

Armée de l'Air 1945-1962 (11)

Ami(e) Internaute,

Ce 163^{ème} diaporama est le onzième d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne le GT 2/62 *Anjou*.

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.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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



Le GT 2/64 *Anjou* (immatriculation F-RBKx) arrive d'Indochine, directement à Blida de mai à juin 1955, commandé par le commandant Henri Guillou, avec ses *Noratlas* qu'il avait reçu une année auparavant. Il est au complet et opérationnel en août 1955.

Le GT 2/64 *Anjou*, qui devient GT 2/62 le 1^{er} décembre 1956, effectue 9 406 heures de vol en 1956 en transportant 28 231 passagers et 4 400 tonnes de fret. Il a largué 30 630 hommes (dont 2 411 en opération) et 1 518 tonnes de matériel. Il est commandé par les commandants Jean Lamothe en 1959 et Lucien Poizat en 1961. La prise de position du commandant amène un changement de chef après la Révolte des Généraux.

Avec une moyenne mensuelle de 1 000 heures de vol, il effectue des lignes régulières en Afrique du Nord et vers la métropole, il effectue de nombreuses missions opérationnelles et il entretient des détachements à Téliergma et à Philippeville pour assurer l'entraînement des Parachutistes.

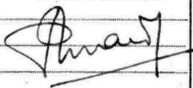
Le 8 décembre 1961, le GT 2/62 *Anjou* quitte Blida pour à Reims, il a effectué 56 000 heures de vol en Algérie, perdu quatre avions et vingt-deux membres d'équipage

Noratlas de l'Anjou à Cat-Bi (Indochine) en 1954



Le long voyage de Pierre Mayet, de Saïgon à Blida, en *Noratlas* de l'Anjou en juin 1955

09 1001101.

DATE.	FONCTION A BORD.	GRADE ET NOM DU PILOTE.	TYPE ET NUMERO DE L'AVION.	JOUR	DONT V.S.V.		TOTAL VOL. des (6 et 8)	NOMBRE D'ATERRISS- SAGES.	NOMBRE D'A. M. V.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
					SOUS CAPOTE	DANS LES NUAGES					
1	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13
					<u>MOIS</u>		<u>JUIN</u>		<u>1955</u>		
3-	P		NORATLAS 27	15			15	1		VOL D'ESSAI.	
9	"		"	01 ¹⁵			01 ¹⁵	1		VOL D'ESSAI	
13	"		"	12 ⁰⁰			12 ⁰⁰	1		SAIGON - BANGKOK	
"	"		"	5 ¹⁰		300	5 ¹⁰	1		BANGKOK - CALCUTTA	
14	"		"	4 ³⁰		191	4 ³⁰	1		CALCUTTA - DELHI	
"	"		"	3 ¹⁰		191	3 ¹⁰	1		DELHI - KARACHI	
15	"		"	5 ³⁰			5 ³⁰	1		KARACHI - BAHREIN	
16	"		"	3 ³⁰			3 ³⁰	1		BAHREIN - BAGDAD	
17	"		"	3 ¹⁰			3 ¹⁰	1		BAGDAD - BEYROUTH	
"	"		"	4 ⁰⁵			4 ⁰⁵	1		BEYROUTH - EL ADEM	
"	"		"	5 ⁰⁵			5 ⁰⁵	1		EL ADEM - TUNIS	
"	"		"	2 ³⁰			2 ³⁰	1		TUNIS - BLIDA	
Mois JUN 1955	P		NORATLAS	40 ³⁰		500	42 ¹⁰	12		Carnet arrêté au total de 42 ^h 10 pour le mois de juin 1955.	<u>L'intéressé:</u>  Le Commandant Heu le 30/06/55 par le GT2/C4:

Noratlas de l'Anjou à Blida en 1956



Noratlas de l'Anjou à Blida



En vol dans un Noratlas de l'Anjou



Equipage de l'Anjou à Blida en 1956



Noratlas de l'Anjou à Téliergma en 1956



Noratlas de l'Anjou à Téliergma en 1956



Noratlas de l'Anjou à Téliergma en 1956



Noratlas de l'Anjou à Paul-Cazelles en 1956



Noratlas de l'Anjou à Bir-el-Ater en 1956



Noratlas de l'Anjou en 1956



Noratlas de l'Anjou à Bir-Rabalou en 1956



Noratlas de l'Anjou





(Jean-Claude Royan)

Le 10 janvier 1956, le *Noratlas* n° 71 (F-RBKA) de l'*Anjou*, venant de Casablanca et allant à Blida, s'écrase près de Miliana, sur la pente ouest du Zaccar, à 1 250 m d'altitude, après avoir contacté la tour de contrôle de Blida, en entraînant la mort des six occupants : Lt Jean Morvan, SL Robert Menerou (pilote) et Jean Gauthier, AC Walter Tomada, SC Charles De Boisgelin et Claude Lenormand



(Jean-Claude Royan)

Le 25 janvier 1956, les *Noratlas* n° 48 (F-RBKG) et N° 70 (F-RBKO) de l'*Anjou* se heurtent en vol près de La Chiffa, dans la région de Mouzaïaville, au cours d'un vol d'entraînement. Le n° 48, dont la poutre gauche a été sectionnée par l'hélice du n° 70, piloté par le Cne Louis Delbos, s'écrase, tous les occupants périssent (Lt Vallein, SL Noël Gachot, AC Jean Fretisse, Sgt Jean Temporel et Sgt Lionel Bouchet). Le n° 70 peut atterrir en catastrophe dans un champ, mais un des occupants est tué après avoir sauté trop bas en parachute

Accident du 25 janvier 1956, le *Noratlas* de l'Anjou n° 48 (F-RBKG)



(Jean-Claude Royan)

Noratlas de l'Anjou N° 68 (F-RBKR) à Aïn-Diss le 8 février en 1956 – Cet avion s'écrasera dans le mauvais temps à Bouinan le 19 juin 1957



Le 19 juin 1957, le *Noratlas* N° 68 (F-RBKR) de l'*Anjou* s'écrase dans le mauvais temps à Bouinan, à 400 m d'altitude, après le décollage de Maison-Blanche pour Blida. Les six occupants sont tués : Lt Loïc Hameon, SL Michel Lescoulant, Adj Albert Coudeire et Sgt Antoine Decoux et Jean-Pierre Allouche et un mécanicien civil de la SNECMA venu intervenir sur un *Meteor* sorti de piste à Blida





Le 29 novembre 1957, les occupants périssent dans l'accident du *Noratlas* n° 26 F-RBKV de l'*Anjou* qui s'écrase à proximité de Goulimine (Maroc) en allant de Marrakech à Colomb-Béchar : Cne Hermann (pilote), Lt Daniel More, Lt Jacques Lévy, Adj Octave Balestro, SC Jacques Chouleur, Sgt Michel Piller, Sylvain Béros et Ivan Millet et Cal Yves Brouder

À Blida, les obsèques des victimes de l'accident du 29 novembre 1957



(Michel Piller)



(Michel Piller)

Le sergent Michel Piller, victime de l'accident du 29 novembre 1957

Noratlas de l'Anjou à Guelma en 1957



Noratlas de l'Anjou à Blida



(Christian Masson)

Noratlas de l'Anjou à Djelfa en 1957



Noratlas de l'Anjou à Blida en 1958



Noratlas de l'Anjou à Blida en 1958



Noratlas de l'*Anjou* accidenté au décollage à Blida le 18 juin 1958, une cigogne est passée dans l'hélice du moteur gauche – Avion réformé, équipage indemne



Arrivée d'un *Noratlas* de l'Anjou à Ouallen en 1957



Noratlas de l'Anjou à Ouallen en 1957



(Jacques Annic)

Décollage d'un *Noratlas* de l'Anjou à Ouallen en 1957

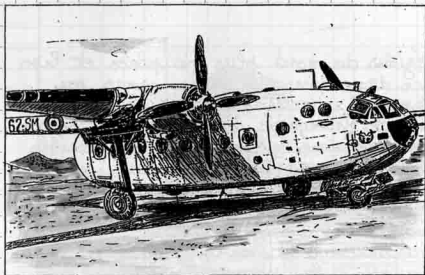


Noratlas de l'Anjou à La Sénia en 1957



Noratlas de l'Anjou à Blida en 1957, il sera détruit le 29 novembre 1957 à Ifrane (Maroc)





"LE COURRIER"...

Une liaison aérienne est assurée deux fois par semaine par le groupe de transport "ANJOU"; elle apporte le ravitaillement frais et le courrier tant attendu par chacun de nous.

Une certaine effervescence règne au bordj "c'est le jour de l'avion"; c'est aussi celui du rendez-vous avec les liaisons de nos trois postes dispersés dans le secteur.

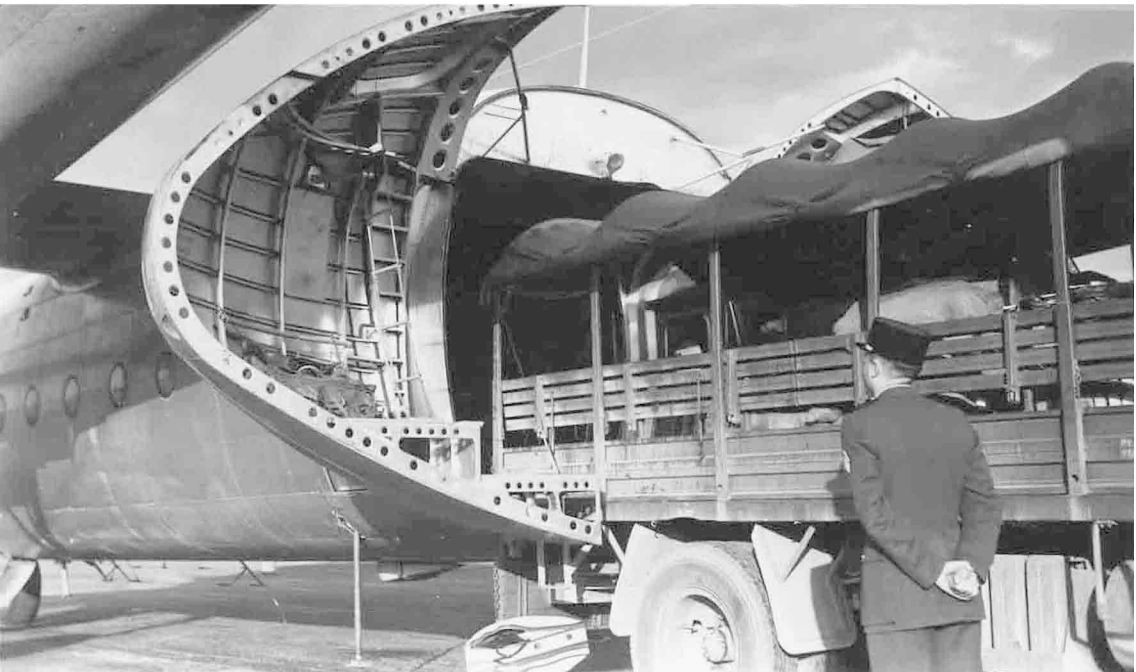
Dans "les piaules" (chambres), quelques-uns s'activent joyeusement; ils partent en "perm" (permission) pour une trentaine de jours, après plus d'un an de leur incorporation directe en Algérie. Par contre, ceux qui

arrivent ici après douze mois de service en France ou en Allemagne ne peuvent prétendre à cette "faveur". En 1958, le service militaire est de dix huit mois, mais à cause des événements, nous sommes maintenant vingt quatre, voire trente mois! et notre libération peut toujours être remise en cause suivant la situation. Avant son arrivée annoncée par radio, tout un dispositif est mis en place pour assurer la protection de l'avion, un Nord-Atlas 2501 pendant le temps de son escale. Enfin, il apparaît étincelant au soleil, le train sorti; il amorce sa descente pour se poser et s'immobiliser près du bordj en bout de piste. Aussitôt, à l'arrière, ses deux grandes portes s'ouvrent pour le déchargement des arrivés, le courrier est récupéré par le wagonmaster qui assure après triage sa distribution dans les compagnies.

Comme il se doit, l'équipage est toujours bien accueilli au bar, et au mess des sous-officiers; il nous apporte des nouvelles de l'extérieur. Deux heures plus tard, de nouveau, l'avion fait rugir ses deux puissants moteurs pour s'arracher de la piste, soulevant un énorme nuage de sable; il prend très vite de la hauteur; une dernière fois, des saluts s'échangent avant qu'il ne disparaisse à l'horizon au dessus des monts des Ouled-Nail, en direction d'Algès. Merci aux équipages qui prennent souvent des risques pour se poser au lieu de larguer le ravitaillement qui dans ce cas arrivait à terre en mauvais état; les tomates n'appréciaient pas ce type d'atterrissage!



Noratlas de l'Anjou à Blida, chargement pour Bordj-de-l'Agha



Noratlas de l'Anjou à Bordj-de-l'Agha en 1958



Noratlas de l'Anjou à Bordj-de-l'Agha en 1958 avec les soldats du 584^{ème} BT



Noratlas de l'Anjou à Bordj-de-l'Agha en 1958 avec les soldats du 584^{ème} BT



Les permissionnaires du 584^{ème} BT embarquent dans un *Noratlas* de l'Anjou en 1958



Les permissionnaires du 584^{ème} BT dans un *Noratlas* de l'Anjou en 1958



Noratlas de l'Anjou à Blida en 1958



Noratlas de l'Anjou à La Réghaïa en 1958



Noratlas de l'Anjou à Rabat-Salé en 1958



L'aventure de Daniel Minne

Sur la base aérienne de Blida, le 15/10/1958, il est arrivé un incident tout à fait exceptionnel.

Le 15 octobre 1958, à bord du *Noratlas* n° 35 FRBKO du GT 2/62 *Anjou*, l'équipage est ainsi composé : capitaine Rochon, commandant d'avion, sergent-chef Mallier, pilote, lieutenant Azéma, copilote, sergent Harinordoqui, radio et adjudant Jeanneau, mécanicien.

Lors d'une mission d'entraînement para et au cours du largage des parachutistes par l'arrière de l'appareil – les coquilles étant enlevées – le parachute de l'un d'eux se met en torche et se prend dans le guignol de la gouverne de profondeur. Le Parachutiste tourne alors, derrière l'avion, tel un pantin. A bord, le largueur tente, à trois reprises, de le ramener à l'intérieur mais ce faisant, la gouverne en se braquant fait piquer l'avion dangereusement à chaque tentative. A bord le pilote fait tout pour décrocher le Parachutiste : piqués, virages, rien n'y fait. Le para tente de couper les suspentes à l'aide de son poignard mais hélas, les doigts engourdis par le froid du vent relatif, le poignard lui échappe. Aucune solution ne paraissant satisfaisante, y compris celle d'un hélicoptère venu de Boufarik se placer dans le sillage de l'avion, il est décidé, avec l'accord des autorités par radio, d'atterrir à Blida.

Le sergent-chef Mallier aux commandes, fait une large approche, passe les balises de début de piste, se pose à la vitesse mini et dès le touché des roues, met toute la reverse et freine à fond, tirant également le frein de parking ! Derrière, en touchant le bitume, le parachute ventrale amortit le choc et le para réussit à se retourner et ensuite, il est traîné sur le dos, c'est l'arrêt en 400 mètres, gomme arrachée et pneus crevés.

Alors que les véhicules de secours et l'ambulance se ruent vers l'avion, le miracle incroyable se produit : Daniel Minne - puisque tel est le nom de ce Parachutiste - se relève et retient ceci de sa mésaventure : *Si seulement je n'avais pas laissé échapper mon poignard !* Transporté à l'hôpital Ducros, le docteur Ripoli le soigne et constate des brûlures au troisième degré tandis que la radio ne révèle aucune fracture.

Par Bernard Gaudineau, président de l'Amicale Des Radionavigants et Anciens Radionavigants (ADRAR)

UNITÉ : GT 2/62

ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

3000-07-203

Période du 1/7/59 au 30/16/60 19...

Concernant (1) Colonel SAUTREY

Un long voyage en Noratlas de l'Anjou

N° du manifeste : établi par l'escale d

DATE.	FONCTION À BORD.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2).	NOMBRE D'ATTERRISSEMENTS.	DURÉE (3)	
					JOUR.	NUIT.
<u>14-11-59</u>	<u>2^e Pil.</u>	<u>N2501 N°176</u>	<u>BUDA - ALGER - EL GOLEA - IN. SALAH - ADULEF - QUARGLA - ALGER. BUDA.</u>	<u>7</u>	<u>06.30</u>	<u>02.30</u>

ARRÊTÉ au total de (en lettres) neuf heures heures de vol,

*Wahit au
100*

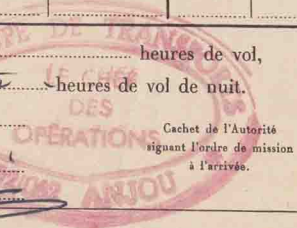
dont (en lettres) deux heures Trente heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) GT 2/62

Par déléation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : Capt. DAGMAN

Signature : [Signature]



Cachet de l'Autorité
signant l'ordre de mission
à l'arrivée.

(1) Nom, grade, unité. — (2) Nom des escales du voyage. (3) Durée du voyage jour - nuit

(L) J. Z. 638597.

Noratlas de l'Anjou à Djanet en 1960



Noratlas de l'Anjou à Blida en 1960



Chargement de blessés, à Philippeville, dans un *Noratlantique* de l'*Anjou* vers la métropole



Janvier 1961, mise en place, à Tin-Zaouten, d'un Bell de l'ALAT par un Noratlas de l'Anjou



Noratlas de l'Anjou à Brezina en 1961



Noratlas de l'Anjou à Brezina en 1961



Noratlas de l'Anjou à Télérgma en 1961



Noratlas de l'Anjou à Constantine-Oued Hamim en 1961



Noratlas de l'Anjou à Philippeville en 1961



Blida le 30 novembre 1961, prise d'armes avant le départ pour Reims des *Noratlas* de l'Anjou



L'Anjou quitte Blida, le 30 novembre 1961



(Robert Mougeot)

Les *Noratlas* de l'*Anjou* quittent Blida le 30 novembre 1961



(Robert Mougeot)

ORDRE DU JOUR

Au moment où le Groupe de Transport 2/62 "ANJOU" quitte l'Afrique du Nord, je tiens à rendre hommage à cette unité pour le travail accompli depuis le 19 mai 1955, date de son retour d'Indochine et de son installation à Blida.

Pendant plus de six années d'une activité professionnelle variée comportant parachutages, évacuations sanitaires, ravitaillement par air, éclairages du champ de bataille, le groupe "Anjou" a effectué 73.000 heures de vol dont 55.000 en 7.800 missions au profit des Forces du maintien de l'ordre.

Les principales opérations d'aérotransport auxquelles le groupe a participé l'ont conduit à travers toute l'Algérie de Khanga Sidi Nadji à Zenata et Aïn Sefra puis au Sahara à Timimoun, Fort Polignac et In Salah.

Il a participé à l'expédition de Suez et tout récemment à Bizerte, à la tête d'une formation chargée d'un aérotransport massif, a effectué le parachutage d'un des régiments appelés en renfort pour dégager la base.

Au cours de cette longue période, la qualité des services rendus a valu au groupe "Anjou" à vingt-deux reprises les félicitations et les témoignages de satisfaction du Commandement.

Ces magnifiques résultats ont été obtenus grâce au travail, à l'esprit d'équipe et au courage de tous les personnels: équipages, spécialistes mécaniciens, personnels du service général à qui j'adresse la reconnaissance et les remerciements de l'Armée de l'air.

Le groupe "Anjou" a payé son tribut à l'aviation en laissant en Algérie vingt-deux navigateurs, dont le souvenir restera dans nos cœurs.

"Anjou", premier groupe de transport de l'aviation né en 1940 sur la terre d'Afrique, est appelé à servir en Europe avec une nouvelle mission vitale pour le pays. Je suis sûr qu'il continuera à faire preuve des mêmes qualités de foi, de dynamisme, de mordant qui en font une unité particulièrement opérationnelle.

signé M.FOURQUET

Noratlas de l'Anjou à El-Abiod en 1962, après le départ du Groupe pour Reims



Noratlas de l'Anjou à Colomb-Béchar en janvier 1962



Noratlas de l'Anjou à Colomb-Béchar en janvier 1962

Dernière diapositive



(Jacques Perrin)