



ALAT

Aviation Légère de l'Armée de Terre
2ème partie



Ami(e) Internaute,

Ce sixième diaporama est le deuxième d'une série sur les unités de l'ALAT en Algérie.

L'ALAT, créée en 1954 à partir de l'Aviation d'Artillerie, a mis à la disposition des divisions de l'armée de Terre des pelotons d'avions (PA) généralement de huit avions et des pelotons mixtes d'avions et d'hélicoptères (PMAH) de huit avions et cinq hélicoptères. Les aéronefs étaient destinés à l'observation, aux guidages des tirs, aux évacuations sanitaires, aux liaisons, aux postes de commandement Air et à toutes les tâches pouvant être remplies par ces matériels d'une utilisation très souple. L'ALAT perdu près de 200 hommes en Algérie.

Pour tout ce qui concerne l'ALAT, des origines à nos jours, consultez l'excellent site de Christian Malcros, historien et auteur de la plus grande partie des textes qui figurent dans ces diaporamas, ainsi que des reproductions d'insignes : <http://www.alat.fr>

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses. Faites circuler ce diaporama sans restriction ! Vos précisions, corrections et compléments seront les bienvenus. Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous. N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige. jarrige31@orange.fr <http://www.aviation-algerie.com>

Consultez aussi : www.una-alat.asso.fr.com www.lesvieillestigesalat.blogspot.com www.musehelico-alat.com



GAOA 3

(Groupement d'Aviation d'observation d'artillerie)

Le GAOA 3 est créé le 1er octobre 1947 sur l'aérodrome de Sétif, c'est la seule unité de l'Aviation d'Artillerie implantée en Algérie. Les MS 500 sont remplacés, en juillet 1953, par des Piper L-4. Les premiers L-18 avaient été perçus en octobre 1952. Le 3 juin 1954, une section est mise en place à Souk-Ahras. Elle fait mouvement sur Tébessa le 28 juin. Une nouvelle section s'installe à Souk-Ahras le 13 octobre.

Avec une escadrille du GAOA 6 de Tarbes qui arrive le 23 juin pour s'installer à Oued-Hamimin, et une autre escadrille du GAOA 6 qui arrive en renfort le 14 novembre 1954 et s'installe à Biskra, le groupement est présent dans tout l'Est-Algérien lors de la création de l'ALAT, le 22 novembre 1954.

En novembre 1954, le groupement perçoit deux Bell 47G et une escadrille d'hélicoptères est créée le 1er mai 1955. Formation de courte durée car les Bell et les Sikorsky H-19, arrivés le 20 avril 1955, sont pris en compte par le GH 2 le 28 mai. Le premier NC 856 arrive le 10 juin 1955. Le groupe est administré par le GH 2 à partir du 1er juillet 1955.

Le GAOA 9 de Valence arrive à Sétif le 1er avril 1955, deux de ses avions sont mis à la disposition de la 2ème DIM et le 1er septembre 1955, il est porté à trois escadrilles. Le 1er avril 1956, le nombre d'escadrille porté à quatre permet la mise en place d'une section à Djelfa le 21 mai. Le 1er août, une section est mis en place à Oued-Hamimin avec un NC 856 et deux L18.

Le 1er janvier 1957, le GAOA 3 entretien des détachements à Laghouat, Oued-Hamimin et Batna. Il installe un détachement à Colomb-Béchar le 31 janvier 1957 avec deux L19 pour les opérations avec le colonel Bigeard.

Au 1er janvier 1958, le groupe déploie des détachements à Souk-Ahras, Touggourt, Laghouat et Edjeleh.

Le GAOA 3 est dissous le 15 mars 1958 pour former le GALAT 3 qui s'installe à Chéragas.

Lors de sa dissolution, le GAOA 3 a douze L-18, dix-sept L-19, deux L-21, un NC 856 et quatre *Broussard*. Il déplore quatre morts et vingt-et-un blessés. Cent-soixante avions et hélicoptères ont été atteints par plus de 500 impacts.

Codes : F-MAQx en 1956, puis F-MANx à partir de mars 1957. Indicatif opérationnel : *Piper*

Commandants : lieutenant-colonel René Chanal le 1er octobre 1947. Commandant Georges David le 16 juillet 1951..

Commandant Philippe Sommers le 25 mai 1954. Commandant Edmond Delarue le 29 juin 1957.

MS 500 du GAOA 3 sur la région de Sétif en 1950 (Georges Faucon)





Adj Georges Faucon et Cne Sommer - GAOA 3 en 1950 à Sétif (Georges Faucon)



Piper L-18 du GAOA 3 devant un H-21 à Sétif en 1957 (Daniel Jeandel)

Mécaniciens GAOA 3 à Sétif en 1956 devant un NC 856 (Pierre Gomez)





Ecole de pilotage du GAOA 3 à Saint-Arnaud en 1957 : Ribon, Bouvard, La Bourroire, Faivre (Hugues Bouvard)



GALAT 3

(Groupement d'Aviation légère de l'armée de Terre)

Le GALAT 3, créé par changement de dénomination du GAOA 3 de Sétif, s'installe sur le nouvel aérodrome de Chéragas le 4 avril 1958. Il prend un essor considérable avec un peloton d'avions de dix-sept L-19, un peloton d'instruction et de liaison avec douze L-18, un NC 856 et deux L-21 et un peloton d'avions de liaison avec quatre *Broussard*. Trois missions lui sont confiées : le renfort ponctuel des pelotons d'avions de la 10^{ème} RM, les liaisons à grandes distances et le perfectionnement des pilotes et des observateurs aériens.

Ses avions étendent leur action dans toute l'Algérie et le Sahara. Un détachement de deux L-19 est mis en place à Laghouat le 31 mai 1958. Une escadrille de L-19 est détachée à Aïn-Séfra à partir du 10 décembre 1958. Les appareils se retrouvent dans toutes les opérations importantes et sont vus en détachements à Aïn-Séfra, Batna, Bir-Rabalou, Bou-Saâda, Djelfa, Edjeleh, Laghouat, Orléansville, Saïda, Souk-Ahras, Timimoun et Tizi-Ouzou. Un détachement participe aux opérations de Bizerte en juillet 1961. Les *Broussard* sont en détachements à Constantine et Oran.

Le 1er juin 1958, un peloton d'avions supplémentaire, sur L-19, est créé au sein du groupe.

A partir d'octobre 1958, tous les L-19 sont regroupés en un seul peloton qui se déplace en bloc sous le commandement du capitaine De Baillenx. Cette escadrille suit les grosses opérations pour renforcer les moyens locaux des pelotons.

En juin 1958, le GALAT 3 fête sa 50 000^{ème} heure de vol.

Le 1er août 1960, le PMAH ZNA opérant au profit de la zone Nord-Algérie est créé au sein du GALAT 3, avec six Nord 3400 qui viennent d'arriver et deux Bell 47. Commandé par les capitaines de Pouilly, puis Lelissouf à partir de novembre 1960.

La 100 000^{ème} heure de vol est atteinte le 23 mars 1961.

Le 13 mai 1961, le 1^{er} PMAH RG (réserve générale) est rattaché administrativement au groupe qui dispose alors de cinquante-cinq aéronefs après le reversement de ses N 3400 en juillet.

En février 1962, le groupe perçoit des *Alouette II*, en plus des Bell 47.

Commandants : chef d'escadron Edmond Delarue (qui a assuré la mutation du GAOA 3 au GALAT). Chef d'escadron Roger Schreiber le 20 novembre 1959. Chef de bataillon Raymond Jestin le 10 septembre 1960 et chef d'escadron Jean Krauss le 20 novembre 1960.

Codes : F-MAQx en 1956. F-MANx à partir de mars 1957, F-MCHx, F-MCKx, F-MCMx. Indicatif opérationnel : *Piper*.

Les opérations auxquelles ont participé les équipages du GAOA 3 et du GALAT 3 ont infligées de lourdes pertes aux rebelles, particulièrement sur la frontière tunisienne et dans les Aurès. Pour l'ensemble des détachements, le bilan s'établit à 7 422 tués et 1 323 prisonniers. 4 493 armes diverses dont 129 fusils-mitrailleurs et 77 mitrailleuses ont été récupérées. Six officiers, neuf sous-officiers et trois hommes de troupe ont leurs noms inscrits sur le monument aux Morts de Chéragas, 327 citations ont été accordées.

Les installations du GALAT 3 à Chéragas en 1960 (Marcel Vervoort)





L-19 du GALAT 3 à Boghari en 1958 (Marcel Vervoort)



Marcel Vervoort dans un Nord 3400 du GALAT 3 à Chéragas en 1960 (Marcel Vervoort)



Broussard du GALAT 3 à Sidi-Ahmed après l'affaire de Bizerte en juillet 1961 (Pierre Tabart)



Pierre Tabart devant un L-19 du GALAT 3 à Bizerte-Sidi Ahmed en juillet 1961 (Pierre Tabart)



Bell G2 du PMAH ZNA à Tizi-Ouzou en 1961 (Gérard Wittemer)

Nord 3400 du PMAH ZNA sur la région de Chéragas en 1961 (Marcel Vervoort)





PA ZNA - Accident
mortel en L-19 du
MdL Penet et du Lt
Perez dans le
djabel Mouzaïa le
19 février 1962
(Bernard
Coudalos)



PA 2^{ème}DIM - 1^{er}PA

2^{ème}DIM

PM 2^{ème}DIM - 1^{er}PMAH

Constitué le 1er avril 1956, à Essey-les-Nancy, le PA de la 2ème DIM arrive à Guelma une semaine plus tard. Il envoie aussitôt un détachement à Tébessa. Le peloton effectue sa première mission opérationnelle le 14 avril 1956. Sa zone d'action s'étend au nord jusqu'à la mer et au sud jusqu'à Bou-Kadra, comprenant toute la zone frontalière face à la Tunisie.

Les opérations auxquelles le peloton participe avec ses L-18 sont nombreuses et importantes. Ce sont les batailles du barrage du djebel Mahouna et de Morzott qui lui valent, de la part du commandant de la ZEC, plusieurs lettres de félicitations.

La création d'un second peloton au sein de la 2ème division, le 1er avril 1957, provoque un changement de dénomination du peloton qui devient 1er PA de la 2ème DIM. En juillet, le peloton perçoit six L-19 et ne conserve plus que deux L-18. En novembre, il détache une section à Souk-Ahras.

Le 15 octobre 1958, avec la réception de six Bell 47G-2, provenant du GH 2 qui les garde en compte, le peloton devient 1er PM (peloton mixte) de la 2ème DIM. Il constitue quatre détachements à Guelma, Souk-Ahras, Tébessa et Bône.

Le 15 février 1959, les Bell sont pris en compte par le peloton qui devient alors 1er PMAH de la 2ème DIM. A compter de début juin 1960, les *Alouette II* commencent à remplacer les Bell. Le détachement de Souk-Ahras est supprimé le 19 mars 1962. En juillet 1962, le peloton totalise 33 195 heures de vol au cours desquelles ses appareils ont été atteints 56 fois par des tirs rebelles.

Codes : F-MBOx du 1er avril 1956 à juin 1957, puis F-MB1x. Les Bell, rattachés au départ au GH 2, sont dans la tranche F-MAzx, ils sont immatriculés F-MB1x à compter du 18 février 1959.

Indicatif opérationnel : *Piper*

Commandants : capitaine Jean Baron le 1er avril 1956. Capitaine André Girard le 15 octobre 1958. Capitaine Jean-Claude Bernard-Bordes le 16 juillet 1960. Capitaine Jacques Bornet le 16 juillet 1962.



06

Aérodrome de Guelma-Millesimo en 1960 (Suzy Debaralle)



1er PMAH 2ème DIM - Guelma 1961 - Cne Debaralle et SL Pierrat (Suzy Debaralle)



1er PMAH 2ème DIM - Guelma 1960, devant un L-19 (Suzy Debaralle)



1er PMAH 2ème DIM - Détachement de Bône en 1960 - Les Lt Petitcolas et Vallot qui seront tués ensemble le 25 mai 1960 (Suzy Debaralle)



Souk-Ahras 1959 - Brig Meunier, photographe, devant une *Alouette II*, équipée de civières, du 1er PMAH 2ème DIM (Jean-Marie Meunier)

Souk-Ahras 1959 - 1er PMAH 2ème DIM - Le père Noël arrive en *Alouette II* (Jean-Marie Meunier)





2ème PA 2ème DIM

Le GALAT de la 7ème DMR à La Réghaïa, formé pour l'intervention en Egypte, éclate en deux pelotons le 1er avril 1957. C'est ainsi que le 2ème PA de la 2ème DIM voit le jour et s'installe à Tébessa avec deux L-18 et six L-19. Il n'existe aucune installation et le peloton mène de pair son installation et sa tâche opérationnelle. Sa zone est immense, les rebelles sont nombreux, la frontière est proche et la zone est chaotique.

Le 15 août 1959, alors que le PA de la 7ème DMR fait mouvement, depuis la ZNA, sur le barrage algéro-tunisien, le 2ème PA de la 2ème DIM commence son installation pour le remplacer, en bordure de mer, à La Réghaïa. Le 24 août le peloton y est entièrement installé. Les missions opérationnelles sont rares. Pour une courte durée, puisque le 1er septembre 1959, la 2ème DIM est affectée à la défense du barrage de la frontière algéro-tunisienne et la 11ème division devient grande unité de réserve générale. Une permutation est opérée, le 2ème PA de la 2ème DIM change d'appellation, à La Réghaïa, pour devenir PA de la 11ème DI, et passer aux ordres de la 11ème division d'infanterie. Parallèlement, le PA de la 11ème DI devient, ce même jour, 2ème PA de la 2ème DIM, à Souk-Ahras.

Le peloton participe alors, au départ de Souk-Ahras, à toutes les opérations entre le barrage et la frontière, notamment, en novembre 1959, aux combats du djebel Damouss dans la région d'Ouenza. En mai 1960, il est engagé dans le secteur de la Merdjerda. En mars 1962, il procède à de nombreux harcèlements sur le barrage. Sa zone de travail face à l'ALN de Tunisie, couvre un terrain montagneux très accidenté, favorable aux embuscades et aux emplacements de pièces antiaériennes.

Au 15 juin 1962, le peloton a effectué 16 792 heures de vol au cours desquelles ses appareils ont été atteints 52 fois.

Codes : F-MCEx (au début, certains aéronefs ont des codes dans la tranche F-MATx du GALAT de la 7ème DMR).

Indicatif opérationnel : *Piper*.

Commandants : capitaine Elie Vautrain le 11 avril 1957. Capitaine Arsène Pantegniès le 31 juillet 1958. Capitaine Gaston Parpillon le 1er septembre 1959. Capitaine André Ribert le 2 juin 1961.

Aérodrome de Souk-Ahras en 1959 (Jean-Marie Meunier)





2ème PA 2ème DIM - Noël 1959, le Cne Parpillon et deux IPSA du GALAT 101 (JM Meunier)



2ème PA 2ème DIM - Souk-Ahras 1960 - AC Thudot, Cne Parpillon, MdL Votion et Kremer (Norbert Goliez)

2ème PA 2ème DIM - Souk-Ahras - Inspection du Gal Lemasson et du Cnl Crespin (Jean-Marie Meunier)



2ème PA 2ème DIM - Fête aérienne à Souk-Ahras en 1960 (Jean-Marie Meunier)





Souk-Ahras 1959 - La classe de Mme Parpillon, épouse du cdt le 2ème PA 2ème DIM (Jean-Marie Meunier)





2ème PA 2ème DIM - Souk-Ahras - L'aumônier de l'ALAT aux obsèques du Lt Dunoyer et du MdLC Fontaine tués le 21 décembre 1960 en L-19 (Jean-Marie Meunier)



PA 4^{ème} DIM

PMAH 4^{ème} DIM

Le 11 janvier 1956, quatre L-18, trois officiers, six sous-officiers et onze brigadiers ou canonniers du GAOA 2 de Baden-Oos (Allemagne), aux ordres du Cne Gilbert Vernet, quittent Mülheim pour être mis à la disposition de la 4^{ème} DIM et font mouvement sur Oujda (Maroc) pour constituer son peloton avion. Le 25 juillet 1956, le PA 4^{ème} DIM quitte le Maroc pour se retrouver à Mascara (Saint-André) et sa dotation passe, en octobre, à six L-18. Le 25 janvier 1957, le PA 4^{ème} DIM arrive à Mostaganem-Djebel Diss en provenance de Mascara, il y restera jusqu'au 18 mars où il partira pour Tiaret. Il arrive à Tiaret-La Jumenterie avec ses six L-18 et commence à percevoir des L-21 puis des *Djinn* en décembre. Le nouvel aérodrome de Tiaret étant terminé, le PA 4^{ème} DIM s'installe à Tiaret-Bou Chékif le 23 janvier 1958 et devient PMAH 4^{ème} DIM. Il opère sur l'ensemble de la zone Est-Oranais en couvrant les secteurs de Tiaret, Frenda, Saïda, Vialar, Trezel et Aflou. Des *Alouette II* arrivent en juillet 1961.

Codes : F-MAPx, puis F-MATx. Indicatif opérationnel : *Tango*.

Commandants : capitaine Gilbert Vernet. Capitaine Pierre Tretjack le 5 février 1958. Capitaine Jean Giraud le 13 octobre 1959. Capitaine Jean Claverie le 23 mars 1961. Capitaine Jean Coquil le 1^{er} août 1961.



PA 4ème DIM – Mascara en 1956 (André Bagard)

Le « bureau » du Cne Vernet à Mascara en 1956 (André Bagard)



Tiaret-Bou Chékif en 1958 - au premier plan, les installations du PMAH 4ème DIM, puis les emplacements des futurs hangars de l'armée de l'Air et le hangar de l'Aéro-club (Georges Le Mer)





1er PMAH 4ème DIM - Détachement d'Aflou en 1958 - MdL Millot et Le Mer (Georges Le M...)



Les Piper L-21 du PMAH 4ème DIM à Tiaret-Bou Chékif en 1961 (Jean-Claude Brouard)



PMAH 4ème DIM - Mécaniciens appelés devant un L-21 en révision (Georges Le Mer)

Un *Djinn* du PMAH 4ème DIM accidenté entre Tiaret et Freneda en 1958 ...





... et évacué en *Noratlas* (Georges Le Mer)