# ALAT

Aviation Légère de l'Armée de Terre

1ère partie

Ami(e) Internaute,

Ce cinquième diaporama débute une série sur les unités de l'ALAT 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 précédentsBien 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

# GH 2

## Groupement d'hélicoptères n° 2

Le Groupement des formations d'hélicoptères de l'armée de terre (GFHT 1) débarque à Alger le 8 mai 1955 en venant d'Indochine et s'installe sur l'aérodrome de Sétif-Aïn Arnat. Il devient Groupement d'Hélicoptères n° 2 (GH 2) créé le 23 mai et commandé par le lieutenant-colonel Crespin. Le 28 mai, le commandement de l'Artillerie de la Xème RM décide que tous les hélicoptères qui y sont stationnés seront provisoirement placés sous les ordres du commandant du GH 2, dont deux H-19 de la Marine. Le personnel concerné du GH 1, qui a détaché neuf H-19 à Batna et Biskra en avril et mai 1955, et du GAOA 3 est mis à sa disposition et il met en oeuvre de nouveaux détachements dans le Constantinois et l'Algérois. L'installation est précaire, avec les faibles moyens de soutien ramenés d'Indochine et seule l'action personnelle de Marceau Crespin, avec ses relation, ses procédés pas toujours très réglementaires et l'appui inconditionnel du général Lejay, compensent la situation. La situation est d'autant plus préoccupante que l'armée de l'Air attend un échec avéré de l'ALAT pour justifier sa prétention à gérer l'ensemble du parc d'hélicoptères.
Le 4 mai 1955, a lieu le premier héliportage avec deux H-19 qui déposent des hommes du 2ème REP au sommet du djebel Chélia dans les Aurès. Les héliportages prendront de l'ampleur au fur et à mesure de l'accroissement du nombre d'hélicoptères lourds, en mettant en pratique les bases théoriques de leur emploi déjà perçues en Indochine.
Le 5 juin 1955, la première escadrille de sept H-21 *Banane* décolle du *Dixmude* dans le port d'Alger, elle est composée des capitaines Clause, Lafarie, Scherrer, Play et Duboureau, des lieutenants de Sagazan, Régis, Cannet, Tallet, Brunel et Le Bot et des maréchaux des logis chef Rivet et Huschard. Les équipages sont instruits (au début par les moniteurs américains Bill Coffee et Carl Hansen) à Cherbourg et à Saint-Raphaël avec l'aide de la Marine, puis au Luc et ensuite à Sidi-Bel-Abbès.
Le 1er août 1956, la flottille 31F de l'Aéronavale, créée le mois précédent avec des H-21, est incorporée au GH 2, elle opérera depuis Sétif jusqu'au 20 décembre 1957 pour s'installer ensuite à Sidi-Bel-Abbès. Le 1er février 1957, une escadrille d'hélicoptères légers et une escadrille d'hélicoptères moyens sont créées au sein du GH 2. Le 1er mars, deux autres escadrilles d'hélicoptères légers sont constituées. Deux nouvelles escadrilles d'hélicoptères lourds H-21 sont créées le 15 avril 1957.

Le 1er juillet 1957, les escadrilles sont dissoutes pour former deux escadrilles mixtes d'hélicoptères opérationnelles sous les ordres du commandant Déodat Puy-Montbrun, une escadrille mixte d'hélicoptères réservée et une escadrille d'hélicoptères légers. Soit cinq détachements d'intervention d'hélicoptères (DIH) basés, selon les besoins, en divers points stratégiques du Constantinois : Sétif, Tébessa, Touggourt, Philippeville, Guelma, Bône, Oued-Hamimin, Bou-Saâda, Béni-Messous, Arris, Djidjelli, Biskra, Bougie et Souk-Ahras. Le GH 2 interviendra aussi dans le Sud-Algérois à Djelfa, Négrine et Laghouat. Au cours de ces détachements dans les secteurs, les équipages composés d'un pilote et d'un mécanicien, effectuent un travail remarquable. Ils assurent les évacuations sanitaires, les reconnaissances de terrains et les accompagnements de troupes. Livrés à eux-même, ils doivent, dans des conditions difficiles, prendre la bonne décision, affronter les aléas de la météo, le feu de l'ennemi et les dépannages en campagne.
Le GH 2 atteint son niveau maximum entre juillet et octobre 1958. Il dispose alors de 136 aéronefs, soit dix avions (deux L-18, cinq NC-856 et trois *Broussard*) et 126 hélicoptères (vingt-cinq Bell 47 G2, vingt-quatre *Alouette II*, vingt-deux H-19 et cinquante-cinq H-21. Les aéronefs sont codés : (F-M)AAx, AMx, ARx, AVx, AYx, AZx, BBx, BEx, BFx et BGx.
Le GH 2 effectuera les premiers posés de commandos de nuit, sous éclairage des lucioles, et participera à la création les hélicoptères armés, d'abord à partir de Bell G2 et d' *Alouette II*, puis de H-21, assurant ainsi l'appui rapproché de la manoeuvre héliportée.
A partir de février 1959, les pelotons reçoivent des hélicoptères et se transforment progressivement en Pelotons mixtes d'avions et d'hélicoptères afin de soulager le GH 2 de ses nombreux détachements.
Dans la région de Tébessa, de novembre 1957 à juillet 1958, le GH 2 transporte 42 500 commandos, 342 blessés et 80 tonnes de fret en 2 817 heures de vol. Dans la région de Guelma, de janvier à juillet 1958, il transporte 26 656 commandos, 324 blessés et 43 tonnes de fret en 1 418 heures de vol. Il est engagé dans toutes les grandes opération ( *Pierres Précieuses, Etincelles*) et prend part à la *Bataille du Barrage*.
Le 11 février 1960, les cinq DIH deviennent des EHO (Escadrilles d'hélicoptères opérationnelles) : EHO1 ( *Bleu*) à Redjas, EHO2 (*Rouge*) à Djidjelli, EHO3 ( *Jaune*) à Tébessa, EHO4 ( *Vert*) à Guelma et EHO5 ( *Noir*) à El-Milia. Le peloton de H-19 devient une escadrille, ainsi que les *Alouette II* et leur section de réparation (SVR).
A la fin des opérations d'Algérie, le GH2 a effectué 206 877 heures de vol dont : 37 504 en Bell, 35 392 en *Alouette*, 30 505 en H-19, 87 344 en H-21 et 16 132 en avion. Il a effectué 13 556 évacuations sanitaires dont 1 157 de nuit, soit 20 329 blessés évacués dont 2 199 de nuit. Le GH 2 peut porter de droit la croix-rouge de son insigne, il a évacué des militaires de tous grades et de toutes origines, des population civiles européennes ou musulmanes au cours de cataclysmes, tremblements de terre ou inondations, des malades isolés ou des victimes d'attentats. Il a aussi assuré le sauvetage des équipages militaires et civils abattus ou en détresse.
Il a été commandé successivement par : Lieutenant-colonel Marceau Crespin du 29 avril 1955 au 31 décembre 1958, chef d'escadron Déodat Puy-Montbrun du 1er janvier 1959 au 7 décembre 1960, chef d'escadron Charles Petitjean le 8 décembre 1960.

# Le colonel Marceau Crespin

La chance du GH 2, en plus de la volonté du général Lejay commandant l'ALAT, est d'avoir eu Marceau Crespin comme patron, une force de la nature, sportif accompli, meneur d'homme charismatique, paysan lozérien entêté. Adjudant en 1944, il gravira tous les échelons de la hiérarchie jusqu'à colonel en participant à toutes les campagnes, dont celles d'Europe avec le 11ème Choc. Il pratique tous les sports avec bonheur et a participé à de grands rallies automobiles, dont le premier Alger-Le Cap en janvier 1951. Il a créé et commandé en Indochine le GFHT I.

Estimé, craint, jalousé ou critiqué, exigeant avec ses subordonnés, il sait être diplomate et manoeuvrer habilement lors de la gestation du GH2, avec une idée fixe : doter l'ALAT d'hélicoptères lourds.

Marceau Crespin ( *La Terreur* pour certains, *Le Big* pour beaucoup d'autres) est solidement assisté par le commandant Déodat Puy-Montbrun, spécialiste des commandos et de la contre-guerrilla, qui prendra sa suite.

D'un aérodrome quasiment abandonné avec des bâtiments en ruine, il a fait une base opérationnelle : la *"Crespin Air Force*".

Chaque semaine, des cours sont donnés par les pilotes et observateurs aux officiers des unités terrestres avec lesquelles ils sont appelés à coopérer, afin de les familiariser avec l'emploi des hélicoptères.

Le colonel Crespin, aux commandes de l' *Alouette*, et le commandant Puy-Montbrun (Dominique Dupin)

Aérodrome de Sétif-Aïn Arnat en 1931… (SHD)

...et en 1958 (Francis Fontaine)

Entrée de la base *Maréchal de Lattre* (Jean Coispeau)

La chapelle (Pierre Tabart)

Le zoo
(Jean Coispeau)

Le golf miniature
(Jean Coispeau)

Le MdLC pilote André Chauvière à la piscine (André Chauvière)

Le Sikorsky H-19, hélicoptère moyen (Pierre Tabart)

Après être arrivées à Alger avec le *Dixmude*, en provenance des Etats-Unis, les *Banane* décollent vers Sétif (Didier Faure)

Essai d'armement de la *Banane* - Roquettes de 37 mm et canon de 30 mm (Déodat Puy-Montbrun)

Armement de *l'Alouette II* - Roquettes de 37 mm (Déodat Puy Montbrun)

**Une des deux H-21 *Banane* VIP, ex Helicopair ( Jean Coispeau)**

Intérieur de la *Banane* VIP (Dominique Dupin)

Le Gal Gracieux et la *Banane* VIP - Aurès 1958 (Jaques Revers)

Intérieur d'une *Banane* pouvant assurer des transports sanitaire (Jean Gomanne)

Dépose d'un moteur de *Banane* (Alain Crosnier)

Tableau de bord de *Banane* (Didier Faure)

DIH en zones d'embarquement (Déodat Puy-Montbrun et Gérard Ettori)

Commandos dans une *Banane* (Déodat Puy-Montbrun)

Deux DIH en déplacement.
A gauche, formation classique dans la région de Djidjelli, six *Bananes* avec une *Alouette* leader pouvant être le Poste de commandement Air et une *Alouette* d' appui-feu pour traiter une DZ douteuse avant l' atterrissage.
Ci-dessus, opération dans la vallée de la Soummam en 1958.
Selon les conditions de température, d'altitude et de charge de carburant, une *Banane* peut embarquer cinq à dix soldats équipés. Le ravitaillement en carburant est parmi les principaux problèmes, avec les pertes de temps et de potentiel qu'il entraîne.

Opération au Sahara (Déodat Puy-Montbrun)

Débarquement des commandos (Didier Faure)

Malgré sa devise, la *Banane* est fragile
(Pierre Bregerie et Pierre Tabart)

Guelma 1960 - Une *Banane* se présente avec une jambe de train effacée et se pose sur un berceau de fortune pour éviter le basculement (Suzy Debaralle)

A Guentis en 1962 (Gérard Meyer)

En 1961 (Pierre Tabart)

Récupération d'une *Banane* abattue.
La cellule et le moteur seront démontés et hélitreuillés
(Déodat Puy-Montbrun)

Préparation pour l'enlèvement d' une *Alouette* par une *Banane* à l' aide d'une élingue (Francis Fontaine)

Le Bell F-MAZU, équipé de civières, accidenté au cours d'une evasan au profit du Commando de l'Air 30/541 lors de l' affaire Bellounis en juillet 1958 dans la région de Djelfa (Michel Vanrapenbusch)

NC-856, avion de liaison, son mérite principal est d'avoir existé (Pierre Tabart)

*Broussard* dans l'atelier avions de la SVR en 1960 (Pierre Tabart)

Détachement d'hélicoptères du GH 2 à Philippeville en 1955. Le détachement est composé de personnels de l'ALAT et de l'Aviation Maritime.
Le PC porte le nom du lieutenant André Bon, décédé dans l'écrasement de son H-19 au décollage d'une DZ, après avoir déposé des commandos au barrage de Zardézas, dans le djebel Rhedir près de Philippeville, le 30 août 1955. Son co-pilote, de l'aviation Maritime, a survécu à ses blessures.
Le lieutenant André Bon est le premier pilote d'hélicoptère de l'ALAT mort en Algérie.
(Michaël Offerlin)

Quelques membres du personnel du GH 2 en 1961 (André Chauvière)

Un groupe d'appelés en 1961. Les appelés ont rendu des services inestimables dans toutes les spécialités : pilote avion, mécanicien, radio, chauffeurs, photo et beaucoup d'autres. Grâce à un encadrement très compétent, ils ont souvent acquis des connaissances qui se révèleront utiles lors de leur retour à la vie civile (Pierre Tabart)

Réveillon du 31 décembre 1961 (Jean Gomanne)

La 674ème CRALAT sous la neige en 1961. La Compagnie de Réparation de l'ALAT, qui dépend du Matériel, assure l'entretien majeur des avions et hélicoptères de l'ALAT du Constantinois (Pierre Tabart)

# Le Centre d'Instruction et le commando Taxy

A droite, le SC Marius Taxy (Yvon Maurice)

La base abrite un centre d'instruction, créé le 29 août 1957 sur l'initiative du colonel Crespin et placé sous sa responsabilité. Ce centre, commandé par le lieutenant Gabier, s'occupe en permanence de l'instruction d'environ 200 soldats appelés destinés à toutes les unités de la région et qui participent, avec les gradés instructeurs, à des ratissages aux alentours de la base. Selon les besoins, certains appelés sont gardés, à l'issue de l'instruction, par le GH2 ou répartis dans d'autres unités de l'ALAT pour assurer différentes tâches dans toutes les spécialités et assister les mécaniciens.

Auparavant, en 1956, le commandant Déodat Puy-Montbrun avait créé un commando pour assurer le recueil des équipages d'hélicoptères ou d'avions abattus ou accidentés. Les équipages d'une dizaine de T6 et d'un avion civil ont été sauvés par le commando en H21 et, selon ses disponibilités, par le commandant Puy-Montbrun en *Alouette*. Ce commando d'une vingtaine d'hommes, tous volontaires, assure également la sécurité de la base et opère parfois assez loin, à la demande du Commandement, en allant dans l'Algérois et jusqu'à Aflou ou Laghouat. Le sergent-chef Marius Taxy dirige ce commando aux actions duquel le commandant Puy-Montbrun, qui connaît son chef depuis l'Indochine, participe le plus souvent possible. Le commandant Puy-Montbrun sera gravement blessé le 29 avril 1958 sur le Mégris. Le commando perdra quatre hommes : les soldats Jules Herbaut, Emile Markot, Michel Lehm (disparu) et Marius Taxy lui-même, ancien du Bataillon de Corée, tué au combat le 20 avril 1958 dans la région de Kerrata. Il sera remplacé par l'adjudant-chef Marc Robin, également ancien du bataillon de Corée, qui se ralliera à la Révolte des Généraux et rejoindra l'OAS. Le commando est accompagné en opération par les maîtres-chiens du 30ème Peloton cynophile installé sur l'aérodrome sous l'égide du GH2.

Le commando Rescue-Taxy en 1957 - 1er plan : BC Yvon Maurice, derrière : 1ère Cl Emile Markot tué le 15 juin 1957. Debout au fond : SC Marius Taxy tué le 20 avril 1958, devant lui : 1ère Cl Jules Herbaud tué le même jour (Yvon Maurice)

Le Monument aux Morts de la base (Jean-Paul Coron)

De 1955 à 1962, le GH 2 a déploré 61 tués et plus de 60 blessés parmi ses officiers, sous-officiers et hommes de troupe de toutes les spécialités.

Sur les 108 H-21 utilisés, 14 ont été détruits dont quatre par les tirs rebelles, et 28 accidentés.

Au cours de son séjour à Sétif, l' Aviation Maritime a perdu un équipage de trois hommes dans un H-21 abattu par les rebelles.

Arrivée à Sétif du corps du Lieutenant-pilote Robert Terracher (gendarme), tué aux commandes d'un H-19 le 18 janvier 1957. A droite : le colonel Crespin. Plusieurs pilotes de la Gendarmerie ont servi au GH 2 (Jean Toustou)

Obsèques du commando Emile Markot tué le le 15 juin 1957 - De face : le Cdt Déodat Puy-Montbrun (Yvon Maurice)

Embarquement du cercueil du MdLC pilote Claude Malvaud tué en NC-856 à Tébessa le 18 février 1959 (Pierre Bregerie)