

HISTORIQUE DE L'AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE (ALAT)

Dès la révolution, l'armée de terre française comprend l'intérêt de s'élever au-dessus des obstacles.

L'aviation légère de l'armée de terre tire ses origines de la bataille de Fleurus en 1794, lorsqu'est mis en œuvre le premier aérostat à des fins militaires.

L'observation aérienne du champ de bataille répond alors principalement aux besoins de l'Artillerie et du commandement.

Les premiers moyens utilisés par l'armée de terre sont les ballons captifs pouvant emporter deux observateurs.

Toutefois, le caractère statique de cet observatoire et les difficultés d'emploi dues notamment aux conditions météorologiques, poussent à l'abandon du ballon au profit de l'avion.

En 1909, six ans après le premier vol des frères Wright, l'Armée française, suivant attentivement les progrès de l'aviation, accueille ses premiers appareils.

En 1911, chaque régiment d'artillerie est doté d'une section d'avions d'observation.

En 1914, l'aviation de renseignement et d'observation française est la plus importante du monde avec 156 avions et 78 compagnies d'aérostiers ; La France est la seule à disposer d'une industrie aéronautique (la production atteint plus de 52000 exemplaires en quatre ans de guerre).

En 1933, les avions quittent l'Armée de Terre avec la création de l'Armée de l'Air qui obtient rapidement une totale indépendance.

En 1937, l'Armée de Terre crée alors un GOA (Groupe d'Observation d'Artillerie) qui redonne aux corps d'armée un embryon d'aviation légère.

A la fin de la guerre, les avions sont regroupés en GAOA (Groupe d'Aviation d'Observation d'Artillerie).



En 1948, le général LEJAY commande l'Aviation d'Artillerie.

Les premiers hélicoptères équipent l'armée française à la fin de l'année 1953. Plus souple d'emploi que l'avion, son aptitude à remplir les missions EVASAN persuade l'état-major de l'Armée de Terre de créer une unité d'hélicoptères.

Cette compagnie d'hélicoptères légers d'évacuations sanitaires (des Hiller et Sikorsky) s'agrandit et devient en 1954 le Groupement des Formations d'Hélicoptères de l'Armée de Terre en Indochine (GFHATI), sous les ordres du commandant CRESPIN.

En 1952, une décision ministérielle crée l'ALOA (Aviation Légère d'Observation de l'Artillerie.

En 1954, l'ALOA est totalement «terrienne» et le béret bleu fait son apparition.

L'ALAT est créée le 22 novembre 1954 : elle compte 9 GAOA et 2 GH (Groupe d'Hélicoptères).

Si l'Indochine constitue un excellent banc d'essai pour l'ALAT, c'est véritablement en Algérie qu'elle acquiert ses lettres de noblesse. Les hélicoptères y démontrent l'étendue de leurs capacités et l'incomparable aptitude de leurs équipages à travailler avec les troupes au sol.

Le GH2 (ex GFHATI) débarque en 1955 sous les ordres du LCL CRESPIN.

Dotée de Sikorsky et de Vertol H-21 - qui reste dans la mémoire de l'Armée française sous le nom de «Banane» - cette unité ouvre la voie à l'aéromobilité et écrit une page importante de l'histoire de l'ALAT.



Limités en capacités d'emport surtout en milieu montagneux, ces hélicoptères sont regroupés en DIH (Détachement d'Intervention Hélicopté) pouvant tout de même transporter une compagnie en deux rotations.



Bien que l'association fantassins-bananes vole la vedette à son aînée le couple piper/canon, les avions qui sont regroupés dans des pelotons divisionnaires mixtes hélicoptères avions représentent encore l'essentiel du parc aérien de l'ALAT.

Pour former les équipages, venant de toutes les armes, de ses 394 hélicoptères et 687 avions en 1960, l'ALAT transforme le GH1 en école d'application de l'ALAT à Sidi Bel Abbès.

A partir de 1961, la composante de combat de l'ALAT est organisée en GALDIV (Groupe ALAT de Division), ces nouvelles unités portent le numéro de leur division et sont généralement composées de 4 escadrilles de 10 aéronefs :

Une escadrille d'avions d'observation, progressivement remplacés par des hélicoptères légers ;

Une escadrille de reconnaissance sur Alouette II ;

Une escadrille antichar dotée des Alouettes III SS-11 d'une portée de 2500 m ;

Une escadrille de transport sur Sikorsky S-55.



En 1962, l'Armée française retrouve ses quartiers, après 15 ans de campagne en Indochine et en Afrique du nord. L'ALAT doit alors créer son infrastructure. Pour répondre aux besoins des grands commandements, des Groupes ALAT (appelés successivement GALAT puis GALREG et enfin GHL en 1977) sont répartis sur le territoire.

Ces petites unités, équipées d'Alouette II ont pour missions principales : les liaisons de commandement, les reconnaissances de terrain et l'évacuation sanitaire.

Poursuivant son évolution, l'ALAT apparaît au niveau corps d'armée avec les GALCA au début des années 1970.

En 1977, les GALDIV et GALCA sont restructurés en RHC (Régiment d'Hélicoptères de Combat) autour d'une flotte d'appareils performants de construction française : les Pumas succèdent aux Sikorsky et les Gazelles armées de missiles antichar HOT remplacent les Alouettes II et III à partir de 1974.



L'avion disparaît pratiquement de l'ALAT au profit de l'hélicoptère, dont la vulnérabilité est compensée par un concept français très novateur : le vol tactique.

L'ALAT atteint son apogée en 1985 avec la création de la 4^e DAM qui devient le fer de lance de la Force d'Action Rapide.

Lors de la guerre du golfe, cette division engage successivement ses régiments et prouve son efficacité.

L'ALAT, bien qu'ayant des origines lointaines est une composante jeune de l'Armée de Terre. De part sa spécificité aéronautique importante, son concept d'emploi n'a cessé d'évoluer au fur et à mesure des avancées technologiques et des menaces à traiter. Cette perpétuelle mutation, qui n'est pas prête de s'arrêter, notamment avec l'arrivée du Tigre et du NH90, a donné aux équipages de l'ALAT une remarquable capacité d'adaptation et d'innovation qui fait de l'ALAT un leader mondialement reconnu en matière d'aérocombat.

