

Armée de l'Air 1945-1962 (38)

Ami(e) Internaute,

Ce 190^{ème} diaporama est le 38^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'EALA 16/72.

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 16/72



L'EALA 16/72 est créée le 1^{er} décembre 1956 sur T-6 à Marrakech, parrainée par la 11^{ème} EC, puis par la 33^{ème} ER en août 1958.

Transférée à La Réghaïa en décembre 1956, à Biskra en décembre 1956, à Khenchela en juin 1957, à Biskra en novembre 1957, à Batna en août 1958, à Biskra en octobre 1958, à Batna en juin 1959, à M'Sila en juillet 1959, à Biskra en septembre 1959, à Batna en juin 1960 et à Biskra en septembre 1960.

Détachements à Constantine, El-Oued, Touggourt, Sétif, Bou-Saâda et Khanga-Sidi-Nadjel.

Elle est dissoute le 30 avril 1961.

Immatriculation : F-UJZx, code : *Rancune*.

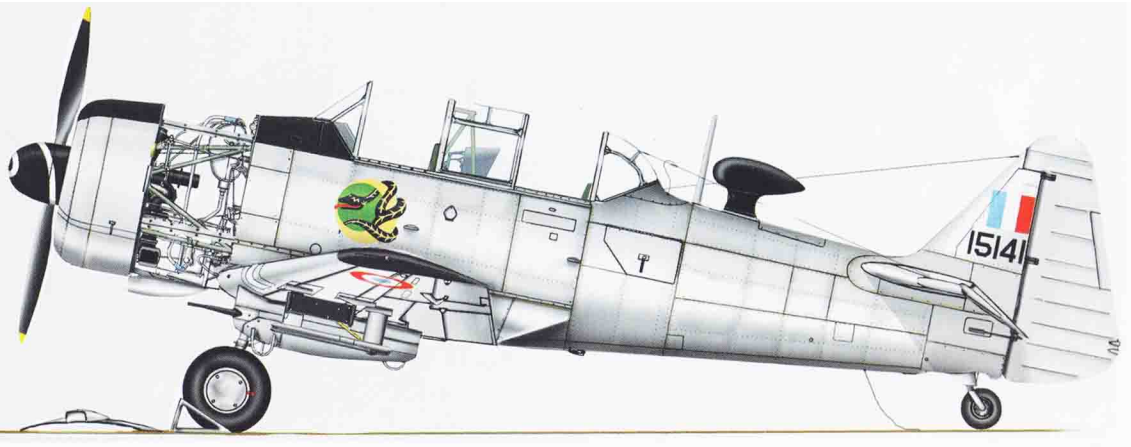
Commandements :

- 1^{er} décembre 1956 : Lt René Le Bras.
- Décembre 1957 : Cne Henri Gimbert.
- 26 août 1958 : Cne Arnaud.
- Juillet 1959 : Lt Bernard Perret.
- 20 avril 1960 : Lt/Cne André Debièvre.
- Mars 1961 : Lt Barcaroli.

Décès :

- 29 mars 1959 : le sergent-chef pilote Jacques Rivayran et le caporal-chef observateur Paul Jemetz sont tués en T-6 au djebel Thameur, dans la région de Bou-Saâda, au cours du combat contre Amirouche.
- 30 juin 1959 : mort en T-6 du sergent pilote Jean Pineau et du caporal observateur Bernard Réveillard à Aïn-Zatout (région de Batna).
- 14 mai 1960 : le sous-lieutenant pilote Jean Morin est tué en T-6 à Tadjmout (région de Laghouat).

EALA 16/72 – T-6G



EALA 16/72 – Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Biskra, 1957



(Claude Segard)

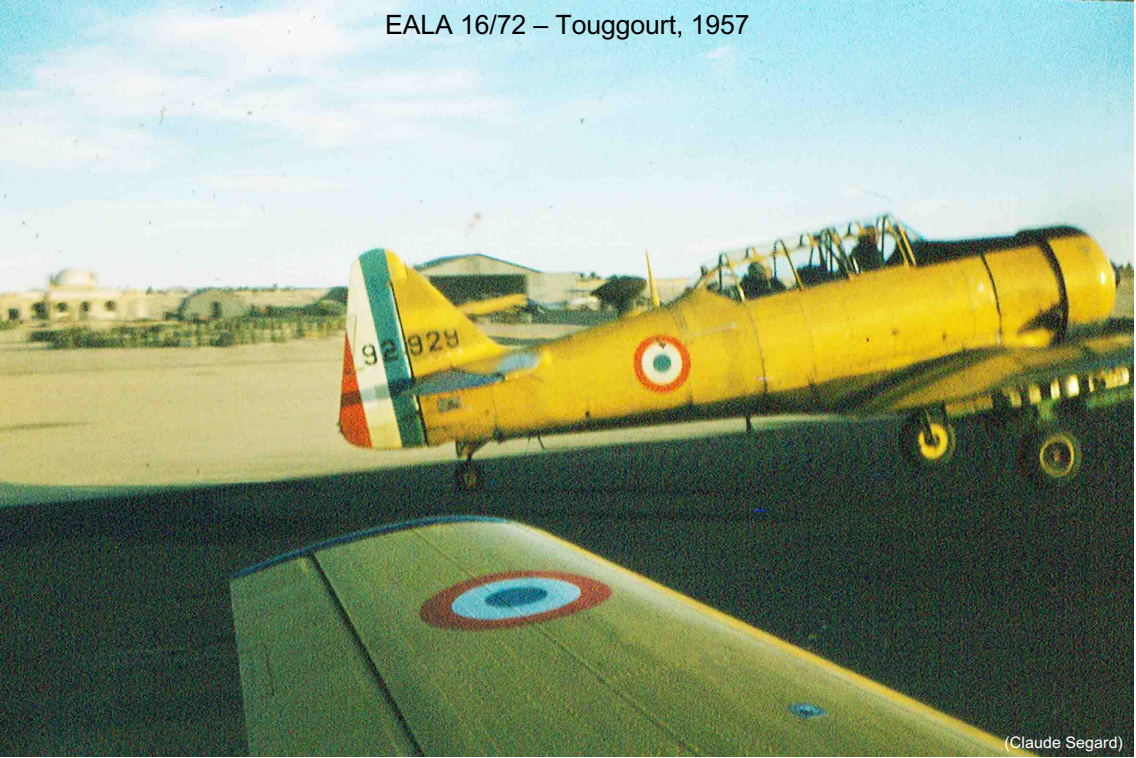
EALA 16/72 – Biskra, 1957



EALA 16/72 – Touggourt 1957



EALA 16/72 – Touggourt, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Touggourt, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Barrage de Foug-el-Gherza, 1958



EALA 16/72 – Bir-el-Ater, 1958



(Michel Ramadier)

EALA 16/72 – Bir-el-Ater 1958, l'armurier sur l'aile accompagne le T-6 au point d'arrêt pour enlever les sécurités



EALA 16/72 – Biskra 1959, avec les Skyraider de la 20^{ème} EC



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Biskra 1959



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Biskra 1959



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Biskra 1959



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Bou-Saâda, avril 1959



(Marcel Vervoort)

EALA 16/72 – Bou-Saâda, avril 1959



(Marcel Vervoort)

EALA 16/72 – Bou-Saâda, avril 1959



(Marcel Vervoort)

EALA 16/72 – Batna, septembre 1959



EALA 16/72 – Batna, septembre 1959



EALA 16/72 – Khanga-Sidi-Nadjel, octobre 1960



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Le bordj de Khanga-Sidi-Nadjel, octobre 1960



EALA 16/72 – Biskra 1960, un armurier accompagne le T-6 au point d'arrêt pour enlever les sécurités



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Aérodrome de Biskra, 1957

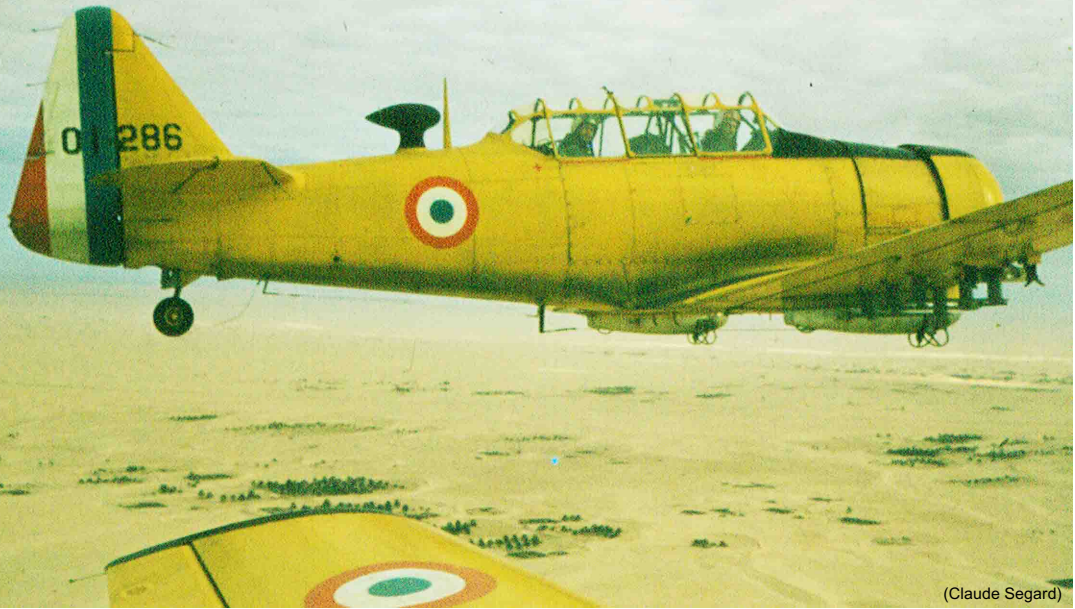


EALA 16/72 – Aérodrome de Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957



EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957

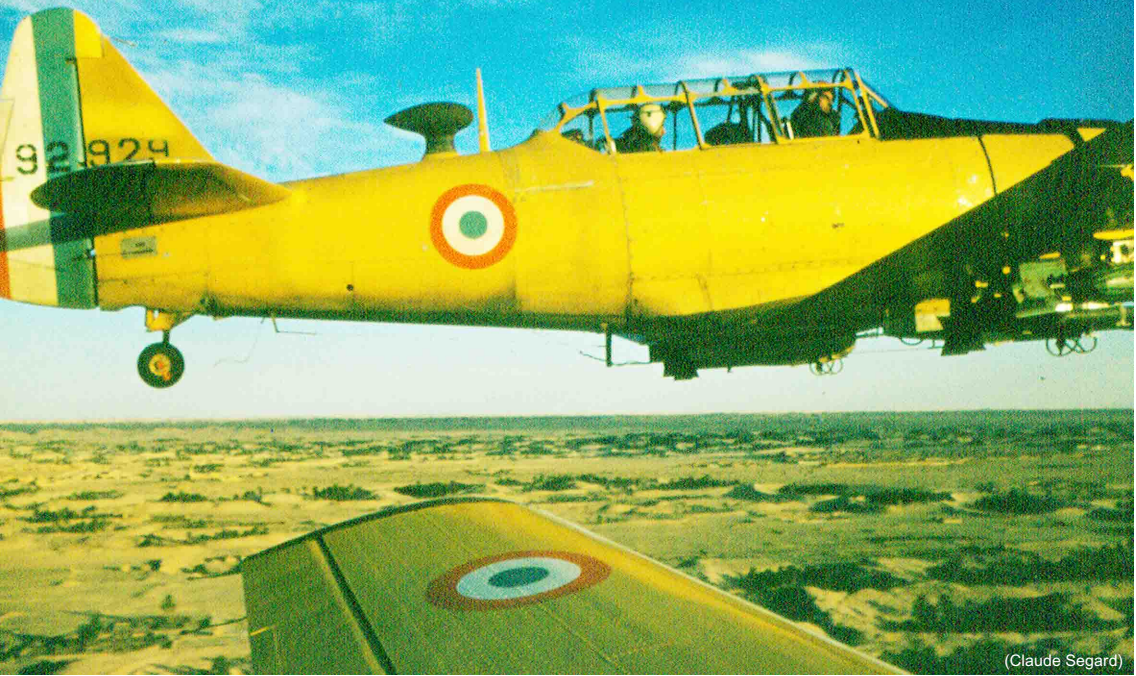


EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957



EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957



EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Hassi-Messaoud, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Hassi-Messaoud, 1957



EALA 16/72 – Hassi-Messaoud, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Touggourt, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Aérodrome de Touggourt, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1957



EALA 16/72 – Région de Biskra, 1958



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Région de Tébessa, 1958



(Florence de la Personne)

EALA 16/72 – Région de Tébessa, 1958



EALA 16/72 – Aérodrome de Biskra, 1959



EALA 16/72 – Région de Biskra, 1959



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – El Kantara, 1959



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – El Kantara, 1959



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1959



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1959



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1960



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1960



EALA 16/72 – Région de Biskra, 1960



EALA 16/72 – Région de Biskra, 1960



EALA 16/72 – Région de Biskra, 1960



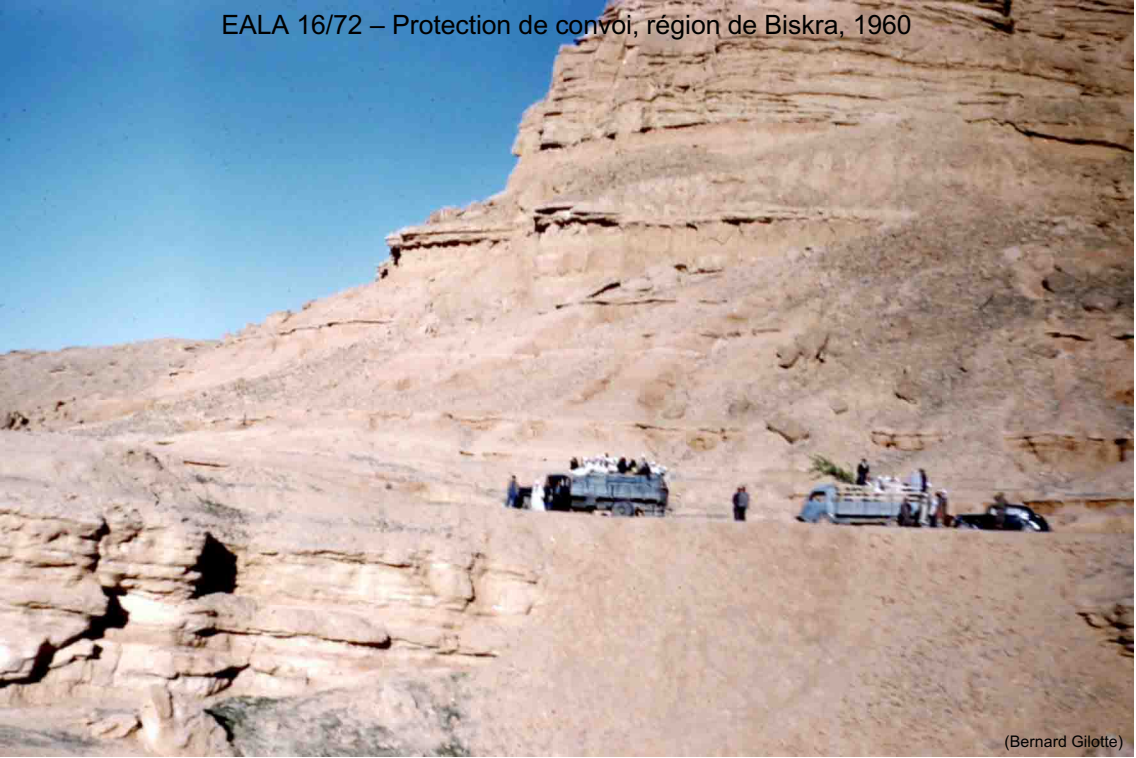
(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Région de Biskra, 1960



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Protection de convoi, région de Biskra, 1960



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Région de Biskra 1961



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Région de Biskra 1961



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Région de Biskra 1961



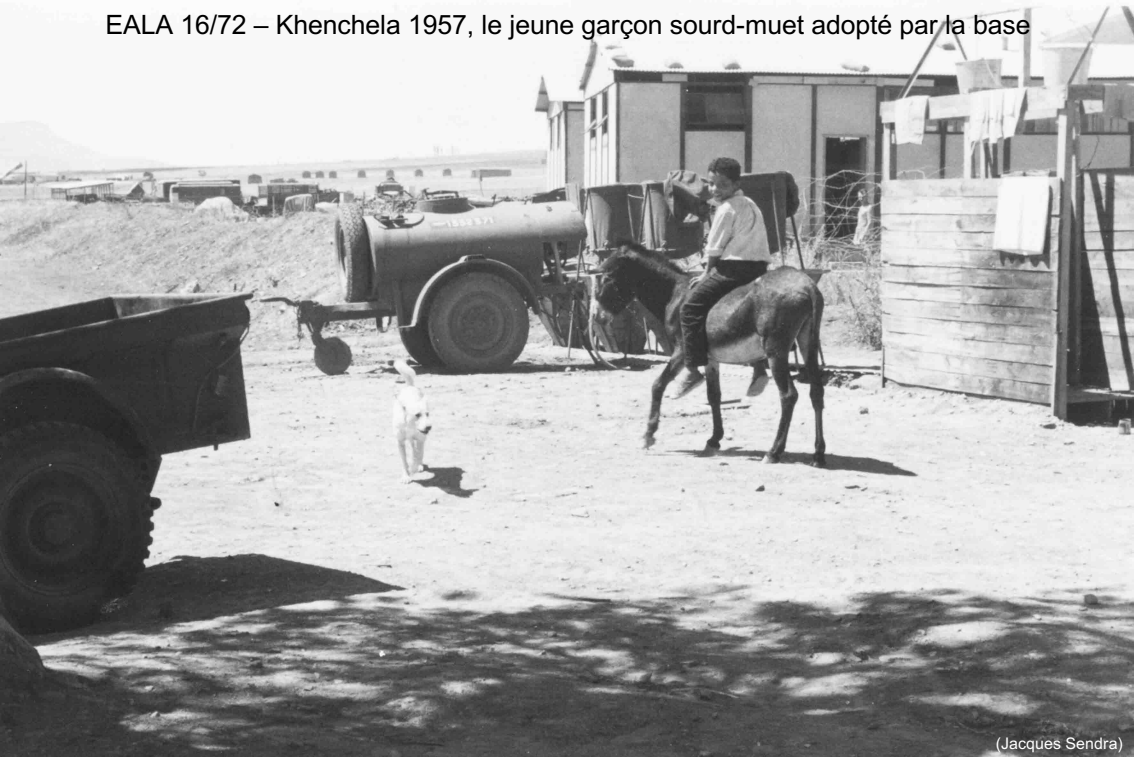
(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Région de Biskra 1961



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Khenchela 1957, le jeune garçon sourd-muet adopté par la base



EALA 16/72 – Khenchela, 1957

Sgt Jacques Sendra



(Jacques Sendra)

EALA 16/72 – Khenchela 1957, Sgt Jacques Sendra



(Jacques Sendra)

EALA 16/72 – Khenchela 1957, Sgt Jacques Sendra



(Jacques Sendra)

EALA 16/72 – Biskra 1957, sergent Claude Segard



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Biskra 1957, Sgt Claude Segard



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Biskra 1957, sergent Claude Segard



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Biskra 1960, SL observateur Bernard Gilotte



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Biskra 1960, SL observateur Bernard Gilotte



EALA 16/72 – Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – La Quille



(Claude Segard)



EALA 16/72 – Biskra 1959



EALA 16/72 – Biskra 1959, champ de tir



(Bernard Gilotte)



EALA 16/72 – Déplacement de Biskra à Batna



EALA 16/72 – Déplacement de Biskra à Batna, El-Kantara



EALA 16/72 – Biskra, 1957



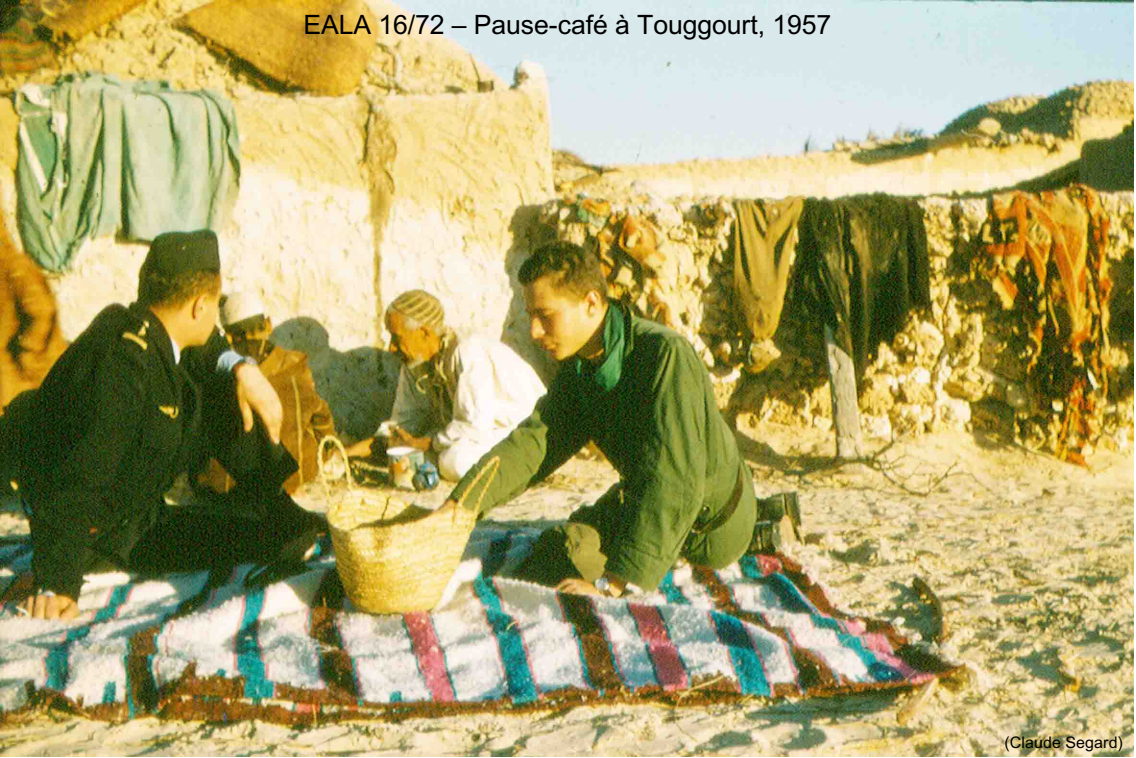
(Claude Segard)



EALA 16/72 – Sur le sable d'El-Oued, 1957



EALA 16/72 – Pause-café à Touggourt, 1957



EALA 16/72 – Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Biskra, 1957



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Biskra, salle OPS, 1959



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – T elergma, avril 1961



EALA 16/72 – T elergma, avril 1961



EALA 16/72 – Télérgma, avril 1961

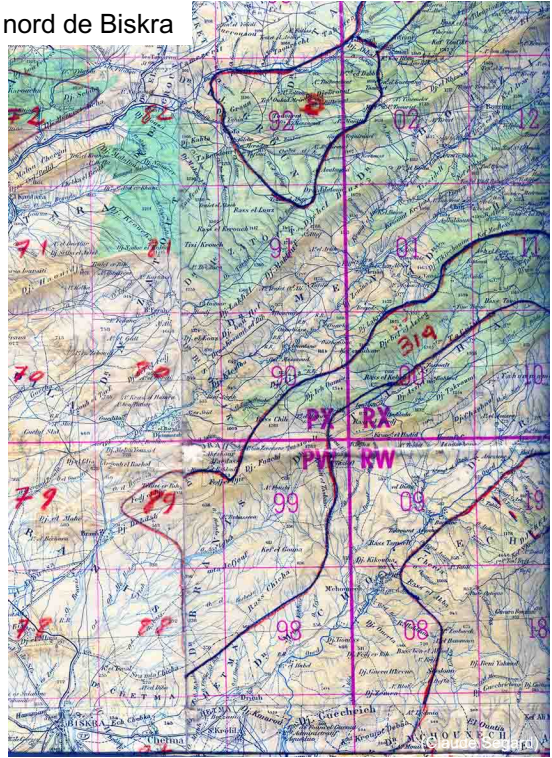
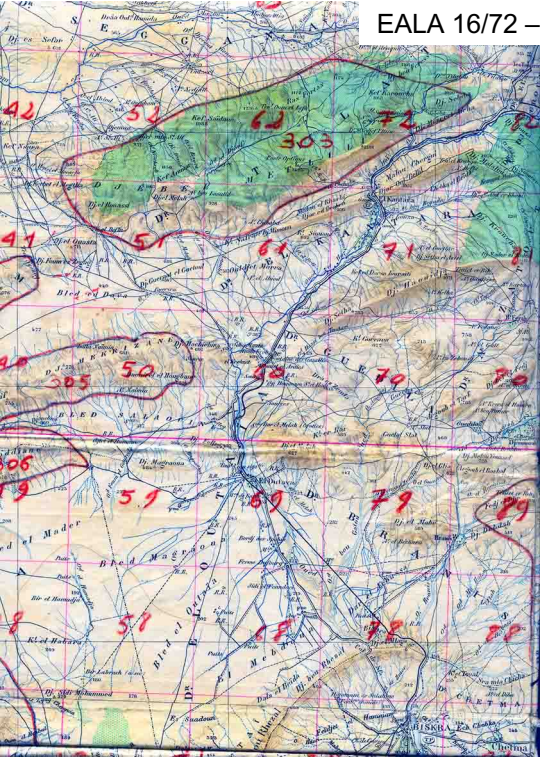


EALA 16/72 – Téliergma, avril 1961

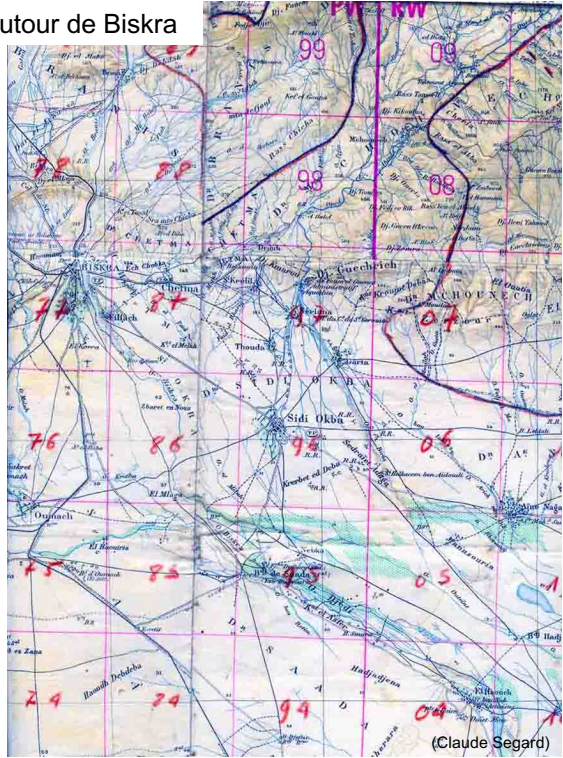
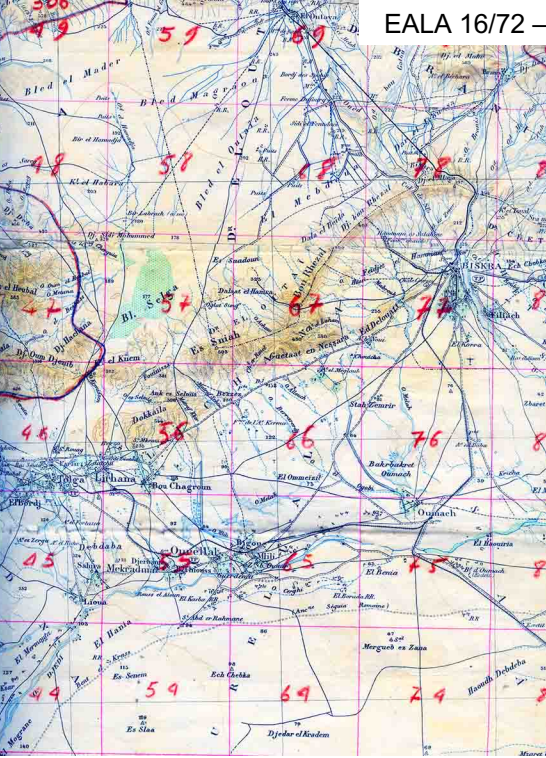


(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Au nord de Biskra



EALA 16/72 – Autour de Biskra



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Napalm, région de Biskra, 1960



(Bernard Gilotte)

EALA 16/72 – Impacts sur un T-6, 1960



EALA 16/72 – Accident à Biskra



EALA 16/72 – Accident du sergent Fritière, 2 mai 1958



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Accident du Sgt Fritière, 2 mai 1958



EALA 16/72 – Lambiridi (Batna), 10 août 1958, accident du Sgt Segard



(Claude Segard)

EALA 16/72 – Lambiridi (Batna), 10 août 1958, accident du Sgt Segard



(Claude Segard)

EALA 16/72 - Le jour de l'accident du Sgt Segard, le 10 août 1958

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	POINT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
						MOIS	
1.08	Pilote	Sgt SEGARD	NATGE - 325	295			
2.08	"	"	300	200			
4.			300	040			
6	"		312	100			
7			300	200			
10.			322	015			
18.			316	210			
19.			312	185			
			301	165			
22			901	200			
			901	120			
23			101	125			
			325	210			
24				200			
25.			316	125			
28			325	145			020
29.			305	145			
30.			216	330			
				33			020

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages sages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
AOÛT	1958			
0295	1		Peu OPE	3001 367
0200	1		RAY	3009 362
0040	1		Schiff RATON	3015 362
0200	1		RAY	2332 364
0200	1		Peo	2336 365
0015	X		RAY MME	2363 <u>CRASH</u> 365
0210	1		RAY	2398 367
0135	1		Peo	2402 368
0115	1		ROOGE.	
0200	1		RAY	2419 369
0120	1		RAY VE.	2429 370
0135	2		RAY VE.	2432 371
0210	2		RAY Act Disan.	2432 372
0200	1		Peo.	2438 373
0235	1		RAY	2442 374
0205	1		RAY + Bombing.	2469 375
0145	1		RAY.	2476 376
0330	1		Peo	2476 376
3320	20		GARRET ARRÊTÉ le 31 Août 1958 au total de 3320 heures Rég le 01 d'août 1958. MONTMAYO	Le Capitaine ARRAND, COT 1214 1877 La Compagnie Finale

(Claude Segard)

EALA 16/72 – Dans le parc à ferraille de Télérgma, le T-6 4627 accidenté le 10 mars 1959 dans la palmeraie de Garta par le capitaine Arnaud



EALA 16/72 – Biskra, obsèques du sous-lieutenant Jean Morin tué à Tadjimout le 14 mai 1960



(Jacques Morin)

EALA 16/72 – Biskra, obsèques du sous-lieutenant Jean Morin



(Jacques Morin)



ARMÉE DE L'AIR

E X T R A I T

DE L'ORDRE GENERAL N°248/V° R.A./CH/2 DU 17 MAI 1960

LE GENERAL DE DIVISION AERIENNE P. M. BIGOT COMMANDANT LA V° REGION AERIENNE

C I T E

A L'ORDRE DE L'ARMEE AERIENNE

"TITRE POSTHUME"

M O R I N Jean Paul

(X. 12.501)

Sous-Lieutenant
E.A.L.A. 16/72

Jeune officier polytechnicien que ses qualités morales et humaines destinaient au plus brillant avenir. Pilote de chasse fanatique du vol, s'était rapidement révélé un équipier de grande valeur. Accrocheur et courageux, modèle exemplaire de l'élite de notre jeunesse, a trouvé une mort glorieuse le 14 Mai 1960 au cours d'une mission aérienne au coeur des AURES.

Totalisait, 257 heures de vol dont 71 heures 35 en 32 missions au titre du maintien de l'ordre.

CETTE CITATION ACCOMPAGNE LA CROIX DE CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR ET COMPORTE L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE AVEC PALME.

Signé : BIGOT

Mort d'un pilote de chasse en Algérie

Le sous-lieutenant pilote Jean Morin est tombé voilà 14 ans, au cours d'une mission de guerre dans les Aurès.

L'escadrille 16/72 tout entière, a porté son deuil.

C'est avec beaucoup d'émotion que j'ai écrit ces lignes, pour rendre un dernier hommage à notre jeune ami disparu.

Notre secteur opérationnel se situait autour de Biskra, sur 300 kilomètres d'est en ouest, 100 km du nord au sud. Il englobait la partie saharienne

du massif des Aurès ; région particulièrement hostile, où avait éclaté la rébellion dès 1954, et où les rebelles, de tout temps insaisissables, ont toujours trouvé des repères faciles.

Nous décollions tous les jours, pour des missions de reconnaissance, ou pour rendre coups sur coups aux hors la loi retranchés derrière les voies d'accès minées. Nous allions au cœur de la dissidence et notre mission ne connaissait aucun relâchement. L'escadrille 16/72 a tenu ce secteur pendant 6 années...

Les pilotes, parrainés par la 33^e escadre, étaient relevés tous les ans. Jean Morin, dès sa sortie d'école, avait opté pour l'Algérie. Cette escadrille était opérationnelle au plus haut degré. Les pilotes et observateurs connaissaient parfaitement toute la région : les caches, les lieux de passage des bandes et des armes, et les allées et venues des ~~Fédérés~~ rebelles ; permettant au commandement de mieux contrôler la situation.

Les opérations montées par les troupes au sol dans ces djebels étaient souvent meurtrières et les patrouilles aériennes décollaient sur alerte pour apporter l'appui feu de leurs mitrailleuses et de leurs roquettes.

Nous avons maintes fois mitraillé à quelques dizaines de mètres devant nos amis, pour les dégager, lorsqu'ils étaient durement accrochés. Les djebels dans lesquels ils opéraient,



1960 : Le P.C. « Korra » de la Base aérienne de Biskra, surmonté des antennes radar, derrière les pierres romaines relevées par nos soins. Au fond, la ligne rose des crêtes du djebel Ahmar Khadaf.

après de harassantes marches d'approche, étaient particulièrement inaccessibles et escarpés. Ils avaient entre autres noms : « Azreg, Mezbel, Berga, Rassfourar, Ahmar-Khadou... », des noms qu'il ne faudrait pas oublier...

C'est dans l'Ahmar-Khadou, muraille vertigineuse, à quelque soixante-dix kilomètres à l'est de Biskra, que le 14 mai 1960, le sous-lieutenant Jean Morin est tombé.

Jean Morin était un pilote de chasse fanatique, accrocheur et doué. Son commandant d'escadillon, le lieutenant Debièvre, le choisissait souvent comme équipier. En rentrant de mission, au retour sur la base, en patrouille serrée, il s'approchait, aile à aile de son leader, et, la verrière ouverte, on pouvait voir son visage épanoui, et son beau sourire, heureux et fier de la mission bien remplie.

Les choses, ce jour-là, s'étaient passées sensiblement comme toujours, quand ça tourne mal !

Absorbé par la mission, on ressent subitement l'impression d'être tout seul dans le ciel... On cherche son compagnon de vol, on regarde de tous côtés, puis on découvre une fumée au sol et les débris de l'avion écrasé... On espère voir surgir l'ami qui vous fait signe... mais en vain. On appelle alors à l'aide par radio. On reprend de l'altitude pour être mieux capté. On situe géographiquement l'endroit. On redescend pour protéger l'épave... Les minutes paraissent longues, l'attente interminable. Puis la patrouille de relève arrive et l'on est contraint de quitter le secteur car l'essence baisse !

Jean Morin a-t-il été victime d'une arme automatique camouflée dans les rochers ?... d'un rabattant violent qui l'aura plaqué au sol ?... ou tout bêtement aura-t-il été trahi par une défaillance mécanique de sa machine ?... Nul ne l'aura vraiment jamais su.

Je ne crois pas me rappeler qu'il ait appelé en radio ? Il n'en a sans doute pas eu le temps !

Une chose demeure : il est mort en mission de guerre, à son poste de pilote, selon les plus belles traditions de notre armée !

Nous avons aussitôt alerté tous les moyens de secours, tous les postes avancés, pour le ramener mort ou

1960 : Quatre « T6 », retour de mission, en prise de terrain, sur la Base de Biskra !... Du soleil, du sable, de la poussière, des vieilles pierres romaines... et les 4 pylônes de la balise « F.O.B. », avec pour fond de décor le djebel bou Rhezal.



vivant, sur notre base, afin qu'il ne tombe pas entre les mains des Fells, ou les griffes des chacals.

Un hélicoptère est arrivé sous bonne escorte pour le recueillir. Il avait été tué sur le coup. Nous avons tous pensé qu'il n'avait pas souffert.

De retour sur la base, consterné, je l'ai reconnu. Hélas ! ce n'était plus son habituel sourire. Il fut conduit à l'hôpital. Une chapelle ardente fut édifiée et ses camarades : pilotes, observateurs et mécaniciens, l'ont veillé tour à tour, jour et nuit. Devant l'immense douleur des siens, accourus en hâte, nous ne savions plus que dire ! Pourtant nos cœurs étaient lourds de peine.

Nous essayâmes de comprendre ce qui se passait soudain autour de nous. Pourquoi étions-nous si éloignés de nos foyers ? Pourquoi ces séparations ? Pourquoi cet inconfort ? Ce drame subitement nous ramenait à notre triste condition.

Inconsciemment, nous avions pris l'habitude de survoler ces djebels hostiles par des chaleurs torrides. Personne ne s'en plaignait, et Jean Morin moins que quiconque. Tout d'un coup ! tout semblait remis en question. Il fallut alors trouver les mots pour redonner un sens à notre vie. C'est en citant l'exemple de Jean Morin que nous les trouvâmes.

A plusieurs reprises, j'avais reconnu en lui de grandes qualités morales et humaines. J'avais eu l'occasion de l'employer pour des missions plus obscures de servitude et d'encadrement au sol. Il s'en était tiré avec délicatesse et bonne volonté.

... suite



suite ...

Sous-lieutenant Jean Morin

... suite

Jean Morin n'était pas seulement un polytechnicien, un ingénieur, un pilote... il possédait en plus : des qualités de chef, une instruction et une éducation soignées.

Promis à un bel avenir, à de hautes responsabilités, il avait tenu à prendre sa part du drame algérien qui était celui de sa génération. Il ne laissait pas voir qu'il aurait pu faire des choses plus directement profitables à son avenir, plutôt que de passer son temps sur une petite base perdue aux confins de l'Atlas saharien. Il partageait avec le sourire l'inconfort de tous, vivant sous la tente, dans la poussière, la chaleur et l'isolement. Sa bonne humeur était égale. De cette résignation et de cette bonne humeur, dépendaient la réussite de nos missions. Les jeunes officiers comme lui devaient donner l'exemple pour que tout marche en bonne harmonie.

Nos installations étaient rudimentaires, l'eau magnésienne était rare, l'hygiène demandait toute notre attention. Le sommeil par des nuits étouffantes était difficile à trouver.

Les jours suivaient les jours, les semaines suivaient les semaines ; nous perdions peu à peu la notion du temps. Le repos était rare et les distractions quasi inexistantes.

Mais chaque samedi matin, nous nous rassemblions au pied du mat du drapeau, pour monter les couleurs. Et ce matin-là, chacun faisait un effort d'élégance pour saluer notre emblème, sur cette terre d'Algérie, qui en ces jours-là... était encore une terre française !

O rude et attachante Algérie...
comme nous t'avons aimée !
Comme nous t'aimons encore...

Hélas ! l'issue de ce combat ne dépendait pas de nos efforts. Quand le sous-lieutenant Jean Morin est mort, la victoire était encore à nous.

En nous levant dès l'aube pour prendre l'alerte, nous regardions vers l'est, les contours familiers des montagnes des Aurès, si roses et si bleues dans l'aurore. Nous survolions cette enceinte de fortins que les Romains avaient édifiés, et que l'on distingue encore fort bien vis

d'avion. Nous savions qu'ils avaient bâti sans trêve pendant des siècles... puis que leur empire était tombé.

Alors, nous aussi nous avons bâti ! Sur la base de Biskra, une piste d'envol de 3 000 mètres fut édiflée par un bataillon du Génie de l'Air. Ces jeunes ingénieurs, ces soldats ouvriers, partageaient notre vie dans leurs treillis de poussière. Cette piste en dur, aux dimensions d'avenir, nous l'avons achevée juste avant de quitter ce pays, comme pour mettre un point final à l'œuvre créatrice de nos prédécesseurs !

C'est bien grâce aux sacrifices de tous les jeunes comme Jean Morin, qu'une telle œuvre a pu être menée à bien.

On n'effacera jamais tant de sueur, et tant de sang.

Dans l'infini du temps, une jeune vie fauchée si tôt, semble peut-être peu de chose ?... Mais quand elle a été si bien remplie, cela reste aussi une grande chose !

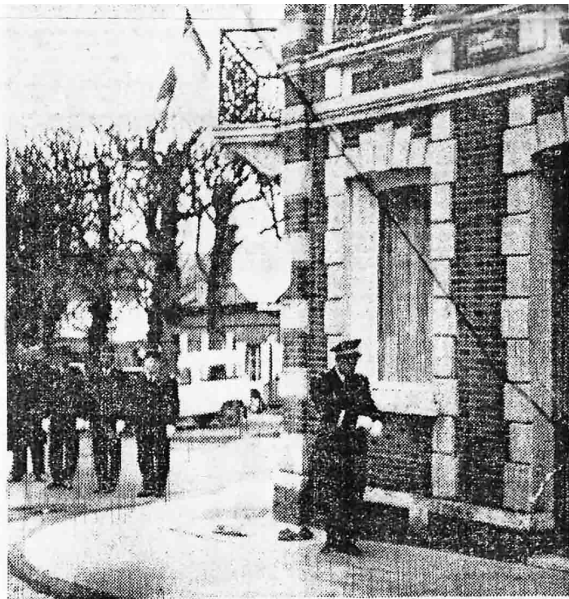
Colonel Christian Mazo,
ancien commandant
de la Base de Biskra.

DAMVILLE PARIS NORMANDIE 18-03-1974

La nouvelle rue du Lieutenant-Morin : un solennel hommage « à l'enfant du pays »



Au pied de la plaque de la rue du Lieutenant-Morin : un hommage solennel



Le lieutenant-colonel Debièvre dévoile la plaque « rue du Lieutenant-Morin »

Tombe de Jean Morin au cimetière de
Damville, le 19 mars 2022



Extrait du poème « *À mes hommes qui sont morts* » écrit en 1885 par le capitaine de Borelli après le siège de Tuyen Quang, lu lors de la cérémonie à Damville le 19 mars 2022 par un des frères de Jean Morin :

*« Quant à savoir si tout s'est passé de la sorte,
Si vous n'êtes pas morts pour une chose morte,
Et si vous n'êtes pas restés pour rien là bas
Ô mes pauvres amis, ne le demandez pas
Dormez dans la grandeur de votre sacrifice
Dormez que nul regret ne vienne vous hanter
Dormez dans cette paix large et libératrice
Où ma pensée en deuil ira vous visiter »*