

Armée de l'Air 1945-1962 (35)

Ami(e) Internaute,

Ce 187^{ème} diaporama est le 35^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'EALA 11/72 et l'EALA 12/72

Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

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

Consultez les documents précédents sur :

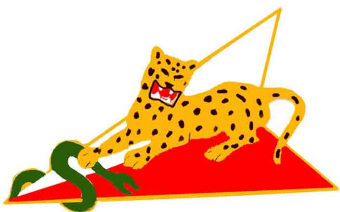
<https://aviation-algerie.com/aviation-algerie/>

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

<http://www.aviation-algerie.com>

EALA 11/72



L'EALA 11/72 est créée le 1^{er} octobre 1956 sur T-6 à La Réghaïa, parrainée par la 6^{ème} Escadre de Chasse, puis par la 33^{ème} Escadre de Reconnaissance en novembre 1957.

Elle est transférée à La Réghaïa en janvier 1957, à Boufarik en novembre 1957, à Blida en août 1958, à Laghouat en avril 1960 et à Tlemcen-Zenata en octobre 1960.

Elle entretient des détachements à Thiersville, Bougie, Tizi-Ouzou, El-Abiod, Colomb-Béchar, Sidi-Bel-Abbès et Aïn-Séfra.

Elle est dissoute le 1^{er} septembre 1961.

Immatriculation : F-UJUX, code : *Majeur*.

Commandements :

- 1^{er} octobre 1956 : Lt Nicolas Fèvre.
- Août 1957 : Lt Charles de Taxis du Poët.
- 31 décembre 1957 : Lt/Cne Guy Germon.
- Novembre 1956 : Cne Lucien Van Boxsom.
- 2 mai 1959 : Cne Marcel Bertin-Maghit.
- 7 novembre 1959 : Lt/Cne Jacques Dedieu.
- 17 septembre 1960 : Lt/Cne André Brun.

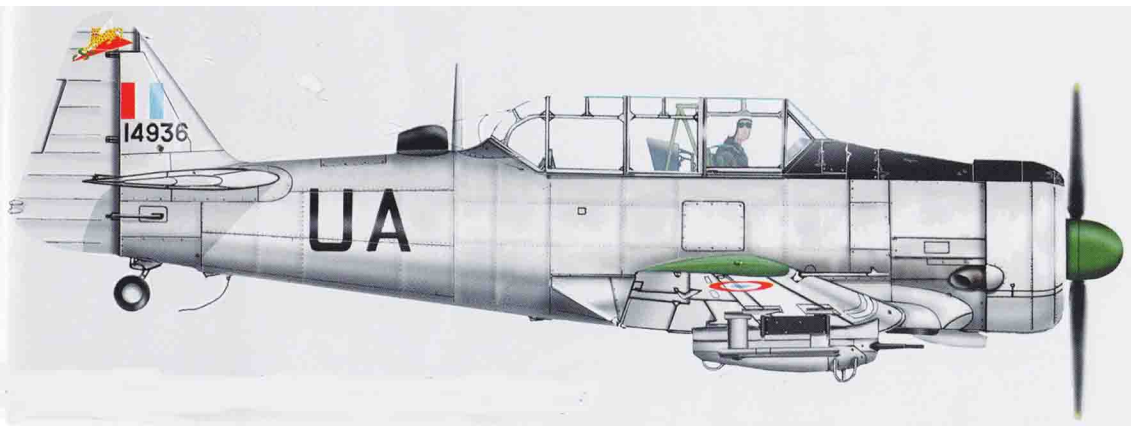
... suite ...

... suite ...

Décès :

- 6 juillet 1957 : un *Broussard* de l'ELO 2/45 s'écrase au décollage de Bouira-Bel-Air par temps chaud et au second régime. Le Sgt René Briswalter, passager, est tué.
- 1^{er} juillet 1958 : le Sgt pilote Guy Simon et le Cal François Pistelli meurent en T-6 à L'Alma, près d'Alger.
- 15 juillet 1958 : le Sgt Michel Bourquarde et le CC Henri Ferrand sont tués en T-6 à Oued-Ksari (Tizi-Ouzou).
- 30 avril 1959 : le Cne pilote Lucien Van Boxsom, commandant l'EALA, et le Lt observateur Ivan Boué sont tués à Oumadeire (Tizi-Ouzou) en T-6.
- 25 août 1959 : le Lt Guy Saint-Hillier est tué en T-6 à Michelet, par l'explosion en vol d'un panier de roquettes.
- 6 avril 1960 : le Sgt pilote Guy Albucher meurt en T-6 dans la région de Djelfa.
- 23 juillet 1961 : le Lt Pierre Senard est tué en T-6 à Descartes.

EALA 11/72 – T-6G



(Gérard Paloque)



Le Marsupilami, insigne proposé par le sergent pilote Pierre Fournier pour l'EALA 11/72, n'a malheureusement pas été retenu, au grand dam des nombreux lecteurs de *Spirou* parmi le personnel des EALA !

© H. Guyot

L'EALA 11/72 a été basée à La Réghaïa de janvier à octobre 1957



EALA 11/72 – La Réghaïa, 1957



EALA 11/72 – La Réghaïa, 1957



(André Barrault)

EALA 11/72 – La Réghaïa, 1957



(Sébastien Guillemain)

EALA 11/72 – La Réghaïa, 1957, avec le Marsupilami sur le capot



(Pierre Fournier)

EALA 11/72 – La Réghaïa, 1957



(Sébastien Guillemain)

EALA 11/72



(Bernard Gilotte)

EALA 11/72 – La Réghaia, 1957



(Charles de Taxis du Poët)

EALA 11/72 – La Réghaïa, 1957

Tel père, tel fils



EALA 11/72 – Détachement à Tizi-Ouzou, 1958



(Jean-Claude Draux)

EALA 11/72 – Laghouat, juin 1960,
L'EALA 11/72 a été stationnée à Laghouat d'avril à octobre 1960



EALA 11/72 – Laghouat 1960, T-6 entre un RB-26 du *Guyenne* et un *Broussard*



EALA 11/72 – Laghouat, 1960



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 11/72 – Laghouat, 1960



(François Boutet)

EALA 11/72 – Laghouat, 1960



EALA 11/72 – Laghouat 1960, T-6 et C-47 du GSRA 76 *Oasis*



EALA 11/72 – Laghouat 1960, T-6 et C-47 du GSRA 76 Oasis



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 11/72 – Détachement à El-Abiod, juin 1960



(François Boutet)

EALA 11/72 – Tlemcen-Zenata, où l'EALA a été stationnée d'octobre 1960 à septembre 1961, date de sa dissolution



EALA 11/72 – Détachement à Sidi-Bel-Abbès de mai 1961 à septembre 1961, hébergé par l'ALAT



EALA 11/72 – Sidi-Bel-Abbès, 1961



(Jean-Claude Brouard)

EALA 11/72 – Sidi-Bel-Abbès 1961



(Jean-Claude Brouard)

EALA 11/72 – Sidi-Bel-Abbès 1961



(Jean-Claude Brouard)

EALA 11/72 – La Réghaïa, 1957



(Pierre Fournier)

EALA 11/72 – La Réghaïa 1957, un des trois T-6 décorés du Marsupilami



EALA 11/72 – La Réghaïa 1957, un des trois T-6 décorés du Marsupilami



EALA 11/72 – La Réghaïa, 1957



(Sébastien Guillemín)

EALA 11/72 – La Réghaïa, 1957



EALA 11/72 – Laghouat, 1960



EALA 11/72 – Laghouat, 1960



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 11/72 – Laghouat, 1960



(François Boutet)

EALA 11/72 – Laghouat, 1960



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 11/72 – Laghouat, 1960



(François Boutet)

EALA 11/72 – Laghouat, 1960



(François Boutet)

EALA 11/72



© Collection Jean-François Chabut [via Alain Crosnier]

<http://www.traditions-air.fr/>

EALA 11/72 – Laghouat 1960



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 11/72 – Laghouat, 1960



(François Boutet)

EALA 11/72 – Identification d'un bateau sur la côte oranaise, décembre 1960



(Jean-Pierre Roussel)

LE GENERAL

-O- ORDRE DU JOUR N° 12 -O-

L'Escadrille E.A.L.A. de T.6. 11/72 , à l'indicatif "MAJEUR" ,
parrainée par la 6ème Escadre de Chasse d'ORAN , vient de quitter la Zone
Est Algérois .

FEVRE

En un an , sous le Commandement des Lieutenants FAIVRE et de TAXIS du POET
cette Escadrille a accompli en KABYLIE plus de 2.500 missions représentant 7.000
heures de vol .

Le cran , l'audace et l'efficacité des pilotes ont fait l'admiration
de tous .

Que ce soit en protection de convois , en appui opérationnel ou dans
la chasse des bandes en zone interdite , partout et à tout moment , l'aide
apportée par nos aviateurs a été considérable .

Au nom de toutes les Unités de la Zone Est Algérois , je souhaite à
l'Escadrille bonne chance dans ses nouvelles missions ^{et} lui dis un affectueux
merci pour tout ce qu'elle a fait pour nous .

DESTINATAIRES :

- Diffusion générale .
- Mr. le Général , Cdt. la 5° R.A.
à titre de C.R. et en lui demandant de
vouloir bien transmettre un exemplaire
de cet ordre du jour aux Commandants d'Escadrille .

Le Général Jean GUERIN , Commandant la
Zone Est Algérois et la 27° D I A .

Signé : GUERIN

Le général Guérin, commandant
la 27^{ème} DIA, félicite l'EALA 11/72
quand elle quitte la ZEA en
janvier 1958

(Charles de Taxis du Poët)

EALA 11/72 – Équipage



EALA 11/72 – Laghouat 1960, SL François Boutet



(François Boutet)

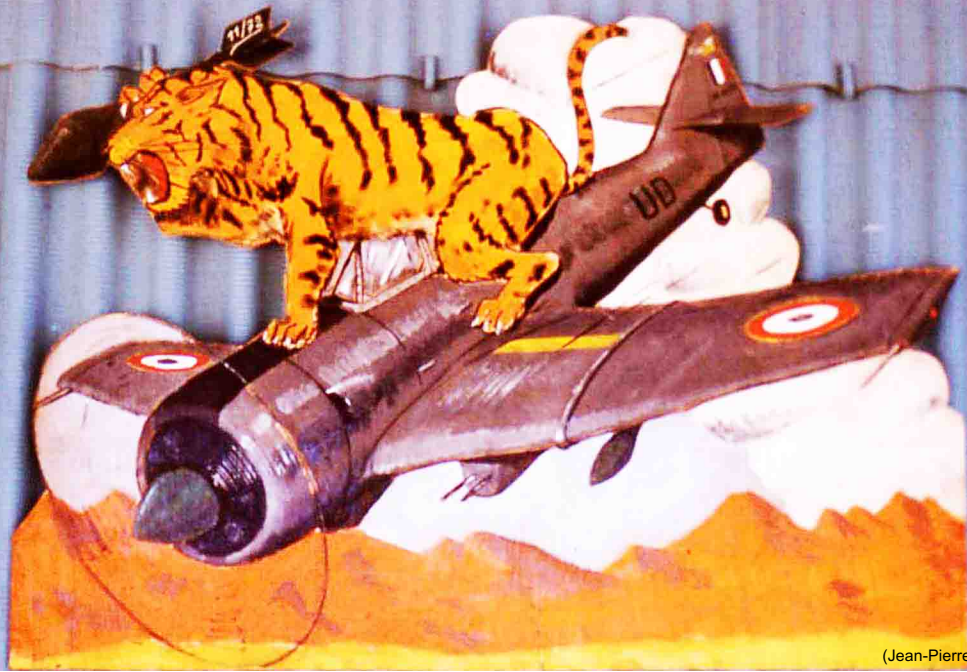


EALA 11/72 – SL François Boutet en stage vol à voile au Djebel-Oum-Settas en mars 1961

EALA 11/72 – Laghouat, 1960



EALA 11/72 – Dans le hangar de Laghouat, 1960



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 11/72 – Dans le hangar de Laghouat, 1960



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 11/72 – Le T-6 n° 114725 avec lequel le Sgt Michel Bourquarde et le caporal-chef pilote PER Henri Ferrand trouveront la mort à Oued-Ksari (Tizi-Ouzou) le 15 juillet 1958.



EALA 11/72 – 25 août 1959, le Lt Guy Saint-Hillier tué par l'explosion en vol d'un panier de roquettes SNEB à Immessouhal (Tizi-Ouzou)



(Jean-Pierre Rousset)



Guy Saint-Hillier (Tradition Air)

EALA 11/72 – Le T-6 avec lequel le lieutenant Guy Saint-Hillier trouvera la mort le 25 août 1959



EALA 11/72 – Montagne de Sel – Kef el Melah – Laghouat 1960



(François Boutet)

EALA 11/72 – Montagne de Sel – Kef el Melah – Laghouat 1960



(François Boutet)

Maquette d'un T-6 de l'EALA 11/72



Maquette d'un T-6 de l'EALA 11/72 à La Réghaïa en 1957 par Laurent Sauvaget
(maquette-garden.forumactif.com)



Maquette Heller d'un T-6 de l'EALA 11/72



Extrait de « *Passion Pilote de Chasse* » par Claude Requi (Lulu - 2011) *1961, les « lucioles »*

L'EALA 11/72 est basée à Tlemcen-Zenata. Parmi les missions, il y en a une que nous n'effectuerons que peu de fois : le largage de lucioles.

Lors du passage en force de nuit du barrage qui sépare l'Algérie du Maroc, nous entrons en jeu avec deux lucioles, accrochées sous les ailes de nos T-6, qui descendent avec un parachute et qui éclairent, pendant quelques courtes minutes, le théâtre d'opération d'une lumière blanche et fade.

Avec ce chargement extrêmement peu aérodynamique, les décollages de nuit étaient parfois acrobatiques, il était souhaitables de décoller à une vitesse plus élevée que la normale, mais nous n'étions pas très au courant de cela et plus d'un s'est « enfoncé » après le décollage. Un colonel me dit, bien des années plus tard, qu'il avait été à deux doigts de s'écraser au sol après le décollage, son avion ayant plongé plus bas que la hauteur de la piste, mais dans un ravin !

Après avoir attendu le top de largage par les troupes au sol, il nous appartenait de retrouver le terrain de Zenata avec l'aide d'un instrument de navigation qui marchait rarement sur les T-6 d'Algérie : le radio-compass ADF. Il fallait ensuite se poser de nuit à une époque où à peu près toutes les missions se faisaient de jour, nous n'avions aucun entraînement pour cette situation.

Pour nous, c'étaient des missions peu intéressantes qui étaient faites par les unités de T-6 proches des frontières marocaines et tunisiennes. De plus, il y avait toujours un risque d'allumage de la luciole, à base de phosphore hautement inflammable, avant le largage, cela aurait signifié la perte de l'avion et de son équipage. Heureusement, nous l'avons peu pratiqué !

Et puis, faire une mission en « spectateur » du combat qui pouvait se dérouler au sol, sans intervenir avec nos armes, n'était pas très motivant.

Extrait de « *Passion Pilote de Chasse* » par Claude Requi (Lulu - 2011) *1961, apprendre à piloter en une leçon*

Une patrouille de deux T-6 a décollé de Zenata le 25 avril 1961 pour aller sur une opération au sud de Tlemcen. Un Nord 3400 de l'ALAT est déjà sur zone. En général, les pilotes de l'ALAT et des T-6 donnent à leurs observateurs des notions basiques de pilotage : être capable de voler en ligne droite et de faire des virages à faible inclinaison en cas de blessure du pilote.

Dans le Nord 3400, le pilote est un jeune maréchal des logis et l'observateur est un capitaine très récemment affecté. Le Nord 3400 descend très bas, il est accueilli par une rafale de mitrailleuse, le pilote est tué sur le coup d'une balle dans la tête.

Un véritable appelle au secours à la radio :

– Je suis touché, le pilote est mort, ici l'observateur, je ne sais pas piloter.

Le leader de la patrouille de T-6 a vite compris la situation. Commence alors un dialogue surréaliste entre mon leader et l'observateur du Nord 3400 :

– Vos ailes ne sont pas horizontales, mettez le manche environ à un centimètre à droite pour qu'elles reviennent horizontales. Manche à gauche, l'avion va incliner à gauche, manche à droite, l'avion va incliner à droite. Essayez de garder vos ailes bien horizontales. Poussez sur le manche très très légèrement et mettez votre capot moteur un peu en dessous de l'horizon. Attention c'est trop ! Vous piquez ! Ramenez le manche un peu en arrière ! Voilà, c'est pas mal. Du calme ! Vous arrivez à tenir votre avion en vol horizontal. Regardez votre indicateur de vitesse, il indique combien ?

– Je ne sais pas où est l'indicateur de vitesse.

– Cet indicateur est sous l'horizon, un peu à gauche, il a une seule aiguille.

– Oui je le vois, je crois que j'ai 90 nœuds.

... suite ...

... suite ...

Bingo ! il a bien trouvé l'instrument nous sommes à sa proximité et nos volons à 90 nœuds avec des volet sortis (vitesse un peu trop faible pour nous).

– *Voyons, essayez de trouver l'instrument du compte-tour. Il a une seule aiguille et doit être gradué de 0 à 2800 ou 3000. Pendant un instant réduisez avec la manette des gaz. Si vous voyez l'aiguille bouger, vous avez identifié le compte-tour. Remettez un régime de 2500 tours, en dessous du trait rouge que vous devez voir sur l'instrument.*

– *J'ai vu, je suis à 2400 tours.*

– *Avancez la manette des gaz d'un demi-centimètre environ, vous devez avoir 2500 tours.*

– *Oui je suis réglé.*

– *Lisez-moi votre vitesse.*

– *J'ai à peu près 100 nœuds.*

– *Parfait, ne touchez à rien. Attention, ailes horizontales, un peu de manche à droite.*

L'avion n'est pas très bien piloté, mais l'observateur est un peu plus calme, nous somme vers l'aérodrome de Zenata. L'avion monte, descend, incline, mais l'observateur le tient en vol, c'est l'essentiel. Pauvre garçon qui, en une fraction de seconde, s'est retrouvé du rôle de passager observateur à l'obligation de faire voler cet avion fou avec juste l'aide bienveillante d'une voix ! Avec en premier plan son pilote mort qui l'empêche de bien voir les instruments du tableau de bord et le sang sur le tableau de bord, quel stress !

Nous sommes en vue du terrain, les pompiers sont au bord de la piste, prêts à intervenir.

Le plus difficile reste à faire. Il faut poser cet avion ! Heureusement, ce jour-là le temps est magnifique, il n'y a pas du tout de vent. Après un virage à très faible inclinaison, le Nord 3400 est à 1 500 pieds dans l'axe de la piste. L'observateur a été littéralement porté jusque-là par la voix calme de mon leader. Celui-ci lui donne les derniers conseils :

... suite ...

... suite ...

– *Affichez un régime de 1500 tours environ, quelle est votre vitesse ?*

Il répond :

– *75 nœuds*

– *OK c'est bien, vous êtes en descente. Si la vitesse passe en dessous de 75 essayez de mettre un peu plus de tours.*

Le sol se rapproche.

– *Surtout gardez bien les ailes horizontales.*

Il y a parfois des miracles car l'observateur est incapable de faire les corrections nécessaires pour que le plan de descente se termine vers l'entrée de la piste. Mais par chance, ce plan est acceptable.

L'avion est très près du sol.

– *Maintenant, réduisez les gaz à fond, vous allez toucher le sol.*

L'avion touche le sol assez brutalement et rebondit, il se trouve à trois ou quatre mètres de haut.

– *Des gaz, des gaz à fond.*

L'observateur s'exécute, l'avion a une attitude maintenant à peine cabrée avec de la puissance au moteur.

– *Réduisez à fond, réduisez.*

L'observateur coupe les gaz, l'avion s'enfonce et touche très violemment le sol. L'observateur est incapable de conserver la direction sur l'axe de la piste. L'avion part violemment en dérapage, le train d'atterrissage gauche s'arrache. L'avion s'arrête sur bord de la piste, dans le sens opposé à son atterrissage. Les pompiers sont là, mais l'avion ne prend pas feu, le cauchemar se termine pour l'observateur. Il se rappellera de sa quatrième mission en Algérie !

Sauvé ! Il ne reste plus aux deux T-6 qu'à se poser.

25 avril 1961 – Le Nord 3400 du 1^{er} PA 12^{ème} DI à Tlemcen-Zenata, après que le Cne De Bouvier, observateur non pilote, ait ramené l'avion dont le pilote, le MdL Jean-Pierre Chomette, avait été tué aux commandes



Extrait de « *Passion Pilote de Chasse* » par Claude Requi (Lulu - 2011) *Fin de séjour*

Nous sommes fin de l'été 1961. Déjà dix-neuf mois que je suis à l'EALA 12/72. Je viens de faire ma 299^{ème} mission opérationnelle et lorsque je descend de l'avion, un mécanicien me dit que le commandant de l'escadrille m'attend dans son bureau. Je me présente et je suis reçu dans la bonne humeur :

– Requi, c'est fini pour vous, je viens de recevoir un message de l'état-major, vous partez cette semaine en France et vous devrez vous présenter, après quelques jours de congés, pour suivre le stage de l'école de pilote de chasse. Bon vent et bonne chance.

Je lui dit que je viens de boucler ma 299^{ème} mission et que une de plus ça ferait un compte bien rond :

– Puis-je faire un vol de plus ?

La réponse fut d'une grande sagesse :

– Il ne faut jamais faire la dernière mission en sachant que c'est la dernière, car souvent ça se passe très mal. Quittez l'Algérie, c'est fini pour vous.

Il ne me restait qu'à faire toutes les formalités de départ. L'une d'elles fut de rendre à l'armurerie mon pistolet MAC 50 et toutes ses munitions. Je quittais un fidèle compagnon qui avait fait tant d'heures de vol sous mon aisselle, dans son holster, et qui aurait pu m'aider à sauver ma vie si j'avais dû me crasher en zone hostile.

Quelques jours plus tard, j'étais passager en C-47. C'est avec beaucoup d'émotion que je redécouvrais par un hublot la côte française à proximité de la base d'Istres.

Voilà, c'était bien fini. J'avais d'autres choses à vivre.