

Armée de l'Air 1945-1962 (27)

Ami(e) Internaute,

Ce 179^{ème} diaporama est le 27^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne et les EALA et leur personnel, les T-6, l'EIALAA 1/320 et les ERALA 1/40 et 2/40.

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/documents-a-telecharger/>

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

Les EALA équipées de T-6

Afin de pourvoir les EALA (Escadrille d'aviation légère d'appui) en personnel, le système du « parrainage » est mis en place, chaque escadre de l'OTAN prélève sur elle-même les pilotes et les mécaniciens nécessaires à la formation de deux escadrilles. Ce personnel, absent pendant un an de l'escadre, fait dix mois de service opérationnel en Algérie.

Le personnel navigant est détaché des escadres de chasse, observateurs, pilotes et pilotes élémentaires d'active (PEA), auxquels s'ajoutent les pilotes élémentaires de réserve (PER) qui sont des pilotes appelés formés à Marrakech et affectés aux EALA durant leur service militaire. Tous les pilotes passent, avant l'affectation opérationnelle, au CIEAL 360 (Centre d'instruction des équipages de l'aviation légère d'appui) où ils sont familiarisés avec le pilotage du T-6 armé, le pilotage près du relief et les missions qui seront les leurs. Les observateurs, spécialité disparue depuis 1945, sont recrutés parmi les officiers, les officiers de réserve et les soldats du contingent. Ils sont formés au Centre d'instruction de l'aviation légère d'Aulnat. En sortant, ils font un mois d'information dans la Légion Étrangère ou les Parachutistes.

L'unité de combat est l'escadrille de dix avions, puis l'escadron de deux escadrilles. Ces unités sont réparties au sein des GATAC qui les mettent à la disposition de leurs Postes de commandement avancé (PCA), lesquels travaillent avec les unités de l'armée de Terre. Elles disposent alors de terrains de bases et de terrains satellites sur lesquels elles peuvent envoyer une ou plusieurs sections de deux avions. Tout est fait pour que l'Aviation légère d'appui soit au plus près des unités de l'armée de Terre.

Les EALA sont mises en place à partir de mai 1956, L'EALA 1/72 étant la première à être mise en service.

Les EALA suivantes sont équipées de T-6 :

-EALA 1/72 -EALA 2/72 -EALA 3/72 -EALA 4/72 -EALA 5/72 -EALA 6/72 -EALA 7/72 -EALA 8/72 -EALA 9/72 -EALA 10/72 -EALA 11/72 -EALA 12/72 -EALA 13/72 -EALA 14/72 -EALA 15/72 -EALA 16/72 -EALA 17/72 -EALA 18/72 -EALA 19/72 -EALA 20/72 -EALA 21/72 -EALA 3/73 -EALA 4/73 -EALA 5/73 plus les EALA 1/40 et 2/40. Les EALA 3/73, 4/73 et 5/73 sont affectées en Afrique sub-saharienne.

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 362 personnels navigants de l'armée de l'Air morts en Algérie.

Pilotes élémentaires de réserve (PER)

Avec la création des EALA, le tour opérationnel en Algérie des pilotes d'active des escadres métropolitaines ne suffit plus. On crée alors les « pilotes élémentaires de réserve » (PER). Il s'agit d'appelés qui sont volontaires pour effectuer leur service militaire de 27 mois comme pilotes, certains possédant une expérience aéronautique en aéro-club (avion ou planeur), d'autres ignorant tout ou presque de l'aviation.

Les PER sont formés à Marrakech, ils totalisent environ 200 heures de vol à leur arrivée en EALA. Placés sous la vigilance des pilotes d'active et grâce à l'activité aérienne très soutenue, ils acquièrent rapidement une bonne expérience du vol qui en feront des auxiliaires précieux. Plusieurs d'entre eux s'engageront dans l'armée de l'Air au moment de leur démobilisation.

Les PER pouvaient être sergent, aspirant ou sous-lieutenant mais quelques un arrivaient de Marrakech simples caporaux-chef ce qui donnait lieu à des situations anachroniques comme le relate Pierre Binet : « Je débarquais donc, en milieu de matinée, à l'improviste, dans le bureau du lieutenant Peyssonnel commandant l'escadrille, à qui je me présentais, au garde à vous :

– *Caporal-chef Binet, PER affecté à la 14/72. À vos ordres Mon Lieutenant.*

Après m'avoir dévisagé longuement d'un regard surpris, puis mis au repos, il quitta son siège et fit un tour complet autour de moi, m'examinant sous toutes les coutures. M'inquiétant de cette attitude un peu surprenante, je lui demandai si quelque chose n'allait pas dans ma tenue. Il me rassura tout de suite :

– *Non, non. Mais je n'ai pas vu de caporal-chef pilote depuis la guerre de 14. Bienvenue quand même à la 14/72.*

M'appelant à le rejoindre à la fenêtre de son bureau, il poursuivit :

– *Vous voyez cette porte, là-bas ? C'est le magasin d'habillement. Allez-y tout de suite et échangez vos galons de caporal-chef contre ceux de sergent. Vous réglerez ensuite le problème de votre installation avec le lieutenant Dujour, le chef des Opérations. À plus tard, sergent Binet. »*

Une promotion de pilotes élémentaires de réserve à Marrakech en 1956



Promotion 56 E bis à Marrakech.

debout. Moindrot – Pineau – Hamon – de Guibert – André – Issartel – Binet – Billotte – Girard – Spiess – Roure – Fréjaville – Veillot – Rech – Lanata – Guyot.

Milieu. Bizot – Corvaisier – Jaillet – Bizouard – Plamont – Petitzon – Raulline – Schoendorffer – Bouge.

accroupi. Baudin – Genin – Fréchon – Gehin – Legeay – Vigier – Lafosse – Jouvancy – Faraut – Besnard – Grangette.

Observateurs appelés (par Daniel Cadet)

Pour les besoins de la guerre d'Algérie, l'armée de l'Air crée une unité pour former des observateurs-mitrailleurs : la Division d'instruction des observateurs-mitrailleurs (DIOM). L'armée, qui ne sait pas faire simple, distingue les officiers auxquels elle attribue un brevet d'observateur et les sous-officiers auxquels elle donne un brevet de mitrailleur, alors que c'est pour faire le même travail. Pour ajouter aux incongruités l'armée fera porter par tout le monde le macaron de navigateur. Dans cette guerre qui coûte cher, il faut faire des économies, alors on donne des spécialités à des jeunes du contingent qu'on forme à la hâte, qui ne coûteront pas cher et qui seront corvéables à merci pendant 30 mois.

Nous passons simultanément les deux pelotons pour être caporal, caporal-chef puis sergent, une formation réduite à sa plus simple expression, c'est-à-dire quasiment rien, cela tombe bien car elle n'a aucun intérêt pour ce que nous allons faire.

L'initiation à la navigation est par contre intéressante avec par exemple des cours assez poussés sur la météo. J'apprends aussi l'exactitude, que je garderai toute ma vie, avec la fameuse HEA (Heure Estimée d'Arrivée) sur un objectif qu'il nous faut calculer en permanence en tenant compte des impondérables comme la force du vent. Formation théorique mais aussi pratique. Nous volons essentiellement sur Morane-Saulnier 733. Comme il pleut tout le temps, il est décidé d'expédier les avions, les pilotes et les élèves dans le Midi, à l'aérodrome des Milles, près d'Aix-en-Provence. Nous partons tous avec les Morane-Saulnier 733, nous faisons escale à Aulnat pour le plein d'essence et nous nous installons aux Milles pour trois semaines. Je me familiarise avec le vol en montagne, ce qui me prépare à mon affectation dans les Aurès.

De retour à Caen on nous remet nos diplômes. Par ordre de classement nous pouvons postuler pour les T-6, les hélicos ou les *Constellation* (le SAR) et demander un lieu d'affectation. Un Corse, classé premier, avec une expérience à Air France dans je ne sais trop quoi, demande les T-6 de Bône pour aller à la plage ! Je suis 5^{ème} et je demande les T-6 et les Aurès pour être à la montagne. J'avais acheté le guide vert Michelin pour me documenter, mais pas réfléchi que les Aurès étaient la région où la rébellion était la plus active.

Pour l'instant nous partons quelques jours en permission dans nos familles. J'en profite pour vendre mon scooter, ma clarinette... car j'ai conscience que je ne suis pas sûr de revenir de ces 20 mois en Algérie.

Morane-Saulnier 733 de la DIOM à Caen-Carpiquet en février 1960



T-6 de la DIOM à Caen-Carpique en février 1960



Le North American T-6 dans les EALA

La France a reçu 119 T-6D livrés au titre du Plan d'aide mutuelle (PAM ou MDAP) dans le cadre de l'OTAN, ces avions sont arrivés en 1951 dans les écoles de Meknès et Marrakech et une partie de ces avions du premier lot seront transférés en Algérie.

Le début du conflit algérien prend l'armée de l'Air au dépourvu. La lutte antiguérilla nécessite des avions adaptés pour remplacer les avions d'école hâtivement envoyés au combat avec de faibles résultats : T-6D, SIPA S.111 et S.12, Morane-Saulnier MS 472,475 et 733.

Pour l'acquisition d'avions adaptés, le choix se porte sur le North American T-6, disponible en grande quantité et à bas prix.

La version T-6G est commandée aux Etats-Unis à plus de 600 exemplaires afin de maintenir en ligne 320 avions. Les premiers sont livrés en mai 1956 à l'usine de la SFERMA de Bordeaux-Mérignac afin d'être mis aux normes de l'armée de l'Air.

Près d'une trentaine d'escadrilles d'aviation légère d'appui (EALA) et les deux EALA d'Algérie sont alors équipées exclusivement de T-6G.

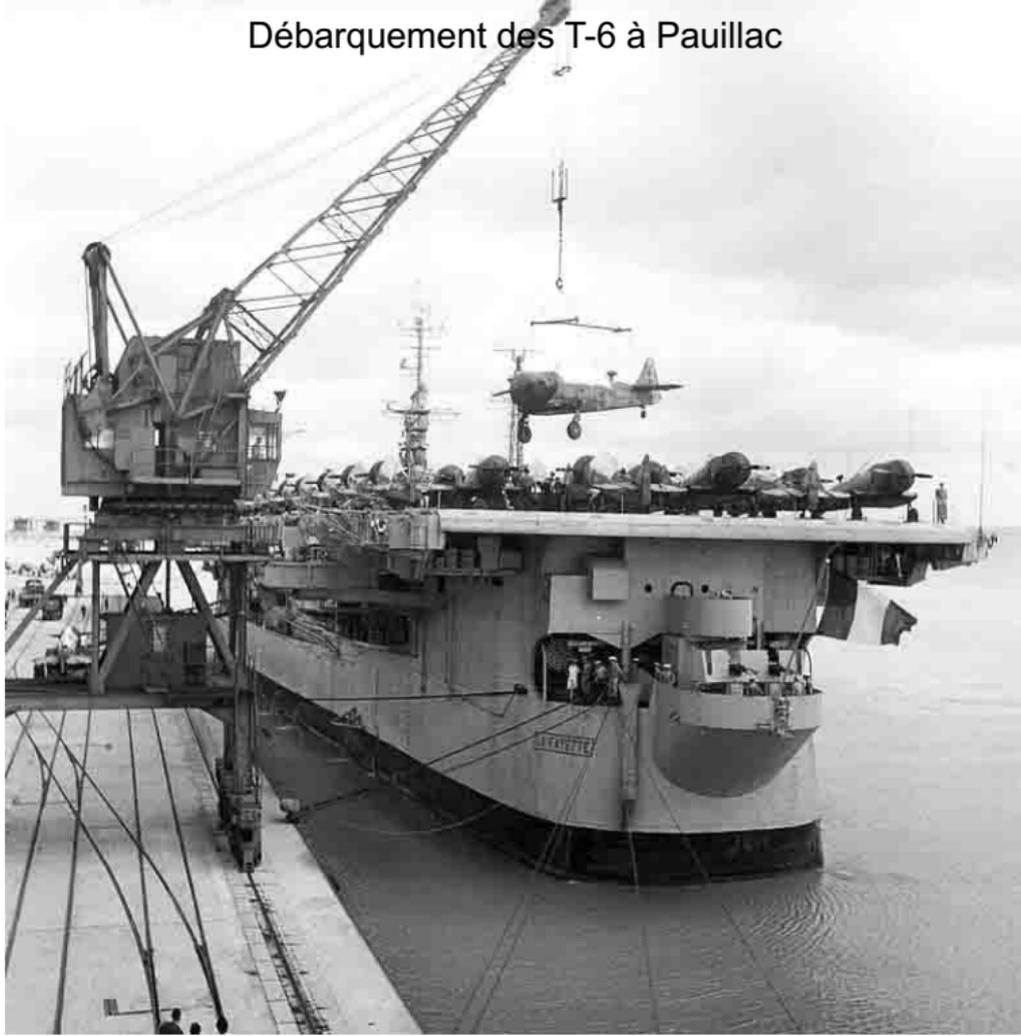
Le pilotage est rendu plus délicat pour ce T-6G qui, lourdement chargé d'armement, de radio et de blindage, se révélera sous-motorisé. Ses performances médiocres par temps chaud et en altitude, ajoutées à sa vulnérabilité aux armes légères, entraîneront des pertes importantes parmi les équipages de ces avions que la France est le premier pays à utiliser pour des missions guerrières armées.

Le T-6 sera progressivement remplacé, au sein des EALA, par le North American T-28 beaucoup mieux adapté à la lutte antiguérilla.

T-6 sur le *Lafayette* à Pauillac, dans l'estuaire de la Gironde. Les 69 premiers T-6G "deuxième génération" achetés aux Etats-Unis et destinés à l'Algérie sont arrivés à Pauillac le 30 mai 1956 avec le *Dixmude*



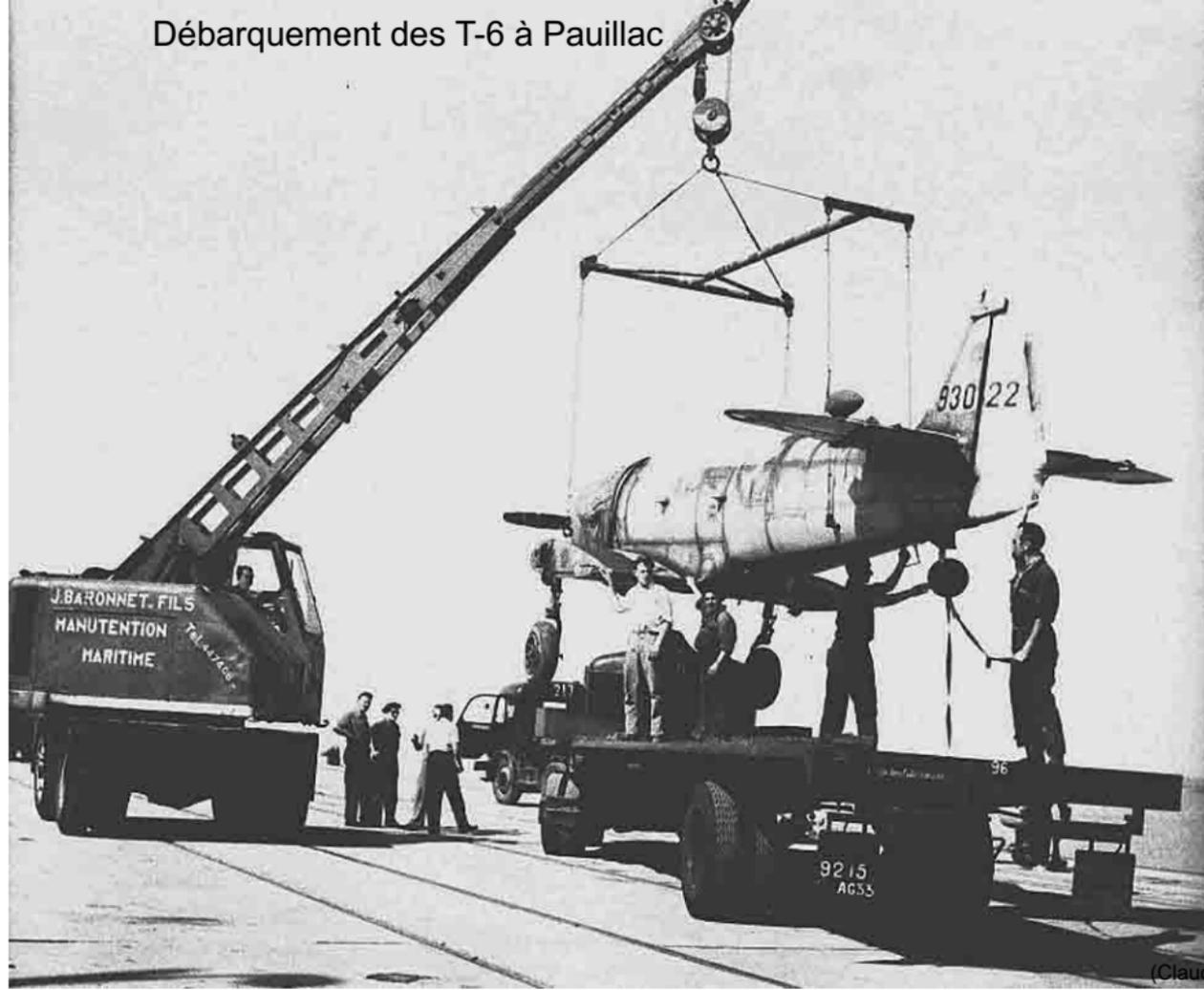
Débarquement des T-6 à Pauillac



Débarquement des T-6 à Pauillac



Débarquement des T-6 à Pauillac



T-6 à Pauillac



T-6 à Pauillac



T-6 dans l'usine de la SFERMAS à Bordeaux-Mérignac



T-6 dans l'usine de la SFERMAS à Bordeaux-Mérignac



T-6 dans l'usine de la SFERMAS à Bordeaux-Mérignac



T-6 à la SFERMAS à Bordeaux-Mérignac



(Claude Weygand)

Un détachement de l'EAA 601 assure la réception et l'armement des T-6 à Mérignac



T-6 en cours d'armement à Bordeaux-Mérignac



Les T-6 à Bordeaux-Mérignac avant le convoi vers Chateaudun



(Michel Vigor)

Le voyage des T-6 vers Chateaudun et le NC 701 qui ramènes les équipages à Mérignac



T-6 en fin de carrière vendus au Portugal, à Blida en février 1961



L'armement du T-6

Les T-6 "deuxième génération" sont armés de quatre mitrailleuses de 7,5 mm MAC 52 ou AA 52 (300 cartouche chacune) dans des containers SAMM S.410 sous les plans.

Selon le profil de la mission, ils peuvent emporter six roquettes T10 dans six lance-roquettes, quatorze roquettes de 68 mm ou trente-six roquettes de 37 mm dans quatre lance-roquettes "nid d'abeille" (roquettes SNEB), deux bombes de 50 kg, deux paquetages de quatre bombes de 10 kg, deux bidons de napalm ou des bombes éclairantes (lucioles) dans deux lance-bombes.

L'adjonction de l'armement, des postes de radio et du blindage diminue les performances et le pilotage est rendu plus délicat pour ces avions que la France est le premier pays à utiliser pour des missions guerrières armées.

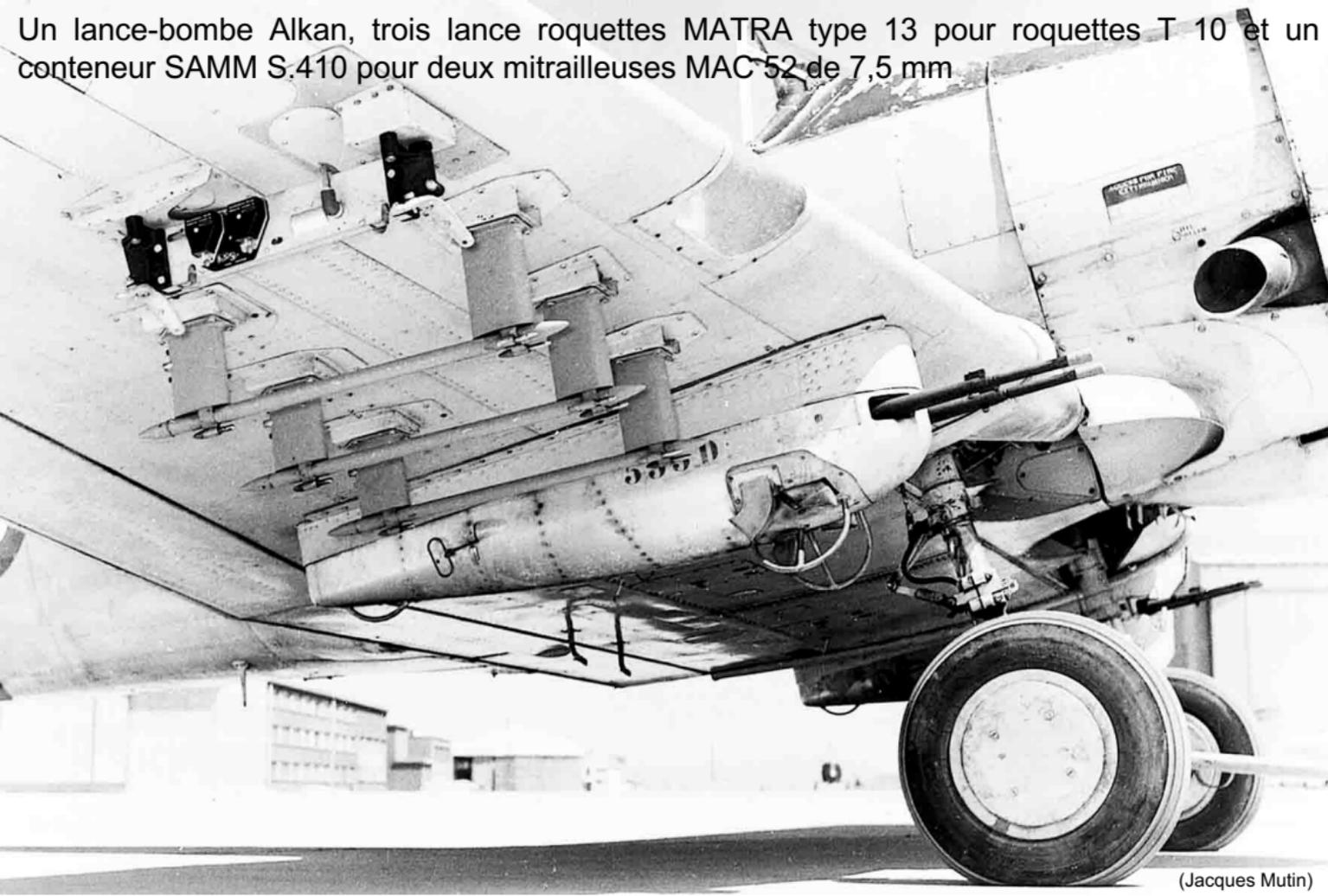
- MAC = Manufacture d'Armes de Châtelleraut
- SAMM = Société Alsacienne de Maintenance et de Métallerie
- SNEB = Société Nouvelle des Établissements Edgar Brandt

Devant un T-6G de l'EALA 2/72 à Batna, un choix de l'armement pouvant être fixé aux supports sous les ailes en fonction de la mission. À partir du centre, sous chaque demi-aile : Deux mitrailleuses MAC 52 (7,5 mm), douze roquettes SNEB (68 mm), trois roquettes T.10 (127 mm), un bidon de napalm, diverses bombes.



Devant un T-6G, un autre choix d'armement. À partir du centre, sous chaque demi-aile : Deux mitrailleuses MAC 52 (7,5 mm), lance-roquettes LR 361 et 36 roquettes SNEB 37 mm, trois roquettes T 10 (127 mm), Lance-roquettes MATRA 122 et sept roquettes SNEB 68 mm, diverses bombes





Un lance-bombe Alkan, trois lance roquettes MATRA type 13 pour roquettes T 10 et un conteneur SAIM S.410 pour deux mitrailleuses MAC 52 de 7,5 mm

EALA 1/72 – T-6D, avec mitrailleuse de capot Browning M.2 (7,62 mm), venant de Marrakech, avant l'arrivée des T-6G



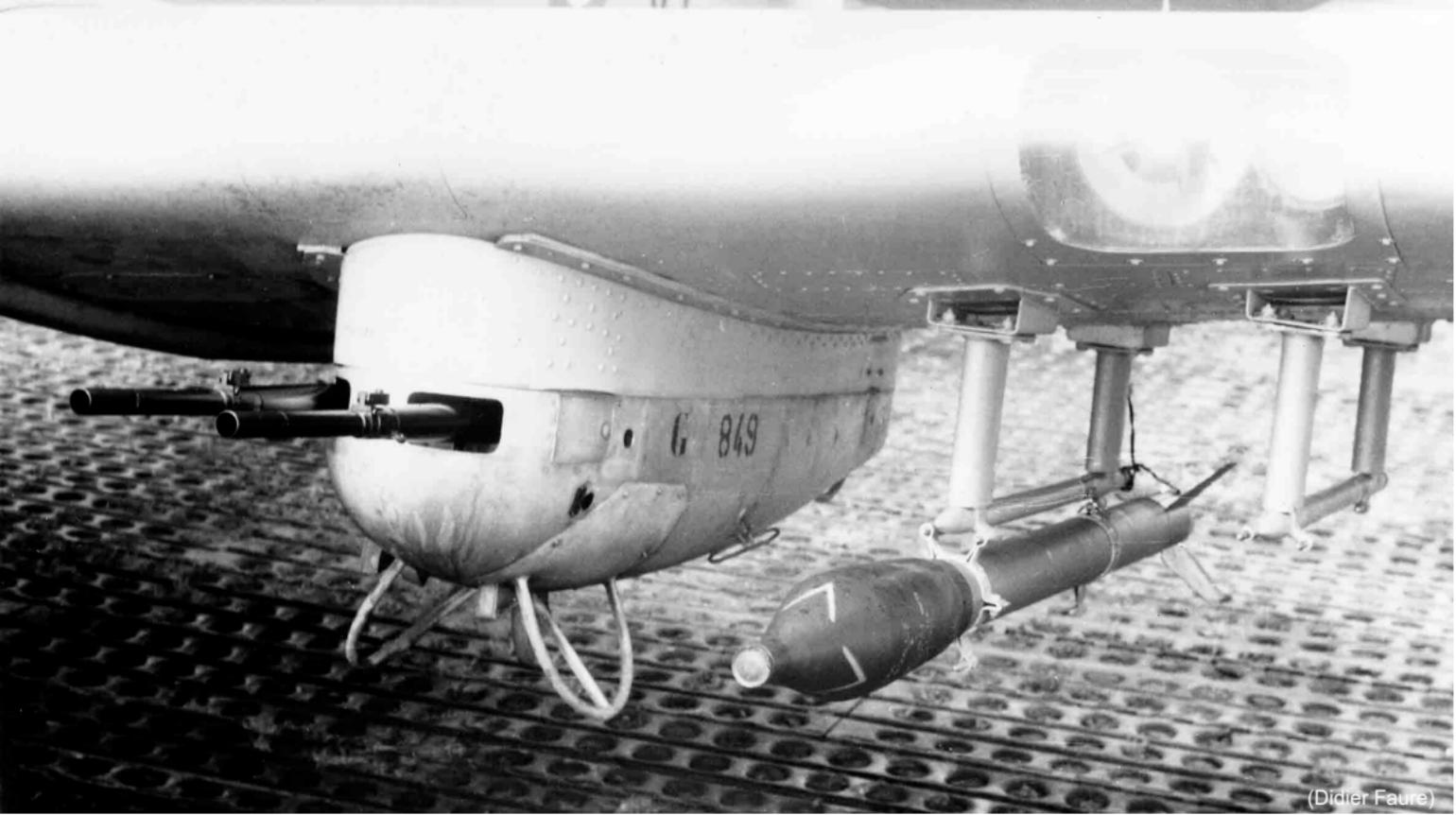
Mitrailleuse de capot Browning d'un T-6D



Déstockage des bandes de mitrailleuses



Conteneur SAMM S.410 pour deux mitrailleuses MAC 52 de 7,5 mm et roquette T 10



Réglage des mitrailleuses d'un T-6 de l'EALA 13/72 à Bir-Rabalou



Roquettes T 10 et conteneur SAMM S.410 pour deux mitrailleuses MAC 52 de 7,5 mm

Des contrefiches ont été ajoutées aux supports lance-roquettes



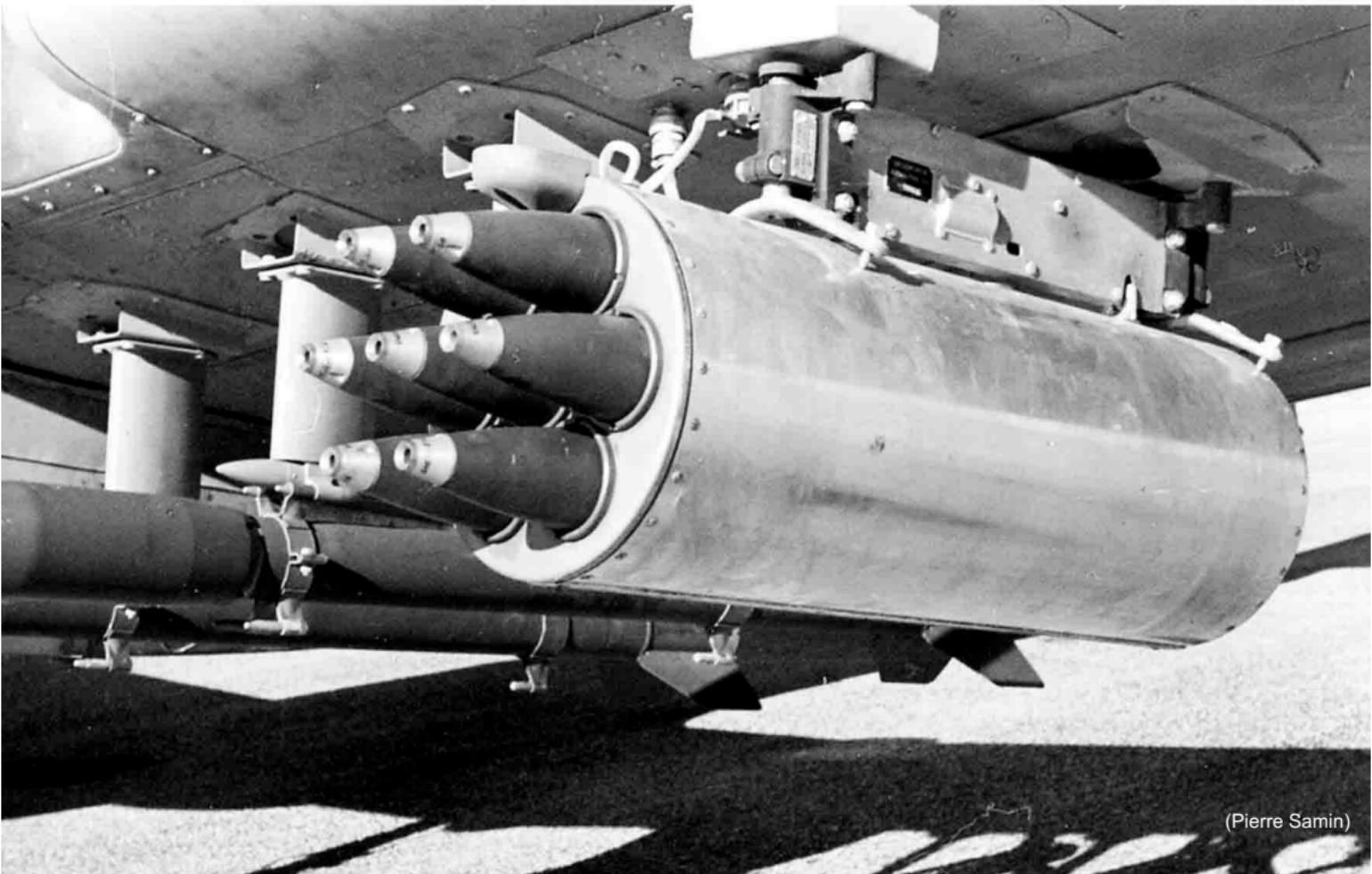
Montage d'un conteneur SAMM S.410 pour mitrailleuses MAC 52 et roquettes SNEB dans un Lance-roquettes MATRA 122



Conteneur SAMM S.410 pour mitrailleuses MAC 52 sous housse et trois roquettes T 10



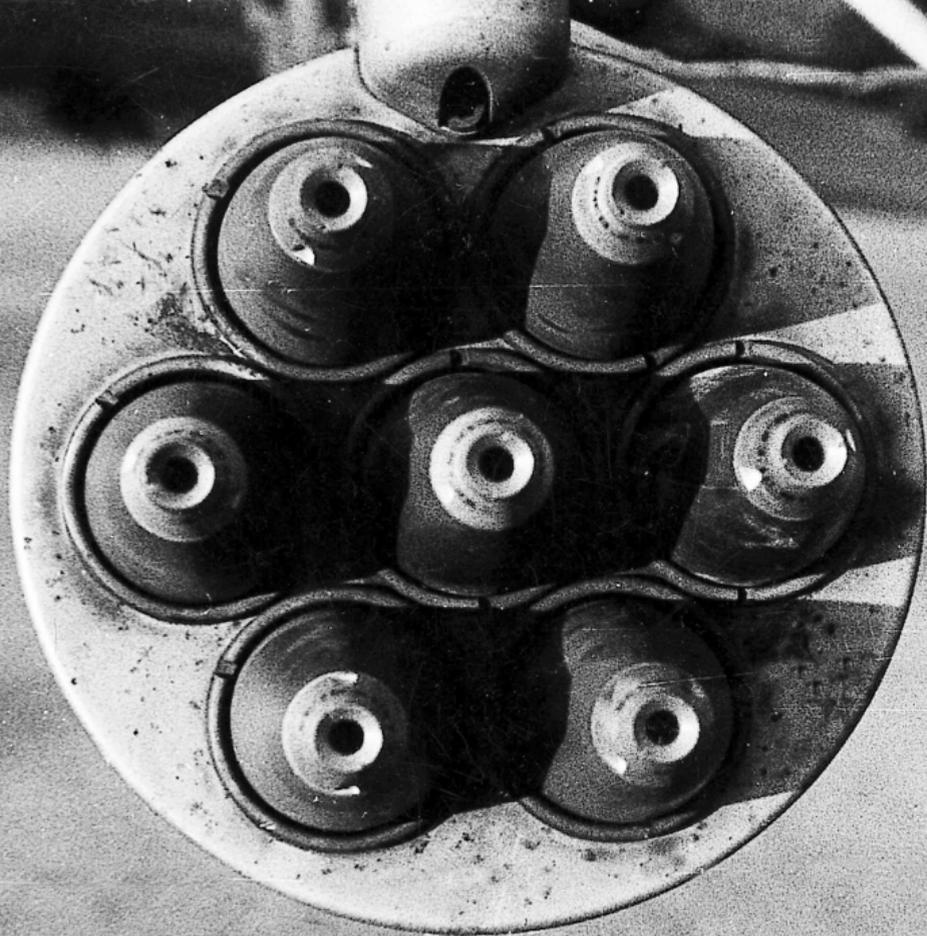
Lance-roquettes MATRA 122 et roquettes SNEB 68 mm



Deux lance-roquettes MATRA 122 et une roquette T-10



Lance-roquettes MATRA 122 et roquettes SNEB 68 mm



(Michel Boinot)

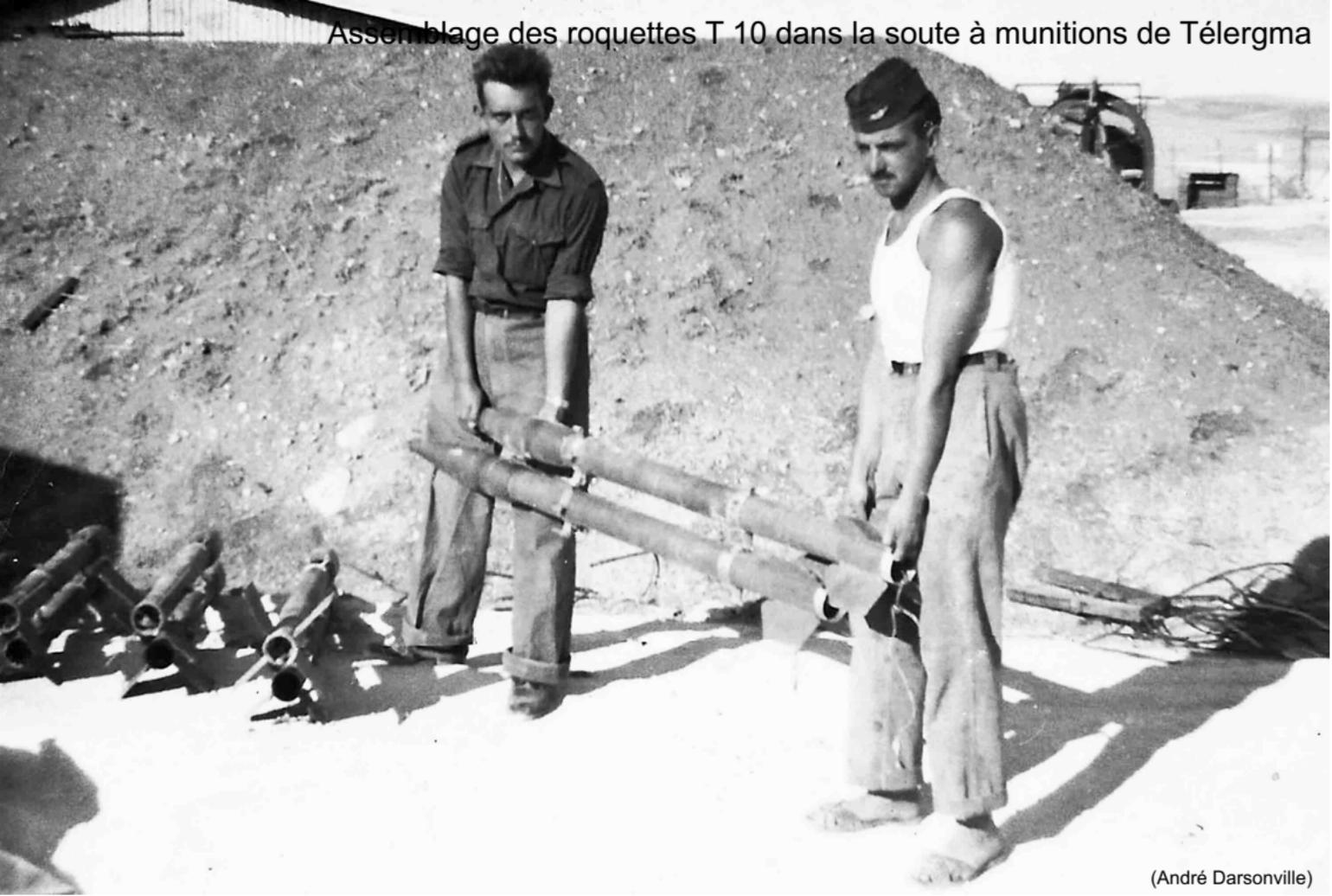
Roquettes T10 et conteneur S.A.M.M. S.410 pour deux mitrailleuses MAC 52 de 7,5 mm



Assemblage des roquettes T 10



Assemblage des roquettes T 10 dans la soute à munitions de Télérgma



Assemblage des roquettes T 10 à Méchéria



L'utilisation rationnelle des caisses de munitions à Téliergma



Atterrissage train rentré avec armement



Lance-bombes Alkan 260, trois roquettes T10 et conteneur SAMM S.410 pour mitrailleuses



Départ de roquettes T 10



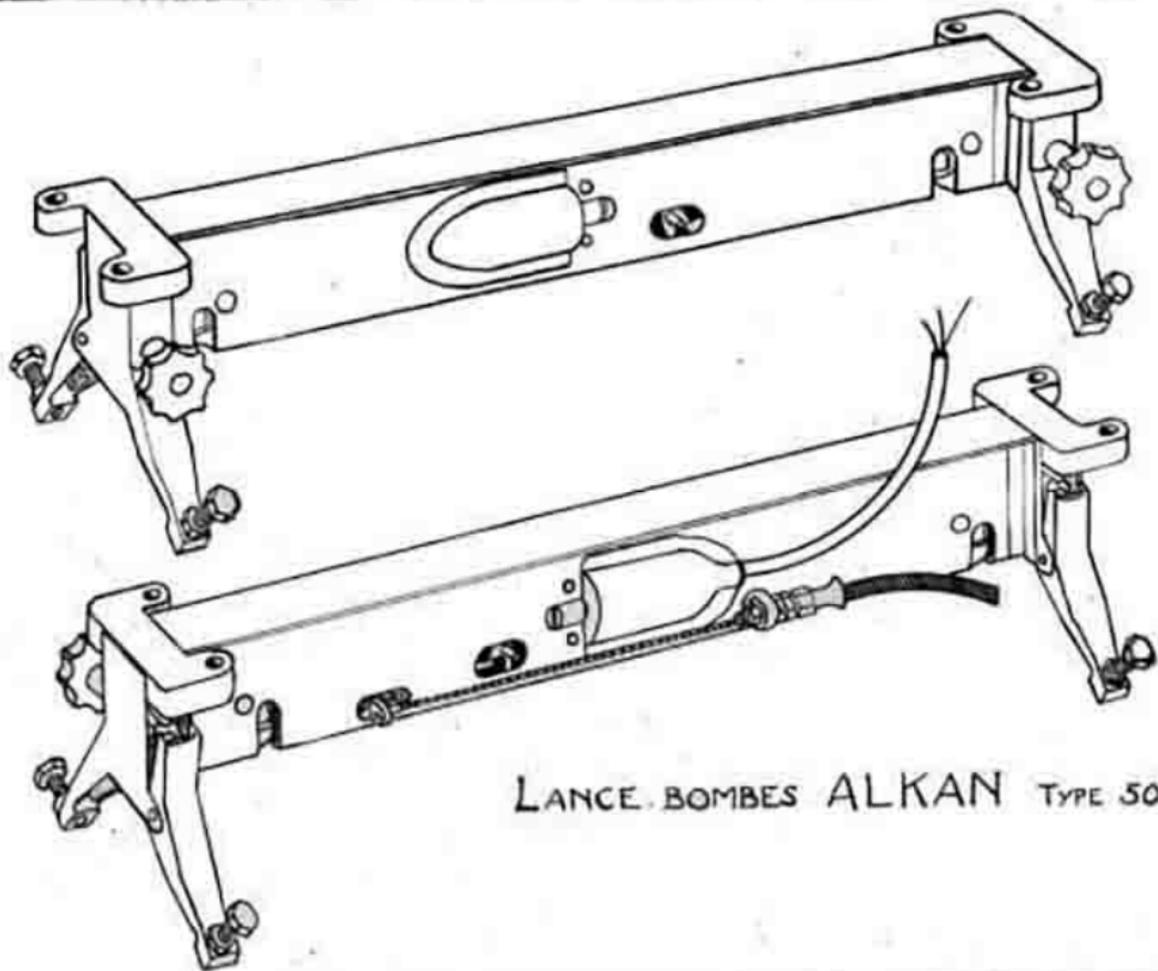
Tir d'une roquette T 10



(Philippe Dumoulin)

EALA 3/2 à Bougie – Avant la pose des containers, à droite : un lance-roquettes LR 361 pour 36 roquettes SNEB 37 mm





LANCE BOMBES ALKAN TYPE 50

Bombe antipersonnel, le moulinet arme le percuteur



(Jen-Claude Beck)

Bombes antipersonnel , le moulinet arme le percuteur



Bombes sur un T-6 de l'EALA 15/72



Lance-roquettes MATRA 361 avec 36 roquettes de 37 mm



Décollage avec lance-roquettes MATRA 361 avec 36 roquettes de 37 mm



Bombe sur un T-6 de l'EALA 13/72 à Paul-Cazelles



Bidon de napalm sous l'aile d'un T-6 de l'EALA 15/72



Approvisionnement de mitrailleuses, roquettes et bombes



Le collimateur du T-6



(Claude Segard)

Les armuriers accompagnent un T-6 à Télergma sur ses ailes, jusqu'au point d'arrêt, pour enlever les sécurités d'armement. Les armuriers étaient surnommés *Pétaf* ou *Pétafeu*



EALA 16/72 –Biskra, 1960, un armurier accompagne le T-6 au point d'arrêt



(Bernard Gilotte)

Un armurier rentre au parking sur l'aile d'un T-6 de l'EALA 4/72, après avoir mis les sécurités de l'armement avant le roulage, au retour de mission à Saïda



CIEAL 330 et EIALAA 1/320



En 1955, une station légère d'appui pour l'instruction de équipages est créée à La Réghaïa, l'EAL 72, succédant à l'EAL 1/70

Le 1^{er} juillet 1956, le CIEAL 330 (Centre d'instruction des équipages de l'aviation légère, code F-SFSx) est créé pour transformer les pilotes des T-6 qui arrivent en nombre et pour former les observateurs, après avoir été équipée de Morane-Saulnier 500 et 733.

Le CIEAL 330 assure également une mission de formation, de mise en garde et d'adaptation des personnels aux conditions opérationnelles particulières de l'Algérie.

Le 31 décembre 1956, le CIEAL 330 est dissous et sa mission reprise par

le Centre d'instruction des équipages de l'aviation légère 320 (CIEAL 320) créé le lendemain à Aulnat. Le CIEAL d'Aulnat est dissous le 30 juin 1958 et sa mission reprise, à nouveau à La Reghaïa, le 1^{er} juillet par l'escadrille d'instruction de l'aviation légère de l'armée de l'Air 1/320 (EIALAA 1/320, code F-SFKx, indicatif *Mitron*) qui reçoit ses premiers *Broussard* en août 1958 et en utilisera au moins deux de façon ininterrompue. L'EIALAA 1/320 fonctionne à La Réghaïa jusqu'au 15 septembre 1959, date à laquelle elle est transférée à Blida. Tout en assurant l'instruction, l'EIALAA envoie, selon les besoins, des détachements opérationnels sur différents aérodromes. L'EIALAA est dissoute le 31 janvier 1962.

Décès :

Le 16 octobre 1956 : le Cdt René Doléac et le Cne Armand Hours, sont tués dans la région de Palestro au cours d'un vol d'essai.

Le 3 novembre 1958 : le SL pilote Antonin Mouton et le Lt observateur Mélia sont tués à 15 km à l'ouest de Palestro.

Le 17 mai 1961 : l'AC René Fraisier et le CC Dominique Beroudiaux, chacun dans un T-6, décèdent lors d'une collision en vol à Blida.

T-6 de l'EIALAA 1/320 à Blida en 1961



T-6 de l'EIALAA 1/320 à Blida en 1959



T-6 de l'EIALAA 1/320 à Blida en 1961



T-6 et *Broussard* de l'EIALAA 1/320 à Blida en 1959



T-6 de l'EIALAA 1/320 à La Réghaïa en 1959



T-6 de l'EIALAA 1/320 à Blida en 1959



T-6 de l'EIALAA 1/320 à La Réghaïa en 1958



T-6 de l'EIALAA 1/320 à Berrouaghia en 1961



T-6 de l'EIALAA 1/320 à Berrouaghia en 1961



EIALAA 1/320 – T-6 en 1960



(Gérard Richaud)

EIALAA 1/320 – T-6 en 1960



(Gérard Richaud)

EIALAA 1/320 – T-6 en 1960



(Gérard Richaud)

EIALAA 1/320 – T-6 en 1960



(Gérard Richaud)

EIALAA 1/320 – T-6 en 1959



(Jean-Claude Thérèse)

EIALAA 1/320 – T-6 en 1961



(Michel Lourdaïs)

EIALAA 1/320 – T-6 en 1961



EIALAA 1/320 – T-6 en 1961



EIALAA 1/320 – T-6 en 1960



EIALAA 1/320 – T-6 en 1960



EIALAA 1/320 – T-6 en 1960



EIALAA 1/320 – T-6 en 1960



(Gérard Richaud)

EIALAA 1/320 – T-6 en 1960



(Gérard Richaud)

EIALAA 1/320 – T-6 en 1960



(Gérard Richaud)

EIALAA 1/320 – Les cibles du champ de tir d'Oued-el-Hachem, en bord de mer, en 1961



EIALAA 1/320 – Les cibles du champ de tir d'Oued-el-Hachem en 1961



EIALAA 1/320 – T-6 accidenté à La Réghaïa le 6 août 1958



(Jacques Hemet)

EIALAA 1/320 – Sergent-pilote Pierre Hersen, moniteur



(François Hersen)

EIALAA 1/320 – Sergent Jean-François Salles, pilote, en 1959



EIALAA 1/320 – Gérard Richaud, sergent PER en 1960





Pierre Arnac, mécanicien
de l'EIALAA 1/320 à Blida
en 1961

EIALAA 1/320 – Carnet de vol d'André Carpentier, sous-lieutenant observateur

DATE	FONCTION À BORD	GRADE ET NOM DU PILOTE	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	DONT V. S. V.			NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS		
				JOUR	MOIS	DE				
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
				MOIS	DE		FÉVRIER	1961		
1	OBS.	Adj ^t FRAISIER	T6	6	145			01.45	1	C3005 RAV MY 42.43
2	"	Sg ^t COCHET	"	3	145			01.45	1	C3045 RAV MY 80.81
3	"	A/C FRAISIER	"	13	140			01.40	1	C3067 RAV MY 4.84
4	"	L ^t BREHER	"	9	145			01.45	1	C3069 RAV MY 50.60
4	"	L ^t VACHERET	"	10	140			01.40	1	C3103 RAV MY 40.41
6	"	L ^t SAUGET	"	9	0 ¹⁰			00.10	1	C31 MNE ENHUIS HRTOUR
7	"	"	"	9	240			02.10	1	C3179 RAV MY 00.10
8	"	Sg ^t GUIENNE	"	22	345			03.15	2	C3220 RAV MY 40.50 ATR Berro
9	"	L ^t BREHER	"	22	300			03.00	2	C3250 RAV NY 00.12 ATR P. 110
10	"	Sg ^t COCHET	"	9	220			02.20	1	C3290 RAV MY 50.60 + FEV MY 50
11	"	Sg ^t POINET	"	9	130			01.30	1	C3317 RAV LY 80. LX 77 + FEV LY 80
13	"	L ^t MEYER	"	9	230			02.30	1	C3366 RAV MY 63.73 + PRO 08
15	"	L ^t SAUGET	"	11	200			02.00	1	C3419 RAV MY 50.60
17	"	Adj ^t BRUNEL	"	9	220			02.20	1	C3466 RAV LY 83.93 + PRO 08 M
18	"	L ^t PEREZ	"	11	030			00.30	1	C3505 RAV LY 82.92 MNE
20	"	L ^t OELHAFFEN	"	11	200			02.00	1	C3545 RAV NY 01.11
21	"	Adj ^t BRUNEL	"	17	205			02.05	1	C3571 RAV MY 70.84
22	"	L ^t ROSE	"	11	130			01.30	1	C3601 RAV LY 82.92
23	"	L ^t VACHERET	"	17	200			02.00	1	C3634 RAV MY 70.80
24	"	L ^t PEREZ	"	11	135			01.35	1	C3660 RAV MY 09.13
37	OBS			37	30			37.30	20	

EIALAA 1/320 – Carnet de vol d'André Carpentier, sous-lieutenant observateur

DATE	FONCTION à BORD	GRADE ET NOM DU PILOTE	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT	DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 9 et 8)	NOMBRE D'ATERRISSAGES	NOMBRE D'V. S. V.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
					BORE CAPOTE	DANS LES ESCADRS						
					MOIS			DE MAI 1961				
1	OBS	L ^r PÉREZ	T6	19	1 ³⁰			01.30	1		C 3010 RAV M.00.01	121
2	"	Sg ^r POINET	"	21	1 ³⁵			01.35	1		C 3026 RAV MY.62.72	122
4	"	SIC GIRARD	"	21	2 ²⁵			02.05	1		C 3089 RAV MY.60.70	123
5	"	L ^r PEREZ	"	17	2 ³⁰			02.30	2		C 3102 RAV N.Y.00.10 + ATR + ATR SIR B.A.S.A.COU.	124
6	"	L ^r PEREZ	"	9	1 ⁴⁰			01.40	1		C 3128 RAV MY.50.51	125
8	"	Sg ^r GUIENNE	"	6	3 ⁰⁰			03.00	2		C 3165 RAV LX.68.69 + ATR CAZELLES	126
9	"	L ^r SAUGET	MM1521	25	1 ³⁰			01.30	2		LIAISON BLIDA → TIZI-OUZOU.	127
10	"	Sg ^r POINET	T6	24	1 ⁴⁵			01.45	1		C 3209 RAV MY.00.01 + PRO OPS.	128
11	"	SIC BOURDELIER	"	14	2 ¹⁵			02.15	2		C 3235 RAV LX.68.09.79 + ATR CAZELLES	129
12	"	Sg ^r POINET	"	"	2 ²⁵			02.05	1		C 3247 RAV MY.60.70 + FCU MY.34	130
"	"	L ^r VACHERET	"	"	2 ⁰⁰			02.00	1		C 3245 RAV MY.00.10	131
15	"	L ^r HAZOYER	"	16	1 ⁴⁰			01.40	1		C 3302 RAV MY.50.51	132
18	"	L ^r SAUGET	"	"	1 ⁴⁵			01.45	1		C 3374 RAV MY.62.72	133
19	"	L ^r MEYER	"	1	1 ³⁵			01.35	1		C 3411 RAV MY.03.13	134
23	"	L ^r POISSON	"	10	2 ⁵⁰			02.50	2		C 3504 RAV MY.30.40	135
25	"	Adj ^t BRUNEL	MM1521	26	3 ²⁰			03.20	2		LIAISON BLIDA → DJIDJELLI	136
26	"	"	T6	6	1 ³⁰			01.30	1		C 3568 RAV LY.91. MY.01	137
"	"	SIC DARBON	"	"	1 ³⁰			01.30	1		C 3570 RAV MY.12.22	138
29	"	L ^r SAUGET	"	20	3 ⁰⁰			03.00	2		C 3631 RAV NX.05.19 + ATR CAZELLES	139
30	"	L ^r MEYER	"	21	1 ⁴⁵			01.45	1		C 3667 RAV MY.00	140

EIALAA 1/320 – Carnet de vol d'André Carpentier, sous-lieutenant observateur

DATE	FONCTION à BORD	GRADE ET NOM DU PILOTE	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	DONT V. S. V.		NUIT	
				JOUR			
1	2	3	4	5	6	7	8
				MOIS	DE		
1	OBS.	S/C KLUHS	T6	B44	1 ³⁰		
3	"	Sg ^r ROBLEDO	"	"	1 ⁰⁵		
7	"	Adj ^t BRUMEL	"	S61	0 ³⁵		
9	"	"	"	"	0 ³⁵		
10	"	S/C BOURDELIER	"	603	1 ³⁰		
11	"	Coe LEDOYER	"	624	2 ⁰⁰		
13	"	Sg ^r ROBLEDO	"	624	3 ⁰⁰		
15	"	Coe LEDOYER	"	"	1 ⁵⁵		

DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 5 et 6)	NOMBRE D'HEURES- SAJES	NOMBRE D'A. M. E.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
<u>JUILLET 1961</u>				
01.30	1		C 3719 RAW MY 23.33	144
01.25	1		C 3019 RAW MY 21.41	145
00.35	1		C 3117 RAW MY 22.12	146
00.35	1		C 3117 RAW MY 22.12	147
01.30	1		C 3180 RAW 4X90 LY 20	148
02.00	1		C 3201 RAW NY 02.12	149
03.00	2		C 3259 RAW Mx09.19 AIR Cazelles	149
01.55	1		C 3299 RAW M. 87.82	150

OBS. T6 12³⁰

12.30 9

Missions	Nbre	Heures
RAW	98	12.30

CARNET ARRÊTÉ
LE 17 juillet 1961
AU TOTAL DE
12 heures 30
minutes
POUR LE MOIS DE
juillet 1961

André Carpentier
L. BRENER
Cdt PVT. EIALAA 1/320
André Carpentier

Effectué à ce jour 150 missions de guerre n°2

en 291 H 30 ex 6 hrs de vacation de l'année

EIALAA 1/320 – *Broussard* à Blida en 1960



EIALAA 1/320 – T-6 restauré



CERO 305 – ERALA 1/40 // CERO 309 – ERALA 2/40

Créé en janvier 1952, le Centre d'entraînement des réserves opérationnelles 305 assure l'entraînement des pilotes et des navigateurs réservistes de l'armée de l'Air les week-ends sur des Morane-Saulnier *Vanneau* à Maison-Blanche.

Immatriculation : F-TFHx. Code : *Rêveur*.

Les missions opérationnelles commencent au printemps 1956 sur 300 km autour d'Alger. Environ vingt pilotes et vingt observateurs représentent le personnel opérationnel avec, en plus, onze pilotes d'active.

Le CER 305 devient l'ERALA 1/40 (Escadrille de réserve de l'aviation légère de l'armée de l'Air) le 1^{er} mars 1957, équipée de T-6 à partir de mai 1957. L'unité est commandée par le capitaine (puis commandant) Georges Veuve auquel succédera le capitaine Juillet. Parmi les morts en service aérien commandé, se trouvent les lieutenants Jousen, Jacques Baconnier et Raymond Loufrani, les sergents Edouard Vuillemin, Nicolas Cacciaguerra, Claude Beauvois, André Magneville et René Lefèvre.

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

Le CERO 309 est créé en février 1953 à La Sénia avec des Morane-Saulnier *Vanneau*, commandée par le commandant Christian Vidal qui disparaîtra en *Vanneau* le 24 juillet 1956, puis par le capitaine Vincent Serrano suivi par le capitaine Gaston Baills.

Immatriculation : F-TFOx. Code : *Rouget*.

Le 17 mars 1956, première mission opérationnelle dans la région de Nemours.

Le CER devient ERALA 2/40 le 1^{er} mars 1957 et commence à recevoir des T-6 en mai.

L'ERALA 2/40 est dissoute après l'attaque du camp FLN d'Oujda par les sous-lieutenants Hoerner et Rocoules le 18 février 1962.

Les ERALA 1/40 et 2/40 sont l'objet des documents détaillés :

309 – Les ERALA d'Algérie

324 – Pilotes de la promo 56EC

326 – Pilote de T-6

dernière diapositive