

Armée de l'Air 1945-1962 (30)

Ami(e) Internaute,

Ce 183^{ème} diaporama est le 31^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les EALA 5/72 et 6/72.

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 6/72

L'EALA 6/72 est créée le 1^{er} juillet 1956 à La Réghaïa et parrainée par la 10^{ème} Escadre de Chasse.

Elle est transférée en août 1956 à Thiersville, en mars 1958 à Khenchela et en octobre 1959 à Batna. Dissoute le 30 novembre 1959 pour former la deuxième escadrille de l'ELA 3/10.

Immatriculation : F-UJPx, code : *Ramel*.

Détachements : Orléansville, Méchéria, Aflou, Tiaret, Burdeau, La Fontaine, La Sénia, Lapasset.

Commandements :

1^{er} juillet 1956 : Lt/Cne Hervé Bodin de Galembert

3 mai 1957 : Lt Roger Garret (Mort pour la France le 18 juin 1957)

18 juin 1957 : Lt Chaumeton

9 juillet 1957 : Lt Kerbrat

12 février 1958 : Lt/Cne Théodore Mahlberg

Novembre 1958 : Cne Ortolio

Septembre 1959 : Lt Alexis Sims (Mort pour la France le 17 septembre 1959)

17 septembre 1959 : Lt Jean Nicolau-Guillaumet

Octobre 1959 : Cne Cambon.

Les photos du caporal-chef observateur Daniel Cadet sont extraites de son excellent livre :
« *La guerre d'Algérie à 20 ans* » - éditions Atelier Fol'Fer - 2015

Décès de l'EALA 6/72 :

28 juillet 1956 : le sergent Guy Le Nestour et le caporal-chef observateur Cerclier sont tués en T-6 lors d'une séance de voltige à basse altitude à l'Alma-Marine.

18 juin 1957 : le lieutenant Roger Garret, commandant l'escadrille, et l'aspirant-observateur Claude Girod sont tués en T-6 après une collision avec un L-21 du PA 5^{ème} DB au cours d'une opération à Ami-Moussa.

11 novembre 1957 : le caporal-chef PER Joël Issartel et le sous-lieutenant-observateur Yves Dubuc s'écrasent en T-6 à proximité de Mascara, au cours d'une proconvoi.

21 juillet 1958 : le sergent Michel Cajon est tué en T-6 lors d'une proconvoi à Kheirane.

22 janvier 1959 : les sergents Michel Menez et Henri Jeanson s'écrasent lors d'une RAV dans les Béni-Melloul avec un T-6 probablement abattu par les rebelles qu'ils venaient de repérer.

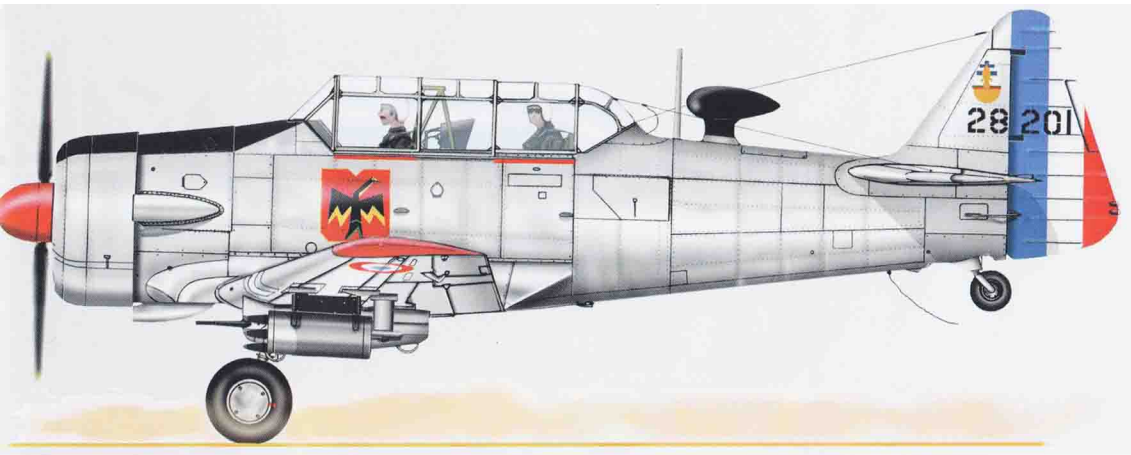
9 février 1959 : un T-6, piloté par le capitaine Ortoló, est contraint à un atterrissage forcé à Khenchela à la suite d'un impact dans la timonerie. Son observateur, le sous-lieutenant Jean-Yves Harlaut, ancien de Sup'Aéro promotion 1957, a été mortellement blessé lors du survol du Chen-Gouma (djebel Becker).

24 février 1959 : le lieutenant François Lemeur est tué dans un T-6 qui s'écrase dans la nuit et le mauvais temps, alors qu'il portait assistance à un autre T-6 de l'EALA 6/72 dans la forêt des Beni-Melloul (Kheirane) piloté par le sous-lieutenant Avarre qui a sauté en parachute et a été retrouvé avec une jambe cassée.

4 juin 1959 : le sergent Jacques Grandin est tué dans les Béni-Melloul dans un T-6, abattu par les rebelles lors du marquage d'un objectif pour des B-26 *Invader*.

17 septembre 1959 : le lieutenant Alain Sims, commandant l'escadrille, meurt en T-6 à Khenchela, plaqué au sol lors d'une protrosol.

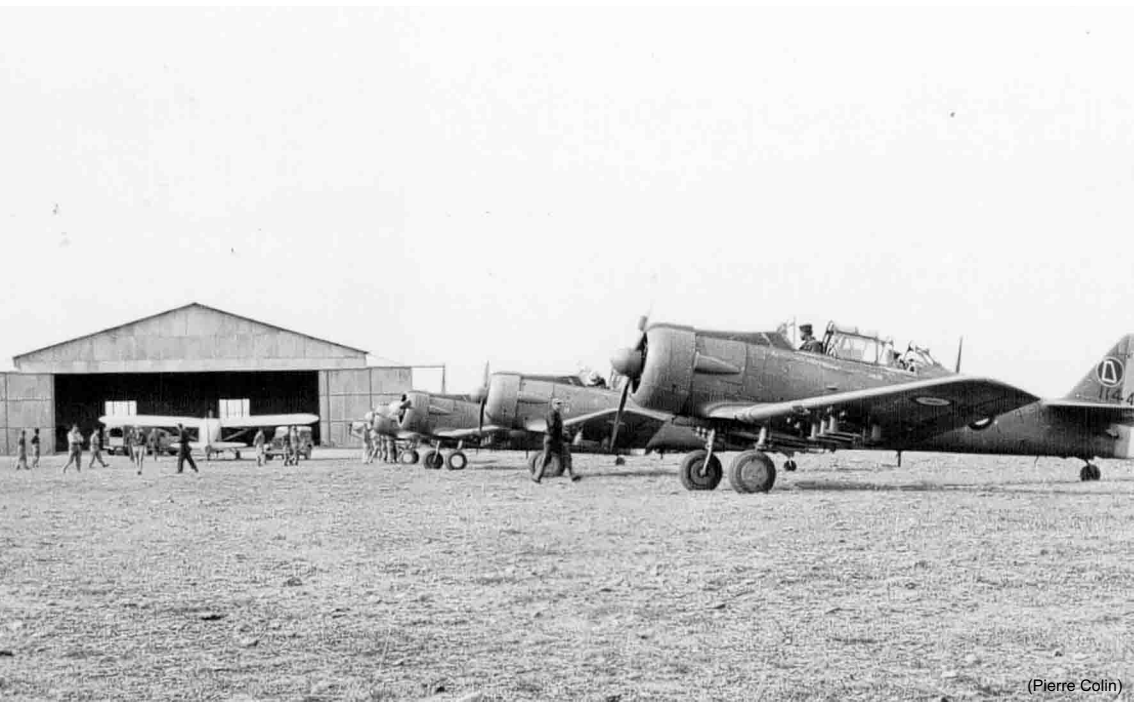
EALA 6/72 – T-6G, insigne de la 13^{ème} DBLE sur la dérive



EALA 6/72 – Burdeau, octobre 1956. Le hangar de l'Aéro-club du Sersou abritant quatre avions sera incendié par les rebelles le 26 décembre 1956 et le gardien assassiné



EALA 6/72 – Burdeau, octobre 1956



(Pierre Colin)

EALA 6/72 – Burdeau, octobre 1956



(Roger Leroy)

EALA 6/72 – Burdeau, octobre 1956, Roger Leroy, mécanicien de L'Aéro-club du Sersou, et son épouse



(Roger Leroy)

EALA 6/72 – Aflou, décembre 1956



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 6/72 – Aflou, décembre 1956, Jacques Redien

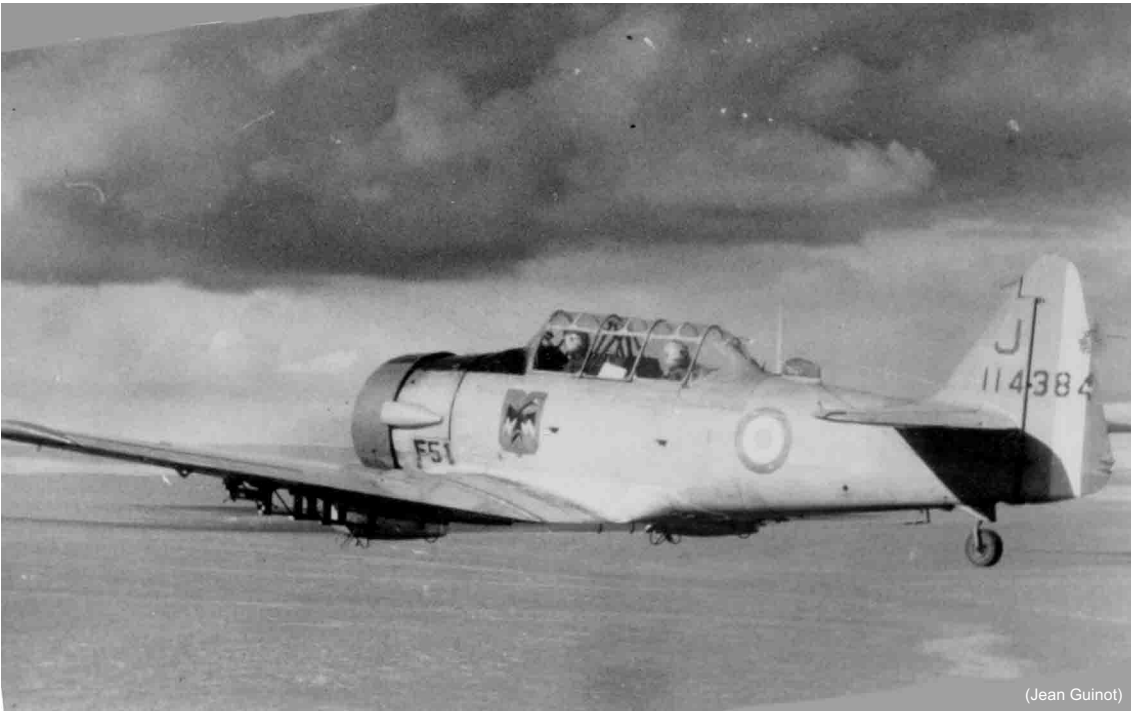


EALA 6/72 – Thiersville 1956



(Jean Guinot)

EALA 6/72 – Thiersville 1956



EALA 6/72 – Thiersville, 1957



(Paul Clarac)



EALA 6/72 – Khenchela 1958



(Marc Guéant)

EALA 6/72 – Khenchela 1958



(Marc Guéant)

EALA 6/72 – Khenchela, 1958



EALA 6/72 – Khenchela 1958, Marc Guéant, cuisinier



(Marc Guéant)

EALA 6/72 – 1958, sur l'Aurès





EALA 6/72 – La Réghaïa 1956,
perception des avion, Jean-Renaud
Guillemot et Ridacker

(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 6/72 – Aflou, décembre 1956, accroupis : Poulain et de Bourboulon



EALA 6/72 – Aflou, décembre 1956



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 6/72 – Aflou, 1956, de dos en blouson : Cne Castillon du Perron, à droite : Poulain, Guillemot, Balan et sa moustache



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 6/72 – Thiersville 1956



EALA 6/72 – Thiersville, 1956, à gauche Lt Alain de Bourboulon, Lt Poulin en tenue, Lt Rose de dos et Lt PER Allix



EALA 6/72 – Aflou 1956, Lt Baland à gauche



EALA 6/72 – Thiersville, décembre 1956, à gauche : Lt Balan et Jean-Renaud Guillemot



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 6/72 – Aflou 1956, SL observateur Dubuc qui trouvera la mort le 11 novembre 1957



(Jean-Renaud Guillemot)

Par
la présente
et
en vertu des
pouvoirs
à Nous
conférés,
Nous faisons,
L'Horrible
CLARAC
dit : Gros-Tas
VOYEUR
HONORAIRE
de la Très grande
Très glorieuse
et Très Vénérée
6/72

Paillasse SP 87758C
Le 320^e jour de notre ère



(Paul Clarac)



EALA 6/72 – Thiersville, 1957, SL Paul Clarac, x, SL Jean-Paul Reynaud

Paul Clarac, sous-lieutenant observateur appelé, deviendra médecin très estimé à Pamiers

EALA 6/72 – Jean-Renaud Guillemot fait le plein à Géryville en septembre 1956



EALA 6/72 – Thiersville, 1957, SL Jean-Paul Reynaud



(Paul Clarac)

EALA 6/72 – Thiersville, 1957, SL Raynaud et SL Paul Clarac



(Paul Clarac)

EALA 6/72 – Thiersville, 1957, SL Raynaud et SL Paul Clarac



(Paul Clarac)

EALA 6/72 – Thiersville, 1957, SL Raynaud



EALA 6/72 – Thiersville, 1957, Lt Girin



(Paul Clarac)

EALA 6/72 – 1958, Sgt Limier





EALA 6/72 – Thiersville 1956, SL Allix et Sgt Jean Guinot



(Jean-Renaud Guillemot)



(Jean Guinot)

EALA 6/72 – Thiersville, SL pilote Jean-Paul Reynaud
et SL observateur Roland Robert

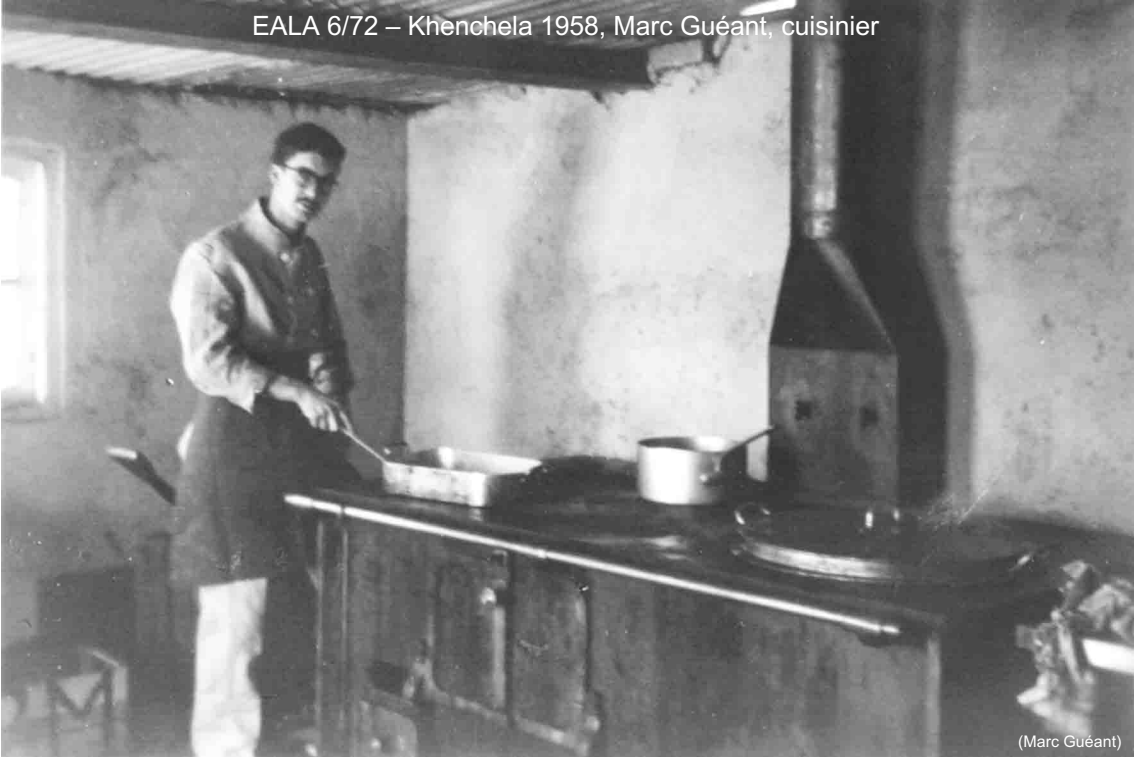


(Le Piège)



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 6/72 – Khenchela 1958, Marc Guéant, cuisinier



EALA 6/72 – 11 novembre 1957 : le caporal-chef PER Joël Issartel et le sous-lieutenant observateur Yves Dubuc s'écrasent en T-6, à proximité de Mascara, au cours d'une protection de convoi.



(Louis Cocherel)

EALA 6/72 – 14 novembre 1957 : les obsèques du caporal-chef PER Joël Issartel et du sous-lieutenant observateur Yves Dubuc à Oran



EALA 6/72 – Penthivière (Bône) le 28 mai 1958, atterrissage du Sgt Nonavade



(Jacques Mutin)

EALA 6/72 – Le T-6
des sergents Michel
Menez et Henri
Jeanson morts dans
les Béné-Melloul le
22 janvier 1959



EALA 6/72 – 9 février 1959, atterrissage à Khenchela du Cne Ortoló, le SL observateur Jean-Yves Harlaut a été mortellement blessé (impact visible sur la verrière arrière) et des impacts dans la timonerie du train empêchent son fonctionnement



EALA 6/72 – Khenchela le 10 mars 1959, le Sgt Roland Pétrequin a été sauvé par le pylône anticrash



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 6/72 – Khenchela le 10 mars 1959, le Sgt Roland Pétrequin a été sauvé par le pylône anticrash



(Jean-Pierre Roussel)

le pylône anticrash, installé par l'AIA d'Alger, a sauvé plusieurs équipages de T-6



EALA 6/72 – Khenchela, obsèques du SC Jacques Grandin mort le 4 juin 1959 en *Broussard*



EALA 6/72 – Khenchela en 1958, l'aérodrome au premier plan



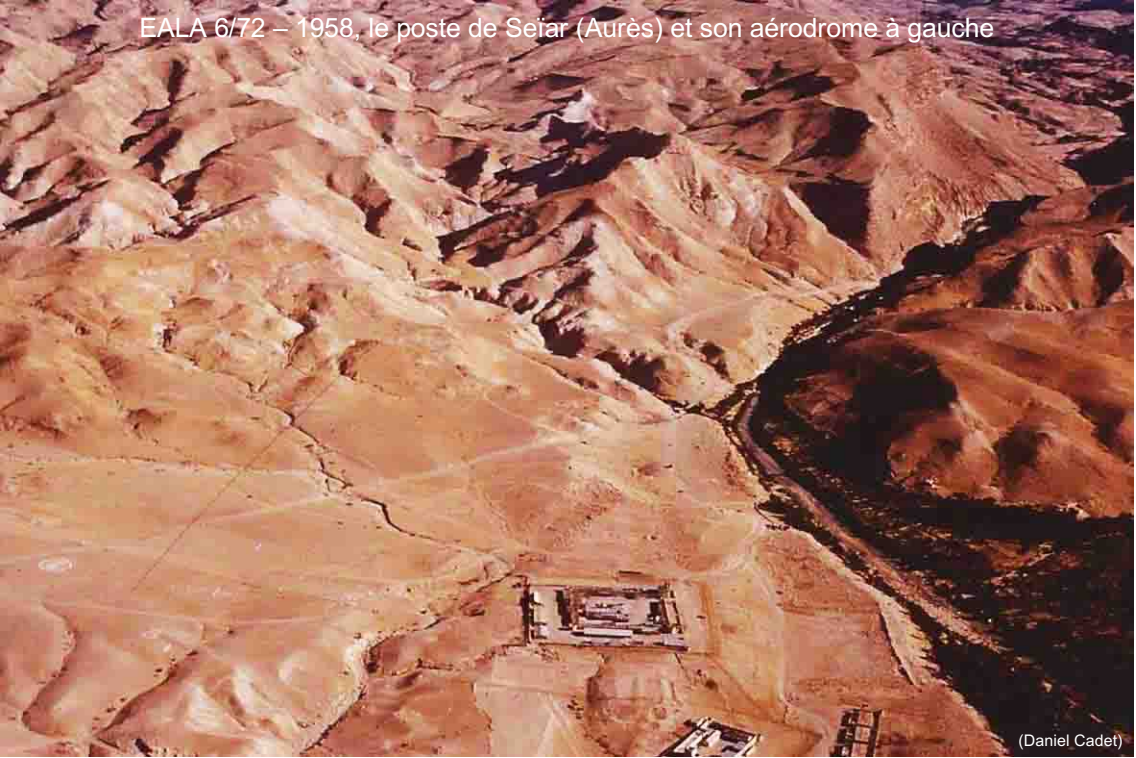
EALA 6/72 – Les installations à Khenchela en 1958



EALA 6/72 – Les installations à Khenchela en 1958



EALA 6/72 – 1958, le poste de Seïar (Aurès) et son aérodrome à gauche



EALA 6/72 – 1958, le poste de Kheïrane (Aurès) et son aérodrome à gauche



EALA 6/72 – 1958, proconvoy, le convoi arrive à El-Oueldja



Extrait du livre *Mille jour dans les airs* de Jean-Renaud Guillemot (Amazon)

Au mois de mai 1956, une nouvelle ahurissante nous parvint : on demandait des volontaires pour aller en Algérie sur T-6, pour onze mois de maintien de l'ordre... Ce n'était pas encore la guerre. Il avait été décidé que les escadres de chasse parraineraient des escadrilles d'avions légers d'appui-feu.

Nous avons passé un mois entier à Marrakech, alternant tir et navigation. La reprise en main ne fut pas un problème, par contre, mon nouvel avion, le T-6D, était doté d'une mitrailleuse de capot tirant à travers l'hélice. La culasse était à portée de la main, à droite, en haut du tableau de bord.

Ce fut nouveau d'aller essayer de mettre des balles dans la cible, il fallait comme toujours avoir le bon angle de piqué, la bonne vitesse, mais surtout, il fallait avoir la bille au milieu !

À La Réghaïa, en attendant nos T-6, l'état-major, dans sa grande sollicitude, nous attribua quelques heures de vol sur Fieseler 156 *Storch*, espèce de sauterelle d'origine allemande, remarquable par ses qualités de décollage et d'atterrissage courts. Nous étions là pour apprendre les dangers du vol en montagne. Nos missions consistaient à monter le courrier aux postes disséminés au sud d'Alger. Pour y arriver, rien de mieux que de « gratter la pente » au soleil ou au vent. Les biffins, sur leurs promontoires, nous regardaient par en-dessus en faisant des paris sur nos chances d'y arriver ! Et ils avaient raison, car quelques fois nous avons dû rebrousser chemin avec notre courrier. Quand on arrivait à survoler un poste, on lançait le sac lesté qui tombait pratiquement dans les bras des destinataires.

Ces quelques heures que je fis en place arrière avec Pierre Hersen m'ont cependant appris à tenir compte du relief pour améliorer les performances d'avions sous-motorisés, ce qui allait être le cas de nos T-6 surchargés d'armement, de radios et de blindage.

Extrait du livre *Mille jour dans les airs* de Jean-Renaud Guillemot (Amazon)

J'atterris à Thiersville, à l'EALA 6/72, le 4 août 1956. Notre territoire à surveiller était aussi grand que trois départements de Métropole, il partait de Mostaganem au nord et s'étendait au sud jusqu'à Méchéria et Aïn-Sefra et, vers l'est, jusqu'à Aflou et Géryville. L'altitude de ces plateaux du Grand Sud était élevée et nos moteurs perdaient leur souffle !

Nous avions avec nos trois ou quatre jeunes officiers-observateurs qui étaient exemplaires par leur esprit, leur courage, leur bonne humeur, leurs yeux affutés et leur modestie. Nous formions des équipages et nous aimions voler ensemble. L'un d'eux, le sous-lieutenant Yves Dubuc sera tué le 11 novembre 1957, avec le caporal-chef pilote Joël Issartel, à Oued-Kada à proximité de Mascara, au cours d'une protection de convoi. Je ne sais pas ce que sont devenus les survivants de cette époque ! *Que sont devenus nos amis que j'ai tant aimés ?*

Les jours succédaient aux jours, les RAV aux protections de convois, on ouvrait la route devant eux, vérifiant les abords, les obstacles éventuels, en liaison avec la jeep de tête dont la grande antenne marquait l'émetteur SCR 300, le même que celui que nous avions à bord.

Je décollais souvent à 5 ou 6 heures pour la RAV du matin et je survolais pendant cinq heures « mon domaine », un peu à la manière d'un garde-chasse et je m'efforçais de voir au sol les traces d'éventuels « fellouzes » qui se seraient déplacés la nuit précédente et se seraient planqués pendant le jour. En 1956, les « fells » ne portaient pas encore d'uniforme, mais ils avaient tous un fusil sous leur djellaba et un long couteau de boucher et savaient s'en servir !

Il y avait une ferme aux abords du terrain de Thiersville, habitée par une famille pied-noir. Un matin, nous apprîmes que, dans la nuit, tout le monde avait été tué, les parents et les enfants égorgés, les animaux massacrés aussi. Nous avons décollé dans le matin blême à la recherche de ces assassins, mais évidemment, nous n'avons trouvé personne.

Extrait du livre *Mille jour dans les airs* de Jean-Renaud Guillemot (Amazon)

Un jour, un message urgent nous parvint, les « fells » venaient d'attaquer un autocar près d'Ammi-Moussa, un village près de Tiaret. J'abandonnais la partie de pétanque pour sauter dans mon T-6. Trente minutes plus tard, j'étais au contact du poste dont le responsable éructait littéralement. Je le sentais baver dans son micro !

Me désignant une mechta où les « fells » s'étaient réfugiés, j'amorçais immédiatement une passe de tir, mais comble de malchance, ma mitrailleuse s'enraya, ce qui était fréquent avec cette arme. Nous avions à bord un grand levier d'armement qui, par l'intermédiaire d'un câble, était censé réarmer la culasse. Mais là, rien n'y fit, ma mitrailleuse resta muette !

Avisant une piste sommaire qui me parut assez longue, je demandais au chef de poste de venir m'y retrouver pour armer ma mitrailleuse, il parut horrifié :

– La piste est trop courte et réservée aux avions de l'ALAT.

Elle ne faisait que 300 mètres, mais je ne doutais de rien et je me posais quand même. Après une belle approche dite de précaution, le T-6 s'arrêta à un mètre de l'extrémité et, en un tour de main, ma mitrailleuse fut réapprovisionnée. Je décollais aussitôt et je « straffais » la mechta dont les occupants avaient eu grandement le temps de mettre les pouces

Dans cette affaire, je ne gagnais que des points négatifs pour m'être posé sur un terrain non homologué, J'aimais bien les défis ! Je me croyais très fort et invulnérable !

Extrait du livre *Mille jour dans les airs* de Jean-Renaud Guillemot (Amazon)

Une grande opération allait se dérouler en décembre 1956 dans la région d'Aflou. Une katiba avait été localisée donnant lieu à la mise en place d'importants moyens terrestres et aérien. On avait coutume de dire qu'un général faisait là son grand show, pour glaner quelques médailles supplémentaires car, vu le peu de discrétions des opérations, la katiba avait tout le temps d'aller bivouaquer ailleurs. Quand on voyait, dans le petit matin crasseux, les dizaines de GMC, jeeps et autres half-tracks, tous phares allumés, serpenter sur ces routes de montagne, nous nous disions, nous les aviateurs, que les « fells », à moins d'être idiots, ne devaient pas moisir dans le coin ! Mais nous ne sortions pas de Saint-Cyr !

Pour l'aviation, ça a commencé assez mal. Nous étions quatre ou cinq pilotes de T-6 et nous montions les tentes au bord de la piste. De l'autre côté de la piste, tous les hélicos étaient alignés pour un briefing qui se tenait dans celui de tête, le H-19 du chef, le colonel Brunet, dit familièrement *Félix*, vrai chef vénéré de ses subordonnés.

Il faisait un froid de canard et un vent glacial soufflait dans l'axe de la piste. Un *Broussard* de l'ALAT se mit en route et un camarade appela :

– *Venez voir un Broussard qui décolle vent arrière !*

Le *Broussard* s'aligna et mit les gaz pour décoller, mais il ne décolla pas, fit des bonds et commença à heurter les rotors de hélicos puis vint heurter méchamment le H-19 du briefing qui y laissa la queue brisée net. Les passagers sortirent du *Broussard* et s'éloignèrent en balançant leurs sticks. Du H-19 surgirent les équipages, Brunet en tête avec son bonnet de montagnard à pompon et son teint violacé.

Quand à nous, les pilotes de T-6, nous étions ravis : plus d'hélicos, plus d'opération et retour à la maison ! Mais c'était sans compter avec la ténacité de *Félix* qui fit venir d'Oran un Ju 52 avec des rotors neufs. L'opération eut lieu, les « fells » n'en souffrirent pas beaucoup, le général eut ses médailles et certainement une palme pour avoir échappé à un grave accident d'avion.

Extrait du livre *Mille jour dans les airs* de Jean-Renaud Guillemot (Amazon)

Le 24 février 1959, à la tombée de la nuit, le T-6 de Marceau Avarre prend feu sous l'impact d'un tir bien ajusté et il saute en parachute, atterrissant sur une colline boisée au milieu des « fells » et se cassait une jambe.

Aussitôt deux autres T-6 décollent pour lui porter secours. Dans cette patrouille, le leader, le lieutenant François Lemeur, et l'équipier, mon ami Paul Michel. François Lemeur venait d'être relevé et n'aurait pas dû voler. Arrivé sur les lieux, Paul s'est placé en ligne derrière son leader, il faisait nuit maintenant et ils orbitaient dans le crachin en plein massif des Aurès, dans une espèce de cirque. Paul ne voyait que le feu de position blanc à l'arrière du T-6 qui le précédait. Il entendit François Lemeur dire qu'il avait des problèmes avec ses instruments. Paul jeta un rapide coup d'œil à son propre horizon artificiel et redressa rapidement son avion engagé sur la tranche. Dans les quelques secondes qui suivirent, le T-6 de François Lemeur percuta le sol dans une immense gerbe de flammes. Paul, se retrouvant seul, grimpa en vol sans visibilité au-dessus des plus hauts pics et regagna Khenchela où il se posa sans difficultés dans la lueur des *goose-necks*.

Je sus plus tard que Marceau Avarre, entendant son prénom appelé par des Arabes, pensait que les « fells » avaient trouvé ses cartes marquées à son nom et il se traîna, comme il le pouvait avec sa patte cassée, vers le haut de la colline où, pensait-il, un hélicoptère pourrait le récupérer. Il y passa la nuit et c'est un Piper de l'ALAT qui le découvrit aux aurores et dirigea vers lui une équipe de secours. En fait les Arabes étaient des Harkis qui le recherchaient et non des « fells ». Mais il ne pouvait pas savoir !

Mes opérations en Algérie par Paul Reynaud (*Le Piège*, revue de l'École de l'Air)

J'ai passé le plus clair de l'année 1957 à Thiersville, avec la 6/72. Sur le terrain de Thiersville, outre l'escadrille 4/70 (indicatif : *Mitron*) équipée de Morane 500, il y avait une escadrille parrainée par la 1^{ère} Escadre, l'EALA 14/72 (indicatif : *Romarin*). Nous nous partageons un secteur qui allait du bord de la mer, englobait le massif de l'Ouarsenis et s'étendait vers la ville d'Aflou, jusqu'aux confins du désert.

Une mission qui aurait pu mal se terminer est cette fois où mon avion a été touché. Nous volions par avion isolé. J'escortais une compagnie de biffins qui cherchaient des caches d'armes quand j'ai surpris un groupe de rebelles qui s'enfuyait en essayant d'échapper à l'avion. Pas de chance pour eux, je les avais vus. J'ai voulu rendre compte, mais, il n'y avait personne sur la fréquence opérationnelle. Alors, j'ai tiré sur les fellaghas, cette fois, tout le monde était sur la fréquence, ce qui finalement revient un peu au même, car on n'arrive plus à se faire comprendre. J'ai donc fait une nouvelle passe de tir mais, cette fois ils m'attendaient et m'ont montré qu'ils savaient tirer et la rafale de mitrailleuse a truffé mon avion de points d'impacts, dont un dans le réservoir d'huile.

Quand je suis rentré à Thiersville, mon T-6 ruisselait d'huile et les mécaniciens n'en croyaient pas leurs yeux. Mais mon brave Pratt & Whitney avait continué à tourner comme une horloge sans même me signaler une baisse de pression ou une augmentation de la température d'huile, il n'en restait pourtant qu'un ou deux petits litres dans un réservoir qui en contient quarante.

Mes opérations en Algérie par Paul Reynaud (*Le Piège*, revue de l'École de l'Air)

Une autre fois, je venais de quitter le terrain et je filais vers une RAV dans l'Ouarsenis. Un appel sur mon poste SCR 300 (poste radio pour assurer les liaisons avec les troupes au sol) :
– *T-6, venez à mon aide, je suis accroché par une troupe de fellaghas.*

Les coordonnées m'indiquent un village à quelques kilomètres à l'est de Mascara vers lequel je me dirige aussitôt.

J'apprendrai, plus tard, qu'il s'agissait d'une section de jeunes appelés qu'un adjudant amenait à l'exercice. Ils venaient d'être pris sous le feu d'individus retranchés dans une maison en terre battue dans un village et ne pouvaient plus faire un mouvement sans servir de cible.

Je ne savais trop que faire, car mes seules mitrailleuses légères ne pouvaient pas grand-chose contre une construction en dur. Néanmoins, après avoir donné l'alerte à toutes les autorités susceptibles de m'entendre, j'ai commencé à envoyer quelques rafales dans la maison pour créer un climat d'insécurité propre à faire tenir tranquilles les agresseurs de nos pauvres soldats.

À mon deuxième passage, j'ai remarqué qu'une petite fumée sortait du toit de chaume qui se transformait bientôt en brasier. Mes balles traceuses avaient mis le feu et, la position étant devenue intenable, les fellaghas ont dû décrocher.

Je n'ai plus souvenir du bilan final de cette mésaventure, mais il y a un adjudant et une trentaine de jeunes soldats, arrivés tout juste des casernes métropolitaines, qui doivent une fière chandelle au petit avion jaune qui passait par là.

Dernière diapositive