

Armée de l'Air 1945-1962 (49)

Ami(e) Internaute,

Ce 201^{ème} diaporama est le 49^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'EALA 3/12.

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 3/12



A 735 (*)

© HG

EALA 5/72
EALA 15/12



A 711 © SHD Air

L'escadron EALA 3/12 est créé à Blida sur T-6 le 1^{er} décembre 1959 par regroupement des escadrilles 5/72 (1^{ère} escadrille) et 15/72 (2^{ème} escadrille). Parrainé par la 12^{ème} Escadre de Chasse. Il restera sur T-6 jusqu'à la fin.

Détachements à Bougie, Laghouat, Sidi-Bel-Abbès, Djelfa, Tizi-Ouzou, Bir-Rabalou, Paul-Cazelles et Bou-Saâda.

Dissolution le 30 juin 1961.

Immatriculation : F-UJYx. Codes : *Marat* et *Magnan*.

Commandement

18 décembre 1959 : Cne Xavier Dechelette.

8 juin 1960 : Cne Vidal.

1^{er} avril 1961 : Cne Pouget.

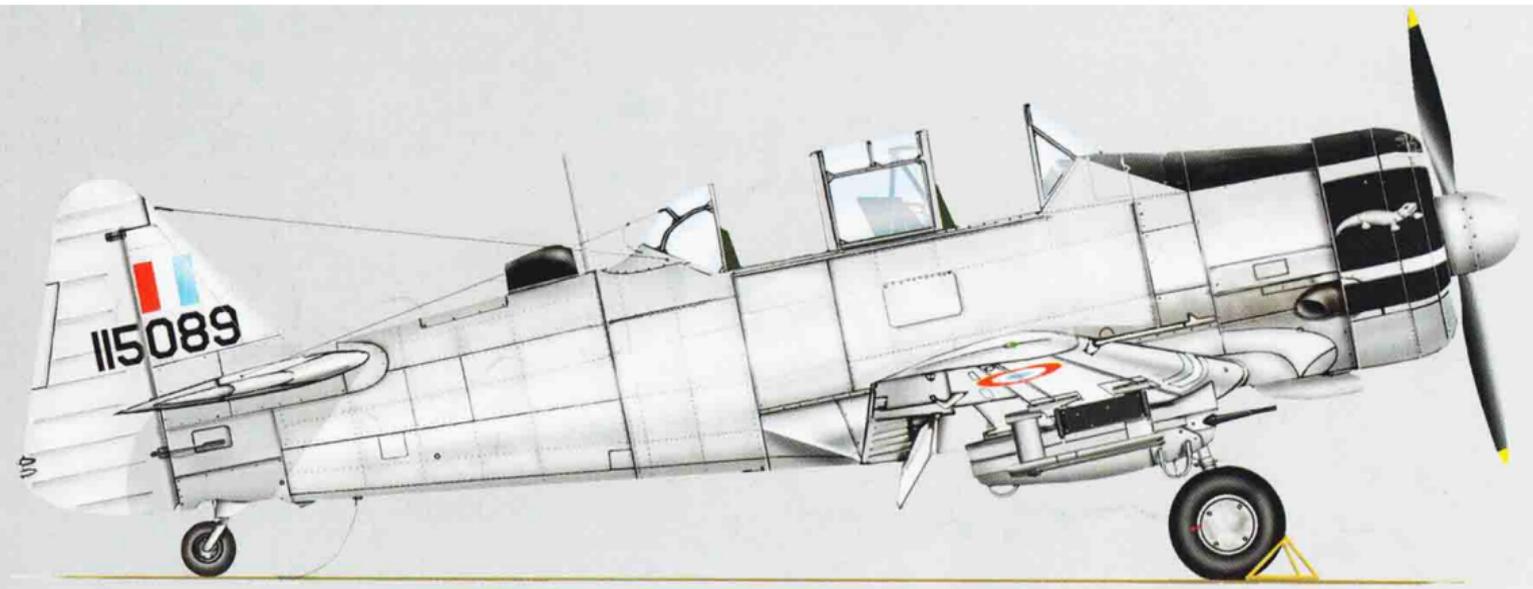
Décès

18 mars 1960 : les Sgt Jacques Ouvry et Robert Richard sont tués en T-6 dans les environs de Oued-El-Alleug.

6 août 1960 : le Lt Jean Vergé et le SL Jouvert du Cellier sont tués à Fort-National en T-6.

9 septembre 1960 : le SL observateur Michel Canteneur, jeune marié, et le SC pilote Jean Chapuis, meurent en T-6 à Sidi-Salem (près de Champlain, dpt de Médéa). La promotion 1992 de l'école d'EOR d'Evreux (BA 105) sera baptisée *Sous-Lieutenant Michel Canteneur*.

EALA 3/12 – North American T-6G



EALA 3/12 – Bir-Rabalou, 1960, AC Charles Ghio (de l'ALAT)



(Charles Ghio)

EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1960 et un Skyraider de l'EC 3/20 Oranie



EALA 3/12 – T-6 à Blida en 1960



EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1960



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1961



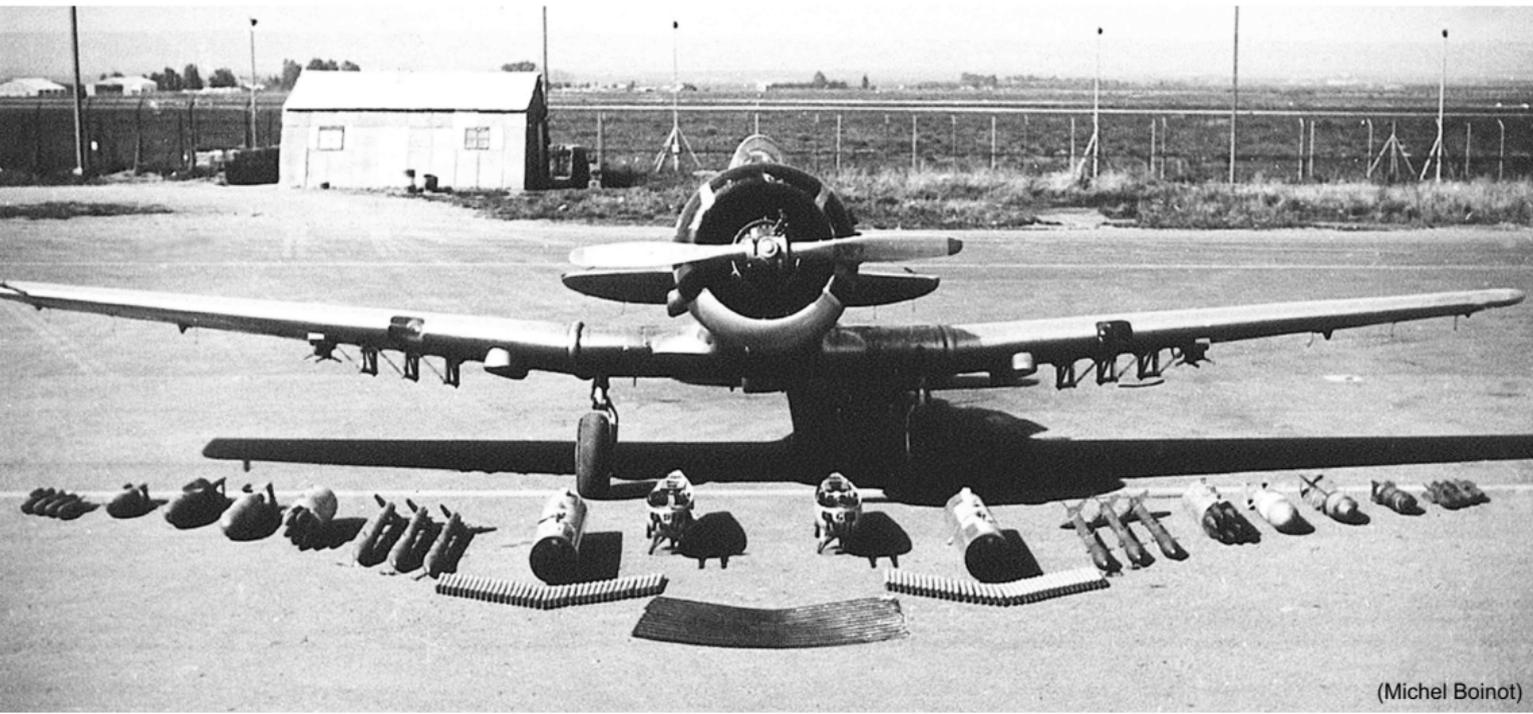
(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1961

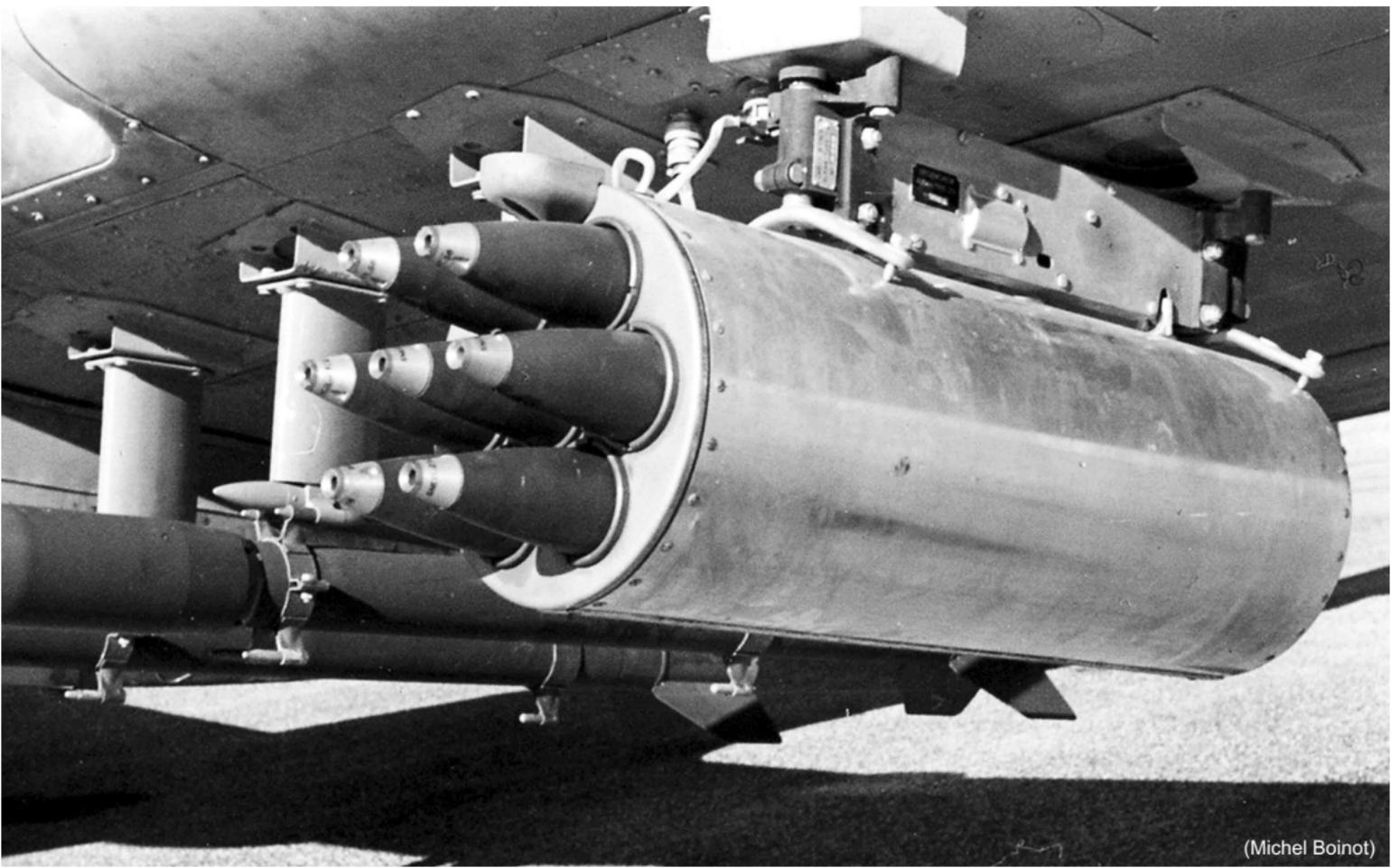


(Bernard Bombeau)

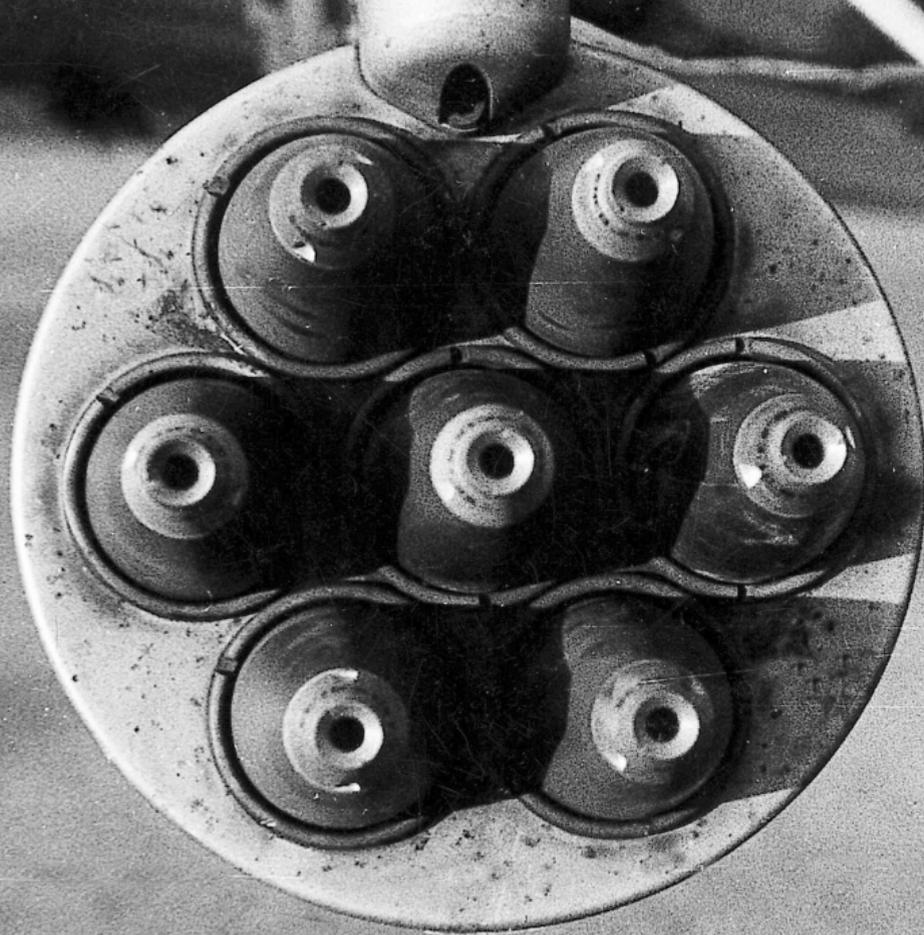
EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1960



EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1960, panier de roquettes SNEB



EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1960, panier de roquettes SNEB



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6, Roquettes T-10 et conteneur SAIM S.410 pour deux mitrailleuses MAC 52



Un lance-bombe Alkan, trois lance roquettes MATRA type 13 pour roquettes T 10 et un conteneur SAMP S.410 pour deux mitrailleuses MAC 52 de 7,5 mm



EALA 3/12 à Bougie – Avant la pose des containers, à droite : un lance-roquettes LR 361 pour 36 roquettes SNEB 37 mm



EALA 3/12 – Coup de frein intempestif à Blida le 20 mars 1960



EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1961



EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1961



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1961



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 à Bougie en 1961



EALA 3/12 – T-6 au décollage de Bougie en 1961



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 au décollage de Bougie en 1961



EALA 3/12 – T-6 au décollage de Bougie en 1961



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 au décollage de Bougie en 1961

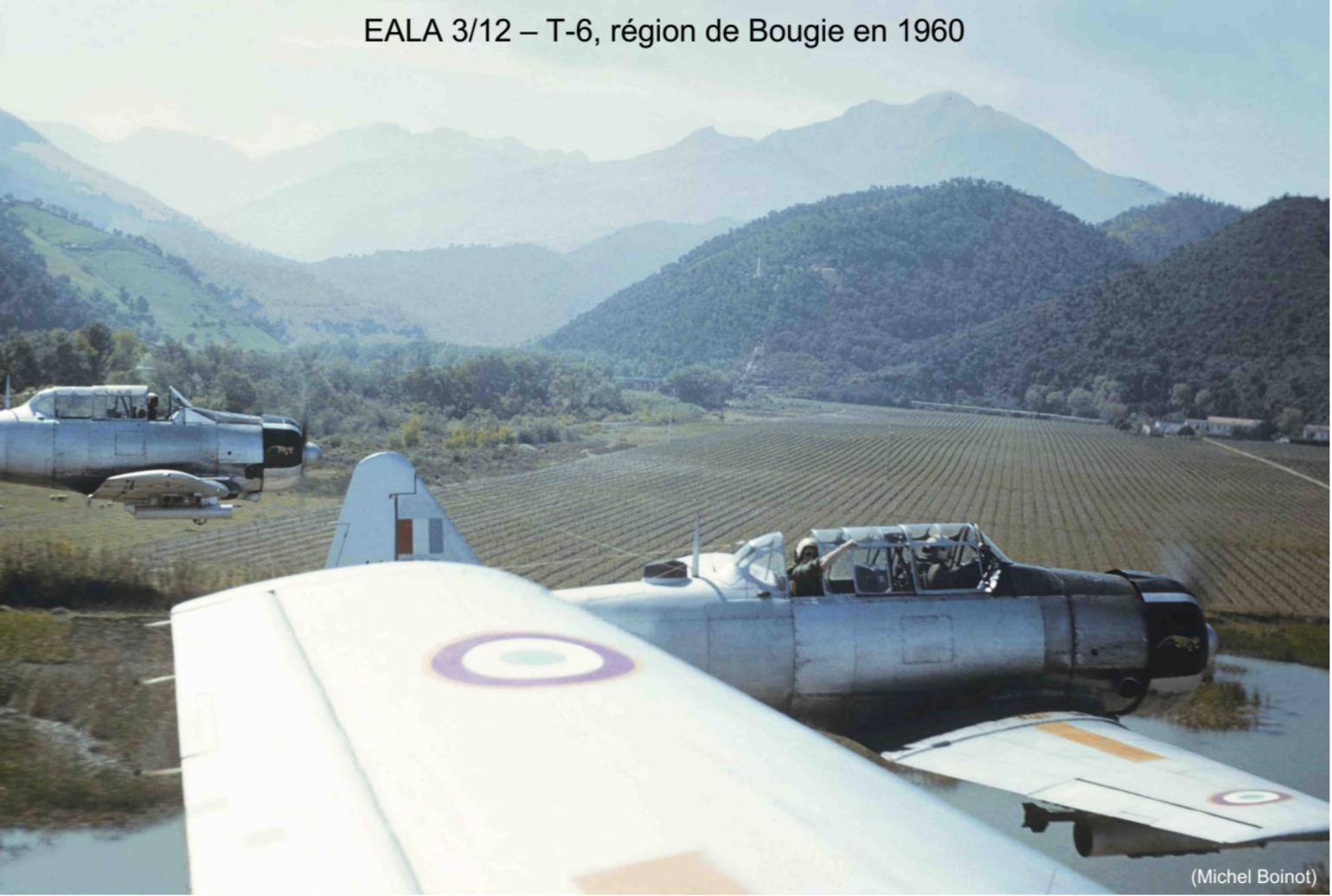


EALA 3/12 – T-6, région de Bougie en 1960



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6, région de Bougie en 1960



EALA 3/12 – T-6, région de Bougie en 1960



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 en entraînement au tir sur une plage en 1961



EALA 3/12 – T-6 sur la région bônoise en 1961



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 en 1961



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 en 1961



EALA 3/12 – T-6 sur la côte bônoise en 1961



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 en 1961



(Daniel Muller)

EALA 3/12 – T-6 en 1961



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – T-6 vers l'aérodrome, retour de mission à Bougie en 1961



EALA 3/12 – T-6 vers l'aérodrome, retour de mission à Bougie en 1961



EALA 3/12 – T-6, région de Bougie en 1961



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – RAV en T-6



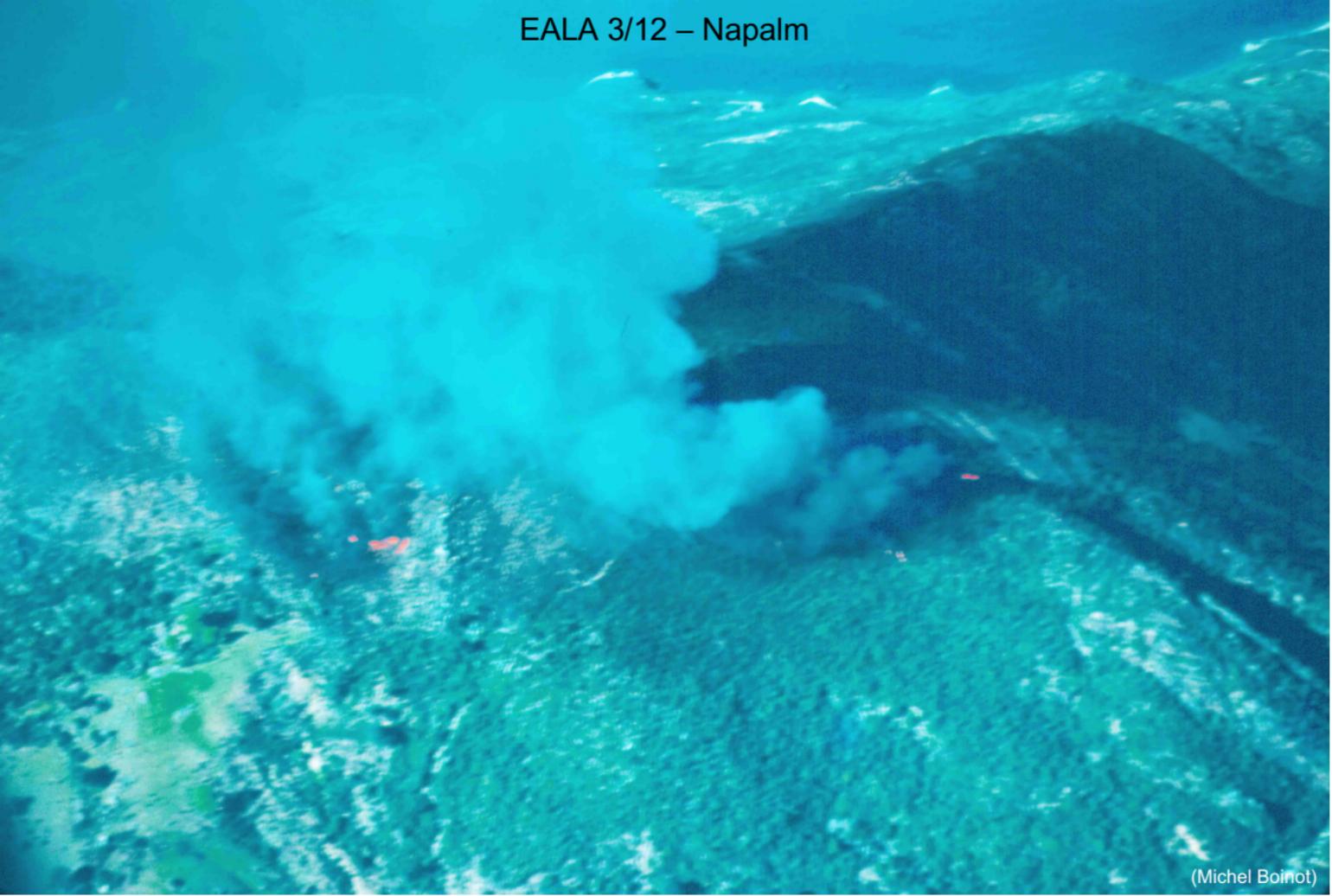
(Daniel Muller)

EALA 3/12 – Proconvoy vers Achelouf



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – Napalm



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – Napalm



(Michel Boinot)



EALA 3/12 – Pilotes et observateurs à Bougie en 1960



Zénoyitch

Conteneur

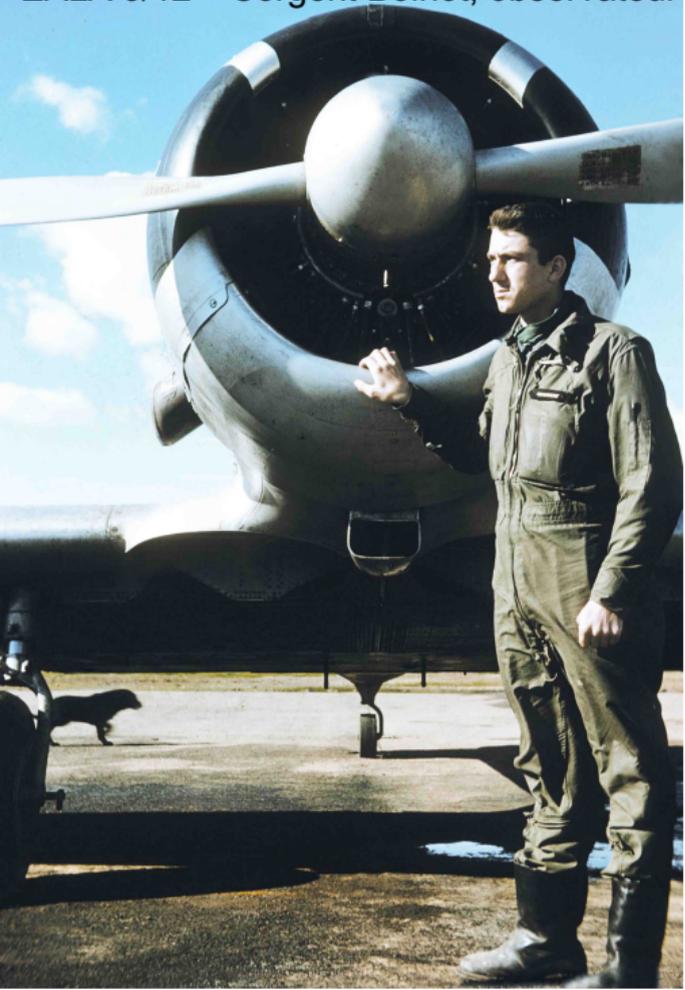
Fuzer

Gohert

22222

(Michel Boinot)

EALA 3/12 – Sergent Boinot, observateur



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – Sergent Boinot, observateur



EALA 3/12 – Sergent Daniel Muller, observateur

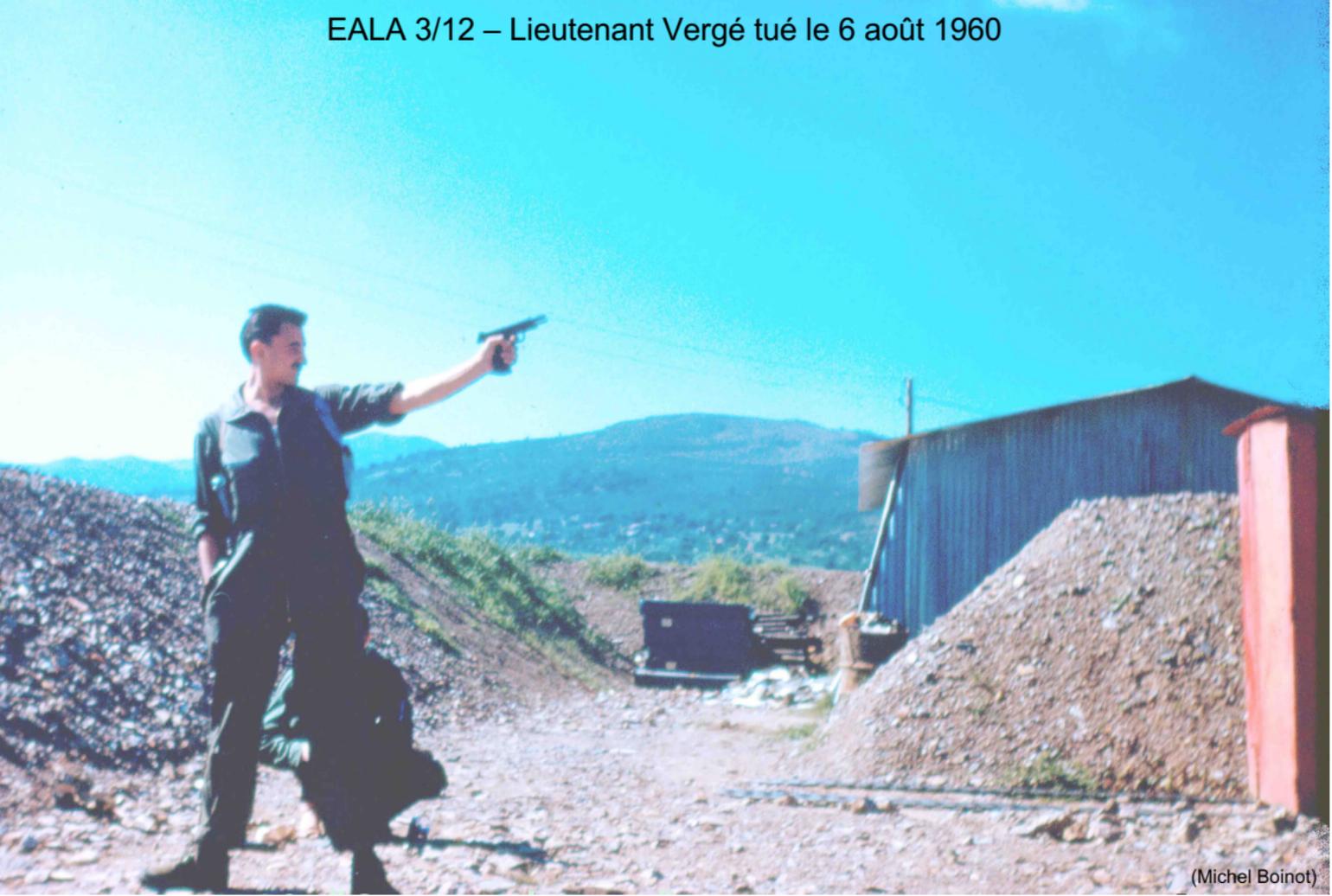


EALA 3/12 – Blida 1961, l'Asp Emile Dubien qui sera tué en T-6 de l'EALA 2/2 le 1^{er} octobre 1961 à Aïn-Rich



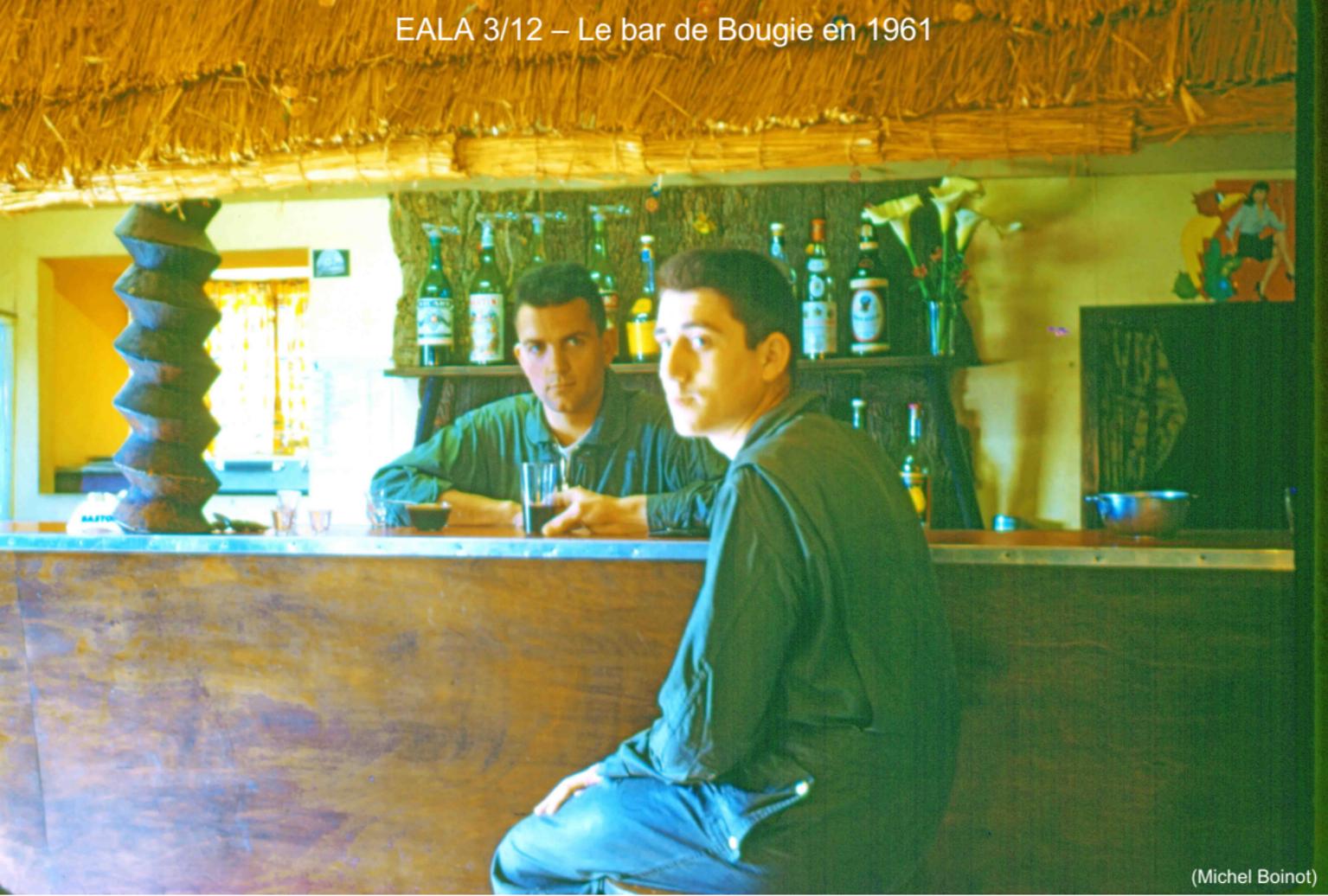
(Daniel Muller)

EALA 3/12 – Lieutenant Vergé tué le 6 août 1960



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – Le bar de Bougie en 1961



(Michel Boinot)

EALA 3/12 – Impacts sur un T-6





1

2

EALA 3/12 – Le *Balbuzard* derrière le comptoir du bar à Blida en 1961



(Daniel Muller)

EALA 3/12 – Carnet de vol de Daniel Muller

NOM	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	JOUR			NUIT	TOTAL DE VOL (Total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE D'HEURES VOLÉES	NOMBRE D'A. M.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
		5	6	7						
		MOIS			D'	AVRIL				
reau	TG - 681	0 ³⁵				0 ³⁵	1		Liaison Blida.Tizi	
reau	TG - 044	1 ³⁵				1 ³⁵	1		<u>C 1033 NY13</u> AT	6
reau	TG - 593	1 ²⁵				1 ²⁵	1		<u>C 1047 NY67</u> RAV	7
reau	TG - 681	1 ²⁵			0 ²⁰	1 ⁴⁵	1		<u>C 1049</u> Alerte Crepusculaire AT	8
den	TG - 593	2 ⁰⁰				2 ⁰⁰	1		<u>C 1067 NY56</u> AT	9
reau	TG - 044	1 ¹⁵				1 ¹⁵	1		<u>C 1073</u> Alerte Crepusculaire AT	10
mont	TG - 044	0 ⁵⁵				0 ⁵⁵	1		<u>C 1111 - FEU NY 37</u>	11
ce	TG - 046	1 ³⁰				1 ³⁰	1		<u>C 1137 - PRO</u> L'acpeda Blanc	12
sat	TG - 681	1 ⁴⁰				1 ⁴⁰	1		<u>C 1169 . AT NY 49</u>	13
ier	TG - 839	2 ²⁵				2 ²⁵	1		<u>C 1183 - FEU NY 49</u>	14
ier	TG - 728	0 ²⁵				0 ²⁵	1		DIV - Entraînement	
mont	TG - 728	0 ⁴⁵				0 ⁴⁵	1		<u>PRO - C 1216</u> L'acpeda blanc	15
ier	TG - 563	1 ³⁰				1 ³⁰	1		<u>AT - C 1244</u> - Crepusculaire	16
mp	TG - 563	1 ⁵⁵				1 ⁵⁵	1		<u>AT - C 1370</u> NY07	17
mont	TG - 064	1 ³⁵				1 ³⁵	1		<u>AT - C 1375</u> Crepusculaire	18
mont	TG - 563	1 ⁴⁰				1 ⁴⁰	1		<u>AT - C 1397</u> NY58	19
	TG - 753	1 ⁰⁵				1 ⁰⁵	1		<u>PRO - C 1313</u> L'acorde Orange	20
ce	TG - 753	1 ⁰⁰				1 ⁰⁰	1		<u>RAV - C 1365</u> - Secteur	21
mont	TG - 046	1 ³⁵				1 ³⁵	1		<u>AT - C 1386</u> NY 59 - 56	22
l	TG - 563	1 ³⁰			0 ¹⁵	1 ⁴⁵	1		<u>FEU - c 1400</u> NY 29	23
mont	TG - 681	2 ¹⁵				2 ¹⁵	1		<u>FEU - C 1421</u> NY 56	24
mp	TG - 681	1 ¹⁵				1 ¹⁵	1		<u>FEU - C 1445</u> NY 28	25

EALA 3/12 – T-6 du Sgt Santonacci accidenté à Bida le 26 avril 1960



EALA 3/12 – Le T-6 des Sgt Guegaden et Dubien le 1^{er} juillet 1961 à Freha



EALA 3/12 – Le T-6 des Sgt Guegaden et Dubien le 1^{er} juillet 1961 à Freha

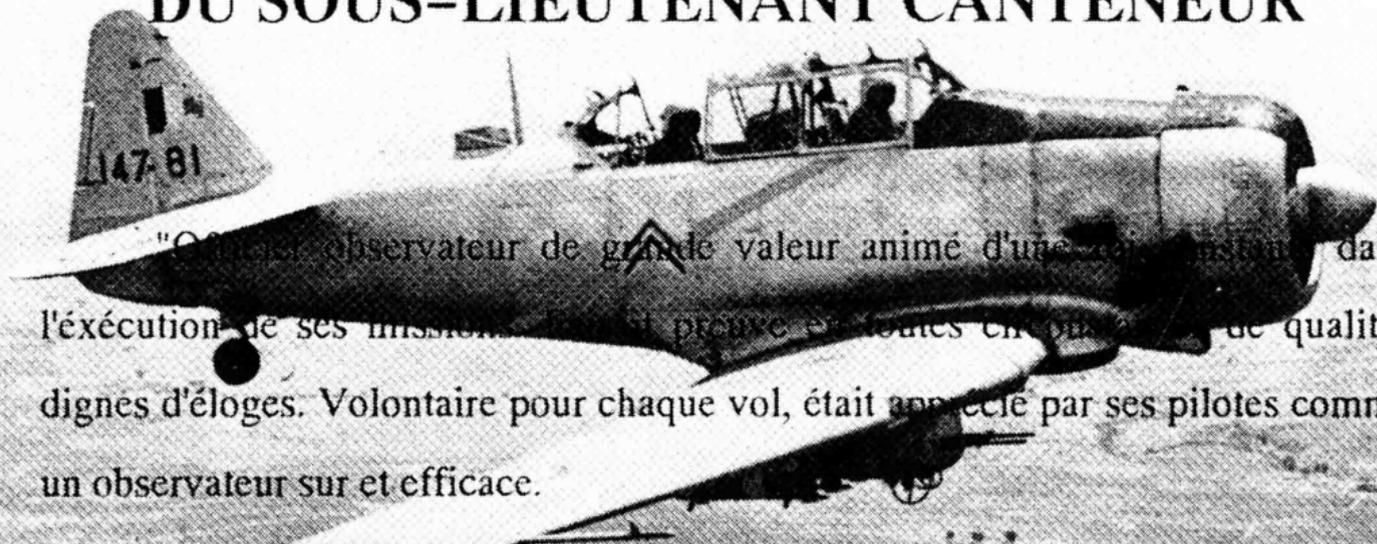


(Michel Boinot)



EALA 3/12 – le sous-lieutenant observateur Michel Canteneur, jeune marié, meurt à Sidi-Salem (près de Champlain, dpt de Médéa) en T-6. La promotion 1992 de l'école d'EOR d'Evreux (BA 105) sera baptisée *Sous-Lieutenant Michel Canteneur*.

DERNIERE CITATION DU SOUS-LIEUTENANT CANTENEUR



"Officier observateur de grande valeur animé d'une parfaite conscience dans l'exécution de ses missions. Il a prouvé en toutes circonstances des qualités dignes d'éloges. Volontaire pour chaque vol, était apprécié par ses pilotes comme un observateur sur et efficace.

Déjà cité à l'ordre du corps aérien, a trouvé la mort en mission aérienne opérationnelle le 9 septembre 1960 dans la région de CHAMPLAIN.

Totalisait 499 heures de vol dont 456 heures au titre du maintien de l'ordre en 253 missions."

EALA 3/12 – Baptême de promotion EOR à Caen, Michel Canteneur était porte-drapeau



Dernière diapositive

(Michelle Borello)

La chance est avec moi

Le 31 octobre 1959, alors que je suis détaché à Bougie avec une demi-douzaine de T-6, je suis chargé par l'état-major d'aller chercher à Blida les plans d'une opération combinée avec les parachutistes sur un coin de Kabylie. Je profite de l'occasion pour amener à Blida un avion qui doit subir une révision et je désigne le sergent PER Zénovitch pour m'accompagne dans cette mission. Nous laisserons l'avion en révision et je ramènerai Zénovitch à Bougie avec les plans de l'opération.

Il fait un temps exécrable et nous n'avons aucune idée de la météo sur le parcours. Nous naviguons au ras de la côte et des vagues, sous une lourde pluie dans la fin du jour. Le plafond est si bas et c'est tellement accroché que je décide de nous arrêter à Maison-Blanche, car il ne m'est pas possible d'aller à Blida, proche de la montagne. Je passe sur la fréquence de la Tour d'Alger pour m'apercevoir que je suis tombé en panne radio.

Mon équipier est en patrouille serrée à mes côtés et je lui fais les signes conventionnels pour lui demander de transmettre. Mais il m'avouera ensuite qu'il était complètement paralysé, car il avait très peur de me perdre, certain qu'il était de se tuer se cela arrivait. Il n'avait aucune expérience ni du vol sans visibilité, ni du vol de nuit, et celle-ci commençait à tomber.

Il fait presque nuit et il pleut des cordes quand tout à coup, nous croisons une patrouille de deux Corsair dont je sais qu'ils sont basés à Maison-Blanche. Je décide de les suivre pour aborder le terrain. Je fais un signe à Zénovitch qui lève le pouce pour me dire qu'il a compris que et nous suivons les Corsair.

En approchant de Maison-Blanche, je fais des appels avec mon phare d'atterrissage pour me signaler, car la nuit est presque tombée. Nous passons en vent arrière en suivant le Corsair numéro 2 et je me présente en finale, mon équipier à quelques dizaines de secondes derrière.

... suite ...

... suite ...

Mais l'affaire se présente mal car, en courte finale, le balisage de la piste s'éteint. Les Dieux ne sont vraiment pas avec moi ce soir.

En approchant de Maison-Blanche, je fais clignoter désespérément mon phare et je décide de me poser sans balisage, car il ne m'est pas possible de remettre les gaz, sans radio, dans cette tempête. Le balisage se rallume et je touche des roues dans la partie gauche de la piste, comme habituel pour le leader dans un tour de piste à gauche.

Une fois posé, le nez de mon T-6 est haut et m'empêche de voir devant. Tous à coup, je suis horrifié car je dépasse une masse noire sur a droite. C'est le Corsair numéro 2 qui vient de faire un cheval de bois dans cette tempête et qui est arrêté à travers de la demi-bande de droite.

Il s'est posé avec ses bombes du fait de la météo qui l'a empêché d'accomplir sa mission ou d'aller lâcher ses bombes en mer. Prévenu par la tour, son pilote vient de jaillir du cockpit pour s'aplatir dans l'herbe à quelques dizaines de mètres, attendant l'explosion provoquée par la collision des deux avions qui le suivaient et que la a tour lui a signalés. Une affreuse appréhension m'envahit, car normalement, Zénovitch devrait se poser sur la demi-bande droite et il va percuter le Corsair. Mais les Dieux reviennent vers nous et il se pose à gauche du fait du vent en rafales.

Ouf ! Comme bien d'autres fois, j'avais joué toutes mes cartes, correctement je pense, mais en définitive, c'est la chance qui a fait que je suis resté en vie.

Nous avons passé une joyeuse soirée de libations avec nos camarades de la flottille de Corsair, heureux de l'issue de cette partie mal engagée.

Extrait de « *Piloter ses rêves* » par Christian Roger (Bookelis - 2014)

Réveillon de Noël

Je passe le réveillon de Noël 1959 à Bougie avec mes pilotes et ceux du Peloton de Piper de l'ALAT stationnés avec nous, commandé par le capitaine Gervaise, parachutiste blanchi sous le harnois, à la Croix de Guerre aux multiples palmes. C'est un homme charmant, mais affligé de multiples tics du visage, auxquels on s'habitue. Il connaît très bien le général Massu qui commande la 10^{ème} Division Parachutiste et sous les ordres duquel il a servi durant la Deuxième Guerre Mondiale et en Indochine.

Son ami a le même problème et lors d'un déjeuner à l'état-major de la 10^{ème} DP, je suis en bout de table avec un lieutenant para et l'hilarité nous saisit de voir à l'autre bout de la longue table le général Massu et le capitaine Gervaise assis face à face se faire assaut de tics les plus variés. La nappe est en papier et j'inscris les bâtons à chaque tic pour le compte de Gervaise, considérant qu'il est un aviateur, pendant que mon copain para additionne ceux de Massu.

Je ne me souviens plus de qui a gagné, mais nous avons bien rigolé ! Les jeunes ne respectent rien !

Ce soir de réveillon, nous faisons un méchoui sous la tente, bien arrosé, avec les disques de Noël que nous passons un tourne-disque à pile. L'atmosphère est mélancolique, car tous pensent aux proches dont ils sont séparés.

Extrait de « *Piloter ses rêves* » par Christian Roger (Bookelis - 2014)

Vie monacale à Bir-Rabalou

En juillet 1960, je suis envoyé pour quelques semaines à Bir-Rabalou, à 200 kilomètres au sud d'Alger dans un secteur semi-désertique aride, au pied de montagnes où sévissent des fellaghas. J'ai le commandement d'une « base aérienne » autonome de quatre T-6 et nous sommes quatre pilotes, aidés par une poignée de mécanos et quelques appelés qui assurent la garde et la cuisine.

La piste est en grille, assez courte, et la « base » est un carré de 100 mètres de côté bordé de barbelés où s'agglutinent quelques baraques de tôle ondulée et un petit hangar. Nous avons tout de même un excellent groupe électrogène, mais qui n'est pas assez puissant pour nous permettre la climatisation des locaux et c'est bien dommage car il fait très chaud. Grâce à un forage, l'eau ne manque pas.

Il fait une chaleur infernale et nous sommes suffisamment au sud pour avoir une chaleur torride, mais pas assez pour pouvoir apprécier les nuits glaciales du désert. J'ai l'impression que, dans ce climat, un chameau serait complètement déshydraté. Il m'arrive de prendre trois douches la nuit pour me rafraîchir. La vie est monacale et je m'efforce de conserver une bonne ambiance dans notre groupe.

Nous sommes en août 1960 et mes activités de guerrier se terminent avec un retour vers la France, après deux années de baroud sur Mistral et T-6 pendant lesquels j'avais effectué 301 missions de guerre en 464 heures de vol, qui furent récompensées par trois citations sur ma Croix de Guerre Algérie.