

L'ERALA 1/40

par Georges Benoît, extrait du *Bulletin des Réservistes de la 5^{ème} Région Aérienne*

- R... *Noir de Lapin Bleu. Me recevez vous ?*

- *Lapin Bleu de R..., je vous reçois fort et clair. Je suis en reconnaissance dans le secteur. Avez vous quelque chose pour moi ?*

- R... *Noir de Lapin Bleu, affirmatif, nous avons un élément accroché en MY69ET34. Prenez contact avec lui. Son indicatif est Lapin Orange sur chanel xx.*

Quelques instants plus tard, la liaison est établie avec l'élément aux prises avec les rebelles, le tir est déclenché sur la position ennemie désignée. Encore une fois, l'aviation d'appui a permis de dégager nos troupes.

Ceci est un exemple d'une des multiples missions confiées journallement à l'escadrille dont l'originalité réside surtout dans le fait que ses équipages sont presque exclusivement constitués par des officiers et sous-officiers de réserve et aussi parce qu'elle est une des premières à avoir été amenée à participer aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie.

L'ERALA 1/40, dont les appareils sont frappés d'un charognard sur fond jaune, est bien connue des habitués de la grande base aérienne voisine d'Alger, et son indicatif R... est devenu familier à tous ceux qui crapahutent aux flancs de djebels tourmentés de l'Algérois ou qui veillent dans les postes et dont elle est devenue l'amie fidèle.

En 1949/50, grâce aux efforts dignes d'être signalés du général Lauzun, alors inspecteur général des Réserves, appuyé en cela par le Comité directeur de l'Association nationale des officiers de réserve de l'armée de l'Air en la personne de son président, le colonel Astier de Villate, l'état-major décide, d'ailleurs sans enthousiasme, de regrouper ses réservistes navigants et de les réentraîner au sein d'unités d'un genre particulier qu'on allait dénommer Centre d'entraînement des Réserves ordinaires (CERO).

Dans l'esprit du commandant, ces Centres devaient être mis sur pied, organisés et commandés par des réservistes, avec le seul appoint d'un petit noyau d'actifs.

Un certain nombre d'unités de ce genre sont ainsi créées en métropole dès 1950 et les résultats obtenus, déjà pleins de promesses, semblent donner raison à ceux qui ont eu foi dans les Réserves de l'Air.

Avec un temps de retard, qui sera d'ailleurs rapidement comblé, l'Algérie suit.

On sait en effet que, pendant la deuxième phase de la dernière guerre, cette province avait pourvu largement les écoles d'Amérique, d'Angleterre et du Maroc en élèves-pilotes, navigateurs, radios, bombardiers, mécaniciens ou photographes et comptait un certain nombre de réservistes personnel navigant encore jeunes et disposés à reprendre un entraînement aérien qu'ils avaient prématurément interrompu en 1945.

Donc, à l'appel de la 5^{ème} région aérienne, un noyau d'officiers et de sous-officiers de réserve, certains devant secouer le joug conjugal ou familial, se porte volontaire pour faire partie de la nouvelle unité en cours de création et, le 1^{er} janvier 1952, le CER 305 de Maison-Blanche voit le jour comptant trente-cinq pilotes et navigateurs pleins de bonne volonté, mais dont la plupart sont à reprendre entièrement en main.

Une période relativement longue de balbutiements et d'adaptation commence, jalonnée d'incidents et d'aventures souvent cocasses, se terminant généralement bien, si ce n'est pour le matériel, et dont quelques uns méritent d'être signalés :

C'est ainsi que, dès les débuts de l'unité, un de nos pilotes, récemment relâché, se présente à l'atterrissage, annonce à la tour de contrôle : *Train et volets sortis* et se pose imperturbablement sur le ventre dans un nuage de poussière et un grand bruit de ferraille. Cela a dû lui servir de leçon car, depuis, il n'a plus cassé d'avion et, de surcroît, est devenu un excellent moniteur. Tel autre équipage qui, après avoir décollé, se rend compte (pas tout de suite d'ailleurs) que la gouverne de profondeur n'a pas été libérée de son éclisse, envisage, ayant péniblement pris de l'altitude, de sauter en parachute mais, après un bref conciliabule, revient sur sa décision et réussit à se poser, sans casse de bois, au mépris des règles les plus élémentaires de pilotage et au grand étonnement général.

Que dire aussi de cet autre fait divers que l'on peut classer, aéronautiquement parlant, dans la catégorie des accidents aériens graves, qui mit fin à la vaillante carrière d'un de nos derniers *Goéland*, lequel, aussitôt après avoir décollé pour un vol d'entraînement, eut la malencontreuse idée de s'écraser violemment dans un champ de vigne. Les deux pilotes, indemnes, l'un d'active, le moniteur, l'autre le réserviste, élève naturellement, se sont toujours l'un et l'autre, défendu d'avoir été aux commandes au moment fatal. Ceci explique peut-être pourquoi, dans ces conditions, l'avion n'ait pas cru devoir poursuivre son vol.

Je serais en reste à l'égard de nos pilotes si je ne rapportais pas ici une anecdote que certaines mauvaises langues ont accréditée à l'escadrille, tendant à faire croire que nos navigateurs, les *sacs de sable* comme les appellent avec modestie ceux de la Chasse, réunis un certain jour pour une mission de navigation, auraient confondu deux villes relativement proches l'une de l'autre, les vents ce jour-là ayant complètement contrarié leurs calculs.

Ainsi, durant plusieurs années au cours desquelles les périodes heureuses alternent avec les jours néfastes, l'escadrille poursuit inlassablement sa marche en avant. Des éléments nouveaux, plus jeunes, viennent s'intégrer comme pour donner aux anciens une nouvelle jeunesse par l'émulation qu'ils créent.

Pendant le même temps, le matériel est rénové. Les vieux *Goéland* et Nord 1000 sont remplacés par un avion aux lignes harmonieuses et aux performances excellentes, le Morane-Saulnier 475 *Vanneau* II, puis V, mais dont les moteurs sont malheureusement rapidement à bout de souffle. C'est alors, au début 1957, que le North American T-6, appareil d'école sûr, mais lent, reconverti pour les besoins opérationnels, vient prendre la relève du Morane-Saulnier *Vanneau*.

Entre-temps, le 1^{er} novembre 1954, la rébellion avait éclaté en Algérie.

L'escadrille, avec celle d'Oran, est la seule en mesure, de par son type d'avions et ses équipages familiarisés avec les djebels algériens, de s'adapter à la forme de guerre qui nous est imposée. En attendant, la mise sur pied et la venue de nouvelles escadrilles de métropole, notre secteur opérationnel couvre presque la moitié est de l'Algérie, allant de Cherchell à Bougie, et reliant les chaînes côtières aux hautes plaines de l'intérieur.

En 1958, la rébellion s'étant généralisée, l'escadrille devient une unité de maintien de l'ordre au même titre que les EALA qui sont réparties un peu partout sur le territoire, accomplissant des missions identiques. Sa zone opérationnelle est adaptée à la zone nord-algérois et son nom devient ERAALA 1/40.

Pour répondre aux demandes de missions de plus en plus fréquentes et assurer la permanence opérationnelle, quelques pilotes d'active viennent renforcer le noyau de réservistes, ces derniers, au nombre de trente-cinq environ sont, sur leur demande, rappelés sous les drapeaux suivant une formule assez souple qui leur permet en même temps, au prix naturellement de certains sacrifices, de poursuivre leurs occupations professionnelles.

Quant à la qualité du travail fourni, je n'en veux pour témoignage que l'appréciation encore récemment portée par un chef particulièrement qualifié, le général commandant en chef le 1^{er} GATAC, disant que cette unité : *Bien que composée en majeure partie de non professionnels, accomplissait un travail de valeur égale et tout aussi apprécié que celui des unités d'active correspondantes.*

L'oeuvre accomplie depuis près de dix ans et les résultats obtenus sont, pour une large part, dus aux efforts inlassables et persévérants d'un petit noyau de camarades d'active et de réserve dont quelques uns sont encore présents à l'escadrille. Je ne pourrais les citer tous, qu'il me soit simplement permis de rappeler que le commandant Georges Veuve, premier commandant du CER 305, a porté l'escadrille sur les fronts baptismaux et a présidé avec bonheur à ses destinées pendant plus de cinq ans et que le capitaine Boudin, ancien chef du noyau d'active, fut la véritable cheville ouvrière de l'unité et le compagnon des bons et des mauvais jours.

Pour conclure, le traditionnel bilan dont nous pouvons, je crois, être fiers :

- 25 960 heures de vol dont 16 600 heures opérationnelles en 5 838 missions de maintien de l'ordre.

- 110 citations, dont 39 à l'ordre de l'Armée Aérienne, deux Croix d'officier et deux Croix de chevalier de la Légion d'Honneur à titre exceptionnel.

Malheureusement, dix des nôtres sont tombés en service aérien commandé.

Nous voulons faire en sorte que ces efforts et ces sacrifices ne restent pas vains. Aussi, aux côtés de nos camarades de l'armée d'active, nous poursuivons inlassablement le combat qu'ils mènent, jusqu'à la victoire finale.

