

# Armée de l'Air 1945-1962 (33)

Ami(e) Internaute,

Ce 185<sup>ème</sup> diaporama est le 33<sup>ème</sup> d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'EALA 8/72.

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 ici :

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

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

[Jarrige31@orange.fr](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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

## EALA 8/72



L'EALA 8/72 est créée le 14 août 1956 à La Réghaïa sur T-6 et parrainée par la 2<sup>ème</sup> Escadre de Chasse.

Transférée à Tébessa en septembre 1956 et à Paul-Cazelles fin septembre 1959.

Dissoute le 30 novembre 1959 pour former la deuxième escadrille de l'ELA 2/2. Détachements à Khenchela, El-Oued, Oued-Hamimine, Bir-El-Ater, Batna, Sétif et Bou-Saâda.

Immatriculation : F-UJRx, code : *Cabot*.

Commandements :

1<sup>er</sup> août 1956 : Cne Jean-Luc Peyssonnel. 11 septembre 1956 : Lt Jean Bonnet. 21 septembre 1956 : Lt Jean Regnier. 28 septembre 1956 : Lt de Rousiers. 16 avril 1957 : Lt Larrayadiou. 22 mars 1958 : Lt Canepa. Janvier 1959 : Lt/Cne Jean Brieu. 17 novembre 1959 : Lt Jack Dauney.

Décès :

11 septembre 1956 : le Cne Jean-Luc Peyssonnel (né à Tiaret le 30 décembre 1927) commandant l'EALA et le Sgt pilote Gérard de Dampierre s'écrasent en T-6 après avoir accroché un arbre lors d'un mitraillage près de Tébessa, au djebel Fied-es-Siouda. Ils sont tués par les rebelles (le grand-père et le père de Gérard de Dampierre étaient Morts pour la France en 1917 et en 1940).

27 janvier 1957 : le Sgt de réserve Max Bacchareti s'écrase au sol, pris par le mauvais temps, lors d'une protection de convoi avec un T-6, à Aïn-Beïda.

15 février 1958 : le Lt Charles Poirrier est tué en T-6, atteint par le tir rebelle à Djénif, dans l'oued Hallaï, au sud-ouest de Djeurf.

21 avril 1958 : mort en T-6, à Ouenza, du Sgt pilote Jacques Letourneur et de l'Asp observateur Paul Petit.

EALA 8/72 – T-6G



(Gérard Paloque)

EALA 8/72 – La Réghaïa, 1957, le lieutenant Larrayadiou présente son escadrille au général Jouhaud



EALA 8/72 – Tébessa, 1958



(Yann Daniellou)

# LA GUERRE D'ALGERIE



EALA 8/72



(Jacques Mirlier)

EALA 8/72 – Bir-el-Ater, 1958



(Michel Ramadier)

EALA 8/72



EALA 8/72



EALA 8/72



(Michel Crstescu)

EALA 8/72



(François Roszyk)

EALA 8/72 – Tébessa, 1958



(Jacques Mirlier)  
PRICK DE CHASSE

EALA 8/72 – Tébessa, novembre 1958, la cigogne *Caroline*



Patrouille de T-6 des EALA 7/72 et 8/72 – 1958



Patrouille de T-6 des EALA 7/72 et 8/72 – 1958



EALA 8/72 – Tébessa, 1959



(Odile Tommy-Martin)

EALA 8/72 – Tébessa, 1959



(Odile Tommy-Martin)

EALA 8/72 – Appui-feu au profit du  
3<sup>ème</sup> RPIMA dans l'oued Hallaï – 1958



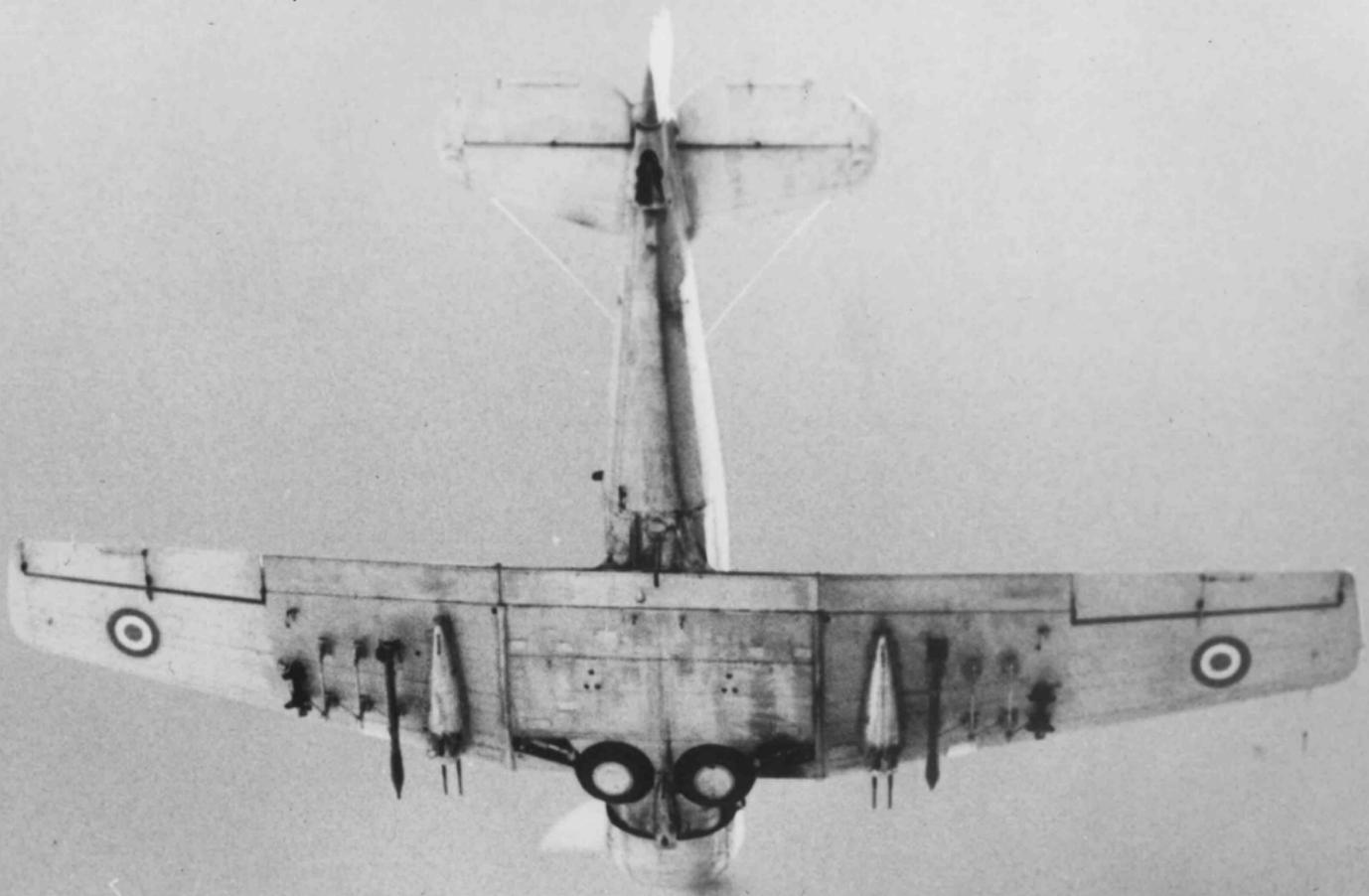
(Jacques Mirlier)

EALA 8/72



(Jean Thépin)

EALA 8/72 – Tébessa, 1959



EALA 8/72 – Peu visible, le passage d'adieu à basse hauteur d'un T-6 à Bir-el-Ater en septembre 1959, avant le départ pour Paul-Cazelles



EALA 8/72, Ben-S'Rour



EALA 8/72 – Tébessa, Saint-Eloi 1<sup>er</sup> décembre 1958



(Odile Tommy-Martin)

EALA 8/72 – Tébessa, Saint-Eloi 1<sup>er</sup> décembre 1958, Cdt Blain et Cne Vigouroux



(Odile Tommy-Martin)

EALA 8/72 – Tébessa, Saint-Eloi 1<sup>er</sup> décembre 1958, IPSA de l'ALAT Odile Tommy-Martin



EALA 8/72 – Tébessa, 19 mai 1959, Odile Tommy-Martin, IPSA de l'ALAT



(Odile Tommy-Martin)

EALA 8/72 – Tébessa, 19 mai 1959, le  
Lt Brieu et Odile Tommy-Martin, IPSA  
de l'ALAT, après le vol







EALA 8/72 – 22 juillet 1958, panne de moteur du caporal-chef PER Pierre Faurie à Guentis



EALA-8/72 - 22 juillet 1958, panne de moteur du caporal-chef PER Pierre Faurie à Guentis



EALA 8/72 – 22 juillet 1958, panne de moteur du caporal-chef PER Pierre Faurie à Guentis



(Pierre Faurie)

EALA 8/72 – 22 juillet 1958, panne de moteur du caporal-chef PER Pierre Faurie à Guentis



# EALA 8/72 - 22 juillet 1958, panne de moteur du caporal-chef PER Pierre Faurie à Guentis

30° feuillet.

GRADE ET NOM DU PILOTE.	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION.	JOUR.	DONT V. S. V.		NUIT.
			DANS les nuages.	DANS les nuages.	
3	1	5	6	7	8
		MOIS	DE		
P Solo	T6G 284.H	145			
P Lt CANEPA	" 284.H	200			
P Solo	" 315.D	200			
P "	" 195.J	100			
P Adjt JACQUELIN	" 449.E	130			040
P Solo	" 449.B	200			
P Solo	" 284.H	165			
P 1/2 RAA	" 315.D	205			
P Solo	" 939.I	200			
P Adjt JACQUELIN	" 211.B	100			045
P Lt RIGAUT	" 629.F	100			050
P "	" 915.D	120			
P Sgt CHAZALON	" 280.M	110			
P Solo	" 315.D	120			
P Sgt STIMBRE	" 284.H	230			
P Sgt CHARRIN	" 915.M	210			
P Solo	" 915.M	140			
Total Pilote		2825			275

DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 5 et 8.)	NOMBRE D'ARRIVÉES- RACES.	NOMBRE DE R. V. V.	NATURE DE SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
JUILLET 1958				
145	1		RAV Dremmin Fova Djellal	E 5009
200	1		" Djellal - Darmoun - Mechna - Halkail	E 5031
200	1		" Fova - 2R1 E.F.G. - Halkail	E 5050
100	1		Entraînement	
210	1		RAV Frontière	E 5086
200	1		" Dj. Dyr - Bou Jaber. ZI 212.216.219	E 5126
155	1		" SX 22 L6 - Djellal - Darmoun Fova - Boddena	E 5143
205	1		" SX 21 - Dremmin - Fova - Djellal - Boddena	E 5192
200	1		" Fova - Darmoun - Djellal - Riffouf.	E 5213
145	1		" Frontière	E 5265
150	1		" TW 09 à TW 07	E 5282
120	1		Entraînement recherche objectif bombardement	E 5313
110	1		" " " altitude 15000	
120	1		" P 5 et panne bading	
230	1		Pro convoi de SX 32 E à GUENTIS	E 547P
210	1		RAV plainte EL NAEL ABIOD	E 5433
140			" Bad Halkail - Mechna "Crashé" suite panne moteur en SW 48 B 3	E 5455
3040	16			

(Pierre Faurie)

## **Abattu dans le djebel par Jean Bonnet (Le Piège, revue de l'École de l'Air)**

Appartenant à la 2<sup>ème</sup> escadre de chasse sur *Ouragan*, je suis affecté à la mi-juillet 1956 à l'EALA 8/72 sous les ordres du capitaine Jean-Luc Peyssonnel. Nous arrivons le 5 septembre sur nos terrains d'affectation : le capitaine Peyssonnel rejoint Tébessa, terrain principal, avec huit avions, tandis que je rejoins Khenchela, terrain secondaire à 50 km de la frontière tunisienne, avec quatre avions. Le terrain de Khenchela étant en construction, nous utilisons une vieille piste et nous logeons en bordure de la ville, dans des bâtiments (une ferme ou une école) où nous sommes hébergés par un détachement de la 13<sup>ème</sup> DBLE. Les avions sont garés la nuit dans la cour et le trajet entre le parking et la piste est un véritable gymkhana : passage sous une ligne électrique ou téléphonique puis roulage sur une route étroite et empierrée. Nous sommes très proches du djebel, la nuit, les coups de feu sont fréquents et un matin un impact est trouvé sur un avion.

Puis le 11 septembre, c'est la catastrophe ! Le capitaine Peyssonnel est abattu dans les Nementchas avec son observateur. Il était mon commandant d'escadrille depuis mon arrivée. Grand, blond, pilote remarquable, c'était un meneur d'hommes et un modèle pour nous tous.

Je rejoins immédiatement Tébessa pour assurer le commandement de l'escadrille, aidé par mon camarade de promotion Jean Régnier, en attendant l'arrivée d'un nouveau commandant d'escadrille. Ma première tâche est d'accompagner la dépouille de notre chef à Oran où ont lieu ses obsèques (le capitaine était né à Tiaret en 1927).

Les vols de reconnaissance et d'entraînement se poursuivent. Le 21, l'alerte est déclenchée pour assurer le soutien d'une unité qui traque un groupement rebelle en provenance de Tunisie. La première patrouille est assurée par l'escadrille 7/72 qui cohabite avec nous sur le terrain et, dans la journée, j'assure sa relève en amenant le sergent Vogel comme observateur

L'accrochage a lieu sur le djebel Foua où les rebelles sont retranchés. La mission débute "comme d'habitude" par une reconnaissance générale du secteur et par une attente en larges virages pour bien repérer les positions des uns et des autres (nos amis ont étalé leurs panneaux de reconnaissance) et s'assurer du bon fonctionnement des liaisons radio. Au sol, la situation s'aggrave et l'officier de liaison me demande d'effectuer un straffing en avant des troupes pour les protéger dans leur progression. Je fais une passe de tir à l'endroit demandé et j'identifie parfaitement nos troupes. Je tire sur le point demandé mais je ne vois pas les rebelles qui sont parfaitement camouflés (pendant ce temps-là, nos soldats peuvent progresser et se repositionner). Pendant le dégagement j'entends une explosion inhabituelle et Vogel me signale un impact sur notre aile droite.

suite ...

... suite ...

En bas, ça se gâte, il y a un blessé et une évacuation sanitaire est demandée. On me demande d'intervenir à nouveau au plus près de nos avant-postes. Il est toujours risqué de faire une seconde passe de tir semblable à la première, mais ici la position des troupes et le relief ne permettent aucune alternative, alors *quand faut y aller, faut y aller !* Je prends soigneusement mes repères, je m'aligne et je descends le plus bas possible en tirant à une centaine de mètres devant nos soldats.

J'entame ma ressource et là, c'est la cata ! Un grand bruit, l'avion vibre fortement et il me semble qu'il s'enfonce. Je tire instinctivement sur le manche et, ouf ça repart ! Mais des flammes font leur apparition sous mon pied droit et deviennent très rapidement importantes. Nous sommes toujours très près du sol, ça brûle de plus en plus.

Heureusement, nous sommes sortis du djebel et devant moi s'étend une grande surface qui semble à peu près plane. Sans trop réfléchir je décide de me crasher droit devant.

Nous bloquons nos harnais, je coupe le moteur et maintenant ça chauffe vraiment dans le cockpit avant. Je suis entouré de flammes et la peau de ma main droite qui tient le manche éclate comme la peau d'une châtaigne sur le feu. En un éclair je revois tous les miens et en particulier mon épouse, notre vie commune si brève et ma petite fille qui vient de naître et que je ne connais pas... quel gâchis !

Mais je suis repris par la réalité : il faut essayer de contrôler au mieux, ou au moins mal, cet atterrissage sur le ventre au milieu des cailloux que je distingue maintenant nettement.

Ça y est, l'avion touche le sol, nous sommes très secoués et tout à coup, je me retrouve dans l'avion arrêté et dans un brasier. Vogel est à côté du T-6 et éteint quelques flammèches qui brûlent sur les jambes de sa combinaison. Je m'extrais de l'avion et je m'affale sur le sol. L'un soutenant l'autre, nous nous éloignons des flammes et de l'avion au cas où il exploserait. Et tout à coup, le silence ! Et l'angoisse ! Nous sommes seuls, mal en point et à la merci du premier venu... Dieu merci, un nuage de poussière apparaît, c'est une jeep dont les occupants sont fort surpris de trouver deux survivants. Un hélicoptère dans le ciel, c'est l'évacuation sanitaire demandée qui repart avec le blessé, il nous faut attendre le voyage suivant, ce sera long, très long même pour moi.

Bilan : l'opération s'est, je crois, bien terminée après l'arrivée d'un appui aérien lourd. Le sergent Vogel dont le cockpit est resté en bordure du brasier est brûlé aux jambes et aux genoux. Je pense qu'il a pu reprendre les opérations rapidement. Quant à moi, brûlé à 55 % (les quatre membres et le visage), je suis parti pour de longs séjours à l'hôpital Percy et en convalescence. Ce n'est que le 16 juin 1958 que j'ai refait mon premier vol sur *Mystère IV*. Mais cela aussi c'est une autre histoire !

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 200.000 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<sup>ème</sup> R.M.  
Commandant Interarmées

A. Lorillot

### ورقة الجواز

ان الشخصية التي نظمن في الخلاص حامل هذه ورقة الجواز صحيح سليم  
لرياسة الجندية او الجندرية تجازيه الحكومة جينا بثمان ٣٠٠٠٠٠٠ بثلاث مائة  
الرب برنك

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

الجزائري  
من الجنرال لورى قائد الاعلى للنوات البرنية المسلحة الناحية العاشرة  
بالجزائر

Sauf-conduit pour le personnel navigant

Porte-clefs de l'EALA 8/72



Vu à Périgueux le 23 mai 2016, un T-6 aux couleurs de l'EALA 8/72



Une plaque du T-6 reconditionné aux couleurs de l'EALA 8/72

T6G N°51 14898  
VISITE IRAN  
A I A ALGER

T-6 au Musée de l'Air aux couleurs de l'EALA 8/72



(Association de Amis du Musée de l'Air)

Maquette d'un T-6 de l'EALA 8/72



Dernière diapositive

(Sud Air Equipment)