

Armée de l'Air 1945-1962 (14)

Ami(e) Internaute,

Ce 166^{ème} diaporama est le 14^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne le Parachutisme militaire et les Compagnies de Livraison par Air (CLA). Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je réalise, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

Consultez les documents précédents sur :

<https://aviation-algerie.com/documents-a-telecharger/>

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

<http://www.aviation-algerie.com>

Transport Aérien Militaire et parachutisme

La guerre avait prouvé les capacités des troupes aéroportées et, dès le 15 janvier 1945, l'armée de l'Air reprend les vieux projets d'avant-guerre en créant une section d'infanterie de l'Air et même un Commandement de l'infanterie de l'Air qui durera un mois seulement, car le Comité de défense nationale décide que les divisions aéroportées seront rattachées à l'armée de Terre qui crée aussitôt les 24^{ème} et 25^{ème} DAP (Division aéroportée).

Les manoeuvres de novembre 1946 à Tébessa, avec la 25^{ème} DAP (du général Demetz) basée à Philippeville et à Sétif, mettent en évidence la nécessité d'adopter une doctrine d'utilisation et des règles d'emploi communes, tant pour les TAP que pour l'armée de l'Air. Une réunion entre les autorités de l'armée de l'Air et des TAP, en octobre 1946 à Alger, permet la mise au point d'une méthode de largage avec les Ju52 de la 62^{ème} ET et d'élaborer un règlement qui verra le jour en mai 1948 (sous la pression de la guerre d'Indochine).

Pendant la guerre d'Algérie, le TAM n'assure cependant qu'un faible nombre de parachutages opérationnels. Il s'avère que le délai préparatoire est trop important pour des coups de main et le relief et la végétation sont trop souvent incompatibles avec le largage de personnel, sauf dans le Grand Sud. Seuls, quelques largages significatifs sont effectués : En avril et mai 1956, des Légionnaires du 2^{ème} REP sont parachutés. En juin de la même année, deux compagnies du 1^{er} REP sont larguées dans les Nementchas et le même mois, deux compagnies du 2^{ème} REP sautent à Yament-Our, au nord de Sétif. En mars 1957, deux batteries du 20^{ème} GAP sont larguées dans l'Ouarsenis. En juin 1957, lors de l'opération D3, deux compagnies du 9^{ème} RCP sont larguées dans le secteur de Batna. La plus grosse opération a lieu en novembre et décembre 1957, avec le 3^{ème} RPC, dans la région de Timimoun.

Une contribution très importante du Transport Aérien Militaire est apportée avec les livraisons par air de ravitaillement et de courrier, avec ou sans parachutes, et les éclairages de champs de bataille par des lucioles (bombes éclairantes sous parachutes).

Semaine de l'Aviation à Alger, octobre 1945 – Le stick embarqué à Maison-Blanche dans un Ju 52, avant le parachutage sur Kouba



Semaine de l'Aviation, octobre 1945 – Le stick dans le Ju 52, avant le parachutage sur Kouba



Philippeville 1952 – Les Parachutiste du 1^{er} RCP embarquent dans un Fairchild C-82 *Packet* prêté et piloté par les Américains



Philippeville 1954 – Fairchild C-82 *Packet* prêté par les Américains



Philippeville 1950 – Les Parachutiste du 1^{er} RCP sautent d'un Ju 52 du GT 1/62 Algérie



Philippeville 1948 – Les Parachutiste du 20^{ème} RALP et
un Ju 52 du GT 1/62 Algérie



1956 – Dans le *Noratlas*, avant le saut



Dans le *Noratlas*, avant le saut



(Jean-Claude Girard)

Dans le *Noratlas*, avant le saut



(René Sauvage)

En passant la porte du *Noratlas*

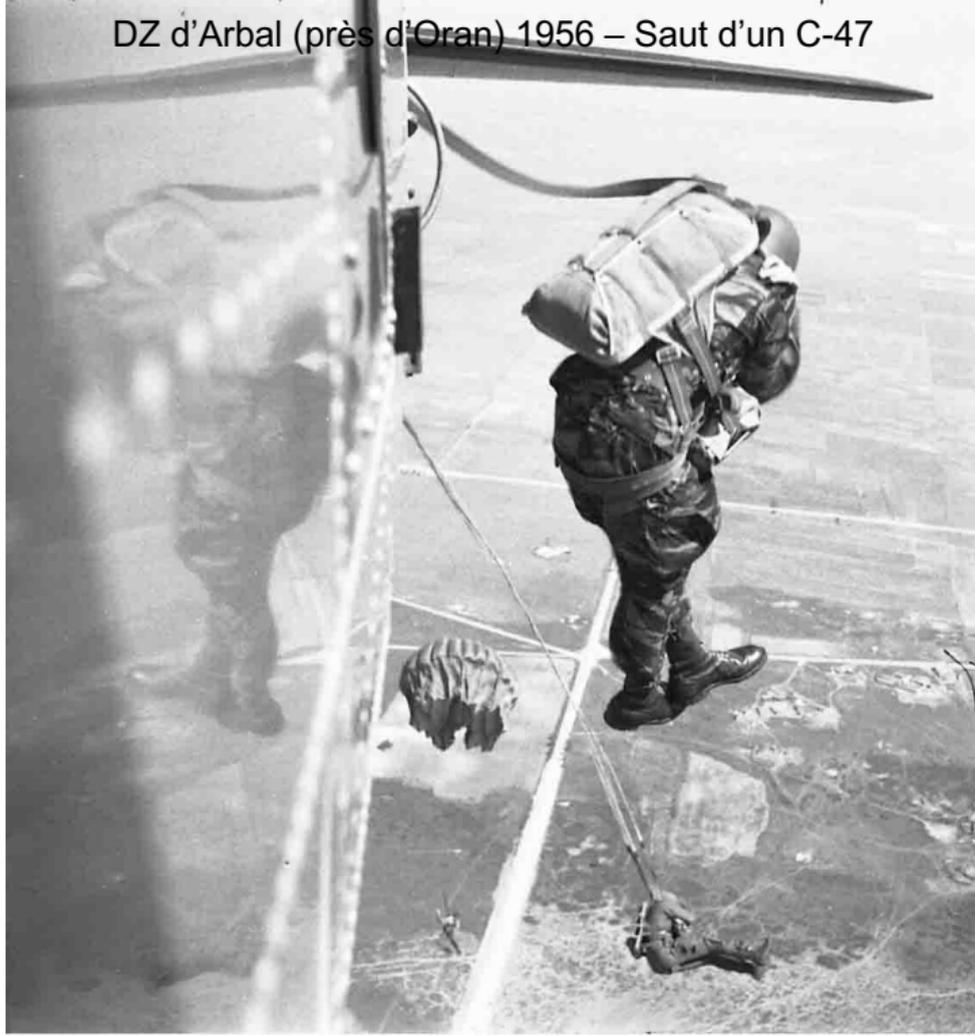


DZ d'Arbal (près d'Oran) 1956 – Saut d'un C-47



(David Gaborit)

DZ d'Arbal (près d'Oran) 1956 – Saut d'un C-47



Philippeville 1960 – Saut d'un C-47



Philippeville 1956 – Saut d'un C-47



(Jean-Baptiste Chapus)

Blida 1956 – Embarquement dans un *Noratlas* de l'Anjou



En octobre 1956, embarquement des Parachutistes du 2^{ème} RCP à Blida, dans un *Noratlas* de l'*Anjou*, avant l'expédition de Suez



Colonel Bigeard

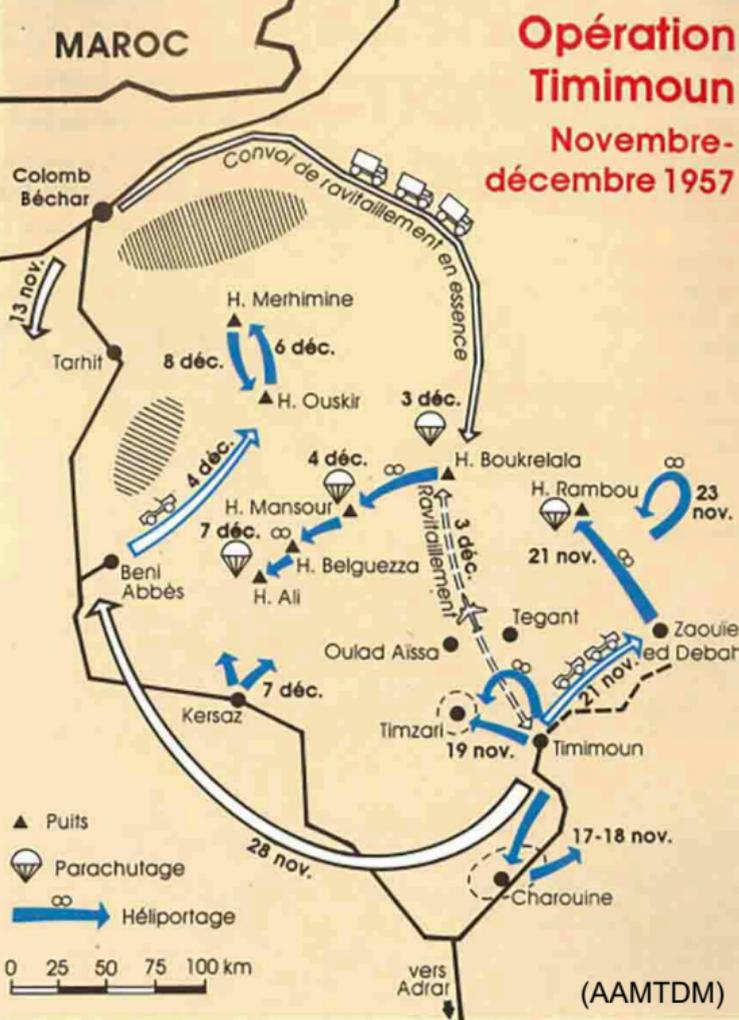


(Arthur Smet)

MAROC

Opération Timimoun

Novembre-décembre 1957



(AAMTDM)

Dans la région de Timimoun, 60 Sahariens massacrent leurs compagnons européens et désertent. Ils tendent une embuscade, le 8 novembre 1957, à un détachement de la Légion Étrangère à 75 km au nord de Timimoun.

Cette embuscade, dans une région réputée calme, entraîne une grande opération dans laquelle une vingtaine de *Noratlas* sont mis en œuvre pour le transport, de Blida à Colomb-Béchar et à Timimoun, et le parachutage, du 3^{ème} RPC sous les ordres du colonel Bigeard, afin de ramener le calme dans la région.

Le 21 novembre, a lieu le combat d'Hassi-Rambou, première phase des opérations qui dureront jusqu'au 7 décembre.

Trois *Noratlas*, trois Ju 52, des T-6, des *Flamant*, des avions de l'ALAT et une douzaine d'hélicoptères participent à cette opération aéroportée, la plus importante de la guerre d'Algérie. Un aérodrome de fortune est créé à Hassi-Boukrelala.

500 hommes et 270 tonnes de matériel sont parachutés, plus d'un millier de passagers sont transportés en 268 heures de vol.

La bande rebelle est anéantie au prix de 16 Parachutistes tués.

Novembre 1957 – Parachutage opérationnel à Timimoun du 3^{ème} RPC qui devient le 3^{ème} RPIMA à la même époque



(Pierre Lapeyre)

Novembre 1957 – Parachutage opérationnel à Timimoun du 3^{ème} RPC



(Pierre Lapeyre)

Novembre-Décembre 1957 – Aéroport de Timimoun, pendant l'opération



Opération à Timimoun, novembre 1957, avant le saut



Timimoun, novembre 1957, embarquement dans le *Noratlas*



(Pierre Lapeyre)

Blida 1958 – Embarquement de la 60^{ème} Cie Parachutiste de Transmissions dans un *Noratlas* de l'Anjou



Blida 1958 – Embarquement de la 60^{ème} Cie Parachutiste de Transmissions dans un *Noratlas* de l'Anjou



Philippeville 1959 – Les Parachutistes embarquent dans des *Noratlas* de l'ET 3/62 Sahara



Blida 1959 – Entraînement des Parachutistes du 1^{er} RCP dans une cellule de *Noratlas*



Une cellule de NC 701 (Siebel) utilisée pour l'entraînement des Parachutistes



1959 – Saut du 1^{er} RCP sur la DZ de Oued-el-Alleug



(René Sauvage)

Philippeville 1960 – Sauts depuis un *Noratlas* de l'ET 3/62 Sahara



1960 – Embarquement du Commando de l'Air 10/540
à Blida dans un *Noratlas* de l'ET 3/62 Sahara

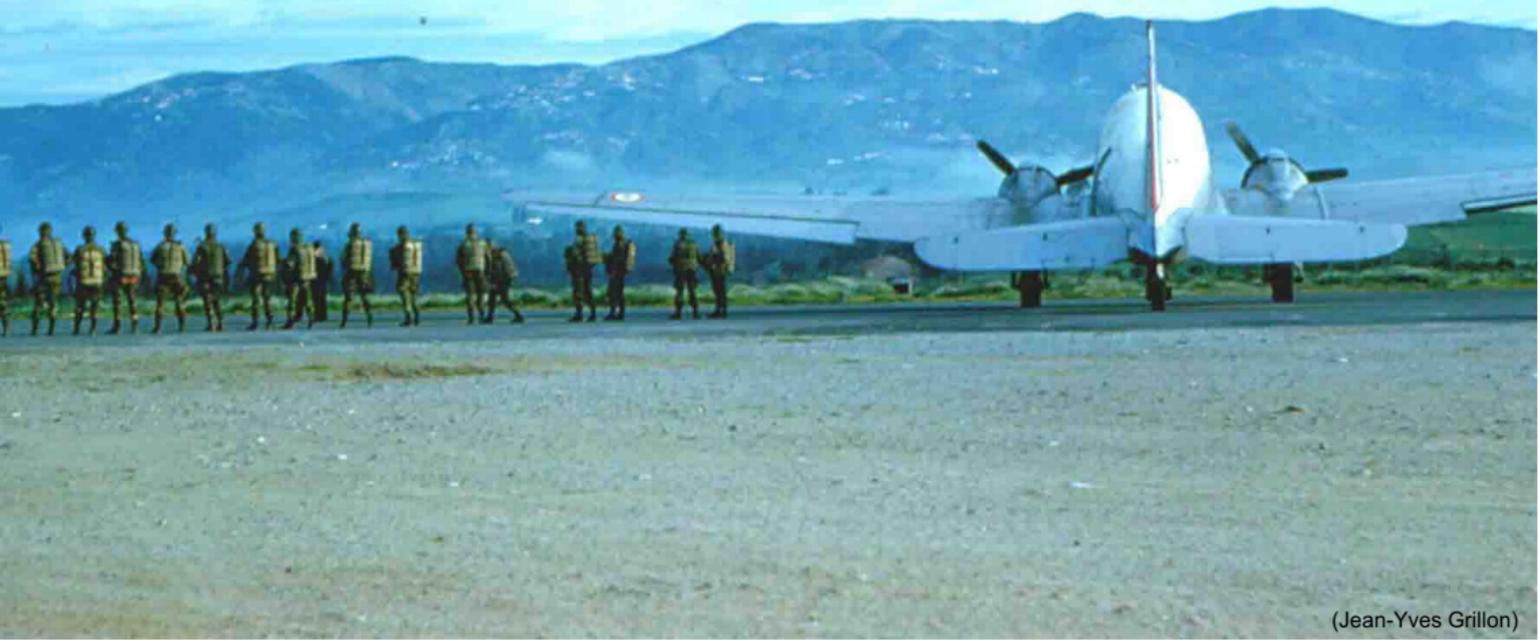


1960 – Le Commando de l'Air 10/540 dans un *Noratlas*



(François Ravoux)

Entraînement à Tizi-Ouzou en 1961



Le 15 avril 1951 – Meeting à Maison-Blanche – Les Ju 52 larguent les Parachutistes



(Archives privées)

Le 15 avril 1951 – Meeting à Maison-Blanche – L'arrivée au sol des Parachutistes



Au Meeting Parachutiste de Maison-Blanche, le 10 novembre 1957



(Bruno Lancelot)

Embarquement des Parachutistes dans un *Noratlas* au meeting d'Oran en octobre 1960



Arrivée au sol des Parachutistes au meeting d'Oran en octobre 1960



Compagnies de Livraison par Air (CLA)



Les livraisons par air, avec ou sans parachutes, concernant le ravitaillement des postes, les livraisons de courrier et de médicaments et les livraisons de charges lourdes (véhicules, canons, etc.). Ces livraisons nécessitent d'avoir des équipes entraînées au stockage, au conditionnement, à la manutention, au chargement, au parachutage et à l'entretien des matériels (parachutes et emballages divers). Dès le premier semestre 1955, 340 tonnes sont larguées dans les Aurès.

2^{ème} CLA

Les unités de livraison par air voient le jour au lendemain de la Deuxième guerre mondiale. Elles allient les traditions du Train et celles des formations parachutistes. La création de la Compagnie de ravitaillement par air (1^{ère} CRA) sur la base 901 de Drachenbronn (Bas-Rhin) remonte à 1946. Le 16 décembre 1947, la 1^{ère} CRA devient unité formant corps sans cesser d'appartenir au Train, son arme d'origine. Le 30 septembre 1953, elle devient la 1^{ère} Compagnie de livraison par air (1^{ère} CLA). Son centre d'instruction fournit le personnel des 2^{ème} et 3^{ème} CLA opérant en Afrique du Nord. La 2^{ème} Compagnie de ravitaillement par air (CRA) est créée le 1^{er} Août 1948. Par Arrêté Ministériel du 31 août 1948, sept hommes sont mis à la disposition du colonel commandant le Centre de spécialités aéroportées (CSAP) à Maison-Carrée pour l'encadrement et l'instruction des recrues du Train de l'élément divisionnaire aéroporté 25 (EDAP), parmi lesquels une centaine sont destinés à la 2^{ème} CRA créée le 15 février 1949, date de dissolution du CSAP.

La Compagnie est installée à Hussein-Dey dans la caserne *Lemercier* du 19^{ème} régiment du Génie. La 2^{ème} CRA reste une formation du Train, chargée du conditionnement, du chargement et du largage des matériels et approvisionnements à acheminer par voie aérienne.

Le 7 mars 1950, elle s'installe à Sétif (quartier *Champanet*). En mai 1952, un détachement est créé à Tunis-El-Aouina avec une équipe de largage et une équipe de pliage.

Le 1^{er} octobre 1953, la 2^{ème} CRA devient 2^{ème} Compagnie de livraison par air (CLA), elle comprend quatre détachements de livraison par air (DLA) et deux antennes de récupération des parachutes.

En 1954, le DLA 1 est à Bône, puis à Tunis. Deux DLA sont mis à la disposition de la division de Constantine, en soutien logistique des unités engagées dans l'Aurès.

Les autres DLA sont à Meknès, Marrakech et Philippeville, où se trouve le centre d'instruction.





(Symboles-et-traditions.fr)

En 1956, la Compagnie se déploie comme suit :

- DLA 1 à Téliergma
- DLA 2 à Meknès, puis Marrakech
- DLA 3 à Alger, puis Blida
- DLA 4 à Tunis-El Aouina
- Les détachements d'entretien et de récupération de parachutes à Tébessa et Biskra.

En avril 1956, la 2^{ème} Compagnie s'installe à Blida.

Le 4 octobre 1956, est mis en place le DLA de Colomb-Béchar et, le 31 octobre, le DLA 2 devient autonome.

À partir de janvier 1957, une section opérationnelle est chargée d'assurer la sécurité d'une partie du secteur de Blida et elle constitue des éléments de combat qui agissent dans l'Atlas Blidéen.

Le 12 avril 1957, la Compagnie est déployée avec un Peloton de livraison par air (PLA) à Blida et trois DLA à Téliergma, Oran, et Colomb-Béchar.

Le 1^{er} mai 1958, est ajoutée une nouvelle section d'entretien et de pliage de parachutes (SEPP).

Le Peloton de livraison par air du Maroc, rattaché à la Compagnie, rejoint le DLA de Colomb-Béchar.

Le 30 novembre 1960 la 2^{ème} CLA devient GLA 2 (Groupement de livraison par air) avec un effectif 385 hommes. Il comprend :

- un état-major
- une compagnie technique et de Services (CTS)
- une compagnie de largage de quatre pelotons d'arrimeurs-largueurs
- une portion centrale à Blida
- trois DLA à Téliergma, Oran, et Colomb-Béchar

Le 21 avril 1961 la Section opérationnelle prend part à la Révolte des Généraux, au lendemain les cadres sont mutés dans diverses unités mais la section n'est pas dissoute, des éléments partiront en août à Ouargla et en septembre à Colomb-Béchar.

Le 25 août 1962 le DLA de Téliergma est transféré à Ouargla, où il prend en compte les missions qui étaient confiées au 3^{ème} GLA.



(Jean-Philippe Ferand)

3^{ème} CLA

La 3^{ème} Compagnie de livraison par air quitte l'Indochine le 28 septembre 1955 et arrive à Alger le 23 octobre 1955. Elle est dissoute le 1^{er} décembre 1955 pour être recréée le 1^{er} juillet 1957. Elle est rattachée au commandement des TAP à Alger. Elle comprend :

- un peloton de commandement
- deux pelotons de livraison par air
- un peloton de pliage
- un peloton auto-manipulation

Le 1^{er} août 1958, est mise sur pied une unité de marche qui opère dans le quartier autonome de Blida, sous-secteur de Boufarik.

En 1959, un détachement de LPA est mis en place à Ouargla pour les missions de ravitaillement par air au profit des départements de la Saoura et des Oasis. En septembre et octobre, dans le cadre de l'opération *Sauterelle* (lutte contre les acridiens), elle parachute des jeeps type *Sahara* avec armement, au profit des unités sahariennes.

Le 30 novembre 1960, la 3^{ème} CLA devient 3^{ème} Groupe de livraison par air (GLA 3).

Caporal-chef de la CLA 2

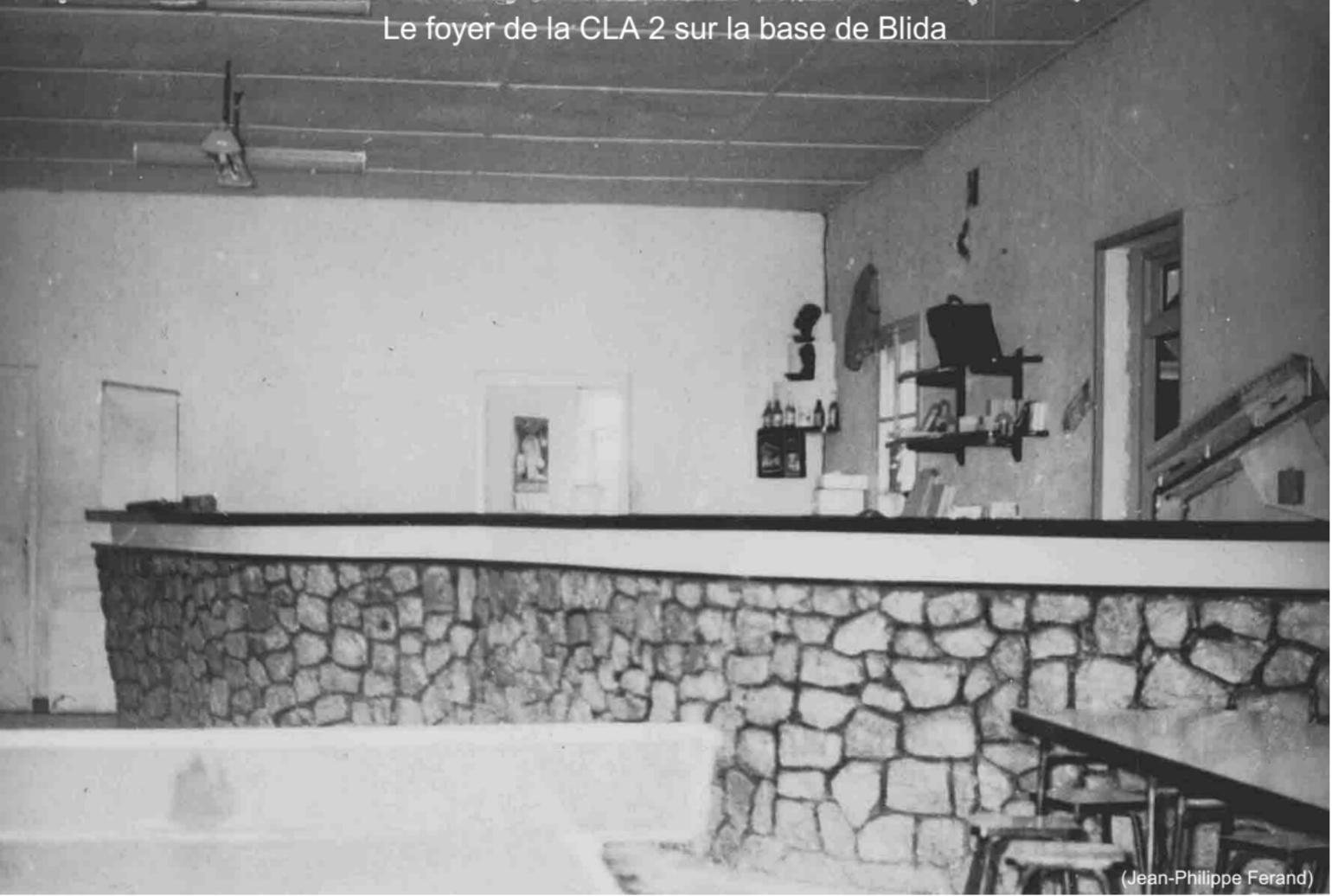
Les installations de la CLA 2 sur la base de Blida



Les installations de la CLA 2 sur la base de Blida



Le foyer de la CLA 2 sur la base de Blida



Personnel de la CLA 2 à Blida



Personnel de la CLA 2 à Blida



Personnel de la CLA 2 à Blida



Personnel de la CLA 2 à Blida



(Jean-Philippe Ferand)

Personnel de la CLA 2 à Blida



(Jean-Philippe Ferand)

GMC de la CLA 2 et son insigne



(Jean-Philippe Ferand)

GMC de la CLA 2 et son insigne





Un Noratlas du GT 2/62 Anjou en configuration de largage



Un Noratlas du GT 2/62 Anjou en vol vers une livraison par air

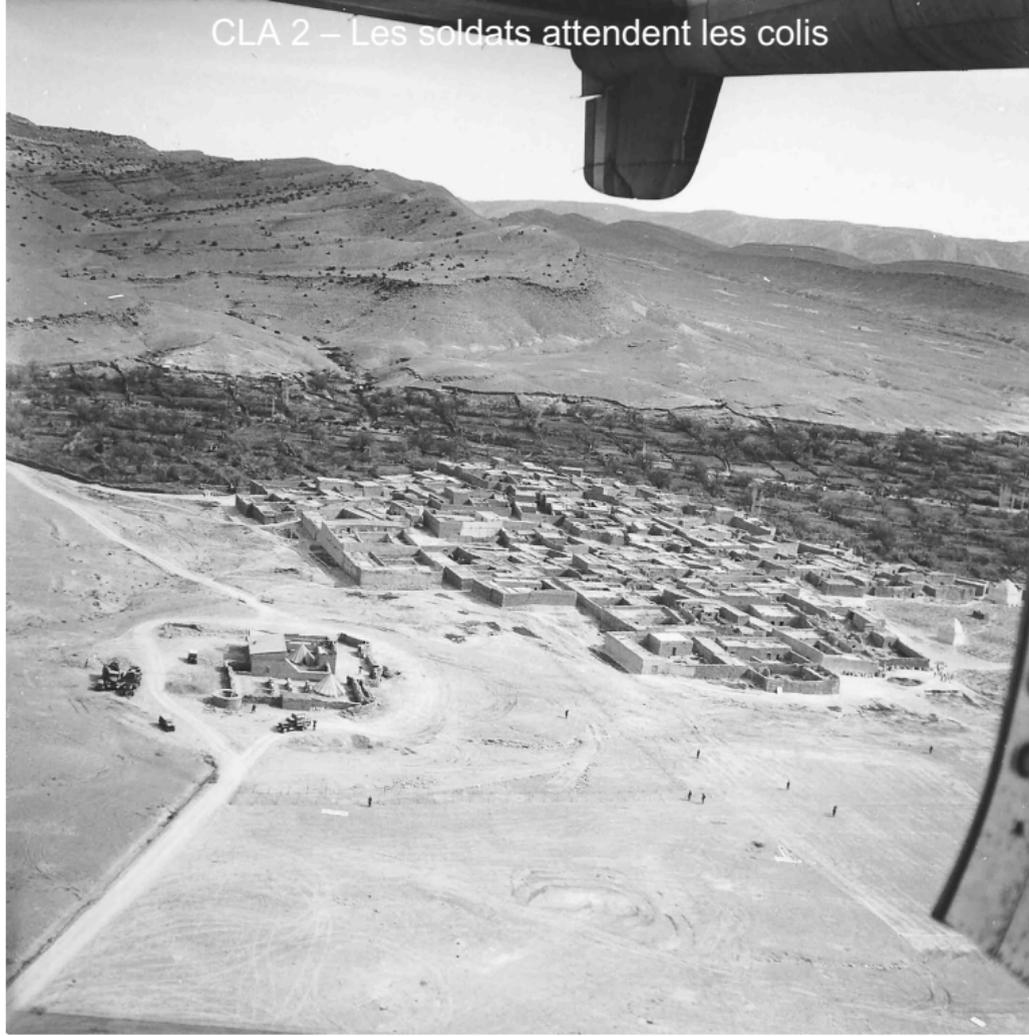


(Pierre Pistre)

CLA 2 – La DZ vue du *Noratlas*



CLA 2 – Les soldats attendent les colis



(Marcel Poulet)

CLA 2 – Prêt au largage

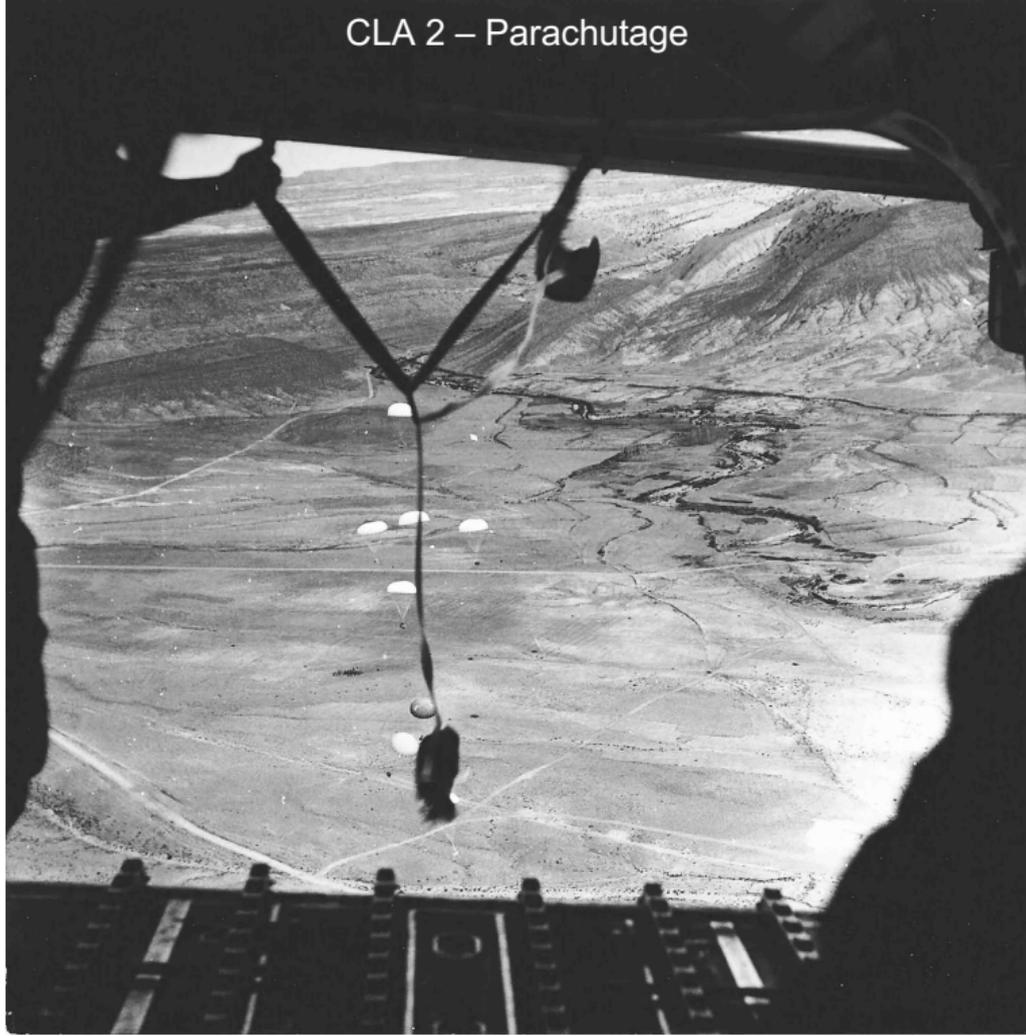


(Marcel Poulet)

CLA 2 – Parachutage



CLA 2 – Parachutage



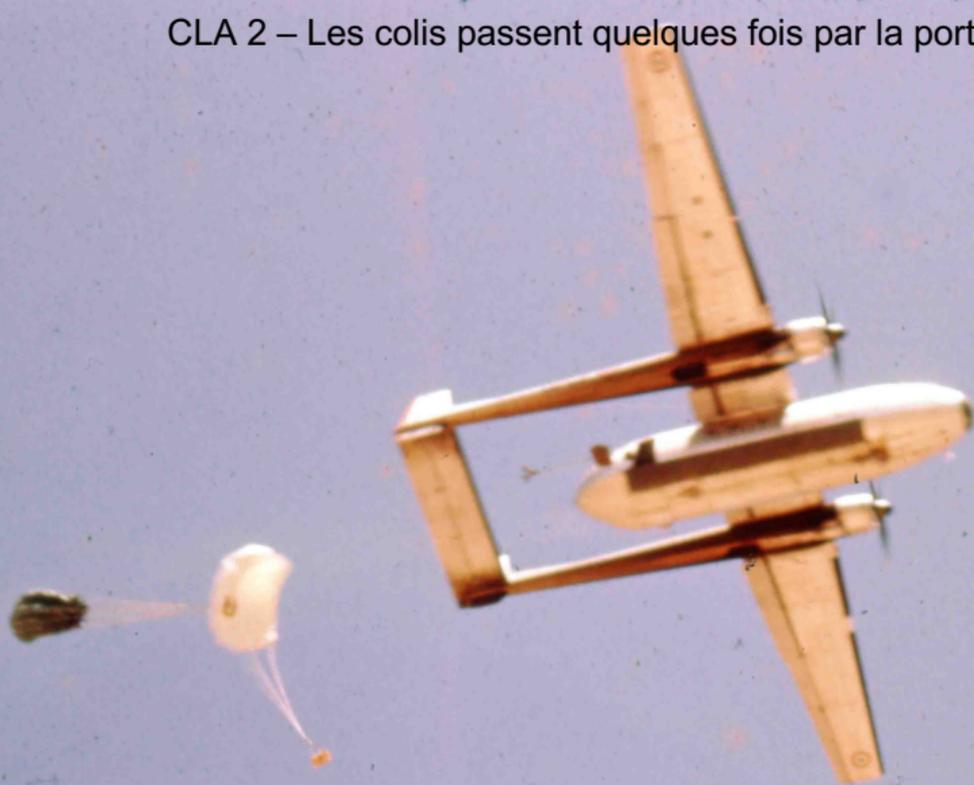
CLA 2 – Parachutage



CLA 2 – Parachutage d'une palette



CLA 2 – Les colis passent quelques fois par la porte de soute



CLA 2 – Les colis passent quelques fois par la porte de soute



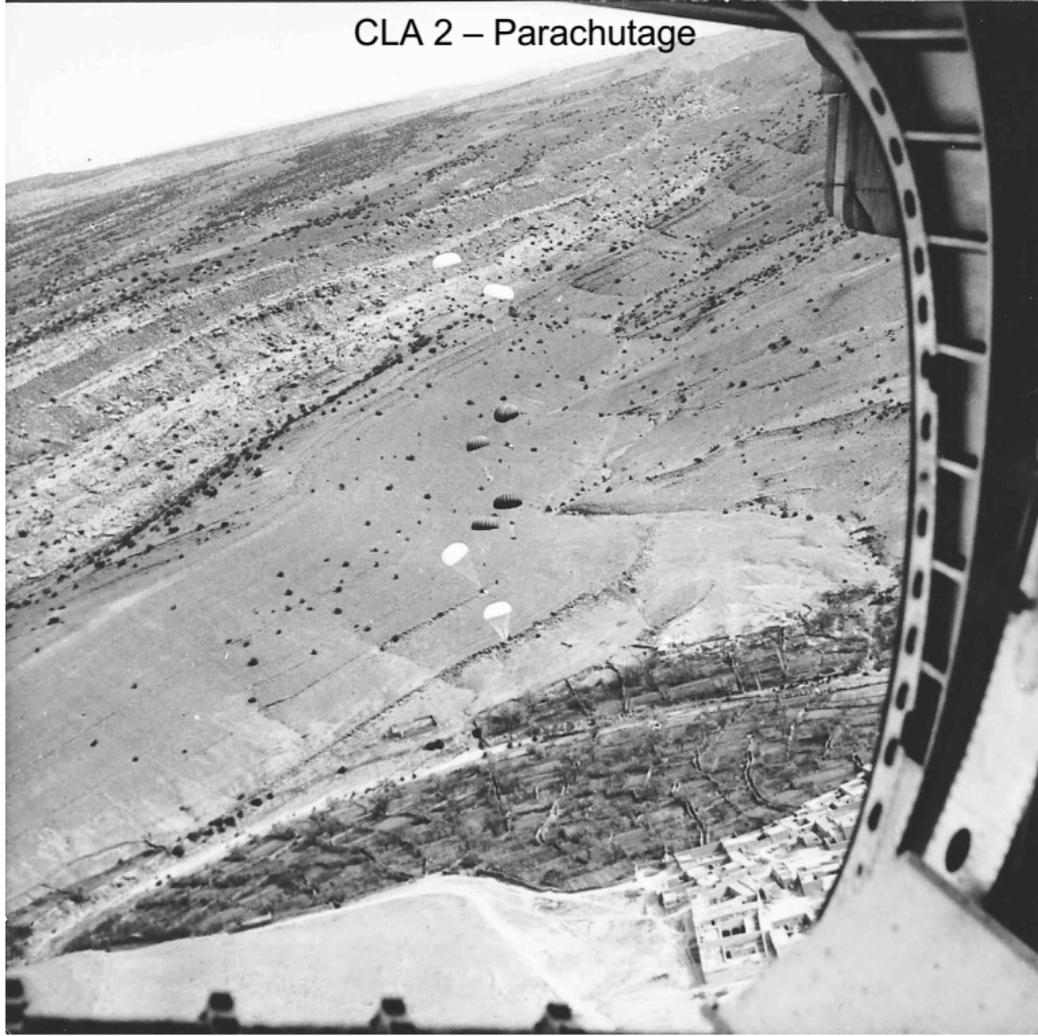
CLA 2 – Parachutage



CLA 2 – Ravitaillement du poste d'El-Aricha



CLA 2 – Parachutage



CLA 2 – Parachutage



(Claude Barrault)

CLA 2 – L'arrivée au sol et le ramassage des colis et des parachutes à Bordj-de-l'Agha en 1957



(André Amadeuf)

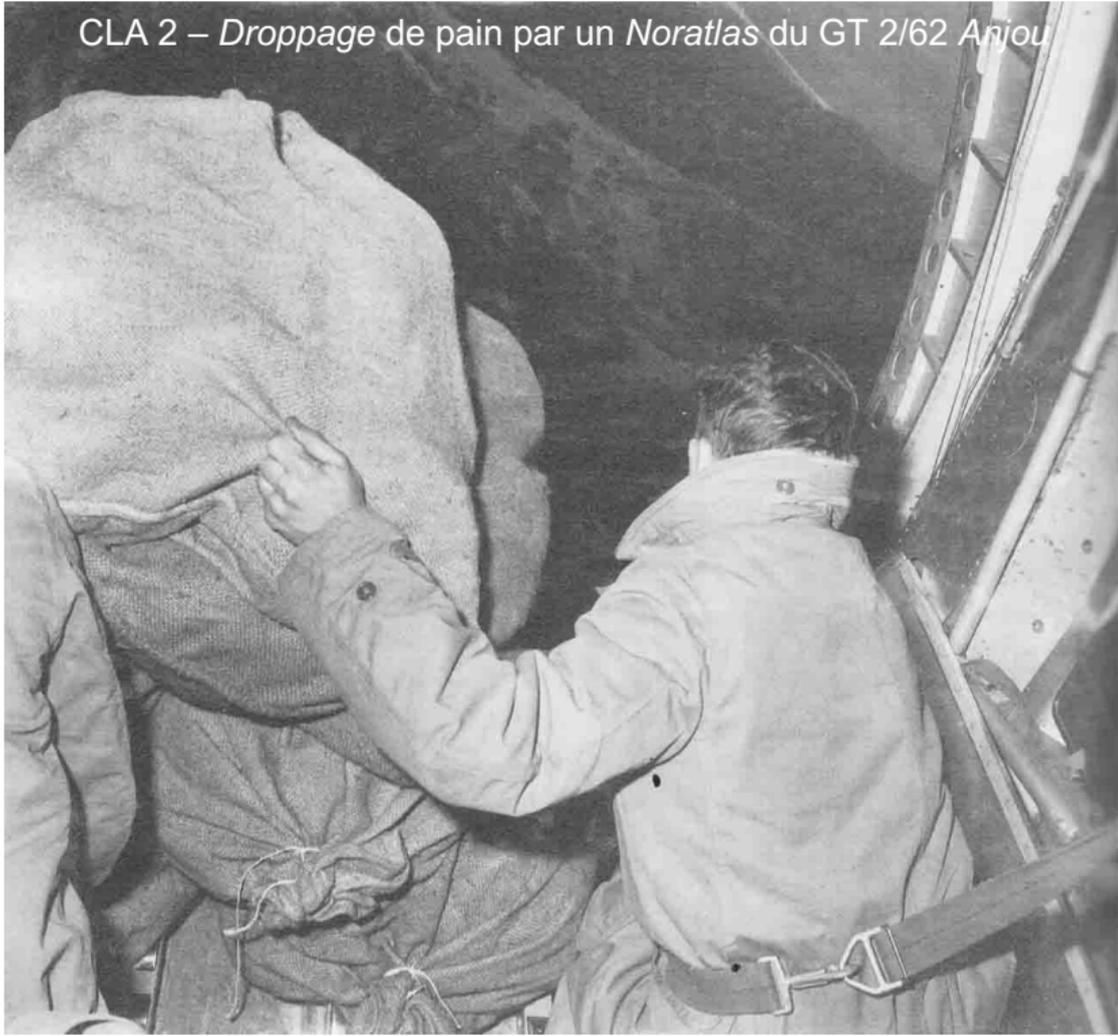


(François Roszyk)

CLA 2 — « Droppage » de pain, sans parachute, par un *Noratlas* du GT 2/62 Anjou



CLA 2 – *Droptage de pain par un Noratlas du GT 2/62 Anjou*



CLA 2 – Les sacs de pain *droppés* à 50 mètres de hauteur



(Claude Barrault)

CLA 2 – Blida – Un jeep et sa remorque sont conditionnées pour le parachutage



Le matériel prêt à être embarqué dans les *Noratlas*



CLA 2 – Chargement d'une remorque de jeep dans un *Noratl*as



CLA 2 – Chargement des jeeps dans les *Noratlas* de l'ET 1/62
(opération *Violet*, janvier 1959)



CLA 2 – Un jeep et ses parachutes dans un *Noratlas*



CLA 2 – 1959 – Largage d'un jeep à Hassi-R'Mel, lors de l'opération *Violet*



CLA 2 – Janvier 1959 – Réception d'un jeep à Hassi-R'Mel lors de l'opération Violet



CLA 2 – Une remorque arrive à bon port



CLA 2 – Le succès n'est pas toujours au rendez-vous

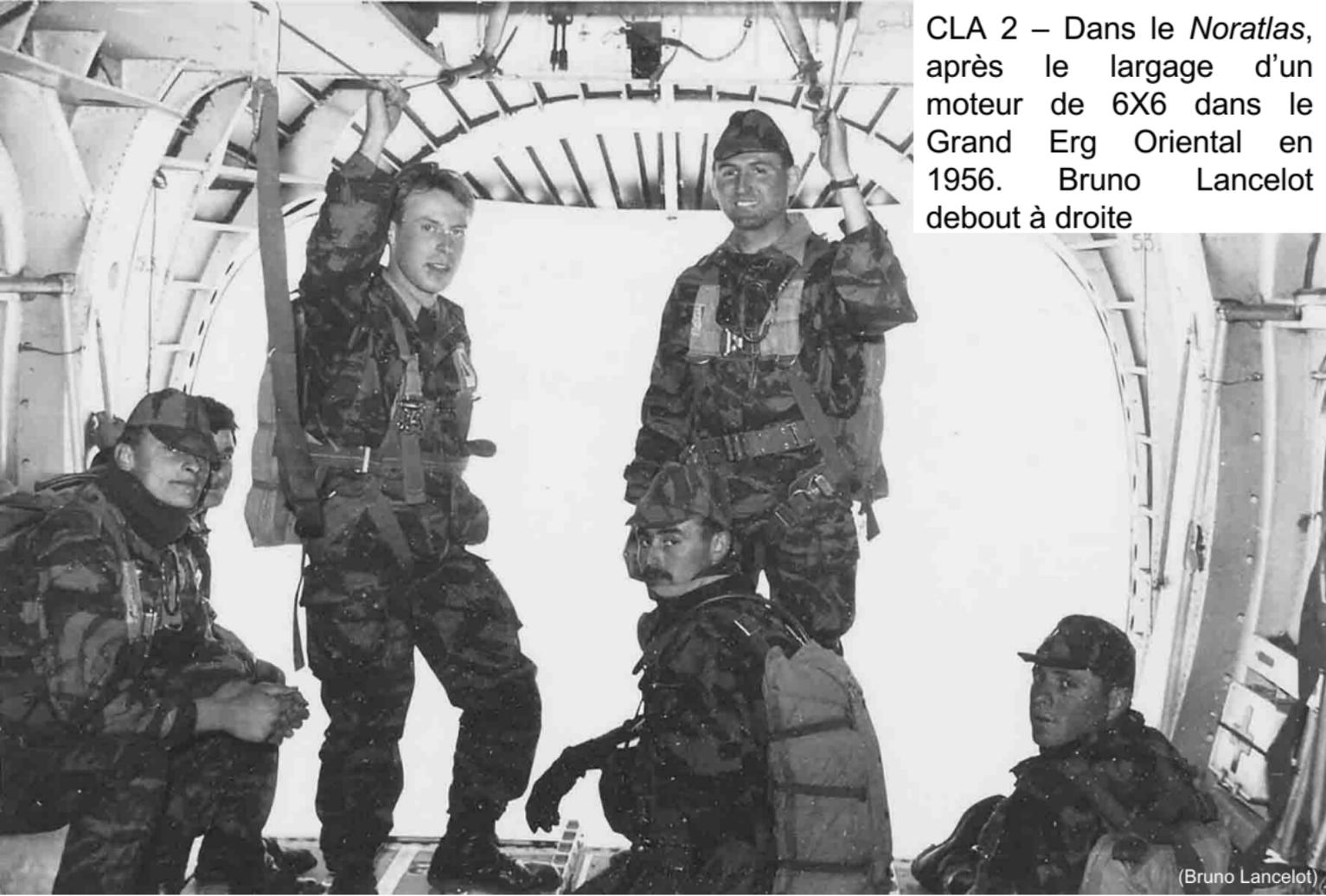


(Bruno Lancelot)

CLA 2 – Ouargla 1956, préparation du largage d'un moteur de 6X6 dans le Grand Erg Oriental, Bruno Lancelot à droite



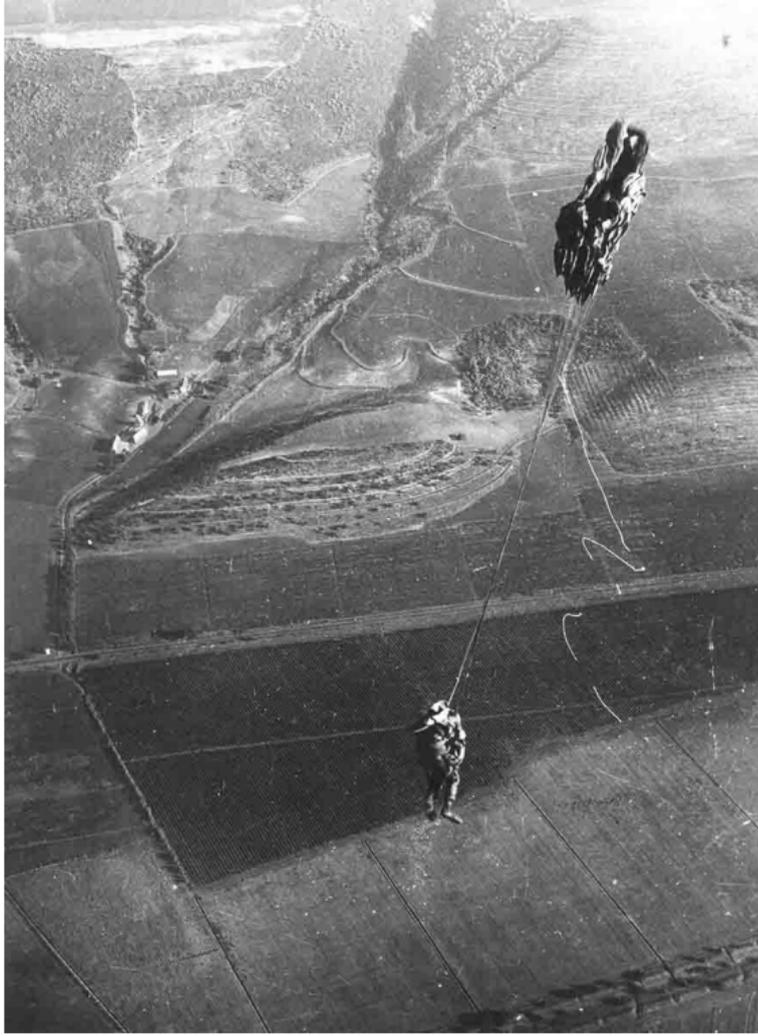
CLA 2 – Dans le *Noratlant*, après le largage d'un moteur de 6X6 dans le Grand Erg Oriental en 1956. Bruno Lancelot debout à droite



Le sergent Leroy, chef du bureau instruction des largueurs de la CLA 2



(Claude Barrault)



CLA 2 – La récompense
après les largages : le
saut en commandé du
sous-lieutenant Lalevé

Meeting de La Sénia, le 9 octobre 1960 – Les Parachutistes du détachement de la CLA 2



Meeting de La Sénia, 9 octobre 1960 – Les coquilles du *Noratlas* de l'Anjou sont enlevées avant le chargement du matériel



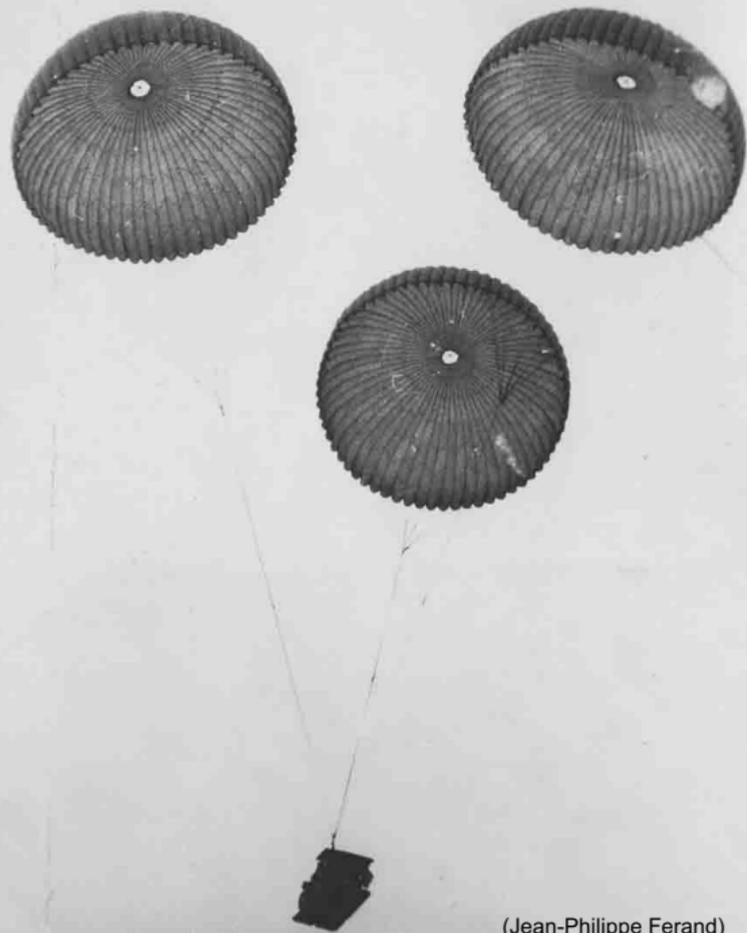
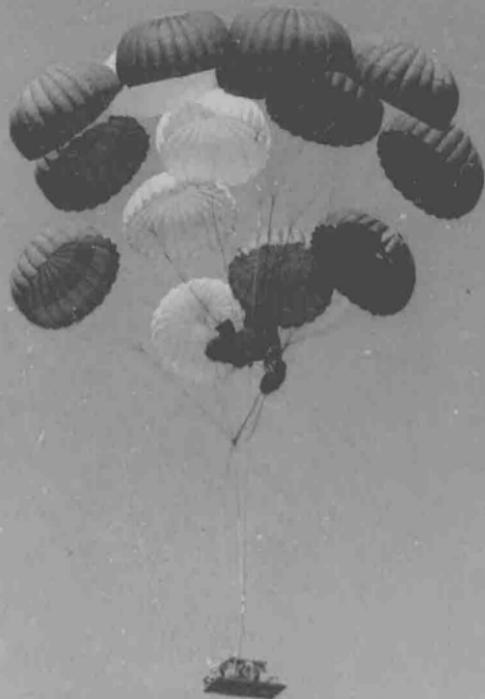
Meeting de La Sénia, 9 octobre 1960 – Chargement du *Noratlas* de l'*Anjou* par les Parachutistes de la CLA 2



Meeting de La Sénia, 9 octobre 1960 – Chargement d'un *Noratlas* de l'Anjou



CLA 2 – Parachutage de charges lourdes



(Jean-Philippe Ferand)

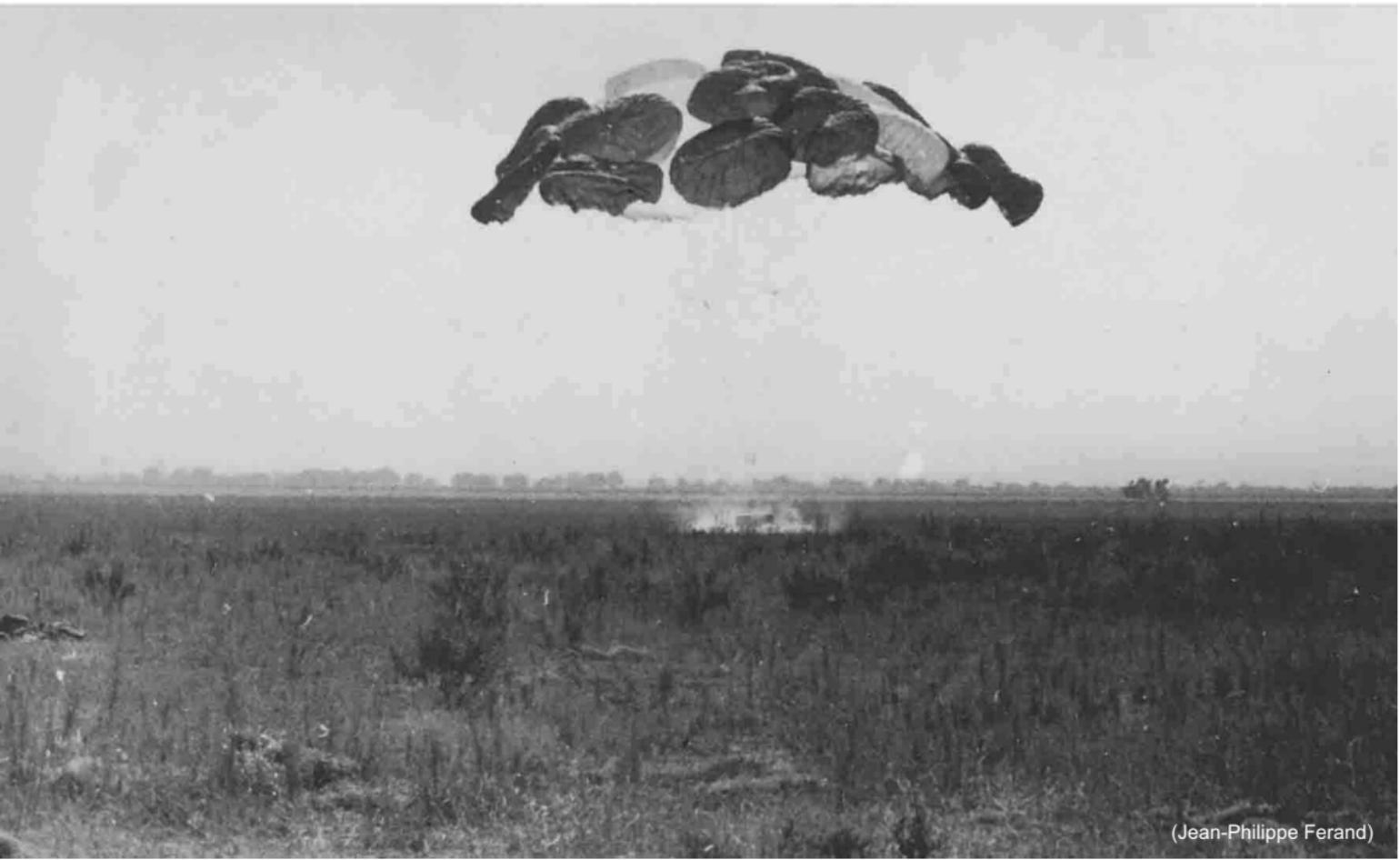
CLA 2 – Parachutage de charges lourdes



CLA 2 – Parachutage de charges lourdes



CLA 2 – Parachutage de charges lourdes



CLA 2 – Parachutage de charges lourdes

Dernière diapositive

