

Armée de l'Air 1945-1962 (28)

Ami(e) Internaute,

Ce 180^{ème} diaporama est le 28^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les EALA 1/72 et 2/72.

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/documents-a-telecharger/>

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

EALA 1/72



Créée le 1^{er} avril 1956 à Marrakech sur T-6 et parrainée par la 2^{ème} EC, l'EALA 1/72 est en mai 1956 à Tèlergma, en juin 1956 à Sétif et en octobre 1959 à Paul-Cazelle.

Elle est dissoute le 30 novembre 1959 pour devenir la 1^{ère} escadrille de l'ELA 2/2.

Des détachements sont entretenus à Bougie, Khenchela et Djelfa.

Immatriculation : F-UJKx, indicatif : *Baron*.

Commandements : 1^{er} avril 1956 : Lt Bernard Capillon. Novembre 1956 : Lt Angot. Mai 1957 : Lt/Cne Parisot. Mai 1958 : Lt Durand. Novembre 1958 : Cne Bernard Capillon.

Janvier 1959 : Lt Regnier. Avril 1959 : Cne Jacques Bouley. 16 juin 1959 : Cne Ladouce. 4 juillet 1959 : Cdt Saint-Martin. 17 août 1959 : Cne Jacques Bouley.

Décès : 1^{er} juin 1956 : le sergent-chef Christian Leroux est tué à Mézien, à 25 km à l'est d'Akbou.

10 octobre 1956 : les sergent Roger Lambert (pilote) et Jean Zévaco (observateur) sont tués à Takrietz, (Bougie).

30 décembre 1956 : le lieutenant pilote Michel Apard et l'aspirant observateur Michel Carbonne, sont tués en T-6 lors d'une passe de tir à Oued-Sidi-Idir (nord-ouest de Sétif), après avoir accroché un toit.

7 février 1957 : le lieutenant Alain Arthuis, membre de l'AC Hispano-Suiza, est tué au cours d'une attaque au sol à Ouled-Amar (Grande Kabylie).

10 avril 1957 : le sergent pilote Bernard Barraud est tué en vol par le tir rebelle lors d'une RAV à El-Maïn (Sétif), son observateur, l'aspirant Nicolas Rumeau, meurt dans l'écrasement du T-6.

1^{er} novembre 1957 : le lieutenant Lucien Blais est blessé, il décèdera le 12 novembre à Alger. Le lieutenant observateur Rousseau survit.

11 mars 1958 : le sergent-chef Jean Koepfel est mortellement blessé à la mâchoire par le tir rebelle en T-6 dans la région de Lafayette. Le capitaine observateur Perrimond (OLAT), qui compte deux heures de double-commande, ramène l'avion à Sétif-Aïn Arnat.

20 avril 1958 : mort du lieutenant pilote Jacques Durandau, qui devait prendre le commandement de l'escadrille, à Amar-Ben-Ali, à la suite d'une collision en vol avec l'avion de son équipier.

27 août 1958 : le sergent pilote Morhet est tué à Aïn-Arnat.

27 mai 1959 : le sergent pilote PER Jean Billard est tué à Sidi-Aïch.

EALA 1/72 – North American T-6G



EALA 1/72 – Sétif 1956



(Pierre Gomez)

EALA 1/72 – Sétif, 1959



EALA 1/72 – Sétif, 1959



EALA 1/72 – Sétif, 1959



(Pierre Tabart)

EALA 1/72 – Entretien à Sétif en 1958



EALA 1/72 – Détachement à Bougie, juillet 1959



(Jean Métayer)

EALA 1/72 – Détachement à Bougie, juillet 1959



EALA 1/72 – Sétif, 1959



(Jacques Barraquier)

EALA 1/72 – T-6D



(E. Janssone)

EALA 1/72 – T-6



(Roland Robert)

EALA 1/72 – Sur l'aérodrome de Djelfa en octobre 1959



EALA 1/72 – Décoration provisoire sur le fuselage



EALA 1/72 – Décoration provisoire sur le fuselage



(Jacques Mutin)

EALA 1/72 – Un autre T-6 avec la décoration provisoire sur le fuselage





EALA 1/72 – Lieutenant observateur Carblanc à Sétif, il survivra à l'accident du 20 avril 1958 où le lieutenant Jacques Durandau décèdera



EALA 1/72 – Au second plan, le T-6 n° 49-3063 dans lequel le lieutenant Durandau décèdera



(René Lallonder)

Sétif octobre 1956, le Cnl Marceau Crespin (en civil), commandant la base et le GH 2, le Lt Bernard Capillon, le Cdt Heliot, à l'extrême droite : le Lt Angot, commandant l'EALA 1/72



Sétif le 17 janvier 1959, le Cne de l'ALAT Jean de la Personne et le Cne Bernard Capillon, commandant l'EALA 1/72, rentrent de mission avec 12 impacts de tirs rebelles dans le T-6



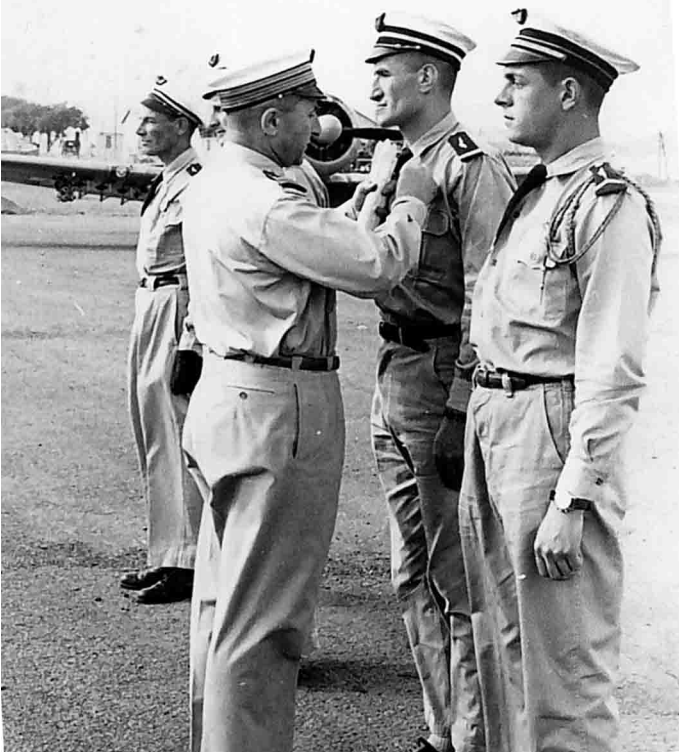
EALA 1/72 – Bir-el-Ater



EALA 1/72 – Sgt Jean-Claude Hillenweck, PER



(Jean-Claude Hillenweck)



EALA 1/72 – Été 1957, décoration de la Croix de la Valeur Militaire des Lt Robe et Robert Lapoutge.

Ce dernier trouvera la mort en *Mistral* de la 8^{ème} EC le 29 mars 1958 à Taher.

Les Barons de l'EALA 1/72 – Été 1956



Le personnel de l'EALA 1/72 à Sétif – Été 1956



EALA 1/72 – Été 1957



(Georges Lapoutge)

EALA 1/72 – Été 1957



(Georges Lapoutge)

EALA 1/72 – Dégâts à Sétif en 1958



EALA 1/72 – Dégâts à Sétif en 1958



EALA 1/72 – Collision à Bougie le 11 août 1958



EALA 1/72 – T-6 abattu par les rebelles le 22 août 1959 dans la région de Bougie, équipage Sgt Burlot et Darmon indemnes



EALA 1/72 – T-6 abattu par les rebelles le 4 juillet 1958 à Aïn-Taghout, équipage Lt Jean Regnier et Sgt Girard indemnes



Les missions du T-6 (Jean Arrault dans *Le Piège*, revue de l'École de l'Air)

L'Armée de l'air a été fortement engagée pendant le conflit algérien. Au plus fort de cet engagement, près de 60 % de ses effectifs participaient à l'effort de guerre. On a pu compter jusqu'à 60 % des heures de vol effectuées qui l'ont été au profit de l'activité en Algérie. Les T-6 au sein des EALA y ont pris une grande part

À condition de respecter certains principes de pilotage, le T-6 était un avion donnant confiance à son équipage par sa fiabilité et constituant un bon compromis pour effectuer les trois types principaux de missions demandées :

- Les reconnaissances à vue (RAV) ou armées
- Les protections de convoi (proconvoi)
- Les missions d'appui feu

Les reconnaissances à vue

Ces missions sont programmées à l'avance et déclenchées par un Poste de commandement Air (PC Air) qui oriente les recherches en liaison étroite avec les autorités terrestres.

Il s'agit de repérer des indices d'activité des rebelles, le long d'itinéraires et le plus souvent sur zone. Des zones interdites (ZI) ont été créées. Les populations ont préalablement été évacuées et regroupées dans des douars amis confiés aux bons soins des SAS. Le vide réalité devant contrarier le recrutement, le ravitaillement, les déplacements, en bref la logistique de l'ALN. Les T-6, en particulier, assuraient la surveillance de ces zones. Suite ...

... suite ...

Les protection de convoi – Proconvoi

C'étaient des missions très demandées par les unités terrestres. Elles devaient donc être centralisées, filtrées, acceptées et programmées par le PC Air. Les EALA prenaient connaissance des pro-convois qui leur étaient attribuées la veille de leur exécution, lorsqu'elles débutaient au petit jour, les équipages les préparaient sur le champ.

Il s'agissait pour le pilote de manœuvres à basse altitude au-dessus des véhicules tout en surveillant soigneusement les abords de l'itinéraire à suivre et en avertissant par radio le convoi d'indices suspects ou d'obstacles en travers de la route (rochers, arbres).

L'expérience a montré que le T-6 était très bien adapté à ce type de mission. Il était craint par les adversaires qui, même installés en embuscade, ne se dévoilaient pas en tirant sur l'avion ou le convoi, ils auraient pris le risque d'être immobilisés jusqu'à la nuit et de subir des pertes.

... suite ...

... suite ...

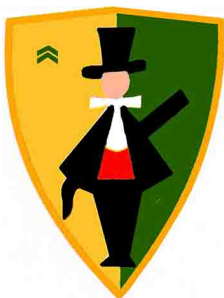
Les appuis-feu

Les appuis-feu sont toujours prioritaires. En général, ces vols étaient programmés par le PC Air en liaison avec les autorités Terre en vue d'opérations importantes. Si les EALA pouvaient participer aux opérations combinées, la plupart du temps ces missions, comme par exemple le traitement d'une zone (DZ) avant le premier hélipontage des troupes, étaient confiées à des moyens d'appui lourds.

Lorsqu'un T-6 est appelé par une unité accrochée, il abandonne sa mission initiale (RAV ou Pro-convoi) en rendant compte au PC Air. Le guidage sur l'objectif peut être fait à son arrivée par un Piper de l'ALAT en reconnaissance sur les lieux ou par l'unité au contact. En T-6, avion lent trahissant son arrivée par le bruit, le pilote ne découvre un rebelle que si celui-ci est en mouvement. Ouvrant le feu à courte distance, il ne voit que rarement à la première passe son objectif, dissimulé et immobile. Il ne le repère généralement qu'après le dégagement lorsque l'adversaire recherche un meilleur couvert où il s'immobilise à nouveau.

C'est souvent le cas, car ce dernier a très tôt compris que sa meilleure parade réside dans l'absence de tout mouvement. L'adversaire est alors fixé. Si besoin est, la relève par une patrouille est demandée pour assurer une permanence sur l'objectif. Le PC Air en fonction de la situation peut dépêcher des patrouilles de l'aviation lourde plus puissante et efficace, avec canons, roquettes et bombes. Le T-6 assure le guidage en balisant la position des amis. La densité des implantations des escadrilles de T-6 facilite la rapidité d'intervention sur les lieux. Enfin, l'EALA la plus proche continue souvent d'envoyer, jusqu'à la nuit, des renforts successifs, en particulier quand les moyens lourds ne sont pas disponibles.

EALA 2/72



Créée le 1^{er} avril 1956 à Télérgma sur T-6, parrainée par la 5^{ème} Escadre de Chasse, l'EALA 2/72 stationne à Batna puis est transférée à Méchéria en octobre 1959 pour être dissoute et devenir la deuxième escadrille de l'EALA 3/5.

Détachements à Biskra, Khenchela, Soukiès (Khanga-Sidi-Nadji), El-Oued, Bougie, Sétif, El-Abiod et Saïda.

Commandements : 1^{er} avril 1956 : Lt Billard. Décembre 1956 : Cne Richard. 1^{er} août 1957 : Lt Jacques Souil. 9 mars 1958 : Lt Jean Durand-Dastes. 8 avril 1958 : Lt Michel Forget. 11 février 1959 : Lt/Cne Robert Essioux.

Immatriculation : F-UJLx, code : *Marquis* puis *Macaire* à partir de juillet 1957.

Décès : 30 mai 1956 : le Sgt pilote Claude Limberger et le Sgt armurier Luc Feltin, trouvent la mort dans la région de Batna (Claude Limberger avait dessiné l'insigne de la 2/72).

23 février 1957 : le Sgt PER Georges Riche et le Sgt Serge Boileau sont tués à T'Kout (Batna).

16 décembre 1957 : le Sdt Jacques Dauvois est tué au sol à Batna par le départ intempestif d'une roquette.

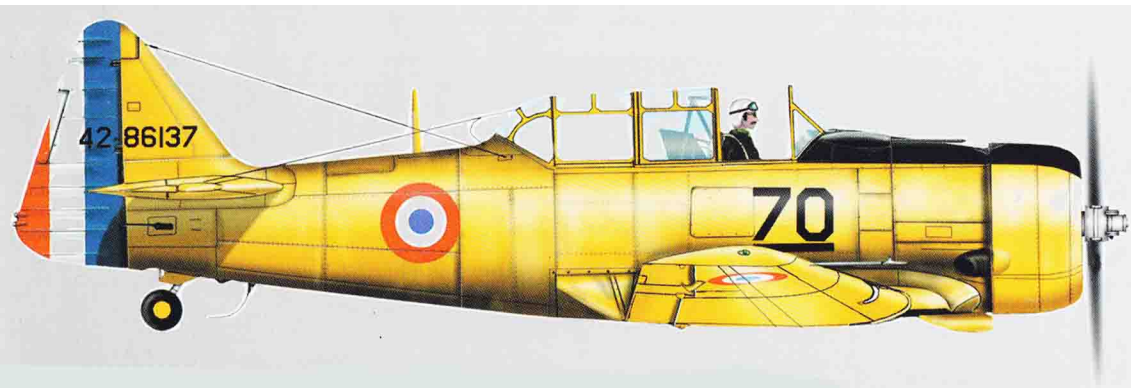
9 mars 1958 : le Cne pilote Jacques Souil, commandant l'EALA 2/72, décède, abattu par le tir rebelle à Taouzient (Batna).

14 novembre 1958 : le Sgt pilote Robert Gaudel et le CC observateur Jean-Pierre Thibault sont tués à Batna.

28 mai 1959 : mort, à Corneille, de l'Asp pilote Walter Daweritz et du Sgt observateur Christian Desforges.

21 août 1959 : le Sgt pilote Jacques Safont est tué à Mac-Mahon.

EALA 2/72 – T-6G



(Gérard Paloque)

EALA 2/72



(Claude Simonnet)



(Jean Durand Dastés)

EALA 2/72 à Batna – 1957



EALA 2/72 à Biskra – 1956



EALA 2/72 à Batna – 1958



EALA 2/72 à Batna – 1958



EALA 2/72 à Batna – 1958



(Claude Simonnet)

EALA 2/72 à Batna – 1957



(Jacques Mutin)

EALA 2/72 à Batna – 1958



(Claude Brunet)

EALA 2/72 – 1958



(Claude Brunet)

EALA 2/72 – 1958



(Claude Simonnet)

EALA 2/72 – 1958



(Claude Simonnet)

EALA 2/72 – 1958



(Claude Simonnet)

EALA 2/72 – 1958



EALA 2/72 – 1958



(Claude Simonnet)

EALA 2/72 à Batna – 1958



(Claude Brunet)

EALA 2/72 à Batna – 1958



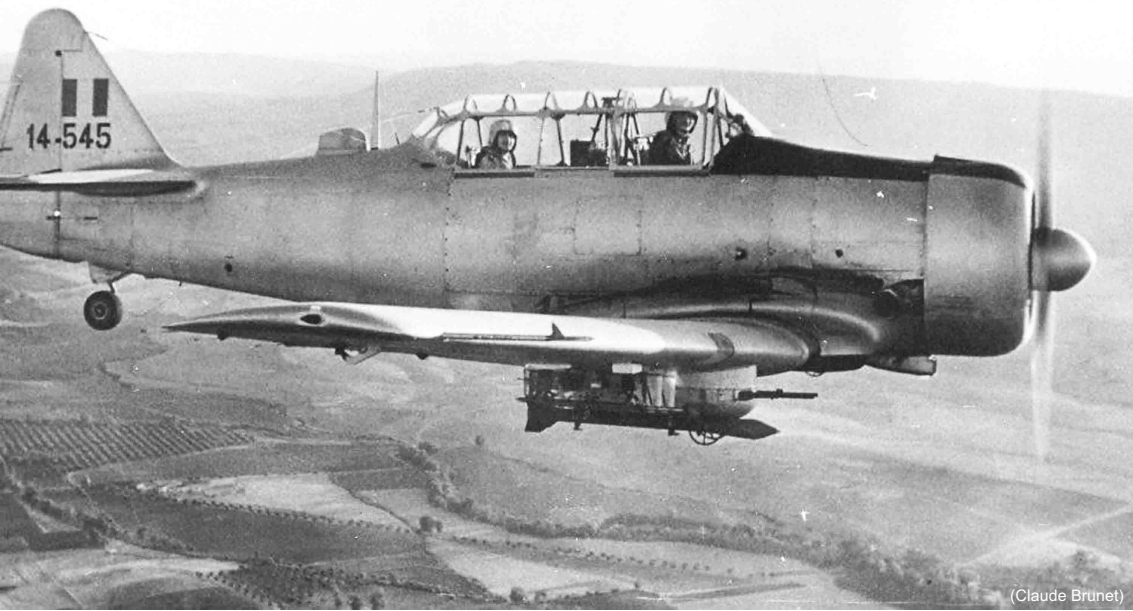
(Claude Brunet)

EALA 2/72 à Batna – 1958



(Claude Brunet)

EALA 2/72 à Batna – 1958



(Claude Brunet)

EALA 2/72, région de Méchéria – Novembre 1959



(Jean-Pierre Prigent)

EALA 2/72 – 1958



(Jean-Pierre Prigent)

EALA 2/72 – 1958



(Jean Durand-Dastès)

EALA 2/72 – 1957



(Jean Durand-Dastès)

EALA 2/72 – 1957



(Jean Durand-Dastès)

EALA 2/72 – El-Kantara, 1958

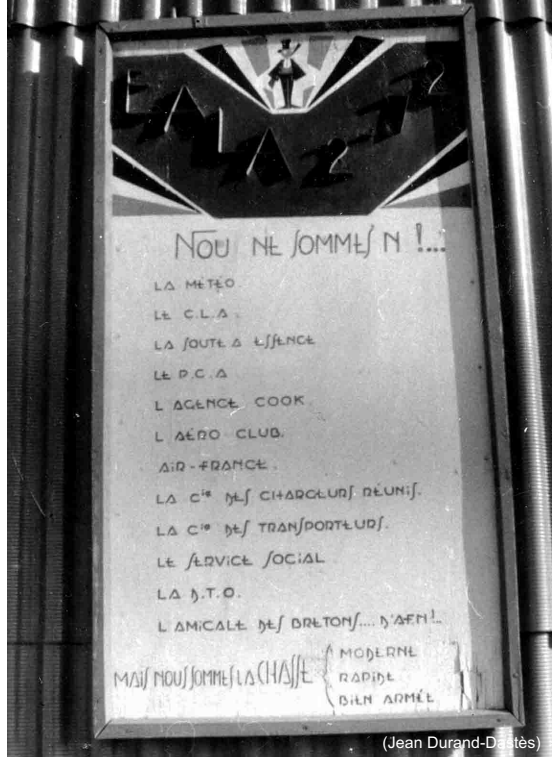


(Claude Simonnet)

EALA 2/72 – Batna 1958, Jean Durand-Dastès
tient le fanion



(Jean Durand-Dastès)



(Jean Durand-Dastès)

PILOTES



POUR LE VOL A BASSE ALTITUDE

AFFICHEZ

- 2000T^h
- 28 à 30 POUCES
- MELANGE RÉGLÉ POUR L'ALTITUDE

VITESSES MINIMA

- 120 MPH EN RÉGION ACCIDENTÉE
- 110 MPH EN PLAINÉ

HARNAIS BLOQUÉS

PRENDRE DE L'ALTITUDE POUR CHANGER DE RÉSERVOIR

ET TOUJOURS UN DE IL SUR LA BILLE



Je ne volais pas bas, mais ce con de chameau a relevé la tête.

EALA 2/72 à Batna – 1958



EALA 2/72 à Batna, Sgt Bely, pilote, et SL Jean-Pierre Prigent, observateur – 19 mars 1958



(Jean-Pierre Prigent)

EALA 2/72 – Lt pilote Jean Durand-Dastès à Biskra



(Jean Durand-Dastès)

EALA 2/72 Batna, avril 1957 – Cne observateur Pierre Deltcheff à gauche



EALA 2/72 à Batna – 1957



(Traditions Air – Georges Ringotte)

EALA 2/72 à Batna – 1958



(Jean-Pierre Prigent)

Télergma, février 1958 – Visite de Louis Christiaens, s/secrétaire d'État à l'Air, du Gal Jouhaud et du CA Ploix – Présentation des avions et des pilotes de la flottille 12F et de l'EALA 2/72



L'AVENTURE DU CAPITAINE CLOUTURIER

C'EST Mlle Bouillon, l'assistante sociale, chef du Val-de-Grâce, qui m'a dit : « Allez voir le capitaine Clouturier, chambre 27, 1^{er} chirurgie officier. Il a un moral à toute épreuve. C'est un homme formidable. » J'ai suivi ce conseil. Mlle Bouillon, d'ailleurs, ne donne que de bons conseils. Vous allez le constater. J'ai cherché un peu, bien sûr, le 1^{er} chirurgie. Puis je suis arrivé devant la porte de la chambre 27. Et j'ai frappé.

— Alors... ? Je lui ai répondu : « Ce que vous avez fait est sûrement bien fait. Soigner, c'est votre affaire. »

C'est ainsi qu'apparaît Clouturier. C'est un homme entier fort en voix, en caractère, décidé et enthousiasmé.

— Vous voulez peut-être savoir comment j'ai eu mon accident ? Bon. Alors, voilà...

En remuant dans son lit pour trouver une nouvelle position avant de commencer son récit, le

— En effet, car à la base de Cambrai qu'il a commandée, il a planté des arbres et des rosiers, un grand nombre de rosiers, si bien que... mais continuons. Mon indicatif était : Marquis 69. Le décollage avait eu lieu à 17 h. 10. Ma mission : Effectuer, dans une région montagneuse, une reconnaissance et une prise de contact avec les troupes en opération. J'avais avec moi, comme observateur, le lieutenant Roques, du 3^e régiment étranger d'infanterie,



C'est ainsi que fut retrouvé le T-6 du capitaine Clouturier, et son équipage blessé, par les troupes venues les secourir.

— Entrez. C'était une voix forte, décidée. La voix d'un homme en pleine forme. Et je suis entré. Le capitaine Georges Clouturier était assis sur son lit, une jambe sous un arc protecteur pour que le poids des draps ne se fasse pas sentir. Il avait à côté de lui une petite table de malade sur laquelle se trouvaient deux lettres, un flacon et une revue. Mais regardons son visage. Sa tête est presque ronde avec, sur le crâne, les traces de points de suture, traces qui arrivent presque jusqu'à l'œil droit qui n'est plus qu'une masse blanche et brillante.

— Le médecin qui m'a opéré m'a dit : « J'aurais pu essayer de sauver votre œil, mais j'avais une chance sur mille de réussir et je risquais de vous rendre aveugle,

capitaine reste un moment silencieux.

— C'est simple, je travaillais en Algérie avec le colonel Andréux.

qui connaissait très bien la région.

- Quel appareil aviez-vous ?
- Un T-6.
- Donc, la première partie de

LE COIN DU PILOTE PAR MAXIME RENO

— Celui qui était à Brenard ?

— C'est cela même. C'est le meilleur pilote que je connaisse. Un pilote qui appartenait à la légende.

— Il est commandeur de la Légion d'honneur, il a également la Croix de la libération, treize palmes et aussi... le mérite agricole...

la mission s'est effectuée sans incident. Il ne me restait plus, avant de mettre le cap sur la base, qu'à prendre contact avec une unité de « paras ». Il était alors 17 h. 40. Je remontais le lit d'un oued. Et...

Clouturier ouvre ses deux mains dans un geste d'impuissance :

— J'ai été piqué au sol. En-

EALA 2/72 – 4 novembre 1956

Cne Clouturier et Lt Roques

suite je ne sais plus. C'est le lieutenant Roques qui m'a réveillé en me secouant et qui m'a dit : Il faut sortir. En effet, une odeur désagréable de brûlé s'élevait. L'observateur m'a déboulé et m'a dégainé, puis prenant une carabine américaine et des chargeurs, il m'a déclaré : Je pars chercher du secours. Alors je l'ai vu s'éloigner et disparaître dans la nuit. Je dis je l'ai vu, je devrais dire plutôt aperçu, car l'œil droit était resté sur un bouton de réglage du collimateur et j'avais eu une triple fracture à la jambe gauche, fracture ouverte. Je me suis déplacé en rampant de quelques mètres et l'attente a commencé. Il faisait froid. Le vent était glacial. J'écoutais la nuit. Il y avait des rebelles dans le coin. J'étais à la merci du coup de grâce.

— L'avion n'a pas brûlé alors ?

— Non, il n'y a eu qu'un commencement d'incendie... Vous pouvez me croire, la nuit m'a paru longue. Puis l'aube est levée quand même. Les T-6 de l'escadille m'ont repéré dès le lever du jour. Et, tout à coup, j'ai entendu parler derrière moi. Je me suis retourné. C'est alors qu'un para a dit à son colonel : « Il vit ». Voilà l'histoire...

— Combien avez-vous d'heures de vol ?

— 2.500.

— Quel a été, à part cet accident, le fait le plus marquant de votre vie ?

— Je me suis évadé, avec mes camarades de la résistance, de la prison d'Amnezy une heure avant d'être fusillé.

Puis, remuant la tête, le capitaine Clouturier (Légion d'honneur, trois citations) ajoute :

— Il faut que je fasse attention, saint Pierre m'a dans le collimateur...

Et il éclate de rire.

Salle OPS de l'EALA 2/72 à Batna 1958



(Claude Brunet)

Salle OPS de l'EALA 2/72 à Batna – 1958



(Jean Durand-Dastès)

l'EALA 2/72 à Batna – 1958





Claude Brunet en Poste de guidage avancé de l'EALA 2/72 à Batna – 1958



EALA 2/72 – T-6 abattu par le tir rebelle dans l'oued Boussellam, sous la crête des Beni-Ourtilane, le 28 septembre 1957. Pilote SC Gérard Bouillon Perron, indemne



(Gérard Bouillon Perron)

EALA 2/72 – L'infanterie participe au démontage du T-6 de Gérard Bouillon Perron



Obsèques du Cne Jacques Souil, commandant l'EALA 2/72, tué le 9 mars 1958



(Jean Durand-Dastes)

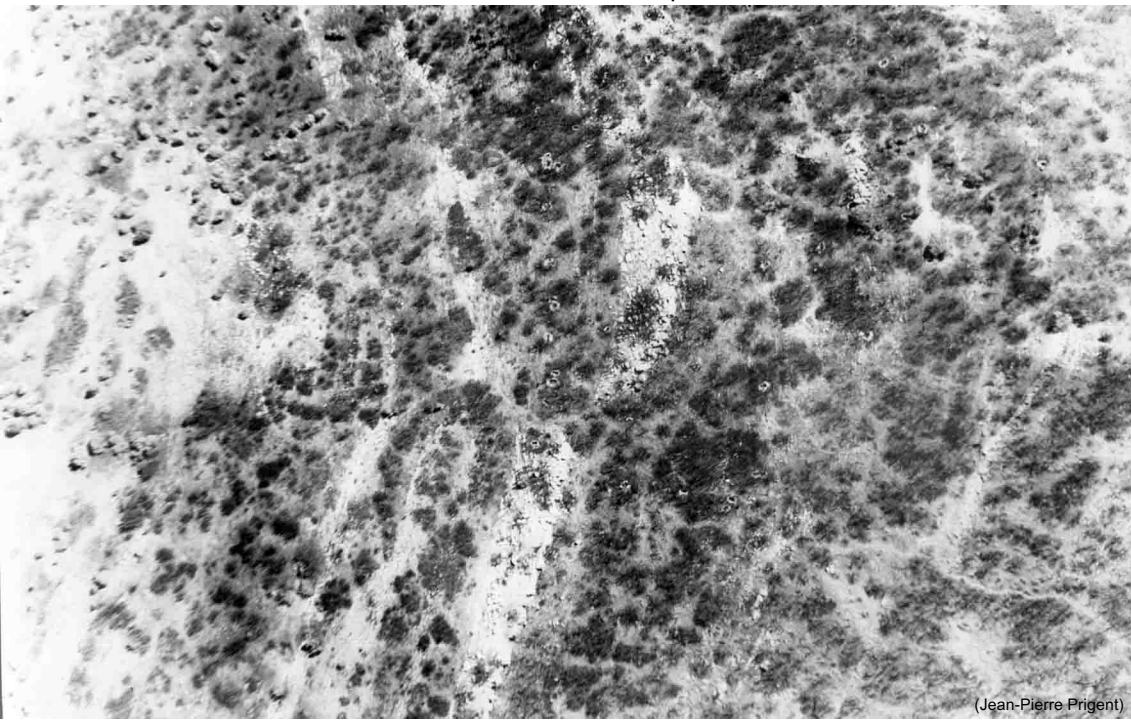
Mess officers de l'EALA 2/72 à Batna – 1958



Mess officers de l'EALA 2/72 à Batna – 1958

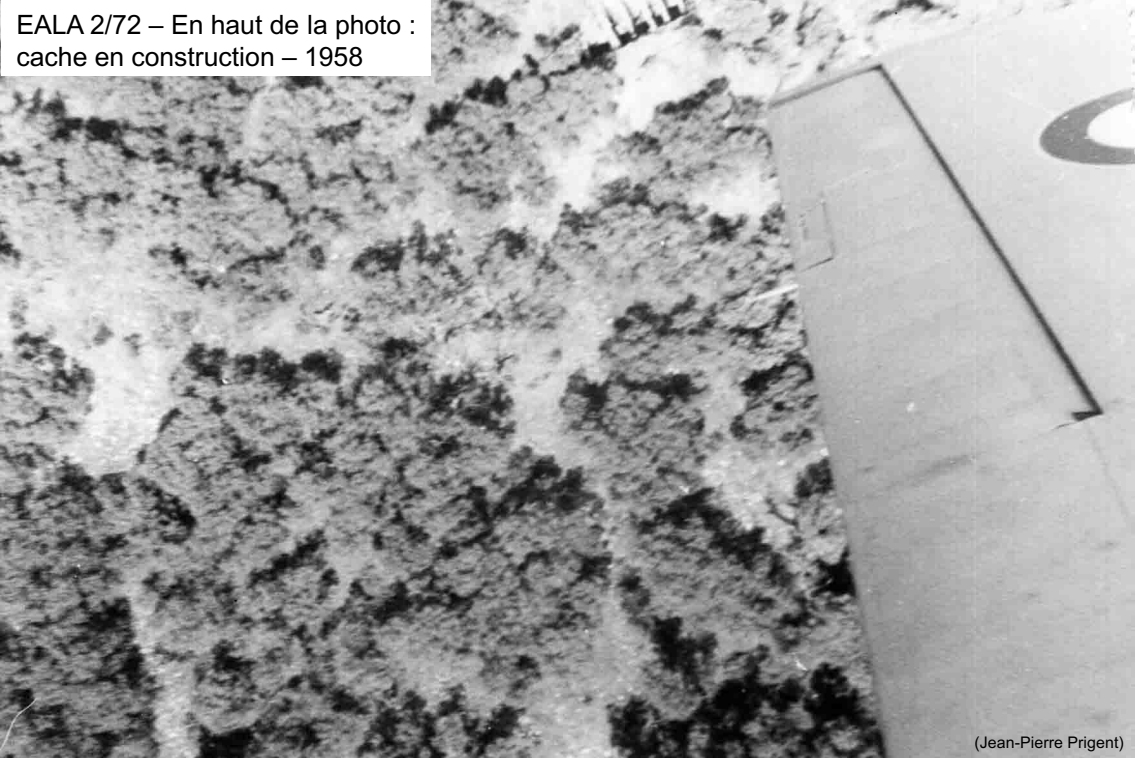



EALA 2/72 à Batna – Les cercle blancs sont de postes de combat ALN – 1958



(Jean-Pierre Prigent)

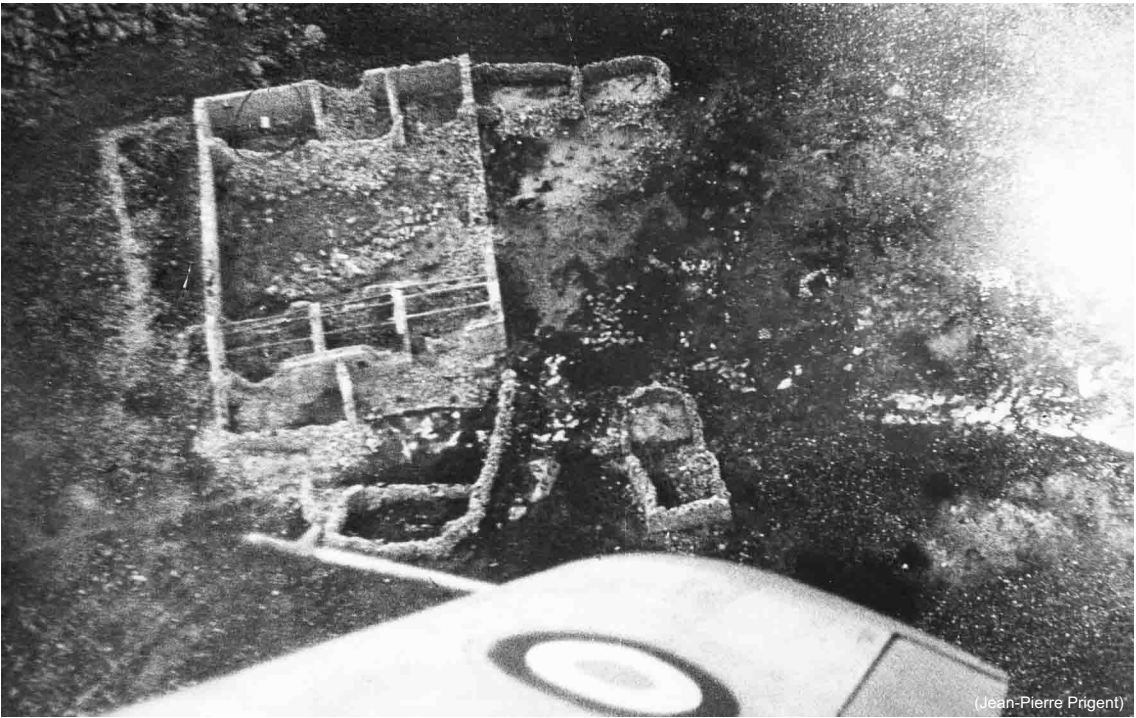
EALA 2/72 – En haut de la photo :
cache en construction – 1958



An aerial black and white photograph showing a village, identified as Mechta, in a state of complete destruction. The buildings are reduced to rubble and are engulfed in thick, billowing white smoke and flames. The surrounding terrain is dark and appears to be covered in ash or charred earth. The overall scene depicts the aftermath of a military operation involving rocket attacks.

EALA 2/72 – Mechta en
flamme après impact de
roquettes T 10 au cours
d'un combat – 1958

EALA 2/72 – Siège de T-6 dans une pièce (cercle), repéré par un observateur – 1958



N° 007022

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 sa sauvegarde recevra immédiatement une somme de 300.000 francs.

Ce sauf-conduit est valable sur l'ensemble des Territoires d'ALGERIE, de TUNISIE et du MAROC.

Alger, le 5 SEP 1956

Le Général LORILLOT,
Commandant la X^{ème} R.M.
Commandant Interarmées

A. Lorillot

ورقة الجواز

ان الشخصية التي تضمن في اخلاص حامل هذه ورقة الجواز صحيح سليم
لرياسة الجندية او الجدرمية تجازيه الحكومة حينا بثمان ٣٠٠٠٠٠٠ بثلاث مائة
الف فرنك

ان ورقة الجواز معمول بها شرعيا في جميع اراض مملكة الجزائر وتونس
والمروك

الجزائر
من الجنرال لوربي فائد الاعلي للفوات انجرتسية المسلحة الناحية العاشرة
بالجزائر