



ALAT

Aviation Légère de l' Armée de Terre
7ème partie



Ami(e) Internaute,

Ce onzième diaporama est le septième 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 25^{ème}DP

PMAH 25^{ème}DP

PMAH 11^{ème}DLI

Le PA 25^{ème} DP est créé le 1er septembre 1957. Après deux installations provisoires à El-Milia puis à Djidjelli, il se fixe définitivement à Philippeville avec cinq L-18. Il reçoit six L-19 en décembre.

Essentiellement mobile, il suit le sort de la division de réserve générale en s'installant sur les terrains les plus divers du Constantinois : Batna, El-Milia, Mir-Hamoud, Erraguène, Redjas, Edgar-Quinet, Bou-Hamama, Rouffi, El-Kantara, Mac-Mahon, Banniane, Corneille, Rassi-Ra, Tabergda, Arris, Collo etc.

Le 1er novembre 1959, le peloton devient PMAH 25^{ème} DP avec la perception de sept *Alouette*, il dispose alors d'une quinzaine d'appareils.

Le 1er mai 1961, les grandes unités de réserve générale sont réorganisées. Les 10^{ème} DP, 25^{ème} DP et 11^{ème} DI sont dissoutes pour former la 11^{ème} DLI, stationnée dans le Constantinois. Le peloton devient le PMAH 11^{ème} DLI. Peu de temps après, le PMAH reverse ses avions, embarque ses *Alouette* sur le LST *Laiïta* en juillet 1961 et quitte l'Algérie. Il a effectué 21 100 heures de vol.

Code : F-MBPx. Indicatif opérationnel : *Pastaga*.

Commandants : Cne Robert Delboy le 1er septembre 1957, Cne Georges Poupard en novembre 1959.

Capitaine Poupard, commandant le PMAH 25^{ème} DI (Claude Totereau)





Didjelli, Noël 1959 (Claude Totereau)



Le PMAH 25ème DP à Batna en novembre 1960 (Jacques Galmiche)



Equipages du PMAH 25ème DP à Bou-Hamama en octobre 1960 (Jacques Galmiche)

Le PMAH 25ème DP en opération, 1960 (Claude Totereau)





Deux L-19 du PMAH 25ème DP à Batna en novembre 1960 (Jacques Galmiche)



L-19 du PMAH 25ème DP à Sétif en janvier 1961 (Pierre Tabart)

L-19 du PMAH 25ème DP à Taberga en février 1961 (Jacques Galmiche)



Atterrissage à Arris en mars 1960 (Jacques Galmiche)



L-19 et roquettes fumigènes du PMAH 25ème DP à Philippeville en 1961 (Jacques Galmiche)



PMAH 25ème DP – Entretien d'un L-19 (Claude Totereau)





PMAH 25ème DP - MdL Galmiche à Arris en mars 1961 (Jacques Galmiche)

L-19 à Redjas en mai 1960 (Claude Totereau)

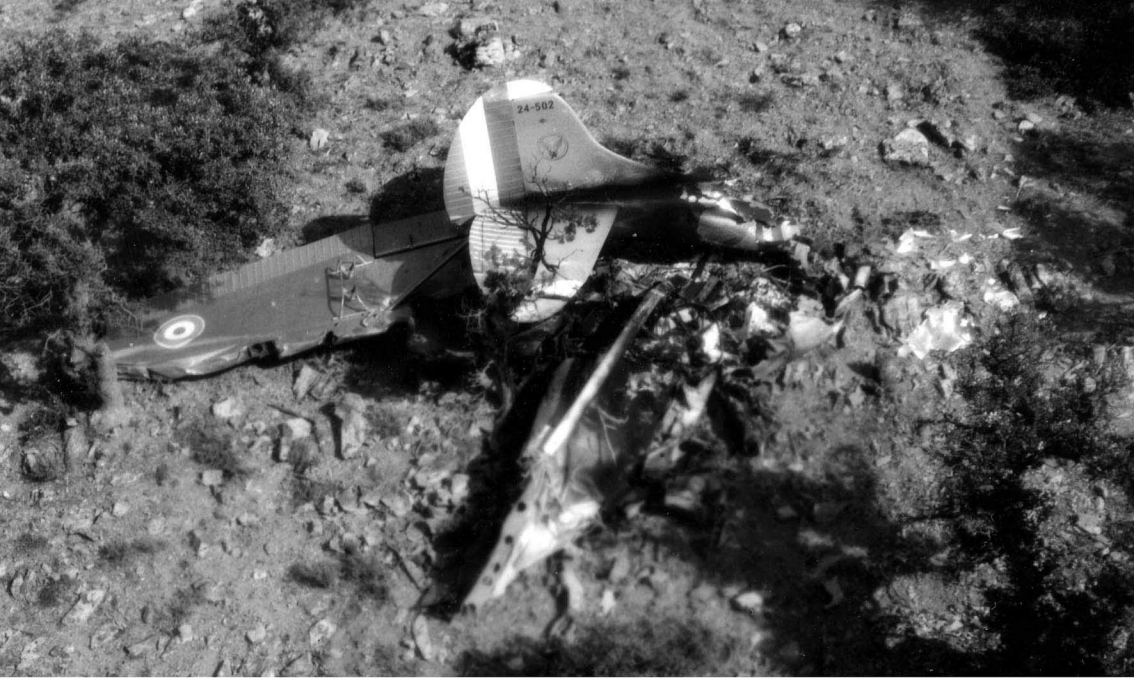




Le L-19 et *Alouette* du PMAH 25^{ème} DP (Jacques Galmiche)



PMAH 25ème DP - Le 5 avril 1961 - Décollage à Bouzina en L-19, vers une opération, de l'équipage Lt Heitz et MdL Lavie - 1 heure et demie plus tard, les deux occupants seront gravement blessé dans un accident (Jean-Marc Lavie)



Le L-19 de l'équipage Lt Heitz et MdL Lavie (Jacques Galmiche)



Nord 3400 du PMAH 11ème DLI en 1961 (Jacques Galmiche)

11ème DLI - Lt Gérard Contard, *Pastaga Vert* (Gérard Contard)



C' est la fin, le PMAH 11ème DLI a embarqué vers Marseille sur le LST *Laïta* le 6 juillet 1961 (Gérard Contard)





PA 27^{ème} DIA

PMAH 27^{ème} DIA



Ce peloton est issu du fractionnement à Sétif d'un détachement en Algérie du GAOA de Valence. Après avoir été créé le 1er avril 1956, le PA 27ème DIA quitte Sétif pour Fréha où il arrive le 8 mai, avec des L-18 en provenance du groupement de marche du GAOA 9 de Valence. Il s'installe à Tazmalt-Nord le 23 juin.

Avec deux L-18 et six L-19, le peloton s'installe à Tizi-Ouzou (surnommé Tizi-Orly) le 22 novembre 1957, il y restera jusqu'à la fin. Le 1er mai 1961, avec l'arrivée des premières des six *Alouette* prévues, le peloton devient PMAH 27ème DIA.

Codes : Hx, puis F-MBQx. Indicatif opérationnel : *Lami*.

Commandants : Cne Samuel Lenfant le 1er avril 1956, Cne René Oldra le 7 septembre 1958 et Cne Jean Vienet le 23 mai 1961.



L'aérodrome de Tizi-Ouzou (Tizi-Orly) - (Jean-Yves Grillon)



PMAH 27ème DIA - 1958 - Le Gal Redon, commandant l'ALAT, remet la Croix de la Valeur Militaire aux MdL pilotes Lamidé, Jourdan, Leclerc et Montemard de Boisse (André Jourdan),



PMAH 27ème DIA - Tizi-Ouzou 1958 - MdL pilotes Aubry, Citarrier, Montemard de Boisse, MdLC Brossard, MdL Jourdan et, derrière, Leclerc (André Jourdan)



PMAH 27ème DIA - Tizi-Ouzou 1958 - La cigogne mascotte devant le MdL Jourdan (André Jourdan)

PMAH 27ème DIA - Le poste de Kabylie, à proximité duquel se sont tués l'AC Henri Roy et le SL Jean Bertommier le 7 janvier 1959, a construit ce monument avec les restes du L-19 en inscrivant *Lami Corail*, indicatif de l'observateur (André Morel, pilote du Bell 47J de Gyrafrique visible sur la photo)



AVIONS				PILOTES		OBS	MEC. DE PISTE	HELICOPTERES		PILOTES		MEC						
535	QC	19 ⁵⁰	150	50	4	GRILLON	1	LAMY	Av: COLIN	QU	CRALAT	CODOUL	1					
532	QD	8 ²⁵	125	25	1	TABOUREL	2	BOUCHER	Hel: ANDRO	1327	QV	34 ⁴⁵	150	150	4	BARRILLO	2	THEVENIN
700	QE	6 ⁵⁵	350	50	5	CORONAS	3	PINSOLLE	Permanence nuit Adj. CHEOUX	1475	QW	39 ⁵⁵	150	160	1	LEMELE	3	BELLEVILLE
714	QF	2 ⁵	50	50	1nb	WITTEMER	4	FRADET	Authentification ACHIKOMATISER NOURRITURE	1828	QX	8 ⁰⁵	375	75	8	HENZELIN	4	CHEOUX
558	QJ	23 ³⁵	375	35	2	AIME	5	VIENET	E V A - S A N	1537	QY	39 ⁵⁵	375	75	2		5	ANDRAULT
563	QL	13 ⁵	235	25	3		6			1423	QZ	10 ⁵	450	150		MAIDROT	6	
567	QG	18 ²⁵	25	25	2		7	CHAMPENOIS	Pilote									
	QH	8 ⁵⁵	350	25	1	CHARMETAN	8	TONTEL	Mecanicien Appareil									

Piste avions, ouverte. 7²⁰ Fermée. 18⁰⁰ Piste hélicoptères, ouverte. 7²⁰ Fermée. 18^{h30}

7 ⁵⁵	HDL GRILLON	LT LAMY	1544	Ops profit LACOEPE DE JONA	7 ⁵⁰	CHEF LEMELE	1 Pax	W	1543	MEP Tizirt
7 ⁵⁵	HDL TABOUREL	LT FRADET	1546	Ops profit LALIKAN	8 ⁰⁰	CHEF CODOUL	3 Pax		1540	MEP DzHap → Michelet
09 ^{h35}	HDL WITTEMER	LT CHAMPENOIS	1548	RAV profit Lacopé gris	8 ⁰⁵	CHEF BARRILLO	-	X	1547	MEP à 1621
10 ¹⁰	HDL GRILLON	LT LATRILLE	1550	RAV Kabylie	8 ⁵⁵	ADJ HENZELIN	3 Pax		1541	Lo TO → Ya Kouren → Tazart El Azib → Ya Kouren
10 ¹⁵	CHEF VIENET	LT PINSOLLE	SN ²	Entraînement + Pibte	10 ²⁵	C CODOUL	2 Pax	V	1545	Lo TO → DzH → F'Nat Michelet IFFira Michelet F'Nat TO
	CHEF DUBRULLE		H 1552	COURRIER		C CODOUL		V	1542	MEP BOUIRA → DzH
						ADJ HENZELIN			1551	MEP DzH → Fort Nat. BOUIRA - DzH

PMAH 27ème DIA - 1961 (Gerard Wittemer)



Le Gal Simon, cdt la 27ème DIA, passe le peloton en revue en 1961 avec le Cne Vienet - Lt Maigrot, Lt Léonard, Lt Pinsolle, Lt Lamy - AC Gasc, Adj Chavard, Adj Henzelin, MdLC Lemêle, MdLC Belleville - 2ème rang : Adj Chéoux, MdLC Giry (Jean-Yves Grillon)



PMAH 27ème DIA - Tizi-Ouzou 1961 - Le MdL pilote Grillon (Jean-Yves Grillon)



PMAH 27ème DIA 1961 - Le MdL Wittemer va distribuer le courrier en L-18 (Gérard Wittemer)



PMAH 27ème DIA - Tizi-Ouzou - 1961 - Intervention sur une *Alouette* (Jean-Yves Grillon)



Les installations du PMAH 27ème DIA à Tizi-Ouzou en 1961 (Gérard Wittemer)

Sdt Torrez, MdL pilote Tabourel, MdL radio Puron, MdL pilote Grillon, MdL mécanicien Monteil (Jean-Yves Grillon).



Arrosage en 1961 (les 21 ans de Jean-Yves Grillon)





PA 29^{ème}DI

2^{ème}PA ZOS



Créé le 15 avril 1956 à Draguignan, avec des éléments du GAOA 9 de Valence, le PA 29^{ème} DI part pour l'Algérie le 5 mai et s'installe sur le terrain d'Aïn-Témouchent le 18 mai. L'été 1957, il a deux L-18 et six L-21. En septembre 1958, il n'a plus que huit L-18, seul peloton divisionnaire à ne disposer que de ces avions. Il entretient des détachement à Oran-La Sénia et chez les Marins à Tafaraoui-Lartigue. Après avoir été déplacé d'Aïn-Témouchent à El-Abiod le 30 octobre 1960, le PA 29^{ème} DI est dissous le 30 novembre 1960 pour former le 2^{ème} PA ZOS (Zone Ouest Saharien) avec toujours ses huit L-18 auxquels s'ajoutent cinq N 3400 en février 1961.

Le peloton totalise 21 904 heures de vol depuis sa création.

Codes : F-MBRx, puis F-MCPx en 1962. Indicatif opérationnel : ?

Commandants : Cne Maurice Parodi le 16 avril 1956. Cne André Vauthier le 1er octobre 1956. Cne Jean Hacault le 10 août 1957. Cne André Vauthier le 15 février 1958 qui prend la suite du Cne Jean Hacault décédé dans un accident en L18 le 4 février 1958. Cne Arthur Gotmann le 1er août 1959. Cne Marcel Terrail le 24 juillet 1961 et Cne Jean-Pierre Rapilly le 1er mars 1962.



Embarquement à Marseille, mai 1957 (Claude Marigot)



L'aérodrome d'Aïn-Témouchent en 1957 (Claude Marigot)

Les tribunes du champ de course sur l'aérodrome (Claude Marigot)



Les capitaines Rutin et Parodi (Claude Marigot)



Aérodrome d' Aïn-Témouchent en 1962 (Emile Reich)





Aïn-Témouchent - Juillet 1956 - PA 29ème DI - Visite de Max Lejeune, secrétaire d'Etat aux Forces armées, du Gal de Maricourt, cdt l'Air en Algérie, et du Gal Bertron, cdt la 29ème DI (Jean-Pierre Rudin)

Aïn-Témouchent 1956 (Claude Marigot)





Capitaine Vauthier à droite – 1956 (Claude Marigot)

Au bar de l'Aéro-club (Claude Marigot)





Aïn-Témouchent - Juillet 1956 - Le préfet et le Gal Bertron passent les troupes en revue devant le club-house de l'Aéro-club transformé en tour de contrôle et en PC du PA 29ème DI (Jean-Pierre Rudin)

Aïn-Témouchent - PA 29ème DI - Monument élevé à la suite de la collision en vol, en L-21, du 4 février 1958, ayant entraîné la mort des équipages : MdLC Pierre Abnet / Lt Bernard Marchal et MdL Guy Deschaintres / Cne Jean Harcourt, cdt le peloton (Emile Reich)





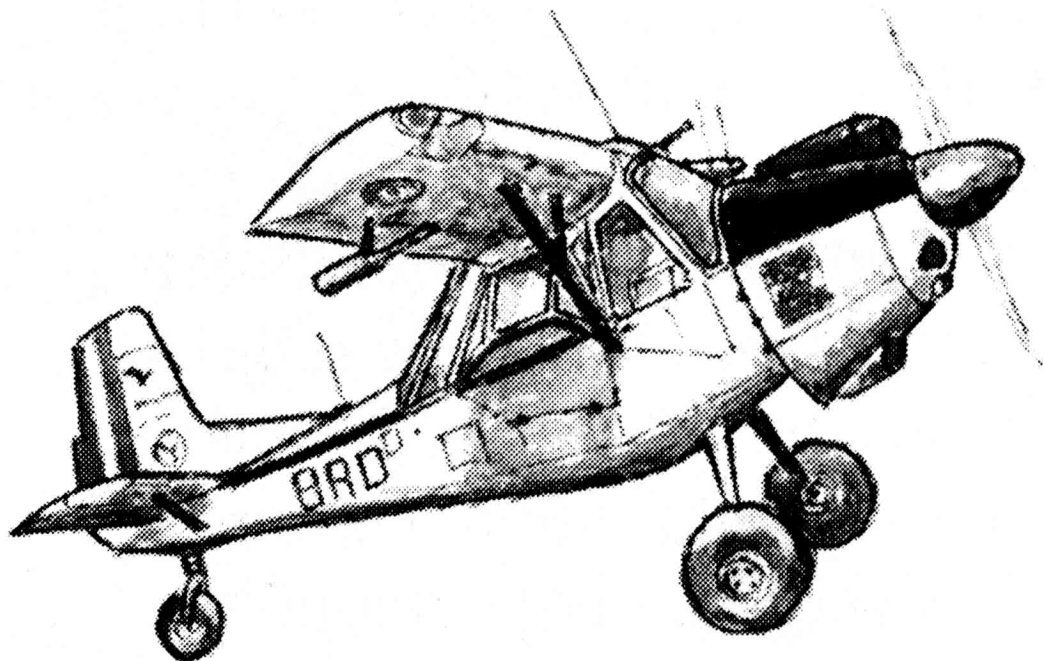
Philippe Desqueyroux transporte un imam en L-18 2ème PA ZOS (Philippe Desqueyroux)

2ème PA ZOS - Un L-21 en opération dans la région d'Aïn-Séfra en 1961 (Michel Jacquemin)





1961 - Nord 3400 du 2ème PA ZOS avec l'insigne de la 29ème DI (Michel Jacquemin)



1961 - Nord 3400 du 2ème PA ZOS vu par Yves Le Bec



Un Nord 3400 du 2ème PA ZOS à El-Abiod en 1961 (Philippe Desqueroux)



PA TAS

1^{er} PA ZOS

Le 1^{er} décembre 1957 est créé, à Colomb-Béchar, le PA TAS (Peloton d'avions du territoire d'Aïn-Sefra) qui aussi appelé Peloton d'avions de la Saoura, avec des éléments provenant des GAOA 1 et GAOA 3. Il est équipé de six L-19 et de deux L-18.

Le 1^{er} septembre 1958, il devient 1^{er} Peloton de la zone opérationnelle de la Saoura (1^{er} PA ZOS) en raison de l'unification des dénominations des pelotons sahariens.

Le 6 novembre 1959, à la suite du nouveau découpage des territoires sahariens, il devient Peloton d'avions de la Zone Ouest-Saharien (PA ZOS).

Le 1^{er} juin 1960, il redevient 1^{er} PA ZOS à la suite de la création d'un autre peloton dans la Zone et, de mai à juillet, les L-19 sont remplacés par des Nord 3400.

Code : F-MBXx. Indicatif opérationnel : ?

Commandants : Cne Roger Albin le 1^{er} décembre 1957. Cne Léon Lamotte le 21 avril 1960 et Cne Jean Baron le 1^{er} juillet 1961.



En haut et à droite de la ville, l'aérodrome de Colomb-Béchar-Ville (Nicole Peyrot)



L-18 du 1er PA TOS à El-Abiod (François Michelot)



L-19 du 1er PA TOS à El-Abiod (François Michelot)

L-18 du 1^{er} PA ZOS à Colomb-Béchar (François Malnoy)



1er PA ZOS à Colomb-Béchar – Passage du capitaine Albin au capitaine Lamotte – Avril 1960 (Jacques Lambert)





Manifestation du 1er PA ZOS – Avril 1960 (Jacques Lambert)

Manifestation du 1er PA ZOS – Avril 1960 (Jacques Lambert)



Dernière diapositive

Nord 3400 des 1er et 2ème PA ZOS (Philippe Desqueroux)



Nord 3400 du 1^{er} PA ZOS à Colomb-Béchar (François Malnoy)



Equipages du 1^{er} PA ZOS devant un Nord 3400 (François Malnoy)



Equipages devant un Nord 3400 (François Malnoy)



Nord 3400 sur Colomb-Béchar (François Malnoy)



1^{er} PALAT 26^{ème} DI - PALAT 51

3^{ème} PALAT 26^{ème} DI - PALAT 52

PALAT de Colomb-Béchar

PALAT de Colomb-Béchar



La zone ouest-saharien étant dissoute, la 26^{ème} DI s'installe dans la région. Le 1^{er} PA ZOS devient le 1^{er} PALAT 26^{ème} DI le 1^{er} août 1962. Le 30 avril 1963, la 26^{ème} DI est dissoute et le peloton devient Peloton de la 51^{ème} brigade, rattaché à la 4^{ème} division. Il rentre en métropole le 21 décembre 1963

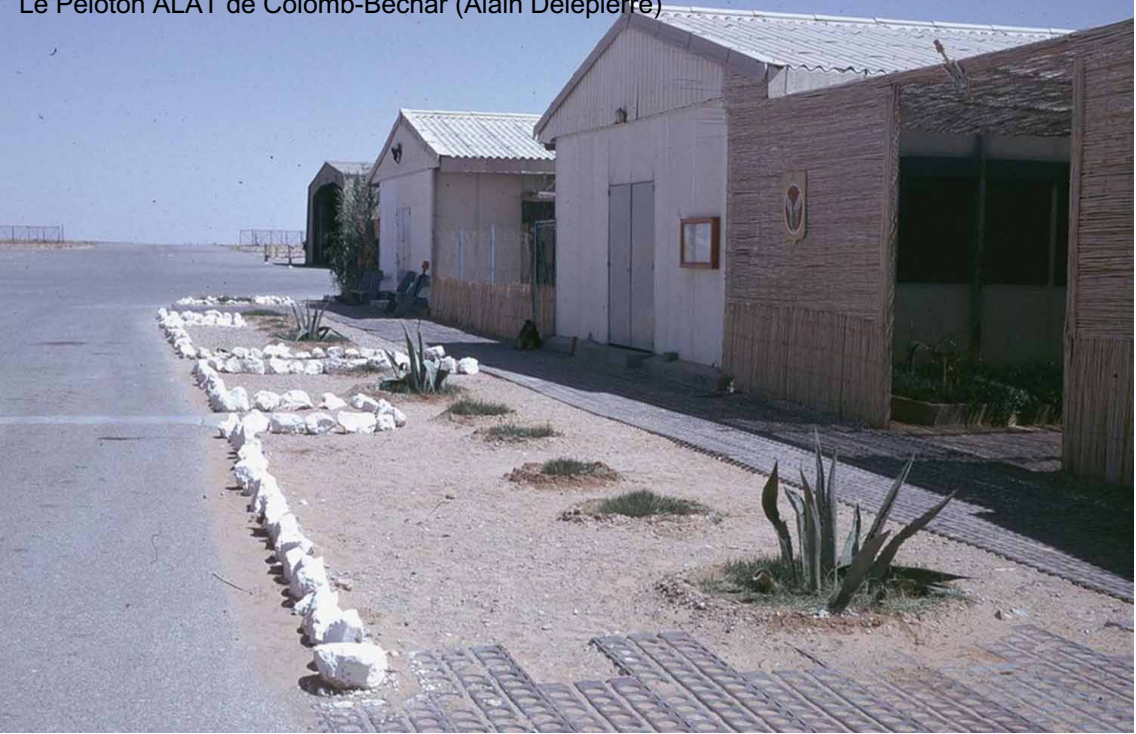
A la suite de la dissolution de la zone Est-Saharien, la 26^{ème} division d'infanterie s'installe dans la région et le 2^{ème} PAS, de Ouargla, est rattaché à cette division et devient, le 1^{er} août 1962, le 3^{ème} PALAT de la 26^{ème} DI. Le 1^{er} avril 1963, ce peloton est mis pour emploi à la 52^{ème} brigade, rattachée à la 20^{ème} DI. Il rentre en métropole le 29 octobre 1963.

La presque totalité du personnel des PALAT 51 et 52 est muté au 14^{ème} GALAT de Sidi-Bel-Abbès, mais reste à Colomb-Béchar en détachement et forme l'ossature du PALAT de Colomb-Béchar.



Colomb-Béchar en 1966 – Le peloton ALAT est à gauche (Alain Delepierre)

Le Peloton ALAT de Colomb-Béchar (Alain Delepierre)





L-21 du Peloton ALAT de Colomb-Béchar en août 1966 (Alain Delepierre)

(Claude Marx)



In-Eker – Alouette de l'ALAT



(Pierre Giraud)



Détachement ALAT d'In-Amguel et In-Eker pour les essais atomiques souterrains en 1962 – Capitaines Giraud et Bernard-Bordes



(Claude Marx)



Alouette à In-Eker

(Christian V...)

