



# ALAT

Aviation Légère de l'Armée de Terre  
4ème partie



Ami(e) Internaute,

Ce huitième diaporama est le quatrième d'une série sur les unités de l'ALAT en Algérie.

Pour tout ce qui concerne l'ALAT, des origines à nos jours, consultez l'excellent site de Christian Malcros, historien et auteur de la plus grande partie des textes qui figurent dans ces diaporamas, ainsi que des reproductions d'insignes : <http://www.alat.fr>

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses. Faites circuler ce diaporama sans restriction ! Vos précisions, corrections et compléments seront les bienvenus.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige. [jarrige31@orange.fr](mailto:jarrige31@orange.fr) <http://www.aviation-algerie.com>

Consultez aussi : [www.una-alat.asso.fr.com](http://www.una-alat.asso.fr.com) [www.lesvieillestigesalat.blogspot.com](http://www.lesvieillestigesalat.blogspot.com) [www.musehelico-alat.com](http://www.musehelico-alat.com)



# PA 11<sup>ème</sup>DI - PMAH 11<sup>ème</sup>

# PALAT GT 11 - 2<sup>ème</sup>PMA

Un détachement du GAOA 3 à Souk-Ahras est placé à la disposition de la 11<sup>ème</sup> DI le 28 octobre 1957. Le 1<sup>er</sup> décembre, ce détachement forme le PA 11<sup>ème</sup> DI qui est équipé de six Cessna L-19 et de deux Piper L-18.

Il stationne sur l'aérodrome de Souk-Ahras. Sa zone d'action s'inscrit dans le carré Bône, Sédrataz, Morsott et la frontière tunisienne. Il participe à toutes les opérations entre le barrage et la frontière, notamment en avril 1958, lors de la Bataille de Souk-Ahras et en janvier 1959 au djebel Harraba.

Par changement de dénomination il devient, le 1<sup>er</sup> septembre 1959, le 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM à La Réghaïa tandis que, de son côté, le 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM devient PA 11<sup>ème</sup> DI.

Le 4 novembre 1959, le PA 11<sup>ème</sup> DI, qui est affecté maintenant à la surveillance du barrage algéro-tunisien, arrive sur l'aérodrome de Philippeville. Un détachement de deux avions est mis en place à Collo pour la grande opération *Pierres Précieuses* qui va durer huit mois. Le 23 janvier 1960, le PA 11<sup>ème</sup> DI quitte Philippeville et se rapproche du centre d'action de la division en s'installant sous la tente en bordure de l'oued Kebir à El-Milia.

Le 1<sup>er</sup> mai 1960, le peloton devient PMAH 11<sup>ème</sup> DI en recevant six *Alouette*.

Le 21 juin, remplacé par le PMAH 10<sup>ème</sup> DP, il revient à Philippeville. Mis à la disposition de la 14<sup>ème</sup> DI, le peloton entretient toujours le détachement de Collo, renforcé d'une *Alouette*. Deux autres *Alouette* sont détachées, l'une au GCPI, l'autre à Oued-Hamimin.

A la suite de la dissolution de la 11<sup>ème</sup> Division, le peloton change d'appellation le 3 octobre 1960 et devient Peloton d'ALAT du Groupement tactique n° 11 (PALAT GT 11), unité de réserve générale.

Pendant l'opération *Ariège*, il s'installe à Bou-Hamama (région de Batna) où règne une activité intense. Cette opération est particulièrement dure et les heures de vol atteignent le chiffre record de 700 heures pour le seul mois d'octobre. La SVR du peloton, installée à Khenchela, travaille jour et nuit.

Le 1<sup>er</sup> mai 1961, après la dissolution des grandes unités de réserve générale, le PALAT GT 11 devient 2<sup>ème</sup> PMAH de Réserve Générale (2<sup>ème</sup> PMAH RG), administré par le GALAT 101 (le même jour, le PMAH 25<sup>ème</sup> DP devient PMAH 11<sup>ème</sup> DLI). Deux L-19 et deux *Alouette* sont détachées au profit de la 3<sup>ème</sup> Brigade de réserve générale qui opère dans le Nord-Constantinois.

Le 10 juin, le peloton quitte Bou-Hamama pour Khenchela. Une *Alouette* est détachée à Biskra et une autre à Arris. Mais les opérations se font rares, l'abandon successif des postes tenus par nos troupes ne permet guère d'activités et, le 1<sup>er</sup> février 1962, le peloton reçoit son ordre de retour en métropole et part de Philippeville le 4 mars sur le LST *Laila* pour rejoindre Pau.

En janvier 1962, le peloton totalise 21 387 heures de vol.

Code : F-MBWx. Indicatif opérationnel : *Jazz*. Commandants : Cne Charles Rabany le 5 janvier 1958. Cne Gaston Parpillon le 5 mars 1959. Cne Arsène Pantegniès le 1<sup>er</sup> septembre 1959. Cne Jérôme Guillaume le 1<sup>er</sup> septembre 1960.

Collo en 1960 - Détachement du PMAH 11ème DI (Jean Reymond)





L-19 du PMAH 11ème DI au chott Melhrir (-24 m) en décembre 1961 (Jean Reymond)



L-19 du PMAH 11ème DI à Seiar (Aurès) en 1961 (Jean Reymond)

Bou-Hamama - Octobre 1960 (Jean Reymond)





Ciel d'orage à Bou-Hamama en décembre 1961 (Jean Reymond)



OIL CAPACITY 19-0 QTZ  
SPEC. NO. 811-1-0002  
GRADE 1100 GRADE OF 2  
GRADE 8000 8000 074

77 877 8000  
LARG 777  
8000 8000

DND  
DND

L-19 du PMAH 11ème DI à Bou-Hamama en décembre 1960 (Jean Reymond)



Roquettes fumigènes sur L-19 (Jean Reymond)



Obsèques du Lt Gaudron et du MdL Renault abattus le 20 février 1960 (Stanislas Svqula)



# PA 12<sup>ème</sup> DIL

## 1<sup>er</sup> PA 12<sup>ème</sup> DI

## PMAH 12<sup>ème</sup> DI

Le PA 12<sup>ème</sup> DIL est créé le 24 janvier 1956 avec des éléments du GAOA 7 de Satory. Il embarque le 12 avril et il est affecté sur le nouvel aérodrome de Tlemcen-Zenata avec six L-18.

Le 1<sup>er</sup> avril 1957, le peloton devient PA 12<sup>ème</sup> DI par suite de la création d'un deuxième peloton au sein de la division. Fin octobre, il a quatre L-18, douze L-21 et deux *Djinn* en détachement. La moitié de ces appareils appartient au deuxième peloton.

Le 1<sup>er</sup> mars 1958, le peloton devient PMAH 12<sup>ème</sup> DI en vue de l'affectation des *Djinn* en juin (il y en aura sept au total). En 1959, un détachement s'installe à Marnia. Un autre détachement à El-Aricha.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1959, le deuxième peloton étant doté d'hélicoptères, le 1<sup>er</sup> peloton devient 1<sup>er</sup> PMAH 12<sup>ème</sup> DI. Le peloton redevient PMAH 12<sup>ème</sup> DI le 1<sup>er</sup> décembre 1960 avec la transformation du premier qui est affecté à la 13<sup>ème</sup> DI. En mai 1960, il reçoit ses premiers N 3400 et reverse ses L-21 jusqu'en juillet. En février 1962, les N 3400 sont à leur tour échangés contre des L-21.

Codes : F-MAFx, puis F-MABL. Indicatif opérationnel : *Fox*.

Commandants : Cne Jean-Luc Janin le 24 janvier 1956. Cne Jean-Louis Taride le 8 avril 1956. Cne Marie d'Andurain le 1<sup>er</sup> juillet 1959. Cne René Millory le 30 juin 1959. Cne Jean Braconnier le 27 novembre 1961.





1er PMAH 12ème DI - L-21 en 1958 (Bernard Sequin)



1er PMAH 12ème DI - Détachement d'El-Aricha en 1958 (Benard Sequin)

1er PMAH 12ème Di en 1958 - Le MdL Seguin descend d'un L-21 (Bernard Seguin)





1er PMAH 12ème DI - Le 25 avril 1961 - Accident à Tlemcen-Zenata après que le Cne De Bouvier, observateur non pilote, ait ramené le N 3400 dont le pilote, le MdL Pierre Chomette, avait été tué aux commandes (Claude Requi)

*La Vieille*, mascotte du 1er PMAH 12ème DI sur le capot d'un N 3400 (Emile Reich)



1er PMAH 12ème DI - *Djinn* en entraînement à Tlemcen-Zenata en 1961 (Émile Reich)



MdL pilote Reich à la pompe - N 3400 du PMAH 12ème DI en 1961 (Emile Reich)



1er PMAH 12ème DI - A gauche : MdL pilotes Reich et Levecher (Emile Reich)





Obsèques du MdL pilote Michel Alhinc, tué en vol le 29 octobre 1961 (second pilote tué dans l'année) - Le Lt observateur Colson parvint à ramener le N 3400 à Tlemcen (Emile

1er PMÀH 12ème DI - Remise de décorations (Lt Colson) en 1961 (Emile Reich)





# 2<sup>ème</sup> PA 12<sup>ème</sup> DI

# 2<sup>ème</sup> PMAH 12<sup>ème</sup> DI

# 2<sup>ème</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI

Le 2<sup>ème</sup> PA 12<sup>ème</sup> DI est créé le 15 avril 1957 à Tlemcen-Zénata. Il dispose de deux L-18 et six L-21 venant du 1<sup>er</sup> PA 12<sup>ème</sup> DI basé sur le même aérodrome.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1959 il s'installe à Méchéria et devient le 2<sup>ème</sup> PMAH 12<sup>ème</sup> DI avec l'arrivée des Djinn qui sont perçus en février 1960. En mai 1960, le parc comprend deux N 3400 (qui repartiront en juillet), deux L-18, six L-21 et quatre *Djinn*.

Travaillant au profit de la 13<sup>ème</sup> DI depuis plus d'un an, le peloton lui est rattaché le 1<sup>er</sup> décembre 1960 et deviendra 2<sup>ème</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI.

Codes F-MBLx, puis F-MAWx. Indicatif opérationnel : *Leo*.

Commandements : Cne Jean-Luc Janin le 27 avril 1957. Cne Pierre Niney le 1<sup>er</sup> mai 1959. Cne Roger Toustou le 24 octobre 1961.



2ème PMAH 12ème DI Méchéria 1960 - L-18 victime d'une tempête de sable (Claude Requi)



2ème PMAH 12ème DI - Méchéria 1960 - MdL Farrugia en *Djinn* (Armand Farrugia)



2ème PMAH 12ème DI - Méchéria 1960 - MdL Farrugia en *Djinn* (Armand Farrugia)



2ème PMAH 12ème DI - Méchéria 1960 - *Djinn* (Armand Farrugia)



MdL Farrugia et *Djinn* détachés à Dienien-Bourzeq en 1960 - (Armand Farrugia)



# 2<sup>ème</sup> PA ZOS

# PA SAM

# PMAH SAM

Créé à Chéragas le 15 mai 1958, le peloton de réserve générale 2<sup>ème</sup> PA ZOS (Zone opérationnelle de la Saoura) s'installe à Méchéria avec six L-18 et six L-19. En octobre, les L-18 sont remplacés par les L-21 et, le mois suivant, les L-19 sont remplacés par des L-8.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1958, il change de nom et devient PA SAM (Secteur autonome de Méchéria) et travaille au profit de la 13<sup>ème</sup> DI avec deux L-18 et six L-21. Le 1<sup>er</sup> août 1959, avec l'arrivée des *Djinn*, il devient PMAH SAM. Le 1<sup>er</sup> septembre 1959, le peloton passe sous le contrôle de la 13<sup>ème</sup> DI et devient 1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1959, le 1<sup>er</sup> PMAH 13<sup>ème</sup> DI s'installe à Aïn-Séfra, en provenance de Méchéria, avec ses L-18, ses L-21, ses *Djinn* et ses *Alouette*.

Codes : F-MAX, puis F-MADx en juin 1959, F-MAWx en 1961. Indicatif opérationnel : ?

Commandants : Cne Luc Chauvin le 1<sup>er</sup> août 1959. Cne Jean Braconnier le 7 octobre 1960 et Cne Louis Monguilan le 10 novembre 1961.

Hangar du 1er PMAH 13ème DI à Méchéria en 1961 - L-21 F-MAWF (Jean-Claude Cartigau)



Soldats appelés du 1er PMAH 13ème DI à Aïn-Séfra en 1961 (Jean Devy)



L-21 du 1er PMAH 13ème DI à Aïn-Sefra en 1961 (Jean-Claude Polyn)

