



# ALAT (16)

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 – D<sup>cht</sup> Reggan – 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>





# 1<sup>er</sup> PA 19<sup>ème</sup> DI – PMAH 19<sup>ème</sup> DI

## Peloton d'avions de la 19<sup>ème</sup> DIL – PA 19<sup>ème</sup> DI

Le 1<sup>er</sup> avril 1956, le GAOA 8 de Dinan met sur pied un peloton d'avions aux ordres du capitaine Bordet, destiné à la 19<sup>ème</sup> Division d'infanterie. Dès le 15 avril, ce peloton fait mouvement sur l'Algérie, embarque à Marseille sur le *Ville-d'Oran* le 17, arrive le lendemain à Alger et s'installe sur le terrain d'Oued-Hamimim, au sud-est de Constantine, le 19 avril. Implantation de courte durée car le 24 avril, il reçoit l'ordre d'envoyer un détachement précurseur sur la base de Sétif-Aïn Arnat en vue de son installation définitive. À la même date, l'élément restant perçoit, du GAOA 6, six L-18. Le 28, départ et installation sur l'aérodrome d'Aïn-Arnat avec dix officiers et sept sous-officiers du GAOA 8, un officier, deux sous-officiers et trois hommes de troupe du GAOA 6.

Le 1<sup>er</sup> mai, le Peloton effectue sa première mission opérationnelle et ne cesse ensuite de participer, en Zone Ouest-Constantinoise, à toutes les opérations dans la vallée de la Soummam, les massifs de Kerrata et du Hodna.

Le 2 mai voit la création du détachement de Djidjelli avec une section de deux L-18. Les missions se succèdent : accompagnement de troupes ou de convois, reconnaissance, largage du courrier sur les postes isolés, guidage de la chasse.

En juillet 1957, le parc s'enrichit avec la perception de six L-19. Une partie des L-18 est reversée, deux subsistent pour assurer les liaisons et l'entraînement.

## 1<sup>er</sup> Peloton d'avions de la 19<sup>ème</sup> DI – 1<sup>er</sup> PA 19<sup>ème</sup> DI

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

## **Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 19<sup>ème</sup> DI – PMAH 19<sup>ème</sup> DI**

Nouveau changement de dénomination, le 15 janvier 1959, par suite de l'absorption de l'escadrille de Bell 47G-2 provenant du GH 2. En fait, la dissolution de l'escadrille Bell du GH 2 a lieu le 20 février et elle forme, avec effet rétroactif à compter du 15 janvier, l'escadrille hélicoptères du Peloton

À partir du 8 juillet 1959, le Peloton participe à l'opération *Étincelle* puis, à compter du 23, à l'opération *Jumelles*.

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

L'escadrille *Alouette* est constitué le 1<sup>er</sup> mars 1961.

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

Après l'indépendance, en mars 1962, le Peloton, ainsi que le PC de la division, se replie sur Bougie, où il entretenait déjà un détachement.

Les derniers L-18 sont reversés en septembre 1962. Le Peloton aligne alors douze appareils qui se répartissent de la manière suivante :

- une *Alouette* à Philippeville en détachement au 22<sup>ème</sup> CA
- cinq L-19 et quatre *Alouette* à Bougie
- un L-19 et une *Alouette* à Aïn-Arnat

Un détachement précurseur arrive à Valence le 2 janvier 1963. Neuf jours plus tard, l'ensemble du Peloton rejoint Chabeuil où il est dissous le 31 et ses aéronefs versés au Matériel. À la fin de l'année 1962, le Peloton a effectué un total de 30 000 heures de vol au cours de 24 500 missions.

Le 22 avril 1980, les traditions du PA 19<sup>ème</sup> DI sont confiées au 3<sup>ème</sup> GHL.

Immatriculation : F-MBNx. Indicatifs opérationnels : *Pimprenelle* et *Picpus*.

## Commandement

- 1<sup>er</sup> avril 1956 : Cne Jean Bordet
- 14 octobre 1956 : Cne Pierre Rolland
- 7 mai 1957 : Cne Edmond Fournié
- 3 octobre 1960 : Cne François de Simard de Pitray

## Décès

- 11 juin 1958 : le maréchal des logis Jacques Richard est tué par deux balles tirées dans le thorax lors d'une embuscade sur la route allant de Bougie à la base aérienne.
- 13 juillet 1958 : lors d'une mission d'accompagnement de troupes au sud de Bougie, un L-19 est abattu par des tirs d'armes automatiques rebelles. L'avion s'écrase et est détruit par le feu, ses occupants : le maréchal des logis pilote Pierre Detrille et le sous-lieutenant observateur Paul Bonneval décèdent des suites de leurs blessures dans l'incendie de l'appareil.



Lt Lucien Gailleton

- 19 mars 1959 : le lieutenant observateur Paul Jacquin et le maréchal des logis pilote Maurice Lardinois, en L-19, périssent, abattus par le tir rebelle lors d'un accompagnement des troupes dans le secteur de Sidi-Aïch (région sud d'Addekar). Sur la base de Sétif, un bâtiment portant leur nom sera inauguré le 12 avril 1960.
- 25 mai 1961 : mort accidentelle du lieutenant observateur Lucien Gailleton et du maréchal des logis pilote Émile Marais en L-19, en accompagnement des troupes près du village de La Réunion dans le secteur de Bougie.

**Pour des renseignements complémentaires, voir le Document 317 –  
*PMAH 19<sup>ème</sup> DI***

Stage 6-P-61

PROMOTION  
Marechal des logis DETRILLE

Jeune Sous-Officier au courage calme et réfléchi.

Volontaire pour les missions les plus exposées, a contribué au succès de nombreuses opérations par son sang-froid et son habileté.

S'est particulièrement distingué :

- le 7 Mai 1958 dans le Donar TANNEZARET en descendant au plus près pour permettre à son observateur de baliser sans ambiguïté la position des rebelles au contact avec les éléments amis.
- le 13 Juillet 1958 dans le BENI AVEL en plaçant au mieux son observateur au cours de réglages d'Artillerie, qui causèrent des pertes sensibles à une forte bande rebelle.

Au cours de cette opération a été mortellement blessé à son poste de pilotage.

Totalisait 226 heures de vol en 80 missions opérationnelles.

Cette Citation comporte l'attribution de la Médaille Militaire et de la Croix de la Valeur Militaire avec Palme.



Bougie

DE BOUGIE

34

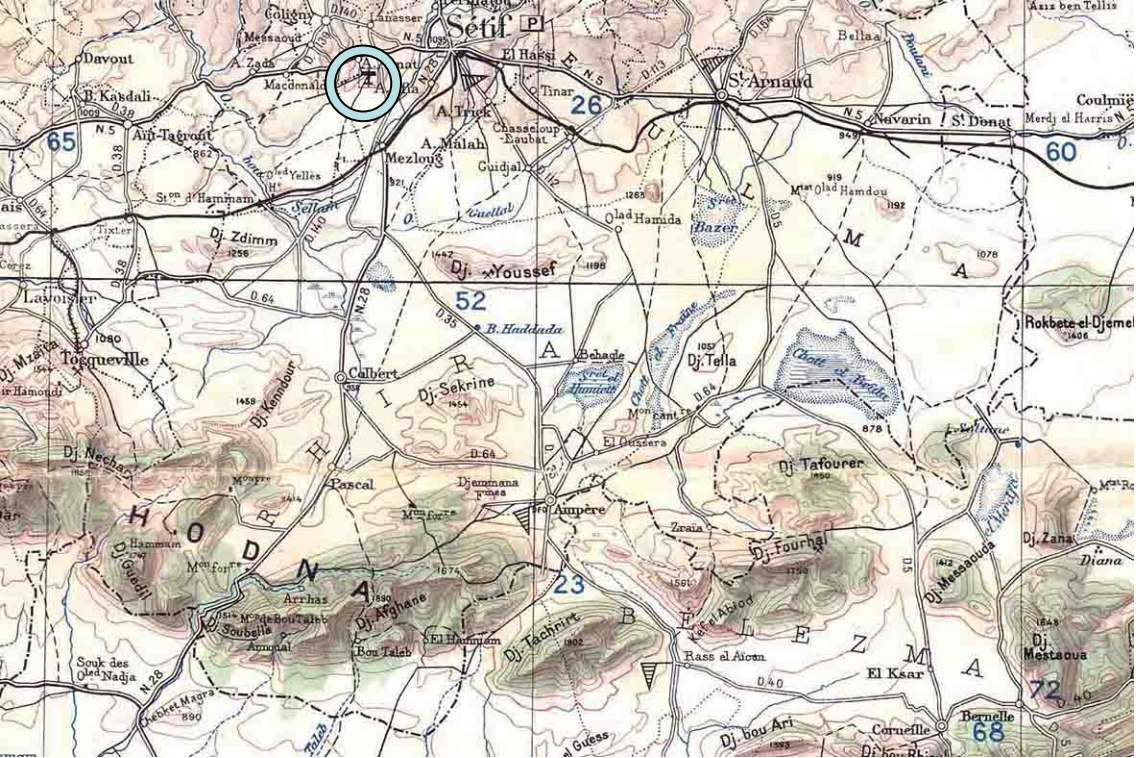
62

87

78

26





# La Base de l'ALAT à Sétif-Aïn-Arnâ



## Chef-pilote du PMAH 19<sup>ème</sup> DI par Francis Beaulier

Pendant tout le temps pendant lequel je servis sous les ordres du capitaine Fournié, j'eus le privilège d'être très fréquemment son plus proche collaborateur, tant au sol qu'en vol. Dans la majorité de mes vols opérationnels, il était mon observateur et j'étais son pilote de prédilection.

Dès notre premier vol ensemble, nous nous sommes très bien entendus. Partageant la mission avec lui, la carte d'une main, le manche dans l'autre et les écouteurs sur les oreilles, il m'était facile de percevoir ses intentions, ses désirs. Constamment, j'allais dans le sens qu'il souhaitait sans que nous ayons à échanger le moindre mot. C'était inutile et nous avons toujours volé en symbiose ! En vol, il n'y a jamais eu entre nous, et même avec les autres observateurs, la relation définie à l'époque par le commandement de l'ALAT. Cette directive officielle précisait la façon dont les ordres devaient être transmis de l'observateur au pilote pour aller dans le sens désiré par l'observateur. Le pilote étant considéré comme un *chauffeur d'avion*. Comme en outre, le capitaine Fournié était très désireux de se mettre en valeur et exceptionnellement courageux, il se choisissait les missions les plus périlleuses ou qui étaient susceptibles de promettre de l'action. Si cela comportait des risques certains pour nos personnes, cela avait l'avantage de nous fournir l'occasion d'être remarqués et, *ipso facto*, d'être distingués.

À l'unité, nous étions constamment ensemble. Nos bureaux étaient contigus. Nous étions en contact permanent pendant les vols et le travail de gestion de l'unité. Pendant très longtemps, j'ai vécu dans les locaux du peloton, sur la base d'Aïn-Arnâ. Lui et moi, nous n'étions séparés que par les quelques heures qu'il passait à l'état-major de la division ou auprès de son épouse venue le rejoindre en Algérie. Le seul fait personnel le concernant que j'appris alors, c'était qu'il était père de six enfants avec son épouse, sans même savoir si ceux-ci étaient à Sétif, ville alors très dangereuse au quotidien. Jamais, il n'a parlé d'eux. Une seule fois, j'eus l'opportunité de rencontrer brièvement Madame Fournié. De petite taille, elle avait les cheveux teints en roux et m'a semblé être une personne effacée.

... suite ...



Capitaine Edmond Fournié

... suite ...

Certains observateurs, officiers issus des corps de troupe de la division, vivaient au Peloton. Pour eux, être détachés en tant qu'observateurs au Peloton avions était considéré comme une sinécure, dangereuse certes, mais moins pénible, plus facile et plus conviviale que les opérations habituelles dans les unités au sol de la division.

Avec ces observateurs détachés, ce fut très souvent une entente bien plaisante car le capitaine Fournié m'avait demandé d'assurer leurs tout premiers vols afin de les faire passer de leur très sommaire formation théorique à une pratique opérationnelle utile. Pour eux, j'étais l'initiateur à un monde qu'ils découvraient. Pour moi, c'était valorisant.

Il y avait également des officiers de carrière affectés à l'unité. Avec eux, observateurs-pilotes issus de Saint Cyr, mes fonctions et ma position dans l'unité ne pouvaient qu'entraîner des jalousies évidentes. Ma situation personnelle privilégiée était considérée comme très anormale. C'est exact, il faut bien l'admettre !

Apparemment, le capitaine Fournié ne s'en est jamais préoccupé une seule seconde. Il préférerait faire confiance à un sous-officier qui lui convenait bien plutôt que d'avoir à partager ses fonctions de commandement avec des officiers observateurs-pilotes qui auraient pu trouver à redire sur ses conceptions très personnelles du fonctionnement d'une unité de navigants. Il ne m'appartient pas d'en juger. C'est évident, cela m'a bien avantage.



Capitaine François de Pitray

## Commandant de peloton par François de Pitray

À Aïn-Arnat, il n'y avait pas que le célèbre GH 2, il y avait aussi une unité du Matériel, une escadrille de l'armée de l'Air et le PMAH 19<sup>ème</sup> DI. J'ai pris le commandement de ce dernier en septembre 1960.

### La rencontre avec le colonel Crespin

Le principal occupant étant le GH 2, cela présentait des avantages et des inconvénients. Avantages : une position solide avec des moyens confortables, intendance et présence d'une compagnie de réparation du Matériel. Inconvénient : risque de perte d'autonomie, le commandant de la base et du GH 2 était une seule personne : le colonel Crespin. En bref, danger d'écrasement. Ça n'a pas raté !

Dès ma prise de commandement, il m'a convoqué pour me faire part de ses souhaits de centralisation. Il serait bien préférable, selon lui de, regrouper nos salles d'opération, les demandes de la Division passant par cet intermédiaire. J'ai refusé tout net. J'appartenais à la 19<sup>ème</sup> DI dont j'étais une unité comme les autres. Il me semblait indispensable que je sois à leur disposition la plus directe et que le 3<sup>ème</sup> Bureau n'ait pas le désagrément d'être freiné par un filtre.

... suite ...

... suite ...

Une fois encore, on rencontrait la lutte éternelle entre les partisans de la concentration et ceux de la décentralisation. De mon point de vue, si l'ALAT avait été créée, ce n'était pas dans un esprit de dépendance, sinon il était aussi simple de rester aux ordres des GATAC de l'armée de l'Air, ce que j'avais connu un temps en Indochine. Le colonel Crespin réinventait ce système. S'il est indispensable de savoir regrouper des moyens, en revanche il faut rester au plus proche de l'utilisateur final. La fin de notre échange a été pleinement sereine et j'ai obtenu gain de cause. Bizarrement, le colonel Crespin semblait aussi satisfait que moi.



Dès le lendemain de mon arrivée, par manque de pilote disponible, j'ai effectué une évacuation sanitaire sur Bell. Ça a fait scandale, car avant de pouvoir faire une mission il fallait avoir été testé localement. Le Groupement 101 coiffant l'ALAT du Constantinois n'a pas aimé.

Le capitaine de Pitray en *Alouette II*

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Le PC du Peloton à Aïn-Arnat, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Les installations du Peloton à Aïn-Arnat avec quelques vestiges romains, 1961

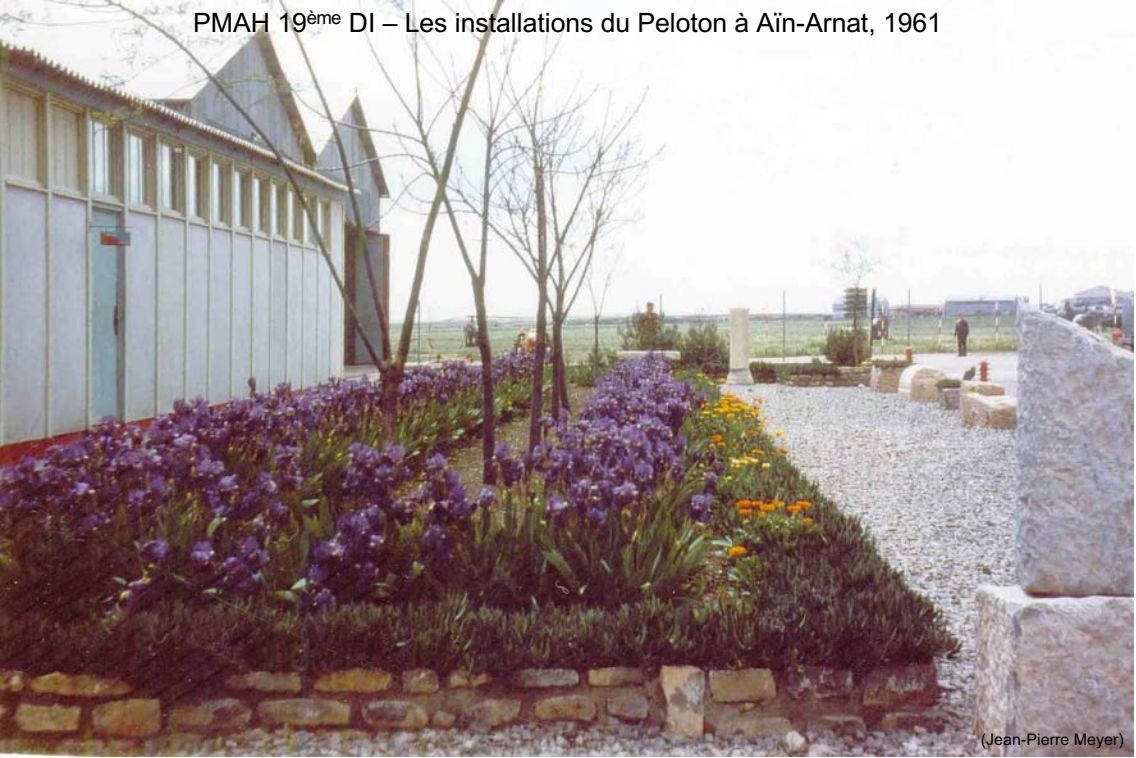


PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL pilote Claude Clochard et les installations du Peloton à Aïn-Arnat, 1961



(Claude Clochard)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Les installations du Peloton à Aïn-Arnat, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Chambre sous-officier à Aïn-Arnat, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – La salle de détente à Aïn-Arnat, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – La salle de détente à Aïn-Arnat, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – La salle  
de détente à Aïn-Arnat,  
1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-18



(Hervé Dupont)

PA 19<sup>ème</sup> DI – L-18, Aïn-Arnat 1957



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-18, Aïn-Arnat 1960



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-18, Aïn-Arnat 1958



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-18 à Aïn-Arnat, 1961



(Claude Clochard)

PA 19<sup>ème</sup> DI – L-18 accidenté le 7 décembre 1957 vers Orléansville



PA 19<sup>ème</sup> DI – L-18 accidenté le 7 décembre 1957 vers Orléansville



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19, Aïn-Arnat 1958



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 et L-18, 1958



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19, Bougie 1958



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 à Aïn-Arnat, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 à Bougie, 1960



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 à Bougie, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19, 1961



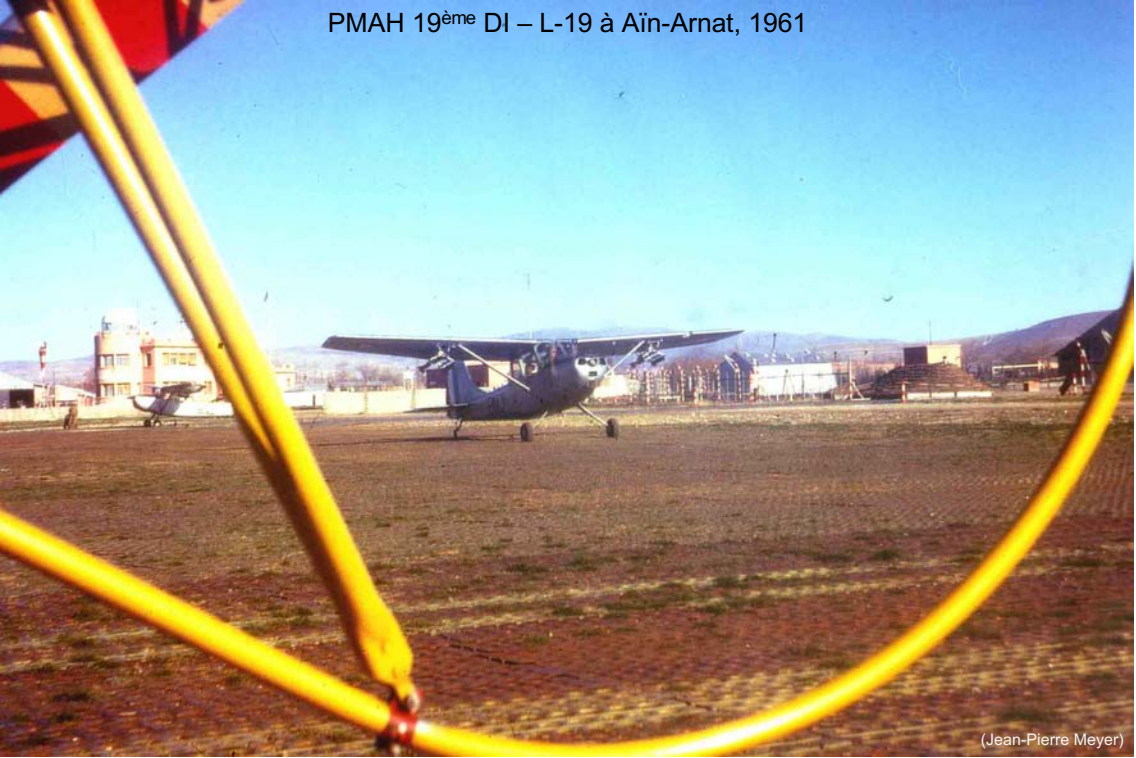
PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 équipé de roquettes fumigènes



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 équipé de roquettes fumigènes



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 à Aïn-Arnat, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI - L-19, 1961



(Jacques Barraquier)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 et T-28 à Bougie, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 survolant la baie de Bougie en accompagnant des *Alouette*, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 dans l'atelier d'Aïn-Arnat, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 à Bougie, novembre 1962



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 à Bougie, novembre 1962



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL Jean-Pierre Meyer, L-19, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Bell 47, Aïn-Arnat 1959



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Bell 47 à Hamma, près de Colbert, 1959



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – *Alouette II*, Aïn-Arnat 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – *Alouette II* à Hamma, près de Colbert, 1960



(Jean-Pierre Lalanne)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – *Alouette II*, Aïn-Arnat 1961



(Jean-Pierre Bolinder)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – *Alouette II* dans la neige durant l'hiver 1961/62



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – *Alouette II* à Aïn-Arnat, 1961

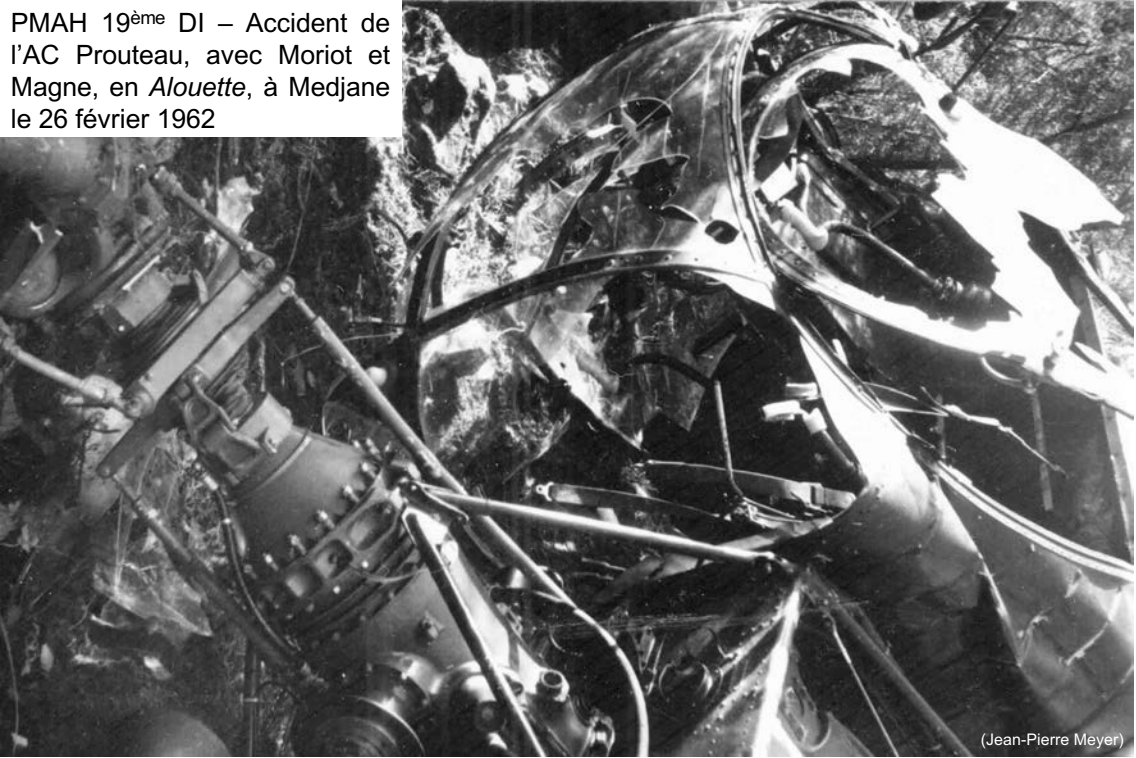


(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Accident de  
l'AC Prouteau, avec Moriot et  
Magne, en *Alouette*, à Medjane  
le 26 février 1962



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Accident de l'AC Prouteau, avec Moriot et Magne, en *Alouette*, à Medjane le 26 février 1962



## Les expérimentations par François de Pitray

J'ai reçu en dotation, à titre expérimental, des paniers de roquettes pour *Alouette*. Afin de convaincre la Division de l'intérêt de l'essai, j'ai emmené à bord le chef du 3<sup>ème</sup> Bureau, le commandant Servantie, qui par bonheur, avait été mon instructeur à l'Ecole d'application d'Artillerie à Idar. Il a été impressionné par le spectacle. Ceci a emporté la décision d'engager à de nombreuses reprises un appareil en opération. L'appareil était posé à coté du PC prêt à intervenir instantanément et dans la plus stricte économie de potentiel. L'observateur était pleinement au courant de la situation ce qui évitait toute perte de temps. Nos interventions n'ont pas été convaincantes en raison de la faible efficacité des munitions. Les explosions étaient spectaculaires, mais la puissance d'arrêt était faible, vraisemblablement en raison d'une fragmentation incorrecte. Le type d'évolutions nécessités par le tir axial, naturel pour un avion, me semblait bizarrement rigide pour un hélicoptère.

Le Peloton était doté de six L-19, six Bell 47G2 et six *Alouette II* destinées à remplacer les Bell. Les moyens de la base favorisaient ce peloton et nombre de petites évaluations lui étaient confiées. C'est ainsi que les L-19 étant d'origine équipés des circuits électriques et de points de fixation d'armements, le Peloton avait expérimenté en opérations des paniers de roquettes MATRA LR 361 explosives et des roquettes munies d'une charge fumigène. La visée était réalisée à l'aide d'un collimateur optique. Les roquettes fumigènes avaient été inventées pour permettre le balisage d'objectifs destinés à être «traités» par la chasse tout en restant à distance prudente. C'était moins dangereux qu'un balisage à la main effectué en balançant une grenade par la fenêtre. La rareté de ces balisages ne justifiant pas de s'alourdir d'un tel équipement, il n'a pas été retenu. La faible autonomie de munitions (deux paniers de douze) et leur peu d'efficacité ont écartés aussi les roquettes explosives.

Vers cette époque, le capitaine Le Bot est venu avec une *Alouette III* pouvant être équipée de SS 11, de roquettes ou d'un canon de 20 mm, faire une évaluation tactique dans le cadre de la 19<sup>ème</sup> DI. Ceci prouve bien l'intérêt que portait commandement de l'ALAT à l'armement des hélicoptères. Le problème était que l'armée de l'Air tenait à conserver l'exclusivité.

... suite ...

... suite ...

Nous sommes alors passé à l'armement de l'*Alouette II* avec une mitrailleuse AA 52 en sabord. L'AA 52 était en dotation au Peloton. Un trépied en tube qualité aviation a été confectionné par la CRALAT voisine avec laquelle nous avons examiné les meilleurs points de fixation. Heureusement des points prévus à l'origine pour le maintien de charges et situés derrière le siège copilote convenaient parfaitement. La liaison entre le trépied et la mitrailleuse a été réalisée par un affût élastique pour T-6 emprunté à nos voisins de l'armée de l'Air. Le collimateur a été monté sur l'ensemble. Il faut insister sur l'utilité de cet appareil. Son optique fait apparaître une croix à l'infini ce qui supprime une difficile accommodation. De plus, ce dispositif dispense d'un alignement avec une ligne de mire souvent impossible en raison des turbulences. L'évacuation des étuis se faisant par la trappe de largage à l'aplomb du trépied. Afin de ne pas subir la limitation de vitesse imposée en l'absence d'une porte, nous avons découpé un rectangle dans une porte de récupération. Pour que le tireur soit en relative sécurité, nous nous étions procuré une ceinture munie d'une sangle. Il était assis sur une caisse à munitions rembourrée ! L'équipage était composé du pilote, de l'observateur et du tireur.

À priori le collimateur ajustable en site et en gisement, était réglé pour un tir à 200 mètres en vol circulaire à 100 km/h. Les résultats ont été excellents :

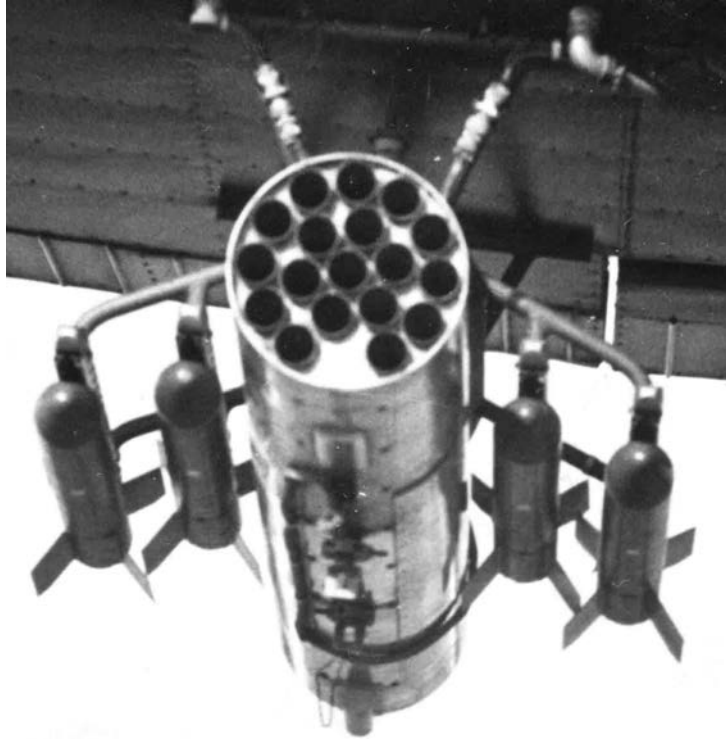
- Précision et efficacité du tir
- Grande autonomie de munitions
- Utilisation totale et rationnelle du domaine de vol de l'hélicoptère
- Rapidité de transfert d'un hélicoptère à l'autre

Un très grand nombre d'interventions ont été effectuées à la satisfaction de la Division. À titre anecdotique, un jour un équipage a fait un prisonnier ! Une autre fois, une machine posée sur une crête a complété un bouclage. Nous avons soigneusement évité de nous vanter de ces exploits, surtout auprès du Groupement.

C'est alors, que nous avons reçu du Groupement 101, l'ordre de rendre l'affût à l'escadrille de T-6. Cet ordre n'était pas accompagné d'une interdiction d'armer une *Alouette*. Nous étant débrouillé pour récupérer des ressorts, un ajusteur en service au Peloton a construit un affût. C'est ainsi que soutenus par la Division, nous avons pu continuer l'expérimentation, au grand déplaisir de certains.

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Montage d'un panier de roquettes sur un L-19, 1961





PMAH 19<sup>ème</sup> DI –  
Roquettes fumigènes  
et roquettes explosives  
sur un L-19, 1961

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 avec roquettes, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 avec colimateur, à droite, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Les installations du Peloton à Aïn-Arnat, L-19 équipé de roquettes, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 équipé de roquettes, Aïn-Arnat 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 équipé de roquettes à Aïn-Arnat, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-19 avec roquettes, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – *Alouette II* armée d'un panier Matra LR 361 contenant 36 roquettes de 37 mm, 1961

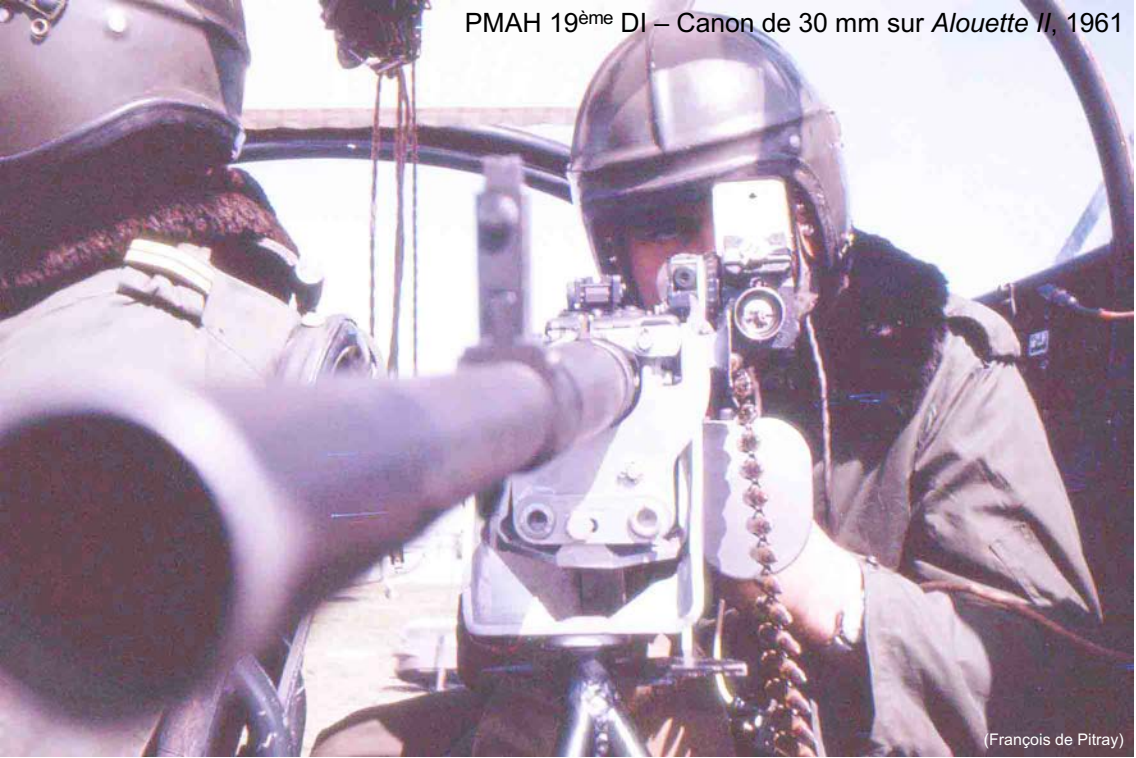


(François de Pitray)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Canon de 30 mm sur *Alouette II*, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Canon de 30 mm sur *Alouette II*, 1961



(François de Pitray)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Canon de 30 mm sur *Alouette II*, 1961



(Jean-Pierre Meyer)



PMAH 19<sup>ème</sup> DI –  
Mitrailleuse de 12,7 mm  
sur *Alouette II*, 1961

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Gal Lalande (commandant l'ALAT) et Cne de Pitray



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Message du général commandant le corps d'armée de Constantine, 1961

LE GENERAL COMMANDANT LA R.T. ET LE C.A. DE CONSTANTINE COMMUNIQUE  
VOUS DEMANDE TRANSMETTRE MES VIVES FELICITATIONS AUX PERSONNELS DU  
P.M.A.H. 19<sup>o</sup> D.I. AYANT MIS EN OEUVRE L'ALOUETTE ARMEE PENDANT LA  
PERIODE DU 3 AOUT 1961 AU 6 FEVRIER 1962. AU COURS DE 82 MISSIONS  
L'ALOUETTE ARMEE A ABATTE 43 REBELLES ET RECUPERE 28 ARMES PARTICIPANT  
D' AUTRE PART AVEC LES TROUPES AU SOL A DES ACTIONS DIVERSES DONT  
LE BILAN S' EST ELEVE A 30 HLL HORS DE COMBAT ET 25 ARMES RECUPEREES

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – *Alouette III* à Aïn-Arnat, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – *Alouette III* en opération à Beni-Ourtilane (nord de Sétif), septembre 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Canon de 30 sur  
*Alouette III*, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Canon de 30 sur *Alouette III*, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Canon de 30 sur *Alouette III*, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Affût de deux mitrailleuses sur *Alouette III*, 1961





PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Adj Biba, pilote de l'*Alouette III*, 1961

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Revue, Cne Fournié (les mains dans le dos), MdL pilote Froissard, MdLC pilote Boccassio, Adj pilote Barbier. Curieusement, aucun béret n'est porté.



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Revue par le Cne Fournié, sans béret



(Pierre Crucy)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Le Cne Fournié remet la médaille commémorative au soldat Pierre Crucy, chauffeur du 4x4, 1960



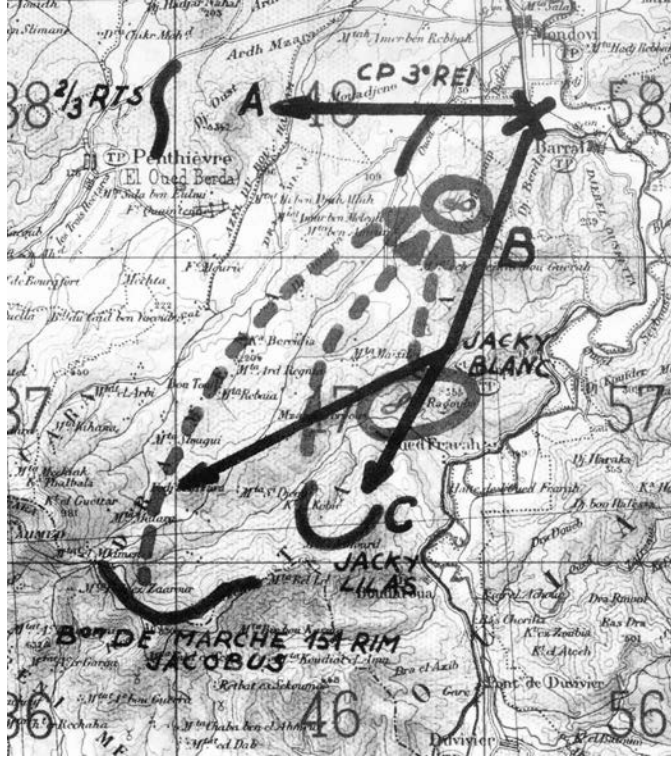
(Pierre Crucy)



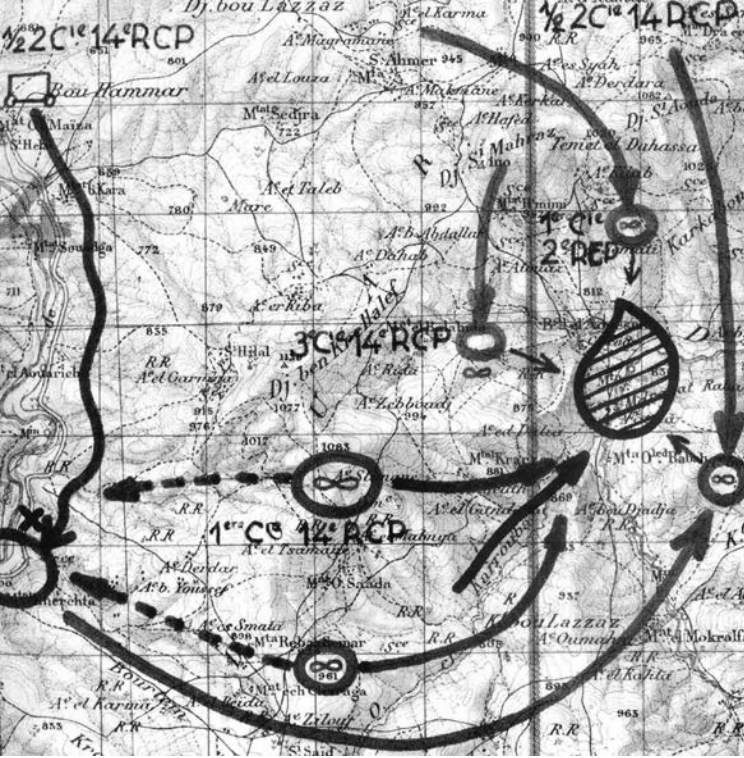
PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Le PC du Peloton à Aïn-Arnat, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Opération dans la région de Penthièvre



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Opération vers Bou-Hamama



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL pilote  
CPAP Jean-Pierre Meyer,  
1961



(Jean-Pierre Meyer)



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL  
Jean-Pierre Meyer, 1961

(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL Jean-Pierre Meyer, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL pilote  
Claude Clochard, 1961



(Claude Clochard)

•PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Les appelés fêtent un libérable en 1961 avec les MdL Pena, Massé et Meyer en combinaison de vol



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL Pena et Meyer, Adj Mathé, MdLC Perrin et Hennequin, Aïn-Arnat 1961



(André Perin)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – AC Prouteau, MdL Creton, MdLC Perrin, Aïn-Arnat 1961



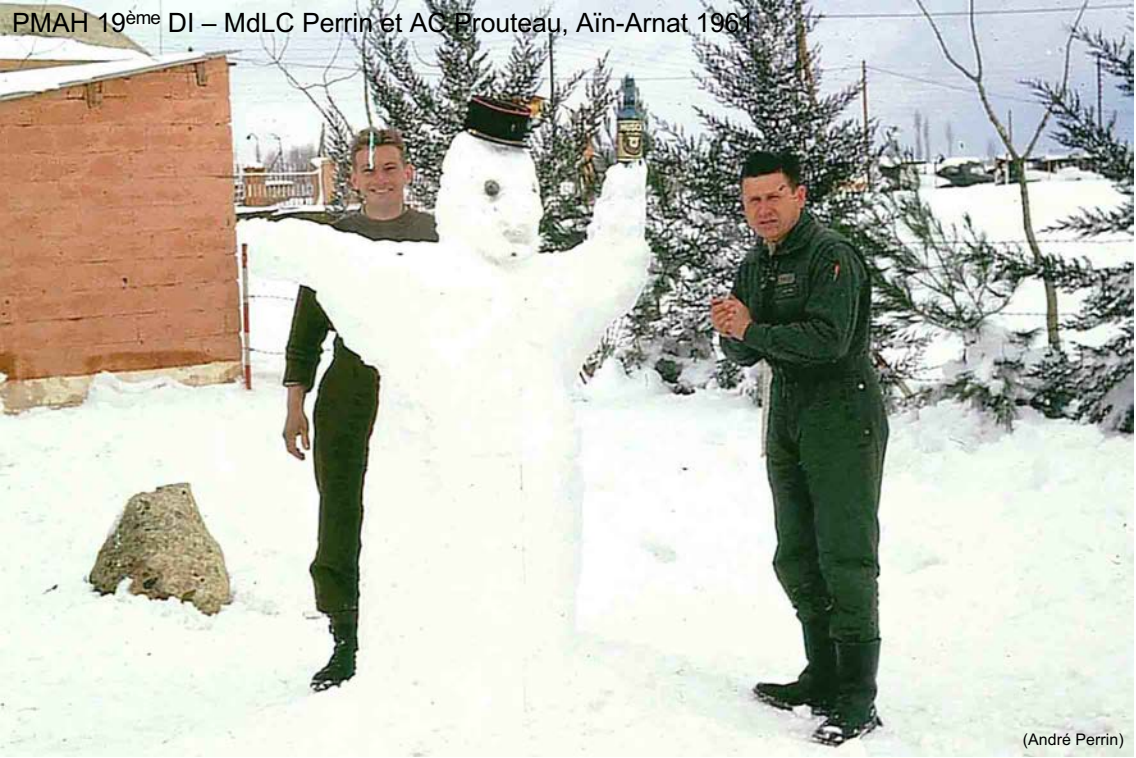
(André Perrin)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – AC Prouteau, Bougie 1961



(André Perrin)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdLC Perrin et AG Prouteau, Aïn-Arnat 1961



(André Perrin)



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL Meyer et MdLC Perrin, Aïn-Arnat 1961



(André Perrin)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Au mess sous-officiers en 1961, de dos : Munster, à gauche : Lantalet, Gay, Perret, Piquette, à droite : Froissard, Lefoul, Lemaçon, Achard, Galet, au fond : Destouche



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL pilote Claude Clochard au Foyer, 1961



(Claude Clochard)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L-18 dans la neige, Cal Castet, Sdt Platon (piste et préparation des avions), Hardy, x, allongé : Joseph Cohen. Les hommes ne portent pas le béret



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Aïn-Arnat 1960, soldats dans la neige



(Pierre Crucy)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Ravitaillement en essence d'un terrain opérationnel, 1960



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Détente à Aïn-Arnat, 1961





PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Adj mécanicien Laval, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Lt Baudet, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Les obsèques du MdL  
Emile Marais et du Lt Lucien Galleton,  
décédés le 25 mai 1961 en L-19



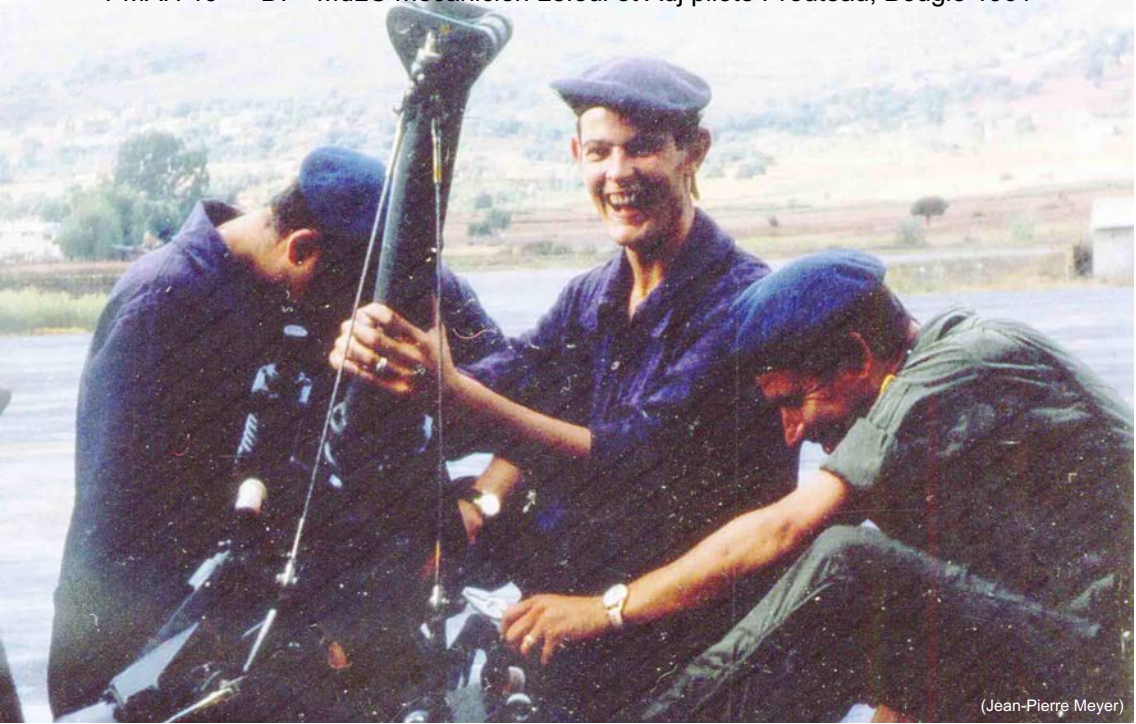
PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Les obsèques du MdL  
Emile Marais et du Lt Lucien Galleton



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Les obsèques du MdL  
Emile Marais et du Lt Lucien Galleton



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdLC mécanicien Lefoul et Adj pilote Prouteau, Bougie 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Novembre 1962 à Bougie, la mascotte *Duck* avec Pietri, André Perrin, Bonnafous, Prouteau et Poli

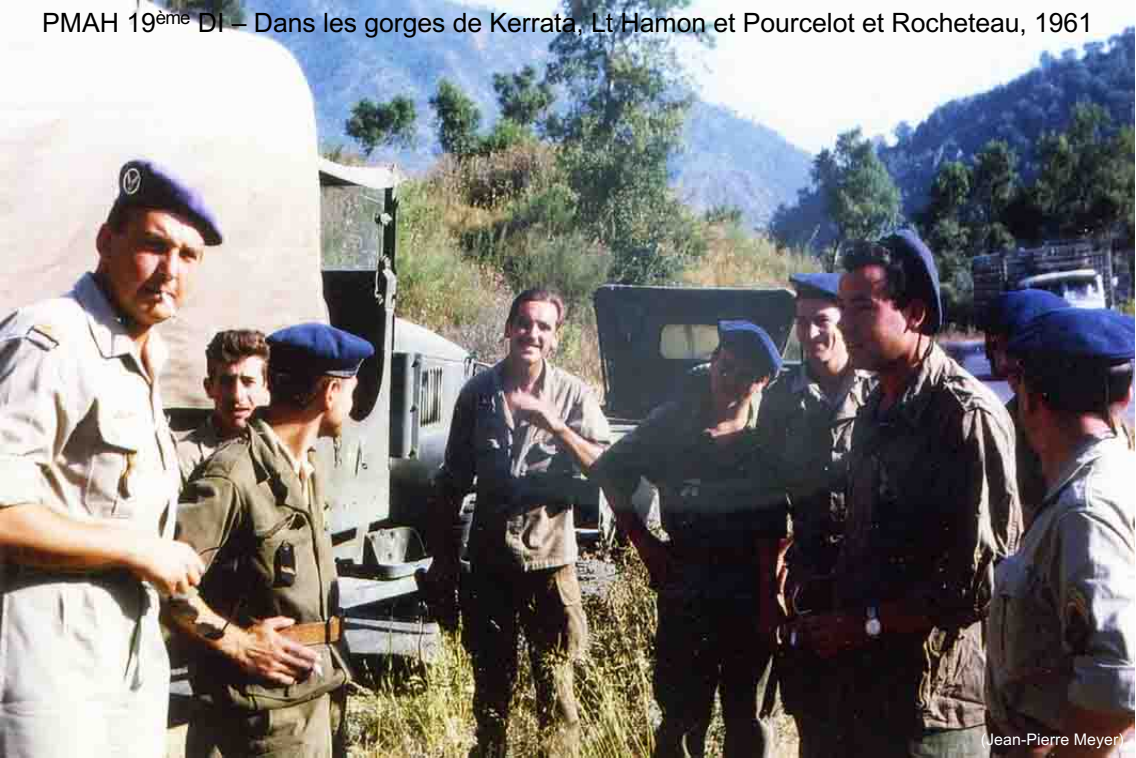


(Jean-Pierre Meyer)



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL pilotes Luis Pena (futur champion d'Europe de voltige) et Jean-Pierre Meyer, 1961

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Dans les gorges de Kerrata, Lt Hamon et Pourcelot et Rocheteau, 1961



•PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Mars 1962, à genou : Mdl mécaniciens Piquette et Leroul, debout : soldats Blaison (quillard), Berger, Lalevée, Mdl pilotes Luis Pena et Jean-Pierre Meyer, soldats De Couy et Beil



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdLC Froissard, AC Prouteau et MdLC Perrin, Aïn-Arnat 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdLC Froissard, AC Prouteau et MdLC Perrin, Aïn-Arnat 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL Jean-  
Pierre Meyer, MdLC Froissard  
et Pietri



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – MdL pilotes Jean-Pierre-Meyer et Gérard Jouberton (du 1<sup>er</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI),  
M'Sila 1962



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Novembre 1962, c'est la fin, le Peloton est à Bougie avant le départ. La Légion Etrangère rend les honneurs



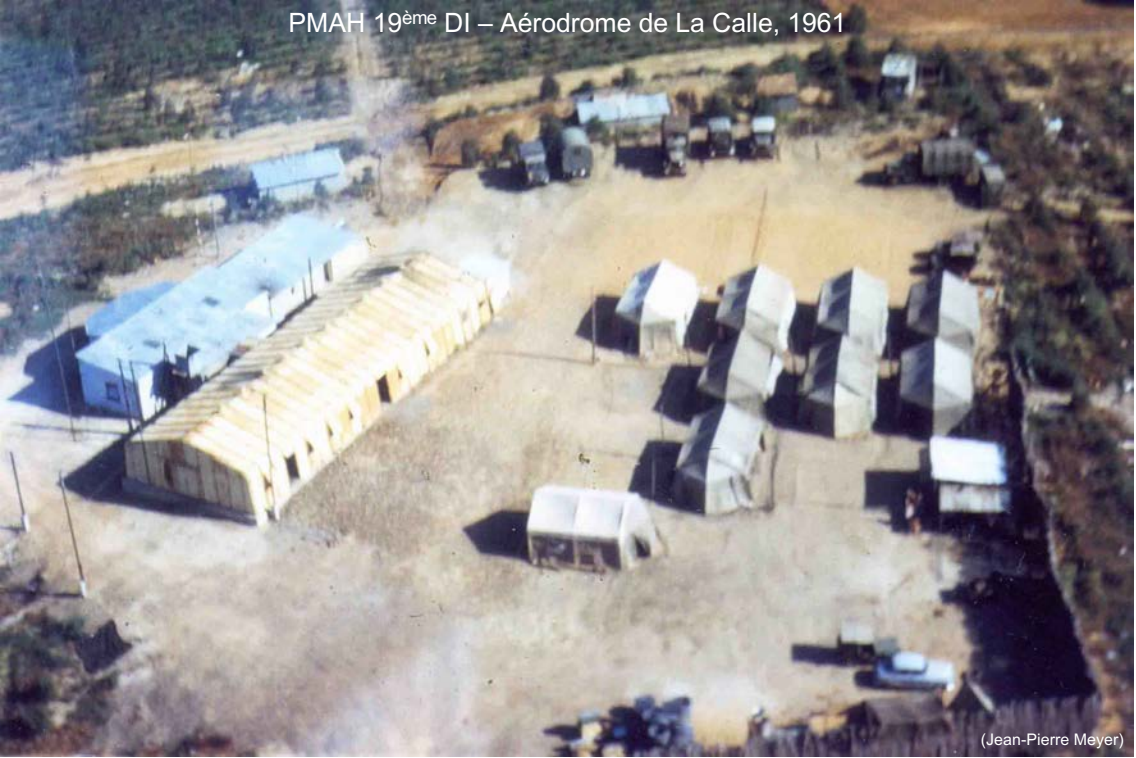
PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Aéroport de La Calle, 1961



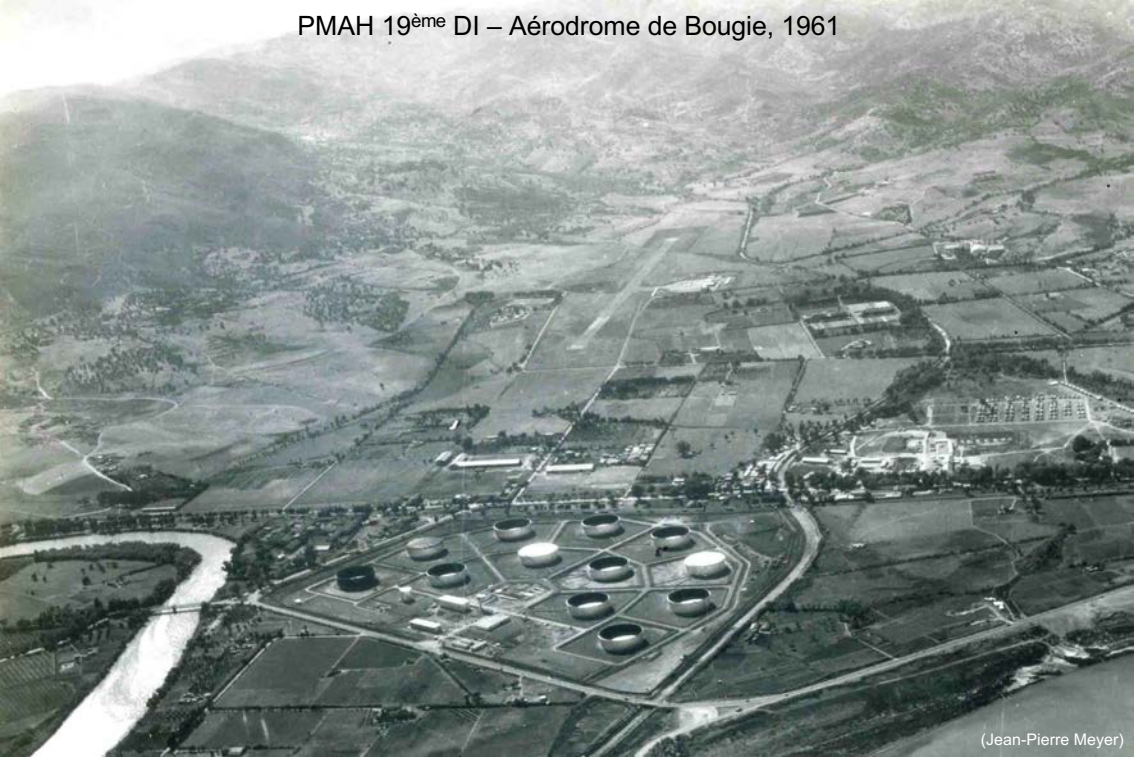
PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Aérodrome de La Calle, 1961



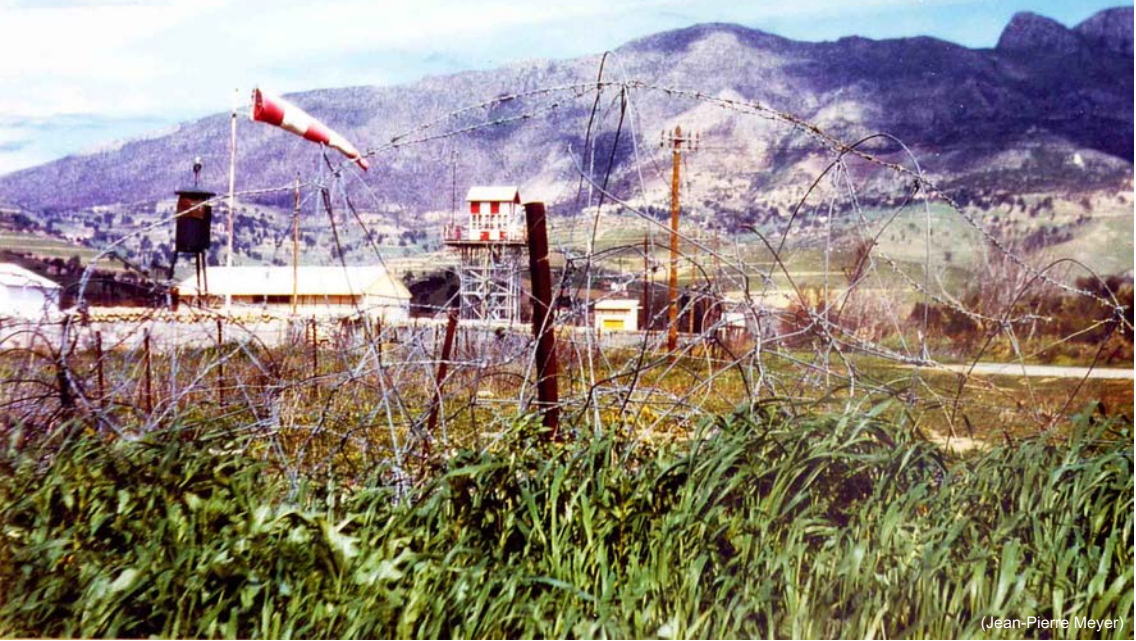
PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Aérodrome de La Calle, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Aérodrome de Bougie, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Aéroport de Bougie, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Les installations du détachement de Bougie, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Le mess à la ferme  
Oudali à Bougie, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Méchoui à Bougie, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

SECRETARIAT  
OPERATIONS





PMAH 19<sup>ème</sup> DI - Carnet de vol du MdL Claude Clochard, 1961

Frais d'AOUT 1961

1-8	P		LIB	BNG	0.10
"	"	IT CLASSE	0	BNG	1.10
3	"		"	BNG	0.10
"	"	Alft. SAINT-JACQUES R	"	BNG	1.00
8	"		"	BNG	0.10
"	"	C <sup>te</sup> PERROT	"	"	2.00
9	"		LISE	BNG	0.10
"	"	IT TARTARIN U	"	"	3.25
10	"		"	BNG	0.10
"	"	IT CLASSE	0	"	4.00
14	"		LIB	BNG	0.10
"	"	C <sup>te</sup> YANSEN R	"	"	0.45
"	"		"	"	0.45
"	"	s/j HERLE	"	"	0.45
"	"		"	"	0.45
16	"		LISE	BNG	0.10
"	"	IT TARTARIN U	"	"	3.35
17	"		LIB	BNG	0.10
"	"	IT CLASSE	0	BNG	0.35
"	"	C <sup>te</sup> DEQUERREY R	"	BNG	0.45
"	"		"	BNG	0.45
"	"	IT CLASSE	0	BNG	0.45
20	"		LISE	BNG	0.10
"	"	"	"	"	3.20
23	"		"	BNG	0.10
"	"	IT TARTARIN U	"	"	3.50

0.10	1	V.T. local
1.10	1	<u>V. langage pli Pc Akhou.</u>
0.10	1	V.T. local
4.00	2	<u>V. La Sétif - Cheraga Sétif</u>
0.10	1	V.T. local
2.00	2	<u>V. RAV Poles Akhou.</u>
0.10	1	V.T. local
3.25	1	<u>V. Aérostat en NY83 K75</u>
0.10	1	V.T. local
4.00	1	<u>V. Aérostat en P767 D25</u>
0.10	1	V.T. local
0.45	1	<u>V. La Sétif - Bougie</u>
0.45	1	<u>V. La Bougie - Sétif</u>
0.45	1	<u>V. La Sétif - Bougie</u>
0.45	1	<u>V. La Bougie - Sétif</u>
0.10	1	V.T. local
3.35	1	<u>V. Aérostat en NY50</u>
0.10	1	V.T. local
0.35	1	<u>V. La Sétif - Bougie</u>
0.45	1	<u>V. La Bougie - Sétif</u>
0.45	1	<u>V. La Sétif - Bougie</u>
0.45	1	<u>V. La Bougie - Sétif</u>
0.10	1	V.T. local
3.20	1	<u>V. Aérostat en NY65 K6.</u>
0.10	1	V.T. local
2.50	1	<u>V. Retire Corail en P786 G120</u>

PMAH 19<sup>ème</sup> DI - Carnet de vol du MdL Claude Clochard, 1961

 10<sup>e</sup> FRUILLET

FONCTION à bord	GRADE et nom du	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT	DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
				sous capote	dans les nuages						
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Mois de SEPTEMBRE 1961									
P		LIVE BNF	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
"	1 <sup>re</sup> CLASSE	"	0.30				0.30	1		La Bougie - Sotif	
"	"	BNF	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
"	"	"	3.30				3.30	1		Austral en PY270	
"	"	DNE	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
"	"	"	3.35				3.35	1		Austral en PX17	
"	"	BNC	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
"	"	"	0.30				0.30	1		La Sotif - Bougie.	
"	"	BNI	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
"	C <sup>re</sup> ANGENOT	"	2.15				2.15	1		Austral en PY36.	
"	S <sup>re</sup> JARIS	BNI	0.35				0.35	1		Emu puis V.P.	
"	"	LIV BNG	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
"	S <sup>re</sup> NANCY	BNG	1.50				1.50	2		La Sotif - T'sila - Sotif	
"	"	LIVE BNF	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
"	C <sup>re</sup> ANGENOT	"	3.20				3.20	1		Austral en PY75A61	
"	"	BNC	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
"	1 <sup>re</sup> FORIOT	"	0.55				0.55	1		Austral en PY23-33	
"	1 <sup>re</sup> CLASSE	BNP	1.35				1.35	1		Austral en PY98G95	
"	S <sup>re</sup> VINCENT	LIV BNI	1.35				1.35	1		Yvonne Photo en PY57/68	
"	"	LIVE BNF	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
"	1 <sup>re</sup> CLASSE	"	3.50				3.50	1		MS CLEVENTINE en PY29.	
"	"	BNA	2.40				2.40	1		" " "	
"	"	BNC	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
"	1 <sup>re</sup> CLASSE	"	3.30				3.30	1		Austral en PY17970	

(Claude Clochard)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI - Carnet de vol du MdL Claude Clochard, 1961

E	FONCTION à bord	GRADE et nom du	TYPE ET NUMÉRO de l'avion		JOUR	DONN		NUIT	HEURES totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
			4	5		sous capote	dans les nuages						
	P		LIE	BNG	0.10				0.10	1		V.T. Local	
	"	C <sup>dt</sup> BRUNNER Pa	"	BNG	2.35				2.45	2		<u>Lo-RAS - Sétif - Akrou - Sétif</u>	
	"	"	"	BNH	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
	"	C <sup>dt</sup> ERU	"	"	1.35				1.35	2		<u>Lo Sétif - Bougie - Sétif</u>	
	"	"	"	"	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
	"	S/KT DOUCHER	"	"	4.40				4.40	2		<u>RAV Sétif Bougie Evoluée</u>	
	"	"	"	"	0.10				0.10	1		V.T. Local	
	"	S/KT VOISSANCE	"	"	4.35				4.35	2		<u>RAV Poste Sétif Bougie Evoluée</u>	
	"	C <sup>dt</sup> DE PITRAY	LHE	BNC	1.20				1.20	2		<u>Lo Sétif - Djelfa - Sétif</u>	
	"	"	LIE	BNG	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
	"	C <sup>dt</sup> BRUNNER Pa	"	BNG	3.35				3.35	2		<u>RAV Poste Akrou Evoluée</u>	
	"	"	LHE	BND	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
	"	L TARTARIN O	"	"	2.40				2.40	1		<u>Accrocol en PY34</u>	
	"	AK GREGOIRE Ma	"	BNI	0.10				0.10	1		V.T. Local	
	"	L TARTARIN O	"	"	3.00				3.00	1		<u>Accrocol PY 55 6 55</u>	
	"	"	LIE	BNG	0.10				0.10	1		V.T. Local.	
	"	C <sup>dt</sup> DOUCHER Pa	"	BNG	3.50				3.50	2		<u>Lo Sétif - Chempou - Sétif</u>	

## CPAP au PMAH 19<sup>ème</sup> DI par Jean-Pierre MEYER

Ce mot CPAP qui signifie, Certificat Provisoire d'Aptitude au Pilotage, a sans doute été inventé par un énarque car force est de dire que ces pilotes qui n'avaient pas la formation de Dax, n'ont pas démerités pendant les opérations en Algérie.

Sous les ordres du capitaine de Pitray, homme rigoureux, sévère mais juste, j'ai vite compris que finalement, cet homme qui souriait rarement fut pour moi une révélation car à l'école de la rigueur, moi j'avais beaucoup à apprendre.

Et c'est ainsi que je découvrais la petite Kabylie avec au nord les massifs de Kerrata avec des montagnes culminant à 2 000 mètres, et au sud le contraste avec la plaine désertique jusqu'aux confins du Sahara avec la chaîne du Hodna. À gauche la chaîne du Djurdjura et à droite les plaines fertiles jusqu'à Constantine.

Après une intronisation mémorable avec tout le staff, j'ai survolé tous les secteurs avec mon « boss » pour lui prouver que je maîtrisais bien les commandes du Piper L-18C.

Avec mon grade de brigadier, je mangeais et dormais avec la troupe. Bien qu'inconfortable, cela ne me dérangeait pas du tout car l'ambiance était très bonne, les repas excellents car bien souvent, un volontaire faisait le marché à Sétif et revenait avec des produits de qualité. Bien que dormant dans des baraques en tôle la literie était exempte de punaises. J'ai reçu mon code : *Picpus 25* qui ne me quittera plus pendant mes 13 mois d'opération. Puis ce fut au tour de l'équipement avec bien sûr les combinaisons de vol été et hiver, le casque avec la trousse médicale et celle de survie. Ensuite la carabine USM1 et les chargeurs de même que le PA 49 en holster et bien sûr le cageot de cartes du secteur et la carte au 1/25 000<sup>ème</sup> de la région collée sur de la « peau de couilles » qui pesait bien 5 kg, sans oublier le parachute et le gilet pare-balles.

... suite ...

... suite ...

Une fois équipé, je partais pour ma première mission de largage courrier vers des postes isolés. Mon Dieu que le décollage était long pour ce L-18 au moteur poussif. Mais une fois en l'air ça allait ! Fallait encore trouver le poste. Je savais que c'était quelque part à l'est, mais où ? Je me souviens que c'était dans le carré NY ce qui me faisait penser à New-York. Une fois le poste repéré, plus d'hésitation car une fumigène m'indiquait le sens du vent et l'attroupement dans la cour du poste montrait que j'étais attendu avec une certaine ferveur. Mon passager, brigadier comme moi, ouvrit la fenêtre latérale et balança à mon top le précieux sac. Pour un premier coup, ce fut un succès.

Pour d'autres mémorables, ce fut les pleurs à la radio quand la météo nous obligeait à faire demi-tour. Il y a aussi le paquet qui atterrit dans le champ de mines bordé de barbelés suite à une rafale de vent et puis ce fut le largage de documents dans des tubes scellés aux extrémités par des rondelles métalliques. Et puis il y eut aussi les réglages de tirs de canons de 105 mm ou les reconnaissances photos et bien sûr le taxi pour les VIP dans des coins impossibles sur des pistes de fortune ou déminées avec un hérisson, avant l'atterrissage qui ressemblait plus à un appontage.

Puis vint le jour où j'ai été convoqué par le « boss » et sa troupe pour m'annoncer deux nouvelles ! Une bonne et une mauvaise !

La bonne était que je passais de brigadier au grade de maréchal des Logis, la mauvaise fut que c'est le « boss » qui assurera ma transformation sur L19. Une semaine plus tard, après des exercices en rase-mottes, tirs à la roquette fumigène, accompagnement de convois, etc. je fus enfin prêt pour ma première mission.

Impossible d'évoquer mes 216 missions opérationnelles mais voler sur ce que beaucoup d'anciens appelaient la « *Cadillac de l'air* » fut pour moi une révélation et une récompense sublime. En balisage de tir ou en accompagnement de convoi, et les accrochages avec les rebelles, notre efficacité était reconnue et dans le tourbillon des opérations, il n'y avait plus de différences entre pilotes appelés et engagés.

Et c'est ainsi qu'en 13 mois j'ai effectué 216 missions OPS. J'ai été libéré le 1<sup>er</sup> octobre 1962.

Jean-Pierre Meyer, CPAP N° 542

## Collision en vol par Jean-Pierre Meyer

8 mai 1962, une date entre le cessez-le-feu et l'indépendance de l'Algérie, une journée qui aurait pu être banale si deux officiers des Services de Renseignements n'avaient pas reçu un ordre de mission leur demandant de vérifier les *migrations du FLN* du côté de Saint-Arnaud. La pendule de la salle OPS du PMAH de la 19<sup>ème</sup> DI affiche 7 heures 30. Nous partons avec deux L-19 et je fais équipe avec le lieutenant Baudet qui sera mon leader. Nous aurons chacun un officier observateur et j'apprends que le mien sera le sous-lieutenant Muller.

Au briefing, on fixe les derniers détails autour d'une tasse de café. La météo est bonne, le ciel est très clair et pour cause, il y a un vent très fort ce qui risque de compromettre le vol à basse altitude sur le relief. On prévient nos passagers que cela risque de *tabasser*. L'un d'eux nous confie avoir déjà volé sur *Caravelle* entre Paris et Alger ! Nous on sourit en les aidant à enfiler leurs combinaisons de vol, mais là où tout se corse c'est quand on leur ajuste les parachutes. À cet instant je pense que nos passagers viennent de réaliser que le vol sera très différent de celui en *Caravelle*. Sur le tarmac, les mécanos s'affairent en aidant tant bien que mal à installer nos passagers en place arrière, à passer les planchettes avec des cartes gribouillées de cercles et de flèches. On vérifie les postes pendant que les moteurs chauffent et la tour de contrôle nous autorise à rouler en nous signalant un fort vent de travers sur la piste avec des rafales.

Après l'autorisation de décollage, nous voilà à batailler aile dans le vent pour rester alignés sur la piste. Au premier virage, nous réalisons que le vol à basse altitude initialement prévu ne sera pas possible à cause des fortes turbulences. Par l'interphone, je demande à mon passager si tout va bien et je reçois en retour un semblant de « *Oui !* » à peine audible. En prenant la direction de Saint-Arnaud, mon leader me demande de grimper à 1 000 mètres pour vérifier si nous pouvons trouver une zone plus stable sur le relief. Après 10 minutes, nous volons dans les mêmes conditions de turbulences et mon leader me confirme qu'après accord de son observateur nous interrompons la mission pour regagner la base en survolant le Haut-Plateau toujours à 1 000 mètres et là, subitement, on avait l'impression de voler dans du coton. Pour nos passagers, le mauvais moment était passé car il flottait toujours une odeur d'air frais dans l'habitacle.

Il est 8 heures 30, cap à l'ouest, à ma gauche, le soleil est déjà haut dans le ciel. Mon leader qui se trouve également à ma gauche à une vingtaine de mètres, me fait un signe de la main et me demande par radio de passer sur la fréquence tour en VHF et qu'il s'occupe des annonces pour l'approche dans le circuit.

... suite ...

J'affiche la fréquence quand subitement, j'aperçois une ombre sur mon capot moteur et je vois mon leader arriver en virage engagé tel un kamikaze qui me fonce dessus. Avec son aile droite basse il ne peut pas me voir et dans la fraction de seconde qui suit je fais le plus sec dégageement avec piqué dos pour l'éviter... lorsque j'entends un léger bruit sur le coup indéfinissable. À cet instant, c'est tour à tour l'ombre, le soleil, la descente en vrille, avec comme un frein dans les gouvernes et puis toujours l'ombre, le soleil, et le sol qui approche et qui tournoie sans repères extérieurs. C'est là que les secondes paraissent des siècles, avant d'apercevoir tout à coup un semblant d'horizon. Je ne me souviens plus comment l'appareil s'est redressé, mais l'assiette était stable le régime moteur était bon mais je constatais aussi que j'avais du mal à voler droit.

Il était 8 heures 35, j'avais perdu 700 mètres d'altitude et je ne savais pas exactement ce qui s'était passé ni où je me trouvais. J'appelais mon leader sur la fréquence tour, pas de réponse. J'observais les alentours, rien ! Je m'attendais à tout en évitant de penser au pire, car je ne voyais aucune trace de fumée au sol, ce qui était déjà rassurant. C'est en voulant faire un virage de 360° à droite que j'ai compris combien il était difficile de contrôler ce virage. C'est alors que j'ai aperçu mon leader sur mon arrière gauche avec un moteur fumant et sa verrière noire d'huile. Je constatais aussi qu'il y avait quelque chose d'anormal du côté de mon bout d'aile, mais le lance-roquette toujours en place m'empêchait d'évaluer les dégâts.

En mettant le cap ouest, j'informais aussitôt la tour avec un triple *Mayday*, l'appel de détresse que l'on ne pensait jamais prononcer, pour deux avions endommagés. J'essayais tant bien que mal de contrôler ma trajectoire en jouant sur les volets de courbure et le régime moteur quand j'aperçus enfin au loin, la base, puis la piste. À ma gauche, mon leader fumait toujours et me serrait car sa visibilité était médiocre. La tour m'annonçait enfin la priorité et le plus dur à supporter fut de voir s'aligner le long de la piste, d'abord la grue, puis les ambulances et les camions de pompiers. Cette fois-ci, c'était bien pour notre pomme ! Puis ce fut l'atterrissage comme sur des œufs suivi par mon leader toujours aussi fumant. Je suivais les pompiers pour rejoindre le tarmac, puis mon mécano m'indiqua ma place de parking et après un dernier coup de moteur pour virer je coupais le tout en terminant ma check-list après vol dans les règles. C'est à cet instant que j'ai aperçu le comité d'accueil avec en tête bien sûr mon chef de Peloton, le capitaine de Pitray, et une brochette de hauts gradés. Je descends de l'avion et je tombe à genoux sans pouvoir me relever tellement tout à coup, j'avais les rotules qui tremblaient. On m'aide à me relever et au lieu de me féliciter pour avoir ramené mon avion à bon port, je me fais engueuler comme jamais, ainsi que mon leader, pour avoir esquinaté deux avions d'un seul coup.

... suite ...

Pendant que les mécanos et pompiers s'affairaient autour des avions (surtout celui de mon leader qui n'avait plus d'huile dans le carter moteur et qui avait échappé par miracle à l'incendie), moi je découvrais l'étendue des dégâts sur mon appareil. Une belle entaille dans mon aile gauche où l'on distinguait tous les coups d'hélice. C'est alors que mon leader me posa la question qu'il ne fallait pas poser à savoir :

– *C'est moi qui t'ai fait ça ?*

Je me souviens lui avoir répondu :

– *Non, c'est le Saint Esprit !*

Pour sa défense, il faut dire qu'il avait aussi les rotules qui flageolaient tout en me confiant qu'il avait eu une panne radio et qu'il ne s'était pas aperçu en tripotant les boutons du poste qu'il partait en virage.

Et nos observateurs dans cette histoire ? Eh bien nous les avions tout simplement oubliés. Ce n'est que quand le calme est revenu et que l'atroupement s'est dispersé que nous avons aidé nos amis à se dessangler et à quitter leur sièges. Au mien, un petit pâlot, à qui je demandais comment il avait vécu ces instants, il m'avoua qu'il pensait tout simplement que je lui offrais une séance de voltige.

Le mot de la fin revient au pompier qui était chargé du canon à mousse. En enlevant son casque, il m'apostropha en me demandant si je n'étais pas de Wintzenheim par hasard ? Je lui répondais que si ! et il me confia qu'on était du même village et que sa fiancée était une très bonne amie de ma sœur. Et c'est ainsi que, bien que ne voulant pas affoler mes parents, une bonne partie du village fut mis au courant de cet incident les jours suivants.

Enfin en regagnant la salle OPS, mon chef de Peloton s'approcha de moi et quittant son air sévère habituel, il me mit la main sur l'épaule et m'envoya ces quelques mots qui font du bien :

– *C'est bien petit, tu t'en es bien tiré !*

J'étais pilote appelé CPAP (n° 542), mon indicatif était *Picpus 25* et j'étais fier d'appartenir au PMAH de la 19<sup>ème</sup> DI.

Pour faire passer la pilule, sans attendre je repartais en mission dès l'après midi avec tout de même une certaine appréhension. Mais le plus dur fut de régler la note au bar le soir du 8 mai 1962, car même en étant maréchal-des-logis, ma solde d'appelé ce soir là en avait pris un fameux coup ! Fort heureusement, la maison faisait crédit.

Et puis il y a eu la commission d'enquête, et là ce ne fut plus drôle du tout !

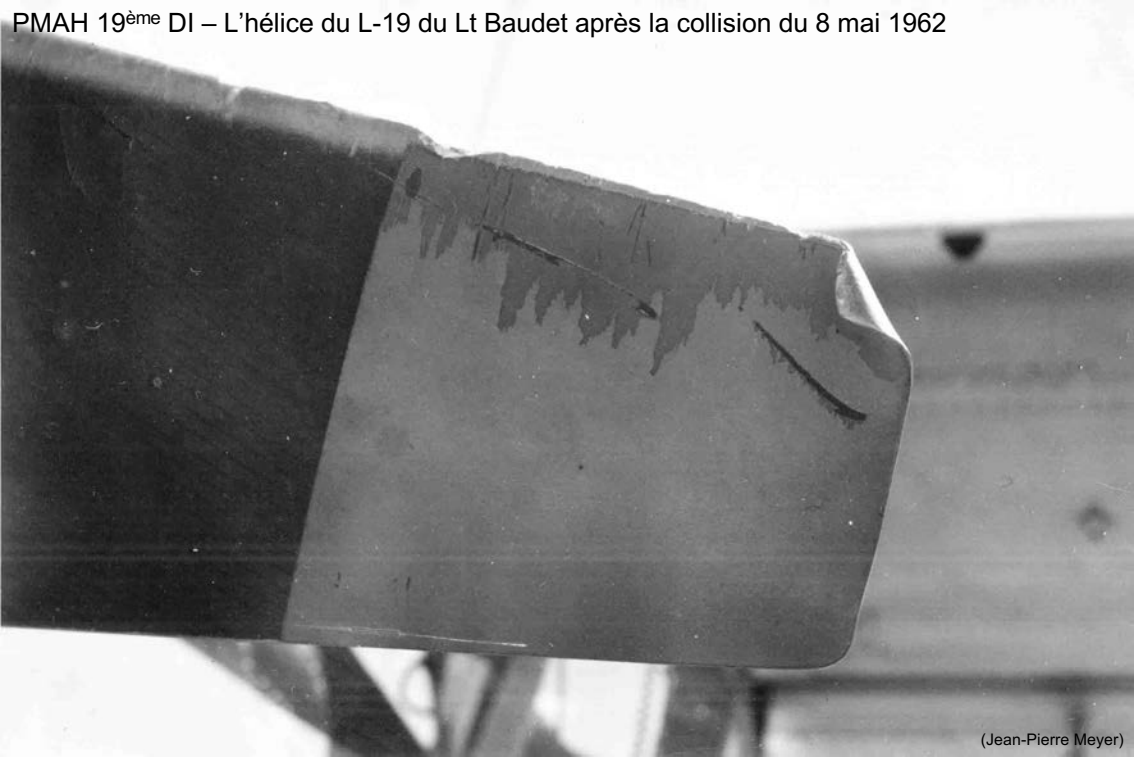
Jean-Pierre Meyer

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Bord d'attaque de l'aile du L-19 du MdL Jean-Pierre Meyer après la collision du 8 mai 1962



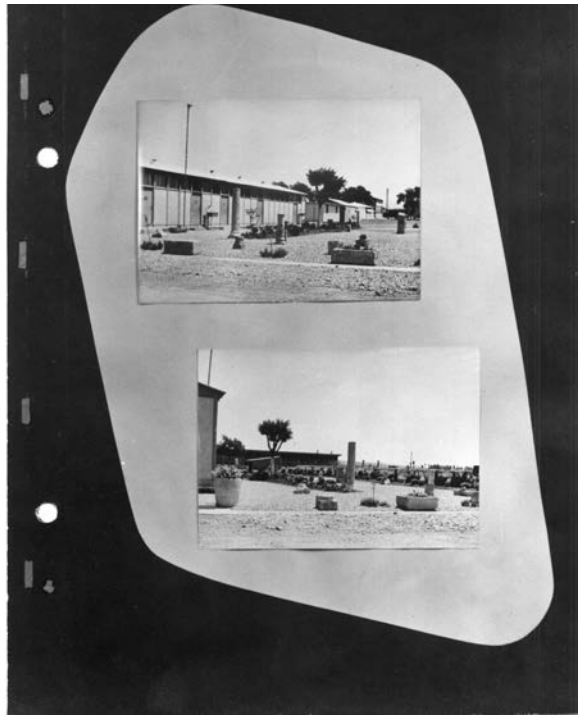
(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – L'hélice du L-19 du Lt Baudet après la collision du 8 mai 1962



(Jean-Pierre Meyer)

# PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Album de Francis Beaulier





19 Avril 1958



REMISE du FANION  
au  
PELTON AVIONS  
19<sup>e</sup> DI  
par le

Général GANDCËT



Maréchal de Lattre  
RICHARD  
Jacobs



Arrière  
le  
11 Juin 1958





Prise d'ARMES

du:

29 Juin 1958

avec

Rense de la  
Valeur Militaire

à l'Adjudant chef

DELPONT



et  
condamnés  
au Continent



Sous Lieutenant BONNEVAL

Maréchal des Logis DETRILLE



Morts en Opération  
le:

13 juillet 1958



*Obsèques le 16 Juillet 1958*



*PRISE D'ARMES*



*du :*





LIEUTENANT MOREL



Sub-lieutenant BROSSE



Monsieur BEAULIER



LIEUTENANT-JACQUIN



SERGEANT-LARDINOIS



le  
19 MARS 1959





Remise d'insigne de PELOTON Avion de la 15<sup>ME</sup>  
 au Commandant SCHREIBER  
 le  
 9 Mai 1959





PRISE d'ARMES  
 du 13 juillet 1959  
 avec inauguration de hangar

Son LIEUTENANT BONICHA  
 Marchand de legs DESTELLE



PRISE d'ARMES  
 du  
 9 AOUT 1959



VISITE du GENERAL  
 LE MASSON





29 octobre 1959  
présentation du  
fanion aux Jeunes



*et remise de décorations*



*VISITE du Général CAZEMAVE  
au Relston le 5 Décembre 1959*





Document n° 10 17 1959



Peloton Avions  
Musée de Luttery

*Madame la Doyenne*

Je vous remercie de m'avoir fait parvenir le bon titre de 10,000 francs de montant de cotisation.

J'espère que vous serez très satisfaite de votre personnel et à mon tour pour avoir pu organiser cette crèche vivante qui sera plus que jamais traditionnelle.

Je vous remercie des efforts que vous avez faits pour la construction et la réalisation.

Je suis assurée que votre personnel qui sera avec un intérêt particulier les belles réalisations, qui comprennent et prolongent vos activités plus que jamais. Vous êtes sur la bonne voie, celle qui mène à l'avenir et que je suis sûre de vous à votre tête avec satisfaction que j'ai vraiment apprécié.

*Très fraternellement  
et à vos services*

*14/1*



# DÉTACHEMENT OPÉRATIONNEL

du

28 FÉVRIER 1960



**NOËL 59**

CRÈCHE VIVANTE du PELOTON AVIONS

**AMPÈRE**

# DÉTACHEMENT DE SOUK ET TNINE



30-31 MARS 1960



# "RALLYE PICPUS"

DU  
3 AVRIL 1960





**PRISE d'ARMES**  
 du 12 avril 1960  
 avec inauguration du bâtiment

**LIEUTENANT JACQUIN**  
**SERGENT LARDINOIS**



**PRISE d'ARMES** du 21 AVRIL 1960  
 avec remise de décorations



Lieutenant MAIQROT



Adjudant LE LANN

Le 24 mai 1960 :

VISITE de  
Madame la Maréchale de LATTRE  
au  
Peloton Mixte



25 mai 1960 :

COUPE  
MARÉCHAL DE LATTRE





le  
11  
JUIN  
1960



Inauguration  
du CHALET  
et



Remise de GRADES



Colonel Buis

Piscine Autorité





26 Juin 1960



Remise de Valeur Militaire  
au Capitaine  
de Méric de Bellefon



10 SEPTEMBRE  
1960



Adieux du Colonel CRESPIN



le  
3 OCTOBRE

1960



REMISE du  
FANION au  
NOUVEAU  
COMMANDANT  
de PELOTON



Remise de Decorations  
par le  
lieutenant Colonel de CHABOT



et départ du  
Capitaine JOURNÉ ...



# Fin de l'Album de Francis Beaulier



9 Octobre  
1.960



Visite au Peloton

du Général

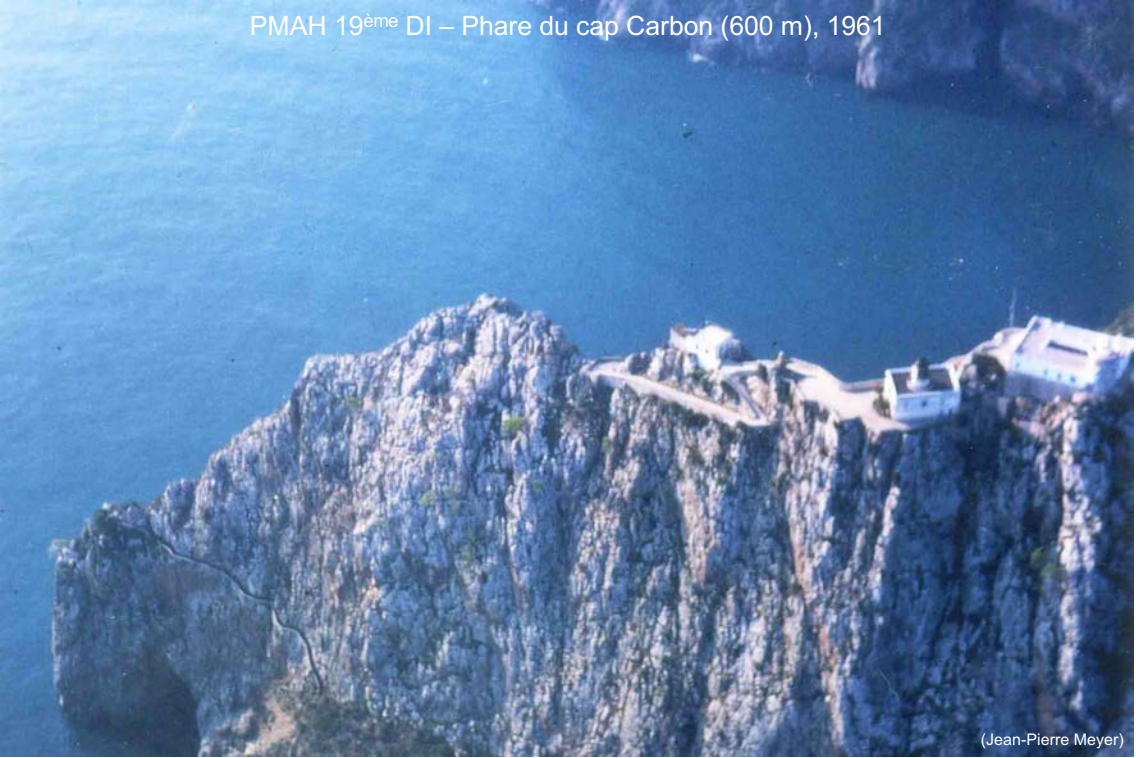
LE MASSON



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Bougie, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Phare du cap Carbon (600 m), 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Poste aux Portes de Fer, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Les Portes de Fer, 1961

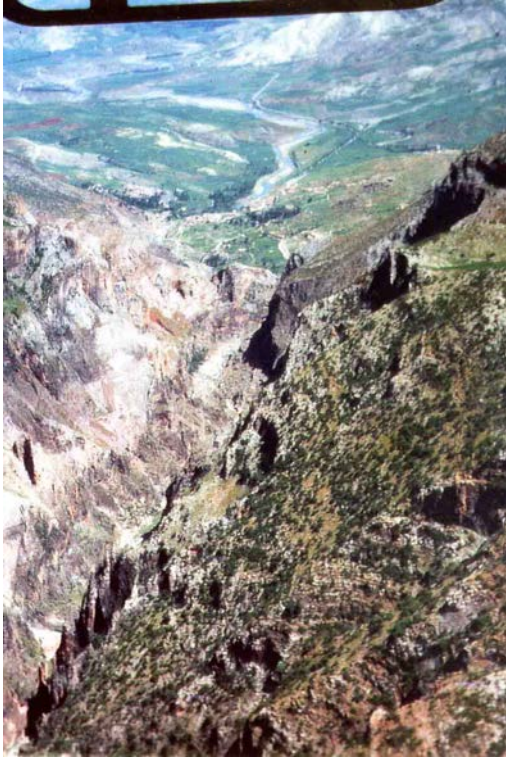


(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Poste dans la région de Sétif, 1961



(Jean-Pierre Meyer)



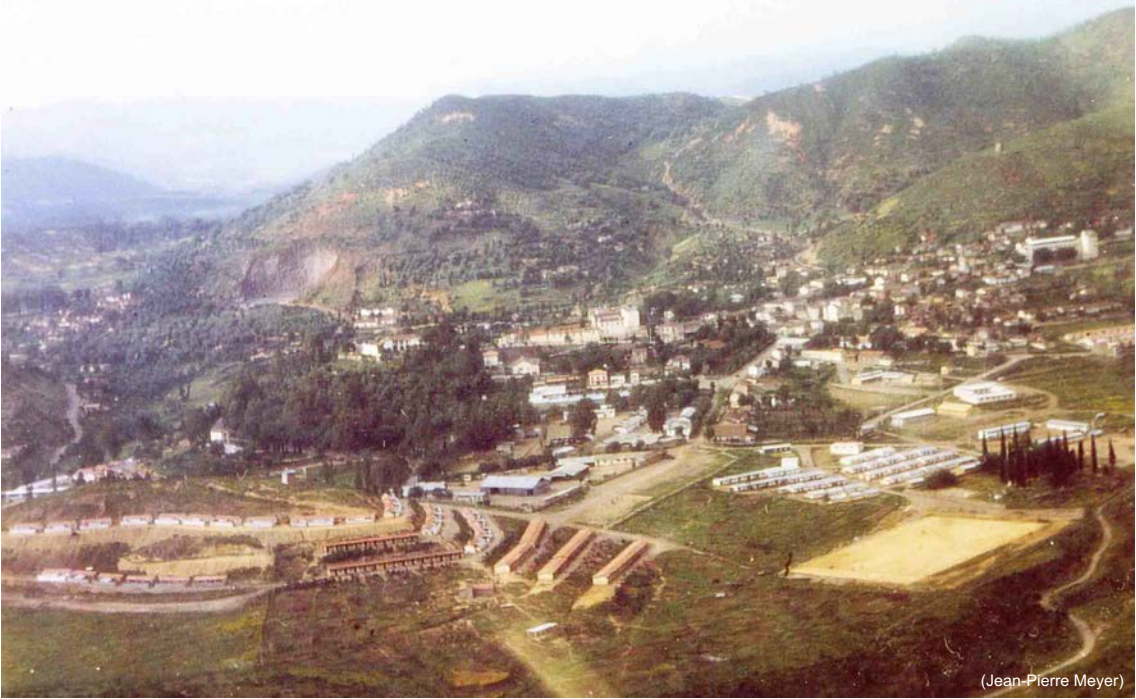
PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Gorges d'El-Arous (Hodna), 1961

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – El-Aouina, 1961



(Jean-Pierre Meyer)

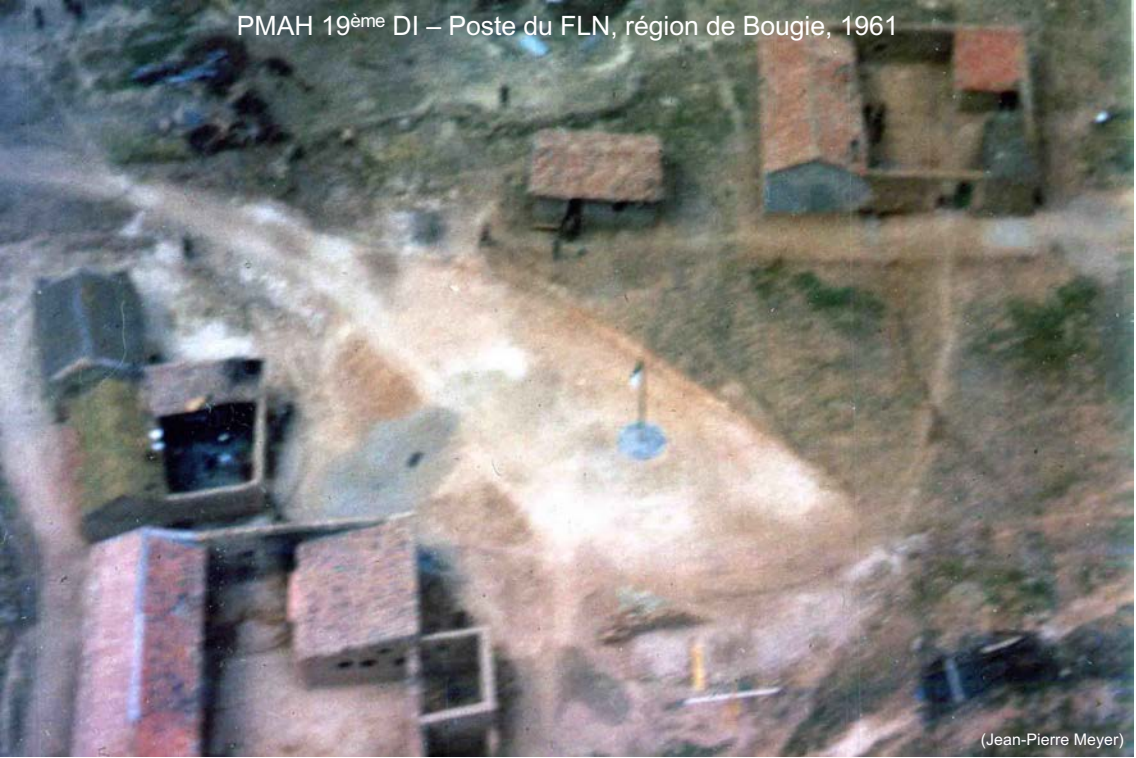
PMAH 19<sup>ème</sup> DI – El-Milia, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Qalaa des Beni-Hammad (palais du Manar), capitale des Hammadides, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Poste du FLN, région de Bougie, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Djebel Takoucht (1 900 m), 1961



(Jean-Pierre Meyer)

PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Djebel Takoucht, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Djebel Takoucht, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Gorges et lac de Kerrata, 1961



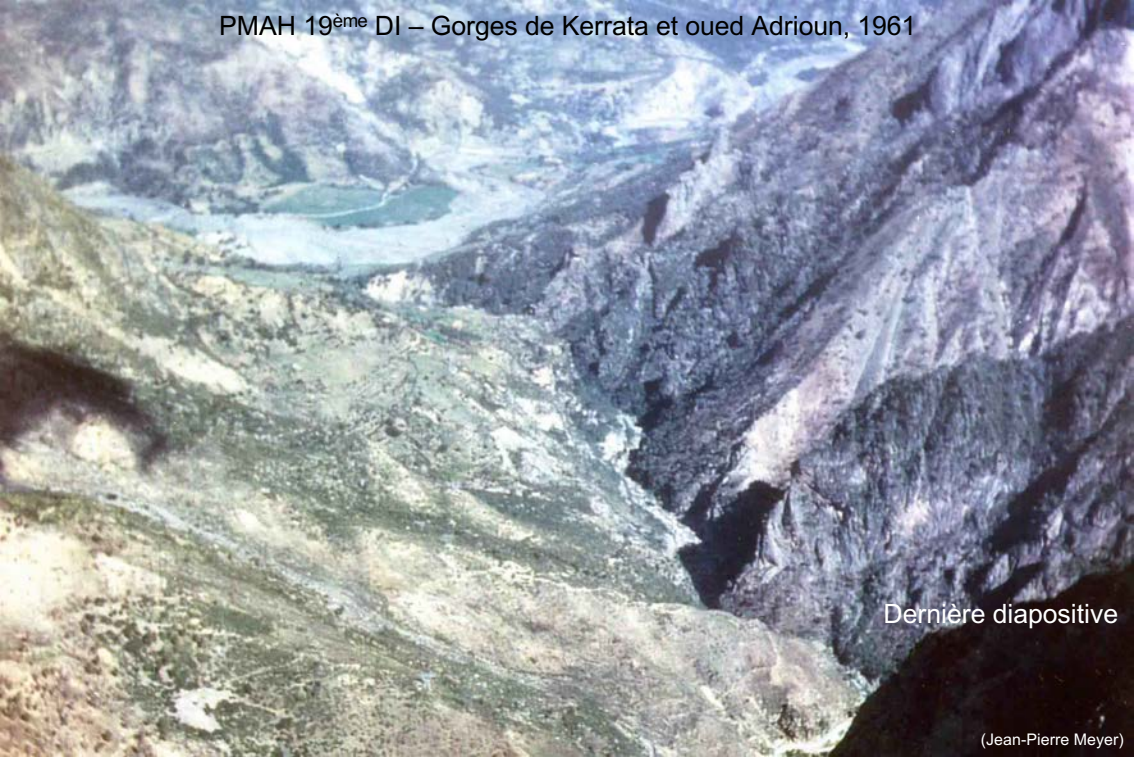
PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Lac de Kerrata, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Lac de kerrata, 1961



PMAH 19<sup>ème</sup> DI – Gorges de Kerrata et oued Adrioun, 1961



Dernière diapositive

(Jean-Pierre Meyer)