

# Armée de l'Air 1945-1962 (26)

Ami(e) Internaute,

Ce 178<sup>ème</sup> diaporama est le 26<sup>ème</sup> d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les EALA 1/71, 2/71 et 3/71 équipées de SIPA S.111 et S.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](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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

## **SIPA S.111 et SIPA S.12**

En février 1944 le constructeur français SIPA (Société industrielle pour l'aviation) est contraint de construire, dans son usine de Bourges, le nouvel avion allemand d'entraînement : l'Aradao Ar 396. Ses ingénieurs et ouvriers reçoivent les plans de l'Ar 396 et commencent la construction des trois premiers prototypes. Le personnel de la SIPA freine l'usinage des avions allemands, surtout après le débarquement de Normandie, le 6 juin 1944. En outre, les craintes de sabotages sont importantes, et fondées, de la part des Allemands. Le premier prototype, équipé d'un moteur Renault 12S (580 ch), n'est fini pour son premier vol qu'après l'arrivée des Alliés dans la région.

La SIPA construit une cinquantaine de S.11, une version dotée de quelques améliorations. Apparaît également le S.111, une version renforcée du S.11 apte à l'entraînement au tir grâce au montage d'une mitrailleuse MAC 34 de calibre 7.5 mm dans la voilure.

En mai 1951 apparaît une version profondément modifiée : le S.12. Ses principales différences résidaient dans sa conception intégralement métallique et dans son nouveau moteur SNECMA-Renault 12S de 600 chevaux. Mais surtout, le S.12 est optimisé pour l'entraînement au tir air-sol grâce à ses deux mitrailleuses de voilure et à sa capacité de tirer des roquettes. Une cinquantaine d'appareils sont construits, suivis de 48 S.121 capables de lâcher des bombes légères et disposant d'équipement de vol sans visibilité.

L'armement du SIPA S.121 comprend : 2 mitrailleuses 34/39 de 7,5 mm avec 600 cartouches, 4 lance-roquettes Matra 14, 4 lance-bombes de 50 kg ou 4 paquetages de 4 bombes de 10 kg antipersonnel.

Près d'une centaine de SIPA sont utilisées au début du conflit algérien.

## EALA 1/71



L'EALA 1/71 est créée à Gafsa (Tunisie) le 1<sup>er</sup> avril 1956 sur SIPA S.111A, parrainée par la 3<sup>ème</sup> Escadre de Chasse.

Elle intervient dans le Sud-Tunisien depuis l'aérodrome de Gabès à partir d'août 1957. En mai 1957, une patrouille de SIPA est mise en place chaque jour à Tébessa afin d'intervenir en Algérie.

L'EALA 1/71 est dissoute le 30 juin 1957 pour devenir l'EALA 19/72 et servir en Algérie, alors qu'elle est dotée de T-6 depuis le début du mois.

Immatriculation : F-UJAx.

Indicatif opérationnel : *Camara*.

Commandements :

1<sup>er</sup> avril 1956 au 20 mars 1957 : lieutenant Gaston Le Cong

21 mars 1957 au 10 avril 1957 : lieutenant Marcoin

11 avril 1957 au 30 juin 1957 : capitaine Jean Arqué

Décès :

Le 21 mars 1957, le lieutenant Gaston Le Cong, ancien de la *Patrouille de France*, commandant de l'EALA 1/71, est tué en Sipa 111 à Tamerza au cours d'une mission en Tunisie.



## UN HÉROS DISPARAIT

**L**E lieutenant Le Cong a trouvé la mort le 21 mars au cours d'une mission de protection de troupes au sol, son avion ayant été touché par les tirs rebelles.

Né en 1930 à La Tronche (Isère), le sous-lieutenant Le Cong effectue à la sortie de l'École de l'Air un stage de perfectionnement aux Etats-Unis.

Affecté en 1952 à l'escadron 2/3 « Champagne », le lieutenant Le Cong doit à ses qualités d'adresse et de calme, à ses vertus de dynamisme et d'énergie, d'être choisi pour faire partie de la patrouille acrobatique de France, conduite par le commandant Delachanal. A ce titre, il prend part au cours de l'année 1954 à tous les meetings nationaux.

Cette même année, il est nommé commandant de la 1<sup>re</sup> escadrille de l'escadron 3/3.

Volontaire pour servir en Afrique du Nord, il prend le commandement de l'ÉALA 1/171 au mois d'avril 1956. Au mois de décembre, il reçoit la croix de la valeur militaire avec palme.

Le lieutenant Le Cong devait quitter son commandement au début de cette année. Fanatique de son métier, c'est sur sa demande qu'il avait été maintenu en Afrique du Nord.

Le lieutenant Le Cong totalisait près de 2.000 heures de vol dont 1.300 sur avion à réaction.

## EALA 2/71



L'EALA 2/71 est créée le 15 avril 1956 à Oujda (Maroc) sur SIPA S.111A, elle perçoit des T-6 en octobre 1956. Elle est parrainée par la 1<sup>ère</sup> Escadre de Chasse.

Les pilotes quittent Salon-de-Provence le 15 avril 1956 à bord de 12 SIPA S.111 et rejoignent Oujda en passant par Ajaccio, Tunis, Tèlergma, Blida et Oran.

L'EALA 2/71 travaille au profit des PCA d'Oujda et Tlemcen.

Elle est dissoute le 30 juin 1957 pour constituer l'ELA 20/72.

Immatriculation : F-UJAx.

Indicatif opérationnel : *Caban*.

Commandements :

Du 15 avril 1956 au 30 janvier 1957 : lieutenant Roland de Mentré

Du 31 janvier 1957 au 30 juin 1957 : lieutenant Paul Resseguier

Décès :

14 juillet 1956 : le sergent-pilote Michel Bonjour est tué en SIPA 111 en accrochant le mât d'un poste au cours d'un largage de courrier à Rhar-Roubane (département de Tlemcen).

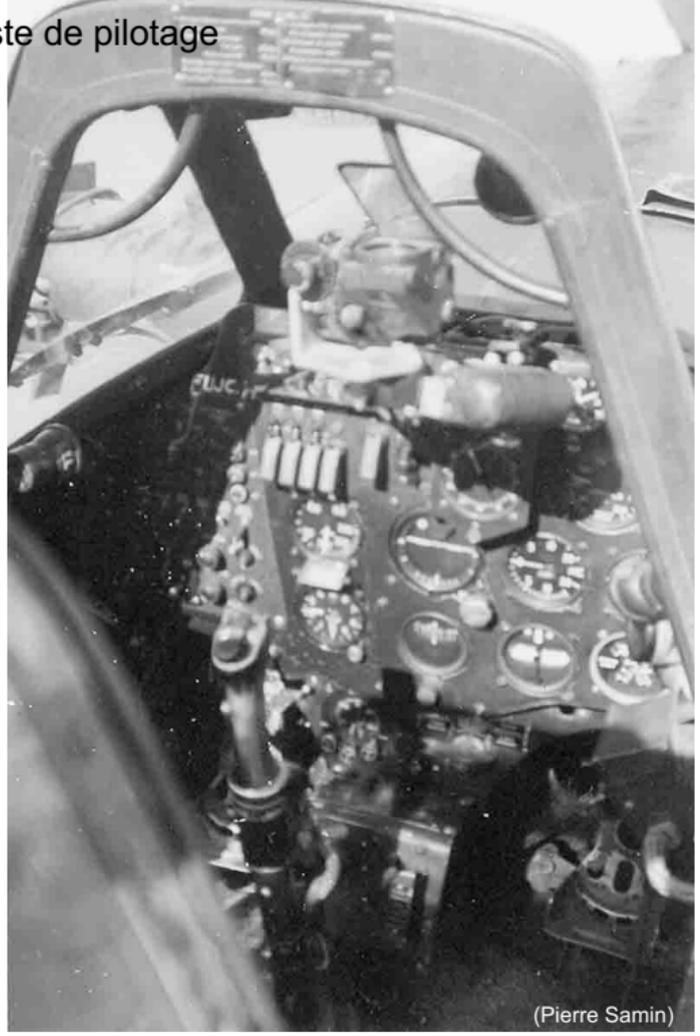
EALA 2/71 – Roquettes T-10 sur SIPA



EALA 2/71 – SIPA à Oued-Zenata (Tlemcen)



EALA 2/71 – SIPA, poste de pilotage



(Pierre Samin)



EALA 2/71 – SIPA à Oujda



(Georges Varin)

EALA 2/71 – SIPA



(Georges Varin)



EALA 2/71 – SIPA à Oujda en 1956



(Georges Varin)



EALA 2/71 – SIPA



(Georges Varin)

EALA 2/71 – SIPA



(Georges Varin)

## Récit de Roland de Mentré reproduit avec l'autorisation de l'Association des Pilotes de Chasse



À Oujda, les pilotes de l'EALA 2/71 sont répartis en trois patrouilles de quatre successivement en alerte 24, repos et travail normal. L'alerte dort à l'escadrille sur des lits picot. L'un de nos officiers pilotes est un Pied-Noir oranais dont le papa est député. Très vite donc, des colons locaux mettent une villa d'été en bord de mer à notre disposition et nous donnent une traction de leur parc personnel. Villa et traction servent à la patrouille au repos.

La mécanique organise son emploi du temps à sa discrétion en fonction de l'indisponibilité du matériel, très fragile. On frisera les 70 heures hebdomadaires quand les missions d'appui se déclencheront. Mais on s'en fiche et je n'ai jamais entendu aucun d'entre nous dire qu'il avait sommeil. Un cégétiste d'aujourd'hui ne peut pas comprendre.

Le 11 mai 1956, l'escadrille est opérationnelle. Je décolle en leader de la première patrouille légère. Rendez-vous quelques minutes plus tard sur un convoi de douze half-tracks. Prise de contact radio au PRC10 et on commence la protection du convoi. Tout-à-coup, le half-track de tête saute sur une mine et je vois plusieurs hommes projetés en l'air et retomber au sol. Le chef de convoi m'appelle et me demande de traiter une grotte à flanc de falaise à 500 m environ à droite du convoi. On se met en noria et je tire ma première roquette sur une petite anfractuosité qui semble être l'entrée d'une grotte au pied d'un à pic d'une vingtaine de mètres et juste au-dessus des éboulis caillouteux. Fumée dissipée pour la présentation du numéro 2 qui a déjà une entrée plus dégagée et plus visible. Il élargit encore la lucarne. Je me présente pour ma deuxième roquette qui fait un très beau trou dans lequel le numéro deux place sa propre deuxième roquette. Une patrouille de biffins monte aux résultats qu'elle nous annonce : 13 morts.

... suite ...

... suite ...

En juin, ce sont vingt sorties dont douze d'appui feu. 32 roquettes et 16 bombes sont tirées avec pour résultat 150 tués. Le 5 juin, début d'une autre opération. Deux patrouilles légères en armes de bord et roquettes font 25 tués. Le 6, cinq patrouilles tirent au total 40 roquettes. Le 7 juin, fin de l'opération, 30 sorties et 96 roquettes tirées. A la date du 8 juin, notre activité opérationnelle des deux dernières semaines se chiffre à 163 missions, 188 roquettes et 16 bombes. Le 20 juin, l'escadrille totalise 804 heures de vol en 633 sorties.

Le 25 juillet 56 au petit matin à Oujda, décollage d'une patrouille qui surprend une soixantaine de rebelles en uniforme et armés. Au cours du straffing, un SIPA est touché. La verrière arrière et le tableau de bord arrière sont éclatés et une jambe de train est déverrouillée. On rentre. Le pilote parvient à sortir le train et à le verrouiller et se pose sans autre problème. Au parking, on comptera vingt-sept trous dans cet avion. Quatre patrouilles légères décollent successivement en relève dont trois rencontrent les mêmes conditions d'engagement. Lorsque le combat s'arrête en fin de matinée, huit roquettes et mille neuf cent cartouches ont été tirées en cinq missions. Trois SIPA ont été touchés et cinquante rebelles tués.

... suite ...

... suite ... Le 21 octobre 1956, un SIPA décolle en solo d'Oujda pour une reco maritime. Le but de la mission est de repérer les embarcations qui, venant du Maroc espagnol, viendraient ravitailler en armes et munitions les rebelles opérant à la frontière algéro-marocaine. C'est la mission la plus abracadabrantesque que nous ayons à effectuer, car nous n'avons aucun moyen ni aucun critère d'investigation. Quand nous avons un doute, nous le signalons au PCA qui en informe la Marine. Le petit SIPA vole à 100 m/mer et à environ 5 km de la côte qu'il suit de Saïdia à Melilla. À hauteur de Nabor, la pression d'huile du 12 S fait savoir que l'avion va devenir un planeur dans très peu de temps. Le pilote breake vers la côte en montant. Le moteur serre de plus en plus et s'arrête. Le pilote parvient à rejoindre la bande lagunaire où il se crashe sur le sable mouillé. Une pale d'hélice mise à part, l'avion ne souffre pas trop et le pilote et son passager se détachent calmement. Calme très rapidement troublé par une bande d'individus des plus hostiles. Nous sommes en zone d'entraînement des fellaghas. Nos deux compères voient leur dernière heure venue et à tout le moins celle de leur virilité. Fort heureusement, le gouverneur, informé, les fait conduire à son bureau puis les fait emprisonner. Fort heureusement encore, le passager est le médecin adjoint de la base qui me harcelait depuis un moment pour faire un vol en SIPA. J'avais choisi celui-ci car il était sans risque. Son père étant ambassadeur, l'équipage nous est rendu au bout d'une dizaine de jours, ainsi que l'avion. Chance incroyable car le lendemain de l'accident, l'avion qui emmenait Ben Bella à Tunis était détourné par l'armée de l'Air et contraint de se poser à Alger où les passagers étaient faits prisonniers. Inquiets de la tension diplomatique qui s'en suivit avec le Maroc, nous nous attendions à la réciprocité et à une longue détention de nos camarades. Pour mémoire, l'avion de Ben Bella était immatriculé français, donc il n'y avait juridiquement pas d'arraisonnement. Mais c'était l'avion personnel du roi du Maroc. On a eu vraiment très peur. Que pesaient deux aviateurs français, un sergent pilote et un médecin aspirant, dans le jeu politique d'un conflit de décolonisation ?

... suite ...

... suite ...

Le SIPA 111A a bien rempli sa mission pour la plus grande satisfaction de ses pilotes et à la sueur généreuse de ses mécaniciens. Mais son moteur était peu adapté aux missions de combat.

Et quand l'air vient d'Afrique, la France d'aujourd'hui déclenche l'heuristique de la peur, proclame l'état de canicule, vit sous climatiseur, fait boire de gré ou de force ses personnes âgées, agite l'apocalypse du réchauffement climatique et réclame à cor et à cri la mise hors service des voitures diesel génitrices de tous les maux. Surtout si un mâle blanc est au volant. C'était pourtant notre lot quotidien, celui de nos mécaniciens qui se brûlaient mains et genoux sur les avions et ce que nos moteurs enduraient, en particulier les cylindres les plus en arrière. Car si les cylindres frontaux étaient ventilés par l'hélice, ceux du fond recevaient un air de refroidissement surchauffé. La température d'huile devant nos pieds affichait 80 degrés. Les moteurs ont souffert. On en a changé en série.

Les T-6 arrivent en décembre et nous rendons nos SIPA à Bizerte à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1957. Au total, en 9 mois, l'escadrille aura effectué près de 3 300 heures de vol sur SIPA.

Roland de Mentré



## EALA 3/71

L'EALA 3/71 est créée le 1<sup>er</sup> juin 1956 à Djelfa sur SIPA S.12 et S.111A, parrainée par le 11<sup>ème</sup> Escadre de Chasse.

Elle perçoit ses premiers T-6 en mai 1957.

L'EALA 3/71 est dissoute le 30 juin 1957 pour constituer l'ELA 21/72.

Immatriculation : F-UJCx

Code opérationnel : *Ciment*.

Commandements :

1<sup>er</sup> juin 1956 au 03 mai 1957 : lieutenant Émile Marchandise

4 mai 1957 au 30 juin 1957 : capitaine Fieux.

Décès :

Le 12 juillet 1956, le sergent pilote Jules Allart est tué en SIPA 12 à Hassi-Baba, dans la région de Djelfa, atteint par les éclats de ses propres bombes.

EALA 3/71 – SIPA pendant le convoyage vers l'Algérie – 25 mai 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – SIPA pendant le voyage – 25 mai 1956, arrivée à Ajaccio



EALA 3/71 – SIPA pendant le voyage, vue du poste arrière – 25 mai 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – SIPA à Djelfa – 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – SIPA – 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – SIPA – 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – Un SIPA livre le courrier à Bordj-de-l'Agha – 1956



EALA 3/71 – Décollage d'un SIPA à Djelfa, à gauche : les buttes de tir – 1956



EALA 3/71 – SIPA à Djelfa – 1956



(Éric Charlot)

EALA 3/71 – Moteur Renault 12S du SIPA à Djelfa – 1956

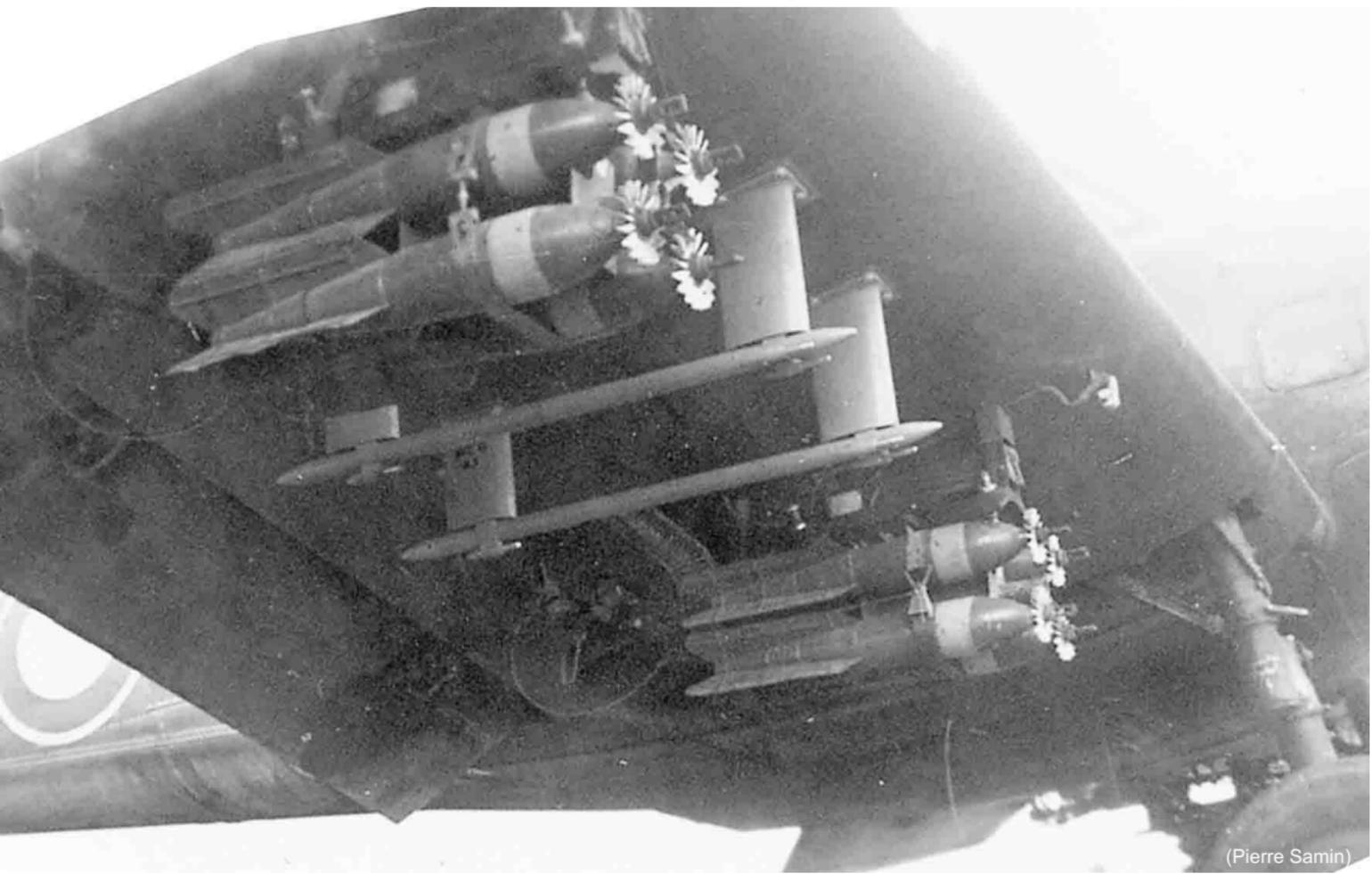


EALA 3/71 – Roquettes T10 sur un SIPA à Djelfa – 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – Bombe antipersonnel sur un SIPA à Djelfa – Le moulinet arme le percuteur



EALA 3/71 – Le djebel Bou-Kahil vu d'un SIPA – 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – La première équipe de mécaniciens à Djelfa – Juin 1956



EALA 3/71 – SIPA à Laghouat – 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – SIPA à Djelfa – 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – Pierre Samin monte dans un SIPA à Djelfa – 1956



EALA 3/71 – Pierre Samin en place arrière d'un SIPA à Djelfa – 1956



EALA 3/71 – Sgt Bolinard en SIPA à Djelfa – 1956





EALA 3/71 – Adjudant Liotard et Pierre Samin – 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – Équipages – 1956



EALA 3/71 – Sergents Danguy des Deserts et Janniot à Laghouat



EALA 3/71 – Sgt Allard, SL Noé, Sgt Devautour et des Légionnaires de la 1<sup>ère</sup> CSPL à Djelfa, devant le hangar de l'aéro-club et l'atelier armurerie



EALA 3/71 – Les conditions de vie à Djelfa sont rustiques – 1956



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – Atterrissage train rentré en SIPA à Djelfa – 1956



EALA 3/71 – Atterrissage train rentré en SIPA à Hassi-Baba – 1956



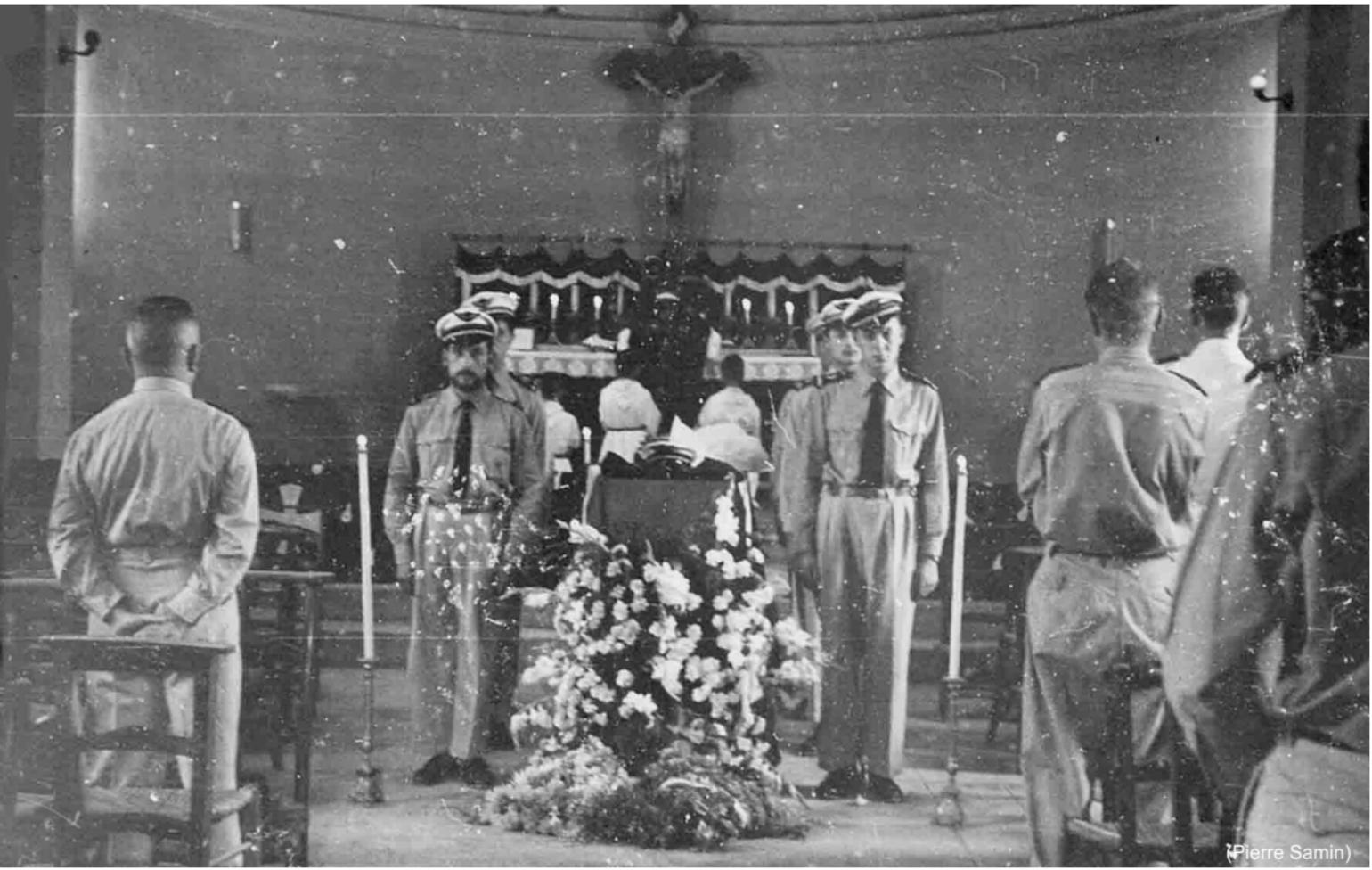
EALA 6/71 – Atterrissage train rentré en SIPA à Hassi-Baba – 1956



EALA 3/71 – Atterrissage train rentré en SIPA à Hassi-Baba – 1956



EALA 3/71 – Obsèques du sergent Jules Allart, tué le 12 juillet 1956, à l'église de Djelfa



EALA 3/71 – Obsèques du sergent Jules Allart



EALA 3/71 – Obsèques du sergent Jules Allart, le colonel Katz, commandant du COSA (Centre Opérationnel Sud Algérien), qui deviendra général et « Boucher d'Oran », décore la tunique du pilote







EALA 3/71 – Obsèques du sergent Jules Allart, des gerbes sont déposées au Monument aux Morts de Djelfa

EALA 3/71 – La tombe du sergent Jules Allart au cimetière de Djelfa



EALA 3/71 – Novembre 1956 – Remise de l'insigne à Djelfa



EALA 3/71 – Novembre 1956 – Remise de l'insigne



EALA 3/71 – Novembre 1956 – Remise de l'insigne



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – Novembre 1956 – Remise de l'insigne



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – Novembre 1956 – Remise de  
l'insigne au Lt Émile Marchandise



EALA 3/71 – Novembre 1956 – Remise de l'insigne



EALA 3/71 – Novembre 1956 – Remise de l'insigne



(Pierre Samin)

EALA 3/71 – Novembre 1956 – Remise de l'insigne –  
X, Cdt Cimetière (GALA 3), Mme Marchandise, Gal  
de Maricourt (Cdt Air Algérie), Lt Émile Marchandise







Mai et juin 1957, les SIPA côtoient les T-6 à Djelfa, l'EALA 3/71 deviendra l'EALA 21/72



EALA 3/71 – La fin des SIPA à Djelfa



EALA 3/71 – La fin des SIPA à Djelfa

Dernière diapositive



(Michel Floreck)