

LES UNITES DISPARUES

Une rubrique conçue, suivie et alimentée par Bernard PALMIERI
Profil de Patrice GAUBERT

EARS 99

SAR ^{MA} à la française^N

Après guerre, la France prend sa part dans l'organisation internationale du Search and Rescue (SAR) par la création d'une branche aérienne sous la forme, au sein de l'armée de l'air, de la Section aérienne de sauvetage en mer (SASM) 99. Cette dernière est créée en 1947 et vole sur Wellington puis LeO 453 depuis Blida, en Algérie. Les nombreuses liaisons maritimes et aériennes entre Europe et Afrique fournissent de nombreuses occasions aux équipages de prouver leur talent, mais aussi parfois de payer de leur vie le service public qu'ils assureront sans faille, plus de vingt ans durant. La SASM 99 est fusionnée pendant un an (1954-1955) avec le GLA 45 pour donner le GLS 45, mais la mission SAR, aux contingences bien particulières, entraîne la recréation d'une unité à part entière. Le 28 juin 1955 est créée l'Escadrille aérienne de recherche et de sauvetage (EARS) 99 à Boufarik, reprenant les dix quadrimoteurs SE161 Languedoc à la magnifique livrée bleu et jaune de la SASM et codés dans la série F-SSUx. En octobre 1956, l'EARS prend ses quartiers définitifs à Alger-Maison blanche où elle restera jusqu'en 1961, ses équipages oeuvrant tant en mission SAMAR (sauvetage maritime) que SATER (sauvetage terrestre). Entre temps, l'escadrille devient escadron le 1^{er} mai 1961, mais le matériel volant évolue également. L'accident tragique de Languedoc qui survient le 1^{er}

décembre 1956, causant la mort des 11 membres d'équipage, entraîne un retrait rapide du type et des Noratlas détachés d'autres unités arrivent en renfort. Ils conservent, pendant les quatre ans de leur utilisation, codes et insignes d'unités, bien que leurs indicatifs radio soient une combinaison des codes de l'EARS et de celui de l'unité de l'appareil ! 1960 voit enfin arriver les premiers des sept



Photo SHD/DAA

Lockheed L749A Constellation qui vont doter l'EARS. Volant sur des quadrimoteurs à long rayon d'action pouvant patrouiller longuement, les équipages de « Constell » couvrent alors de vastes étendues, tant en Méditerranée qu'au Sahara. Il y aura fort à faire lors du rapatriement par les airs vers la métropole des nombreu-

ses formations aériennes basées en AFN jusqu'au début des années 60. L'indépendance de l'Algérie entraîne également le repositionnement de l'EARS à Franczal à compter du 1^{er} mars 1962. Sept ans encore de missions patientes et combien sécurisantes pour tous les usagers des cieux et des mers, tant militaires que civils, et la dissolution intervient finalement le 31 décembre 1969. La mission passe à l'Aéronautique navale et ses Atlantic, entrés en service depuis déjà trois ans.

A mission particulière, insigne particulier. L'EARS s'inspire pour le créer de la fable de Jean de la Fontaine, « la colombe et la fourmi », dans laquelle l'oiseau aide l'insecte à se sauver d'un mauvais pas aquatique par une brindille tendue. La fourmi, dans la fable, aura l'occasion de rendre la pareille... Aussi l'insigne reprend-t-il cette imagerie parfaite, en installant la scène sur fond de montagnes jaunes, la couleur internationale du SAR. La colombe, quant à elle, est le symbole idéal du caractère purement pacifique des missions de l'EARS. L'insigne, homologué le 1^{er} décembre 1956 sous le numéro A694, sera systématiquement porté à l'avant des Constellation de l'EARS.



Un Constellation avant son retrait du service. Les longues patrouilles en mer ont délavé la belle peinture "day-glow" du fuselage.