

CER 305 - ERALA 1/40

Créé en janvier 1952, les Centres d'entraînement des réserves ordinaires (CERO qui deviendra CER début 1953) doivent assurer la reprise en main et l'entraînement des pilotes et des navigateurs de réserve susceptibles de fournir à l'armée de l'Air l'appoint de personnel nécessaire en cas de besoin. Les pilotes revenus à la vie civile continuent leur entraînement en consacrant leurs week-ends à voler sur des Morane-Saulnier 472 ou 475 *Vanneau* du CER 305 à Maison-Blanche. Nombreux parmi eux ont été pilotes de guerre, ou formés dans les écoles nord-américaines.

La guerre d'Algérie rend nécessaire l'utilisation du précieux apport des équipages réservistes, entraînés et connaissant bien le pays. Les missions opérationnelles commencent au printemps 1956 avec les *Vanneau* dont l'armement a été renforcé.

Comme la majorité des réservistes d'Algérie rappelés sous les drapeaux pour former les Unités Territoriales, un noyau d'environ vingt pilotes et vingt navigateurs (devenus observateurs) devient, à raison de deux jours par semaine, le personnel opérationnel de cette unité promue combattante avec en plus neuf pilotes d'active et deux réservistes rappelés en situation d'activité.

Le CER 305 devient l'Escadrille de réserve de l'aviation légère et d'appui, ERALA 1/40, le 1^{er} mars 1957 qui est équipée de T-6 à partir du mois de mai 1957 en remplacement des *Vanneau*. Les ERALA sont constituées sur le modèle des Escadrilles d'aviation légère et d'appui (EALA) équipées de T-6G. Les ERALA 1/40 et l'ERALA 2/40 (à Oran) bénéficient au début de l'appoint de personnel mis en place aux EALA 11/72 et 12/72 au titre du parrainage par les 6^{ème} et 7^{ème} escadres de chasse. Immatriculation : F-TFHx. Indicatif opérationnel : *Rêveur*.

La zone d'opération s'étend sur 300 km autour d'Alger pour des RAV (reconnaitances à vue), des proconvoi (protection de convoi), des prosols (protections de troupes au sol) ou des appui-feu. Jusqu'au 31 juillet 1956, 521 missions de guerre sont effectuées en 1 322 heures de vol. 400 heures de vol sont allouées mensuellement. L'escadrille totalise, de juin 1955 à fin 1957, 7 000 heures de vol en 2 200 missions.

Le succès du CER 305, puis de l'ERALA 1/40 est lié au capitaine réserviste (puis commandant) Georges Veuve et au capitaine Boudin, chef du noyau d'active auquel succédera les capitaines Bordeaux puis Marcel Juillot. Parmi le personnel de réserve et d'active, pilotes et observateurs, se trouvent les commandants Duiras, Jacques Evrard et Lapiche ; les capitaines Georges Benoit, Henri Bernabé, De Coattarel, Falquès, André Gueit, Laurent, Pierre Lavergne, Emile Méchalay et Jacques Souillard ; les lieutenants Paul Assante, Jean Blanchon, Emile Boulet, Alain Boyer, Gilbert Carles, Jean-Claude Corvaisier, Jean Daru, Georges Debreuve, Félix Fruneau, Garnier, François Gledel, Guy Gouezou, Henri Labetaa, Lefèvre, Mendy, Yves Lonchamp, Guy Nicot, Marcel Pablo, Pionneau, Gaston Ramand, Rossi, Henri Torrès, Trouette, Armand Tuffière, André Turpin et Jean Weissler ; les sous-lieutenants Antoine Bardon, Alain Boyer, Christian Breuleux, Roger Delmas, Pierre Malvezin, Xavier Massol, Planchez, Georges-Paul Robert, Lucien Sansot, Aimé Trebosc et Robert Vigier-Lafosse ; les adjudants Paul Cretin, Douarec, Georges Nègre, Maurice Sicre ; les sergents-chefs Roger Alet, André Baroud, Paul Dallet, Jean David, Louis Gemin, Jeangirard, Lucien Marot, Xavier Massol, Mazzuca, Paulin, Robert Pons et Paul Vigezzi ; les sergents Baudier, Joseph Bidet, Pierre Binet, Blachère, Bordier, Pierre Cantonnet, Cazes, Chaillet, Etienne Demulder, Jacques Devos, Gabriel Evèque, Faure, André Geshors, Godie, Christian Lecoœur, Mallaval, Merle, Moll, Georges Nègre, Guy Pérès, Armand Perez, Pipolo, Ricaud, André Rude, Jean-Pierre Sene et Vadam.

Il y a aussi parmi le personnel : Bouchet, Didier Laurent, André Lheureux, Lucien Marot, Pierre Massot, Emile Méchaly, Gaston Ramand, André Ruiz et Mesdemoiselles Crochard et Debroas. L'ERALA accueille des pilotes ayant accompli un séjour d'un an en EALA, devenus «au-dessus de la durée légale», pour six mois supplémentaires. Certains se rengageront pour deux ans, d'autres passeront dans l'armée d'active après un passage à Meknès ou à Tours.

L'ERALA 1/40 est dissoute le 20 février 1962 après l'attaque du camp FLN d'Oujda par des T-6 de l'ERALA 2/40 d'Oran, le 18 février.

Plusieurs Réservistes sont victimes de leur devoir :

3 mai 1953 : Les sous-lieutenants Jacques Baconnier et Joussem décèdent dans la collision en vol d'un Nord 1100 et d'un Nord 1000 à Maison-Blanche.

24 mai 1955 : Le sergent-pilote Edouard Vuillemin est tué à bord d'un MS 475 *Vanneau*.

5 mai 1956 : Le pilote Raymond Loufrani et l'observateur Nicolas Cacciaguerra, sont tués à Courbet dans la chute d'un MS 475 *Vanneau* au cours d'une mission en Kabylie.

27 septembre 1956 : Le sergent-pilote Claude Beauvais disparaît en mer à 800 m de la côte dans la région de Ténès, après une panne de moteur au cours d'une liaison en MS 475 *Vanneau*.

19 mars 1957 : André Magneville décède en MS 475 *Vanneau* dans la région de Bougie.

15 mai 1957 : René Lefèvre trouve la mort en T-6 au Fondouk (son observateur saute en parachute).

26 novembre 1961 : Le lieutenant-pilote Gilbert Carles et le sous-lieutenant observateur Antoine Bardon trouvent la mort en T-6 à L'Arba.

Les Morane-Saulnier 472 et 475 *Vanneau*

Conçu comme biplace école dérivé du Morane-Saulnier 406, le prototype Morane-Saulnier MS 470 fait son premier vol le 22 décembre 1944. Les MS 472 *Vanneau* de série sont équipés d'un moteur en étoile SNECMA 14M de 700 chevaux. En août 1947, apparaît une version plus puissante, le MS 475 équipé d'un moteur en V Hispano-Suiza 12Y45 de 850 chevaux. Les deux versions diffèrent essentiellement par la forme du capot-moteur. Environ 500 *Vanneau* ont été construits dont 70 de la version MS 474 destinée à l'Aéronautique Navale.

▼ *L'insigne de l'ERALA 1/40 reprend l'insigne de l'escadrille 545, la première installée en Algérie en 1916*





▲ MS 475 sur le cap Carbon

▼ MS 475



Hubert Torrès



▲▼ MS 475

Hubert Torrès



Alain Crosnier





▲▼ MS 472



▼ MS 475





*Sur cette page, l'accident du MS
475 Vanneau le 14 avril 1956 à
Rouiba*





▲ *La fin d'un Vanneau à Blida en 1958*

Ci-contre : A Maison-Blanche en Vanneau le 13 avril 1956, le lieutenant-pilote Tourette et le sergent-observateur Guy Pérès

▼ *A gauche : le sergent-observateur Guy Pérès*

A droite : Georges Veuve alors qu'il était sur P-47 pendant les campagnes de France et d'Allemagne, après avoir fait partie du 5^{ème} détachement d'élèves-pilotes aux Etats-Unis

Guy Pérès



Guy Pérès



JJean-Louis Veuve





▲ Emile Boulet, Georges-Paul Robert, Georges Veuve, Falquès, Bouchet et Pierre Lavergne. Accroupi : André Turpin
▼ Briefing par le commandant Georges Veuve à gauche, Paul Assante, x, Pablo





▲▼ T-6 à Maison-Blanche



▼ Atterrissage forcé du sergent Cantonnet





▲ La salle OPS à Maison-Blanche

▼ En alerte, les lieutenants Boulet et Paul Assante, le sergent-chef Paulin et le capitaine Boudin





▲▼ T-6



▼ Atterrissage for c  d'un T-6   Champlain





▲ ▼ *Détachement de Tizi-Ouzou en 1961*





▲ Les installations de l'ERALA 1/40 à Maison-Blanche



Labeta

.....

Falques

Evrard

Christian Breuleux

▲▼ Février 1960, remise de décorations à Maison-Blanche



Evrard

Méchal

Falques

Lavergne

Veuve

Christian Breuleux



▲ *Devant la salle OPS à Maison-Blanche. A gauche, le capitaine Boudin*

▼ *Fête à l'ERALA 1/40 en janvier 1960. Général Huet et Christian et Françoise Breuleux*

