

Armée de l'Air 1945-1962 (44)

Ami(e) Internaute,

Ce 196^{ème} diaporama est le 44^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les escadrons : EALA 2/2 et EALA 3/1

Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je réalise, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

Consultez les documents précédents sur :

<https://aviation-algerie.com/aviation-algerie/>

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

<http://www.aviation-algerie.com>

EALA 2/2



L'escadron EALA 2/2 est créé le 1^{er} décembre 1959 à Paul-Cazelles, sur T-6, par regroupement des EALA 1/72 et 8/72. Une troisième escadrille est créée en juillet 1961 avec du personnel venu de la dissolution de l'escadron 3/12. Une quatrième et une cinquième escadrilles sont créées en septembre 1961 à la dissolution de l'EALA 21/72. Retour à deux escadrilles en novembre 1961. Parrainé par la 2^{ème} Escadre de Chasse.

Transféré à Blida en juillet 1961.

Détachements à Djelfa, Aïn-Rich, Bou-Saâda, Tizi-Ouzou et Orléansville.

Dissout le 31 janvier 1962.

Immatriculations : F-UJKx et F-UJRx. Codes : *Baron* et *Cabot* (période à deux escadrilles). *Baron*, *Cabot* et *Ciment* (période à trois escadrilles). *Cabot* et *Ciment* (période à deux escadrilles).

Commandements :

- 1^{er} décembre 1959 : Cne René Champagnon.
- 13 mars 1960 : Cne Jean des Portes de la Fosse.
- 26 avril 1961 : Cne Pierre Guillaumet.
- 5 août 1961 : Cne Roland Mentré.
- 31 janvier 1961 : Lt Trotin.

Décès :

- 6 mars 1960 : mort, en T-6, du sergent pilote Joseph Billon et du lieutenant observateur Raymond Girard au nord de Paul-Cazelles.
- 1^{er} octobre 1961, le sergent pilote PER François Guelton et le sous-lieutenant Émile Dubien sont tués accidentellement en T-6 dans la région d'Aïn-Rich (Djelfa).

Les Escadrons d'avions légers d'appui (EALA)

Les North American T-28 *Fennec* arrivent et l'organisation de l'Aviation légère de l'armée de l'Air (ALAA) change le 1^{er} décembre 1959 avec le regroupement de quatorze escadrilles en sept escadrons d'avions légers d'appui.

Ces escadrons conservent la dénomination d'EALA, ce qui peut prêter à confusion, et sont parrainés par des escadres de chasse. Quatre escadrons sont équipés de T-28 et trois escadrons conservent les T-6, huit escadrilles de T-6 sont maintenues autonomes, ainsi que les EALA 1/40 et 2/40 (escadrilles de réservistes).

Nouvelle organisation :

Escadrons : EALA 2/2, EALA 3/1 *Argonne*, EALA 3/4 *Flandres*, EALA 3/5, EALA 3/9 *Numidie*, EALA 3/10 *Parisis*, EALA 3/12.

Escadrilles autonomes : EALA 4/72, EALA 10/72, EALA 11/72, EALA 13/72, EALA 16/72, EALA 19/72, EALA 21/72, EALA 5/73, EALA 1/40 et EALA 2/40.

Les 24 premiers T-28 équipent l'EALA 3/9 à partir de juillet 1960, puis l'EALA 3/10, l'EALA 3/5 et l'EALA 3/4.

Le 22 février 1961, le général Clause prend le commandement de l'ALAA, remplacé, en mai 1962, par le général Hautière.

Durant la guerre d'Algérie, les EALA (escadrilles et escadrons) ont effectué 750 000 heures de vol au cours de 540 000 missions en perdant 255 pilotes et observateurs, soit les deux-tiers des 370 personnels navigants de l'armée de l'Air morts en Algérie.

EALA 2/2 – T-6G



EALA 2/2 – T-6, Djelfa, 1961



(Jacques Delhomme)

EALA 2/2 – T-6, Djelfa, 1961



(François Robinard)

EALA 2/2 – T-6, Djelfa, 1960



(François Robinard)

EALA 2/2 – T-6, Djelfa, 1961



(Jacques Delhomme)

EALA 2/2 – T-6, Bou-Saâda, 1960



(André Brun)

EALA 2/2 – T-6, Djelfa, 1960



(Jacques Delhomme)

EALA 2/2 – T-6, Bordj-de-l'Agha, janvier 1960



EALA 2/2 – T-6, Bordj-de-l'Agha, janvier 1960



(Yves Magnéur)

EALA 2/2 – T-6, Bordj-de-l'Agha, janvier 1960



EALA 2/2 – T-6, Bordj-de-l'Agha, janvier 1960



EALA 2/2 – Bordj-de-l'Agha, janvier 1960



(Yves Augagneur)

EALA 2/2 – T-6, Bordj-de-l'Agha, janvier 1960



(Yves Augagneur)

"OPÉ" HÉLIPORTÉE ... EALA 2/2 - Bordj-de-l'Agha, janvier 1960

Dans huit jours je suis libérable, aussi je ne participe plus aux opérations; c'est une tradition au bataillon! J'assume les services au bordj, ce qui soulage un peu les copains.

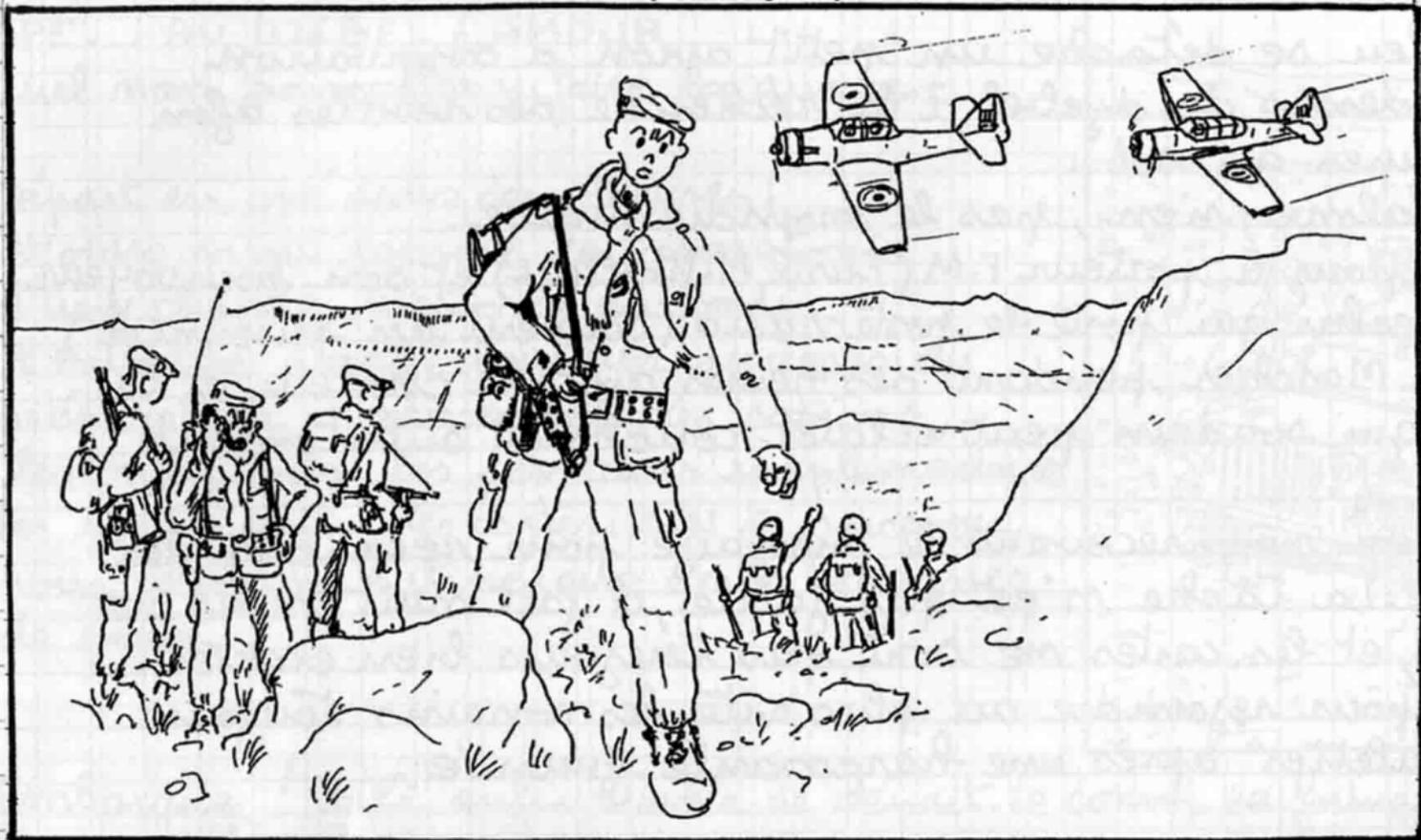
Depuis les opérations du printemps 1959, le secteur est relativement "calme" mais cette "paix" reste fragile, elle est à nouveau troublée avec le drame récent de notre camion qui a sauté sur la piste de Ben S'Roum. La découverte d'autres mines posées sur les pistes dans le secteur, et plusieurs coupures de la route Bou-Saâda - Biskra, sans oublier un trafic radio repéré par notre réseau d'écoutes, tout cela prouve une certaine réactivité chez les fellas et la présence parmi-eux d'un spécialiste artificier qu'il faut neutraliser au plus vite. Cette nouvelle situation enclenche la mise en œuvre d'une importante opération avec de gros moyens.

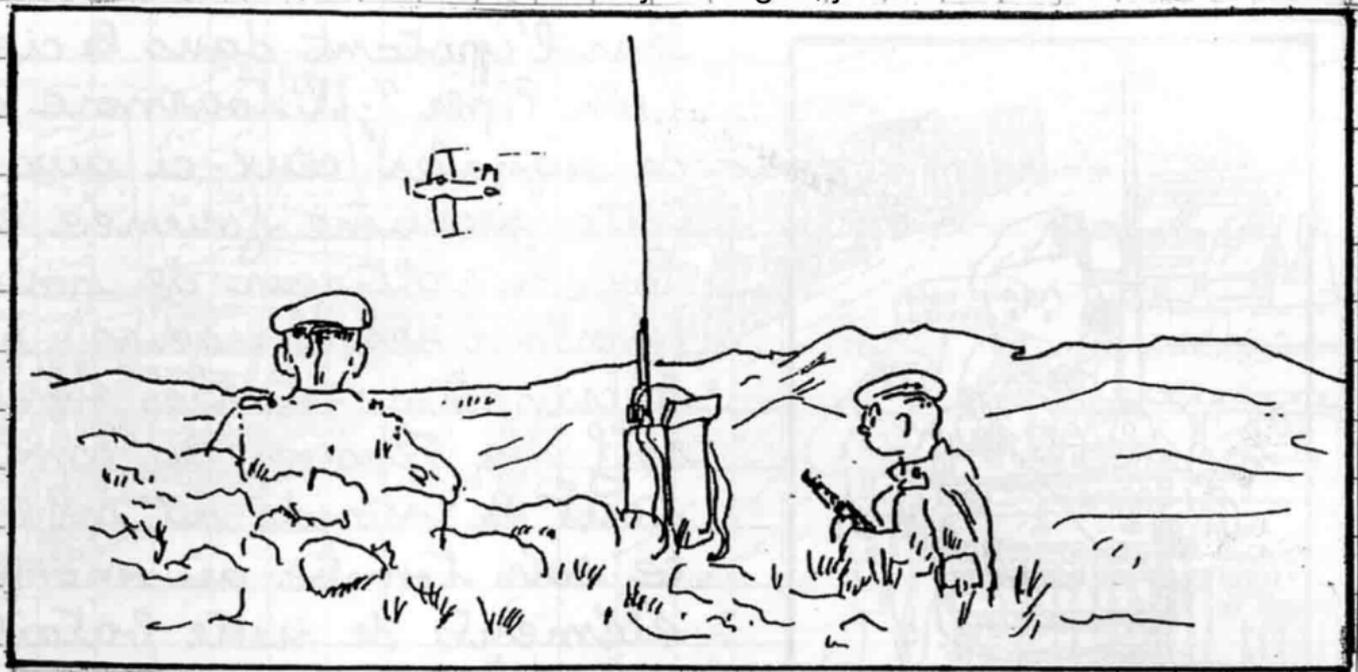
Au petit matin, une escadrille de six T6 vient se poser sur la piste du bordj ainsi que plusieurs hélicoptères du type "mammouth" pour hélicopter les sections de nos trois compagnies sur les sommets du fameux djebel Fernane. Avant l'héliportage, les T6 survolent et mitraillent copieusement les zones de largage pour "nettoyer" le terrain. D'autres unités arrivées de Bou-Saâda et de Djelfa investissent le massif; la légion monte à l'assaut des positions fortement tenues par les rebelles. Dans l'après-midi, j'assiste de loin au terrifiant spectacle d'un bombardement au "napalm". Ce n'est que le lendemain que cette katiba très combattive sera totalement anéantie, mais à quel prix!!



T6 En retour de mission: il est armé de deux ou quatre mitrailleuses et dispose d'un chargement de roquettes ou de bombes de 50 ou 100 Kg.

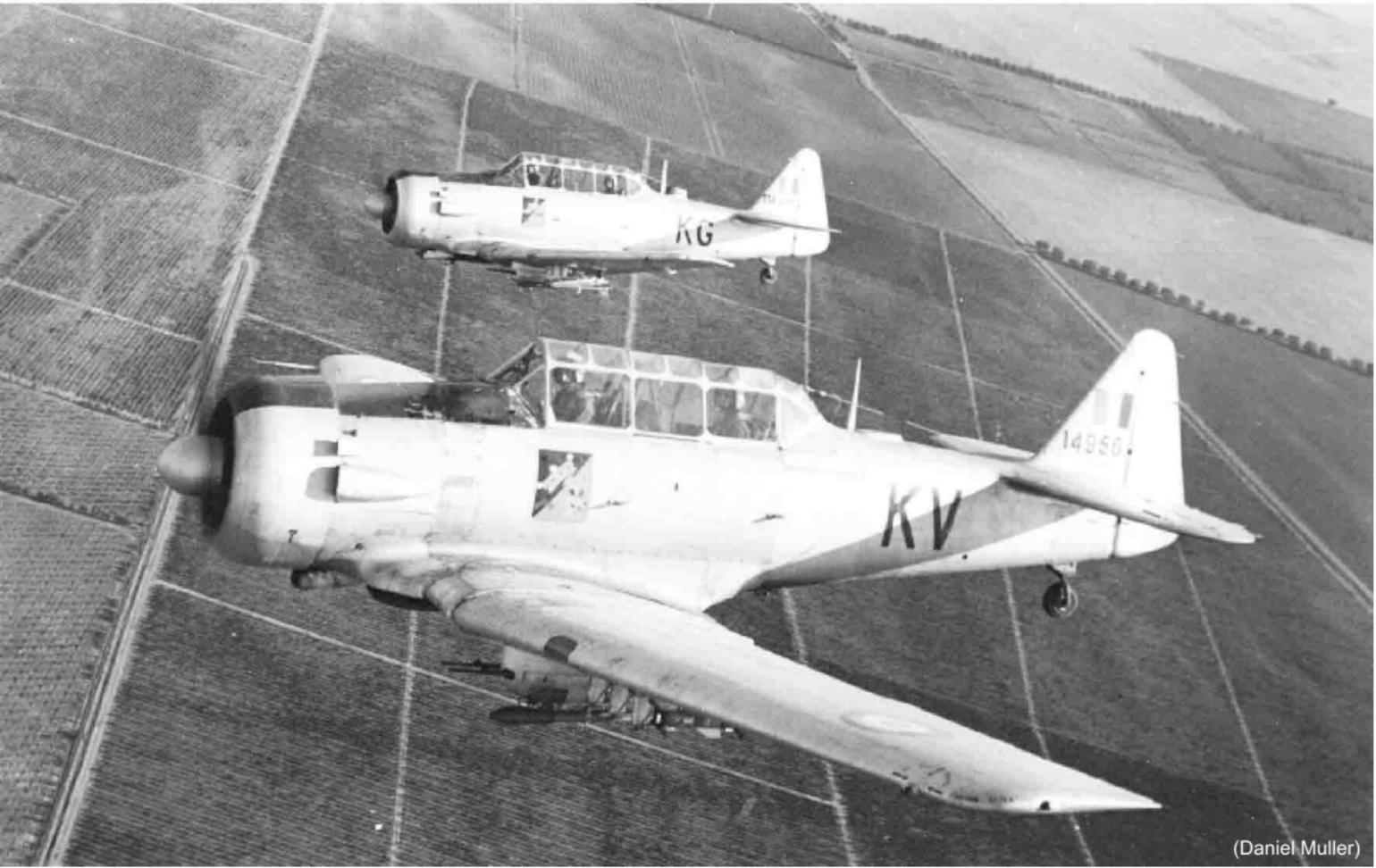
(Yves Abgagneur)





La Ratiba est accrochée, l'avion survole la zone; il signale les mouvements des fells aux unités. Au petit matin, les T6 reviennent fouiller le terrain, le radio entre en contact avec la patrouille qui de nouveau survole le djebel

EALA 2/2 – T-6 sur la Mitidja, 1960



EALA 2/2 – T-6, Djelfa, 1961



EALA 2/2 – T-6, Djelfa, 1961



EALA 2/2 – Djelfa, 1961, le redoutable Bou-Kahil





EALA 2/2 – T-6, Bou-Saâda, 1961
Sergent observateur Daniel Muller

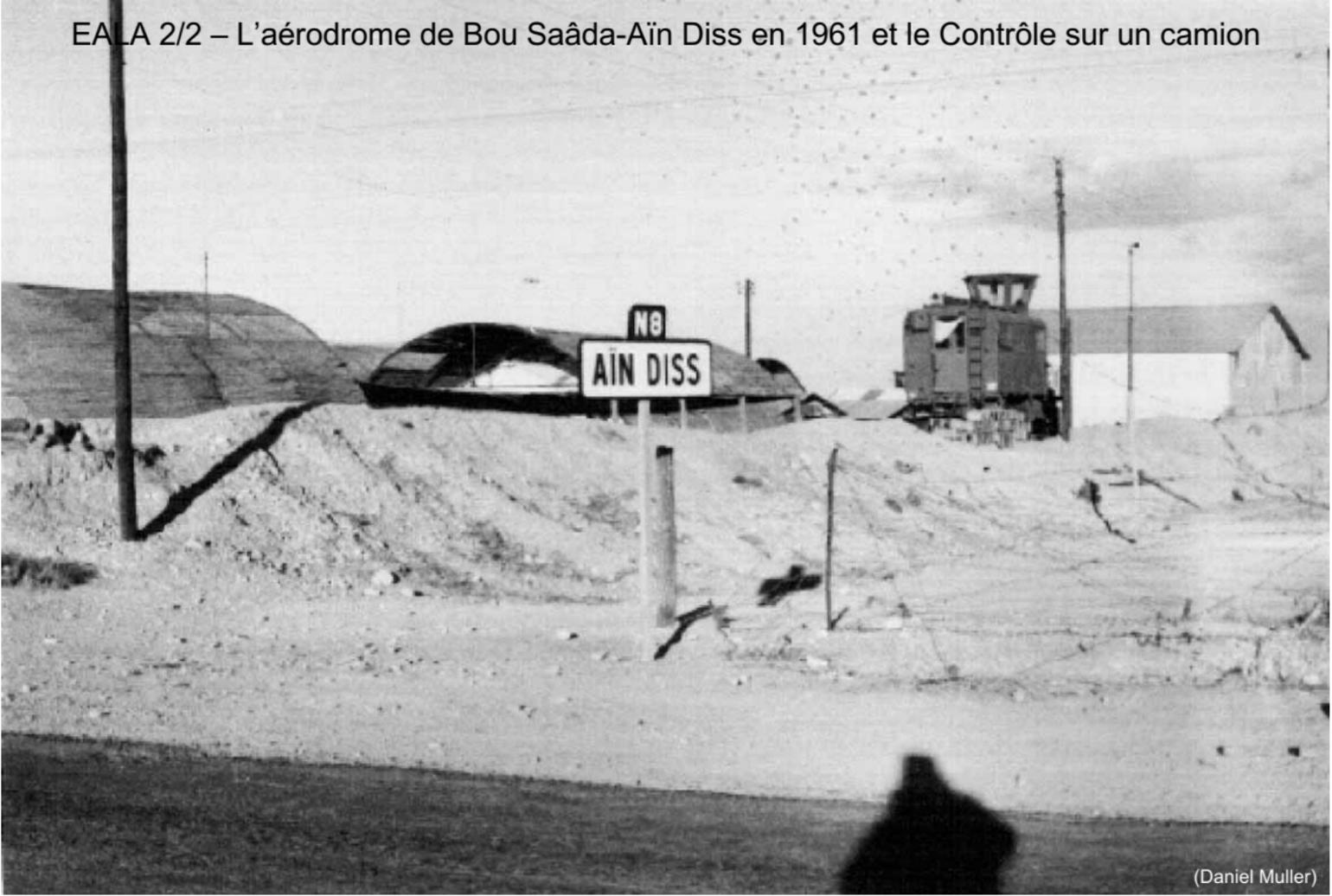
(Daniel Muller)

EALA 2/2 – T-6, Jacques Delhomme,
soutier à Djelfa, 1961



(Jacques Delhomme)

EALA 2/2 – L'aérodrome de Bou Saâda-Aïn Diss en 1961 et le Contrôle sur un camion



EALA 2/2 – Bou-Saâda 1961, à droite, le Sgt observateur Daniel Muller

N 8
AIN - HADJEL
3 - ALGER

N 45
M. SILA 56
BORDJ - BOU-
ARRERIDJ 115

BERGOUNI



EALA 2/2 – Sgt observateur Daniel Muller et SL Émile Dubien tué le 1^{er} octobre 1961



(Daniel Muller)



EALA 2/2 – Émile Dubien, aspirant observateur puis sous-lieutenant, tué en T-6 le 1^{er} octobre 1961 dans la région d'Aïn-Rich

(Daniel Muller)

EALA 2/2 – Émile Dubien, tué en T-6 le 1^{er} octobre 1961 dans la région d'Aïn-Rich



(Daniel Muller)



EALA 2/2 – Carnet de vol de Daniel Muller, Sgt observateur

TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	JOUR	BOUR CAPOTE	DANS LES REAGERS	NUIT	TOTAL DE VOL (Total des colonnes 5 et 8)			NATURE DU SERVICE AERIEN	OBSERVATIONS
					9	10	11		
	MOIS		DE		DECEMBRE				
R. NAT6 n° 688	135				135	1		<u>RAV - C 3002</u>	MY 01
" n° 572	140				140	1		<u>RAV - C 3025</u>	LY 80
FF " n° 931	215				215	1		<u>RAV - C 3058</u>	LY 80 . 90 . LX 83. 93
" n° 033	155				155	1		<u>RAV - C 3915</u>	+ Entraînement CSAL
AR " n° 572	200				200	1		<u>PRO. Convoy - C 3131</u>	Air Dalia - Mould Rieba
" n° 033	120				120	1		<u>RAV - C 3133</u>	MY 13 - 23
" n° 033	135				135	1		<u>RAV - C 3140</u>	MY 01 - 00
" n° 965	100			010	110	1		<u>RAV - C 2147</u>	LY 30 . 81
" n° 083	225				225	1		<u>Pro. Troupe - C 3135</u>	LY 30 . 80
" n° 959	100				100	1		<u>RAV - C 3237</u>	MY 00 . 10
" n° 958	120				120	1		<u>RAV - C 3241</u>	MY 00 . 10 . 01
" n° 965	230				230	1		<u>FEU - C 3242</u>	MY 00 :
" n° 965	135				135	1		<u>FEU - C 3267</u>	MY 00 - 10
	2220			010	2230	13			
	000			0	0	0			
	2210			010	2230	13			

EALA 2/2 – Carnet de vol de Daniel Muller, Sgt observateur

GRADE ET NOM DU PILOTE	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
			BOUR CAPOTE	SANS LES RESEAU	
			5	7	
3	NATGG	22 ²⁰			0 ¹⁰
1961	M.O. - A.F.N.				
MOIS DE	MOIS	TOTAL			
CEMBRE	SEPTES	HEURES	MINUTES	SECONDES	HEURES
FEU	2	4 ⁰⁵	10		13 ³⁰
FAV	9	13 ⁵⁰	106		170 ⁰⁵
A.T.	1	2 ²⁵	20		34 ³⁰
PROTECT.	1	2 ⁰⁰	18		28 ¹⁵
L.O.	1	1	2		1 ³⁵
	13	22 ³⁰	156		253 ⁵⁵

DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE D'ATERRIS- SAGES	NOMBRE D'A. M. V.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
9	10	11	12	13
22 ³⁰	13			
CARNET ARRÊTÉ LE :		L'INTERESSÉ		
31 décembre 1961		1. Muller		
AU TOTAL DE : 22 ³⁰				
POUR LE MOIS DE :				
DECEMBRE		Le C ^o MENTRE Commandant l'EALA 2/2		
Total Observateur: 237 ⁴⁵		DATE: 31 décembre 1961		
TOTAL PILOTE: 0				

EALA 2/2 – Carte de vœux lancée sur le Commando de Chasse du 2^{ème} RTA, après une opération au nord de Bou-Saâda



Le Commandant,

et l'escadrille des TG "Ciment

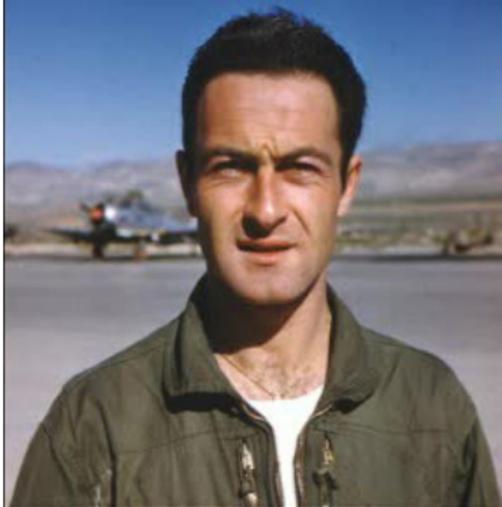
vous présentent leurs meilleurs

vœux pour 1962

EALA 2/2 – 10 juillet 1961, le SC Chabazian atterrit en panne à Ben-Srou, entre Bou-Saâda et Biskra. Il est récupéré par le Sgt Charles Haas en *Alouette* de la 22^{ème} EH



EALA 2/2 – 10 juillet 1961, le SC Chabazian qui a atterri en panne à Ben-Sour, entre Bou-Saâda et Biskra. Puis récupéré par le Sgt Charles Haas en *Alouette* de la 22^{ème} EH



(Charles Haas)

EALA 2/2 – T-6 du Lt Tildach, 18 août
1961, Tizi-Ouzou



EALA 2/2 – 18 août 1961, Tizi-Ouzou



(Bernard Charmetant)



T-6G de l'EALA 2/2
préservé par l'Atelier
de réparation de
l'armée de l'Air
(ERAA) à Ambérieu-
en-Bugey, dans l'Ain

L'ARAA 624
A REVISE DE 1945 A 1965
PLUS DE 1000 AEROMETS
DONT 450 T 6
LE MUSEE DE L'AIR NE DAVID
AERO RETRO AMBRIEU EN BUGIEY DU
HAUCY L'HISTOIRE DE LA VILLE DE
LAGRANGE SAUSSEY EN BUGEY
ONT PERMIS LA PRESERVATION
DU T 6 G EN ALU

T 6 G N° 5114688
SORTI D'USINE LE 15 05 52
3634 HEURES DE VOL DANS
L'ARMEE DE L'AIR
DU 12-09 57 AU 10 07 62
AFFECTATIONS O E 707.
E A L A 1074, 3410, 2/02
REVISE EN 1961 PAR
L'ARAA 624