



ALAT (21)

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

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) : D^{cht} CSEM – PALAT CB – PALAT MEK – 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, 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

<https://aviation-algerie>





2ème PA 21ème DI – 2ème PARR

2ème Peloton d'avions de la 21ème DI – 2ème PA 21ème DI

Le 15 décembre 1958, un second peloton est créé au sein de la 21ème Division d'infanterie, à Sétif-Aïn-Arnat, avec des éléments du GALAT 5 dissous. Peloton de réserve régionale, doté uniquement d'avions, il a pour mission d'assurer la surveillance de l'oléoduc. Ses huit L-18 vont rester en compte au 1er PA 21ème DI jusqu'à la fin de septembre 1959.

Le 5 janvier 1959, le Peloton rejoint Biskra. À compter du 1er février, il doit assurer quotidiennement trois reconnaissances à vue (RAV) sur l'oléoduc. Il effectue un travail de routine, peu passionnant mais nécessaire, dont il va essayer de rompre la monotonie en participant à quelques opérations de secteur. On le retrouve ainsi le 4 janvier à Tébessa, le 11 février à Touggourt. En juillet, un détachement part à Philippeville, puis Batna et Khenchela.

À compter du 1er janvier 1960, une nouvelle mission lui incombe : assurer la protection du barrage sur la frontière algéro-tunisienne depuis Biskra et en L-18, cela représente cinq heures de vol. Cette mission sera supprimée le 1er juin.

À la même date, un détachement est mis en place à Philippeville permettant aux pilotes et observateurs des deux L-18 de réduire la durée des mises en place.

Le 31 janvier 1960, le Peloton est dissous pour former, par changement de dénomination, le 2ème Peloton d'avions de réserve régionale.

2^{ème} Peloton d'avions de Réserve générale – 2^{ème} PARR

Créé le 1^{er} février 1960 à Biskra, par changement de dénomination du 2^{ème} Peloton d'avions de la 21^{ème} Division d'infanterie, le 2^{ème} PARR dispose de dix L-18. En mai, des L-21 viennent grossir le parc, ils remplacent progressivement les L-18 qui ne sont plus que deux pour les missions de liaison. Sa mission de surveillance de la frontière algéro-tunisienne se termine le 1^{er} juin.

Au cours de l'année 1961, le Peloton prend part à de nombreuses opérations dans les Aurès. Un détachement est mis en place à Bir-Guerdane où il travaille en liaison avec les pelotons méharistes.

En février 1962, six L-19 remplacent les L-21. Replié sur le terrain de Batna, à partir du 19 juillet, le Peloton reçoit alors son ordre de départ. Le 29 juillet, il reverse ses huit avions en compte à la CRALAT de Sétif.

Le 3 août, le personnel du Peloton embarque à Bône à bord du *Fontenoy*. Arrivé à Marseille le 4, il repart, par voie ferrée, pour Dinan-Aucaleuc où il arrive le 8. Le 12 août, les pilotes vont à Montauban récupérer six L-19. Ils arrivent le lendemain à Dinan. Le 31 août, le Peloton est dissous et ses six L-19 et deux L-18 sont versés au GALAT 8 sur place.

Durant ses quatre années d'existence, le Peloton a effectué 15 000 heures de vol.

Le 22 avril 1980, les traditions du 2^{ème} PARR sont confiées au 6^{ème} RHC.

Code : F-MAMx. Indicatif opérationnel : *Prétoire*, puis *Preuve*.

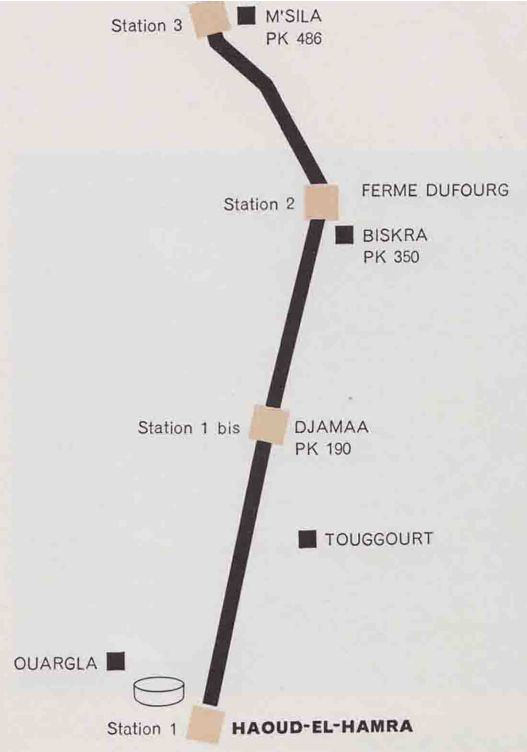
Commandement

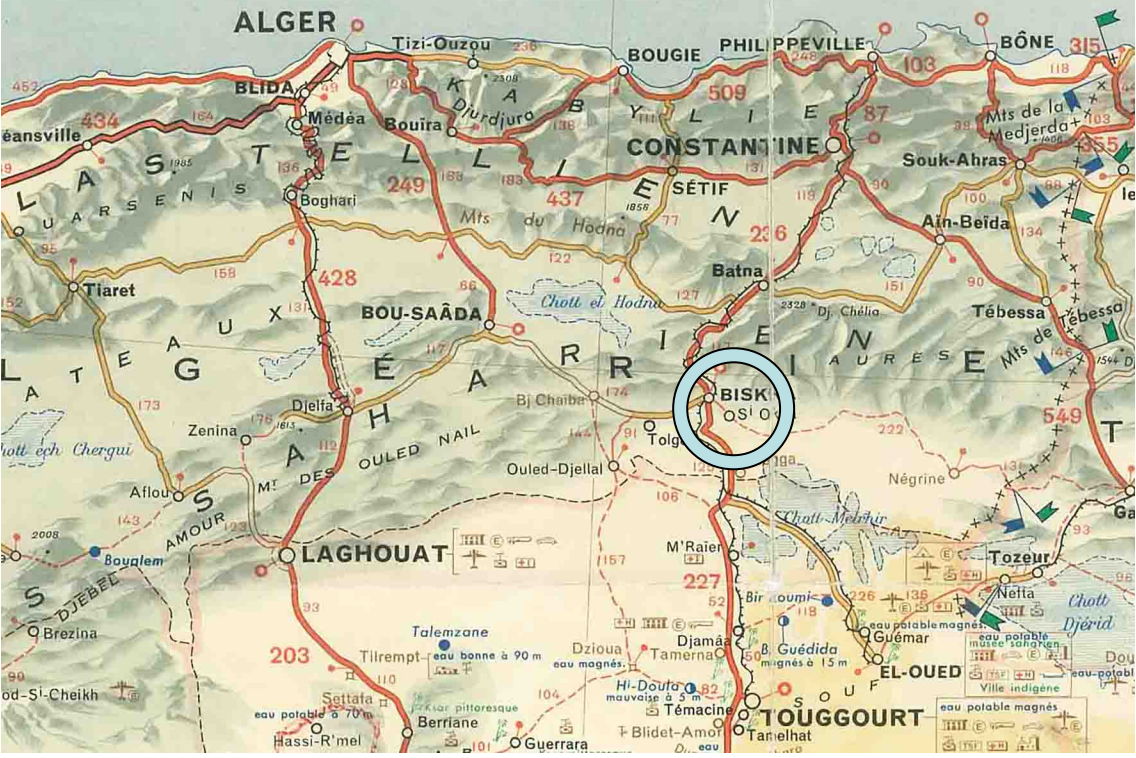
- Cne Pierre Barrière le 13 décembre 1958
- Cne Gabriel Ardouin le 15 juillet 1960

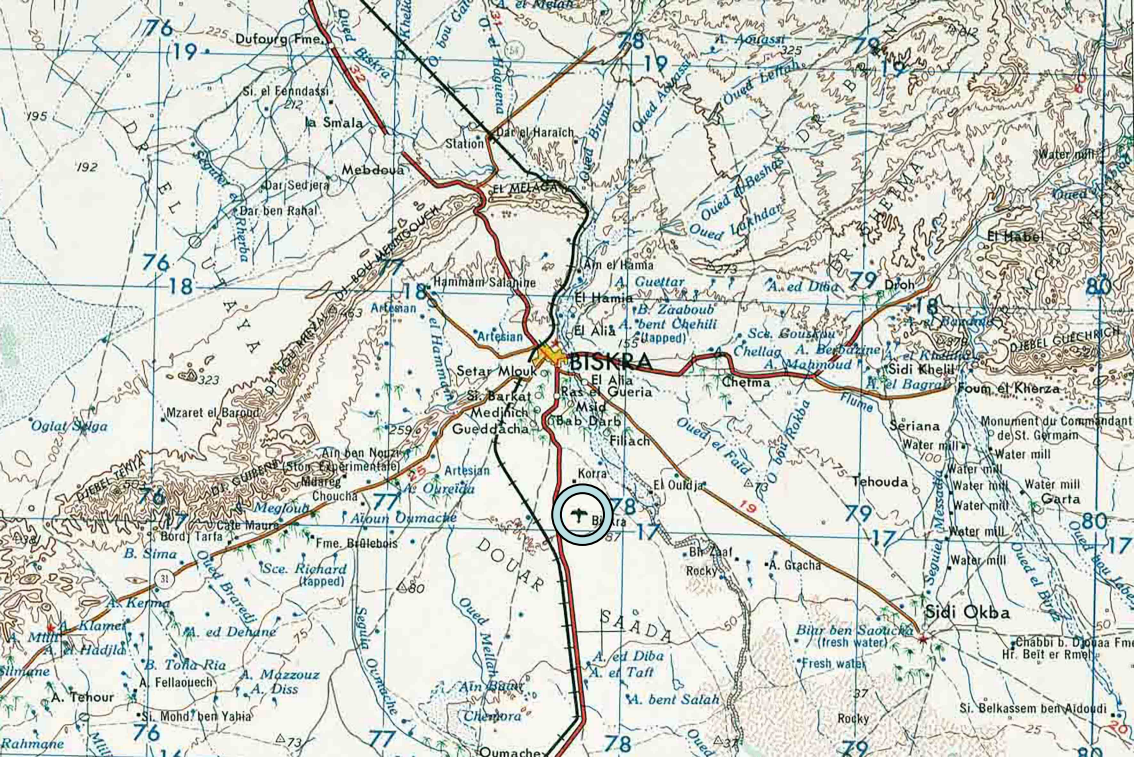
Décès

Le 15 mars 1959, lors du guidage d'un héliportage, au sud-est de Négrine, un L-21 du peloton est abattu par des tirs rebelles en fin d'après-midi. Le sous-lieutenant Michel Bernardin, observateur, et son pilote, le maréchal des logis Michel Pierat, périssent carbonisés dans les décombres de l'appareil. Michel Bernardin devait se marier quinze jours plus tard.

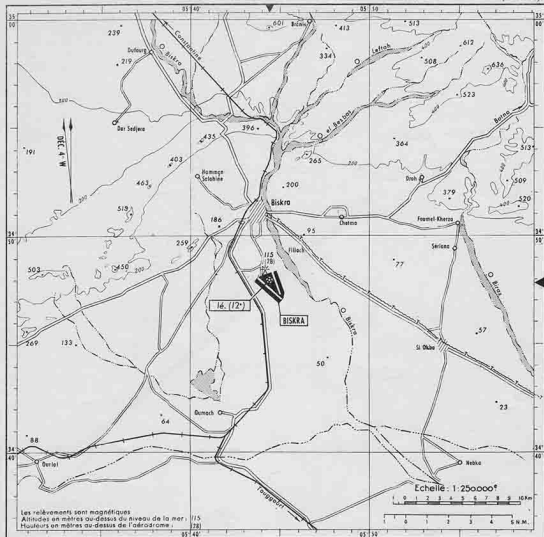
De M'Sila à Haoud-el-Hamra, la partie de l'oléoduc dont la surveillance incombe au 2^{ème} PA 21^{ème} DI







CARTE D'APPROCHE A VUE O.A.C.I.



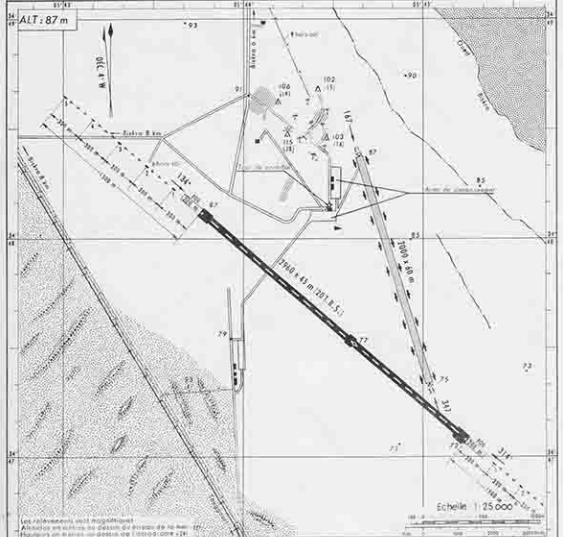
CONTROLE LOCAL

APP: Néant.

TWR: VHF

CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION Néant.

BISKRA LAT: 34° 48' N LONG: 05° 44' E CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE O.A.C.I.



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE: Inutilisable hors piste et bande

Tél. de l'aérodrome: 0,96 ou Inter 2 à BISKRA

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

Tél. de l'aérodrome

NOTES

Aérodrome de Biskra, 1958



Aérodrome de Biskra, 1960



Aérodrome de Biskra – Tour de contrôle et aérogare en construction



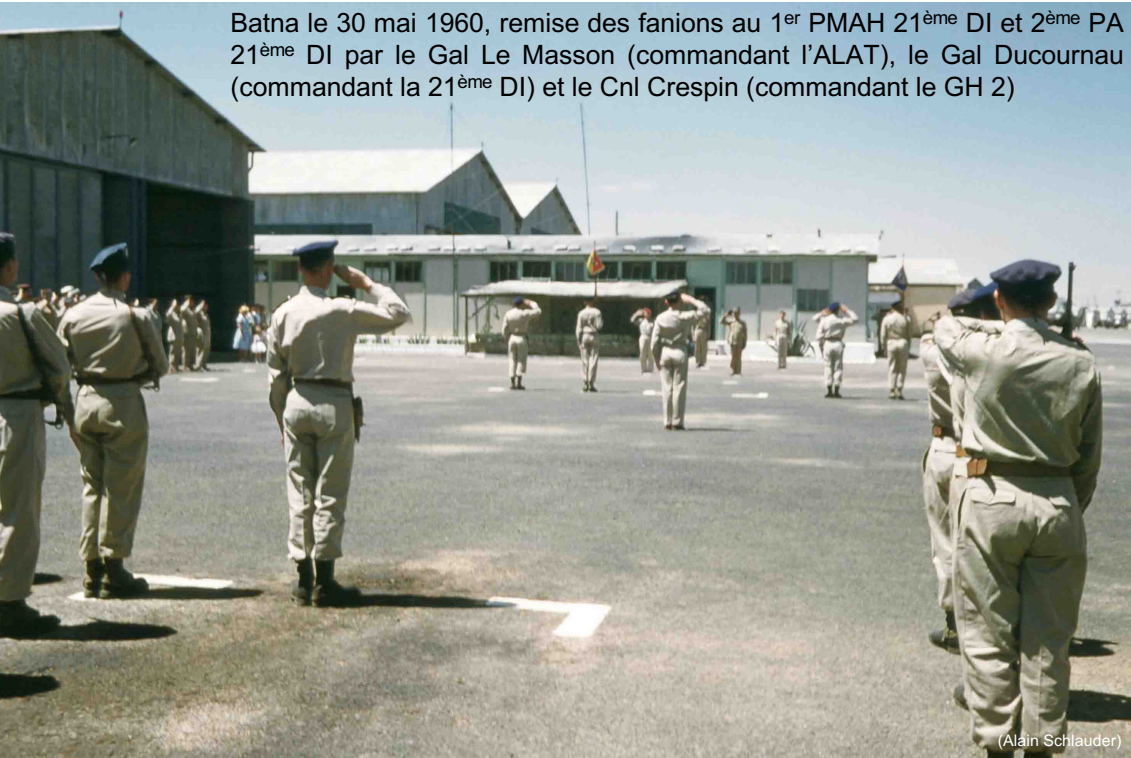
Batna le 30 mai 1960, remise des fanions au 1^{er} PMAH 21^{ème} DI et au 2^{ème} PA 21^{ème} DI par le Gal Le Masson (commandant l'ALAT), le Gal Ducournau (commandant la 21^{ème} DI) et le Cnl Crespin (commandant le GH 2)



Batna le 30 mai 1960, remise des fanions au 1^{er} PMAH 21^{ème} DI et au 2^{ème} PA 21^{ème} DI par le Gal Le Masson (commandant l'ALAT), le Gal Ducournau (commandant la 21^{ème} DI) et le Cnl Crespin (commandant le GH 2)



Batna le 30 mai 1960, remise des fanions au 1^{er} PMAH 21^{ème} DI et 2^{ème} PA 21^{ème} DI par le Gal Le Masson (commandant l'ALAT), le Gal Ducournau (commandant la 21^{ème} DI) et le Cnl Crespin (commandant le GH 2)



Batna le 30 mai 1960, remise des fanions au 1^{er} PMAH 21^{ème} DI et 2^{ème} PA 21^{ème} DI par le Gal Le Masson (commandant l'ALAT), le Gal Ducournau (commandant la 21^{ème} DI) et le Cnl Crespin (commandant le GH 2)



2^{ème} PARR – Les installations à Biskra, 1960



2^{ème} PA 21^{ème} DI – Le long de l'oléoduc en L-21



(Hugues Bouvard)

2^{ème} PARR – Un H-21 du GH 2 vient au secours du L-18 accidenté le 18 novembre 1959



(Alain Crosnier)

2^{ème} PARR – L-18 à Aïn-Arnat enneigé en 1961



2^{ème} PARR – Dépannage d'un L-21 à Oued-Djellal en octobre 1960



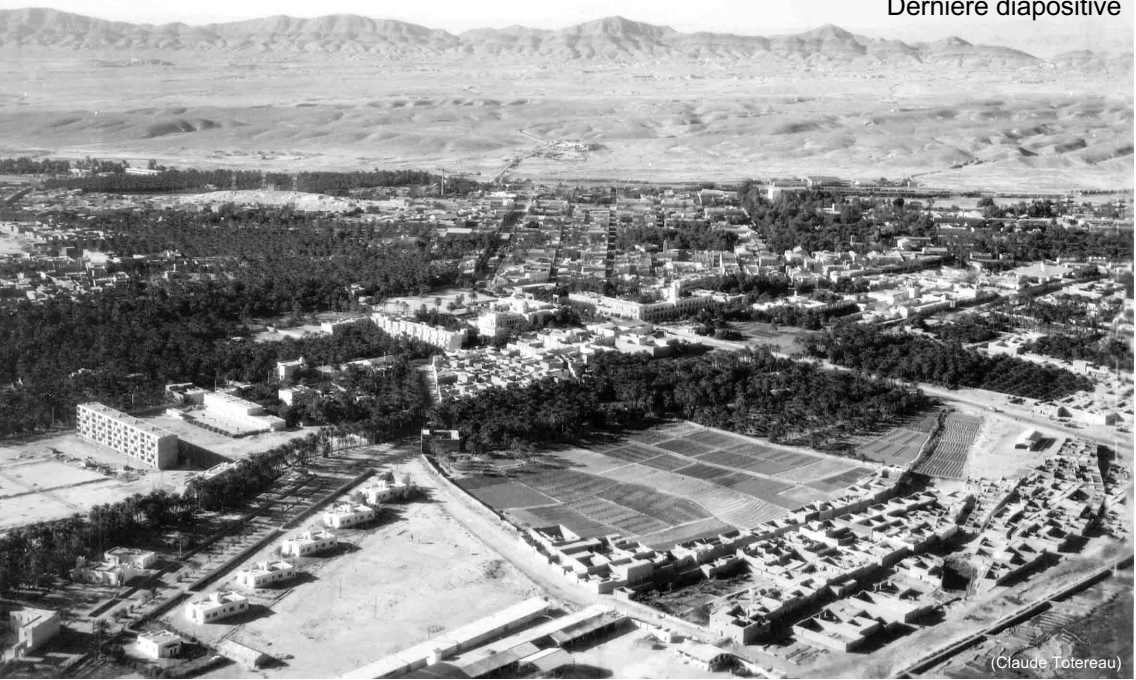
2^{ème} PARR – L-19 à Chéragas en juillet 1962



(Jacques Guillem)

2^{ème} PARR – Biskra, 1960

Dernière diapositive



(Claude Totereau)