



ALAT (12)

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^{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 – PMAH 2^{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) : EA.ALAT

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>





2ème PA 12ème DI – 2ème PMAH 13ème DI

2ème Peloton d'avions de la 12ème DI – 2ème PA 12ème DI

Créé le 15 avril 1957 à Tlemcen-Zenata, le 2ème Peloton avions de la 12ème Division d'infanterie dispose de deux L-18 et de six L-21 venant du 1er Peloton. Le 1er novembre 1959, il s'installe à Mécheria et il est détaché pour emploi auprès de la 13ème Division d'infanterie.

2ème Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 12ème DI – 2ème PMAH 12ème DI

Le 1er décembre 1959, le peloton change de dénomination en vue de l'arrivée imminente des *Djinn*, perçus en février 1960. Ce même jour, deux L-18 et deux L-21 sont détruits par une tempête de vent sur le parking de Mécheria. Par la suite, des camions GMC seront disposés devant les avions pour couper le vent.

En mai 1960, le parc d'aéronefs comprend deux Nord 3400, qui viennent d'arriver et repartent en juillet, quatre *Djinn*, deux L-18 et six L-21.

2ème Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 13ème DI – 2ème PMAH 13ème DI

Travaillant au profit de la 13ème division d'infanterie depuis plus d'un an, le Peloton lui est officiellement rattaché, le 1er décembre 1960, et prend sa nouvelle dénomination.

En décembre 1961, le peloton dispose d'un L-18, de quatre L-21 et de quatre *Djinn* à Mécheria, un L-18, deux L-21 et un *Djinn* sont déployés à Geryville, un *Djinn* est détaché à Sfissifa ainsi qu'un autre à Djenien puis à Chellala en février 1962.

Le 5 juillet 1962, un détachement s'installe à Saïda d'où il repartira le 8 août. Le 14 juillet voit la fin du détachement de Geryville. Puis, le 8 août, sept *Djinn* partent sur Chéragas où la portion centrale les rejoint deux jours plus tard. Le lendemain, sept avions partent définitivement de Mécheria. La formation ne dépend plus alors de la 13ème DI mais de la 20ème DI. Le 14 août, un détachement permanent se déploie à Blida.

Peloton de l'ALAT de la 20^{ème} DI – PALAT 20^{ème} DI

Le 15 août 1962, le Peloton devient PALAT de la 20^{ème} division, par suite de la dissolution de la 13^{ème} Division d'infanterie et, à compter du 1^{er} septembre, il est rattaché à la 70^{ème} CQ. Les L-18 sont reversés dans le courant du mois.

Le 13 novembre, le Peloton quitte Chéragas pour La Réghaïa.

Durant toute l'année 1963, le Peloton conserve ses huit L-21 et ses sept *Djinn*.

Le 24 décembre 1963, le Peloton rentre en métropole, il arrive à Valence où il est dissous le 31 décembre 1963 pour former le 9^{ème} GALAT à Aix-les-Milles.

Le 22 avril 1980, les traditions du 2^{ème} PA de la 12^{ème} DI sont confiées au 5^{ème} GHL.

Immatriculations : F-MBLx, puis F-MAWx.

Indicatif opérationnel : *Leo* puis *Whisky*.

Commandement

- 27 avril 1957 : Cne Jean-Luc Janin
- 1^{er} mai 1959 : Cne Pierre Niney
- 24 octobre 1961 : Cne Roger Toustou
- 8 novembre 1962 : Cne Jean Marbouty

Pour plus de renseignements sur ce Peloton, lire :

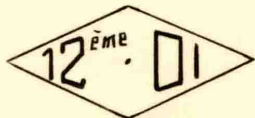
347 – *Observateur pilote de l'ALAT*, par François Bard



РМАН

•

2^{ème} РА



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Aéroport de Mécheria, 1960



(Alain Crosnier)

Joyeuses
Pâques



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Aérodrome de Mécheria, les Piper devant le hangar, 1960



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Mécheria et le djebel Antar brumeux, 1960



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – MdL Armand Farrugia à Méchéria, 1960



(Armand Farrugia)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Mécheria, Jean-Michel Delville devant la sarrade OPS, 1961



(Jean-Marcel Delville)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Armand Farrugia à El-Aricha, 1960



(Armand Farrugia)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Aérodrome de Géryville, 1961



L-21 n° 18-5337 sortant de l'AIA de Maison-Blanche avant d'être affecté au 2^{ème} PA 12^{ème} DI en 1959, immatriculé BLA



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Mécheria, L-21, 1959



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Mécheria, précautions avant la tempête de sable, 1959



(Michel Frémont)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Mécheria, L-21 après la tempête de sable du 2 décembre 1959



(Michel Frémont)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Mécheria, L-21 avec baquet de protection, 1959



PALAT 20^{ème} DI – L-21 à Chéragas, 1962



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Présentation du Nord 3400, 1960



(Michel Frémont)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400 à La Sénia, 1960



(Dominique Gal)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Nord 3400 à La Sénia, 1960



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Mécheria, 1960



(Musée de l'ALAT)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Mécheria, 1960



(Jean-Marcel Delville)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* au Télagh, 1960



(Clément Charrut)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* au Télagh, 1960



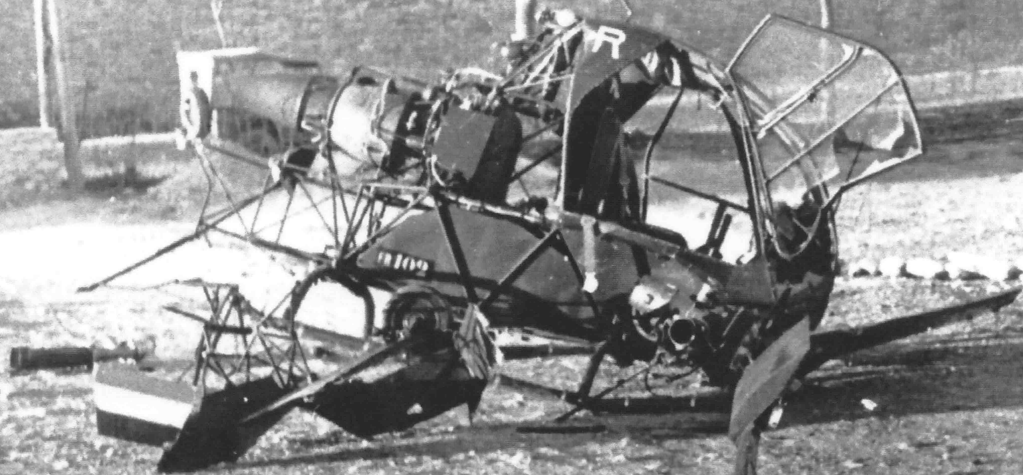
(Clément Charrut)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* au Télagh, 1960



(Clément Charrut)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* accidenté le 7 novembre 1959



(Clément Charrut)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Méchéria, 1960



(Armand Farrugia)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Djenien-Bou-Rezg, 1960



(Armand Farrugia)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Mécheria, 1960



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Farrugia et *Djinn* à Djenien-Bou-Rzeg, 1960



(Armand Farrugia)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – MdL pilote Farrugia à Djenien-Bou-Rzeg, 1960



(Armand Farrugia)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Djenien-Bou-Rzeg, 1960



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* à Méchéria, 1960



(Armand Farrugia)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* avec le 9^{ème} Hussard, 1960



(Prosper Granger)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* et soldat du 9^{ème} Hussard, 1960



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – *Djinn* et son pilote, 1960



(Jean Delmas)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Accident de *Djinn* au sud de Tlemcen, 1960



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Accident de *Djinn* au sud de Tlemcen, 1960



PALAT 20^{ème} DI – *Djinn* à Chéragas, 1962



PALAT 20^{ème} DI – *Djinn* à Chéragas, 1962



(Bernard Guyon)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Armand Farrugia participe à une opération au nord de Tlemcen, 1960



(Armand Farrugia)

CLASSE SERVICE ARME PAR LE CONSEIL

DE RÉVISION DE LA CLASSE 1961

A participé aux opérations de sélection

au Centre de VINCENNES) du 28.10.60
ou 29.10.60

Appelé à l'activité le 2.1.1961
à la base ALAT 101 au titre S.P.M.A.H. Gym
Service comptant du 1.1.61 embarqué à Marseille
le 5.1.61 sur le S.B. Abba débarqué à Alger
le 6.1.61 arrivé au Corps le 2.1.61. Et soldat
de 2^e classe le dit jour. (A.M. N° 431 EFF. B. AIA
du Chef-d'Escadron Cdt la Base ALAT 101 en date
du 25.1.61

Futé
à compter du 1^{er} JANVIER 1961 par N.D.S. N°
1226 ENI/1/ETP du 13.4.1961 et N.D.S N°
115/SC/B.101 du 22.4.1961. Mis en route
sur sa nouvelle Unité le 28.4.1961.

certifié Exact à S. P. 89.282 A.F.N. le 28 AVR 1961

Capitaine BODRET

(1) Nom et prénoms.

Major

du Corps n° 12 du Lieutenant-Colonel, Chef
d'Etat-Major de la 13^e D.I. et Z.S.O. en
date du 15 Novembre 1961 et pour compter
du 15.11.1961.

Libéré de ses obligations légales
d'activité à la date du 1.7.62

Passé dans la disponibilité
Maintenu sous les drapeaux en
application de la loi du 31.3.1962
Art. 40 - Décret n° 2.501 du 8
Mai 1962 - J.O n° III du 11 mai
1962, page 4, 59

Suivant note de Service n° 2535/CSFAPA/EMI
I/ORG du 21 JUILLET 1962, le 2^e PMAD de
la 13^e DI devient à/c du 15.8.62 Peloton
ALAT de la 20^e DI et est rattaché à/c du
1.9.62 à la 70^e Cie de Q.G.
Mis en route sur CHERAGAS le
Rayer des contrôles de la 63^e Cie de Q.G.
le 1.9.1962

2^{ème} PMAH 13^{ème} DI – Soldats appelés, Mécheria 1961



Sinic

Festa

Sicard

"Cherbourg"

Delville

PALAT 20^{ème} DI – L'équipe de foot-ball à Chérakas en 1962



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Lt observateur François Bard, 1961



(François Bard)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Lt observateur François Bard, 1961



(François Bard)



CITATION

ORDRE GENERAL N° 97

Par application des dispositions du décret N° 56.371 du 11 Avril 1956.
Le Général de Corps d'Armée de ROUILLY
Commandant la Région Territoriale et le Corps d'Armée d'Oran.

CITE à l'ordre de la DIVISION

Le Lieutenant **BARD** François, Léon, Joseph
2^e Peloton Mixte Avions Hélicoptères Djinn de la
12^e Division d'Infanterie.

" Officier du 2^e Peloton Avions dont
le courage et l'habileté en font un observateur unanimement apprécié.

S'est particulièrement distingué le
4 juillet 1960 dans le Djebel ALOUAT (secteur de GERYVILLE) où, faisant poser les hélicoptères au plus près
et guidant les troupes hélitorpées avec un sens aigu du
terrain, il a largement contribué à la mise hors de combat
d'une bande rebelle et à la récupération d'un important
armement.

Faisant preuve de très belles qualités
manœuvrières, s'est de nouveau distingué le 3 février
1961 dans le Djebel MOUDJAJIA (secteur de GERYVILLE) où,
prenant de très gros risques dans un terrain difficile par
de mauvaises conditions atmosphériques, il a guidé les
troupes appuyées avec son efficacité coutumière permettant
ainsi l'interception et l'annihilation d'un groupe
rebelle.

Totalise quatre cent trente-deux heures
de vol opérationnel en cent quarante-neuf missions de
guerre depuis sa dernière citation. "

Cette citation comporte l'attribution de la croix de la valeur militaire avec étoile
de ARGENT.



ORAN le 25 MAI 1961

Toussaint



CITATION

ORDRE GENERAL N° 205

Par application des dispositions du décret N° 56.371 du 11 Avril 1956.
Le Général de Corps d'Armée de ROUILLY
Commandant la Région Territoriale et le Corps d'Armée d'Oran.

CITE à l'ordre de la DIVISION

Le Lieutenant **BARD** François, Léon
1^{er} Peloton Mixte Avions Hélicoptères de la 12^e Division
d'Infanterie.
Pour le motif suivant

" Observateur aérien de valeur qui, par son sang-froid,
son jugement et son esprit de décision a contribué pour une très large
part à la réussite de nombreuses opérations menées dans la zone
ouest oranais.

S'est particulièrement distingué les :

- 26 novembre 1959 : dans le Djebel NABOU; s'a passé de renseigner et
de guider les unités ailes sur une section adverse solidement installée
dans un terrain difficile, permettant la mise hors de combat du
groupe rebelle et la récupération de nombreuses armes.
- 6 février 1960 : dans le Djebel TAKSEBT a effectué un guidage d'une
précision remarquable de T 6, Mistral et "hélicoptères-Canon", désorganisant
complètement une bande rebelle.
- 6 avril 1960 : a guidé la chasse au plus près des troupes ailes dans
le Djebel JHEIL sur un groupe adverse puissamment armé qui subit des
pertes très sévères en personnel et armement.
Totalise trois cent quinze heures de vol en cent douze missions depuis
sa dernière citation. "

Cette citation comporte l'attribution de la croix de la valeur militaire avec étoile
de ARGENT.



ORAN le 13 MAI 1961

PAR DELEGATION
LE GENERAL DE DIVISION LESQUITE, ADJOINT.

Lesquite

2^{ème} PMAH 13^{ème} DI – Les capitaines Niney et Toustou lors du changement de commandement, octobre 1961



(Armand Farrugia)

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI - 2^{ème} PA 13^{ème} DI - Carnet de vol du capitaine Pierre Ninety

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
					M A I		
4	P	Cm Jamin	L 21384	1.15			
5	Pax	chef Garnet	M. 1521	1.45			
3	Pax	chef Garnet	119	0.30			
11	CP	Cm Jamin	L 21. 361	4.20			
14	P	chef Trouzet	L 21. 385	0.55			
16	P	Mdl Muzskiemy	L 21. 388	3.45			
20	OPS	chef Deparis	L 21. 361	0.50			
22	P	Adjt Quilben	L 21. 384	0.55			
18	P	chef Quilben	L 21. 389	0.50			
23	O	Mdl Mougis	L 21. 384	1.40			
24	O	chef Dehouet	L 21. 386	3.35			
20	Pax	Adjt. Rochard	Nord. 45. WD	0.45			
26	O	Mdl Couste	L 21. 386	3.00			
27	O	Adjt. Jamin	L 21. 386	0.25			
20	Pax		Djim FR. 33	0.35			
28	OPS	Mdl Couste	L 21. 386	3.00			
28	OPS	Mdl Couste	L 18. 650	2.55			
30	OPS	Mdl Couste	L 18. 650	1.55			
30	OPS	Mdl Couste	L 21. 386	3.50			
31	OPS	Adjt. Jamin	L 21. 386	3.35			

1959

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
1-15	2		Bel Abbès	Zenara 2074
1.45	1		Bel Abbès	B. Abbes
0.30	1		Bel Abbès	Bel Abbès
4.20	4		Siba et retour	2161
0.55	2		Vol d'essai	
3.45	3		Tierset	2166
0.50	1		Oren	2340
0.55	1		Tierset	2358
0.50	2		Siba	
1.40	1		Pro too tel	Argentine 2011
3.35	1		OPS. L 21. 79.	B.O. 1140
0.45	1		Oren	Tierset
3.00	1		troupe	Opde d'Alou. 1158
0.25	1		OPS.	1186
0.35	2		Bel F. Camp	L'Emis et retour
3.00	1		Pro tel. Sent. Del.	Kettel. 1206
2.55	1		long. fort	Jenpille. 1190
1.55	1		long. courtes	1240
3.50	1		troupe	Opdel Mimoune 1228
3.35	1		RAR. Sud.	Sida. Tifou. 1243

2ème PMAH 12ème DI - 2ème PA 13ème DI - Carnet de vol du capitaine Pierre Ninéy

107 BULLETIN

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>Mai 1959</u>			<u>PILOTE</u>	12 ^h 00			
			<u>OBSERVATEUR</u>	24 ^h 45			
			<u>PASSAGER</u>	3 ^h 35			
				40 ^h 20			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
	14		Carnet arrêté le	<u>L'INTERESSE</u>
	10		31 Mai 1959, en	
	5		total de :	<i>P. Ninéy</i>
	29		Quarante heures	
			vingt minutes	
			(10 ^h 20') pour le	<u>LE CAP NINÉY</u>
			mois de Mai 1959	<u>LE PA-20AS</u>
			<u>Dont c. trente cinq</u>	<i>P. Ninéy</i>
			<u>heures (35h) vol</u>	
			<u>de guerre n° 2 et</u>	
			<u>14 millions -</u>	<u>LE 31 MAI 1959</u>

2ème PMAH 12ème DI - 2ème PA 13ème DI - Carnet de vol du capitaine Pierre Ninety

WILLET

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
MOIS				DE			
1	ORB	Mdt Comte	L 18. 650	3.40			
3	ORB	Mdt Comte	L 21. 386	2.50			
4	ORB	Mdt Comte	L 21. 384	1.40			
4	ORB	Mdt Comte	L 21. 386	2.05			
5	ORB	Mdt Comte	L 21. 386	3.00			
6	ORB	Mdt Comte	L 21. 386	4.20			
10	ORB	Mdt Comte	L 21. 389	1.00			
11	ORB	Mdt Comte	L 21. 384	1.00			
11	P	Adpt. Depey	L 21. 389	0.30			
13	ORB	Mdt Comte	L 21. 389	0.45			
13	ORB	Mdt Comte	L 21. 389	1.20			
14	ORB	Adpt. hemer	L 21. 386	1.00			
14	ORB	Mdt Comte	L 21. 389	1.50			
15	ORB	Mdt Comte	L 21. 389	0.20			
15	ORB	Mdt Comte	L 21. 389	3.00			
15	ORB	Mdt Comte	L 21. 389	3.00			
16	P	Mdt Comte	L 21. 389	0.55			
18	ORB	Mdt Briquet	L 21. 386	2.20			
19	ORB	Mdt Briquet	L 18. 650	1.15			
19	P	chef Guillaud	L 21. 385	0.20			
19	P	Adpt. Depey	L 21. 385	0.20			
21	P	Solo	L 18. 650	2.00			
21	P	Solo	L 18. 650	0.50			
21	P	cue Berthe	L 18. 650	1.05			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
JUIN 1959				
3.40	1		Act. troupe Djebel Mimoune	1270
2.50	1		Reconnaissance Djebel d'Alou	1079
1.40	1		Act. Courir Aflou - Bord Administratif	1065
2.05	1		Act. troupe Gf Mimoune	1073
3.00	1		Act. troupe Gf Mimoune	1080
4.20	1		Act. troupe Djebel Mahonem	1094
1.00	1		Reconnaissance Djebel Mahonem	1129
1.00	1		Act. courir Jorges d'AFLOU	1150
0.30	1		Sous: chef V.P.	
0.45	1		Li. Sijirville - Arba Talam	1305
1.20	1		RAV. Djebel. Bou. Noukha	1320
1.00	1		RAV. Djebel OEMA	1330
1.50	1		RAV. Djebel. Maimem	1312
0.20	1		Li. Arba Talam - Au. El Dink	1345
3.00	1		Act. troupe Djebel. Tikelitchah	1339
3.00	1		Act. troupe Djebel. Tikelitchah	1240
0.55	1		Li. Aflou Sijirville	1154
2.20	1		Act. de troupe	1190
1.15	1		Act. troupe Jorges Aflou	1209
0.20	1		Sous: chef V.P.	
0.20	1		Sous: chef V.P.	
2.00	1		Li. reconnaissance El Aloud	1277
0.50	1		Li. El Aloud Sijirville	1277
1.05	1		Li. Sijirville Aflou	1237

(Philippe Bentesque)

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
		MOIS				DE	
4	0.	Mist Feneboez	L21 353.	1 ⁰⁰			
4	0	Mist Raper	L21 353	3 ⁰⁰			
5	0	Arist Le Meur	L21 357	3 ³⁵			
5	P.	Mist Feneboez	L21 353	1 ⁰⁰			
6	0.	Mist Raper	L21 353.	3 ⁰⁰			
7	0.	Mist Miquelieg	L21 354	3 ¹⁰			
8	0	Arist Le Meur	L21 384	3 ²⁵			
9	0.	Arist Le Meur	L21 384	3 ²⁰			
11	0	Mist Mellot	L19499	3 ⁴⁵			
13	0	Mist Raper	L21 386	3 ⁰⁰			
14	0.	Mist Feneboez	L21 386	0 ¹⁵			
14	0.	Mist Feneboez	L21 386	3 ¹⁰			
15	0	Arist Le Meur	L21 383.	3 ⁰⁵			
18	0.	Mist Feneboez	L21 383.	2 ¹⁵			
18	0	Mist Brugnot	L21 386	3 ⁴⁵			
19	0.	Chef Duran.	L21 386	1 ⁰⁰			
20	0	Mist Miquelieg	L21 357.	3 ³⁰			
21	0	Chef Duran	L21 357	3 ⁴⁰			
21	P.	Mist Raper	L21 386.	0 ⁴⁵			
23	0.	Mist Miquelieg	L21 386.	3 ⁴⁵			
25	0.	Arist Koenig.	L21 386.	3 ³⁰			
25	0.	Mist Miquelieg	L21 386.	2 ⁰⁵			
26	0	Mist Brugnot	L21 347.	3 ⁴⁵			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterris- sages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE de service aérien.	OBSERVATIONS
			DECEMBRE 1959	
1 ⁰⁰	1		Ror. Cheyenne	Djeb. Mahad 602
3 ⁰⁰	1		Ror. Kuan	Djeb. Mahad 605
3 ³⁵	1		Recherche 07	Djeb. Dargh. 6059
1 ⁰⁰	1		T/105	10 M5 IRor -
3 ⁰⁰	1		Rech. 07	Djeb. Dargh 6086
3 ¹⁰	1		Ror. Kuan	Djeb. Mahad 6106
3 ²⁵	1		PTS Djebel Dargh.	6125
3 ²⁰	1		Ror. Cheyenne	6136
3 ⁴⁵	1		Pro Cuv. Chellah	- Meclou'a 6188
3 ⁰⁰	1		Ror. Seminole	6210
0 ¹⁵	1		Ror. Cheyenne	(Ret. MTD) 6222
3 ¹⁰	1		Ror. Cheyenne	10 Djeb. Mahad 6222
3 ⁰⁵	1		Ror. Kuan	Djeb. Mahad 6233
2 ¹⁵	1		Ror. Cheyenne	Djeb. Mahad 6284
3 ⁴⁵	1		Ror. Doquesis	6285
1 ⁰⁰	1		Ror. Cheyenne	6297
3 ³⁰	1		Ope Bon	Sauvhaun 6328
3 ⁴⁰	1		PTS HU 50	6360
0 ⁴⁵	1		ERM	aps 10
3 ⁴⁵	1		Ror. Cheyenne	6372
3 ³⁰	1		Ror. Cheyenne	6430
2 ⁰⁵	1		Ope Aust	Meclou'a 6437
3 ⁴⁵	1		PTS. Bois. Bleu Est	Chote Rhad 6445

2ème PMAH 12ème DI - 2ème PA 13ème DI - Carnet de vol du capitaine Pierre Ninet

1960

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
			MOIS			DE	
1	O	Moll Tereboeuf	L21 335	055			
3	O	Moll Royer	L21 338	100			
4	O	Moll Briquet	L21 338	120			
4	O		L21 338	055			
5	O		L21 337	330			
6	Pas	Sgt Dubois	MH 15 28	240			
7	P	Moll Vétromi	L18 339	030			
	P		L18 339	040			
8	P	Briq. Vasdeloup	L18 329	140			
9	P	Co ^o Chenu	L21 337	145			
	P	Bg Pas de laiz	L18 339	130			
11	P	Co ^o Chenu	L21 347	210			
13	O	Moll Briquet	L21 347	250			
14	P	Chef holland	L18 339	050			
	P	Solo	L18 339	040			
16	O	Moll Royer	L21 347	255			
17	P	Moll Bontemps	L21 338	020			
	P	Adyt Laborie	L21 347	035			
18	O	Moll Briquet	L21 338	335			
19	O	Adyt Karimath	L21 337	285			
21	P	Moll Vétromi	L21 338	025			
	P	Moll Millet	L21 338	060			
22	O	Cne Rando	L21 338	235			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
			JUILLET	1960
255	1		R.A.V. Alaska By	Bou Daoud W 5064
100	1		Li. Mecheira Geyville	W 5081
120	2		M.E.P. Ghasseul	W 5030
055	1		Ret. Geyville Mecheira	W 5088
330	1		P.T.S. East Blue by Alshad	W 5049
240	4		Li. Mecheira Sidi Bel. Alshad et ret	W 5015
030	1		Ilonologation terrain Bourmaulne	W 5074
040	1		reborn Bourmaulne	W 5074
140	1		Li. Mecheira - Zénata	W 5088
145	1		P.T.S. profit Bourmaulne SE Bourmaulne	W 5088
130	1		Li. tech Zénata Mecheira	W 5088
210	1		R.A.V. Sioux SW	W 5115
250	1		R.A.V. Cheyenne	W 5129
050	2		Li. Mecheira Ain Sefra	W 5142
040	1		Ret. Mecheira	W 5142
255	1		Acc. de canon entre	H7888 et A.E.O W 5168
020	1		Essai radio après réparation	
035	3		Essai avant entrée 2 ^e Echelon	
335	1		R.A.V. Escas	W 5186
285	2		Rev. Zone Geyville	W 5208
025	1		Essai après V.P.	756
060	1			
235	1		O.P.S. Bois Marron By Bou Daoud	W 5208

2ème PMAH 12ème DI - 2ème PA 13ème DI - Carnet de vol du capitaine Pierre Ninety

DATE	FONCTION a bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
21	P	Adjt Labarre	L21353	025			
23	O	Adjt Kamath	L21337	040			
24	O	-	L21337	040			
25	P	Mdc Tétoum	L21323	035			
-	P	Adjt Labarre	L21323	015			
-	P	A/C Starck	L21323	010			
-	O	Mdc Royer	L21338	045			
26	P	A/C Starck	L21337	010			
-	P	Mdc Millet	L21337	020			
27	O	Adjt Kamath	L21339	040			
28	O	-	L21337	055			
29	P	Adjt Labarre	L21335	015			
-	P	A/C Starck	L21335	010			
31	O	Mdc Masquehi	L21335	030			
Mois de <u>Juillet 1960</u>					<u>Chercheteurs</u>	<u>36h10</u>	
					<u>Pilote</u>	<u>13h45</u>	
					<u>Passager</u>	<u>2h40</u>	
						<u>58h35</u>	

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
025	1		Vol après visite de réception	
040	1		<u>O.P.S. Lokus S.E. Mecheira W5284</u>	
040	1		<u>Rec. zone Dj Krouach W5242</u>	
035	1		<u>Essai après V.P. 150</u>	
015	1		<u>Essai</u>	
010	1		<u>Essai instruments</u>	
045	1		<u>HT 86 L90 1/2 tour météo W5259</u>	
010	1		<u>Essai après V.P.</u>	
020	1		<u>Essai après réglage</u>	
040	1		<u>Rec. zone Fald ⁺ Chassa W5276</u>	
055	1	69 40	<u>Rec. zone Nord. Ardouats</u>	
015	1		<u>Essai manette des gaz</u>	
010	1		<u>Essai charge</u>	
030	1		<u>R.A.V. Sud Dj Melah W5274</u>	
5835	46			

2ème PMAH 12ème DI - 2ème PA 13ème DI - Carnet de vol du capitaine Pierre Ninéy

FEUILLET

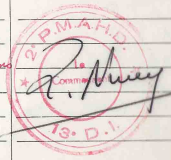
DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
MOIS					DE		
1	0	Île Pitou	LU328	345			
8	0	Île Mehaud	LU329	055			
3	0	Île Pitou	LU328	245			
5	0	Chef Larrange	LU327	135			
6	P	Île Pitou	LU327	050			
	P	-	LU327	055			
7	P	L+ Bohn	LU327	120			
8	P	-	LU328	225			
	P	L+ Baud	LU328	120			
9	0	Île Mehaud	LU327	200			
10	0	Île Pitou	LU328	310			
11	0	Île Briquie	U8529	125			
12	0	Île Mehaud	U8629	115			
14	0	Île François	LU328	250			
15	0	Île Briquie	LU327	400			
16	0	-	LU327	320			
18	0	Île Mehaud	LU328	020			
21	P	L+ Natsira	LU328	330			
22	0	Île Mehaud	LU328	255			
	0	-	LU328	015			
20	0	-	LU328	045			
25	0	-	LU328	405			
26	0	Île Dautigau	U8621	100			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
MARS 1961				
345	1		P.T.S. Laure KUS9	c3 W8004
055	1		Contact Adda	W8028
245	1		R.A.V. KU 71.72	St. 22 W8029
135	1		Reconnaissance	Sometaire W8045
050	1		L. G.V. - Yecheria	W8053
055	1		L. Yecheria G.V.	W8053
120	1		P.T.S. Adda KU 72	W8074
225	1		R.A.V. Sud Nahia III	W8077
120	1		Contact Laure Adda	LU 02 KU 72 W8084
200	1		P.T.S. LU 28	W8093
310	1		P.T.S. Commando	KUS 2 W8100
125	1		Contact radio	Adda Griffon W8129
115	1		Contact Adda	Griffon W8128
250	1		P.T.S. KU 76. 55	W8141
400	1		P.T.S. Bombardier	de Alouette W8163
320	1		P.T.S. Bombardier	de Souciot W8169
040	1		P.Z.E.P. Arbawato	W8198
330	1		P.T.S. RT 09	Sud de Queyfaume W8221
255	1		P.T.S. Boudin	Bas de Abied W8229
015	1		L. 22 Abied (Yecheria)	Arbawato W8229
045	1		Contact Georges	W8241
405	1		P.T.S. Colra	Maillo W8445
100	1		L. Arbawato	Yecheria W8463

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI - 2^{ème} PA 13^{ème} DI - Carnet de vol du capitaine Pierre Ninety

FEUILLET

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
30	O	Mlle Briquet	LU 353	25			
31	P	Lt De Kemader	LU 347	23			
<u>Plas de Mars 1961</u>				<u>Pilote</u>	<u>13^H 00</u>		
				<u>Observateur</u>	<u>41^H 30</u>		
					<u>54^H 30</u>		
<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>Arrêté le présent carnet de vol ou total général de 311 heures 35...minutes dont 2...heures 40...minutes de vol de nuit ...heures ...minutes de vo de guerre N° 1 en ...missions et ...heures 10...minutes de vol de guerre N° 2 en ...missions et ...heures 30...minutes pour le mois de Mars 1961</p> </div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>Certifié exact et conforme au Registre - Journal des Services Aériens de l'Escadrille.</p> </div>							


DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
350	1		R.A.V. Sioux SW	W5293
230	1		P.I.S. Boist. Grange	HU 13. 28 W5318
54430	25		Carnet arrêté le 31 Mars 1961 au total de cinquante quatre heures trente minutes (54430) pour le mois de mars 1961. Soit cinquante quatre heures trente minutes (54430) d'ours effectuées en UGN et 28 missions	L'Intéressé P. Ninety Le Capitaine Ninety Cdt le 2 ^{ème} PMAH DI de la 13 ^{ème} DI 

2ème PMAH 12ème DI - 2ème PA 13ème DI - Carnet de vol du capitaine Pierre Ninet

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
		MOIS				DE	
1	O	Idle Legendre	L21328	710			
1	P	Idle Abadie	L21337	020			
2	P	Idle Bourbaupis	L21338	020			
1	P	Lt Bohm	L21353	255			
5	O	Chef Uguier	21131	020			
1	O	-	21131	020			
6	O	Idle Legendre	L21335	315			
7	O	Adjt Lemaire	21131	050			
8	O	Chef Corralba	L21335	245			
9	O	-	L21353	000			
10	P	Lt Barouin	L21353	340			
1	O	-	21130	020			
1	O	-	21130	020			
14	O	Idle Legendre	211347	330			
17	O	Chef Corralba	L21347	320			
18	P	Lt Chacou	L21335	325			
19	P	-	L21335	035			
22	P	Lt Bohm	L21347	325			
23	P	Lt De Kermadec	L21347	330			
24	P	Chef Resic	L21347	020			
25	P	Lt De Kermadec	L21323	305			
27	P	Lt Chacou	L21323	315			
28	P	Lt De Kermadec	L21347	020			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
			JUIN	1961
320	1		RAV. Seine SW	W5005
020	1		Essai après U.P.	
020	1		Essai météo après U.P.	
255	1		P.T.S. profit Boost. Bleu GT48	W5025
020	1		RAV HU no L3	W5057
020	2		RDV HU no L3	W5057
315	1		RAV Seminele	W5067
050	1		Contact radio HU et Boost. ordet	W5067
245	1		P.T.S. GT59 Boost. Camin	W5070
000	1		Equipage appui action W. Tchekina	W5070
340	1		RAV. Apache W. Bott. Rharbi	W5121
020	1		W. Tchekina - GU71 B74	W5121
020	1		Li - GU71 B74. Tchekina	W5121
330	1		RAV. Apache	W5158
320	1		P.T.S. GULL bouie	W5198
325	1		P.T.S. HT10 et Ilmaireu	W5218
035	1		Retour mission A. Sofia Tchekina	W5218
325	1		RAV Seine SW	W5247
330	1		RAV. cheyenne	W5265
020	1		Essai après U.P.	
305	1		P.T.S. Boost. Bleu GT40 à GU70	W5287
315	1		RAV Bezas Wet S et Guet. Jamma	W5287
020	1		RAV Apache 1/2 Foue T.T.S.	W5322

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI - 2^{ème} PA 13^{ème} DI - Carnet de vol du capitaine Pierre Ninety FEUILLET

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT	DURÉE totale de vol (total des colonnes 9 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS	
					sous capote	dans les nuages							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
28	P	L ^d De Kermaden	LR1353	30 ^h				305	1		RAV. Apache Chott Kharbi W 5328		
30	P	-	LR1353	30 ^h				330	1		RAV. Cheyenne W 5360		
<u>Trois de Juin 1961</u>								53 ^{H15}	86			L'Interne	
					Observateur		21 ^{H20}						
					Pilote		31 ^{H45}						
							53 ^{H15}						
<p>Arrêté le présent carnet de vol ou total de ... heures ... minutes dont 2... heures 40 minutes de vol de nuit ... heures ... minutes de guerre N° 1 en ... missions et 106... heures 05 minutes de vol de guerre ... 3 en 468... miles et 53... minutes pour le mois de ... Juin 1961.</p>													
<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;"> Certifié exact et conforme au Registre - Journal des Services Aériens de l'Escadrille. </div>													
<p>Carnet arrêté le 20 Juin 1961 au total de cinquante trois heures quinze minutes (53h15) pour le mois de Juin 1961 dont cinquante deux heures cinq minutes (52h05) en U G N E et 18 missions</p>												<p>Le Capitaine Cdt le 2^{ème} PMAH/DI de la 13^{ème} DI</p> 	

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CITATION

- DÉCISION N° 18 -

Bulletin Officiel des Décorations, Médailles et Récompenses N° 26
du 29 octobre 1960

LE MINISTRE DES ARMÉES, cite :

A L'ORDRE DE L'ARMÉE

N I N É Y Pierre - Capitaine - 12^e Division d'Infanterie -

" Commandant de peloton d'un dynamisme et d'une conscience professionnelle remarquable. Excellent observateur a, dans cette spécialité effectué plus de 550 heures de vol en opérations au profit de la 13^e D.I. et Z.S.O. à laquelle il est rattaché pour emploi depuis plus de 7 mois. A participé à de nombreuses opérations au cours desquelles son sens de l'observation allié à une très bonne connaissance de la manœuvre des troupes au sol et de l'utilisation des moyens aériens, ont permis d'obtenir d'excellents résultats. S'est particulièrement distingué les 6 et 7 avril 1960, où, malgré la réaction violente des rebelles, la précision de son renseignement et de son guidage des moyens aériens a permis la destruction presque complète d'une katiba, et le 27 avril 1960 où renseignant d'une façon parfaite, les troupes au sol, il a permis à ces dernières de mettre hors de combat un important groupe rebelle. Totalise : 563 heures 40 de vol opérationnel depuis son arrivée en Algérie. "

CES CITATIONS COMPORTENT L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE AVEC PALME.

POUR AMPLIATION
L'Administrateur Civil
de 1^{ère} Classe SOMMAIRE,
Chef du Bureau des Décorations
P.O. Le Commandant DEVILLER,

Fait à PARIS, le 1er octobre 1960
signé : Pierre MESMER

- DÉCISION N° 15 -

Bulletin Officiel des Décorations, Médailles & Récompenses du
15 septembre 1961

LE MINISTRE DES ARMÉES, cite :

A L'ORDRE DE L'ARMÉE

N I N É Y Pierre - Capitaine - 2^e Peloton Mixte Avions Hélicoptères de la 13^e Division d'Infanterie -

" Commandant de peloton depuis 20 mois, officier observateur pilote de très grande valeur, joint un grand dynamisme à une expérience confirmée. Par son exemple et par l'impulsion qu'il donne à ses subordonnés, a su faire de son peloton une unité de grande classe qui a pris une large part aux succès obtenus dans les KSCOUR au cours de l'été et de l'automne 1960.

" Assurant personnellement les missions les plus délicates et les plus dangereuses, s'est particulièrement distingué : - le 18 juin 1960 dans la région du Djebel DEBISSA (Secteur de GERVILLE) en récupérant les lignes de fuite d'une unité rebelle accrochée et en effectuant les guidages d'appui feu, malgré le tir adverse; a contribué largement à la mise hors de combat de 24 rebelles et à la prise de 3 fusils-mitrailleurs et de 18 armes individuelles; - le 5 juillet 1960, en effectuant dans la région de NAAMA (Secteur de MECHERIA) le guidage d'une unité sur un élément rebelle qui se disposait à franchir le barrage. A permis ainsi la saisie d'un poste radio très important, la mise hors de combat de l'équipe d'opérateurs et provoqué l'échec de la tentative - le 1er octobre 1960, en découvrant un élément rebelle sur le Djebel MELAH (Secteur de MECHERIA), étant ainsi à l'origine de la mise hors de combat d'un aspirant rebelle;

" Enfin, a participé efficacement aux opérations de recherches consécutives au franchissement du barrage par un commando rebelle le 4 novembre dans la région de MEKALIS (Secteur d'AIN SEFRA) contribuant à la mise hors de combat de la totalité de l'effectif rebelle (25 hommes) et à la saisie d'une arme automatique et de 22 armes individuelles.

" Totalise depuis sa dernière proposition et à la date du 24 janvier 1961, 400 heures 30 de vol opérationnel en 163 missions "

CES CITATIONS COMPORTENT L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE AVEC PALME.

POUR AMPLIATION
L'Administrateur Civil
de 1^{ère} classe SOMMAIRE,
Chef du Bureau des Décorations
P.O. Le Commandant DEVILLER,

Fait à PARIS, le 21 août 1961
signé : Pierre MESSMER

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – 2^{ème} PA 13^{ème} DI
Citation du capitaine Pierre Niney

CITATION



ORDRE GENERAL N° 6

Par application des dispositions du décret N° 56.371 du 11 Avril 1956.

Le Général de Division CANTAREL

Commandant la Région Territoriale et le Corps d'Armée d'Oran.

CITE à l'ordre de la DIVISION

Le Capitaine NINEY Pierre

2^o Peloton Mixte Avions Hélicoptères de la 13^o D.I.

Pour le motif suivant

" Observateur-pilote de grande classe, d'un calme et d'un sang-froid remarquables, Commandant le 2^o Peloton Mixte Avions Hélicoptères Djinn de la 13^o Division d'Infanterie.

S'est particulièrement distingué :

- le 14 mars 1961, dans le Secteur de GERVILLE en découvrant un groupe rebelle et en assurant le guidage de l'hélicoptère qui devait aboutir à la capture de cinq adversaires et à la récupération d'une paire de jumelles.
- le 31 mars 1961, dans le Secteur de MECHERIA, en surveillant sans relâche la zone d'un accrochage qui s'est soldé par la mise hors de combat de six rebelles et la récupération d'une arme de guerre, de grenades et de jumelles.
- le 2 juin 1961, dans le Secteur de MECHERIA en guidant les troupes au sol, contribuant ainsi à la capture de trois rebelles et à la récupération de trois fusils de guerre.
- le 15 juillet 1961, dans le Secteur de GERVILLE, en assurant le balisage et le guidage des troupes au cours d'une importante opération durant laquelle quinze rebelles furent mis hors de combat et douze armes récupérées.

Totalise depuis sa dernière citation 458 heures de vol opérationnel accomplies en 170 missions. "

Cette citation comporte l'attribution de la croix de la valeur militaire avec étoile

de d'ARGENT



Mécanicien au 2^{ème} PMAH 12^{ème} DI par l'adjudant-chef Delesse

L' A.L.A.T. et l'Algérie

J'ai 33 ans, je ne suis pas marié, l'A.L.A.T. me plaît, je suis volontaire. Cela ne se passe pas comme je l'entendais, refus sur refus, toutes mes demandes sont rejetées. Je fais valoir que je ne suis pas indispensable (personne ne l'est), et que si j'ai un premier et un deuxième degré auto-chars, rien ne m'empêche de faire un premier degré avions-hélicoptères, et surtout que je suis prêt à me dispenser de la voie hiérarchique, même si cela doit me coûter cher, je suis habitué.

De nouveau à Bourges pour un stage, première partie Avions, puis deuxième partie Hélicoptères, le tout en cinq mois. Ce stage est assez poussé, surtout en mathématiques dans la partie Aérodynamique Hélicoptères. Je m'en tire bien, et sort premier sur les sept restants sur environ 70 pour le stage complet.

Je l'ai déjà dit, ces examens sont pour moi, à ma mesure grâce à ma formation technique de base, dès l'âge de 12 ans.

Je rejoins donc Médiouna, le temps d'attendre mon affectation en Algérie, puisque ayant fait acte de volontariat pour cette nouvelle campagne.

Mon affectation tombe : Sidi Bel Abbès, au P.M.A.H. 13^o D.I.

en clair : Peloton Mixte Avions Hélicoptères 13^o Division d'Infanterie.

Une partie relatant mon séjour dans l'ALAT se trouve dans la petite brochure jointe "*Rémi, l'Hélico et l'Algérie*", Rémi était un appelé du contingent, l'aventure qui lui est arrivée méritait d'être racontée, ce que j'ai fait puisque j'en possédais tous les éléments.

La vie dans l'ALAT me changeait totalement de mon travail au 2^o Spahis, mais on s'adapte très vite, d'autant plus que j'y ai retrouvé des anciens de mon escadron, Nga-Tu, May-Phop, Cdo 21, qui sont toujours à l'Amicale : Laine, Davane, Xhaard, Chauvière, lors de nos rassemblements notre table est plus connue sous le nom de "la mafia du 4". (dans le bon sens du terme).



Hélico Djinn



Piper L21

Donc, vie tranquille, pas mal de vols, des taxis relativement neufs, une bonne ambiance au peloton. A cette époque, les pilotes et mécaniciens étaient de toutes armes, infanterie, artillerie, légion etc...

Une ombre au tableau : ce crash où l'aide mécano a été sérieusement blessé et nous, pilote et mécanicien bien secoués. (voir brochure jointe)

Hélas ! Bel-Abbès, c'est comme Capri, c'était trop beau... et c'est fini !

Un collègue, mécano comme moi, marié 3 enfants fait venir sa famille de métropole à Bel-Abbès.

A peine installé, le Capitaine le convoque et lui annonce qu'il est muté à Méchéria.

Méchéria, au sud, sur le barrage, c'est l'inverse de Bel-Abbès, c'est l'isolement sur une base, les vents de sable, logements de la troupe en Fillod et Sarraade en tôle, et évidemment rien pour les familles.

Le Capitaine est intransigeant et maintient cette mutation, sauf si l'intéressé trouve un volontaire pour partir à sa place.

Hélas ! Bel-Abbès, c'est comme Capri, c'était trop beau... et c'est fini !

Un collègue, mécano comme moi, marié 3 enfants fait venir sa famille de métropole à Bel-Abbès. A peine installé, le Capitaine convoque le copain et lui annonce qu'il est muté à Méchéria.

Méchéria, au sud sur le barrage, c'est l'inverse de Bel-Abbès, c'est l'isolement sur une base, les vents de sable, logements de la troupe en Fillod et Sarraade en tôle, et évidemment rien pour les familles.

Le Capitaine est intransigeant et maintient cette mutation, sauf si l'intéressé trouve un volontaire pour partir à sa place.

Âme charitable, je me propose et me voilà embarqué pour Méchéria.

La vie n'y est pas drôle, mais j'aime l'aventure, et, malgré le climat et l'isolement, je m'y plais.

Occasion inattendue que je n'ai pas pu saisir : au bout d'un an, on demande un volontaire pour aller aux Kerguelen avec l'expédition Paul-Emile Victor. Ce sont des séjours de 6 mois.

Comme toujours, je suis partant, mais là pas de chance un autre mécano, un peu pistonné est désigné.



Méchéria - la base aérienne T6 - T28 - P 47 - B26 etc... Le Peloton est ici.



La route de Colomb-Béchar croise la voie ferrée allant sur Colomb-Béchar (chameaux)

Méchéria, "morne plaine" au pied du djebel Antar, les autres djebels à 35, 45 km.

Heureusement, beaucoup de travail, beaucoup de liaisons, et je vais trouver à m'occuper autrement : J'ai toujours été passionné de photo, prises de vues, oui, mais aussi et surtout développement, tirages, retouches, etc... ce que je fais maintenant, mais à l'aide de l'informatique.

A Saumur déjà, un lieutenant responsable du stage où j'étais avait en compte le laboratoire de l'école, mais n'avait pas le temps de s'en occuper. Il l'avait donc affecté à deux sous-officiers stagiaires, dont moi.

J'ai donc commandé du matériel et, dans la fillod où je logeais, malgré le sable, j'ai fait de nombreuses cartes de vœux pour mon peloton et les aviateurs. J'ai toujours ce matériel.

Et puis, mon dada d'élevage m'avait repris, j'avais fait un bassin peint de couleurs vives, et j'élevais... des tortues.

suite ...

... suite ...

Dans l'Armée, il y a toujours des imprévus, en temps, mais surtout en temps de guerre. Le métier de mécanicien et le grade d'Adjudant-Chef, dans l'A.L.A.T., n'étaient pas incompatibles avec certaines situations où il fallait faire preuve de compréhension, et... d'humour. Les date, numéros d'opération, appareil, et noms de l'équipage sont bien réels.

Journée d'un Adjudant-Chef Alat en Algérie – 21 octobre 1960

Opération W5 200 Arbaouats – Djinn DJ131 - Lieutenant Clavierie – Adjt-Chef Delesse

L'hélicoptère Djinn ne comportant que deux places, le Général Bonvallet préfère arriver au P.C. opérationnel prévu avec les troupes au sol.

Le départ ne sera donc pas trop matinal, il est préférable que le bouclage soit en place avant que l'aviation ne se montre, pour ne pas mettre les fells en éveil.

6h30, nous arrivons en vue du piton où doit s'installer le P.C.

Un piper arrive et inspecte la zone prévue, la colonne devant se mettre en place sort du brouillard et se dirige également vers le piton.

C'est à ce moment que les fells se dévoilent, et ouvrent le feu, vers la colonne au sol d'une part, vers le piper d'autre part. Celui-ci rend compte immédiatement et amorce un large virage pour revenir et évaluer l'importance des rebelles.

La colonne au sol est stoppée sur ordre et des renforts aériens sont demandés.

Avec le djinn, nous entrons également dans la zone de l'accrochage et observons.

Deux T6 arrivent et commencent le pilonnage de l'endroit où le groupe adverse est signalé.

Les fells n'ont pas attendu et décrochent sous les couverts boisés.

Une soixantaine de rebelles sont signalés. Le bouclage se resserre rapidement.

Au deuxième passage des T6, une fumée sort d'un appareil qui est sérieusement touché, le pilote saute en parachute et le T6 va s'écraser dans la nature.

N'étant pas armés, nous décrochons et allons nous poser près de la colonne toujours immobilisée.

Je reste au P.C. et le Lieutenant part chercher le pilote qui a été signalé et balisé par les troupes au sol. Il est ramené au P.C. et emmené en ambulance. La colonne se dirige vers le piton et les autres troupes resserrent le bouclage.

Les fells sont signalés fuyant dans plusieurs directions. Les accrochages commencent : parachutistes, coloniaux et harkis sont aux premières places, les blindés en appui.

Arrivent alors les Mistral qui, sur les indications du piper opèrent un straffing efficace, mitrailleuses, canon et rockets.

Les accrochages au sol continuent, et pendant plusieurs heures, cela crache un peu partout.

Nous tournons toujours en observation lorsque un char signale être accroché par un groupe armé d'un F.M., nous voyons le blindé manœuvrer et neutraliser le groupe rebelle.

Nous nous posons au PC. Le char arrive, un adjudant en tourelle, brandit le F.M. Je suis heureusement surpris, le reconnaissant, c'est Roger Delaby, un ch'timi qui était avec moi en Indochine, au 4/4^e escadron.

Quelques mots vite faits en promettant de se revoir, malheureusement, il mourra de maladie avant que nous ayons regagné les anciens spahis du régiment.

L'opération, par elle-même, est réussie. Quelques-uns ont échappés au bouclage, les autres sont ou prisonniers ou tués.

Il n'est pas tard et nous allons rentrer de bonne heure, ce qui est très rare...

Les aléas...

Tellement rare ce retour très tôt que c'en était trop beau.

Je récupère mon matériel, fait faire le plein de l'appareil et nous nous apprêtons à rejoindre notre base. Mais un ordre arrive, qui n'était pas prévu au programme : il faut regrouper les fells tués pour permettre l'identification.

Nous partons donc avec le djinn dans une petite clairière. Je vais rester là seul avec ma carabine, le Lieut décolle, les troupes au sol balisent les endroits où il y a des morts qui sont chargés dans les deux portes civières de l'hélico, qui revient ensuite vers moi. On n'arrête pas le rotor, j'ouvre les civières, tire les cadavres par les pieds pour les sortir, referme et l'appareil redécalle. Pendant le temps mort, j'aligne bien mes cadavres côte à côte. Il y aura 18 rotations, pour les 36 morts. Plaies béantes, pour beaucoup par roquettes, la chaleur, l'odeur du sang, les paquets de mouches qui s'agglutinent, bref tout ce qu'il faut pour mettre en appétit ! Et seul dans la nature... Une heure plus tard, travail terminé...

Et voilà, il ne reste cette fois qu'à repartir. C'est sans compter sans mon Lieut. : "Delesse, j'ai un bon camarade qui n'a jamais volé en hélico, voudrais-tu te mettre dans une porte civière et lui laisser le siège ?

Comment refuser, me voilà à la place des cadavres, un pavé dans l'autre nacelle pour équilibrer l'ensemble.

Y a-t-il d'autres problèmes ? mais oui ! Il faut calculer si nous pouvons décoller. Heureusement, j'ai photographié les abaques du manuel de pilotage : Altitude, température, poids total, ne rien oublier, pas même les carabines : résultat, nous sommes trop lourd ! pas question de décoller, c'est le crash assuré. On va s'alléger :

Un premier saut pour se mettre au bord du ravin, 400 mètres de dénivellation, décoller et se lancer, nous allons perdre progressivement de l'altitude, consommer du kéro, dans 20 minutes de vol tout devrait être dans l'ordre, sans faire de cabrioles...

De mon porte-civière, allongé sur le ventre, j'admire le paysage, agréable si ce n'était l'odeur de sang séché...

Retour au bercail, 5 heures 15 de vol, après une bonne douche, journée bien remplie, nous dormirons bien ce soir...

Algérie – La Fin

Il y aura d'autres imprévus, provoqués par la situation politique plus que par la situation militaire, mais tous en subissent les inconvénients, et les hélicos, sont mis à contribution.

En 1961, je me plains de douleurs à l'abdomen. D'exams en exams, de toubib en toubib, l'un d'eux me demande depuis quand je suis là, et avant, et avant... bref, tout cela additionné fait 12 ans sans affectation en métropole, j'ai la vésicule biliaire pleine de sable (sabotage : il devait y avoir du sable dans les bouteilles de pastis !) Il ne veut plus de moi et me renvoie en France. Un mois après, je partais.

2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Le djebel Antar



2^{ème} PMAH 12^{ème} DI – Le djebel Antar, 1960



Dernière diapositive

(Jean-Marcel Delville)