



ALAT (11)

Ce diaporama est l'un des 31 diaporamas concernant l'ALAT en Algérie :

Diaporama 206 (1) : Les pelotons d'ALAT – GAOA 3 – GAOA 6 – GAOA 9

Diaporama 207 (2) : GALAT : 3 – 101 – 102 – 105 – 114 – 14

Diaporama 208 (3) : PA 2^{ème} DIM – 1^{er} PA 2^{ème} DIM – PMAH 2^{ème} DIM

Diaporama 209 (4) : PA 11^{ème} DI – 2^{ème} PA 2^{ème} DIM

Diaporama 210 (5) : PA 4^{ème} DIM – PMAH 4^{ème} DIM

Diaporama 211 (6) : PA 5^{ème} DB – PMAH 5^{ème} DB

Diaporama 212 (7) : PA 7^{ème} DMR – PA 7^{ème} DLB – 3^{ème} PMAH RG

Diaporama 213 (8) : PA 9^{ème} DI

Diaporama 214 (9) : PA 10^{ème} DP – 1^{er} PMAH RG

Diaporama 215 (10) : 2^{ème} PA 2^{ème} DIM – PA 11^{ème} DI

Diaporama 216 (11) : 1^{er} PA 12^{ème} DI – PMAH 12^{ème} DI

Diaporama 217 (12) : 2^{ème} PA 12^{ème} DI – 2^{ème} PMAH 13^{ème} DI

Diaporama 218 (13) : PMAH 13^{ème} DI – PMAH 29^{ème} DI

Diaporama 219 (14) : 1^{er} PMAH 13^{ème} DI

Diaporama 220 (15) : 1^{er} PA 14^{ème} DI – PMAH 14^{ème} DI

Diaporama 221 (16) : 1^{er} PA 19^{ème} DI – 1^{er} PMAH 19^{ème} DI

Diaporama 222 (17) : 2^{ème} PA 19^{ème} DI – 1^{er} PA RR





Diaporama 223 (18) : 1^{er} PA 20^{ème} DI – 1^{er} PMAH 20^{ème} DI

Diaporama 224 (19) : 2^{ème} PA 20^{ème} DI

Diaporama 225 (20) : 1^{er} PA 21^{ème} DI – PMAH 21^{ème} DI

Diaporama 226 (21) : 2^{ème} PA 21^{ème} DI – 2^{ème} PA RR



Diaporama 227 (22) : PMAH 25^{ème} DP

Diaporama 228 (23) : PMAH 27^{ème} DIA

Diaporama 229 (24) : PA 29^{ème} DI – 2^{ème} PA ZOS

Diaporama 230 (25) : PA TAS – 1^{er} PA ZOS – 1^{er} PALAT 26^{ème} DI

Diaporama 231 (26) : 1^{er} PA ZOO – 1^{er} PA ZES

Diaporama 232 (27) : 2^{ème} PA ZOO – 2^{ème} PA ZES

Diaporama 233 (28) : 3^{ème} PA ZES

Diaporama 234 (29) : PALAT CB – PALAT MEK – Dét. CEMO – PHC CEMO

Diaporama 235 (30) : EAALAT



Diaporama 236 (31) : 674^{ème} CRALAT, 675^{ème} CRALAT, 676^{ème} CRALAT

Christian Malcros est l'auteur des textes de la partie historique.

Pour tout ce qui concerne l'ALAT, consultez : <https://www.alat.fr>

Amis, Actifs et Anciens de l'ALAT, visitez nos sites :

<https://unaalat.fr>

<https://languedoc-roussillon.unaalat.fr>

Pierre Jarrige jarrige31@orange.fr

<https://aviation-algerie>





1^{er} PA 12^{ème} DIL – PMAH 12^{ème} DI

Peloton d'avions de la 12^{ème} DIL – PA 12^{ème} DIL

Le Peloton avions de la 12^{ème} Division d'infanterie légère est créé le 24 janvier 1956 à Toulon, avec des éléments du GAOA 7 de Satory.

Il embarque à Marseille, le 12 avril 1956 à bord du *Ville d'Oran* à destination de l'Algérie, où il arrive le 13 et s'installe à Tlemcen-Lismara le 28 avant la mise en service de l'aérodrome de Zenata en avril 1957.

Il dispose alors de six L-18. En octobre, des L-21 viennent renforcer le parc.

1^{er} Peloton d'avions de la 12^{ème} DI – 1^{er} PA 12^{ème} DI

Le 1^{er} avril 1957, le Peloton change de dénomination suite à la création d'un second peloton, à Méchéria, au sein de la 12^{ème} Division. Fin octobre, sa dotation en matériel est de dix-huit appareils : quatre L-18, douze L-21 et deux *Djinn* en détachement. En fait, la moitié de ces appareils appartient au second peloton.

Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 12^{ème} DI – PMAH 12^{ème} DI

Le 1^{er} mars 1958, nouveau changement de dénomination du Peloton en vue de l'arrivée imminente des *Djinn* qui sont perçus en juin.

Le Peloton envoie un détachement à Mécheria jusqu'au 9 octobre et un autre à El-Aouedj jusqu'au 7 avril. Puis, le mois suivant, création d'un détachement à El-Aricha. Le 11 novembre 1958, un détachement s'installe à Marnia. Il y restera jusqu'au 18 juin 1959. En septembre, les appareils du second peloton sont enfin pris en compte par ce dernier, ce qui a pour effet de réduire le parc en octobre, qui ne comprend plus alors que quinze aéronefs, deux L-18, six L-21 et sept *Djinn*.

1^{er} Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 12^{ème} DI – 1^{er} PMAH 12^{ème} DI

Le 1^{er} décembre 1959, le second peloton étant lui aussi doté d'hélicoptères, le Peloton change encore de dénomination. Le 10 janvier 1960, un détachement de deux *Djinn* part pour Marnia. Le 14 mai, le Peloton commence à percevoir ses premiers Nord 3400 et reverse ses L-21 en juillet.

Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 12^{ème} DI – PMAH 12^{ème} DI

Le Peloton redevient PMAH 12^{ème} DI, le 1^{er} décembre 1960, car le second peloton est affecté à la 13^{ème} DI.

Les *Djinn* disparaissent du parc en novembre, avant l'embarquement à Oran sur le *Ville d'Alger* le 28 novembre 1962. Après son arrivée à Marseille, le Peloton va à Essey-les-Nancy où il est dissous le 31 décembre 1962.

Le 22 avril 1980, les traditions du PA 12^{ème} DI sont confiées au 13^{ème} GHL.

Immatriculations : F-MAF_x, puis F-MAB_x. Indicatif opérationnel : *Fox*.

Commandement

- 24 janvier 1956 : Cne Jean-Luc Janin
- 8 avril 1956 : Cne Jean-Louis Taride
- 1^{er} juillet 1959 : Cne Marie d'Andurain
- 30 juin 1959 : Cne René Millory
- 27 novembre 1961 : Cne Jean Braconnier
- 29 août 1962 : Cne Philippe Eluère au 31 décembre 1962

Décès

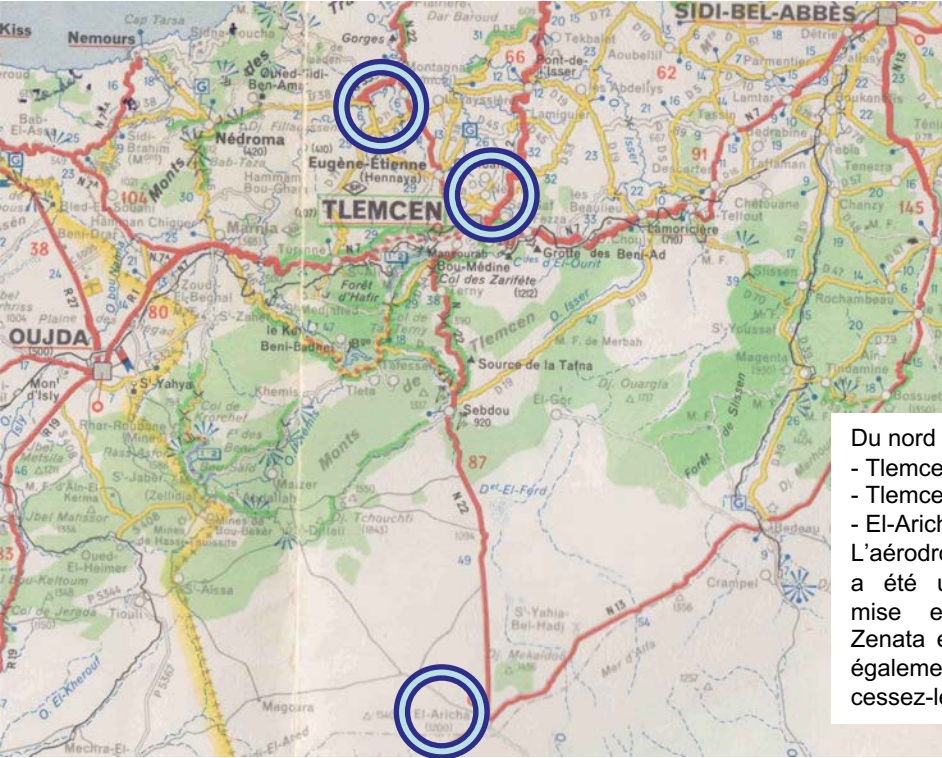
- 7 octobre 1956 : mort du Lt observateur Claude Bertrand, secrétaire de rédaction du journal *L'équipe*, et du MdL pilote Jacky Sagot en L-21 sur le terrain de Lismara, près de Tlemcen.
- 25 avril 1961 : un Nord 3400 est atteint par des tirs rebelles. Le pilote, le MdL Jean-Pierre Chomette, est mortellement atteint. Le Cne observateur de Bouvier parvient à ramener l'avion à Tlemcen-Zenata en l'endommageant à l'atterrissage.
- 29 octobre 1961 : au cours du survol d'un groupe de rebelles, dans la région de Tlemcen, le MdL Michel Alhinc, pilote d'un Nord 3400, est atteint en plein cœur par une balle qui est passée entre son bras et le gilet pare-balles. le Lt Michel Colson, observateur, parvient à ramener l'avion à Tlemcen-Zénata.

Pour plus de renseignements sur ce Peloton, voir :

Document 347 – Observateur-pilote de l'ALAT, par François Bard

Document 428 – Pilote au 1^{er} PMAH 12^{ème} DI, par Emile Reich





Du nord au sud :

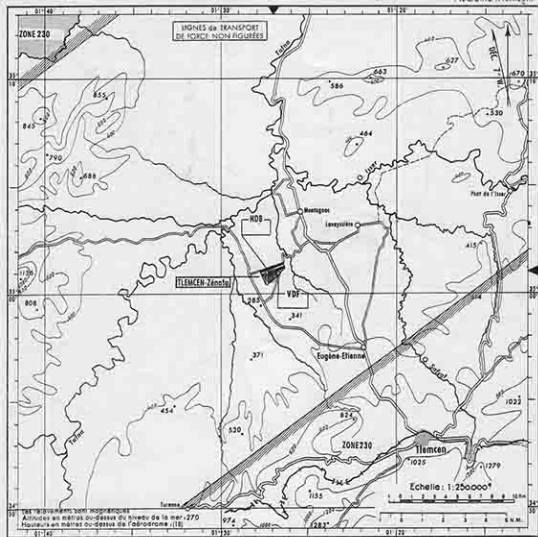
- Tlemcen-Zenata
- Tlemcen-Lismara
- El-Aricha

L'aérodrome de Lismara a été utilisé avant la mise en service de Zenata en avril 1957 et également après le cessez-le-feu



PMAH 12^{ème} DI





CONTROLE LOCAL

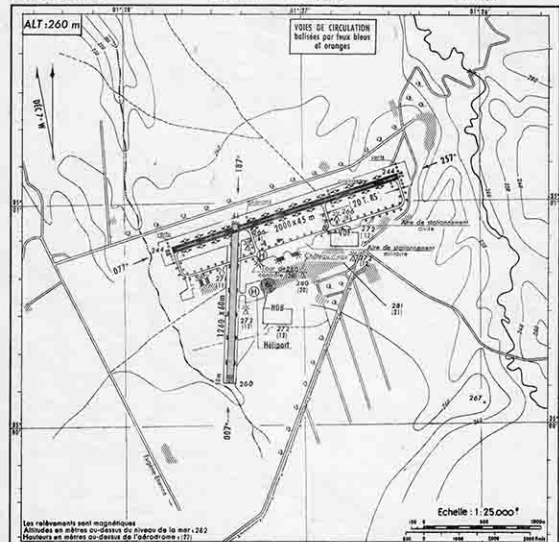
APP: Néant

TWR: VIF

CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION: Les aéronefs non munis de radio effectueront un passage à la verticale de la tour de contrôle dans le sens du QFU utilisé pour l'atterrissage.

LAT: 35° 01' N

LONG: 01° 27' W



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE: Inutilisable hors piste et bande.
Piste 01/19 inutilisable après fortes pluies.

Tél. de l'Aérodrome: 2° D) à Tlemcen, puis 205 à Zénata, central militaire base.

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES: S'adresser au Bureau de piste de l'aérodrome.

Tél. de l'aérodrome.

NOTES Zone 230: Réglementée pour aéronefs civils et militaires non opérationnels (cf. MIA AFRIQUE DU NORD, RAC 3).

PMAH 12^{ème} DI







1961 - Aéroport de Tlemcen-Zenata, les installations du PMAH 12^{ème} DI au premier plan



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, le Peloton au premier plan, 1961





ALAT 12^e Di
ZENATA

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-21 sur Zenata le 14 juillet 1959



PMAH 12^{ème} DI – L-18 en finale piste 08 à Zenata, 1961



(Michel Le Vecher)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, atelier photo, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961



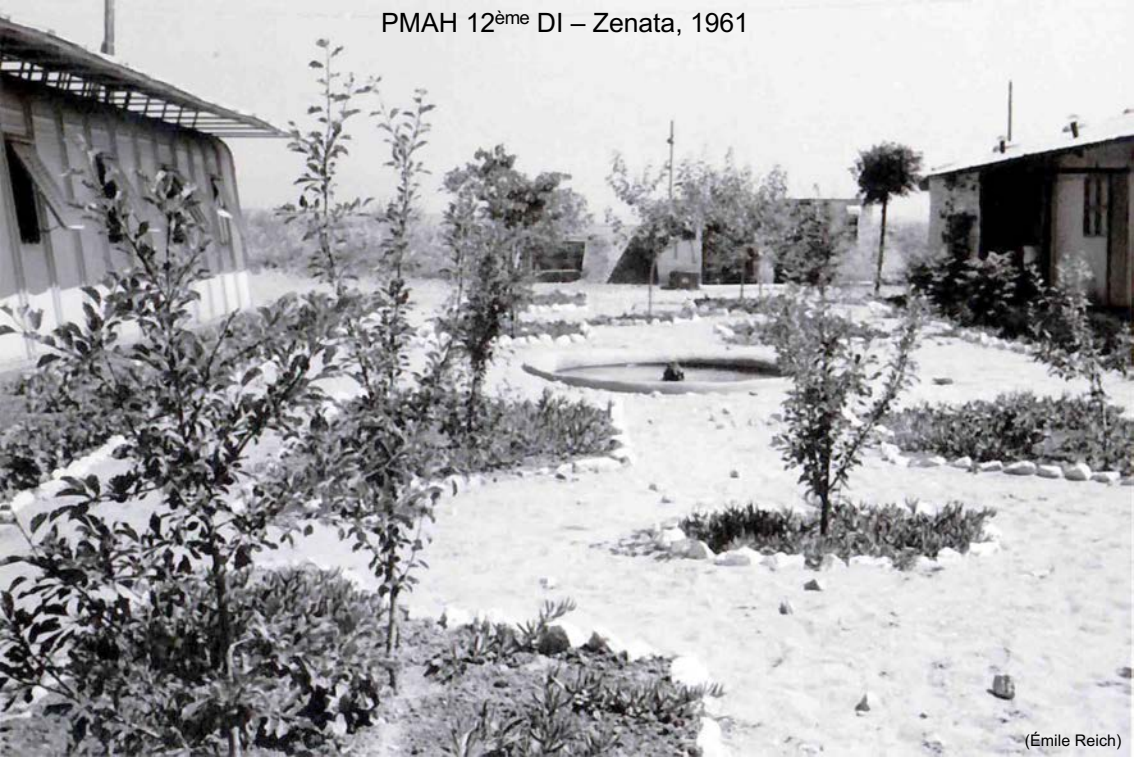
PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961

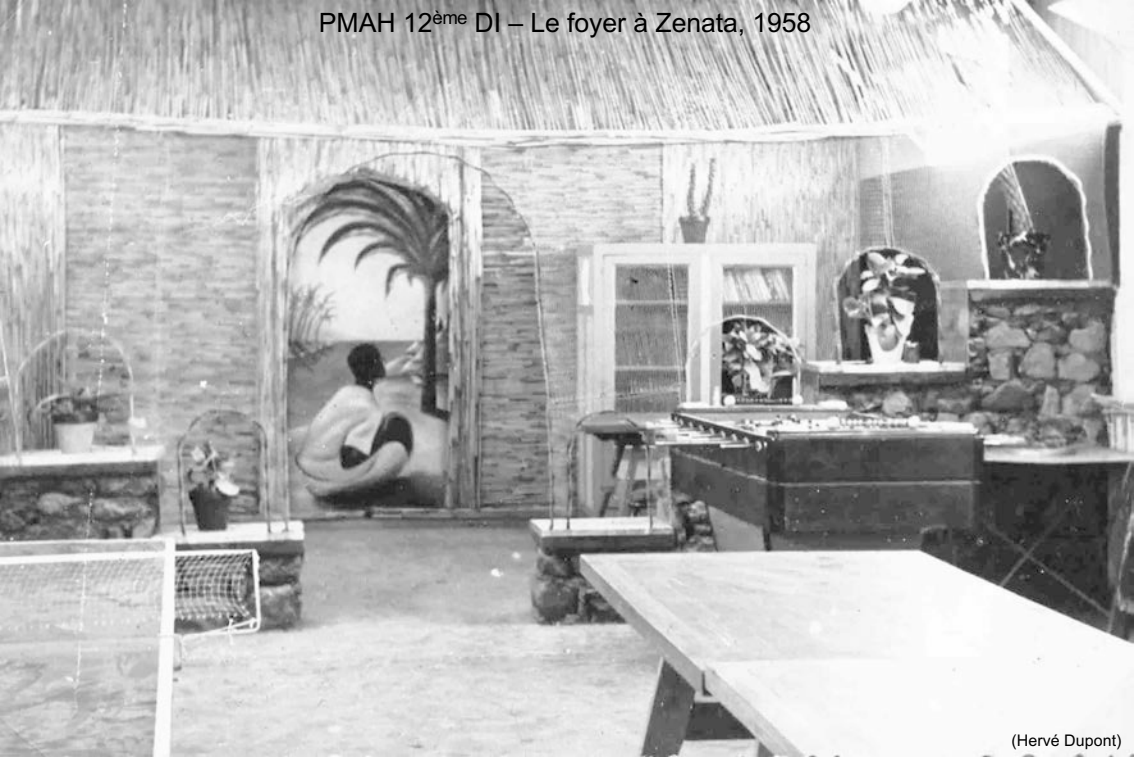


PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961



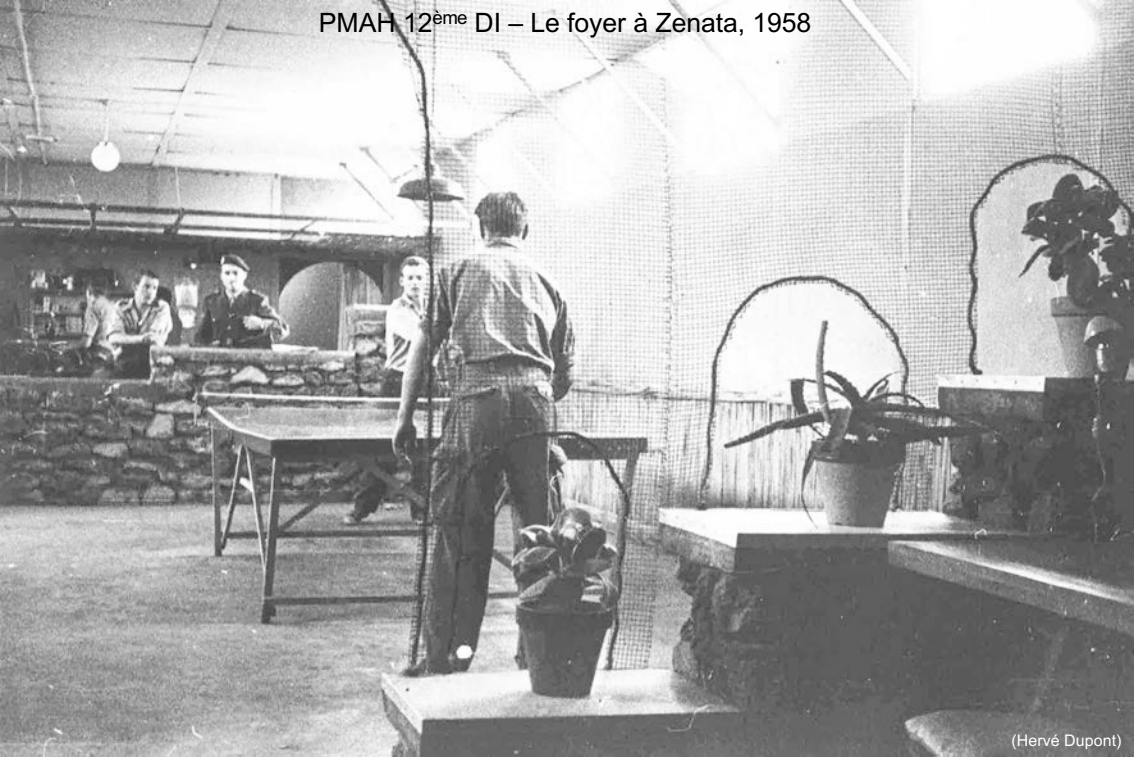


PMAH 12^{ème} DI – Le foyer à Zenata, 1958





PMAH 12^{ème} DI – Le foyer à Zenata, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, le coin des pigeons, 1961

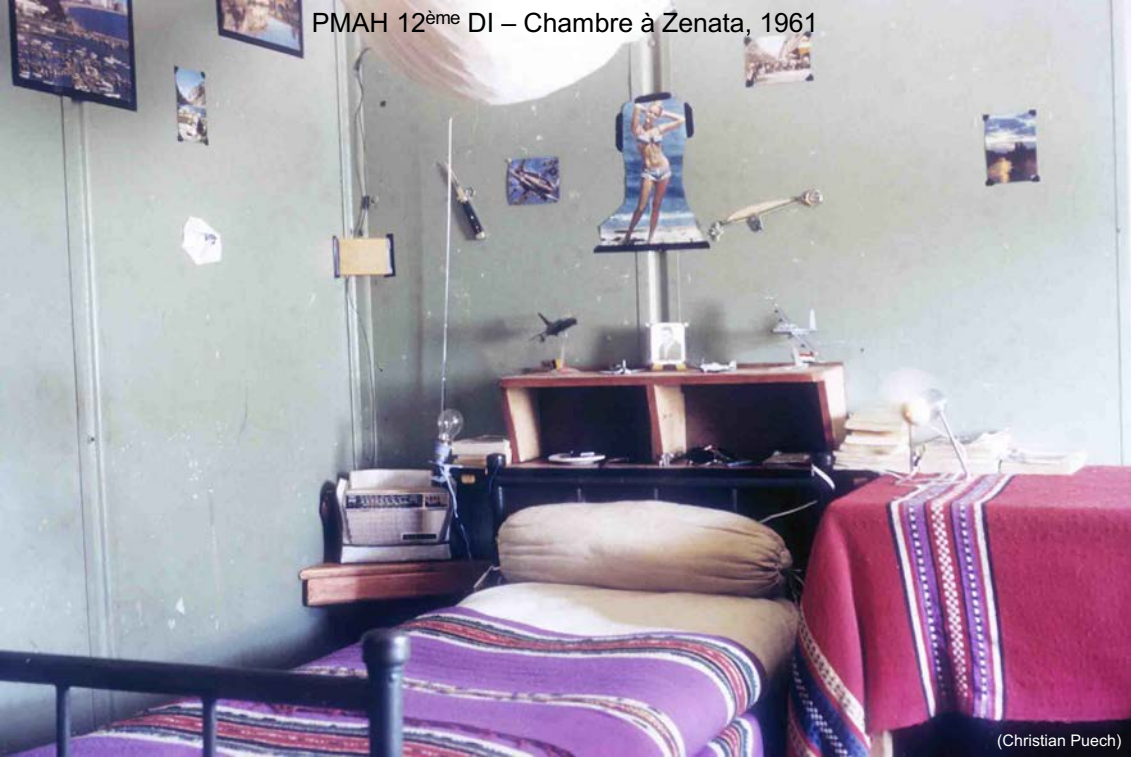


(Christian Puech)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Chambre à Zenata, 1961





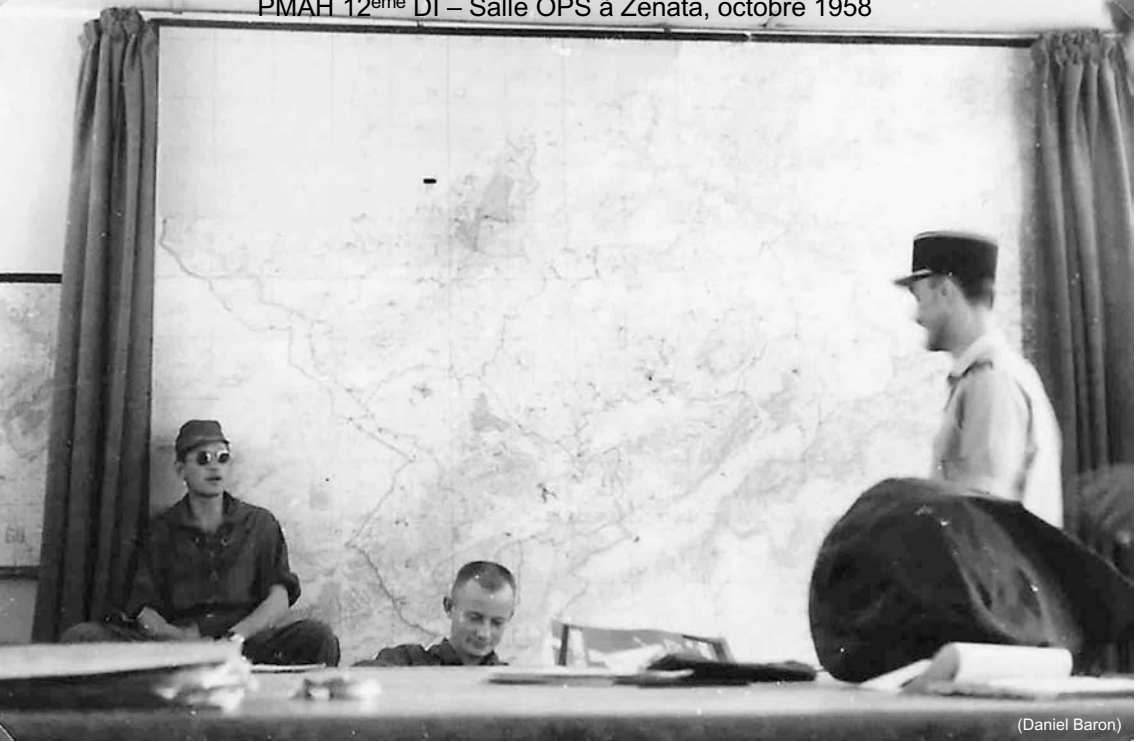
PMAH 12^{ème} DI – Détachement d'El-Aricha, 1961



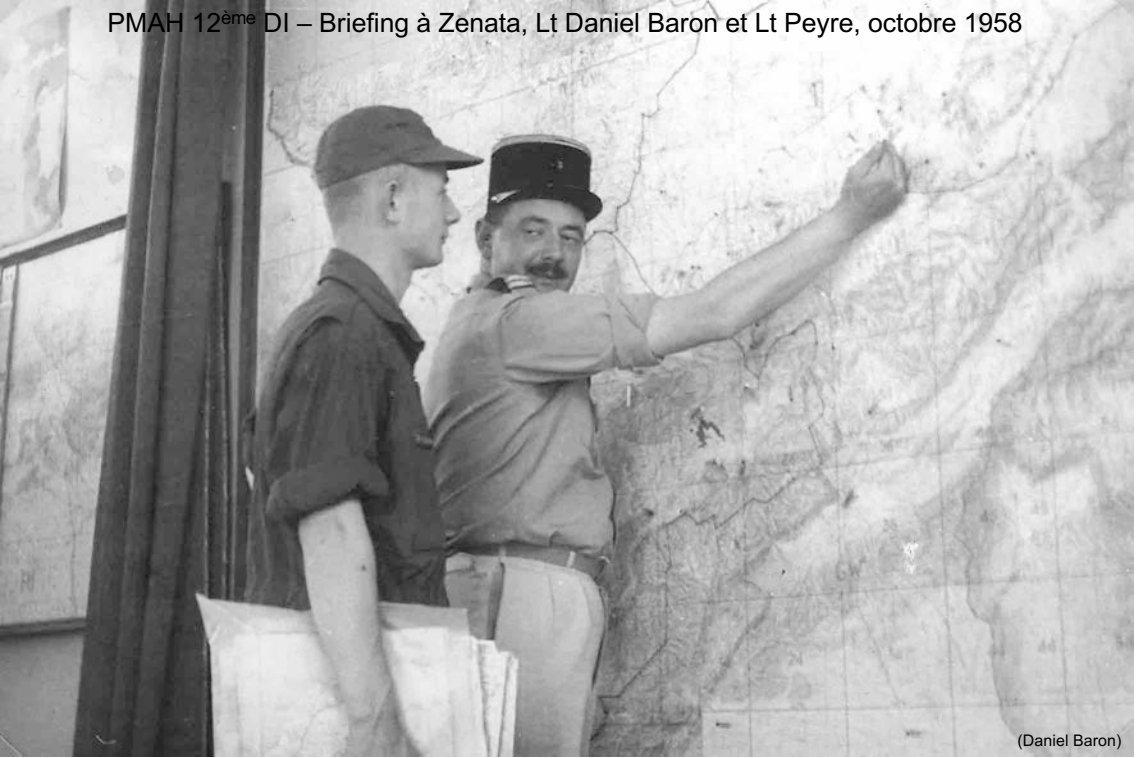
(Christian Puech)



PMAH 12^{ème} DI – Salle OPS à Zenata, octobre 1958



PMAH 12^{ème} DI – Briefing à Zenata, Lt Daniel Baron et Lt Peyre, octobre 1958



(Daniel Baron)

PMAH 12^{ème} DI – L'atelier radio à Zenata, 1958



(Hervé Dupont)

PMAH 12^{ème} DI – L'atelier radio à Zenata, 1958



(Hervé Dupont)

PMAH 12^{ème} DI – Le sanglier mascotte à Zenata en 1961



PMAH 12^{ème} DI – Aérodrome d'El-Aricha, 1961



PMAH 12^{ème} DI – El-Aricha, 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-18 dans la région de Lismara, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, L-18, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1958



(Bernard Seguin)

PA 12^{ème} DI – L-18 sur Tlemcen, 1^{er} juillet 1958



www.pilotes.en.algerie.over-blog.fr

(Michel Planes)

PA 12^{ème} DI – L-18 et L-21 à Méchéria en 1958



PMAH 12^{ème} DI – L-18 à Zenata en 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-21 à Nemours en 1958 avec le second-maître Jean Muller de la DBFM



PMAH 12^{ème} DI – L-21 à Zenata en 1959



(Georges Denoual)

PMAH 12^{ème} DI – L-21 à La Sénia entre un MS 733 et un T-6



PMAH 12^{ème} DI – L-21 à El-Aricha en 1959



PMAH 12^{ème} DI – L-21 et H-21 de la 31F à El-Aricha, 1959



PMAH 12^{ème} DI – 181 à Sebdou, 1959



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, L-21, 1958





PMAH 12^{ème} DI – L-21 à Zenata, 1958



PMAH 12^{ème} DI – L-21 à Zenata, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – L-21, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – L-21, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – L-21, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – L-18, 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-18, 1961



(Christian Puech)

PMAH 12^{ème} DI – L-21 à Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-21, 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-21, 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-21 à El-Aricha, 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-21, 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-21 à El-Aricha, 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-18, Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – L-21, Zenata, 1961



1PMAH 12^{ème} DI – Zenata, décollage piste 26 en Nord 3400



PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400 à Zenata en 1961



PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400 équipé de roquettes fumigènes, 1961



(Francis Bergèse)

PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400, Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400, panne au décollage à Zenata, le 21 novembre 1961



PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400, panne au décollage, le 21 novembre 1961



PMAH 12^{ème} DI – Le Nord 3400 accidenté le 21 novembre 1958 est transporté à la 675^{ème} CRALAT à Sidi-Bel-Abbès



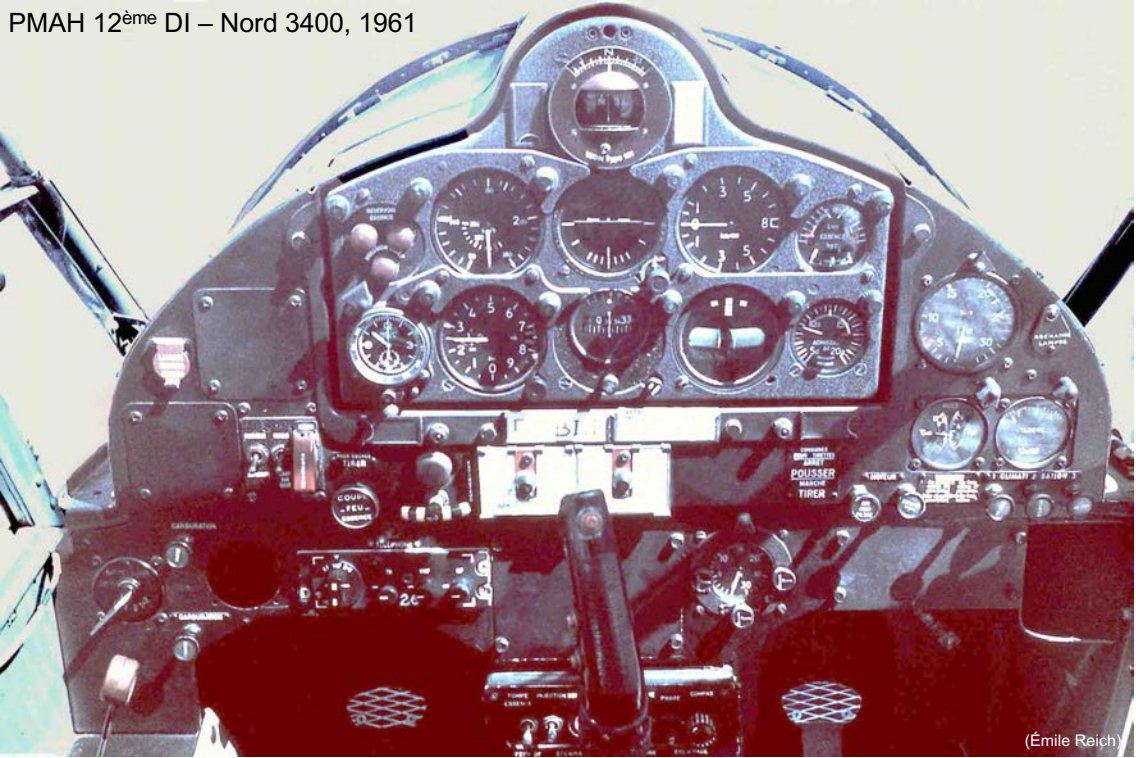
PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400 à El-Aricha, préchauffage du moteur, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400, 1961



PMAH 12^{ème} DI – La Vieille à Zenata, Nord 3400, 1961



PMAH 12^{ème} DI – La *Vieille* aux commandes du Nord 3400 à Zenata, 1961



(Michel Le V)

PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400 à El-Aricha, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400 à El-Aricha, 1961

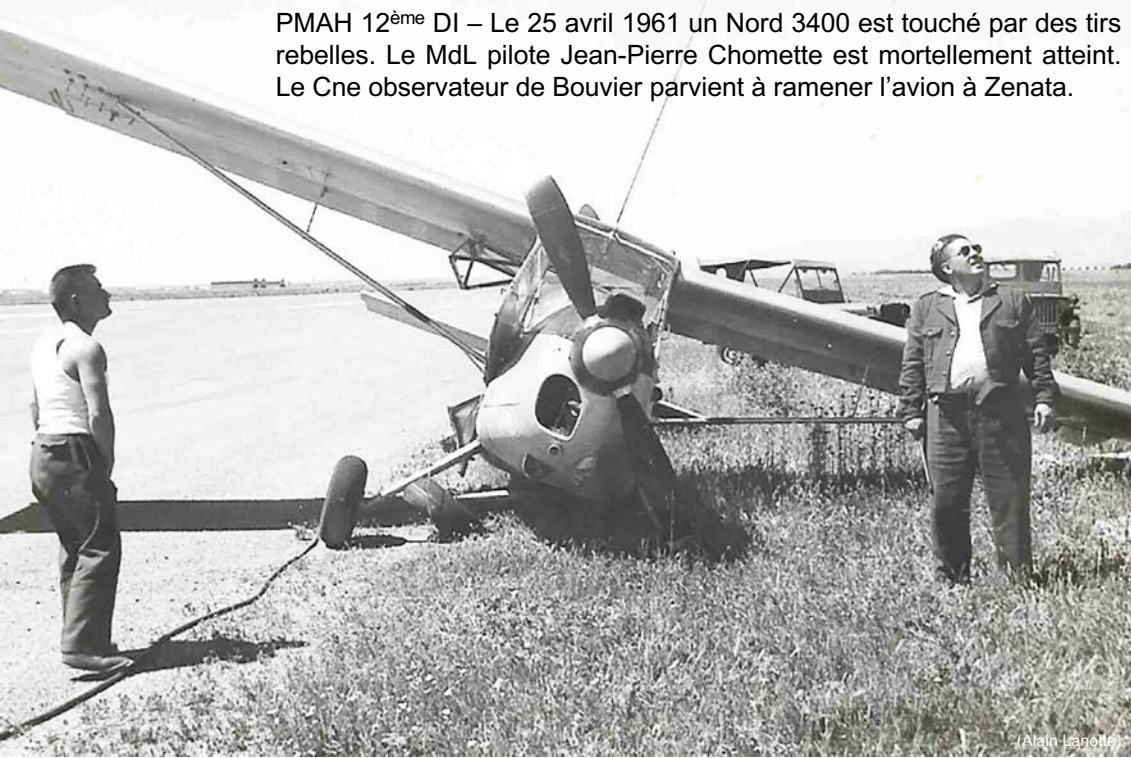


PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400 à El-Aricha, MdL-C Marc Angéli, 1961



(Christian Puech)

PMAH 12^{ème} DI – Le 25 avril 1961 un Nord 3400 est touché par des tirs rebelles. Le MdL pilote Jean-Pierre Chomette est mortellement atteint. Le Cne observateur de Bouvier parvient à ramener l'avion à Zenata.



PMAH 12^{ème} DI – 25 avril 1961, récupération du Nord 3400 par l'AC Georges Lanotte



PMAH 12^{ème} DI – 25 avril 1961, récupération du Nord 3400 par l'AC Georges Lanotte



PMAH 12^{ème} DI – L-21 et *Djinn* à Zenata, 1958



PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* et L-21 à Zenata, 1958



PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Zenata, 1958



PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Zenata, 1958



PMAH 12^{ème} DI – *Djinn*, 1958



(Hervé Dupont)



PMAH 12^{ème} DI – Jeune pilote
en *Djinn* à Zenata, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, *Djinn* de retour de la chasse au sanglier, 1961



PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Zenata, 1961



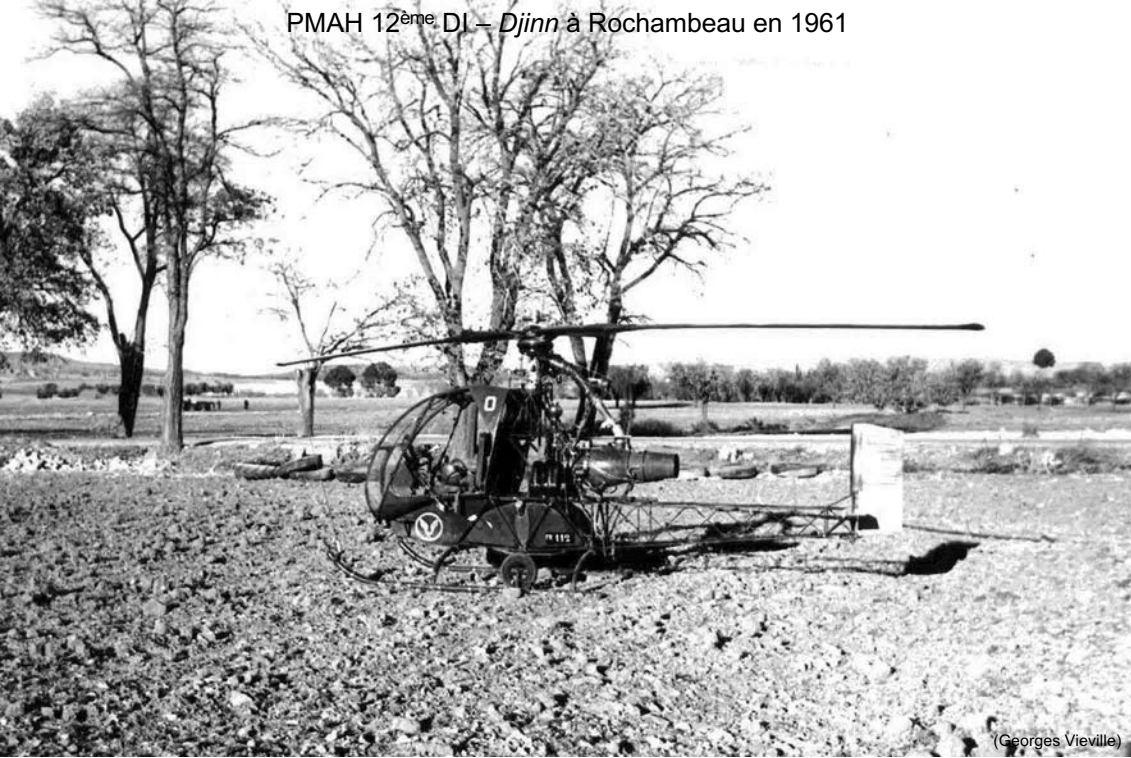
PMAH 12^{ème} DI

ORANIE - Secteur du Télagh - Ferme Boujon - 9^e Hussards - 1^{er} escadron
Photo Serge Dussud - Devant un Djinn - 1958/59



(Georges Vieville)

PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Rochambeau en 1961



(Georges Vieville)

PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Zenata en 1959



PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Zenata en 1959



PMAH 12^{ème} DI – Evasan en *Djinn* en 1961



2. page : 815.

ORDRES

HEURE LIMITE
D'ATERRISSAGE

DATE
50011ET

MOT CLE
20*56

ALROIN

EQUIPAGE	AVION	HEURE DE DEPART	OBJET DE LA MISSION
* DESMONET	FE.	8 ¹⁰	2643 TRESOL ADULTERE
(*) D'ANDURAIN		06.00	L GXMC 61
* ROBERT	FR.	10 ³⁰	2646 Relève FQ
(*) FREDIERE			Fx 90 - L 61
* SEGUIN	FQ.	8 ³⁰	2634 Prolosol Adultere
(*) BENOIST		06.30	L FX 90 - L 61
* CARLIER	R.65	7 ⁴⁵ DUM	2638 Li C ² HERBOUZE
		8 ⁰⁰	Port Say
* GALLECHER	FO.	08.00	2642 Li DJELFA
			Retour a Vite
* BIDOU	R.64	8 ¹⁵	2636 Li C ² Intendant
		8 ³⁰	Thénos → MOREAU
* JOUBERT	FH.	9 ⁰⁰	2644 Li Technique
(*) PEYRES			Zonata → El Ancha
	R.65	16 ²⁰ DUM	2638 Li C ² Herboze
		17 ⁰⁰	Port Say → Thénos
* CRAUSBONNERY	FD.		2637 Prolosol LAURE
			Alerte au sol à partir de 6 ⁰⁰

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, le tableau d'ordres en 1958

YD1-GLI

25 JUN

2057

MAXIMANDRE
VALPARAISO

AYION

NOTES

end of T

100

2004

[illegible]

•LEVECHER

AULAGNE

• ROCA

BRISOLIER

LA.

7-80

464

Griffiths

10-

1613

Patricia

MISSIONS PREVUES

• REICH

DUFUST

LF

1612

Patricia

454

(13)

1000

1

1

THESE

PMAH 12^{ème} DI – Le tableau d'ordres à Zenata en 1961. Certaines missions portent des prénoms féminins

PA 12^{ème} DI – Cne Janin à gauche, 1957



PA 12^{ème} DI – MdLC pilote Michel Planes, 1957



(Michel Planes)



PA 12^{ème} DI – Lt Petitpierre au centre, 1957



(Michel Planes)

PA 12^{ème} DI – Michel Planes à gauche, AC Fabre au centre et MdL Bagneux à droite, 1957



(Michel Planes)

PMAH 12^{ème} DI – Lt observateur Daniel Baron à Aflou, 1958



(Daniel Baron)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1958



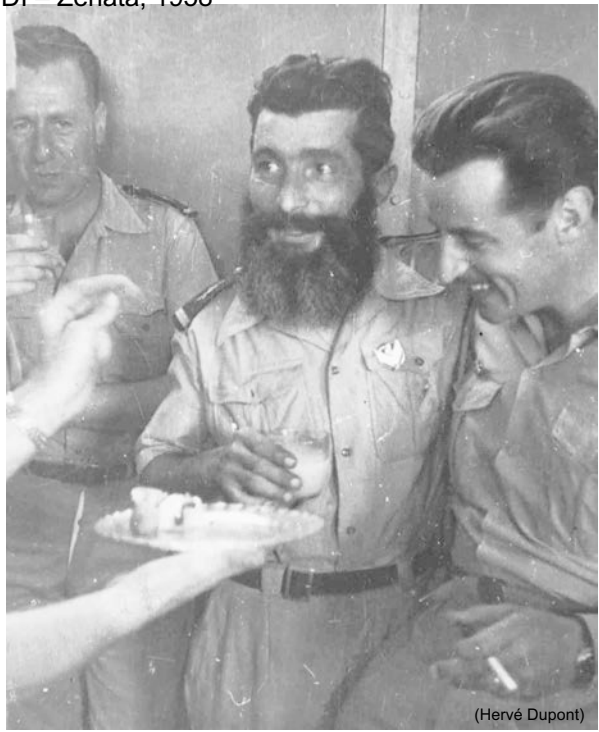
PMAH 12^{ème} DI – Inspection à Zenata, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Inspection à Zenata, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1958



(Hervé Dupont)





PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1958



(Hervé Dupont)



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1958



(Hervé Dupont)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1958



(Hervé Dupont)

PMAH 12^{ème} DI – Dans la tour de guet à Zenata, 1958



(Hervé Dupont)



PMAH 12^{ème} DI – Détente à la mer, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1958



(Hervé Dupont)

PMAH 12^{ème} DI – Pilotes de *Djinn*, Zenata, 1958



(Hervé Dupont)

PMAH 12^{ème} DI – Détachement d'El-Aricha, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – Détachement d'El-Aricha, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Détachement d'El-Aricha, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Détachement d'El-Aricha, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – Inondation à El-Aricha, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, Lt Daniel Baron deuxième, L-21, 1958



(Daniel Baron)

PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Bernard Seguin, Zenata, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Bernard Seguin, L-21, Zenata, 1958



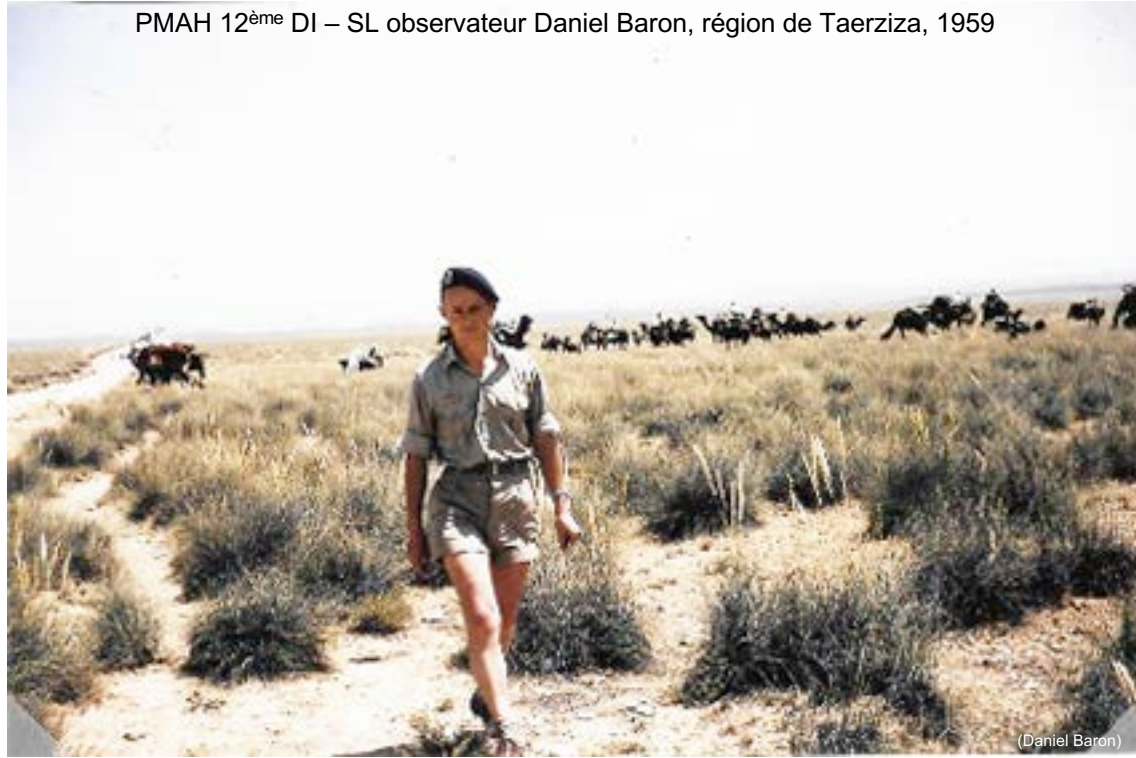
(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Armand Farrugia à El-Aricha, 1959



(Armand Farrugia)

PMAH 12^{ème} DI – SL observateur Daniel Baron, région de Taerziza, 1959



(Daniel Baron)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 14 juillet 1959



PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Christian Puech à Zenata, 1961



(Christian Puech)

PMAH 12^{ème} DI – MdLC pilote Castelot, L-21, 1961



(Christian Puech)

PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Christian Puech, L-21, Zenata, 1961



(Christian Puech)

PMAH 12^{ème} DI – MdL pilotes Caillard et Jean-Pierre Roca, L-21, Zenata, 1961



(Christian Puech)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, MdL pilotes Jean-Pierre Rocca, Michel Le Vecher, Maslard et Émile Reich, 1961



(Christian Puech)

PMAH 12^{ème} DI – pilote ?, L-21, 1961



(Christian Puech)



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, entraînement
au VSV, lunettes teintées en bleu et
vitres teintées en jaune, Nord 3400,
1961

PMAH 12^{ème} DI – MdLC mécanicien Laffineur et MdL pilote Reich à la pompe, Nord 3400, 1961

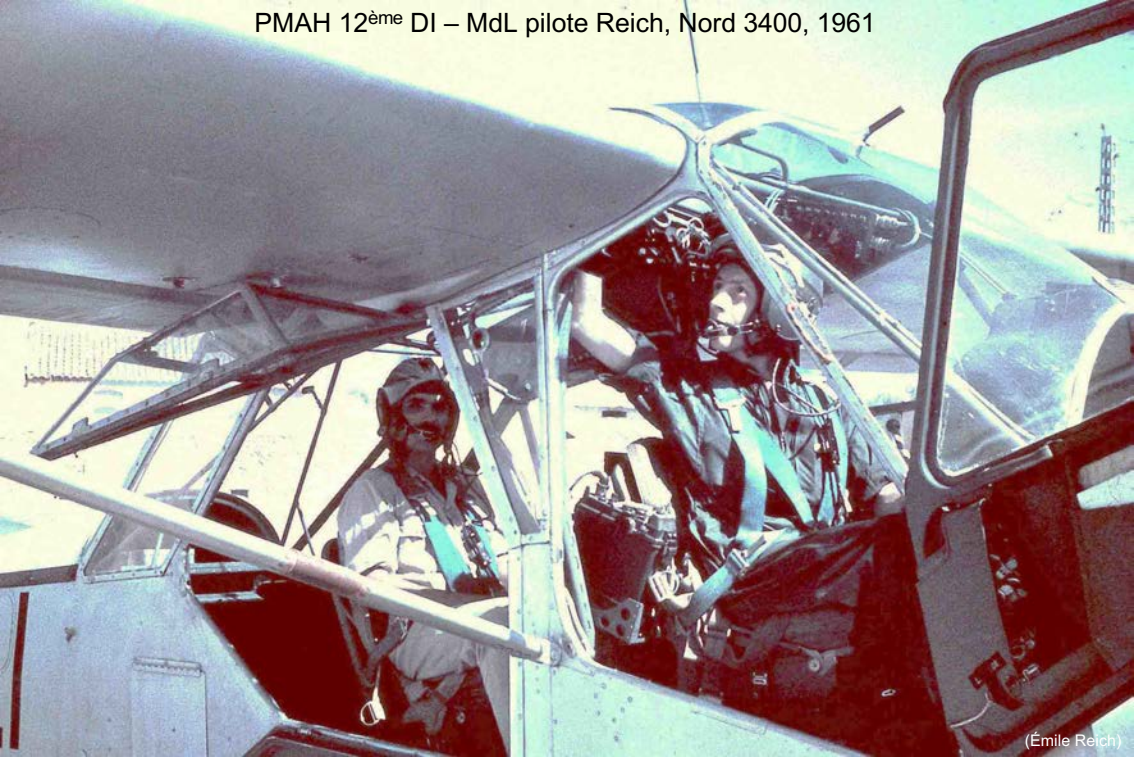


PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400 à El-Aricha, MdL Reich sur l'aile MdLC Laffineur à la pompe, 1961

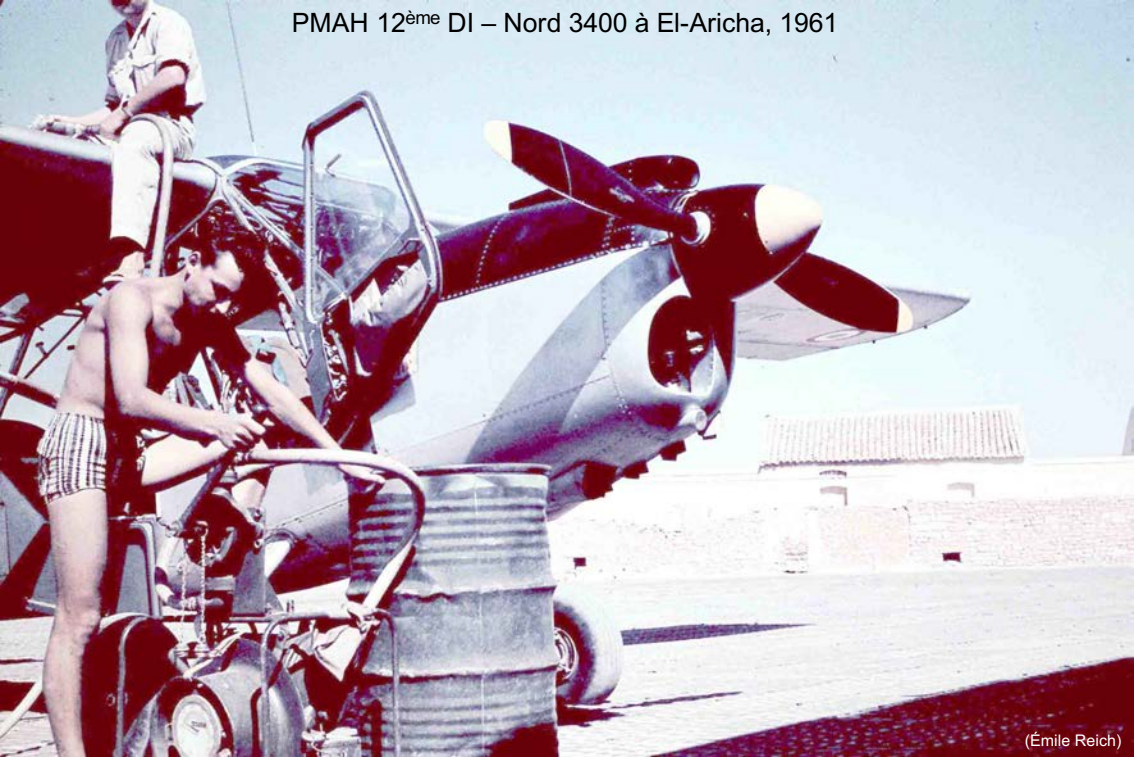


(Émile Reich)

PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Reich, Nord 3400, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400 à El-Aricha, 1961



PMAH 12^{ème} DI – MdL Michel Rougeot,
pilote de *Djinn*, au Telagh en 1961



(Michel Jacquemin)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961, le Cne Braconnier est particulièrement méticuleux

REICH

A SP 86768, le 14 Décembre 1961

10^e REGION MILITAIRE
12^e DIVISION D'INFANTERIE
PELTON MIXTE AVIONS
HELICOPTERES Z.O.O.

NOTE DE SERVICE

OBJET : Cristallisation des fréquences WUF d'appui en A.F.N.

1^{re} GENERALITES : A compter du 19 Décembre 1961 à 0 H Z les fréquences WUF d'appui en AFN pour le GATAC 2 seront :

- P 3 : Principale
- T 2 : Secondaire
- S 12 : Secondaire

2^{re} SECURITE D'UTILISATION DES FREQUENCES :

P 3 :

- a) Tous les avions non engagés dans une opération ou ne traquant pas avec un PCA dont la fréquence préférentielle est S 12, volent sur la fréquence P 3
- b) La fréquence P 3 est utilisée comme fréquence préférentielle par les PCA des :

- TLENGON
- MOHRIA
- CERYVILLE
- AIN SAÏRA
- SAÏDA
- AFLOU

S 12 :

La fréquence S 12 est utilisée comme fréquence préférentielle des PCA de :

- ELKE DEL ANNES
- TIANET
- HOUTAGHREN

T 2 : Fréquence de décollage :

Il est rappelé, que les conversations privées, les formules de politesses sont formellement interdites sur ces fréquences.

Le Capitaine BRACONNIER

Commandant le Peloton mixte
Avions et Hélicoptères Cnri de la 12^e D.I.

A SP 86768, le 9 Décembre 1961

10^e REGION MILITAIRE
12^e DIVISION D'INFANTERIE
PELTON MIXTE AVIONS
HELICOPTERES Z.O.O.

NOTE DE SERVICE

OBJET : Sécurité des vols - Visite pré vol

Il est rappelé aux pilotes que la visite pré vol est obligatoire, sauf en cas de décollage immédiat où elle sera simplifiée sans pour autant être escamotée.

Ce n'est pas faire injure au mécanicien qui a mis l'appareil en conditions, que de procéder à cette visite avant chaque décollage, cette action vitale menée avec minutie garantit la sécurité de l'équipage et deux sécurités valent mieux qu'une.

Le Capitaine BRACONNIER
Commandant le P.M.A.N. 12^e D.I.



(Émile Reich)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961-62, le Cne Braconnier est particulièrement méticuleux

A SP 06706, le 7 Décembre 1961

10^e REGION MILITAIRE
12^e DIVISION D'INFANTERIE
PELTON MIXTE AVIONS
HELICOPTERES 2.0.0.

NOTE DE SERVICE A L'ATTENTION DES PILOTES

OBJET : Mise en route des moteurs 4 D 32 et 4 D 34 POTEZ.

Les opérations suivantes sont effectuées "moteur chaud"

1^{re} Avant la mise en route, les pilotes effectuent les actions suivantes :

- Manette d'hélice en avant (plein petit pas)
- Manette des gaz à I en en avant de la butée arrière

2^{re} Mise en route :

- actionner le démarreur contact I + 2
- éviter l'accrochage à la manette des gaz
- injecteurs le cas échéant

3^{re} Régime de convergence :

- augmenter très lentement le régime jusqu'à 1200 T/mn

4^{re} Actions vitales au point d'attente :

- Manette d'hélice en arrière (plein grand pas)
- Manette des gaz vers l'avant jusqu'à l'obtention pression atmosphérique du jour (lue au manomètre de pression en montant dans l'appareil moteur arrêté) à 1700 T/mn
- manette d'hélice vers l'avant (plein petit pas). On doit obtenir 2200 T/mn environ.

5^{re} Régime de vol - sur piste et hors piste :

- Sortir 30° de volets
- Manette d'hélice ramené à I en vers l'arrière (2400 T/mn)
- Régler la pression d'admission à l'aide de la manette des gaz jusqu'à 101 cm Hg
- après sortie de circuit de piste de 200 m il est conseillé d'afficher : 123 ps 2200 T/mn, régime suffisant en pente de montée normale.

Le Capitaine (30.0.0.0) 12^e D.I.
Commandant le P.M.A.H. 12^e D.I.

A SP 06706, le 1 Mai 1962

10^e REGION MILITAIRE
12^e DIVISION D'INFANTERIE
PELTON MIXTE AVIONS
HELICOPTERES 2.0.0.
N°0001 / P.M.A.H. / 12^e D.I.

NOTE DE SERVICE

OBJET : Entraînement des équipages

En exécution des prescriptions de la H d S n°773/ALAT 102/3/8.4 l'effort d'instruction des pilotes portera sur les 2 points suivants :

- Vol à basse altitude
- Utilisation des terrains courts.

En conséquence, les différentes phases des perfectionnements seront pour chacun de ces exercices les suivants :

I^{er} - Vol à basse altitude :

- a) - Au cours de RAV, chaque fois que cela sera possible, la place pilote sera tenue par un officier observateur-pilote. Le pilote en place avant d'un jeu de cartes au 1/50.000 de la région considérée, devra suivre point par point l'itinéraire emprunté et pouvoir rendre compte à tous moments en coordonnées de sa position.

- b) - Le même exercice aura lieu le pilote étant en place avant.

- c) - Lorsque l'utilisation de la carte au 1/50.000 sera parfaitement assimilée de chacun, les exercices d'instruction ou en RAV suivent les missions, il sera procédé à des navigations préparées à l'avance, à altitude moyenne comprise entre 10 et 100 M relatifs et obligatoirement fixées par le Commandant d'Unité ou son Adjoint.

Ces navigations seront préparées à l'avance par l'équipage en commun (pilote et observateur), avec utilisation de repères, cap et montre.

II^{er} - Recherche de précision sur terrains courts :

- a) - Une première phase d'atterrissages de précision aura lieu chaque fois que les conditions MTO (orientation du vent en particulier) le permettront, sur la bande gazonnée située entre le taxi way AIR - ALAT et la piste 00 - 26 (partie en herbe de la CI - 19)

- b) - Le perfectionnement aura lieu sur le chemin périphérique du terrain de Zenata sur les portions reconnues par le Commandant d'Unité. Avant d'y effectuer son premier vol, une reconnaissance à pieds sera faite par chaque pilote avec le Commandant d'Unité.

- Il est bien précisé que chacun de ces vols doit préalablement comporter à l'altitude de 100 M relatifs :

- un décrochage sans moteur
- un décrochage avec moteur et 42 crans de volets, pour étalonnage de l'anémomètre.

- Ces exercices auront lieu avec un mécanicien à bord impérativement.

- Le bureau des vols tiendra à jour une fiche par pilote comportant :

- date de vol
- temps de vol
- exercice effectué

Le Capitaine (30.0.0.0) 12^e D.I.
Commandant le P.M.A.H. 12^e D.I.

(Émile Reich)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata 1961, AC mécanicien Georges Lanotte



PMAH 12^{ème} DI – Zenata 1961, Mme Lanotte et Alain et sa sœur en L-21



(Alain Lanotte)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961, Cne Eluère en combinaison, MdL Reich et Puech



(Christian Puech)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961, Cne Eluère en combinaison, MdL Reich et Puech



(Christian Puech)

PMAH 12^{ème} DI – MdL pilotes Émile Reich et Michel Le Vecher et Brossard (salle OPS), 1961



PMAH 12^{ème} DI – MdL Emile Reich (à l'arrière) et MdLC mécanicien Angéli, 1961



(Émile Reich)



PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Émile Reich, 1961



(Émile Reich)

PMAH 12^{ème} DI – MdL Émile Reich et MdL Egéa (photographe), 1961



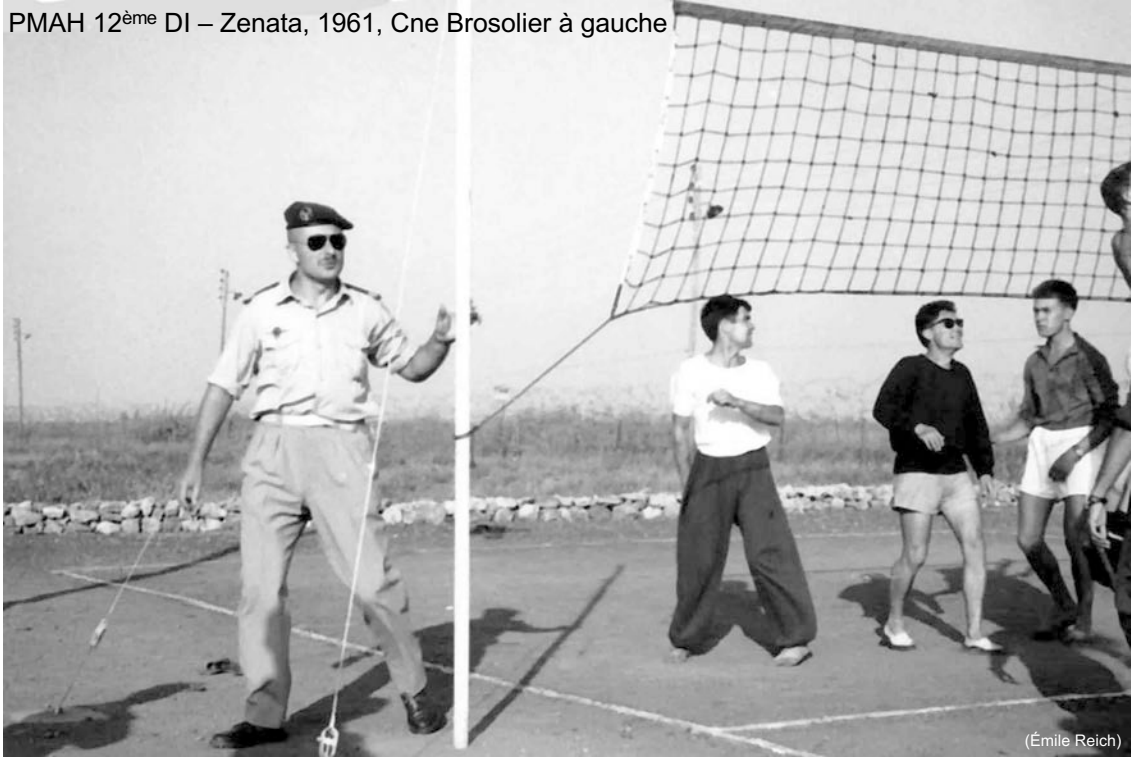
PMAH 12^{ème} DI – Détente à la plage de Béni-Saf, MdL Émile Reich et Jean-Pierre Roca, seul bain de mer de tout le séjour en Algérie 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, 1961, Cne Brosolier à gauche



(Émile Reich)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, novembre 1961, MdL Vergé (radio), Jean-Pierre Roca (pilote), Lannelongue (pilote), Egea (photographe), Reich (pilote)



(Émile Reich)

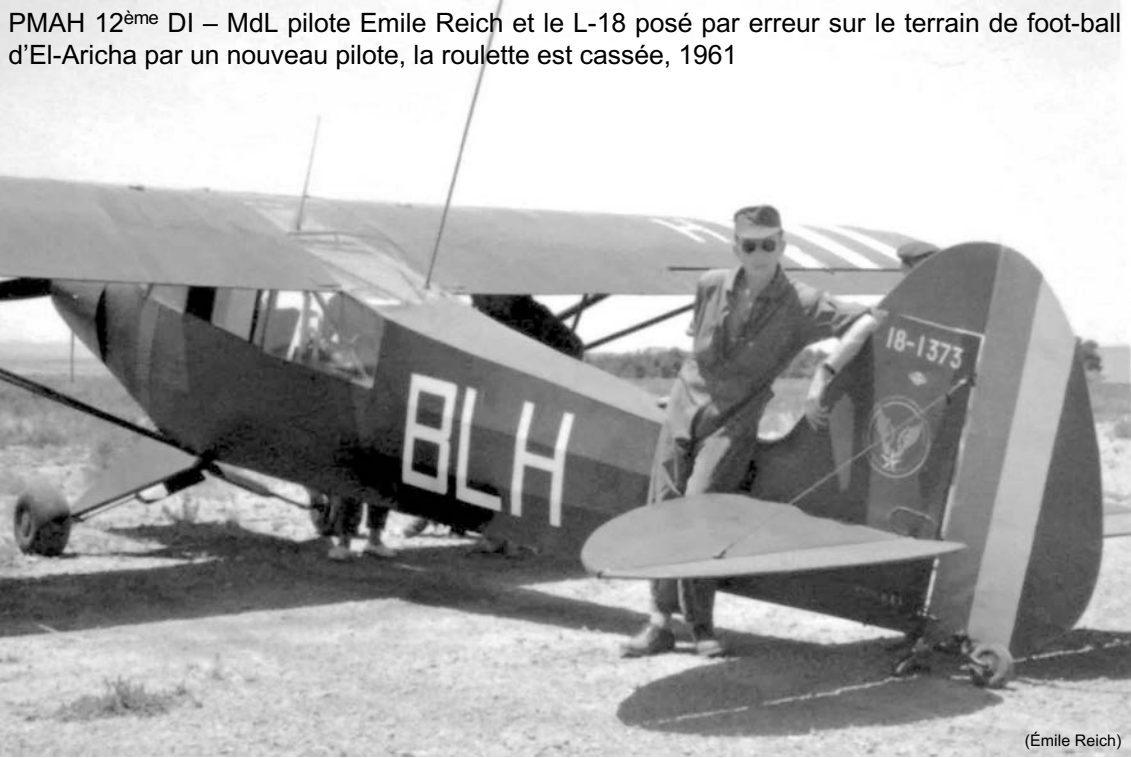
PMAH 12^{ème} DI – EBR Panhard à Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – EBR Panhard à Zenata, 1961



PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Emile Reich et le L-18 posé par erreur sur le terrain de foot-ball d'El-Aricha par un nouveau pilote, la roulette est cassée, 1961



(Émile Reich)

PMAH 12^{ème} DI – L-18, roulette cassée à El-Aricha, évaluation des dégâts, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata 1961, AC mécanicien Michel Lanotte en tête du défilé



PMAH 12^{ème} DI – 1961



PMAH 12^{ème} DI – Obsèques du MdL pilote Michel Alhinc tué en vol le 29 octobre 1961 (second pilote tué dans l'année) - Le Lt observateur Michel Colson parvint à ramener le Nord 3400 à Zenata et à atterrir d'une manière parfaite



PMAH 12^{ème} DI – Obsèques du MdL pilote Michel Alhinc, tué en vol le 29 octobre 1961
(second pilote tué dans l'année)



PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Michel
Alhinc, tué en vol le 29 octobre 1961



PMAH 12^{ème} DI – 1961, Lt Colson décoré de la Croix de la Valeur Militaire (il a posé sans dommages son N 3400 après que le pilote, Michel Alhinc, ait été mortellement blessé)



PMAH 12^{ème} DI – MdL Émile Reich, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, Lt Richard (en combinaison), Cne Braconnier, Cne Eluère, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, MdLC Laffineur, Cne Millory, Lt Richard, Cne Canon, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, les Cne Canon et Millory entre deux aviateurs, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, Lt Gaymard, Lt x, Lt Schlauder, 1961



(Alain Schlauder)

PMAH 12^{ème} DI – Lt Schlauder, Lt Gaymard, Lt x, Cne Millory, Lt Richard, 1961



(Alain Schlauder)

PMAH 12^{ème} DI – Zenata, MdIC Laffineur, Lt x, MdLC Angeli, Lt Schlauder, Lt Richard, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Zenata, juillet 1962, MdL Vergé (radio), Cne Brisolier, MdL pilotes Taudon, Eustache et Lhuissier, Coquelet (mécanicien), Reich (pilote). Référendum du 1^{er} juillet 1962



PMAH 12^{ème} DI – Après le cessez-le-feu, le Peloton revient sur le terrain de Lismara, à proximité de Tlemcen, L-21



PMAH 12^{ème} DI – Après le cessez-le-feu, le Peloton sur le terrain de Lismara, L-21



PMAH 12^{ème} DI – Après le cessez-le-feu, le Peloton sur le terrain de Lismara, L-21



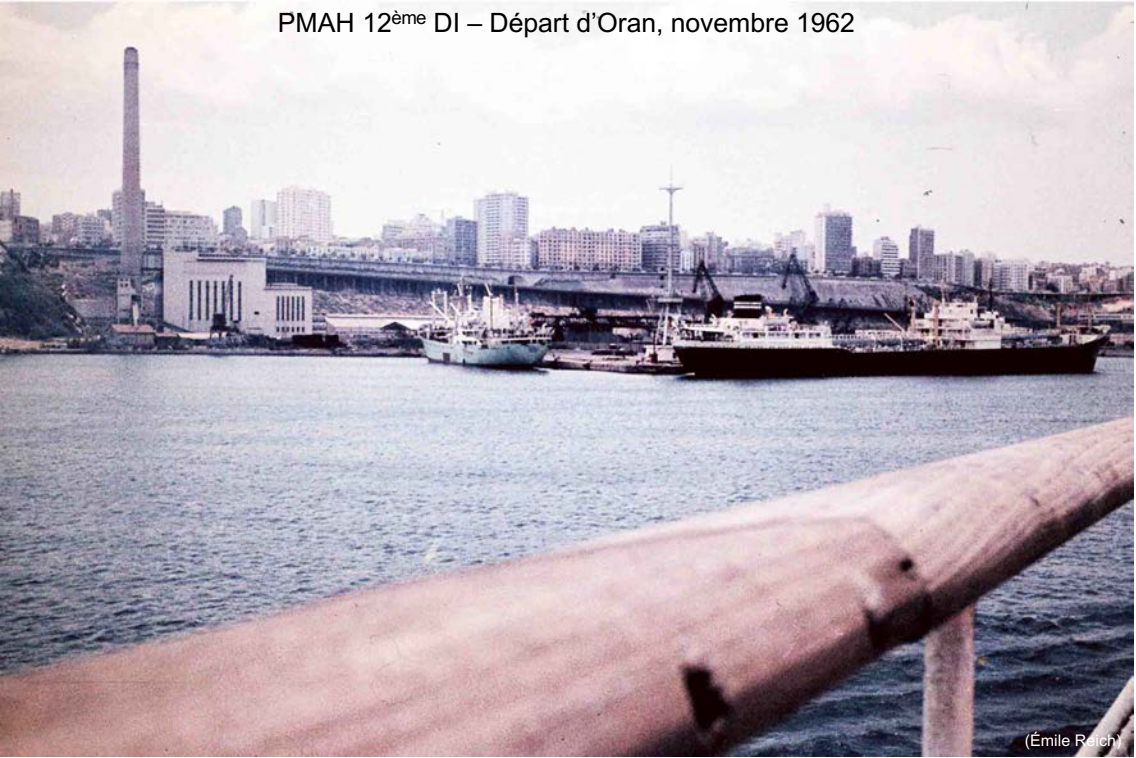
PMAH 12^{ème} DI – MdL Reich, x,
départ d'Oran, novembre 1962



PMAH 12^{ème} DI – Le *Ville-d'Alger* au départ, novembre 1962



PMAH 12^{ème} DI – Départ d'Oran, novembre 1962



PMAH 12^{ème} DI – Départ d'Oran, novembre 1962



(Émile Reich)

PMAH 12^{ème} DI – Sur le *Ville-d'Alger*, MdL Vergé (radio) à gauche, novembre 1962



PMAH 12^{ème} DI – Sur le *Ville-d'Alger*, MdL Christian Puech à droite, MdL Vergé à gauche, novembre 1962



(Christian Puech)

Décollage sur alerte par Michel Planes, extrait de ***Pilotes en Algérie***

Le 14 mars 1958, décollage sur alerte avec le capitaine Sapience, nous nous rendons dans la vallée de Yebdar. Une patrouille de harkis s'est fait accrocher par des rebelles qui ont ouvert le feu d'un piton surplombant leur position. C'est dans ces moments que je retrouve mon âme de guerrier qui a servi dans les commandos FTNV (Forces Terrestres Nord-Vietnam). Le capitaine me donne toute latitude pour entamer les recherches. Très rapidement, je trouve les rebelles qui se sont bien planqués au seul endroit que je n'aurais pas choisi. Immédiatement, le capitaine Sapience demande la chasse. Dès que la première patrouille de T-6 arrive, nous balisons l'objectif. Les harkis qui, jusque là, s'étaient mis à l'abri, avancent très rapidement, par bonds successifs sur le straffing qui vient d'avoir lieu.

Nous faisons intervenir une deuxième patrouille de T-6, la fumée des impacts des roquettes était si près qu'elle cache l'avance des hommes de pointe qui arrivent sur la position des HLL.

Nous ne connaissons les résultats de notre intervention que dans le prochain BRQ (bulletin de renseignement quotidien). Nous rentrons après quatre heures de vol, le voyant rouge de carburant allumé depuis longtemps.

Le chef Guillem que je rencontre, après qu'il ait refait le plein et les vérifications d'usage me dit :

– Je ne sais pas si vous auriez pu faire cinq minutes de vol supplémentaires, et j'ai remarqué que ce n'est pas la première fois que ça t'arrive !

Le lendemain, le sergent Trouvat, vaguemestre désigné pour aller larguer le courrier au fond de la vallée de Sidi-Larbi, n'a pas l'air rassuré :

– Je n'aime pas ce coin.

– Je sais, c'est impressionnant quand on est au fond, entre ces hautes falaises boisées, mais nous commencerons par par le poste au sommet, avant de descendre.

Durant tout le vol, je l'ai senti tendu. J'ai eu beau le rassurer, lui montrer que par temps calme comme aujourd'hui il n'y a pas de danger, rien n'y fait. Il a failli lâcher les sacs postaux en dehors des postes.

J'ai eu peur, comme tout un chacun, mais je savais qu'une peur irraisonnée ça pouvait exister. Encore une fois j'ai eu peur, peur que l'on puisse croire que j'avais traumatisé mon passager.

Ouf, surtout ne dites jamais qu'il y a des missions faciles !

Décollage sur alerte (bis) par Michel Planes, extrait de ***Pilotes en Algérie***

Le 15 octobre 1958, je décolle avec le lieutenant Petitpierre vers les Beni-Ouarsous. Les trosol sont accrochées par une bande armée ayant franchi la frontière. Nous arrivons sur l'objectif à très basse altitude par le flanc sud. Les rebelles sont si surpris de nous avoir aussi près de leurs têtes qu'ils nous regardent passer sans avoir le temps d'ouvrir le feu. Sans attendre, Petitpierre demande l'intervention de la chasse. Nous avons pris de l'altitude en attendant, sans perdre de vue les HLL. Dès l'arrivée des deux premiers appareils sur la zone, nous piquons sur leur position et nous larguons une grenade fumigène pratiquement au centre de leur dispositif. Nous voyons leurs fusils levés vers nous. Les fumées qui sortent des canons de leurs fusils qui tirent sur nous.

Nous avons à peine amorcé la remontée que les premières roquettes tombent sur la partie rocheuse où les tireurs sont embusqués. La deuxième patrouille mitraille le tas de pierraille où ils sont bien abrités. Nous voyons très distinctement les impacts qui balaient la montagne, à part quelques fuyards, les autres restent à l'abri dans les rochers. Après le straffing, nous descendons au ras de la pente pour voir les résultats. Bien abrités derrière les rochers, ils sont là, immobiles. Lors du dernier guidage chasse avec le capitaine Janin, dans le même secteur, les rebelles avaient décroché pour regagner la frontière adroitement, par bonds successifs, mais cette fois, il semble qu'ils veuillent attendre la nuit pour fausser compagnie.

– *Combien sont-ils ? Envoyez un autre fumigène.*

Les trosol continuent leur approche et nous demandent de faire intervenir l'artillerie.

Nous faisons un nouveau passage pour baliser au plus près. Le fumigène à peine arrivés au sol est repris par un homme qui le jette au bas de la pente.

Les premiers éléments de chez nous ont pris position sur la crête qui surplombe les rebelles, nous les entendons dans les écouteurs crier :

– *Piper ! Piper ! ils vous tirent dessus.*

Nous aimerions pouvoir rester encore, mais la nuit approche et nous n'avons plus de carburant. Nous faisons un dernier largage, un dernier passage et nous quittons à regret le lieu de l'accrochage.

Nous nous posons à la nuit tombée, après plus de quatre heures de vol et avec deux impacts à hauteur de la cocarde.

Mémoire d'Algérie par Daniel Baron, observateur appelé

Après quatre mois à l'Ecole d'Application de l'Arme Blindée Cavalerie à Saumur et avec le grade de sous-lieutenant, j'intègre l'École des Spécialistes de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ESALAT) à Dax. Quatre mois de formation d'observateur s'ensuivent, basée sur les techniques d'observation, les méthodes de guidage de tirs d'artillerie et des appuis feu aériens, l'utilisation des radios et surtout lecture de carte, tout en faisant des cercles au-dessus d'un théâtre d'opération, en répondant aux appels radio et en évitant, dans la mesure du possible, les tirs ennemis.

Mon brevet d'observateur en poche et après une traversée chaotique en bateau de Marseille à Alger, je rejoins le PMAH 12^{ème} DI sur l'aérodrome de Tlemcen-Zenata en août 1958. Cette base est gérée par l'Armée de l'Air avec laquelle nous cohabitons avec plaisir. Le mess est commun aux deux armes et la nourriture est excellente. Nous logeons dans des bâtiments en dur, à raison de deux officiers par chambre. Donc, conditions optimums, sauf que nous sommes en guerre. Le Peloton est équipé de quatre L18, douze L21 et de deux *Djinn*.

Maintenant, l'école est finie, il faut mettre en application les enseignements reçus. Plusieurs officiers « observateur-pilote » me font visiter le secteur et puis c'est le lâcher. Mon premier souvenir est celui d'une opération à laquelle je devais apporter, en particulier, un réglage d'artillerie. Baptême du feu, une série de claquements nous indique que l'aile de l'avion est perforée en plusieurs points. Ne sachant pas si une partie vitale de l'avion est touchée, je demande au pilote de rejoindre la base. Le capitaine commandant le Peloton est au bord de la piste :

- *Lieutenant, qu'est-ce qu'il vous arrive ?*
- *Mon Capitaine, l'avion a été touché et j'ai pensé qu'il était plus prudent de rentrer.*
- *Votre avion fonctionne très bien. Repartez car vous seul connaissez les détails de l'opération.*

Et sans même mettre le pied à terre, nous avons fait demi-tour pour terminer notre mission. Première leçon.

Les tâches sont variées, allant bien entendu des missions d'observation aux accompagnements de convoi et même au largage de revues au-dessus des postes isolés (ce qui nous fait réaliser que le bombardement est un métier, tant les résultats sont aléatoires). La météo rend les vols plus dangereux et plus fatigants qu'en France, mais nous avons heureusement des pilotes de grande qualité. Les vents rabattants qui vous plaquent au sol lorsque l'on remonte des vallées encaissées font également partie des risques encourus.

... suite ...

... suite ...

L'accompagnement des troupes au sol fait bien entendu partie de nos missions. En novembre 1958, nous partons à deux Piper pour Aflou. Environ 300 fellagas sont cernés dans une vallée et les combats s'annoncent très rudes. Dans ces conditions, l'ennemi n'apprécie pas du tout la surveillance du Piper qui tourne comme une mouche sur sa proie. Aussi, nous servons de pigeon d'argile à des combattants très nerveux, et l'avion en subira les conséquences heureusement sans autre dommage. À la suite de cette opération et de la découverte d'une caravane ennemie dans le chott Rharbi, je recevrai la Croix de la Valeur Militaire avec ma première citation.

Il faut dire que les deux capitaines qui ont successivement dirigé le Peloton étaient de la même trempe que ceux de Saumur : d'abord volontaires pour apprendre à piloter Piper et *Djinn*, aussi stricts et professionnels concernant les opérations mais décontractés le reste du temps, ils appréciaient l'engagement sans faille des appelés du contingent qui n'avaient au départ pas du tout les mêmes objectifs.

Les missions classiques se succéderont au fil du temps, avec des détachements à Géryville, El-Aricha et Mecheria. En août 1959, à la suite de plusieurs opérations réussies dont la détection d'une bande de rebelles, je recevrai une citation à l'ordre de la division. Fort heureusement, la chance ne me quitte pas, avec 500 heures de vol de guerre et donc environ 200 décollages dont un seul pouvait s'avérer sans retour, l'avion dans lequel je me trouvais n'a jamais été abattu et je n'ai jamais été atteint physiquement malgré les difficultés rencontrées lors des opérations et en particulier au cours du guidage des T-6 pour du straffing ou des tirs de roquettes. Je n'ai jamais provoqué de «dégâts collatéraux» (8 000 militaires sont morts en Algérie à la suite d'accidents), sinon comment vivre le restant de sa vie avec un tel poids sur la conscience ?

Que reste-t-il en mémoire de cette période, hormis les souvenirs militaires en tous genres :

- un sentiment profond de besoin de sécurité dans toutes les circonstances de la vie
- une profonde aversion pour tout facteur créant une dépense d'adrénaline, même par jeu, mon quota ayant été très largement dépassé.
- un sang-froid bien ancré. Comment pouvait-on prendre des décisions capitales de façon instantanée si l'on ne maîtrisait pas ses émotions? De ce côté, l'Armée est une rude école. Je suis rentré dans mes foyers la tête haute, avec le sentiment d'avoir accompli mon devoir sans jamais être tombé dans l'excès.

Daniel Baron, lieutenant de réserve honoraire

PMAH 12^{ème} DI – L'hôpital de Tlemcen et la DZ à droite, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – Tlemcen, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Tlemcen, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Tlemcen, 1961



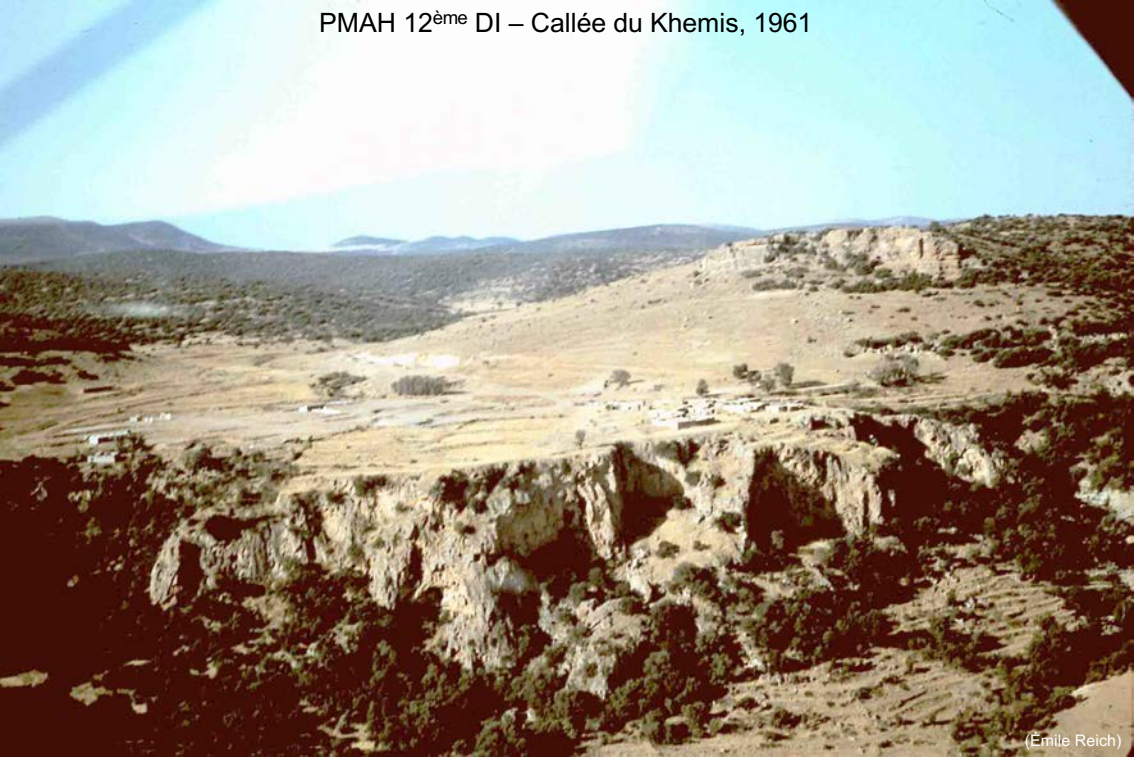
PMAH 12^{ème} DI – Environs de Tlemcen,
cascade d'El-Ourit, le train entre deux
tunnels, 1961



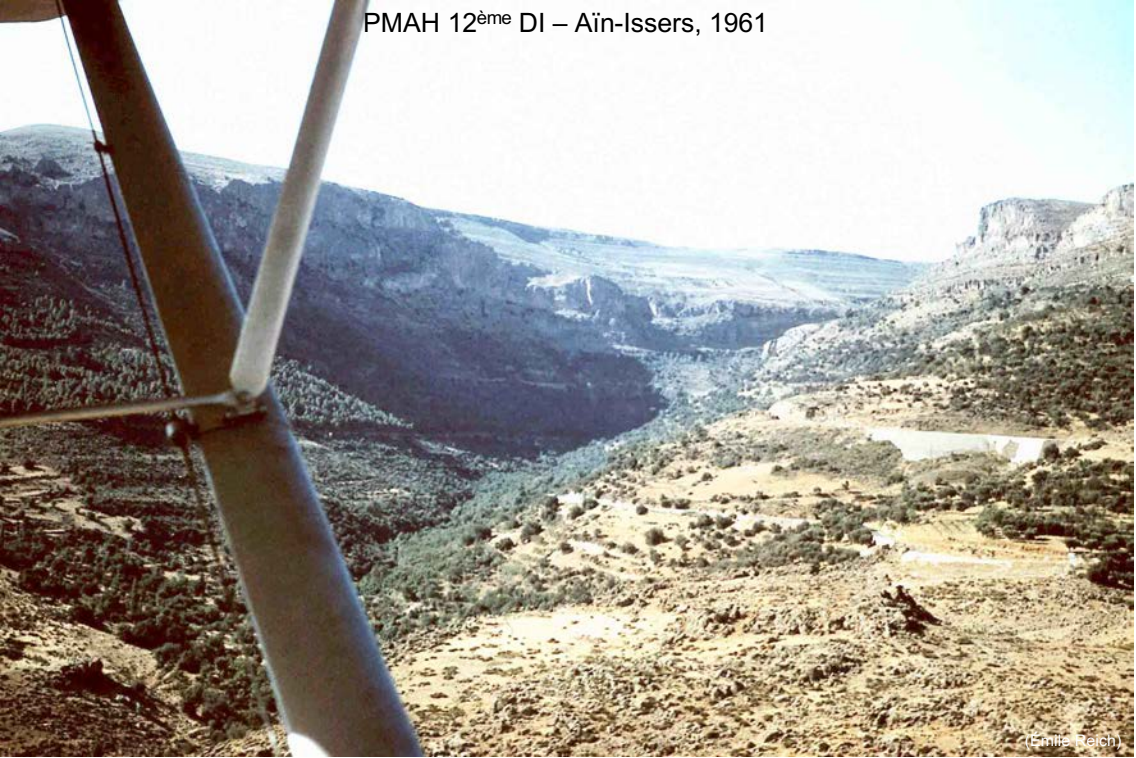
PMAH 12^{ème} DI – Environs de Tlemcen, cascade d'El-Ourit, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Callée du Khemis, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Aïn-Issers, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Barrage d'El-Meffrouch en construction, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Barrage d'El-Meffrouch en construction, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Barrage de Beni Bahdel, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – Barrage de Beni Bahdel, 1958

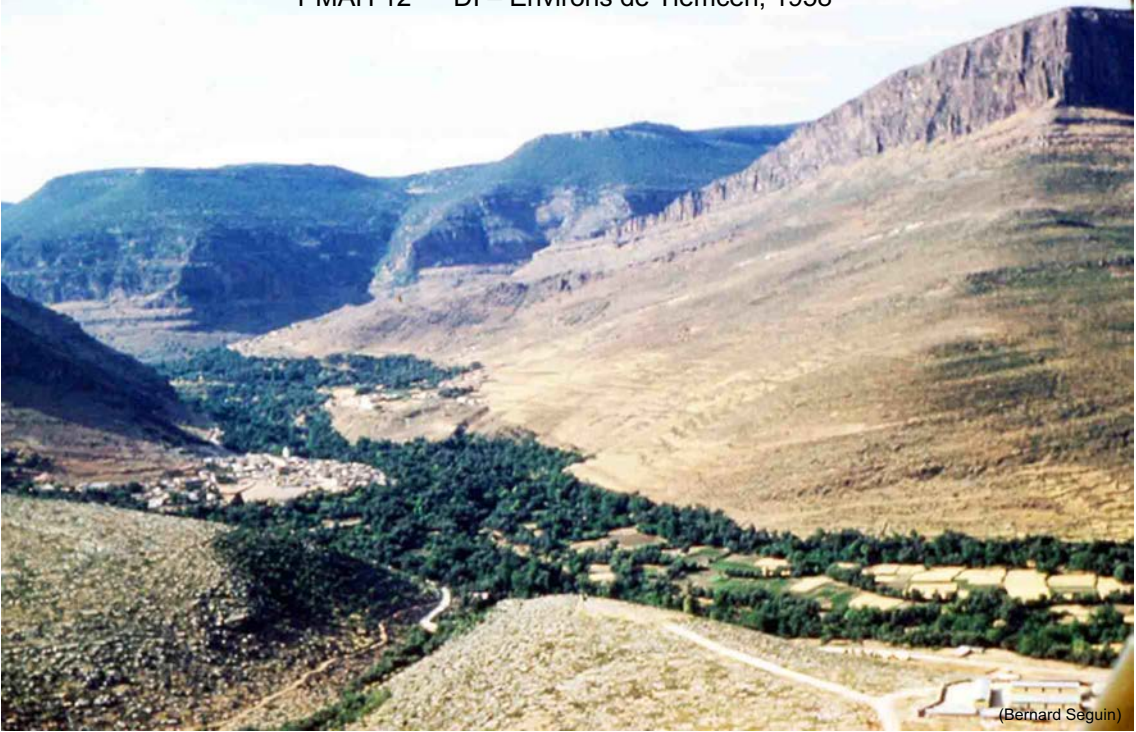


(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – Mechamich, 1961



PMAH 12^{ème} DI – Environs de Tlemcen, 1958



(Bernard Seguin)

PMAH 12^{ème} DI – Environs de Tlemcen, 1958



PMAH 12^{ème} DI – Environs de Tlemcen, 1958



(Bernard Seguin)



PMAH 12^{ème} DI – Début de vent de sable à El-Aricha, 1958



Dernière diapositive

(Daniel Baron)