

A Aïn-Arnat avec le PMAH de la 19^e DI

Souvenirs et anecdotes de François de Pitray
(photos de l'auteur)



L'auteur aux commandes d'une Alouette II en 1961.

En Algérie à Aïn Arnat près de Sétif, il n'y avait pas que le célèbre GH N°2. Sur cette Base, on pouvait rencontrer une grosse unité du Matériel, une escadrille de l'Armée de l'Air et le Peloton Mixte Avion Hélicoptère de la 19^e DI.

J'ai pris le commandement de ce dernier en septembre 1960.

1- La rencontre avec Crespin

Le principal occupant de cette base étant le GH N°2, cela présentait des avantages et des inconvénients.

Avantages : une position solide avec des moyens confortables, intendance et présence sur place d'une compagnie de réparation du Matériel.

Inconvénient : un risque de perte d'autonomie; en effet le commandant de la base et du GH N°2 était une seule et même personne, le colonel Crespin. En bref, danger d'écrasement.

Ça n'a pas raté ! Dès ma prise de commandement, il m'a convoqué pour me faire part de ses souhaits de centralisation. Il serait bien préférable, selon lui de, regrouper nos salles d'opération, les demandes de la Division passant par cet intermédiaire.

J'ai refusé tout net. J'appartenais à la 19^e DI dont j'étais une unité comme les autres. Il me semblait indispensable que je sois à leur disposition la plus directe et que le 3^e bureau n'ait pas le désagrément d'être freiné par un filtre

Une fois encore on rencontrait la lutte éternelle entre les partisans de la concentration et ceux de la décentralisation. De mon point de vue, si l'ALAT avait été créée, ce n'était pas dans un esprit de dépendance, sinon il était aussi simple de rester aux ordres des GATAC de l'Armée de l'Air ce que j'avais connu un temps en Indochine. Le colonel Crespin réinventait ce système. S'il est indispensable de savoir regrouper des moyens, en revanche il faut rester au plus proche de l'utilisateur final.

La fin de notre échange a été pleinement sereine. Et j'ai obtenu gain de cause.

Bizarrement le Colonel Crespin semblait aussi satisfait que moi.

Dès le lendemain de mon arrivée, par manque de pilote disponible, j'ai effectué une évacuation sanitaire sur Bell. çà a fait scandale car avant de pouvoir faire une mission, il fallait avoir été testé localement. Le Groupement 101 coiffant l'ALAT du Constantinois n'a pas aimé.

2- Les expérimentations

Le peloton était doté de six L19, six Bell G2 et six Alouettes II destinées à remplacer les Bell

Les moyens de la base favorisaient ce peloton, et nombre de petites évaluations lui étaient confiées.

C'est ainsi que les L19 E étant d'origine équipés des circuits électriques et de points de fixation d'armements, le peloton avait expérimenté en opérations des paniers de roquettes Matra explosives et des roquettes munies d'une charge fumigène. La visée était réalisée à l'aide d'un collimateur optique.

Les roquettes fumigènes avaient été inventées pour permettre le balisage d'objectifs destinés à être "traités" par la chasse tout en restant à distance prudente. C'était moins dangereux qu'un balisage à la main effectué en balançant une grenade par la fenêtre. La rareté de ces balisages ne justifiant pas de s'alourdir d'un tel équipement, il n'a pas été retenu.

Le faible autonomie de munitions (deux paniers de douze) et leur peu d'efficacité a écarté aussi les roquettes explosives.



L'Alouette II équipée d'un panier lance-roquettes Matra LR 361 avec 36 roquettes de 37 mm.

C'est alors que j'ai reçu en dotation, à titre expérimental, des paniers de roquettes pour Alouette.

Afin de convaincre la Division de l'intérêt de l'essai, j'ai emmené à bord le chef du 3^e Bureau, le commandant Servantie, qui par bonheur, avait été mon instructeur à l'Ecole d'Application d'Artillerie à Idar. Il a été impressionné par le spectacle.

Ceci a emporté la décision d'engager à de nombreuses reprises un appareil en opération. L'appareil était posé à coté du PC prêt à intervenir instantanément, et delà dans la plus stricte économie de potentiel. L'observateur était pleinement au courant de la situation ce qui évitait toute perte de temps.

Nos interventions n'ont pas été convaincantes en raison de la faible efficacité des munitions. Les explosions étaient spectaculaires, mais la puissance d'arrêt était faible, vraisemblablement en raison d'une fragmentation incorrecte. Le type d'évolutions nécessitées par le tir axial, naturel pour un avion, me semblait bizarrement rigide pour un hélicoptère.

Vers cette époque Lebot est venu avec une Alouette III pouvant être équipée de SS-11, de roquettes ou d'un canon de 20, faire une évaluation tactique dans le cadre de la 19^e DI.

Ceci prouve bien l'intérêt que portait COMALAT à l'armement des hélicoptères. Le problème était que l'Armée de l'Air tenait à conserver l'exclusivité.

Nous sommes alors passé à l'armement de l'Alouette avec une mitrailleuse AA52 en sabord. L'AA52 était en dotation au peloton. Un trépied en tube qualité aviation a été confectionné par la compagnie de réparation ALAT voisine, avec laquelle nous avons examiné les meilleurs points de fixation. Heureusement des points prévus à l'origine pour le maintien de charges et situés derrière le siège co-pilote convenaient parfaitement.

La liaison entre le trépied et la mitrailleuse a été réalisée par un affût élastique pour T-6 emprunté à nos voisins de l'Armée de l'Air.

Le collimateur a été monté sur l'ensemble. Il faut insister sur l'utilité de cet appareil. Son optique fait apparaître une croix à l'infini ce qui supprime une difficile accommodation. De plus ce dispositif dispense d'un alignement avec une ligne de mire souvent impossible en raison des turbulences. L'évacuation des douilles se faisait par la trappe de largage située à l'aplomb du trépied. Afin de ne pas subir la limitation de vitesse imposée en l'absence d'une porte (vibrations de la tôle arrière de la cabine), nous avons découpé un rectangle dans une porte de récupération. Pour que le tireur soit en relative sécurité, nous nous étions procuré une ceinture munie d'une sangle. Il était assis sur une caisse à munitions rembourrée !

Le plus souvent, l'équipage était composé du pilote, de l'observateur et du tireur.



L'Alouette II n° 1297, codée BNM, équipée d'une mitrailleuse AA52 monté sur un affût de T-6 bricolé.

A priori le collimateur ajustable en site et en gisement, était réglé pour un tir à 200 mètres en vol circulaire à 100 kmh. Les résultats ont été excellents:

- précision et efficacité du tir.
- grande autonomie de munitions.
- utilisation totale et rationnelle du domaine de vol de l'hélicoptère.
- rapidité de transfert d'une machine à l'autre, sans le moindre outillage.

Un très grand nombre d'interventions ont été effectuées à la satisfaction de la Division.

A titre anecdotique, un jour un équipage a fait un prisonnier ! Une autre fois une machine posée sur une crête

a complété un bouclage. Nous avons soigneusement évité de nous vanter de ces exploits, surtout auprès du groupement ALAT.

Notre efficacité avec cette Alouette armée était particulièrement grande lorsque nous participions aux interventions sur des petits villages situés au pied des montagnes. Nous pouvions assurer une surveillance active du secteur favorable aux fuites.

Avec le recul, je pense qu'il faut insister sur la composition de l'équipage à trois. L'aérologie et le relief suffisait à occuper le pilote. L'observateur était absorbé par la situation nécessitant une précision extrême et beaucoup de trafic radio. Le tireur quand il était en action était concentré sur son objectif et la durée du tir était loin d'être brève.

L'alouette équipée de roquettes était utilisable par un pilote seul à bord dans un cadre d'appui aérien classique.

C'est alors, que nous avons reçu du Groupement 101, l'ordre de rendre l'affût à l'escadrille de T-6 qui nous l'avait prêtée. Cet ordre n'était pas accompagné d'une interdiction d'armer une Alouette.

Nous étant débrouillé pour récupérer des ressorts, un ajusteur en service au peloton a construit un affût. C'est ainsi que soutenus par la Division, nous avons pu continuer au grand déplaisir de certains. Puis ce fut la fin des opérations, et le retour en France.

Par la suite, j'ai appris que COMALAT avait fait fabriquer des trépieds en série.

François de Pitray

Texte mis en forme par Christian Malcros pour le site www.alat.fr

