

# LES UNITES DISPARUES

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

## ELA 53 Les liaisons dangereuses

La guerre d'Indochine (1945-1954) marque la naissance d'escadrilles de liaison aérienne (ELA) qui vont mener, dans l'ombre des grandes unités de transport et de chasse, nombre de missions ingrates, éminemment dangereuses mais absolument vitales pour les combattants au sol.

Le 1<sup>er</sup> avril 1948 est créée l'ELA 53 à Bach Maï, afin d'assurer les servitudes de l'armée de l'air au nord de l'Indochine, et plus particulièrement au Tonkin. Elle prend la suite de la Section d'avions de liaison 53 opérant depuis fin 1946 dans la Haute-région. Le terme «liaison aérienne» reflète bien mal l'étendue des missions qui sont dévolues à ses personnels : outre les liaisons « classiques », cordon ombilical vital pour tous les postes isolés, l'ELA doit pouvoir effectuer les évacuations sanitaires des blessés au combat et autres personnels malades, des reconnaissances du dispositif ennemi, des protections des convois routiers qui ravitaillent les garnisons et même, des vols de « sondage météo » au profit des autres unités navigantes de l'armée de l'air. A partir de 1950, l'état-major place l'ELA 53 sous la coupe du Groupement aérien tactique (GATac) nord afin de satisfaire au mieux les besoins opérationnels de l'armée de terre dans ce secteur ; le GATac nord

est par ailleurs le plus important rassemblement de moyens aériens en Indochine avec deux groupes de Kingcobra, deux groupes de Ju.52

et un groupe d'observation d'artillerie sur Criquet. Afin de mener à bien ses tâches, l'ELA 53 alignera, un an avant sa dissolution, un parc important composé de 11 MS500 Criquet, 5 Nord 1000 Pingouin, 3 NC700 Martinet et 3 Beaver,



auxquels s'ajoutent dès 1950 les toutes premières voilures tournantes de l'armée de l'air, soit 6 Hiller H-23 et 3 Sikorsky H-19. Des Stampe SV4 ont également doté l'unité. Toutes ces machines sont codées dans les séries F-SCLx (avions) et F-SCMx (hélicoptères). Outre Bach Maï, l'ELA utilise les terrains de Muong Saï (détachement de Beaver) et Gialam (détachement d'hélicoptères). Après six ans d'activité, le bilan de l'unité, à l'instar de celui de ses consœurs (ELA 52 et 54), est plus qu'éloquent. Elle a conduit 12254 missions en 33580 heures de vol, participant aux batailles de Vihn-Yen, du Day, de Nghia-Lo et de Hoa-Bihn, évacuant en particulier 2711 blessés le plus souvent sous le feu adverse et hors de zones géographiques difficiles.

L'unité a assuré

également la protection des convois entre Lang Song et Cao Bang. Depuis le début de la bataille de Dien Bien Phu (13 mars 1954), épisode tragique entre tous, elle a mené à bien 44 missions en 156 heures, dont un certain nombre de reconnaissances photo par ses bimoteurs. Huit personnels ont perdu la vie durant ces opérations, lourd tribut à payer pour une unité, souvent afin que d'autres survivent. L'état-major salue les services rendus par l'attribution de la fourragère aux couleurs du ruban de la croix de guerre des TOE, en date du 8 avril 1953, distinction qui sera désormais accroché au fanion de l'escadrille qui lui a été remis un an auparavant. Par ailleurs et administrativement parlant, l'ELA 53 est considérée comme «unité combattante» de sa création au 11 août 1954, date officielle du cessez-le-feu en Indochine. L'escadrille est finalement dissoute le 28 février 1955, bien que ses traditions et le port de sa fourragère soient plus tard confiés au GALO 53 d'Afrique du nord, afin de perpétuer le souvenir de son haut sens du devoir et de la mission.

Comme toute unité aérienne, l'ELA 53 voit son insigne homologué sous la référence n°3057/EMGFA/3/OP dès le 10 mai 1950. Ce dernier est sans aucune ambiguïté, tant sur la mission que sur les conditions de sa réalisation : un avion s'envole derrière une palissade de bois où flotte un drapeau tricolore, rappelant le soutien permanent des camps retranchés français au Tonkin, un blessé à la tête évoque les besoins dramatiques des combattants, un filet de sang symbolisant également les nombreux fleuves coulant des hautes terres vers le Golfe du Tonkin où se situe Hanoï, la capitale du Tonkin.



Ce MS 500 de l'ELA 53 est en fait un Fieseler Storch reconditionné par Morane Saulnier. On le reconnaît à son dessous de fuselage et son vitrage légèrement différents des MS 500 construits entièrement par la firme.