



ALAT

Aviation Légère de l' Armée de Terre
6ème partie



Ami(e) Internaute,

Ce dixième diaporama est le sixième d' une série sur 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>. Pour en savoir plus, lisez *L'ALAT en AFN* d' Alain Crosnier et Pierre Jarrige.

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 précédents.

Bien 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



PA 20^{ème}DI

1^{er}PMAH 20^{ème}DI

Créé le 22 mai 1956 à Dinan-Aucaleuc, le PA 20ème DI arrive en Algérie le 11 juin et s'établit à Bouira (Grande Kabylie). C'est un peloton de réservistes rappelés (originaires pour la plupart du Sud-Ouest) commandé par le Cne Chalençon (un artilleur de la Seconde Guerre, puis civil, qui était observateur). En octobre 1956, se produit la relève des réservistes mariés et pères de famille (les autres suivront) qui sont remplacés par des éléments d'active (le premier officier d'active est le Lt Henri Constantin, observateur-pilote, un ancien d'Indochine).

En février 1957, la 20ème DI fait mouvement en zone Sud-Algéroise, avec son PC à Médéa, et le Pa 20ème DI s'installe à Berrouaghia le 17 février 1957 avec deux L-18 et six L-21 (les premiers L-19 arriveront en juillet 1959). Il a des détachements à Bir-Rabalou et Bou-Saâda et des détachement provisoires pour des opérations de secteur à Djelfa, Paul Cazelle ou Bordj de l'Agha.

En recevant des Bell 47, le PA devient PMAH le 1er juin 1960. Il devient 1er PMAH 20ème DI le 1er septembre 1960 quand est créé un second PA 20ème DI à Bir-Rabalou car le secteur de la ZSA est très vaste, allant vers le sud jusqu'à Djelfa et Ouled-Djellal. Il entretient un détachement permanent à Djelfa de deux L-19 et un Bell et un détachement d'un Bell à Aumale.

Code : F-MBOx. Indicatif opérationnel : *Papillotte*.

Commandants : Cne Jacques Chalençon 22 mai 1956. Cne Roger Bourgeot le 16 octobre 1956. Cne Jean Dumontet le 7 juin 1958. Cne Amédée Arzel le 28 juin 1960. Cne Jean-Marie Frotté le 16 mars 1961.



Aérodrome de Berrouaghia sous la neige, hiver 61/62 - 1er PMAH 20ème DI (Yves Breteau)

Berrouaghia 1957 - PA 20ème DI équipé de L-21 (Claude Requi)



Berrouaghia le 20 juin 1960, le Cne Arzel succède au Cne Dumontet -
Cnl Garbard (EM 20ème DI), Cnl d'Arnaudy, Cne Dumontet (Monique Arzel)





1er PMAH 20ème DI - Berrouaghia 1960 - Le Cne Arzel et le corbeau Coco
(Monique Arzel)



Berrouaghia automne 1960 - Partie de barbu - Cne Arzel,
Lt Michanit, SL Bonnin, MdL Orfila (Monique Arzel)



Les trois commandants successifs du peloton : Cne Arzel, Frotté et Billet - Debout : le Lt Bonnin tué le 18 mars 1961 à Djelfa avec le MdL Breteille (Monique Arzel)



Construction du bar - A droite, le Cne Billet (Jacques David)

MdLC Dutemps - 1960 (Jacques David)



Appelés du 1er PMAH 20ème DI
en 1960 (Michel Becasse)





MdL Rougeau - 1960 (Daniel Rougeau)



MdL appelé Charles, dépanneur radio - 1959 (Bernard Charles)

MdL pilote appelé Delaplanche - 1961 (Jacques David)





1er PMAH 20ème DI - 1961 - Lt observateur Breteau (Yves Breteau)



1er PMAH 20ème DI - Détachement de Djelfa 1961 - MdL Jarrige et Lt Guyon (Pierre Jarrige)



MdL Marx - Djelfa 1961 (Claude Marx)



MdL Pierre Jarrige - Djelfa 1961 (Jacques David)



MdLC Blanche - Djelfa 1961 (Jean-Pierre Blanche)

Haut : MdL Jouberton et Gremeret (du PA 9ème DI) - Bas : MdL David - 1962 (Jacques David)





2ème PA 20ème DI

PA ZSA

Créé le 1er septembre 1960, le 2ème PA 20ème DI est mis en place à Bir-Rabalou le 1er janvier 1961. Il dispose alors de deux L-18 et six N 3400.

Le 1er décembre 1960, le peloton devient PA ZSA à la suite de la création de la zone Sud-Algérois. Il retrouve son ancienne appellation de 2ème PA 20ème DI le 1er juin 1961 à la suite de la dissolution de la ZSA.

Le peloton entretient un détachement permanent de deux N3400 à Bou-Saâda.

Code : F-MCNx. Indicatif opérationnel : Paravia.

Commandement : Capitaine Nouan.

1962



2ème PA 20ème DI (Bopal Loup)

Aérodrome de Bir-Rabalou en 1960 (Marcel Vervoort)





2ème PA 20ème DI - Lt Frey, x, Cne Nouan au cours d'une représentation organisée par l'Adj Ghio en 1961 (Charles Ghio)

Fête au 2^{ème} PA 20^{ème} DI (Charles Ghio)



2ème PA 20ème DI à Bir-Rabalou - 1960 (François Boutet)



Tempête à Bir-Rabalou (Bopal Loup)



2ème PA 20ème DI - L' Adj Ghio devant le hangar effondré
sous la neige le 16 décembre 1960 (Charles Ghio)





PA 21^{ème}DI

PMAH 21^{ème}DI



Dès 1955, un détachement de L-18 du GAO 3 s'installe sur l'aérodrome de Batna.

Le 1er octobre 1957, le détachement devient PA 21^{ème} DI avec l'apport du personnel venu du GAOA 2 de Baden (Allemagne). Sa dotation est de deux L-18 et six L-19. Sa zone d'action couvre les Aurès avec les secteurs de Batna, Khenchela, Arris, Corneille et Barika.

Le peloton devient PMAH 21^{ème} DI le 1er mars 1959 avec l'intégration des Bell 47 jusqu'à alors détachés du GH2.

Les *Alouette* commencent à arriver en mai 1960. Des *Alouette* sont détachées à Arris, Biskra et Khenchela.

Le peloton, qui a participé à toutes les opérations menées dans le Sud-Constantinois, a effectué 40 930 heures de vol.

Code : F-MBUx. Indicatif opérationnel : *Piper* et *Prétoire*.

Commandants : Cne Marcel Valette du 1er au 10 octobre 1957, jour où il tombe en opération. Cne Marcel Le Landais le 11 octobre 1957 (commandant provisoire détaché du GAOA 5, tué le 8 août 1958)). Cne Victor Houdayer le 1er janvier 1958. Cne Jean Doucet le 7 octobre 1959. Cne Louis Chupin le 16 novembre 1960 et Cne Lucien Lagarde le 21 septembre 1961.



Les installations du PMAH 21ème DI à Batna en 1960 (Robert Cortès)

PA 21ème DI - 1957 - SL Guilhemsand, Adj Laporte, SL Darriet, SL Bouvard.
(Hugues Bouvard)



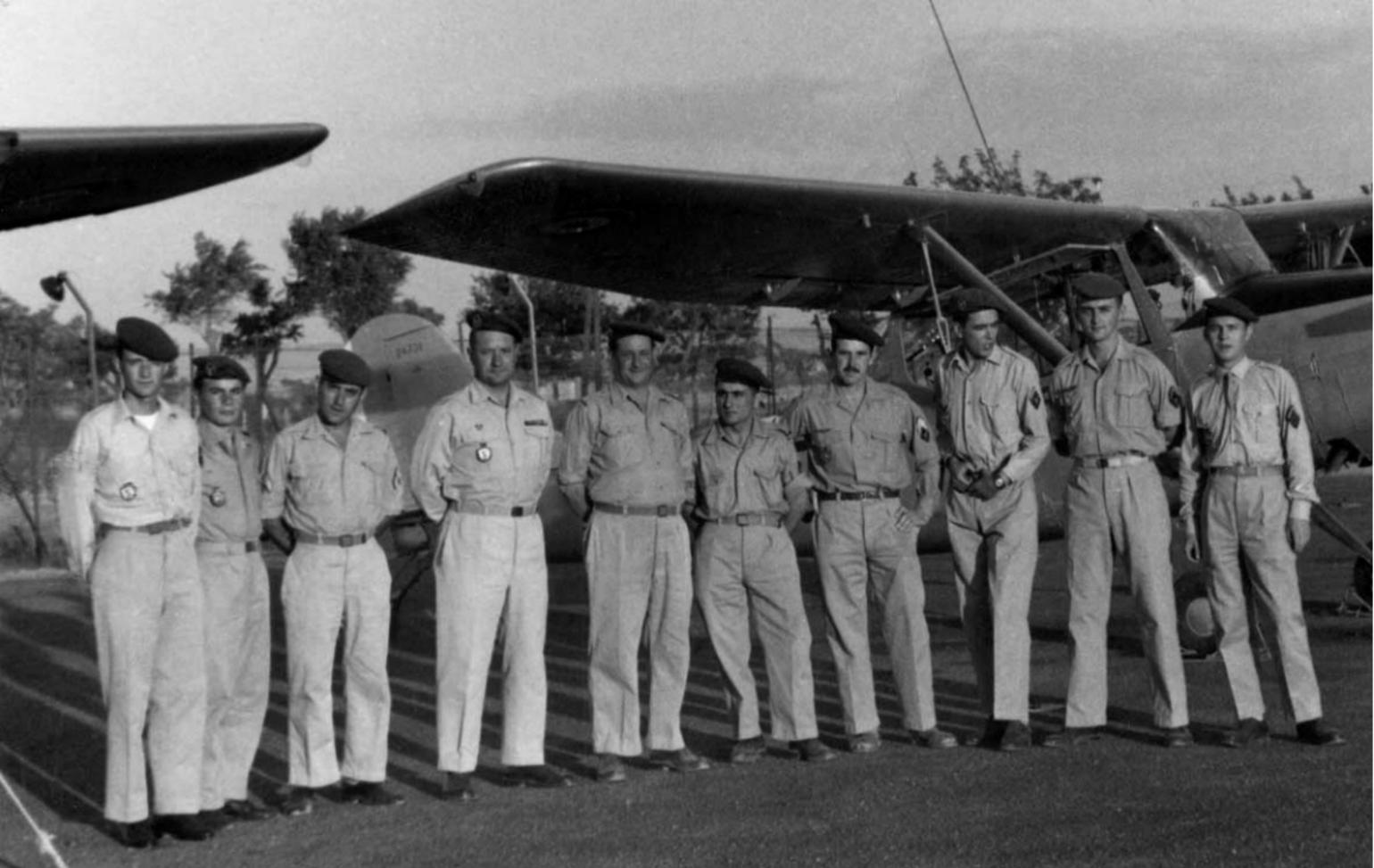
PA 21ème DI - 1958 - Lt Koch, Cne Lelandais, Lt Thomatis, MdL Neolas, Adj Laporte



SL Bouvard, Lt Debraux, MdL Mielot, MdL Darriet (Hugues Bouvard)



PA 21ème DI - Cne Lelandais, tué le 8 août 1958 avec l'Adj Guille, et Lt Debraux, tué le 2 juillet 1958 avec le MdLC Ragot (Hugues Bouvard)



Le Cne Doucet et les mécaniciens du PA 21ème DI - 1959 (Robert Cortès)

PA 21ème DI - 16 novembre 1960 - Le Cn Chupin succède au Cne Doucet (Robert Cortès)





PMAH 21ème DI - 1960 - Lt Studer, Lt Chambriard, Cne Chupin, MdLC Daubian, Adj Laporte, Lt de Villoudrey (Louis Chupin)

Lt obs-pilote hélico Pierre et Adj mécanicien Marchand (Louis Chupin)



Adj mécanicien Gueritaine - 1960 (Louis Chupin)





1960 - Atelier avions - MdL pilote Tournier, MdL mécanicien Chaussinard, (Louis Chupin)



PA 21ème DI - 1960 - Evacuation sanitaire au détachement d' Arris (Louis Chupin)



L' équipe de fot-ball du PMAH 21ème DI en 1960 (Louis Chupin)

12 avril 1961 - Inspection du Gal Le Masson (cdt l' ALAT) - Cne Chupin, LCI Berthelot



Lt x, Lt de Viloudrey, Lt Chambriard, Lt Studer (Louis Chupin),



1960 - Lt de Villoudrey, Cne Chupin,
Lt Chambriard, MdL Daubin (Louis Chupin)



21 septembre 1961 - Le Cne Lagarde prend
le commandement - Adj Laporte porte-
drapeau (Louis Chupin)



2^{ème} PA 21^{ème} DI

2^{ème} PARR

Le 15 décembre 1958, un second peloton est créé au sein de la 21^{ème} DI à Sétif, le 2^{ème} PA 21^{ème} DI, avec des éléments dissous du GALAT 5 de Tunisie. Peloton de réserve générale, il est doté uniquement de huit L-18 et il a pour mission d'assurer la surveillance de l'oléoduc.

Le 5 janvier 1959, le peloton rejoint Biskra. Il effectue, en L-18, un travail de routine, peu passionnant, mais nécessaire, il rompt cependant la monotonie en participant à quelques opérations de secteur à Tébessa ou à Touggourt. Un détachement part à Philippeville, puis à Batna et à Khenchela.

Une nouvelle mission lui incombe à compter du 1^{er} janvier 1960 : assurer la protection du barrage algéro-tunisien. Cela représente cinq heures de vol depuis Biskra. Le 1^{er} juin, un détachement est mis en place à Philippeville afin de réduire la durée des missions. Le peloton devient 2^{ème} PARR (peloton d'avions de réserve régionale) le 1^{er} février 1960 avec dix L-18 qui sont progressivement remplacés par des L-21 à partir de mai 1960. La mission de surveillance de la frontière se termine en juin.

En 1961, le peloton, équipé de L-21, délaisse l'oléoduc et prend part à de nombreuses opérations dans l'Aurès dans la région de Bordj-Chaïba et El Kantara. Un détachement est mis en place à Bir-Guerdane où il travaille avec les pelotons méharistes du Sud. En février 1962, six L-19 remplacent les L-21.

En quatre années d'existence, le peloton a effectué 15 000 heures de vol.

Code : F-MAMx. Indicatif opérationnel : *Prétoire*, puis *Preuve*.

Commandants : Cne Pierre Barrière le 13 décembre 1958. Cne Gabriel Ardouin le 15 juillet 1960.



Aérodrome de Biskra sous la neige (Alain Crosnier)



2ème PA 21ème DI - L-18 accidenté dans la région de Tébessa et H-21 (Alain Crosnier)



L-21 du 2ème PARR à Philippeville en juillet 1960 (Jean-Louis Gosseume)

Le 2ème PARR à Biskra en juillet 1960
(Robert Cortès)



Dernière diapositive