



# ALAT

Aviation Légère de l' Armée de Terre  
3ème partie



Ami(e) Internaute,

Ce septième diaporama est le troisième d' une série sur les unités de 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](mailto:jarrige31@orange.fr) <http://www.aviation-algerie.com> Consultez aussi : [www.una-alat.asso.fr](http://www.una-alat.asso.fr)  
[www.lesvieillestigesalat.blogspot.com](http://www.lesvieillestigesalat.blogspot.com) [www.musehelico-alat.com](http://www.musehelico-alat.com) [www.alatouest.fr](http://www.alatouest.fr)



# PA 4<sup>ème</sup> DIM

## PMAH 4<sup>ème</sup> DIM

Le 11 janvier 1956, quatre L-18, trois officiers, six sous-officiers et onze brigadiers ou canonniers du GAOA 2 de Baden-Oos (Allemagne), aux ordres du Cne Gilbert Vernet, quittent Mülheim pour être mis à la disposition de la 4<sup>ème</sup> DIM et font mouvement sur Oujda (Maroc) pour constituer son peloton avion. Le 25 juillet 1956, le PA 4<sup>ème</sup> DIM quitte le Maroc pour se retrouver à Mascara (Saint-André) et sa dotation passe, en octobre, à six L-18.

Le 25 janvier 1957, le PA 4<sup>ème</sup> DIM arrive à Mostaganem-Djebel Diss en provenance de Mascara, il y restera jusqu'au 18 mars où il partira pour Tiaret. Il arrive à Tiaret-La Jumenterie avec ses six L-18 et commence à percevoir des L-21 puis des *Djinn* en décembre. Le nouvel aérodrome de Tiaret étant terminé, le PA 4<sup>ème</sup> DIM s'installe à Tiaret-Bou Chékif le 23 janvier 1958 et devient PMAH 4<sup>ème</sup> DIM. Il opère sur l'ensemble de la zone Est-Oranais en couvrant les secteurs de Tiaret, Frenda, Saïda, Vialar, Trezel et Aflou. Des *Alouette II* arrivent en juillet 1961.

Codes : F-MAPx, puis F-MATx. Indicatif opérationnel : *Tango*.

Commandants : capitaine Gilbert Vernet. Capitaine Pierre Tretjack le 5 février 1958. Capitaine Jean Giraud le 13 octobre 1959. Capitaine Jean Claverie le 23 mars 1961. Capitaine Jean Coquil le 1er août 1961.



PA 4ème DIM – Mascara en 1956 (André Bagard)

Le « bureau » du Cne Vernet à Mascara en 1956 (André Bagard)





Tiaret-Bou Chékif en 1958 - au premier plan, les installations du PMAH 4ème DIM, puis les emplacements des futurs hangars de l'armée de l'Air et le hangar de l'Aéro-club (Georges Le Mer)





1er PMAH 4ème DIM - Détachement d' Aflou en 1958 - MdL Millot et Le Mer (Georges Le



Les Piper L-21 du PMAH 4ème DIM à Tiaret-Bou Chékif en 1961 (Jean-Claude Brouard)



PMAH 4ème DIM - Mécaniciens appelés devant un L-21 en révision (Georges Le Mer)



Un *Djinn* du PMAH 4ème DIM accidenté entre Tiaret et Freneda en 1958 ...







# PA 5<sup>ème</sup>DB

# PMAH 5<sup>ème</sup>DB

Le 1er avril 1956, le GAOA 2 de Baden-Oos (Allemagne) forme le PA 5<sup>ème</sup> DB à Baumholder, aux ordres du Cne André Bagard avec quatre officiers, neuf sous-officiers, vingt-neuf hommes de troupe et six L-18.

Après être arrivé à Alger le 20 avril et avoir perçu ses L-18 le 30 avril sur l'aérodrome de Mouzaïville, le peloton fait mouvement le 12 mai sur l' aérodrome de Sidi-Bel-Abbès.

En juillet 1956, le peloton entretient un détachement de deux équipages à Nédroma, au PC de la 5<sup>ème</sup> DB.

Le 12 février 1957, le peloton reçoit six L-21 et conserve deux L-18.

Commandé depuis le 1er février 1957 par le Cne René Gaillard, camarade d' école à Alger et de combat durant la 2<sup>ème</sup> Guerre du Cne Bagard, il s'installe le 24 mars 1957 sur le terrain de vol à voile du Djebel-Diss près de Mostaganem (nouveau PC de la 5<sup>ème</sup> Division Blindée). Il entretient un détachement quasi permanent à Ami-Moussa, dans l' Ouarsenis.

Il s'installe, en janvier 1959, sur le nouvel aérodrome de Mostaganem-Khalifa qui vient d' être terminé.

Le 1er août 1961, à la suite de la perception de six *Djinn*, le peloton devient PMAH 5<sup>ème</sup> DB.

Code : F-MAUx. Indicatif opérationnel : *Piper*

Commandants : capitaine André Bagard. Capitaine René Gaillard le 1er février 1957. Capitaine Michel Besson le 4 novembre 1958 et capitaine Roger Saint-Pe le 28 novembre 1960.

Sur le *Kairouan* le 19 avril 1956 entre Marseille et Alger, des officiers du PA 5<sup>ème</sup> DB : Lt Faure (tué le 18 juin 1957), SL Noé, Cne Leca et Cne André Bagard (André Bagard)





PA 5<sup>ème</sup> DB - Sidi-Bel-Abbès 1956 (André Bagard)



A Nédroma en 1956, le MdLC Pichonnière entretient sa carabine US (André Bagard)



PA 5<sup>ème</sup> DB - Pilotes et mécaniciens à Nédroma en 1956 - Remarquez le personnage immortalisé au fond à droite (André Bagard)



Le Fairchild 24 des Ailes Tlemcéniennes, réquisitionné pour le PA 5<sup>ème</sup> DB, en panne entre Nédroma et Sidi-Bel-Abbès le 15 novembre 1956 (André Bagard)







Le PA 5<sup>ème</sup> DB sur le terrain de vol à voile du Djebel-Diss en 1958 (Yves Le Bec)



PA 5<sup>ème</sup> DB - Djebel-Diss 1958 - Au fond la piste et la mer (Yves Le Bec)



PA 5<sup>ème</sup> DB - Le détachement d'Ami-Moussa, dans l'Ouarsenis, en 1958 (Yves Le Bec)



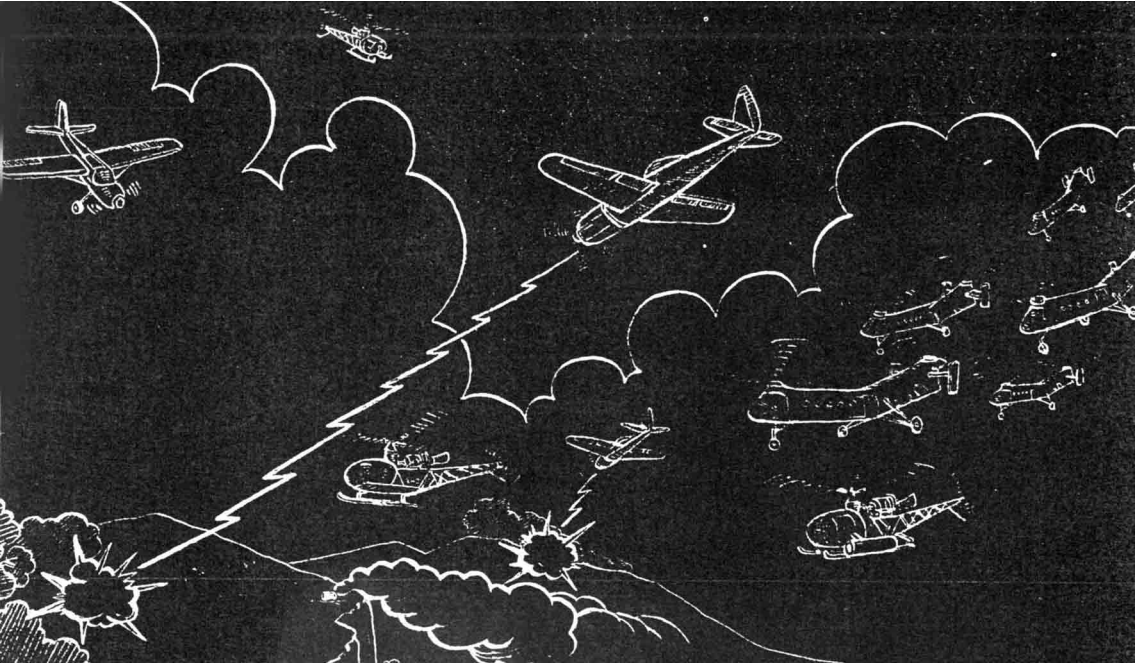
PA 5<sup>ème</sup> DB - MdL Clénet sur l' Ouarsenis, en 1958 (Jean-Marie Clénet)





PA 5<sup>ème</sup> DB 1958 - En L-21, les MdL Gérard Le Mèle et Yves Le Bec, en place arrière, pilote et dessinateur de talent, imitant son observateur (Jean-Marie Clénet)





La manœuvre héliportée vue par le capitaine Gaillard du PA 5<sup>ème</sup> DB - Le Piper surveille la zone - La chasse neutralise les abords - L' *Alouette* de formation choisit et balise la DZ - Le DIH se présente face au vent - L' *Alouette* armée escorte le DIH, prête à tirer - L' *Alouette* de commandement coordonne la manœuvre (René Gaillard)



# PA 7<sup>ème</sup>DMR

# PA 7<sup>ème</sup>DLB

# 3<sup>ème</sup>PMAH RG

Le 20 avril 1956, arrive à Sétif le PA 7ème DMR créé par le GAOA 2 de Baden-Oos le 1er avril à Baumholder, avec six L-18. Dès son arrivée, il est employé en opération à La Fayette, Bou-Selam, El-Maïn ou Zemoura et dans les Aurès.

Le 3 juin 1956, la 7ème DMR quitte Sétif pour Alger, suivi le lendemain par le peloton qui rejoint La Réghaïa.

**Le GALAT 7ème DMR pour l'Egypte** : Le 20 août 1956, six L-18 du GAOA 4, basés à Fès (Maroc), arrivent à La Réghaïa pour former, avec le PA 7ème DMR, le GALAT 7ème DMR destiné à l'intervention en Egypte (codes Rx, Abx). Le groupement embarque à Alger le 5 novembre 1956 et revient le 15 novembre après quelques jours de mer et 48 heures de mouillage au large de Port-Saïd, sans avoir combattu.

Le GALAT s'installe alors à La Réghaïa où, le 1er avril 1957, il éclate en deux pelotons, l'un reste à La Réghaïa (PA 7ème DMR) et l'autre forme le 2ème PA de la 2ème DIM à Tébessa. Durant trente mois, le PA 7ème DMR couvre tous les besoins de la ZNA, participant aux opérations de la Mitidja et de l'atlas Blidéen et poussant jusqu'à Djelfa, Bou-Saâda et Laghouat avec une dotation de deux L-18 et six L-21.

En août 1959, la 7ème DMR fait mouvement sur le barrage algéro-tunisien. Le peloton, équipé de L-19, part le 14 août pour Tébessa où il permute avec le 2ème PA 2ème DIM qui vient à La Réghaïa et changera de dénomination pour devenir PA 11ème DI. Dans le secteur difficile des Némentchas, l'activité du peloton ne cesse de croître.

Le 1er mars 1960, la division devient la 7ème DLB. Le peloton reçoit son fanion le 29 mars. En novembre, il perçoit ses premières *Alouette* et devient PMAH 7ème DLB à compter du 1er janvier 1961.

En septembre 1961, la 7ème DLB rentre en métropole et, le 1er janvier 1962, le PMAH 7ème DLB prend l'appellation de 3ème PMAH RG (de réserve générale) dépendant du secteur de Tébessa.

Le peloton a effectué 27 000 heures de vol et a eu 31 appareils atteints par le tir rebelle.

Codes : F-MBJx (certains aéronefs ont le code ATx au GALAT 7ème DMR). Indicatif opérationnel : ?

Commandants : capitaine Elie Vautrin. Capitaine Georges Dattez le 20 août 1956. Capitaine Jacques Leost le 15 mai 1958.

Capitaine Marc Nicolas le 1er septembre 1960 et capitaine Jean Marbouty le 1er janvier 1962.



L-19 du PA 7<sup>ème</sup> DMR en 1961 (Francis Bergèse)



L 19 du PA 7<sup>ème</sup> DMR (Francis Bergèse)





*Alouette II du PA 7<sup>ème</sup> DMR en 1961 (Claude Acier)*

PA 7<sup>ème</sup> DMR à La Réghaïa (Pierre Bertrand)





L-18 du PA 7<sup>ème</sup> DMR à La Réghaïa en 1962 (Jean-Yves Grillon)



L-18 du PA 7<sup>ème</sup> DMR (Michel Poisson)



Accident au PA 7<sup>ème</sup> DMR (Pierre Bertrand)





PA 7<sup>ème</sup> DMR à Tébessa (Michel Poisson)





PA 7<sup>ème</sup> DMR à Tébessa (Michel Poisson)



PA 7<sup>ème</sup> DMR à Tébessa (Michel Poisson)



# PA 9<sup>ème</sup>DI

## PMAH 9<sup>ème</sup>DI

Le Peloton avion ALAT de la 9<sup>ème</sup> DI, créé à Satory le 22 mai 1956, s'installe sur l'aérodrome d'Orléansville le 4 juillet 1956 avec six L-18 du GAOA 7. En mars 1957, il reçoit six L-21 et conserve deux L-18.

Le 1<sup>er</sup> juin 1960, il devient PMAH de la 9<sup>ème</sup> DI, avec la perception de trois Bell 47. En décembre 1960, il dispose de deux L-18, sept L-21 et sept Bell 47.

Codes : Kx, puis F-MBKx à compter de mars 1957. Indicatif opérationnel : *Pékin*.

Commandants : Lieutenant Daniel Gibourdel. Lt Pierre Tillette de Clermont-Tonnerre le 7 juillet 1956. Capitaine Jean Defoly le 28 octobre 1957. Lieutenant Max Gayral le 6 novembre 1958. Capitaine René Chatelain le 8 janvier 1959. Capitaine Pierre de Cours Saint-Gervazy le 4 août 1961 et Capitaine Georges Vial le 1<sup>er</sup> avril 1962.

Orléansville - Au premier plan, les installation du PMAH 9<sup>ème</sup> DI (François d'Arnaudy)



Entretien d'un L-18 au PMAH 9<sup>ème</sup> DI (François d'Arnaudy)



PMAH 9<sup>ème</sup> DI - L-21 à Orléansville en 1961 (Bernard Gaudelas)







Août 1958 - Lt Laffrat et MdL Pierre Bernier en L-21 avec impact à l'avant (Pierre Bernier)



1<sup>er</sup> avril 1962 - Le Cne Vial succède au Cne de Cours Saint-Gervasy (Bernard Gaudelas)



Bell G2 du PMAH 9<sup>ème</sup> DI accidenté au bord du Chélif (Bernard Gaudelas)

PMAH 9<sup>ème</sup> DI - Orléansville novembre 1961 - les MdL pilotes Murcia, Jacques Nivière, Bernard Gaudelas et Michel Gremeret (Michel Gremeret)

