

# Armée de l'Air 1945-1962 (29)

Ami(e) Internaute,

Ce 181<sup>ème</sup> diaporama est le 29<sup>ème</sup> d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'EALA 3/72.

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](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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

## EALA 3/72



L'EALA 3/72 est créée le 1<sup>er</sup> avril 1956 sur T-6 à Oujda et parrainée par la 10<sup>ème</sup> Escadre de Chasse à compter de janvier 1957.

Elle est transférée en septembre 1958 à La Sénia et Sidi-Bel-Abbès et, en octobre 1959, à Batna.

Elle est dissoute le 30 novembre 1959 pour devenir la première escadrille de l'EALA 3/10.

Immatriculation : F-UJMx, code : *Radium*.

Commandements :

1<sup>er</sup> avril 1956 : Cne Félix Perrin

7 janvier 1957 : Cne Alexandre Castillon du Perron

5 septembre 1957 : Lt/Cne Edmond Conilh de Beyssac

Février 1959 : Lt/Cne Jean Urquin.

Décès :

14 septembre 1956 : mort du sergent-pilote Roland Bouclier et du sous-lieutenant mécanicien Roger Perroux, en T-6 à Berkane (Maroc).

28 mars 1957 : le sergent-pilote Louis Ricaume et l'aspirant-observateur Georges Gazel meurent en T-6 au cours d'une mission sur la frontière algéro-marocaine.

EALA 3/72 – North American T-6G



EALA 3/72 – Aéroport d'Oujda (Maroc), 1958



EALA 3/72 – Aéroport d'Oujda – Mai 1957



EALA 3/72 – Oujda – Septembre 1957, Lt Rhodes (ALAT), Lt Studier, SL Leroy



EALA 3/72 – Oujda – 16 Septembre 1958, départ du PCA 21/540 du Cdt Meneglier, remplacé par le Cdt Martin



EALA 3/72 – Oujda – PCA 21/540 en mai 1958



(André Callay)

EALA 3/72 – Tour de contrôle d'Oujda – Septembre 1958



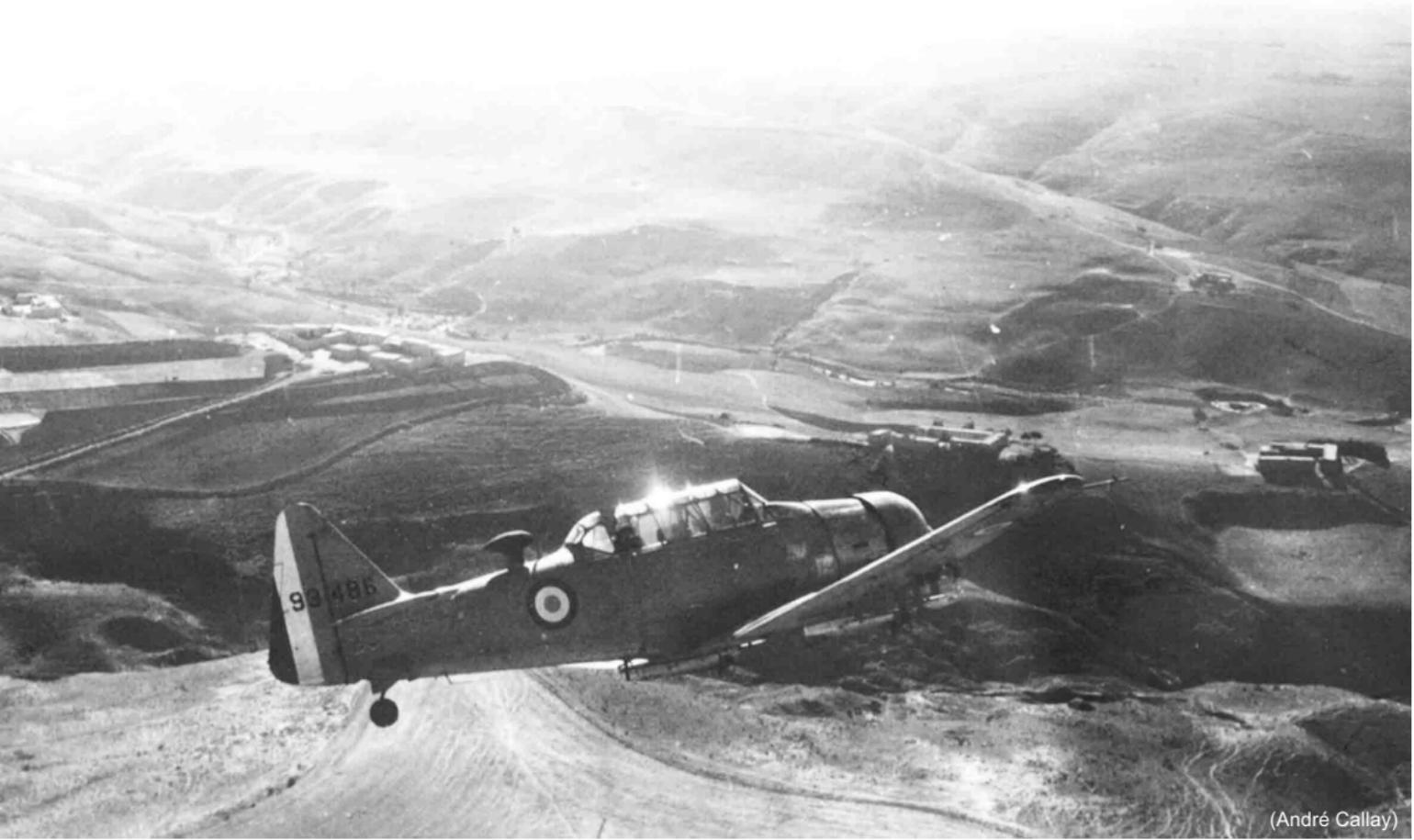
EALA 3/72 – Oujda 1957 – T-6



EALA 3/72 – Oujda 1957



EALA 3/72 – 1957, T-6 sur le Maroc



EALA 3/72 – 1957, sur le Maroc



EALA 3/72 – Oujda 1957



(Jean-Claude Thérèse)

EALA 3/72 – 1957, sur le Maroc



EALA 3/72 – 1957, accident au Maroc



EALA 3/72 – Le 28 avril 1958, accident à Berguent (Maroc), SC Sassoubs et Asp Margueron



EALA 3/72 – Prise d'armes à Oujda le 1<sup>er</sup> juillet 1958



EALA 3/72 – Oujda – Décembre 1958, démontage des installations avant le départ



EALA 3/72 – Parking de La Sénia – 1958



EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1958



EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1958



EALA 3/72 – T-6 au terrain de vol à voile du Djebel-Diss



(Jean-Marie Clenet)

EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1958



EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1958



(Alain Deboutière)

EALA 3/72 – Sur Oran, 1958



(Alain Deboutière)

EALA 3/72 – 1959



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 - 1959



(Jean Moreau)

EALA 3/72 – 1958, voyage La Sénia-Valence-Toulouse-Bordeaux pour l'EMT (visite SFERMA et IRAN)



EALA 3/72 – 1958, convoiage La Sénia-Valence-Toulouse-Bordeaux pour l'EMT (visite SFERMA et IRAN)



EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1958



(Alain Deboutière)

EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1959



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1959, la rentrée dissymétrique du train, caractéristique du T-6



EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1959, SL Rynko Czernij et SL Jean-Renaud Guillemot



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – 1959. Édouard Batti (à gauche) et un mécanicien, convoyant des T-6 vers Sidi-Bel-Abbès



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – 1959, Édouard Bacci, convoyage vers Sidi-Bel-Abbès



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – SL Jean-Renaud Guillemot – 1959



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – SL Jean-Renaud Guillemot – 1959



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – 1959, SL Rynko Czernij



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – 1959, SL Jean-Renaud Guillemot



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – 1959, SL observateur Margueron



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – 1959



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – 1959, Lt Jean-Pierre Chauvet



(Jean-Pierre Chauvet)

EALA 3/72 – Installations à Sidi-Bel-Abbès en 1958



EALA 3/72 – Installations à Sidi-Bel-Abbès en 1958



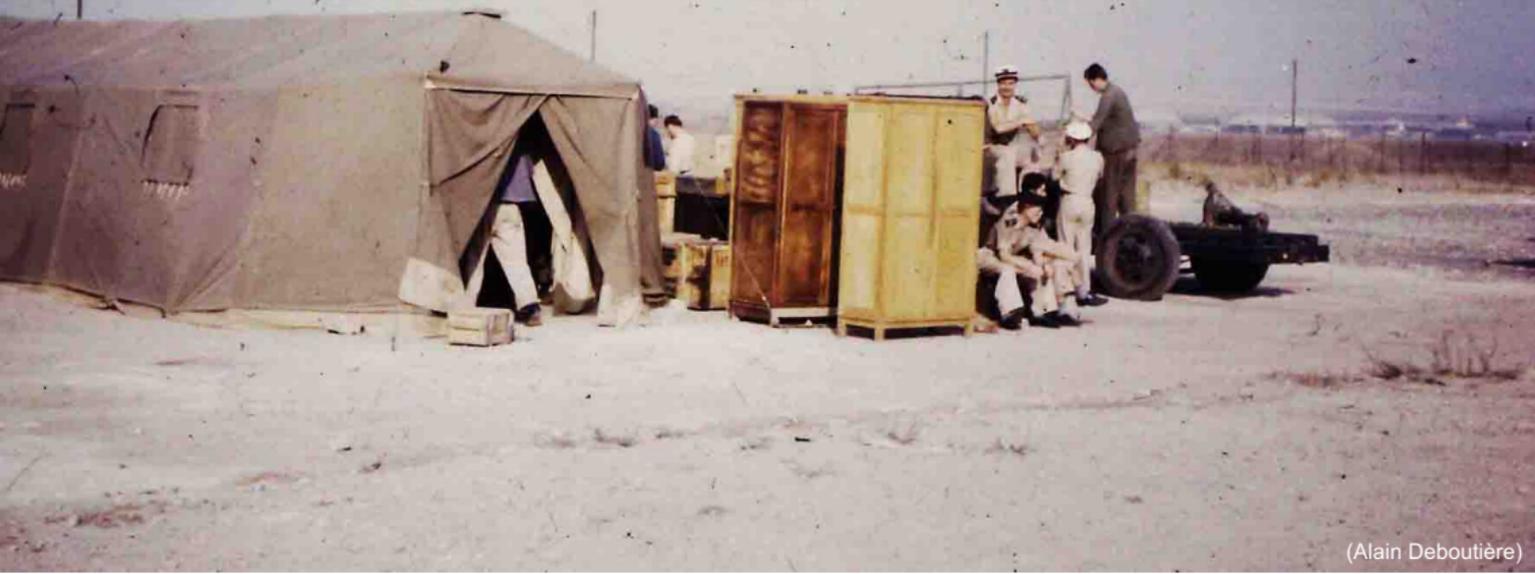
EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1958, les biquettes sur la porte d'une sarade



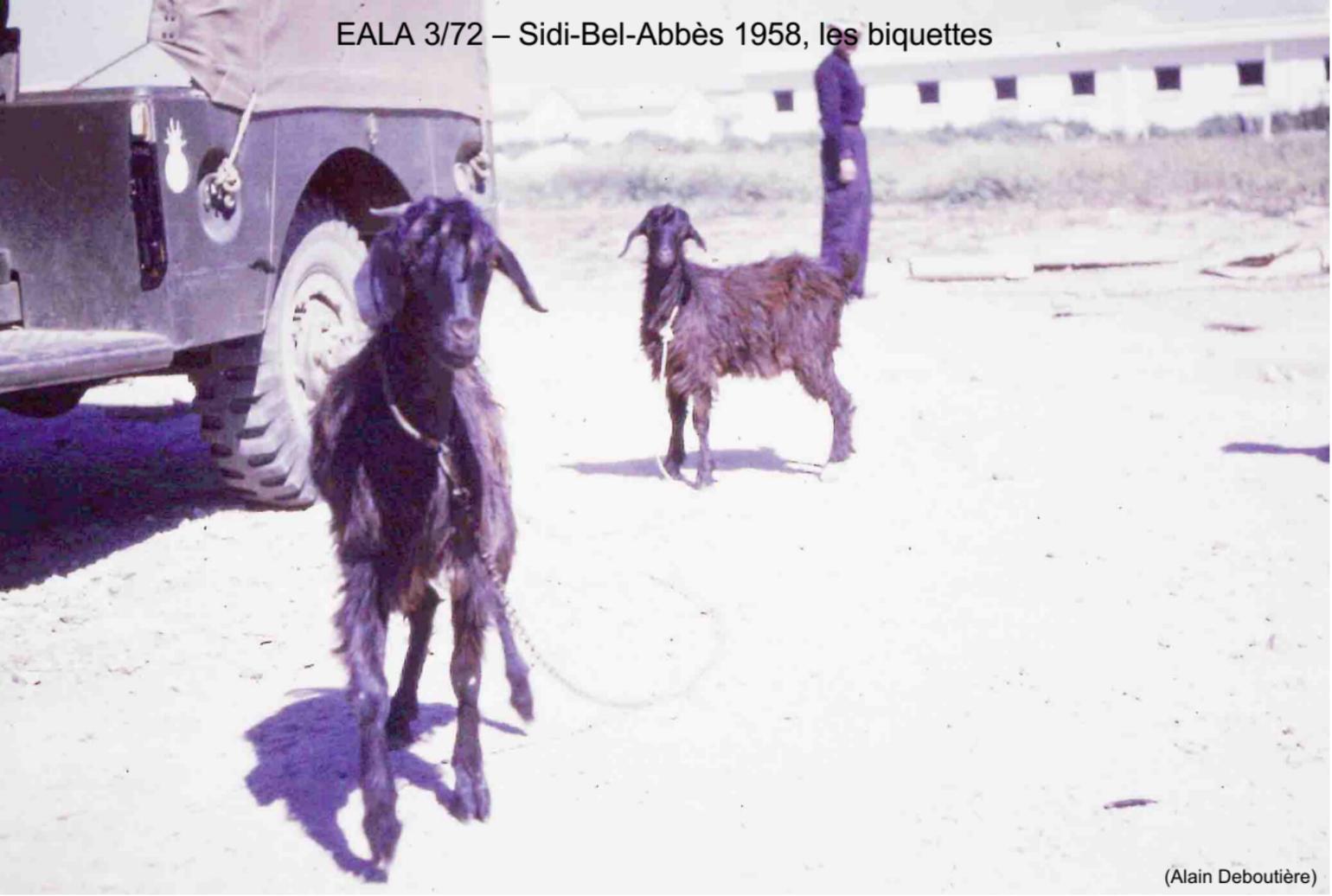
EALA 3/72 – Installations à Sidi-Bel-Abbès en 1958



EALA 3/72 – Installations à Sidi-Bel-Abbès en 1958



EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1958, les biquettes



EALA 3/72 – Une biquette



(Bernard Gilotte)

EALA 3/72 – 1958, Sidi-Bel-Abbès



(Alain Deboutière)

EALA 3/72 – 1958, Méchoui à Sidi-Bel-Abbès, à gauche: le Lt Rougier et son épouse et le Sgt Édouard Bassi



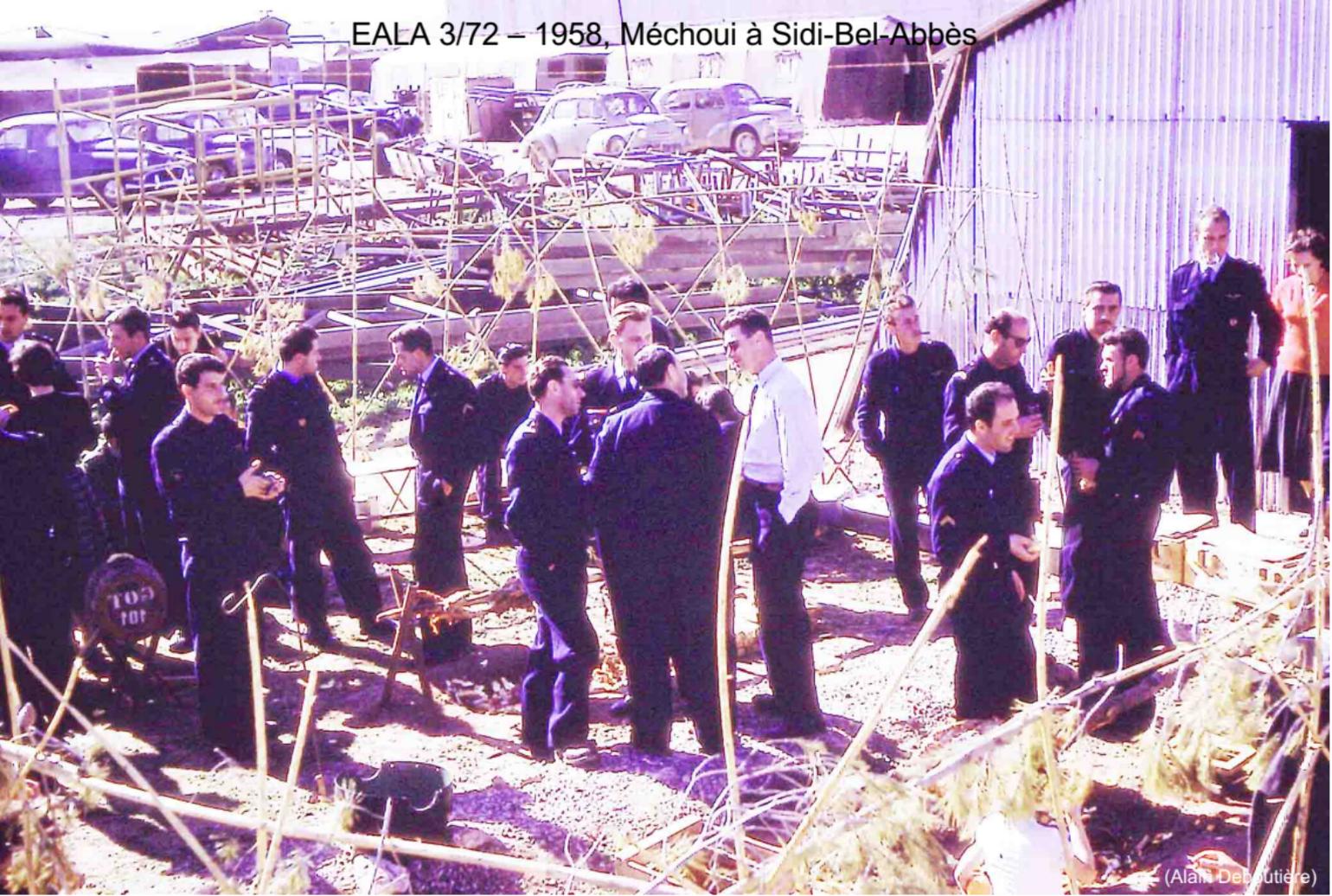


EA 10072 958: Méchoui à St-Bel-Abbès



(Alain Deboutière)

EALA 3/72 – 1958, Méchoui à Sidi-Bel-Abbès



EALA 3/72 – 1958, La Sénia, départ des permissionnaires



EALA 3/72 – 1958, La Sénia, départ des permissionnaires

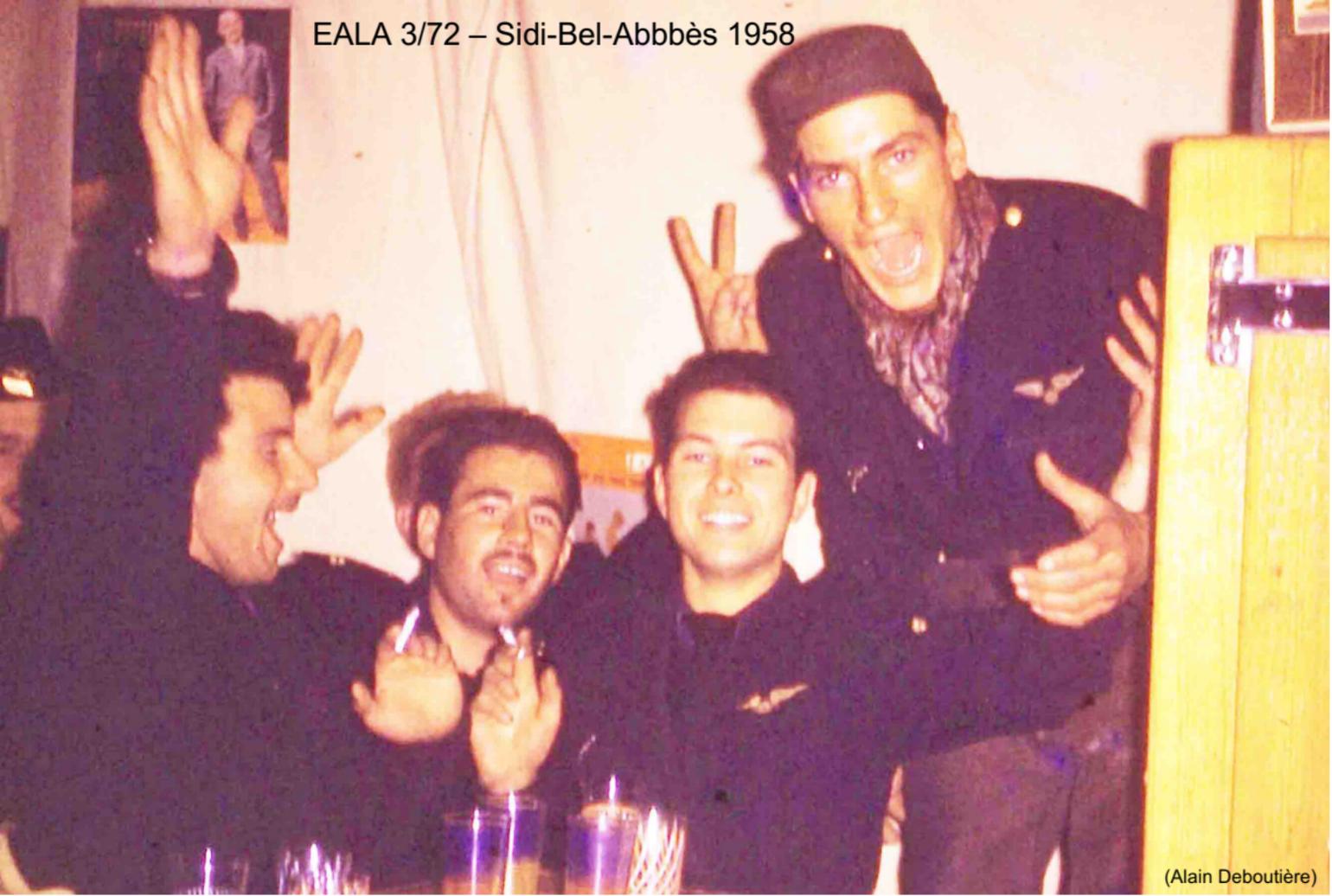


EALA 3/72 – 1958, La piscine de Sidi-Bel-Abbès





EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1958



(Alain Deboutière)

EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès 1958, atterrissage, à 800 mètre de la piste, du Cne Edmond Conilh de Beyssac intoxiqué par les vapeurs d'essence



EALA 3/72 – 1<sup>er</sup> avril 1959 – SL PER Edmond Thuriès (Sup'Aéro 1957), atterrissage dans la région de Sidi-Bel-Abbès, réservoir percé par le tir rebelle



EALA 3/72 – 1<sup>er</sup> avril 1959 – SL Edmond Thuriès, accident dans la région de Sidi-Bel-Abbès, à gauche : Lt Jean Urquin, commandant l'EALA



EALA 3/72 – 1<sup>er</sup> avril 1959 – SL Edmond Thuriès accident dans la région de Sidi-Bel-Abbès



(Jean-Renaud Guillemot)

EALA 3/72 – 1<sup>er</sup> avril 1959 – SL Edmond Thuriès, accident dans la région de Sidi-Bel-Abbès



ÉALA 3/72 – 1<sup>er</sup> avril 1959 – SL Edmond Thuriès, accident dans la région de Sidi-Bel-Abbès

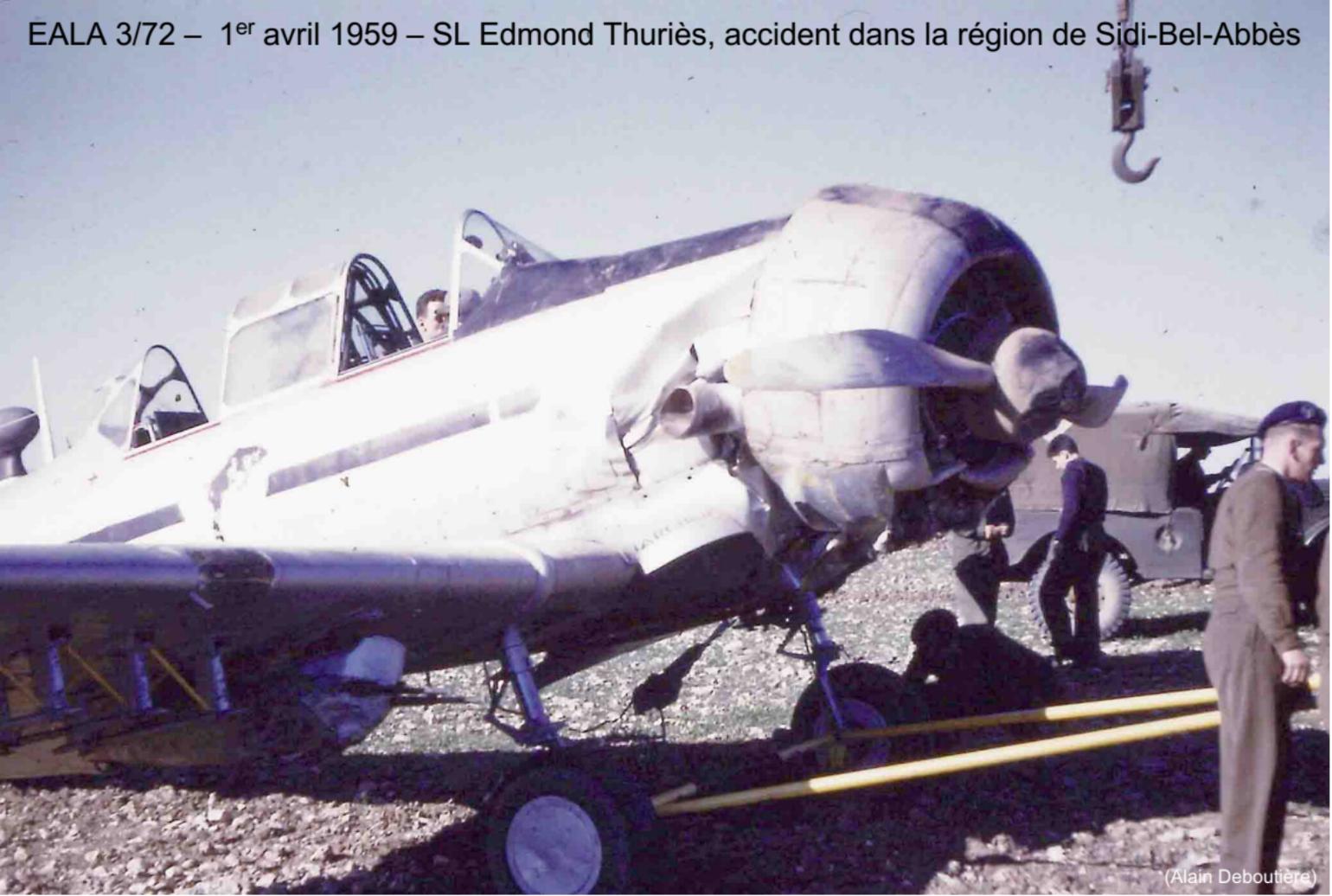


(Alain Deboutière)

EALA 3/72 – 1<sup>er</sup> avril 1959 – SL Edmond Thuriès, accident dans la région de Sidi-Bel-Abbès



EALA 3/72 – 1<sup>er</sup> avril 1959 – SL Edmond Thuriès, accident dans la région de Sidi-Bel-Abbès



EALA 3/72 – 1<sup>er</sup> avril 1959 – SL Edmond Thuriès, accident dans la région de Sidi-Bel-Abbès



EALA 3/72 – Enquête sur un accident de T-6, SL Rynko Czernij à gauche et Cnl Furet, du PCA



EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès, le 20 juin 1959 – SL Rinko Czernij, T-6 ramené au parking après un cheval de bois à l'atterrissage, réservoir percé, câble de direction sectionné et radio HS par le tir rebelle



EALA 3/72 – Sidi-Bel-Abbès, le 20 juin 1959 – Le T-6 du SL Rynko Czernij, au parking



## **Extrait du livre *Mille jour dans les airs* de Jean-Renaud Guillemot (Amazonie)**

En novembre 1958, je repartais pour un tour en Algérie, à Sidi-Bel-Abbès où était stationnée l'EALA 3/72 et la Légion Étrangère. C'était toujours l'Oranie, que j'avais connue en 1956 avec l'EALA 6/72 et le territoire m'était familier, le T-6 aussi. Il était maintenant équipé de de gondoles abritant chacune deux mitrailleuses de 7,5 mm à armement électrique.

Les appuis-feu, les RAV ou les protections de convois, rien n'avait changé, si ce n'est que les « fells » maintenant portaient le même uniforme que les troupes françaises, les mêmes foulards d'identification, les mêmes casquettes, parlaient français dans leurs postes de radio et que ça devenait difficile de savoir sur qui il fallait tirer. Nous avons mis au point une méthode qui consistait à tourner sans se lasser au-dessus des troupes au sol non identifiées, jusqu'à ce qu'elles perdent patience et ouvrent le feu sur le T-6. Quand on entendait les premiers impacts dans la carlingue, le doute était levé et on pouvait riposter.

Je me souviens d'une fois où je ratissais à quelques mètres au fond d'un talweg, passant et repassant à hauteur des yeux devant des soldats en uniforme assis sur une des pentes et qui me faisaient des signes amicaux de la main. Mon camarade Alexis Beliaeff, observateur à l'arrière du T-6, n'arrêtait pas de me dire qu'on nous tirait dessus, mais j'avais des doutes et j'étais perplexe ! Je suis comme saint Thomas ! Jusqu'au moment où je vis l'un de ces phénomènes lever son fusil et m'épauler ! D'instinct, je reculais vivement la tête du côté opposé et me cognais brutalement contre la verrière. Il n'y avait plus de doute, ce n'étaient pas des amis ! Mon observateur avait vu juste !

## **Extrait du livre *Mille jour dans les airs* de Jean-Renaud Guillemot (Amazon)**

Lors d'une opération importante dans le sud, une katiba avait été surprise et ça tirait ferme, avec déjà pas mal de dégâts de part et d'autre. Ryuko Czernij avait décollé sur alerte avec son équipier et revenait au terrain gravement touché. Moi-même, j'étais au point fixe, prêt à décoller pour le relever, quand je le vis s'approcher, semblant un peu groggy et parlant avec difficulté dans son laryngophone. Je compris qu'une balle avait percé le réservoir et qu'une autre avait sectionné les câbles du palonnier, rendant le T-6 pratiquement impossible à poser sans casse sur ses roues. Aussi, je m'égosillais à lui dire de se poser sur le ventre, dans l'herbe, mais il ne m'écouta pas, ou ne m'entendit pas. Il fit un atterrissage normal, du moins au début, car très vite l'avion, hors de contrôle et sans freins, commença à faire des embardées pour, finalement, passer sur le nez en pylône vertical où il hésita un moment, indécis du côté où tomber ! Grâce à Dieu, il retomba à l'endroit. Rynko en fut quitte pour la peur, et moi aussi, car j'assistais, impuissant, à ce qui aurait pu se terminer en drame. Je décollais pour survoler l'opération que Rynko venait de quitter, et je n'en menais pas large.

Nous allions souvent dans le Grand Sud, vers Géryville, El-Abiod, Méchéria, Aïn-Sefra, où les paysages sont extraordinaires. J'étais conquis par leur beauté qui, selon l'heure du jour, prenait des couleurs magnifiques. Des panoramas magiques ! Nous étions aux premières loges, dans nos avions, pour les admirer.

## **Extrait du livre *Mille jour dans les airs* de Jean-Renaud Guillemot (Amazonie)**

L'année 1959 passa ainsi, avec ses accidents trop fréquents, ses drames, souvent dus à la surcharge des T-6, au vol en montagne à basse altitude. Il n'était pas rare qu'on remonte un talweg, collé à une de pentes de manière à avoir toujours la place de faire demi-tour, mais la vitesse diminuait insensiblement, le talweg devenait plus étroit et bientôt la place allait manquer pour tourner. Le col devenait inaccessible, nous n'avions plus assez d'énergie pour transformer la vitesse en altitude. Il fallait être fin manoeuvrier pour effectuer un demi-tour, presque un renversement à 45° d'inclinaison, la manette plein gaz, l'hélice plein petit pas, le palonnier en haut du virage et la bille « dans le trou », moyennant quoi, on pouvait espérer pivoter le T-6 quasiment sur place, soutenu par le souffle de l'hélice, mais c'était un jeu dangereux. Je me suis quelques fois laissé surprendre ainsi et je m'en suis sorti de justesse. Mes heures de Stampe à Saint-Yan m'avaient servi !

## Extrait du livre *Mille jour dans les airs* de Jean-Renaud Guillemot (Amazonie)

Le 24 octobre 1959 j'allais à Constantine pour mon dernier vol sur T-6 en Algérie, quand soudain mon moteur se mit à vibrer, perdit sa puissance. Je n'étais pas haut et je cherchais tout de suite un terrain de crash, tout en branlant la manette des gaz comme un malade. Dans un grand nuage de fumée les tours reprenaient, pas beaucoup, 1500 tours peut-être, me permettant de gagner un peu d'altitude pour la reperdre aussitôt et la regagner dans une éructation du moteur.

L'avion vibrait tellement qu'aucun instrument n'était lisible, le tableau de bord ressemblait à une photographie complètement floue. Je n'ai pas eu le temps d'avoir peur. Par ce vol sinusoïdale entre 3 et 30 mètres, je suis arrivé à rejoindre Constantine au bout d'une demi-heure environ. Je me suis posé et le moteur s'est arrêté pour de bon. J'avais un passager à l'arrière, il doit s'en souvenir !

En allant voir de quoi il retournait, je n'en crus pas mes yeux, il manquait un cylindre au moteur et le piston, au bout de sa bielle, était toujours là ! Ce brave Pratt avait continué à tourner, alors que l'essence se déversait à flot par les tubulures arrachées et que le piston, au bout de sa bielle, dansait la guigue.

J'ai conservé ce piston en souvenir, il me sert de cendrier alors que c'était moi, ce jour là, qui aurait dû finir en cendres ! Ce n'était pas mon heure !

Dernière diapositive