

# Armée de l'Air 1945-1962 (46)

Ami(e) Internaute,

Ce 198<sup>ème</sup> diaporama est le 46<sup>ème</sup> d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'EALA 3/5.

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](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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

## EALA 3/5



L'escadron EALA 3/5 est créé à Méchéria sur T-6 le 1<sup>er</sup> décembre 1959 par regroupement des EALA 2/72 et 9/72.

Parrainé par la 5<sup>ème</sup> Escadre de Chasse. L'escadron passe sur T-28 à partir de novembre 1960.

Détachements : El-Abiod, Saïda, Aïn-Séfra, Géryville.

Immatriculation : F-UJLx, code : *Marquis* et *Cagna*.

Les T-28 de l'EALA 3/5 sont identifiables par l'absence de numéro inscrit sur le fuselage ou la dérive.

Départ pour la métropole des derniers T-28 le 7 août 1962 et dissolution le 30 septembre 1962.

Commandements :

1<sup>er</sup> décembre 1959 : Cne Robert Essioux.

15 décembre 1959 : Cne Jacques Derenne.

15 novembre 1960 : Cne Paul Resseguier.

10 octobre 1961 : Cne Philippe Costes.

Décès :

22 janvier 1960 : le sergent pilote Gabriel Blard et le sous-lieutenant observateur Dominique Parquin sont tués en T-6 dans la région de Géryville.

*28 décembre 1960 : accident à La Sénia impliquant un Mystère IV de l'EC 1/8 Saintonge et quatre T-28 de l'EALA 3/5, pas de victimes.*

28 mai 1961 : le caporal-chef Alain Lavigogne décède dans un accident de jeep.

4 juin 1962 : le sergent pilote Daniel Sandri est tué en T-28 en percutant une colline en RAV à Zegla, à 25 km à l'ouest de Saïda. L'épave est retrouvée par un *Constellation* de l'EARS 99.

EALA 3/5 – T-6G

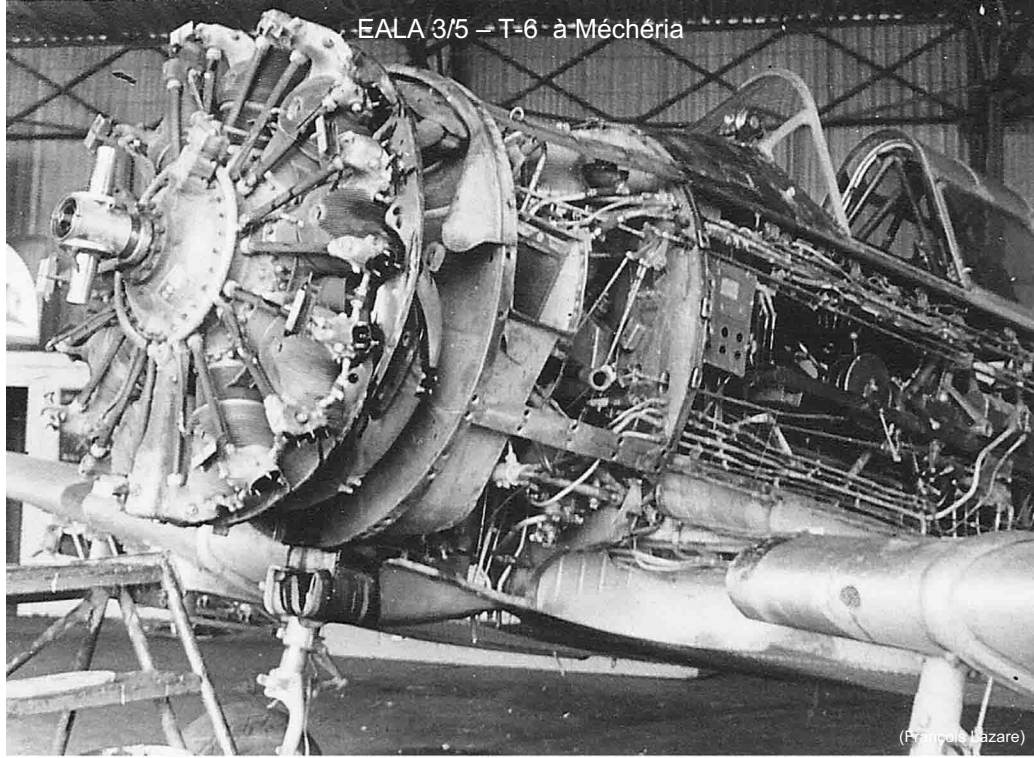




EALA 3/5 – Base de Méchéria, septembre 1960



EALA 3/5 - T-6 à Méchéria



(François Lazare)

EALA 3/5 – T-6 à Ain-Sefra en 1961



EALA 3/5 – T-6 à Ain-Sefra en 1961



EALA 3/5 – T-6 à La Sénia en 1960



EALA 3/5 – T-28 à Tlemcen-Zenata en 1961



EALA 3/5 – T-28 à Méchéria en 1961

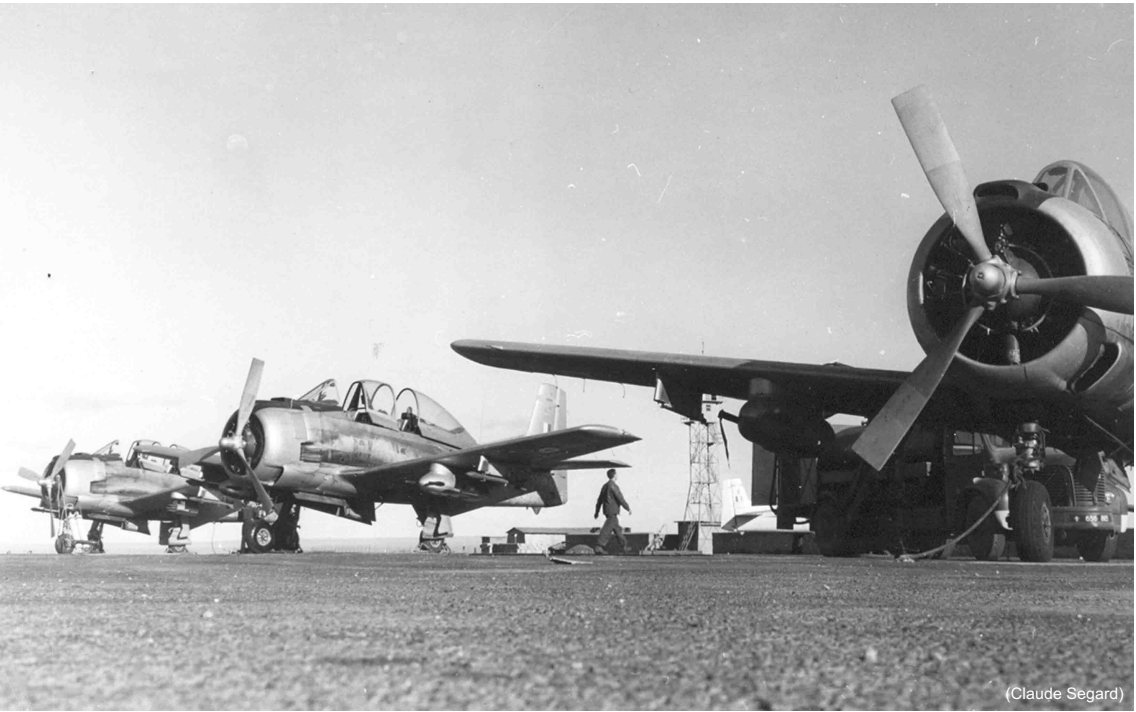


EALA 3/5 – T-28 à Méchéria en 1961





EALA 3/5 – T-28 à Méchéria en 1961



EALA 3/5 – T-28 à Méchéria en 1961



EALA 3/5 – T-28 à Méchéria en 1961



(Robert Lahalle)

EALA 3/5 – T-28 à Méchéria en 1961



EALA 3/5 – T-28 à Géryville en juin 1961



(Bernard Mignot)

EALA 3/5 – T-28 à Aflou en 1961



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 3/5 – T-28 à Aflou en 1961





EALA 3/5 – T-28 à Géryville en juin 1961





EALA 3/5 – T-28 à Géryville en juin 1961



EALA 3/5 – T-28 à Géryville en juin 1961



(Serge Corbessi)

EALA 3/5 -T-28 à Géryville en 1961



(Claude Segard)

EALA 3/5 -T-28 à Géryville en 1961



EALA 3/5 – T-28 à Tiaret-Bou Chékif en 1961



EALA 3/5 – T-28 survolant Tlemcen-Zenata avant l'atterrissage en octobre 1961



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 3/5 – T-28 à Tlemcen-Zenata en octobre 1961



EALA 3/5 – T-28 à Tlemcen-Zenata en octobre 1961



(Jean-Pierre Roussel)



EALA 3/5 – T-28 à Tlemcen-Zenata en octobre 1961



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 3/5 – T-28 à Tlemcen-Zenata en octobre 1961



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 3/5 - T-28



(Hervé Dupont)

EALA 3/5 – T-28



(Hervé Dupont)

EALA 3/5 – Christian Puech, MdL pilote de l'ALAT, dans un T-28 à Tlemcen-Zenata en octobre 1961



(Christian Puech)

EALA 3/5 – T-28 à Sidi-Bel-Abbès en 1962



EALA 3/5 – T-28 à Sidi-Bel-Abbès en 1962





EALA 3/5 – T-28 à Sidi-Bel-Abbès en 1962 et Claude Lemoine, brigadier-chef, pilote de l'ALAT



(Claude Lemoine)



EALA 3/5 – T-28 à Sidi-Bel-Abbès en 1962 et Claude Lemoine, brigadier-chef, pilote de l'ALAT



(Claude Lemoine)

EALA 3/5 – T-28 à Sidi-Bel-Abbès en 1962



EALA 3/5 -T-28 à Tlemcen en juin 1961



(Christian Puech)

EALA 3/5 –T-28 – Mitrailleuses 12,7 mm et bombe



(Claude Segard)

EALA 3/5 -T-28 – Mitrailleuses 12,7 mm et bombe

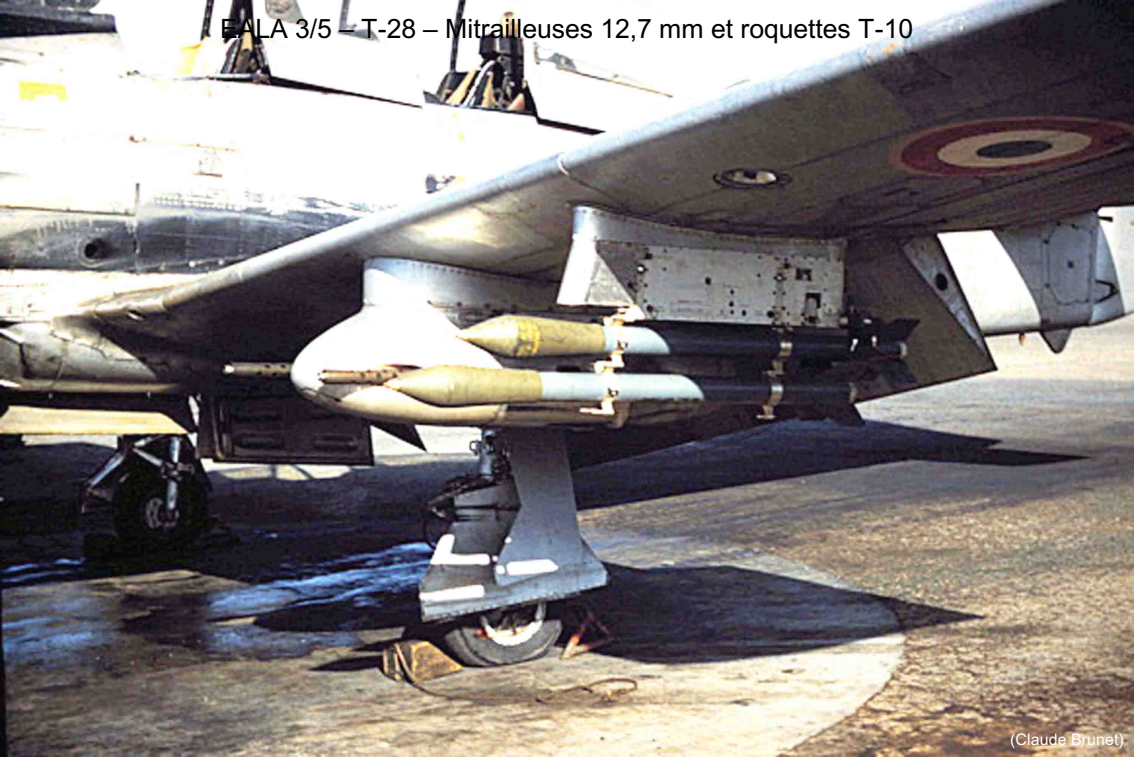




EALA 3/5 -T-28 – Mitrailleuse 12,7 mm et bombe



ÉALA 3/5 – T-28 – Mitrailleuses 12,7 mm et roquettes T-10



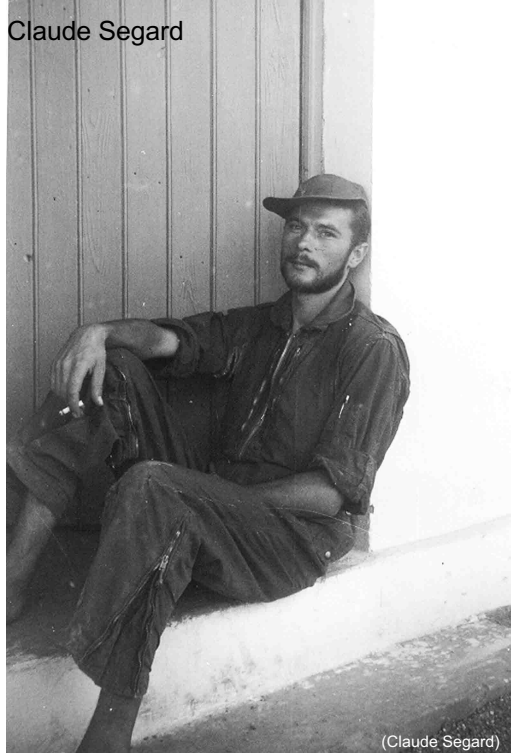
# **A l'escadron 3/5, de Méchéria la coupe de tir mise en compétition pour l'aviation légère**

**Le général CALMEL a tenu à féliciter personnellement,  
mercredi, les pilotes vainqueurs**





EALA 3/5 – Sergeant PER Claude Segard



(Claude Segard)

EALA 3 5 – Un pilote



(Christian Puech)

EALA 3/5 – Le fennec



(Claude Segard)

EALA 3/5 – T-28 dans la région de Tlemcen en 1961



EALA 3/5 – T-28 à Tlemcen-Zenata en octobre 1961



(Christian Puech)

EALA 3/5 – Strafing en T-28 sur le djebel M'Zi en mai 1961



(Jean-Pierre Roussel)



EALA 3/5 – Proconvoi région de Tlemcen en 1961



EALA 3/5 – T-28 en vol vers les Ksour en 1961



(Jean-Claude Maillot)



EALA 3/5 – RAV en T-28 à Géryville en juin 1961



(Claude Brunet)

EALA 3/5 – RAV en T 28 à Géryville en juin 1961



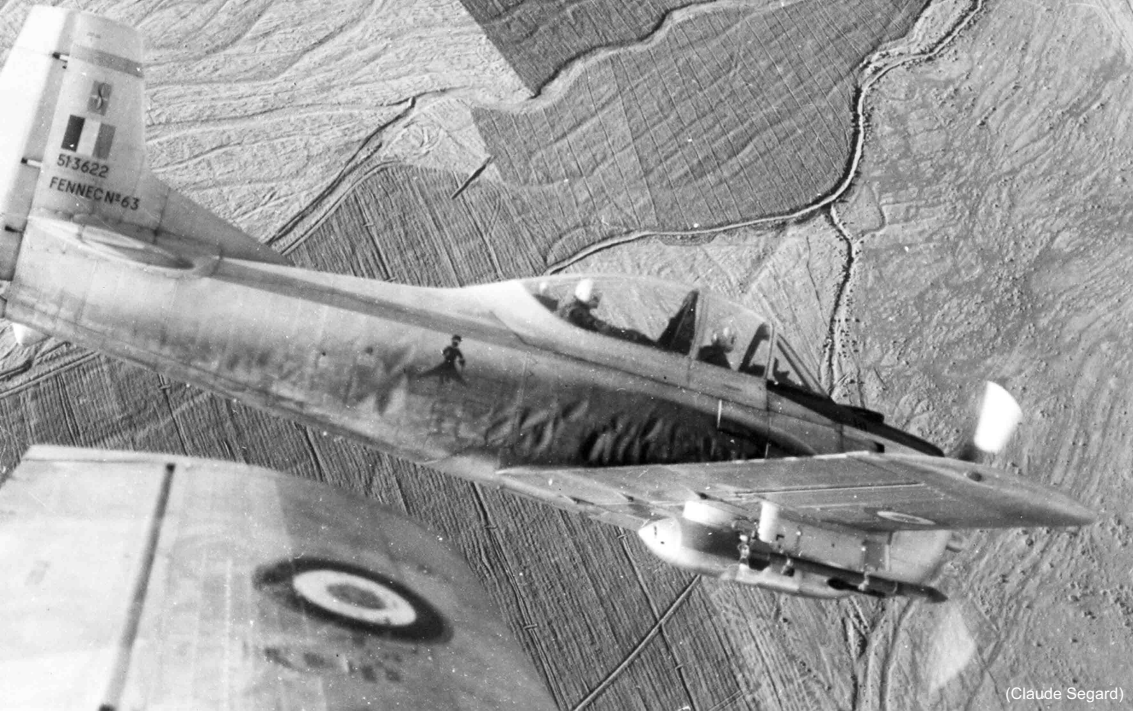
(Claude Brunet)

EALA 3/5 – T-28 dans la region de Tlemcen en 1961

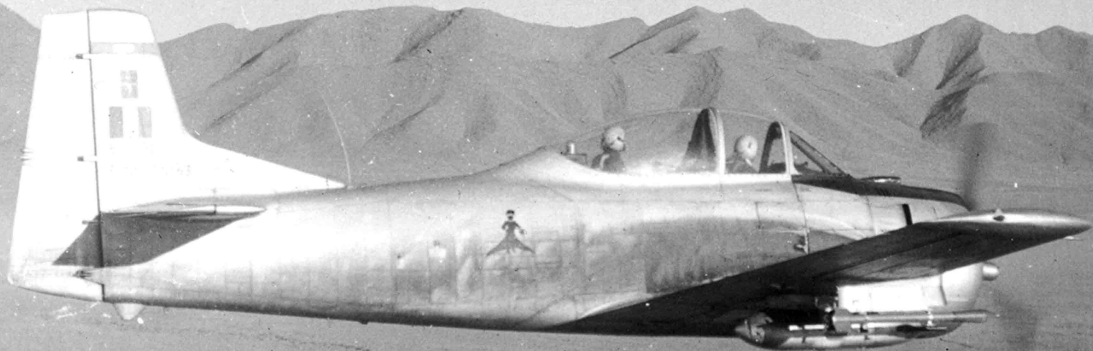


(Michel Le Vecher)

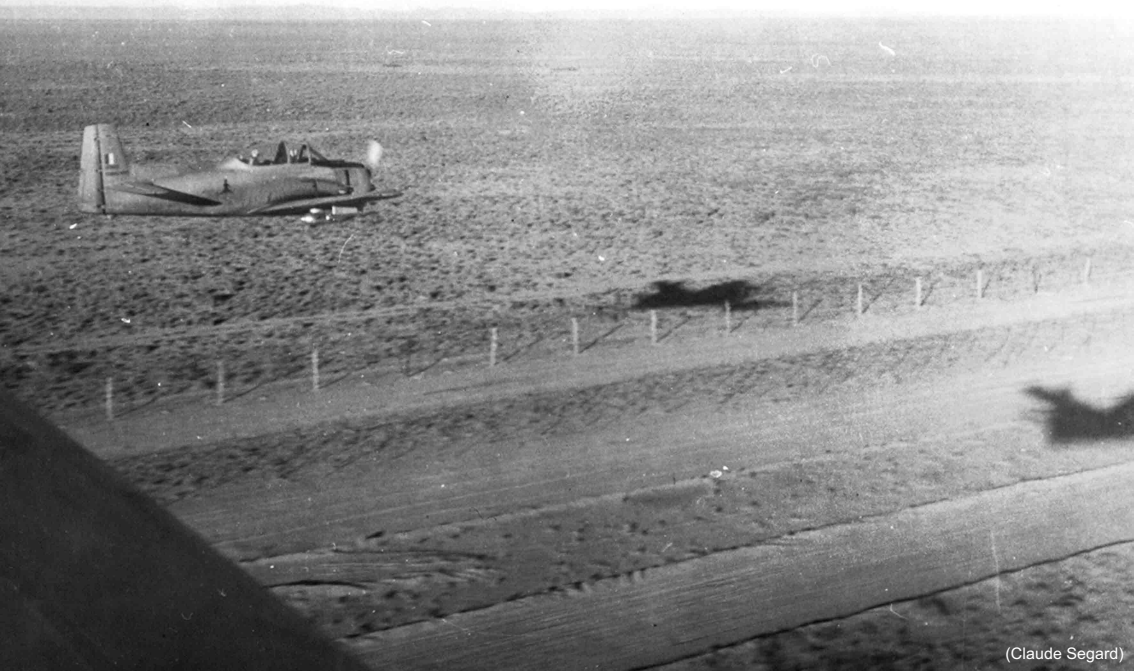
EALA 3/5 – RAV en T-28 dans la région de Méchéria en 1961



EALA 3/5 – RAV en T-28 dans la région de Méchéria en 1961

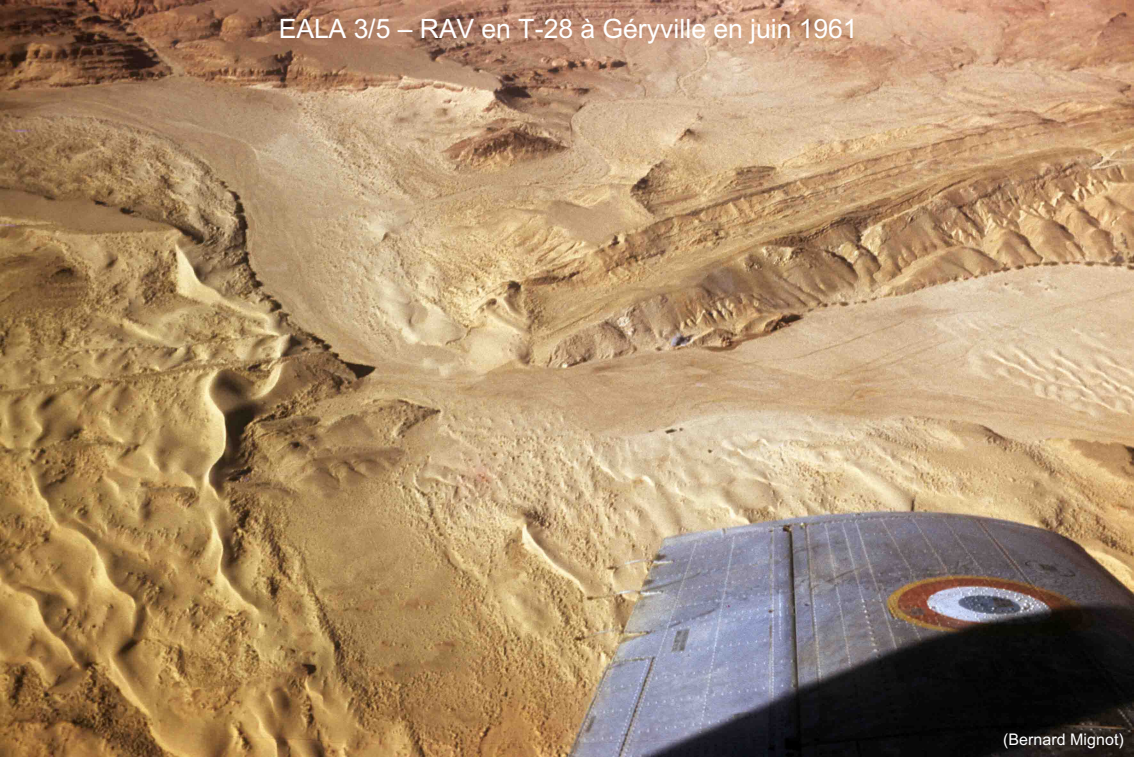


EALA 3/5 – RAV en T-28 dans la région de Méchéria en 1961



(Claude Segard)

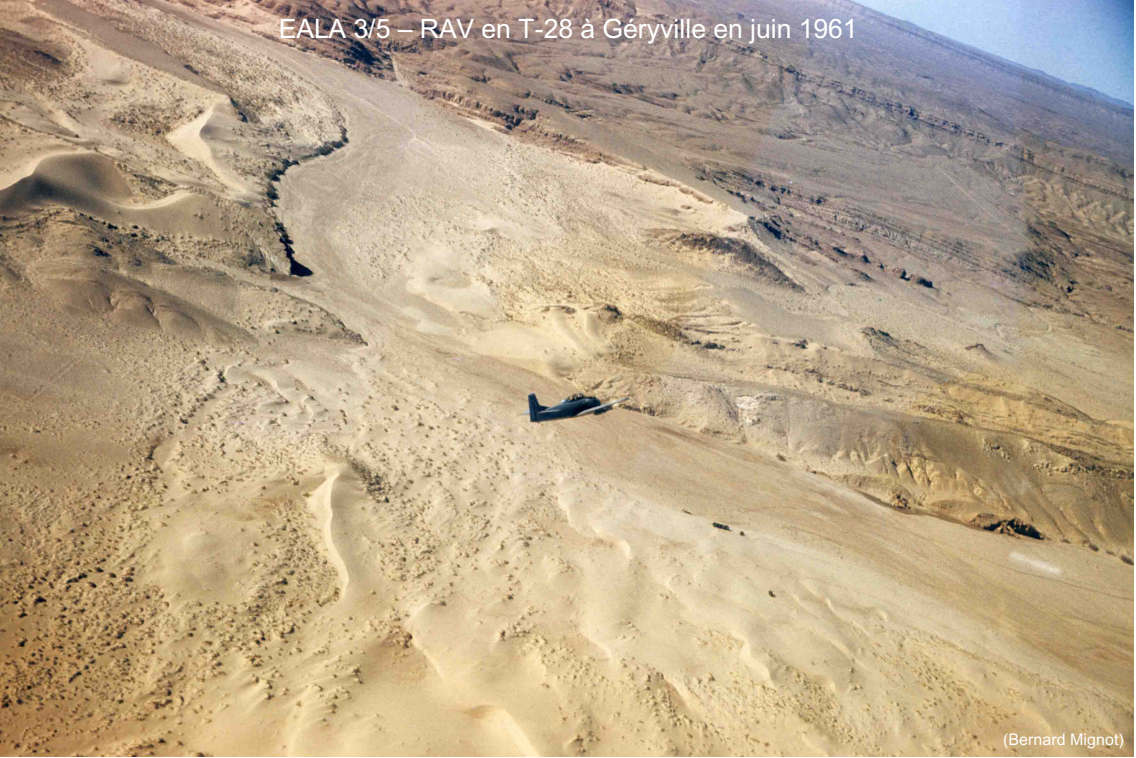
EALA 3/5 – RAV en T-28 à Géryville en juin 1961



(Bernard Mignot)



EALA 3/5 – RAV en T-28 à Géryville en juin 1961



(Bernard Mignot)



# « Deux autres troupes F. L. N. attendent à la frontière marocaine »

déclare le « commandant » Hamidi, chef du bataillon rebelle décimé dans le djebel M'Zi

(De notre envoyé spécial Alain MANEVY.)

ALGER, 10 mai (par fil spécial).

« Deux autres bataillons de l'A.L.N. attendent à la frontière marocaine, prêts à tenter de forcer le barrage électrifié », a révélé, selon l'état-major d'Alger, au cours de son interrogatoire, le « commandant » Hamidi, chef du bataillon rebelle décimé les 6 et 7 mai, dans le djebel M'Zi, qui s'était rendu dès le début des combats.

Le dernier bilan de l'opération déclinée dans le no man's land frontalier entre le Maroc et le barrage électrifié d'Algérie, indiquait hier soir : 150 rebelles mis hors de combat, 15 militaires français tués, dont un officier, et 30 blessés, dont 2 officiers.

On avait tout d'abord parlé de deux katiba (compagnie). En fait,

Plus de quarante avions de bombardement ont pilonné les fellagha. D'autre part, « des effectifs importants », selon l'état-major, ont participé à l'action. Il semble s'agir de plus de mille hommes.

Une centaine de bengalores, 1.500 kilos de ravitaillement viennent

« Des éléments militaires français ont fait des incursions en territoire tunisien le 6 mai ; les 7 et 8 mai, des tirs d'artillerie ont été effectués à partir du territoire algérien », déclare un communiqué tunisien.

s'ajouter au bilan des armes abandonnées par le bataillon défait : 1 mortier, un fusil-mitrailleur, 4 mitrailleuses, 120 armes individuelles.

Depuis avril 1959, aucune opération de cette importance n'avait été tentée par les rebelles à la frontière marocaine.



Sur cette carte, le djebel M'Zi où se sont déroulés les combats.

c'est un bataillon de l'A. L. N. (Armée de Libération nationale) qui, avec son fanion portant le n° 2 et comprenant 270 hommes, fut découvert le 6 mai dans le no man's land, alors qu'il s'appretait à forcer le barrage électrifié des Ksours.

EALA 3/5 – Impact sur T-6 lors des combats des 6 et 7 mai 1960



(François Lazare)

EALA 3/5 – Impact sur T-6 lors des combats des 6 et 7 mai 1960



(François Lazare)

EALA 3/5 – T-6 du Sgt Jacquet à Saïda le 5 janvier 1960



(François Lazare)

EALA 3/5 – T-6 du Sgt Robert Zunino à Géryville le 28 mars 1960



(François Lazare)

EALA 3/5 – T-6 du Lt Lenouvel à Nelsonbourg le 10 novembre 1960



EALA 3/5 – T-6 du Lt Lenouvel à Nelsonbourg le 10 novembre 1960



EALA 3/5 – T-28, Méchéria le 15 novembre 1961, Lt Claude Brunet et SL Ribot



(Claude Brunet)



EALA 3/5 – T-28 du Lt Tildach vers Méchéria le 29 novembre 1961



## Crash en T-28 (par Claude Brunet - *Le Piège*, revue de l'École de l'Air)

Le 15 novembre 1961, sur un T-28 de l'EALA 3/5, j'étais équipier d'une patrouille de deux T-28 *Cagna Vert* menée par le lieutenant Cuhna. Le Lieutenant Ribot était mon observateur en place arrière. C'était une de mes premières missions de guerre de mon second tour opérationnel en Algérie.

Nous avons décollé sur alerte de notre Base aérienne de Méchéria en milieu de matinée pour repérer une bande de fellaghas qui, la veille, avaient pris un convoi de l'armée de terre en embuscade et intervenir en appui des troupes au sol. La bande rebelle avait été engagée par le Commando *Georges*, commando d'anciens fellaghas passés du côté Français.

Arrivés sur zone, nous avons de suite repéré les rebelles. Après avoir pris contact avec le commando, nous avons effectué une passe de tir sur un groupe de fellaghas qui nous visaient et qui tiraient avec une mitrailleuse MG-42. J'ai tiré une roquette sur ce groupe. Curieusement, je l'ai vue exploser à proximité du fellagha qui me visait alors que, simultanément, une de ses balles de 7,92 mm atteignait mon avion en perforant le régulateur d'hélice.

Toute l'huile du moteur s'est échappée en quelques secondes par l'orifice de l'impact, couvrant mon pare-brise d'un film opaque d'huile qui m'empêchait de voir à l'extérieur. L'hélice est passée très vite au grand pas, le moteur a grippé et s'est arrêté.

J'étais très bas, bien trop bas pour que mon observateur et moi puissions sauter en parachute. Ne voyant rien, j'ai dû me crasher un peu au hasard, droit devant, dans la montagne au milieu des rochers et des touffes d'alfa, n'ayant le temps ni le réflexe de me débarrasser de mes roquettes, de couper les magnétos ou de fermer le robinet de carburant : Toutes les conditions pour faire un beau feu d'artifice étaient réunies !

L'avion a heurté le sol brutalement. L'aile gauche a été arrachée, l'avion s'est mis sur le nez puis, miracle, est retombé sur le ventre. Un étrange et assourdissant silence a suivi le crash. Tout cela a dû durer une ou deux minutes.

... suite ...

... suite ...

Je suis descendu de mon avion emmenant les quartzs radio, ma carabine US M-1, mes cartes et documents et j'ai été me cacher derrière une touffe d'alfa à quelques mètres de l'épave, car je voyais des militaires courir vers moi à quelques centaines de mètres, mais j'étais incapable de savoir s'ils étaient des ennemis ou le commando Georges.

Des ennemis, s'ils nous avaient capturés, nous auraient mutilés, malgré le laissez-passer (avec promesse de forte récompense en cas de remise aux autorités françaises) et le sauf-conduit que chaque membre d'équipage avait sur lui.

J'ai alors réalisé que mon observateur était resté KO dans l'avion. J'ai été le chercher et nous nous sommes cachés à nouveau.

*Cagna vert leader* tournait au dessus de nous et maintenait les ennemis éventuels à distance. Mon observateur et moi l'avons béni ! Les harkis du sous-lieutenant Riguet sont arrivés les premiers, et nous ont protégés des fellaghas qui venaient vers nous.

Puis, très vite, un hélico-canon s'est posé à proximité et nous a emmenés vers une base de l'armée de Terre voisine

Le lendemain, de retour sur à Méchéria, je redécollais en T-28. Ai-je eu peur ? non, pas sur le moment en tous cas. Car dans cette situation on n'a absolument pas le temps de penser, tout se déroule trop vite.

Mais il faut reprendre de suite l'activité aérienne sans réfléchir.

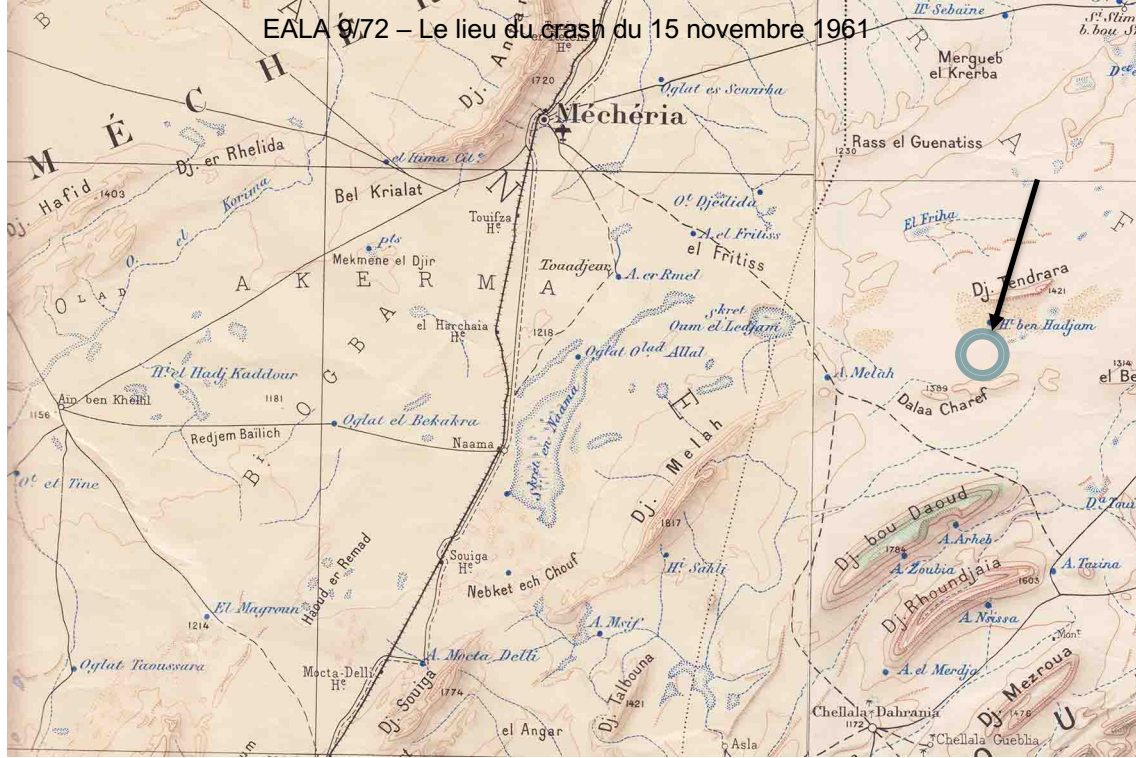
J'ai ensuite eu l'occasion de retrouver le commandant Georges et les hommes du commando qui, en raison des liens qui s'étaient créés, m'ont souvent invité à participer à des opérations au sol avec eux.

Mon arme était une carabine US M-1.

J'étais alors le seul Européen au milieu de 20 harkis. De sacrés gars, mangeant en tout et pour tout une boîte de sardines dans la journée tout en effectuant plus de 50 kilomètres en 24 heures dans le djebel en pleine chaleur, avec tout leur équipement !

Claude Brunet

# EALA 972 – Le lieu du crash du 15 novembre 1961



**Katiba 531**

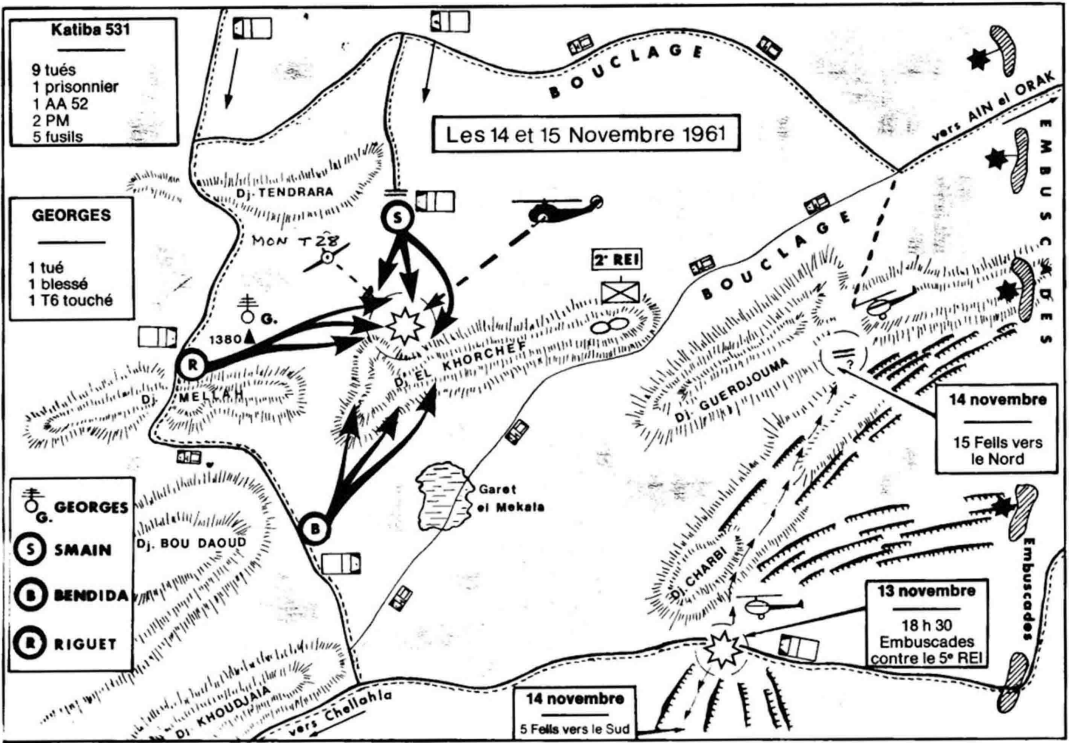
9 tués  
1 prisonnier  
1 AA 52  
2 PM  
5 fusils

**GEORGES**

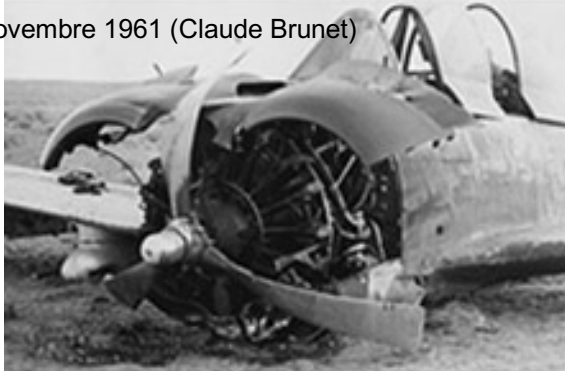
1 tué  
1 blessé  
1 T6 touché

-  **GEORGES**
-  **SMAIN**
-  **BENDIDA**
-  **RIGUET**

Les 14 et 15 Novembre 1961



EALA 9/72 – Le crash du 15 novembre 1961 (Claude Brunet)



## Pilote de T-28 (Paul Vericel dans *Le Piège*, revue de l'École de l'Air)

C'est ainsi que le 18 mai 62, nantis d'une pseudo campagne de tir de quatre jours à Cazaux et, en ce qui me concerne, doté de 78 heures de vol sur *Super Mystère B2*, nous avons été déclarés opérationnels et bons pour servir en opérations en Algérie.

Il n'est pas inutile de noter que le cessez le feu avait été signé en avril 62, et que le référendum sur l'indépendance était prévu pour début juillet. Mais la machine à parrainer était en régime de croisière et nous avons donc reçu notre feuille de route, pour rejoindre l'escadron 3/5 (*le petit Prince*) à Méchéria dans le Sud Oranais, doté du T-28 *Fennec*. Cet escadron était parrainé par les 5<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> Escadres.

Je passe sur les détails du voyage qui, par avion stop, nous amena sur place en six jours. Notre arrivée surprit les anciens, qui n'espéraient plus de relève, mais qui furent ravis de recevoir deux jeunes *Piégeards*, au point d'être tentés par un " *chease galons* ". Mais l'arrivée à la 12 nous avait décillés et ce genre de plaisanterie fit long feu.

Nous apprîmes donc rapidement à maîtriser cette merveilleuse machine qu'était le T-28. Puissance du moteur, capacité d'emport et autonomie en faisaient l'avion presque idéal pour les opérations aériennes, telles qu'elles étaient conduites en Algérie. Il était extrêmement maniable et pas vicieux pour deux sous

Le commandant en second de l'escadron, en fait commandant en l'absence du patron, était le capitaine Pessidou dit *le Pes* qui, tout en nous menant durement, au sol comme en vol, avait le souci de notre formation de pilote et d'officier, je tiens à lui en donner acte.

Je me souviens tout particulièrement d'un vol. J'étais un peu stressé de voler avec lui. Dès le contact radio initial au parking, je ramassai une première volée de bois vert. Il faut dire que l'équipement radio du T-28 n'était pas à la hauteur de la " *bête* ". Ayant réussi à surmonter les infâmes crachotements de l'installation, nous partîmes enfin. Très rapidement, à force de voir défiler sous les ailes oueds et djebels tous pareils je me retrouvai complètement largué.

... suite ...



... suite ... Evidemment au bout d'une quinzaine de minutes, le *Pes* me demanda comment s'appelait la baraque au fond du ravin à droite. Un coup d'œil sur la carte amplifia la détresse qui montait en moi. Je m'apprêtai donc à une seconde volée, quant ô surprise, j'entendis une voix dans l'interphone qui me soufflait c'est la mechta *al machin-chouette*. J'avais complètement oublié que j'emmenais avec moi un observateur. C'était des garçons qui faisaient leur service militaire, souvent EOR. À force de rouler dans le secteur ils le connaissaient comme leur poche. Sauvé ! Le grognement du *Pes* signifia qu'il n'était pas dupe. Nous volâmes ainsi pendant une heure et nous étions arrivés sur la frontière marocaine. Là le *Pes*, qui avait envie d'aller voir de l'autre côté, soi disant pour surveiller les camps fellagas, mais ne voulait pas s'encombrer d'un équipier aussi inexpérimenté, me dit "*attendez moi ici*". Facile ! Malgré la présence de l'observateur, la vue de toutes ces montagnes inhospitalières, la crainte de ne pas retrouver mon leader et surtout celle de ne pas retrouver le terrain me rendit cet ordre insupportable. Après avoir dûment obtempéré, je me hâtai de me coller dans la queue du *Pes* et de le suivre, en *radada* dans les collines. Evidemment, il s'en aperçut au bout de quelques minutes et je reçus une nouvelle avoinée qui ne me fit aucun effet : j'étais bien trop heureux de m'accrocher à son aile. Le débriefing au retour fut un peu saignant, mais sans excès et tout compte fait pas pire que la façon dont nous étions habituellement traités.

Très rapidement nous acquîmes de l'expérience et nous avons des responsabilités de plus en plus grandes, pouvant aller jusqu'à des missions en solo pour protection de convois. Le séjour se poursuit ainsi jusqu'en juillet date de l'indépendance. À partir de ce jour les bruits d'un retour en métropole se firent de plus en plus précis et effectivement nous reçûmes l'ordre de rejoindre Villacoublay. Le voyage via l'Espagne se fit en deux jours. À l'arrivée nous reçûmes, avec le plaisir que l'on imagine, une permission de trois semaines.

Au retour de cette permission commença une période d'entraînement un peu décousu. En fait, nous ne savions pas ce que nous allions devenir. Nous le découvrîmes avec surprise en septembre. Nous étions affectés à quatre pilotes avec quatre T-28 à Cambrai pour former les cadres d'active d'une ERALA, Escadrille de réserve d'aviation légère et d'appui.