

Armée de l'Air 1945-1962 (10)

Ami(e) Internaute,

Ce 162^{ème} diaporama est le dixième d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne le Transport Aérien Militaire, le GT 2/62 *Franche-Comté* (de 1945 à 1949) et le GT 1/62 *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.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

Le Transport aérien militaire (TAM) en Algérie



Le 21 mai 1945, le Groupement des moyens militaires de transport aérien (GMMTA) est créé par le ministre de l'Air Tillon avec les missions suivantes :

- *Rapatriement en France des déportés et prisonniers.*
- *Rapatriement en AFN des déportés et des prisonniers et rapatriement en France des familles d'AFN.* L'accent est déjà mis sur les relations avec l'Afrique du Nord.

Le groupement, commandé par le colonel Henri Alias (qui deviendra directeur de la compagnie Air Algérie), auquel sont adjoints le lieutenant-colonel Edmond Jouhaud et le commandant oranais Henri Fouques Duparc, utilise alors, dans l'urgence, tous les moyens disponibles allant des bombardiers transformés en avions de transport rudimentaires (*Marauder*, *Halifax*) au Ju 52 récupérés aux Allemands ou construits en France et à quelques C-47.

L'insigne créé par le capitaine Pierre Valetten est inspiré par la fable de La Fontaine *La tortue et les deux canards*.

Le 20 octobre 1945, le groupe de transport GT I/62 *Algérie* est installé à Maison-Blanche. Il fera partie de la 62^{ème} Escadre de Transport créée le 1^{er} mai 1946, avec le GT II/52 *Franche-Comté* en 1946 à Blida. Dès le 2 novembre 1954, au lendemain des premiers attentats, les *Languedoc* du *Maine* transportent de Mont-de-Marsan à Bône un détachement d'une centaine de parachutistes. Le 3 novembre, 209 parachutistes décollent de Biarritz dans trois *Noratlans* et six C-47, ainsi que l'état-major de la 25^{ème} DIAP du colonel Ducourneau qui sont aéroportés de Marseille à Bône. Le TAM (Transport aérien militaire) entre alors de plain-pied dans la guerre d'Algérie.

L'importance du transport aérien militaire en Algérie amènera la création, sur place, du sous groupement S/GMMTA.



S/GMMTA (Sous/GMMTA)

L'importance de l'activité (24 000 heures de vol sont effectuées en Algérie en 1956) amène la création d'un sous-GMMTA, le 1^{er} avril 1955 à Maison-Blanche, commandé par le commandant Jacques Farcot. Il comprend, à ses débuts, le GT 1/62 *Algérie*, avec le commandant Maurice Blanchet et le GT 2/62 *Anjou*, avec le commandant Ernest Humbert. En janvier 1956, l'arrivée de dix *Noratlans* supplémentaires affectés au GT 1/62 amènent le S/GMMTA à deux groupes de *Noratlans*, soit près de cinquante avions, et un groupe de C-47 : le 3/62 *Sahara*.

Le S/GMMTA est appelé à intervenir en Afrique de Nord et Afrique Centrale. Il effectue sa première grande opération du 8 au 11 juin 1956 : sous le commandement du LCI Jacques Farcot, huit *Noratlans* et quatre Douglas C-47, effectuent 1 050 heures de vol pour acheminer des renforts d'Alger à Tindouf. Début 1957, le drapeau de la 62^{ème} Escadre de transport est confié, à Maison-Blanche, au commandant Maurice Blanchet, commandant le Groupe 1/62 *Algérie*, par le général Marette.

Le réseau intérieur algérien atteint 30 000 km d'itinéraire régulier. Le S/GMMTA arrive à environ 3 000 heures par mois, dont 2 000 correspondent à des missions opérationnelles en appui direct des troupes engagées, soit par parachutage de matériel et de personnel, soit par atterrissage lorsque des terrains praticables existent à proximité des zones d'engagement.

En décembre 1961, le S/GMMTA est dissous, tous les moyens dont dispose le GMMTA en Algérie sont regroupés dans la 62^{ème} Escadre de transport reconstituée le 1^{er} janvier 1962 à Maison-Blanche sous le commandement du colonel Jacques Roger avec les escadrons de transport 1/62 *Algérie*, 2/62 *Anjou* et 3/62 *Sahara*. L'ET 2/62 *Anjou* quitte Blida et va à Reims. Quelques *Noratlans* de l'ET 3/61 *Poitou* viennent alors en renfort.

Le COTAM (Commandement du Transport Aérien Militaire), créé en février 1962, est chargé de l'organisation et de la gestion de l'ensemble des moyens de transport de l'armée de l'Air. Il ne reste à Maison-Blanche que les groupes *Sahara* et *Algérie*.

Les missions du Transport Aérien Militaire en Algérie

Plusieurs types de missions sont effectuées, très différentes les unes des autres :

- Les transports réguliers de passagers qui demandent un horaire précis et une assistance au sol et en vol aux passagers par du personnel spécialisé.
- Les transports de troupes. Pouvant aller jusqu'au déplacement d'un régiment complet et de ses impedimenta. Déclenchés souvent sans préavis, avec des mise en place sur des terrains de fortune éclairés de nuit par des *goose neck* (grosse lampe à pétrole) et nécessitant des rotations fréquentes sans interruption jusqu'à la fin de la mission.
- Les largages de parachutistes, en entraînement ou en opération.
- Les rapatriements vers la métropoles des blessés et des malades et les transport de médicament ou de sérum. La mise en place d'équipes médicales ou d'hôpitaux de campagne. Les mises en place sur des aérodromes pour des évacuations primaires ou secondaires lors des opérations importantes.
- Les livraisons par air, avec ou sans parachutes.
- Les éclairages de champ de bataille par lucioles (bombes éclairantes sous parachutes).
- Les transports de frets limités par la taille des soutes des avions. Les plus pénibles étant le transport d'essence en fûts de 200 litres avec les émanations toxiques et les risques majeurs d'incendie dus à la chaleur. Ces missions sont rendues nécessaires pour approvisionner les escales importantes inaccessibles au transport routier et pour approvisionner les aérodromes lors d'opérations ponctuelles.
- Les avions du Transport peuvent participer aux RAV le long des frontières, aux recherches et sauvetage, au PC volant, aux missions d'écoute électronique et ils sont malheureusement trop souvent affectés aux missions pénibles de rapatriements des corps.

Le général Raymond Barthélémy arrive à Ouargla le 7 juin 1960



(Alain Crosnier)

Le GMMTA, devient COTAM (Commandement du transport aérien militaire) en avril 1962, au moment où la guerre d'Algérie se termine. Le ministère de la Défense prend le Transport en considération après dix-sept années et deux guerres qui ont vu le personnel navigant et au sol travailler dans les pires conditions matérielles et physiques.

Les chefs ont été les généraux Pierre Marette, de septembre 1954 à décembre 1956, Pierre Pélissier en 1957, Henri de Rancourt de Miremont en 1958 et 1959, Raymond Barthélémy de janvier 1960 à mars 1962 puis Roger Guernon qui prend le commandement du COTAM à partir d'avril 1962.

Groupe de transport (GT) et Escadron de transport (ET)

Un groupe de transport est une UAD (Unité à Administration Distincte) qui, bien que rattachée à une escadre de transport, dispose d'une certaine autonomie, notamment en ce qui concerne l'entretien assuré jusqu'au deuxième échelon.

Un escadron regroupe plusieurs unités d'une même escadre sur une même base partageant en commun un certain nombre d'éléments dont le GERMAS chargé de l'entretien. Les avions étant banalisés au sein de l'escadre qui regroupe plusieurs escadrons.



GT II/52 – GT II/62 *Franche-Comté* (1946-1949)

Le Groupe de Bombardement GB II/52 *Franche-Comté*, en occupation à Mergen (Allemagne), effectue des rapatriements de personnel militaires vers l'Algérie depuis mai 1945.

Il s'installe à Blida en août 1945, commandé par le commandant Jacques de La Rivière, avec quinze à dix-huit B-26 *Marauder* convertis en avions de transport et six Douglas A-24 *Dauntless* désarmés. Le 15 novembre 1946, il prend la désignation de Groupe de Transport GT II/62 *Franche-Comté* avec quinze à dix-huit Martin B-26 *Marauder*.

Les *Marauder*, débarrassés des blindages et des tourelles de mitrailleuses, assurent la majorité des voyages vers l'Algérie. Ils sont en surcharge permanente, avec une quinzaine de passagers assis sur des bancs dans la soute à bombes, dans une obscurité totale et un vacarme infernal, sans chauffage et sans ceintures de sécurité. Plusieurs accidents graves sont à déplorer.

En 1948, le groupe est commandé par le commandant Nguyen Van Hinh (en 1951, il prendra le commandement de l'armée nationale viet-namienne constituée par Bao-Daï. Il commandera ensuite le PCAD de Colomb-Béchar puis sera général à la direction du Matériel de l'armée de l'Air). Son second, le commandant Gazzano, lui succédera en 1949.

Equipé de Ju 52, le Groupe embarque sur le *Pasteur* pour l'Indochine, à Mers-el-Kébir, le 6 août 1949. Pendant son séjour à Blida, le *Franche-Comté*, assisté par quelques *Marauder* du GB I/32 *Bourgogne* venus de Mengen de février à mi-avril 1946, couvre un vaste territoire : la métropole, l'Algérie, le Sahara, la Mauritanie, le Sud-Tunisien et le Fezzan. Il dessert des lignes régulières bimensuelles Blida-Tunis-Ajaccio-Istres-Paris et Blida-Rabat-Istres-Paris. Il assure également deux fois par mois le circuit sud-oriental : Ouargla-Fort Flatters-Fort Polignac-Djanet-Rhat, Tamanrasset et le circuit sud-occidental : El Goléa-In Salah-Adrar-Timimoun-Colomb Béchar. Plus Aoulef et In-Guezzam.

B-26 *Marauder* du GT 2/62 *Franche-Comté* à Blida en 1946



À Lyon-Bron, une famille embarque dans un *Maraudeur* du GB Bretagne utilisé par le GT 2/32
Franche-Comté

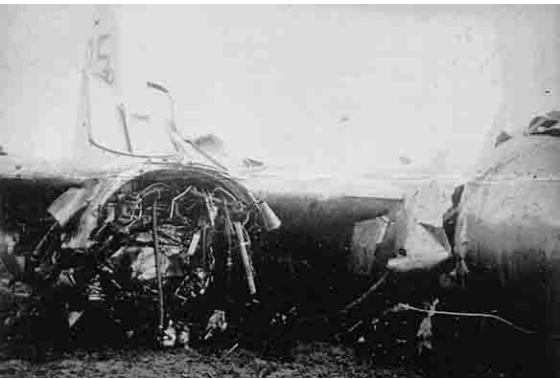
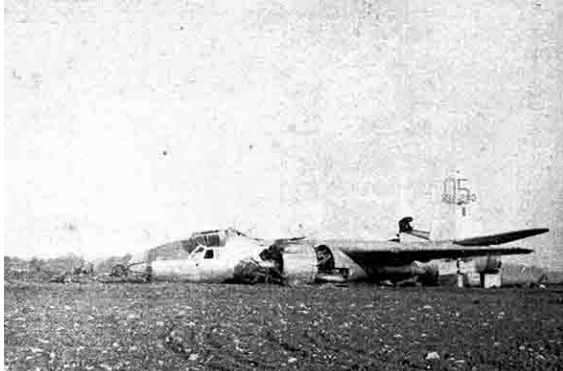




Les conditions éprouvantes des passagers dans les B-26 *Marauder* du GT 2/62 *Franche-Comté* dans la soute à bombes, sur des bancs en bois, sans ceintures de sécurité et dans un bruit infernal



Le 24 décembre 1947, accident à Chelles (77), suite à une panne de moteur, d'un *Marauder* du GT 2/62 *Franche-Comté* effectuant un transport de passagers entre Le Bourget et Alger, piloté par François Chapusot. Les occupants sont blessés.



(François Chapusot)

B-26 Marauder du GT 2/62 Franche-Comté à Blida en 1948



(Michel Van Lerberghe)

B-26 *Marauder* du GT 2/62 *Franche-Comté* à Blida en 1948



(Michel Van Lerberghe)

À Blida en 1938, un B-26 *Marauder* du GB *Bretagne* utilisé par le GT 2/32 *Franche-Comté*



GTA I/62 – (ET I/62) – GT 1/62 Algérie



Le 1^{er} août 1945, le Groupe de transport aérien GTA 1/62 (immatriculation : F-RAWx) est mis sur pied à Toussus-le-Noble sur Ju 52. Commandé par le commandant Joussen, le Groupe part pour Maison-Blanche le 15 novembre 1945. L'aérodrome est encore occupé par les Américains et les Anglais et le groupe s'installe dans des hangars en mauvais état et des baraquements sans vitres et sans chauffage.

Ses missions : Liaisons quotidiennes avec la métropole avec une branche sur Ajaccio. Rapatriement et mises en place des fonctionnaires, des militaires et de leurs familles en Afrique. Ravitaillement des oasis sahariennes. Mise en place d'essence au départ de Colomb-Béchar à Aoulef et Tindouf.

Le Groupe est commandé par les commandants Henri Jacquier et Roger Fortune en 1947, Michel Debras en 1949, Humbert Gazzano en 1950, Louis Descaves et Jacques Mees en 1951, Jacques Farcot en 1952, José Roy en 1954, Maurice Blanchet en 1955, Yves Bastard en 1957, René Foix et en 1959, Edouard Créton en 1960, Albert Pestre puis Jacques Guignard en 1961 et André Poux en 1962. Le 1^{er} mai 1946, la 62^{ème} ET (Escadre de Transport) est créée, sous le commandement des colonels Henri Rouget puis Gustave Lager, avec les groupes 1/62 et 2/52 *Franche-Comté* de Blida qui devient 2/62. L'Escadre est dissoute, le 1^{er} août 1949, en raison du départ du *Franche-Comté* pour l'Indochine.

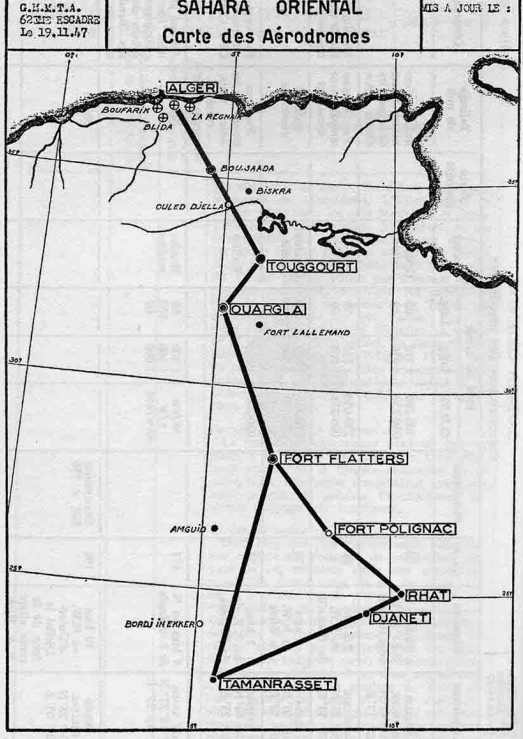
Les groupes redeviennent autonomes et, le 1^{er} février 1947, le GTA 1/62, devenu GT 1/62, est baptisé *Algérie*. Il reprend et agrandi le vaste réseau de lignes régulières initié par le *Franche-Comté*. Il se charge en outre du largage des parachutistes à Philippeville et Sétif, activité qui lui prend 50 % du temps de vol d'environ 220 heures par mois. Le GT 1/62 reçoit des C-47 en novembre 1954. Les premiers *Noratlans* arrivent en novembre 1955, l'entretien deuxième échelon déménage à Blida pour être regroupé avec celui du GT 2/64 *Anjou*. Les Ju 52 disparaissent alors du GMMTA.

Le GT 1/62 *Algérie* est transféré à Blida en juillet 1962, avant partir à Reims le 1^{er} octobre 1963.

Le 4 novembre 1945 à Alger

A L'OCCASION DU PÉLERINAGE ANNUEL
AUX LIEUX SAINTS DE L'ISLAM, LES AILES
FRANÇAISES ONT CONDUIT A LA MECQUE,
LES PÉLERINS D'ALGÉRIE,
DU MAROC, DE TUNISIE,
D'A.O.F. ET D'A.E.F.





Ci-contre : Une ligne saharienne de la 62^{ème} Escadre de Transport en 1947 exploitée par les Ju 52.

Durant la guerre, les usines Amiot de Colombes, en banlieue parisienne, produisent plusieurs centaines d'exemplaires du Junkers 52/3m pour le compte de la Luftwaffe. Au sortir de la guerre, alors qu'il s'agit de rééquiper l'armée de l'Air, par souci d'économie, l'État choisit de profiter des stocks disponibles et de la compétence acquise et relance la production à son compte.

C'est ainsi qu'un peu plus de 400 AAC.1 *Toucan* (AAC pour Ateliers Aéronautiques de Colombes) sont produits entre fin 1944 et 1947/1948, et numérotés à partir de 001.

Dans la pratique, l'avion est plus souvent appelé Ju 52, ou *La Julie*, que AAC.1 *Toucan*

Ju 52 du GT 1/62 Algérie à Maison-Blanche



(Raymond Nomine)

Ju 52 du GT 1/62 Algérie



Ju 52 du GT 1/62 Algérie à El-Goléa



Ju 52 du GT 1/62 *Algérie* à Ouargla en septembre 1952



(Albert Meurice)

Ju 52 du GT 1/62 *Algérie* à La Sénia en 1948



In-Salah, le 8 septembre 1948, départ de la famille Monnier pour Adrar dans un Ju 52 du GT 1/62 Algérie



(Jean-Paul Monnier)

In-Salah, le 8 septembre 1948, départ de la famille Monnier pour Adrar dans un Ju 52 du GT 1/62 *Algérie*



(Jean-Paul Monnier)



Vue vers l'avant dans un Ju 52 du GT
1/62 *Algérie* entre In-Salah et Adrar le
8 septembre 1948.

Le radionavigant est à droite contre
la paroi

Le 16 octobre 1952, un Ju 52 du GT 1/62 *Algérie*, piloté par le capitaine Grivel, s'écrase au décollage de la base « secrète » Namous (B2), en entraînant la mort des occupants



Chargement de vivres fraîches à destination des oasis dans un Ju 52 du GT 1/62 Algérie



Ju 52 du GT 1/62 Algérie



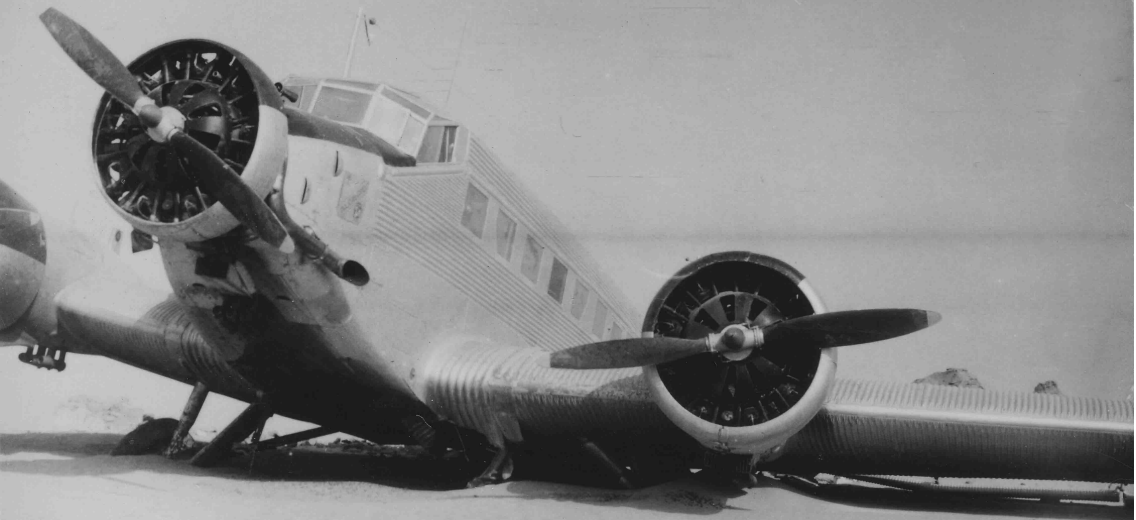
Ju 52 du GT 1/62 Algérie



Ju 52 du GT 1/62 Algérie



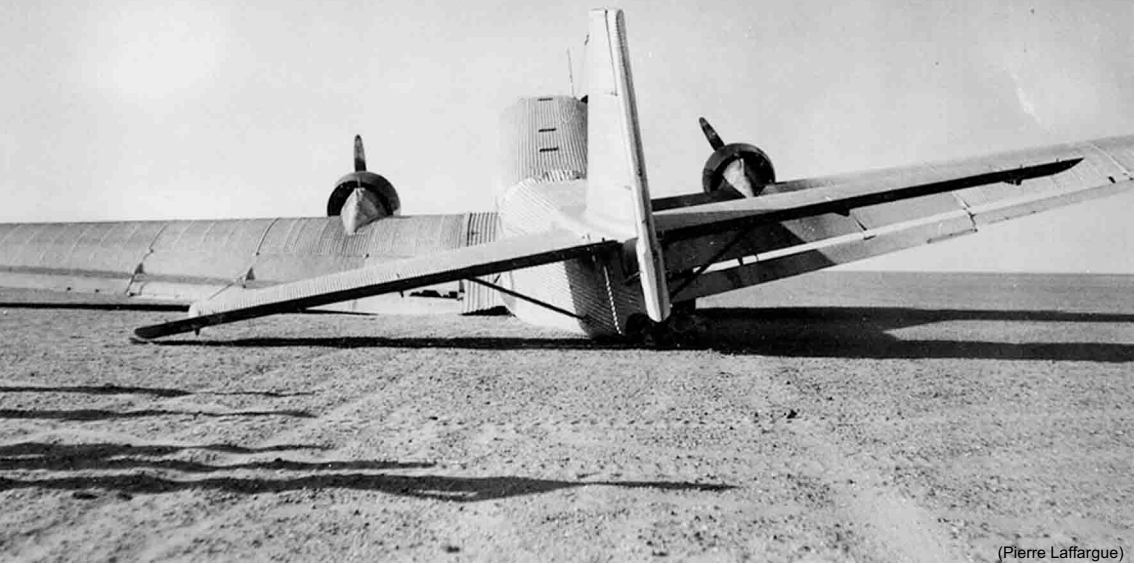
Ju 52 du GT 1/62 Algérie



Ju 52 du GT 1/62 *Algérie* vu à Aoulef en avril 1953



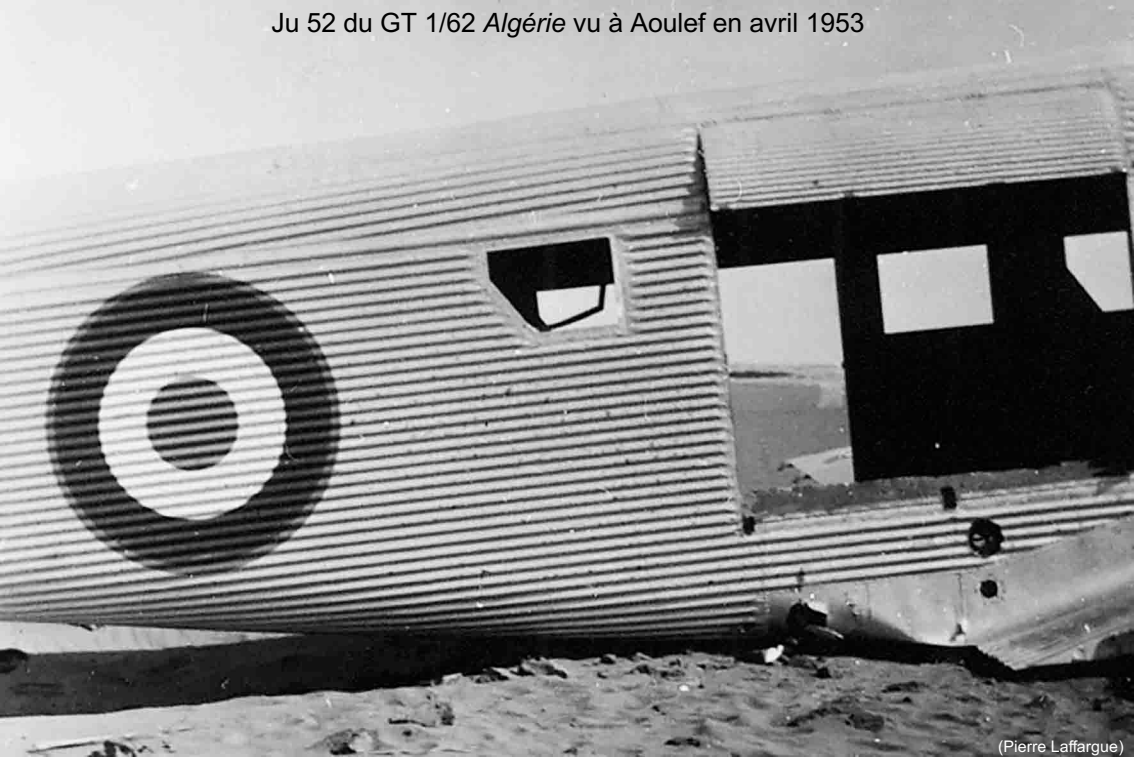
Ju 52 du GT 1/62 *Algérie* vu à Aoulef en avril 1953



Ju 52 du GT 1/62 *Algérie* vu à Aoulef en avril 1953



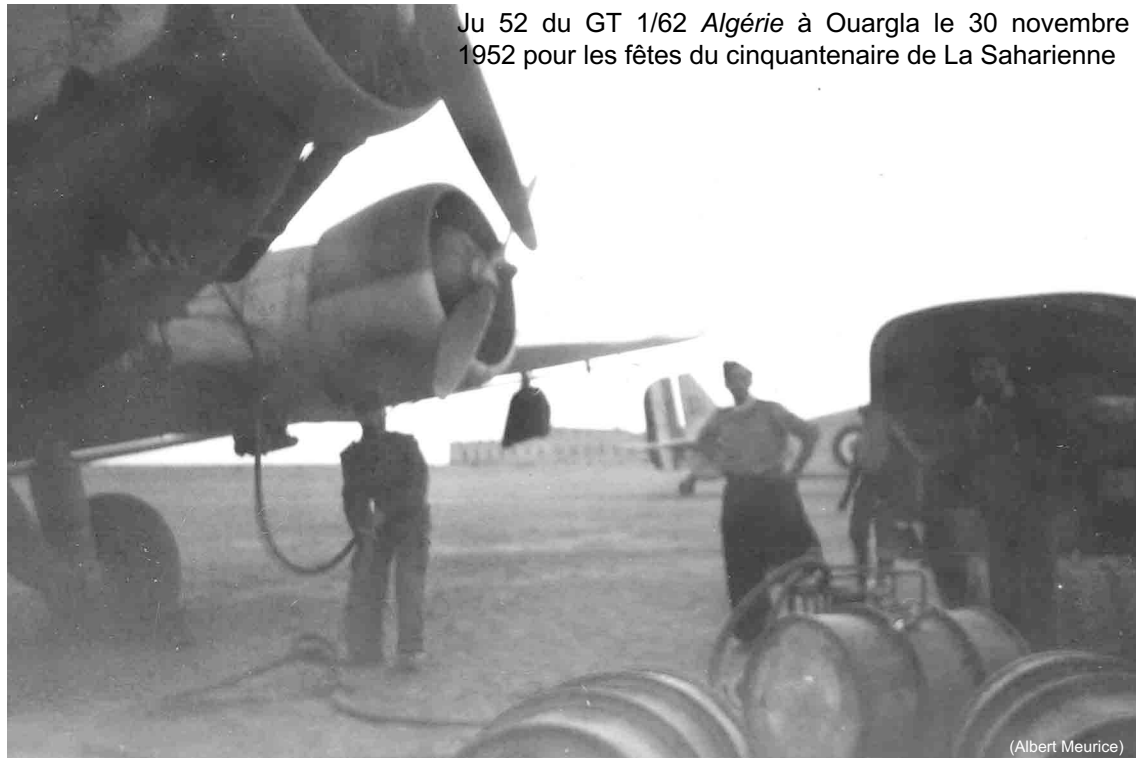
Ju 52 du GT 1/62 *Algérie* vu à Aoulef en avril 1953



Ju 52 du GT 1/62 *Algérie* à Ouargla le 30 novembre 1952 pour les fêtes du cinquantenaire de La Saharienne



Ju 52 du GT 1/62 *Algérie* à Ouargla le 30 novembre
1952 pour les fêtes du cinquantenaire de La Saharienne



Ju 52 du GT 1/62 Algérie à Zagora (Maroc), en 1953 pendant le tournage du film *Alerte au Sud*



(Raymond Nomine)

Ju 52 du GT 1/62 Algérie à El-Goléa en 1955





Le 16 septembre 1954, le Ju 52 n° 1012 du GT 1/62 *Algérie*, piloté par le SL Jean Labrosse, percute la montagne à Djendel, dans la région d'El-Affroun. Les huit occupants périssent

Ju 52 du GT 1/62 *Algérie à Blida* en 1956



Ju 52 à La Sénia en 1958



Ju 52 à La Réghaïa en 1958



La fin des Ju 52 à Blida



(Alain Paumier)



(Jean Delmas)



(Jean Delmas)



(Jean Delmas)

ET 1/62 *Algérie*, en avril 1955 à Boufarik devant le sergent Blandan, Guy Olombel au volant, Raymond Fournier pousse et Francis Roques observe



(Raymond Nomine)

C-47 et Ju 52 à Blida



C-47 à Maison-Blanche en 1957



C-47 à Souk-Ahras en 1959



C-47 à Souk-Ahras en 1959



C-47 à Télergma en 1960

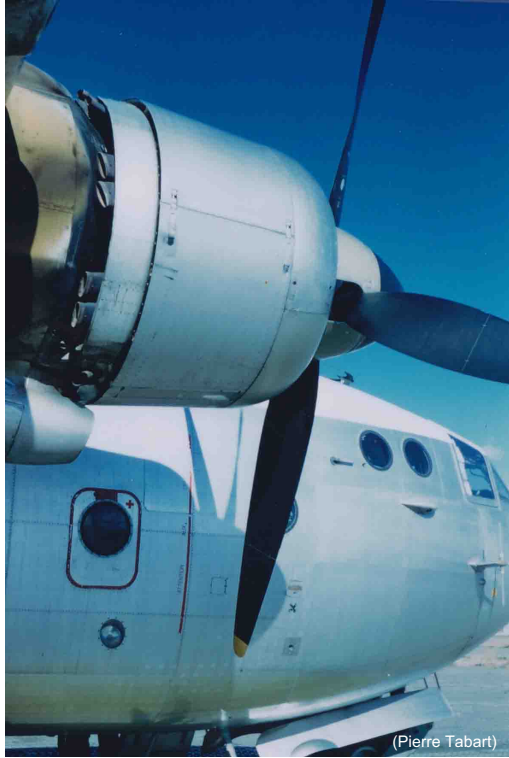


C-47 à Reggan

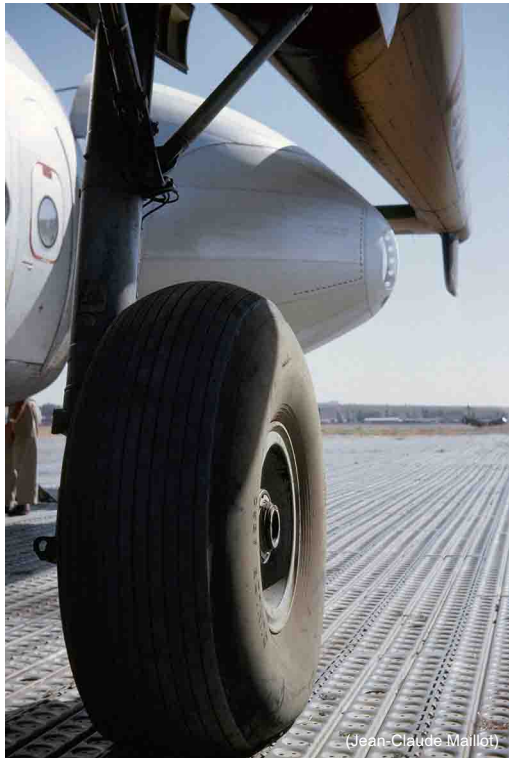


L'ère du Nord 2501 *Noratlas*





(Pierre Tabart)



(Jean-Claude Maillot)

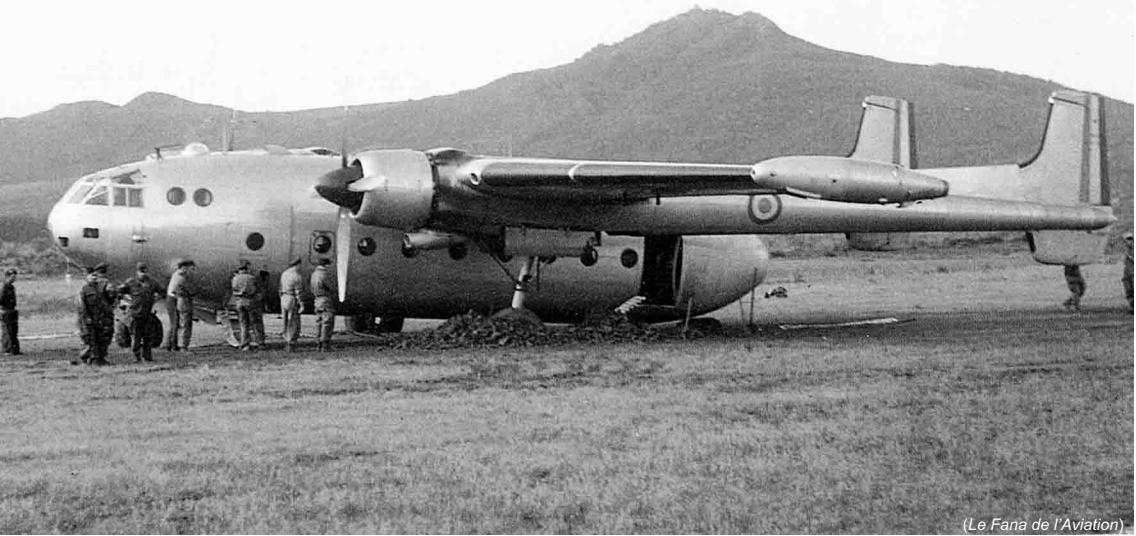
Le Noratlas F-SGGY en expérimentation au CEAM



Un *Noratlas* est présenté au meeting de Bône le 9 mai 1954



Fin 1956, un Nord 2502 (*Noratl*as équipé de réacteurs Turboméca *Marboré* en bout d'ailes), transportant une douzaine d'officiers supérieurs de l'armée de l'Air, s'enlise à Djidjelli



Le Nord 2502 *Noratlas* enlisé à Djidjelli fin 1956



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1956 à Blida



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1956 à Blida



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1956 à Blida



(Christian Masson)

Permissionnaires dans un *Noratlas* vers la métropole





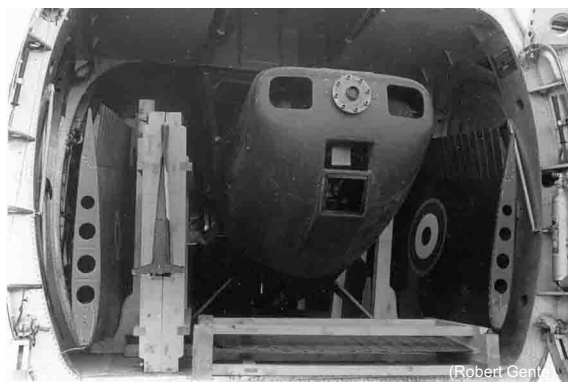
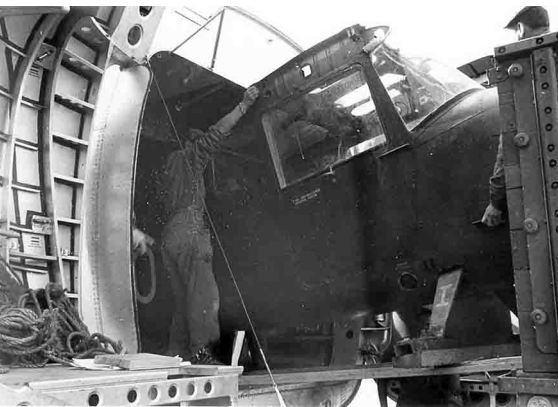
Intérieur d'un *Noratlas* équipé en sanitaire

(Gilbert

Embarquement de deux moteurs de *Noratlans* dans un *Noratlant* du GT 1/62 Algérie en 1956 à Philippeville



Embarquement d'un Cessna L-19 de l'ALAT
dans un Noratlas à Sidi-Bel-Abbès



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1956 à Sétif



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1957 à Télergma



Noratlas du GT 1/62 Algérie accidenté le 26 juin 1957 à El-Goléa



Noratlas du GT 1/62 Algérie accidenté le 26 juin 1957 à El-Goléa





Le démembrement du *Noratlas* du GT 1/62
Algérie accidenté le 26 juin 1957 à El-Goléa



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1957 à Oujda



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1958 à Bordj-de-l'Agha avec des soldats du 584^{ème} BT



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1958 à Bordj-de-l'Agha avec des soldats du 584^{ème} BT



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1958 à Bordj-de-l'Agha avec des soldats du 584^{ème} BT



Noratlas du GT 1/62 Algérie



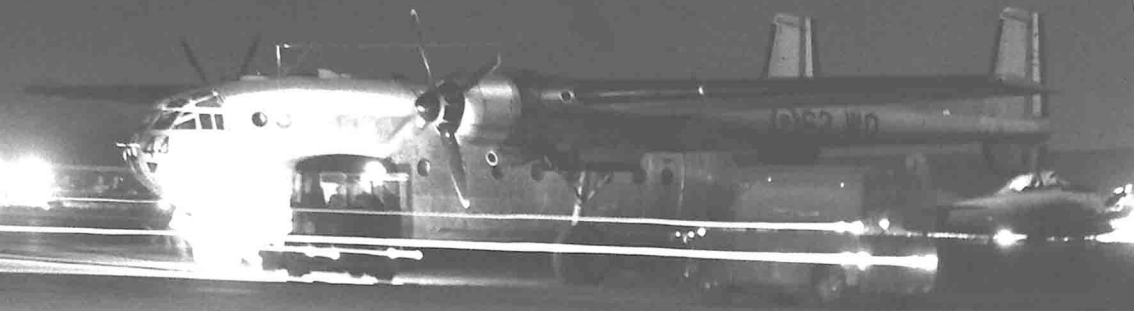
Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1959 à Laghouat



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1960 à Méchéria



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1960 à Télergma



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1960 à Guelma



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1960 à Djanet



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1961



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1961 à Télergma



Mise en place des *Noratlans* à Philippeville, pour une opération prévue en avril 1961, annulée pour cause de Révolte des Généraux



Mise en place des *Noratlans* à Philippeville, en avril 1961



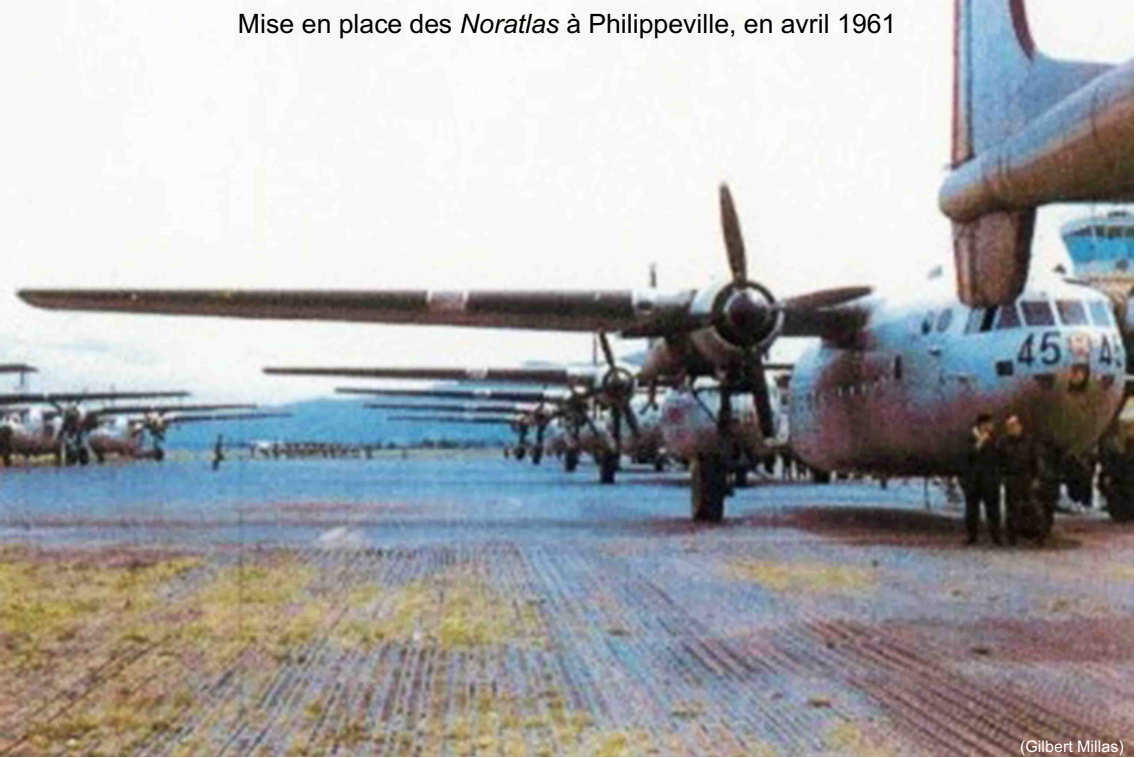
Mise en place des *Noratlans* à Philippeville, en avril 1961



Mise en place des *Noratlans* à Philippeville, en avril 1961



Mise en place des *Noratlans* à Philippeville, en avril 1961



Mise en place des *Noratlans* à Philippeville, en avril 1961



(Claude Totereau)

Mise en place des *Noratlans* à Philippeville, en avril 1961



Mise en place des *Noratlans* à Philippeville, en avril 1961



(Claude Totereau)

Noratlans du GT 1/62 Algérie en 1962 à Sétif



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1962 à Sidi-Bel-Abbès



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1962 à Sidi-Bel-Abbès



Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1962 à Sidi-Bel-Abbès



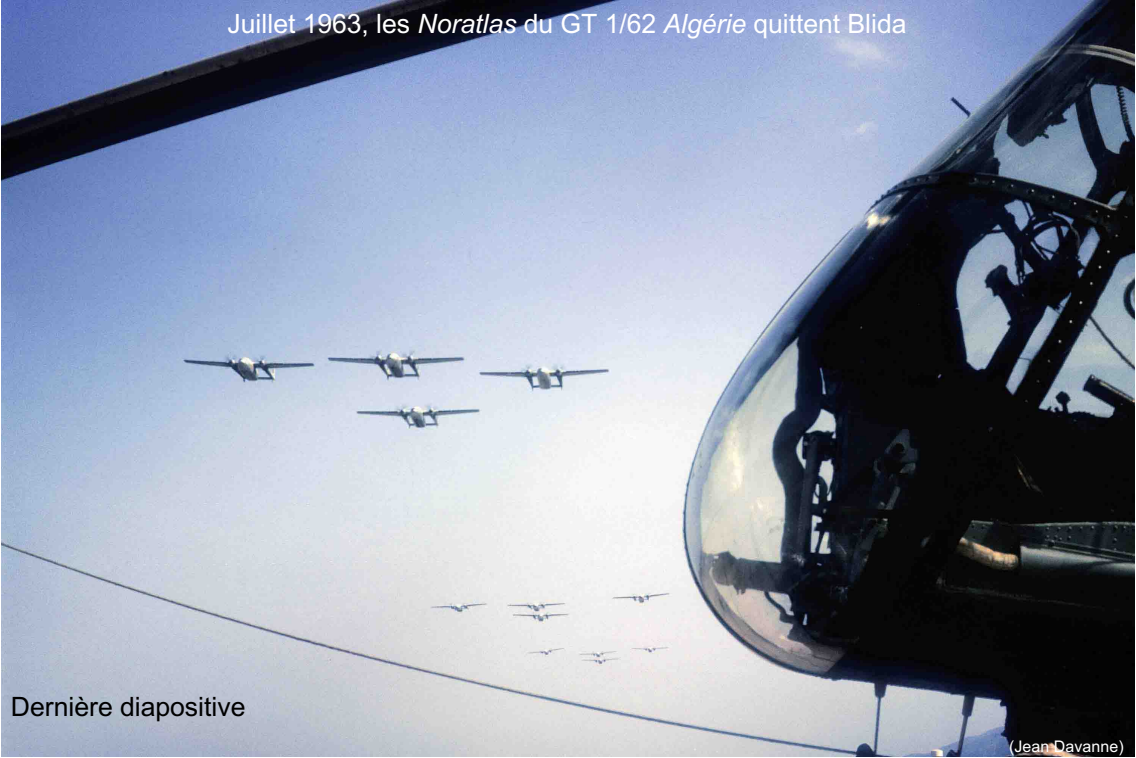
Noratlas du GT 1/62 Algérie en 1962 à Sétif



Noratlas du GT 1/62 Algérie à Fort-Flatters en 1963



Juillet 1963, les *Noratlans* du GT 1/62 Algérie quittent Blida



Dernière diapositive

(Jean Davanne)