

*Les Ailes  
de la  
Medjerda*



**Alain Michel**



**UNA-ALAT - Groupement Ouest**

## ***Notre ami Alain Michel***

*Alain Michel est né le 9 décembre 1940 à Champigny-sur-Marne (94).*

*Il est entré dans l'ALAT le 1<sup>er</sup> janvier 1960 comme pilote avion,*

*Observateur-pilote avion-hélicoptère, moniteur hélicoptère et tireur missile.*

*Pendant sa longue carrière dans l'ALAT, il a été affecté successivement :*

- *Au CISALAT 1960.*
- *À L'ESALAT 1960 / 1961.*
- *Au 2<sup>ème</sup> PA / 2<sup>ème</sup> DIM 1961 / 1962.*
- *Au PALAT 51 Brigade 1962 / 1963.*
- *Au GALDIV 3 1963 / 1969.*
- *À L'ESALAT 1969 / 1974.*
- *Au GALCA 2 1974 / 1978.*
- *Au 3<sup>o</sup> GHM 1978 / 1981.*
- *À L'ESALAT 1981 / 1984.*
- *En AT QATAR 1984 / 1988.*
- *Au 2<sup>o</sup> RHC 1988 / 1992.*

*Ses campagnes : Algérie 1961-1963. Qatar 1984-1988.*

*Titulaire des décorations:*

*Chevalier de la Légion d'Honneur, Officier de l'Ordre National du Mérite, Valeur Militaire avec deux citations, Croix du Combattant et Médaille de l'Aéronautique.*

*Il a quitté l'ALAT le 8 août 1992 avec le grade de lieutenant-colonel.*

*Et à l'issue, une deuxième activité professionnelle comme consultant à l'international.*

*Il a prouvé pendant de nombreuses années, comme président du Groupement Ouest de l'UNA-ALAT, son très fort engagement dans le monde associatif.*

*Il nous raconte dans ce document sa première expérience dans l'ALAT, comme maréchal-des-logis pilote au 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM à Souk-Ahras.*

*Alain Michel nous a quittés le 10 février 2017.*

Général (2S) Yves Breteau

Vice-président du Groupement UNAALAT Ouest

Amis, Actifs et Anciens de l'ALAT, visitez nos sites :

[www.unaalat.fr](http://www.unaalat.fr)

[ALAT.fr](http://ALAT.fr)



Mise en pages par Pierre Jarrige

Octobre 2022

<https://aviation-algerie.com>

Reproduction autorisée - Publication gratuite - Vente interdite

*Ma génération fut marquée par les événements d'Algérie. Pour beaucoup d'entre nous, ce fut leur première expérience d'homme. Nombreux sont ceux qui en ont gardé un mauvais souvenir.*

*Nombreux aussi, sont ceux qui ont été marqués par cette tranche de vie qui se déroulait dans ce qui était encore une partie de la France. J'en suis, et comme eux, je reste imprégné de cette terre lumineuse aux contrastes perpétuels d'où se dégage des effluves charnels et où se nouaient des amitiés pérennes. Terre chargée d'histoire où je vécus des moments clés qui vous construisent et s'inscrivent dans votre histoire personnelle, tout en évoluant dans l'azur nord-africain.*

*J'aurais pu, comme beaucoup, écrire un livre de souvenirs. Mais les souvenirs sont avant tout personnels et de ce fait, ils sont contestables.*

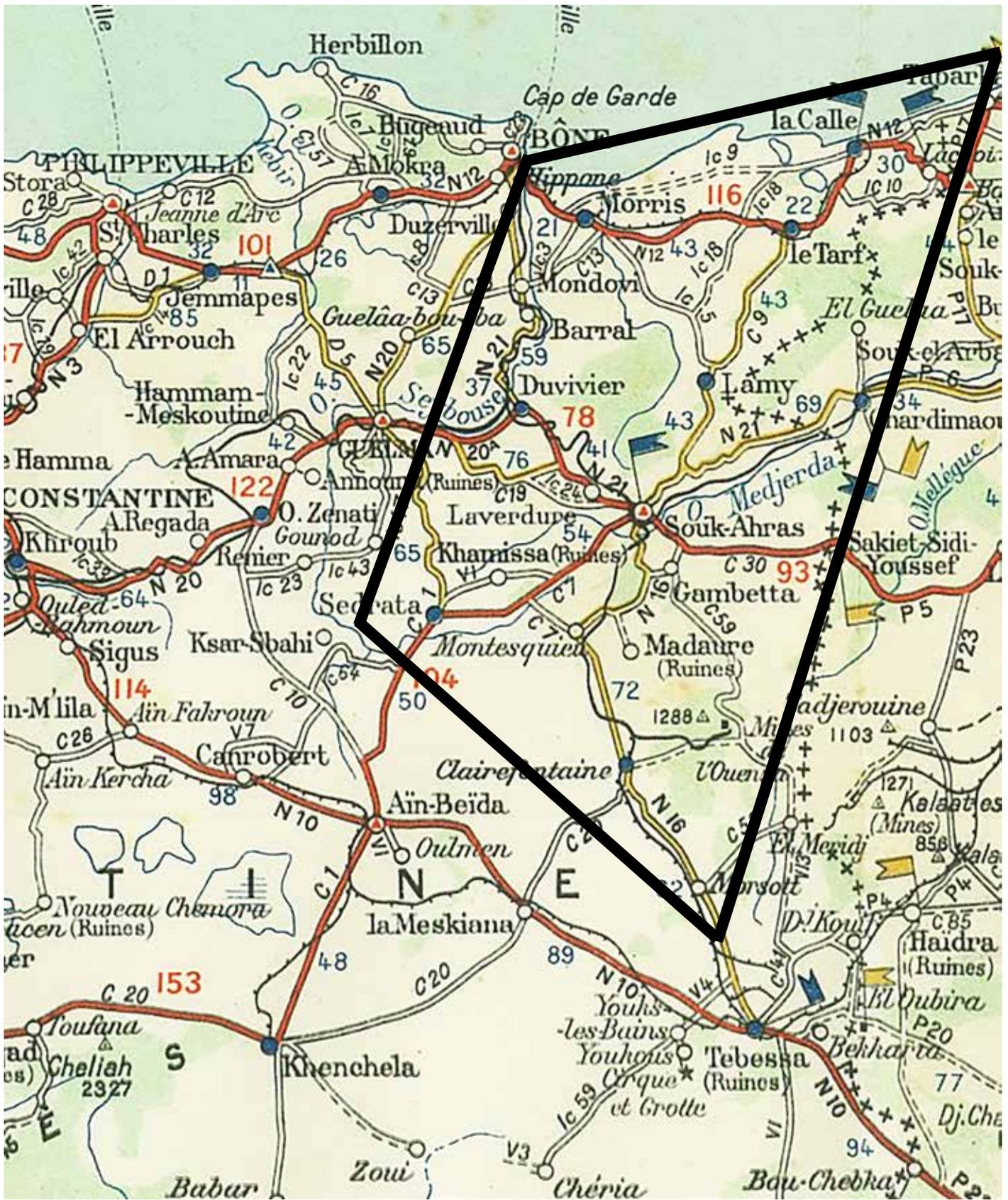
*Aussi, je préfère offrir à mes enfants et petits-enfants, nés dans la génération de l'image, un portofolio qui leur présente la situation et le contexte de mon expérience. Mais, insidieusement, le souvenir des camarades qui m'ont accompagné pendant cette période gonflait au fur et à mesure de la mise en page.*

*C'est donc aussi à eux que je dédie cet ouvrage.*

*(Ceci n'est pas un historique de l'unité, seulement un aperçu de la période 1961-1962).*

*Alain Michel*





La zone d'action du 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM.

## Le 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM

Issu du Peloton d'avions de la 11<sup>ème</sup> DI, créé à Sétif en 1957, il devient 2<sup>ème</sup> Peloton d'avions de la 2<sup>ème</sup> DIM (Division d'Infanterie Motorisée) en septembre 1957. Équipé de L-19 et de L-18, il est basé sur l'aérodrome civil de Souk-Ahras depuis janvier 1958.

La zone d'action du Peloton s'inscrit dans le quadrilatère : Bone, Sédrata, Morsott et la frontière tunisienne.

Il a assuré dans cette zone les missions les plus diverses et a participé à toutes les opérations entre le barrage (ligne Morice) et la frontière.

Sa zone de travail face à l'ALN de Tunisie, et recouvrant un terrain montagneux très accidenté, favorable aux embuscades et aux emplacements d'armes de DCA, lui a valu 52 impacts de balles rebelles.

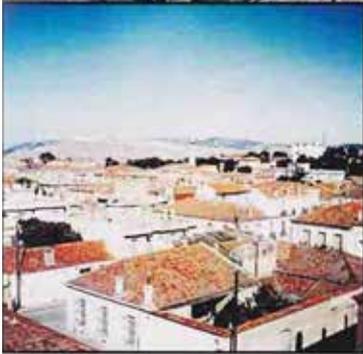
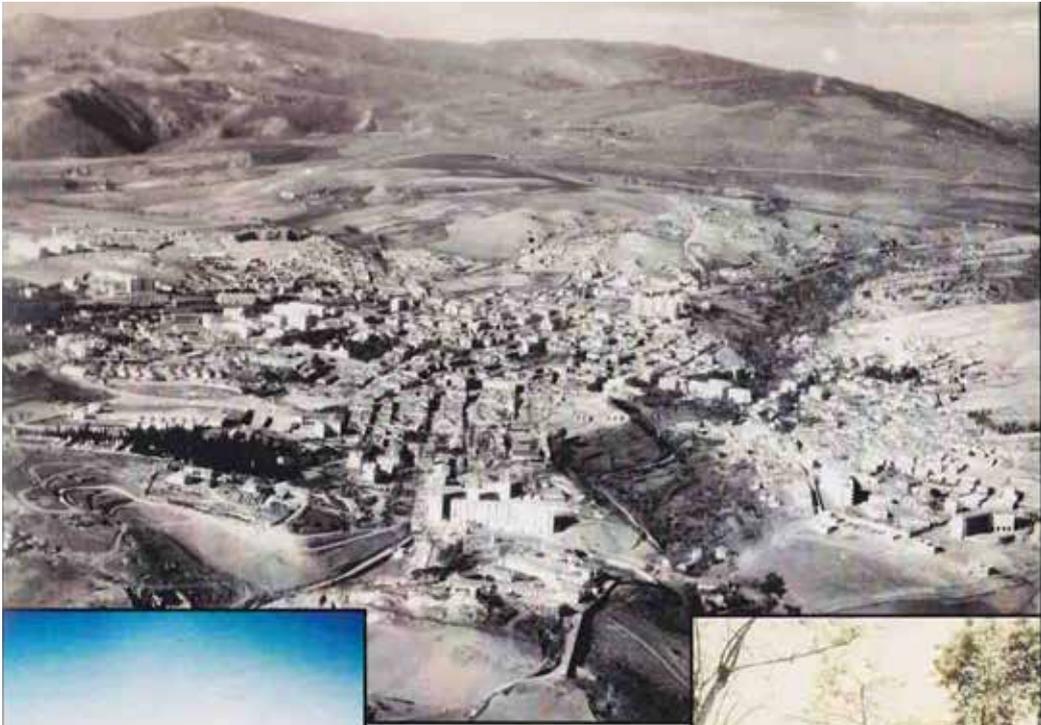
Il a effectué 16 792 heures de vol à la date du 15 juin 1962.

(texte extrait du document qui relate l'historique de toutes les unités du Groupement ALAT 101 stationnées dans l'Est-Algérien) .



L'aérodrome de Souk-Ahras.





Vue de la ville face  
au nord-ouest, en  
direction du col de  
Laverdure, vers  
Bône



La place Thagaste



Situé sur l'aérodrome municipal, en bordure sud-ouest de la ville, la base se compose d'emprises de chaque côté d'une route secondaire.

À l'est de la base vie qui regroupe les logements et le mess des cadres, ainsi que le foyer de tout le personnel avec un golf miniature.

À l'ouest la base OPS et technique avec le hangar, le PC et les logements des hommes du rang.



La  
Base  
Vie



La base OPS vue de la tour de contrôle, en direction du nord-est. À droite, le parking avec les avions qui équipent le Peloton.  
Une *Alouette II* du 1<sup>er</sup> PMAH 2<sup>ème</sup> DIM de Guelma est détachée en permanence auprès du Peloton.





L-19 équipé de roquettes fumigènes.



Les Cessna L-19 ont une livrée argent, avec une grande croix blanche sur le dos pour faciliter leur repérage par les autres appareils. Les Piper L-18 sont kaki foncé avec trois bandes blanches sur l'extrados.

Les appareils sont immatriculés FM (pour l'ALAT), suivi de l'indicatif du Peloton, de CEA à CEF pour les L-19, et CEG et CEH pour les L-18. Seules les trois dernières lettres apparaissent sur les flancs du fuselage. Sur la dérive figurent l'insigne de l'ALAT et le numéro de l'avion et le drapeau sur la gouverne de direction. Côté avant droit, l'insigne du Peloton et, en rouge, des petits croissants avec des étoiles matérialisant le nombre d'impacts de balles rebelles reçues par l'appareil.





Préparation de l'avion

N° 01245

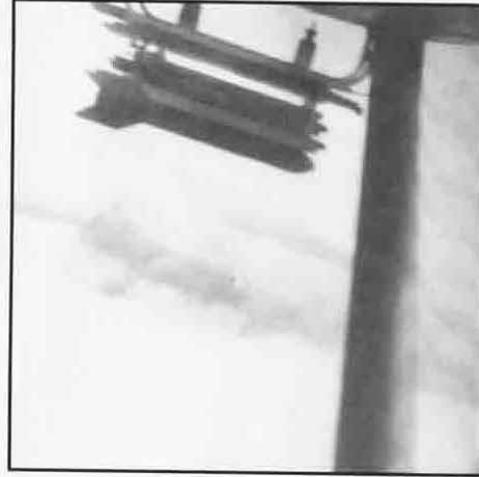
**SAUF - CONDUIT**

En cas de remise saine et sauf aux autorités militaires ou à la gendarmerie du porteur de ce sauf-conduit, la personne qui aura assuré la sauvegarde recevra immédiatement une somme de 3 000 nouveaux francs.

Ce sauf-conduit est valable sur l'ensemble du Territoire de l'Algérie.

à Alger, le **28 NOV. 1960**

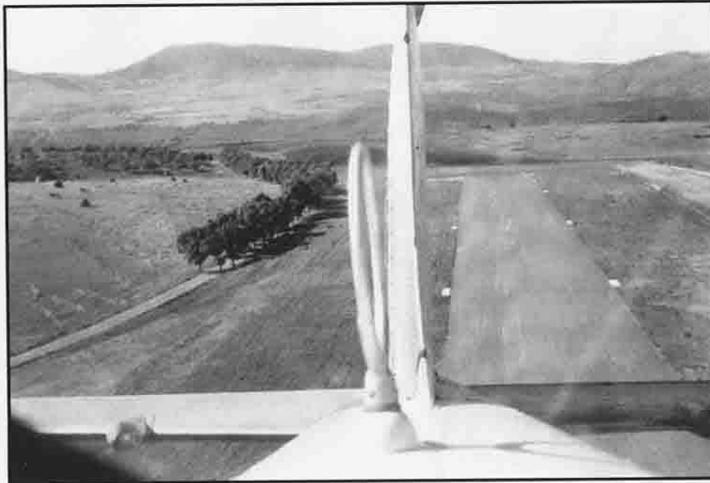
Le Général de Corps d'Armée **CREPIN**  
 Commandant en Chef des Forces en Algérie.



Pour effectuer le balisage des objectifs pour la chasse ou le bombardement, chaque avion disposait de grenades ou de roquettes fumigènes.

Sous chaque aile, un panier permettait d'emporter quatre roquettes. Pour ne pas limiter les évolutions en raison de la charge, il n'y avait que deux roquettes par panier.

Le pilote et l'observateur portaient sur eux un sauf-conduit à remettre aux personnes qui les recueilleraient en cas de poser en campagne ou de crash.



Décollage face au nord avec, au fond, les collines de Zarouria.





Les principales missions étaient la reconnaissance à vue (RAV), l'accompagnement de troupes, le relais radio, les réglages d'artillerie, le guidage chasse et bombardement, le balisage d'objectifs et le largage de courrier dans les postes isolés.

Elles se déroulaient souvent du côté du « *Bec de Canard* », zone où l'implantation de l'adversaire était très dense.

Bataillon  
Du  
Compagnie lourde de zone

Le poste d'Aïn-Zana, le plus avancé, à moins de 5 km du PC de l'ALN en Tunisie (Gardimahou). Le poste était armé de canons de 155 mm court.

Face à lui, l'ALN alignait quatre bataillons du barrage et une compagnie lourde de zone (artillerie).

Situé entre le barrage et la frontière, il fut l'objet de nombreux harcèlements, mais il n'est jamais tombé aux mains des rebelles. Il fut le point central de nombreuses opérations dans cette zone.

Les djebels Ladjaobel et Harraba au sud de Sakiet à cheval sur la frontière algéro-tunisienne



Les appuis Air venaient principalement de Bône, mais aussi de Tébessa et parfois de Téliergma (les *Corsair* de l' Aéronautique Navale).

Cet appui était donc assuré en fonction de l'opération ou de la disponibilité sur zone, par des *Skyraider*, des *B-26 Invader*, des *Corsair*, des *T-28 Fennec* et parfois des *Vautour* et des *Mystère IV*.

Le *Skyraider* possédait un armement abondant, jusqu'à douze roquettes T10 (puissance identique à un obus de 105) en plus de leurs canons de 20 mm et de leurs mitrailleuses de 12,7 mm. Leurs actions en patrouilles de deux ou quatre étaient impressionnantes.

Les plus précis au canon étaient les gars des *Corsair* sur leurs chasseurs mythiques.





Un *Corsair* de la 11F à Télérgma



Le T-28 *Fennec*, successeur du T-6



B-26 *Invader* du Groupe *Gascogne*

*Skyraider* de la 20<sup>ème</sup> Escadre



Atterrissage face au nord, retour de mission



Au parking, fin de mission. Le pilote débarque les «formes» (documents de vol) et le casque dans une main, dans l'autre l'armement individuel : une carabine USM2.

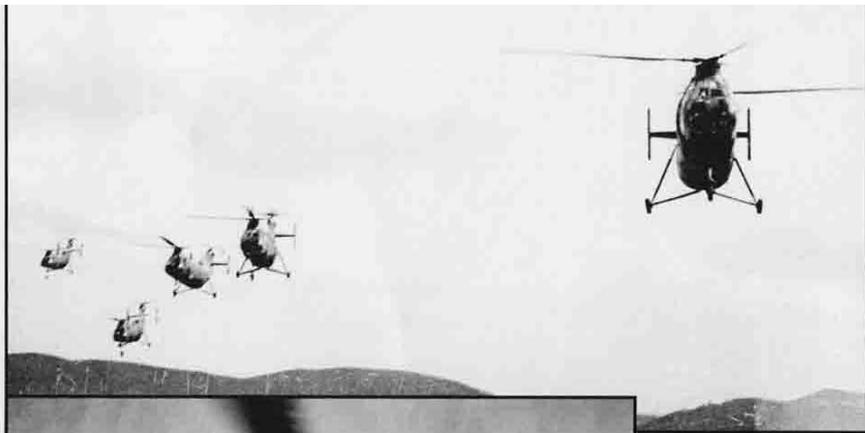
On note le gilet pare-balles, sur les sièges baquet, également pare-balles, pour protéger des tirs du dessous.

Visite après vol où l'on constate les dégâts infligés par l'adversaire. On se dirige ensuite vers la salle OPS pour remplir les formes et participer au debriefing et aider l'observateur à faire le compte-rendu de mission.



P - Déroulement de la mission

Heure	Élément ami contacté	Channel radio	— Signaler incidents éventuels — Renseignements recueillis — Présence rebelle et nature — DCA rebelle —
8 H 30	CHEVREAU	VHF	Décollage immédiat au profit de JACQUIER ROUGE.
9 H 00	JACQUIER ROUGE	43	Mis à la disposition de BRUN par JACQUIER ROUGE.
	JACQUIER BRUN	51	LACROIX violemment harcelé par mortier de 4",2, de 81 et canon 75 S.R. Piper s'engage pour observer région Mechta OUM LARES. A la verticale de TZ 20 L 70 pris à partie par rafales traceuses et encadré de flocons blancs. Armes situées à l'Est, au Nord et à l'Ouest. Piper dégage vers le Sud puis repasse verticale LACROIX. Repère départs de mortiers sur côte 594 en TZ 21 K 11. Effectue réglage artillerie sur cet objectif. Dès la fin du réglage balise lisière du bois versant Est, côte 562, qui semble fortement tenue par l'ennemi ; guidage de RAQUETTE BLEU en roquettes sur cet objectif ; dans le même temps déclenche efficacité artillerie sur côte 594 pour neutraliser une partie de la DCA. A l'issue de cette action, zone Nord-Est LACROIX semble redevenue calme. Par contre un 75 S.R. situé plein Est continue un tir de harcelément très précis sur ce village. Repère le 75 S.R. en TZ 30 B 63. Effectue réglage 155 puis déclenche efficacité ; tir très précis ; le 75 S.R. est certainement détruit.
	JACQUIER BLEU	47	Mis à la disposition de JACQUIER BLEU, harcelé par mortiers. Repère 1 mortier côte 520 en TZ 21 K 13. Réglage d'artillerie puis efficacité. Le mortier ne se manifeste plus.
	JACQUIER BRUN	51	Mis à nouveau à la disposition de JACQUIER BRUN harcelé par gros calibre. Arme présumée plein Sud. Piper ne peut la repérer. Aperçoit seulement trois fumées suspectes 13 kms, au Sud, région TZ 29 E 41. Harcelément cesse. Piper se pose à LA CALLE pour faire les pleins. Piper B.I.B. assure permanence de la zone.
13 H 30	JACQUIER BLEU	48,6	Redécollé de LA CALLE au profit de JACQUIER BLEU dont tous les éléments sont harcelés. Repère deux mortiers sur côte 563 en TZ 21 K 42. Régle deux tirs de 105 avec PAVEUR 13 sur face Nord et Sud de cette crête. Mortiers continuent à se manifester. Obtient MARQUIS ROUGE en bombes. Effectue guidage; mortiers cessent de se manifester. Au cours du réglage Piper pris à partie à plusieurs reprises par armes automatiques situées côte 573 en TZ 21 K 52. B 26 au cours bombing suivis par un tapis de flocons blancs. Repère un mortier en TZ 21 L 21. Réglage batterie FAVEUR 13 puis efficacité ; tir très précis ; mortier certainement détruit.
	JACQUIER BRUN	51	Repasse à la disposition de JACQUIER BRUN. Calme relatif dans l'ensemble de la zone ; observe seulement une fumée en TZ 30 A 13. Poser LA CALLE pour faire les pleins. Piper B.I.B. assure la permanence sur la zone.
7 H 00			Redécolle de la CALLE.
7 H 50			Posé SOUK-AHRAS.
8 H 45			Signature : 



À proximité des zones d'engagement, le terrain de Souk-Ahras voyait passer de nombreux détachements pour ravitailler ou pour une mise en place précédant l'action.





La vie du Peloton, les hommes.



Les inspections - À droite, les officiers en attente de l'autorité : Cevaer, Ribert, d'Humières et Lazare.



Ci-dessous, de gauche à droite : Berthelot, Gay, Pardiillon, Redon, Parlel, Vuillaume, Malherbe, Lavigne, Michel, Goury et Velios.





Le repas du Peloton.





Adjudant Chef BRUGOT

Chef PAPPILLOH

M/LE VOTON

EM/LE KREMER



M/LE ESTELLON

M/LE MICHEL

LE PRIGENT

M/LE GOURY



Les réunions amicales.





Le Père Noël  
(pour les enfants des cadres !)



Les fêtes.



En dehors des activités opérationnelles et celles liées au fonctionnement du Peloton dont l'entraînement au tir du personnel, le temps est partagé entre le souci d'amélioration de la popote grâce aux possibilités cynégétiques locales et divers hobbies comme la photo ou l'aéromodélisme.





Alain CEVAER



PASCAL et LAVIGNE



DAMIENS et MICHEL

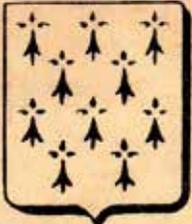


Marius VOIRIOT





Avec le MdL pilote Lavigne (à droite).


**AMICALE DES BRETONS  
DE BÔNE  
ET SON DÉPARTEMENT**

*Carte d'Adhérent*

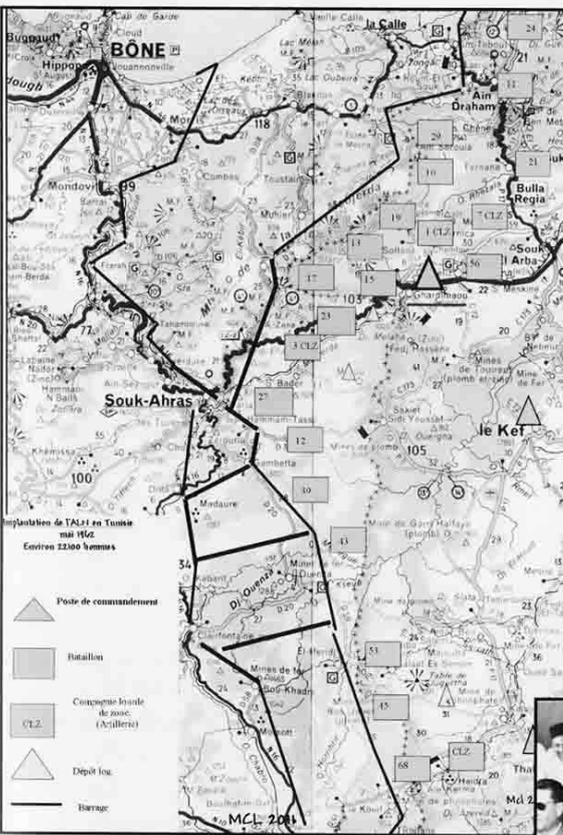
Breiz ar Dro  
 —  
 Le Trésorier, *Alain*  
 M. MICHEL *Alain*  
 SP. 86 500/B *Contingent*  
 Le Président, *J. Cozmau*  
 ANNÉE  
 1959

NOM : *Michel Alain*  
 N° \_\_\_\_\_


**LES AILES BONOISES**

Membre *actif*  
 AERODROME DE  
 BONE L'ALLELICK  
 Téléphone : 34-42





Le colonel Houari Boumediene, chef de l'ALN de Tunisie, à côté de M. et Mme. Fehrat Abbas, lors du défilé de l'Indépendance à Sétif en juillet 1962.





« SALUT, PIPER, ET MERCI! »

Au-dessus de nous, un L. 19 tourne et s'éloigne vers son port d'attache, mission terminée. En ligne constante, il fait P. G. A. (poste de guidage avancé), il facilite la progression des éléments destinés à protéger l'ouverture de route sur Sakiet.

Le piper du 2<sup>e</sup> P. A. O., stationné non loin de Souk-Ahras, est chargé de maintenir le contact avec l'aviation de chasse d'une part et les postes « terre » d'autre part. C'est l'une de ses tâches, mais pas la seule. Il accompagne les troupes en déplacement, fait des reconnaissances à vue et largue le courrier sur des postes isolés comme Ain Zarnis.

Le peloton comprend des L. 19 et deux pipers L. 19. Tous les avions sont maintenant dotés de rockets fumigènes qui permettent le balisage de l'objectif.

L'équipage d'un piper comprend, souvent, un pilote, un observateur, un sergent, un pilote et un observateur. Les premiers font partie de l'artillerie. Les autres peuvent être des pilotes possédant un brevet de pilotage civil.

Un L. 19 va partir en R. A. V. on le voit de l'hangar, on le pousse avec soin sur l'aire de mise en route des avions. Le sergent Dumais, pilote, et le sous-lieutenant Chametlat, observateur, montent à bord, le moteur est lancé et l'avion se dirige en cabotant vers la piste de 800 mètres qui se dirige vers la montagne. En 200 mètres, il décolle et disparaît.

Il n'est pas de tout repos de voler à portée des balles ennemies et d'être soumis à l'action des « rabattants ». Le sergent pilote Damien et l'ensemble des pilotes de la base sont fiers d'un de leurs pipers, surnommé « Echo Bravo », et qui peut s'enorgueillir d'avoir été touché dix-neuf fois.

Tout ceci ne fait pas oublier le confort du sergent-chef mécanicien Dutilleul, dit « Dudu ». Ce havre de repos, dont une partie est ouverte aux civils, comprend un bar soigneusement décoré, un golf miniature, le « bungalow », etc.



Le 2<sup>ème</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM reversa ses appareils à la CRA-LAT de Sétif au début du mois de juillet 1962.

Le Peloton rejoignit Bône en unité constituée, afin de se préparer à embarquer pour la métropole.

Certains des ses membres, rejoignirent de nouvelles affectations, soit directement, soit en passant par Sétif. Pour eux, l'aventure continuait sous d'autres cieux du territoire.

Les premiers éléments débarquèrent en métropole le 31 juillet 1962. Ils arrivèrent à Valence le 12 août où eut lieu la dissolution du Peloton le 31 août.

Il n'est pas de tout repos de voler à portée des balles ennemies et d'être soumis à l'action des « rabattants ». Le sergent pilote Damien et l'ensemble des pilotes de la base sont fiers d'un de leurs pipers, surnommé « Echo Bravo », et qui peut s'enorgueillir d'avoir été touché dix-neuf fois.

Tout ceci ne fait pas oublier le confort du sergent-chef mécanicien Dutilleul, dit « Dudu ». Ce havre de repos, dont une partie est ouverte aux civils, comprend un bar soigneusement décoré, un golf miniature, le « bungalow », etc.



L'ensemble des documents de ce recueil est issu de ma collection personnelle, avec l'apport de quelques photos prêtées par des camarades, anciens du Peloton, Gérard Gury et Norbert Goliez.

