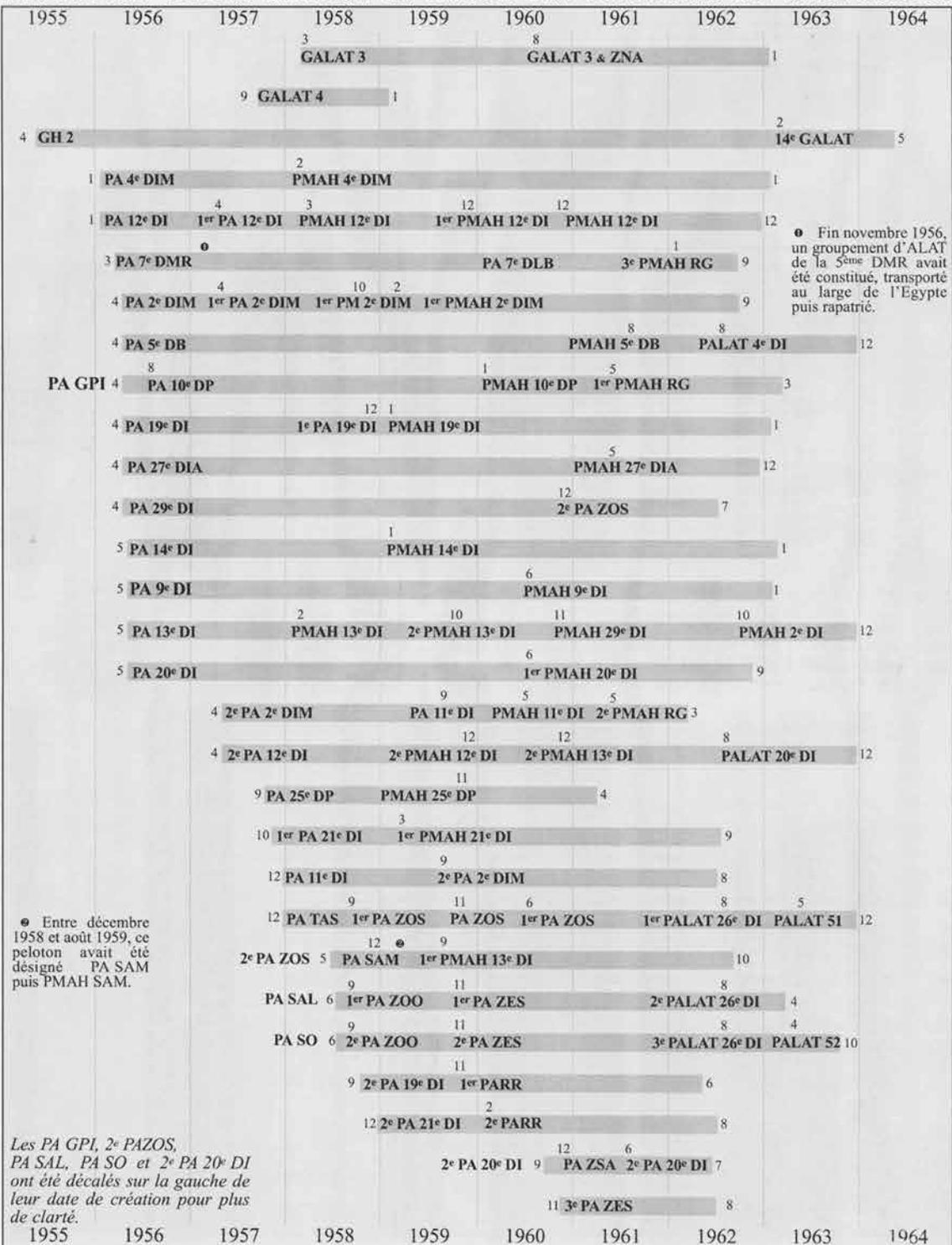
L'EA ALAT

Établie à Sidi-bel-Abbès depuis 1957, l'école d'application de l'Aviation légère de l'armée de Terre, parallèlement à sa mission d'instruction, participait aux opérations par la mise sur pied de DIH H-21C en zone oranaise et assurait H 24 l'alerte évacuation sanitaire avec ses détachements de Tlemcen et Méchéria sur WS-55. En mars 1963, l'école rentrait en France.

LES ULTIMES FORMATIONS

Year	1964	1965	1966	1967
4 PH CEMO In Amguel			11	
5 PALAT Colomb Béchar			12	5 PMAH
5 PALAT Mers el Kébir		6	PMAH	11

SITUATION APRES LA MISE EN PLACE DES PELOTONS DIVISIONNAIRES



● Fin novembre 1956, un groupement d'ALAT de la 5^{ème} DMR avait été constitué, transporté au large de l'Égypte puis rapatrié.

● Entre décembre 1958 et août 1959, ce peloton avait été désigné PA SAM puis PMAH SAM.

Les PA GPI, 2e PAZOS, PA SAL, PA SO et 2e PA 20e DI ont été décalés sur la gauche de leur date de création pour plus de clarté.



Piper L-4H n° 44-79875 du GAOA 3 de Sétif, en service dans ce groupement d'aviation d'observation d'artillerie en 1948. Les têtes de cylindres du moteur sont apparentes, un signe distinctif pour différencier le L-4 de ses successeurs, les L-18C et L-21B/BM. (René Chanal)

PIPER L-4 GRASSHOPPER

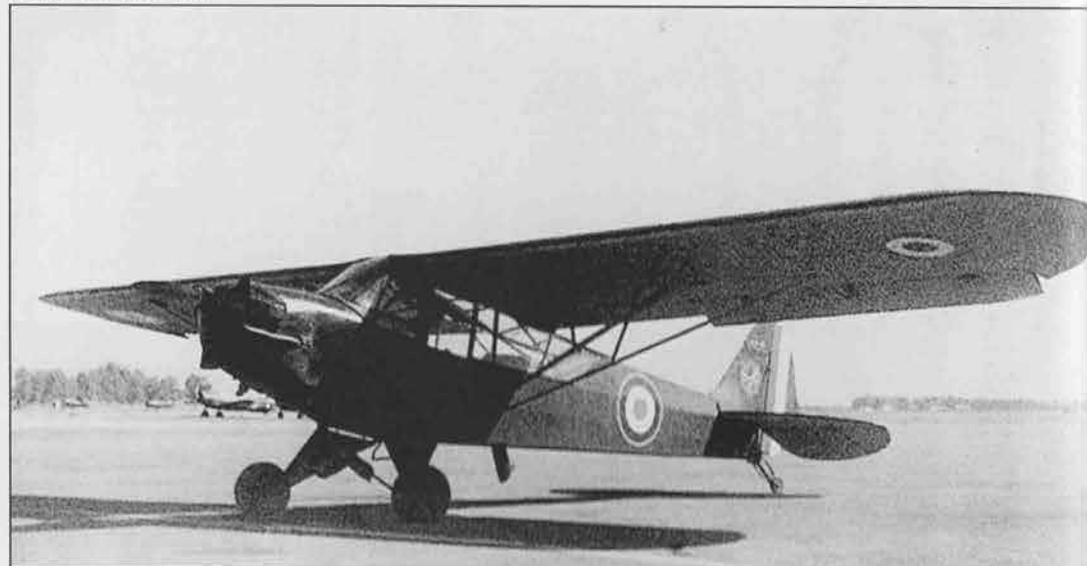
Avion léger d'observation et de liaison, le Piper L-4 était un petit monoplane à ailes hautes propulsé par un moteur quatre cylindres à plat Continental développant 65 ch. Opérant au plus près des zones de combat, il était principalement dédié à l'observation. C'est à ce titre qu'il a été engagé dès décembre 1943 au sein des formations de l'aviation d'artillerie du Corps expéditionnaire français en Italie.

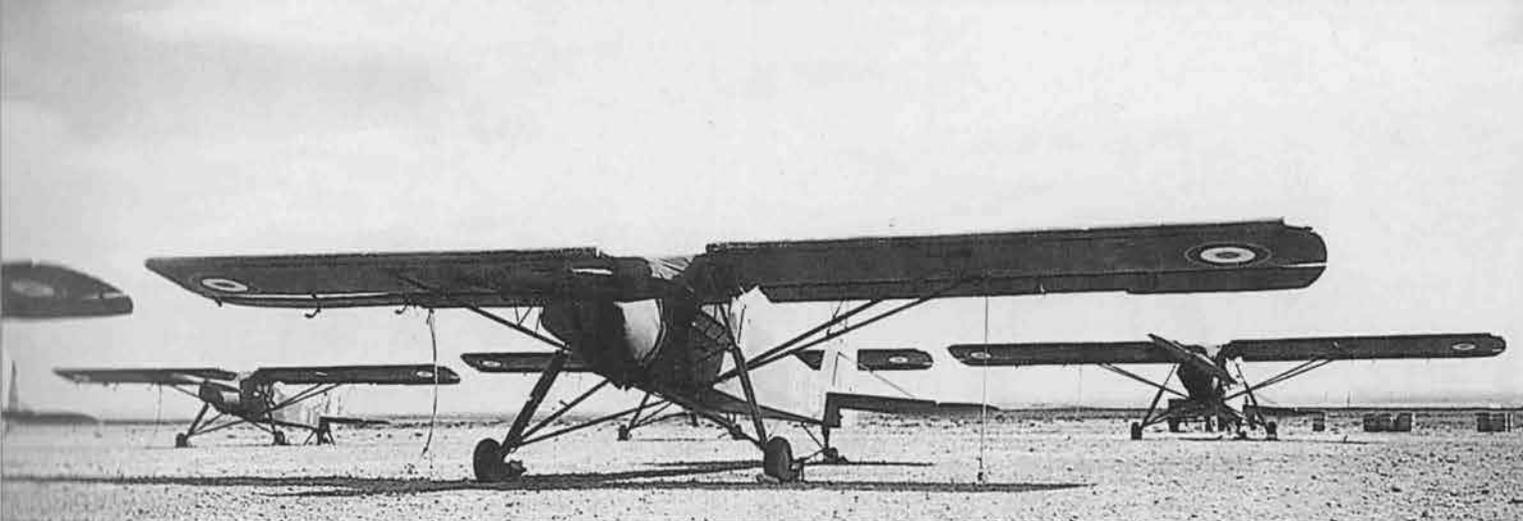
Surnommé *Grasshopper* (sauterelle) de par son aptitude à décoller ou à se poser sur une centaine de mètres à partir de terrains non préparés, le L-4 disposait d'une autonomie de plus de deux heures, volait très bas et à vitesse réduite. Il embarquait un observateur et un pilote installés en tandem dans une cabine offrant une excellente visibilité. Utilisé un temps en Indochine avant l'arrivée des MS 500 au sein de trois GAOA, le Piper L-4 dans ses versions L-4A/B/H a été mis en place en Algérie en octobre 1947 par le GAOA de Sétif puis l'année suivante par celui de Fès.

UTILISATEURS

GAOA 3 - SÉTIF AÏN-ARNAT	10/1947 > 02/1953
GAOA 4 - FÈS	03/1948 > 02/1953

Piper L-4H du GAOA 4 de Fès. C'est l'un des six appareils révisés et remis en état par la Section de réparation de l'aviation d'artillerie en Allemagne puis mis en caisse à Baden-Oos pour être expédiés vers le Maroc. (coll. Dominique Dupin)





Bien arrimés au sol, les MS 500 du GAOA 4 de Fès en avril 1951. (coll.coll. M. Pillaut)

Avitaillement d'un Criquet du GAOA 4. (coll. M. Pillaut)



Consommant 70 litres/heure, le moteur Argus permettait au Criquet de tenir l'air pendant plus de 4 heures. (coll D. Dupin)



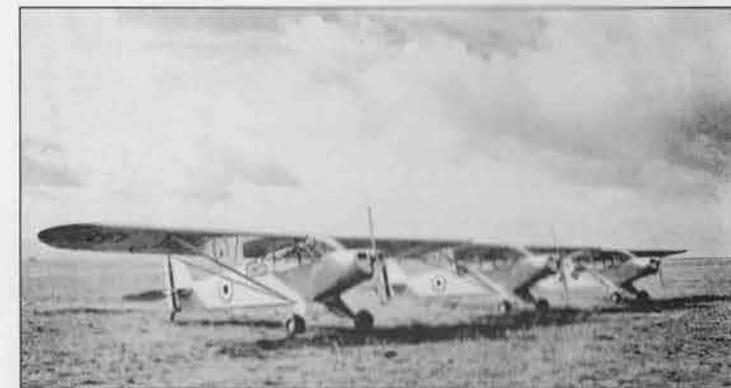
Passage basse altitude d'un MS 500 CRIQUET de l'ALOA en mission de reconnaissance au Maroc. (Gilly Mazrgan)

MS 500 CRIQUET 0

Le MS 500 CRIQUET construit par Morane-Saulnier était la version française du fameux Fieseler Fi.156 Storch d'origine allemande. Monoplane à aile haute, caractéristique commune aux avions d'observation, cet appareil était muni d'un dispositif hypersustentateur composé de bords d'attaque à fente fixe et de grands volets de courbure qui lui conféraient des qualités de décollage et d'atterrissage de quelque dizaines de mètres. L'avion était équipé d'un moteur Argus AS 10 de 240 ch, un huit cylindres en V inversé. Pilote et observateur bénéficiaient d'une excellente visibilité. Aménagé en version sanitaire, il pouvait emporter un blessé sur brancard et son infirmier ou deux blessés sur brancard.

UTILISATEURS PRINCIPAUX

GAOA 3 - SÉTIF AÏN-ARNAT	03/1949 > 07/1953
GAOA 4 - FÈS	04/1948 > 11/1953
GAOA 5 - TUNIS EL-AOUINA	03/1948 > 11/1954



Piper L-18C tout juste mis en place au GAOA 3 de Sétif en 1952. (Georges Faucon)

Couleur vert armée, Piper L-18C du GAOA 3 sur le terrain de Djelfa où stationne une escadrille de SIPA de l'armée de l'Air. (coll Thierry Gibaud)

PIPER L-18C SUPER CUB

Même silhouette et mêmes dimensions que le Piper L-4 son prédécesseur mais doté d'un moteur plus puissant, un Continental C-90 de 90 ch entièrement caréné, le L-18C Super Cub était également utilisé pour les missions de liaison et d'observation. Mis en service à partir d'octobre 1952, cet appareil est arrivé à temps pour prendre la relève des MS 500 en bout de course dans les trois GAOA d'AFN. Il est ensuite introduit dans la quasi totalité des pelotons divisionnaires dès janvier 1956, les dernières unités à se séparer en Algérie de leurs L-18C le feront en septembre 1962.

De couleur jaune canari, un Piper L-18C du GAOA 3 vu en 1956 à Sétif Aïn-Arnat au moment où les premiers H-21C sont mis en service. (coll Daniel Jeandel)



L-18C du GAOA 3 de Sétif. (Georges Faucon)



L-18C utilisé pour l'entraînement des réservistes de la 10^{ème} RM à Alger. (Michel Pignède)

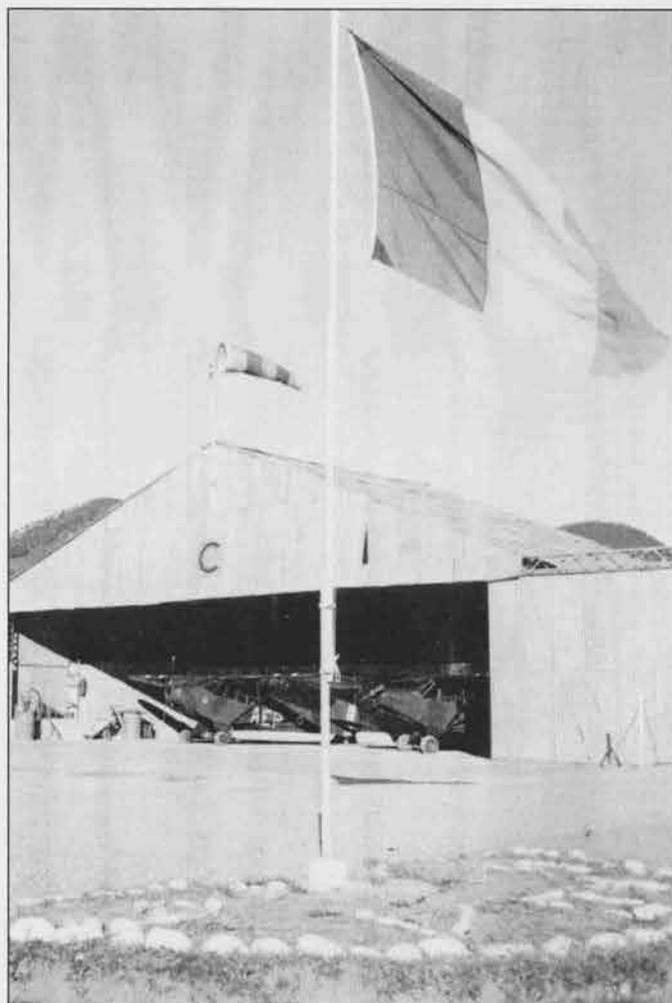


Au roulage à Sétif Aïn-Arnat, un L-18C du PA 19^{ème} DI. (DR)

Le Piper L-18C n° 1618 du GAOA 5 de Tunis porteur du code *Sierra Hotel*. (Michel Salmon)



Début 1957 à El-Milia dans le département de Constantine, le hangar de l'aéro-club est utilisé pour abriter les L-18C d'un détachement du PMAH 14^{ème} DI. (Gérard Contard)



Hangar des Piper L-18C du PA de la 12^{ème} DI en 1958 à Méchéria dans le sud Oranais. (Guy Combaluzier)



b



Convoyage par SIMCA Cargo d'un L-18C du 1^{er} PA RR, un peloton de réserve régionale. (M. Dulot)

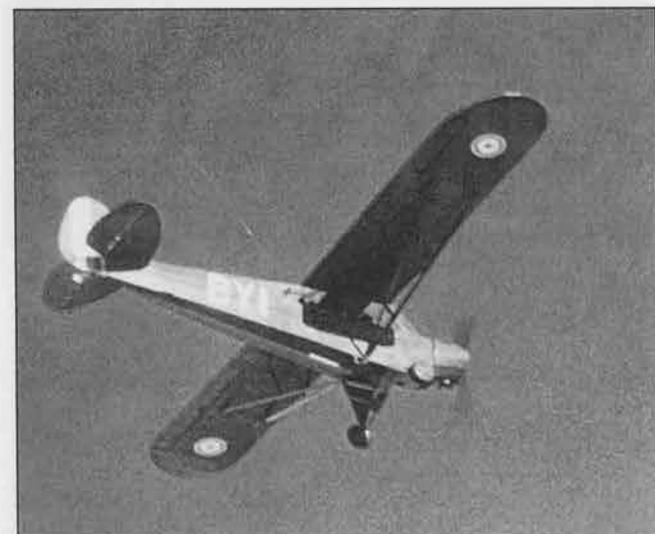


Piper L-18C du PA 5^{ème} DB, peloton avion installé à Sidi-Bel-Abbès avec un détachement à Nédroma. La codification à deux lettres correspond à la période avril 1956 à mars 1957. Ultérieurement, ces appareils porteront une immatriculation à trois lettres, signe distinctif des aéronefs de l'ALAT par rapport à ceux de l'armée de l'Air en AFN. (André Bagard)



Coup de vent fatal pour ce L-18C du GALAT 3 détaché à Bir-Rabalou en 1960. (François Boutet)

Piper L-18C du GALAT 3, un groupe installé à Chéragas près d'Alger. Cette unité déployait ses appareils à travers l'Algérie sous forme de petits détachements. (DR)



Piper L-18C du 2^{ème} PA ZES, un peloton opérant depuis Ouargla sur l'est saharien. (coll Daniel Jeandel)



Passage d'un Piper L-18C du PA 2^{ème} DIM, peloton opérant dans l'est algérien face à la Tunisie.
(J.-P. Guillou)



Peinture de camouflage pour ce L-18C du PMAH 4^{ème} DIM à Aflou début 1959. A cette époque ce peloton est également doté de Piper L-21B et d'hélicoptères Djinn. (Charles Anciaux)

Les installations du PA 25^{ème} DP sur le petit terrain de Djidjelli-Ville. L'insigne du peloton, un corbeau noir coiffé du béret bleu de l'ALAT et armé d'une massue veille sur les L-18C et L-19E au parking. (Cne Dulot)



AGUSTA-BELL 47G-2

Premier hélicoptère léger de l'armée de Terre introduit en AFN dès le mois d'octobre 1954, au moment où l'ALOA allait devenir l'ALAT, le Bell 47G-2 était motorisé avec un Lycoming VO-435 de 200 ch entraînant un rotor bipale et le rotor anticouple. Utilisé pour les liaisons opérationnelles, les évacuations sanitaires et l'observation, cet appareil était facilement reconnaissable grâce à l'énorme bulle de plexiglass recouvrant la cabine capable d'accueillir deux passagers. Un panier porte-charge ou un porte-brancard pouvait être monté de chaque côté au-dessus des patins. Dédié prioritairement aux évacuations sanitaires, le commandement avait réparti la flotte de Bell par unités isolées (un pilote et un mécanicien) sur toute la surface des zones troublées par la rébellion. Sous conditions météorologiques raisonnables, ces EVASAN étaient conduites sous une heure. Robuste et simple à entretenir, le Bell a servi en Algérie jusqu'à la fin 1962.



Agusta-Bell 47G-2 équipé de flotteurs du GAOA 5 en 1956 à Tunis El-Aouina. (Ange Baggioni)

Sur le cargo Léon-Mazella, premier "porte-hélicoptères français", l'un des six Bell 47G-2 du PHL de l'ALOA engagé lors des opérations de Suez fin 1956. (Michel Salmon)



Bell 47G-2 du GAOA 5 de Tunis. (Jacques Houssin de Saint Laurent)

Alignés pour une inspection, les 12 Bell 47G-2 du GH 3 à Fès en 1956. (Jacques Meunier)





Vue à Alger en janvier 1957, une autre des six machines du GAOA 5 ayant participé à l'affaire de Suez fait son retour vers la Tunisie. (DR)



Le Mike Bravo du GAOA 5, objet des soins de son mécanicien sur la base aérienne 156 à Sidi-Ahmed en Tunisie. (Marc Chesneau)

Intervention sur une machine du GH 2 à Sétif. (DR)



Évacuation d'un commando blessé à Bord d'un Bell 47G-2 du 1^{er} PMAH 19^{ème} DI. (Norbert Kugel)





Mise en route d'un Bell 47G-2 du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI à Berrouaghia en 1960.
(Jacques David)



Codé JAF et vu à Guelma à Noël 1957, ce Bell 47G-2 est l'un des six appareils de ce type affecté à l'escadrille Gendarmerie du GH 2, formation active de février 1957 à la fin 1958. (Jean Laborie)

EVASAN dans le Constantinois en 1958 avec ce Bell du GH 2 posé sur la DZ marquée par un fumigène. (Maurice-Jacques Pigelet)



Bell 47-G2 du GALAT 3 à Tizi-Ouzou, terrain aussi surnommé Tizi-Orly.
(DR)





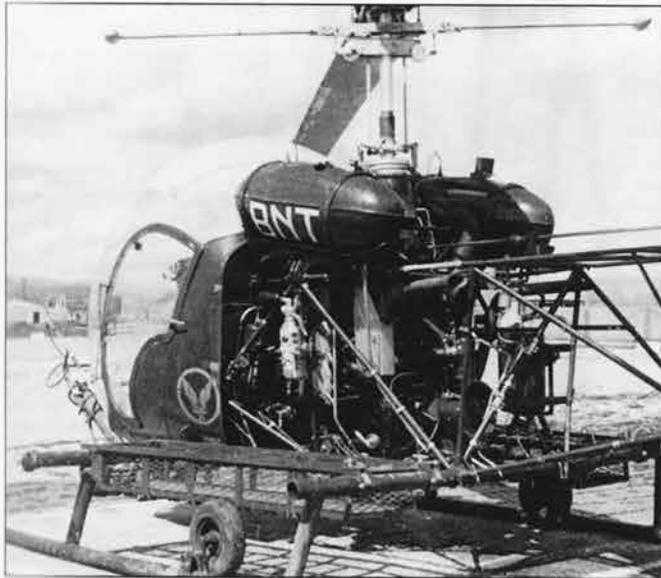
Bell 47G-2 de l'escadrille Bell du GH 2 en version sanitaire.
(COMALAT)



Bell 47G-2 n° 102, immatriculé au PMAH ZNA, en opération dans la région de
Colomb-Béchar en 1960. (Christian Ruelle)

Bell 47G-2 du GH 2 en avril 1957 en liaison opérationnelle dans le Hodna.
(DR)

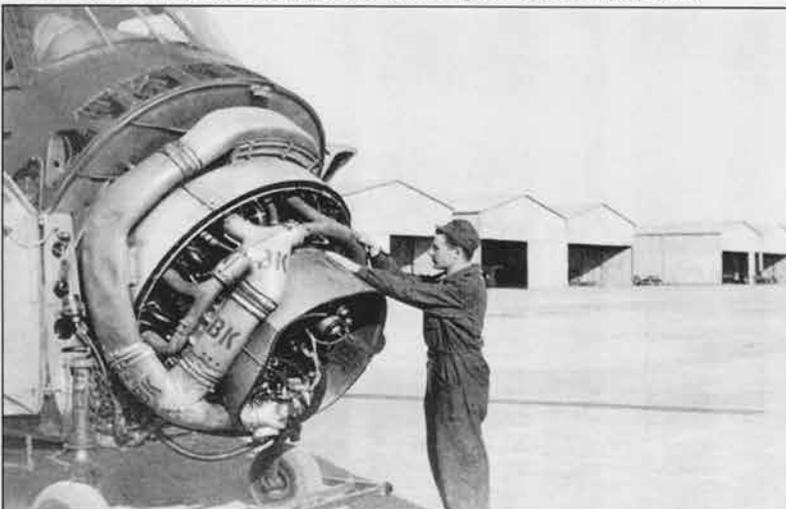
Le Lycoming VO-435 de 260 ch d'un Bell 47G-2 du PMAH
19^{ème} DI, un moteur 6 cylindres opposés consommant 60 l/h.
(Musée de l'ALAT)





Lors de l'opération *Prométhée III* en juin 1960, EVASAN d'un commando de l'Air à Géryville à bord d'un WS-55 de l'EA ALAT. (René Bail)

A l'EA ALAT de Sidi-Bel-Abbès, vérification du moteur Wright d'un H-19, motorisation plus puissante que celle dont dispose le S-55. (Guy Peyro)



S-55 & WS-55, H-19

Des H-19 du GH 2 posés sur un piton... On vient se rendre compte de l'état d'un H-21C accidenté : récupération en plusieurs parties sous élingue, le H-19 pouvant emporter jusqu'à 450 kg, ou destruction par le feu après récupération de pièces et instruments. (coll Cortés)



Au travers du GH 2 et de l'EA LAT et avant que n'arrivent les hélicoptères lourds Vertol H-21C, l'ALAT a utilisé trois types d'hélicoptères moyens en Algérie. Tout d'abord, le Sikorsky S-55 mis en place au GH 2 de mai 1955 à mai 1961, puis le Westland S-55 utilisé par le GH 2 de mai 1956 à juillet 1959 et enfin le Sikorsky H-19 de juillet 1956 à octobre 1962. De son côté, l'école de Sidi Bel Abbès a reçu de WS-55 en août 1957, des S-55 en mai 1961 et des H-19 en mars 1963, des hélicoptères cargo qu'elle a conservé jusqu'à son départ pour la métropole.

Les missions dévolues à ces hélicoptères moyens vont du transport de fret, en particulier pour le ravitaillement en vivres et munitions des postes isolés ou des troupes en opérations, aux évacuations sanitaires et au transport de commandos.

SIKORSKY S-55 & WESTLAND WS-55

Premier hélicoptère moyen introduit en Algérie par l'ALAT, le S-55 et sa version britannique le WS-55 sont équipés d'un 9 cylindres Pratt & Whitney R-1340 de 600 ch. Le maximum de charge dans le cargo est de 600 kg, la masse totale atteignant alors 3400 kg. L'autonomie est de 3h15 pour une vitesse de croisière de 120 km/h.

SIKORSKY H-19

Plus puissante, cette version est entraînée par un 7 cylindres Wright R-1300.3 de 800 ch qui permet de charger 800 kg dans le cargo et porter ainsi la masse totale à 3900 kg tout en bénéficiant d'une autonomie de vol de 4 heures. Un gain appréciable au moment où les S-55 s'époumonaient à enlever des charges moindres... et parfois seulement deux ou trois commandos.

Température et altitude d'exploitation agissent fortement sur les performances des hélicoptères. D'apparence très similaire, ces appareils moyens peuvent néanmoins se distinguer extérieurement : S-55 et WS-55 possèdent un bec de capot moteur, une petite dérive, un plan fixe en dièdre. Le H-19 quant à lui ne possède pas de bec de capot moteur, a une dérive plus longue et un plan fixe droit. Sa principale différence visuelle réside dans la poutre s'abaissant vers le sol.



DIH de Sikorsky S-55 près de la zone d'intervention des troupes au sol. L'opération héliportée offensive est la manière d'emploi la plus spectaculaire de ces machines. (DR)



En opération en Kabylie avec le S-55 n° 55-854 du GH 2. Suivant les conditions d'utilisation, ce type d'appareil pouvait normalement héliporter de quatre à six commandos. (Marceau Crespin)

Longue poutre droite, plan fixe en diédre, bec de capot moteur : c'est le S-55 ou WS-55, différents du H-19. (coll Alain Crosnier)



Capotage ouvert, intervention de mécaniciens sur le ventilateur refroidissant le circuit d'huile d'un S-55. (Louis Barrois)



Des mécaniciens de l'EA ALAT s'activent pour aider leurs collègues dans le repliage des pales d'un S-55 afin de réduire l'encombrement dans le hangar où il va être abrité. (Louis Barrois)



S-55 & WS-55, H-19



WS-55 de l'escadrille Westland du GH 2 à Guelma, Noël 1957. (Jean Laborie)

Le commando *Taxy* (ALAT) en nomadisation en 1958/1959 sur le point d'être ravitaillé. (André Pin)





Poutre inclinée vers le bas, plan fixe droit, absence de bec de capot : c'est le H-19. (ALAT)



H-19 du GH 2 en attente sur la DZ de la cote 931 (Cheurfa) en mars 1959 avec au fond le massif du Babor. (Jean Métayer)



L'aire de stationnement du fameux GH 2 à Sétif Ain-Arnat dans le Constantinois où se côtoient S-55, H-19 et H-21. Avec les Bell, les hélicoptères moyens S-55 et H-19 ont été les acteurs majeurs des missions d'évacuation sanitaire. (Didier Faure)

NC 856A NORVIGIE

Appareil de conception française destiné à succéder aux Piper américains, caractérisé par sa double dérive et son aile à flèche inversée, le Norvigie (nom rarement utilisé) était un triplace construit par la SNCAN doté d'un moteur Régnier 4-LO de 160 ch. Il est entré en service avec le GH 2 et les trois GAOA d'Afrique du nord au printemps et à l'été 1955. Bien qu'offrant un champ de vision exceptionnel pour un observateur, répondant ainsi au cahier des charges voulu par l'ALOA. Son utilisation opérationnelle se révéla difficile par un manque de puissance, un poids de l'appareil trop élevé ainsi qu'une autonomie jugée insuffisante qui lui valu rapidement le sobriquet de 'fouille m...'. Il fut ainsi relégué aux missions de liaison et de photographie d'objectifs, les derniers appareils servant en Algérie jusqu'en août 1962.



NC 856A du GAOA n° 5 de Tunisie lors d'une liaison sur le terrain de Djelfa en 1956. (Robert Peylaboud)



NC 856A affecté au GALAT 4 de Fès en escale à Oujda en 1957/1958. (André Callay)

NC 856A du GAOA n° 3 d'Alger. (DR)



NC 856A Norvigie



NC 856A du GH 3 de Fès en 1956. (Claude Proisy)



L'un des NC 856A en service avec l'EA ALAT de Sidi-Bel-Abbès en 1962. (Jean-Claude Bro)



NC 856A du GAOA 5 entre Tunis et Gabès en 1956. (Ange Baggioni)



Mise en route d'un NC 856A du GH 2.
(Jacques Revers)



Vertol H-21B du GH 2 dans sa livrée aluminium d'origine et porteur seulement des deux dernières lettres de son indicatif. (Claude Lebeau)

Débarquement d'un stick de commandos par la porte avant droite d'une "Banane". (coll André Didion)



Vertol H-21C

VERTOL H-21C

Hélicoptère lourd d'origine américaine, birotor contrarotatif tripale, motorisé avec un 9 cylindres en étoile, le Wright R 1820-103 de 1425 ch, le H-21 arrive au GH 2 en juin 1956 ; sur les 108 appareils livrés à la France, quelques appareils de type H-21B. C'est l'hélicoptère de manœuvre que l'armée de Terre attendait dans le cadre des opérations hélicoptères offensives ; rapidement les troupes transportées le surnommeront tout simplement 'Banane'. Outre sa capacité d'emport en interne, cet hélicoptère peut enlever jusqu'à 1,5 t en cargo sling ce qui le rend très efficace pour la récupération d'aéronefs accidentés, le transport rapide de matériel encombrant ou le ravitaillement en urgence de postes isolés d'accès difficile par la route. Rotors en marche, le chargement de l'appareil s'effectue facilement à partir d'un GMC dont le plateau vient à hauteur de la porte. Si la soute peut accueillir jusqu'à vingt passagers, le H-21 embarque normalement une douzaine de commandos avec équipement ou autant de blessés couchés en version sanitaire.

Fait singulier, il est à noter que la flottille 31.F de l'Aéronautique navale sera intégrée au GH 2 à Sétif d'août à décembre 1956, ceci pour faciliter l'entraînement de ses équipages et assurer rapidement la montée en puissance opérationnelle de cette formation de la Marine nationale.

Les appareils de la 31.F seront rendus plus discrets par la suppression de la cocarde marine et plus tard par celle de l'inscription Marine remplacée par des ancres croisées. (DR & René Bail)





Outre son indicatif *Alpha Fox*, cet appareil porte encore son numéro de constructeur, le 153. (GH 2)

Le train d'atterrissage à large empattement et le double rotor de la "Banane" nécessitaient des DZ de grande taille et dégagées. (coll Alain Crosnier)



Posé sur une DZ à flanc de djebel pour un ravitaillement d'éléments de la 25^{ème} DP en opérations. Au sein du GH 2, les cargos H-21C étaient répartis entre plusieurs EHO (escadrille d'hélicoptères opérationnels) implantées à travers le Constantinois (GATAC 1). (J.-J. Bouschon)

En attente sur les plaques de PSP du parking de Tébessa près de la frontière tunisienne, deux types de livrées voisinent : aluminium et kaki foncé. Cette dernière teinte sera étendue à toute la flotte H-21C. (Maurice Larrayadiou)





En attente sur une zone d'embarquement... (GH 2)

Le H-21C était très gourmand en carburant : 370 l/h en essence 100/130. (GH 2)



De passage à Biskra.... (Bernard Gilotte)

Le poste de pilotage de la "Banane" offrait une excellente visibilité (Bernard Gilotte)





Au moment du posé, l'hélicoptère était très vulnérable au tir des armes automatiques et constituait une cible pratiquement sans défense. Avec des troupes entraînées, 5 à 10 secondes suffisaient pour faire débarquer une douzaine de commandos.

(André Pin)

Les transports logistiques par hélicoptères lourds découlaient généralement d'une situation d'urgence en opérations. C'était aussi l'économie qui pouvait résulter de ce soutien aérien par rapport à la constitution d'un convoi routier avec toutes les protections nécessaires.

(Maurice Larrayadiou)



Récupération en cargo sling par le FR 97 de la section avant du FR 93 accidenté. (Jean Gomanne)



Le GH 2 en opérations en zone saharienne. (Déodat Puy-Montbrun)





Le H-21C n° 93 à l'époque de son passage à l'AIA d'Alger en 1959. (Jean Delmas)



Dans le trou d'homme, sous la BTP arrière, visite de contrôle de divers circuits hydrauliques avant un départ en mission. (Jean Gomanne)

L'hélicoptère lourd H-21C pouvait être utilisé isolément pour le transport de ravitaillement (vivres, munitions, carburant) vers des postes ou unités isolés et procéder à des évacuations sanitaires. (Jacques Redien)



Vertol H-21C



DIH en vol vers la zone OPS aux environs de Djidjelli avec l'Alouette leader et l'Alouette appui-feu. (Déodat Puy-Montbrun)



En vol à bord d'un H-21C du GH 2.

(Jean-Paul Coron)

En cas d'accrochage, les DIH de H-21C permettaient le transport rapide de renforts en des points précis, ici des éléments du commando *Taxy*, et si nécessaire de moyens d'appui feu du genre mortier ou canon sans recul.

(André Pin)



Commando à l'embarquement dans les appareils d'un DIH lors d'un redéploiement en cours d'opération. (André Pin)





Le BFK en visite sur le terrain en Kabylie en 1958. Le GH 2 entretenait deux Vertol H-21C en configuration VIP, les FR 31 / BFK et 32 / BKL, pour le transport d'autorités civiles et militaires en inspection à travers l'Algérie. (Jacques Revers et coll Dominique Dupin)

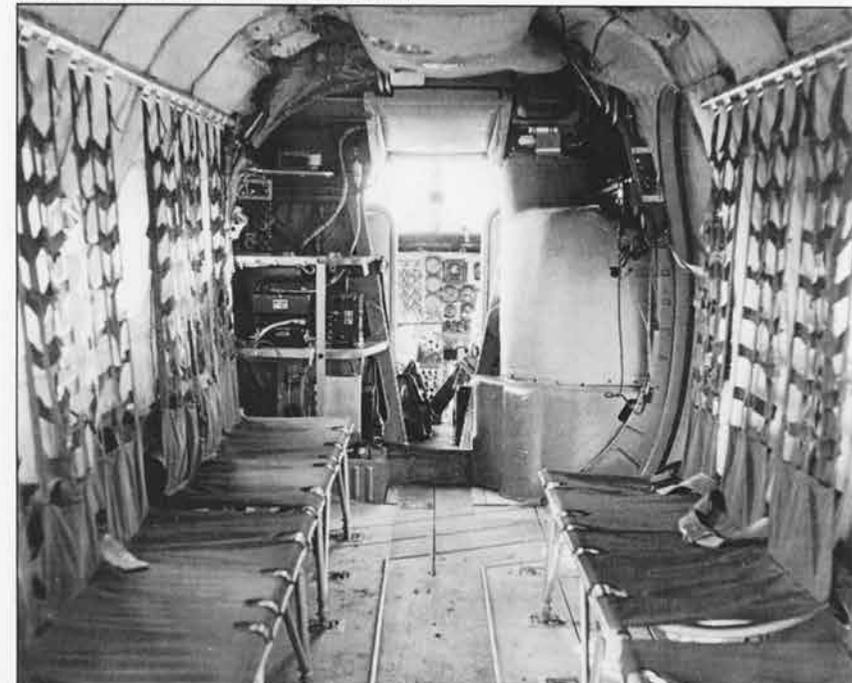


Intérieur d'un H-21C aménagé pour le transport de VIP. (coll. Dominique Dupin)



Vertol H-21C

Beaucoup plus spartiate, l'aménagement de la soute d'un H-21C classique destinée à l'hélicoptère de commandos. (ALAT)





Approche, repérage de la DZ, atterrissage ou vol stationnaire pour le débarquement des commandos et décollage sont les phases critiques de l'opération hélicoptérée offensive. La majorité des missions confiées (assaut, EVASAN) aux hélicoptères lourds de l'ALAT, comme d'ailleurs à ceux de l'armée de l'Air, les appellent à intervenir fréquemment aux postes les plus avancés du combat.
(coll Alain Crosnier)



Transport de renforts ou changement de position d'éléments déjà engagés sont facilités par l'emploi d'hélicoptères lourds. (coll Alain Crosnier)

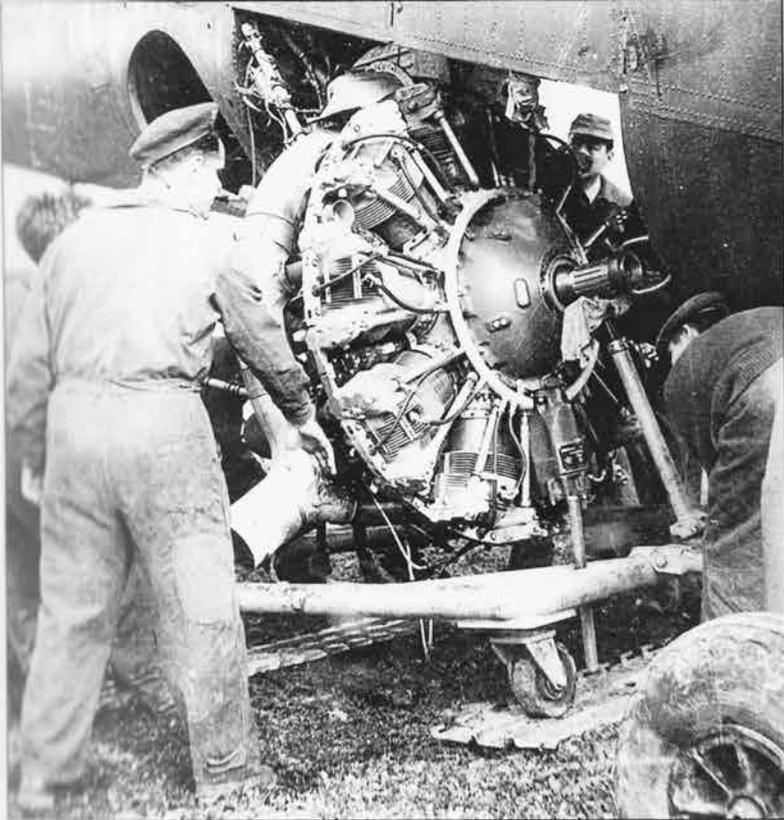
Hélicoptères H-21C du GH 2 et commandos parachutistes au bivouac. (coll Alain Crosnier)





Recueil d'un H-21C victime de la rupture du train arrière droit en opérations. Une vingtaine de berceau de crash était répartie sur l'ensemble de l'Algérie, éléments destinés à recueillir en toute sécurité les "Banar" souvent victimes de problèmes de train d'atterrissage avant ou arrière lors de posers sur les pitons. (Jean Coispeau)





En opérations, dépose sur son bâti d'un moteur Wright d'un H-21C puis hélipontage en sling par une autre "Banane". (coll Cortès et DR)



Récupération dans le Hodna en juillet 1958 du fuselage d'une "Banane" dont la plupart des équipements ont été préalablement démontés pour servir de rechanges par la suite. (Pierre Grodard)

PIPER L-21B/BM SUPER CUB

Successeur du L-18C dans la généalogie Piper, les modèles L-21B & BM apparaissent comme identiques à leur prédécesseur puisqu'utilisant une cellule identique. Cependant, ces nouvelles versions bénéficient d'améliorations importantes par rapport au modèle L-18C : voilure dotée de volets de courbure, motorisation plus puissante avec un Lycoming O-290D de 135 ch pour la version B et un O-320 de 150 ch pour le modèle BM. Les premiers L-21B sont mis en place avec le GAOA 3 en septembre 1956, des pelotons divisionnaires commençant à percevoir les leurs à partir de janvier 1957. Les missions attribuées à ces petits appareils sont identiques à celles de leurs prédécesseurs : observation, poste de guidage avancé et liaisons. Les L-21 sillonneront le ciel d'Algérie jusqu'en décembre 1963.



Piper L-21BM du 1^{er} PA de la 12^{ème} DI, un peloton opérant depuis Tlemcen-Zenata. Les bandes blanches sur la voilure contribuent au repérage de l'avion par les chasseurs lors des missions d'appui-feu. (Bernard Seguin)

Installé à Méchéria, le 2^{ème} PMAH de la 12^{ème} DI dispose d'hélicoptères Djinn et de Piper L-18C et L-21BM, ces derniers se distinguant des L-18C par la présence de phares d'atterrissage dans le bord d'attaque de l'aile gauche et de feux de position à l'extrémité de chaque aile. (ALAT)



Piper L-21B & L-21BM

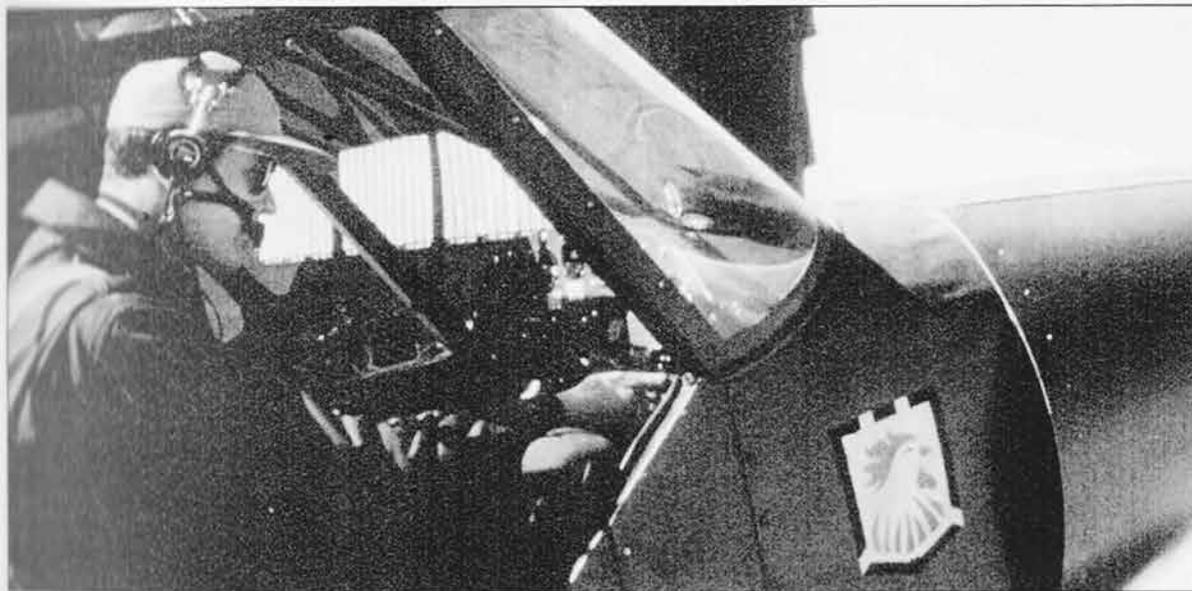


Utilisation d'une peau de chamois par cet équipage du PA 4^{ème} DIM à Afou pour filtrer l'essence destinée à leur L-21BM. (Georges Le Mer)



M'Sila était le point d'attache principal des Piper L-21BM du 1^{er} PARR, un peloton avion de réserve régionale qui veille sur toute l'étendue du pipeline depuis Hassi-Messaoud jusqu'au port de Bougie. (Pierre Tabart)

Mise en route d'un appareil du 1^{er} PMAH de la 12^{ème} DI à El Aricha, département de Tlemcen. (Bernard Seguin)

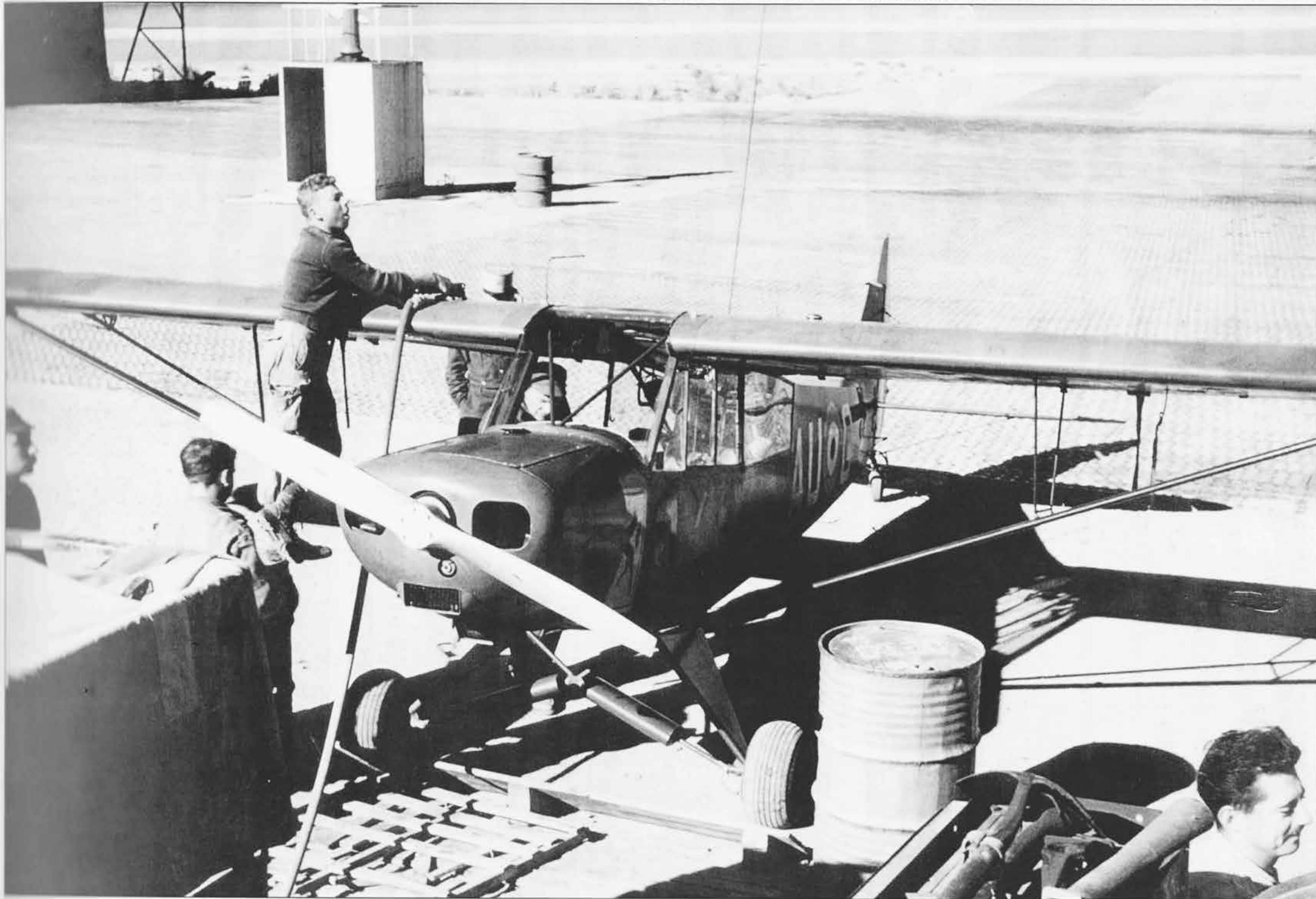


Du PA de la 12^{ème} DI, un L-21BM au code très approprié... (Bernard Seguin)



Piper L-21B & L-21BM





Départ en mission pour cet équipage de L-21BM du peloton avions de la 9^{ème} DI. Cette unité était également dotée de L-18C. En juillet 1960, elle prendra la désignation de peloton mixte avions hélicoptères (PMAH 9^{ème} DI) avec l'arrivée d'hélicoptères Bell 47G-2.

(Pierre Bernier)



L-21BM du PMAH 12^{ème} DI en formation sur un L-18C du même peloton lors du défilé du 14 juillet 1959 à Lismara.

(M. Montagnac)



Le GALAT 101, gestionnaire des formations ALAT du CA de Constantine, utilisait différents types d'avions et d'hélicoptères pour ses liaisons, tel ce L-21BM vu à Sétif en juin 1961.

(Bernard Chenel)

Piper L-21BM du peloton avions de la 9^{ème} DI rentrant d'une reconnaissance dans le secteur d'Orléansville.
(François d'Armaudy)



Entretien du Lycoming d'un L-21 du PA 13^{ème} DI à Aflou en 1958.
(Michiel Dupont)



L-21BM du GALAT 3 à Sétif en octobre 1961.
(Bernard Chenel)





MH 1521 Broussard du GALAT 3 en mission de liaison. (Gérard Politis)

Sur le terrain de Bougie, un Broussard du GALAT 3, principal utilisateur de ce type d'appareil. (DR)

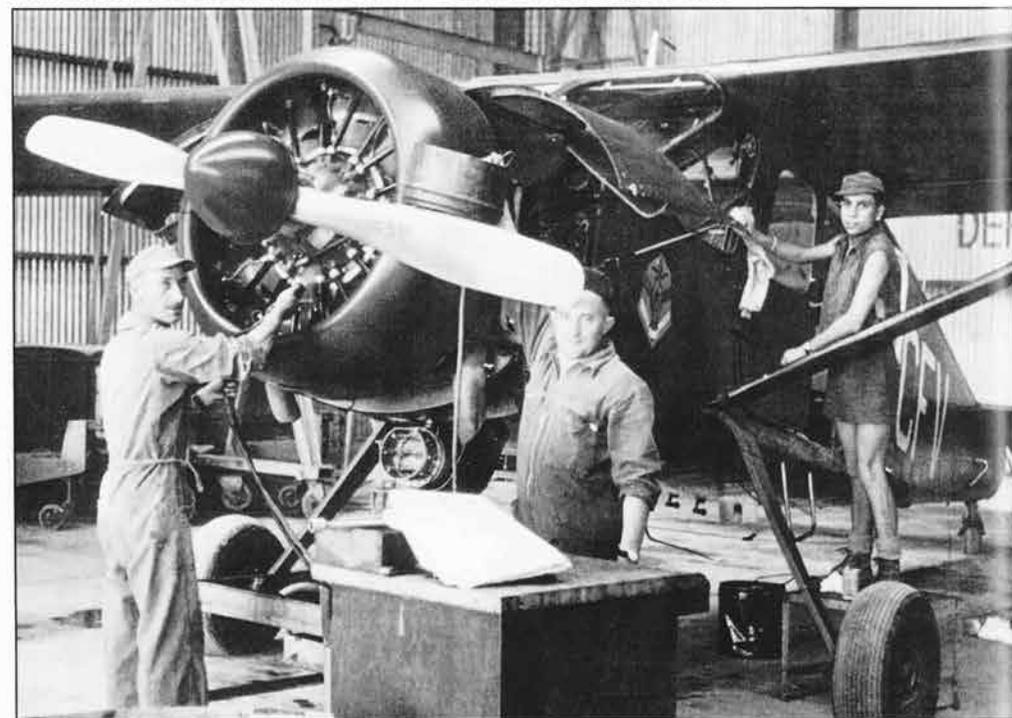


MH 1521 Broussard

MH 1521 BROUSSARD

Avion léger six places, le Max Holste 1521 Broussard est un monoplan à ailes hautes, de construction métallique sauf pour les parties mobiles qui sont entoilées. L'appareil est motorisé avec un 9 cylindres en étoile, le Pratt & Whitney R-985 de 450 ch. Introduit en Algérie en mars 1957 au sein du GALAT 3, il a également longtemps servi avec le GH 2, les derniers vols s'effectuant en Algérie avec le 14^{ème} GALAT en décembre 1964. Principalement utilisé pour les liaisons et le transport de fret léger, le Broussard a tenu un rôle important au niveau des missions sanitaires, de poste de commandement volant (meuble de trafic radio air-air et air-sol, lance grenades fumigènes), de reconnaissance photo (verticale et oblique) ou de reconnaissance à vue. Lors de ces dernières le MH 1521 pouvait être armé d'une mitrailleuse AA 52 en sabord arrière gauche à l'emplacement de la caméra oblique et un blindage léger assurait la protection de l'équipage.

Entretien d'un Broussard du GALAT 101 à Sétif Aïn Arnat. (Louis Bacot)



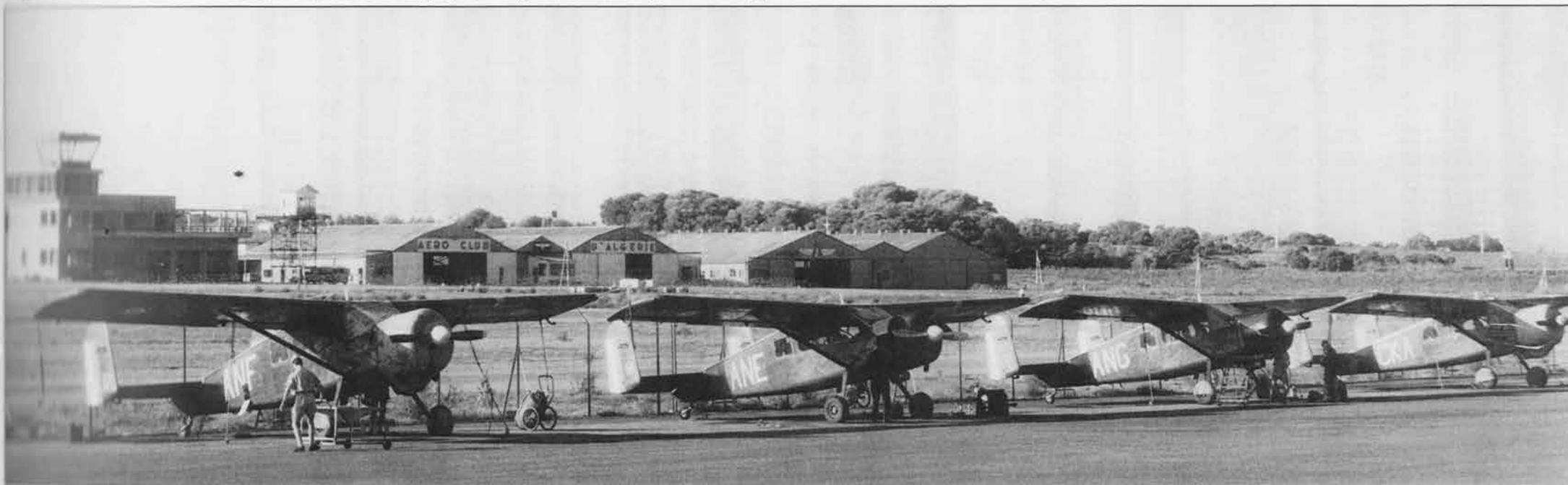


Au 2^{ème} PA 2^{ème} DIM, visite du général Le Masson venu en Broussard. (Jean-Marie Meunier)



Broussard de l'escadrille avions du GH 2. (coll Alain Crosnier)

Lignée de Broussard du GALAT 3 sur le terrain de Chéragas près d'Alger où stationne également un appareil du GALAT 105. (coll Alain Crosnier)





EVASAN par une Alouette II du GH 2. (M. Santa)

Arborant l'insigne de la 14^{ème} DI cette Alouette II est détachée sur une plate-forme secondaire prête à répondre à une demande d'évacuation sanitaire au profit de combattants blessés. (DR)



Alouette II

SE 3130 ALOUETTE II

L'hélicoptère léger Alouette II construit par Sud Aviation est un monorotor à trois pales et rotor arrière bipale. Motorisé par une turbine Turboméca Artouste IIC d'une puissance de 406 ch, cet appareil a été conçu pour effectuer des missions de liaison, de transport de passagers ou de fret léger, d'observation et d'évacuations sanitaires. Engagé en Algérie dès le mois d'avril 1957 avec le GH 2 avant d'être intégré dans la plupart des PMAH, cet hélicoptère a rapidement été utilisé comme PC volant pour guider la manœuvre des troupes au sol, comme leader des escadrilles d'hélicoptères d'assaut du GH 2 et comme hélicoptère armé. Les dernières Alouette II présentes en Algérie ont servi jusqu'en août 1964 avec le 14^{ème} GALAT à Oran.

Coopération interarmes avec ce DIH composé de H-34 de la 3^{ème} EH de l'armée de l'Air et ces Alouette II du PMAH de la 21^{ème} DI. (DR)





Retour de vol sur une Alouette II du PMAH 21^{ème} DI à Batna en 1960. (Louis Chupin)

Aux commandes d'une machine de son groupe, le lieutenant-colonel Crespin, patron du CH 2, s'entretient avec le lieutenant-colonel Puy-Montbrun. (coll Dominique Dupin)



Alouette II et Nord 3400 du 3^{ème} PA ZES opérant dans la région de Touggourt et d'Hassi-Messaoud. (DR)

Envol d'une Alouette II du PMAH de la 13^{ème} DI pour servir de PC volant aux troupes engagés. (Arthur Smet)





Transfert d'un blessé entre le plateau SIREN de l'appareil et le véhicule sanitaire. L'Alouette II offre un départ en intervention pour des EVASAN plus rapides que ceux nécessaires aux avions. (Louis Chupin)



Tournée d'inspection à bord d'un appareil du GH 2 du ministre des Armées sur la frontière est de l'Algérie en 1958. (ECPAD)



Avitaillement en carburant TRO d'une Alouette II du PMAH 21^{ème} DI en détachement à Arris. Un total de 575 litres assureront entre deux et trois heures d'autonomie suivant la charge et le profil de la mission. (Louis Chupin)

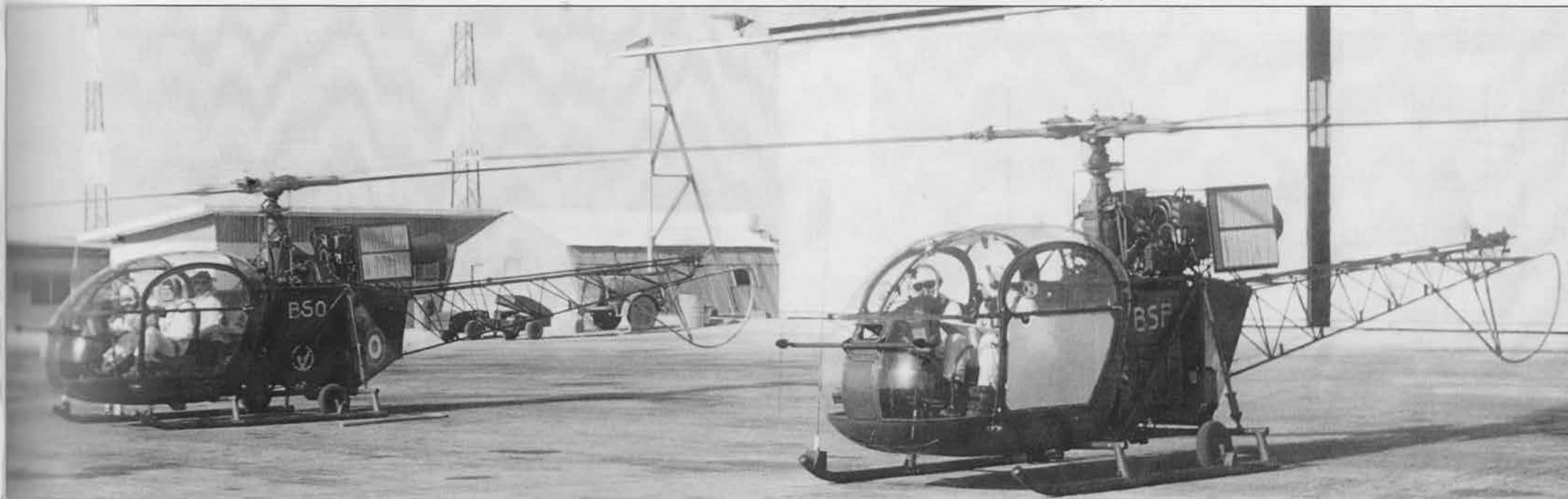


Tenue de protection pour les équipages évoluant dans les zones à risques du Centre d'expérimentations militaires des oasis dans le cadre du programme expérimental de tirs souterrains des armes nucléaires à In-Ecker. (CEMO)



Liaison opérationnelle pour cette machine du GH 2 dans le secteur de Guelma fin 1957. (Jean Laborie)

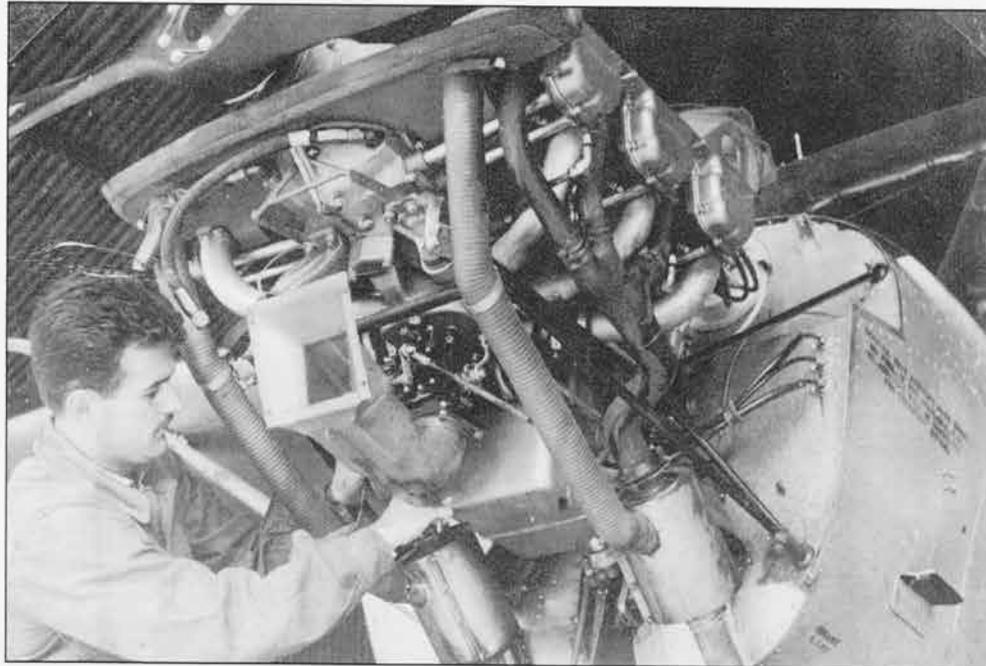
Prêtes à décoller, deux machines munies de filtres anti-sable détachées du GE ALAT de Valence travaillant au profit du CEMO. (CEMO)





Encore frappé de l'insigne de la 10^{ème} DP dissoute à la suite du putsch d'avril 1961, ce L-19E appartient désormais au 1^{er} PMAH RG travaillant dans l'Oranais à partir de Sidi-bel-Abbès d'où il entretient de nombreux détachements avec ses L-19E, Piper, L-18C et Alouette II.
(Commando Georges)

Visite d'entretien sur le Continental de l'un de ses appareils par un mécanicien du 2^{ème} PA 2^{ème} DIM à Souk-Ahras en 1960.
(Jean-Marie Meunier)



Cessna L-19E

CESSNA L-19E BIRD DOG

Déjà utilisé en Indochine dans sa version L-19A, ce biplace de construction américaine est utilisé pour les missions d'observation aérienne, de marquage d'objectifs et de guidage de chasse en zone de combat. Monoplan entièrement métallique à aile haute, les places avant et arrière disposent des commandes de vol et de moteur, un 6 cylindres opposés horizontalement, le Continental 0-470-11 de 213 ch. Les premiers exemplaires arrivés en Algérie ont été mis en service au sein des PA des 14^{ème} et 19^{ème} DI en juillet 1957 puis dans d'autres pelotons divisionnaires ainsi qu'au GALAT 3. Les derniers Cessna L-19E ont cessé leur activité en Algérie en janvier 1963 lors de l'embarquement pour la métropole.

A Sétif Aïn-Arnat, un L-19E de la 19^{ème} DI. Le peloton avions de cette grande division venue de Bretagne a été l'un des premiers à mettre en ligne ce type d'appareil ici armé de roquettes fumigènes.
(M. Lalanne)





Inursion d'un L-19E de GALAT 3 d'Alger sur le terrain de Sidi-Ahmed en Tunisie en juillet 1961. Au niveau de la mer, l'appareil pouvait franchir 650 km à une vitesse de croisière de 160 km/h. (Pierre Tabart)

Vol de liaison pour cet appareil appartenant au peloton avions de la 77^{ème} DIA opérant en Grande Kabylie depuis le printemps 1956 sur Piper puis L-19E. Implanté à Tizi-Orly, terrain de Tizi-Ouzou, l'unité deviendra PMAH 27^{ème} DIA en mai 1961 avec l'arrivée des hélicoptères Alouette II. (Christian Matyas)



Cessna L-19E et Alouette II du PMAH 25^{ème} DP en opération dans la région de Batna en décembre 1960. (Jacques Galmiche)

Remplissage des réservoirs d'aile du Cessna en essence 80-87 pour un total d'environ 160 litres. (Musée de l'ALAT)





Survol de la base de Tébessa par un Cessna L-19E du 2^{ème} PA de la 2^{ème} DIM. Cette unité deviendra PA 11^{ème} DI, le peloton chargé de la surveillance du barrage sur la frontière algéro-tunisienne. (ES ALAT)



Atterrissage en campagne d'un appareil du PMAH 27^{ème} DIA vers Palestro en 1962. (Daniel Coulaud)
L-19E du GALAT 3 sous sa livrée d'origine vert olive. (coll Jean-Pierre Hoehn)



Cessna L-19E du 1^{er} PA ZOS opérant dans l'ouest saharien depuis Colomb-Béchar. (M. Malnoy)
Passage en atelier d'un L-19E du PMAH 21^{ème} DI à Batna. (Louis Chupin)



Côtoyant des appareils du GALAT
101 à Sétif Aïn-Arnat, un Cessna
L-19E du PA 11^{ème} DI.
(Bernard Chenel)



L-19E du GALAT 3.
(DR)

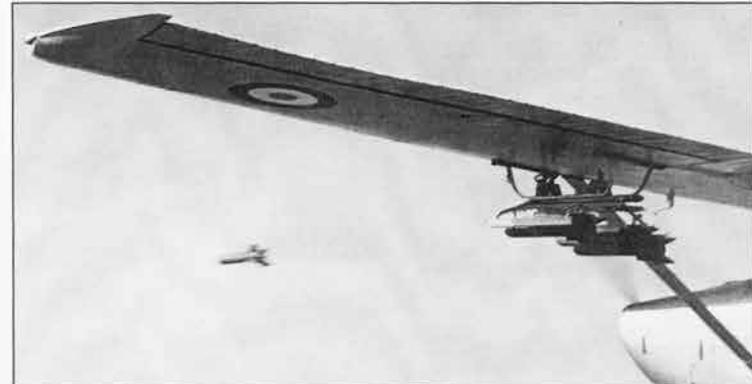
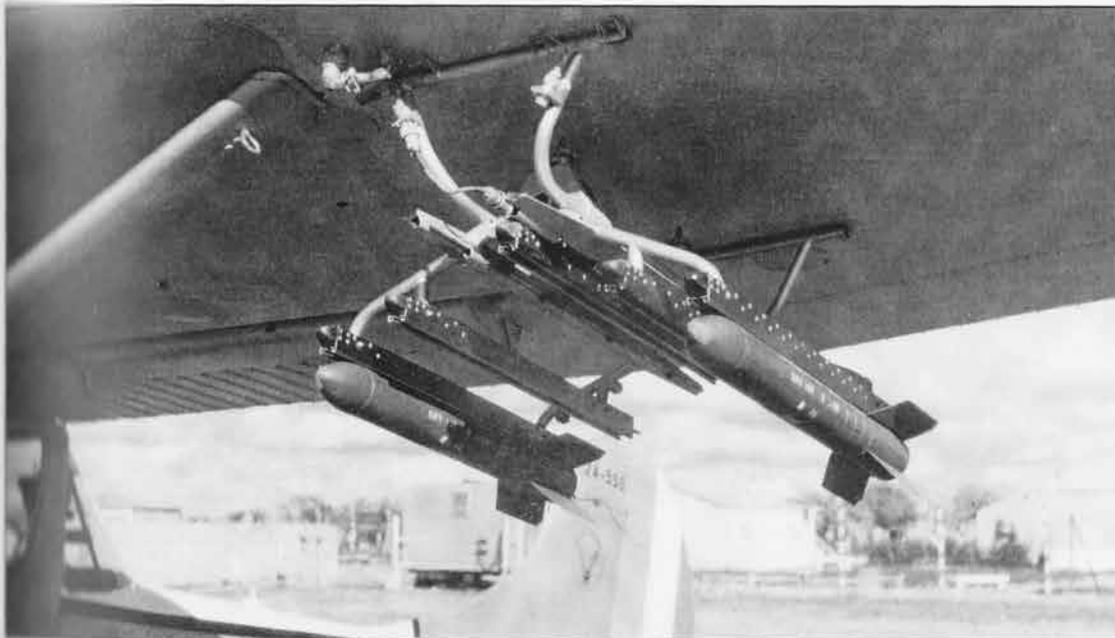
Bien que stationné près d'Alger, le GALAT 3 déployait ses appareils fort loin dans le sud algérien permettant à ses équipages de découvrir de remarquables paysages. (DR)





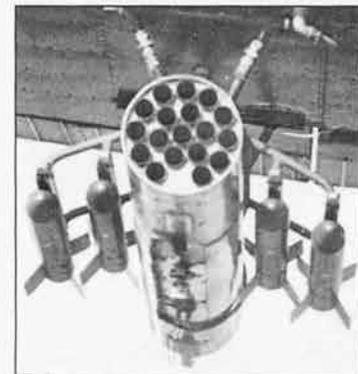
Prêt à marquer un objectif avec ses roquettes fumigènes, un L-19E du PMAH 19^{ème} DI. (Jean-Pierre Meyer)

Roquettes fumigènes sur Cessna L-19E. (Pierre Tabard)

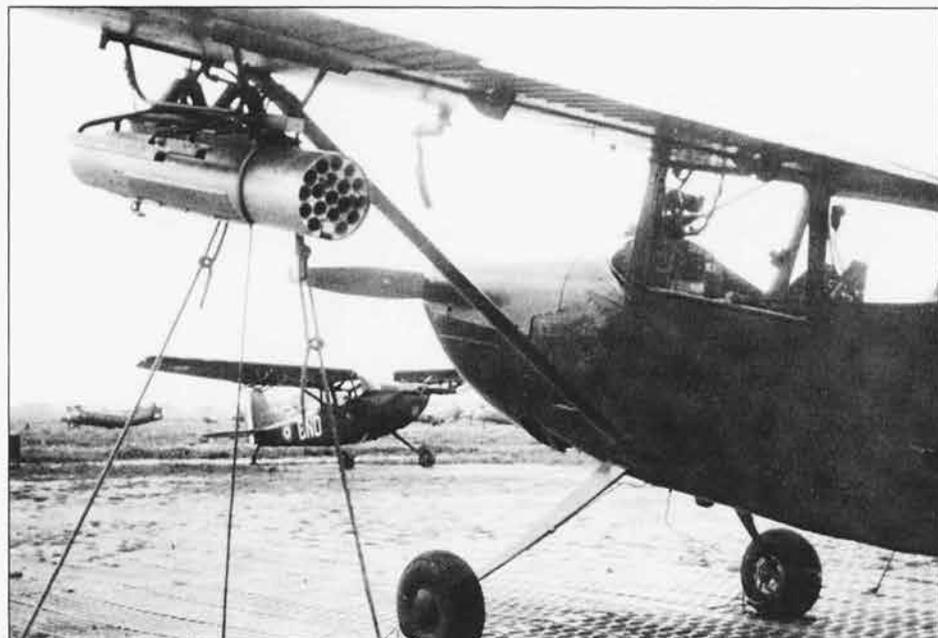


Départ d'une roquette fumigène tirée par un L-19 du 1^{er} PMAH 2^{ème} DIM dans le secteur de Guelma en 1960 au profit des avions de chasse ou de bombardement de l'armée de l'Air. (Suzy Debaralle)

Lance-roquettes LR 181 en expérimentation sur L-19E, un armement offensif de 18 roquettes explosives de 37 mm venant en supplément des roquettes fumigènes CEP 545. (Jean-Pierre Meyer)



LR 181 en cours d'essais sur un Cessna L-19E du PMAH 19^{ème} DI. (Musée de l'ALAT)



Cessna L-19E



Léger, d'une mise en œuvre aisée, ce Djinn du 2^{ème} PMAH 12^{ème} DI peut décoller moins d'une minute après l'ordre de mise en route. La turbine est alimentée normalement avec du kérosène TR0 mais peut aussi, occasionnellement, utiliser l'essence comme combustible de remplacement. (DR)

Démarrage à la manivelle du groupe turbogénérateur d'un Djinn sous les yeux de deux militaires américains à l'EA ALAT de Sidi-Bel-Abbès. Simplicité et rusticité font que l'entretien du Djinn ne nécessite qu'une main-d'œuvre réduite qui bénéficie d'une accessibilité totale à l'ensemble de ses organes. (Michel Dupont)



SO 1221 Djinn

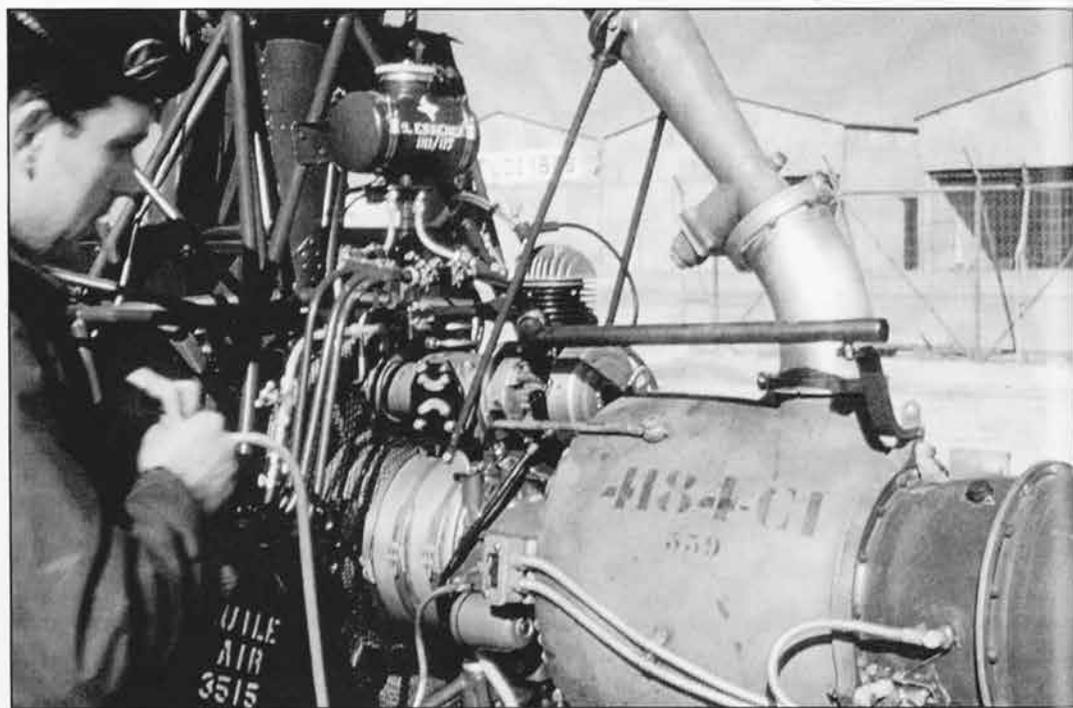


Dans le secteur d'Aïn Sefra en 1960, EVASAN d'un légionnaire du 2^{ème} REI par un Djinn muni de plateaux sanitaires SIREN A-35. (See Photo 13° DI & ZSO)

SNCASO SO. 1221 DJINN

Dernière voilure tournante introduite en Algérie, le Djinn est un hélicoptère à réaction dont le rotor est mis en mouvement par éjection d'air en bout de pales, cet air comprimé étant produit par un turbogénérateur Turboméca Palouste IV. L'axe du rotor ne servant plus que de pivot, il n'y a plus de couple rotor à compenser ce qui explique l'absence d'hélice anticouple. Placé dans le souffle des gaz d'échappement de la turbine, un gouvernail analogue à ceux qui équipent les avions, assure le contrôle en direction de cet hélicoptère léger. La puissance limitée de cet appareil fera qu'il sera affecté aux pelotons oranais où l'altitude moyenne d'intervention est la moins élevée du théâtre d'opération. Ainsi, en décembre 1957, le PA de la 4^{ème} DIM sera le premier des pelotons divisionnaires à intégrer le Djinn dans son parc aérien, ce type d'appareil restant présent en Algérie jusqu'en décembre 1963.

Autre version d'un Djinn avec un petit moteur deux temps permettant de lancer le turbogénérateur. (DR)





Sur hélicoptère, le pilote se tient à droite avec, en main gauche entre les deux sièges, le manche "collectif" pour la montée et la descente ; en main droite devant lui, le "cyclique" pour diriger l'appareil dans le plan horizontal. (coll Jacques Moulin)



Appareil en service avec PMAH 4^{ème} DIM dans la région de Tiaret. (Jean-Claude Lemaître)

Étoile ailée de l'ALAT et coq de la 12^{ème} DI bien apparents, un Djinn du PMAH de la division au décollage. (DR)

Machine en détachement sur le terrain de Méchéria. (coll Alain Crosnier)



NORD 3400

Ultime aéronef à avoir été mis en service par l'ALAT en Algérie, le Nord 3400 est un monoplan à ailes hautes, biplace en tandem construit par Nord Aviation et motorisé par un Potez 4D34, un quatre cylindres en ligne inversé de 260 ch. Généralement dédié aux missions d'observation et de liaison, il peut éventuellement concourir aux évacuations sanitaires. Apparu à partir du mois de mai 1960, le Nord 3400 a surtout été employé par les pelotons opérant dans les zones sahariennes, les derniers exemplaires quittant l'Algérie en décembre 1963. •



L'un des six Nord 3400 en place au sein du PMAH du GALAT 3 ZNA opérant dans le nord algérois. (Marcel Vervoort)

Poussant les reconnaissances du peloton très loin vers le sud saharien depuis sa base d'El-Abiod, un Nord 3400 du 2^{ème} PA ZOS en patrouille au-dessus du grand erg occidental en 1962. (DR)





Équipage prêt au décollage à El Aricha en 1961 : cabine triplace (utilisation possible du strapontin placé derrière l'observateur et dos au sens de la marche) mais utilisation normale de l'appareil en biplace. (Emile Reich)



Siège observateur et strapontin repliés, l'appareil pouvait accueillir un brancard pour transport de blessé. (DR)

Appareil du PMAH 12^{ème} DI dans les environs de Tlemcen en 1961. (Emile Reich)



Nord 3400 avec roquettes fumigènes pour le marquage d'objectifs. (coll Claude Requi)



Nord 3400



Alignement à Sidi-Bel-Abbès de Nord 3400 appartenant au 2^{ème} PMAH 13^{ème} DI. (Jean-Claude Brouard)

La 29^{ème} division d'infanterie ayant pris la relève de la 13^{ème} DI, le peloton mixte avions-hélicoptères installé à Sidi-Bel-Abbès change de désignation fin 1960 et devient le PMAH 29^{ème} DI. Il conserve le même insigne mais une nouvelle tranche d'indicatif radio lui est alors allouée. (Bernard Chenel)



Nord 3400

Touggourt 1961, pilote à l'embarquement sur un Nord 3400 du 3^{ème} PA ZES, un peloton également doté de Piper L-18C et contribuant à la surveillance de l'est saharien.

(Jean-Marie Subra)





Appareil du 2^{ème} PA ZES, un peloton opérant sur l'est saharien depuis Ouargla, une importante zone d'exploitation pétrolière. (René Bail)



S-55 pour la transformation sur hélicoptère cargo. (EA ALAT)



NC 856 de l'EA ALAT à Sidi-Bel-Abbès. (EA ALAT)

L'EA ALAT

Répondant à une volonté politique d'occuper un maximum d'espace en Algérie, l'École d'application de l'aviation légère de l'armée de Terre s'est installée le 1^{er} octobre 1957 à Sidi-Bel-Abbès dans l'Oranais à proximité de la maison mère de la Légion étrangère. Dispensant à la fois une instruction technique et pratique, l'école forme au vol sans visibilité et transforme les pilotes d'hélicoptère léger du type Bell sur hélicoptère cargo S-55/H-19 et H-21. Un cours observateur est chargé d'instruire les officiers des troupes de secteur à l'observation en vol, au réglage des tirs d'artillerie et au guidage des appuis chasse.



La base ALAT de Sidi-Bel-Abbès. (EA ALAT)

Le Nord 3202, avion école doté du même moteur que le Nord 3400, destiné à la formation VSV des stagiaires de l'EA ALAT. (Jean-Yves Grillon)



EA ALAT

Mécaniciens de l'escadrille H-19. (Louis Barrois)





Casier et tube lance-grenades fumigènes. (DR)



HÉLICOPTÈRES ARMÉS

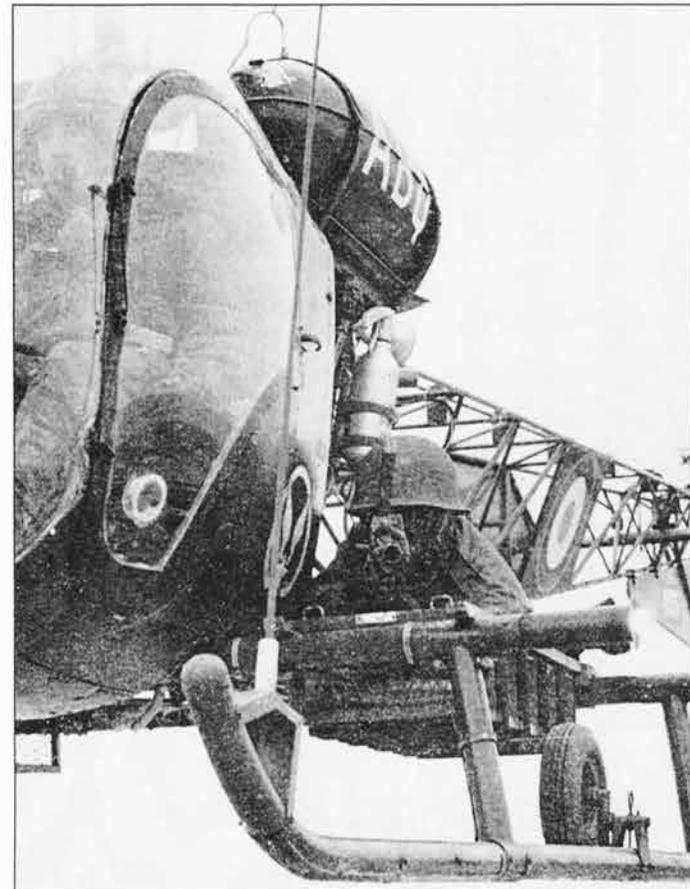
Né d'un bricolage effectué par les mécaniciens du GH 2, les premiers essais d'hélicoptère armé au sein de l'ALAT sont effectués avec un Bell 47G-2 dès l'entrée en action des hélicoptères en Algérie : un légionnaire tireur au fusil-mitrailleur allongé sur les plateaux normalement réservés aux civières.

L'ALAT étudie conjointement une nouvelle méthode de combat consistant en l'emport sur Bell de trois combattants (un en cabine et deux sur plateaux) avec l'installation sous chaque plateau d'une mitrailleuse Rebel fixe avec tambour de 150 cartouches, le feu étant ouvert par simple pression d'un bouton sur la poignée de manche du pilote. On essaye également les missiles SS. 10.

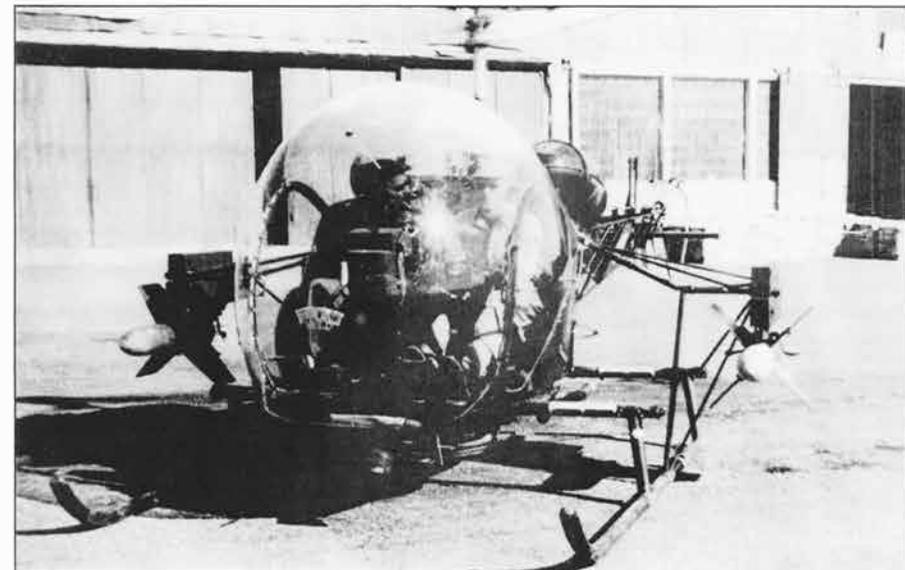
Avec la mise en ligne des H-21C, le choix se porte ensuite sur un appareil de même type. Les premières expérimentations dans le cadre d'opérations sont effectués au printemps 1958 avec des H-21 armés de divers types de lance-roquettes et de mitrailleuses.

Finalement, après des essais avec mitrailleuse AA 52 de sabord, l'Alouette II se vera armée de lance-roquettes ou, pour certaines missions, de missiles filoguidés. Dès l'instant où les Alouette II seront en assez grand nombre en formation pour assurer les missions d'appui direct, les H-21C retrouveront leur fonction première d'hélicoptère cargo.

Tireurs au FM 24-29 en position sur Bell 47G-2. (DR)



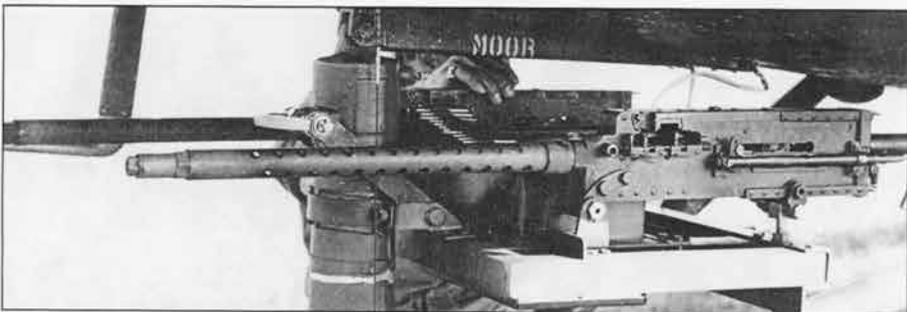
A Sétif en décembre 1956, préparation d'un Bell du GH 2 en vue d'une mission avec missile SS 10. (Jean Toustou)



Hélicoptères armés



Débarquement de paniers roquettes. (coll Dominique Dupin)



Mitrailleuses Browning M1919A4 de 30 (7,62 mm) sur train avant. (coll Dominique Dupin)

Montage des lance roquettes MATRA 116E (19 roquettes de 68 mm). (coll Dominique Dupin)



Hélicoptères armés



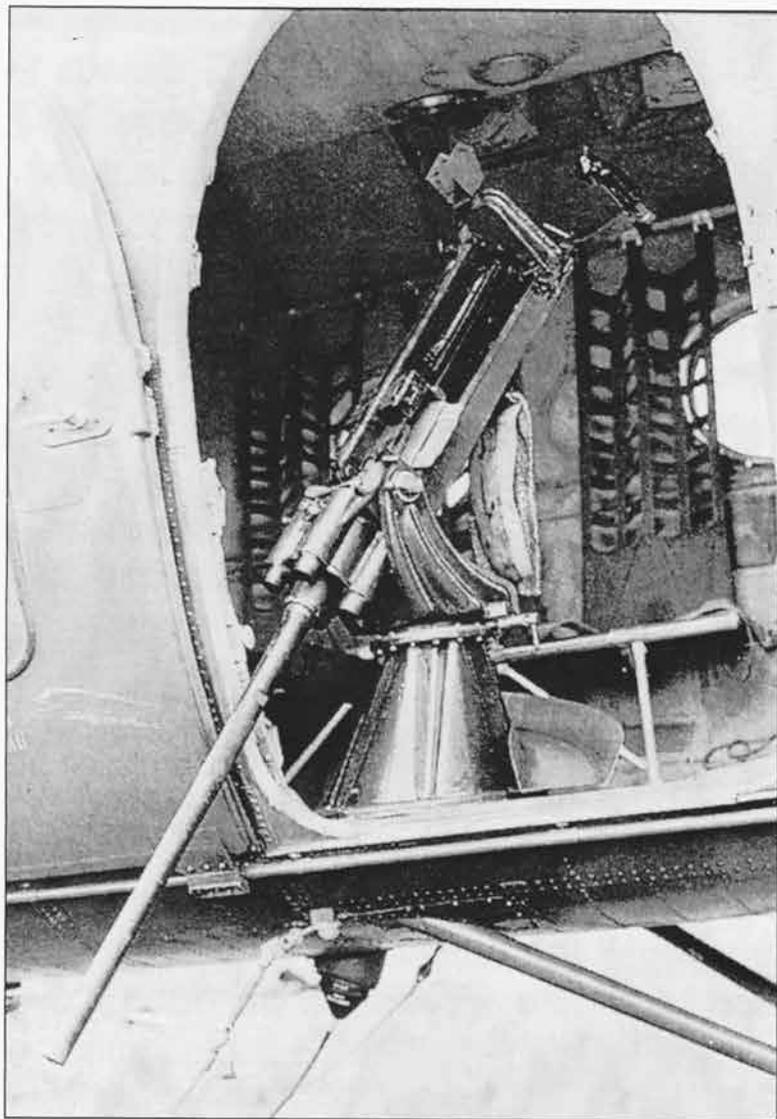
Tirs d'essais avec lance-roquettes MATRA type 122 (7 roquettes de 68 mm) en février 1958. (coll Dominique Dupin)

Tir de roquettes en opérations. (DR)

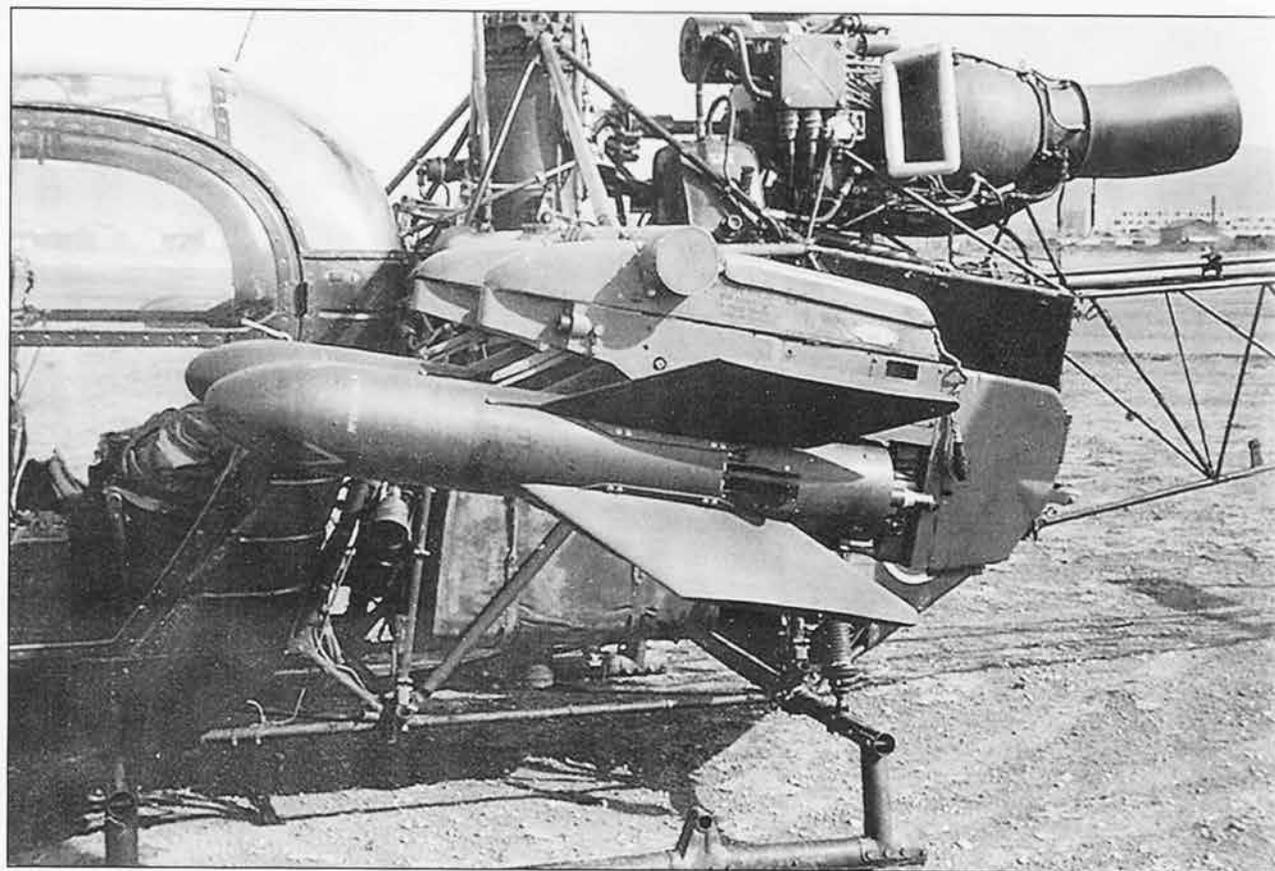




Fixés aux points d'attache destinés à recevoir les réservoirs extérieurs du H-21, les lance-bombes Alkan type 251 permettent l'accrochage des lance-roquettes. (coll Alain Crosnier)



Canon MG 151 de 20 mm monté en sabord à la porte avant droite d'un H-21C de la 31.F détaché au sein du GH 2 de Sétif en 1959, une installation unique. La "Banane" ainsi armée répondait à l'indicatif radio de *Couleuvre*. (DR)



Missiles filoguidés SS. 11 montés sur Alouette II. (Norbert Kugel)

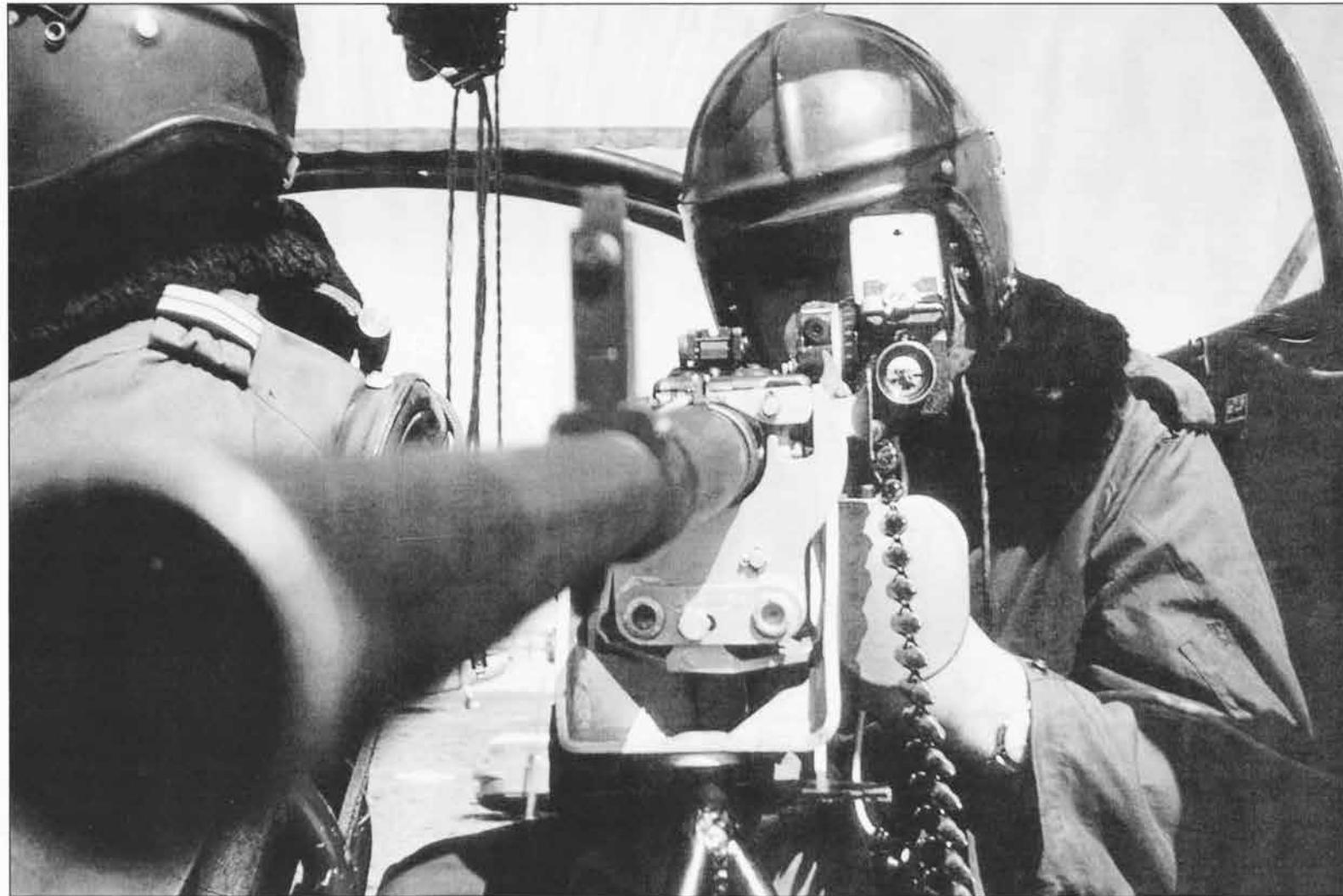


Alouette II du 1^{er} PMAH 21^{ème} DI armée de missiles filoguidés SS. 11. (Robert Cortès)



Le PMAH 19^{ème} DI fut chargé à l'automne 1961 de l'expérimentation de la mitrailleuse AA 52 montée en sabord sur Alouette II, une association qui présentait l'avantage d'être employé comme appareil d'observation et de commandement en vol classique avant la possibilité de proposer rapidement un appui feu léger sur un objectif à sa mesure.

(Jean-Pierre Meyer - François de Pitray)





Mitrailleuse AA 52 montée sur trépied avec collecteur d'étuis.
(Jean-Pierre Meyer)



Alouette II n° 1297 (F-MBNM) du PMAH 19^{ème} DI armée d'une mitrailleuse AA 52 en sabord. (François de Pitray)



Présentation d'une Alouette II du GH 2 armée de lance-roquettes MATRA LR 181 contenant chacun 18 projectiles SNEB de 37 mm. Dans le cadre d'un DIH, l'Alouette pourvue de LR 181 ou 361 est à même de fournir un appui direct aux cargos pendant la phase finale d'un héliportage. C'est une base de feu extrêmement mobile capable d'intervenir en tous points d'un dispositif pour traiter des objectifs ou neutraliser un adversaire en attendant des moyens aériens lourds. (Déodat Puy-Montbrun)

Lance-roquettes MATRA LR 361 (36 munitions de 37 mm) sur Alouette II du PMAH 19^{ème} DI. (François de Pitray)

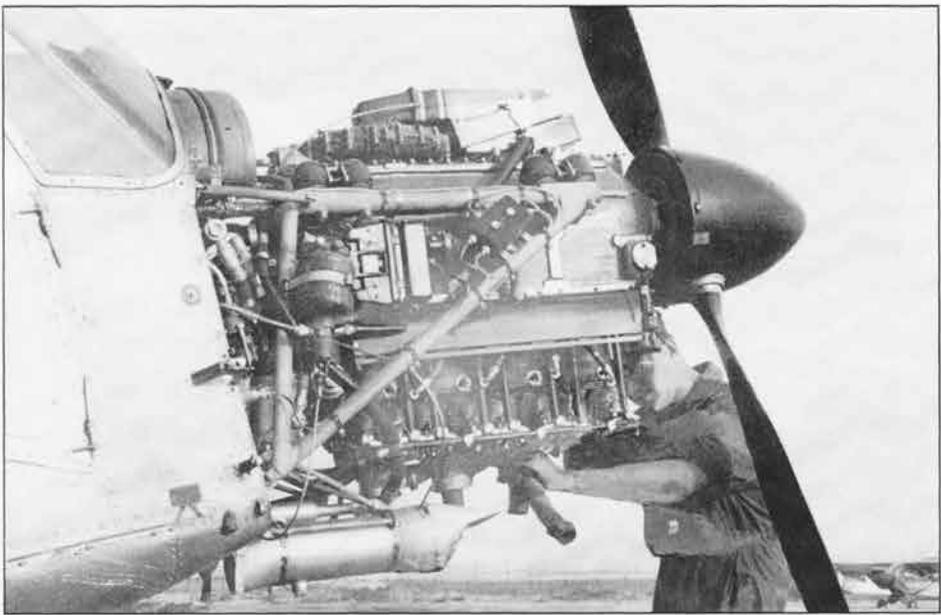


Expérimentation sur Alouette III au sein du PMAH 19^{ème} DI d'un jumelage de mitrailleuses Reibel de 7,5 mm. (Jean-Pierre Meyer)

Autre expérimentation menée sur Alouette III, celle du canon MG 151 de 20 mm sur affût extérieur. Ces deux types d'armement n'eurent pas de suite opérationnelle. (Yvan Lebot)



Hélicoptères armés



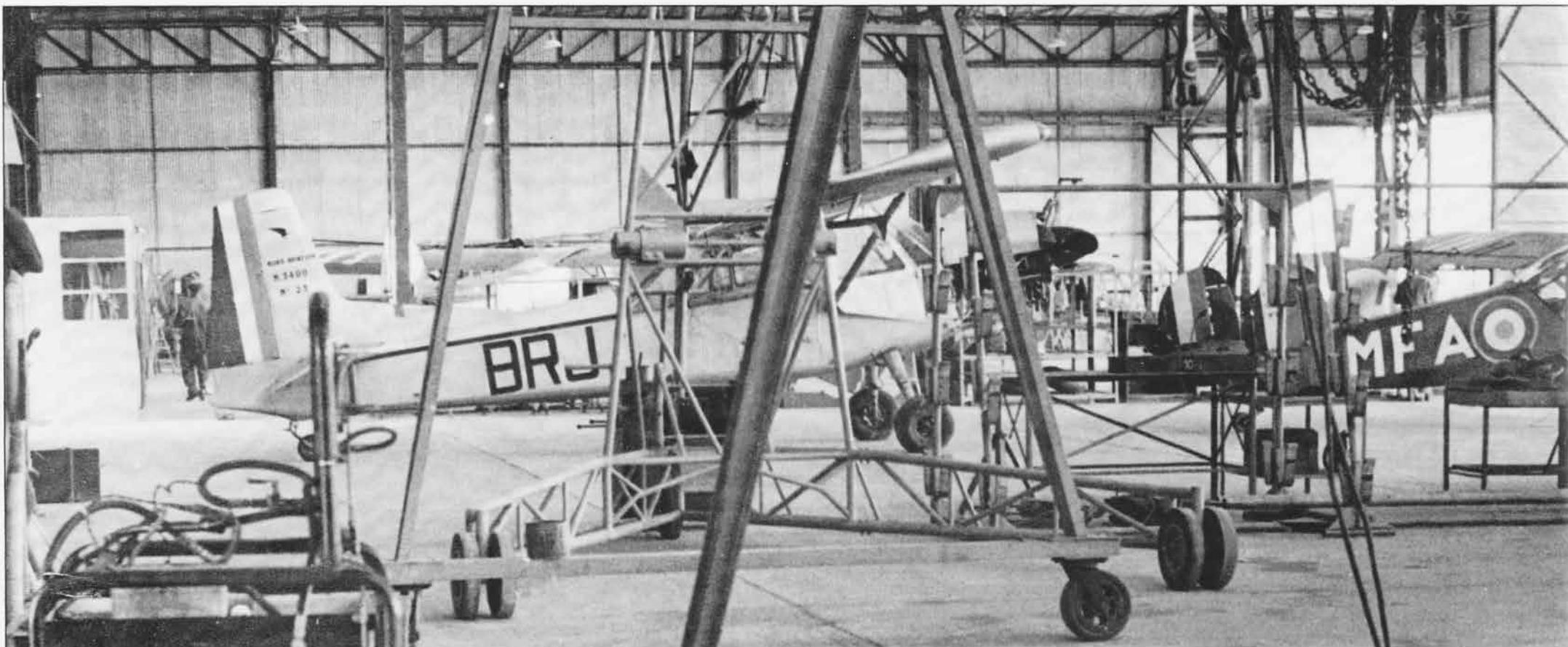
Intervention sur le moteur Potez d'un Nord 3400.

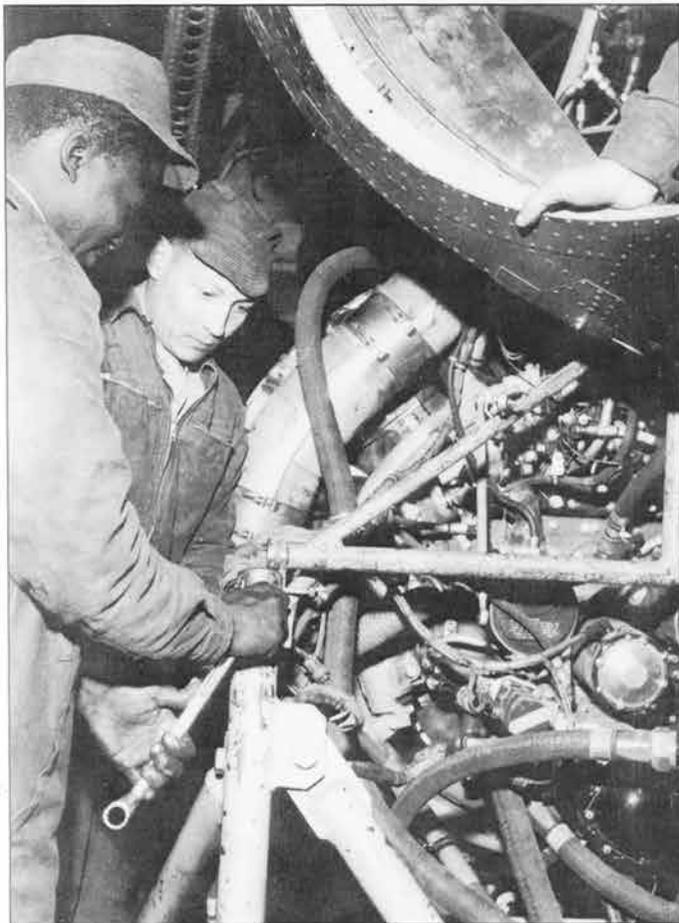
(Barrau, coll Dominique Dupin)

CRALAT

Éléments essentiels dans l'entretien des aéronefs de l'ALAT, les compagnies de réparation d'ALAT étaient au nombre de trois, assurant leur rôle de soutien au profit des unités des différents GALAT. Les deux premières compagnies sont créées en mars 1957 : 674^{ème} CRALAT (GALAT 101 et GH 2) à Sétif-Aïn Arnat et 675^{ème} CRALAT à Sidi-bel-Abbès (GALAT 102). En août 1959, la 676^{ème} CRALAT voit le jour à Alger-Chéragas (GALAT 105). Ces unités seront actives jusqu'à la fin 1962 (674^{ème} et 676^{ème}), la CRALAT de l'Oranais quittant l'Algérie courant 1963.

Nord 3400 du PMAH 29^{ème} DI en révision à la 675^{ème} CRALAT de Sidi-Bel-Abbès. ((Barrau, coll Dominique Dupin)





Dépose du moteur Wright sur un H-21C
du GH 2.
(Jean-Paul Coron)

Le Norvigie n° 25 affecté à la 674^{ème}
CRALAT, une compagnie de réparation
d'ALAT installée à Sétif et chargée de
l'entretien de l'ensemble des appareils
du GALAT 101.
(Yves Millot)



NC 856 Norvigie en révision à la 675^{ème}
CRAALAT de Sidi-Bel-Abbès
(Barrau, coll Dominique Dupin)



Le GH 2 à ses débuts sur le terrain de Sétif Aïn-Arnat en 1956. Quelques hangars vétustes ouverts au vent, des installation rudimentaires pour loger le personnel, peu d'eau et d'électricité, pas de clôture. (DR)



Briefing du lieutenant-colonel Crespin, patron du GH 2. (DR)

Héliportage de commandos à bord d'un H-21C du GH 2. (Déodat Puy-Montbrun)



Scènes de vie

Les IPSA... les Miss du GH 2. Des femmes remarquables au dévouement total pour secourir et accompagner les blessés lors des EVASAN en zone de combat. (Michel Ghesquière)



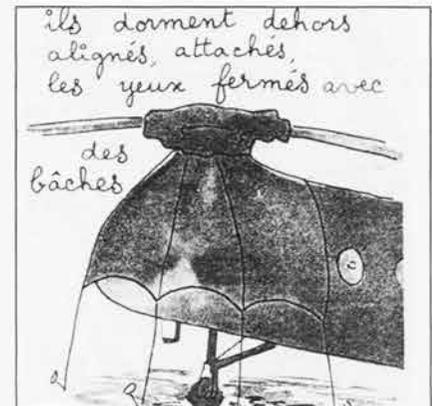
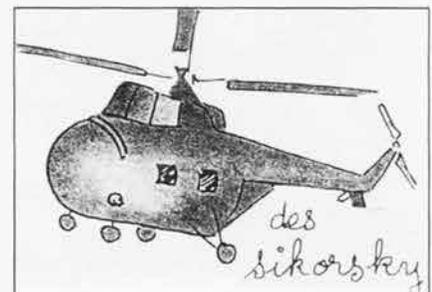
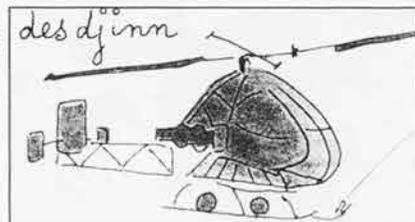
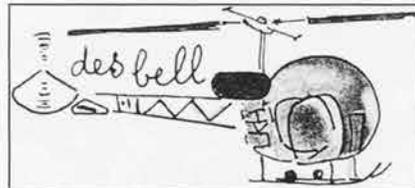
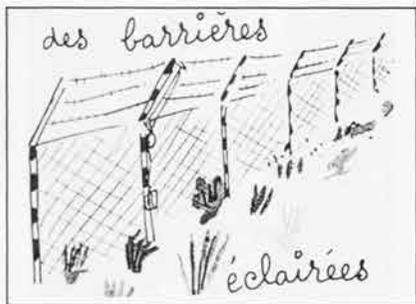


L'entrée de l'héliport d'Aïn-Arnat près de Sétif en 1959. Répare des hélicoptères du GH 2, la base ALAT 101 fait alors bien des envieux. (Jean Coispeau)

L'héliport d'Aïn-Arnat

Extraits
d'un album souvenir

(DR, coll Yvan Lebot)





L-18C du PMAH 4^{ème} DIM à Tiaret Bou-Chékif en 1958 toujours sous son ancien code. (Georges le Mer)

Bell 47G-2 du GH 2 en attente de mission. On distingue le "Kremlin", imposant bâtiment rassemblant de PC du groupe d'hélicoptères n° 2 et la tour de contrôle du terrain d'Aïn-Arnat. (DR)



Lancement de l'hélice d'un Piper L-18C orné du cheval noir de la 5^{ème} DB. (André Bagard)

A Bou-Hamama lors de l'hiver 1961/1962, préparation pour la mise en route dans la froidure d'un Cessna L-19E du 2^{ème} PMAH de RG. (Jean Reymond)







Préparation d'un héliportage au profit du 8^{ème} RPC par les H-21C d'un DIH de l'EHO 2 du GH 2. (coll Yvan Lebot)

Chargement du LR 181et des roquettes fumigènes sur Cessna L-19E. (Jean-Pierre Meyer)



Grenades fumigènes pour le marquage d'objectifs. (Jean-Marie Meunier)

Cessna L-19E du PMAH 19^{ème} DB équipé d'un collimateur. (Jean-Pierre Meyer)





Cantonement d'un détachement du
PA 11^{ème} DI. (Jacques Revers)



Outre ce Piper du PMAH 13^{ème} DI,
d'importants moyens sont en place sur le
terrain d'Ain Sefra pour une opération
sur la frontière marocaine : deux DIH de
la 22^{ème} EH sur H-34 (cargo et Pirate) et
un détachement d'avions légers d'appui
T-6G2. (DR)





Pilote et observateur sur Nord 3400 du PMAH 12^{ème} DI à El-Aricha en 1961. (Emile Reich)



Pilote de Cessna L-19E au 1^{er} PMAH 20^{ème} DI à Berrouaghia en 1960. (Daniel Rougeau)

VP des 25 heures à La Reghaïa pour ce L-21B du PMAH 7^{ème} DLB. (Jean-Yves Grillon)



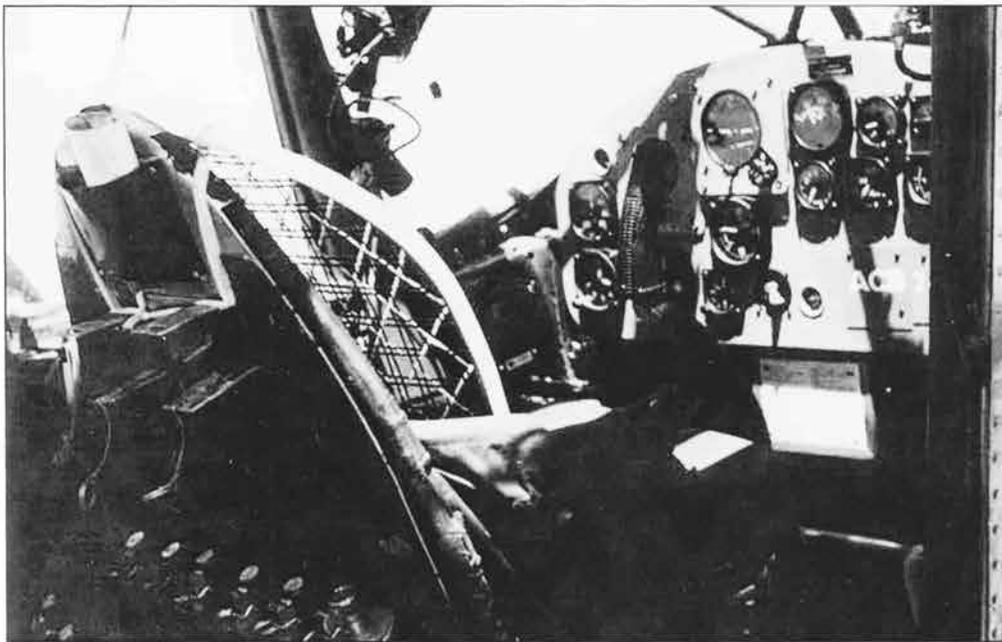
Scènes de vie



"La Vieille", mascote et pilote automatique du PMAH 12^{ème} DI à Zenata en 1961. (Michel Le Vecher)







Cabine d'un L-19E avec, au dos du siège pilote, les grenades fumigènes de l'observateur. (M. Mourlane)



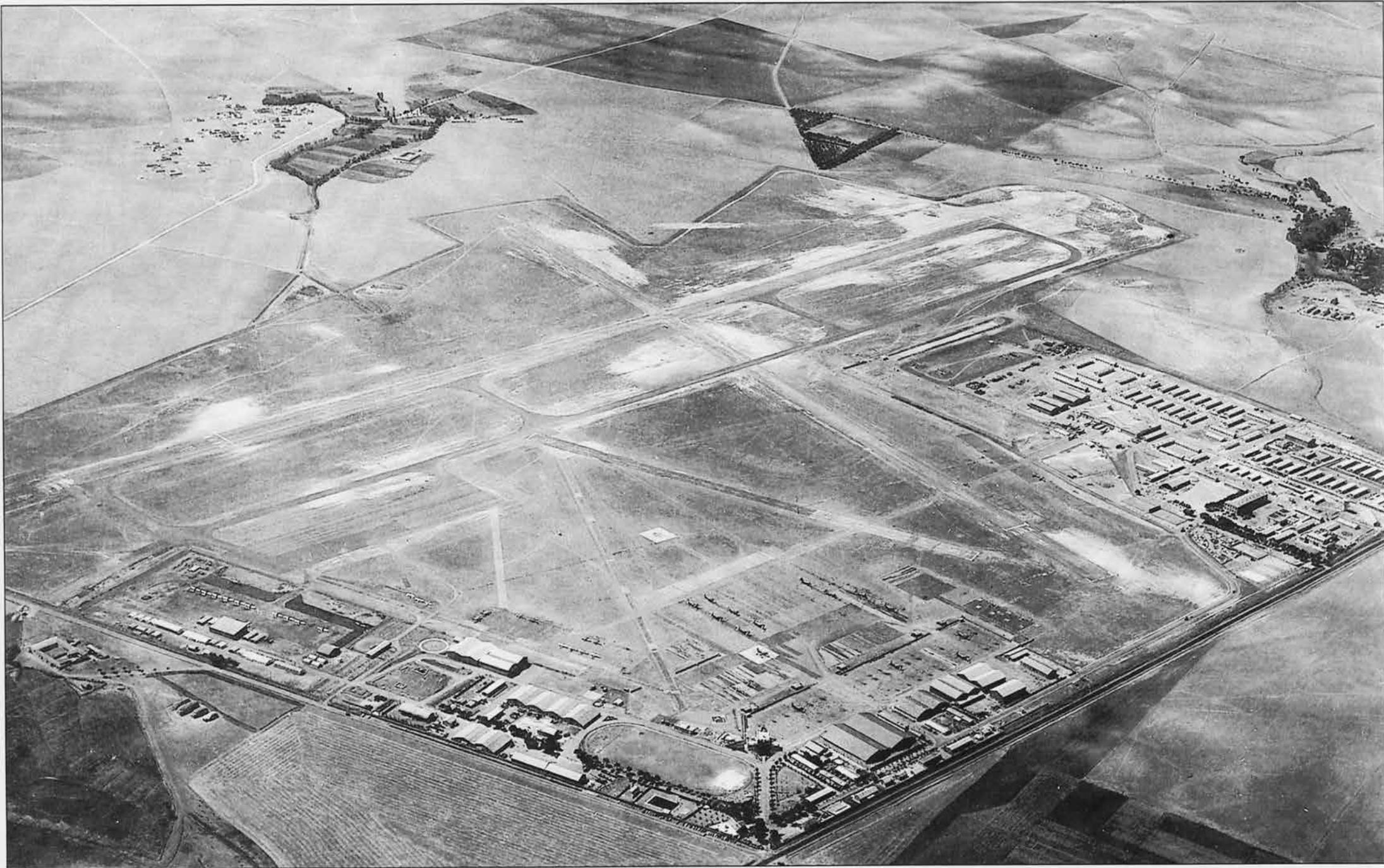
Équipages ALAT et Aéronautique navale, secteur de Méchéria en 1956. (coll Dominique Dupin)

Entretien de la carabine US M1 par un pilote du PA 5^{ème} DB à Nédroma en 1956. (André Bagard)



A Bir Rabalou en 1958, un L-18C du GALAT 3 de Sétif voisine avec les T-6G2 de l'EALA 13/72. (Jacques Delou)





Aïn-Arnat, base ALAT 101. (coll Marceau Crespin)



Batna, le campement du PA 25^{ème} DP en novembre 1960. (Jacques Galmiche)



Berrouaghia. (DR)



Djidjelli. (Raphaël Aymard)

El-Milia. (Francis Fontaine)



Bougie. (coll Marceau Crespin)

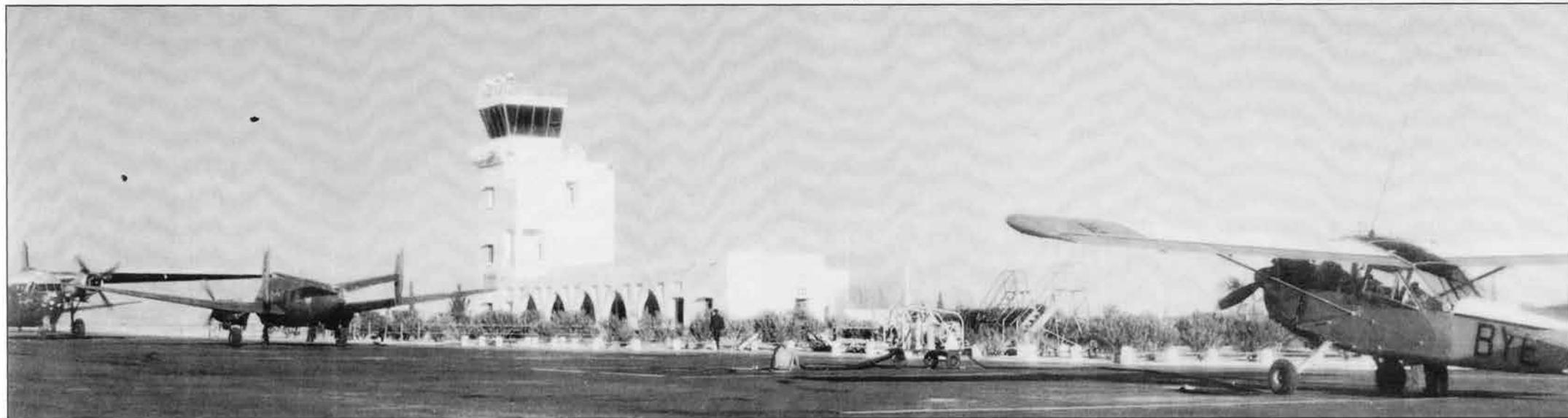


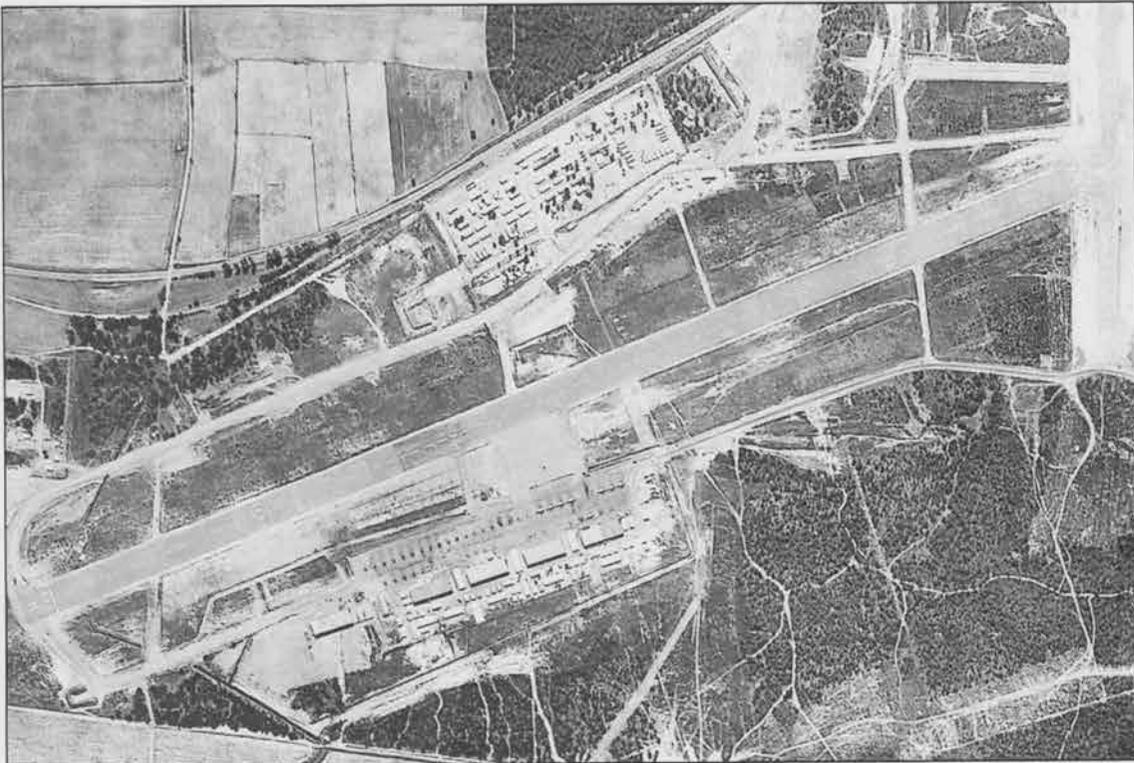
Guelma-Millesimo. (Bernard Caron)



Khenchela. (Rynko Czernij)

In-Salah début 1962. (Philippe Battle)





La Reghaïa en 1959. (IGN)



M'Sila. (M. Prenat)

Méchéria en 1961. (Jean-Claude Lartigau)



Quelques implantations



Mostaganem-Khalifa. (Claude Pannetier)



Orléansville, dit "Orville". (Jean Pangon)

Ouargla, BA 215. (Gilbert Millas)



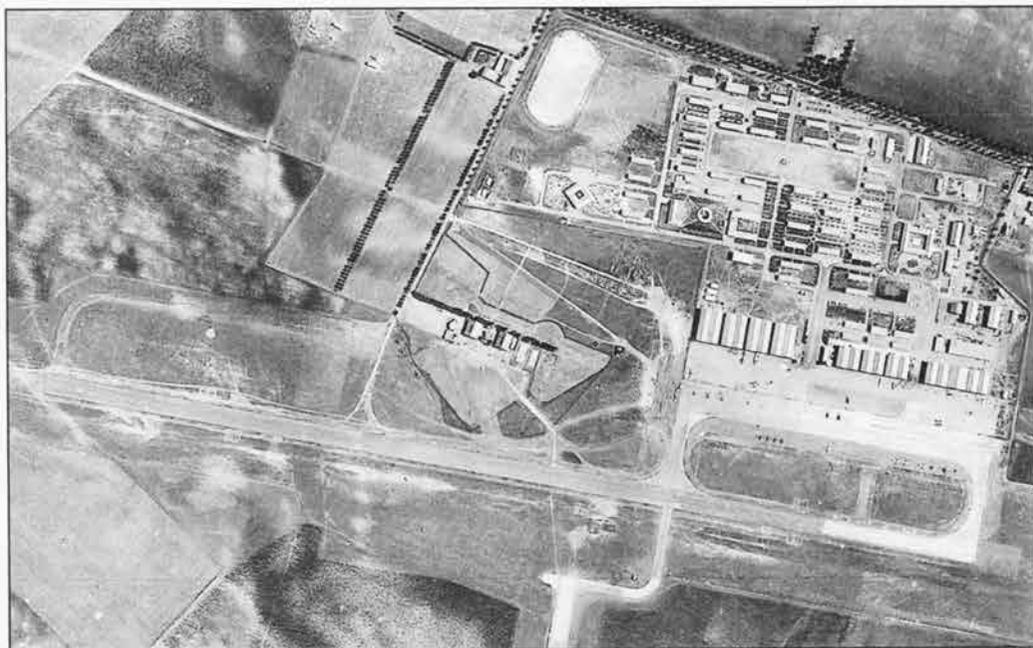
Oued Hamimim, BA 216. (Pierre Lapeyre)





Philippeville en 1962. (Pierre Lapeyre)

Sidi-Bel-Abbès. (COMALAT)



Quelques implantations

Souk-Ahras en 1961. (coll Alain Crosnier)





Tébessa en 1961. (coll Alain Crosnier)

Tiaret Aïn-Bouchékif en 1961. (Georges Le Mer)

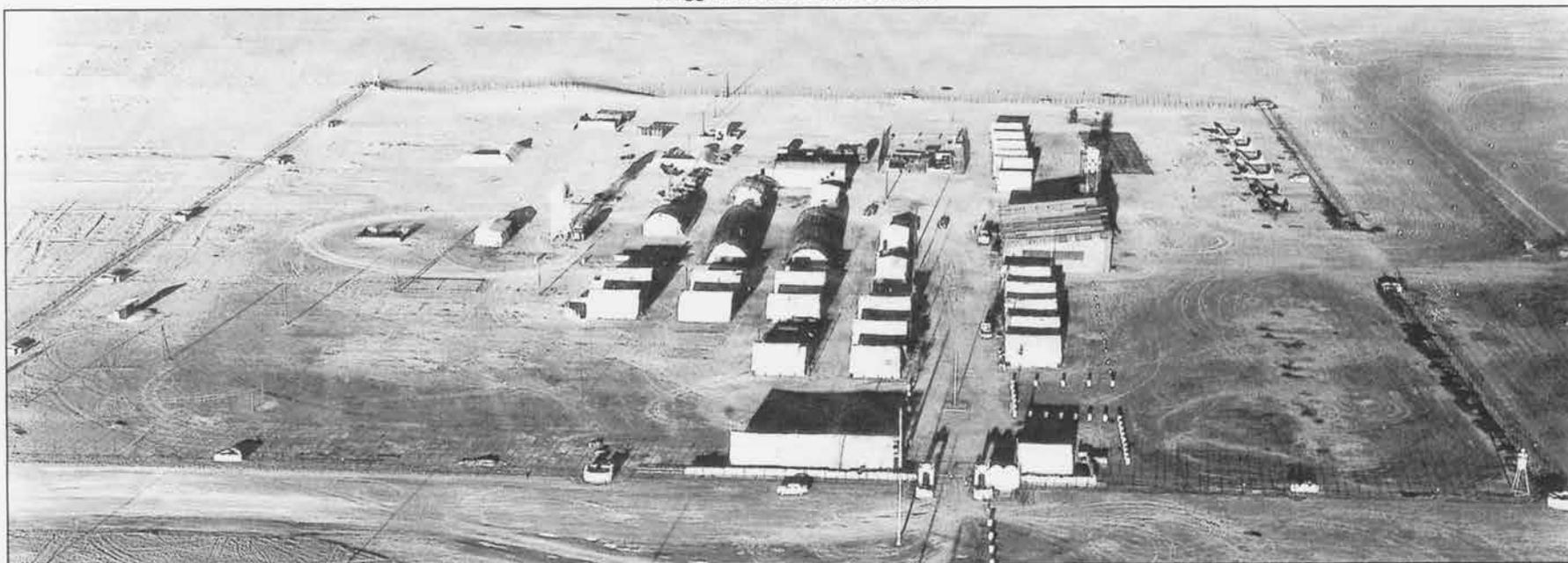


Tizi-Ouzou, dit "Tizi-Orly" pour les gens de l'ALAT. (DR)



Tlemcen-Zenata en 1959. (Bernard Seguin)

Tougourt, en 1962. (M. Schlauder)





Remerciements

Les auteurs tiennent à remercier tous les anciens qui ont bien voulu communiquer leurs archives et assurer ainsi le partage avec le plus grand nombre de clichés inédits, un patrimoine aéronautique précieux ainsi préservé et porté ainsi à la connaissance des plus jeunes.

Que soit également remercié Christian Malcros qui, au travers de son livre LES INSIGNES DE L'ALAT et de son site www.alat.fr, nous a permis d'appréhender la complexité des filiations de nombre d'unités.

Achévé d'imprimer
par Pleine Page
à Bordeaux
en juillet 2010