



# ALAT

Aviation Légère de l' Armée de Terre  
5ème partie



Ami(e) Internaute,

Ce neuvième diaporama est le cinquième 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)



# PA 13<sup>ème</sup>DI

## PMAH 13<sup>ème</sup>DI

### 2<sup>ème</sup>PMAH 13<sup>ème</sup>DI



Le PA 13<sup>ème</sup> DI, créé le 22 mai 1956 avec des éléments du GAOA 1 de Nancy, embarque à Marseille le 8 juin avec dix-neuf hommes sous les ordres du lieutenant François Japy, tous rappelés, puis stationne à Mascara et Thiersville avant d'arriver à Sidi-Bel-Abbès avec ses L-18. Il perçoit ses premiers L-21 le 25 mars 1957.

Il devient PMAH 13<sup>ème</sup> DI le 1<sup>er</sup> février 1958 avec l'arrivée de six *Djinn*. Bien que le PC de la division fasse mouvement sur Méchéria en mai 1959, le peloton reste à Sidi-Bel-Abbès, sa dotation est alors de trois L-18, cinq L-21 et six *Djinn*. En juillet 1959, il absorbe les appareils du peloton de Méchéria.

Avec la création, le 27 octobre 1959, du 1<sup>er</sup> PA 13<sup>ème</sup> DI à Méchéria, le PMAH 13<sup>ème</sup> DI devient 2<sup>ème</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI, toujours à Sidi-Bel-Abbès.

Le 1<sup>er</sup> avril 1960, le peloton est rattaché à l'EM de la 29<sup>ème</sup> DI et il commence à remplacer ses L-21 par des N3400.

La 29<sup>ème</sup> DI prend la relève de la 13<sup>ème</sup> DI et le peloton prend la dénomination de PMAH 29<sup>ème</sup> DI le 30 novembre 1960.

En février 1962, les N 3400 sont remplacés par des L-21.

Code : F-MADx. Indicatif opérationnel : *Whisky*.

Commandants : Lieutenant François Japy le 7 juin 1956. Capitaine Joseph Rinaldi en janvier 1957. Capitaine Marc Ollier le 7 février 1958. Capitaine Jacques Clementin le 4 mai 1960 et Capitaine Louis Benoist le 1<sup>er</sup> octobre 1960.



PA 13ème DI - 1956 - Les  
Lt rappelés Jean Meyer,  
Boé, Darot et François Japy  
(Jean Meyer)

PA 13ème DI - 1956 - Les Lt rappelés Jean Meyer, Japy et Boulanger (Jean Meyer)

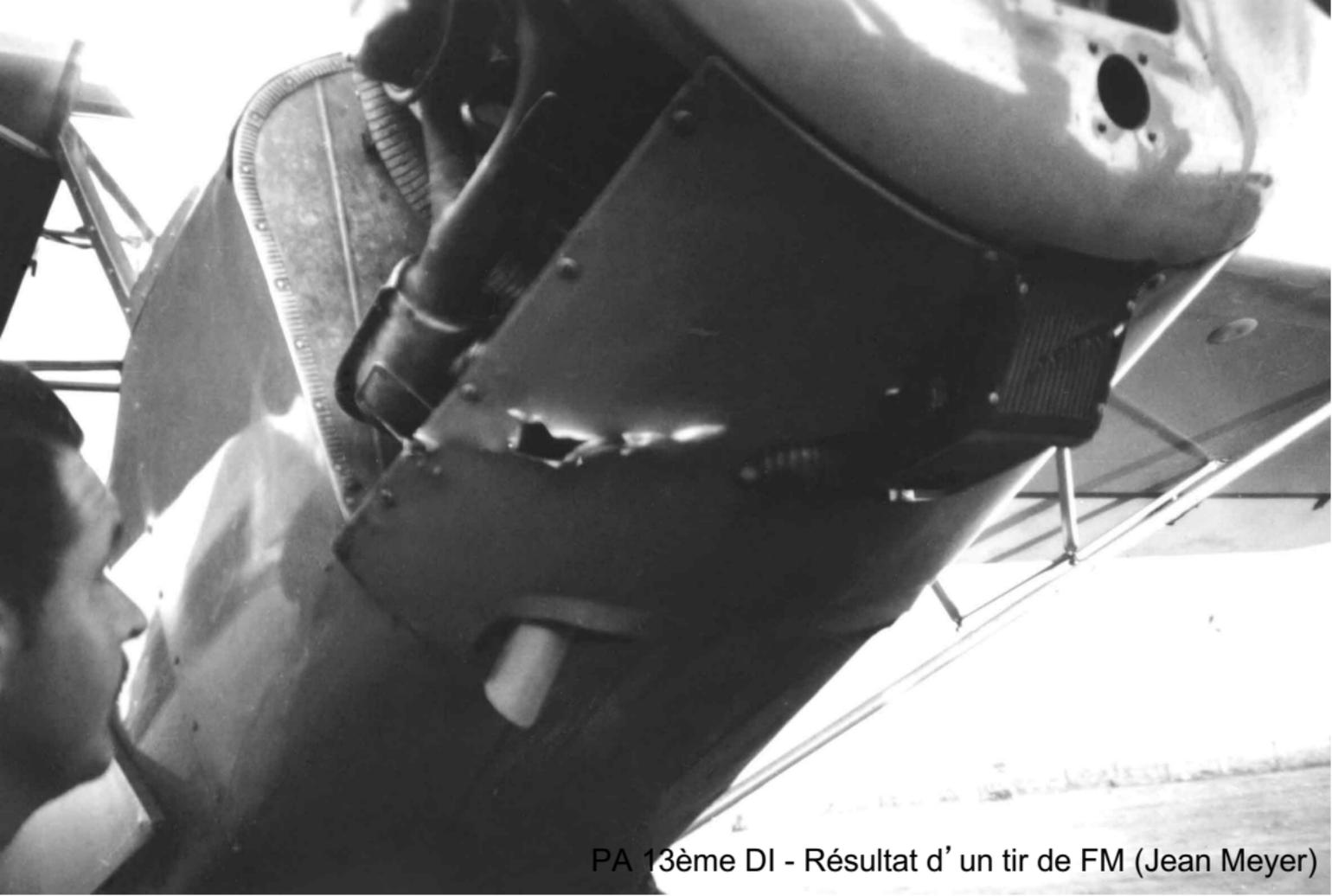


L-18 du PA 13<sup>ème</sup> DI en 1956 (Jean Meyer)



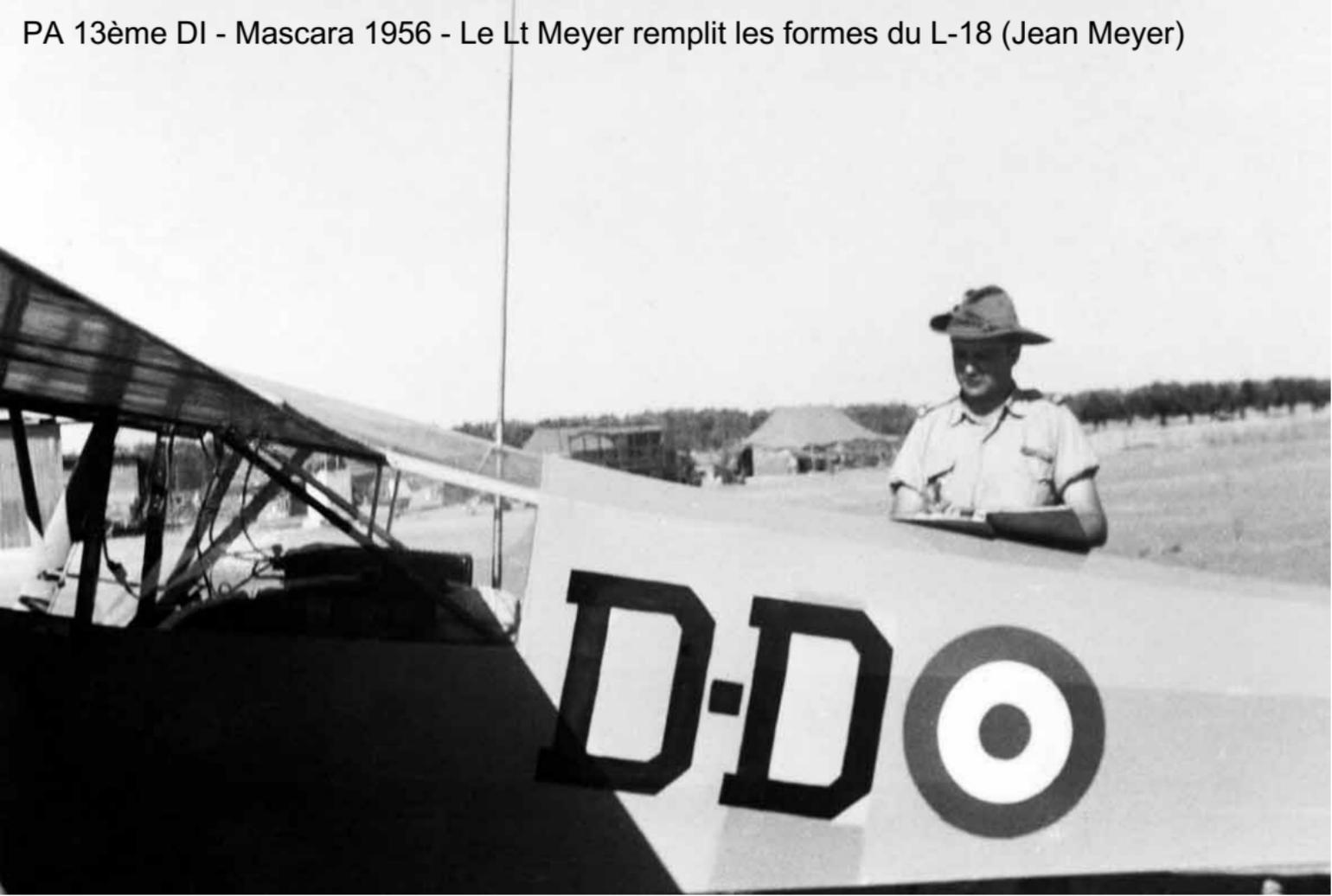
L-18 du PA 13<sup>ème</sup> DI en 1956 (Jean Meyer)





PA 13ème DI - Résultat d'un tir de FM (Jean Meyer)

PA 13ème DI - Mascara 1956 - Le Lt Meyer remplit les formes du L-18 (Jean Meyer)



# RADAR

Tous les mercredis, le 4 45 50 F  
tour du monde en photos



*Une rafale  
faucha le  
pilote !...*

*Sous une grêle  
de balles, le capitaine  
PESSEY prit les  
commandes.  
C'était la 1ère  
fois...*

VOIR PAGE 3

ÉCOLE DE SPÉCIALISATION  
DE L'AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE

## Stage VI-P-60

# PROMOTION Lieutenant JAMOTTE

Observateur-Pilote du Peloton Avion de la 13<sup>e</sup> D.I. à SIDI-BEL-ABBES, le Lieutenant JAMOTTE a montré, pendant 7 mois, les mêmes qualités qui l'avaient animé pendant sa brillante carrière de parachutiste. Sang-froid et dynamisme, esprit de camaraderie et bonne humeur étaient les grands traits de ce caractère noble et généreux.

Le 11 Juillet 1957, il décollait une dernière fois, emmenant un Officier de la Division en reconnaissance au-dessus des troupes au contact dans la forêt de BOUTIN. À 19 H 45, une arme automatique rebelle ajustait son tir et le blessait mortellement. Il eût cependant encore assez de force et de lucidité pour expliquer sommairement à son passager le rôle des commandes et lui permettre de ramener l'appareil à sa base.

Perdant abondamment son sang, il fit un dernier geste d'adieu à son observateur avant de perdre connaissance et succomba peu après l'atterrissage.



Quand l'ALAT faisait la une de Radar

Le plein d' un L-21 du PA 13ème Di à Aflou en 1958 (Michel Dupont)



Entretien d'un L-21 du PA 13ème DI à Aflou en 1958 (Michel Dupont)





L-21 du PA 13ème DI à Sidi-Bel-Abbès en 1958 (Michel Dupont)

L-18 en révision - 1959 (Guy Verdier)



(Guy Verdier)



Djinn de notre unité accidenté. pilote et observateur indemne.

*Djinn* à Sidi-Bel-Abbès en 1958 (Guy Verdier)





Nord 3400 du 2ème PMAH 13ème DI à Sidi-Bel-Abbès en 1961 (Jean-Claude Brouard)



# PA 14<sup>ème</sup>DI

# PMAH 14<sup>ème</sup>DI

En novembre 1954, une escadrille du GAOA 6 de Tarbes, vient renforcer le GAOA 3 de Sétif. Cette escadrille, basée à Biskra est employée principalement dans l'Aurès.

Le 23 juin 1955, une deuxième escadrille rejoint la première et le GAOA 6 s'installe dans son ensemble à Oued-Hamimim, aérodrome de Constantine. Les douze L-18 sont divisés en deux escadrilles dont la zone d'action est tout l'Est-Algérien avec des sections détachées à Souk-Ahras, Guelma, Khenchela, Bône et Philippeville.

Le 1er mai 1956, le GAOA 6 donne naissance aux deux premiers pelotons divisionnaires d'Algérie, le PA 19<sup>ème</sup> DI qui s'installe à Sétif et le PA 14<sup>ème</sup> DI qui s'installe à Oued-Hamimim.

Quelques appareils sont détachés à El-Milia et Philippeville. Les premiers L-19 arrivent en juillet 1957 pour remplacer les L-18 dont deux exemplaires restent au peloton. Le 15 janvier 1959, le peloton devient PMAH 14<sup>ème</sup> DI avec la perception de six Bell 47 (arrivés en février) et les premières *Alouette* commencent à relever les Bell en juin 1960.

Codes du GAOA 6 : EA à EL et F-MAEx à partir de septembre 1957, puis F-MBMx le 15 juin 1957.

Indicatif opérationnel : ? Le peloton a effectué 31 861 heures de vol en Algérie.

Commandants : Capitaine Roger Saint-Pé le 1er mai 1956. Capitaine René Lafitte le 15 octobre 1957.

Capitaine Gilbert Durand le 26 octobre 1959 et Capitaine Maurice Boisson le 29 octobre 1960.

Le PA 14ème DI à El-Milia en 1957  
(Gérard Contard)



Constantine-Oued Hamimim en 1960 (Robert Cortès)



PMAH 14ème DI à Constantine-Oued Hamimim (Alain Schlauder))



PMAH 14ème DI à Constantine-Oued Hamimim (Alain Schlauder)

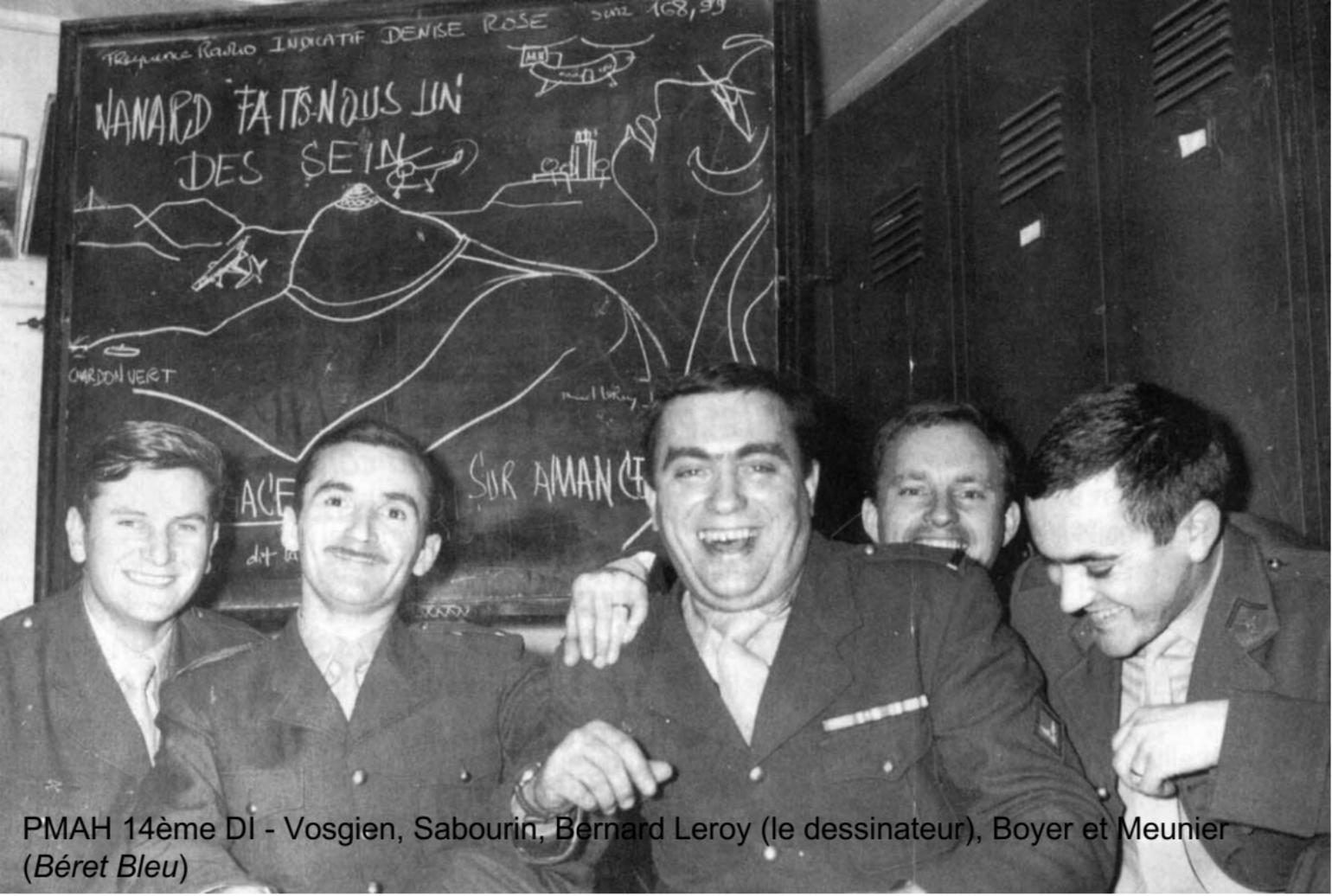




Détachement de Collo en 1960 (Christian Bouvart)

Un L-19 du PMAH 14ème DI à Constantine-Oued Hamimim (Christian Malcros)





Trépanne Radio INDICATIF DENISE ROSE 5012 168,99

WANARD FAITS-NOUS UN  
DES SEIN



CHARDON VERT

ACE

SUR AMANCE

PMAH 14ème DI - Vosgien, Sabourin, Bernard Leroy (le dessinateur), Boyer et Meunier (Béret Bleu)



L-19 du PMAH 14ème DI (Francis Bergèse)



En 1961, une cigogne perchée sur le rotor d'une *Alouette* du détachement de Collo du PMAH 14ème DI (Christian Bouveret)

PMAH 14ème DI - Ravitaillement d'un L-19 en opération (Musée de l'ALAT)



L-19 du PMAH 14ème DI (Christian Bouvart)





L-19 dans la région de Sétif en 1961 (Christian Bouveret)



PMAH 14ème DI - *Alouette* II en détachement à Collo en 1961 (Christian Bouveret)



# 1er PA 19<sup>ème</sup> DI

## PMAH 19<sup>ème</sup> DI

Le 19 avril 1956, le capitaine Bordet, avec des pilotes et des mécaniciens du GALAT 8 de Dinan, vient constituer à Oued-Hamimim le PA de la 19<sup>ème</sup> DI avec six L-18 du GAOA 6. Le 24 du même mois, le détachement commence à se déplacer à Sétif où il restera stationné. Le 1er mai 1956, le peloton effectue la première mission opérationnelle et couvrira toutes les opérations dans la vallée de la Soummam et les massifs de Kerrata et du Hodna.

En juillet 1957, il perçoit six L-19 en conservant deux L-18.

Changement de dénomination en 1er PA 19<sup>ème</sup> DI le 1er décembre 1958, par suite de la création d'un second peloton au sein de la division. Le parc de L-18 passe à huit. La dotation atteint alors seize avions : dix L-18 et six L-19. En fait, huit L-18 appartiennent au second peloton.

Nouveau changement de dénomination le 15 janvier 1959 en PMAH 19<sup>ème</sup> DI, par suite de l'absorption de l'escadrille de Bell provenant du GH 2. Le peloton participe à l'opération *Etincelle* du 8 juillet 1959 au 21 juillet 1959, puis à l'opération *Jumelles* du 23 juillet 1959 au 29 septembre 1959.

En octobre 1960, les *Alouette* commencent à arriver. Elles remplacent progressivement les Bell.

Le 10 août 1961, une *Alouette* III, armée d'un canon MG 151 monté en sabord ou de quatre mitrailleuses AA-52 montées dans l'axe, est mise en place afin de tester cet appareil dans sa version contre-guerilla. Le capitaine Le Bot, officier de marque *Alouette* III, est chargé de cette expérimentation qui prend fin le 17 octobre.

Code : F-MBNx. Indicatif opérationnel : *Pimprenelle*, puis *Picpus*.

Le peloton a effectué 30 000 heures de vol en 24 500 missions en Algérie.

Commandants : Capitaine Jean Bordet le 1er avril 1956. Capitaine Pierre Rolland le 14 octobre 1956. Capitaine Edmond Fournié le 7 mai 1957 et capitaine François de Simard de Pitray le 3 octobre 1960

Le Cne De Pitray commandant le PMAH 19ème DI (Jean-Pierre Meyer)



Le PC du PMAH 19ème DI à Sétif (Jean-Pierre Meyer)





Evacuation sanitaire par un Bell du PMAH 19ème DI (Norbert Kugel)

PMAH 19ème DI - Bougie 1962 - Pietri, André Perrin, Bonnafous, Prouteau et Poli  
(Jean-Pierre Meyer)



PMAH 19ème DI - Sétif 1961 - Les appelés fêtent un libérable (Jean-Pierre Meyer)



PMAH 19ème DI - Les MdL pilotes Pena et Meyer (debout au centre)  
entourés des MdL mécaniciens Piquette et Lefoul (accroupis) et des soldats  
Blaison, Berger, Lalevée, de Couy et Bell (Jean-Pierre Meyer)





PMAH 19ème DI - 1962 - Effet d'une collision en vol de deux L-19 - Pilotes MdL Meyer et Lt Baudet (Jean-Pierre Meyer)



PMAH 19ème DI - Accident de l' *Alouette II* de Prouteau, Moriot et Magne le 26 février 1962 - Equipage blessé (Jean-Pierre Meyer)



PMAH 19ème DI - obsèques du MdL Marais et du Lt Galleton tués le 25 mai 1961 en L-19  
(Jean-Pierre Meyer)



Le PMAH 19ème DI a été spécialisé dans les essais d'armements nouveaux sur les L-19, les *Alouette* II et l'*Alouette* III dont il a mis en œuvre le seul exemplaire utilisé en Algérie. Ci-contre et ci-dessus, essai d'une mitrailleuse AA-52 sur une *Alouette* II (Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19ème DI - Armement d'un *Alouette II* avec des Lance-roquettes Matra LR 361  
(François de Pitray)



PMAH 19ème DI - *Alouette II* armée de quatre missiles SS 11 (Norbert Kugel)



PMAH 19ème DI - Essai  
d'armement d'un L-19 avec  
des Lance-roquettes Matra  
LR 361 (Musée de l'ALAT)



PMAH 19ème DI - Essai d'armement de l'Alouette III avec un canon MG 151 (Jean-Pierre Meyer)





# 2<sup>ème</sup> PA 19<sup>ème</sup> DI

## 1<sup>er</sup> PARR



Le 4 septembre 1958 est créé à Sétif le 2ème PA 19ème DI, second peloton de la division, doté de huit L-18 et formé avec des éléments de Dax, de Nancy, de Mayence et du GALAT 5 de Tunisie dissous. Le peloton a pour mission d'assurer la protection de l'oléoduc d'Hassi-Messaoud à Bougie. Un premier détachement de deux L-18 arrive à M'Sila où l'installation définitive a lieu fin décembre 1958.

Le peloton participe, en juillet 1959, aux opérations *Etincelle* et *Jumelles* et perçoit, en octobre, deux L-19. Il est dissous le 24 novembre 1959 pour former le 1er Peloton de réserve régionale (1er PARR).

Le 1er PARR, qui a un détachement à Bougie, est toujours doté de huit L-18 et de deux L-19. Les L-19 sont remplacés, en avril 1960, par des L-21. Le peloton rééquipé, compte en juin deux L-18 et six L-21. En septembre 1960, le détachement de Bougie est supprimé, deux L-18 et un L-21 sont détachés à Philippeville pour participer aux opérations dans la presqu'île de Collo en rompant la monotonie des vols assujettis à la surveillance de l'oléoduc.

En mars 1962, les L-21 sont remplacés par des L-19. Le 9 juin 1962, le peloton se déplace à Bougie où il est dissous le 15 juin 1962. Le 2ème PA 19ème DI a effectué 15 444 heures de vol en Algérie.

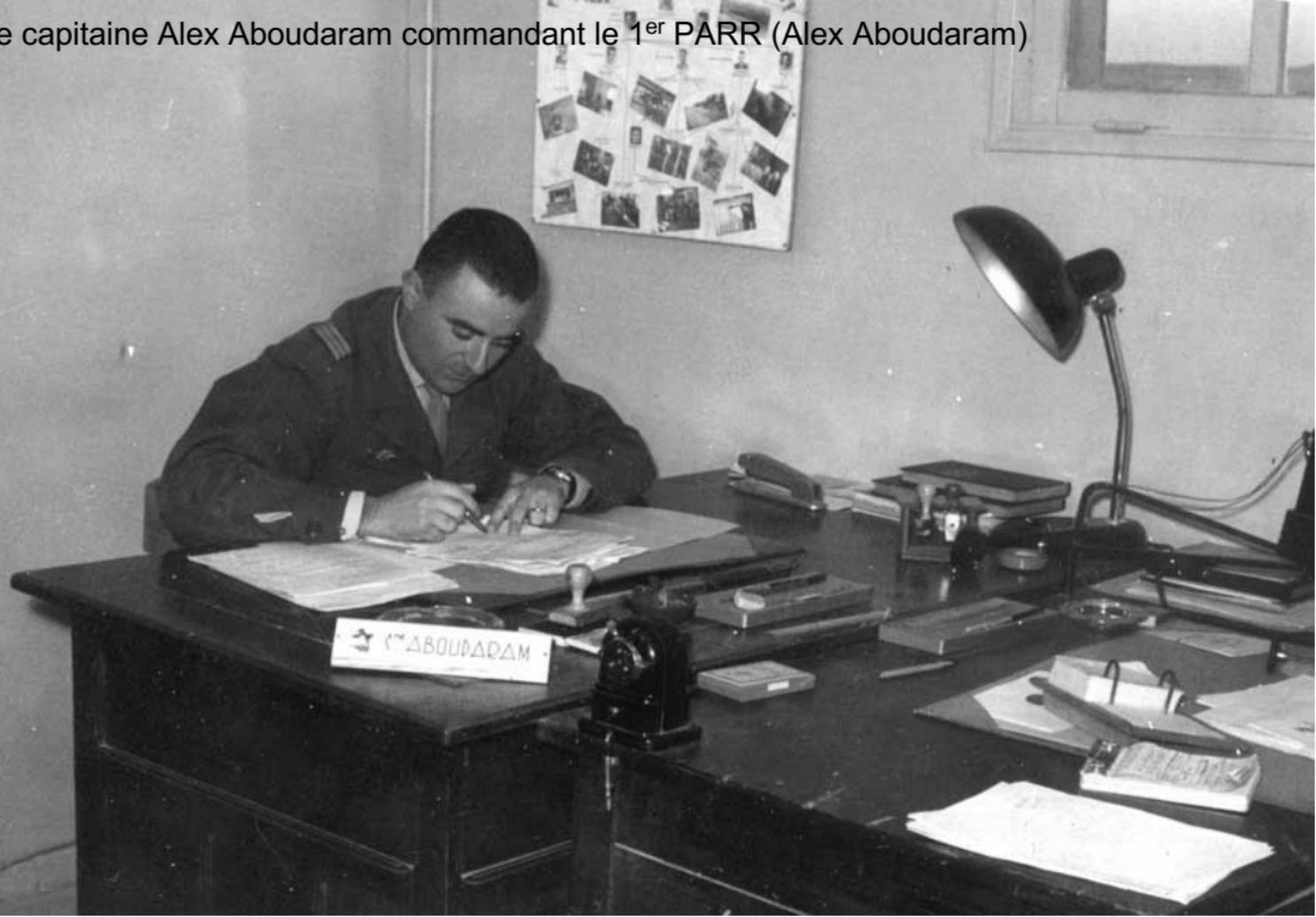
Code : F-MASx. Indicatif opérationnel : *Sierra*, puis *Alérion* à partir d'octobre 1959.

Commandants : capitaine Jean Marbouty le 13 novembre 1958. Capitaine Jean Roger le 20 août 1959. Capitaine Alex Aboudaram le 20 août 1960 et capitaine Jacques Bornet le 1er janvier 1962.



Carte de vœux du 1er PARR à M' Sila (Alain Gibergues)

Le capitaine Alex Aboudaram commandant le 1<sup>er</sup> PARR (Alex Aboudaram)



Prise d'armes au 1<sup>er</sup> PARR (Alex Aboudaram)



Revue au 1<sup>er</sup> PARR (Alex Aboudaram)





1<sup>er</sup> PARR à M'Sila (Alex-Aboudaram)

# DECEMBRE MISSIONS "à temps" 12

DATE	HEURE	AVION	EQUIPAGE	MISSIONS	OBSERV
30	7 <sup>h</sup> 40	SZ	31 Cdt Secteur	Lo Sétif	COR Toujours dans Merid
	7 <sup>h</sup> 45	SK	36 BLEU	AT NX86 DPO P.laf Blanc II	
	7 <sup>h</sup> 50	SR	CONTACT PARTY	Retour Sétif	
	8 <sup>h</sup> 50	SG	33 Meca	Lo COLLO	
	10 <sup>h</sup> 45	SJ	CITRON BLANC	Relève de Bleu	



Lieutenant Moulinier (Alex Aboudaram)



L-21 du 1er PARR (Michel Becasse)

1<sup>er</sup> PARR à M'Sila (Alex Aboudaram)



L'équipe de foot-ball du 1<sup>er</sup> PARR (Alex Aboudaram)



Dernière diapositive



Départ du capitaine Aboudaram (Alex Aboudaram)