

Escadrille Légère d'Appui Aérien 1/22 «Ain»



Douglas AD-4N Skyraider n°23. Basé à Fort Lamy en 1970.

Fin 1968, l'Etat-Major de l'armée de l'air décide d'implanter à Fort-Lamy une petite unité aérienne destinée à intervenir, éventuellement, en appui des troupes au sol dans un pays d'Afrique Centrale. Il envisage deux solutions, la première de maintenir six Douglas AD-4N Skyraider sur les huit déjà basés au Tchad et la deuxième, de constituer une unité

de Dassault 315 Flamant armés. Dans le cadre de ce remaniement du dispositif en Afrique, il est décidé finalement de créer une Escadrille Légère d'Appui Aérien à compter du 1^{er} mars 1969. Une fiche relative à la création d'une escadrille d'appui-feu Outre-Mer appelée Escadrille d'Appui Aérien n°01/022 est créée à compter du 1^{er} février 1969.

L'Escadrille Légère d'Appui Aérien 01/022 «Ain» est dotée de trois Skyraiders : les n°38, 48, et 59 (n° SFERMA). Les missions débutent dès le mois de mars par des vols d'entraînement à la navigation et des vols basse altitude pour des reconnaissances de secteur. 35 sorties seront effectuées ce mois-là. En avril commencent les missions d'appui-feu au profit des troupes au sol. Elles sont effectuées dans le Tibesti aux alentours de Zouars. Les avions et le personnel technique sont mis en place à Faya-Largeau (Nord du Tchad).

Le premier accident se produit le 14 juin 1969 quand le pilote, le Cne Bertrand, en séance d'entraînement tour de piste sur le terrain de Fort-Lamy, heurte un obstacle et se crashe aux abords du terrain. Le pilote est indemne, mais l'avion est réformé.

L'activité commence à être plus soutenue car, en juin, l'ELAA effectue 63 sorties. Le nombre de missions va augmenter progressivement. En août, l'escadrille est équipée de quatre appareils, les n°38/DA, n°53/DD, n°59/DC et n°68/DE.

Les missions se succèdent avec quelques problèmes moteurs. De nombreux cas de détection de particules métalliques dans les filtres entraînent des retours prématurés au terrain principal ou sur un terrain de dégagement. En octobre 1969, le Skyraider n°59 serial US 126994, se crashe au décollage. Le pilote est indemne, mais l'avion est détruit. Il sera remplacé par un Skyraider provenant d'Ivato, Madagascar. Les missions se poursuivent sans problèmes majeurs. Lors de ces missions d'appui-feu, les AD-4 étaient armés de quatre canons de 20 mm, 12 roquettes ou 4 000 kg de charges diverses. Les bidons de napalm ne seront pas employés dans ces opérations.

Le 17 janvier 1970, le Skyraider n°85 est perçu par le 1/22. L'avion provient du 1/21 d'Ivato.

Les missions d'appui-feu comportent toujours des risques. Des avions rentrent parfois avec des impacts d'arme légère et notamment le 25 juillet 1970, où le n°79 est touché de plusieurs impacts mais rentre au terrain. En novembre 1970, deux avions arrivent de Châteaudun, les n°50 et n°61. A cette période, l'ELAA 1/22 a en compte les Skyraiders, les n°41, 53, 56, 78, 85, 50, 61 et un appareil en renfort, le n°79.

En juillet 1971, l'escadrille 1/22 compte huit appareils. C'est à bord du n°38, pendant le roulage en vue d'effectuer une mission, que le pilote fait une opération non prévue, en manœuvrant la manette de relevage du train d'atterrissage. L'avion s'affaisse sur la piste et les dégâts entraînent une réparation importante. Cependant, l'avion sera réparé et reprendra du service. Le pilote s'en sortira sans blessure.

En avril 1974, un changement intervient dans la dénomination de l'escadrille qui devient

l'EAA, Escadron d'Appui Aérien 1/22 «Ain». L'insigne reste le Ramel en vigueur depuis janvier 1970. Cet insigne est porté sur le capot moteur côté gauche seulement.



Vol au dessus du Tchad



Plein carburant, pompe Jappy et fût 200 litres



Maintenance, hangar N'Djamena 1974.
Mécanicien Sgt Ducognon



Roulage à N'Djamena, 1974

En juillet 1973, l'escadrille comporte huit Skyraiders et le n°26 est remplacé par le n°06.



Détachement à Faya-Largeau, 1973



Vol lors du convoiage

En octobre 1975, c'est le retour en France. Le convoiage s'effectue par la voie des airs. Un Nord 2501 n°88 du GMT 59 sert de support technique. Le trajet N'Djamena (anciennement Fort Lamy), Ouagadougou,

Dakar, Agadir, Rabat, Istres et Châteaudun. Ce retour s'effectue sans aucun problème et les avions sont stockés à Châteaudun. L'EAA est dissout le 1^{er} avril 1976.

Note pour les amateurs

La couleur distinctive du 1/22 est le bleu, portée sur la trappe frontale du train, le sommet de la dérive et les saumons d'aile. Puis, en 1974/75, la couleur devient rouge. Les avions portent le code 22 et les deux dernières lettres de l'indicatif radio. Les cocardes apparaissent sur le fuselage et les extrados, mais il n'y a pas de drapeau de dérive.



Douglas AD-4N Skyraider n°14. Basé à N'Djamena en 1974.

Sources: Documentation SHAA
Photos collection G.PALOQUE
Profils G.PALOQUE