

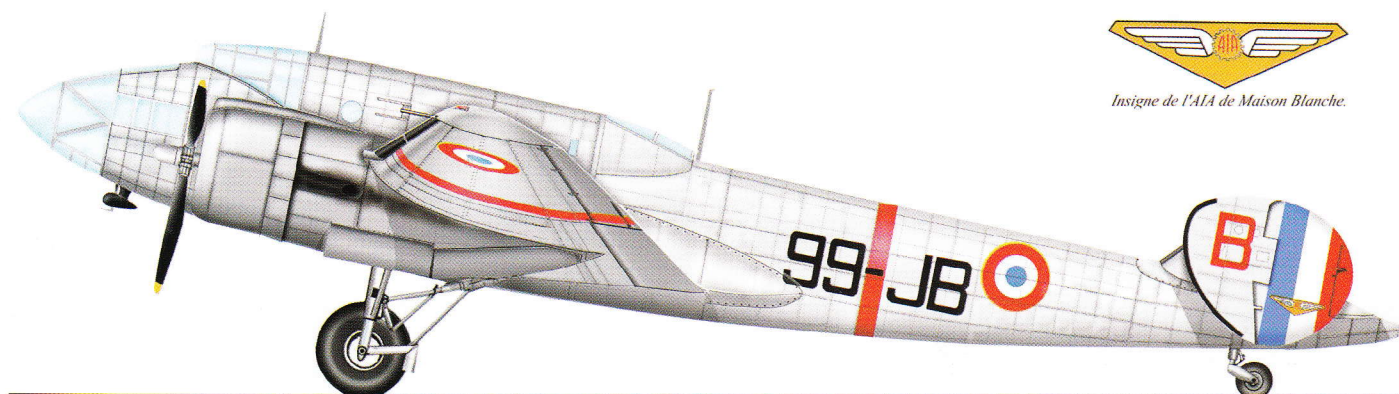
EARS 99

Escadron Aérien de Recherche et de sauvetage 99

La France voulant prendre part au SAR (Search And Rescue) de la zone Méditerranée crée, en 1947, au sein de l'Armée de l'Air une Section Aérienne de Sauvetage en Mer, SASM 99. La SASM 99 s'installe sur le terrain d'Alger Maison Blanche le 1er février 1947. La première année est essentiellement consacrée à l'entraînement avec des Vickers Wellington, tout en maintenant une alerte 24h /24. La zone Méditerranée est sous la responsabilité des unités SAR de la RAF. En 1948 les Wellington arrivent en fin de potentiel, mais un appareil est perdu le 21 mai s'abîmant en

mer avec tout son équipage. Malgré la dotation de nouveaux Wellington destinés à renforcer la SASM, les problèmes de vieillissement des appareils se font ressentir. La SASM attend avec impatience l'arrivée d'un appareil plus moderne. C'est en juin 1949 que la Section touche son premier Leo 453S qui sera suivi en août 1949 de trois autres appareils du même type.

En 1950 la RAF se dégage de la responsabilité SAR et laisse l'Armée de l'Air se charger de cette mission.



La SASM 99 sous le commandement de la DAT (Défense Aérienne du Territoire) passe en novembre 1950 sous la responsabilité du SGACC (Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale). Mais c'est le GMMTA (Groupement des Moyens Militaires du Transport Aérien) qui se charge de la gestion du personnel et du matériel.

Un premier Leo 453S est endommagé puis il sera réparé. Mais le 1er juin 1951 un Leo 453S s'écrase à Boufarik, Algérie.

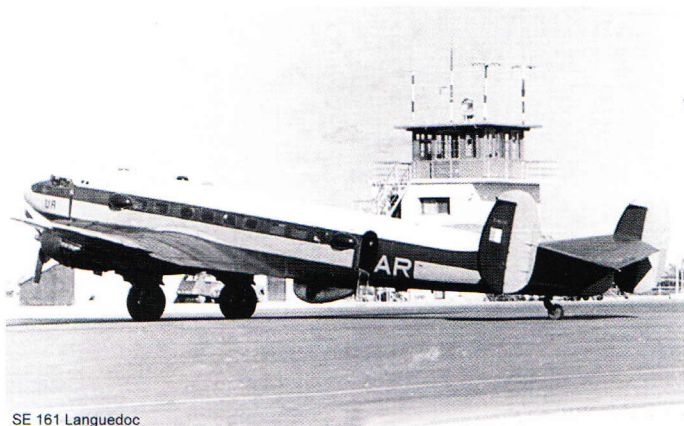
En 1953 le parc aérien de la SASM 99 prend plus de volume avec le Léo 453 équipé d'un radar de recherche et d'un Leo 453L pour les liaisons aériennes. Après la dissolution de la SASM 98, le personnel et les appareils sont versés à la SASM 99 qui se trouve renforcée.

Une fusion intervient en 1954 entre la SASM 99 et le GLA 45 pour donner le GLS 45 comprenant deux escadrilles, mais les appareils Leo 453S Sauvetage et Leo 453 Liaisons ayant un

aménagement spécifique pour effectuer leur mission, ne peuvent effectuer les deux missions sauvetage et liaison en même temps. Un Leo 453L est perdu lors d'une liaison entre l'Algérie et la France, l'appareil étant pris dans une tempête au large des Baléares. L'avion est rapidement alourdi par le givre et tombe en mer ; il y a peu de survivants.

L'Etat-Major décide en 1955 de séparer les deux escadrilles et c'est le 28 juin 1955 que la SASM 99 prend le nom de EARS 99 toujours stationnée sur le terrain de Boufarik. Elle s'équipe du SE161 Languedoc. En 1956 l'EARS 99 prend ses quartiers à Alger-Maison Blanche où elle y restera jusqu'en 1961.





SE 161 Languedoc

Un premier accident sur ce type d'appareil se produit lors de l'approche du terrain du Bourget, l'avion se déporte et touche une maison et se crashe sans faire de blessé. Les appareils sont interdits de vol jusqu'au 3 juin 1955.

Les missions de recherche en mer (SAMAR) et de recherche terrestre (SATER) se poursuivent. Des missions de recherche réelles pour retrouver des appareils perdus dans le secteur de Colomb-Béchar sont effectuées.

Par la suite, des Languedoc sont modifiés avec le rajout d'une nacelle ventrale à l'avant.

L'année 1955 se termine par la recherche d'un T-33 tombé au large de Barcelone et le lendemain, l'équipage sera retrouvé indemne.

Le 10 janvier 1956 une mission SATER est mise en place pour rechercher un équipage d'un N 2501 du groupe Anjou perdu dans le secteur de Miliana, Algérie. L'année se poursuit en recherche pour retrouver un chasseur de la RAF tombé en mer et d'un bombardier de l'USAF.

Le 30 novembre 1956 est une journée tragique pour l'EARS 99. Le SE 161 n°61, F-SSUN décolle d'Istres pour porter secours à un cargo panaméen, l'Antares, qui a lancé un message de détresse. Après plusieurs heures passées sur zone dans une météo difficile, le pilote annonce à sa base qu'il rentre. Puis il n'y a plus de liaisons radio avec l'appareil ; l'attente est longue, les recherches sont lancées, des appareils britanniques et espagnols y participent. Après de nombreuses heures de recherche sur zone, aucune trace de l'appareil et de l'équipage n'est retrouvée.

L'année 1957 est plus calme et des recherches réelles sont effectuées sur la Méditerranée. Un chasseur espagnol est recherché au nord-est de Valence, puis un appareil de liaison de la RAF disparu au large de Perpignan est également recherché.

Des problèmes techniques rencontrés sur les Languedoc forcent l'armée de l'air à détacher des N 2501 de la 61e Escadre de transport d'Orléans, et la mise en place de ces appareils est effective à compter du 7 août 1957. Les SE 161 Languedoc sont interdits de vol sans délai de reprise des vols.

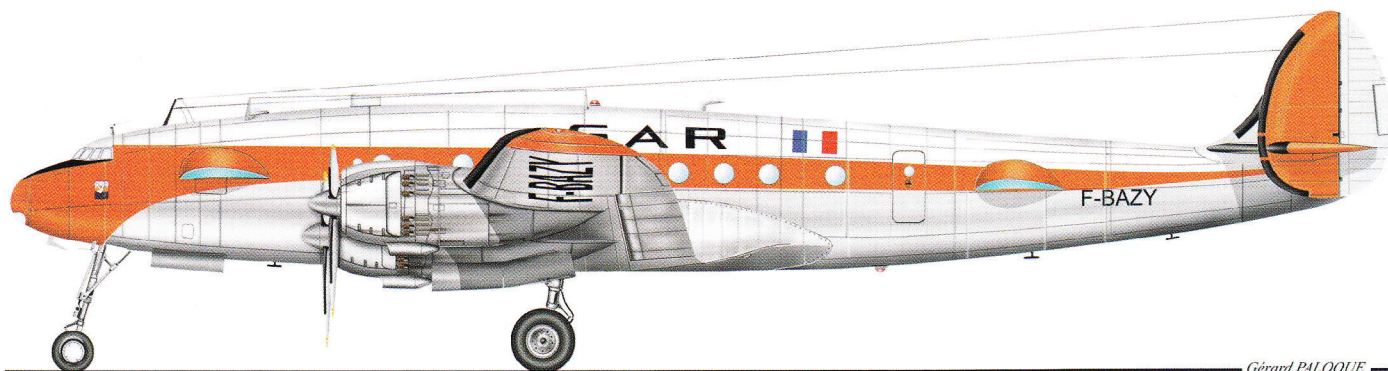
L'activité opérationnelle pour l'année 1958 est très soutenue, de nombreuses missions de recherche SAMAR et SATER sont effectuées, ainsi que de nombreux exercices avec les avions des SAR britannique, espagnol et italien. L'EARS 99 effectue les accompagnements des avions de l'armée de l'air traversant la Méditerranée pour se rendre en Algérie ou retournant en métropole. En 1959 un grand changement au sein de l'EARS 99 se produit avec la dotation du L 749 Constellation qui arrive le 28 juin immatriculé F-BAZJ. Les missions de prise en main de l'appareil sont soutenues et des missions SAMAR et SATER sont effectuées.

L'année 1960 en plein conflit algérien les missions de recherche se poursuivent. Le 15 janvier, une recherche SATER est déclenchée pour retrouver un N 2501 perdu près de la Ghardaï.

Le N 2501 n°102 61-QU sera retrouvé. L'appareil est tombé en vrille entraînant son équipage.

Le mois de septembre 1960 sera endeuillé par la perte du N 2501 n°22 F-RBHO, qui effectuait une mission de réglage radar pour la chasse de nuit. L'appareil disparaît, mais il ne sera retrouvé que le lendemain, crashé près de Tkout au sud de Batna.





— Gérard PALOQUE —

L'EARS 99 continue à toucher des Constellation et fin 1961, six Constellation font partie de l'escadron. Les missions continuent, l'activité de l'escadron est constante puis, avec la fin du conflit algérien les traversées de la Méditerranée par divers appareils sont accompagnées par les Constellation de l'EARS 99.

L'EARS 99 est dès lors stationné à Toulouse Franczal à compter du 1er mars 1962.

En 1963 l'activité en Méditerranée de l'EARS 99 ralentit. Mais le 11 janvier 1963 un drame touche l'EARS 99 où le Constellation n°2545 F-BAZM s'écrase au nord de Perpignan, lors d'un entraînement à la navigation. Tout l'équipage est tué. C'est une panne de commande de vol qui est certainement la cause de ce crash.

L'année continue avec ses missions et ses exercices aux côtés des aviations britannique, espagnole et italienne.



En 1969 les Constellation arrivent en fin de potentiel. L'activité ayant bien diminué, la décision de ne pas remplacer les Constellation fut prise et l'EARS 99 est dissout le 31 décembre 1969. La mission SAR passe ensuite à l'Aéronavale avec ses Breguet Atlantic.

Gérard PALOQUE

