SORIGNY, TERRE D'ALAT ET DE GENDARMERIE



Par Cyril Defever

LES DÉBUTS

Avec le conflit d'Algérie l'usage des moyens aériens s'est démocratisé à tous les échelons de l'armée de Terre, mais force est de constater que l'hélicoptère ou l'avion sont très mal employés. Aussi pour donner aux officiers sortant des écoles d'application des différentes armes de l'armée de Terre un vernis aéronautique on dote celles-ci de pelotons d'Aviation Légère de l'Armée de Terre.

C'est ainsi que le 1er avril 1958 est formé le Peloton d'Aviation Légère de l'armée de Terre de l'Ecole d'Application de l'Arme Blindée Cavalerie à Saumur (PALAT-EAABC). Deux ans plus tard, en son sein, est créée le 18 octobre 1960 le Peloton ALAT de l'Ecole d'Application du Train (PALAT-EAT), doté de Piper L-18C, sous les ordres du Cne Besson. Le temps de préparer sommairement les installations sur le terrain de Sorigny où le peloton sera basé, un premier Piper est détaché avec un pilote et un mécanicien au début de 1961 et hébergé par l'Aéroclub de Touraine. Une fois les baraques tôlées et le hangar avions Sarrade et Galtier montés, le peloton et ses trois Piper Cub déménage à Sorigny en octobre 1961.

Le peloton change de dénomination en mai 1963 et devient Peloton Mixte Avions (PMAH-EAT) avec l'arrivée des quatre premiers hélicoptères Djinn, le 28 du même mois. Le 20 novembre 1964, Une première Alouette II vient renforcer le parc. En août et septembre 1965, six Piper L-21B relèvent les derniers L-18C qui sont reversés le 2 septembre. En octobre 66 les Nord 3400 commencent à relever les Piper L-21B dont les derniers exemplaires sont retirés à leur tour en août 1967. Six Nord sont en service au peloton.
En 1968 et 69, deux hangars avions et un parking sortent de terre.

Depuis février 2025, un Nord 3400 est revenu nicher dans les anciens hangars de l'EA-ALAT de Sorigny. Le n° 122 F-AZFM appartient à Antoine Ros, patron d'Early Aviators, société de restauration d'avions de collection.
© ph. C. Defever

Au milieu des années 60 ce Piper Cub L-21 survole la campagne tourangelle.
© Coll. É. Moreau





Les Nord 3400 étaient déjà équipés de leur hélice tripale Hartzell et tout de vert vêtus à leur arrivée à Sorigny en 1966. L'EA-EAT a compté jusqu'à six Nord.
© coll. musée du train des équipages de Tours

Quelques Bell 47G-2 de l'ALAT (ici le 168/CDK) ont volé à Sorigny de 1969 à 1975.
© Coll. J.P. Bezard

L' ESCADRILLE ALAT DE L'EAT

Le 1er juillet 1969, le peloton devient l'escadrille ALAT de l'Ecole d'Application du Train (EA-EAT) le 1er juillet 1969. Le dernier Djinn est reversé le 23 décembre 1969. Ces appareils sont remplacés par des Bell 47G-2 qui ont commencé à arriver en juillet. L'ALAT de Sorigny réalise 1 324 mouvements sur les 17 766 de la plateforme, 902 pour les avions et 1 222 pour les hélicoptères.



LA MISSION DE L'EALAT-EAT

Les jeunes aspirants et lieutenants sortis des écoles, les capitaines qui vont prendre le commandement d'une compagnie de transport ou de circulation, et même les futurs chefs de corps doivent se former à l'observation au-dessus de leurs troupes. Les moyens aériens permettent de déceler les problèmes routiers, de faire avancer au mieux les convois en anticipant et évitant les blocages et de reconnaître les itinéraires, savoir communiquer ses observations au sol, ceci, afin d'améliorer les flux logistiques. Ils permettent aussi de déposer des équipes de circulation afin de baliser au plus vite les itinéraires. L'EALAT-EAT est l'outil à la disposition des stagiaires pour arriver à maîtriser la 3e dimension.

Le 23 février 1971 en fin d'après-midi, le commandant de l'unité, le Cne Berget et le Ltt Veruti heurtent une ligne à haute tension à bord de leur Alouette II qui s'écrase à 3 km au sud de Sorigny.

Les deux derniers Nord 3400 quittent l'escadrille le 28 juillet 1971, finis les voilures fixes militaires à Sorigny. L'EALAT-EAT compte alors deux Alouette II et trois Bell 47G-2.

En 1973 la base est enfin finie et clôturée, avec un bâtiment de commandement, un garage véhicules, et des citernes enterrées. Le 31 juillet 1975, les deux derniers BELL 47G-2 sont reversés, remplacés par deux nouvelles Alouette II.

L'escadrille est dissoute le 31 juillet 1977 (1), ses personnels et hélicoptères sont absorbés par l'EALAT-EAABC de Saumur qui reprend ses missions. Elle aura effectué 11 272 heures de vol avion et environ 19 000 heures d'hélicoptères.



▲ *Le musée Aéroscopia possède un Djinn toujours aux couleurs de l'EALAT-EAT de Sorigny.*
© Musée Aeroscopia Toulouse.

Alouette II n° 1401 CDO lors du meeting de Tours le 1er juin 1975 .
© ph. P. Bannwarth. ▼



(1) DM n° 19363/DEF/EMAT/MO/O/CD du 31 mai 1977.



Nord 3400 à l'atterrissage à Tours en 1972. La Loire, le Cher et 25 km séparent la BA 705 de Sorigny. © ph. É Moreau

LES AÉRONEFS DE L'EALAT-EAT

CODES	APPAREILS	DATES
CDA à CDZ	PIPER L-18C	Du 08 mars 1961 au 2 septembre 1965
CDA à CDG	PIPER L-21B	Du 21 août 1965 au 10 août 1967
CDA à CDG	NORD 3400	Du 30 septembre 1966 au 28 juillet 1971
CDL à CDZ	DJINN	Du 28 mai 1963 au 23 décembre 1969
CDL à CDO	ALOUETTE II	Du 20 novembre 1964 au 28 juillet 1977
CDH à CDK	BELL 47G-2	De juillet 1969 au 31 juillet 1975

LES COMMANDANTS DE L'EALAT-EAT

Capitaine BESSON Michel	Du 18 octobre 1960 au 30 juin 1963
Capitaine MIQUEAU Raymond	Du 30 juin 1963 au 28 février 1966
Capitaine LEBEGUE Michel	Du 28 février 1966 au 18 juillet 1968
Capitaine RIZZI Georges	Du 18 juillet 1968 au 31 juillet 1970
Capitaine BERGET Alfred	Du 31 juillet 1970 au 23 juillet 1973
Capitaine MERLE Jean	Du 23 juillet 1973 au 07 août 1975
Capitaine BISCARAS René	Du 07 août 1975 au 31 juillet 1977



L'Alouette II n° 1371. © ph. J.P. Bezard



L'EALAT-EAT au milieu des années 70. La base est située le long de la RN 10 au sud de Tours.
© coll. musée du train des équipages de Tours

LES GENDARMES À SORIGNY

Le peloton de gendarmerie aérienne de Tours est né en 1962. D'abord basé à la caserne Dutertre, il migre vers les installations plus aéronautiques de la Base Aérienne 705 de Tours en 1965. Equipé de Bell 47 jusqu'en 1970, puis d'*Alouette II* à partir de 1968, le peloton devient Section d'Hélicoptères et d'Avion Légers de la Gendarmerie en 1972, recevant pour quelques mois un Nord 3400. La SHALG devient Détachement Aérien de Gendarmerie, rattaché à la SAG de Villacoublay, en 1976

En 1974 le Maréchal des Logis Chef Pajotin prend le commandement du DAG de Tours. Comme commandant d'unité aérienne de la base, au même titre que les commandants d'escadrons ; il est convié aux réunions ou son grade de sous-officier subalterne et son franc parler détonnent au milieu d'un aréopage d'officiers supérieurs.

En 1978, l'ALAT ayant désertée Sorigny, l'occasion est trop belle pour l'armée de l'Air de se débarrasser de ce Maréchal des Logis battant en brèche son autorité. Le Détachement Aérien de Gendarmerie est envoyé dans les anciens locaux de l'Escadrille de l'EAT toujours fonctionnels et vit ainsi sa vie en toute autonomie. Le DAG de Sorigny se compose de sept gendarmes, dont deux pilotes, deux mécaniciens, un radio, un secrétaire et un chauffeur. Il rayonne sur les six départements de la Région Centre.

LE 16 février 1979 l'*Ecureuil* N°1007, machine d'essais aux couleurs de la Gendarmerie Nationale est présenté à Sorigny. En 1983 le premier *Ecureuil* (1028 JCA) est affecté à la SAG, il est remplacé en 85 par une *Alouette II*. Ce n'est que cinq ans plus tard que la SAG de Tours retrouvera définitivement un *Ecureuil*.

En 1988 la Section retrouve la base de Tours. En 1989 les 3,5 hectares de l'emprise militaire sont revendus à la commune de Sorigny.



La SA 3130 n° 1087/JAH devant ses anciennes installation de la Base de Tours en juillet 1978.
© ph. É. Moreau

LES INSTALLATIONS AUJOURD'HUI

Sorigny a vu passer pendant les années 90 les ULM HM-1000 de l'école d'Application du Train, organisme référent en matière de formation,au pilotage, mais depuis, le terrain n'est réservé qu'à des activités civiles.

Les deux hangars toujours utilisés, abritent d'un coté des ULM, et de l'autre Early Aviators, entreprise de restauration d'avions anciens. Petit clin d'œil de l'histoire, en 2025 le propriétaire, Antoine Ros a acquis un Nord 3400, le 122 F-AZFM. Le Potez 4D ronronne à nouveau dans les anciens hangars de l'ALAT.

Remerciements à J.P. Bezard, Claude Fillet, Didier Lecocq, Éric Banwarth et Éric Moreau (†)

L 'Alouette II n° 1940/JGJ à Sorigny. On devine derrière le Berliet d'avitaillement qui suit les Alouette de la Gendarmerie dans leurs missions loin de Sorigny.
© ph. J.P. Bezard



Sources : *L'aviation militaire en Indre et Loire par Y. Audren, J.P. Bezard, C. Fillet et D. Lecocq.*
Les insignes de l'ALAT par Christian Malcros
Site web www.Alat.fr