

Armée de l'Air 1945-1962 (18)

Ami(e) Internaute,

Ce 170^{ème} diaporama est le 18^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'EARS 99.

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>

Sauvetage maritime et terrestre par moyens aériens

En 1944, les états signataires de la Convention de Chicago sur l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) se sont engagés à fournir toute assistance aux aéronefs en détresse sur leur territoire et dans les zones qui leur sont confiées par l'Organisation. Pour la France, la mission SAR (*Search and Rescue*) est attribuée à l'armée de l'Air (DAT) et dès 1946, un service de sauvetage aéromaritime est mis en place dans les zones de responsabilité nationale : côtes méridionales de métropole, régions océaniques de Casablanca et de Dakar. Des unités sont constituées à cet effet, les SASM (Sections aériennes de sauvetage en mer).

La première, la SASM 98, est créée en août 1946 à Salon-de-Provence. Elle sera déplacée à Marignane en 1947 puis basée à Istres en 1948 jusqu'à sa dissolution en 1953. Pendant son existence elle enregistra la perte d'un LeO 453 lors d'un entraînement de nuit à Istres entraînant la mort de l'adjudant-chef pilote Pierre Arrius-Germ le 2 mars 1953. Le 14 septembre 1953, la SASM 98, est dissoute et la majorité du personnel et du matériel sont affectés à la SASM 99 à Maison-Blanche qui se trouve ainsi considérablement renforcée.



De 1947 à 1962, les SASM 99 et EARS 99, ont veillé, au départ de Boufarik ou de Maison-Blanche, sur l'Europe du sud, la Méditerranée, l'Afrique du Nord et le Sahara avec des moyens souvent médiocres et sur des avions souvent inadaptés ou désuets. Des équipages entièrement dévoués ont accepté de risquer leurs vies pour sauver celles des autres dans des conditions difficiles au service des naufragés et des aviateurs en difficulté.

L'insigne de l'EARS 99 s'inspire de la fable de Jean de la Fontaine : *La colombe et la fourmi* dans laquelle l'oiseau aide l'insecte à se sauver d'un mauvais pas (la fourmi, dans la fable, aura l'occasion de rendre la pareille). L'insigne reprend cette imagerie en installant la scène sur fond de montagne jaune, la couleur internationale du SAR. La colombe, quant à elle, est le symbole idéal du caractère purement pacifique de l'EARS.

SASM 99 - EARS 99

Le 1^{er} février 1947 est créée, à Maison-Blanche, la SASM 99 (Section aérienne de sauvetage en mer) équipée de cinq Vickers *Wellington* Mk X et Mk XIII, commandée par le capitaine Guy Le Belevenec et placée sous l'autorité de la Défense aérienne du territoire (DAT) / Zone de défense aérienne (ZDA) 903 commandée par le lieutenant-colonel Desailac. La SASM est chargée de la recherche des naufragés, de l'assistance par le largage de matériel de survie et du guidage des moyens de secours de surface en maintenant un avion en alerte 24 heures sur 24 avec un autre avion en pré-alerte. Outre les recherches en mer (SAMAR), la Section est chargée de la recherche à terre (SATER).

Le début 1947 est consacrée à l'entraînement spécifique à ces missions alors que les unités anglaises ont toujours la responsabilité des secours en mer, elle est en mesure d'assurer l'alerte dès le mois d'août 1947. Les moyens mis en œuvre pâtissent de la médiocrité des *Wellington* vieillissant souvent indisponibles pour des problèmes de moteurs et d'entoilage (six *Wellington* de type B.Mk X et XIII, tout blanc seront utilisés). Il est difficile d'en maintenir deux en état de vol.

Le 21 juillet 1948, un *Wellington* en liaison entre La Reghaia et Istres, en avarie moteur au large de Sète, s'abîme en mer avec ses cinq membres d'équipage et neuf passagers. Huit occupants périssent : Cne pilote Jacques Monnereau, Sgt radio Claude Capron, Sgt mécanicien Bernard Petetin, passagers : LCI Jean Lapios, Cdt Exuper Delmas, Cne Pierre Andrevia, SL Jacques de La Roque (fils du colonel François de La Roque) et CC Pierre Fayolle. Les rescapés sont récupérés par un hydravion Dornier 24 de la base aéronavale de Saint-Mandrier.

Ces vieux bimoteurs sont retirés du service en octobre 1948. Un Handley-Page *Halifax*, vétéran des groupes *Tunisie* et *Guyenne*, vient en renfort début 1949 avant que soit mis en service le premier LeO 453 S, en juin 1949, suivi de quatre autres durant l'été, permettant d'avoir théoriquement trois avions en ligne et deux autres en volant. Un total de douze LeO 453 S seront affectés à la SASM 99 commandée par le Cne René Lignon depuis 1952.

En 1950, les Anglais laissent aux Français la totalité des missions.

La SASM 99, commandée par le capitaine Jacques Arnould, passe alors sous la responsabilité du SGACC (Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale), mais le GMMTA continue à gérer le personnel et le matériel. La raison est que SGACC, dont dépend le SAR, est responsable, en temps de paix, des zones de responsabilité française fixées par les accords internationaux.

GLS 45

En mars 1954, la Section, commandée par le capitaine Jean Viala, est transférée à Boufarik où elle est intégrée au GLA 45 qui utilise des LeO 453 L. Cette fusion donne naissance au GLS 45 (Groupement de liaison et de sauvetage) organisé en une escadrille de liaison et une escadrille de sauvetage. Mais la disparité des avions (LeO 453 S et LeO 453 L) entraîne des problèmes opérationnels et l'autonomie sera rendue à chacune des escadrilles le 1^{er} janvier 1955.

Un LeO 453 S est perdu le 7 avril 1954 au large de Palma, ce qui entraîne le retrait de ce type d'avion, que même l'IGN (Institut Géographique National) n'utilise plus, et son remplacement par des Sud-Est 161/P7S *Languedoc* dont le premier arrive en février 1955.

EARS 99

L'apparition de ces nouveaux avions, venant d'Air France, mieux adaptés aux missions, entraîne un changement d'appellation. La SASM 99 devient EARS 99 (Escadrille aérienne de recherches et de sauvetage), code F-SSUx, le 1^{er} juin 1955, toujours commandée par le capitaine Jean Viala.

Les *Languedoc* sont modifiés à Toulouse-Montaudran par le CRRT d'Air France avec l'adjonction d'un balcon sous le nez et de quatre bulles d'observation de chaque côté du fuselage devant le bord d'attaque de l'aile et au droit du bord de fuite, ainsi que l'adjonction d'un radar AN/APX6 sous le ventre.

Malheureusement, les problèmes techniques rencontrés par la faiblesse des moteurs et des atterrisseurs des *Languedoc* entraîne une interdiction des vols jusqu'en juin.

Dix *Languedoc* au total seront pris en compte par l'EARS 99. Restant la propriété du SGACC selon la convention de juillet 1954, ils conservent leurs immatriculations civiles mais utilisent, pour les besoins opérationnels, les lettres SS qui remplacent des deux premières lettres (ex. F-BATP = F-SSTP).

Début 1956, le SECSAR (Section d'étude et de coordination SAR) est créé pour coordonner l'action SAR entre le SGACC et les Secrétariats d'État à l'Air et à la Marine.

Un exercice, l'*opération Gazelle*, est effectué entre le SGACC, Air France, TAI, UTA, l'armée de l'Air et le Service de Santé de l'Armée pour simuler le sauvetage d'un quadrimoteur posé en catastrophe dans la région de Gao avec dix-huit occupants à 5 heures du matin. L'épave simulée est repérée à 10 h 45 par les Dassault 315 de l'EOM 81 et un *Languedoc* largue les containers de rations et de glace à 17 heures. L'exercice valide le système mis en place. L'entraînement des équipages sera maintenu par de nombreux autres exercices.

Le 19 février 1956, l'EARS 99, quitte Boufarik et revient à Maison-Blanche. Le flux d'avions envoyé en Algérie pour les opérations du maintien de l'ordre amène la Section à assurer la couverture SAR lors des survols maritimes. La Section assure également de nombreuses missions au profit des alertes en Méditerranée concernant les avions civils, les bateaux et les avions de la RAF et de l'USAF et des armées de l'Air espagnole et italienne en difficulté, selon des accords techniques de novembre 1957 entre la France, l'Italie et l'Espagne.

La Section participe également aux recherches des avions et des hélicoptères militaires ou civils disparus en opérations ou en liaisons sur l'Algérie et le Sahara. Ils participent aussi aux manœuvres internationales et aux exercices d'alertes fréquemment organisés en Méditerranée. Elle dépend du CCS (Centre de coordination et de sauvetage) de La Reghaïa qui peut être alerté pour des missions SATER ou SAMAR par le CCR, l'Amirauté ou par n'importe quel PCA. Le commandant Henri Petit prend le commandement en juillet 1956.

Le 2 décembre 1956, *Languedoc* F-SSUN qui avait décollé d'Istres disparaît en se portant au secours du cargo panaméen *Antarès*. Les dix occupants périssent : pilotes Lt Jean Chabbert et Sgt Jacques Travadon, Sgt observateur Jean-Marie Ben Ayoun, Sgt mécanicien Gilbert Bertrand, Adj navigateur Maurice Chaix, SC mécanicien Michel Grandin, Sgt observateur Louis Mendiboure, Sgt radios Auguste Mieillat et Gérard Villaume, Sgt navigateur Louis Pallaver.

Les faiblesses des *Languedoc* sont de plus en plus évidentes, quatre *Noratlans* de la 61^{ème} Escadre de transport sont détachés à Maison-Blanche le 7 août 1957 et les *Languedoc* sont interdits de vol le 24 septembre, certains sont réformés sur place. Dix-huit *Noratlans* différents, devenant pour ces missions des Nord 2507, seront détachés périodiquement à l'EARS 99 par le S/GMMTA.

En 1956 ont lieu quarante-et-une missions de protection, neuf alertes simples, quatre opérations de sauvetage et quatre recherches de véhicules.

Le 28 juin 1959, le premier Lockheed L 749A *Constellation* (F-BAZJ) d'Air France vient effectuer deux jours d'expérimentation.

Le 16 septembre 1960, l'EARS est encore endeuillée avec l'accident du *Noratlans* F-RBHO près de T'Kout, au sud de Biskra (35° 02'06" N, 06° 25'20" E), alors qu'il effectuait une mission de réglage radar en basse altitude au profit de la chasse de nuit (exercice *Piegac*). Équipage : Cne pilote Maurice Boch, Lt navigateur Pierre Hulin, SC mécanicien André Watrin, Sgt mécanicien Michel Mathé, les Sgt radios Ghislain Lemaire et Jean Guézenc, les Sgt observateurs Guy Delbecque (fils de Léon Delbecque, député du Nord) et Michel Bernard, Cal observateur Jean Gauvrit et Cne Jean Hélyary, passager. Le Col Guizard, commandant la protection radar en AFN, était à bord.

Le même jour, dans la tristesse, arrive le premier *Constellation* de série (F-BAZT) réceptionné par le général Valin en présence de M. Moroni, secrétaire général à l'Aviation civile, de M. Dupré, directeur général adjoint d'Air France, de M. Cahen-Salvador, directeur du cabinet du ministre des Travaux publics et des transports. Cinq autres *Constellation*, anciens d'Air France, seront livrés jusqu'en août 1961 en restant la propriété du SGACC.

Les *Constellation* permettent de se rendre rapidement (450 km/h) sur la zone d'intervention puis d'assurer une recherche de 12 à 15 heures dans des conditions de faible vitesse et de faible consommation. Ils sont équipés de quatre bulbes vitrés saillant du fuselage, permettant une veille visuelle dans de bonnes conditions.

L'équipement de radioguidage permet de rallier les balises de détresse des naufragés. Des fumigènes peuvent être largués. Des gaines parachutables ou largables en chute libre contiennent des équipements adaptés à la survie en mer ou en régions inhospitalières (canots pneumatiques, vivres, vêtements, médicaments, armes, etc.). À l'équipage de dix hommes peuvent s'ajouter des infirmiers parachutistes. Un infirmier parachutiste sautera du F-BAZM le 6 juin 1961 pour secourir un pilote d'hélicoptère perdu dans la région de Ouargla

Le 1^{er} mai 1961, sans changer de nom, l'escadrille devient escadron qui est déclaré opérationnel sur *Constellation* le 15 mai. Le lendemain, le commandant René Coquelet, qui avait pris le commandement le 1^{er} octobre 1958, est remplacé par le commandant Charles Locqueneux. Les *Noratlas* regagnent petit à petit leurs unités après avoir servi pendant environ quatre années.

En mars 1962, l'escadron est transféré à Toulouse-Francazal et un *Constellation* reste détaché à Maison-Blanche.

Le 11 janvier 1963, le *Constellation* F-BAZM de l'EARS 99 s'écrase dans les Corbières, à Périllos (Pyrénées-Orientales) au retour d'une mission d'entraînement dans le golfe du Lion en entraînant la mort des occupants : Cne pilote Eugène Jos, Adj pilote Guy Trottier, Adj pilote René Fremeaux, Adj navigateur Jacques Vaissière, Adj mécanicien André Masure, SC radio Vincent Arnaldi, SL observateur Jean-Claude Garros, Sgt observateur Yves Viseux, Sgt observateur Georges Charrier, Sgt mécanicien-radio Jean Desplats, CC observateur François Salmand et Mr Roger Fauriat, ingénieur-mécanicien d'essai.

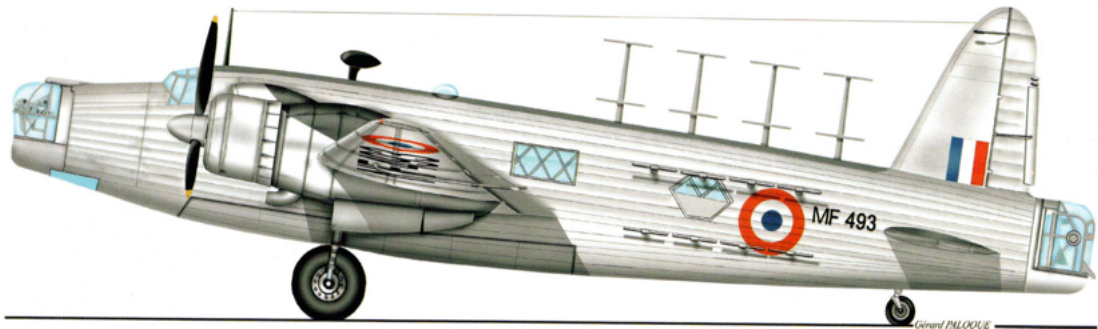
Au cours des vingt dernières années d'activité, les appareils en service au sein des unités SASM et EARS auront effectué 45 000 heures de vol et 400 opérations de sauvetage qui auront permis de sauver 153 vies humaines. Les unités auront à déplorer six accidents aériens graves dont trois en mer, entraînant la perte de 47 membres d'équipage et passagers morts en service aérien commandé dont 21 seront déclarés Morts pour la France.

L'insigne a été homologué sous le numéro A 694 le 1^{er} décembre 1956 et il est à nouveau porté aujourd'hui par la 1^{ère} escadrille de l'EH 1/44 à Solenzara qui a repris les traditions de l'EARS 99 depuis le 11 mai 2021.

SASM 99 – Vickers *Wellington* LP 650. Cet avion fera un amerrissage forcé au large de Sète le 21 juillet 1948. Photo de Roger Peyrichou, sergent mécanicien rescapé (récupéré par un Dornier 24 de Saint-Mandrier)



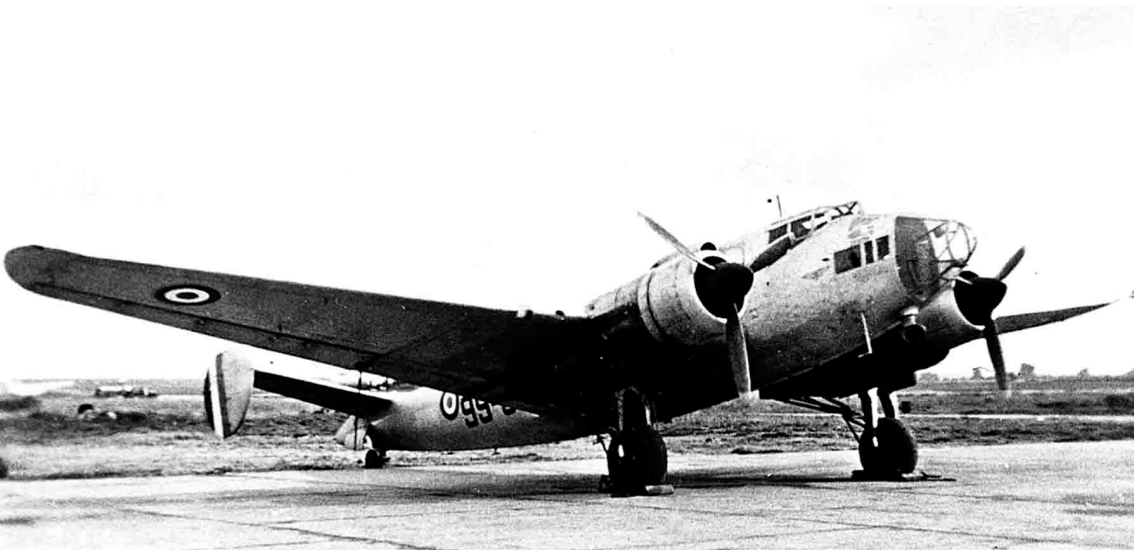
SASM 99 – Vickers Wellington MF 493



SASM 99 – LeO 453 S à Tunis-El Aouina en 1953, insigne de l'AIA d'Alger à l'avant

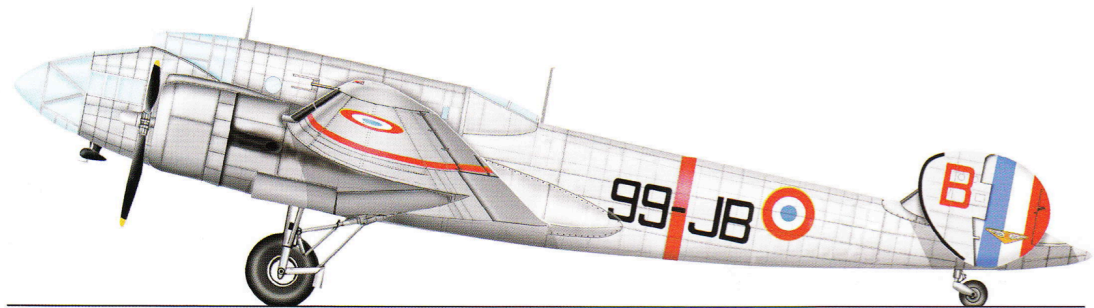


SASM 99 – LeO 453 S



(Jacques Mutin)

SASM 99 – LeO 453 S en 1952



SASM 99 – Le 7 avril 1954, le LeO 453 S F-SCDB, piloté par l'adjudant Dufex, fait la liaison Boufarik-Villacoublay avec quatre hommes d'équipage et neuf passagers. En arrivant vers les Baléares, il rencontre une grosse perturbation et se met à givrer. L'avion s'alourdisant, le pilote tente de perdre de l'altitude en spiralant afin de passer sous la couche nuageuse. Du liquide s'échappe du moteur droit, ce qui conduit le pilote à couper ce moteur. Toujours alourdi par la glace, le pilote tente de rallier l'aérodrome de Palma ou de se poser sur la plage dans la baie de Palma. Des témoins voient l'avion piquer brusquement à une centaine de mètres du rivage. L'avion coule très rapidement. Deux jeunes Espagnols aident les huit survivants qui rallient le rivage.

Pilote : Adj Robert Dufex décédé, navigateur/CdB : Lt Norbert Lepaih décédé, radio : AC Maxime Combe décédé, mécanicien : SC Chatelet indemne. Passagers : CI G. Grimal indemne, CI A. Viguier indemne, LCI Marcel Bonneau indemne, LCI Jean Massé blessé, LCI Pierre Potiron décédé, Cdt E. Renard indemne, Cne-médecin Joseph Harter décédé, SL A. Estingoy indemne, Sgt Biren indemne.

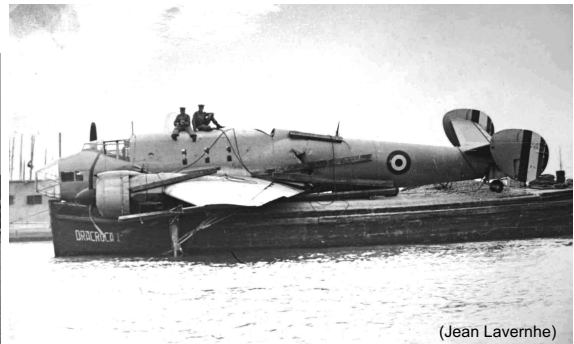


(Michel Berthelot)

Le LeO 453 S est sorti de l'eau après l'accident

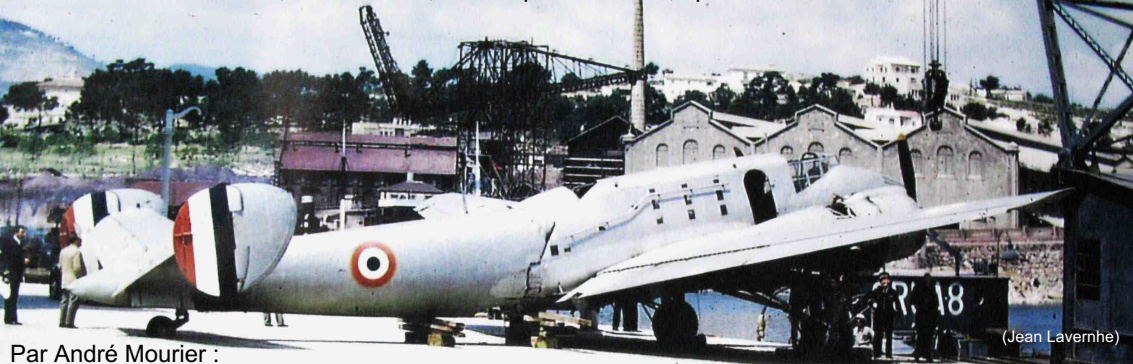


(Jean Lavernhe)



(Jean Lavernhe)

SASM 99 – Le LeO 453 S, sorti de l'eau, sur un quai de Palma, après l'accident du 7 avril 1954



(Jean Lavernhe)

Par André Mourier :

Nous sommes venu le 19 avril, pour l'enquête. Nous avons "réquisitionné" un taxi pour la semaine. Le chauffeur parlait quelques mots de français et rigolait tout le temps. Son taxi, aurait pu avoir fait la bataille de la Marne : une caisse carrée, la roue de secours attachée à l'arrière, des cordons pour se tenir et deux strapontins. À six, nous étions particulièrement serrés. Sa façon de conduire nous laissait pantois : il coupait le moteur aux feux rouges et pour tourner, il levait le bras gauche à la fenêtre. À notre arrivée au port, nous avons eu la plus belle émotion de la journée : il y avait une descente pavée assez raide pour atteindre le quai. Il a coupé le moteur et nous sommes descendus au frein. Tout le monde freinait dans le taxi ! En bas, il a fait une embardée à droite, au ras du bord du quai, dans un magnifique crissement de pneus ! Il nous a conduit jusqu'au LeO qui était sur un quai. Il a eu un air très surpris quand le Cne De Laporte, notre PCA, lui a demandé de nous attendre en haut de la côte, pour le retour. Nous avons compris que l'essence était chère. Il a amené deux jerricans que notre mécano a rempli avec l'essence de nos réservoirs. Nous avons fait de même avec le responsable du port qui venait nous voir de temps en temps afin que le démontage de l'avion se passe dans de bonnes conditions.

Avant de quitter les lieux, le capitaine est allé embrasser le pavillon de la gouverne arrière, nous étions très émus.

SASM 99 – Cne De Laporte et Lt médecin Jean Lavernhe devant Le LeO 453 S sur un quai à Palma



(Jean Lavernhe)

Dans le parc à ferraille d'Oujda, fin 1956, deux LeO 453 S anciens de la SASM 99, codés 99JA et 99JB



EARS 99 – Languedoc à Biskra en 1954



EARS 99 – *Languedoc* à Maison-Blanche en 1956



EARS 99 – *Languedoc* à Boufarik en 1954



EARS 99 – Des H-19 survolent les *Languedoc* à Boufarik



EARS 99 – *Languedoc* à Boufarik en 1954



EARS 99 – *Languedoc* à Maison-Blanche en 1957



EARS 99 – Le balcon sous le nez du *Languedoc*



EARS 99 – Le radar AN/APX6 sous le fuselage du *Languedoc*



EARS 99 – *Languedoc* à Maison-Blanche



EARS 99 – *Languedoc* à Maison-Blanche en 1956



EARS 99 – Poste de pilotage du *Languedoc*



EARS 99 – Installation du poste radio UHF dans un *Languedoc* à l'AIA de Clermont-Ferrand qui a compétence pour les radio UHF





EARS 99 – Installation du poste radariste dans un *Languedoc* à l'AIA de Clermont-Ferrand

EARS 99 – Poste radariste du *Languedoc*



EARS 99 – Dans un *Languedoc* – Remarquer la commande de largage du matériel





EARS 99 –| Devant un *Languedoc* : Fons, Drique, Quibel (navigateur), Desfaugères (mécanicien), Tercinet (navigateur-radariste), Gridelet (pilote)



EARS 99 – Languedoc à Pointe-Noire (Congo) en mars 1955, Pierre Decroix, 2^{ème} à gauche



EARS 99 – Équipage d'un *Languedoc*





EARS 99 – Le mécanicien-navigateur
Sauveur Scotto à bord d'un
Languedoc

EARS 99 – *Languedoc*
en entretien à Maison-
Blanche en 1955



(Jacques Delol)

Grâce au sang-froid du pilote

UN AVION MILITAIRE



**qui avait heurté
un toit à Dugny
~~perdu une hélice~~
et son train d'atterrissage
réussit à se poser
sur le terrain du Bourget**

LES ONZE OCCUPANTS SONT SAINS ET SAUFS



EARS 99 – Le
20 avril 1955,
un *Languedoc*
en approche
au Bourget
heurte le toit
d'une maison
et se pose sur
la piste de
secours, en
herbe, du
Bourget

(Raymond Nomine)



(Jean Delmas)

EARS 99 – Le 31 janvier 1959, affaissement du train d'atterrissage d'un *Languedoc* à Maison-Blanche



(Roger Drique)

EARS 99 – En avril 1960, le *Languedoc* F-BCUO, commandé par le capitaine Barbey, avec Michel Berthelot et Jean-Claude Guyon dans l'équipage, accompagne les 14 avions qui effectuent le voyage Chéragas-Palma de Majorque organisé par l'Aéro-club d'Algérie



EARS 99 – 1^{er} décembre 1956 –
Le cargo *Antarès* accompagné
par le *Languedoc* F-SSUN avant
qu'il disparaisse dans la nuit.
Cette photo, parue dans *Match*, a
été prise par un passager à bord
du paquebot *Général-Mangin*
venu assister le cargo en
difficulté





EARS 99 – Côte italienne en *Languedoc*



(Michel Berthelot)

EARS 99 – *Noratlas* n°84 de la 61^{ème} ET, codé QA, en dotation à l'ET 3/31 *Poitou* et en service à l'EARS 99 en détachement périodique à compter d'août 1957



EARS 99 – Un *Noratlas* largue une chaîne SAMAR à côté de l'escorteur côtier *Ardent*



(Michel Berthelot)

EARS 99 – Guillaume Léma, mécanicien-navigant



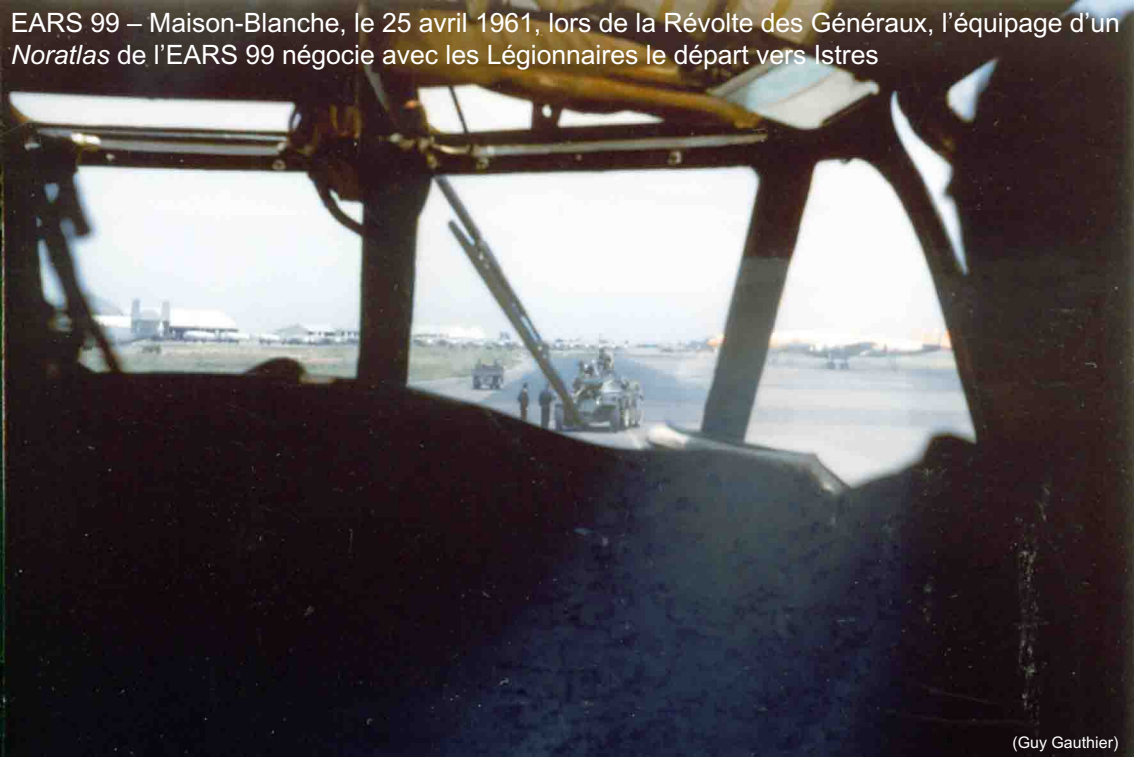
(Guillaume Léma)

EARS 99 – Équipage de *Noratlas*, Guy Gauthier, observateur appelé, debout à droite



(Guy Gauthier)

EARS 99 – Maison-Blanche, le 25 avril 1961, lors de la Révolte des Généraux, l'équipage d'un *Noratlac* de l'EARS 99 négocie avec les Légionnaires le départ vers Istres



EARS 99 – Un équipage en escale à Ajaccio, à gauche : Lt Paoletti



EARS 99 – Un équipage, à gauche Adj mécanicien-navigant Blacteau, au centre en tenue claire Lt pilote Rives, à sa gauche en blouson : Adj navigateur Legendre.



EARS 99 – Le Sgt observateur Boyer et le caméléon



(Francis Meschinet de Richemond)



-:- NOTE DE SERVICE -:-

O b j e t : - Modification nominale de l'Escadrille Aérienne de Recherche et de Sauvetage n° 99 - MAISON-BLANCHE.

Référence : - I.M. n° 1.506/EMAA/1.0/DR du 14 Avril 1961.

I.- GENERALITES.-

Compte tenu de l'importance prise par l'E.A.R.S. 99 à la suite de la mise à sa disposition de six Appareils "CONSTELLATION" L.749.S.A.R. il est décidé de modifier son appellation.

II.- MODALITES D'EXECUTION.-

Il sera procédé à la modification nominale de l'E.A.R.S. 99 qui prendra, à compter du 1er Mai 1961, l'appellation suivante :

"ESCADRON AERIEN DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE N° 99"

Le numéro mécanographique, les rattachements administratif et comptable de cette Unité sont inchangés.

Cet Escadron sera aligné sur le T.E. n° 751 R qui fait l'objet d'une diffusion particulière.

III.- ADMINISTRATION.-

Copies des mentions portées au registre des actes administratifs de la C.A. 02.149 seront adressées à la Direction Régionale du Commissariat de la Vème R.A., dans les conditions fixées par la Note de Service n° 598/5° RA/1.0 du 12 Octobre 1957.

EARS 99 – Sur Alger, passage du relais entre le *Languedoc* au premier plan et le *Constellation*



(Pastier-Ropartz)

EARS 99 – Lockheed L 749 *Constellation* à Maison-Blanche



EARS 99 – *Constellation* à Maison-Blanche en 1961



EARS 99 – *Constellation* à La Sénia en 1961



EARS 99 – *Constellation* à La Sènia en 1961



EARS 99 – *Constellation* à Maison-Blanche derrière l'empennage d'un *Noratlras* en 1961



(Pierre Mayet)

EARS 99 – Constellation à Blida



EARS 99 – Exercice quadripartite à Valence (Espagne), *Constellation* avec un Avro *Shackleton* britannique et deux Grumman *albatros* (Italien et espagnol)



EARS 99 – *Constellation* à Reggan en 1962



EARS 99 – *Constellation* à Reggan en 1962



EARS 99 – Constellation à Reggan en 1962



EARS 99 – *Constellation* à La Sénia en août 1962



EARS 99 – *Constellation* à Tamanrasset en 1964



(Jacques Guillem)

EARS 99 – *Constellation* à Tamanrasset en 1964



EARS 99 – Constellation à Tamanrasset en 1964



EARS 99 – Constellation et DC 4 d'Air France à Perpignan



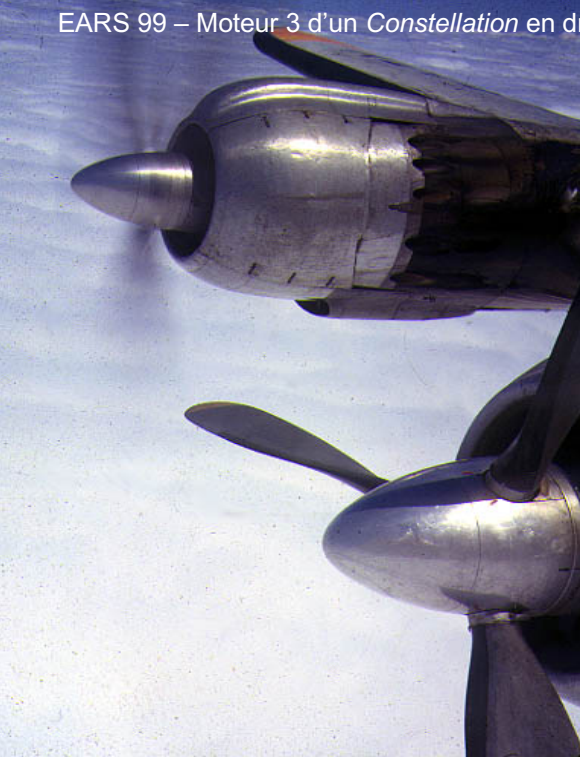
EARS 99 – Un Constellation à Nice



EARS 99 – Sur l'aile d'un *Constellation*



EARS 99 – Moteur 3 d'un *Constellation* en drapeau et branchement de la prise de parc



EARS 99 – Relève d'équipage d'un *Constellation* à Dakar-Yoff, Raynaud et Michel Berthelot



(Michel Berthelot)

EARs 99 – Dans la partie cabine passagers d'un *Constellation*, 1^{er} rang : Rives, 2^{ème} rang :
Atias, 3^{ème} rang : Roussel



EARS 99 – Le sergent Francis Meschinet de Richmond au poste observateur d'un *Constellation*



EARS 99 – Dans un *Constellation*, les chaînes et les équipements de sauvetage et de survie



(Francis Meschinot de Richmond)

EARS 99 – Largage d'une chaîne SAR par un *Constellation* avec déploiement du parachute



(Daniel Vilain)

EARS 99 – Survol d'un Skyraider accidenté



EARS 99 – X, Denis, Paoletti, Adias. Au fond : Pelletier. À droite : quatre observateurs



(Francis Meschinet de Richemond)

EARS 99 – Constellation à La Sénia



EARS 99 – Entretien d'un *Constellation* à Franczal



EARS 99 – Vol en formation des *Constellation* F-BAZP et F-BAZM, le F-BAZM sera perdu dans les Corbières le 11 janvier 1963



(Francis Meschinet de Richemond)

EARS 99 – Le suivi du *Constellation* F-BAZM accidenté le 11 janvier 1963

		F-BAZM			
		L749-79-22		CN 2545	
Propriétaire	République Française - SGACC				
Certificats	Certificat De Navigabilité N°18239 du 18-11-1947 Certificat d'Immatriculation N°B.1419 du 21-11-1947				
Moteurs	Wright Cyclone 749C18-BD1				
Hélices	Curtiss Wright Moyeu C632S-A12				
Prise En Charge	New-York 26/08/1947				
Mise En Service	08/01/1948				
DATES	ÉVÈNEMENTS	HEURES	DIVERS		
12-11-1947	Arrivée Orly	29			
12-11-1947 07-01-1948	Modifications	171			
19-04-1948 27-04-1948	Visite Périodique KLM	586			
12-07-1948 30-07-1948	Visite Périodique	1283			
06-03-1949 27-04-1949	Visite Périodique 2000H	2314			
17-10-1949 20-12-1949	Visite Périodique 3000H	3522			
26-06-1950 16-07-1950	Visite Périodique 1500H	4759			
11-01-1951 05-04-1951	Visite Périodique 1500H	5862			
30-09-1951 20-10-1951	Visite Périodique 1500H	7329			
19-05-1952 26-06-1952	Visite Spéciale - Pesée : 28290 kg	8749			
01-11-1952	Conversion 61 Places	10126			
14-02-1953 11-03-1953	GV + 1/4 RG	11298			
22-10-1953 12-11-1953	GV + 1/4 RG	13879			
09-08-1954 23-08-1954	GV + 1/4 RG	16531			
INCIDENT : 25-03-1955 à 18584 hdv					
Explosion bouteille gaz carbonique de gonflage du canot de sauvetage à Douala (Cameroun). Aile droite et volt fortement endommagés. Lors de la mise en place dans les docks, bascule sur le cône de queue en l'absence de béquille					
Remise en état à Douala					
25-03-1955 23-05-1955	Remise en état GV + 1/4 RG	18666			
17-08-1955 01-09-1955	Réparation	19562			
02-05-1956 24-05-1956	GV + 1/4 RG	21539			
31-08-1957 20-09-1957	GV + 1/4 RG - Pesée : 29405 kg	25088			
02-11-1958	Location CGTA 151,2H	27759			
14-12-1959 18-12-1959	Location RAM 32,1H	27910			
09-01-1959 31-01-1960	GV + 1/4 RG	28117			
19-07-1960	Retrait d'exploitation AF	30700			
30-07-1960 02-02-1961	Modification SAR (EARS 99 Toulouse Francazal) - Vol d'essai 5h	30700	F-SSFM		
02-02-1961 01-03-1961	GV	30753	F-SSFM		
09-02-1962 03-03-1962	Visite De Vieillessement	31302	F-SSFM		

		F-BAZM			
		L749-79-22		CN 2545	
Propriétaire	République Française - SGACC				
Certificats	Certificat De Navigabilité N°18239 du 18-11-1947 Certificat d'Immatriculation N°B.1419 du 21-11-1947				
Moteurs	Wright Cyclone 749C18-BD1				
Hélices	Curtiss Wright Moyeu C632S-A12				
Prise En Charge	New-York 26/08/1947				
Mise En Service	08/01/1948				
14-12-1959 18-12-1959	Location RAM 32,1H				27910
19-07-1960	Retrait d'exploitation AF				30700
30-07-1960 02-02-1961	Modification SAR (EARS 99 Toulouse Francazal) - Vol d'essai 5h				30700 F-SSFM
ACCIDENT : 11-01-1963 à 31766 hdv					
Lors d'un exercice au large du cap Bear, dans l'attente d'un report d'altitude, plafond bas 300 m, l'avion s'crase sur le Mont Plat (439 m), à côté du village de Perillos à 20 km nord Perpignan.					
Douze hommes d'équipage disparus :					
Pilotes : E. JOS, G. TROTTIER, R. FREMEAUX					
Navigateur : J. VAISSIERE					
Radio : V. ARNALDI					
Mécaniciens : A. MASURE, R. FAURIAT (civil)					
Observateurs GARROS, VISEUX, DESPLATS, SALMAND					
VP = Visite Périodique - GV = Grande Visite - RG = Révision Générale					

Le 20 mai 2013 est inauguré à Opouls-Perillos (Pyrénées-Orientales), là où s'est écrasé le *Constellation* F-BAZM le 11 janvier 1963, causant 12 morts, un monument à la mémoire des équipages de l'EARS 99 Morts pour la France ou Morts en service commandé



(Michel Berthelot)



*A la mémoire
de nos Camarades
Morts en
Service Aérien Commandé*

Le 21 juillet 1944,
le Wellington LP 650 F-UGWR de la SASM
fait un amerrissage forcé au large de Sète

CNE MONNEREAU Jacques	Nca	LCL LAPIOS Jean	Pax
ASP DE LA ROCQUE Jacques	Pil	CDT DELMAS Exupér	Pax
SGT CAPRON Claude	Rad	CNE ANDREVA Pierre	Pax
CLC PETETIN Bernard	aide Mec	CLC FAYOLLE Pierre	Pax



*A la mémoire
de nos Camarades
Morts en
Service Aérien Commandé*

Le 2 mars 1953,
le Léo 453 S n°29 de la SASM 00.098
s'écrase au décollage
à Istres

Le 7 avril 1954,
le Léo 453 S n°38 F-SDJE du GLS 45
fait un amerrissage forcé
près des Baléares

ADC ARRIUS-GERM Pierre	Pil	ADJ DUFEX Robert	Pil
		LTT LE PAIH Norbert	Nav
		ADC COMBE Maxime	Rad
		LCL POTIRON Pierre	Pax
		CNE BARTER Joseph	Pax



*A la mémoire
de nos Camarades
Morts pour la France*

Le 2 décembre 1958,
le Languedoc SE 164 n°61 F-SSUN de la SASM 99
disparaît en Méditerranée occidentale

LTT CHABBERT Jean	Pil	SGT PALLAVER Louis	N Rad
SGT TRAVADON Jacques	Pil	SGT VILLAUME Gérard	Rad
ADJ CHAIX Maurice	Nav	SGT BERTRAND Gilbert	Mec
SGC GRANDIN Michel	Mec	SGT MIEN L'A Auguste	Mec
SGT BEN AYOÛN Jean	N Obs	SGT MENDIBOURRE Louis	Obs



*A la mémoire
de nos Camarades
Morts pour la France*

Le 16 septembre 1960
le Noratlas N 2501 n°22 F-RBHO de l'EAR 99
s'écrase dans les Aurès (Algérie)

CNE BOCH Maurice	Pil	SGT MATHE Michel	Mec
COL GUIZARD Gaston	Pil	SGT BERNARD Michel	Obs
LTT HULIN Pierre	Nav	SGT DELBECQUE Guy	Obs
SGC WATRIN André	Mec nav	CAL GAUVRIET Jean	Obs
SGT GUEZENEC Jean	Rad	CNE HELARY Jean	Pax
SGT LEMAIRE Ghislain	N Rad		



EARS 99 – La chasse encastree au pied de la stèle où sont conservées les *reliques* retrouvées sur le sol au fil du temps


ESCADRON AERIEN
DE
RECHERCHES
ET
SAUVETAGES

N° 99
CONSTELLATION
F. B. A. Z. M.

PERILLOS.
LE 11 JANVIER 1963

CNE JOS E.
S/L GARROS J.C.
A^{DT} TROTTIER G.
A^{DT} FREMEAUX R.
A^{DT} VAISSIERE J.
A^{DT} MASURE A.
S/C ARNALDI V.
S^{MT} VISEUX Y.
S^{MT} CHARRIER G.
S^{MT} DESPLATS J.
C/C SALMAND F.
ME FAURIAT R.

LTY CHABBER
SGT TRAVADON
ADJ CHAIX MAU
SGC GRANDIN M
SGT BEN AYOUN

Le 20 mai 2013 à Opouls-Perillos, Monseigneur André Marceau, évêque de Perpignan et d'Elne



Le 20 mai 2013 à Opouls-Perillos, Bénédiction





(Michel Berbelot)

Le 20 mai 2013 à Opouls-Perillos, allocutions du général Daniel Vilain, président de l'Amicale des Anciens de l'EARS 99, et du commandant Olivier Mainy, commandant l'EH 1/44 à Solenzara

Ce mémorial SAR érigé a l'été 2012

a l'initiative de l'Amicale des Anciens de l'EARS 99
par l'association TERRE DE PIERRES

avec le soutien

du Conseil Général des Pyrénées Orientales,
des Ailes Brisées et du Souvenir Français,
de l'ANORAA et de l'ANSORAA,

a été inauguré le 20 mai 2013 lors de la commémoration
du cinquantenaire de l'accident du Constellation F-BAZM, par

Mme Agnes CARAYOL,

représentant le Président du Conseil Régional

M. José PUIG,

représentant la Présidente du Conseil Général

M. Jean-François CARRERE, Maire d'Opoul-Périllos

Le Commandant Olivier MAINY, représentant le CEMAA

Le Colonel Jacques ZOCCHETTO,

délégué militaire départemental

Le Général Daniel VILAIN, Président de l'AAEARS 99

et béni par

Mgr André MARCEAU, Evêque de Perpignan et d'Elne