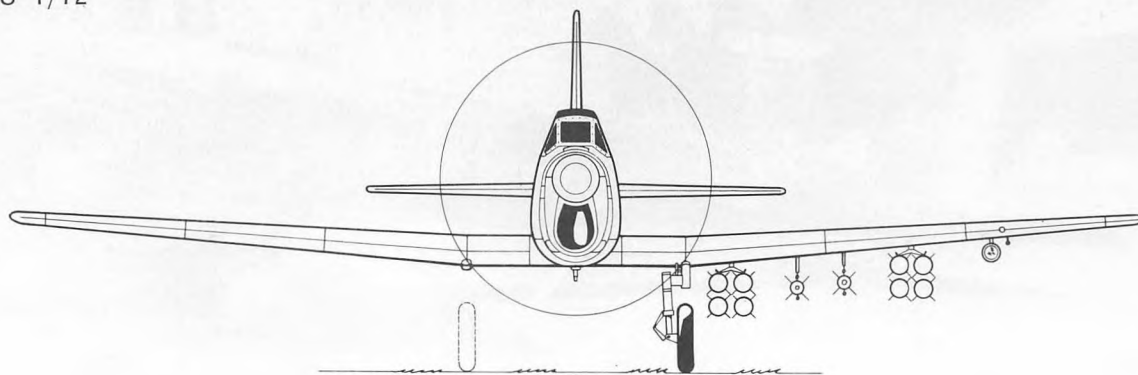
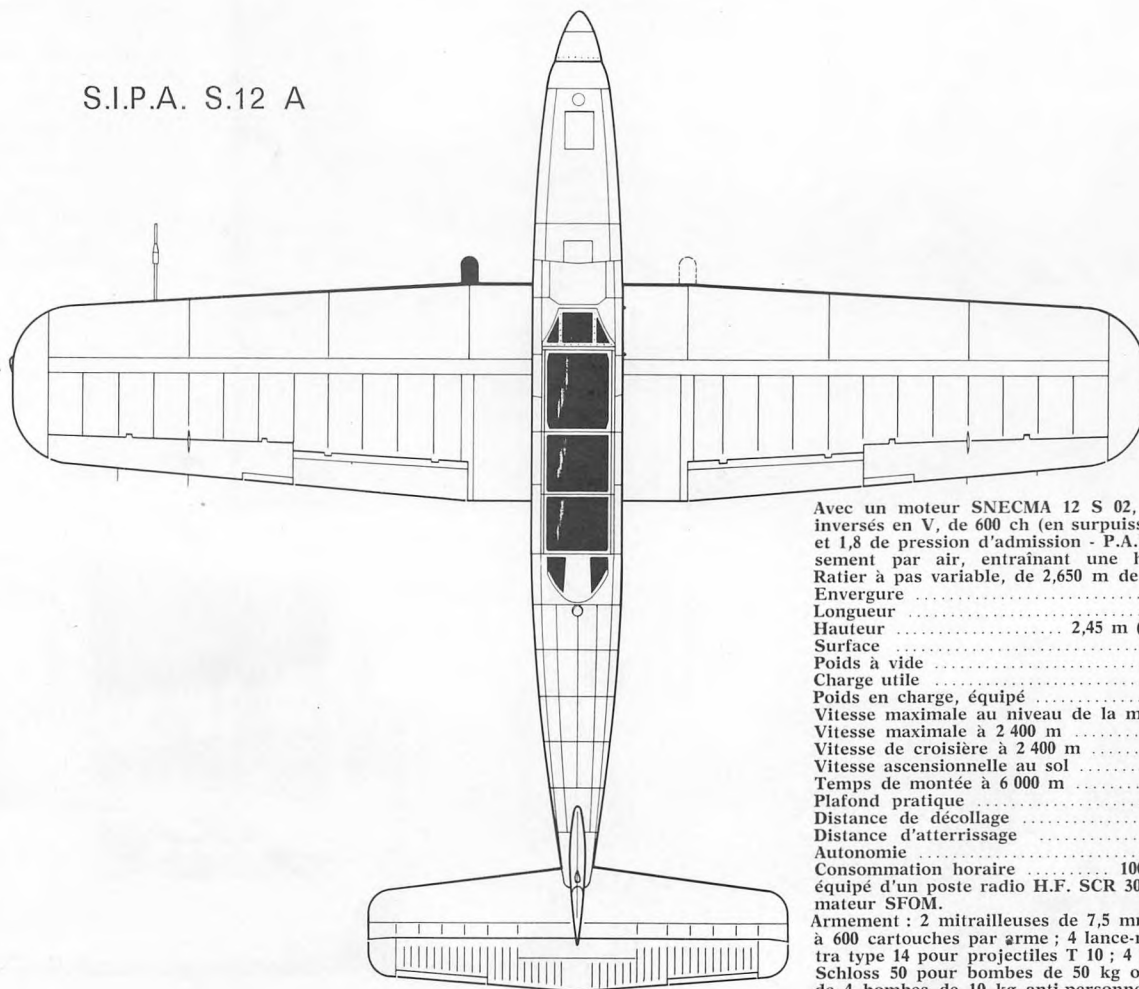


PLAN AU 1/72°



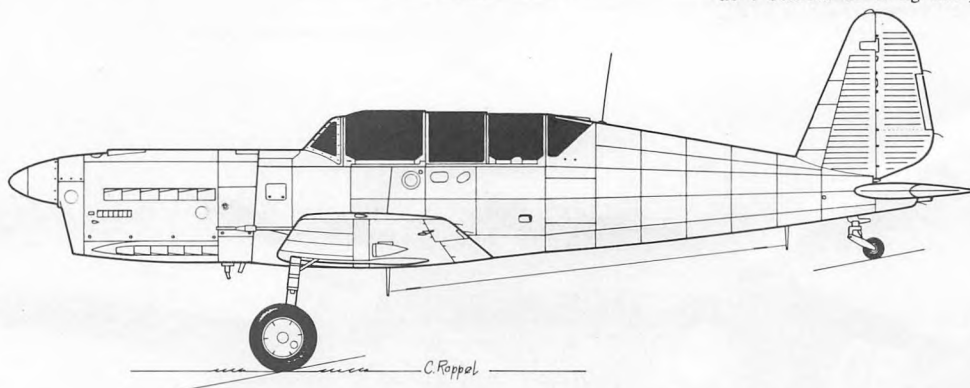
S.I.P.A. S.12 A



Avec un moteur SNECMA 12 S 02, 12 cylindres inversés en V, de 600 ch (en surpuissance à 600 m et 1,8 de pression d'admission - P.A.), à refroidissement par air, entraînant une hélice tripale Ratier à pas variable, de 2,650 m de diamètre.

Envergure ..... 11 m  
Longueur ..... 9,328 m  
Hauteur ..... 2,45 m (queue basse)  
Surface ..... 18,30 m<sup>2</sup>  
Poids à vide ..... 1 863 kg  
Charge utile ..... 462 kg  
Poids en charge, équipé ..... 2 665 kg  
Vitesse maximale au niveau de la mer. 320 km/h  
Vitesse maximale à 2 400 m ..... 360 km/h  
Vitesse de croisière à 2 400 m ..... 305 km/h  
Vitesse ascensionnelle au sol ..... 5 m/s  
Temps de montée à 6 000 m ..... 15 mn  
Plafond pratique ..... 8 000 m  
Distance de décollage ..... 450 m  
Distance d'atterrissage ..... 600 m  
Autonomie ..... 3 h 30  
Consommation horaire ..... 100 l/h environ

équipé d'un poste radio H.F. SCR 300, d'un colli-mateur SFOM.  
Armement : 2 mitrailleuses de 7,5 mm MAC 34/39 à 600 cartouches par arme ; 4 lance-roquettes Ma-tra type 14 pour projectiles T 10 ; 4 lance-bombes Schloss 50 pour bombes de 50 kg ou paquets de 4 bombes de 10 kg anti-personnel.



C. Roppel

3 m / 10 Ft

*Avion-école  
de la Luftwaffe  
l'Arado 396  
devint un " Stuka "*  
*dans  
l'Armée de l'Air ...*

# LES SIPA S.10 à S.121

par Gilbert Néel

En 1943, le constructeur allemand Arado décida le développement d'un appareil d'entraînement dérivé de l'Arado 96 B. Cet avion monomoteur (moteur Argus AS 410 de 450 ch) de construction métallique à ailes basses et train rentrant, biplace en tandem, devait être utilisé par la Luftwaffe pour l'entraînement avancé. La Société Industrielle pour l'Aéronautique (la SIPA, fondée par M. Volland en 1938 à Neuilly avec usines à Asnières puis Neuilly, sur l'île de la Jatte) fut chargée de l'étude et de la construction du nouvel appareil, désigné Arado 396, qui devait utiliser des matériaux rustiques (métaux de qualité courante et bois) et être facile à construire en grande série. Le moteur choisi, l'Argus AS 411, dérivait de l'AS 410 avec une vitesse de rotation plus élevée. La Sip a devait construire 3 prototypes et 25 avions de présérie.

Mais la progression des alliés en France obligea les Services techniques allemands à confier la production de l'Arado 396 à la firme tchèque Letov. Chez Sip a, la construction du prototype (qui serait, en fait, le 396 V3) fut néanmoins poursuivie sous contrôle français et l'avion, rebaptisé Sip a S.10 n° 01, fit son premier vol à Bourges, le 29 décembre 1944, piloté par le chef-pilote de la société, R. Launay.

Le Sip a 10 est un monomoteur cantilever à ailes basses, biplace en tandem, destiné à l'entraînement avancé des pilotes, son fuselage se divise en trois parties : le bâti-moteur, la section centrale en acier, qui porte l'habitacle fermant par une verrière à basculage latéral, et le fuselage arrière constitué de 4 longerons de pin revêtus de contreplaqué de hêtre ; par contre, la dérive verticale et le plan fixe horizontal sont métalliques, les gouvernes sont entoilées sur une structure en bois.

Les ailes sont rectangulaires. Un élément médian, calé à 3° d'incidence, est solidaire du fuselage. Revêtu de tôles d'acier rivetées, il est constitué d'une membrure d'acier comportant des

embouts et des attaches soudées sur les longerons. Les demi-ailes, entièrement en bois, comprennent un seul longeron en caisson sur lequel sont collées directement les nervures découpées d'une pièce dans du contreplaqué épais ; elles sont démontables et ont un dièdre de 6°. Les ailerons, de 0,874 m<sup>2</sup> chacun, sont équilibrés statiquement. Trois volets en bois, à commande hydraulique, assurent l'hypersustentation. Deux d'entre eux, de courbure et à fentes, occupent la largeur des demi-ailes jusqu'aux ailerons, le troisième, d'intrados, est placé sous la partie centrale de l'aile. Leur surface totale est de 1,70 m<sup>2</sup>, leur braquage maximum de 31°.

Le train d'atterrissage, classique, a une voie de 1,96 m. Il s'escamote vers l'arrière, par commande électrique, les roues disparaissant à plat dans les ailes après une rotation de 90°. La roulette de queue est fixe. A noter que, pour simplifier la cinématique du train d'atterrissage, les roues des Arado 396 construits par Letov ne pivotent pas et, de ce fait, dépassent en partie de l'aile en position relevée.

Le moteur Renault 12 S 00 — l'Argus « francisé » — de 12 cylindres en V inversé, refroidi par air, développe 440 ch au sol, 495 ch à 3 250 tr/mn à 2 400 m, et 580 ch en surpuissance, pendant 7 minutes. Il est équipé d'un hélice bipale à pas variable (par vessie), avec un « moulinet » sur la casserole (probablement pour la commande de pas). Les performances sont les suivantes :

Vitesse maximale : 360 km/h à 2 400 m.

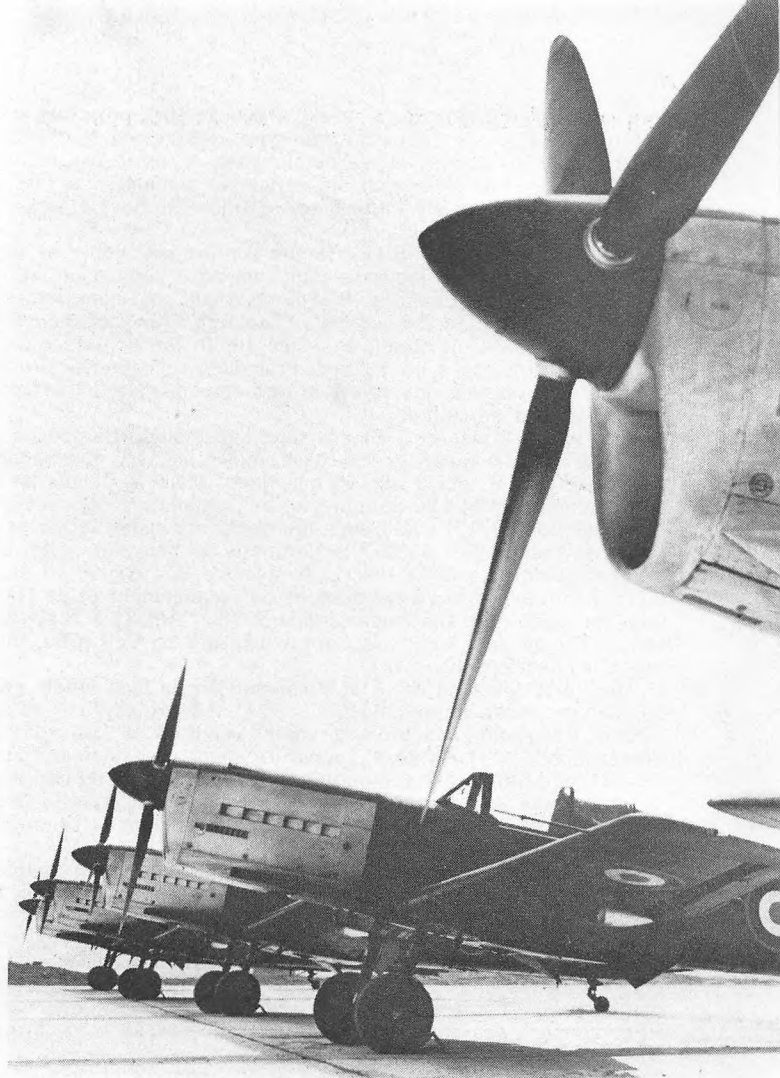
Vitesse de croisière : 320 km/h.

Vitesse d'atterrissage : 114 km/h.

Plafond pratique : 8 000 m.

Deux réservoirs de 105 et 135 litres d'essence, placés de chaque côté du longeron d'aile, sous la carlingue, donnent une autonomie de 2 h 20 au régime de croisière. L'avion est prévu pour recevoir les instruments de PSV, une mitrailleuse de 7,7 mm alimentée à 500 cartouches et une cinémitrailleuse pour l'entraînement au tir.

Malgré des difficultés d'approvisionnement en matières premières, 4 autres avions de présérie et 30 de série (S.10 n° 1 à 30) sont réalisés en 1945 et 1946. Ils diffèrent essentiellement du prototype par l'adoption d'une hélice tripale Ratier de 2,65 m de diamètre, à pas variable commandé électriquement. Leur poids





total en charge (non armé) atteint 2 070 kg. Les performances diffèrent très peu de celles du prototype. Ces avions sont affectés à l'école de Cognac où ils côtoient les Arado 96 (au moins 27) récupérés à la Libération. Ils servent à compléter la formation des jeunes pilotes formés sur « Tiger Moth », à Cognac également.

Le 4 juillet 1946, le Sipa S.11 effectue son premier vol. Il se distingue du S.10 par le montage d'une verrière coulissante. Cinquante exemplaires de série (S.11 n° 31 à 80) sont construits et utilisés par l'école de Cognac, puis l'Ecole de l'Air (qui récupère aussi des S.10). L'utilisation des Sipa sur le terrain très rocailleux de la Crau, près de Salon-de-Provence, rend nécessaire le blindage de l'intrados des volets et des empennages, percés par les projections de cailloux.

En mai 1948, l'Armée de l'Air envisage l'acquisition de nouveaux appareils pour compenser la casse inévitable. La commande, passée en juillet, porte sur 54 machines. Mais le début de la construction des Sipa 90 de tourisme et l'installation des moyens de production de la société dans les anciennes usines Farman à Suresnes repoussent à 1950 la sortie de la nouvelle série. Le premier avion vole le 22 mai 1950. Il porte la désignation Sipa S.111, justifiée par des améliorations de l'équipement et de l'installation électrique. Les avions produits (S.111 n° 81 à 134) servent à l'Ecole de l'Air et au Centre d'Essais en Vol (CEV) qui reçoit les numéros 121 à 124.

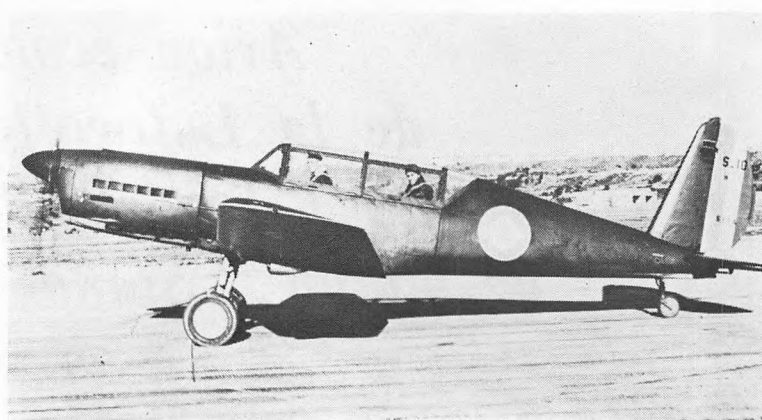
En 1950, à la demande de l'Etat-Major de l'Air, la Sipa étudie une version entièrement métallique du S.111. Le prototype — Sipa S.12 n° 01 — fait son premier vol le vendredi 18 mai 1951 à Villacoublay aux mains de R. Launay (il s'agit probablement d'un Sipa 11 modifié). Il est suivi en juillet du n° 02, puis du 03. Rien ne différencie extérieurement ces avions du S.11, mais le bois est remplacé par de l'alliage léger (dural), rendant la construction et l'entretien moins délicats.

La partie centrale du fuselage reste en acier. Les ailes comportent un longeron, un élément de bord d'attaque et un élément de bord de fuite. Chaque gouverne consiste en un longeron portant des tôles roulées et raidies par des canelures. Le moteur SNECMA 12 S 02 (Argus) donne à l'avion des performances identiques à celles des modèles précédents, malgré une augmentation du poids en charge de 255 kg (PV, 1 910 kg ; PTC, 2 337 kg). La contenance des deux réservoirs d'essence passe à 340 litres, donnant une autonomie de 3 h 30.

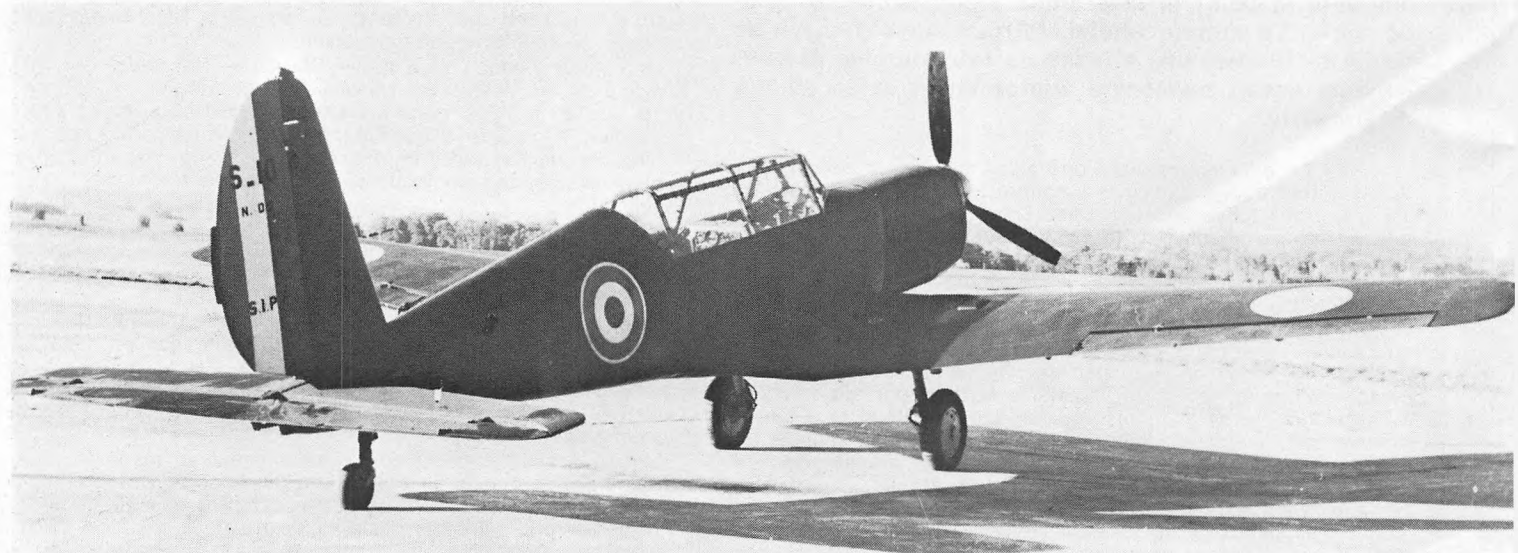
Cinquante exemplaires (S.12 n° 1 à 50) sont commandés. Le prototype 01 est affecté à l'Ecole de l'Air où les avions de série le rejoignent à partir de mai 1952.

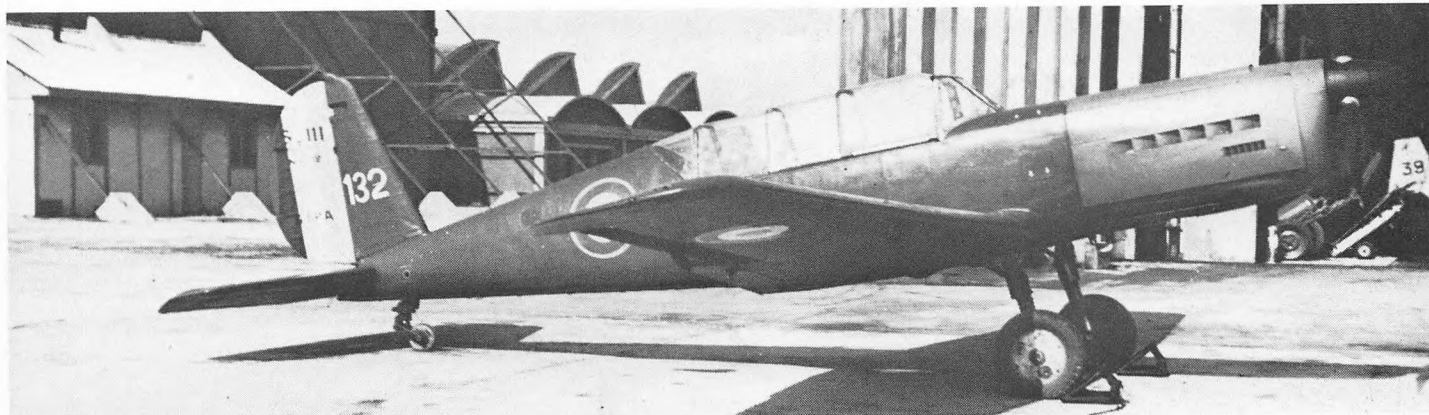
En 1954 apparaît le Sipa S.121. Il s'agit d'un Sipa 12 dont la partie centrale du fuselage est construite en dural comme le reste de la cellule. Le gain de poids réalisé permet l'installation, pour l'entraînement à la radio-navigation, d'un radio-compas. Son antenne, placée sur le fuselage, permet de distinguer les S.121 des S.12. Quarante-huit avions sont construits (S.121 n° 51 à 98). Six vont au CEV, les autres sont mis en service à Salon-de-Provence. L'Ecole de l'Air utilise les divers types de Sipa jusqu'en 1957.

Au début de 1956, des avions-écoles sont armés pour servir en Afrique du Nord. Un S.111, le n° 110, est modifié (désignation



Sur cette page, trois vues du SIPA S.10 n° 05 premier avion de série issu du Arado Ar 396.





Ci-dessus, le S.111 n° 132 (F-SCCO) à Salon-de-Provence en 1956.

Ci-contre, le S.111A n° 110 prototype de la version armée au C.E.A.M. de Mont-de-Marsan en 1956.

Ci-dessous, le S.12A n° 7 (ex F-UJCD) au parc de Salon-de-Provence le 28 janvier 1958.

En bas, le S.12 n° 9 (F-TEBO) à Salon en mars 1955.





S.111A) et passe au CEV de mars à mai 1956. Un S.12A (le n° 15) le remplace en juin. Un poste HF « SCR 300 », pour les liaisons avec l'infanterie, et un viseur SFOM — instrument tout en angles et en arêtes, qui pivote sur la droite pour épargner le visage du pilote en cas d'atterrissage forcé — sont installés dans la cabine. L'armement comprend 2 mitrailleuses MAC 34/39 de 7,7 mm avec 600 cartouches par arme, 4 lance-roquettes Matra type 14 pour projectiles T 10, et 4 lance-bombes Schloss 50 modifiés Alkan pour bombes de 50 kg et paquetages de 4 bombes de 10 kg antipersonnel. Ainsi équipé, le Sipa s'alourdit de 330 kg (PV, 1 980 kg ; PTC, 2 665 kg). La distance de roulage au décollage passe de 250 à 450 m, la vitesse de croisière de 320 à 305 km/h. Mais l'avion reste très maniable, ce qui n'est pas le cas des Morane 733 et T-6 après une modification identique. Au total, 34 S.111 et 18 S.12 sont transformés. Ils équipent trois escadrilles d'avions légers d'appui, les EALA 1, 2 et 3/71, qui opèrent respectivement en Tunisie, au Maroc et en Algérie jusqu'en 1957.

Sur ces 52 avions, 10 seront réformés et 31 victimes d'accidents ou d'incidents en opérations. Si les pièges tendus aux pilotes de « jet » par les deux phénomènes « couple-moteur et train classique » sont nombreux, le talon d'Achille du Sipa reste son moteur. Déjà réputé « délicat » dans les écoles et dans les escadrilles de « Flamant » (avion équipé du même moteur), le S.12 supporte très mal la vie opérationnelle.

La disposition « en ligne » des cylindres ne favorise pas le refroidissement : un « coup de feu au piston » survient parfois,

le piston se perforant à la suite d'un trop grand échauffement. Dans cette situation, la consigne est d'atterrir au plus tôt, à cause du risque d'incendie. De plus, les évolutions « serrées » en région montagneuse obligent les pilotes à « jouer de la manette ». Les écarts de régime importants et répétés soumettent le compresseur à rude épreuve. La rupture de son axe, monté en porte-à-faux à l'avant du moteur, oblige l'aviateur à « crapa-huter » aux côtés des fantasins qu'il vient de survoler !

Ces particularités ont permis aux pilotes de vérifier que les qualités de vol du Sipa se retrouvaient lors des atterrissages forcés... En Afrique du Nord, tous — une bonne vingtaine — ont été réussis sans perte de personnel !

Les premiers Morane 733 destinés à succéder aux Sipa arrivent en 1956 à Salon-de-Provence. Puis les Fouga « Magister » sont mis en service. Les Sipa sont alors versés dans les Centres d'Entraînement des Réserves (CER) en remplacement des Morane « Vanneau » à bout de souffle. Les escadrilles de liaisons (ELA 41, GTLA 2/60, ELA 43 et 44) en reçoivent aussi quelques-uns. Certains avions seront équipés, vers la fin de leur carrière, de moteurs SNECMA 12T, plus fiables que les S.12 grâce à un circuit d'huile amélioré.

A noter qu'un Sipa 121, le n° 57 (immatriculé F-BLKH), vole au sein de l'Escadrille du Souvenir, sur l'aérodrome de la Ferté-Alais. Peint aux couleurs de la Luftwaffe, il participe à des meetings aériens et au tournage de films où l'on a besoin d'un avion ressemblant vaguement à un Messerschmitt 109.



## Les Sipa en opérations

Au début de 1956, devant le développement de la rébellion algérienne, l'Etat-Major décide la création d'escadrilles d'appui équipées d'avions légers armés, aux côtés des EAL (Escadrilles d'Avions Légers) de Morane 500 existant depuis 1955. Cette mesure doit assurer une couverture aérienne constante aux troupes terrestres, en multipliant à moi-

dre frais le nombre d'unités.

Les seuls avions légers disponibles en quantité suffisante dans l'Armée de l'Air étant des avions école, l'Ecole de l'Air à Salon est chargée de fournir des Morane 733 et des Sipa, l'école de Marakech des T-6. Les avions, selon leur type, dépendent de Groupes d'Aviation Légère d'Appui (GALA), qui ont un double rôle

d'instruction des équipages et de parc d'entretien des avions, en liaison avec les ateliers régionaux. Le GALA 70 regroupe les Morane, le GALA 71 les Sipa et le GALA 72 les T-6. Les personnels sont fournis par les Escadres de Chasse pour une durée de six mois à un an, suivant la formule du « parrainage ».

à suivre

Le S.12 n° 26 (F-TEAF) à l'Ecole de l'Air de Salon-de-Provence en mars 1955.

# LES SIPA S.10 à S.121

*à l'EALA 1/71 :  
de la reconnaissance  
à l'appui-feu...*



par Gilbert Néel

(Suite du n° 91)

La V<sup>e</sup> Région Aérienne (Afrique du Nord) décide de l'utilisation des escadrilles ainsi formées.

L'EALA 1/71

Le personnel de l'EALA 1/70 — première escadrille du GALA 71 — arrive à Salon-de-Provence (Base-Ecole 701) le 24 mars 1956. Le commandant d'escadrille, le Lt Le Cong, et ses douze pilotes — Lts Azimont, Enout, Lainé, Le Floch, Triclin et Turquais, et les Sgts Cossevin, Gontel, Grand, Houssin-de-St-Laurent (chef pilote), Régis et Roynette — ainsi que la plupart des mécaniciens viennent de la Troisième Escadre de Chasse de Reims. La « Mécanique » est commandée par le Lt Girard, officier-mécanicien à la base 701.

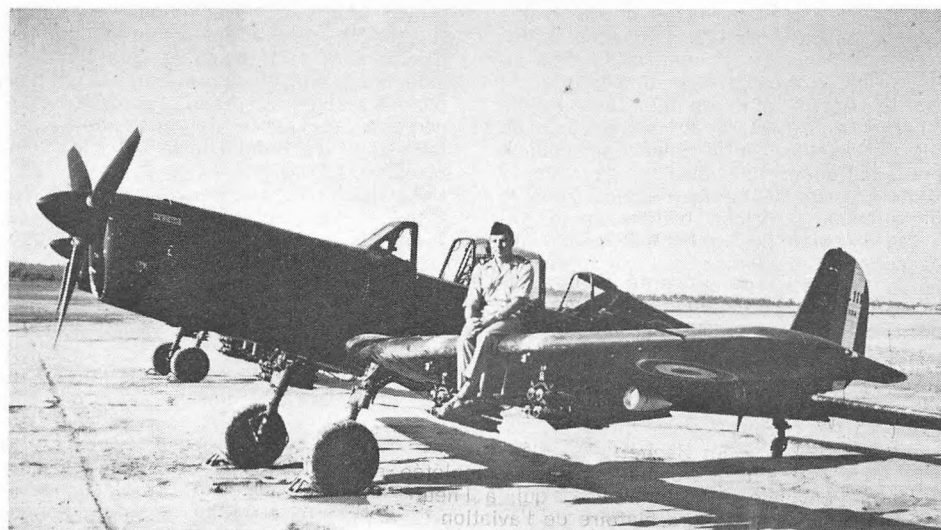
La prise en main du Sipha commence le 26 mars avec les moniteurs de l'Ecole de l'Air et se termine le 4 avril. Le lendemain est réservé aux derniers préparatifs du départ. Les 12 avions de l'escadrille sont les Sipha S.111 A n° 86, 105, 108, 114, 117, 120, 125, 127, 128, 131, 133 et 134. Ils proviennent du parc de la base 701 après modification pour l'appui aérien.

Le 6 avril, la base de Salon est en effervescence. Une importante cérémonie militaire marque le départ pour l'A.F.N., avec les Sipha de la 1/71, de 16 « Mistral » et de 6 Morane 733. Un très violent mistral rend roulages et décollages très délicats. Des mécaniciens assis sur les plans fixes doivent accompagner les avions jusqu'au point de manœuvre ! Néanmoins, le décollage des Sipha — indicatifs « Scipion Un » à « Scipion Douze » — par patrouilles de quatre, se déroule sans incident. Le vent est tel que le chef du dispositif

survole à peine l'extrémité de la piste que le douzième quitte le sol. Le défilé prévu au-dessus de la base a lieu « dans le désordre », le vent ayant gêné le regroupement des patrouilles. Deux C-47 et un Nord 2501 transportent des mécaniciens et le matériel de piste, tandis qu'un « Languedoc » du SAMAR est prêt à larguer un canot pneumatique en cas de « gloutage » d'un avion. Chaque appareil emporte un pilote et un mécanicien. L'un des pilotes de la 1/71, le Lt Triclin, doit voyager à bord du « Noratlas », sa grande taille, surélevée par le matériel

de survie en mer (Mae West et Dinghy), l'empêchant de piloter le Sipha. Arrivés sur la côte, au Cap Camarat, les « Scipion » obliquent vers la Corse. A partir du Cap Rosso, ils longent la côte Ouest de l'île, et se présentent au break pour atterrir sur l'aéroport d'Ajaccio, après avoir salué d'un coup d'aile les îles Sanguinaires. A l'atterrissage, un homme debout au milieu de la piste indique la bretelle de dégagement et crée un embouteillage en obligeant les pilotes à freiner. Comme les avions se suivent à quelques secondes, la longueur de piste disponible

**En haut, le sergent Gossevin devant son Sipha, après son atterrissage forcé du 15 juin 1956. Ci-dessous, un S.111 armé et son pilote vus à Gabès en septembre.**







En haut, les équipages de la 1/71 commentent leur atterrissage à Ajaccio le 6 avril 1956.

Ci-contre, des Sipa en patrouille serrée sur la Tunisie.

Ci-dessus, cette photo d'un appareil en maintenance nous révèle l'accès au compartiment radio du S.111.

diminue rapidement, et le n° 6 doit, d'un violent coup de gaz, « sauter » l'avion du Lt Turquais pour se reposer plus loin ! Au parking, les aviateurs sont accueillis par le Commandant d'aérodrome, puis vont passer la soirée en ville. Le lendemain matin, l'escadrille décolle, et après escale à Cagliari (Sardaigne) pour ravitaillement, se pose à Tunis où sont réglés les détails de son installation en Tunisie. Des vols d'entraînement ont lieu le 11. Le 13 avril, les douze avions vont à Bizerte pour une campagne de tir. Après réglage et harmonisation des armes, les exercices commencent le 14 sur le champ de tir de la 7<sup>e</sup> Escadre de Chasse, à Iskheul, à 30 km au S.O. de Bizerte. Pendant cette campagne, chaque pilote effectue une dizaine de vols, y compris ceux de bombardement, sous la direction du Lt Triclin, officier de tir. On a parfois bien des difficultés pour faire évacuer la population qui se précipite après chaque passe de tir pour ramasser les douilles. Des bombes manquent ainsi de peu des indigènes trop téméraires ! Le 20, un pilote termine son atterrissage en cheval de bois. Le train de l'avion 128 doit être changé. Le 21, la 1/71 regagne Tunis.

Le lendemain, plusieurs avions décollent pour le DTO 30/245 (Détachement de Terrain Opérationnel) de Gafsa-Gare où la 1/71 doit remplacer un détachement de

NC.701 du GOM 86. Situé à 330 km au S.S.E. de Bizerte, cet aérodrome commandé par le Cne Champromis, dispose d'une piste en sable stabilisé. Un bâtiment blanc abritant les services météo, un hangar et quelques baraques « Sarrade et Galtier » en constituent toute l'infrastructure. Quatre Piper Club de l'ALAT, servis par 3 pilotes et 1 observateur y sont basés de même qu'un Morane 500 détaché de l'ELA 47. Cet avion, le 1074, prévu pour les évacuations sanitaires (EVASAN), servira également d'avion de liaison à la 1/71. L'arrivée des Sipa est échelonnée sur plusieurs jours. Les mécaniciens arrivent en JU 52. Faute de casernements suffisants, le personnel s'installe dans les hôtels de la ville, les pilotes chez « César ».

L'escadrille est subordonnée à « Air Tunisie ». Les services de la base de Tunis assurent son soutien logistique, ceux de Bizerte l'entretien technique en liaison avec le parc de Salon (révisions et réparations de 3<sup>e</sup> échelon des avions). La série d'indicatifs radio attribuée va de F-UJAA à F-UJAZ, et le code phonie est « Caballe ». Mais les Chasseur de la 1/71 ne l'entendent pas ainsi et préfèrent employer « Camarat » en souvenir de leur traversée de la Méditerranée... Cette pratique vaudra à l'escadrille quelques rappels à l'ordre de l'autorité, laquelle finira par se lasser ! Le scorpion devien-

dra rapidement l'emblème de l'unité, en raison du pullulement de ces dangereux animaux sur toute la base.

Le rôle de la 1/71 consiste à surveiller la frontière algéro-tunisienne et à protéger les troupes françaises stationnées en Tunisie. Cependant les opérations conduiront parfois les Sipa de l'autre côté de la frontière, en Algérie. L'escadrille rayonne autour de Gafsa jusqu'à Kasserine au N.E., Médénine et Fom Tatahouine au S.E., et longe maintes fois le Chott Djérid (étendue de terre salée marécageuse), lieu de passage des bandes rebelles montant vers l'Algérie. Les missions — Reconnaissances à vue (R.A.V.), appui-feu et protections de convois (Procon) — seront effectuées au profit des « secteurs » de l'Armée de Terre. La nécessité des Procons est démontrée lorsqu'un convoi parti sans escorte un soir de Kasserine pour Bou Chebka tombe dans une embuscade qui coûte la vie à 17 soldats. Les missions d'appui-feu se font parfois en compagnie de l'« appui lourd » des « Mistral » de Bizerte ou des P-47 stationnés à Télergma, les Sipa guidant alors les chasseurs sur les objectifs. Les premières missions opérationnelles, des R.A.V., ont lieu le 24 avril. Jusqu'au 30, la 1/71 effectuera une soixantaine de sorties, partagées entre des R.A.V. et des Procons.

Le 1<sup>er</sup> mai, l'alerte est déclenchée alors

que deux généraux visitent l'escadrille. La patrouille Camarat Azur — Lt Le Cong/ Sgt Régis — décolle pour un appui-feu dans le Djébel Sidi Aïch (40 km N de Gafsa). Au cours de l'attaque, une balle atteint l'avion du chef de patrouille, le 125, et perce une durite d'huile. Le Lt Le Cong fait demi-tour, mais doit se poser en panne d'huile à 30 km de la base. Son équipier tourne pour le protéger, en demandant de l'aide. Aussitôt plusieurs pilotes décollent pour aller couvrir leur chef d'escadrille, abandonnant les visiteurs. L'avion est convoyé au parc 16/156 (Bizerte) pour réparation. En mai, deux observateurs sont affectés à la 1/71 : le Lt Ballat qui arrive d'une escadrille de MS 500, et le Lt Girard, navigateur au GMMTA. Pendant le mois, deux avions sont mis en place à Gabès (130 km à l'E.). Les Sipa bombardent à quatre reprises des grottes dans les Djébels situés au S.O. de Gafsa, avec des paquets de bombes antipersonnel.

Du 4 au 10, la 1/71 harcèle une bande rebelle repérée dans le Djébel Bou Ramli (25 km N.O. de Gafsa). Le 5, elle bombarde d'autres grottes, cette fois dans le Djébel Mrata, sur la frontière algérienne (60 km de Gafsa). Le 13 à 8 h 30, au cours d'une R.A.V. à bord du 86, le Lt Turquais accompagné du Lt Ballat heurte une ligne à haute tension près de Rédéyef (60 km à l'O. de Gafsa), mais parvient à regagner le terrain. Le fuselage et une aile de l'avion devront être réparés à Bizerte comme le 125 précédemment accidenté. Le 16 dans l'après-midi, le Sgt Grand sur le 120 est touché au S.S.O. de Gafsa. Le fuselage percé de balles, l'avion est convoyé à Bizerte le 22 mai. L'escadrille n'a plus que 8 avions, mais le 125, réparé, est à nouveau disponible trois jours plus tard.

Le 2 juin, le 128 rentre de réparation, suivi du 120 le 6. Pendant la première semaine du mois, les Camarat partici-

pent à une importante opération combinée dans le Djébel Rhar El Jani (35 km S.O. de Médénine). Du 8 au 14, malgré une météo défavorable, l'escadrille bombarde et mitraille une bande dans le Djébel Mrata (le 8, au cours d'une de ces missions, le s/Lt Le Floch est touché à bord du 131). Le 15 en fin de journée, le sgt Cossevin, n° 2 de la patrouille Camarat Bleu, est victime d'une rupture de l'axe du compresseur sur le 133 et fait un atterrissage forcé près de Gafsa. Le pilote est indemne, mais l'avion est à réformer. Les mécaniciens récupèrent les pièces encore utilisables.

Entre le 22 et le 26 des avions mitrillent à nouveau des grottes transformées en forts par les fellagah. Le 26 arrive à Tunis le Lt Laurens. Cet officier, détaché du GMMTA pour servir comme observateur à la 1/71 remplace le Lt Ballat, après avoir suivi en juin un stage d'instruction à l'observation sur les Morane 500 de l'EALA 1/70 basée à La Reghaïa (Algérie). Il effectue parfois des missions à bord des Piper de Gafsa.

Début juillet, l'escadrille reçoit un Sipa S-12A, le n° 37, pris en compte le 2 en remplacement du 133 détruit. Le parc comporte à nouveau 12 avions. L'activité est réduite, consacrée surtout à des Procons. Du 6 au 12, la 1/71 bombarde et mitraille un groupe de fellagah dans le Djébel Alima (55 km au S.O. de Gafsa). Le 9, le Lt Le Cong est touché par la DCA à bord du 128, à 10 km de Gafsa. Une balle perce un piston, obligeant le pilote à se poser en campagne. L'avion est bon pour Bizerte. Jusqu'à la fin du mois, les Sipa effectuent environ 150 sorties : R.A.V. et appui d'opérations locales. Le 24 dans la soirée, un pilote part en cheval de bois sur la piste de Gafsa avec le 114 qui sera réparé au parc 16/156. Le 28 en fin de matinée, la patrouille Camarat Vert (Sgt Houssin-de-St Laurent/ Lt Lainé) part en mission près de Gafsa.

Le chef de patrouille est accompagné d'un pilote de l'ALAT, le Maréchal des Logis Granet venu lui montrer les emplacements ennemis qu'il a repérés de son Piper. Au cours d'une passe de tir, ses mitrailleuses s'enrayent. En tentant de réarmer il perd de vue le sol qui se rapproche. Il fait sa ressource une seconde trop tard, et le fuselage accroche...

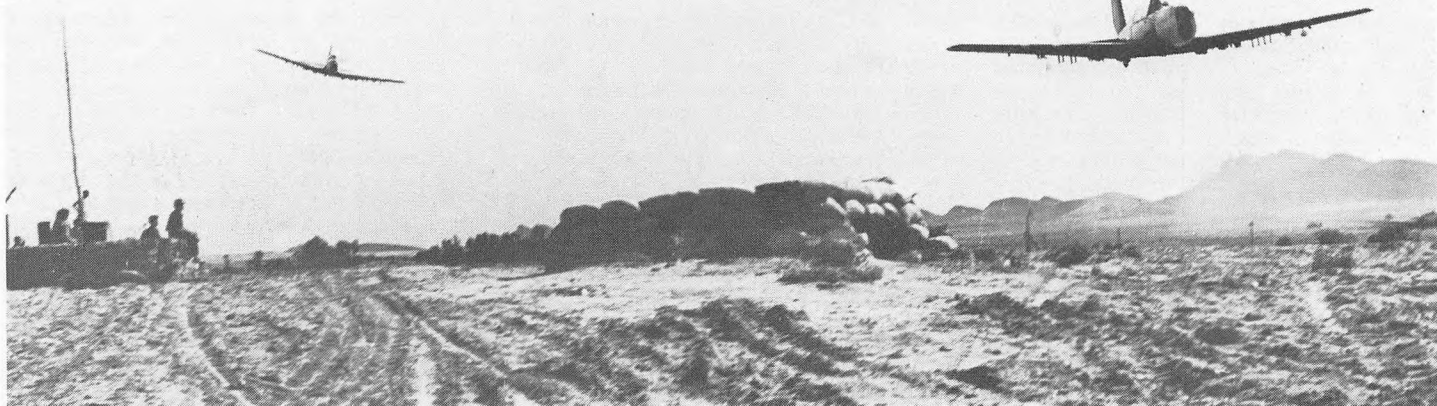
La roulette arrière est arrachée, les commandes sont endommagées. Pourtant le pilote préfère tenter de ramener son avion et son passager, plutôt que de sauter en parachute. L'atterrissage, rendu très délicat par des commandes à moitié bloquées, a lieu train rentré à Gafsa. Il ne restait que quelques torons au câble de commande de profondeur ! Le même jour, vers 13 h 30, au retour d'une mission, Camarat Noir sur le 105, termine son atterrissage roulant « queue basse », lorsque l'hélice heurte un tas de sable dont il avait oublié la présence au milieu de la piste. Le moteur cale ; il devra être démonté pour passer en révision. Ce tas de sable attend les travaux d'allongement de la piste, prévus en août. Portée à 2 000 m, elle permettra l'usage du terrain aux « Mistral » et aux « Meteor ». Le 29 vers midi, le Sgt Grand est touché par la DCA à bord du 127 dans le Djébel Alima, et fait un atterrissage forcé. Son avion avec le 128 arriveront le 16 août à Bizerte où ils retrouveront les 114 et 120 arrivés le 11. Le 31 juillet, l'unité n'a plus que 6 avions disponibles.

Le 1<sup>er</sup> août, la 1/71 abandonne le terrain de Gafsa aux engins de terrassement, et s'envole pour la B.A. 158 de Gabès. Sur cette nouvelle base, elle côtoie un détachement de 3 P-47 commandés par le Lt Castellano. Un jour, les pilotes voient un oiseau nouveau pour l'époque,

**Alignement des Sipa de la 1/71 à Gafsa le 14 mai 1956.**







Ci-dessus, décollage d'une patrouille.  
Ci-contre, les Sipa en mission  
« d'intimidation ».

le MH 1521 « Broussard », présenté en vol par le Cdt Clostermann. A partir de Gabès les Sipa effectuent beaucoup de reconnaissances dans le Sud du pays et sur la frontière libyenne pour rechercher des caravanes de ravitaillement : itinéraire Gabès-Djerba-Zarzis-Ben Gardane-Gabès, ou Gabès-Ben Gardane-frontière libyenne-Gabès, par exemple. La rive Est du Chott Djérid est aussi surveillée : R.A.V. Gabès-Kébili-Douz-Gabès... Au cours de ces missions, les pilotes contactent les postes isolés et les groupes méharistes patrouillant dans le désert. C'est ainsi que le 10 août, près de Bir Soltane (75 km S.O. de Gabès) un pilote en se retournant a la surprise de voir l'avion de son équipier, le Lt Enout accompagné du S/C mécanicien Javary, posé sur le ventre près des méharistes qu'ils venaient de survoler ! Le pilote avait eu une panne de compresseur. Les aviateurs rentrent à dos de dromadaire, la 1/71 sympathise avec les « blédards » et l'aventure se termine par un méchoui ! L'avion, le 117, sera réparé à Bizerte. Le 10 août également, le s/Lt Le Floch est surpris par le mauvais temps près d'Oudref (25 km au N.O. de Gabès) au cours d'une liaison Gafsa-Gabès à bord du Morane 500. Il fait un atterrissage de fortune au cours duquel l'avion est cassé. Par la suite, l'escadrille utilisera un autre Morane 500, le 1034. Le 22 août, vers 17 h 30, le Lt Turquais « Camarat Rouge », de retour de mission, est en fin de break quand, en dernier virage au-dessus de la plage, son moteur cale, pompe à huile grippée. Le pilote qui se pose en travers de la piste, près du cimetière de la ville, est gravement blessé en heurtant le collimateur. L'avion, le 105, est irréparable. Le 24, le n° 86 rentre de réparation. En fin de mois, quatre pilotes de réserve, le Cne Rateau et les Lts Deroide, Melchior et Mulliez sont affectés à la 1/71 pour trois mois, venant du Centre d'Entraînement des Réserves (C.E.R.) de Lille.

Le 10 septembre, un Sipa 111, le n° 113, arrive de Chateaudun, suivi le 19 du n° 97 qui vient de Salon. Le 25 en fin d'après-midi au retour d'une R.A.V. sur la frontière libyenne (à Sidi Toui) à bord du Sipa 12, le sergent Roynette ne parvient pas à sortir son train d'atterrissage. Une roue à demi-sortie, il tourne au-dessus du terrain pour épuiser son essence, puis se pose sur le ventre...

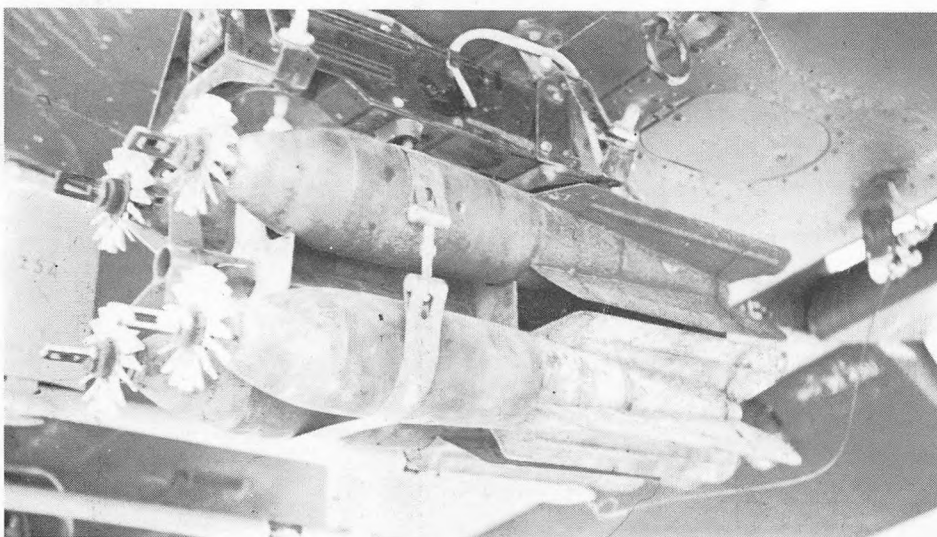


Début octobre, l'escadrille regagne Gafsa. La relève des premiers pilotes commence bientôt. Le séjour prévu d'un an dans les escadrilles d'avions légers est écourté pour certains afin d'échelonner les relèves sur plusieurs mois. Les Sgts Cossevin et Grand sont d'abord remplacés par les Sgts Chemel et Guérard. Puis deux autres pilotes arrivent de Reims, les S/Lts Basilio et Kohl. A cette époque, un changement important intervient dans les missions. Le Gouvernement tunisien demande en effet que les troupes françaises n'opèrent plus directement en Tunisie. Les premières missions en Algérie, alternées avec d'autres en Tunisie, ont lieu le 6. La 1/71 utilise fréquemment l'aérodrome de Tébessa (120 km au N.O. de Gafsa) — nid des « Museaux » et des « Cabots » des EALA 6/70 et 8/72 — au cours des missions demandées par les Postes de Commandement « Air » (PCA) « Jacqueline » (implanté dans le triangle Gafsa-Négrine-Djébel El Abiod), « Javelle Vert » (région de Djeurf et du Djébel Darmoun), « Jaganda Rouge » (région d'El Mezeraa où se situe la Grotte du Juif), « Jaganda Indigo » (région de Guentis), « Jacky » (région de Chéria), « Clairon » (région de Meskiana à Tébessa) et « Chassis » (région d'Aïn Beïda à Canrobert). Exceptionnellement, des patrouilles « remontent » jusqu'à Constantine, à 150 km au N.O. de Tébessa.

Le 8 octobre, l'escadrille intervient en appui-feu près de Kasserine, sous le contrôle du PCA « Roquette », après un accro-

chage avec des rebelles. Le 9, deux appareils, les 127 et 128 rentrent de réparation. Le 11 des Sipa attaquent d'autres rebelles dans le Djébel Morra (45 km S.O. Gafsa). Vers 17 h, au cours d'une de ces missions, Camarat Jaune, le Sgt Roynette, en passe de tir, voit « comme des mouchoirs que l'on agite devant lui ». Il s'agit de départs de coups d'un fusil-mitrailleur ! La rafale l'atteint au milieu de sa ressource : un aileron est arraché. Le pilote parvient à regagner la base et à s'y poser (l'aile droite devra être changée). Le 21, deux Sipa, les 108 et 120 rentrent de Bizerte. Le 22, un DC.3 amenant à Tunis des responsables de la rébellion est contraint d'atterrir à Alger. Les réactions sont vives en Tunisie et des troubles éclatent en plusieurs points du territoire. Les pilotes sont consignés sur la base. Ils abandonnent définitivement l'hôtel pour les baraques.

Le 10 novembre, le Sgt Régis — dit le « Shériff » — effectue sa dernière mission à la 1/71 ; il est remplacé par le Sgt Olivier. Le 29, la sentinelle d'une caravane de ravitaillement rebelle tire sur une section d'infanterie, à 6 km de Bordj Oum Ali (80 km N.O. Gafsa). La section, surprise, est bloquée et demande de l'aide par radio. Des Sipa en maraude entendent l'appel, et viennent appuyer les troupes accrochées. Des « Museaux » de Tébessa interviennent à leur tour. Des avions sont touchés par la DCA, comme Camarat Jaune, qui reçoit dans la dérive un coup de fusil de chasse tiré par un



fellagah caché derrière une mechta. L'opération, fructueuse, se solde par la découverte d'un dépôt rebelle, et vaut aux aviateurs les vives félicitations de l'Armée de Terre. A la fin du mois, les pilotes de réserve sont relevés par trois de leurs camarades, le Cne Bodelot, le Lt Berranger et l'Aspt Potiez.

Le 14 décembre, le 86 est détaché au parc de Bizerte pour renforcement du train d'atterrissage. Successivement, les Sipa n° 97, 108, 117, 125 et 131 subiront cette modification.

Le 25 janvier 1957, Camarat Tango, le Lt Azimont accompagné du Lt Laurens, est victime d'une panne de moteur au cours d'une Procon près de Kasserine. Le pilote se pose dans un champ; les ailes sont démontées, et l'avion, le 108, regagne Gafsa attelé derrière un camion escorté par 4 half-track. Fin janvier, la 3<sup>e</sup> Escadre doit parrainer une seconde EALA, la 4/72, composée jusqu'alors de pilotes détachés des écoles de pilotage. Des pilotes sont fournis par Reims, les autres viennent de la 1/71 (Lt Turquais et Basilio, Sgts Guérard et Olivier) pour faire profiter les « nouveaux » de leur expérience. Leur remplacement est assuré par les Lts Delsaux et Marcoin, et les Sgts Campy et Dinasquet.

Le 10 février, le Sgt Gontel est accidenté à Tébéssa. Son avion, le 128, est irréparable. Le 14, l'équipier de la patrouille Camarat Vert part en cheval de bois à l'atterrissage à Tébéssa, au retour d'une mission. L'aile et le train droit de l'avion,

le 86, sont à changer. Le 18, l'escadrille récupère le n° 114 rentrant de Bizerte. Les deux observateurs (Lt Laurens parti le 21, et suivi du Lt Girard) sont remplacés par deux E.O.R. (Elèves Officiers de Réserve), les Aspt Guiral et Marchand, formés au Centre d'Instruction de l'Aviation Légère d'Aulnat (CIAL 320). Le 23 février, le Lt Le Cong accueille deux pilotes de réserve, les S/C Besse et Le Bastard, qui viennent des C.E.R. de Tours et de Bordeaux, après une campagne de tir à Cazaux. Ils remplacent le Lt Berranger et l'Aspt Potiez arrivés en fin de séjour.

En mars, le Cne Bodelot, le Lt Azimont et le Sgt Gontel permutent avec les Sgts Albert et Huguenin, relève arrivant de Reims. Le 21, un accrochage a lieu près de Chébika, sur la frontière algérienne. Deux patrouilles décollent immédiatement: la première est formée par les Lts Le Cong et Marcoin. Les deux pilotes se séparent pour longer le Djébel El Mannra, le chef de patrouille par le Sud, l'équipier par le Nord. Soudain, l'avion du Lt Le Cong, le 117, est atteint par une rafale de fusil-mitrailleur à l'emplanture de l'aile droite. Touché aux jambes, le pilote dégage aussitôt vers le Sud, en annonçant: « J'en ai pris une sacrée giclée. » Une seconde rafale l'atteint alors à la gorge... Il tente d'arrêter l'hémorragie en faisant un tampon avec son foulard mais, à bout de forces, il se « vomit » près de Tamerza (60 km à l'O. de Gafsa). Les troupes terrestres tentent en vain d'approcher l'épave, à portée du

**Ci-dessus, un Sipa S.111 A de la 1/71 sur une piste de sable stabilisé.**

**Ci-contre, dispositif d'accrochage des bombes de 10 kg sous l'aile d'un Sipa.**

feu ennemi. Malgré les interventions des Camarats qui « straffent » même de nuit, à la lumière des phares d'atterrissage, ce n'est que le lendemain que le corps du lieutenant Le Cong peut être dégagé. Il laissera à ses compagnons le souvenir d'un chef aimé et respecté. Son nom sera donné par la suite à une promotion de l'Ecole de l'Air.

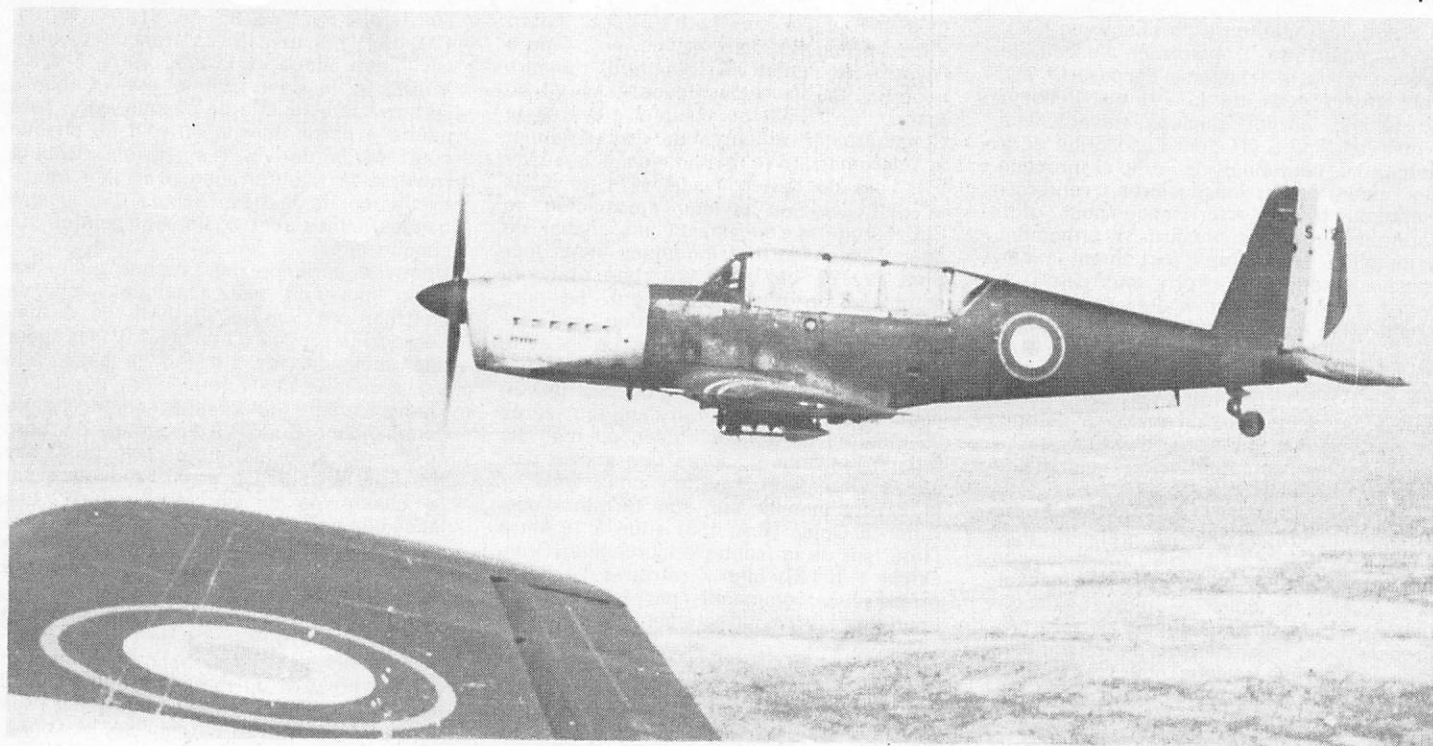
Le 23, le Sgt Houssin-de-St-Laurent — le « Baron » — s'envole pour la France, salué par le Sgt Roynette — « Le Duc » — qui a prolongé son séjour et devient alors le pilote le plus ancien de l'unité.

En avril, le Cne Arqué, commandant en second de la 10/72 basée à Orléansville, est désigné, bien qu'appartenant à la 30<sup>e</sup> Escadre de Chasse, pour commander la 1/71. Le 17, la patrouille Kohl/Arqué effectue une R.A.V. au Sud de Constantine. Le S/Lt Kohl (observateur Aspt Guiral) fait une passe de tir, lorsqu'il annonce « J'ai la carafe ! ». Il se pose train rentré près d'un petit poste militaire. L'avion, le 134, sera réparé à Télergma. Un matin, après trois jours de vent de sable, deux Sipa partent en mission. Au point fixe, avant de décoller, le chef de patrouille soulève un énorme nuage de sable accumulé sur les pistes. Ce nuage dispersé, un autre semble indiquer son décollage. L'équipier met les gaz pour suivre... et passe à quelques centimètres du bout de l'aile du Sipa qui effectuait un second point fixe ! Le 22, le Lt Marcoin, commandant en second l'escadrille, accompagné du Lt Girard, officier mécanicien, fait un atterrissage forcé avec le 86 à 8 km de Tunis, au cours d'une liaison. Le 30, les S/C Besse et Le Bastard retournent en France. Depuis quelque temps, le Morane 500 de la 1/71 souffre d'un mal étrange: dès qu'il prend un peu d'altitude, le moteur tousse et s'étouffe, alors qu'au sol il tourne comme une montre... La raison de ce phénomène — qui laissera perplexe nombre de mécaniciens — sera connue bien plus tard: un petit trou sous la pipe d'admission affectait le mélange air/essence, entraînant l'étouffement du moteur à une altitude variable selon les conditions météo.

Le 6 mai, le Sipa 12 devant passer en révision (VP 600 h) est échangé contre un S 111, le 88, ancien avion de la 2/71.

à suivre





# LES SIPA S.10 à S.121

*Bonne à tout faire  
de l'Armée de l'Air  
en Algérie...*



Suite du n° 92

par Gilbert Néel

Le 9, les Sgts Huguenin et Albert tombent en panne et « vont aux vaches ». Le 11, des Sipas attaquent des rebelles repérés au fond d'un oued, dans le Djébel Bireno (50 km à l'E. de Tébessa) en Tunisie. L'escadrille prend en compte deux autres avions venant de la 2/71, les 118 et 115, reçus les 20 et 23 mai. Le 1<sup>er</sup> juin, le Cne Arqué et l'Aspt Guiral patrouillent dans le Djébel Morra avec le Sgt Albert comme équipier. Soudain le moteur de l'avion du chef de patrouille cale. Le pilote atterrit aussitôt train rentré. Le Sgt Albert tourne au-dessus des deux hommes qui ont sorti leur carabine, s'attendant à voir surgir des fellagah. A court d'essence, le Sipas regagne Gafsa. L'attente commence... Au bout de deux heures, un Bell 47 arrive, mais chargé d'un « V.I.P. », il ne peut évacuer que l'observateur. Le Cne Arqué reste seul, survolé par des « Mistral » de Bizerte appelés sur les lieux de l'accident. Après une nouvelle heure d'attente, un nuage de poussière s'élève à l'horizon : il s'agit d'une colonne motorisée, avec half-track et Piper d'accompagnement, venue à son secours. Le Sipas et le pilote regagnent Gafsa sur un camion, salués par les cris

En haut, un Sipas 12 A de l'EALA 3/71 en reconnaissance à vue sur l'Algérie. Ci-dessus, départ en mission d'un S.111 de la 2/71. Noter la « guèpe » insigne de cette escadrille, peint devant la cocarde de fuselage.

hostiles de la population. Le 6, la 1/71 prend en compte ses six premiers T-6G. Ces appareils, tant attendus, allaient mettre un terme au calvaire des Sipas, et à celui des pilotes et des mécaniciens. Ces derniers luttèrent continuellement contre le sable qui s'infiltrait partout, et passaient parfois la nuit sur les avions pour qu'ils soient disponibles au matin. Parmi les mécaniciens, un réserviste connaissait parfaitement le moteur du Sipas : il avait participé au développement du « 12 S » et de la régulation électrique du pas de l'hélice.

Quant aux pilotes, s'ils appréciaient beaucoup les qualités de « chasseur » de l'avion, leur enthousiasme était tempéré par les dangers du survol de régions hostiles — géographiquement et militairement — des heures durant, à bord d'un appareil peu fiable...

La transformation sur T-6 a lieu à Gafsa même. Six autres T-6 sont pris en compte le 23. A la fin du mois, les Sgts Dinasquet et Roynette quittent l'escadrille.

En juillet, les Sipas sont convoyés à Blida. Six sont pris en compte par le parc le 4, un le 27 et deux le 31 avant d'être convoyés en métropole afin d'équiper les Escadrilles de Réserve de l'Aviation Légère d'Appui (ERALA) naissantes.

## EALA 2/71

La Première Escadre de Chasse, la « Une », fournit quatre pilotes par escadrons, plus le chef d'escadrille — soit 13 pilotes : Lt Mentré, commandant d'escadrille, S/C Maugendre (chef pilote), Lts Audisio, Becquet, Milhe Poutingon, S/Lt Lemoin, Ploix et Varin, S/C Valla, Sgts Baudon, Bonjour, Evain et Rémy. L'officier mécanicien est le Lt Luciano, l'A/C Mézière son adjoint et l'Adjt Achard chef de piste. Les mécaniciens et bureaucrates — soit une quarantaine de sous-officiers — sont recrutés dans l'escadre ou dans les différents services de la base. Le 4 avril, l'escadrille ainsi formée quitte, en soirée, sa base de Saint-Dizier pour Salon-de-Provence, transportée en C-47.

A Salon, les moniteurs de l'Ecole de l'Air, qui viennent de transformer l'escadrille provenant de la Troisième Escadre (1/71), vont tester ceux de la « Une ». Pendant ce temps, les mécaniciens travaillent à armer les Sipa S.111 dont l'escadrille sera dotée. Le personnel de celle-ci procède aux modifications nécessaires : renforcement du train d'atterrissage pour utilisation de terrains sommaires et armement à installer. Les pilotes participent à ces travaux et de leurs efforts unis naîtra un esprit d'équipe qui ne s'altérera pas.

Avant prise en main, les pilotes subissent un « amphi » au tableau noir par le S/Lt Ploix, puis la pratique débute le 9 avril sur Sipa S.121. Une dizaine d'heures est consacrée à la prise en main, la voltige, et surtout aux missions d'assaut qui à elles seules comptent cinq vols d'une heure.

Le 15 avril 1956, l'EALA 2/71 est créée officiellement. Les pilotes prennent possession de leur 12 appareils : chaque avion est attribué à un pilote et à un mécanicien. Cette pratique — plutôt symbolique — durera quelque temps et sera progressivement abandonnée en raison des indisponibilités, surtout pour faciliter la gestion des avions au sein de l'escadrille. Les Sipa, convoyés par un « Languedoc » du SAMAR, atteignent Ajaccio en 1 h 50 de vol. Un Nord 2501 accompagne la formation, portant le matériel de piste et des mécaniciens qui n'avaient pu prendre place dans les Sipa. La météo n'étant pas favorable, ce n'est que le 17 au matin que les vols sont repris. Dix avions vont se poser à Cagliari en Sardaigne (1 h 40)

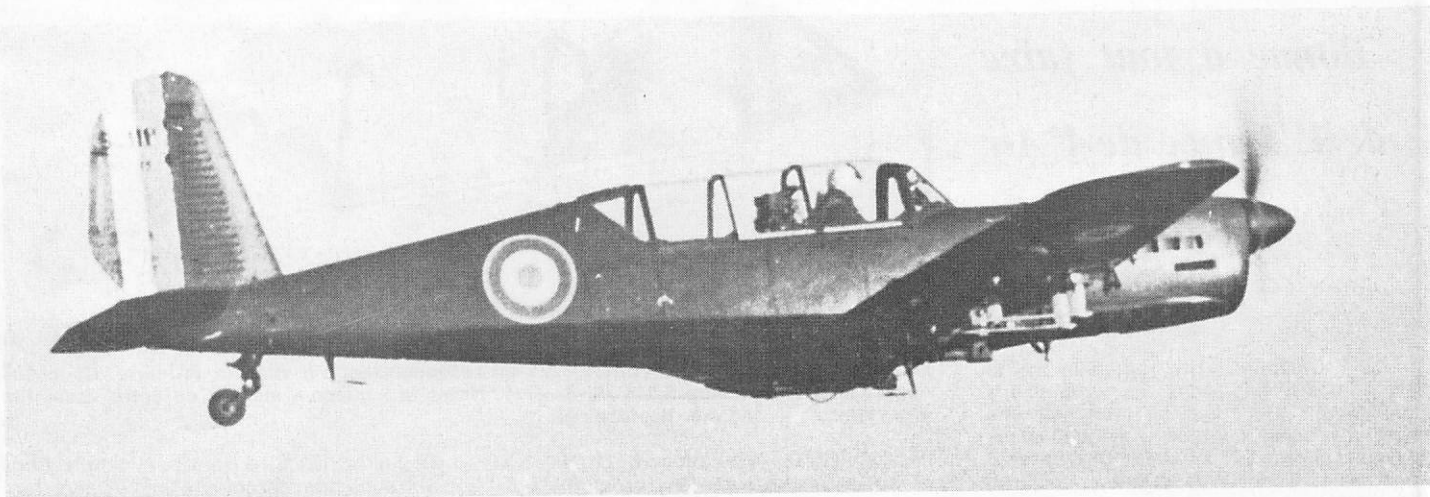
puis à Tunis le soir (1 h 15). Là, il faut attendre que les deux avions, en panne à Ajaccio, rejoignent la formation, toujours escortés par le « Languedoc ». Le 20 au matin, l'escadrille au complet traverse le Constantinois, et après un arrêt-déjeuner à Télergma, arrive à Blida en 4 h 10 de vol. Lors de l'atterrissage, vers 16 h 30, le S/Lt Lemoine et son mécanicien, le Sgt Farguette, se payent un cheval de bois... Ils en sortent indemnes, mais leur Sipa, le 129, est dans un triste état, endommagé au quatrième degré. Le parc (P.S.R. 15/140) de Blida décidera son renvoi en usine pour réparation. Le 21 avril, découverte de l'Oranie, de Blida à Oran : 1 h 40 de vol. L'escadrille décolle d'Oran dans l'après-midi, mais fait demi-tour après 25 minutes de vol, en raison du mauvais temps. Finalement, après une soirée passée à Oran — « Rosette » nous voilà — la 2/71 s'installe sur son terrain d'opération à Oujda (B.A. 153) situé à 10 km à l'intérieur de la frontière marocaine (Oran-Oujda 1 h 05). Elle y retrouve l'échelon précurseur, commandé par le Lt Milhe Poutingon, arrivé directement de Salon en « Dakota ».

La B.A. 153 abrite l'ELO 3/70 du capitaine Hours, installée de l'autre côté du terrain avec ses Morane 500. La base sert aussi d'annexe à l'entrepôt (EAA 615) de Médiouna (Maroc) pour le stockage d'appareils, notamment de vieux Léo 45. Même sur Sipa, la Chasse reste la Chasse, et la 2/71 remporte une victoire — purement administrative — sur ces vétérans : leur mise à la casse libère deux hangars qui abriteront désormais les onze Sipa de

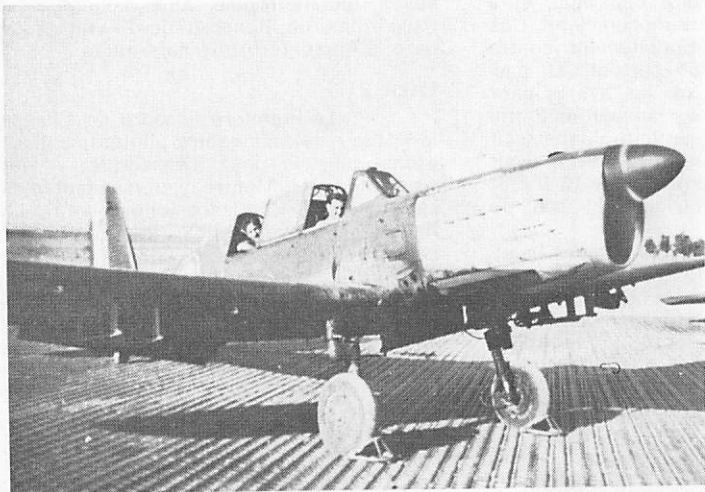
l'escadrille : n°s 82, 85, 88, 91, 94, 96, 98, 100, 109, 115 et 118. La tranche d'immatriculation allouée à la 2/71 va de F-UJBA à JBZ, et le code phonie est « Caban ». La lettre individuelle de chaque avion sera peinte à partir de mai ou juin de chaque côté de la dérive. (Les avions avaient traversé la Méditerranée avec leur immatriculation de la Base Ecole 701.) Quatre bandes jaunes sont également peintes sur chaque aile.

L'activité aérienne est presque nulle jusqu'au mois de mai. Quelques vols de contrôle ont lieu le 30 avril. Le 2 mai, l'escadrille gagne Oran (B.A. 141) pour une campagne de tir. Sur la base, elle est accueillie chaleureusement par la Sixième Escadre de Chasse et son chef le commandant Godde. Les armes de bord sont réglées, et les pilotes effectuent des tirs à la mitrailleuse et aux roquettes sur le champ de tir de Messerghine. Les lance-bombes n'y sont utilisés qu'occasionnellement. La qualité des roquettes jointe à l'habileté des pilotes permettra de les « placer » parfois au mètre près. Quant aux mitrailleuses, leur cadence de tir donne une puissance de feu comparable à celle des T-6 G « 1<sup>re</sup> version ». Le 5 mai vers 8 h du matin, le pilote du 82 part en cheval de bois et casse son avion. Le train droit est faussé, et l'appareil sera conduit au parc 11/141 pour quelques semaines.

La campagne de tir achevée, la 2/71 regagne sa base le 11 mai. Pour roder ses équipages, le Lt Mentré décide d'effectuer aussitôt des reconnaissances armées dans le Sud du secteur. Ce secteur suit



Ci-dessus, le lieutenant Milhe Poutingon aux commandes d'un S.111 de la 2/71. Ci-contre, point fixe d'un Sipa à Oujda en 1956. Ci-dessous, il existe toujours un tas de cailloux pour vous rappeler que vous n'êtes plus sur la piste...







Ci-dessus, un Sipha S.111 A de l'EALA 2/71 armé de roquettes sur la base opérationnelle d'Oujda.

Ci-dessous, un Sipha de l'EALA 1/71 en reconnaissance à vue sur une oasis près de Gabès.





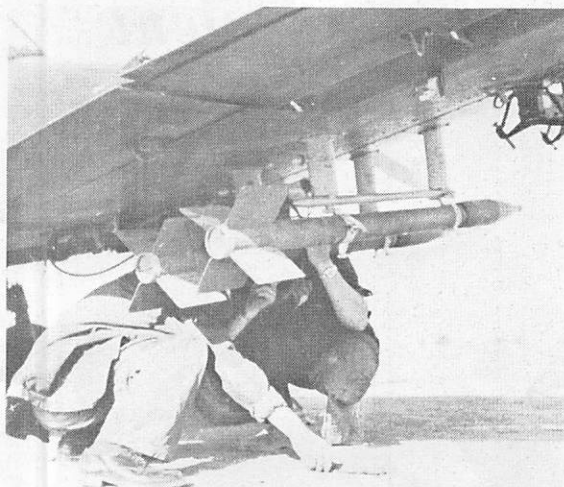


Ci-dessus, le Sipha n° 114 en vol d'entraînement au-dessus des pistes du terrain de Tunis (avril 1956).

Ci-dessous, le Sipha S.111 A n° 128 du sergent Gontel, accidenté à Tébessa le 10 février 1957.







Ci-dessus, le chargement des roquettes sur un Sipa S.111 de la 2/71. Ci-contre, fraternisation avec un visiteur très couleur locale...



la frontière marocaine de la mer au Nord jusqu'à Berguent (Maroc) au Sud, et est limité à l'Est par Beni Saf, Tlemcen, Chanzy et El Aricha. Les missions se font à 2 avions dans une zone délimitée. Par exemple, la patrouille Bonjour/Baudon couvre le triangle Berguent-El Aricha-Oujda. Ces premières missions laissent de larges taches de sueur sur les combinaisons de vol : le survol des montagnes en rase-mottes est une habitude à prendre ! Quelques jours après, l'escadrille est déclarée opérationnelle, et les « vraies » missions commencent...

Le rôle de la 2/71 est d'effectuer les missions demandées par les PCA de Tlemcen et d'Oujda. Ce dernier est situé dans la tour de contrôle de l'aérodrome ; quant au contrôleur, il officie dans un « GMC » aménagé. Ces deux PCA dépendent respectivement d'« Air Algérie » et d'« Air Maroc ». L'escadrille est d'abord gérée par les services administratifs de la base d'Oran, puis par le Groupement d'Aviation Légère d'Appui n° 2/474 (le GALA 2) à sa création le 1<sup>er</sup> juillet. A cette date, un Groupement Aérien Tactique (le GATAC 2) est également créé pour coordonner l'action des PCA du Nord-Ouest de l'Algérie (dont celui de Tlemcen). Les missions ont lieu essentiellement en Algérie, bien que des reconnaissances soient parfois effectuées sur les Monts des Beni Snassene. La situation particulière de la 2/71, stationnée sur une base d'« Air Maroc » mais subordonnée à « Air Algérie », est diversement appréciée par les « basiers » d'Oujda !

Les missions comprennent les reconnaissances quotidiennes dont les cinq zones qui partagent le secteur, les appui-feu lorsque ces reconnaissances ont permis de découvrir « quelque chose », et les protections de convois, au cours desquelles un Sipa « brique » la route devant une file de camions. Les convois sont généralement pris en charge à Marnia, Khemis ou sur le Rass Asfour. Ce genre de mission, de deux à trois heures, offre peu d'attrait aux pilotes, pas toujours très convaincus de l'utilité de leur présence. Un pilote de réserve, pilote de planeur également, établira une sorte de record sur Sipa : au cours d'une Procon, il fera du vol de pente moteur réduit à proximité du convoi. Grâce à l'économie de carbu-

rant il tiendra l'air pendant près de trois heures et évitera de justesse d'être porté disparu ! (L'autonomie du Sipa 111 est de deux heures trente environ.)

Les débuts opérationnels de la 2/71 ne vont pas sans « bois cassé ». Le 15 mai, le Sgt Evain, accompagné du mécanicien Morillon, pose le 96 sur le ventre à Oujda. Les réparations ne durent pas longtemps, et l'avion sera de nouveau disponible au début du mois de juin. Le 19 mai, le S/Lt Ploix laisse son avion « en des mains étrangères », celles du Sgt Baudon qui, avec le mécanicien Aubert, ont la surprise de sentir l'appareil (le 91) s'affaisser sous eux au décollage. L'avion part en cheval de bois, et s'immobilise hors de la piste. A l'enquête, il apparaît que les attaches du train d'atterrissage avaient pris du jeu, l'avion étant un peu usé ! La jambe du train droit s'était repliée, expliquant les « deux traînées parallèles qui se rejoignent... » laissées sur la piste en terre. Le Sipa, cellule vrillée, est réformé. Néanmoins, l'escadrille connaît une activité intense. Elle remplit mission sur mission, affrontant les troupes de la Wilaya 5 dirigées par le colonel Boussouf dont le P.C. se trouve à Oujda ! Nul doute que les Caban soient connus de l'A.L.N. : un poste d'écoute dissimulé dans la ville surveille en permanence les fréquences françaises ; en outre, les pilotes se rendant à la base le matin croisent parfois des camions chargés de « Fells » rentrant d'opération ou, le soir venu, prennent l'anisette dans le même café, mais pas à la même table !

Les 7 et 8 juin, l'unité participe à l'opération « Zoulou », déclenchée au S.O. de Nemours. Mitrailages et tirs de roquettes se succèdent contre des rebelles dissimulés dans des grottes ou des mechtas. An 30 juin, l'escadrille compte 10 avions, dont le 91 irréparable.

A partir du 1<sup>er</sup> juillet, une autre escadrille d'appui s'installe à Oujda, dans le hangar voisin. Il s'agit de la 3/72, commandée par le Cne Perrin — des « transporteurs » pour la 2/71 ! (en raison de l'ancienne spécialité de leur chef). Cette unité aura une activité réduite jusqu'à la fin 1956, ne « travaillant » que pour « Air Maroc ». Elle vole sur T-6, G au début, puis D et G, plus robustes que les Sipa. Le 9 juillet, après un vol de contrôle, le Sipa n° 83

venant de Salon est pris en compte, ce qui complète le parc. Il est immatriculé F-UJBB.

Le 14 juillet, un accident endeuille l'unité. Alors que la plupart du personnel navigant a quitté son service après le défilé du matin sur Oran, deux patrouilles de deux avions sont restées en alerte au terrain : Maugendre/Baudon et Bonjour/Lemoine. Pendant le déjeuner, la patrouille Bonjour/Lemoine décolle pour secourir un poste attaqué au N. de Tlemcen, à Bled Mechamich. Aux commandes du 85 « C », le Sgt Bonjour passe à basse altitude sur le poste pour larguer un message. Il accroche le mât du drapeau et son avion déséquilibré s'écrase. L'après-midi, un Bell 47 de Boufarik piloté par le Lt Géhin est dérouté pour ramener son corps à Oujda. L'avion sera remplacé par le n° 99 venant de Salon.

Comme dans toutes les escadrilles, on parle tradition à la 2/71. Il faut un insigne. Il naît bientôt sous le crayon de l'artiste du groupe, le Sgt Rémy. La silhouette du Sipa inspire le choix de la guêpe, le poignard évoque le rôle de chasseur-bombardier joué par l'escadrille. La disposition de la guêpe sur le poignard rappelle l'insigne d'une batterie de DCA de la dernière guerre : un Donald tirant des obus d'une manière inattendue ! Enfin, l'origine des pilotes apparaît : le « parapluie » noir est en réalité la cigogne stylisée qui orne les bidons des F-84 G de la « Une ». Cet insigne est porté par les pilotes sur leur blouson, avant d'être peint à la fin de 1956 sur les Sipa, sur le fuselage arrière gauche, juste derrière la verrière.

Le 14 août, une patrouille de Sipa repère un convoi de mulets chargés d'armes. Le convoi est bloqué par les attaques aériennes. La troupe est alertée, et tandis que les « guêpes » « straffent », un Morane 500 intervient à son tour et participe à la destruction du groupe de rebelles. Le 16, le Sgt Godefroy arrive de Saint-Dizier en remplacement du Sgt Bonjour (tué le 14/7). Il commence sa « transfo » sur Sipa. Le S/C Valla — dit « Doudou » — ancien moniteur de pilotage à Marrakech semble tout indiqué pour le prendre en double. C'est pourquoi ils se retrouvent tous les deux dans le 118 « L » le 23 août.

à suivre





# LES SIPA S.10 à S.121

Suite du n° 93

par Gilbert Née

Pendant la série habituelle de « touch and go », le train mal verrouillé s'affaisse à l'atterrissage qui se termine sur le ventre, sans dommage pour l'équipage. Le 27 vers 17 h 30, le Cne Allaire et les Lts Martignole et Trincano, premiers réservistes affectés à la 2/71, débarquent d'un « Martinet » et sont accueillis par les Lts Audisio, Becquet et Milhe Poutingon, le Cdt d'escadrille étant en permission. Ces réservistes volaient régulièrement sur Sipas au CER 301 de Villacoublay, et n'eurent qu'un stage de tir à suivre à Salon-de-Provence du 9 au 12 août, pour être opérationnels. Ils font la connaissance des treize pilotes et aussi des deux observateurs, le Lt Le Hir et le S/Lt Garrigues, arrivés depuis peu à l'escadrille. Le soir venu, ils s'installent au Grand-Hôtel d'Oujda. Le lendemain, le Lt Audisio (emmenant Trincano) et le S/C Valla (avec Martignole) font les honneurs du secteur aux nouveaux qui s'interrogent : « gratter » les montagnes ne s'improvise pas ! Le vol se termine par un combat tournoyant à moins de 50 m du sol pour rappeler que l'escadrille vient de la Chasse.

Le 3 septembre, les Sipas aident le 3<sup>e</sup> « Cuir » du poste de Sidi Djillali à se dégager d'une violente attaque rebelle. Au cours de l'action, le Lt Mentré, ses mitrailleuses enrayées, continue ses passes pour empêcher l'ennemi de lever le nez. Reconnaisants, les « biffins » invi-

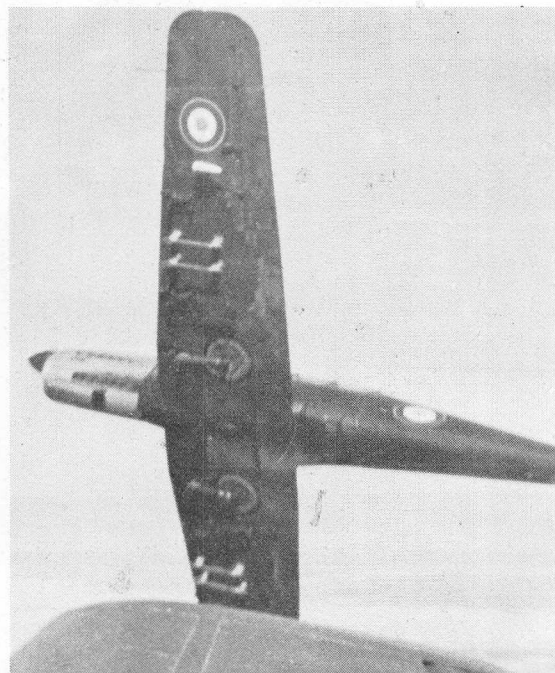
tent quatre Caban à déjeuner : Lt Mentré, Lt Martignole, Sgts Baudon et Evain. Ceux-ci se posent, qui en Sipas, qui en Morane 500, sur la petite piste créée par les fantassins près du poste, ancienne école aménagée, à 40 km au S.E. d'Oujda. La visite s'achève par un circuit effectué à dos de mulet autour du camp.

Le 11 septembre, comme sur toutes les bases de l'Armée de l'Air, a lieu la cérémonie en mémoire du dernier combat de Georges Guynemer. Ce matin de 1956, à Oujda, la prise d'armes traditionnelle ne manque pas de pittoresque. Pendant la revue des troupes, le commandant de la base est suivi pas à pas par... un bouc titubant ! Il s'agit du (célèbre) bouc de la 3/72 dont l'arrivée à Oujda comme « V.I.P. » en T-6 (Général Dubouc) n'était pas passée inaperçue. Cet animal témoignera rapidement d'une moralité plus noire que son pelage, participant à tous les « arrosages » dans chaque escadrille, et extériorisant de manière obscène sa solitude parmi les hommes ! Il paiera trop vite, de sa vie, ses excès de débauche...

Le 29 septembre, Sidi Djillali est attaqué à nouveau, et là encore les Sipas interviennent. Le S/Lt Ploix doit, comme le Lt Mentré le 3, « faire semblant » de mitrailler après l'enrayage de ses armes.

Les opérations importantes exigent un maximum de disponibilité des hommes et du matériel, de même qu'une grande rapidité dans la mise en œuvre des appareils. L'image d'un Taboulet (Chef armurier) trottant une roquette sur chaque épaule,

*En attendant  
l'arrivée  
des T-6, le brave  
Sipa se tape  
tout le boulot...*





**Ci-contre, le Sipa S.12 n° 29  
au-dessus de Laghouat en mai 1957.**

ou celle de mécaniciens tels Guillou ou Farguette passant la nuit sur un moteur illustre l'allant et le dévouement du personnel. Cette ardeur ne faiblit pas lors des « déagements » de l'escadrille en ville. Un soir, deux sous-officiers de la 2/71 côtoient dans un café des éléments du F.L.N. qui arborent fièrement leurs couleurs. Ulcérés, nos deux intrépides compères parviennent à s'emparer d'un drapeau vert et blanc, et à s'éclipser avant que l'on ne s'aperçoive de la disparition du trophée. Pour se venger de cet affront, les fellagah cherchent à avoir la tête des deux aviateurs. L'affaire fait tellement de bruit que les deux hommes sont consignés sur la base — pour leur sécurité — et que l'un d'eux est discrètement évacué vers Thiersville...

Le 5 octobre, le Lt Audisio, sur le 98, avec le Cne Allaire comme observateur, effectuent une reconnaissance sur le Djébel Fillaoussen, à 40 km au N.O. d'Oujda, et repèrent une bande rebelle. Un « fell » vise le Sipa et sa balle vient se ficher dans la dérive; le tireur a mal (?) apprécié la vitesse de l'avion, mais le tir était bien ajusté: la tête du capitaine se trouvait deux mètres seulement devant l'impact! Aussitôt, la 2/71 réagit, et des interventions successives — mitrailleuses, bombes — ont raison de presque toute la bande.

Le dimanche 21 octobre, le Sgt Rémy doit effectuer une reconnaissance « de père de famille ». Il peut donc emmener le « toubib » de la base, l'Aspt Fessaguet, qui faisait le siège des « ops » pour resquiller un tour de Sipa. (Pour les missions d'appui-feu, les pilotes sont seuls à bord, ce qui s'est justifié le jour où le S/Lt Lemoine est rentré avec le siège arrière traversé par une balle.) Mais peu après le décollage du 109 « J », la mission évolue. Le pilote reçoit l'ordre de reconnaître un navire chargé d'armes destinées au F.L.N. à Nador. L'avion se retrouve au large, quand son moteur commence à « bafouiller ». Le Sgt Rémy profite des soubresauts pour rejoindre la côte et s'y poser. L'atterrissage — train rentré — est très dur, mais l'équipage est sauf. Il est accueilli par les représentants de l'autorité espagnole car l'avion s'est posé près de Melilla, au Maroc espagnol. L'aventure des deux hommes va

bien se terminer, lorsqu'un événement inattendu change leur situation. Le 22 au soir, un avion transportant des « têtes » de la rébellion algérienne se pose à Alger « au lieu » de Tunis. Les passagers sont capturés. Dès lors, la situation devient très tendue au Maroc. Le 23 au soir, la base d'Oujda est en alerte, et la 2/71, qui participe à la défense des points sensibles, se voit confier la garde des émetteurs. Le lendemain, l'attente se poursuit; finalement rien ne se produit. Mais des émeutes sanglantes à Meknès incitent le commandement à tenir huit Sipa en alerte, prêts à toute éventualité. Heureusement, la situation se détend peu à peu, et l'escadrille reprend ses activités habituelles. Pendant ce temps, le Sgt Rémy et le docteur Fessaguet, prisonniers, se payent par contre-coup une bonne quinzaine de jours de cellule que l'intervention des autorités d'« Air Maroc » fait cesser le 6 novembre... Tout le monde rentre à Oujda, même le 109, mais sur un camion. Irréparable, l'avion sera réformé.

Une autre fois, au cours d'une R.A.V., le Lt Martignole et le S/Lt Garrigues découvrent — surprise et joie! — un bateau dans la zone interdite à toute navigation qui s'étend de Nemours à la frontière jusqu'à environ cinq kilomètres de la côte. Trois rafales de mitrailleuse tirées une dizaine de mètres en arrière du bateau pour intimider, puis pendant quinze minutes, le Sipa l'accompagne vers Nemours où il est confisqué... Caban 54 abandonne le bateau à la « Royale », heureux qu'il n'ait pas tenté de fuir: les deux mitrailleuses de l'avion s'étaient enrayées après les coups de semonce! Mais déjà, fin octobre, les Caban vivent à l'heure T-6. La transformation des équipages sur le nouveau matériel a lieu en deux temps. La moitié de l'effectif pilote et mécanicien va à Marrakech (B.E. 707) le 30 octobre. Pendant quatre jours, on rafraîchit les mémoires car tous les pilotes ont connu le T-6 en école de pilotage. Moins d'une dizaine de vols sont effectués portant sur la prise en main, la voltige, le V.S.V., le vol de nuit et le vol en patrouille. Quant aux mécaniciens, ils font connaissance avec le « Wasp » (une autre guêpe!). Le retour à Oujda a lieu le 4 novembre, en 2 h 10, à bord d'un Nord 2501 qui le même jour ramène à Marrakech l'autre moitié du personnel. La transformation de l'escadrille s'achève le

9 novembre.

Vers cette date, la France et la Grande-Bretagne s'unissent pour attaquer l'Egypte. C'est « l'affaire de Suez ». Certains pilotes de la 2/71 logés chez des Israélites de la ville en tireront un regain de considération de la part de leurs hôtes persuadés que leurs pensionnaires ont participé à l'attaque, les pilotes ayant été consignés sur la base une dizaine de jours... Le 21 novembre, les trois réservistes quittent Oujda pour Oran et la métropole. Pendant les trois mois de leur séjour ils ont effectué 298 h 05 de vol à eux trois, et participé à 128 missions de guerre (l'escadrille volant en moyenne 500 h par mois). Deux de leurs camarades du C.E.R. 301 les remplacent: le 28, le S/C Danton arrive de Marrakech où il vient de faire sa transformation sur T-6. Il est suivi quelques jours plus tard par le Sgt Mary.

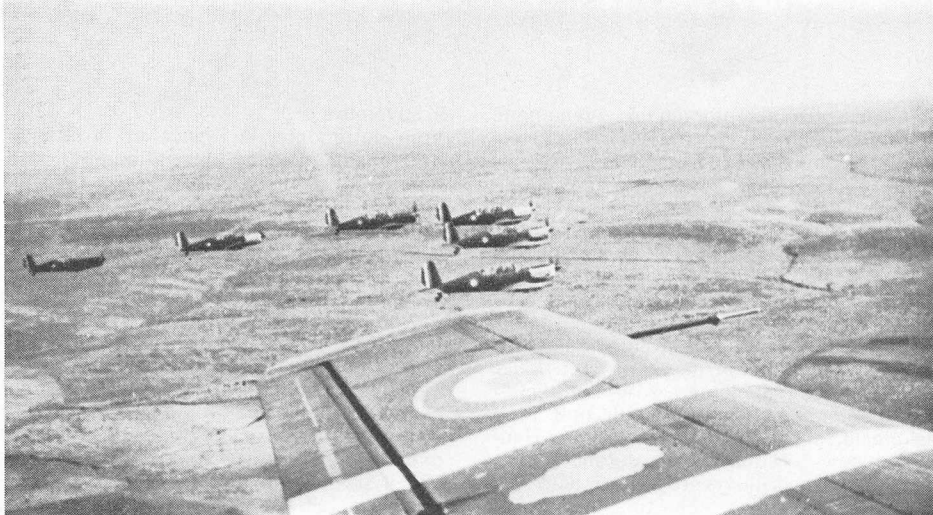
Fin novembre, quatre pilotes partent rejoindre la 14/72. Cette escadrille nouvellement créée à Thiersville est parrainée comme la 2/71 par la « Une », et ces quatre pilotes constitueront un noyau opérationnel au sein de la « 14 ». Le Lt Varin et les Sgts Baudon, Evain et Godefroy effectuent leur circuit-départ et, sans joie, abandonnent leurs compagnons après neuf mois d'opérations menées côte à côte. Des pilotes de la première Escadre viennent compléter l'effectif: S/C Berriet et Bodevin, Sgt Brassier. C'est le début de la relève du premier contingent de pilotes qui s'achèvera environ trois mois plus tard.

En décembre, l'escadrille est toujours sur Sipa. C'est ainsi que le 6 décembre vers 10 h du matin, le Lt Milhe Poutingon sur le 96 survole une forte bande rebelle à 3 km de Tlemcen. Des légionnaires sont déjà accrochés. Pourtant, le contrôle (PCA) est sceptique, croyant qu'il s'agit d'une harka (troupe indigène sous contrôle français). Cette période de doute laisse aux rebelles le temps d'organiser leur défense, et après quelques passes de mitrillage, le pilote doit vivement dégager, sortir le train et se poser à Zénata, terrain en construction tout près de Tlemcen. L'avion ressemble à une écu-moire. L'Adjt Achard, venu d'Oujda pour la circonstance, autorise le retour de l'avion à sa base, train sorti. Tous les avions de l'escadrille interviennent au cours de cet accrochage, et tous sont touchés. Le S/Lt Lemoine, par exemple,

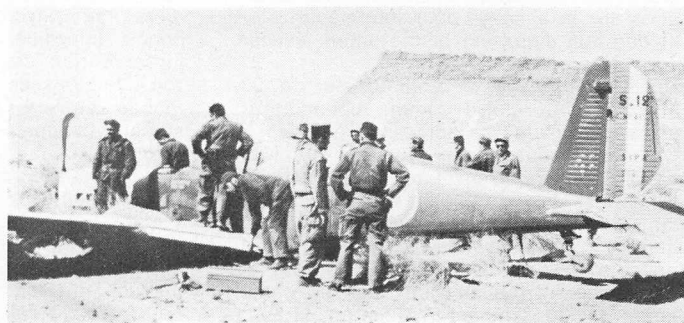
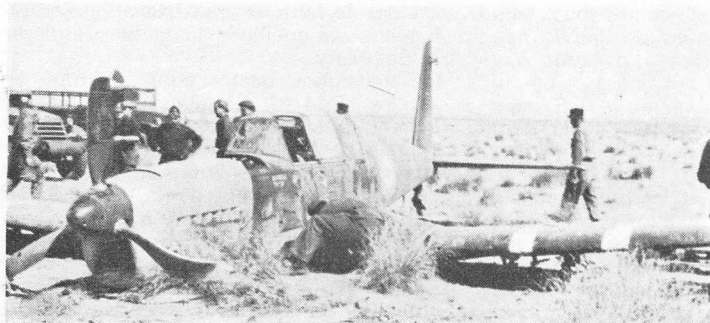
Page précédente en bas, un « break » de l'avion du sergent Mazauric de l'EALA 3/71. Ci-contre, un S.12 A au décollage à Djelfa. Ci-dessous, derniers préparatifs de l'EALA 3/71 à Salon-de-Provence le 26 mai 1956 avant le passage en Afrique.



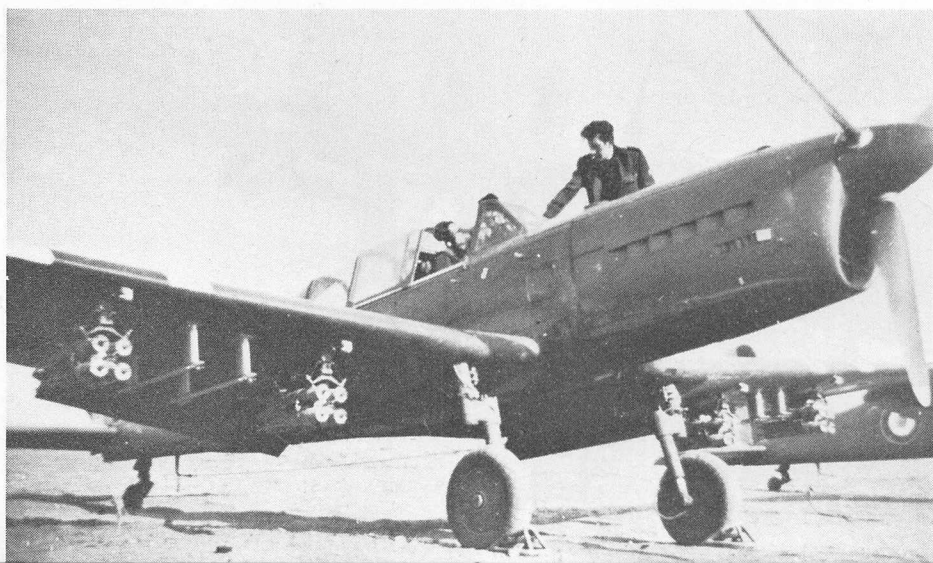




Ci-contre à gauche, l'EALA 3/71 en mission d'intimidation. Ci-contre à droite, un Sipa S.111 en silhouette. Ci-dessous, après « le coup de l'invité » le Sipa du S/Lt Gaches victime d'une panne moteur dans le Djebel El Azreg. Cet avion, le S.12 A n° 41, fut jugé irréparable (5 avril 1957).



Ci-dessus, le S/Lt Germain gagne en roulant le terrain de Bou Saada pour décoller après sa panne du 9 novembre 1956. Quatorze kilomètres derrière une jeep ... Ci-dessous, un avion de la 3/71 armé de 16 bombes anti-personnel de 10 kg à Djelfa.



atterrit avec un câble de la commande de direction coupé par une balle. Le lendemain à l'aube, un seul Sipa, réparé dans la nuit, est disponible pour la R.A.V. habituelle.

Enfin, le 22 décembre, la 2/71 touche des T-6 G neufs qui viennent de l'annexe de l'EAA 601 de Bordeaux. La dotation passe de 12 à 10 avions. L'escadrille perd progressivement ses Sipa. Les cinq premiers sont convoyés en vol groupé à Sidi Ahmed (Bizerte). Le dispositif, guidé par le S/C Maugendre, et comprenant le Lt Audisio, les S/C Danton et Valla et le Sgt Mary, se pose à Blida le 3 janvier 1957, après une escale à Oran. Le lendemain, la formation décolle pour Bizerte, mais en raison du mauvais temps, elle doit faire demi-tour devant le Cap Collo (320 km E. de Blida) et atterrir à Bougie. Le 5 janvier en fin de matinée, les Sipa atteignent enfin Bizerte, après avoir suivi l'itinéraire Bougie-Constantine-Bizerte. A leur arrivée, les pilotes voient s'évanouir leur espoir de faire du tourisme : la situation politique rendant peu souhaitable leur présence en ville, un DC 3 d'« Aérotec » les emmène à Alger dans l'après-midi... Cinq autres avions sont convoyés à Oran le 9. Quant au dernier Sipa, le 98, il semble être resté à Oujda jusqu'en septembre, avant de rejoindre le parc 1/631. Peut-être cet avion avait-il servi d'« avion-magasin » et de ce fait s'était trouvé indisponible faute de pièces au moment des convoyages ?

#### EALA 3/71

Abandonnant leurs F-84 G, treize pilotes de la 11<sup>e</sup> Escadre de Chasse basée à Luxeuil se rendent à Salon-de-Provence en mai 1956 pour prendre en main leur nouvel avion d'arme, le Sipa. Commandés par le Lt Marchandise, ces pilotes, Lts Foulon et Testé, S/Lt Baratchabal, George, Lecomte et Margelin, S/C Prieur (chef pilote), Sgts Allard, Braun, Carré, Gaudron et Tupinier, constituent le personnel navigant de l'EALA 3/71, troisième escadrille du GALA 71. Les méca-





niciens, commandés par le S/Lt Moulin, viennent également de la base de Luxeuil. Les vols de prise en main, commencés le 15 mai, sont terminés le 23, et le départ pour l'Afrique du Nord a lieu le samedi 26. A la différence des EALA 1 et 2/71 qui utilisent des Sipa S.111 A, la 3/71 est dotée de 12 Sipa S. 12 A. Escortés par un « Languedoc », les avions s'envolent pour Tunis via Ajaccio et Cagliari. Au Cap Camarat, le S/Lt Margelin signale par radio que son avion vibre... Son message provoquant plus de ricanements que de compassion, il n'insiste pas et poursuit son vol. Le soir à Tunis, il effectue un point fixe sans rien constater d'anormal. Le 27, l'escadrille se pose à La Reghaïa. En inspectant l'avion du S/Lt Margelin, l'Adjt Lamboley, chef de piste, découvre l'origine des vibrations : un bon nombre de rivets du plan fixe horizontal ayant sauté, l'empennage jouait et risquait de se détacher à tout moment ! A La Reghaïa (Base Aérienne 146) la 3/71 est prise en charge administrative par la Compagnie de l'Air (C.A.) 2/146 ; le support technique est fourni par la B.A. 140 de Blida. L'escadrille reçoit le code phonie « Ciment » et les avions, n°s 2, 3, 4, 7, 11, 16, 19, 28, 29, 30, 35 et 43 sont immatriculés respectivement F-UJCA à F-UJCL. Ils sont peints vert foncé dépourvus de tout code ou insigne ; deux bandes blanches sont peintes sur chaque aile.

Le 1<sup>er</sup> juin, l'escadrille part en campagne de tir à Oran. Un N.2501 emmène les mécaniciens. Les armes sont réglées à l'aide d'une lunette de visée spéciale prêtée avec réticence par le magasin de Blida : l'objet étant très rare en A.F.N., il avait fallu toute l'autorité du Lt Marchandise pour l'obtenir ! Les tirs d'entraînement ont lieu du 2 au 8 juin sur le champ de tir de Messerghine. Du F-84 au Sipa, l'emplacement du bouton de tir de l'un correspondant à celui de radio de l'autre, certains appels radio ont eu pour réponse un tir inopportun de roquettes ! Le 7, le n° 4 d'une patrouille, sort du chemin de roulement en voulant rejoindre ses coéquipiers, et heurte un tas de ciment ; le train faussé, l'avion (n° 29) doit être réparé dans les ateliers de la base. Le 9, les onze avions disponibles retournent à La Reghaïa où l'unité stationne quelques temps. Les 12 et 13 juin, les pilotes effectuent des vols d'initiation au pilotage en montagne à bord des Morane 500 de l'EALA 1/70 qui deviendra le CIEAL 330 le 1<sup>er</sup> juillet 1956 (Centre d'Instruction des Equipages de l'Aviation Légère).

Le 14 juin, trois pilotes — Lt Testé, S/Lt George et Sgt Tupinier « Quito » — avec trois avions quittent en détachement précurseur La Reghaïa pour Djelfa. Situé à 230 km au Sud d'Alger, l'aérodrome de Djelfa avec ses pistes en triangle, dispose d'un unique hangar pour abriter les

avions de l'aéroclub ! Quelle que soit la direction du vent, les avions utilisent la piste la plus longue (orientée Est-Ouest). Les pilotes, qui ne tardent pas à se surnommer « les rats du désert » en raison de leur isolement, s'installent en ville, à l'hôtel, tandis que quelques légionnaires gardent les avions. Le 16, un dispositif de quatre avions, guidé par le S/C Prieur — dit « Papeye » — renforce le détachement. Le 17, les premières missions opérationnelles sont effectuées au profit de la Légion du secteur de Bou Saada.

Pendant ce temps, le reste de l'unité règle avec les services compétents de La Reghaïa et de Blida les multiples problèmes d'organisation. Quelques vols ont encore lieu sur les Morane de la 1/70, puis par petits groupes, les Sipa gagnent leur terrain d'opération. Le 19, au retour d'une mission, un pilote part en cheval de bois en atterrissant vent de travers. L'avion, le n° 16, sert de « magasin » de pièces détachées avant d'être convoyé à Blida début juillet. A la suite de cet incident, les trois pistes sont utilisées... Le 24 juin, le S/Lt Margelin arrive de La Reghaïa en Nord 2501, ce qui termine le mouvement de la 3/71 sur Djelfa ; mais l'installation est précaire : un hangar — charpente métallique recouverte de toile — des baraques, des tentes sont installés par le personnel de l'escadrille. Le ravitaillement en essence des avions se fait avec deux pompes à main « Japy », jusqu'au jour où l'on découvre à Blida un magnifique camion-citerne « GMC » sans affectation. Un sous-officier ravitailleur de la 3/71 s'invente un passé indochinois commun avec un capitaine, endort ainsi sa méfiance, et obtient la signature d'un « bon »... Le soir même, le GMC est à Djelfa !

Les missions sont demandées directement à l'escadrille par le C.O.S.A. (Commandement Opérationnel du Sud Algérien) dirigé par le colonel Katz. Le C.O.S.A. couvre la région d'Aflou à Bou Saada, jusqu'au Sahara. Les missions englobent les protections de convois (parfois jusqu'à Tiaret au N.O.) et l'appui-feu. Les reconnaissances à vue (RAV) sont effectuées régulièrement dans un rayon de 100 à 150 kilomètres autour de Djelfa, sur des itinéraires identifiés et numérotés : par exemple, les pilotes parlant pour une « RAV 7 » reconnaîtront le terrain dans le quadrilatère Djelfa-Zénina-Tadjémout-Djébel El Azreg-Djelfa. Les « zones interdites », régions où tout ce qui vit ne peut être que rebelle, les populations ayant été évacuées, font ainsi l'objet d'une surveillance constante. Enfin, des avions sont maintenus en alerte toute la journée, prêts à intervenir en cas d'accrochage avec l'ennemi. Au cours des missions, les pilotes se constituent une documentation sur la région en photographiant au « 6 x 6 » les sites

pouvant servir de terrain de campagne lors d'éventuelles opérations. Au retour des missions, des petites bombes sont peintes sur le fuselage des avions, sous la verrière, quand les armes ont servi.

En juillet l'escadrille reçoit en renfort un pilote, le Lt Coste, élève de l'« X », qui y passera ses « vacances scolaires ». Le 5, deux avions (4 pilotes) vont chercher à La Reghaïa deux Sipa 111 A, les n°s 102 et 110, arrivant de Salon pour compléter le parc. Après escale à Blida, les quatre avions regagnent Djelfa. Pendant la montée après le décollage, le moteur du 110 piloté par le S/Lt George tombe en panne ; le pilote regagne Blida en plané, sans pouvoir prévenir son chef de patrouille, sa radio ne fonctionnant pas. Les trois autres avions, s'apercevant de son absence, font demi-tour pour le récupérer... Le 12 juillet, vers 17 h 30, le Sgt Allard s'écrase au sol aux commandes du 35, au cours d'une passe de tir dans le Djébel Sahari, à 30 km au N.E. de Djelfa.

Le 8 août, le Sipa n° 4 est accidenté et part en réparation à Blida. Le 15, le Lt Naud, officier de l'Armée de l'Air, prend en charge à Blida une vingtaine d'hommes destinés à la mise sur pied du D.T.O. 33/540 de Djelfa, où ils arrivent quelques jours plus tard. Le 20, une patrouille de deux avions armés de bombes anti-personnel repère un troupeau de moutons en zone interdite, dans un djébel au Sud de Djelfa. Le chef de patrouille fait une passe de bombardement puis recommande à son équipier « de ne pas descendre trop bas »... Son avion, le 3, a été criblé d'éclats par l'explosion des bombes ; après l'atterrissage il constate qu'un éclat s'est même fiché dans une canalisation d'huile, sans toutefois causer de fuite, l'éclat obstruant le trou ! Le Sipa est irréparable. Le 27, quatre réservistes du C.E.R. 301 arrivent d'Alger : trois pilotes, les Lts Chauvet, Germain et Rongier, et un observateur, le Cne Petit. Le lendemain, le Lt Germain accomplit sa première mission à la 3/71, une « RAV 1 » — itinéraire Djelfa-Bou Saada-Hassi Baba-Djelfa —. A la suite d'une demande du Service des Eaux et Forêts, le Cne Petit accepte, pendant ses missions de reconnaissance, de semer des graines de pin sur les plantations détruites par des incendies. Aux premières tentatives, le courant d'air lui rejette la poussière des graines au visage ; il imagine alors un système à base d'entonnoir et de ficelles donnant toute satisfaction, qui lui vaudra la croix du Mérite Agricole ! Le 29, au retour d'une mission de nuit, un pilote occupé à ne pas perdre de vue la piste balisée par quelques lampes à pétrole, verrouille mal son train d'atterrissage qui se replie au toucher des roues. L'avion n'est que légèrement endommagé et vole à nouveau trois jours après. A la fin de ce mois, le Lt Foulon, commandant en second de l'escadrille, retourne sur réacteur ; il est remplacé par le Lt Andlauer.

A la mi-septembre, deux observateurs sont affectés à la 3/71, les S/Lts Baron et Mercier. Elèves officiers de réserve, ils ont suivi en août un stage d'instruction à La Reghaïa, sur les Morane 500 du CIEAL 330. Le 14, le Sipa n° 29 rentre de réparation. Le 21, trois avions (n°s 33, 41 et 42) venant de Salon sont pris en compte.

# LES SIPA S.10 à S.121

*Les derniers mois  
d'une carrière  
mouvementée...*

Suite du n° 94.

par Gilbert Nèel



Un S.12 de l'EALA 3/71 en vol au-dessus de Laghouat (mai 56).

Le dimanche 23 en fin d'après-midi, la patrouille Ciment Tango — Lt Germain, Cne Petit/Lt Andlauer, Sgt Verger (mécanicien) — effectue une « RAV 9 », itinéraire Djelfa-Charef-Zénina-Bjard Tagine-Guelte es Stel. Soudain, le Lt Andlauer constate une baisse de régime moteur et voit de la fumée blanche sortir du capot ! En évolution à basse altitude, le pilote n'a que le temps d'éviter un oued que son chef de patrouille, volant plus haut, lui signale. Il se pose train rentré à une trentaine de kilomètres au N.O. de Djelfa. Le Lt Germain survole les lieux en donnant l'alerte. Il est relayé par d'autres Sipa, tandis que des fantassins recueillent les aviateurs. Le lendemain, l'avion (le 102) est récupéré ; la panne venait du compresseur ; mais à l'atterrissage les lance-roquettes, en accrochant le sol, ont faussé la voilure. L'épave est chargée sur un camion et ramenée à Djelfa.

En octobre, la 3/71 relève de l'autorité tactique du GATAC 3 (commandé par le Cdt Cimetière) et de celle, administrative, du GALA 3 créés le 1<sup>er</sup> octobre à Hussein Dey (Alger). Les effectifs du D.T.O. s'étant accrus, de même que les moyens en matériel (roulant et d'infrastructure), les fantassins qui avaient relevé les légionnaires chargés de garder le terrain sont remplacés par une compagnie de Protection de l'Armée de l'Air. Un PCA commandé par le Cdt Héland est créé à Djelfa pour centraliser les demandes de missions des forces terrestres.

Le 1<sup>er</sup> octobre, vers 19 h 30, le S/Lt Leconte accompagné du C/C Ferrant ont aussi une panne de moteur à bord du 43. Après un « coup de feu » au piston, le

moteur vibre et fume. Le pilote se pose immédiatement sur le ventre, à l'Ouest du Djébel Sahari.

Le lendemain en fin de matinée, un convoi de rappelés tombe dans une embuscade sur la route Aflou-Tiaret, à 10 km d'Aflou : bilan, près de 80 tués... Les Sipa, prévenus trop tard, ne trouvent rien, les rebelles s'étant évanouis dans la nature. Les patrouilles rentrent bredouilles après avoir largué leurs bombes au hasard en zone interdite. Une grande opération, avec blindés et hélicoptères, est organisée pour retrouver les fellagah, tandis qu'un Broussard de l'ELO 3/45 piloté par le Cdt Clostermann est mis en place un soir à Djelfa. L'opération fait chou blanc, et ce n'est qu'une quinzaine de jours plus tard que le Cdt Clostermann repère des rebelles près d'Amoura, à 160 km à l'Est d'Aflou. Vers la mi-octobre, le Lt Andlauer est victime d'une panne de moteur au décollage d'Aïn Oussera (90 km au N. de Djelfa). Il se pose aussitôt à contrepiste sans dommage. Un autre jour, le Lt Germain doit lui aussi atterrir d'urgence sur une route à peine plus large que la voie du train d'atterrissage, à une quinzaine de kilomètres de Bou Saada. Recueilli par des Spahis, il partage deux jours leur bivouac, pendant que les mécaniciens changent sur place le moteur. Il redécouvre le terrain de Bou Saada, rejoint après 15 km de taxi derrière une Jeep !

En novembre, le Service Historique de l'Armée de l'Air homologue l'insigne de l'escadrille, dessiné au mois d'août par les Sgts Thiébaud et Carré, qui gagnent ainsi le « concours » organisé au sein de la 3/71 pour créer un emblème : un oi-

seau de proie survolant les djébel. Le 3, une grande opération est déclenchée à Aïn Rich, et se poursuit dans le Djébel Bou Kahil puis dans le Djébel Touilla, les monts Bou Zokra et Dokrane avant de se terminer le 18 sur les rives du Chott El Hodna. Les Sipa jouent un rôle réduit dans l'opération, car pendant cette période, l'escadrille ne dispose que de la moitié de son effectif normal, des pilotes étant en transformation sur T-6 à Marakech. Cependant, le 9, 4 Sipa assurent avec 4 T-6 la couverture d'une opération héliportée près d'Aïn Rich. Après 15 jours d'opérations, la presse annonce 200 rebelles hors de combat, dont un chef de bande, Si Ziane. Le 17, les réservistes effectuent leur dernier vol à l'escadrille avant de regagner la métropole. Deux pilotes, S/Lt Arlettaz et Adjt Liotard, arrivent du C.E.R. 303 de Marseille. Le 20, deux Sipa participent à une nouvelle opération près de Bou Saada, aux côtés de 5 « Mistral », 4 « Vanneau » et 2 T-6. A la fin du mois, le Cdt Tatraux — dit « le Shérif » — commandant la 11<sup>e</sup> Escadre de Chasse, arrive de Luxeuil en Siebel pour inspecter l'escadrille, il est impressionné par la rigueur des conditions de vie du personnel qui conserve pourtant un moral élevé.

En décembre, 4 avions sont détachés à Aflou. Une escadrille de T-6 G (l'EALA 13/72), s'installe à Paul Cazelle (Aïn Oussera) le 6. Une seconde est prévue. La première assure la couverture de la partie Nord du secteur de la 3/71 qui peut ainsi orienter ses missions plus au Sud, vers Laghouat et Ghardaïa : elle protège notamment les prospecteurs pétroliers qui délimitent le gisement de gaz d'Hassi R'Mel. Pour être plus près du secteur



d'intervention, des avions sont basés à Laghouat. Un premier détachement est mis en place le 7 décembre. Son arrivée ne passe pas inaperçue : bien renseignés, des fellagah déposent une bombe dans le bar de l'hôtel Trans Saharien, le rendez-vous des aviateurs. Le « point d'eau » vient à peine d'être déserté pour la salle à manger quand la bombe explose. Heureusement, personne n'est blessé. L'incident ne coupe d'appétit à personne, et l'arrosage qui suit a raison des bouteilles survivantes... Le 18, l'EALA 15/72 rejoint la 13/72 à Paul Cazelle.

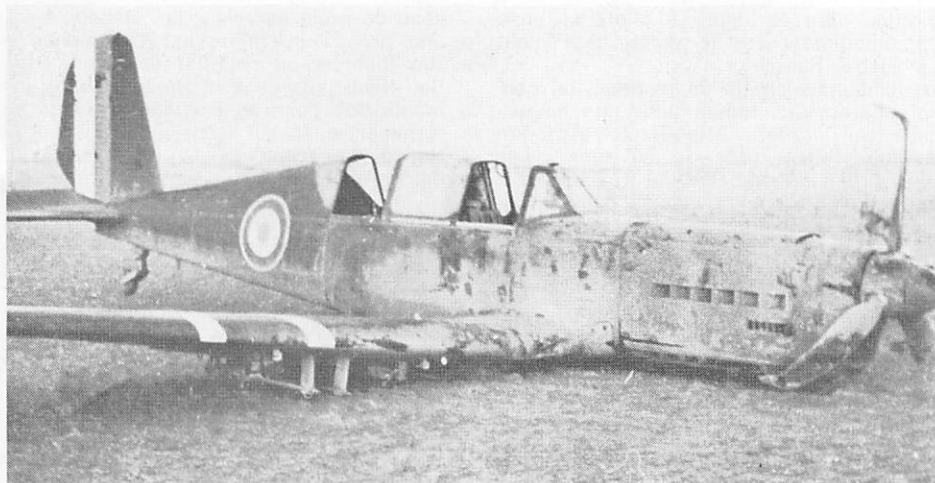
Un jour, le S/C Prieur est chargé d'une mission particulière : convoyer un Sipà à Blida, pour une présentation officielle du matériel aérien utilisé en A.F.N. Le pilote, « retardé par un vent de sable... », arrive à 16 h 30, espérant que la présentation, prévue pour 10 h, est terminée. Par malchance, on n'attendait plus que lui ! Les « Maîtres de cérémonie » placent l'avion à côté des « Mistral », T-6, P-47, etc. Le Sipà, avec ses salissures diverses et ses rangées de bombes peintes sous la verrière, témoins d'une vie opérationnelle intense, détonne auprès des autres appareils rutilants, et attire l'attention des officiels, MM. Lacoste, Mitterrand, Bourguès-Maunoury, Max Lejeune, général de Maricourt, etc., qui — devant les caméras — serrent la main du pilote « venu entre deux missions » ! Ces poignées de main, les seules de la cérémonie, coûteront quelques « tournées » au pilote, de retour le soir à Djelfa ! Le 31 décembre, l'insigne de l'escadrille est remis officiellement par le Lt Marchandise à tout le personnel de l'unité, au cours d'une prise d'armes présidée par le chef d'« Air Algérie ».

En janvier 1957, le S/Lt Baron remplace le S/Lt Mercier comme officier de liaison auprès de la Légion, à Bou Saada. Le nouveau commandant de la 11<sup>e</sup> Escadre, le Cdt Bihet, visite les deux escadrilles parrainées par son escadre à Biskra et Djelfa (16/72 et 3/71), afin de mettre au point la relève des pilotes et des mécaniciens. Le 8, l'Adjt Liotard pose le n° 29 sur le ventre à Djelfa. Le 12, le Lt George effectue sa dernière mission à la 3/71 avant de rentrer en France avec le Lt Baratchabal. Ce dernier est remplacé par le Lt Venot. Le 30 arrivent les Sgts Dupont et Mazauric. Le lendemain a lieu la première mission du Sgt Dupont, en place arrière : reconnaissance de secteur et protection de convoi.

Février voit les palmiers du sud algérien se couvrir de neige ! Le froid très vif (— 18°) est d'autant plus ressenti que les aviateurs dorment encore sous la tente. Des avions sont mis en place à Messad (60 km au S.E. de Djelfa). Le 4, au cours d'une protection d'hélicoptère dans le Djébel Messaad, près de Bou Saada, le S/C Prieur et le S/Lt Mercier sont touchés par la D.C.A. Une balle traverse la fesse de l'observateur et s'arrête dans le bassin. Ses jambes se contractent et immobilisent le manche (le manche arrière est inamovible sur Sipà). Un dialogue pathétique — suivi par tous les postes radio du secteur — s'engage entre les deux hommes, le pilote encourageant l'observateur qui parvient finalement à desserrer les jambes ; le S/C Prieur peut reprendre à temps le contrôle de l'avion. Le S/Lt Mercier, gravement blessé, est évacué.

En mars, par suite de la dissolution du COSA, le PCA de Djelfa est transféré à

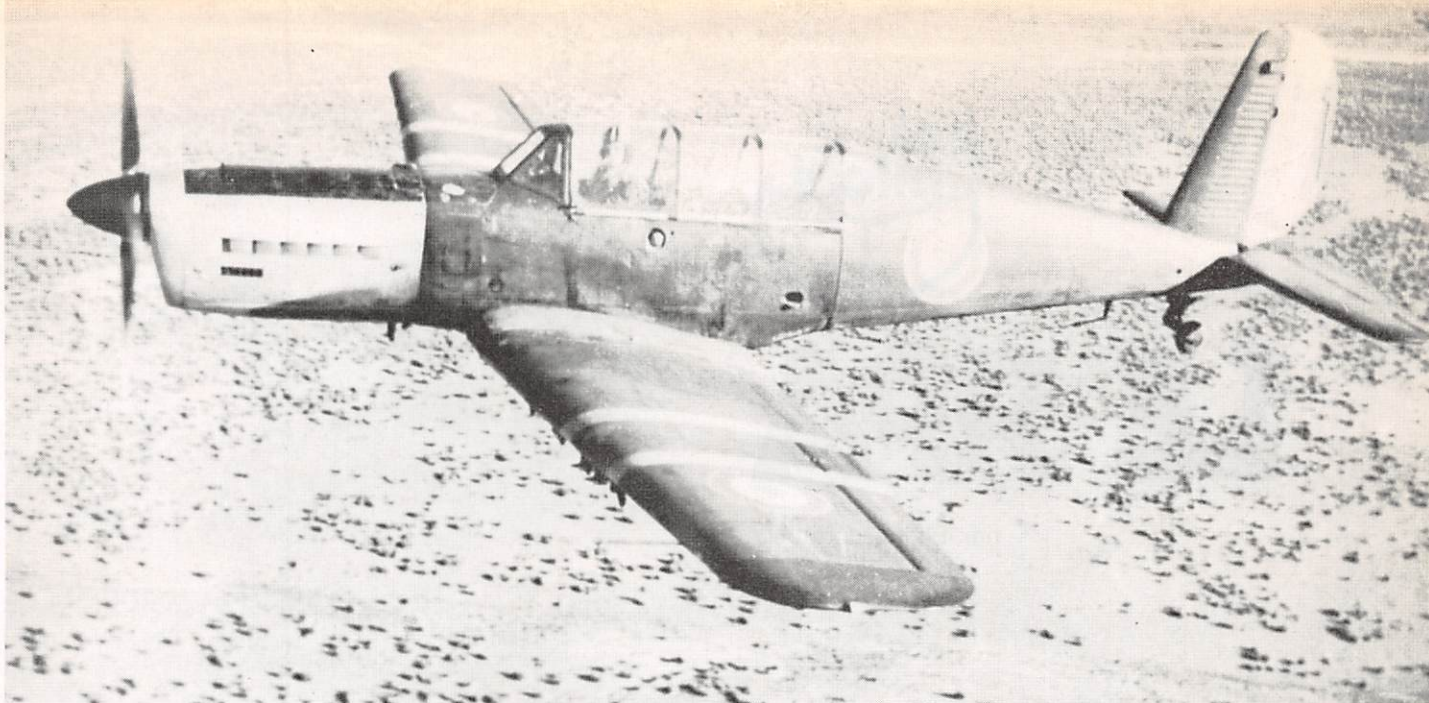
Laghouat. Il est désormais adapté au Territoire de Ghardaïa. Le 1<sup>er</sup> mars, un détachement s'installe à Aflou, où il restera jusqu'au 12. Le 4 mars, deux avions pilotés par le Lt Marchandise et le Sgt Dupont rentrent d'une R.A.V. sur le Djébel Amour, lorsque le moteur du Sipà de l'équipier tombe en panne : « explosion, vibrations, fumées, etc. ». Le pilote largue ses bombes sur le Djébel El Azrag et atterrit sur la route Djelfa-Laghouat (LGT), en surplomb à cet endroit, près de Metlili (14 km de LGT) ! Après avoir saboté les mitrailleuses, il se cache en attendant les secours. Un quart d'heure après, un inquiétant nuage de poussière apparaît à l'horizon. Heureusement, il s'agit d'un convoi de légionnaires qui regagnent le camp de Messad, après trois jours d'opérations dans le Djébel Amour. Les soldats parviennent à hisser l'avion (le 19) sur un camion, et l'amènent le soir au terrain de Laghouat. Le lendemain, des mécaniciens venus de Djelfa par la route changent le moteur et l'avion regagne sa base aussitôt. Le 19, le Lt Bourhy — dit « La godasse » —, le S/Lt Gaches (remplaçant du S/Lt Margelin) et le Sgt Janniot (qui doit remplacer le S/C Prieur comme chef pilote) débarquent du C-47 qui les amène d'Alger. Ils ont fait connaissance avec l'aviation légère à Aulnat (63) au cours d'un stage au CIAL 320 en février. Le lendemain, le S/C Prieur, pour sa dernière mission à la 3/71, « lâche » le S/Lt Gaches sur Sipà. Le 21, une patrouille de deux avions se pose à Messad. A l'atterrissage, le Sipà (n° 19) du chef de patrouille ne ralentit pas assez vite ; l'extrémité de la piste se rapprochant dangereusement, le pilote freine pour virer, mais la roulette arrière tombe dans une ornière et le fuselage racle le sol... Après un rapide examen des dégâts, le retour à Djelfa semble possible, et le vol s'effectue alors très « paisiblement ». A l'arrivée, le pilote passe pour un fameux casse-cou : l'appareil était en réalité gravement endommagé, et l'empennage risquait de se rompre à tout moment ! Le Sipà doit retourner en usine pour être remis en état. Le 22, piloté par le Cne Fieu, l'Aspt Heyries (observateur) effectue sa première mission. Arrivé quelques jours plus tôt avec l'Aspt Boué, ils ont relevé les S/Lt Baron et Mercier. Le 29, quatre pilotes — Lt Andlauer, S/Lt Gaches, Sgts Janniot et Mazauric — partent



Ci-contre, les inconvénients d'un atterrissage sur un train mal verrouillé, au retour de la mission nocturne du 29 août 1956. Ci-dessous à gauche, le Lt Andlauer. Ci-dessous, retour de mission du Cne Appay et du Sgc Prieur.





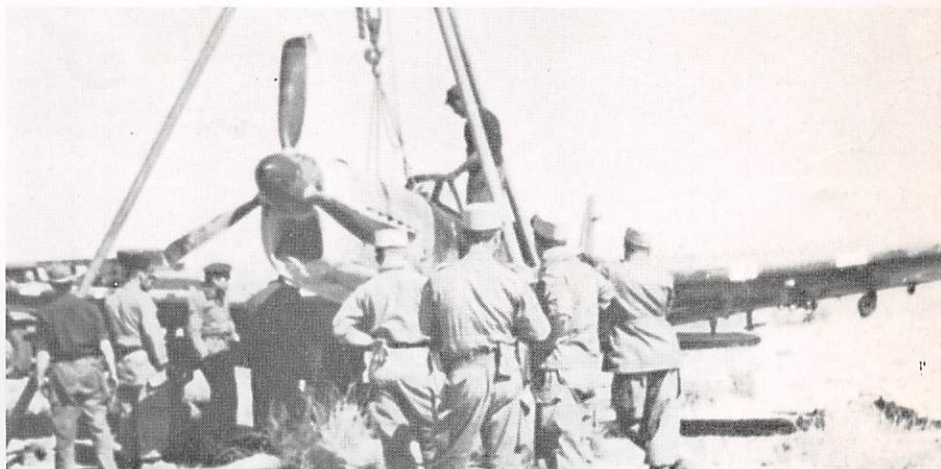


Ci-dessus, le sergent Carré en vol dans la région de Djelfa. Ci-contre l'avion du S/Lt Gaches, victime d'une panne de moteur le 5 avril 1957.

en détachement à Laghouat avec quatre avions.

En avril, le Sgt Danguy-des-Déserts est affecté à la 3/71. Le 3, au retour d'une mission dans le Djébel Amour (Sénalba, cote 1552), Ciment Jaune (S/Lt Gaches) découvre un impact de balle explosive de mitrailleuse dans le plan droit de son avion (le 11). Le 5, au cours d'une « protection d'hélicoptères », le Sgt Janniot fait au S/Lt Gaches « le coup de l'invité », qui consiste à emmener un pilote nouveau à l'escadrille, en patrouille serrée dans le Djébel El Azreg (Dj. Milok). Ce Djébel, orienté N.E.-S.O., a la forme d'un navire : il est creusé d'une vallée, très large à l'Est, dont les bords se relèvent et se resserrent progressivement vers l'Ouest. Le pilote qui s'y faufile pour la première fois en rase-mottes peut croire sa dernière heure venue lorsqu'il constate que manifestement son Sipa ne pourra pas franchir la muraille rocheuse, la « proue du navire », dressée devant lui, et qu'il n'est plus possible de faire demi-tour. Heureusement, le chef de patrouille « sait » : il connaît le col, invisible du fond de la vallée, qui permet de s'échapper vers le Sud ! Quelques secondes après avoir débouché du col, l'avion du S/Lt Gaches, le 41, tombe en panne de compresseur. Il vire à droite et se pose dans le lit d'un oued desséché... Il est indemne, mais l'avion est irréparable. Le 25, le détachement de Laghouat qui opère dans le Djébel Amour est renforcé et passe à huit avions. Ce détachement doit aussi appuyer la 2<sup>e</sup> Compagnie Saharienne Portée de Légion (CSPL) qui assure le maintien de l'ordre dans le territoire de Ghardaïa, et intercepter les caravanes de ravitaillement venant de Tunisie qui passent au Sud de l'oasis. Fin avril, le Lt Marchandise passe le commandement de l'escadrille au Cne Fieu.

Le 18 mai, la 3/71 prend en compte ses trois premiers T-6 G arrivant d'Oran. Les pilotes font aussitôt des vols de prise en main et commencent à utiliser leurs nouvelles machines en opération, aux côtés des Sipa. Le 24, les huit avions du détachement de LGT rentrent à Djelfa. Le 30, trois autres T-6 arrivent d'Oran.



En juin, le S/C Joly et le Sgt Lafrance arrivent à Djelfa, ce dernier en prévision du départ du Sgt Gaudron à la fin du mois. Le dimanche 2 juin à l'aube, la patrouille Ciment Noir — Cne Fieu/Sgt Dupont (ce dernier sur le n° 30) — décolle pour une mission d'appui-feu sur le Djébel Sahari. Le chef de patrouille est armé de roquettes, l'équipier de paquets de bombes anti-personnel. Au cours du rassemblement, le Sgt Dupont entend une explosion ; les indications instrumentales étant normales, il pense à une collision avec un corbeau. Mais le Cne Fieu lui signale une fumée blanche sous le capot, tandis que le moteur commence à vibrer... Le pilote réduit tout de suite les gaz et vire à droite vers la base qu'il survole à 50 m de hauteur. Il largue ses bombes sur « inerte », mais 3 des 4 paquets explosent, criblant d'éclats le Sipa, et révélant toute la base. Néanmoins le Sgt Dupont fait sa prise de terrain et se pose correctement ; mais en voulant dégager la piste, il part en cheval de bois : il constate alors que ses pieds trempent dans le liquide hydraulique : plus de freins... Au parking, on compte les trous dans la cellule : 40 ! Au 15 juin, la 3/71 a un parc de 15 avions, 9 Sipa et 6 T-6. Le 19, un Sipa (le 11) est convoyé à Oran. Le pilote ramène un T-6 en échange. Un autre est pris en compte le même jour, venant de la 16/72. Le 21 au cours d'une RAV, le Sgt Dupont est victime d'une nouvelle mésaventure, à

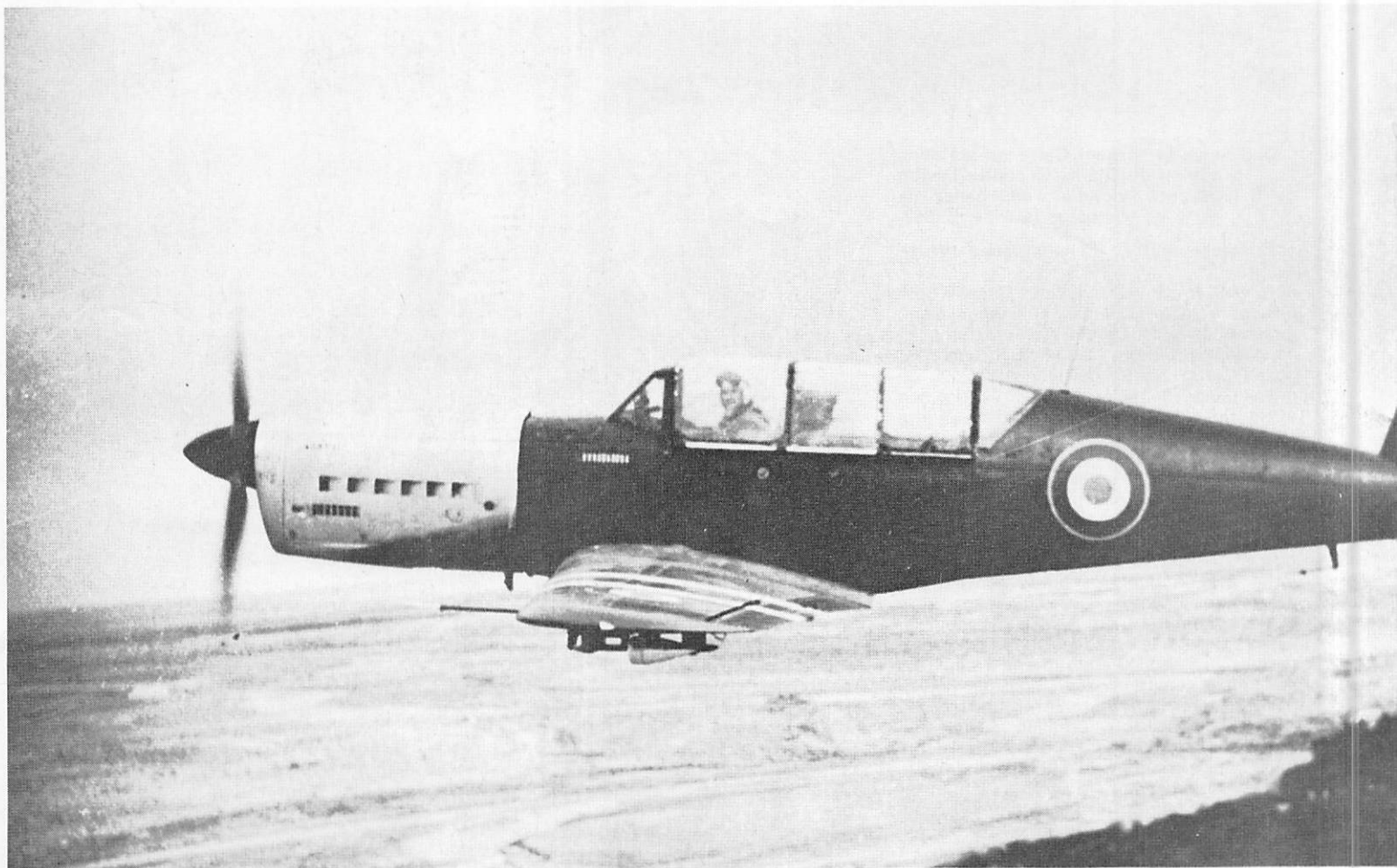
bord du n° 4 : accompagné de l'Aspt Heyries, il fait une passe de tir quand ses mitrailleuses s'enrayent. Il tente plusieurs fois de réarmer sans succès. La mission est alors annulée, et il se dirige vers Djelfa. Peu après, une détonation sèche retentit sous son siège, suivie d'autres à intervalles très réguliers. Très inquiet, il réduit les gaz ; les détonations continuent... Bientôt une fumée âcre envahit la cabine. Le pilote réduit les gaz davantage, se maintenant en vol rasant, prêt à se poser en cas d'incendie. A l'arrière, l'observateur, pour respirer, ouvre la verrière, et doit la refermer bien vite car le courant d'air rejette la fumée dans les yeux du pilote ! Finalement, l'avion atterrit à Djelfa, et l'origine de la panne apparaît : « La pompe hydraulique de réarmement s'étant mise en court-circuit, l'accumulateur hydraulique — situé sous le siège avant — se libérait brutalement et régulièrement de sa surpression par la valve de sécurité (détonation sèche). De plus, en chauffant, le liquide hydraulique dégageait une fumée âcre. » Le 24, trois T-6 venus d'Oran complètent la dotation de l'escadrille. Les Sipa sont reversés dans les parcs. Le 26, les 4, 7 et 28 sont convoyés à Blida. Le lendemain, ce sont les 29 et 33. Les 2, 42 et 110 les suivent le 9 juillet. Quant au dernier Sipa, le 30, indisponible depuis l'accident du 2 juin, il attend octobre avant d'être démonté et chargé dans un N 2501 à destination du parc de Salon-de-Provence...





# LE SIPA

par Edouard Mihaly



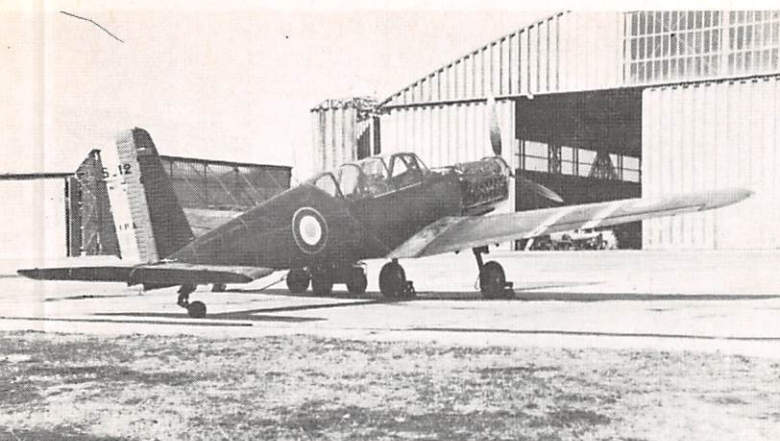
C'est à l'ERALA 1/36 d'Essey-lès-Nancy que je devais faire connaissance avec le Sipa, l'ayant déjà cotoyé à Aulnat, à l'époque de mes débuts sur Stampe et, plus tard, en Algérie où les pilotes lui préféraient la robustesse et surtout la plus grande autonomie du T-6 aux performances pourtant plus modestes.

Quand je fus affecté à Nancy, l'ERALA, commandée à l'époque par le capitaine Demoulières, disposait de 6 à 7 avions S.111/121. Nous étions une vingtaine de navigants, pilotes et observateurs, ayant tous souscrit un contrat de réserve active, ce qui supposait une certaine activité minimum, complétée souvent par des périodes bloquées auxquelles nous étions également astreints. L'entraînement avait lieu tous les jours de la semaine sauf un, mais plus particulièrement en fin de semaine pour raisons professionnelles et d'éloignement pour certains, malgré une météo pas toujours au rendez-vous.

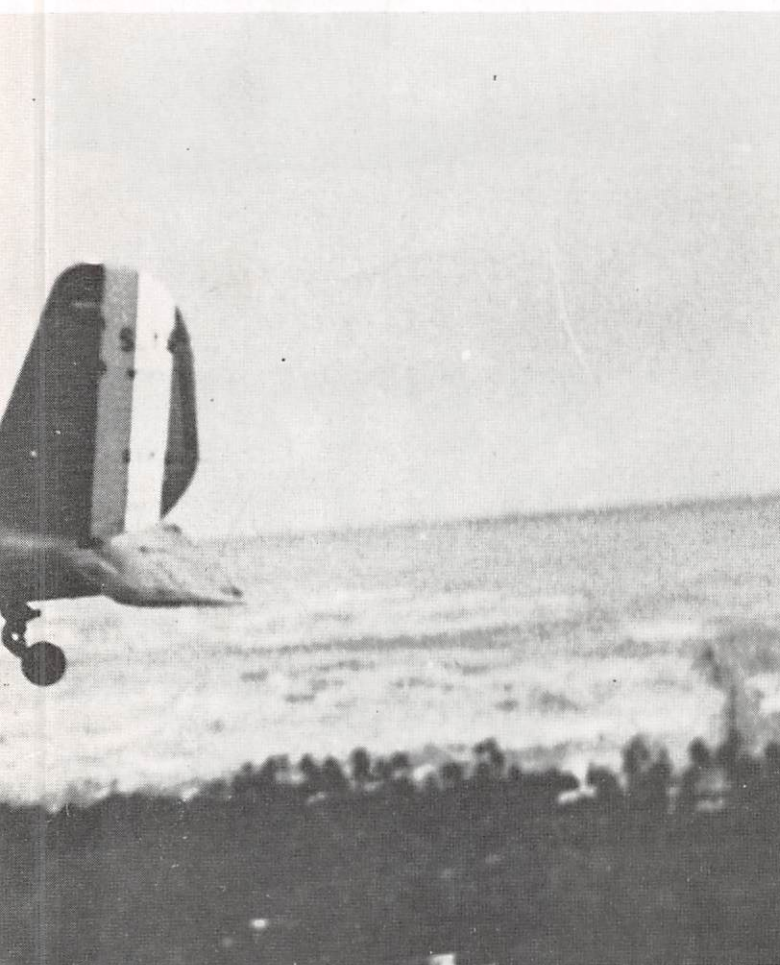
C'est là, le 9 novembre 1958, après le briefing et l'étude d'usage, que je m'installe dans mon premier Sipa, le S.121 n° 96, avec comme moniteur le s/c. Pommeret, ex-chasseur, dont l'œil était aussi bon que son caractère était mauvais. La tête farcie de chiffres, je mets le moteur en route. J'enlève le frein de parking et m'avance

vers la piste en service en effectuant de larges « S » pour dégager la vue des angles morts. Après les ultimes manœuvres, je m'aligne sur la piste grillagée et, tout doucement, j'ouvre les gaz à fond, à 3 350 tr/mn et 1,8 à l'admission. L'accélération est surprenante mais agréable et, très vite, je suis en l'air. Je freine les roues et rentre le train qui s'éclipse rapidement et réduis le moteur à 3 250 tr/mn et 1,45 à l'admission. Je ferme la verrière et monte à 100 kts (185 km/h), vario confortable à + 8/+ 9 m/s. Me voici déjà à 100 m ; je rentre les volets et coupe la pompe, tout en commençant à virer. Quinze à vingt secondes se sont à peine écoulées depuis la mise des gaz et cela continue allègrement ; nous voilà bien loin du T-6, plus récalcitrant à cet égard. Je stabilise à 600 m, à 3 100 tr/mn et 1,35 à l'admission pour rejoindre mon secteur de travail en croisière rapide à 150-160 kts, je crois. Je le tâte gentiment en virage ; les commandes sont très souples et l'avion est très agréable, la visibilité offerte étant excellente. Je serre mes virages de plus en plus, jusqu'à la limite du voile ; aucun problème pour la tenue de la bille et de l'altitude, l'avion réagissant toujours sainement. Un rapide coup d'œil autour de moi durant le dernier 360° pour assurer la sécurité, un tour de cabine pour les procédures et je réduis les gaz à fond pour une série de décrochages.





En haut à gauche, le S.12 n° 7 (F-UJCD) vu à Salon-de-Provence en janvier 1958. Ci-dessus, première rencontre de l'auteur avec le Sipa, ici un S.10 à Aulnat. L'auteur est le deuxième debout, en partant de la gauche. A l'extrême droite, J. Boblier, qui devait se tuer sur Sipa.



Nous y voilà : à 60 kts (105-110 km/h), l'avion s'enfonce sans vice apparent ; je recommence, il récupère très vite et je remets les gaz en reprenant l'altitude perdue par une ressource serrée. J'enchaîne à présent sur quelques « lazy eight » (huit paresseux). C'est un peu plus laborieux en sortie de virage dos, au moment de la manœuvre.

Je remarque, en passant, la grande accélération en sortie de figure et le durcissement des commandes au-delà de 210 kts (390 km/h), ressource bien serrée, trop peut-être, pour éviter de perdre de l'altitude. La démonstration que me fait le moniteur est beaucoup plus convaincante. A présent, cap sur la base et atterrissage après un break particulièrement soigné, finale à 90 kts (150 km/h) ; je touche des roues au seuil de la piste assez facilement et freîne par petits coups, arrêtant les deux tonnes de l'avion au bout de 400-500 m, heureux et agréablement surpris par le comportement de la machine.

La période bloquée du 4 au 12 décembre me permit de fournir un travail plus suivi et de me familiariser définitivement avec les procédures. Après une ultime séance, je partis seul, le 5 décembre, sur le S.121 n° 98.

C'était ensuite le programme normal : formation de combat, formation serrée, navigation à basse altitude (pour combler certaines lacunes), appuis aériens, manœuvres DIT, tir. Le 12, pour mon dernier jour, j'effectuai un petit vol paisible, histoire de boucler mon budget d'heures. La météo fut, ce jour-là, plutôt défavorable et le plafond assez bas ne me permit pas d'entreprendre toute la voltige souhaitée, me contentant de quelques tonneaux qui tournèrent assez facilement, ayant au préalable réglé le compensateur en léger piqué pour mieux « tenir » en passage dos. Au retour, à épisodes réguliers, je m'égarai quelques instants sous le plafond très bas, louvoyant entre les nuages, dans un milieu brusquement hostile et désagréable. Je me posai enfin à la limite de la visibilité et du plafond par une approche directe, quelque peu décripé au moment de l'impact des roues.

J'eus mon premier incident au mois de février 1959 quand, en configuration d'atterrissage un peu particulière à 75-80 kts, limitant la visibilité vers l'avant, je découpai la cime du seul arbre situé dans l'axe de la piste pour avoir été trop court. J'eus droit, évidemment, au savon d'usage (tout le monde affectionnait cet arbre !) et m'acquittai de l'arrosage traditionnel particulièrement soigné. Quant à l'avion, hormis quelques griffures, il n'avait rien. Le grand régime de la manœuvre avait probablement évité le pire.

Ce fut également à cette époque, je crois, que mon vieux camarade de promotion, J. Boblier, se tua sur Sipa, s'étant écarté de la formation dans un cumulo-nimbus, il ressortit en catastrophe sur le dos, trop près du sol, à plus de 450 km/h. Ayant réussi à sauter, néanmoins il accrocha au passage le plan fixe horizontal. L'enquête devait déterminer que le pilote avait omis d'alimenter ses instruments gyroscopiques bien débloqués, interprétant par conséquent de mauvaises indications.

L'entraînement avait continué. Au mois de mars, une période bloquée du huit jours, en Auvergne, nous força à rejoindre Aulnat via Dijon pour mise au point de l'armement. Le but de la manœuvre consistait à habituer au tir des avions les élèves-officiers qui devaient, par conséquent, se tenir près de la cible, parallèlement à la trajectoire de tir et en retrait de quelque 200 m. Les gens au sol avaient confiance, plus que nous, il faut l'avouer. Le soir, quand nous avions appris les résultats, je crois me rappeler, il n'y avait vraiment pas de quoi pavoiser. A cet égard, je préférerais personnellement le T-6, beaucoup plus stable, permettant de bien meilleurs résultats. L'expérience fut, en tout cas, concluante, mais on n'a jamais su pour qui...

L'entraînement avait repris ses droits à Nancy : percé GCA à Metz en patrouille serrée, navigation, exercices d'appui-feu et de combat entre patrouilles, manœuvres à Verdun à l'aube d'un jour de juillet.

Je fis mon dernier vol sur Sipa le 5 juillet 1959, j'avais effectué à cette date quelque cinquante heures de vol sur cet avion que j'avais fini par adopter. Je devais le regretter beaucoup, surtout en face du placide MS.735, sous-motorisé en évolutions à basse altitude et par conséquent guère adapté au travail en ERALA. Cet avion devait pourtant remplacer le Sipa à Nancy à partir de la fin de l'été 1959.