



# ALAT

Aviation Légère de l' Armée de Terre  
4ème partie



Ami(e) Internaute,

Ce huitième diaporama est le quatrième 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>

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses. Faites circuler ce diaporama sans restriction ! Pour en savoir plus, lisez *L' ALAT en AFN* d' Alain Crosnier et Pierre Jarrige.

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.com](http://www.una-alat.asso.fr.com)

[www.lesvieillestigesalat.blogspot.com](http://www.lesvieillestigesalat.blogspot.com)

[www.musehelico-alat.com](http://www.musehelico-alat.com)



# PA 10<sup>ème</sup> DP

## PMAH 10<sup>ème</sup> DP

### 1<sup>er</sup> PMAH RG

Le PA GPI (Groupe parachutiste d'intervention) quitte Sétif pour rejoindre La Réghaïa le 16 mai 1956. Il devient PA 10<sup>ème</sup> DP le 1<sup>er</sup> août 1956, le GPI étant devenu la 10<sup>ème</sup> DP, unité de réserve générale.

Il est embarqué pour participer à l'opération de Suez avec le GALAT 7<sup>ème</sup> DMR.

Durant toute l'année 1957, il opère dans l'Atlas blidéen avec deux L-18 et six L-21 et il participe à toutes les grandes opérations. Il perçoit six L-19 en juin 1959 en remplacement de ses L-21.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1960 le peloton, qui reçoit des *Alouette II*, change de nom et devient PMAH 10<sup>ème</sup> DP et, le 21 juin, il s'installe à El-Milia.

Le 20 juillet 1960, le peloton retourne au GALAT 105, après avoir été rattaché au GALAT 101, et il rejoint La Réghaïa. Le peloton a la particularité d'être le seul peloton à porter la tenue camouflée et le bêtret rouge.

La 10<sup>ème</sup> DP étant dissoute à la suite de la Révolte des Généraux, le peloton devient 1<sup>er</sup> PMAH RG (peloton de réserve générale) à compter du 1<sup>er</sup> mai 1961, et il est rapatrié en métropole à Mourmelon le 8 mars 1962 dans le cadre de l'opération *Cigogne*.

Code : F-MACx. Indicatif opérationnel : Charlie.

Commandants : capitaine Jean Gervais le 1<sup>er</sup> août 1956. Capitaine Jacques Charrier le 15 avril 1960 (mort en L-19 le 13 février 1961 à Djidjelli) et Capitaine Amédée Arzel le 16 mars 1961.



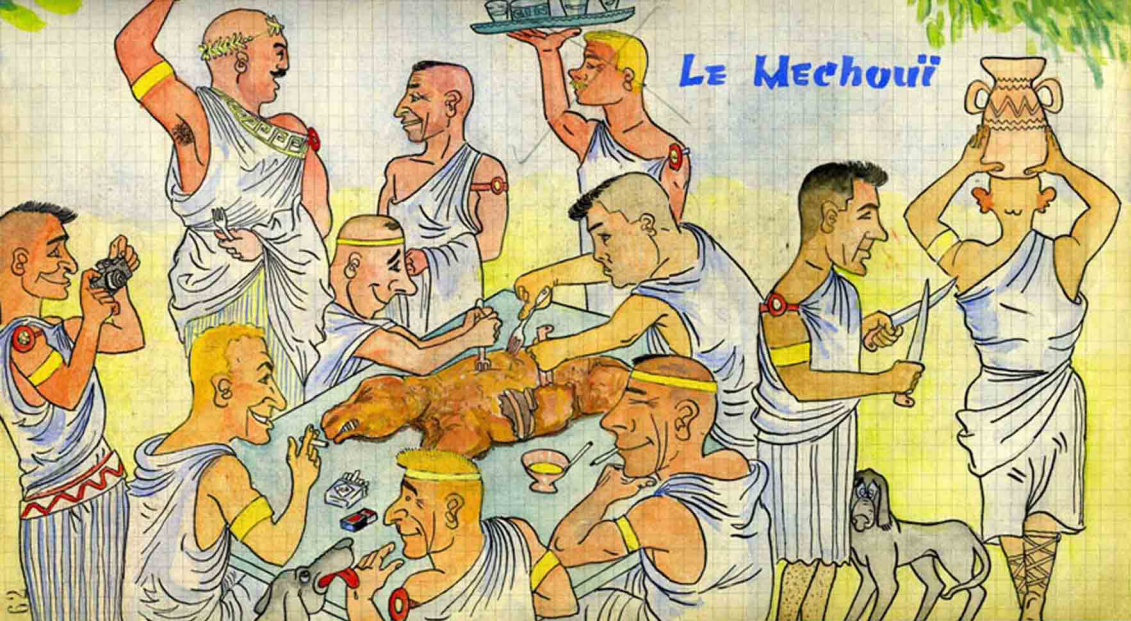
PA 10<sup>ème</sup> DP, été 1958 - Lt Pellabon, Cne Gervais et Lt Boudière (Claude Mourlanne)



En 1957, les pilotes du PA 10<sup>ème</sup> DP autour du Cne Gervais (Hervé Navereau)



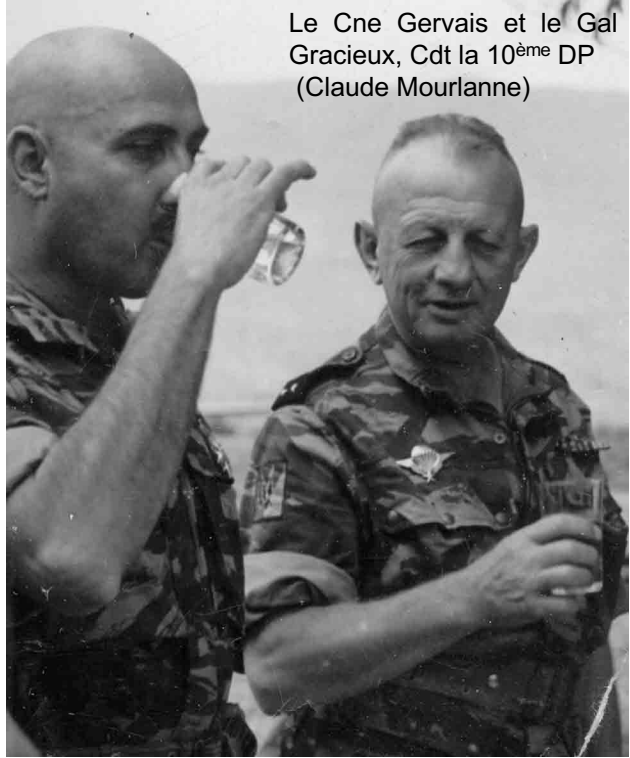
Orléansville 1958, Lt Navereau, Cne Gervais et MdL pilote Hémet (Hervé Navereau)



Été 1958, fête à La Réghaïa pour le premier anniversaire du PA 10<sup>ème</sup> DP  
(Claude Mourlanne)



Le Cne Gervais et le Gal  
Gracieux, Cdt la 10<sup>ème</sup> DP  
(Claude Mourlanne)





Accident d'un L-21 du PA 10<sup>ème</sup> DP en janvier 1959 à Palestro (Roger Andral)



Le même accident  
dans le Journal de  
marche  
(Claude Mourlanne).





L-19 du PA 10<sup>ème</sup> DP à Sétif en février 1960 (Bernard Chenel)



*Alouette II* du PMAH 10<sup>ème</sup> DP (Bernard Gaudelas)



L-19 du PMAH 10<sup>ème</sup> DP vu depuis un T-6 (Michel Boinot)



Détachement à Akbou en juin 1960, avec deux *Broussard* de l'armée de l'Air (Claude Murlanne)



16 mars 1961, dernière prise d'armes en tenue camouflée, à La Réghaïa à l'occasion de la prise de commandement du Cne Arzel. Ce sera ensuite la Révolte des Généraux, puis la transformation du peloton en 1<sup>er</sup> PMAH de Réserve Générale (Nicole Arzel)



18 mars 1961 à Djidjelli, le Cne Arzel et le Gal de Saint-Hillier Cdt la 10<sup>ème</sup> DP (Nicole Arzel)

Commando  
"Georges" en témoignage  
d'admiration et d'amitié  
des Observateurs et Pilotes  
du 1<sup>er</sup> PMAH.  
Détachement de SAÏDA.

Charlie - Leader  
- C. ARZEL



Charlie NOIR  
de Cocqueray.

Charlie VIOLET  
de Sabathic.

Charlie VERT  
de Apied.

Charlie BLEU  
de GUÉR

Après la Révolte des Généraux, les opérations continuent pour  
le 1<sup>er</sup> PMAH RG qui envoie cette carte au Commando Georges  
après un détachement à Saïda  
(Nicole Arzel)





# PA 11<sup>ème</sup>DI - PMAH 11<sup>ème</sup>DI

# PALAT GT 11 - 2<sup>ème</sup>PMAH RG

Un détachement du GAOA 3 à Souk-Ahras est placé à la disposition de la 11<sup>ème</sup> DI le 28 octobre 1957. Le 1<sup>er</sup> décembre, ce détachement forme le PA 11<sup>ème</sup> DI qui est équipé de six Cessna L-19 et de deux Piper L-18.

Il stationne sur l'aérodrome de Souk-Ahras. Sa zone d'action s'inscrit dans le carré Bône, Sédrataz, Morsott et la frontière tunisienne. Il participe à toutes les opérations entre le barrage et la frontière, notamment en avril 1958, lors de la Bataille de Souk-Ahras et en janvier 1959 au djebel Harraba.

Par changement de dénomination il devient, le 1<sup>er</sup> septembre 1959, le 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM à La Réghaïa tandis que, de son côté, le 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM devient PA 11<sup>ème</sup> DI.

Le 4 novembre 1959, le PA 11<sup>ème</sup> DI, qui est affecté maintenant à la surveillance du barrage algéro-tunisien, arrive sur l'aérodrome de Philippeville. Un détachement de deux avions est mis en place à Collo pour la grande opération *Pierres Précieuses* qui va durer huit mois.

Le 23 janvier 1960, le PA 11<sup>ème</sup> DI quitte Philippeville et se rapproche du centre du centre d'action de la division en s'installant sous la tente en bordure de l'oued Kebir à El-Milia.

Le 1<sup>er</sup> mai 1960, le peloton devient PMAH 11<sup>ème</sup> DI en recevant six *Alouette*.

Le 21 juin, remplacé par le PMAH 10<sup>ème</sup> DP, il revient à Philippeville. Mis à la disposition de la 14<sup>ème</sup> DI, le peloton entretient toujours le détachement de Collo, renforcé d'une *Alouette*. Deux autres *Alouette* sont détachées, l'une au GCPI, l'autre à Oued-Hamimin.

A la suite de la dissolution de la 11<sup>ème</sup> Division, le peloton change d'appellation le 3 octobre 1960 et devient Peloton d'ALAT du Groupement tactique n° 11 (PALAT GT 11), unité de réserve générale.

Pendant l'opération *Ariège*, il s'installe à Bou-Hamama (région de Batna) où règne une activité intense. Cette opération est particulièrement dure et les heures de vol atteignent le chiffre record de 700 heures pour le seul mois d'octobre. La SVR du peloton, installée à Khenchela, travaille jour et nuit.

Le 1<sup>er</sup> mai 1961, après la dissolution des grandes unités de réserve générale, le PALAT GT 11 devient 2<sup>ème</sup> PMAH de Réserve Générale (2<sup>ème</sup> PMAH RG), administré par le GALAT 101 (le même jour, le PMAH 25<sup>ème</sup> DP devient PMAH 11<sup>ème</sup> DLI). Deux L-19 et deux *Alouette* sont détachées au profit de la 3<sup>ème</sup> Brigade de réserve générale qui opère dans le Nord-Constantinois.

Le 10 juin, le peloton quitte Bou-Hamama pour Khenchela. Une *Alouette* est détachée à Biskra et une autre à Arris. Mais les opérations se font rares, l'abandon successif des postes tenus par nos troupes ne permet qu'une activité réduite et, le 1<sup>er</sup> février 1962, le peloton reçoit son ordre de retour en métropole et part de Philippeville le 4 mars sur le LST *Laïta* pour rejoindre Pau.

En janvier 1962, le peloton totalise 21 387 heures de vol.

Code : F-MBWx. Indicatif opérationnel : *Jazz*. Commandants : Cne Charles Rabany le 5 janvier 1958. Cne Gaston Parpillon le 5 mars 1959. Cne Arsène Pantegniès le 1<sup>er</sup> septembre 1959. Cne Jérôme Guillaume le 1<sup>er</sup> septembre 1960.

Collo en 1960 - Détachement du PMAH 11ème DI (Jean Reymond)



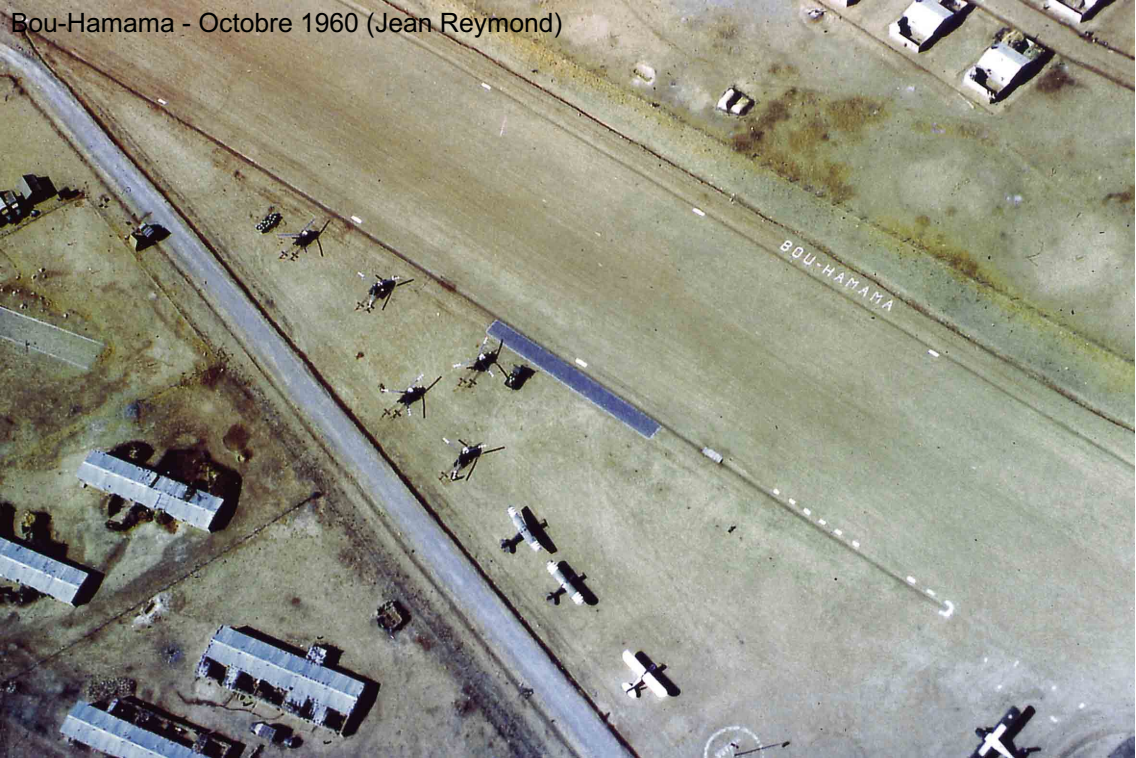


L-19 du PMAH 11ème DI au chott Melhrir (-24 m) en décembre 1961 (Jean Reymond)



L-19 du PMAH 11ème DI à Sejar (Aurès) en 1961 (Jean Reymond)

Bou-Hamama - Octobre 1960 (Jean Reymond)





Ciel d'orage à Bou-Hamama en décembre 1961 (Jean Reymond)



L-19 du PMAH 11ème DI à Bou-Hamama en décembre 1960 (Jean Reymond)



Roquettes fumigènes sur L-19 (Jean Reymond)





Obsèques des Lt Gaudron et Renault abattus le 20 février 1960 (Stanislas Sygula)



**PA 12<sup>ème</sup> DIL**

**1<sup>er</sup> PA 12<sup>ème</sup> DI**

**PMAH 12<sup>ème</sup> DI**

**1<sup>er</sup> PMAH 12<sup>ème</sup> DI**

Le PA 12<sup>ème</sup> DIL est créé le 24 janvier 1956 avec des éléments du GAOA 7 de Satory. Il embarque le 12 avril et il est affecté sur le nouvel aérodrome de Tlemcen-Zenata avec six L-18.

Le 1<sup>er</sup> avril 1957, le peloton devient PA 12<sup>ème</sup> DI par suite de la création d'un deuxième peloton au sein de la division. Fin octobre, il a quatre L-18, douze L-21 et deux *Djinn* en détachement. La moitié de ces appareils appartient au deuxième peloton.

Le 1<sup>er</sup> mars 1958, le peloton devient PMAH 12<sup>ème</sup> DI en vue de l'affectation des *Djinn* en juin (il y en aura sept au total). En 1959, un détachement s'installe à Marnia. Un autre détachement à El-Aricha.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1959, le deuxième peloton étant doté d'hélicoptères, le 1<sup>er</sup> peloton devient 1<sup>er</sup> PMAH 12<sup>ème</sup> DI. Le peloton redevient PMAH 12<sup>ème</sup> DI le 1<sup>er</sup> décembre 1960 avec la transformation du premier qui est affecté à la 13<sup>ème</sup> DI. En mai 1960, il reçoit ses premiers N 3400 et reverse ses L-21 jusqu'en juillet. En février 1962, les N 3400 sont à leur tour échangés contre des L-21.

Codes : F-MAFx, puis F-MABL. Indicatif opérationnel : *Fox*.

Commandants : Cne Jean-Luc Janin le 24 janvier 1956. Cne Jean-Louis Taride le 8 avril 1956. Cne Marie d'Andurain le 1<sup>er</sup> juillet 1959. Cne René Millory le 30 juin 1959. Cne Jean Braconnier le 27 novembre 1961.

2. N° : 243.

# ORDRES

DATE: **30 JUILLET** HEURE LIMITE: **20<sup>h</sup>56** MOT CLE: **ALCOIN**

EQUIPAGE	AVION	HEURE DE DEPART	OBJET DE LA MISSION
* DESMONET	FE.	8 <sup>30</sup>	2643   TRAVAIL ADAPTÉ
⊙ D'ANDURAIN			06.00 LGXMC 61
* ROBERT	FR.	10 <sup>30</sup>	2646   Relève FQ
⊙ FREDIERE			FX 90 - L 61
* SEGUIN	FQ.	8 <sup>30</sup>	2634   Protocol Nocturne
⊙ BENDIST			01 <sup>30</sup> L FX 90 - L 61
* CARLIER	R.65	7 <sup>45</sup> 8 <sup>00</sup>	2638   Li C <sup>2</sup> HERBOISE
			8 <sup>00</sup> Tlemcen → Port Say
* GALLECIER	FO.	08 <sup>00</sup>	2642   Li DJELFA
			Retour a vite
* BIDOU	R.64	8 <sup>45</sup>	2636   Li C <sup>2</sup> Interdit
		8 <sup>30</sup>	Tlemcen → M <sup>1</sup> MOREAU
* JOUBERT	FH.	9 <sup>00</sup>	2641   Li Technique
⊙ PEYRES			Zenata → El Archa
	R.65	16 <sup>40</sup> 17 <sup>00</sup>	2638   Li C <sup>2</sup> Herbouze
			Port Say → Tlemcen
* CHAUBONNIERY	FD.		2637   Protocol LAURE
			Alerte au sol à partir de 6 <sup>00</sup>

# ORDRES

DATE: **25 JUIN** HEURE LIMITE: **20<sup>h</sup>57** MOT CLE: **ANAXIMANDRE**

EQUIPAGE	AVION	HEURE DE DEPART	OBJET DE LA MISSION
* LEVECHER		8 <sup>30</sup>	2611   Gattine
⊙ AULAGNE			
* ROCA	LA.	10 <sup>00</sup>	2613   Patricia
BRISOLIER			
<b>MISSIONS PREVUES</b>			
* REICH	LF	16 <sup>00</sup>	2612   Patricia
⊙ DUFUST			
			(*)

Tableaux d'ordres 1958 et 1961  
(Bernard Seguin, Emile Reich)



1er PMAH 12ème DI - L-21 en 1958 (Bernard Sequin)



1er PMAH 12ème DI - Détachement d' El-Aricha en 1958 (Benard Sequin)

1er PMAH 12ème Di en 1958 - Le MdL Seguin descend d'un L-21 (Bernard Seguin)





1er PMAH 12ème DI - Le 25 avril 1961 - Accident à Tlemcen-Zenata après que le Cne De Bouvier, observateur non pilote, ait ramené le N 3400 dont le pilote, le MdL Pierre Chomette, avait été tué aux commandes (Claude Requi)

*La Vieille*, mascotte du 1er PMAH 12ème DI sur le capot d'un N 3400 (Emile Reich)





1er PMAH 12ème DI - *Djinn* en entraînement à Tlemcen-Zenata en 1961 (Émile Reich)



MdL pilote Reich à la pompe - N 3400 du PMAH 12ème DI en 1961 (Emile Reich)



1er PMAH 12ème DI - A gauche : MdL pilotes Reich et Levecher (Emile Reich)





Obsèques du MdL pilote Michel Alhinc, tué en vol le 29 octobre 1961 (second pilote tué dans l'année) - Le Lt observateur Colson parvint à ramener le N 3400 à Tlemcen (Emile Reich)

1er PMAH 12ème DI - Remise de décorations (Lt Colson) en 1961 (Emile Reich)





**2ème PA 12ème DI**

**2ème PMAH 12ème DI**

**2ème PMAH 13ème DI**

Le 2ème PA 12ème DI est créé le 15 avril 1957 à Tlemcen-Zénata. Il dispose de deux L-18 et six L-21 venant du 1er PA 12ème DI basé sur le même aérodrome.

Le 1er novembre 1959 il s'installe à Méchéria et devient le 2ème PMAH 12ème DI avec l'arrivée des Djinn qui sont perçus en février 1960. En mai 1960, le parc comprend deux N 3400 (qui repartiront en juillet), deux L-18, six L-21 et quatre *Djinn*.

Travaillant au profit de la 13ème DI depuis plus d'un an, le peloton lui est rattaché le 1er décembre 1960 et deviendra 2ème PMAH 13ème DI.

Codes F-MBLx, puis F-MAWx. Indicatif opérationnel : *Leo*.

Commandements : Cne Jean-Luc Janin le 27 avril 1957. Cne Pierre Niney le 1er mai 1959. Cne Roger Toustou le 24 octobre 1961.

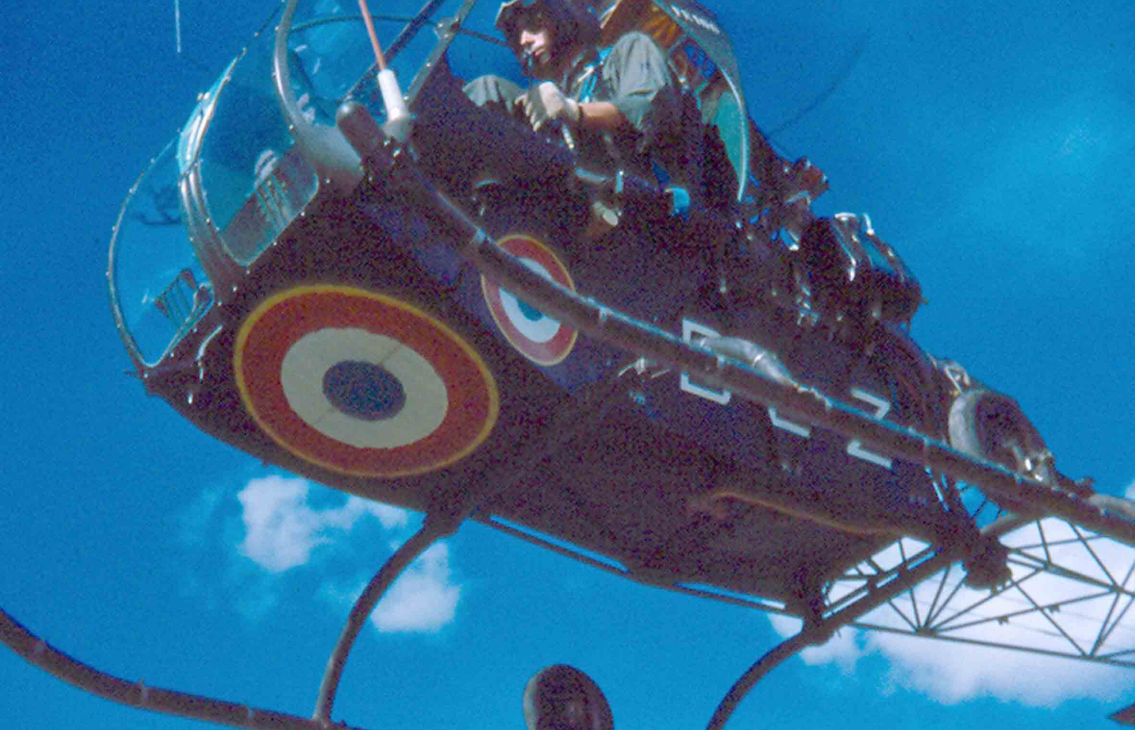


2ème PMAH 12ème DI Méchéria 1960 - L-18 victime d'une tempête de sable (Claude Requi)



2ème PMAH 12ème DI - Méchéria 1960 - MdL Farrugia en *Djinn* (Armand Farrugia)





2ème PMAH 12ème DI - Méchéria 1960 - MdL Farrugia en *Djinn* (Armand Farrugia)



2ème PMAH 12ème DI - Méchéria 1960 - *Djinn* (Armand Farrugia)



MdL Farrugia et *Djinn* détachés à Dienien-Bourzeq en 1960 - (Armand Farrugia)



**2<sup>ème</sup> PA ZOS**

**PA SAM**

**PMAH SAM**

**1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI**

Créé à Chéragas le 15 mai 1958, le peloton de réserve générale 2<sup>ème</sup> PA ZOS (Zone opérationnelle de la Saoura) s'installe à Méchéria avec six L-18 et deux L-19. En octobre, les L-18 sont remplacés par les L-21 et, le mois suivant, les L-19 sont remplacés par des L-18.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1958, il change de nom et devient PA SAM (Secteur autonome de Méchéria) et travaille au profit de la 13<sup>ème</sup> DI avec deux L-18 et six L-21. Le 1<sup>er</sup> août 1959, avec l'arrivée des *Djinn*, il devient PMAH SAM. Le 1<sup>er</sup> septembre 1959, le peloton passe sous le contrôle de la 13<sup>ème</sup> DI et devient 1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1959, le 1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI s'installe à Aïn-Séfra, en provenance de Méchéria, avec ses L-18, ses L-21, ses *Djinn* et ses *Alouette*.

Codes : F-MAX, puis F-MADx en juin 1959, F-MAWx en 1961. Indicatif opérationnel : ?

Commandants : Cne Luc Chauvin le 1<sup>er</sup> août 1959. Cne Jean Braconnier le 7 octobre 1960 et Cne Louis Monguilan le 10 novembre 1961.

Hangar du 1er PMAH 13ème DI à Méchéria en 1961 - L-21 F-MAWF (Jean-Claude Cartigau)





L-18 du PA 1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI vers Méchéria (Gérard Demange)



1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI à Aïn-Sefra (Gérard Demange)

Revue au 1er PMAH 13ème DI à Aïn-Sefra en 1961 (Gérard Demange)





L-21 du 1er PMAH 13ème DI à Aïn-Sefra en 1961 (Jean-Claude Polyn)



Soldats appelés du 1er PMAH 13ème DI à Aïn-Séfra en 1961 (Jean Devy)





Un pilote du 1er PMAH.13ème DI à Ain-Sefra (Alec Boyer-Vidal)

L-18 du 1er PMAH 13ème DI, région d'Aïn-Sefra (Alec Boyer-Vidal)



L-21 du 1er PMAH 13ème DI à Aïn-Sefra en 1961 (Jean-Claude Polyn)

