



## L'ALAT pendant la guerre d'Algérie : 1959-1962

*Encore embryonnaire et expérimentale sous forme d'unités de l'Aviation légère d'observation d'artillerie pendant la guerre d'Indochine, époque de l'arrivée des premiers hélicoptères sur des champs de bataille, l'Aviation légère de l'armée de terre (ALAT) est devenue une « Arme » à part entière durant la guerre d'Algérie. Ce nouvel outil très sollicité, estimé des combattants au sol et redouté par l'adversaire, est présent dans presque toutes les actions de combat, sur l'ensemble du territoire.*

En quelques années très mouvementées et souvent dramatiques, l'ALAT s'est forgée une âme, un passé héroïque et a acquis ses lettres de noblesse dans l'histoire de l'armée française..

### Les personnels

A base d'officiers, de sous-officiers, et de quelques soldats du contingent, les pilotes, les observateurs et les mécaniciens étaient temporairement détachés de leurs armes d'origine, mais toujours issus de l'armée de Terre. En particulier, étaient recherchés ceux qui, au sein de leurs unités précédentes, avaient déjà l'expérience des opérations « de maintien de l'ordre » en Algérie ainsi qu'une bonne connaissance de leurs zones d'intervention. Les observateurs étaient toujours des officiers d'active, lieutenants ou capitaines. Leurs formations étaient assurées soit en France à l'École de l'ALAT à Dax, soit en Algérie à Chéragas, pour ce qui concerne les officiers observateurs.

Les unités opérationnelles, réparties sur toute l'Algérie, réunissaient en gé-

néral entre 60 et 80 militaires, dotées de 6 à 8 petits avions et de 4 à 6 hélicoptères légers. Par exemple, le Peloton mixte avions hélicoptères de la 14ème Division d'infanterie, stationné sur la base de Oued Hamimine, près de Constantine, entretenait des détachements sur d'autres bases du Constantinois.

Les réserves opérationnelles, telles que les divisions parachutistes, disposaient également de leurs propres unités ou utilisaient des moyens plus

lourds, à savoir des hélicoptères plus puissants regroupés sur des bases de soutien plus importantes.

### Les matériels

Les aéronefs se distinguaient par leur grande variété, leur rusticité, leur souplesse d'emploi, leur faible consommation en carburant et une logistique, à la fois étendue, du fait des nombreux modèles à soutenir, mais dans le même temps techniquement légère en raison de la simplicité des appareils



L'hélicoptère Vertol H 21 plus connu sous le nom de « banane ».

## CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE



et de leurs équipements, tout au moins dans la période 1956-1961. Ainsi, au sein d'un même peloton, se côtoyaient des Piper L18 ou L19, des Cessna L21 et des Nord, avions aux ailes hautes et bien adaptés à l'observation terrestre. En outre, en matière d'hélicoptères, il y avait des Djinn, des Bell, des Alouette 2 et des gros Vertol H21, appelés bananes, des Sikorski et enfin des Alouette 30 vers 1961. Tous n'étaient pas de même niveau technique, mais tous se caractérisaient par de faibles performances en puissance, en durée de vol, en équipements de navigation, de contrôle ou de communication. Par exemple, le Piper L18, déjà bien utilisé en Indochine, ne démarrait souvent qu'en lançant l'hélice à la main, comme les manivelles des voitures d'autrefois. Ce n'était pas difficile à faire lorsque l'équipage de deux personnes était au complet, l'une tenant l'avion de l'intérieur, l'autre agitant l'hélice avec ardeur. C'était moins simple avec un seul pilote, qui, parfois, a vu son avion s'en aller seul avant qu'il n'ait pu remonter à bord, le vent se faisant complice de l'hélice.

### Les missions

Les missions étaient très évolutives selon les capacités techniques des appareils et les besoins des troupes engagées sur le terrain. Enrichies par l'expérience opérationnelle de milliers d'heures de vol et souvent imbriquées ou simultanées,

elles se répartissaient ainsi :

- recherche et observation d'ennemis, de lieux d'habitat, de gourbis et de grottes ;
- accompagnement et guidage de troupes au sol, en zones difficiles et au cours des combats ;
- balisage et guidage d'avions de chasse, lors de leurs interventions ;
- réglage de tirs d'artillerie ;
- évacuations sanitaires, par hélicoptères principalement ;
- transport de combattants, préparation et surveillance des héliportages ;
- ravitaillement en matériels et port du courrier dans les postes isolés ;
- relais radio entre unités, PC et aviation.

Rien n'était figé au départ du vol, sinon la volonté d'apporter une aide maximum aux troupes, quelles que soient les difficultés, les dangers, le terrain, les conditions météorologiques ou l'évolution de la situation. La simple présence d'un avion d'ob-

servation rassurait déjà moralement les soldats qui progressaient sur des terrains difficiles, avec des vues limitées... à 1,70 m du sol. Finalement, la faiblesse globale des performances des aéronefs de l'ALAT, à cette époque et pour ce type d'opérations, était bien adaptée à ses missions. Comme quoi, à une guerre rustique, il faut des moyens rustiques ! Il faut signaler aussi l'excellence des relations entre l'ALAT et l'armée de l'Air, qui, de son côté, mettait en œuvre ses avions de chasse et ses hélicoptères, avec les mêmes souci d'efficacité, enthousiasme et solidarité envers tous les combattants au-dessous d'eux. C'était toujours la même communion entre la terre et le ciel !

**Robert Atias,**  
*président de la section de Vichy,*  
*saint-cyrien de la promotion Fran-*  
*chet d'Espèrey (1955-1957) et*  
*officier de la Légion d'Honneur*



Avion d'observation Piper L19