

Armée de l'Air 1945-1962 (20)

Ami(e) Internaute,

Ce 172^{ème} diaporama est le 20^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne le GB 2/91 *Guyenne*.

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/aviation-algerie/>

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

Groupe de Bombardement GB 2/91 *Guyenne*



© P. Dufresne



GB 2/91 *Guyenne*

Escadrilles BR 66 et BR 129

Le second groupe de bombardement, le GB 2/91 *Guyenne*, est créé le 1^{er} décembre 1956 à La Sénia, il reprend les traditions du Squadron 346 *Guyenne* des Groupes Lourds Français de la Seconde Guerre Mondiale. Indicatif *Ricard*, puis *Rampeau*.

En mai 1960, le commandant Laffineur commande le GB 2/91 *Guyenne* en remplacement du commandant Baudouin.

Cette unité laisse ses RB-26 à l'ERP 1/32 *Armagnac* et rejoint, Cazaux le 2 septembre 1962, puis Bordeaux où elle sera dissoute le 1^{er} juillet 1963.

En Algérie, le GB 2/91 *Guyenne* a effectué plus de 7 700 sorties, en larguant 5 000 tonnes de bombes et en tirant plus de trois millions de cartouches.

Vingt membres d'équipage sont décédés et cinq appareils, dont deux RB-26, ont été perdus.

Commandements : Cdt Dagain du 1^{er} décembre 1956 au 16 juin 1958, Cdt Simon du 17 juin 1958 au 15 juillet 1959, Cdt Beaudouin du 16 juillet 1959 au 10 mai 1960, Cdt Laffineur du 11 mai 1960 au 9 mars 1961, Cdt Hourlier du 10 mars 1961 au 18 avril 1962 et Cdt Caubel du 19 avril 1962 au 30 juin 1963.

GB 2/91 Guyenne – B-26C Invader (Leader) sur Oran



GB 2/91 Guyenne – B-26C Invader (Leader) sur le Murdjadjo et Mers-el-Kebir



GB 2/91 Guyenne – B-26 Invader sur Oran en 1961



GB 2/91 Guyenne – B-26 Invader sur Oran en 1961



(Jacques Bonneau)

GB 2/91 Guyenne – B-26 Invader sur Oran en 1961



(Jacques Bonneu)

GB 2/91 Guyenne – B-26B Invader (Straffer)



(SHAA)

GB 2/91 Guyenne – B-26C Invader (Leader)



GB 2/91 *Guyenne* – B-26 *Invader*



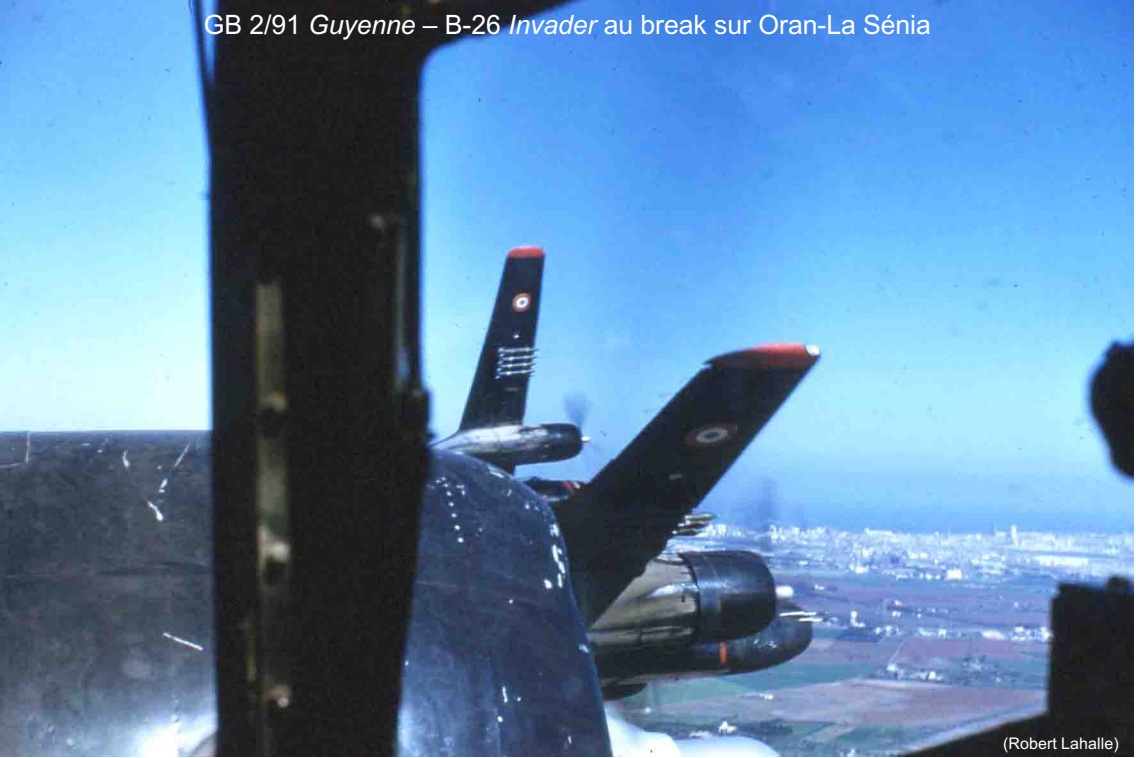
(Robert Lahalle)

GB 2/91 *Guyenne* – B-26 *Invader* en vol vers l'objectif



(Robert Lahalle)

GB 2/91 Guyenne – B-26 *Invader* au break sur Oran-La Sénia



(Robert Lahalle)

GB 2/91 *Guyenne* – B-26 *Invader* à La Sènia en 1957



(Raymond Nomine)

GB 2/91 *Guyenne* – B-26 *Invader* à La Sénia en 1958



GB 2/91 Guyenne – B-26 *Invader* à La Sènia en 1958



GB 2/91 *Guyenne* – B-26 *Invader* en 1958 à La Sènia, du côté sud appelé Valmy à cause de la proximité du village, devant l'aérogare en construction



GB 2/91 Guyenne – B-26 *Invader* à La Sènia en 1958



GB 2/91 *Guyenne* – B-26C *Invader* (Leader) à La Sènia en 1957



GB 2/91 Guyenne – B-26B Invader (Straffer) à La Sénia en 1961



GB 2/91 Guyenne – RB-26 Invader (reco) à La Sénia en 1958



GB 2/91 Guyenne – B-26 Invader à La Sènia en 1961



GB 2/91 *Guyenne* – B-26 *Invader* à La Sènia en 1961



GB 2/91 Guyenne – B-26C Invader (Leader) à La Sènia en 1961



GB 2/91 Guyenne – B-26 *Invader* à La Sènia en 1961



GB 2/91 Guyenne – B-26C Invader (Leader) à La Sènia en 1961



GB 2/91 Guyenne – B-26B Invader (Straffer) à La Sénia en 1961



GB 2/91 Guyenne – B-26B Invader (Straffer)



(Robert Lahalle)

GB 2/91 Guyenne – B-26B *Invader* (Straffer) à Méchéria en 1958



(Marcel Vervoort)

GB 2/91 Guyenne – B-26C *Invader* (Leader) à Laghouat en 1960, et *Flamant* du GOM 86



GB 2/91 *Guyenne* – B-26 *Invader* à La Sénia en 1958



GB 2/91 *Guyenne* – B-26 *Invader* à La Sènia en 1960



(Robert Lahalle)

GB 2/91 *Guyenne* – B-26 *Invader* à La Sènia en 1960



GB 2/91 Guyenne – B-26 *Invader* à La Sènia en 1958



GB 2/91 *Guyenne* – Sgt Robert Dumas, mécanicien-navigant

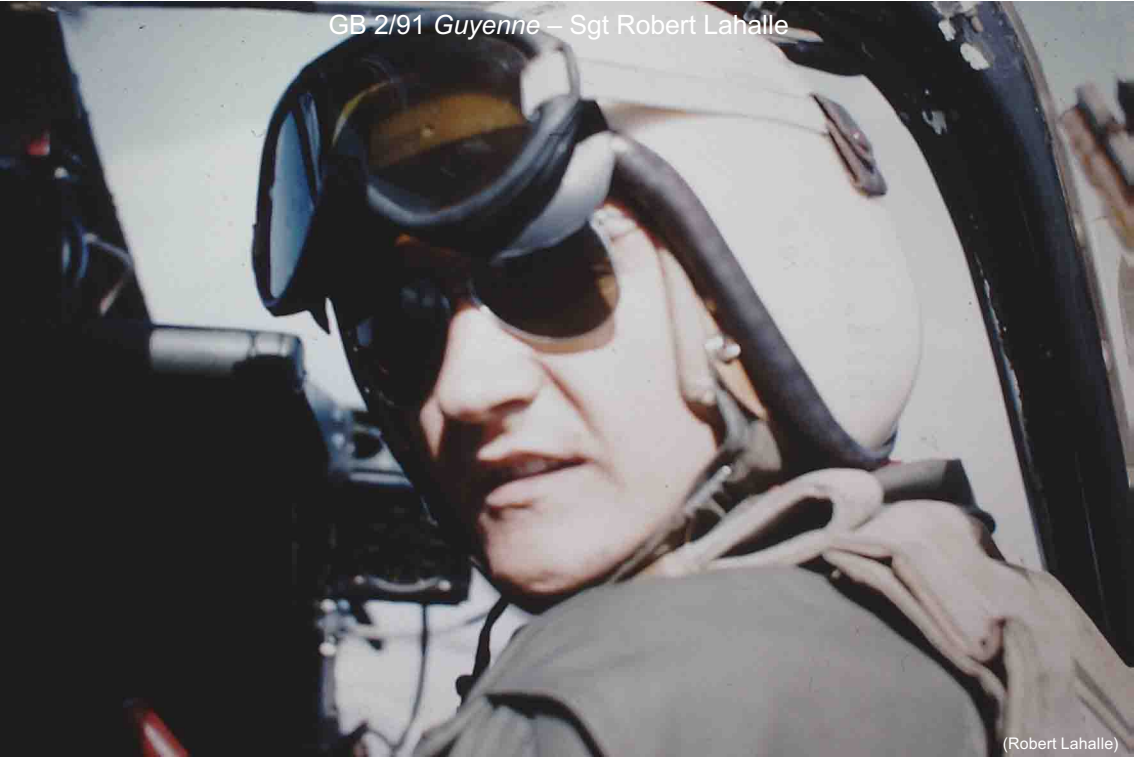


(Jacques Gazel)

GB 2/91 *Guyenne* – Sgt Robert Dumas, mécanicien-navigant



GB 2/91 Guyenne – Sgt Robert Lahalle



(Robert Lahalle)

GB 2/91 *Guyenne* – Sgt Robert Lahalle



(Robert Lahalle)



(Robert Lahalle)

GB 2/91 *Guyenne* – Capitaine Gérard Saint-Paul, pilote, chef des Opérations – Il décéda dans la collision de trois B-26, le 4 mars 1963 dans les Landes

la mort dans le ciel des Landes
tion
ALE
UI
NT
**TROIS AVIONS SE HEURTENT
EN PLEIN VOL ET S'ÉCRASENT
AU SOL A TRENSACQ ET AU MOUSTEY :**
CINQ TUÉS, CINQ BLESSÉS
Un des pilotes se sacrifie pour éviter un village



GB 2/91 Guyenne – Sgt navigateur Hemmerlin



GB 2/91 Guyenne – SC mécanicien Quarin



(Robert Lahalle)

GB 2/91 *Guyenne* – Lt Deljoula dans le poste
avant de navigateur-bombardier d'un B-26C

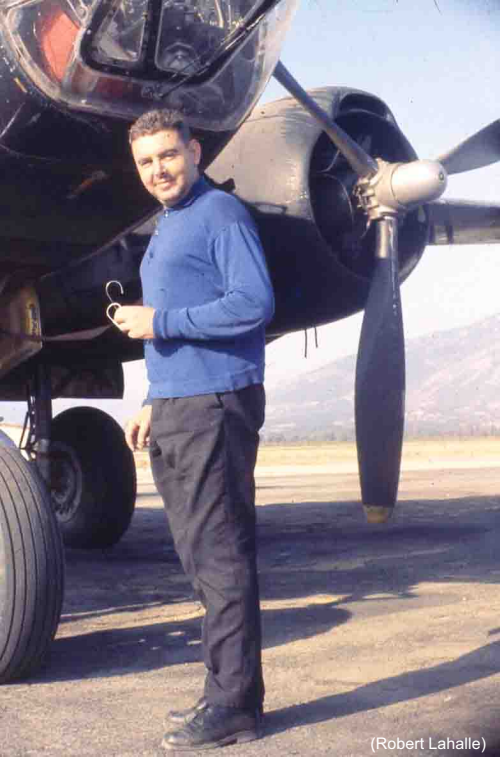


(Robert Lahalle)

GB 2/91 Guyenne – Sgt François Jubert
le 27 septembre 1960



(Robert Lahelle)



GB 2/91 *Guyenne* – Capitaine Surville le 11 avril 1962 à l'aéroport d'Ajaccio – Mission de transport de matériel médical au profit de médecins ayant fait le choix de s'installer en Corse – La consigne imposée est d'être en civil.

GB 2/91 Guyenne – SC Beulaygues, SL Hotier et Sgt Robert Lahalle



(Robert Lahalle)

GB 2/91 *Guyenne* – Un équipage en 1957, Sgt Raymond Nomine, navigateur, au centre



(Raymond Nomine)

GB 2/91 Guyenne, un équipage



(Jacques Richard)

2 BOMBARDIERS B. 26 SE HEURTENT EN VOL PRÈS DE SIDI-CHAMI ET S'ÉCRASENT AU SOL

Les 8 membres des équipages sont tués

SIDI-CHAMI (D.n.c.p.). — Hier, à 15 h. 30, deux bombardiers « B. 26 » de la base aérienne de La Sénia, se sont abattus sur le territoire de Sidi-Chami, à deux kilomètres à l'Ouest de notre agglomération.

Il semble que, volant en formation de combat, les deux appareils se soient télescopés. Le premier s'abattait immédiatement, se disloquant et prenant feu ; le second percutait le sol quelques centaines de mètres plus loin,

s'enfouissant littéralement à trois mètres sous terre. La mort fut instantanée pour les quatre hommes d'équipage de chaque avion.

Les pompiers, immédiatement rendus sur les lieux, n'ont été d'aucun secours, tant pour les aviateurs que pour les appareils.

A signaler le courage de M. Lindner Helmut qui, ayant vu l'accident, s'est précipité sur les lieux à l'aide de l'extincteur de son auto, et a essayé de circonscrire l'incendie. R.M.

(L'Écho d'Oran du 29 novembre 1961)

Le 28 novembre 1961 la collision en vol de deux B-26 *Invader* GB 2/91 *Guyenne* à Sidi-Chami (8 km à l'est de La Sénia) entraîne la mort des capitaine pilotes Jacques Lafaye et Pierre Massé, du lieutenant pilote Jean Dupont, des sous-lieutenants Fernand Jean et Alain Marie, du sergent-chef Henri Picon et des sergents Daniel Lamarque et Michel Wismer.

Témoignage de Robert Lahalle

Ce 28 novembre, nous avons décollé de La Sénia sur alerte (mission W 433) et c'était déjà ma 201^{ème} mission. J'avais 22 ans et un fils de 8 mois. Quatre avions : *Rampeau Noir Leader - Noir 2 - Noir 3* et *Noir 4*. Selon les annotations sur mon carnet de vol, la collision a eu lieu entre le leader et le n° 3. Ma mémoire flanche ! et impossible de préciser si j'étais n° 2 ou n° 4, par contre, je faisais équipage avec le Lieutenant Gilbert Biousse, 25 ans, sur le 449C.

Je note sur mon carnet de vol : *1 h 05 h dont 0 h 15 de VSV // MNE (mission non effectuée) cause MTO (météo) et collision leader et 3.*

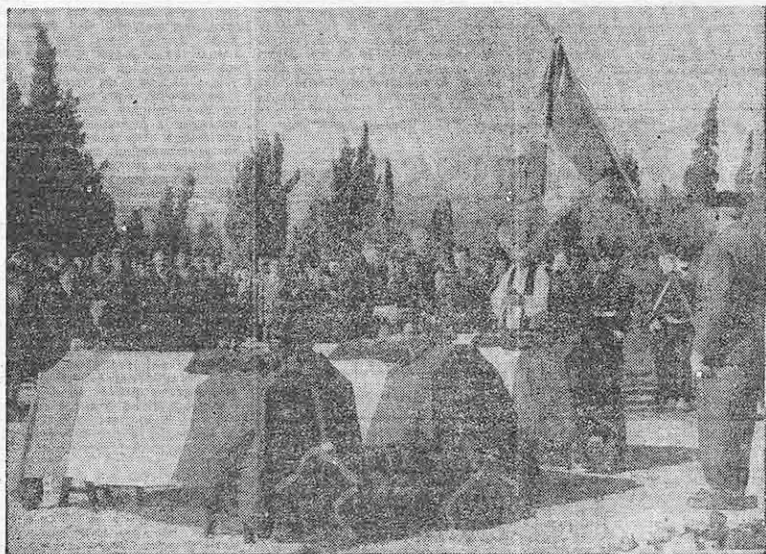
Je ne connais pas le résultat de l'enquête sur les causes de l'accident. Par contre, il est évident que les avions étaient difficilement contrôlables à pleine charge (pétrole, munitions, bombes, roquettes et surtout... les BS !) et nous étions dans cette configuration dangereuse.

Nous avons réussi à éviter tous les débris qui venaient à notre rencontre, quelle chance inouïe ! Avant de nous poser à La Sénia, il a fallu nous délester (pétrole, roquettes, bombes, BS) en mer, au large d'Oran.

Le GB 2/91 Guyenne a malheureusement d'autres décès à déplorer :

- 25 mai 1957 : Les lieutenant Corentin Lamy et Claude Coulpied, le sergent-chef Jacques Vancon et le sergent Christian Jourdan sont tués dans un accident à Casablanca-Cazes (Maroc).
- 25 mars 1961 : le sous-lieutenant Michel Chaize, les sergents Roger Serres (navigateur) et Louis Rebuffault sont tués à N'Sirda-Fouaga (région de Tlemcen) au cours d'une mission *Luciole*.
- 29 mars 1961 : le lieutenant pilote Paul Vincent et le sergent navigateur Louis Kabaradjian, le sergent radio Gérard Jacques et le sergent mécanicien Claude Renard sont tués à El-Haouanet (région de Nemours) en percutant la montagne par mauvaise visibilité.
- 29 avril 1961 : le sergent radio-navigateur Jean Tausin, est atteint en vol par un tir rebelle dans la région d'Oujda. Le pilote se pose en urgence à Tlemcen où Jean Tausin décèdera le 1^{er} mai à l'hôpital.

Accident du 25 mars 1961



Lundi après-midi ont été célébrées les obsèques du sous-lieutenant Michel Chaize et des sergents Roger Serre et Louis Rebuffaut, du Groupe de Bombardement 2/91 « Guyenne », morts en service aérien commandé, le 25 mars 1961.

Après la cérémonie religieuse cé-

lébrée dans la chapelle de la Base aérienne 141, l'inhumation a eu lieu au cimetière national militaire du Petit-Lac, en présence du colonel Battle, commandant par intérim le G.A.TAC. II, et du colonel Védrine, commandant la Base.

Le commandant Hourlier, com-

mandant le Groupe de Bombardement 2/91, a donné lecture de la citation à l'Ordre de l'Armée aérienne des 3 disparus. Il a ensuite conféré, à titre posthume, la croix de chevalier de la Légion d'honneur au sous-lieutenant Chaize, et la Médaille militaire aux sergents Serre et Rebuffaut.

(L'Echo d'Oran Mars 1961)

(Robert Lahalle)

LA SENIA

C'est en présence d'une importante délégation d'officiers et sous-officiers qu'ont été célébrées, hier après-midi, les obsèques du lieutenant Paul Vincent et des sergents Louis Carabadjian, Gérard Jacques et Claude Renard du Groupe de Bombardement 2/91 « Guyenne », morts en service aérien commandé, le 29 mars 1961.

A l'issue de la cérémonie militaire dans la chapelle de la Base Aérienne de La Sénia, le cortège s'est rendu au cimetière national militaire du Petit Lac où, en présence du colonel Batele, commandant par intérim le G.A.Tac. 2 ; du colonel Védrine, commandant la Base; du colonel du Chelas, représentant le général commandant le C.A.O. et du capitaine de vaisseau Leguyader, représentant l'amiral.

Le commandant Hourlier, commandant le Groupe, a retracé la carrière militaire des disparus, et a donné lecture de la citation à l'ordre de l'Armée aérienne qui leur était décernée. Il a ensuite procédé à la remise de la Croix de la Légion d'honneur à titre posthume au lieutenant Vincent, et a conféré la Médaille militaire aux sergents Carabadjian, Jacques et Renard.

PHILIP.

Accident du 29 mars 1961



(L'Écho d'Oran Avril 1961)

(Robert Lahalle)

GB 2/91 *Guyenne* – Destruction de fumigènes périmés à La Sénia



GB 2/91 *Guyenne* – Lieutenant Moineau





GB 2/91 Guyenne – Détente à la piscine de la Base



(Robert Lahalle)

GB 2/91 Guyenne – La Sènia le 6 juin 1958, visite du Gal De Gaulle en Caravelle



6 juin 1958 – La Sénia, visite du général De Gaulle



(Jacques Gazel)

6 juin 1958 – La Sénia, visite du général De Gaulle, le général Salan au deuxième plan



(Jacques Bonneau)

GB 2/91 *Guyenne* – Le personnel du Groupe à La Sènia en 1958



GB 2/91 Guyenne – Le personnel navigant en 1957



(Raymond Nomine)


GB 2/91 *Guyenne* – Les sous-officiers du Groupe en 1957



GB 2/91 Guyenne – Briefing en 1960



GB 2/91 Guyenne – Briefing pour trois avions en 1960 par le Cne Hubert, leader navigateur bombardier

MISSION		OBJECTIF		EQUIPAGES	
Ce 2 avion... Support Support 102 08 + 44 + +				RAINÉ ALL BOKK 1GT = DESLTA 4CC = BROSSE 4FR = COURROU 6 x 500 lb + 1000 + 100 W 200	
REMPLISSANT 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10		METÉO Visibilité Altitude Direction 250 ° Vents 1000 m 2000 m 3000 m 4000 m		1000 m 2000 m 3000 m 4000 m	





GB 2/91 Guyenne – Viseur Norden



(François Robinard)

GB 2/91 Guyenne - Canet de vol de Robert Dumas, mécanicien-navigant

DATE	FAMILIALE	GRADE ET NOM DU PILOTE	TYPE ET NUMERO DE VÉHICULE	JOUR	MONTRE V.E.V.		NUIT	NATURE DE SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
					HEURE DÉPART	HEURE ARRIVÉE			
					11	15			
27.7	M. A. J. TOULOU	B26 n° 596			15.00			Requêtes à Staffing & 1st	
27.7	M. L' ANDRE				15.15			Zèle horizontal & 2nd	
3.8	M. A. J. TOULOU				15.45			Blat horizontal selon Gran F&E	
14.8	M. G. MARIAN	B26 n° 452			16.35			Photo	W 467
14.8	M. L' VOH				16.35			Photo	W 476
16.8	M. G. MARIAN	B26 n° 583			16.55			Blat à jauge + Staffing	W 497
16.8	M. G. MARIAN				17.30			MAR. + Staffing	W 219
18.8	M. A. J. TOULOU				17.40			Blat à jauge	W 476
18.8	M. G. MARIAN				17.50			Photo 2nd	W 500
20.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 357			18.00			D&E à jauge + SA	W 2027
28.8	M. A. J. TOULOU	B26 n° 115			18.10			ARR. + Photo	W 308
28.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 607			18.15				

52° latitude.
Longitude : 10°

GUYENNE le 24 juillet 1946
Capitaine

(1) BASE AÉRIENNE 111
(2) GB 2/91 Guyenne

CARNET INDIVIDUEL DES SERVICES AÉRIENS

(3) Sgt Jacques Robert

Le présent carnet contenant (4) Cinq volets de
feuillets a été coté et paraphé par nous (5) Commandant Dumas
Commandant de GB 2/91 le 24/07/46
A 17 h 10 m 1 J. J. J. J.

10. Copie. Photographie au service.
11. Mission aéroport approuvée le terrain.
12. Décollé, sans le permis de vol.
13. Heures de décollage ou atterrissage.
14. Heures de vol au chef de corps. (Photocopier sur le service.)

GB 2 907 - P. 10 M. No. 7 Paris 1944. RB 50 - C. 40.



DATE	FAMILIALE	GRADE ET NOM DU PILOTE	TYPE ET NUMERO DE VÉHICULE	JOUR	MONTRE V.E.V.		NUIT	NATURE DE SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
					HEURE DÉPART	HEURE ARRIVÉE			
Mois de Septembre									
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 586			18.45			SA à jauge + Staffing	W 2736
21.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 596			18.50			SA + RR h&g	W 3005 21
21.8	M. G. EGON	B26 n° 558			18.55			MAR. + Nonquation	W 0021
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 447			19.00			BOQUETTES	W 3011
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 181			19.05			Blat à jauge + Staff	W 3065
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 447			19.10			BO à jauge + Staffing	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			19.15			MAR.	W 0071
21.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 555			19.20			Tour de Poste intracircuit	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 552			19.25			Blat à jauge	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			19.30			Blat à jauge	
21.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 555			19.30			Blat à jauge	
21.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 555			19.30			Blat à jauge	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 547			19.35			Blat de G&E	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			19.40			Blat V&V	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			19.45			Blat de G&E	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			19.50			Blat de G&E	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			19.55			Blat de G&E	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			20.00			Blat de G&E	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			20.05			Blat de G&E	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			20.10			Blat de G&E	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			20.15			Blat de G&E	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			20.20			Blat de G&E	
21.8	M. G. MARIAN	B26 n° 555			20.25			Blat de G&E	

DATE	FAMILIALE	GRADE ET NOM DU PILOTE	TYPE ET NUMERO DE VÉHICULE	JOUR	MONTRE V.E.V.		NUIT	NATURE DE SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
					HEURE DÉPART	HEURE ARRIVÉE			
21.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 577			19.25				
22.8	M. G. MARIAN	B26 n° 590			19.45				
22.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			19.50				
22.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 558			19.55				
23.8	M. G. MARIAN	B26 n° 590			19.55				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 558			20.05				
23.8	M. G. MARIAN	B26 n° 590			20.10				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			20.15				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			20.20				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			20.25				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			20.30				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			20.35				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			20.40				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			20.45				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			20.50				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			20.55				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.00				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.05				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.10				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.15				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.20				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.25				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.30				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.35				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.40				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.45				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.50				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			21.55				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.00				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.05				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.10				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.15				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.20				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.25				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.30				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.35				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.40				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.45				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.50				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			22.55				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.00				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.05				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.10				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.15				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.20				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.25				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.30				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.35				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.40				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.45				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.50				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			23.55				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.00				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.05				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.10				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.15				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.20				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.25				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.30				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.35				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.40				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.45				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.50				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			24.55				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.00				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.05				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.10				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.15				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.20				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.25				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.30				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.35				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.40				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.45				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.50				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			25.55				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.00				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.05				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.10				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.15				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.20				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.25				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.30				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.35				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.40				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.45				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.50				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			26.55				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			27.00				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			27.05				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			27.10				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			27.15				
23.8	M. L' BRANKEV	B26 n° 590			27.20				

Février 1958, le GB 2/91 opère à plus de 2 000 km d'Oran, en déployant ses avions à Fort-Trinquet et à Atar. C'est l'opération *Ecouvillon*, menée avec l'armée espagnole dans le Rio de Oro où les B-26 côtoient des Heinkel 111



GB 2/91 Guyenne
Hommage du
Commando Georges

13^e DIVISION D'INFANTERIE

SECTEUR OPERATIONNEL
de SAIDA

COMMANDO GEORGES

T R O P H E E

Carabine STATI récupérée par le Commando Musulman "GEORGES" au cours des opérations du 2 au 10 Avril 1960 dans le Secteur Opérationnel de GERVILLE.

Offert au G.B. 2/91 de LA SENIA.

Equipages ayant participé aux opérations :

4 Avril - RAMPEAU 26 : Lieutenant AUTRET - Sergent BEAUFRERE -
Adjudant SEHER - Protection Commando + Strafing
en HU 61.

RAMPEAU 38 : Sergent FERRIER - Lieutenant ANDRE -
Adjudant RICHARDEAU - Sergent LAHALLE

RAMPEAU 23 : Lieutenant SCUTERBIG - Sergent CUSAS - Sergent
BOURGUIGNON - Protection Commando et Strafing en
HU 82.

6 Avril - RAMPEAU BLEU - 1^e Avion : Lieutenant AUTRET - Sergent
BEAUFRERE et Sergent RENARD.

2^e Avion : Lieutenant DAÏOUMT - Sergent-Chef
LE BAYON et Sergent BOURGUIGNON - Bombardement
horizontal - Rockets et strafing en HT 76 D9.

RAMPEAU NOIR - 3 avions

1^e Avion : Capitaine BEGLIA - Lieutenant DA-
SILVA - Sergent-Chef SEHER - Sergent DUMOULIN.

.../...

2.-

2^e Avion : Lieutenant FAUCHER - Sergent SANSON
Adjudant RICHARDEAU - Sergent RODRIGUEZ.

3^e Avion : Lieutenant PARIS - Sergent SAYE -
Sergent-Chef BEAUFARCUIS - Sergent BLAISE -
Bombardement Horizontal en 1^e Mission - ES et
HVAR (2^e Mission) 3^e Mission en ES HT 76 D9.

8 Avril - RAMPEAU 24 : Lieutenant BARTES - Sergent PIALA - Adjudant
RICHARDEAU - Sergent MONTALETANT - Protection
Commando KU 31.

RAMPEAU 32 : Sous-Lieutenant DELJOUGLA - Sergent BOUR -
Sergent POIRRIER - Sergent GUENETTE - Protection
Commando - Même Mission.

9 Avril - RAMPEAU 26 : Lieutenant AUTRET - Sergent BEAUFRERE - Sergent
RENARD - Protection Commando KU 24.

Le Lieutenant GRILLOT
Chef du Commando "GEORGES"

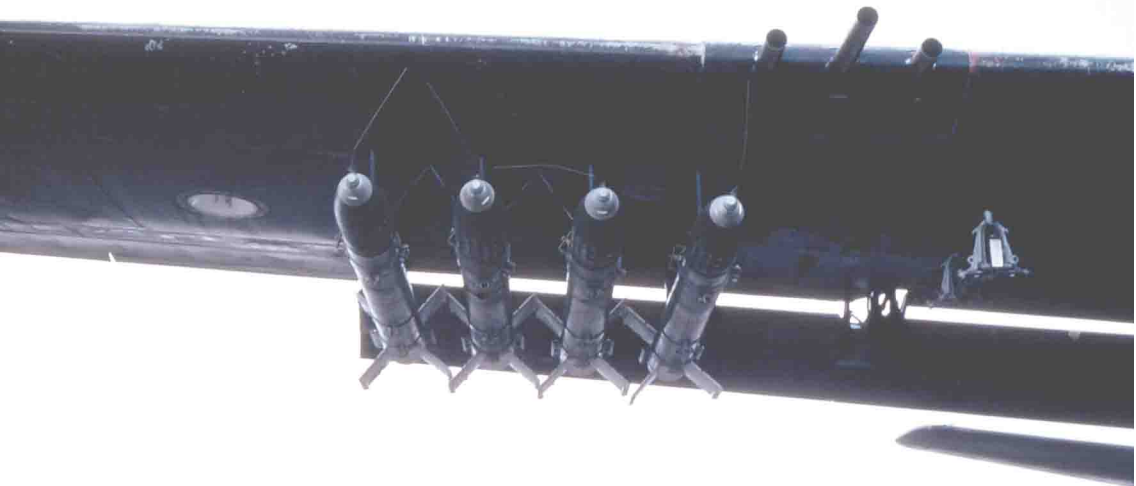


GB 2/91 Guyenne – Roquettes HVAR sur un B-26 Invader



(François Jubert)

GB 2/91 *Guyenne* – Roquettes HVAR sur un B-26 *Invader*



GB 2/91 *Guyenne* – Chargement de bombes dans un B-26C *Invader* (Leader) à La Sénia en 1958



GB 2/91 *Guyenne* – Chargement de bombes de roquettes dans un B-26B *Invader* (Straffer)



GB 2/91 *Guyenne* – La soute à bombes (vide)
d'un B-26 *Invader* vue vers l'avant



GB 2/91 *Guyenne* – Un armurier effectue le montage des bombes de 500 kg



GB 2/91 *Guyenne* – Largage
des bombes en B-26 *Invader*



(Raymond Nomine)



(Robert Lahalle)

Ci-dessus : Le 15 mai 1961, un B-26 *Invader* du GB 2/91 *Guyenne* au premier plan et les *Neptune* de la 21F



(Jean-Pierre Roussel)

Bombardement du djebel M'Zi par les *Neptune* des flottilles 21F et 22F et les *Invader* du GB 2/91 *Guyenne* en mai 1960.

Les *Neptune* ne possèdent pas de viseur de bombardement et sont guidés par un *Invader* du *Guyenne*, doté d'un viseur Norden, pour larguer leurs huit bombes de 250 livres (pouvant aller jusqu'à douze bombes). Ces missions sont baptisées *RamVis*, mot composé des indicatifs *Rampeau* des *Invader* et *Clovis* des *Neptune*.

Début 1961, les *Neptune* des flottilles 21F et 22F sont équipés de viseurs de bombardement qui ne donnent pas satisfaction. Ils reviennent aux *Invader* de guidage et effectuent le dernier bombardement en novembre 1961.



(Robert Lahalle)

GB 2/91 Guyenne – B-26C Invader (Leader) en vol avec les Neptune en mai 1960



(Robert Lahalle)

GB 2/91 *Guyenne* – Bombardement à la frontière marocaine en 1961



(Jacques Bonneau)

GB 2/91 Guyenne – Les impacts des bombes au sol



(Raymond Nomine)

GB 2/91 *Guyenne* – RAV



(Jacques Bonneau)

GB 2/91 Guyenne – RAV en 1958



(François Gélinau)

Escales dans le hoggar en 1961, par Jacques Richard

Avec mon équipage de RB-26 nous nous étions posées à Tamanrasset pour effectuer des photographies aériennes afin de rechercher les pistes touaregs vers les pays du sud de l'Algérie et aussi afin de constituer les cartes géographiques du sud du Sahara.

Mais mon mécanicien avait très mal aux dents. Retourner vers le nord de l'Algérie, Alger ou Oran, pour le faire soigner était impensable. Je le voyais tourner autour du dentiste local installé au bord de la rue, qui était en train de traiter un patient assis sur un tabouret avec un marteau, un burin et une tenaille.

Evidemment il fallait faire quelque chose pour lui. Alors je suis allé me renseigner auprès du sous-préfet. Comme il n'y avait pas de solution local, je lui demandais s'il y avait moyen de se faire soigner auprès de la base française proche où on expérimentait l'explosion souterraine de notre bombe atomique dans une zone absolument interdite, une montagne dans le Hoggar. Il me répondit qu'il ne connaissait pas cette base. Manifestement, il avait des consignes.

Alors je décidais de tenter le coup. Avec notre RB-26 nous voilà en train de rechercher cette base.

En vue je demandais l'atterrissage. La tour de contrôle me demande alors mon numéro d'autorisation. J'en invente un au hasard et ça marche. Nous nous posons et nous sommes immédiatement pris en charge. On nous donne des chambres soigneusement climatisées où même la clé d'entrée était étanche à l'air du désert. Mon mécanicien va immédiatement se faire soigner les dents.

Nous allons déjeuner dans une salle à manger ronde, magnifique, éclairée par un plafond de verre en forme de globe, si je me souviens bien.

Mais alors on vient me dire que le commandant de l'Air désire me voir. Je suis dirigé vers son bureau, mais avant d'y entrer je l'entend crier : *Mais qui a pu autoriser ces intrus à se poser.* Alors je prends peur, je pars sans entrer, je retrouve mon équipage, nous sautons dans notre avion et nous décollons immédiatement.

Mission rempli, mécanicien soigné. Et je n'ai plus entendu parler de cette affaire. Ouf !

GB 201 Guyenne – Escalade à Tamanrasset



Tamanrasset



Sur la route de l'Assekrem

Sur la route de l'Assekrem



L'Assekrem



En présence du général BIGOT
commandant la V^e Région aérienne

Vendredi 10. III - 61

Le commandant **HOURLIER** succède
au commandant **LAFFINEUR**
à la tête du groupe 2/41 « Guyenne »

(L'Écho d'Oran du 11 mars 1961)

Hier matin, une prise d'armes s'est déroulée sur le parking « Valmy » de l'aérodrome militaire, à l'occasion de la passation de commandement du groupe de bombardement 2-91 « Guyenne » entre le commandant Laffineur et son successeur, le commandant Hourlier, cette cérémonie était placée sous la présidence du général de division aérienne Bigot, commandant la V^e Région aérienne.

Le général de brigade aérienne Calmel, commandant le GATAC II; le général de brigade aérienne Marie, commandant l'aviation de bombardement, le colonel Vedrine, commandant la base aérienne, y assistaient, ainsi qu'une délégation d'officiers et de sous-officiers représentant les diverses unités de l'aviation en Oranie.

Avant le traditionnel cérémonial de la prise de commandement par le commandant Hourlier, une remise de décorations eut lieu :

Ont été décorés :

Chevalier de la Légion d'Honneur : Capitaine Beglia et lieutenant Coudert.

Médaille militaire : Adjudant chef Schneider; adjudant chef Peri; adjudant Blondin; sergent Nouvel.

Croix de la Valeur Militaire : Commandant Laffineur et capitaine Aubry à l'ordre du Corps aérien; sergent Guenette, à l'ordre de la division; sergent Debeaume, à l'ordre de la brigade; lieutenant Motier, sergent Kabardjian et sergent Lamalle à l'ordre de l'escadre.

La prestigieuse phalange de la Légion Etrangère sous les ordres du capitaine Semler - Lollery interpréta « Dragons de Noailles » durant le passage en revue des

troupes et « La Gaiette » de Saint-Lyr pendant le défilé des deux compagnies de fusiliers de l'Air, qui clôtura cette manifestation.

GB 2/91 Guyenne – Rassemblement pour le défilé à l'occasion du départ du Cdt Hourlier



(Pierre Caubel)

GB 2/91 Guyenne – Pot de départ du Cdt Hourlier en présence du Gal Hautière



ORAN, mars 1962 : Mission *Mimosa* – Témoignage du général Pierre Caubel

Je suis arrivé à Oran au milieu de mois de mars 1962, pour prendre le commandement du Groupe 2/91 *Guyenne*, équipé de B-26 *Invader*. Mes sentiments étaient mitigés. Certes, j'étais heureux de l'honneur qu'on me faisait en me confiant ce commandement envié. Mais à Oran, la situation était catastrophique. Les pourparlers d'Evian, déjà en route depuis plusieurs semaines aboutissaient au Cessez-le-feu quelques jours après mon arrivée. Je n'étais donc là que pour liquider une guerre perdue par les politiciens ! Aux opérations contre les fellaghas succédait une redoutable insécurité due à l'insurrection OAS, particulièrement violente à Oran.

Avant même que mon prédécesseur, le commandant Hourlier, n'ait quitté le Groupe, le général Hautière, commandant l'Air à Oran, avait reçu de son supérieur biffin, le général Katz, la mission la plus scandaleuse, la plus stupide qui soit. Voulant intimider les insurgés de l'OAS dissimulés au milieu de la population d'Oran et notamment dans un groupe d'immeubles bien repérés, il nous demandait pas moins que de faire un court *straffing* sur ce groupe d'immeubles.

C'est Hourlier qui reçut du général Hautière la transmission de cet ordre pour cette mission, alors baptisée *Mimosa*. Je ne connais pas le détail de leur conversation. Quoi qu'il en soit, Hourlier et moi, nous nous sommes concertés et avons pensé qu'il n'était pas possible de demander à un de nos équipages d'effectuer cette mission honteuse. Nous allions donc la faire nous-mêmes, à deux avions, mais **sans accepter pour autant de tirer sur Oran**. Nous arriverions en formation sur la ville, cap face à la mer en léger cabré. Dans cette configuration nous lâcherions une courte rafale de nos mitrailleuses, fixes dans l'axe de l'avion (les mitrailleuses de tourelle, elles, ne seraient pas armées). Les balles iraient donc se perdre deux ou trois kilomètres plus loin dans la mer, sans risquer d'atteindre âme qui vive. Seul le bruit de notre passage et de notre tir serait entendu, en exécution de l'ordre reçu.

C'est ce que nous avons fait. Je puis affirmer avec une **absolue certitude** qu'aucun projectile n'a pu atteindre la ville. Pourtant, dès le lendemain matin, comme on pouvait s'y attendre, tous les journaux d'Oran criaient au scandale et désignaient les criminels qui avaient osé mitrailler Oran. Deux jours plus tard, l'OAS nous envoyait nos "condamnations à mort" par lettres personnelles. En France, dans les semaines qui ont suivi, le journal *Carrefour*, pro Algérie Française, publiait la photographie d'une petite fille en robe de communiant et sur des béquilles que notre action avait soit disant mutilée !

Hourlier parti, je prenais le commandement du Groupe. Les quelques mois qui ont suivi ont été particulièrement atroces. Le cessez-le-feu décrété à Évian n'a pas découragé l'OAS. L'insécurité s'est encore aggravée, alors que l'exode des Pieds-Noirs s'amplifiait de jour en jour. Le Groupe était stationné à proximité de la nouvelle aérogare du terrain d'Oran-la-Sénia. À longueur de journées, toute une population pauvre et désespérée, chargée de valises et de ballots, se ruait vers ces bâtiments. Là chacun y attendait pendant des heures une place problématique dans la rotation des avions vers la métropole.

J'essayais de maintenir au mieux la cohésion des équipages et de tout le personnel du Groupe, dans l'ensemble fidèle. Toutes les opérations étaient interrompues. Seuls se poursuivaient quelques vols d'entraînement ainsi que de surveillance au-dessus de ces villages algériens où les drapeaux verts et blancs des fellaghas flottaient partout ouvertement. Nous savions que de terribles règlements de compte avaient lieu de toutes parts, dans ces campagnes, villages ou hameaux, que nous survolions encore. Nous nous sentions totalement impuissants devant tous ces drames.

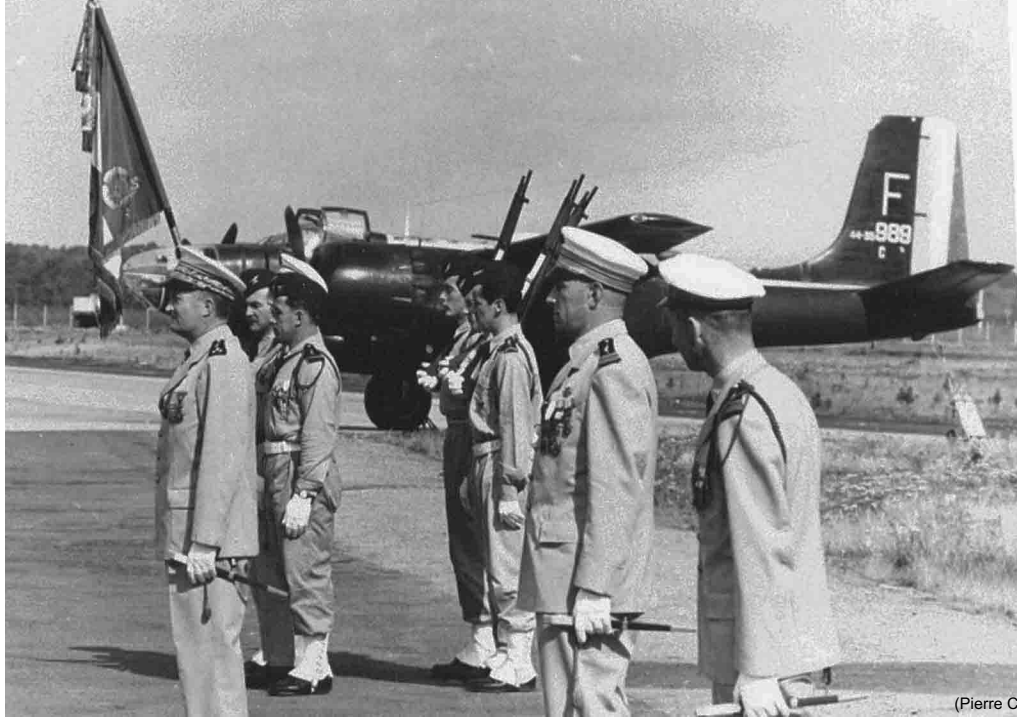
Après six mois de cette situation d'abandon douloureux de l'Algérie, je rentrais en France. Tous les B-26 d'Algérie allaient être rassemblés à Cazaux, près du lac d'Arcachon, en un seul groupe dont je conservais le commandement.

Le 2 septembre 1962, je décollais une dernière fois d'Oran, en formation avec les douze appareils du Groupe, pour rejoindre notre nouvelle base. J'emportais dans mon avion le drapeau de l'unité, quittant définitivement ce sol aimé d'Algérie, bien décidé à ne plus y revenir.

À l'arrivée à Cazaux, toute la base nous attendait sur le parking et nous accueillait par une brève prise d'armes. J'y assistais le cœur lourd d'amertume et de tristesse.

Comme je me l'étais promis en partant, je ne suis jamais retourné en Algérie.

2 septembre 1962 à Cazaux, retour en France du drapeau du GB 2/91 Guyenne



(Pierre Caubel)

Une vie de dingue en plein ciel

Aujourd'hui, nous avons quatre bombes de 1 000 livres, des HVAR (roquettes) et nos mitrailleuses. J'ôte les goupilles de sécurité des bombes et les accroche à ma combinaison de vol à titre d'amulettes. Grimper à bord d'un B-26 n'est réalisable sans dommage que pour un initié, le premier arrivé reçoit les équipements lancés du bas. Le leader vient de mettre en route et, comme lui, nous lançons nos moteurs. Pompe, démarreur, injections, l'hélice commence à tourner lentement, contact, mélange riche, c'est parti, soute à bombe fermée... Nous quittons le parking en 5^{ème} position.

– *Oran Airport de Rampeau Noir, six avions pour Whisky 319.*

– *Noir roulez pour la 24, Fox Echo 29.65.*

Il fait encore sombre et il faut surveiller les feux de l'avion qui précède.

– *Leader, pénétrez, vent calme.*

– *Roger.*

Devant nous, quatre avions décollent dans un nuage de poussière. C'est notre tour. Freins lâchés, la machine s'ébranle. La vitesse ne monte pas vite, nous sommes chargés. Les dernières balises se rapprochent et nous sommes encore rivés au sol. Ça y est ! 42 pouces, 2400 tours, le train rentre. 300 pieds, volets rentrés, l'avion s'enfonce. La mission ne fait que commencer, mais elle semble déjà moins dure. Nous gardons bien en vue le n° 4. Le voilà qui vire, 15 secondes, c'est à notre tour. Virage, 18° d'inclinaison, cela devrait nous mener aile dans aile au cap 180. Un fuselage nous sépare du leader. À 10 mètres au-dessus, je distingue nettement la tête du mitrailleur de tourelle arrière.

– *Caffut (autorité aérienne du GATAC) de Rampeau Noir.*

– *Rampeau Noir, Caffut.*

– *Noir pour W 319, six avions.*

– *Bien compris, contactez sur place Raisin Volant.*

À 9 000 pieds, tout est calme, le leader a ordonné la formation de route. L'ouest prend des couleurs merveilleuses. En ce jour naissant, les montagnes sont enrobées d'un voile pourpre. Les avions se détachent étrangement sur ce paysage.

Radio-compas sur Allouis, la musique envahit les écouteurs (c'est interdit !). Nous laissons les monts Daïa et nous pénétrons sur le territoire du chott Ech-Chergui.

J'aperçois Le Kreider.

- *Raisin Volant de Rampeau Noir.*

- *Rampeau de Raisin Volant, 5/5, vous confirme objectif en Hôtel 34, Fox 61, Lima 55 et Golf 62. Vous resterez sur zone après le bombardement pour armes de bord.*

Le jour se lève, le soleil sera dans le dos.

- *Noir Leader. Formation de combat.*

Le bombardier doit commencer à s'agiter dans son nez vitré, c'est un vieux chibani, il l'aura au premier passage. Silence radio, seul le navigateur bombardier est autorisé à émettre. Les ordres se suivent :

- *Régime de combat 2400, 42 pouces*

- *Vertical PO*

- *Cap 270, PI dans 5 minutes*

- *Niveau pour dérive (stabilité pour les calculs du navigateur)*

- *Azur 3 servez, niveau terminé*

- *Top PI, bombardement dans 2 minutes*

- *1 degré droite*

- *Objectif, Vu !*

- *Gâchette, Armez !*

- *Contact - Niveau - 15 secondes du largage*

- *Bombes, larguez !*

- *Gyro, cagez !*

- *Photos, prises !*

- *Cap 180 par la gauche.*

La secousse est énorme, les avions reçoivent des coups de buttoir. À intervalles réguliers, les 24 bombes explosent et le bruit nous parvient là-haut, en bas, une fumée envahit toute le sol.

- *Raisin Volant à Rampeau, objectif atteint. Préparez-vous pour roquettes sur mon fumigène.*

Une noria à six avions, ça promet ! L'objectif est en bas travers gauche.

À 7 500 pieds, nous arrivons au cap 360. Un bon coup sur le manche et nous prenons 500 pieds. Le badin passe à 160 mph (environ 270 km/h). Un coup d'œil en arrière. Un grand coup de tatane et l'avion bascule à 70°, le nez sur l'objectif. Le badin s'affole. Je surveille l'altimètre qui déroule vertigineusement. Le sol approche, approche... L'objectif est devant, il remplit le cockpit. Vitesse 310 mph, 1 000 pieds sol, deux roquettes décollent de leurs rampes : deux points lumineux foncent vers les cailloux. Explosion.

Il est temps de redresser la machine. Les yeux et les joues sont tirés vers le bas. Je ne puis bouger le bras, je suis collé au siège. Dans la ressource, j'aperçois le n° 6 qui fonce à son tour. Il faut les *allumer* car on pourrait tirer sur l'avion qui nous précède.

Et on remet ça, on se tape les G à qui mieux mieux. Tout est largué. *Raisin Volant* nous met en attente à 10000 pieds. *Noir 2* semble avoir des ennuis. Son moteur droit laisse échapper des filets de fumée gris bleuté. Pour plus de sécurité *Noir Leader* décide de rentrer avec ses deux ailiers. Nous restons à trois, bien décidés à bouffer notre potentiel.

Et tout à coup, c'est l'affolement, un des T-28 venus en voisin de Méchéria, histoire de faire un carton, vient de se faire toucher et appelle sa mère. Aux ordres de *Raisin Volant*, nous entrons dans l'arène. À 310 mph, les mitrailleuses crachent leur venin. Une fumée envahit le cockpit, fumée faite de poudre et d'huile ! Une brutale secousse et on dégage pour permettre au mitrailleur de tourelle de tirer. Ainsi l'objectif est continuellement sous le feu des avions.

Les piqués se succèdent à un rythme frénétique, les secousses se font de plus en plus serrées. Les G creusent.

Enfin, nous tenons le bon bout. Oran est pour bientôt.

Pour nous détendre, nous rentrons à l'enculette et en radada sur le barrage. Au grand plaisir des biffins, nous rasons les postes. Au passage nous saluons *Liminaire Brun*, *Chandail Vert*, *Literie*, *Libeller*, *Limpopo Avancé* et *Lotus Noir*.

En face de nous, Port-Say annonce la fin de la mission...

Robert Lahalle, un ancien du 2/91 Guyenne

Dernière diapositive