

Armée de l'Air 1945-1962 (6)

Ami(e) Internaute,

Ce 158^{ème} diaporama est le sixième d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les F-47 *Thunderbolt* des Groupes de Marche, de l'EEC 1/17, de l'EEOC 1/17 et de la 20^{ème} Escadre de Chasse.

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.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

Les Groupes de Marche

Plusieurs unités sont mises sur pied à La Sénia sous forme de groupes de marche (GM) avant d'être engagées en Indochine.

Le 15 mars 1951 est créé le Groupe de marche 1/8 *Saintonge*, reconstitué à Sidi-Ahmed et qui rejoint Oran en avril pour une période d'entraînement sur F-47. Mi-septembre 1951, il part pour Bach-Maï en Indochine en laissant ses F-47 à Oran.

Le GM 1/21 *Artois* est basé à La Sénia de janvier 1952 à juin 1952 avant de partir en Indochine.



Un F-47 *Thunderbolt* de la ZDA 903 utilisé à La Sénia par les groupes de marche, avant leur départ pour l'Indochine (le P-47 *Thunderbolt* prend la dénomination F-47 en 1951)

F-47 *Thunderbolt* du GM 1/21 Artois à La Sénia en 1952, avant le départ du groupe pour l'Indochine



GTLA 2/60 Gaël – La Sènia – F-47 *Thunderbolt* (inscription du capot : Cdt Suzon) utilisé par les GM



GTLA 2/60 *Gaël* – La Sénia – F-47 *Thunderbolt* utilisé par les GM



EC 1/17

L'Escadrille de calibration 1/17 (EC 1/17) est créée, fin 1951, à La Sénia. Elle est placée sous les ordres du commandant Michel Boudier (Compagnon de la Libération, ancien de l'*Ile de France*). Elle a pour rôle de jouer les plastrons pour la calibration des radars de la ZDA d'Oran. À cette mission première, s'ajoutera rapidement celle d'entraîner les pilotes affectés dans des services (les "*abonnés*").



EEC 1/17 – La Sénia 1952 – F-47 *Thunderbolt* dont un « *Corbeau* » (couleur vert foncé)

Escadrille d'entraînement et de calibration EEC 1/17



Au printemps 1952, l'EC 1/17 devient Escadrille d'entraînement et de calibration 1/17 (EEC 1/17) sous les ordres du capitaine Carrère-Clemenceau, avec pour officier mécanicien le capitaine Martin. Elle a changé de dénomination car s'ajoute maintenant à ses missions celle de préparer les pilotes à passer sur *Bearcat* pour l'Indochine. Cette transformation s'adresse aux jeunes pilotes formés sur T-6 et T-33, comme à ceux qui, volant sur réacteurs dans les escadres de chasse métropolitaines, nécessitent un "*rafraîchissement hélice*".

Tout d'abord voisine de la 6^{ème} EC, l'Escadrille va, à l'automne 1952, s'implanter sur la partie sud de l'aérodrome, à Valmy, dans trois des quatre hangars libres et dans un petit bâtiment à usage de PC. Les hangars totalement vides, sans eau, sans sanitaires et sans électricité, ne sont dotés d'aucune installations techniques. Tout est faire avec des moyens de fortune.

L'escadrille reçoit bientôt une mission supplémentaire, celle du remorquage de panneaux cibles au profit d'unités métropolitaines venant en campagne de tir et voit sa dotation en F-47 s'accroître. Elle reçoit tous les F-47 reversés par la 6^{ème} EC (qui s'équipe en *Mistral*) et d'autres des écoles de Meknès et de Marrakech.

Pour l'entraînement et la liaison, elle reçoit un Caudron *Goéland* auquel succéderont des NC 701, deux Nord 1000 ou 1101 et, plus tard, des MS 500.

En 1953, le capitaine Carrère-Clemenceau lui donne un tigre pour insigne, en hommage à son grand oncle Georges Clemenceau.

EEC 1/17 – La Sénia octobre 1953 – Les mécaniciens de l'Escadrille



(Roland Didier)

Sgt Marinier Sgt Grebert Sgt Zwickel Sgt Chapot
 Sgt Bouville Sgt Bessant Sgt Marchet Sgt Heller Sgt Baylan Sgt Guez Sgt Fontaine Sgt Guenet Sgt Magnette
 Sgt Hamella Sgt Maestroni Sgt Sibeland Sgt Piatel Sgt Schneider Sgt Cayen Sgt Lacot Sgt Stayer A/C Pennequin

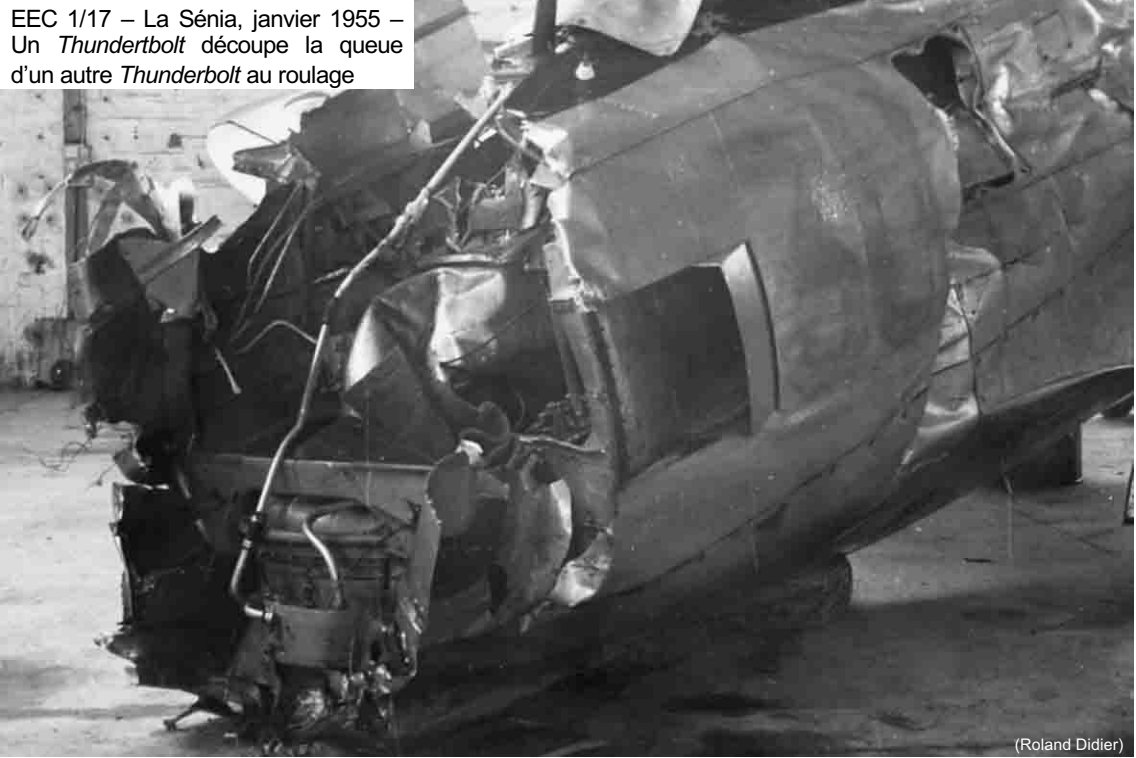
La Réghaïa, juillet 1952 – Le Cne Carrère-Clemenceau,
commandant l'EEC 1/17



EEC 1/17 – F-47 *Thunderbolt* surnommé « *Corbeau* » (couleur vert foncé). Un des quelques *Corbeau* est rentré avec 276 impacts après être passé dans les éclats d'un paquetage qu'il venait de larguer



EEC 1/17 – La Sénia, janvier 1955 –
Un *Thunderbolt* découpe la queue
d'un autre *Thunderbolt* au roulage



EEC 1/17 – La Sénia, été 1952 – F-47 *Thunderbolt* sur le parking



La Sénia, 1952 – Caudron C 449 Goéland n° 548 utilisé par l'EEC 1/17



EEC 1/17 – La Sénia, 1952 – Un des Nord 1101 *Ramier* utilisés pour faire voler les abonnés



La Sénia, 1948 – Un Miles M25 *Martinet* utilisé pour le remorquage de cible



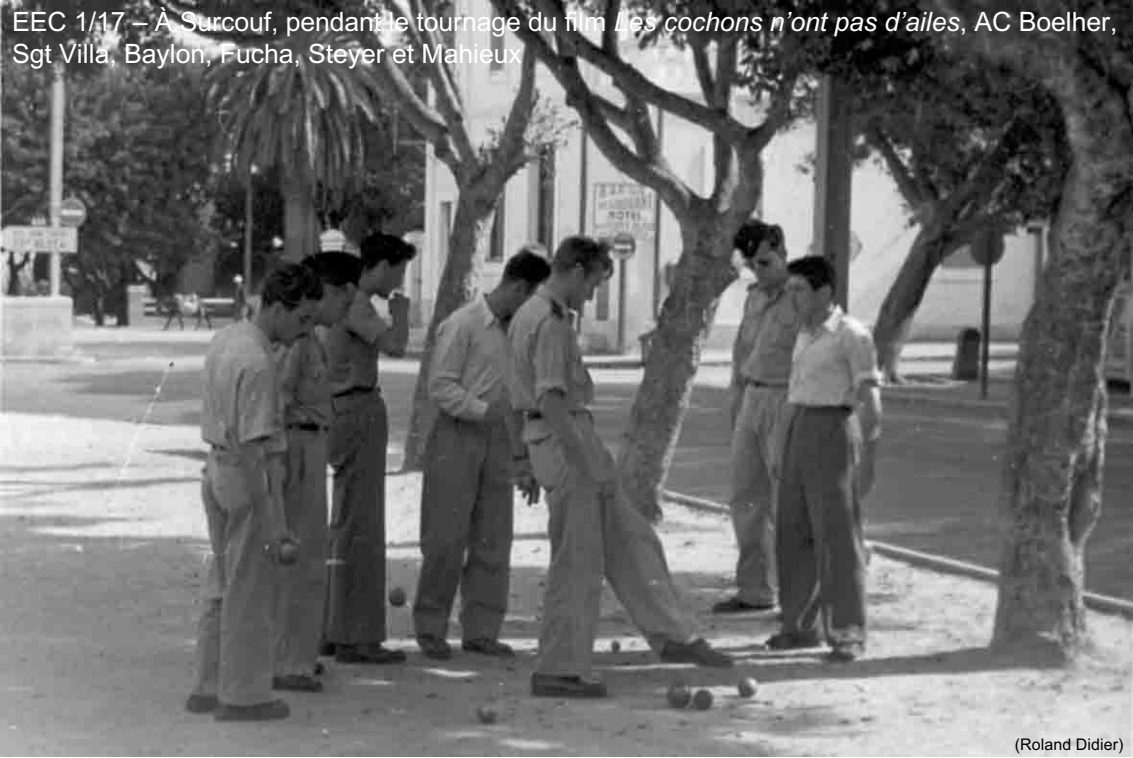
La Sénia, 1948 – Un Vickers *Wellington* utilisé pour le remorquage de cible



EEC 1/17 – La Réghaïa, juillet 1952 – Pendant le tournage du film *Les cochons n'ont pas d'ailes*. Un navet qui s'appellera ensuite *Deux de l'escadrille*



EEC 1/17 – À Surcouf, pendant le tournage du film *Les cochons n'ont pas d'ailes*, AC Boelher, Sgt Villa, Baylon, Fucha, Steyer et Mahieux



(Roland Didier)

EEC 1/17 – La Réghaïa, juillet 1952 – Passage pour saluer la fin du tournage du film *Les cochons n'ont pas d'ailes*



UN GRAND FILM COMIQUE - UN GRAND FILM D'ACTION

www.intemporel.com



Un nanar qui n'a connu aucun succès !



EEC 1/17 – Sergent armurier Mahieux et la mascotte *Booster*

EEC 1/17 – La Sénia, 1952 – F-47 *Thunderbolt*



EEC 1/17 – Sidi-Ahmed (Tunisie), 1953 – F-47 *Thunderbolt*



Escadron d'entraînement opérationnel et de calibration EEOC 1/17

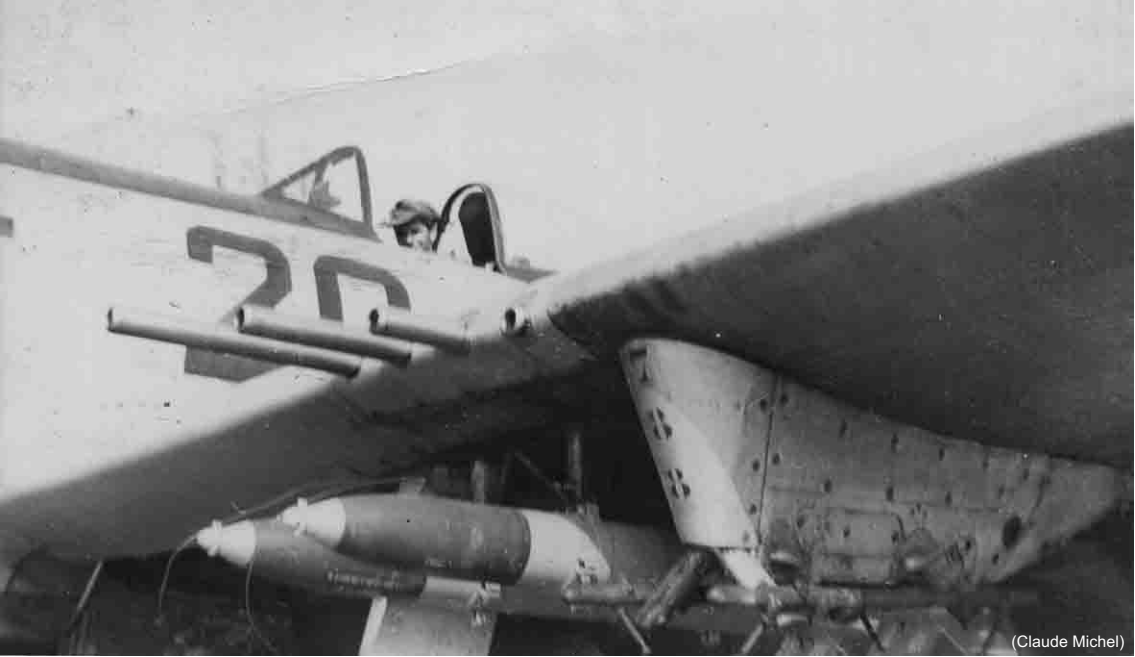
L'Escadrille EEC 1/17 est renforcée par l'arrivée des deux escadrilles de l'Escadron 2/17 basé à Dijon-Longvic (*Mousquetaires Bleus* et *Mousquetaires Rouges*). Elle passe, le 1^{er} janvier 1954, au rang d'escadron : Escadron d'entraînement opérationnel et de calibration 1/17 (EEOC 1/17). L'escadron est placé sous les ordres du commandant Merle ("*Bon Papa*"), assisté du commandant Pierrot, ancien du *Normandie-Niemen*, qui remplace le capitaine Barberis, avec pour officier mécanicien le capitaine Benoiston assisté du capitaine vélivole Esmieu, le capitaine Oléo assurant la direction des opérations.

Le maintien de l'ordre devient la seule mission de l'EEOC 1/17. Au début des opérations, l'Escadron est la seule unité capable d'intervenir en appui-sol avec ses F-47 qui redeviennent des avions d'arme. Il participe à des opérations de police en Tunisie et au Maroc puis sera totalement impliqué dans la guerre d'Algérie. Sa première mission opérationnelle a lieu le 8 novembre 1954 à Fom-Toub, dans les Aurès.

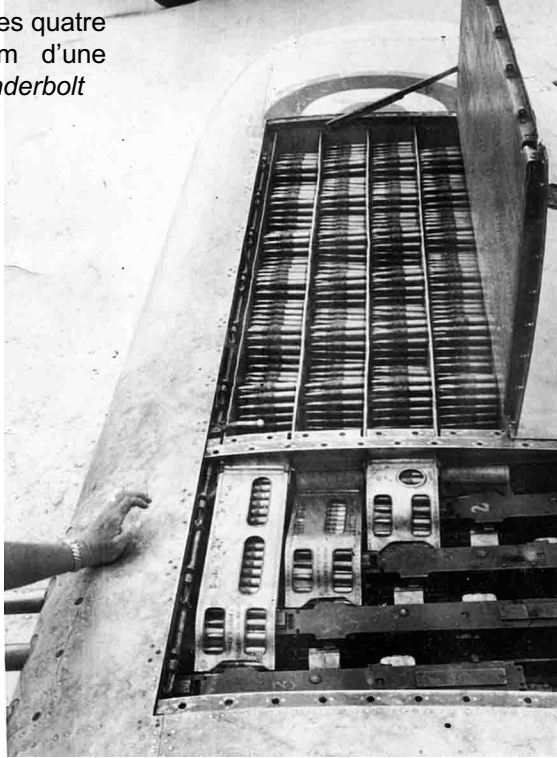
Les trente-six F-47 de l'effectif théorique sont répartis en trois escadrilles commandées en 1956 par les lieutenants Deschamps, Marquis et Salvan. Ils sont toujours basés à Oran mais ses avions sont répartis dans toute l'AFN (Tébessa, Batna, Gafsa, Gabès et bien d'autres) pour des détachements plus ou moins importants. Pilotes et personnels techniques y alternent en séjours plus ou moins prolongés avec des périodes de "repos" à La Sénia d'où est assurée la couverture de l'Ouest-Algérien. À la mi-1956, les détachements sont concentrés sur Téliergma et Tébessa.

Du 1^{er} novembre 1954 au 30 juillet 1956, les F-47 ont effectué 3 756 heures de vol opérationnel en 1 959 sorties.

Les mitrailleuses 12,7 mm du F-47 *Thunderbolt* et les roquettes. Ils sont armés de huit mitrailleuses de 12,7 mm et deux bombes de 500 livres ou des bidons de napalm et huit roquettes ou des *cluster* (chapelets de huit fois dix bombes antipersonnel de 10 kg)



L'approvisionnement des quatre mitrailleuses 12,7 mm d'une demi-aile du F-47 *Thunderbolt*



EEOC 1/17 – La Sénia, le 15 janvier 1954 – F-47 *Thunderbolt* accidenté après une baisse de régime au décollage



EEOC 1/17 – Biskra, janvier 1955 – F-47 *Thunderbolt*



F-47 *Thunderbolt* 44-19679 de l'EEOC 1/17 accidenté à Télergma le 26 mai 1955, incendié après l'atterrissage suite à une fuite d'essence. Le Sgt pilote girard est blessé



EEOC 1/17 – Télergma, 1^{er} août 1955 – Accident d'un F-47 *Thunderbolt* piloté par le Lt Chalvet – Palonnier bloqué au décollage





20^{ème} EC



EC 1/20



EC 2/20

Traditions Air



EC 3/20

20^{ème} Escadre de chasse

Le 1^{er} avril 1956 à La Sénia, l'EEOC 1/17 devient la 20^{ème} Escadre de chasse, à deux escadrons : EC 1/20 *Aurès-Nementcha* et EC 2/20 *Ouarsenis*, commandée par le commandant Martin-Prudhomme. Le 4 décembre 1957, l'EC 1/20 commence à percevoir des *Mistral*.

En mars 1958, le commandant Berthet prend le commandement de l'Escadre.

Le 7 octobre 1959, le commandant Marty remplace le commandant Berthet et, en novembre 1959, l'Escadre, avec ses F-47 et ses *Mistral*, quitte La Sénia pour s'installer à Boufarik,

Le 4 février 1960, le commandant Fleury (commandant en second), se pose à Boufarik, avec le premier *Skyraider* de l'Escadron 2/20 *Ouarsenis*. En mars 1960, le général Martin (commandant la 5^{ème} RA) réceptionne les *Skyraider*.

Le 25 juillet 1960, l'EC 3/20 s'ajoute à la 20^{ème} EC en reprenant les traditions de l'EC 1/6 *Oranie*.

Quelques mois plus tard, les trois escadrons : 1/20 *Aurès-Némentchas* (immatriculation F-TFLx), 2/20 *Ouarsenis* (F-TFQx) et 3/20 *Oranie* (F-TFFx) sont entièrement équipés de *Skyraider*.

La 20^{ème} EC est dissoute à la fin de la guerre d'Algérie. Elle a perdu, dans les différentes unités qui sont à son origine, neuf pilotes et un mécanicien.

ESCADRE
DE CHASSE
20^{ÈME}



1/20

AURÈS - NEMENTCHA

2/20

OUARSENIS

EC 2/20 – Le parking de La Sénia en 1956 – F-47 Thunderbolt





LES AILES

«Le monde de l'aviation et l'aviation du monde»

JOURNAL HEBDOMADAIRE DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE

Directeur-Rédacteur en chef :
Georges HOUARD

77, Boulevard Malesherbes, 77
PARIS (8^e)

Abonnement pour la France :
Six mois 625 fr. Un an 1.200 fr.

PARAIT CHAQUE SAMEDI

Téléphone : LAR. 83-35. Chèques postaux : Paris 483-49

PARAIT CHAQUE SAMEDI

A TELERGMA AVEC LA 20^{ème} ESCADRE DE CHASSE

PARMI les formations qui opèrent au départ de la Base Aviation Opérationnelle de Toulon, la 20^{ème} Escadre, stationnée actuellement à Ory-La Sini, est une des plus actives.

Sur les quelques trente Republics P-47D qu'elle a à sa disposition et qui sont affectés dans toute l'Algérie du Nord, il y en a une dizaine de base à Ory-La Sini. Elle assure des missions d'attaque au sol sur tout le territoire algérien et les Antilles-Néerlandaises. Récemment, pour une mission importante la puissance de feu de cette escadre a été mise en œuvre dans le sud-ouest algérien.

(Photo Henry Vassier, Service d'Information AIR.)

Sommaire

POLITIQUE AÉRIENNE

Editorial : Nouvel appel pour une Constitution Georges Houard 2

VIE AÉRIENNE

Les Ailes à Ory, Rougier : Les Incidents d'été des IPSA 3

Le commandant J. de la Rive : L'aviation et la guerre en 1956 4

AVIATION MILITAIRE

Avec l'ordre de l'AN, en Algérie : Voland de l'Armée 6

TECHNIQUE

Le chariot transporteur : Les réalisations de la nouvelle école de l'Armée 7

Sur le terrain d'essai : Les avions de l'Armée (Hélicoptères) 8

Les avions de l'Armée : Les avions de l'Armée (Hélicoptères) 9

AVIATION MARCHANDE

Les avions de l'Armée : Les avions de l'Armée (Hélicoptères) 10

AVIATION LÉGÈRE

Les avions de l'Armée : Les avions de l'Armée (Hélicoptères) 11

Les avions de l'Armée : Les avions de l'Armée (Hélicoptères) 12

Les avions de l'Armée : Les avions de l'Armée (Hélicoptères) 13



LES PILOTES DE LA 20^e ESCADRE

COMMANDANT LAUREYS, directeur-redacteur en chef d'« Aviation Magazine », capitaine Kennard, du groupe Ile-de-France, à 37 ans reprend du service à la 20^e escadre.

LIEUTENANT DESCHAMPS, 28 ans, chef de détachement, vient de la 7^e escadre de chasse de Bizerte.

LIEUTENANT MILLO, 24 ans, vient de la 2^e escadre de chasse, à Dijon, major de sa promotion aux écoles US.

LIEUTENANT LUCAS (Moustache), 26 ans, retour d'Indochine, affecté à la 20^e.

SOUS-LIEUTENANT QUENTIER, 9^e escadre de chasse, à Lard, en Allemagne, breveté à Bryan, Texas.

ADJUDANT-CHEF TURPIN, 33 ans, en Angleterre à Sywel avec le commandant Pineau, dit Bouboule, ancien mécano de Guynemer. Turpin habite rue Parmentier, à Paris.

SERGEANT HERVOUET, Paris-15^e, rue de la Convention ! Big Spring, Texas. Marié, père de Jean-Luc, 2 ans.

SERGEANT DELSOL, Français, né à Barcelone, formé à Gimli, au Canada. Marié, père de Sylvie, 6 ans.

SERGEANT GIRARD LUCIEN, né à Beyrouth (Liban), breveté à Gimli, au Canada. Célibataire.

SERGEANT GIRARD ROGER, « Napoléon » parce que né en Corse et pour le distinguer de son homonyme Lucien, formé aux US.

SERGEANT CARNEZ, Paris-19^e, rue de Meaux. Big Spring, Texas. Célibataire.

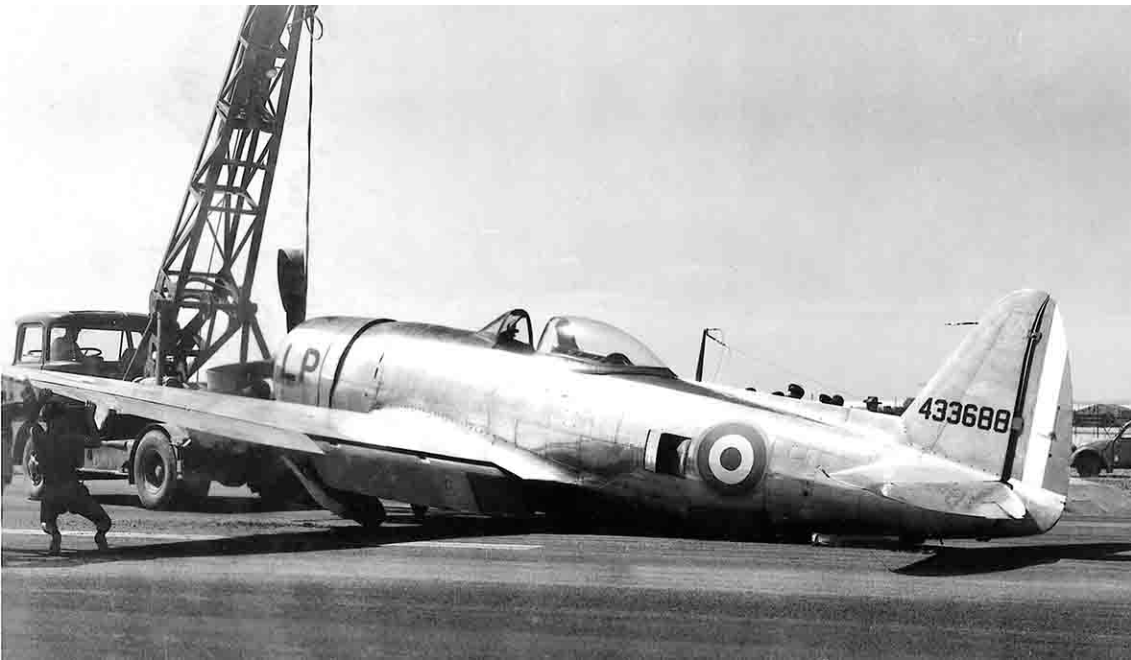
SERGEANT TRUFFENDIER, évidemment « La Truffe », natif des Charentes, formé aussi à Big Spring... et marié.

Cent heures de travail sont nécessaires aux mécaniciens pour chaque heure de vol de F-47, avec un fréquent recours à la "cannibalisation" par manque de pièces de rechange. Il arrive souvent que seulement trois appareils par escadrille soient disponibles pour assurer l'appui-feu dans toute l'Algérie. Le pilotage doit se faire avec un oeil sur le manomètre de pression et l'indicateur de température d'huile. Si l'avion encaisse bien les impacts des armes individuelles, il faut éviter les tonneaux pour ne pas vriller la voilure et il faut éviter les évolutions dans le plan vertical pour ne pas emballer l'hélice. Les fameux *peel off* de retour de mission sont prohibés. Les réservoirs d'eau-méthanol et les bouteilles d'oxygène sont supprimés et il ne reste que la pratique du vol rasant en évitant, dans les bombardements, d'essuyer une partie des éclats.

Le dernier des F-47 à subir une révision de 500 heures sort fin février 1960 des ateliers du GERMAS d'Oran. Ils sont retirés du service après une dizaine d'années en Algérie, dont quatre années de guerre.



Le 19 juillet 1956 – F-47 *Thunderbolt* piloté par le Lt Deschamps, accidenté près de Lartigue après un emballement d'hélice. Bell 47G de l'EHL 1/57









F-47 *Thunderbolt* de la diapositive précédente



EC 2/20 – 1957 – F-47 *Thunderbolt* dans un hangar de La Sénia



EC 2/20 – F-47 *Thunderbolt* de l'Adj Gabriel Tomasi accidenté à Rass-el-Euch (sud de Tébessa)
en février 1957



EC 2/20 – Oujda, 1957 – F-47 Thunderbolt



EC 2/20 – F-47 *Thunderbolt* à La Sénia en 1957



EC 2/20 – La Sénia, 1958 – F-47 *Thunderbolt* en formation « *finger five* »



EC 2/20 – Le 14 avril 1957, accident des F-47 *Thunderbolt* des Sgt Jacques Millot et Jean Moirat qui, pris dans le mauvais temps, s'écrasent près de Lafayette (nord-ouest de Sétif)



(Hugues Bouvard)



EC 2/20 – Sous-lieutenant L'Hotelier



(Sébastien Guillemain)

EC 2/20 – Robert Lahalle



(Robert Lahalle)

Le 29 novembre 1958 à La Sénia, Henry Laforest, secrétaire d'État à l'Air, en compagnie du général Jouhaud et du préfet Lambert, remet son drapeau à la 20^{ème} Escadre de Chasse



EC 2/20 – F-47 Thunderbolt à Aflou en 1958



EC 2/20 – Blida, juillet 1958 – F-47 *Thunderbolt* – Soldat Claude Michel à droite



(Claude Michel)



EC 2/20 – Les pilotes de F-47 Thunderbolt en 1959

(Coll. Philhou)

Sgt Giffard	Mr Lasserre	Sgt Gand-Vergon
Sgt Philhou	Lt Moulin	Lt Narjoux SCP
		Lt Pincard SCP?
	Sgt Bouvier SCP	

Mr Deschamps Deschamps CP	Mr Commenet CP	Mr de Noisthon off mic	Mr Paillard	X (incano)
Lt Robineau CP				Sgt Marx
	Sgt Truffendin		Lt Popineau	
Sgt Malvezin				

EC 2/20 – Blida, 1958 – F-47 *Thunderbolt*





EC 2/20 – La Sénia, 1958 – F-47 Thunderbolt





EC 2/20 – La Sénia, 1958 – F-47 *Thunderbolt*





EC 2/20 – La Sénia, 1958 – F-47 *Thunderbolt*



(Jean-Charles Dubourg)

EC 2/20 – La Sénia, 1958 – F-47 Thunderbolt





EC 2/20 – Blida, 1959 – Caporal-chef Alain Paumier et F-47 *Thunderbolt*



(Alain Paumier)

EC 2/20 — Blida, 1959 — Caporal-chef Alain Paumier et F-47 *Thunderbolt*



(Alain Paumier)

EC 2/20 – Tlemcen-Zenata, 1959 – F-47 *Thunderbolt*



EC 2/20 – Tlemcen-Zenata, 1959 – F-47 *Thunderbolt*



EC 2/20 – Tlemcen-Zenata, 1959 – F-47 *Thunderbolt*



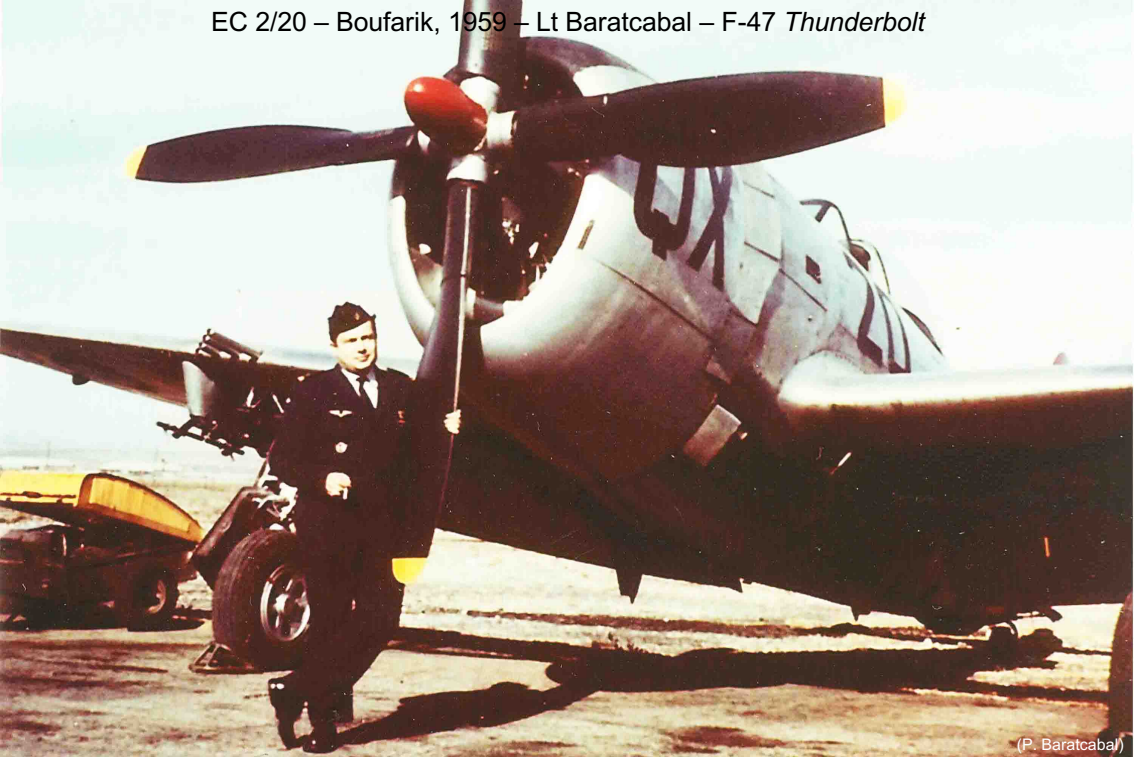
(Georges Denoual)

EC 2/20 – Tlemcen-Zenata, 1959 – F-47 *Thunderbolt*





EC 2/20 – Boufarik, 1959 – Lt Baratcaval – F-47 Thunderbolt



(P. Baratcaval)

EC 1/20 – Pilotes à Téliergma en 1959



(Jacques Guin)

EC 1/20 – Pilotes et mécaniciens à Télergma en 1959



EC 1/20 – Mécaniciens du détachement de Télergma en 1959



EC 2/20 – Boufarik, 1960 – F-47 Thunderbolt



EC 2/20 – Lt Jacques Guin à Paul-Cazelles en F-47 *Thunderbolt*



(Jacque Guin)

EC 2/20 – Orléansville 1960 – F-47 *Thunderbolt* en panne



(Pascal Courbois)

EC 2/20 – Orléansville, 1960 – F-47 *Thunderbolt*



- 20ème Escadre de Chasse

"Officier pilote de chasse, chef de patrouille, possédant au degré le plus élevé, conscience professionnelle, enthousiasme, dynamisme et sens de la mission. A confirmé ses magnifiques qualités de combattant en intervenant à plusieurs reprises au plus près des troupes amies.

S'est particulièrement distingué :

- le 13 Novembre 1957, par l'extrême précision de son straffing en dégagant une section de commandos Air fortement accrochée et encerclée au sommet d'une crête près de MENDEZ,
- le 6 Août 1958, en neutralisant, malgré une D.C.A. active, deux nids de F.M., permettant ainsi l'anéantissement d'une bande rebelle fortement retranchée dans un massif rocailleux de la région de DUBLINEAU,
- le 7 Mars 1959, en intervenant de façon décisive au cours d'un violent accrochage au Nord-Ouest d'AIN RICH. La D.C.A. intense qui atteignit 2 T.6 avant de toucher son propre avion, n'empêcha pas son bombardement et son tir qui contribuèrent largement au succès de l'opération.

Totalise, au 14 Juillet 1959, 285 missions en 350 heures 25 de vol au titre du maintien de l'ordre en Afrique du Nord, dont 196 missions en 207 heures 45 depuis la dernière citation."

.....
(Ces citations annulent et remplacent les citations à l'ordre du Corps aérien accordées par Ordre Général n° 184 du 9 Septembre 1959 du Général, Commandant la 5ème Région Aérienne).

.....
CES CITATIONS COMPORTENT L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE AVEC PALME.

EC 2/20 – Boufarik, 1960 – Accident d'un F-47 *Thunderbolt*



La Sénia, 1961 – Les F-47 *Thunderbolt* réformés



La Sénia, 1961 – La fin des F-47 *Thunderbolt*



Dernière diapositive

(Roberto de la Halle)