

Armée de l'Air 1945-1962 (24)

Ami(e) Internaute,

Ce 176^{ème} diaporama est le 24^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne le CUM 500 et les EAL et EALA utilisatrices du Morane-Saulnier 500.

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>

CUM 500, EAL et EALA

L'armée de l'Air prend la décision de créer une aviation légère mi-1955. Elle avait déjà les trois Centres d'entraînement des réserves d'Alger, Oran et Casablanca et elle a la possibilité de rassembler en quatre escadrilles ses Morane-Saulnier 500 *Criquet* (souvent appelés *Storch*).

Le Commandement des Unités de Morane 500 (CUM 500) est créé le 1^{er} août 1955 à Blida qui inclut l'escadrille d'instruction qui fonctionne du 29 novembre 1955 au 14 mai 1956.

Les Escadrilles d'Avions Légers : EAL 71, 72, 73 et 74, rassemblent à Blida les Morane-Saulnier 500 dont disposaient les généraux commandants de Régions et récupèrent d'autres Morane revenant en caisses d'Indochine. Elles sont mises en œuvre au cours du dernier trimestre 1955 à Biskra et à Batna avec un détachement à Bône.

En mars 1956, le CUM 500 et les EAL sont dissous. Les Escadrilles de l'Aviation Légère d'Appui (EALA) leur succèdent et sont intégrées au Groupement d'Aviation légère d'Appui 70 (GALA 70) constitué de :

- Une escadrille d'instruction, l'EALA 01/070
- Trois escadrilles à dix Morane-Saulnier 500, les EALA 02/070, 03/070 et 04/070
- Trois escadrilles à dix Morane-Saulnier 733, les EALA 05/070, 06/070 et 07/070

Les deux premiers chiffres correspondent à l'ordre de création de l'escadrille, les trois derniers sont le numéro du Groupement auquel l'escadrille appartient.

Les Groupement sont dotés d'un numéro selon les avions utilisés : 70 pour les Morane-Saulnier 500 et 733, 71 pour les SIPA, 72 pour les T-6 d'AFN et plus tard 73 pour les T-6 hors Algérie.

Le commandement de l'Aviation légère de l'Armée de l'Air est créé dont le général de Lesquen du Plessis-Casso prend le commandement le 15 octobre 1956.

Dans les documents suivants, les préfixes 0 des EALA sont supprimés, afin d'alléger les textes.

DAVID AYMARD



1956-1962

LES ESCADRILLES D'AVIATION
LEGERE D'APPUI
HISTORIQUE ET INSIGNES
C.F.A

Alain Crosnier & Gilbert Néel

T-6

Sur l'AFN

Les T-6 de l'Armée de l'Air en école de pilotage
et au combat avec les EALA

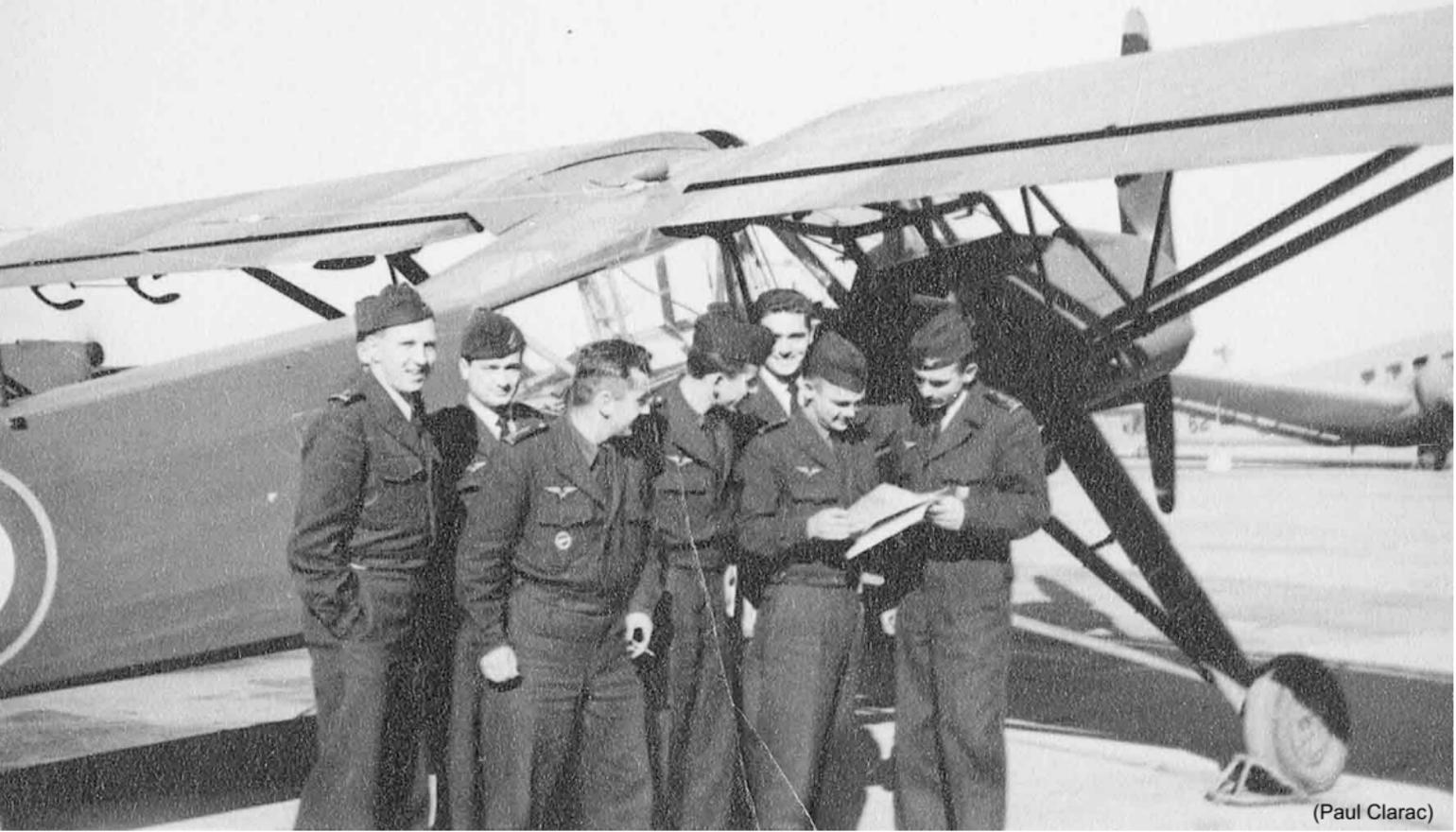


Les EALA sont étudiées avec une précision remarquable dans les livres de :
David Aymard : *Les Escadrille d'Aviation Légère d'Appui* – CFA 2007
et Alain Crosnier et Gilbert Néel : *T-6 sur l'AFN* – DTU 2004

CUM 500 – Morane-Saulnier 500 *Criquet* à Blida en 1956 (l'appellation *Criquet* est peu utilisée)



CUM 500 – Escadrille d'instruction à Blida – Stage observateurs 55B, 1955



CUM 500 – Escadrille d'instruction à Blida – Stage observateurs 55B, 1955



CUM 500 – Morane-Saulnier 500 à Blida en 1956



(Claude Beaumont)

CUM 500 – Accident d'un Morane-Saulnier 500 à Litré (Orléansville) le 26 décembre 1955



CUM 500 – Morane-Saulnier 500 abandonné à Sétif en 1961



CUM 500 – La Réghaïa, équipe de piste, debout : Ramirez, x, Gilbert Ripoll, Ferré, Munoz, x, x, Garnier, assis : x, Roux, Le Gouic, x, x, Jadfar





CUM 500 – La Réghaïa, équipe de piste, en haut : SC Garnier, x, x. Au milieu : Roux, x, Jadfar. Assis : Ramirez, x, Turène, Gilbert Ripoll, Le Gouic

CUM 500 – Atterrissage à La Réghaïa d'un Morane-Saulnier 500 après avoir perdu une roue en rase-mottes, la Gendarmerie a ramené la roue



CUM 500 – Arrosage à La Réghaïa, au premier plan : le capitaine Colcombe



CUM 500 – Sous l'aile d'un Morane-Saulnier 500 : contre-poids de l'aileron, phare, antenne pitot, jauge à essence avec purge



CUM 500 – EAL 71 – L'escadrille devant un Morane-Saulnier 500 – Téliergma 1955



(Morines, via Jacques Moulines)

CUM 500 – EAL 71 – Morane-Saulnier 500 qui sera accidenté le 7 mars 1956 à Ras-el-Euch (Constantine)



CUM 500 – EAL 71 – Morane-Saulnier 500 accidenté à Télérgma en 1955



CUM 500 – EAL 71 – Mitrailleuse de sabord d'un Morane-Saulnier 500



CUM 500 – EAL 71 – Mitrailieuse de sabord d'un Morane-Saulnier 500



CUM 500 – EAL 71 – Morane-Saulnier 500 accidenté sur la plage de Tizirt le 3 janvier 1956



CUM 500 – EAL 74 – Morane-Saulnier 500 à Batna



(Roland Richer de Forges)

EALA 1/70 – CIEAL 330

L'EALA 1/70, créée le 1^{er} mars 1956, est issue de l'escadrille d'instruction du CUM 500, elle est chargée d'assurer l'instruction opérationnelle des pilotes au profit des EALA 2/70 à 6/70. Elle est commandée par le Cne Gérard Colcombe. Immatriculation : F-SFSx.

Elle reçoit les trois premiers de six Morane-Saulnier 733 en mai 1956 qui s'ajoutent à ses treize Morane-Saulnier 500 et elle est appelée à travailler à partir de plusieurs aérodromes de l'Algérois et du Constantinois.

L'EALA 1/70 est dissoute le 30 juin 1956 pour donner naissance au CIEAL 330 (Centre d'instruction des équipages d'avions légers) chargé de la formation opérationnelle des observateurs issus de la base-école de Caen et des pilotes de T-6 venant de Marrakech. Il est également chargé de l'instruction des mécaniciens devant travailler sur Morane-Saulnier 500 et 733. Huit *Broussard* et six T-6 arrivent en dotation.

Le CIEAL 330 est dissout le 31 décembre 1956. Le personnel et le matériel sont transférés à Clermont Ferrand-Aulnat.

Par la suite, l'EIALAA 1/320 sera chargé de la transformation opérationnelle des pilotes de T-6 à la Réghaïa à partir du 1^{er} juillet 1958, puis à Blida.

EAL 1/70 – Accident d'un Morane-Saulnier 500 dans le sud du Bouzegza, le 13 juin 1956, au cours d'une opération



(Gilbert Ripoll)

EAL 1/70 – Morane-Saulnier 500 à La Réghaïa – Juin 1956



CIEAL 330 – Accident d'un Morane-Saulnier 500 à Dra-el-Mizan le 7 juillet 1956



CIEAL 330 – La Réghaïa, à droite : SC Desmarest



EALA 2/70



L'EALA 2/70, créée le 1^{er} mars 1956 à La Réghaïa, commandée par le Cne Simon Rolly, prend la suite de l'EAL 72 et continue à mettre œuvre des Morane-Saulnier 500. Elle perçoit son premier *Broussard* le 17 juin 1957. Immatriculation : F-SFPx.

Elle a été installée à Télergma, La Réghaïa et Boufarik. Elle entretient des détachements plus ou moins longs à Bône, Sétif, Guelma, Tizi Ouzou-Tazmalt, Tizi-Ouzou, Orléansville, Bou-Saâda et Bouira.

Le 28 février 1957 : le Sgt pilote Joseph Wirrmann décède dans un MS 500 de l'EALA 2/70 abattu par le tir rebelle à Dupleix au cours d'une embuscade meurtrière qui cause une trentaine de morts parmi les hommes du 1/22 RI et sept chez les rebelles. Le SL observateur Weber est secouru par les hommes du 586^{ème} BT de Novi.

L'EALA 2/70 est dissoute le 31 août 1957, alors qu'elle dispose de huit *Broussard* et sept Morane-Saulnier 500. L'ELO 2/45 prend sa suite le 1^{er} septembre 1957, sous les ordres du le capitaine Leydier.



EALA 2/70 – Morane-Saulnier 500 à Orléansville

EALA 2/70 – Morane-Saulnier 500 à La Réghaïa en mai 1956



EALA 2/70 – Morane-Saulnier 500 à Guelma en 1956



EALA 3/70



L'EALA 3/70, créée le 1^{er} avril 1956 à Oujda (Maroc), prend la suite de l'EAL 73, toujours équipée de Morane-Saulnier 500.

Elle entretient un détachement à Tlemcen-Lismara.

Le 4 mai 1957, l'EALA 3/70 s'installe à Tlemcen-Zénata.

Par décision du 15 septembre 1956 du général commandant l'Air en Algérie et du capitaine de vaisseau commandant la 5^{ème} RM, la section de trois Morane-Saulnier 500 de l'escadrille 5S de l'Aéronautique Navale, basée à Nemours, est détachée à l'EALA 3/70. Un officier, six officiers-mariniers et sept matelots sont affectés à cette section. La section restera implantée à Nemours jusqu'à la dissolution de l'EALA 3/70 (voir diaporama 105).

Le 6 avril 1956, le Sgt pilote Jean Blanchard et le SL observateur Gérard Dillemann périssent dans un Morane 500 de l'EALA 3/70 qui accroche une ligne haute tension lors d'un accompagnement de troupes dans la région de Nemours, au Tombeau des Braves.

Les EALA oranaises 3/70 et 4/70 sont dissoutes le 1^{er} mars 1958 et leurs éléments forment l'ELO 5/45 à Tlemce-Zénata qui est la quatrième et dernière escadrille dotée de *Broussard*.

Immatriculation : F-TFQx. Commandements :

Du 1^{er} avril 1956 au 10 août 1956 : Cne Armand Hours

Du 10 août 1956 à juin 1957 : Cne Lecussan (blessé gravement le 25 août 1957 à Sebdo)

De juin 1957 au 10 août 1957 : Lt Lepaul

Du 10 août 1957 au 31 août 1958 : Cne Robert Fricout

EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500



EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500



ALA 3/70 – Morane-Saunier 500



(Patrick Perrin)

EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500



(Patrick Perrin)

EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500



(Patrick Perrin)

EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500



(Patrick Perrin)

EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500



(Patrick Perrin)

EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500



(Patrick Perrin)

EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500 à Burdeau en 1956



EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500 de la flottille 5S



EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500 de la flottille 5S – 20 septembre 1956



EALA 3/70 – Morane-Saulnier 500 – La Sénia



EALA 4/70

L'EALA 4/70, équipée de Morane-Saulnier 500, créée le 1^{er} mars 1956 à Biskra, prend la suite de l'EAL 74. Elle s'installe à Thiersville le 1^{er} juillet 1956, avec un détachement à La Sénia.

Le 23 août 1956, collision en vol près de Thiersville d'un Morane-Saulnier 500 de l'EALA 4/70 et d'un NC 701 *Martinet* de l'ELA 53. Dans le MS 500 disparaissent le Sgt Marcel Magre, pilote, et le SC Albert Palot, mécanicien. Les huit occupants du *Martinet* périssent.

Le 10 octobre 1957, le Sgt pilote Alain Doreau, de l'EALA 4/70, mortellement blessé au visage en Morane-Saulnier 500 par un tir rebelle, s'écrase au djebel Tafidount. Il est retiré de l'avion par son observateur, le SL Dautriche, gravement blessé, il décèdera trois jours plus tard.

Les EALA oranaises 3/70 et 4/70 sont dissoutes le 1^{er} mars 1958 et leurs éléments forment l'ELO 5/45, sur *Broussard* à Tlemcen-Zénata.

Immatriculation : F-SFTx.

Commandement du 1^{er} mars 1956 au 24 octobre 1956 : Cne Luc Pernette

Du 15 octobre 1956 au 2 février 1957 : Cne Malbosc

Du 3 février 1957 au 25 septembre 1957 : Lt Rouxel

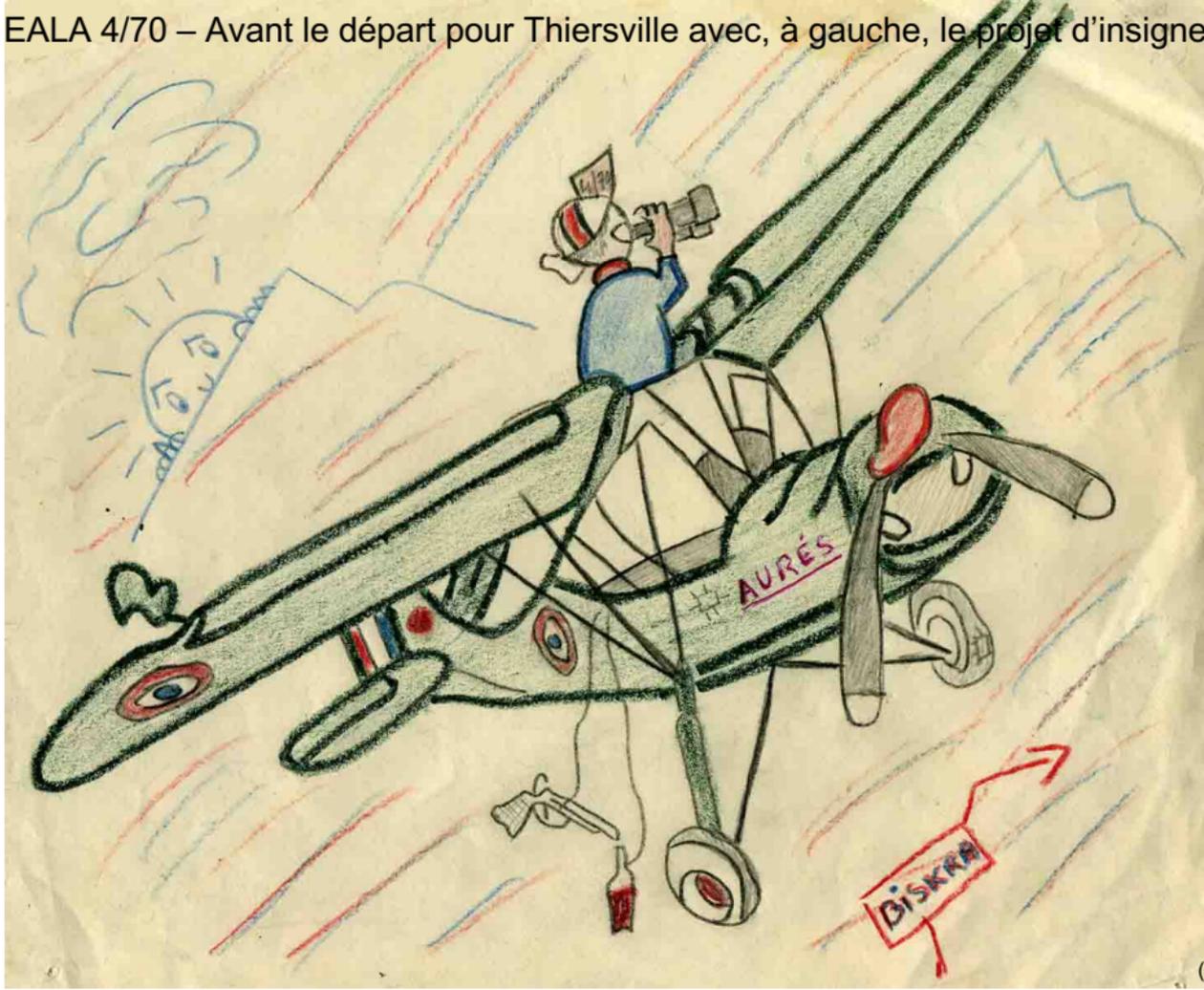
Du 26 septembre 1957 au 31 janvier 1958 : Cne Camille Zech



Ci-contre, un projet d'insigne de l'EALA 4/70. Curieusement, cet insigne évoque le motif de l'insigne du patrouilleur *Indiscret* de la Marine Nationale. L'inscription en arabe signifie Rh.D.543 (par David Aymard).

Cet insigne est évoqué dans la diapositive suivante.

EALA 4/70 – Avant le départ pour Thiersville avec, à gauche, le projet d'insigne



AVIATION *Magazine*

EALA 4/70 à Biskra



BELGIQUE : 14 FR^s 70 NUMERO 197
SUISSE : 1 F. 40 FR^s 9 AOUT 1956

EALA 4/70 – Thiersville 1957 – Salle OPS, remarquer la couverture d'*Aviation Magazine* au mur



EALA 4/70 – Paul Clarac, sous-lieutenant observateur appelé, il sera ensuite médecin très apprécié à Pamiers



EALA 4/70 – Thiersville 1957 – Baptême de Caillaba par Paul Clarac, sous l'œil du Cdt Laurens



(Paul Clarac)

EALA 4/70 – Thiersville 1957 – SL Clarac, Lt Rouxel, Cdt Laurens



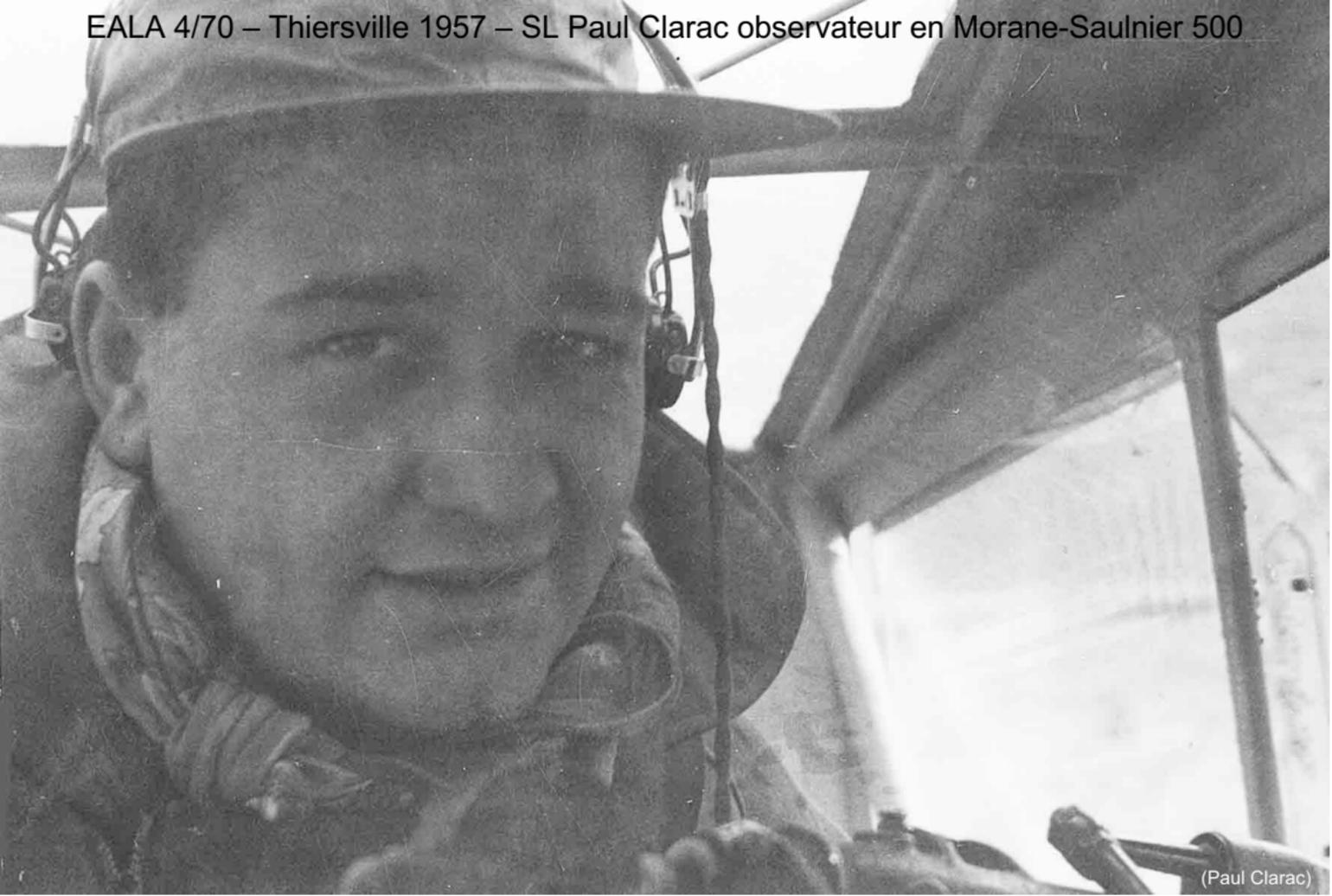
(Paul Clarac)

EALA 4/70 – Thiersville 1957 – Arrosage avec Paul Clarac



(Paul Clarac)

EALA 4/70 – Thiersville 1957 – SL Paul Clarac observateur en Morane-Saulnier 500



(Paul Clarac)

EALA 4/70 – Thiersville 1955 – Lt Rouxel, commandant l'EALA, et SL Paul Clarac



(Paul Clarac)

EALA 4/70 – Thiersville 1957 – Gal Bailly (chef d'état-major de l'armée de l'Air), Gal Frandon (commandant la 5^{ème} Région aérienne), Gal de Maricourt (commandant Air Algérie), Lt Bonna, SL Clarac



EALA 4/70 – Thiersville 1957 – Cdt Gouel et SL Clarac



Commandant de Bord...

Romeo leader break dans 30 minutes
Position 5km ESE du terrain



La 'los Rebuté' de "Fellagha".....

EFACT... C'EST PAS LEGAS

DU M 500 MAIS... DU TG-

EALA 4/70 – Morane-Saulnier 500 à Aïn-Témouchent en 1956



EALA 4/70 – Morane-Saulnier 500



EALA 4/70 – Morane-Saulnier 500 à Blida



EALA 4/70 – Morane-Saulnier 500



(Jean-Marc Nantillet)

L'histoire prodigieuse du Morane-Saulnier 500 numéro 4

L'histoire suivante provient des recherches effectuées par son propriétaire, Steve Hoffman, lors de la restauration du Morane-Saulnier 500 numéro 4 :

Construit en août 1944 par Morane-Saulnier à Puteaux, il était destiné à la Luftwaffe mais Paris a été libéré avant qu'il ne soit livré et il est devenu le Morane-Saulnier 500 n°4.

Il sert, jusqu'en juin 1945, à la Section d'entraînement aérien et de liaisons (SEAL) à Issy-les-Moulineaux puis il est transféré en Indochine en juillet 1946 pour le Groupe Aérien d'Observation d'Artillerie n°2 (GAOA 2 qui deviendra GAOA 22) à Tan Son Nhut, jusqu'en août 1955.

De septembre 1955 à avril 1957, il sert en Algérie à l'EAL 74 puis à l'EALA 4/70. Il a été touché par des tirs et a été réparé au fuselage et au longeron principal (des preuves de ces réparations ont été trouvées sur la cellule lors de sa restauration).

Il est retiré du service en janvier 1958 et entreposé jusqu'à sa vente au milieu des années 1970. Il est acheté aux États-Unis dans le cadre d'un projet de restauration, mais peu de travaux sont effectués par plusieurs propriétaires dont la Collings Foundation.

Steve Hoffman l'a acheté en 2002 et il a passé les 17 années suivantes à Houston (Texas) à le restaurer en état de d'origine et à rechercher son histoire. Des plaques signalétiques allemandes et françaises ont été trouvées sur la cellule, ce qui lui a donné son identité d'origine. Les archives de l'armée de l'Air ont ajouté de nombreux détails à son histoire.

Il a repris l'air durant l'été 2018 avec l'immatriculation américaine N778MS.

Il s'agit d'un véritable avion historique, témoin d'une période essentielle de l'histoire.

« Thank you very much Steve for this wonderful achievement »

EALA 4/70 – La cellule du Morane-Saulnier 500 n° 4 en cours de restauration par Steve Hoffman à Houston (Texas)



(Steve Hoffman)

EALA 4/70 – Le moteur Argus As 10 (8 cylindres en V inversé) du Morane-Saulnier 500 n° 4

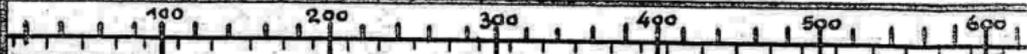


EALA 4/70 - La fiche de suivi du moteur Argus As 10 du Morane-Saulnier 500 n° 4

4					
3					
2					
1					
Rep	NUMERO				
TYPE	AS 10 C 16	209	20.4.50	EAL 601	Reforme decision N°8/COMAR/104/MAR du 2.11
MARQUE	ARGUS		M06	13/58	601 du 29-10-58
MOTEURS	REACTEURS				
RG		1265	15-7-57	EAL 601	fin en compte
VD		88	10.4.57	15/140	→ AIA Clermont
		30	28.1.57	15/140	gain
DATE VIEILLIS st		10.11.56	EAL 490		diverses 21-10-56 d'après factures
VIEILLISSEMENT		9	19.9	EAL 74	Ajoutation
POTENTIEL		370	19.9	3/615	uni en P 15/140
		368	17.9.55	3/615	sort d'AIA
		295	16/8.55	3/615	Gain montage en AIA H.3
DATE SORTIE	1.4.48		24	P18/192	En caisse
UTILISATION	0	BIR	DATES	UNI. ÉMETRICES	OBSERVATIONS

MORANE 500

04



EALA 4/70 – Le Morane-Saulnier 500 n° 4 en cours de restauration par Steve Hoffman



2009 11 7

(Steve Hoffman)

EALA 4/70 – Le Morane-Saulnier 500 n° 4 en cours de restauration par Steve Hoffman



(Steve Hoffman)

EALA 4/70 – Le Morane-Saulnier 500 n° 4 en cours de restauration par Steve Hoffman







EALA 4/70 – Le Morane-Saulnier 500 n° 4 au salon aéronautique de Houston (Texas), le 20 octobre 2019



Dernière diapositive