



# ALAT (13)

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

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

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

Diaporama 208 (3) : PA 2<sup>ème</sup> DIM – 1<sup>er</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM – PMAH 2<sup>ème</sup> DIM

Diaporama 209 (4) : PA 11<sup>ème</sup> Di – 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM

Diaporama 210 (5) : PA 4<sup>ème</sup> DIM – PMAH 4<sup>ème</sup> DIM

Diaporama 211 (6) : PA 5<sup>ème</sup> DB – PMAH 5<sup>ème</sup> DB

Diaporama 212 (7) : PA 7<sup>ème</sup> DMR – PA 7<sup>ème</sup> DLB – 3<sup>ème</sup> PMAH RG

Diaporama 213 (8) : PA 9<sup>ème</sup> DI

Diaporama 214 (9) : PA 10<sup>ème</sup> DP – 1<sup>er</sup> PMAH RG

Diaporama 215 (10) : 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM – PA 11<sup>ème</sup> DI

Diaporama 216 (11) : 1<sup>er</sup> PA 12<sup>ème</sup> DI

Diaporama 217 (12) : 2<sup>ème</sup> PA 12<sup>ème</sup> DI – 2<sup>ème</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI

Diaporama 218 (13) : PMAH 13<sup>ème</sup> DI – PMAH 29<sup>ème</sup> DI – PMAH 2<sup>ème</sup> DI

Diaporama 219 (14) : 1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI

Diaporama 220 (15) : 1<sup>er</sup> PA 14<sup>ème</sup> DI – PMAH 14<sup>ème</sup> DI

Diaporama 221 (16) : 1<sup>er</sup> PA 19<sup>ème</sup> DI – 1<sup>er</sup> PMAH 19<sup>ème</sup> DI

Diaporama 222 (17) : 2<sup>ème</sup> PA 19<sup>ème</sup> DI – 1<sup>er</sup> PA RR





Diaporama 223 (18) : 1<sup>er</sup> PA 20<sup>ème</sup> DI – 1<sup>er</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI

Diaporama 224 (19) : 2<sup>ème</sup> PA 20<sup>ème</sup> DI

Diaporama 225 (20) : 1<sup>er</sup> PA 21<sup>ème</sup> DI – PMAH 21<sup>ème</sup> DI

Diaporama 226 (21) : 2<sup>ème</sup> PA 21<sup>ème</sup> DI – 2<sup>ème</sup> PA RR

Diaporama 227 (22) : PMAH 25<sup>ème</sup> DP

Diaporama 228 (23) : PMAH 27<sup>ème</sup> DIA

Diaporama 229 (24) : PA 29<sup>ème</sup> DI – 2<sup>ème</sup> PA ZOS

Diaporama 230 (25) : PA TAS – 1<sup>er</sup> PA ZOS – 1<sup>er</sup> PALAT 26<sup>ème</sup> DI

Diaporama 231 (26) : 1<sup>er</sup> PA ZOO – 1<sup>er</sup> PA ZES

Diaporama 232 (27) : 2<sup>ème</sup> PA ZOO – 2<sup>ème</sup> PA ZES

Diaporama 233 (28) : 3<sup>ème</sup> PA ZES

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

Diaporama 235 (30) : EA.ALAT

Diaporama 236 (31) : 674<sup>ème</sup> CRALAT – 675<sup>ème</sup> CRALAT – 676<sup>ème</sup> CRALAT

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

Pour tout ce qui concerne l'ALAT, des origines à nos jours, 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](mailto:jarrige31@orange.fr)

<https://aviation-algerie>





# PMAH 13<sup>ème</sup> DI – PMAH 29<sup>ème</sup> DI

## **Peloton d'avions de la 13<sup>ème</sup> DI – PA 13<sup>ème</sup> DI**

Créé le 22 mai 1956 avec des éléments du GAOA 1 de Nancy, le Peloton avions de la 13<sup>ème</sup> Division d'infanterie embarque à Marseille le 8 juin, puis s'installe à Mascara le 17 juin.

Début juillet, le Peloton déménage à Thiersville puis, en novembre, à Sidi-Bel-Abbès, sur le terrain de l'aéro-club. Il perçoit ses premiers L-21 le 25 mars 1957.

## **Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 13<sup>ème</sup> DI – PMAH 13<sup>ème</sup> DI**

L'affectation de six hélicoptères *Djinn* change l'appellation du Peloton à compter du 1<sup>er</sup> février 1958.

En mai 1959, le PC de la division fait mouvement sur Méchéria. Un détachement du Peloton s'installe à Aïn-Séfra, mais le Peloton reste à Sidi-Bel-Abbès. Sa dotation est alors de trois L-18, cinq L-21 et six *Djinn*.

En juillet, il absorbe les appareils du peloton de Méchéria.

## **2<sup>ème</sup> Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 13<sup>ème</sup> DI – 2<sup>ème</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI**

Le 27 octobre 1959, le 1<sup>er</sup> Peloton de la 13<sup>ème</sup> DI est créé à Méchéria avec l'ex-PMAH du secteur autonome de Méchéria. Le PMAH de la 13<sup>ème</sup> DI devient 2<sup>ème</sup> PMAH, toujours à Sidi-Bel-Abbès mais, en décembre, il se déplace de l'Aéro-club vers la base qui termine son installation. La base 102 de Sidi-Bel-Abbès est une des plus grandes bases de l'ALAT, elle abrite l'École d'application de l'ALAT (EA ALAT), le GALAT 102, la 675<sup>ème</sup> CRALAT et un centre opérationnel interarmes avec des détachement de l'armée de l'Air et de la Marine.

Le 1<sup>er</sup> avril 1960, le Peloton est rattaché à l'état-major de la 29<sup>ème</sup> Division d'infanterie.

En mai, l'arrivée des Nord 3400 permet le retrait progressif des L-21.

## **Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 29<sup>ème</sup> DI – PMAH 29<sup>ème</sup> DI**

La 29<sup>ème</sup> Division d'infanterie prend la relève de la 13<sup>ème</sup> DI, aussi le Peloton change-t-il à nouveau d'appellation le 30 novembre 1960, toujours à Sidi-Bel-Abbès.

Fin novembre 1961, le Peloton dispose à Sidi-Bel-Abbès d'un L-18, de sept Nord 3400 et de six *Djinn*, d'autre part, un *Djinn* est détaché à Le Telagh et un L-18 à Méchéria.

En début d'année 1962, il y a un L-18 de plus, un Nord 3400 et un *Djinn* de moins à Sidi-Bel-Abbès. Les détachements sont à Perregaux et Le Telagh (un *Djinn*) et à Oran (un Nord 3400).

Les Nord 3400, remplacés par des L-21, en février, le parc du Peloton est modifié : deux L-18, trois L-21 et cinq *Djinn* à Sidi-Bel-Abbès, un *Djinn* est détaché à Perrégaux et trois L-21 à Oran-La Sénia.

En avril, un *Djinn* est mis en place à Aïn-Témouchent.

Le 4 septembre 1962, le Peloton part pour Philippeville et devient le Peloton de la 2<sup>ème</sup> Division d'infanterie, stationnée à Constantine. Du personnel et des *Djinn* sont transférés depuis Mers-El-Kébir vers Philippeville, future base arrière, à bord du BDC *Argens*.

Le Peloton s'installe à Philippeville-Vallé, le 12 septembre et met en place une UIH à In-Amguel.

## **Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 2<sup>ème</sup> DI – PMAH 2<sup>ème</sup> DI**

Le 1<sup>er</sup> octobre 1962, le Peloton est intégré à la 2<sup>ème</sup> Division d'infanterie.

Au fur et à mesure du repli des pelotons vers la métropole, le Peloton, toujours stationné à Philippeville, assure des détachements à Bône, Bougie et Constantine (ces deux derniers étant abandonnés en début d'année 1963). Il devient PALAT 52, attaché à la 20<sup>ème</sup> DI, le 30 avril 1963.

En fin d'année 1963, les L-21 sont convoyés à Oran, avant leur retour en France. Le reste de l'unité embarque à Philippeville pour Marseille, puis se dirige à Valence où le Peloton est dissous le 31 décembre. Ses éléments entrent dans la composition du PMAH de la 27<sup>ème</sup> BA.

Immatriculations : F-MADx, puis F-MBRx en février 1961. Indicatifs opérationnels : *Delta*, puis *Bolero*.



## Commandement

- 7 juin 1956 : Lt François Japy
- Janvier 1957 : Cne Joseph Rinaldi
- 7 février 1958 : Cne Marc Ollier
- 4 mai 1960 : Cne Jacques Clementi
- 1<sup>er</sup> octobre 1960 : Cne Louis Benoist
- Août 1962 : Cne Bernard Charrier
- Mars 1963 : Cne Pierre Tallet, au 31 décembre 1963

## Décès

- 11 juillet 1957 : un L-21 est atteint par une rafale de FM dans la forêt de Boutin à 20 km au sud de Sidi-Bel-Abbès. Le Lt pilote Louis Jamotte, mortellement blessé, donne des indications de pilotage à son passager, le Cdt Pessey, qui revient sur l'aérodrome en pilotant de la place arrière par-dessus le pilote. Guidé par un autre L-21 avec pour équipage le MdL Bonnissent et le Lt Second, il se présente à Sidi-Bel-Abbès 25 minutes plus tard, aborde la piste un peu vite, rebondit et finit par s'immobiliser. Le Lt Louis Jamotte décèdera durant son transfert à l'hôpital.

- 18 juin 1960 : Le Nord 3400 du MdL Jean-Claude Mallet, pilote, et du Lt Bernard Cazaubon, observateur, s'écrase au cours d'un exercice de guidage de la chasse derrière la baie de Mers-el-Kébir, les deux occupants décèdent.



Insigne de la 13<sup>ème</sup> Division d'Infanterie

**Pour plus de renseignements sur ce Peloton, voir : 429 – *Mon histoire* (Michel Dupont, pilote)**

PA 13<sup>ème</sup> DI – Départ du Peloton de métropole en juin 1956

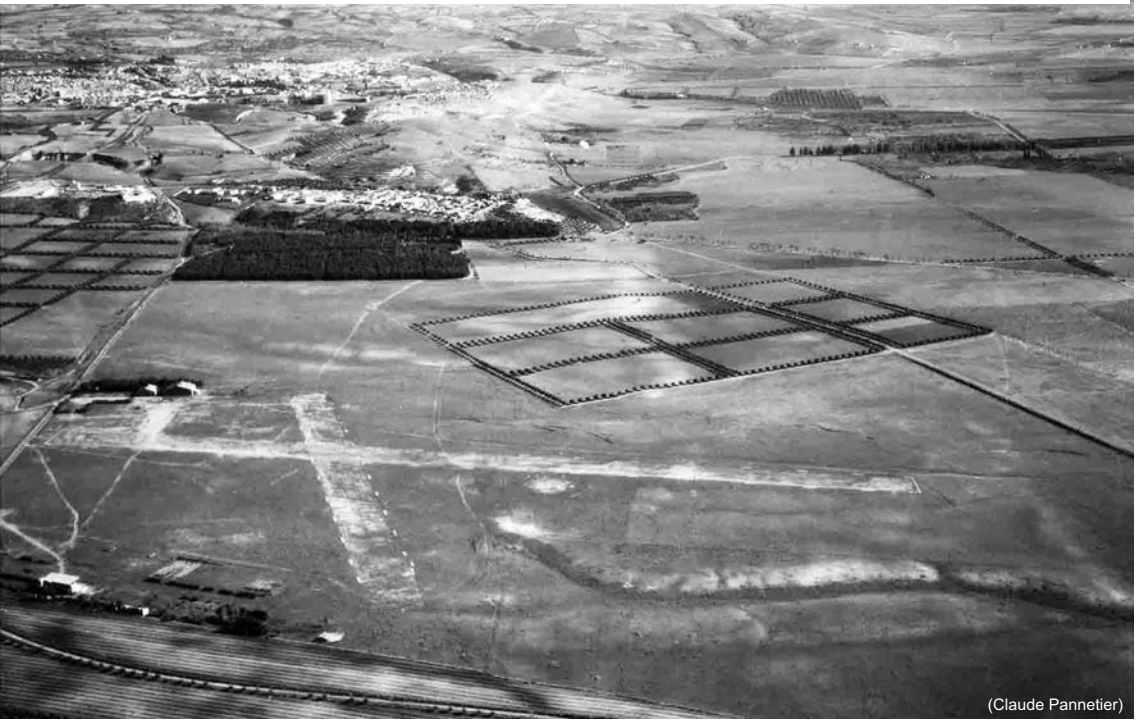


PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Les aérodromes de Mascara et Sidi-Bel-Abbès





L'aérodrome de Mascara en 1957, il n'y a que les installations de l'Aéro-club et des pistes en herbe



(Claude Pannetier)

## **Les débuts du 1<sup>er</sup> PA 13<sup>ème</sup> DI par Michel Dupont**

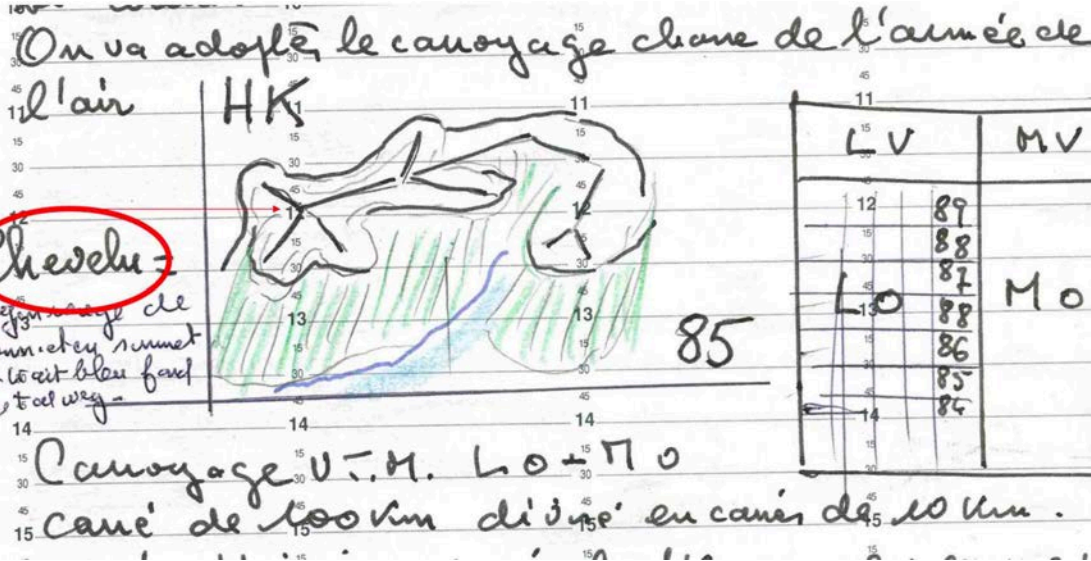
*En mai 1956, les rappelés sont à Essey-les-Nancy pour former le Peloton de la 13<sup>ème</sup> DI sous les ordres du Lt Japy, de Mulhouse : des hommes du rang, des mécanos sous les ordres du MdL Normantowick, un chef de carrière avec le MdL Vuillaume, des pilotes : Spinner, de Strasbourg, Pêcheur, d'Epinal. On nous prépare quatre L-18 jaune qui sont mis en caisse. On touche deux GMC, un Dodge command-car et une Jeep.*

*À Marseille, les mécaniciens embarquent sur un cargo mixte, avec les caisses d'avions et les camions. Nous partons sur le « Sidi-Bel-Abbès » pour une traversée agitée. Débarquement après 28 heures de mer, arrivé à Oran, à la caserne des Zouaves. On croise le Régiment de Tirailleurs et son BMC. Les avions sont remontés à La Sénia. Après huit jours, les officiers se battent pour partir par les airs. Nous partons en camion d'Oran vers Mascara par le col de Dublineau. Tous les véhicules tombent en panne, surchauffe, les courroies ventilateur claquées. Seul le Dodge « command-car » arrivera. Nous sommes en chaussures à clous, chaussettes de laine et guêtres américaines, tous armés avec le vieux US 17. Les avions ont le PRC 10 comme radio, c'est faible. Je suis le premier à aller sur un attentat à Magenta près du Télagh.*

*Après un mois, départ pour Sidi-Bel-Abbès et arrivée comme des romanichels ! Les camions du Train ne sont pas venus. Tout est chargé sur les trois GMC, les hommes assis au sommet.*

*À Sidi-Bel-Abbès, les pilotes doivent se creuser la tête pour dessiner un insigne. C'est Bernard Callois dit « Gédéon » qui a remporté le dessin ! Il a superposé l'insigne des Louveteaux dont il avait fait partie, avec l'insigne de la 13<sup>ème</sup> DI.*

*Il n'y avait pas de cartes, ou peu. Lorsque nous partions en opération, la mission venue de l'Etat-Major, la carte était répercutée sur un papier de dessin avec une référence de méridiens, les coordonnées « chasse » et un chevelu fait. À toi de te débrouiller ! Le Chevelu (massif élevé, montagne, colline, repère visuel) était conseillé à faire sur nos cartes, les joints de sommet rejoints et les talwegs hachurés avec les fonds relevés au crayon bi-couleurs !*



PA 13<sup>ème</sup> DI – Le 26 juin 1956, entre Oran et Mascara, à travers les monts du Béni-Chougrane



(Michel Dupont)



PA 13<sup>ème</sup> DI – Mascara, MdL Michel Dupont et Bonnet, juin 1956

PA 13<sup>ème</sup> DI – Mascara, MdL Michel Dupont sur le T d'atterrissage en juin 1956



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Mascara, MdL Michel Dupont, juin 1956, L-18



PA 13<sup>ème</sup> DI – Mascara, L-18 en juin 1956



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Mascara, MdL pilote Dupont et MdL mécanicien Jean-Paul Vuillaume, 1956

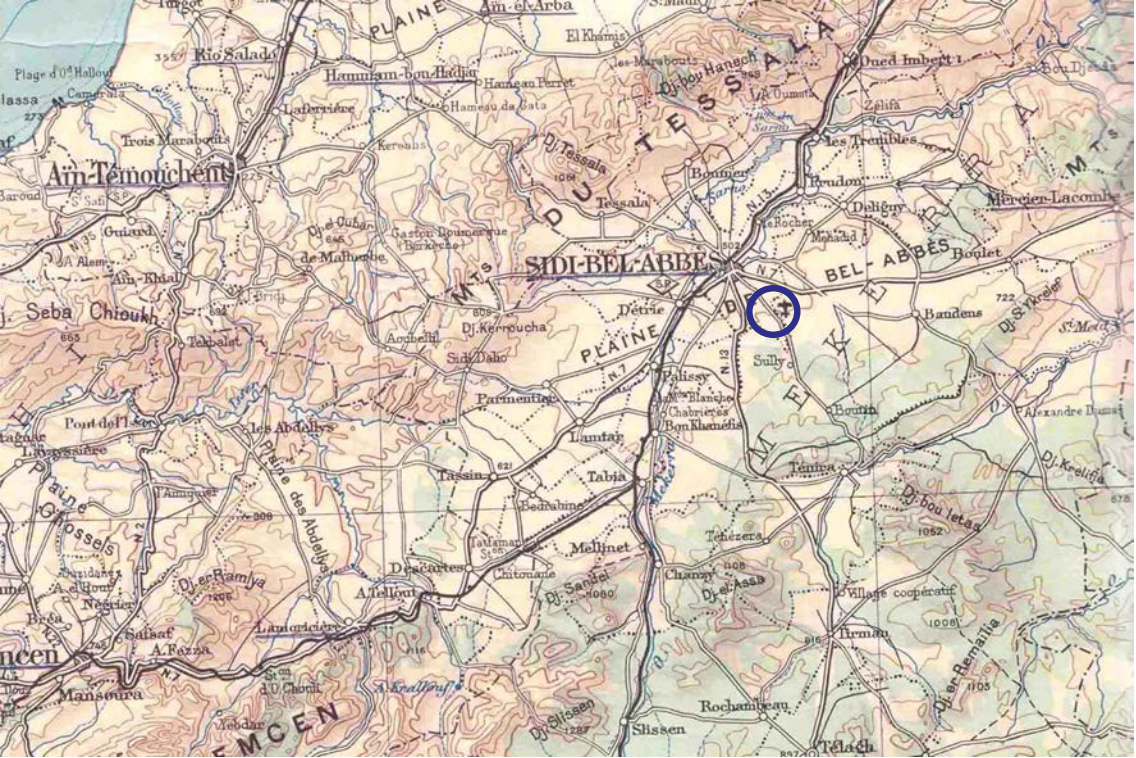


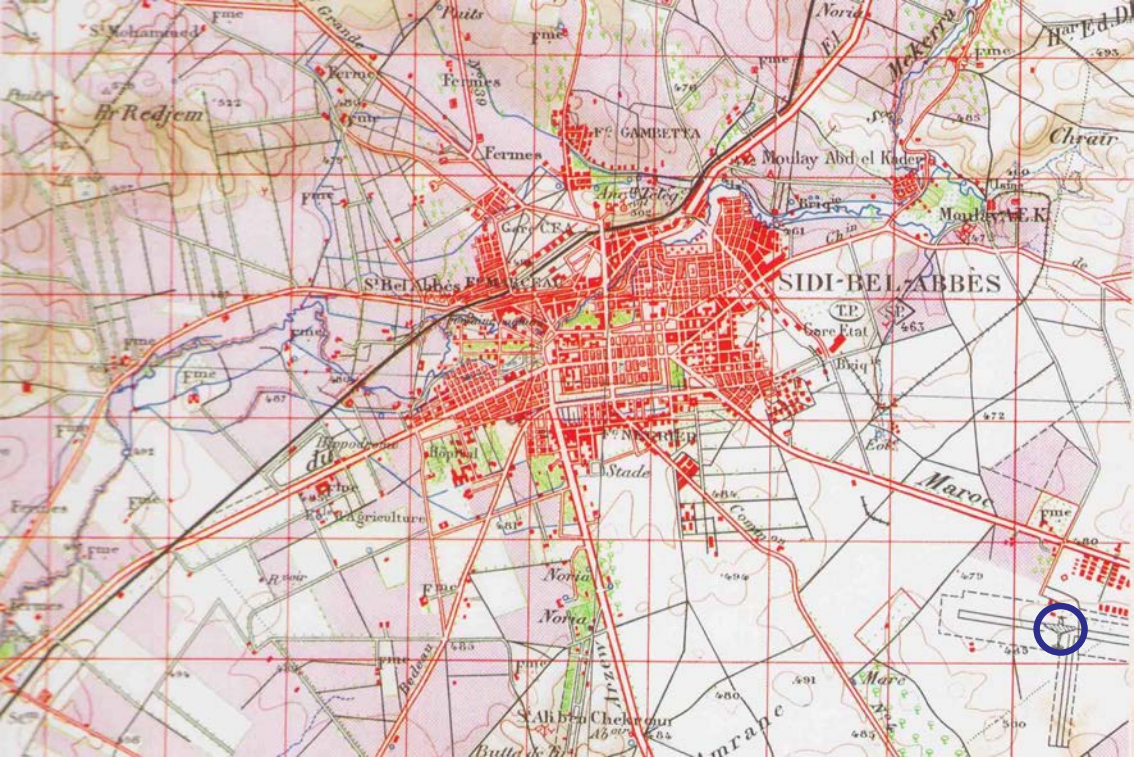
(Michel Dupont)

13<sup>ème</sup> DI – L-18 sur la route entre Mascara et Sidi-Bel-Abbès, novembre 1956

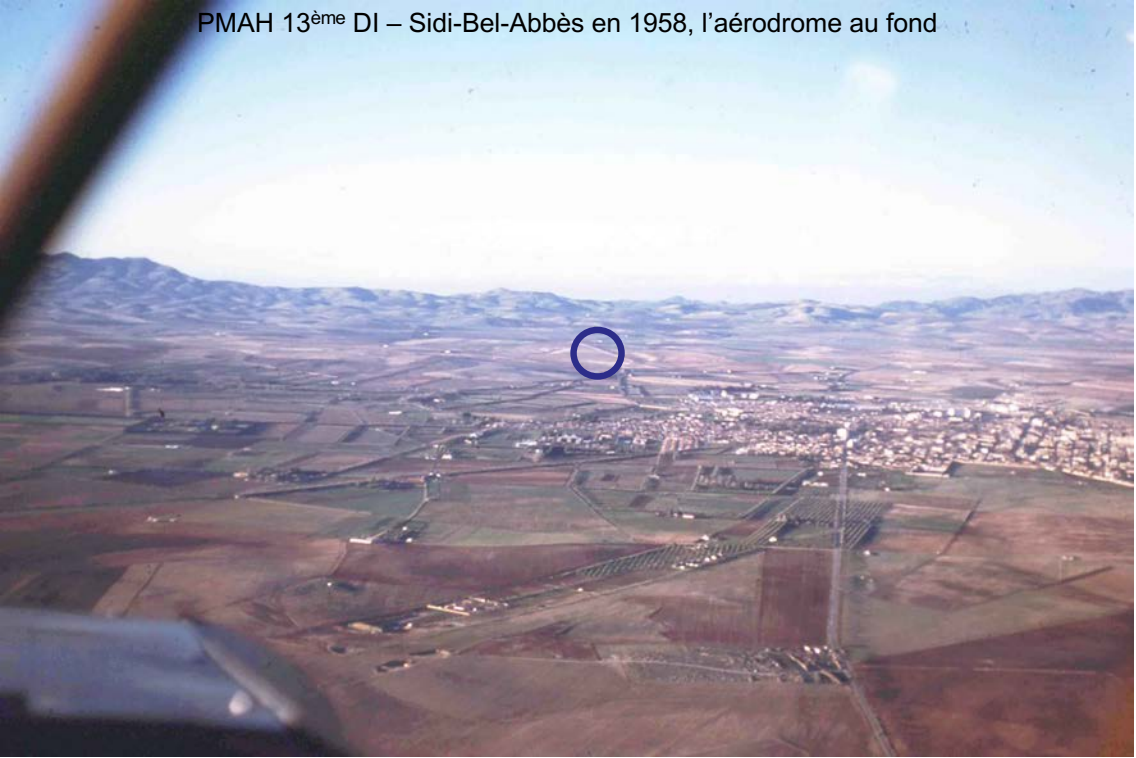


(Jean Meyer)





PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès en 1958, l'aérodrome au fond



L'aérodrome de Sidi-Bel-Abbès en 1957, il n'y a que les installations de l'Aéro-club et une piste en herbe



(Claude Marigot)

L'aérodrome vu vers le nord en 1960 / Piste 08-26 - La Base 102 est à droite et l'Aéro-club au centre



L'aérodrome et la base 102 de Sidi-Bel-Abbès vu vers l'ouest en 1960 et la ville en haut



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, arrivée du peloton d'Artillerie pour protéger la base



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, déchargement d'une caisse contenant un L-18



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, en 1956 les L-18 sont encore peints en jaune, avant d'être reversés à l'AIA de Blida



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, L-21 devant le hangar de L'Aéro-club en 1957

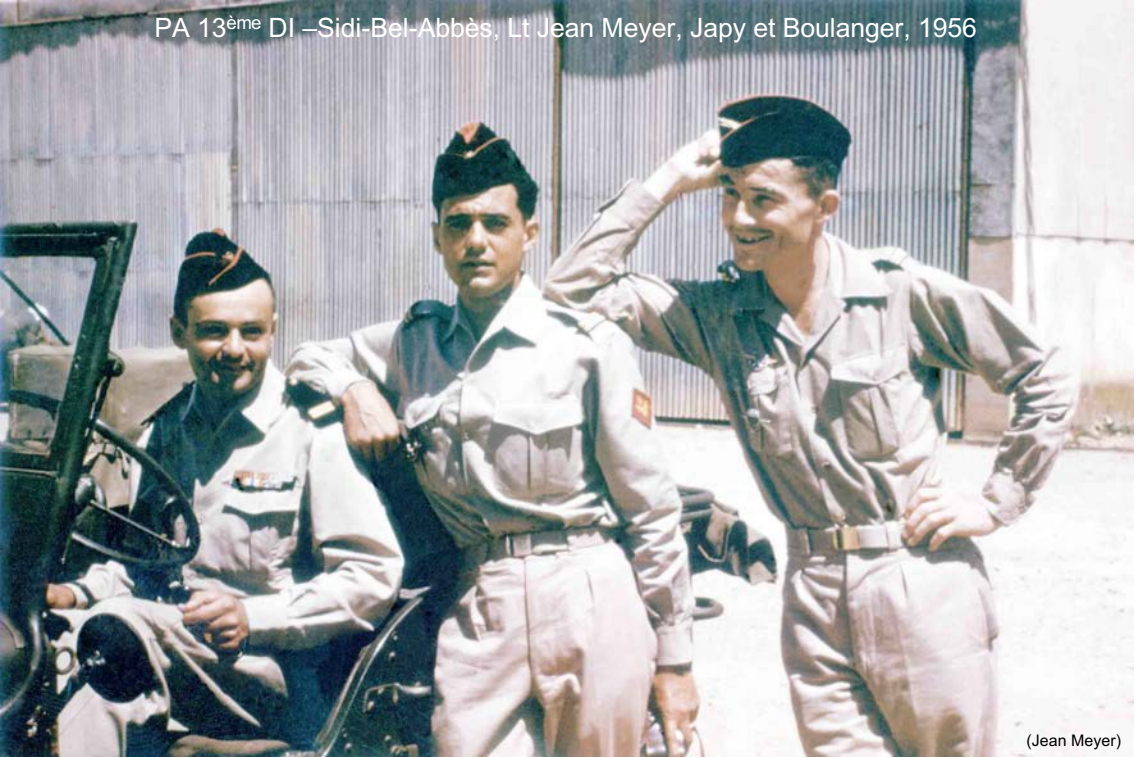


PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, jour de siroco en 1956, le L-18 est arrimé à la manche à air



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI –Sidi-Bel-Abbès, Lt Jean Meyer, Japy et Boulanger, 1956



(Jean Meyer)

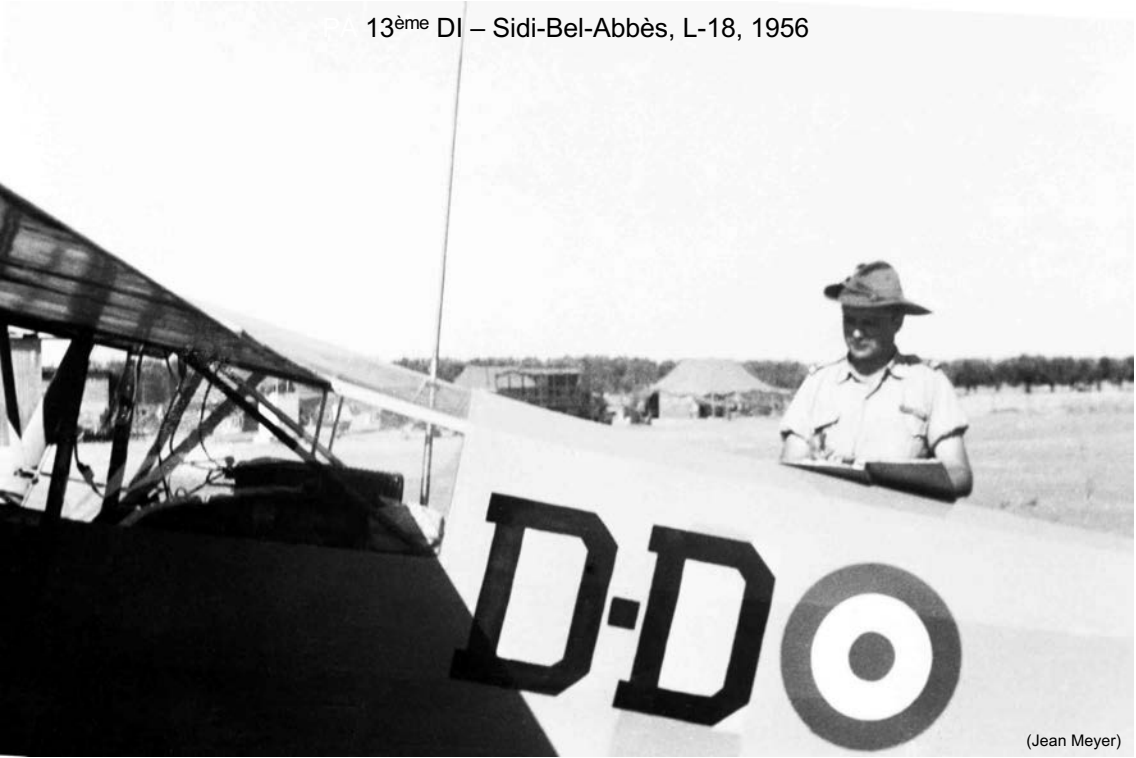
PA 13<sup>ème</sup> DI – L-18 à Sidi-Bel-Abbès, Lt Jean Meyer à droite, 1956



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, le coiffeur, 1956



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, L-18, 1956



(Jean Meyer)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, Lt Jean Meyer, 1956



(Jean Meyer)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, en L-18, 1956

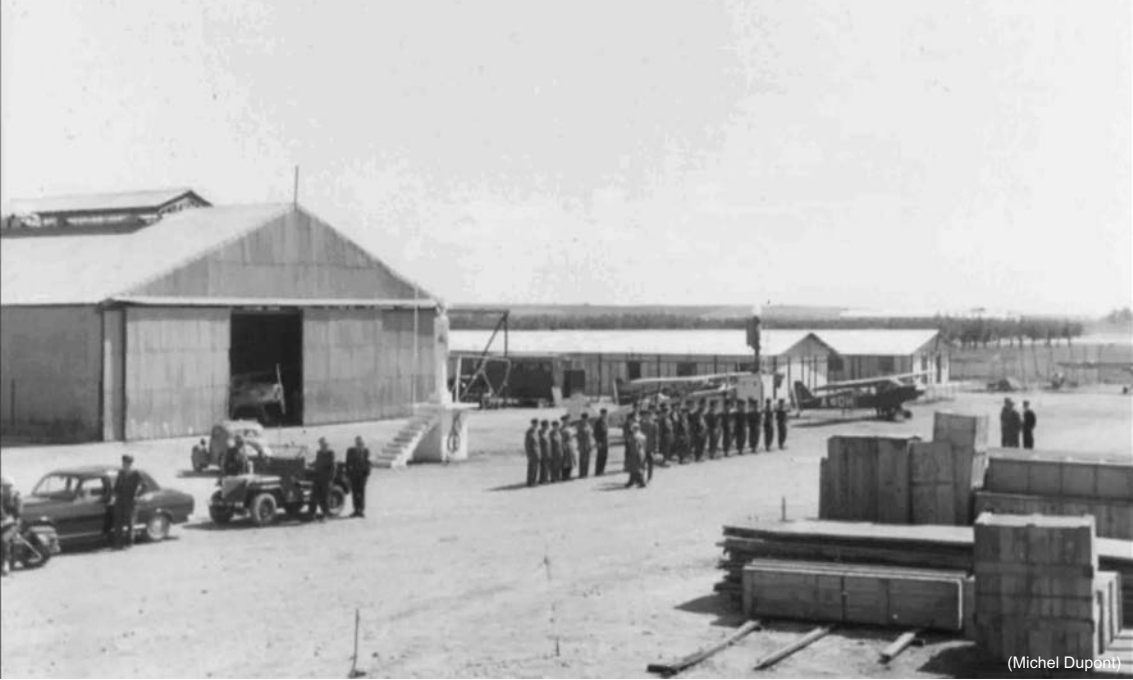


(Jean Meyer)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès en 1957, chez Rougeot et Madame. À gauche : Callois, Dupont, Beziau, au milieu : Turon, à droite : Roger (*Bouboule*), Frappier et Mme Rougeot



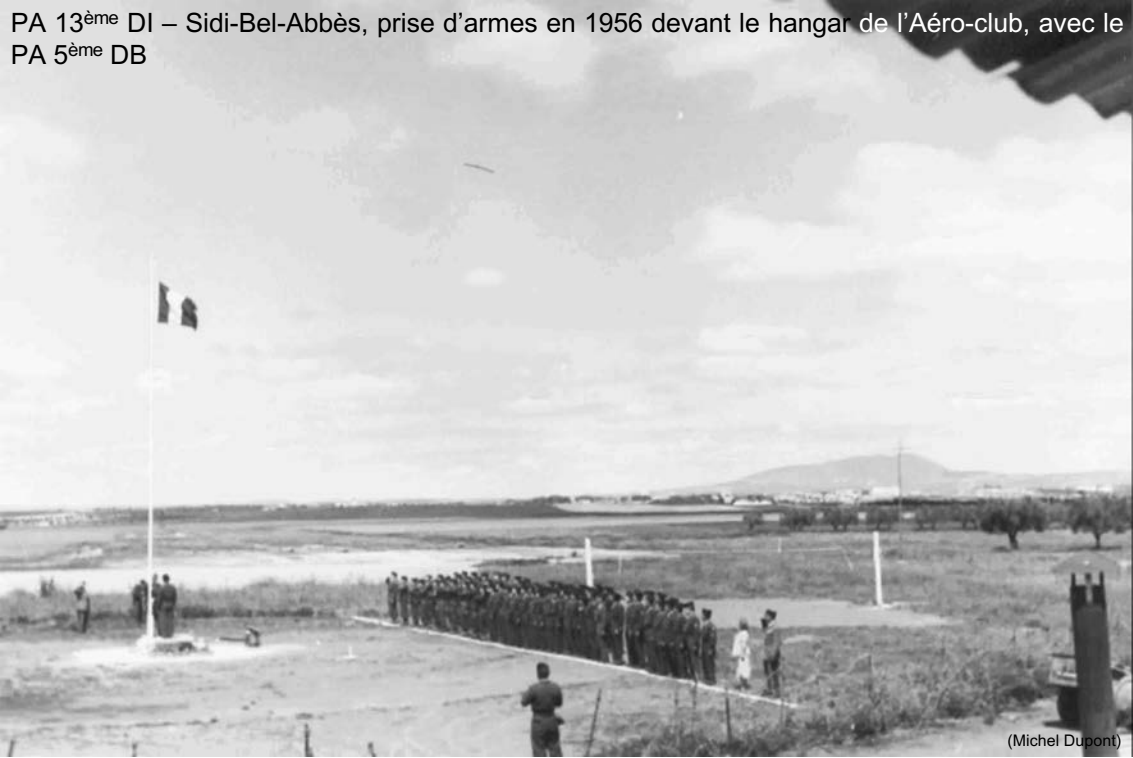
PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, prise d'armes en 1956 devant le hangar de l'Aéro-club, avec le PA 5<sup>ème</sup> DB



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, prise d'armes en 1956 devant le hangar de l'Aéro-club avec le PA 5<sup>ème</sup> DB



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, prise d'armes en 1956 devant le hangar de l'Aéro-club, avec le  
PA 5<sup>ème</sup> DB



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, le Gal Aubert (cdt la 13<sup>ème</sup> DI), devant le Lt Japy (cdt le Peloton), à droite : Lt Meyer et SL Boe. Remise de décorations aux pilotes



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, Cnl Emmanuelli, Cnl Lutereau, Gal Aubert (cdt la 13<sup>ème</sup> DI), remise de décorations aux pilotes







PA 13<sup>ème</sup> DI – Descartes, le 29 octobre 1956, décoration, par le Gal Aubert (cdt la 13<sup>ème</sup> DI), des Lt Japy, Lt Meyer, Lt Boulanger, SL Marot et MdL Pêcheur

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, en novembre 1956, construction de la baraque, en remplacement des tentes, et de la tour de contrôle



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, en novembre 1956, construction de la baraque, en remplacement des tentes, et de la tour de contrôle



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, devant le hangar de l'Aéro-club en 1956, la baraque et la tour de contrôle à gauche



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, devant le hangar de l'Aéro-club en 1956, la tour de contrôle derrière les L-18



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, dans la tour de contrôle en 1956



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, en 1956, la baraque et la tour de contrôle vues depuis le toit du hangar de l'Aéro-club



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, devant le hangar de l'Aéro-club en 1956, vu depuis la terrasse du club-house



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, en 1956, la baraque vie des sous-officiers à côté du hangar



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, la toilette en 1956



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès,  
MdL Dupont et Spinner en 1956



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, en novembre 1956, révision d'un L-18 par le MdL Jeanpierre et le BC Lallemand



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – L-18  
sur Sidi-Bel-Abbès, le  
11 novembre 1956



PA 13<sup>ème</sup> DI – L-18 sur Sidi-Bel-Abbès, le 11 novembre 1956



(Jean Meyer)

PA 13<sup>ème</sup> DI – L-18 sur le lac de Boukhanefis, le 11 novembre 1956



PA 13<sup>ème</sup> DI – L-18, le 11 novembre 1956



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – L-18, le 11 novembre 1956



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – L-18, le 11 novembre 1956 sur la plaine de Descartes



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – L-18, 1956



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – L-21 à Aïn-Sefra, 1959



PA 13<sup>ème</sup> DI – L'insigne de la 13<sup>ème</sup> DI sur le fuselage d'un L-21



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, MdLC Fricker (chef mécanicien) et MdLC mécanicien Coqueron



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, MdLC Girardot dans le bureau de la mécanique,  
ancienne cuisine du club-house de l'Aéro-club



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, MdLC Fricker à gauche



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, MdLC Fricker



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, MdL Girardot (remarquer le moteur pivoté sur le bâti)



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, MdL Bertet et son équipe



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, MdLC Fricker et soldat mécanicien Buchett



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, la tortue du Peloton



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès,  
février 1957, Daniel Fricker  
peint le code sur un L-18



(Daniel Fricker)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1957, Daniel Fricker à dro



(Daniel Fricker)

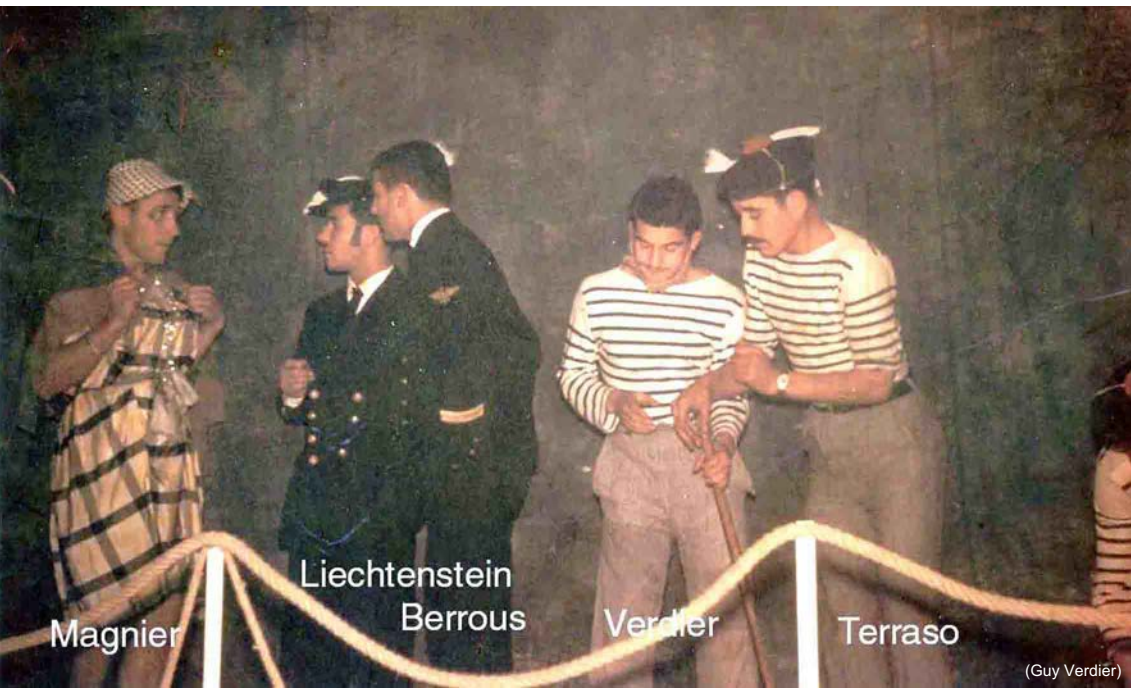
PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1957, dépannage d'un L-21



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1957, dépannage d'un L-21



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, réveillon du 31 décembre 1959, les Marins de la Flottille 31 F ont prêté les costumes pour la pièce : *Le coup de roulis*



Magnier

Liechtenstein  
Berrous

Verdier

Terraso

Réveillon du 31 décembre 1959



de gauche à droite Quille Magnier, Verrier, Terraso (caché), Berrous, Liechteinstein

(Guy Verdier)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, une chambrée d'appelés, 1959



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Église de Santa Cruz à Oran, avril 1960



**Boutel..Chei Mathoux**

**Ponsignon**

**Capitaine Ollier**

**Nuttinck**

**Sergent ?**

**Berrous**

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, Renault 4x4 du service incendie



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956.  
Dodge Command Car



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, le camion essence



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, MdLC Vanrapenbusch et le camion citroën atelier (retour d'Indochine)





PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, Michel Dupont dans le GMC du Peloton avec tourelle et mitrailleuse 12,7 mm

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, une jeep du Peloton et son coupe fil en 1956



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, une jeep du Peloton accidentée, devant le hangar portant la publicité de Théo Lipmann, président de l'Aéro-club et agent Renault



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1958, MdL Dupont et le T d'atterrissage, *Djinn* au fond



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, lieutenant observateur



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, lieutenant observateur



(Michel Dupont)



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956, un lieutenant et deux sous-lieutenant observateurs

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1956,  
sous-lieutenant observateur appelé



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, au café Rebibo en 1956



PA 13<sup>ème</sup> DI – Détachement à Tiaret-La Jumenterie, L-18, 1956



PA 13<sup>ème</sup> DI – Détachement à Tiaret-La Jumenterie, MdL Michel Dupont en L-18, 1956



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Descartes, 1956, à gauche : MdL pilote Turon qui décèdera dans l'accident d'une *Alouette 3* du Galdiv 11 dans les Pyrénées le 12 février 1976



PA 13<sup>ème</sup> DI – Le Telagh, 1956



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Aïn-Sefra, décembre 1956, MdL Michel Dupont



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Thiersville, 1956



(Michel Dupont)

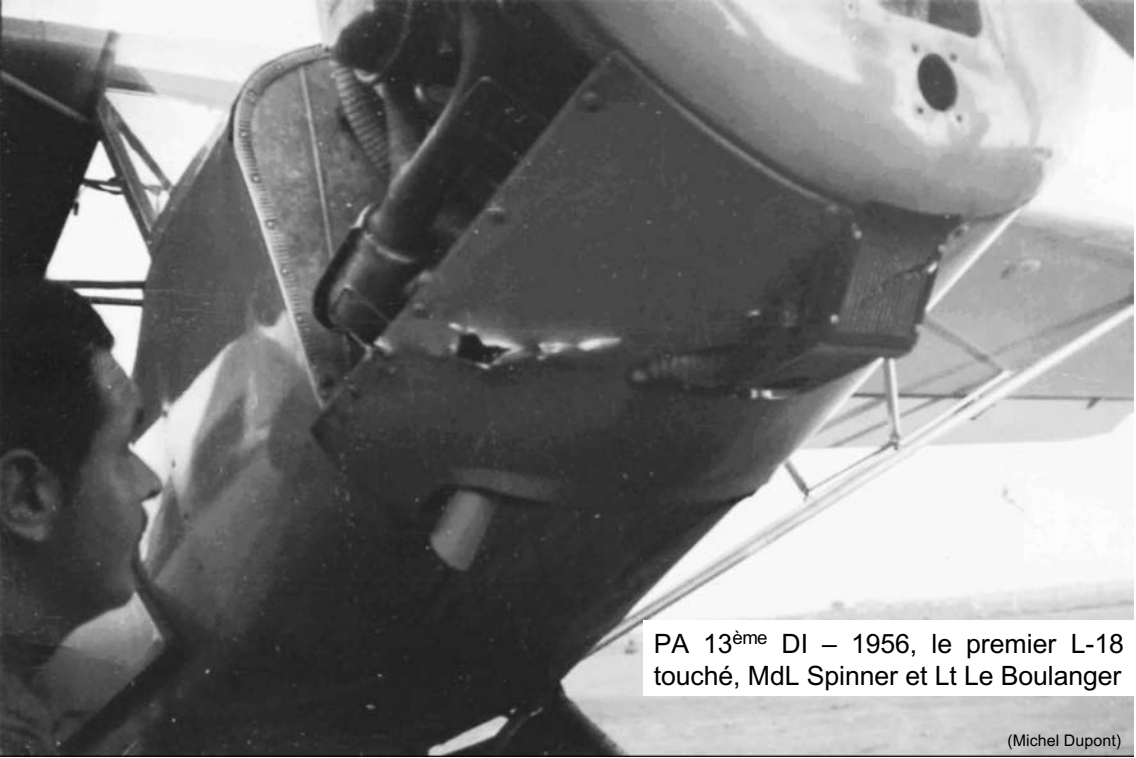
PA 13<sup>ème</sup> DI – 1956, la plaine d'El-Gor, au sud de Tlemcen



(Michel Dupont)

PA 13<sup>ème</sup> DI – L-18 à Bedeau, 1956





PA 13<sup>ème</sup> DI – 1956, le premier L-18 touché, MdL Spinner et Lt Le Boulanger

PA 13<sup>eme</sup> DI – Mascara, MdL Georges Rougeot, L-21, 1957



PA 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès,  
1956, MdL Dupont en L-21



(Michel Dupont)



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Le Cdt Pessey qui a ramené le L-18 du Lt Jamotte le 11 juillet 1957



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Le Cdt Pessey qui a ramené le L-18 du Lt Jamotte le 11 juillet 1957, entouré par l'équipage qui l'a aidé : Lt Segond, MdL Bonnissent



(Michel Dupont)



*Une rafale  
faucha le  
pilote !...*

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

VOIR PAGE 3

PA 13<sup>ème</sup> DI – Lt Jamotte



*Volontaire  
13<sup>ème</sup> D.I.*

*Sous-lieutenant Jamotte  
Mort pour la France  
le 11 Juillet 1918  
(Béret Bleu)*

# Un officier d'infanterie, observateur à bord d'un Piper, parvient à ramener l'appareil sans "casser trop de bois"

**L**E soir tombe. Les deux piper-cub de l'ALAT/13 volent de plus en plus bas. Au sol, on aperçoit de temps à autre les casques des légionnaires et des fantassins du 129<sup>e</sup> R.I.

L'opération a été lancée très tard, ce 11 juillet, sur un renseignement paraissant exploitable, et situant une bande rebelle probablement assez forte et bien armée vers Boutin, à 25 km au Sud-Est de Sidi-bel-Abbès.

Les écouteurs du lieutenant Jamotte recommencent à bourdonner. Un petit élément avancé de la Légion demande aux pipers d'inspecter le terrain devant eux. Le pilote lance l'appareil dans la direction indiquée. Derrière lui, le commandant Pessey, chef du 3<sup>me</sup> Bureau de la D.I. qui l'accompagne comme passager, se penche pour examiner le sol. Il voit



le second appareil virer pour les suivre.

Brutalement, tout se déclenche. En bas, un F.M. hache rageusement les broussailles tuant un légionnaire et en blessant sept autres. Puis les rebelles tournent leur arme automatique sur les deux pipers.

Presque tout de suite, l'autre avion est transpercé de plusieurs impacts, apparemment sans grands dommages. Le lieutenant Jamotte commence à prendre de l'altitude. Un long platement déchire l'atmosphère, une balle de F.M. crève la carlingue. Le commandant Pessey voit le pilote s'affaisser sur son siège, touché mortellement.

Immédiatement, l'officier d'infanterie se dresse hors de son siège, entoure de ses bras le corps du lieutenant et rattrape les commandes. L'avion vacille dangereusement. Le pilote redresse péniblement la tête et parvient à articuler :

« Suivez mes indications... Tirez sur le manche... »

Et le tragique dialogue s'engage. Le moribond donne en plein vol une leçon de pilotage à son passager. Cela dure quelques minutes puis le lieutenant Jamotte se tait défi-

nitivement. Le terrain est encore distant d'une vingtaine de kilomètres. Le commandant arrache les écouteurs du casque de son compagnon et les place sur ses oreilles. Le pilote du deuxième piper, qui continue à les escorter, prend le relais du lieutenant mort à son poste et donne au commandant les conseils indispensables.

Ils parviennent ainsi jusqu'au terrain après trente minutes d'une navigation acrobatique épuisante pour l'apprenti-pilote. L'atterrissage est terrible mais, par miracle, l'officier s'en sort indemne. A peine dégagé de l'avion endommagé, le commandant Pessey entreprend de donner les indications qui permettent de poursuivre l'opération...

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. A 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.

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

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – SL observateur appelé et Lt Thomas (observateur pilote) en L-21, 1957



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Carnet de vol du MdL pilote Michel Dupont

DATE.	FONCTION à bord.	GRADE ET NOM  de l'observateur	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION.	JOUR.	DONT V. S. V.		NUIT.	DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 5 et 8.)	NOMBRE DE MARCHES.	NOMBRE DE V.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATION
					DEUX capote. 6	DANS les nuages. 7						
1	2		3	5	6	7	8	9	10	11	12	13
▶ Mois de Juillet								1957				
2.7	P	Aspt Roig	L21 363	0,35				0.35	1		Act de convoi	
"	P	Aspt Roig	L21 363	1.35				1.35	1		Act. de convoi	
3.7	P	L <sup>r</sup> Thomas.	L21 362	1.55				1.55	1		Act de convoi	
5.7	P	L <sup>r</sup> Thomas	L21 363	2.20				2.20	2		Reconnaissance.	
7.7	P	L <sup>r</sup> Thomas	L21 347	2.35				2.35	2		Reconnaissance	
8.7	P	Asp. Roig	L21 347	2.10				2.10	3		Reconnaissance.	
10.7	P	Cdt Couplan	L21 362	1.10				1.10	2		Liaison	
"	P	L <sup>r</sup> Segond	L21 362	1.30				1.30	1		Reconnaissance.	
11.7	P	Aspt Roig	L18 483	1.45				1.45	1		Act de Convoi	
"	P	L <sup>r</sup> Thomas	L21 344	0.45				0.45	1		Operation	
12.7	P	Aspt Roig	L21 363	1.00				1.00	1		Act de convoi	
13.7	P	SL <sup>r</sup> Cochard	L21 344	0.50				0.50	1		Operation	
14.7	P	Solo	L18 591	1.30				1.30	3		Liaison	
"	P	Cdt Cheveau	L18 591	0.45				0.45	2		Liaison	
15.7	P	L <sup>r</sup> Segond	L21 367	2.45				2.45	1		Operation	
16.7	P	SL <sup>r</sup> Cochard	L21 367	2.15				2.15	1		Reconnaissance	
"	P	SL <sup>r</sup> Cochard	L21 363	1.00				1.00	1		Reconnaissance.	
17.7	P	SL <sup>r</sup> Cochard	L21 363	2.50				2.50	2		Routage	
18.7	P	L <sup>r</sup> THOMAS	L21 352	2.15				2.15	2		Operation.	
20.7	P	Aspt Roig	L21-362	1 <sup>h</sup> 15				1 <sup>h</sup> 15	1		Reconnaissance.	
22.7	P	Aspt Roig	L21-363	2 <sup>h</sup> 05				2 <sup>h</sup> 05	2		Reconnaissance.	
23.7	P	SL <sup>r</sup> COCHARD	L21-362	2 <sup>h</sup> 10				2 <sup>h</sup> 10	2		Accompagnement de convoi.	
23.7	P	C <sup>r</sup> BITHIRON	L21-362	0 <sup>h</sup> 20				0 <sup>h</sup> 20	1		Liaison.	

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Carnet de vol du MdL pilote Michel Dupont

Date.	Fonction à bord.	Grade, nom, et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers.	Type et numéro de l'avion.	Altitude maxims.	Distance et nombre d'atterrissages.	Durée	Nature du service aérien	Observations.
12-3	P	Aj. COCHARD	455		1	0 <sup>h</sup> 45	<u>Course</u>	
12-3	P	Aj. COCHARD	594		1	0 <sup>h</sup> 30	<u>Course</u>	
25-3	P	C. RINALDI	623		1	1 <sup>h</sup> 05	<u>Vinica p. Rala</u>	
26-3	P	Aj. COCHARD	459		1	3 <sup>h</sup> 15	<u>Opération</u>	
26-3	P	Aj. COCHARD	469		1	3 <sup>h</sup> 00	<u>Opération</u>	
28-3	P	L. OLLIER	124-303		1	0 <sup>h</sup> 30	Prise en main	
28-3	P	L. OLLIER	124-304		1	0 <sup>h</sup> 15	Prise en main	
28-3	P	Chef FRISCHER	124-303		1	0 <sup>h</sup> 15	Prise en main	
28-3	P	C. L'HAOUËLI	124-303		1	0 <sup>h</sup> 25	Prise en main	
29-3	P	L. JAMOTTE	48-623		1	0 <sup>h</sup> 25	<u>Opération</u>	
29-3	P	L. JAMOTTE	623		1	2 <sup>h</sup> 25	<u>Opération</u>	
29-3	P	L. JAMOTTE	623		1	3 <sup>h</sup> 05	<u>Opération</u>	

37

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, L-21, 1957



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1957, MdL pilotes Michel Dupont, Georges Rougeot et James Frappier (qui décèdera en *Alouette III* le 25 septembre 1964)



(Georges Rougeot)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, une chambre dans les installations de la base, 1959



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, L-21 sur le parking de la base en 1958



(Hugues Bouvard)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, MdL Michel Dupont sur le parking de la base en 1958, la tour de contrôle est en construction



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, L-21 dans les ateliers de la base en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, un L-21 arrive, tracté par un GMC, devant les ateliers de la base en 1958 après avoir été abattu, piloté par le MdL Michel Dupont



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, L-21 dans les ateliers de la base en 1959



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1958, MdL major Fangey (de la CRALAT), MdL Bonnissent et MdL Laurent discutent voiture



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – L-18 en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Maquette de L-18, 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, avitaillement d'un L-21 en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, L-21 en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, L-21 en 1959



Avion Piper L21

(Guy Verdier)

PA 13<sup>ème</sup> DI – Saïda, 1956, L-18 et le hangar de l'Aéro-club



PA 13<sup>ème</sup> DI – Saïda, 1956, MdL pilotes de Fangey, Laurent, Dounon (sur la roue), Bonnissent, Callois et Dupont



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Passage du MdL Laurent (dit *L'Acrobate*) L-21 à Saïda en 1958



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Relève du personnel de Saïda en 1957



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – GMC blindé de la relève du personnel de Saïda en 1957



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Relève du personnel de Saïda en 1957, devant le hangar de l'Aéro-club et le club house



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Relève du personnel de Saïda en 1957



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sur la route, relève du personnel de Saïda en 1957



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Accident à Saïda en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1958, arrivée des *Djinn*



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1958, arrivée des *Djinn*



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1958, arrivée des *Djinn*



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1958, arrivée des *Djinn*



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, 1958, démarrage d'un *Djinn* à la manivelle



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, *Djinn* sur le parking de la base en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, mise en route d'un *Djinn* à la manivelle en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, mise en route d'un *Djinn* à la manivelle en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, avitaillement d'un *Djinn* en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, *Djinn* en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, *Djinn* en 1958

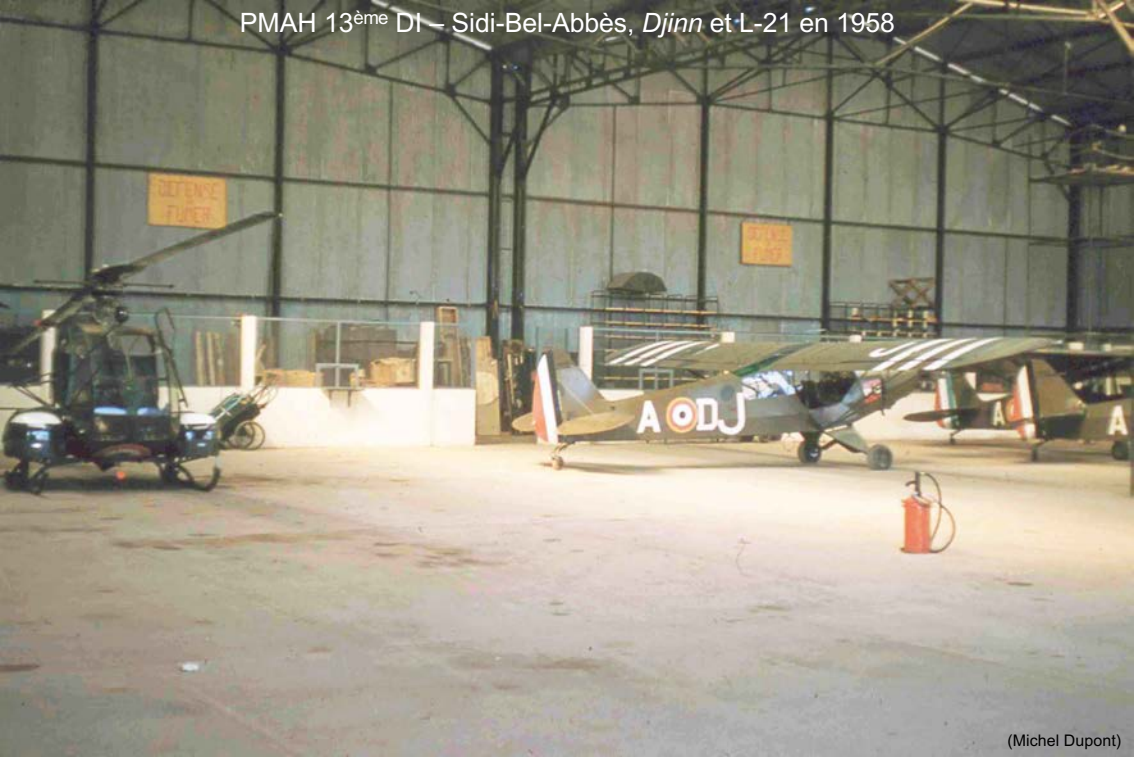


PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, MdL Michel Dupont devant un *Djinn* en 1958

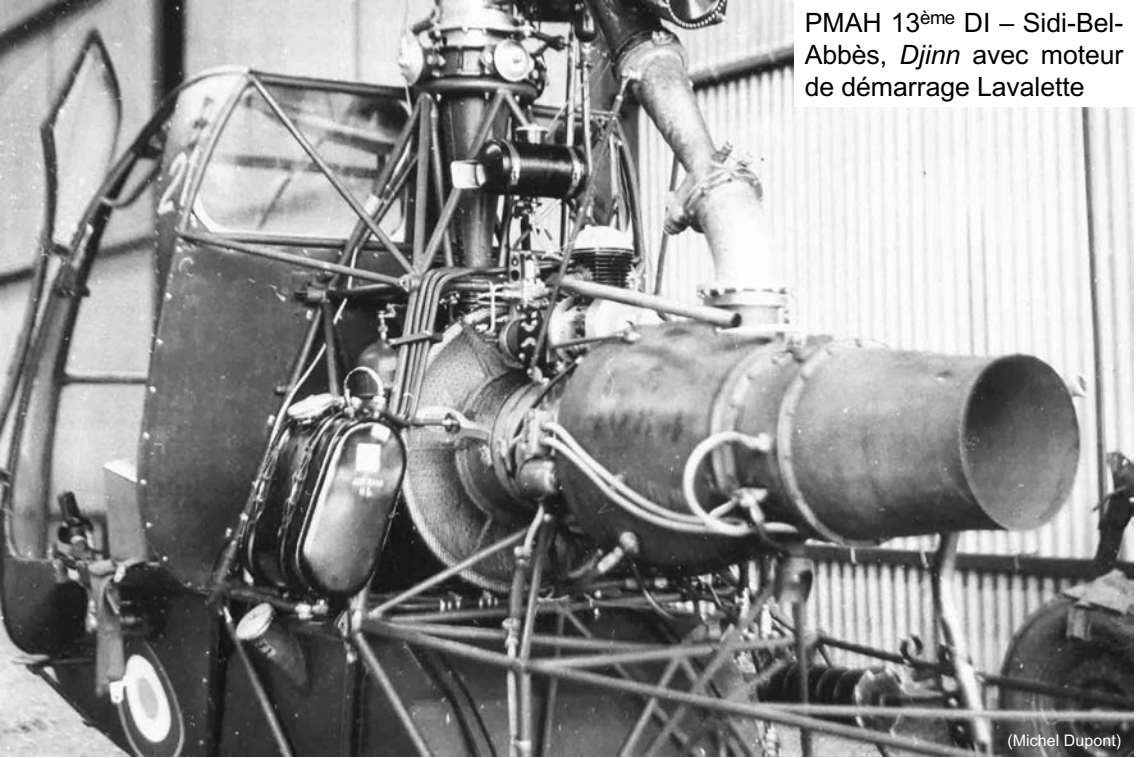


(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI - Sidi-Bel-Abbès, *Djinn* et L-21 en 1958



(Michel Dupont)



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, *Djinn* avec moteur de démarrage Lavalette

PMAH 13<sup>ème</sup> DI –*Djinn* en 1958, cavalier du 9<sup>ème</sup> Hussard



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Evacuation sanitaire en *Djinn* en 1958 au profit du 9<sup>ème</sup> Hussard



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Evacuation sanitaire en *Djinn* en 1958 au profit du 9<sup>ème</sup> Hussard



(Georges Vieville)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, *Djinn* en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, *Djinn* en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – *Djinn* en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – *Djinn* en 1960



Djinn de notre unité accidenté. pilote et observateur indemne.  
1960 près de Bedeau

(Guy Verdier)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – *Djinn* à Sidi-Bel-Abbès en 1960



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – *Djinn* à Sidi-Bel-Abbès en 1960



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Arrivée du  
Père Noël en *Djinn*, Noël 1960



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Arrivée du Père Noël en *Djinn*, Noël 1960



(Michel Jacquemin)

PMAH 29<sup>ème</sup> DI – *Djinn* à Sidi-Bel-Abbès en 1961



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, MdL mécanicien Bertet et MdL pilote Michel Dupont en 1958



(Michel Dupont)



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – MdL  
pilote Michel Dupont  
au pèlerinage militaire  
de Lourdes en 1958

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, le plein d'un L-21 en 1958, la tribune de l'hippodrome au fond



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, entretien d'un 1-21 par le MdL Bertet en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, MdL pilote Michel Dupont et MdL mécanicien Bertet en 1957



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, L-21 en 1958, protégé par les merlons



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, H-19 et L-21 en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, H-19 et L-21 en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, devant l'hôtel Djebel-Amour en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, devant l'hôtel Djebel-Amour en 1958



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, automitrailleuse AM8 pour l'ouverture de la piste en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, automitrailleuse AM8 pour l'ouverture de la piste en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, le camp du « général Bellounis » en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, dans le camp du « général Bellounis » en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, MdL pilote Michel Dupont en 1958, carabine USM1 à crosse repliable



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou, MdL pilote Michel Dupont en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Thiersville, MdL pilote Michel Dupont en 1958



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Détachement de Tiaret-Bou Chékif, MdL Dupont, Lt Savin, MdLC Coqueron et AC Patisson en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Tiaret-Bou Chékif, MdL Dupont, AC Patisson et MdLC Coqueron en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – L-18 à Bedeau en 1958



# PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Le Telagh, avec les Artilleurs en 1957



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Opération entre Le Telagh et Magenta en 1957



(Michel Dupont)

PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, L-18 en 1961, les deux immatriculations sont encore employées



(Pascal Courbois)

PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, L-18 en 1961



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – L-18 au Telagh en 1961

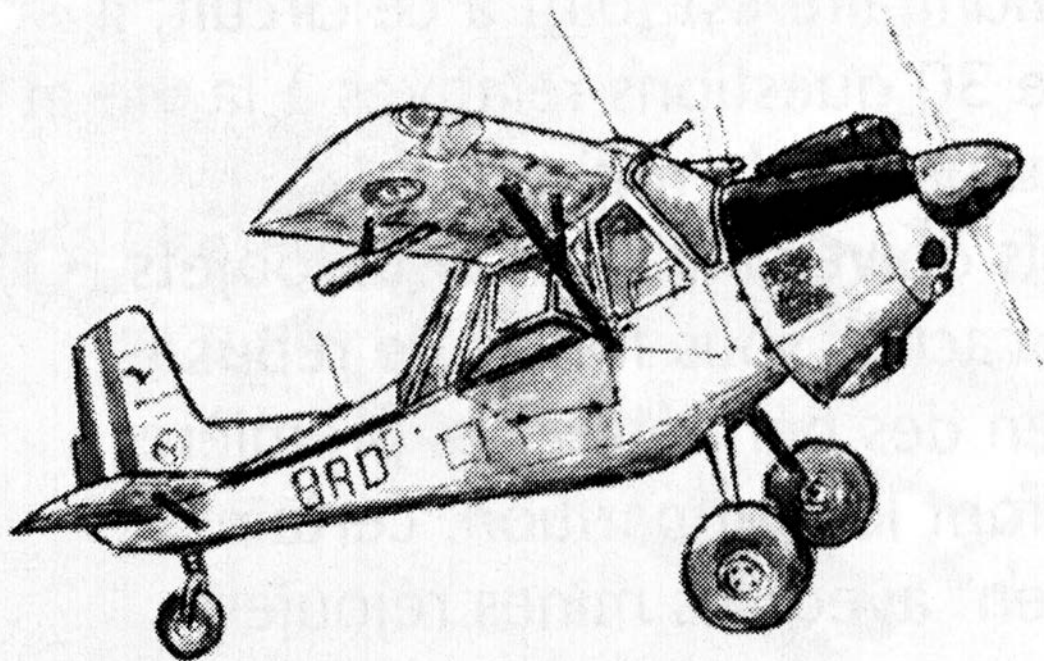


2<sup>ème</sup> PA ZOS – L-18 avec l'insigne de la 29<sup>ème</sup> DI, MdL pilote Witteler et une notabilité, 1961



(Philippe Desqueroux)

Nord 3400 du PMAH 29<sup>ème</sup> DI vu par Yves Le Bec



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, Nord 3400 en 1961



(Jean-Claude Brouard)

PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, Nord 3400 en 1961



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès, Nord 3400 en 1961



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400 en 1961



(François Bard)

PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400 en 1961



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400, 1961, il porte l'insigne de la 29<sup>ème</sup> DI



(Michel Jacquemin)

PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400, 1961,



(Michel Jacquemin)

PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400, 1961



(Michel Jacquemin)

PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400 à Sidi-Bel-Abbès, 1961



(Michel Jacquemin)

PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400 à Sidi-Bel-Abbès, 1961



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400 à Sidi-Bel-Abbès, 1961



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400 à Sidi-Bel-Abbès, 1961



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400 à Sidi-Bel-Abbès, 1961



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – Nord 3400 à Sidi-Bel-Abbès, 1961



(Bertrand Lassalle)

PMAH 29<sup>ème</sup> DI – 18 juin 1960, accident  
du Nord 3400 du MdL Jean-Claude  
Mallet et du Lt Bernard Cazaubon



(Jacques Revers)

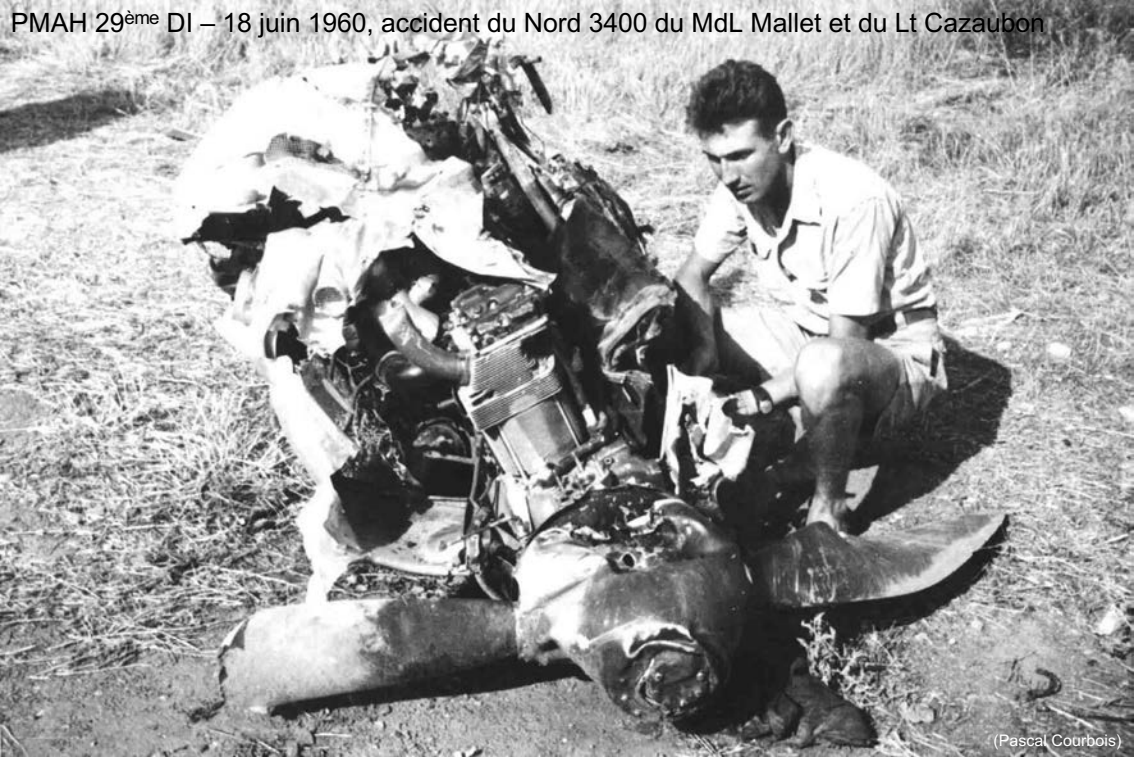
PMAH 29<sup>ème</sup> DI – 18 juin 1960, accident  
du Nord 3400 du MdL Jean-Claude  
Mallet et du Lt Bernard Cazaubon



(Jacques Revers)



PMAH 29<sup>ème</sup> DI – 18 juin 1960, accident du Nord 3400 du MdL Mallet et du Lt Cazaubon



Le MdL Georges Dartigaux, pilote du PMAH 13<sup>ème</sup> DI, trouvera la mort le 18 février 1972 au Tchad aux commandes d'un Piper PA 22 *Tripacer* avec le Lt Frédéric Laval-Gilly. Derniers morts de l'ALAT en avion. Son nom sera donné à la 383<sup>ème</sup> promotion de l'ENSOA

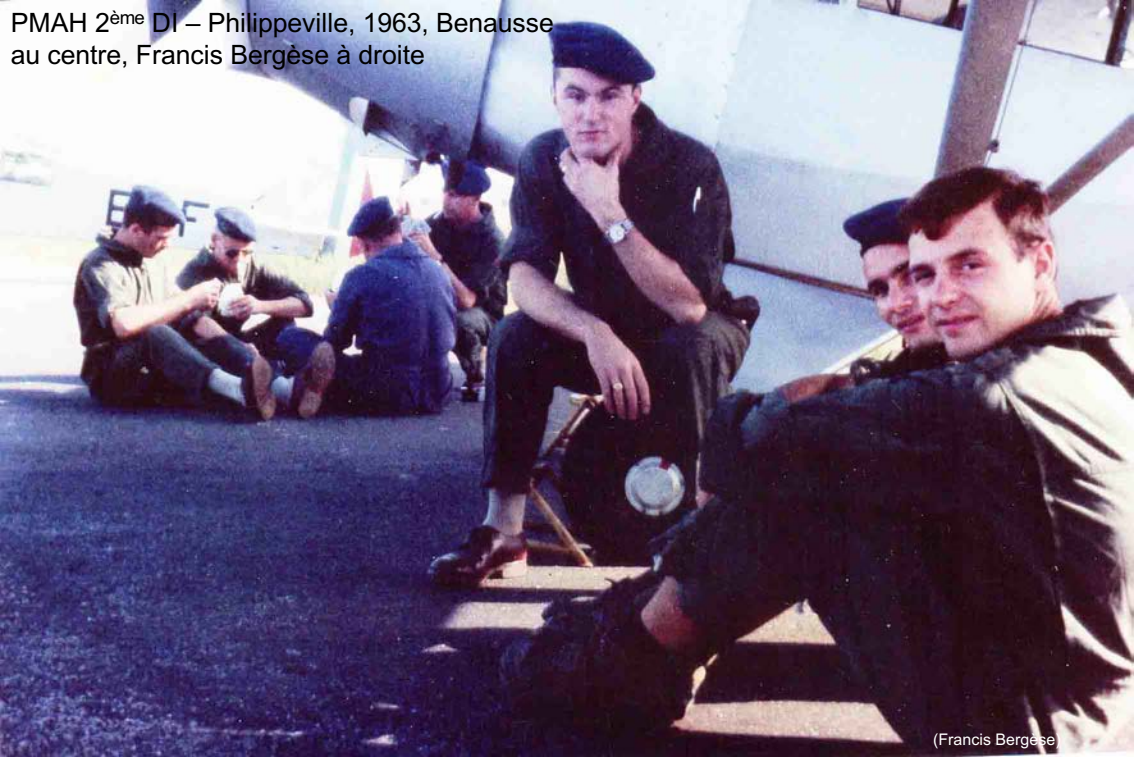


PMAH 2<sup>ème</sup> DI – RAV à Philippeville en 1963,  
par le MdL pilote Francis Bergèse qui sera  
dessinateur, entre autres, des aventures de  
Buck Danny



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, 1963, Benausse  
au centre, Francis Bergèse à droite



PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, 1963, Cne Pierre Tallet au centre à gauche



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, L-21 sur le golfe de Bougie, 1963



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, 1963, Francis Bergèse et Pat de Hond



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, 1963, Francis Bergèse et un H-21 du 14<sup>ème</sup> GALAT



PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, 1963, en finale 02



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, 1963, en finale 20



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, 1963



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, 1963, le bar décoré par Francis Bergèse



PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, 1963, Francis Bergèse



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI - L-21, 1962



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – *Djinn* à Philippeville, 1962



PMAH 2<sup>ème</sup> DI – L-21 à Philippeville, 1962



PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Détachement de  
Bône-Les Salines, juin 1963



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Détachement de Bône-Les Salines, Francis Bergèse, juin 1963



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Détachement de Bône-Les Salines, Francis Bergèse pêche les anguilles, juin 1963



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Détachement de Bougie, juillet 1963



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Détachement de Bougie, juillet 1963



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Détachement de Bougie, juillet 1963

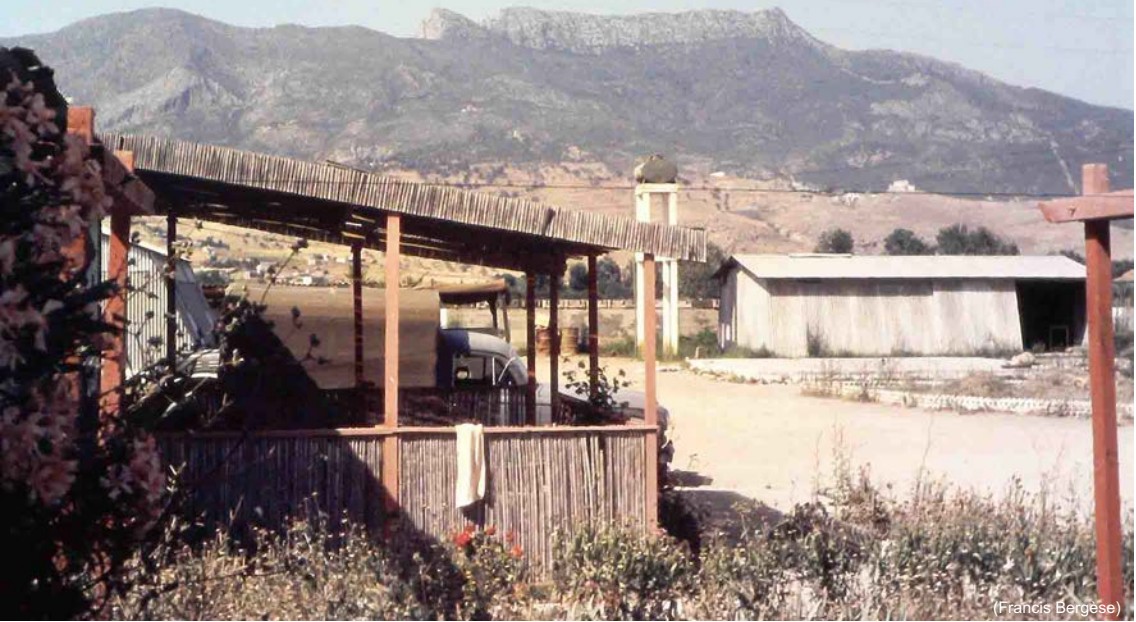


(Francis Bougère)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Détachement de Bougie, juillet 1963



PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Détachement de Bougie, le local baptisé *La Gastounette*, juillet 1963



PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Détachement de Bougie, juillet 1963, Francis Bergèse dans l'épave d' unAvro  
Anson de la SAGETA



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>eme</sup> DI – Détachement de Bougie, juillet 1963,  
Francis Bergèse dessinateur, dans La Gastounette



(Francis Bergèse)

PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Détachement de Bougie, juillet 1963, décor par Francis Bergèse



PMAH 2<sup>ème</sup> DI – Philippeville, 1963, c'est le départ, le MdL Francis Bergèse cloue les caisses



(Francis Bergèse)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès en 1958



(Michel Dupont)

PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès en 1958



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Sidi-Bel-Abbès en 1958



Sidi-Sidi-Bel-Abbès en 1961



Dernière diapositive

(Firmin Voisin)

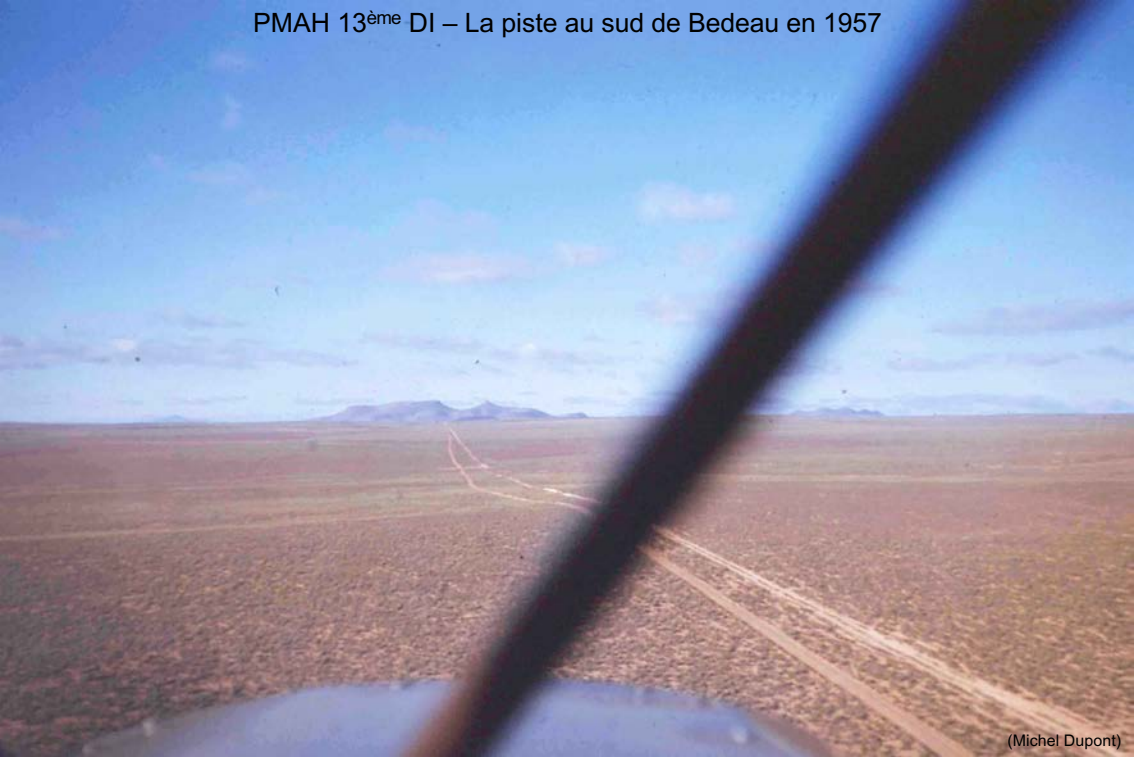
PMAH 13<sup>ème</sup> DI – Aflou en 1958



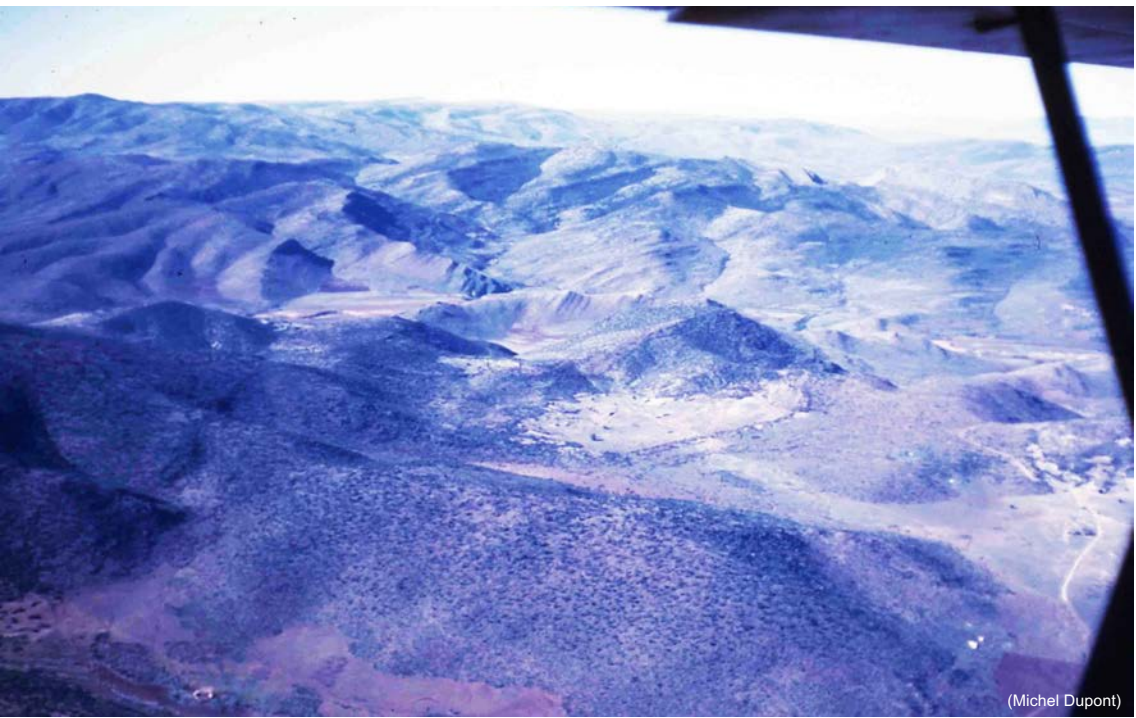
Attentat sur la voie ferrée



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – La piste au sud de Bedeau en 1957



PMAH 13<sup>ème</sup> DI – La vallée d'Aïn-Isser entre Tlemcen et Lamoricière



# A Sidi-bel-Abbès avec le PA de la 13<sup>ème</sup> DI

*Récit de Guy Verdier, soldat appelé en Algérie de janvier 1958 à avril 1960*

## 1 - Arrivée à Sétif et les classes

Je travaillais à la Régie Renault quand je reçus, juste avant Noël, ma convocation pour partir au régiment : je devais me rendre le 5 janvier 1958 à Bordeaux, à la caserne Niel, dans le quartier de la Bastide. Nous sommes restés là trois ou quatre jours avant d'être dirigés sur Marseille. Nous avons mis deux jours pour faire le voyage car nous étions dans un train spécial de militaires et nous devions laisser passer les trains normaux. Nous occupions notre temps à manger (nous avons reçu nos rations), à jouer aux cartes et à dormir un peu. Le problème était de savoir comment se laver car dans les toilettes du train ce n'était guère commode surtout quand il n'y avait plus d'eau. Mais ne dit-on pas "*à la guerre comme à la guerre*" ? On ne nous avait pas encore distribué nos tenues militaires parce que nous étions affectés à des régiments différents et nous étions partis avec nos vêtements civils, les moins beaux.

Gare Saint-Charles, à Marseille, des camions nous attendaient pour nous transporter au Dépôt des Isolés Métropolitains (DIM) installé au nord de la ville, dans le camp Sainte Marthe. Comme nous étions nombreux il fallait jouer des coudes pour trouver une place où coucher. On nous avait accordé une petite permission, utilisée pour voir un film et casser la croute, car au DIM c'était du rata, mais à notre retour nous avons trouvé nos valises dans l'allée et nous avons dû galérer pour trouver une autre place à nouveau et enfin dormir un peu.

Le 13 janvier, nous avons embarqué pour l'Algérie à bord de l'*El-Djézaïr* qui a dû affronter une très forte tempête, aux environs des Baléares, qui nous a secoués comme des sacs de noix. Tout le monde était malade et, comme nous avions la soute avant en guise de cabine "*de luxe*", nous n'étions pas beaux à voir en arrivant à Alger vers 6 heures le lendemain matin : pas rasés, malades et nos vêtements souillés de vomi. Les gamins du port riaient en se moquant de nous, on ne peut pas dire que le prestige de l'armée française en soit sorti grand !

Le 16, j'ai quitté Alger pour rejoindre mon affectation : le Groupe d'Hélicoptères n° 2 à Sétif, dans le Constantinois. Le train qui nous véhiculait traversait le pays par les gorges de Palestro où, quelques mois plutôt, dix-neuf soldats français avaient été massacrés à la suite d'une embuscade. Nous avions comme consigne de fermer les rideaux pendant ce passage et de nous mettre à plat ventre si on nous tirait dessus. Nous sommes passés sans encombre mais il y avait quand même quelques militaires armés en protection et la locomotive était précédée par une draine (wagon de marchandise plat lesté) qui devait sauter au cas où une mine aurait été déposée sur la voie.

Nous sommes arrivés à Sétif dans la soirée et des camions du GH 2 nous ont emmenés à la base d'Aïn-Arnat. Cette base était dirigée par le commandant Crespin, surnommé "*Monsieur quinze pains*" (en clair cela veut dire quinze jours de salle de police), car il était particulièrement sévère. Plus tard, il deviendra ministre des sports, sous la présidence du général De Gaulle. Nous étions tous nouveaux et venions d'horizons divers. Je me suis trouvé dans le baraquement qui m'avait été notifié avec un gars de Nice qui se nommait Ulff. Lui couchait en bas, et moi en haut. Nous avons rangé notre barda et fait un colis de nos vêtements civils que nous devons renvoyer chez nous. Puis, nous sommes allés au réfectoire pour enfin manger autre chose que nos rations. Alors que je faisais la queue, quelqu'un me frappe sur l'épaule. En me retournant, je constate qu'il s'agit d'un copain d'école à Arcachon, Alexandre Sabadach. Il était là depuis six mois et avait choisi d'être dans les Commandos. Déjà à l'école c'était un dur ! Nous avons passé une soirée agréable, mais après pendant le temps des classes je ne l'ai pas vu beaucoup car la discipline était ferme (gare aux peines de prison) et lui partait souvent en mission.

Nous allions faire des manœuvres dans les environs en nous tenant pas très loin du camp au cas où les fellagas (nom donné aux combattants algériens) nous auraient repérés ce qui permettait aux Commandos de nous secourir s'il y avait éventuellement une attaque. Nous partions quand même avec nos fusils et de vraies balles. Un matin quand nous nous sommes réveillés nous avons constaté qu'il était tombé au moins 30 centimètres de neige. Ce jour là nous avons sport en petite tenue mais étant donné les conditions atmosphériques nous avons décidé d'aller au rassemblement en treillis et chaussés de nos brodequins. À l'appel de 8 heures, le lieutenant, qui nous a vus habillés ainsi, a poussé un coup de gueule et nous a renvoyés nous changer. En guise de chaussures de sport nous avons des espadrilles et après une heure passée dans la neige nous étions tous transis de froid. Il y a même eu des gars qui ont dû aller à l'infirmerie le lendemain.

À la fin des classes nous passons un examen sur l'ensemble des matières étudiées : tir, sport, manœuvres, discipline, maniement d'armes, etc., sans oublier le parcours du combattant qui se trouve être un condensé du tout, en une seule journée, et qui réclame une bonne résistance. J'ai été reçu avec une moyenne de 12,18 sur 12 nécessaires. Le lendemain, nous avons la remise des bérets, une tradition au GH 2, et après cette cérémonie nous passons devant les officiers qui nous dirigeaient vers notre affectation finale. Pour moi, ce fut Sidi-bel-Abbès, dans l'Oranais. Le soir on accorda une permission à tout le monde avec quartier libre à Sétif. Mais nous devons regagner les cars à minuit, et gare à ceux qui les manquaient, car c'était la police militaire (souvent des tarés) qui les prenait alors en charge, avec la prison directement au bout du chemin.

## 2- L'affectation à Sidi-bel-Abbès

Le 7 mai 1958, ce fut le départ pour Sidi-bel-Abbès, et la traversée de l'Algérie en sens contraire, dans un train qui roulait à petite vitesse, mais qu'importait, le principal était d'arriver en vie au terminus. À la gare de Sidi-bel-Abbès, une camionnette nous attendait, car le camp se situait à une quinzaine de kilomètres en direction de Mascara (le pays du bon vin). Nous étions quatre, Ponsignon, Nuttink, Boutel et moi à être présentés au capitaine qui nous a fait les recommandations en usage dans son unité. Ce capitaine s'appelait Marc Ollier et commandait le Peloton mixte avions-hélicoptères de la 13<sup>ème</sup> DI, dépendant de la 63<sup>ème</sup> Compagnie de QG. Officier sorti de Saint-Cyr et Coëtquidan, il avait fait l'Indochine comme pilote d'hélicoptère, ce qui lui avait valu d'être décoré de la Légion d'Honneur pour fait d'arme. Il était sévère mais juste. Quand nous sommes arrivés nous étions une vingtaine et à la fin plus de quarante. Tous les trois mois, il y en avait qui partaient, alors que d'autres venaient les remplacer. J'avais été affecté comme mécanicien sur hélicoptère.

Début juin le général De Gaulle est venu en Algérie et à atterri sur notre base. Le 14 juillet, le capitaine nous avait tous invité au mess pour nous offrir l'apéritif. Soudain, à la suite d'une alerte, il fallut envoyer immédiatement un hélicoptère pour une évacuation sanitaire. Ce jour là, j'étais de permanence et c'est à moi qu'incombait l'opération, dans la précipitation, l'apéritif et le soleil aidant, je fis un faux mouvement et me coinçais le dos. L'hélicoptère partit quand même, mais le lendemain, je fus dans l'impossibilité de me lever. La visite médicale révéla un déplacement des vertèbres et on m'envoya à l'hôpital militaire de la Légion pour un à deux mois de repos. La Légion recevait à cette époque des dissidents hongrois qui fuyaient leur pays.

Notre capitaine avait obtenu l'autorisation d'utiliser la piscine de la Légion au "quartier Viénot" à Sidi-bel-Abbès. À cette époque, c'était la maison mère de la Légion, avant son départ en 1962 pour Aubagne.

Pendant cette période, j'aurais dû passer un examen pour être certifié mécanicien, mais je fus reçu sans le passer (14/20) grâce à ma formation de dessinateur. L'officier responsable me faisait faire le cours de dessin aux autres !

À mon retour j'ai intégré la salle d'opération, travail qui consistait à recevoir les ordres relatifs aux opérations de vols d'avion ou d'hélicoptère que le QG de la 13<sup>ème</sup> DI adressait aux officiers et sous-officiers chargés de coordonner les troupes au sol. Il fallait faire parvenir le courrier à des petites unités isolées et je devais vérifier qu'il n'y avait rien dedans qui puisse se casser car certains secteurs n'avaient pas de piste d'atterrissage : tout était envoyé par largage, y compris les distributions de tracts de propagande.

### 3- La vie quotidienne

Pendant les temps morts, quelques officiers me faisait dessiner des personnages de Walt Disney pour orner la chambre de leurs enfants, surtout le lieutenant Margail, originaire de Perpignan. Quelques mois plus tard, quand il changea d'appartement, il demanda au capitaine de me laisser diriger son déménagement car il avait de beaux meubles dont il voulait qu'on prenne soin. Je lui avais confié une fois que j'étais fils d'ébéniste. Nous avons parfaitement réussi, sans casse. Sa femme était aux petits soins pour nous. Ils furent tellement contents qu'ils nous donnèrent une bonne pièce que nous avons partagé entre nous quatre.

Dans notre unité il y avait, parmi les pilotes, des anciens d'Indochine qui étaient beaucoup plus "cool" que les autres. Il y avait également des chauffeurs qui allaient chercher et ramener les officiers qui ne couchaient pas au camp. Et pour l'entretien des véhicules, des mécanos dirigés par un sergent-chef souvent saoul. Les mécaniciens sur hélicoptères s'occupaient des *Djinn* et des Bell. Les avions étaient des Piper de fabrication américaine. Après les visites d'entretien destinées à tester les réparations, nous avions le droit de monter avec les pilotes pour voir un peu de paysage. C'était magnifique ! Personnellement j'ai volé au moins une dizaine d'heures.

J'étais toujours au bureau dans la semaine et une semaine sur deux pendant la nuit, car nous pouvions recevoir les ordres à n'importe quelle heure et nous devions prévenir immédiatement l'officier de service. Les permissions n'étaient accordées qu'au compte-gouttes. Notre seule distraction c'était d'aller au cinéma à Sidi-bel-Abbès et au restaurant, avant ou après le cinéma. En faisant attention à ne pas manquer le car de retour, sous peine de bénéficier d'une nuit au poste de la 13<sup>ème</sup> DI.

On disposait, en principe, sur la base de tout le nécessaire sauf d'un dentiste. En cas de besoin nous avions le droit d'aller consulter en ville avec l'accord du médecin major. Ce fut mon cas parce que j'avais perdu une dent de devant qui nécessitait plusieurs interventions. Le dentiste était un Lillois qui recevait surtout les particuliers. Par deux fois, je me suis trouvé dans la salle d'attente avec deux Algériennes. La plus âgée n'était pas voilée, l'autre, une jeune fille, l'était. Quand elle se fut assise, elle enleva son voile et révéla une beauté digne des contes des mille et une nuits ! À damner un pauvre militaire, mais pour moi l'histoire s'arrêta là.

Comme sur la base il y avait d'autres unités, le lieutenant Margail prit l'initiative de constituer une équipe de rugby dans laquelle nous n'étions que deux : Angel Lanau, joueur de La Voulte, et moi, à représenter notre unité. Notre capitaine nous faisait faire beaucoup de sport : volley, athlétisme, handball et bien sûr football.

#### **4- Permission en France**

Fin 1958, je suis parti en permission à Arcachon sur un vieux rafiot qui tanguait et roulait tout le temps. Le mois passé en France s'écoula très vite. J'étais invité à droite et à gauche et le temps qui était froid me changeait de là bas. Je suis revenu en Algérie à bord d'un cargo mixte, l' *Azrou*, qui embarquait environ une vingtaine de troufions, au départ de Marseille. Les marins nous gâtaient et nous servaient une très bonne nourriture. Le lendemain matin, nous avons fait escale à Sète. Il y faisait très beau et l'arrivée dans le port, au lever du soleil, était magnifique. Comme le bateau devait y charger du fret, son commandant nous à tous mis dehors car il ne voulait pas d'accident, surtout pendant les opérations de manutention, et ce malgré l'opposition du sergent qui nous guidait et qui ne voulait pas que nous sortions en ville. Nous nous sommes promenés dans le port de Sète, puis vers midi nous sommes repartis pour Oran. Il y avait eu une erreur de date sur ma permission, et j'ai disposé au retour, d'une journée pour visiter la ville d'Oran.

#### **5- Déboires avec l'adjudant**

Je venais d'être nommé brigadier, et je devins, avec mon camarade Ponsignon, chef de chambrée. Avant chaque revue (soit de placard, de bérets, de lits, etc.) nous faisons un tour pour s'assurer que tout était propre car nous étions concernés au premier chef. L'officier pouvait nous punir s'il constatait du laisser-aller. Nous avons également la responsabilité des armes, c'est-à-dire des mitraillettes de fabrication française (Tulle et Bayonne) et des carabines américaines. Comme les effectifs augmentaient on nous affecta un adjudant, en principe photographe, mais que le capitaine avait nommé de plus responsable de la discipline, car il n'avait pas assez de travail avec la seule photographie. Avec lui la vie commença à changer. Il était tatillon, casse-pied, un vrai adjudant quoi ! Il imposait des revues toutes les semaines. Un jour, j'ai râlé dans les rangs et j'ai ramassé huit jours de salle de police. Mais, le capitaine, à qui j'avais raconté ce qui se passait, a réduit ma peine à deux jours. Il a ensuite sermonné l'adjudant (il s'appelait Neau). Nous n'avons jamais bien sympathisé tous les deux car il se méfiait de moi.

Un jour je me suis porté volontaire pour accompagner deux camions qui allaient à Perrégaux chercher du kérosène. Ce fut un voyage très agréable et au retour, sur le bord de la route, nous avons achetés des oranges, grosses comme des boules de jeu de la lyonnaise, juteuses et pleines de goût.

Fin 1959, nommé brigadier-chef, j'ai déménagé et intégré les chambres des sous-officiers. C'était la belle vie ! Pas de corvées, pas de gardes, juste mon travail et j'avais même le droit de sortir en civil.

Pour les fêtes de fin d'année, le sergent-chef Mathoux nous fit répéter une pièce de théâtre qu'il écrivait au fur et à mesure, intitulée "*Coup de roulis*" et que nous avons jouée devant tout le régiment. Apparemment nous avons dû donner satisfaction, car nous avons été applaudis généreusement. Nous avons terminé la soirée au foyer où le capitaine avait offert à boire à tout le monde et le lendemain fut un peu dur pour certains.

## **6- Permission à Oran**

Au printemps, Ponsignon et moi avons posé une permission de 48 heures pour aller visiter Oran.

Quand nous arrivons à la gare nous apprenons que train est parti en avance. Nous nous précipitons vers la gare routière, pour constater que, de la même façon, il n'y a pas de bus. Une jeune fille, qui attendait également, nous apprend qu'il y a bien un bus, mais qu'en principe il ne s'arrête pas là. Après un bon quart d'heure d'attente et de discussions on voit arriver des gendarmes. Nous expliquons la situation à l'un d'entre eux, que connaissait la jeune fille, et il prit la décision d'arrêter le bus dans lequel finalement nous sommes montés. Il y avait des paysans arabes avec des poules, des lapins, etc. c'était folklorique au possible.

Nous avons mis deux heures pour faire les soixante kilomètres qui nous séparaient d'Oran. En cours de route, nous avons appris que la jeune fille était infirmière à l'hôpital militaire. Nous avons visité Oran, recherché un hôtel et le soir nous sommes allés au cinéma.

Le lendemain matin nous sommes partis pour Bouisseville, une station balnéaire située à une dizaine de kilomètre d'Oran où nous avons occupé notre temps tout l'après midi à faire du farniente et de la baignade. Du coup, nous avons un peu oublié l'heure, et quand nous sommes arrivés à la gare d'Oran, le train était parti, mais cette fois-ci, c'était de notre faute ! Alors on a fait du stop.

Un commandant nous a pris dans son véhicule et nous a emmenés jusqu'à un village situé à mi-chemin où il y avait une caserne. Nous y avons passé la soirée et dormi tranquilles. Le lendemain matin, nous nous sommes levés tôt pour faire à nouveau du stop et nous avons trouvé un routier français qui allait livrer de l'essence avec son camion à Sidi-bel-Abbès. Il roulait dans les descentes à tombeau ouvert pour que nous puissions être à l'heure et grâce à lui nous sommes arrivés juste pour l'appel : l'honneur était sauf.

## 7- La Quille

Un jour, j'ai fait la connaissance d'un sous-officier qui venait d'Arcachon et qui m'avait fait parvenir un colis venant de mes parents. Il s'était marié avec une fille que je connaissais. Il m'invita à plusieurs reprises chez lui et une fois je suis même allé avec eux au cinéma, car sa femme voulait voir un film, qui dans la région avait un succès fou : *Joselito de las cumbres*. Il faut dire qu'à Sidi-bel-Abbès les Pieds-Noirs étaient presque tous d'origine espagnole.

Huit jours avant notre Quille, le capitaine, accompagné de quelques sous-officiers et de Berrous, un gars d'Oran, nous a accompagnés, Ponsignon, Boutel, Nuttinck et moi à Oran où nous avons visité une autre partie de la ville, Santa Cruz, et il nous a offert un bon repas. C'était la première fois qu'il faisait cela !

La veille de notre départ nous avons bien arrosé la Quille que nous attendions tous avec impatience. La nuit fut courte. Quand je lui dis au revoir, j'ai senti une certaine chaleur dans ses encouragements pour mon retour à la vie civile. Pendant quelques années je lui ai écrit pour la nouvelle année. Il m'a répondu à chaque fois et puis un jour je n'ai plus rien reçu. Qu'est-il devenu ?

En avril, j'ai été démobilisé et me voilà de retour à Marseille. J'avais pensé aller voir mon cousin Jacques Bastière qui habitait cette ville mais entre-temps il avait déménagé. Alors j'ai repris le chemin d'Arcachon par un train normal cette fois ci. Pour moi l'Algérie c'était fini, malgré quelques regrets, mais une autre vie m'attendait.

**Guy Verdier**



## Un appelé en Algérie : René BARBERINI

René BARBERINI retrace, par le texte et les photos, une partie de sa vie d'appelé dans l'Alat, pendant la période de mars 1961 à décembre 1962.

### 1 - Départ pour l'Algérie, Sétif, les classes

Après avoir passé le Conseil de Révision à Tarascon le 16 décembre 1960, j'ai été appelé sous les drapeaux le 2 mars 1961, mon affectation devant se faire à la Base ALAT 101 d'Aïn Arnat (près de Sétif). Après avoir passé 2 jours à la caserne Ste Marthe de Marseille, j'embarquais le 4 mars 1961 sur le Sidi-Mabrouk pour Alger.

Une traversée un peu particulière, ne connaissant pas la vie en société et en plus faisant partie d'un contingent militaire.



Sur ce cliché de gauche, la vérité est bien reflétée. Embarquement à Marseille. À droite le Sidi Mabrouk

Lorsque nous sommes arrivés à Alger, nous avons été pris en charge par des militaires venant de la Base d'Aïn Arnat.

D'Alger, nous avons pris le train pour Sétif. Quel changement de vie avec la précédente ! Tout était nouveau pour moi. Nous n'avions aucune idée de ce qui nous attendait à notre arrivée. Nous étions encore insouciant des problèmes qui se tramaient autour de nous.

Je suis arrivé à Aïn Arnat le 6 mars 1961 et j'effectuais mes classes jusqu'au 28 juin 1961.



Première sortie décontractée à gauche, et première opération avec armement, plus sérieux à droite

Les exercices comprenaient l'entraînement pour le défilé du 14 juillet 1961, sur la Base. Sur la première photo, je suis le deuxième, derrière l'homme de base. Toute cette préparation n'aura servi à rien pour moi, je fus affecté au P.M.A.H de la 29<sup>e</sup> DI à Sidi-Bel-Abbès.





*Devant une stèle de St Éxupéry, Aïn Arnat*

## 2 - P.M.A.H de la 29<sup>e</sup> DI à Sidi-Bel-Abbès

Cette affectation s'est passée dans d'excellentes conditions. Je crois que cela a été dû au fait que mes activités professionnelles dans le civil (aide-comptable, dactylo) ont été très précieuses. En effet, très peu de jeunes appelés possédaient ces connaissances et qui, par chance, étaient celles que recherchait le Capitaine commandant cette unité, le Capitaine **Benoist**. Mon atout a été le « savoir taper à la machine ». Pendant toute la période comprise entre le 1<sup>er</sup> juillet 1961 et le 4 septembre 1962, j'exerçais les fonctions de secrétaire du Capitaine **Benoist**.



*Me voici dans mon bureau, à gauche, et dans ma chambre à droite*

L'ordre faisait déjà partie de ma façon de travailler, et je partageais ma chambre avec le Brigadier **Chossière**, mon supérieur, que j'allais remplacer. La passation du travail s'est faite rapidement. Cette chambre se trouvant dans le même bâtiment que mon bureau. Mon bureau étant très proche de la salle opérations de notre unité, il m'arrivait de temps à autre d'être de permanence, la nuit, dans le cas de besoin.

Afin d'occuper mes temps libres, étant très sportif, je m'inscrivais dans l'équipe de Hand-Ball de notre Base. Nous avons disputé de nombreux matchs pour arriver à avoir l'honneur d'être sacrés « Champions de la zone Centre Oranais ».



*L'équipe championne du Centre Oranais*

Je faisais beaucoup de photos pendant mon temps libre, avec un gars d'origine Corse, **Tirelli**, qui m'a fait connaître la photographie.

Il nous arrivait, quelques fois, de participer à des manifestations extra-militaires qui nous permettaient de se retrouver dans une ambiance qui nous faisait oublier notre éloignement familial. Le dimanche, nous avions quelquefois le plaisir d'aller nous baigner sur une plage militaire à Arzew. Ce déplacement se faisait en convoi, avec une protection bien entendu. Je suis sur cette photo, avec **Tirelli**.



*Je vais laver mon linge à gauche. Avec Tirelli à la plage à droite*

Le 12 décembre 1961, le capitaine **Benoist** m'a remis le diplôme de la Médaille Commémorative des Opérations de Sécurité et de Maintien de l'ordre avec agrafe « Algérie ».

Le 1<sup>er</sup> janvier 1962 j'ai eu la surprise d'être nommé Brigadier. Cette nomination m'avait motivé et l'envie d'accéder au grade supérieur était bien dans ma tête. Mais cela n'a pas été possible, mon Capitaine préférant m'avoir à son entière disposition plutôt que de me perdre. Dommage !



Tous les Sous-Officier à gauche. À droite : X, Cne Benoist, Ltms Ratelade, Savin, Buisson



À gauche : Ltn Buisson, M. Pellerin, X, X, Ltn de Mesmay. Dernier pot avant le départ

Le 3 août 1962, j'ai réussi avec succès à obtenir le Brevet Militaire (398) de conduite, faveur que je dois au Lieutenant **Buisson**. Il m'a été remis par le Chef d'Escadron **Coffrand**, Commandant la base Alat de Sidi-Bel-Abbès.



Devant ma jeep et le Brevet Militaire

Ayant connaissance de la nouvelle mutation de notre unité, tous les services se sont préparés. Le Capitaine **Charrier** est venu remplacer le Capitaine **Benoist**. Mes relations avec ce nouvel Officier ont un peu changé. Le peloton a changé de nom et est devenu Peloton Alat de la 2<sup>e</sup> DI.

### 3 - Philippeville

Le 8 septembre, l'ordre est venu d'embarquer à Mers el Kébir pour Philippeville. Le 12 septembre nous embarquons sur un navire de la Marine Nationale, le BDC Argens. Cette traversée m'a laissé d'excellents souvenirs.



Sur le BDC Argens



*Sur le BDC Argens*

Le temps que j'ai passé sur cette nouvelle base s'est déroulé dans des conditions de logement un peu plus rudes. Tous les avantages de Sidi-Bel-Abbès, il a fallu les oublier. La toilette du matin se faisait à l'extérieur, avec un lavabo de campagne, 7 à 8 personnes en même temps ! Malgré ces changements, « l'ordinaire de mon activité » se déroulait très bien.



*Ma seule photo de Philippeville*

Avant de partir, j'ai eu droit au Certificat de Bonne Conduite pour tout le temps passé sous les drapeaux.

#### 4 - Le retour en France

La fin de ma vie militaire étant arrivée, je fus dirigé vers la ville de Bône où je pris le Charles Plumier le 2 décembre vers Marseille. De Marseille, le train pour me rendre à Nice où mes parents m'attendaient avec une grande impatience.

Là se termine ce passage à la vie militaire, dans des moments très difficiles pour notre pays.

Le 3 décembre 1964 j'ai reçu mon ordre de mobilisation, pour d'éventuels besoins. J'ai reçu mon titre de libération définitive du service militaire le 1<sup>er</sup> juillet 1976.



*Le Charles Plumier qui me ramena en France*



*Diplôme Commémoration Algérie et Certificat de Bonne Conduite*

Ces photos sont celles du contact de Sidi-Bel-Abbès que j'ai gardé toutes ces années. Au PMAH de la 29<sup>e</sup> DI, c'était le Capitaine de Mesmay, Observateur, devenu Colonel en fin de carrière. La dernière photo le représente avec son épouse, quelques mois avant son décès (21 juin 2021).



## 5 – Quelques annexes

Quelques photos personnelles d'aéronefs de mes différentes affectations :

### Base Alat de Sétif



### Base Alat de Sidi-Bel-Abbès





*À gauche, moi. Le Sergent Pajotin, à gauche sur la photo de droite (décédé)*



René BARBERINI

Dernière diapositive

