

Aéronautique Navale (7)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-sixième diaporama est le septième d'une série de diaporamas sur l'Aéronautique Navale en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les escadrilles 8S, 15S, 32S, 59S et les flottilles 11F et 16F.

Faites le circuler sans restriction !

Merci à l'ARDHAN et à son historien Robert Feuillo (Association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'Aéronautique Navale www.aeronavale.org) et aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je réalise, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous. N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

Escadrille 8S



L'escadrille 8S vient d'Indochine le 1^{er} juillet 1956 à Maison-Blanche pour remplacer l'escadrille 15S pour la surveillance maritime (surmar) et en reprenant une grande partie de son personnel.

Les Grumman JFR 5 Goose, bimoteurs amphibies légers, arrivent transportés par le *La Fayette*. Ils sont bien adaptés aux recherches près de la côte pour surveiller les plages et les flottilles de pêche dans la lutte contre le trafic d'armes.

Dès son arrivée l'escadrille, qui ne dispose que de quatre appareils et huit pilotes, effectue cependant environ 110 heures de vol mensuelles. Elle atteindra 200 heures par mois en 1957 avec sept ou huit appareils dont deux sont détachés en permanence à Bône. L'activité variable, du fait de la vétusté des appareils, cessera lors de la dissolution de l'escadrille le 1^{er} octobre 1959.

En trois ans d'opérations en Algérie, elle a effectué 7 000 heures de vol de surmar et reconnu 1 800 bâtiments entre le cap Ténès et la Tunisie.

Lorsque la 8S est dissoute, huit *Avenger* de la 4F, détachés de Hyères du 27 septembre au 15 décembre 1959, la remplacent en effectuant alors 200 heures de vol par mois. Lors de sa disparition, elle aura effectué plus de 1 000 missions de surveillance côtière.

Grumman JRF-5 Goose de l'escadrille 8S basée à Maison-Blanche de 1956 à 1959



Grumman JRF-5 Goose de l'escadrille 8S



Grumman JRF-5 Goose de l'escadrille 8S à Sétif



Grumman JRF-5 Goose de l'escadrille 8S à Bône en 1957



Grumman JRF-5 Goose de l'escadrille 8S à Boufarik



Grumman JRF-5 Goose de l'escadrille 8S à Sétif en octobre 1957



Escadrille 15S



L'escadrille 15S est créée à Maison-Blanche le 6 juin 1955. Ses huit TBM *Avenger* doivent aider l'escadrille 4S dans ses missions surmar. Le personnel de cette nouvelle formation provient des flottilles 4F, 6F et 9F. Elle entretient un détachement de deux avions à Bône.

L'escadrille 15S est dissoute le 20 juillet 1956 après à peine plus d'une année d'existence. Elle est remplacée par l'escadrille 8S qui rentre d'Indochine

TBM *Avenger* de l'escadrille 15S à Maison-Blanche



TBM Avenger de la 15S du détachement de Bône, avec un radar sous l'aile



Escadrille 32S

Une section de liaison d'état-major de la Marine (SLEM) est créée le 1^{er} décembre 1953 à Maison-Blanche avec deux ou trois Lockheed PV-2 *Harpoon*, des NC 701, puis des Beechcraft SNB-5 et deux SO 30P *Bretagne* pour assurer les liaisons avec la métropole, en Afrique du Nord et en Méditerranée.

La section est remplacée le 1^{er} janvier 1959 par l'escadrille 32S qui avait été créée en 1945 à Boufarik et dissoute en 1951 à Karouba comme escadrille de transport en AFN, équipée alors de Ju 52 elle avait effectué plus de 16 000 heures de vol.

L'escadrille 32S est équipée de sept ou huit SO 30P *Bretagne* et de deux Beechcraft SNB-5 qui sont retirés en juin 1960. Elle sera dissoute en juillet 1962.

L'escadrille 31S de Dugny assure également des transports entre la métropole et l'Algérie.



NC 702 du SLEM à Maison-Blanche

Personnel de l'escadrille 32S à Maison-Blanche en 1960



SO 30P Bretagne de l'escadrille 32S à Maison-Blanche



SO 30P *Bretagne* de l'escadrille 32S à Bône en 1961





SO 30P *Bretagne* de l'escadrille 32S à El-Abiod en 1962

SO 30P Bretagne de l'escadrille 32S près d'Alger en 1961



(Anciens Cols Bleus - Decreus)

Fête de la Saint Eloi à Maison-Blanche en décembre 1961 par les escadrilles 4S et 32S



Fête de la Saint Eloi à Maison-Blanche en décembre 1961 par les escadrilles 4S et 32S



(Anciens Cols Bleus - Decreus)

Fête de la Saint Eloi à Maison-Blanche en décembre 1961 par les escadrilles 4S et 32S



Fête de la Saint Eloi à Maison-Blanche en décembre 1961 par les escadrilles 4S et 32S





Escadrille 59S

En 1956, pour interdire d'éventuels ravitaillements des rebelles par voie aérienne, essentiellement par parachutage, l'armée de l'Air installe quatre stations de radar en Tunisie à Gabès, Tozeur, Ben-Gardane et Sfax couvrant l'ensemble de l'Est-Algérien, de la Tunisie et de la Libye. Le réseau installé, l'armée de l'Air s'aperçoit qu'elle ne dispose d'aucun intercepteur de nuit en Afrique du Nord. Pour pallier à cette défaillance, la Marine met sur pied, en avril 1957, une unité de chasse de nuit, le GAN2, composé de quatre Grumman F6F *Hellcat* équipés d'un radar, détachés de l'escadrille 59S basée à Gabès, qui quitte la Tunisie pour Bône le 28 mai 1957 avec deux avions. L'expérience de ces missions aériennes (code d'opération *Beyrouth I* pour le Constantinois et *Beyrouth II* pour l'Oranie) est peu concluante, car il semble, pour le commandement, après un mois et demi, que le trafic clandestin n'existe pas et que, s'il y avait lieu, les chances d'interception par un *Hellcat* seraient pratiquement nulles. Le GAN2 est dissous le 29 septembre 1957 après avoir effectué 388 heures de vol dont 252 de nuit, en missions d'entraînement, aucune occasion d'interception ne s'étant produite.

Cependant, l'inspecteur général de l'armée de l'Air estime qu'il n'est pas possible d'avoir la certitude qu'aucun trafic aérien clandestin n'existe et quatre F6F-5N du parc de Hyères forment une Section F6F-5N de la 11F (alors armée d'*Aquilon* à Karouba). La section est basée à Alger (avril à mai 1958) puis à Bône. Les avions rentrent à Hyères le 31 octobre 1958

Grumman F6F *Hellcat* de la 59S à Tébessa





Flottille 11F

La flottille 11F, créée le 20 juin 1953 et basée à Karouba (Tunisie), est dotée de Sud-Est 201 *Aquilon* en avril 1955. Elle participe à des détachements à Maison-Blanche du 15 octobre 1958 au 6 octobre 1959, en alternance avec les *Aquilon* de la flottille 16F.

L'*Aquilon*, version française du De Havilland *Sea Venom* britannique, est un intercepteur biplace tout temps pouvant être embarqué sur porte-avions et dont l'armement principal est un canon et des missiles air-air Matra 511. Il peut être équipé de lance-roquettes pour l'appui-feu.

Les détachements de Maison-Blanche, fournis alternativement par les flottilles 11F et 16F, sont composés de huit à dix avions. Ces avions font l'objet d'une double subordination : la nuit, ils sont aux ordres de la zone de défense aérienne (ZDA) et le jour, ils passent sous l'autorité du GATAC 3 pour les missions d'appui-feu.

Aucun indice de parachutage n'ayant été trouvé, le sous-emploi du détachement d'*Aquilon* à Maison-Blanche conduit la Marine à réduire à quatre le nombre d'avions à partir de juin 1959. La flottille 11F rentre à Karouba en octobre 1959.

Les *Aquilon*, mal adaptés aux missions d'appui-feu, n'en effectuent qu'une quarantaine en moyenne par mois. Ils ne peuvent emporter que quatre roquettes HVAR de 5 pouces ou huit de 3,5 pouces et ils ne disposent que de 150 coups d'obus explosifs pour chacun de leurs quatre canons de 20 mm.

Leur intérêt principal, comme pour les *Mistral* de l'armée de l'Air, vient de la rapidité d'intervention : 18 minutes pour parcourir 180 kilomètres, mais en ne pouvant rester que 25 minutes sur l'objectif. A 360 kilomètres, il leur reste 10 minutes sur l'objectif.

Aquilon de la flottille 11F de Bizerte-Karouba en détachement à Tébessa en juin 1958



Aiglon de la flottille 11F à Tégma en 1959





Flottille 16F

La flottille 16F, créée à Hyères le 1^{er} janvier 1955, dotée d'*Aiglon*, participe à des détachements à Maison-Blanche du 15 octobre 1958 au 30 novembre 1959, en alternance avec la flottille 11F.

Au cours des premiers mois, le régime d'alerte est pris très au sérieux, chaque nuit, du coucher au lever du soleil, un *Aiglon* est maintenu en alerte à 15 minutes, mais sans jamais donner lieu à une interception réelle.

La flottille 16F ne connut que six alertes au cours de son premier séjour de deux mois, mais quatre d'entre elles sont déclenchées par un C-47 de l'armée de l'Air utilisé comme plastron pour tester l'efficacité du dispositif *Beyrouth II*.





(ARDHAN)

Aquilon de la flottille 16F à Maison-Blanche en septembre 1959

Aiglon de la flottille 16F à Maison-Blanche en septembre 1959



Aquilon de la flottille 16F à Maison-Blanche en septembre 1959



Aquilon de la flottille 16F sur la côte algéroise en 1959



Aiglon de la flottille 16F sur la côte algéroise en 1959



Retour de mission à Maison-Blanche le 25 juillet 1958 pour un *Aquilon* de la flottille 16F



(ARDHAN)

Retour de mission à Maison-Blanche le 25 juillet 1958



Retour de mission à Maison-Blanche le 25 juillet 1958 – A gauche : le photographe René Bail

