

ALAT en Algérie

Au début du conflit algérien, l'aviation d'observation de l'armée de terre ne dispose sur place que du GAOA N°3 de Sétif. Celui-ci crée un détachement à Batna pour les opérations de maintien de l'ordre dans les Aurès, berceau de la rébellion. Ne pouvant y faire face seul, il reçoit un renfort des GAOA N°6 et N°9 en provenance de métropole.

Devant l'augmentation du nombre des opérations à effectuer sur l'ensemble du territoire, de nouveaux pelotons d'avions sont créés au sein des divisions, à partir d'avril 1956. Formés avec des éléments des GAOA de France et d'Allemagne, leur mission consiste à l'aide des troupes au sol, à l'observation et au guidage de la chasse. Dans ce type de conflit, le soutien à l'artillerie est sans utilité. Equipés à leur début avec des Piper L-18C ayant un moteur de 90cv, ils perçoivent ensuite des L-21B d'une puissance supérieure (150cv) puis des L-19E encore plus puissants (213cv), mieux adaptés aux vols dans les régions montagneuses. Deux L-18C subsistent alors dans les pelotons, uniquement destinés aux vols de liaison et d'entraînement.

Au besoin d'observation s'est rapidement ajouté celui de la mobilité. Les hélicoptères cargo vont assurer le soutien et la mobilité de l'infanterie, lui donnant ainsi la possibilité d'évoluer dans la troisième dimension ; les appareils légers assurant les évacuations sanitaires. Le GH N°2 de Sétif prend en charge ces missions avec ses Sikorsky H-19 pour le transport lourd et quelques Bell G2 pour les évacuations sanitaires. Devant l'insuffisance des moyens matériels, le commandant Crespin cherche une solution et porte son choix sur le Vertol H-21C. Cet appareil n'est pas vraiment adapté aux tâches qui lui sont confiées. Conçu par les Américains pour servir sur les porte-avions, donc au niveau de la mer, ses performances maximales ne peuvent que difficilement s'adapter aux 1000 mètres d'altitude de la base de Sétif-Aïn-Arnat. Mais il n'y a pas d'autres hélicoptères cargo disponibles rapidement sur le marché, et le choix de Crespin est aussi conditionné par la rapidité de décision. Il veut absolument devancer l'armée de l'air qui souhaite s'assurer la maîtrise des moyens en la matière.

En 1957, deux hélicoptères légers de conception française vont faire leur apparition: le Djinn et l'Alouette II.

Les Djinn arrivent en Oranie en juin 1957. Un détachement de dix appareils est mis en place à Sidi-bel-Abbès. Puis, ils sont répartis dans les cinq divisions de la zone. Cette expérience prouve rapidement qu'un détachement de deux appareils n'est pas viable. Un minimum de six hélicoptères est nécessaire pour le bon fonctionnement d'un peloton.

Quant aux Alouette II, elles vont remplacer les Bell 47G-2 du GH N°2, ces derniers étant alors progressivement redistribués dans les pelotons divisionnaires. En effet, les difficultés de gestion du trop grand nombre de détachements au GH N°2 amènent, à partir de 1959, la création de pelotons mixtes avions-hélicoptères au sein des divisions.

Les artilleurs ne sont plus seuls à servir dans les unités, ils sont rejoints par des pilotes formés en métropole, provenant de l'infanterie et de l'arme blindée-cavalerie. Des appelés, pilotes civils ayant brevet de pilote privé, viennent aussi les renforcer, ils sont chargés des liaisons avec les L-18C. Certains deviennent

opérationnels sur L-21B ou L-19E à la fin de leur service. Mais la grande innovation est l'apparition d'officiers observateurs détachés de leur corps pour servir une année dans le peloton de leur propre division. Instruits à Chéragas puis à Sidi-bel-Abbès, ils apportent leur connaissance inestimable du terrain et des troupes appuyées. L'ALAT va ainsi pouvoir enfin sortir du système d'appui aérien hérité des aviateurs.

Jusqu'à présent, le parc d'avions est essentiellement constitué avec du matériel américain. Les besoins croissants provoquent la décision d'utiliser des appareils de conception française.

Le NC 856, commandé à cent douze exemplaires, se révèle peu convaincant pour les missions de reconnaissance. Baptisé le "fouille-merde", il est exclusivement utilisé pour les liaisons et l'entraînement.

Deux autres avions, cent pour cent français, se montrent fort heureusement plus adaptés et efficaces: les MH 1521 Broussard sont perçus à partir de 1958 et les Nord 3400 sont pris en compte dans les unités à la fin de l'année suivante.

En mars 1961, l'ALAT devient un énorme dispositif qui aligne plus de douze cents appareils, et ce jusqu'en juillet 1964. Le maximum est atteint le 1er décembre 1961 avec 1252 aéronefs en service: