

Armée de l'Air 1945-1962 (13)

Ami(e) Internaute,

Ce 165^{ème} diaporama est le treizième d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les moyens des Transports aériens militaires autres que ceux basés en Algérie.

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>

61^{ème} Escadre de Transport d'après <https://www.traditions-air.fr>



La 61^{ème} Escadre de Transport (61^{ème} ET) est créée le 1^{er} avril 1946 lorsque se constitue GMMTA. Installée Chartres, cette nouvelle unité réunit les groupes I/15, III/15, IV/15. Le GT I/15 *Touraine*, équipé de C-47, est implanté à Orléans-Bricy. Les GT III/15 *Maine* et GT IV/15 *Poitou*, sur Ju 52, sont respectivement basés au Bourget et à Chartres. Le 1^{er} juillet 1947, le *Touraine*, le *Maine* et le *Poitou* sont numérotés I/61 (immatriculé F-RANx), II/61 et III/61.

La presque totalité du personnel du III/61 *Poitou*, dès octobre 1947, fournit l'effectif nécessaire à la création du GT III/64 *Tonkin* à Bach Maï.

En juin 1948, le pont aérien de Berlin est mis en place avec la participation des C-47 du *Touraine* et des Ju 52 du *Maine*. En juillet 1951, le GT II/61 *Maine* abandonne progressivement les Ju 52 et commence à s'équiper de Bloch 161 *Languedoc*. En octobre 1953, l'escadre, simultanément avec le GT III/61 *Poitou* (immatriculation F-RAQx), quitte Chartres pour venir à Orléans-Bricy avec le *Touraine* (le *Maine* restant toujours basé au Bourget). En 1953, l'appellation escadron de transport se substitue à celle de groupe de transport et c'est aussi l'arrivée du *Noratlas* aux ET 1/61 *Touraine* et 3/61 *Poitou*.



Le 1^{er} novembre 1955, l'ET 4/61 *Franche-Comté*, ancien GT II/62, de retour d'Indochine, rejoint la 61^{ème} ET et, le 1^{er} décembre 1956, devient l'ET 2/61 *Franche-Comté* (immatriculation F-RAYx) en remplaçant du *Maine* qui est rattaché à la 64^{ème} ET. La 61^{ème} ET est alors totalement regroupée à Orléans-Bricy et remplace ses C-47 par des *Noratlas*.

Dès lors, elle sera impliquée intensément dans les liaisons avec l'Algérie pour des transports ponctuels et des lignes régulières.

Ju 52 du *Maine* à Maison-Blanche, au départ d'un pèlerinage à Lourdes en 1947



Ju 52 du *Maine* en escale au Sud Saharien en 1948



Ju 52 du Maine à Oujda en 1957



Ju 52 du *Maine* à Thiersville en 1956



SE 161 *Languedoc* du *Maine* à Blida en 1956



Un C-47 du *Maine* embarque un commando du 11^{ème} Choc à Djelfa en 1956



Noratlas de la 61^{ème} ET à Djanet en 1956



(Jacques Perrin)

Les missions effectuées par Henri Prugent, pilote de la 61^{ème} Escadre de Transport

11.8.59	N 2501	152	Alger - Reggan	4 ^h 10	5.2.63	N 2501	86. Blida - Bechar - Colmar		
"	"	"	Reggan - Niamey	4 ^h 55			Reggan - Blida	9 ^h 20	
15.9.59	"	"	Niamey - Reggan	4 ^h 50	15.2.63	"	37. Blida - Reggan	3 ^h 50	
16.9.59	"	"	Reggan - Alger	3 ^h 35	17.2.63	"	69. Reggan - Blida	4 ^h 15	
20.10.59	"	163	Oran - Reggan	3 ^h 05	8.3.63	"	161. Blida - Adnan - Reggan -		
"	"	"	Reggan - Oran	3 ^h 25			Bechar - Blida	8 ^h 40	
30.10.61	"	"	Oran - Reggan	3 ^h 10	13.3.63	"	91. Blida - El Golea - Im Salah		
"	"	"	Reggan - Oran	3 ^h 15			Reggan - Ouargla - Blida	9 ^h 10	
12.07.60	"	114	Alger - Reggan - Niamey	8 ^h 45	20.3.63	"	98. Blida - El Golea - Im Salah -		
10.12.60	"	186.	Alger - Reggan	3 ^h 55			Reggan	4 ^h 45	
11.12.60	"	"	Reggan - Alger	4 ^h 35	21.9.63	"	"	Reggan - Ouargla - Blida	5 ^h 10
23.5.61	"	200	Alger - Reggan -	4 ^h 00	15.4.63	"	59. Blida - Reggan - Blida	7 ^h 50	
24.5.61	"	"	Reggan - Zimda	5 ^h 45	18.4.63	"	51. Blida - Bechar - Reggan -		
24.6.61	"	"	Niamey - Reggan	3 ^h 00			Blida	10 ^h 30	
"	"	"	Reggan - Alger	3 ^h 50	1.5.63	"	86 - Blida - El Golea - Im Salah -		
12.9.61	"	120	Oran - Reggan	3 ^h 15			Reggan	6 ^h 40	
13.9.61	"	"	Reggan - Oran	3 ^h 30	2.5.63	"	86 - Reggan - Blida	3 ^h 50	
31.1.62	"	115	Alger - Bechar - ^{Reggan} Alger	7 ^h 10	2.10.63	"	94. Reims - de Bouquet - Oran - Reggan	9 ^h 40	
11.2.62	"	"	Alger - Reggan - Alger	8 ^h 05	3.10.63	"	94 - Reggan - Niamey - F'damy	10 ^h 10	
2.4.62	"	129.	Briey - Alger - Reggan	8 ^h 15	8.10.63	"	94 - F'damy - Niamey - Reggan	9 ^h 25	
3.4.62	"	"	Reggan - Niamey - Douala	9 ^h 40	9.10.63	"	94 - Reggan - Oran - de Bouquet - Reims	9 ^h 55	
2.5.62	"	174	Reggan - Alger - Briey	8 ^h 15	28.6.65	"	63 - Bechar - Reggan - Bechar	4 ^h 15	
6.7.62	"	69.	El Golea - Im Salah - Reggan -		30.6.65	"	63 - Boussfer - Bechar - Reggan - Bechar	6 ^h 20	
			Ouargla - Alger	9 ^h 30	16.3.66	"	64 - Bechar - Reggan - Im Amguel	3 ^h 50	
26.7.62	"	105.	Alger - Bechar - Reggan - Adnan		17.3.66	"	64 - Im Amguel - Reggan - Bechar	4 ^h 30	
			Alger	9 ^h 40	29.3.66	"	64 - Boussfer - Reggan - Im Salah - Reggan -		
7.8.62	"	94.	Alger - Bechar - Timimoun -				Bechar	7 ^h 20	
			Reggan - Bechar - Alger	11 ^h 45					
30.8.62	"	96.	Blida - Bechar - Reggan - Colmar						
			Blida	9 ^h 00					
8.11.62	"	196.	Blida - Adnan - Reggan - Bechar						
12.12.			Blida	9 ^h 45					

Henri Prugent et son équipage de la 61^{ème} ET à Fort-Flatters en 1957



(Henri Prugent)



Problème de train d'atterrissage pour le *Noratlas* de l'ET 2/61 *Franche-Comté* à El-Goléa en 1957



(Yves Guérard)

Noratlas de l'ET 2/61 Franche-Comté à Télérgma en 1956



Noratlas de l'ET 3/61 Poitou à Sétif en 1958



Embarquement d'une *Alouette II* dans un *Noratlas* de l'ET 1/61 *Touraine* à Boufarik



(Serge Seigneur)

Embarquement d'une *Alouette II* dans un *Noratlas* de l'ET 1/61 *Touraine* à Boufarik



Période du 21-3 au 24-3 1959.

Concernant (1) LE COLONEL RENNAISON.

N° du manifeste : _____ établi par l'escadre de DJON.

DATE	FONCTION à bord	TYPE de service de l'aérien	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (1)	NOMBRE d'ÉTAGES/BOARDS	DURÉE (3)	
					JOUR	HEUR.
21-3	POX	NORATLAS 1/61 15129	DJON - ALGER	1	04	25
23-3			ALGER - HASSI-MESSAOUD - ALGER	2	06	50
24-3			ALGER - DJON	1	02	30
					13	5

Annexé au total de (en lettres) TRENTE HEURES CING heures de vol,
dont (en lettres) _____ heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité)

Philippe Renaison Commandant
Nom et grade de l'officier de Transport 061 "Touraine"

Signature : PR

Ce chef de l'aérien
signe l'ordre de mission
à l'arrivée.

(1) Non, grés, mixé. — (2) Non des escaliers de voyage. (3) Durée de voyage jour + nuit.

Les réservistes de l'armée de l'Air, menés par le colonel Renaissen et transportés par un *Noratlas* de l'ET 1/61 *Touraine*, visitent Hassi-Messaoud le 23 mars 1959



(Philippe Renaison)

Un Noratlas de l'ET 1/61 Touraine à la base « secrète » Namous B2 en décembre 1963



Noratlas du GT 2/61 Franche-Comté et du GT 3/62 Sahara à La Sénia en décembre 1961



Noratlas de la 61^{ème} ET à Sidi-Bel-Abbès en 1962



Noratlas de la 61^{ème} ET à Sidi-Bel-Abbès en 1962



64^{ème} Escadre de Transport d'après <https://www.traditions-air.fr>



La 64^{ème} escadre de transport est créée le 1^{er} décembre 1956 au Bourget. Elle est constituée, à l'origine, de l'escadron de transport ET 1/64 *Béarn* équipé de C-47 (immatriculation F-RAIx) et de l'ET 2/64 *Maine* (F-RAPx).

Le *Béarn* reçoit ses premiers *Noratlans* en 1960. L'ET 2/64 *Maine* affirme sa vocation d'escadron de transport lourd avec les Breguet 761 et 765 *Deux-Ponts*, puis avec des Douglas DC 6 à partir de 1962.



ET 1/64 *Béarn*



A 1063

ET 2/64 *Maine*

C-47 du GT 1/64 Béarn, ancien de l'Anjou à Reggan





C 47-Nr 44-77101- FRAKB de l'ET 1/64 « Béarn » en détachement à Colomb-Béchar - Janvier 1958

Photo Pierre MAYET

UNITÉ : ET 1/64

ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

3000-07-203

Période du 26/07/19 - 27 19.....

Concernant (1) Mme TOMMY MARTIN

N° du manifeste : établi par l'escale d MAISON BLANCHE

DATE.	FONCTION à BORD. de l'avion.	TYPE ET NUMÉRO.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2).	NOMBRE D'ATERRISSAGES.	DURÉE (3)	
					JOUR	NUIT.
<u>26-12</u>	<u>CH7</u> <u>N° 835</u>	<u>Rex</u>	<u>SETIF - ALGER - PARIS</u> <u>(via ISTRES)</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>0730</u>

ARRÊTÉ au total de (en lettres) Sept heures trente heures de vol,
dont (en lettres) heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) E.T. 1/64 "BEARN"

Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : C. PIREL

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. 638537.

Noratlas de l'ET 1/64 Béarn à Tébessa en 1960



Noratlas de l'ET 1/64 Béarn à Sétif en 1960



Noratlas de l'ET 1/64 Béarn à Sétif en 1960



Noratlas de l'ET 1/64 Béarn à Sétif en 1960



Noratlas de l'ET 1/64 Béarn à Sétif en 1960



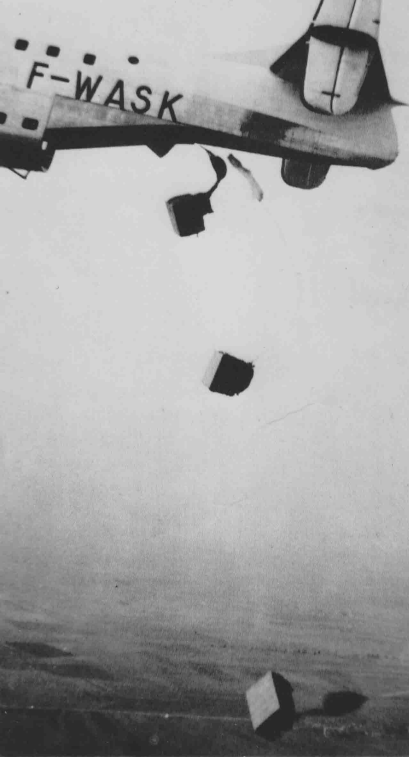
Les Breguet *Deux-Ponts* du *Maine*

Breguet a construit trois Breguet 761s de présérie qui passent dans l'armée de l'Air, à partir de 1951, dans l'escadron de transport lourd 2/64 *Maine*. Ils sont codés 64-PA, 64-PB et 64-PD. Dès 1954, ces trois Br-761s sont largement employés pour le transport de troupe entre la métropole et l'Algérie.

Au vu du succès de la version 763 *Provence* utilisée par Air France, l'armée de l'Air commande quatre Breguet 765 *Sahara*, version modifiée du 763 avec des réservoirs supplémentaires amovibles en bout d'aile, des moteurs plus puissants, un train d'atterrissage renforcé et une double porte coquille à l'arrière. Ils sont reçus en 1958 et 1959 par l'ET 1/64 *Béarn* (64-PE, 64-PF, 64-PG et 64-PH). Par la suite, l'armée de l'air recevra six Br-763 *Provence* rachetés à Air France fin 1964 et en 1965.

Le Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA de l'ET 2/64 *Maine*





BREGUET "DEUX PONTS"



Déchargement du char AMX de 13 tonnes 500

AEROTRANSORT MILITAIRE ET PARACHUTAGE LOURD

- Transport de personnel et de matériel :
17 t. 200 sur 1.200 kms (160 hommes
+ 4 t. d'équipements).
- Parachutage de charges lourdes jusqu'à
6 et 8 tonnes par unité.

S.A. des Ateliers d'Aviation Louis BREGUET

24, rue Georges-Bizet - PARIS-16°

Le Breguet 761s F-WASK a participé à divers tests, dont des expériences menées par la DEFA (Direction des Etudes et Fabrications d'Armement) pour transporter et larguer des cargaisons militaires lourdes.

Il était possible de larguer une charge unitaire de 6,5 tonnes ou une série de colis d'un poids total de 17 tonnes.

Lors de ces essais, l'avion a volé avec la partie arrière du fuselage modifiée.

Cet avion effectuera ensuite des vols de démonstration avant de devenir le F-RAPA de l'ET 2/64 *Maine*.

Les autres Breguet 761s ont également participé aux essais, allant jusqu'à transporter un char AMX.

Breguet 761s *Deux-Ponts* de l'ET 2/64 Maine à La Sénia en 1961



Le Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPB de l'ET 2/64 Maine à Bône en 1961



Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPD de l'ET 2/64 *Maine* à Téliergma en 1961 – Cet avion avait été utilisé par Air Algérie, immatriculé F-BASL



Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPD de l'ET 2/64 Maine à Télérgma en 1961



Le Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPD de l'ET 2/64 *Maine* à Boufarik en 1961





Le poste de pilotage d'un
Breguet *Deux-Ponts*

L'aventure du Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA à Reggan

<https://www.3emegroupedetransport.com>

– L'ACCIDENT –

C'était dans les derniers jours de juillet 1961. En soirée, arrivant d'Alger, le Breguet 761s numéro 01 immatriculé F-RAPA et appartenant à l'Escadron de Transport 2/64 *Maine* basé au Bourget, se prépare à se poser sur le plateau de Reggan.

À cette époque de l'année cette partie du Sahara est sous l'influence du front intertropical et durant la journée la météo a été assez maussade. La température est encore voisine de 40° C. Un vent de sable souffle du sud à 25 nœuds avec des rafales de 30 à 35 nœuds.

La piste en service est la 25 et l'avion a reçu de la tour l'autorisation de se poser. En finale il s'aligne donc, train et volets sortis, avec un cap décalé de quelques degrés à gauche de l'axe afin de compenser la dérive due à un vent soufflant à environ 70 degrés par le travers avant.

Des conditions d'atterrissage délicates car, de par leur profil de grosse daurade, des *Deux-Ponts* sont sensibles au vent de travers. De plus l'air chaud est peu porteur et la piste réputée pour être un peu étroite.

L'approche finale semble lente aux gens qui, des yeux, le suivent depuis la tour de contrôle. Mais peut-être est-ce seulement un effet dû à l'éloignement de l'entrée de piste ou à un moment de fort vent debout, ce qui diminue la vitesse sol.

L'avion a maintenant touché la piste et roule. Les observateurs le voient alors se déporter sur sa gauche puis quitter la piste et s'immobiliser.

Le pilote a-t-il trop épaulé le vent de travers ou réaligné l'avion trop tard ? A-t-il été surpris par une brusque chute du vent ?

Nous n'avons pas son rapport sur l'accident.

Les secours se hâtent vers l'avion mais il n'y a pas de blessés. Il y a eu plus de peur que de mal pour les passagers qui sont évacués vers l'escale.

– LES DÉGATS –

En se déportant, les roues du demi-train gauche de l'appareil sont venues passer sur une balise.

Alignées de chaque côté de la piste, ces balises sont constituées d'une pyramide en tôle surmontée d'une lampe et ancrées dans le sable par un massif en béton. Écrasées et raidies, les tôles ont tranché net l'un des pneus du diablo.

L'avion embarque alors sur sa gauche et hors de la piste. L'amortisseur du demi-train gauche se rompt. L'avion s'affaisse aussitôt et s'immobilise dans le sable, laissant derrière lui le diablo de roues.

L'hélice du moteur extérieur gauche a touché le sol, le plan central a subi des dommages au niveau du caisson de train. Ni l'aile ni le fuselage n'ont touché le sol.

Étant donné son état, son poids et la nature du sol, il est hors de question de remorquer l'avion vers un parking. Aussi sera-t-il temporairement laissé dans la nature. Par sécurité il est écarté de la piste, fermé et les moteurs bâchés pour les protéger du sable. Dès le lendemain matin la piste est en service.

Dans les jours qui suivront, une « jambe de fer » sera fabriquée. Elle est destinée à recevoir la partie supérieure de la jambe de train et à remplacer temporairement l'amortisseur brisé. Cela fait, l'avion est soulevé, la jambe de fer mise en place posée sur un plateau de madriers. L'aile gauche sera soutenue par un vérin tripode et un étau vers le bout d'aile. Les cadres du ventre reposent sur des berceaux ainsi qu'un empilage de madriers. L'avion est alors pratiquement revenu à l'horizontale. Une commission d'enquête viendra constater son état. Les dégâts sont importants et le plan central est à remplacer, un travail qui ne peut être fait que sur place. L'avion en lui-même ne présentant plus un intérêt suffisant, il est réformé illico.

Toutefois un maximum d'organes seront récupérés et sauvegardés afin de servir de rechanges pour les deux Br 761 restants en service, le 102 F-RAPB et le 103 F-RAPD.

– LE DÉMEMBREMENT –

Une équipe de mécaniciens du *Maine* et du GERMAS est dépêchée du Bourget sur la base de Reggan début septembre à cet effet.

L'avion est alors trouvé à peu près tel qu'on le voit photographié par Robert Nauze, mais déjà remis d'aplomb.

Hormis les caisses à outils classiques l'équipe, dont je faisais partie, ne dispose, pour la dépose des gros éléments, que d'une poignée de tubes obtenus sur place afin d'élever un échafaudage et de quelques cordes d'arrimages prises dans le cargo de l'avion.

Les pièces récupérées seront soigneusement répertoriées et étiquetées. Une partie rejoindra Dugny où elle s'entassera dans un petit hangar du parking. Le reste, quant à lui, s'ensablera à Reggan dans une petite baraque en tôle, juste près du hangar militaire de l'escale. Quelques tubulures trouveront un réemploi sur place pour dépanner le C-47 en détachement de l'ELA 57 et feront le bonheur de son mécanicien.

L'équipe de récupération, arrivée le 5 septembre avec le Br 765 n° 503 repartira le 14 du mois suivant avec un *Noratlant*. D'autres récupérations auront lieu ultérieurement, notamment celle des moteurs, lesquelles recevront des emplois divers. Quant à la carcasse de l'avion, elle restera pendant encore un temps abandonnée sur place vers l'extrémité est du terrain jusqu'à ce qu'elle soit ramenée à proximité de l'aéroport.

En 2010, la partie avant de l'avion avec son plan central est encore nettement reconnaissable sur une vue de la base de Reggan prise par un satellite. Elle se trouve légèrement au sud du bout est de l'ex parking militaire français.

Le Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA accidenté à Reggan le 7 avril 1961. Les roues du train principal gauche sont visibles sous l'aile gauche





La 64^e Escadre de Transport, au Bourget,
Le Commandant de l'Escadron de Transport 2/64 "Maine",
Le Chef des Opérations du 2/64,
Les Leaders,
Les Pilotes, Navigateurs, Radios, Mécaniciens,
Ses Camarades de promotions, Papa Bravo, Papa Delta,
Ses Camarades de la promotion suivante, Papa Echo,
Papa Fox, Papa Golf, Papa Hôtel,

Ont la douleur de vous faire part de la disparition de leur Cher administré,
monture, ami et voisin de parking, survenu au cours d'un atterrissage en de-
hors des sentiers battus provoqué par un zéphyr malencontreux aussi violent
qu'inconnu, à l'âge de 12 ans,

Fox Roméo, Alpha, Papa Alpha,

encêtre d'une glorieuse lignée et modèle de sécurité aéronautique.

*L'ensemblement a eu lieu à REGGAN dans la plus
stricte intimité, sur un lit de roses des sables.*

*Les condoléances seront reçues par la famille
dans la Fillod du Maine.*

DE PROFUNDIS ...!

*Si le Père du Transport le veut bien, Il sera la Résurrection et la Vie.
Trois Notre Papa qui êtes aux cieux (15 j. d'indulgence Mainière).*

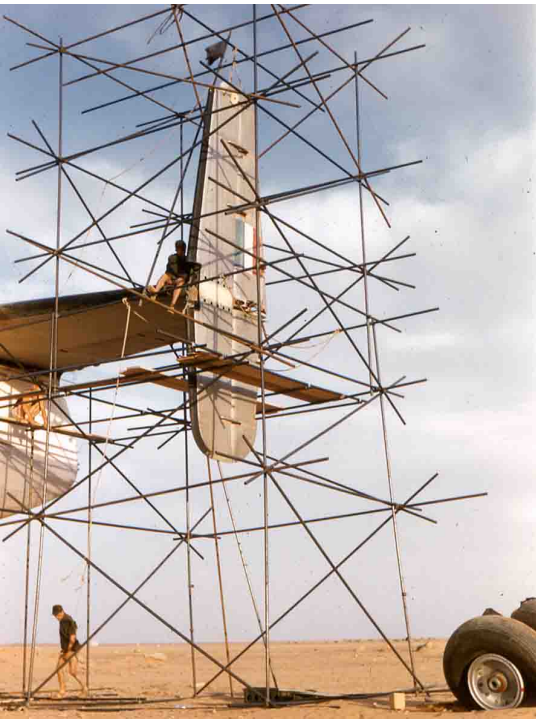
Les larmes de crocodile versées par
le *Maine*.

Le F-RAPA était une *bête à chagrin*.
Chaque vol était épique

Le chantier de démembrement du Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA à Reggan



Le chantier de démembrement du Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA à Reggan



L'épave du Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA à Reggan en mai 1963



L'épave du Breguet 761S *Deux-Ponts* F-RAPA à Reggan en mai 1963



Breguet 765 Sahara



Breguet 765 *Sahara* à La Sénia en 1962



Breguet 765 Sahara à La Sénia en 1962



Breguet 765 Sahara, de l'ET 2/64 Maine, sans les réservoirs supplémentaires amovibles de bouts d'ailes



Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 Maine à Reggan en 1962



Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 Maine à Reggan en 1962



Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 Maine, coquilles relevées



Breguet 765 Sahara F-RAPE de l'ET 2/64 Maine à In-Amguel en juillet 1965



(Bernard Gaudineau)

Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 Maine, à Bou-Sfer en 1965



Un Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 *Maine* embarque des Légionnaires à Bou-Sfer en 1967



Un vol de l'IPSA Odile Tommy-Martin dans le Breguet 765 Sahara F-RAPH de l'ET 2/64 Maine
 Cet avion est conservé aux Ailes Anciennes à Toulouse-Blagnac

UNITÉ : ET 2/64 ATTESTATION DE SERVICES AERIENS

3000-07-203

Période du 22 Octobre 1959

Concernant (1) Mlle TOMMY-MARTINA

N° du manifeste : Σ établi par l'escale d' ORAN

DATE	FONCTION à BORD	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2)	NOMBRE D'ATERRISSAGES	DURÉE (3)	
					JOUR	NUIT
<u>22.10</u>	<u>Pax</u>	<u>B 765</u> <u>504</u>	<u>ORAN → ALGER</u>	<u>1</u>	<u>1h</u>	<u>—</u>

ARRÊTÉ au total de (en lettres) UNE HEURE DIX MINUTES heures de vol,

dont (en lettres) _____ heures de vol de nuit.

Le Commandant de (unité) l'ET 2/64 MAINE

Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : Che HINGUELLE

Signature : _____

Cachet de l'Autorité
signant l'ordre de mission

à l'arriv. (Odile Tommy-Martin)

J. Z. 788031. (2) K

Les Douglas DC 6 du *Maine*

Quatre Douglas DC 6 sont achetés à UTA en 1962 et affectés à l'ET 2/64 *Maine*. Le premier, immatriculé F-BGSK, devient F-RAPI (n° 45107) en juillet 1962. Les autres deviennent F-RAPJ (n° 45108), F-RAPK (n° 45472) et F-RAPL (n° 45473)



Douglas DC 6 F-RAPI de l'ET 2/64 *Maine* à Boufarik en 1962

Douglas DC 6 F-RAPI de l'ET 2/64 *Maine* à Boufarik en 1962



Douglas DC 6 F-RAPJ de l'ET 2/64 Maine à Reggan



Douglas DC 6 F-RAPL de l'ET 2/64 *Maine* à Bône



Douglas DC 6 F-RAPL de l'ET 2/64 *Maine* à Bône



Douglas DC 6 de l'ET 2/64 *Maine* à Bou-Sfer en 1967



CIET 340

Le Centre d'instruction des équipages de transport 340 (CIET 340), à Toulouse-Francazal, assure également des transports vers l'Algérie



Noratlas n° 15 F-RBHM du CIET, à Telerghma en 1960 devant des T-28 de l'EA LA 3/4

(Jean Chaussepied)

Le 4 février 1956, à la suite d'ennuis moteurs, le *Noratlas* n° 21 du CIET, en route d'Alger à Aoulef, doit se dérouter sur El-Goléa. Le train avant s'affaisse à l'atterrissage



Le Noratlas n° 21 du CIET, dépanné à El-Goléa



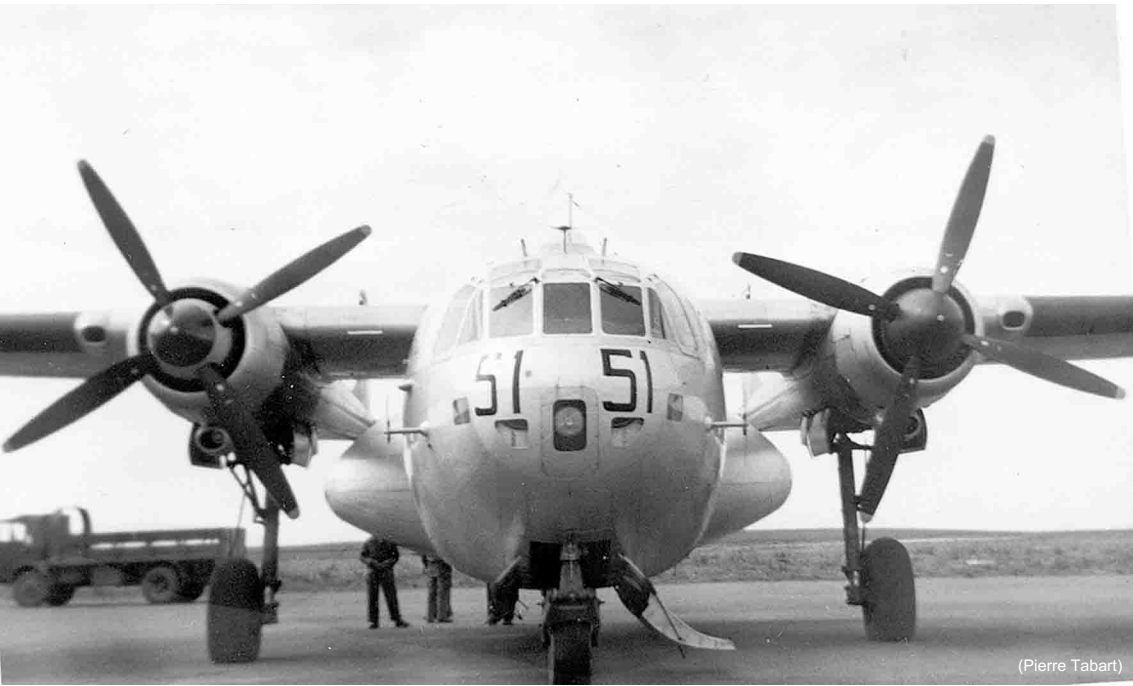
Le *Noratlas* n° 21 du CIET à El-Goléa, par Gérard Stenger, extrait de la revue de l'ADRAR

Le 4 février 1956, entre Alger et Aoulef, des ennuis moteurs obligent le *Noratlas* n°21 du CIET à se dérouter sur El-Goléa. En poste radio, Henry de la Hogue se souvient avoir alerté le Contrôle d'Alger pour obtenir l'ouverture du terrain qui n'était pas programmé pour cette arrivée impromptue. Tout fut mis en place, tous les services en alerte car en la matière il faut prévoir l'impossible. Or, patatras ! L'impossible, l'in vraisemblable est survenu ! En fait, aussitôt après avoir pris contact avec le sol, la jambe du train avant s'efface. On ne soupçonne pas ce que peut être la longueur de la course de l'élégant oiseau privé de sa roulette de nez mais glissant vauté sur la piste ! À l'arrêt, après un bref instant de stupeur, il s'avérait urgent de quitter l'avion car, un surcroît de scoumoune et le feu était susceptible de se déclarer. La scène se déroulait au lever du jour, et pour qui a connu ce merveilleux aéronef, se retrouver le nez en terre amène la porte arrière à une hauteur exigeant un imprévu et acrobatique saut des anges. Si certains de ceux-ci n'hésitèrent pas à se lancer, d'autres s'approchèrent comme ils le purent au plancher irrespectueux des vaches pour diminuer d'autant l'importance de leur saut. Henry de la Hogue se souvient avoir utilisé la porte équipage. Telle une anguille, ou poulpe bien adaptée à l'étrange bocal, il se faufila par l'étroite ouverture qui s'offrait. Par la suite, le calme revenu, il ne put reprendre la même voie, et aucun de ceux qui s'y essayèrent n'y parvint.

Cette arrivée remarquée à défaut d'être remarquable bouleversait l'aéroport peu habitué à ce surprenant trafic. Si El-Goléa n'est pas comparable à nos grandes banlieues métropolitaines, en quelques instants le terrain est animé d'une effervescence inattendue. Une effervescence, propre à concurrencer dans les annales, ou presque, l'arrivée du bienheureux père Charles de Foucault. Les pompiers rapidement accourus sont suivis de tous les responsables, l'aéroport est sur le pied de guerre. Des engins divers sont mis en place pour relever la carlingue et la poser sur un véhicule afin de dégager la place. Mais en ces lieux les moyens disponibles étaient bien modestes. Les bonnes volontés et quelques acrobates de l'équipage se hissèrent par les poutres sur le plan arrière afin de faire contrepoids. Et à l'aide de cordages et vérins le nez fut redressé afin d'être posé sur l'arrière d'un véhicule. L'ami Henry de la Hogue en rit encore. Il admit pourtant n'avoir été tranquilisé qu'après avoir vu l'infortuné 21 reposer sagement sur son support de fortune. Et si cordages et autres vérins avaient lâché, l'effet boomerang n'aurait-il pas réexpédié tout son petit monde dans les airs ? Désormais, il ne restait plus qu'à dégager la piste et conduire le bel engin vers un lieu d'exposition. On ignorait alors qu'il devait y sommeiller une année avant l'arrivée du sauveur, un gros porteur Breguet.

EITA

Noratlans de l'EITA (Escadrille d'Instruction du Transport Aérien), basée à Pau, à Sétif en 1960



UNITÉ : CEV ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

Période du 20.12.60 au — 19—

Concernant (1) Helle Odile Tommy Martin IPSA

N° du manifeste — établi par l'escale de Villacoublay.

Réf. I 3417 - P. & M. Nev.-I.-Paris - 12-51 - N° 201 E.A. 604

DATE	FONCTION A BORD	TYPE ET N° DE L'AVION	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2)	NOMBRE D'ATERRISSAGES	DURÉE (3)	
					J	N
<u>20.12.60</u>	<u>IPSA</u>	<u>C47</u> <u>FZ JAP</u>	<u>Villacoublay - Alger</u>	<u>1</u>	<u>4</u>	<u>11 40</u>
			<u>Alger Colomb Béchou</u>	<u>1</u>		
<hr/>						<u>9 h 05</u>

ARRÊTÉ au total de (en lettres) neuf heures cinquante heures de vol,
dont (en lettres) une heure quarante heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) Colonel MOREL

Par délégation, le Commandant d'avion :
Nom et grade : Cet Morel
Signature : [Signature]

Cachet de l'Autorité
signant l'ordre de mission
à l'arrivée
(Odile Tommy-Martin)

Le Centre d'Essais en Vol assure aussi des liaisons avec son Nord 2508 *Noratlas* équipé de réacteurs en bout d'aile

UNITÉ : *CEV Villacoublay* ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

Période du *23/12/60* au 19.....

84

Concernant (1) *Mademoiselle TOMMY MARTIN (C.P.S.A)*

N° du manifeste établi par l'escadron d.....

DATE.	FONCTION À BORD.	TYPE ET N° DE L'AVION.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2).	NOMBRE D'ATTERRISSEMENTS.	DURÉE (3)	
					J.	N.
<i>23/12</i>	<i>Paj</i>	<i>N 2508</i>	<i>Colomb Béchar → Oran</i>	<i>1</i>	<i>2 -</i>	<i>0 25</i>
<i>1</i>	<i>1</i>	<i>01</i>	<i>Oran → Alger</i>	<i>1</i>	<i>1 30</i>	
			<i>Alger → Villacoublay</i>	<i>1</i>	<i>4</i>	<i>1 20</i>

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

dont (en lettres) *une heure quarante cinq* heures de vol de nuit.

Le Commandant de (unité)

Par délégation le Commandant d'avion :

Nom et grade : *M. LAMARQUE*

Signature : *[Signature]*

Cachet de l'Autorité
signant l'ordre de mission

(Odile Tommy-Martin)

GTLA 1/60 GLAM – GTLA 2/60 GAEL

En juillet 1945, est créé le groupe aérien d'entraînement et de liaison 87 (GAEL), basé au Bourget puis l'année suivante à Villacoublay. Le GAEL est intégré cette année-là dans la 60^{ème} escadre de transport dont il devient le second escadron (GTLA 2/60), le GLAM étant alors le GTLA 1/60.



(Michel Critescu)

SO 30P *Bretagne* du GLAM à Maison-Blanche

SO 30P *Bretagne* du GLAM à Tamanrasset en 1958



SO 30P *Bretagne* du GLAM à Boufarik en 1960



SO 30P *Bretagne* du GLAM à Philippeville en 1960



Un C-47 du GLAM amène le Gal Stehlin à Oued-Hamimin en 1961



SO 30P *Bretagne* du GLAM à Tiaret-Bou Chékif en 1959



SO 30P *Bretagne* du GLAM à Tiaret-Bou Chékif en 1959



Douglas DC 4 du GLAM à Tlemcen-Zenata en 1961



UNITÉ : GTL 2/60 ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENSPériode du 23-6-52 au 27-6-52 19 52

46

Concernant (1) LT MONSEAU

N° du manifeste établi par l'escadre d

DATE.	FONCTION à bord.	TYPE ET N° DE L'AVION.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (s).	NOMBRE D'ATERRISSAGES.	DURÉE (M)	
					J.	N.
23-6	MC	abouline 334	Villa Nieu-Saint-Almond	2	6	00
24-6	"	"	Saint-Almond-Alger	1	2	35
25-6	"	"	Alger Oran	1	1	30
27-6	"	"	Oran Perpignan Villa	2	6	05
				6		
				6	16	10

ARRÊTÉ au total de (en lettres) seize heures dix minutes heures de vol,
dont (en lettres) heures de vol de nuit.

Le Commandant de (unité)

Par délégation le Commandant d'avion :

Nom et grade : CARRIÈRE

Signature :

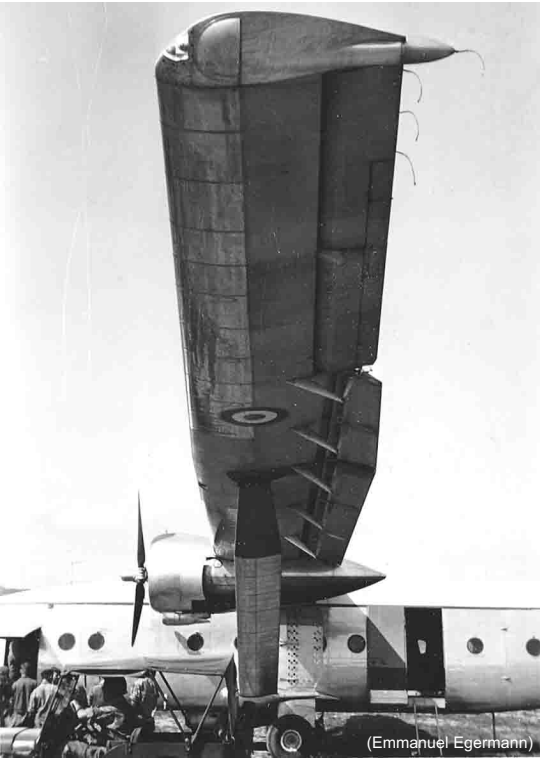
Carton de libération
signant l'entrée de mission
à l'arrivé
DE L'ETL 2/60 DE L'INCO
(Christophe Garanta)

ELA 51 – Un ju 52 immatriculé à l'ELA 51 de Djibouti survole Bir-el-Ater



Un ju 52, immatriculé à l'ELA 51 de Djibouti ravitaillé Bir-el-Ater





Le Hurel Dubois HD 321 n° 1

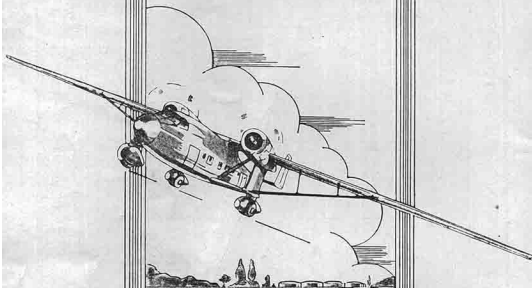
Le 1^{er} août 1956, le Hurel-Dubois HD 321 n° 01 F-WGVG, piloté par le Cne Guillou et le Cne Jallas (du CEAM), ayant à son bord André Moynet, Maurice Hurel et le mécanicien Bouthonnet, est mis à la disposition de l'Armée. Il est mis en oeuvre par la Section de recherche et d'expérimentation 09/540, unité dans laquelle le CEV est partie prenante avec le CEAM. Jusqu'au 26 août 1956, il assure 11 missions de ravitaillement réel par parachutage ou dropping, 70 missions de ravitaillement avec atterrissages sur 22 terrains courts dans les Aurès et les Némentchas et une expérimentation en atmosphère chaude jusqu'à Tamanrasset. L'avion, qui se révèle parfaitement adapté aux missions confiées, a effectué 118 vols d'une durée totale de plus de 100 h. Il est ensuite utilisé en Algérie par l'ELA 56 *Vaucluse* jusqu'au 10 mai 1960.

Ci-contre : le HD 321 à Djidjelli

H. D. 33

TRANSPORT D'ASSAUT

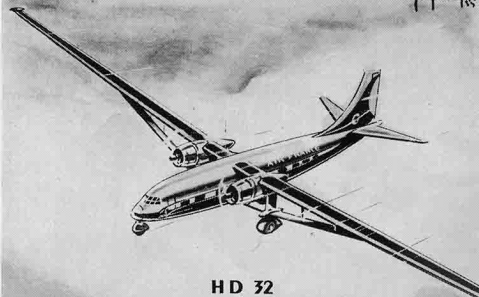
2 moteurs de 1.200 C.V.
5.000 kg. sur 1.000 km.
Décolle sur 400 mètres



AVIONS HUREL DUBOIS

ROUTE DE VERRIÈRES, MEUDON-VILLACOUBLAY. BOITE POSTALE N° 6 A MEUDON - OBS. 27-90

74-75



HD 32

SECURITE
ECONOMIE D'INFRASTRUCTURE
ECONOMIE D'EXPLOITATION
DECOLAGE EN ALTITUDE
ET PAR HAUTE TEMPERATURE
CONFORT ET AGREMENT DU VOL

AVION
D'UTILISATION MONDIALE



AVIAS

AVIONS HUREL-DUBOIS

ROUTE DE VERRIÈRES A MEUDON VILLACOUBLAY FRANCE
BOITE POSTALE N° 6 A MEUDON TEL. OBS. 27-90

Le Hurel-Dubois HD 321 le 26 août 1956, à Blida. En chemise blanche : Maurice Hurel, le concepteur de l'avion



Le Hurel-Dubois HD 321 le 26 août 1956, à Blida. En chemise blanche : Maurice Hurel



Le Hurel-Dubois HD 321 à Blida en août 1956



(Claude Barrault)

Le Hurel-Dubois HD 321 à Blida



Le Hurel-Dubois HD 321 à Blida en août 1956. Dans la jeep : le Cne Riou, chargé de l'expérimentation de l'aptitude de l'avion au parachutage, et le chauffeur Claude Croudo



Le Hurel-Dubois HD 321 à Blida en août 1956



(Claude Barrault)

Le Hurel-Dubois HD 321 à Tégérgma en 1956



Le Hurel-Dubois HD 321 à Téliergma en 1957



Le Hurel-Dubois HD 321 à Telidjène en 1957



Le Hurel-Dubois HD 321 à Djidjelli



(Emmanuel Egermann)

Le Hurel-Dubois HD 321 à
Oued-Hamimin



Le Hurel-Dubois HD 321 à Maison-Blanche en février 1960



Le Hurel-Dubois HD 321 à La Sénia en 1960

Dernière diapositive



(Serge Cornu)