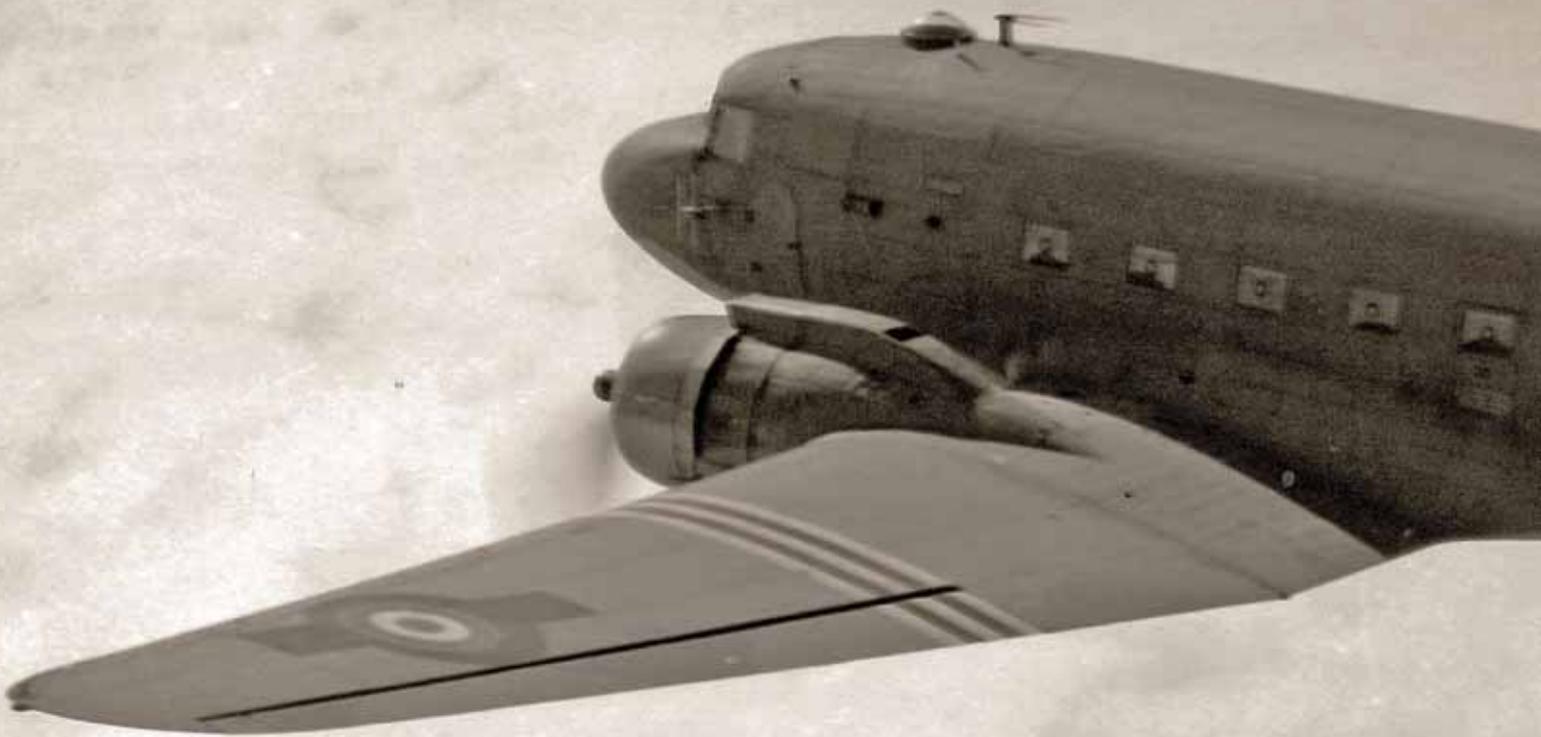


2. Les unités aériennes

Témoignages des équipages



Page Unité

30	GT 1/15, GT 1/61 & ET 1/61	<i>Touraine</i>
44	GT 2/15, GT 2/64	<i>Anjou</i>
60	GT 3/15, GT 2/61, GT 2/64 & ET 2/64	<i>Maine</i>
67	GT 4/15, GT 3/61 & ET 3/61	<i>Poitou</i>
70	EMEO & GMTEO	
73	GT 1/62	<i>Algérie</i>
75	GT 2/62 & GT 4/61	<i>Franche-Comté</i>
106	GT 3/62	<i>Sahara</i>
114	GT 1/63	<i>Bretagne</i>
116	GT 2/63	<i>Sénégal</i>
124	GT 1/34, GT 1/64 & ET 1/64	<i>Béarn</i>

Page Unité

147	GT 1/25	<i>Tunisie</i>
148	CIET	340
158	GTLA 1/60	<i>Glam</i>
163	GTLA 2/60	<i>Gael</i>
168	GSRA	76
178	ESRA	77
178	GSRA	78
182	GLA	45
189	GLA	48
190	GLA 49, GLAOM	49
192	GAMOM	50

équipées de C-47

et des mécaniciens



Un des tout premiers C-47 de l'armée de l'Air , le 43-48286 GT1/15 *Touraine*, où l'on devine les anciennes cocardes de l'USAAF à la fin de l'année 1944. (DR, coll. Millas)"

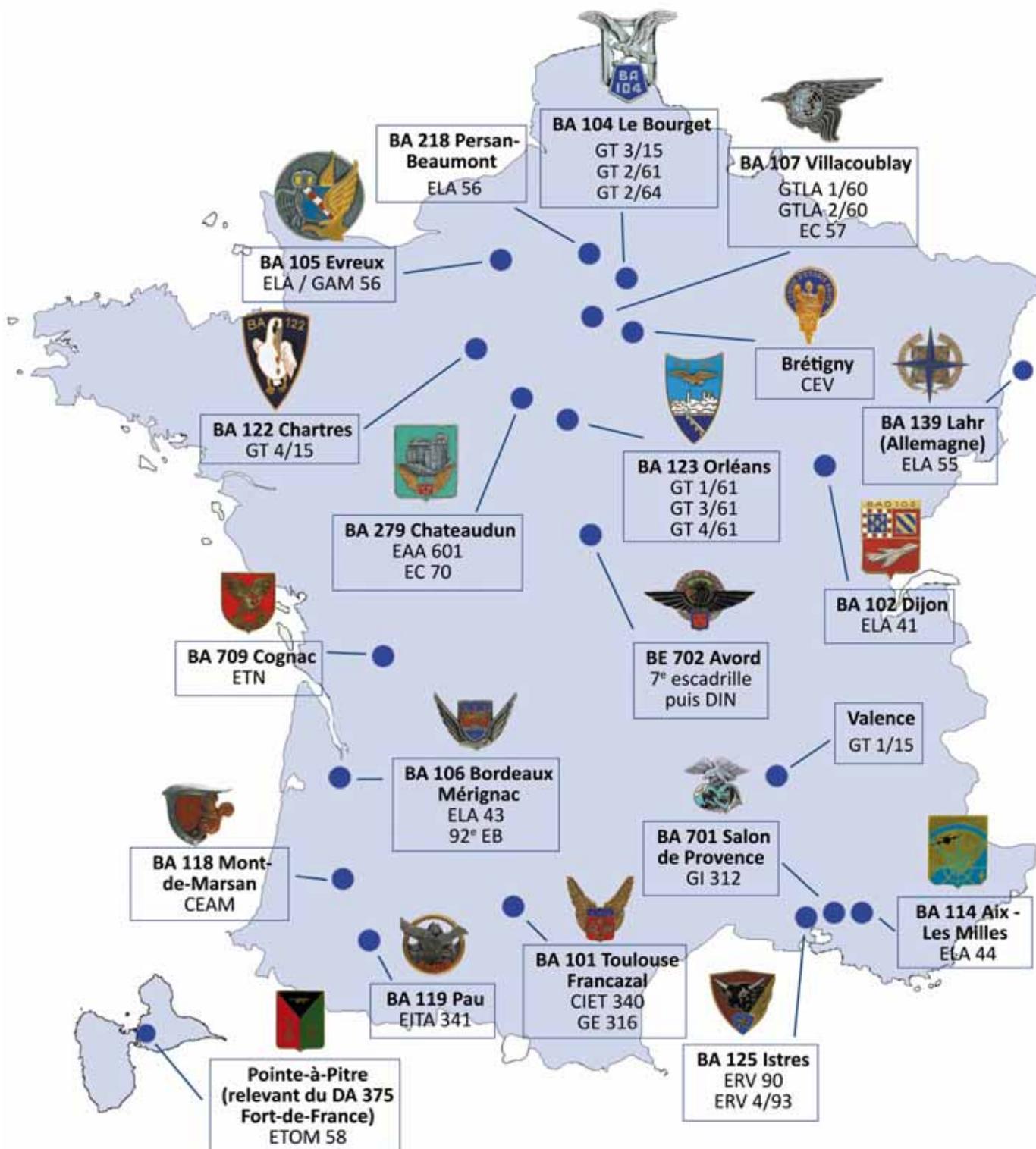
Page	Unité
197	ETOM 58
198	EOM 81
199	EOM 88, GAMOM 88
202	ELA 41
203	ELA 43
204	ELA 44
206	ELA 46
207	ELA 47
208	ELA 52, ETLA 52
209	ELA 55
212	ELA 56, GAM 56

Page	Unité
213	ELA 57
214	Escadron de transport du GE 312
218	7 ^e escadrille, DIN, GE 319 Avord
227	GE 316
235	EITA 341
236	CIEES 343
240	CSEM 330
241	EPAS 325
243	AIA 1
243	AIA 3
244	AMR 11/661

Page	Unité
246	DATEF 168
247	EC 57
250	EC 70
252	EAA 601
255	CEAM 118
256	ERV 90, ERV 4/93
257	92 ^e EB
258	Bases aériennes
261	Ordre de Malte
262	Mission française au Laos
263	CEV



L'arrivée du Dakota dans l'armée de l'Air précède de peu la création du GMMTA le 7 juin 1945 par la note 3390/Cab/3 signée du ministre Tillon et suivie le 20 juin 1945 par l'IM n° 3542/EMGA/1/0 signée du général Valin. Les différents conflits dans lesquels la France est embourbée vont de plus en plus nécessiter la création de commandements aux niveaux intermédiaires.

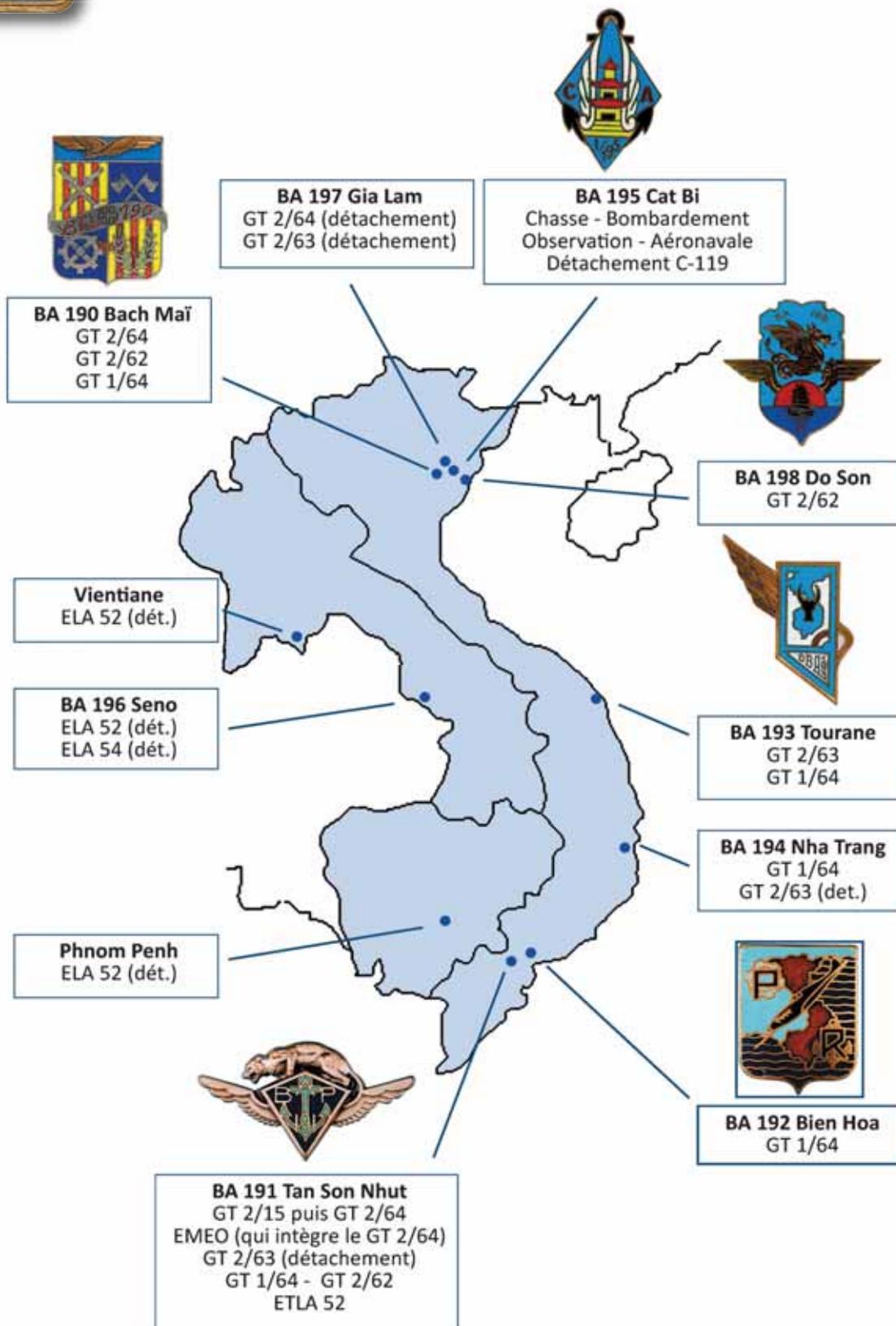


Carte des aérodromes et des unités en France équipées de C-47. (Richard Queurty)



Insigne sous-GMMTA en Extrême-Orient

En Indochine, l'importance des moyens mis en place et leur éloignement de Paris justifient la mise en place d'un échelon intermédiaire entre le GMMTA et les groupes. Le sous-GMMTA en Extrême-Orient est créé à Saïgon en mars 1946. Il sera dissous le 15 octobre 1955.

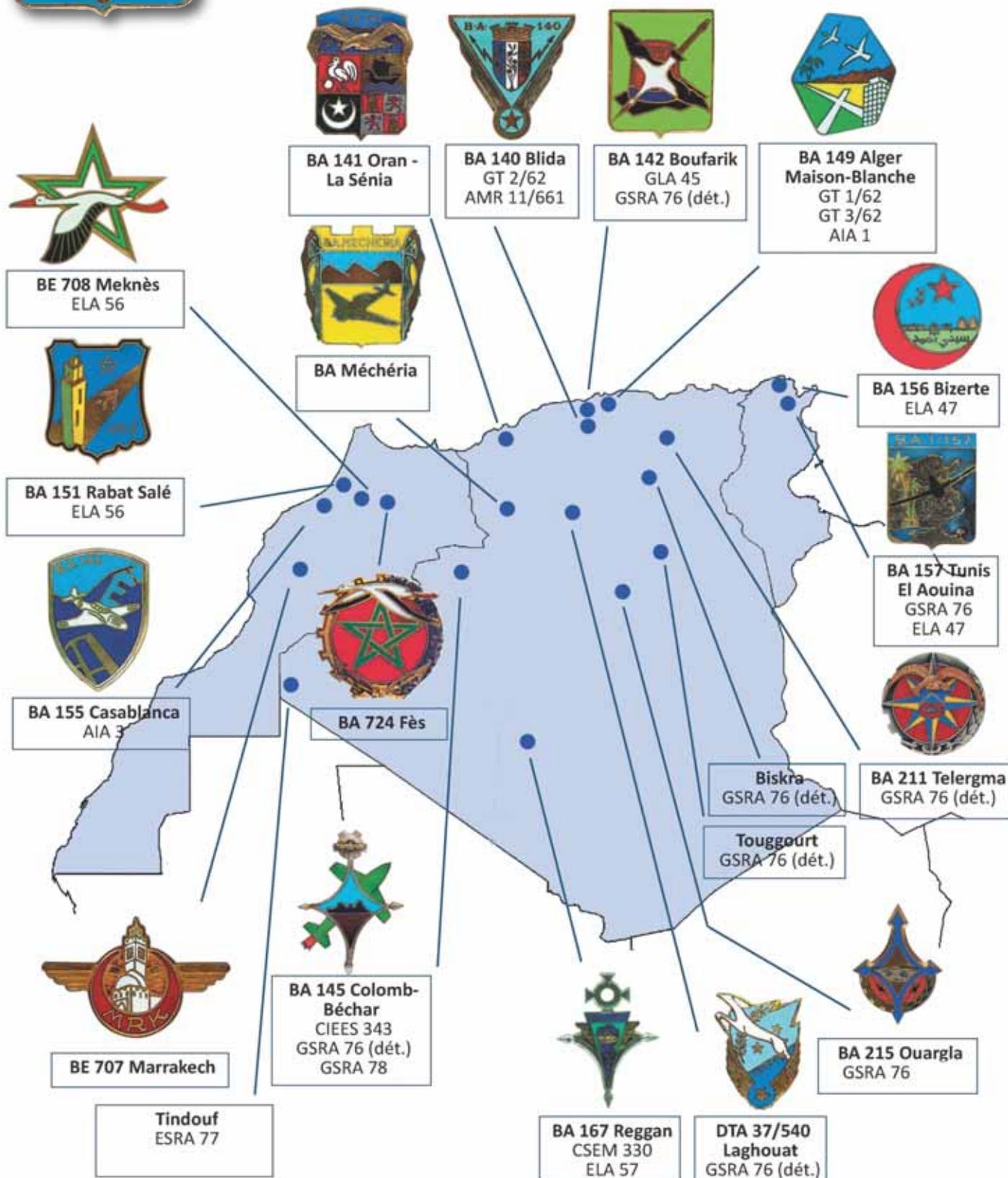


Carte des aéroports et des unités en Indochine équipées de C-47. (Richard Queurty)



En Algérie, comme pour l'Indochine, un sous-GMMTA en Afrique du Nord est créé le 1^{er} avril 1955. Il sera dissous fin 1961 à la fin des opérations en Algérie.

Insigne sous-GMMTA en Afrique du Nord

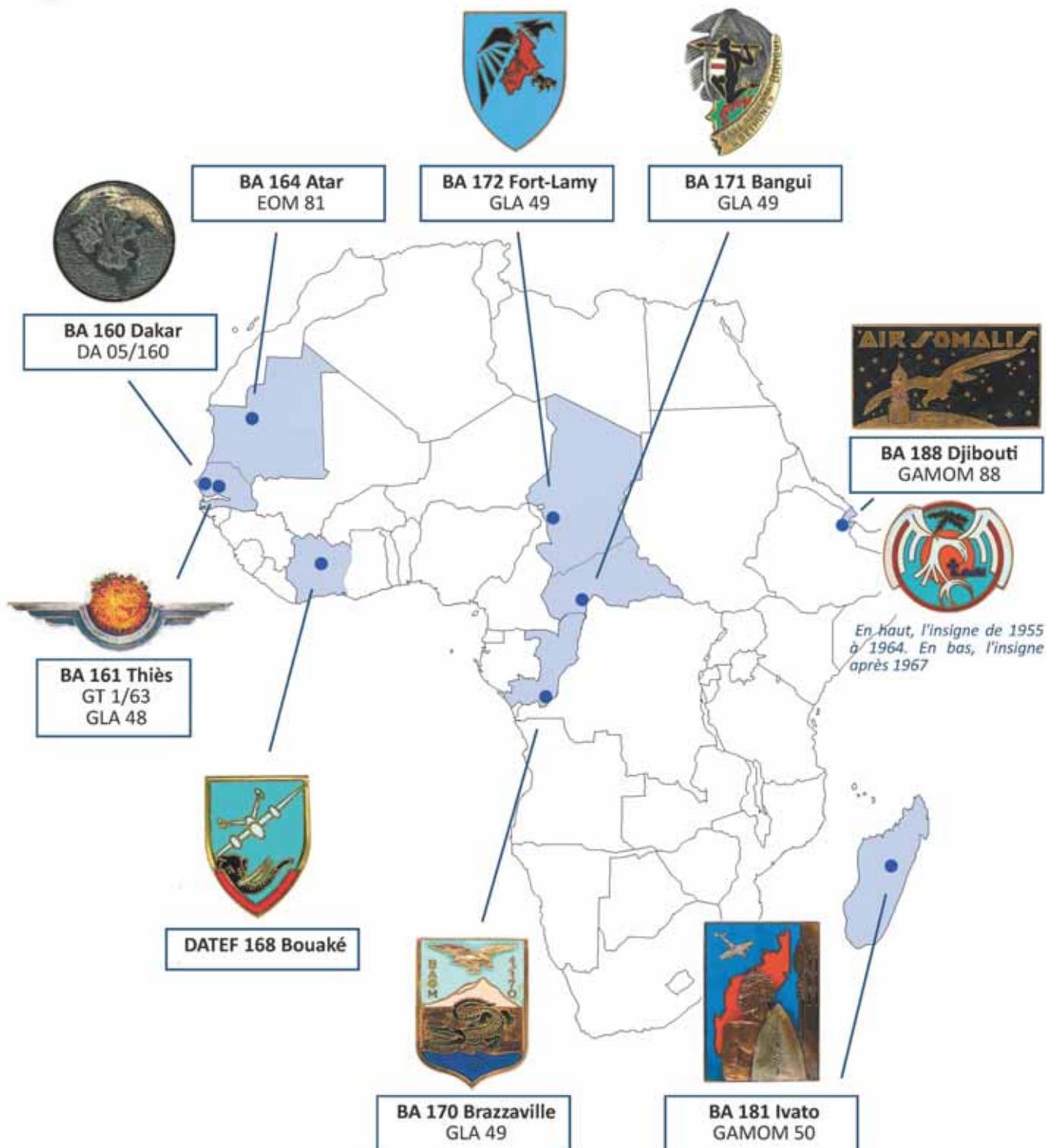


Carte des aérodromes et des unités en Afrique du Nord équipées de C-47. (Richard Queurty)

Insigne Cotam



En 1962, le GMMTA change d'appellation et devient Commandement du Transport Aérien Militaire, le Cotam. Les C-47 sont affectés dans les unités relevant de ces commandements. Ainsi, les C-47 qui volèrent sous les cocardes de l'armée de l'Air de 1944 à 1971, année de leur retrait définitif, équipèrent 57 unités, groupes et escadrons de transport, unités de liaisons, unités à vocation spéciale du Transport Aérien Militaire (TAM) et hors du TAM, où ils servirent aussi sous l'autorité du CEAA (Commandement des Écoles), des FAS (Forces Aériennes Stratégiques), de la DCMAA (Direction centrale du Matériel de l'armée de l'Air), du CEV (Centre d'Essais en Vol) ou encore des autres centres d'expérimentations basés en AFN.



Carte des aérodrômes et des unités en Afrique équipées de C-47. (Richard Queurty)

Dans ce chapitre, les historiques des unités qui exploiteront le C-47 sont décrits et, quand il a été possible de s'en procurer, apparaissent les témoignages des personnels de ces unités.

Afin d'améliorer la lisibilité des listes des avions affectés dans les unités, les conventions de couleurs utilisées sont les mêmes que celle de la liste de production en annexe.

En rouge: Les numéros des avions perdus ou détruits

En vert: Les numéros des avions prêtés par les USA à la demande du général Salan

Les unités du Transport Aérien militaire

GT 1/15 Touraine puis GT 1/61 et ET 1/61

Basé sur le terrain de Valence dans la Drôme puis sur la BA 123 d'Orléans-Bricy.

Différentes appellations: GT 1/15 du 01/10/40 au 30/06/47, GT 1/61 du 01/07/47 au 30/06/53 et ET 1/61 a/c du 01/07/53

Immatriculations: F-RAM... / F-RAN... / F-RAC...

Signes particuliers: pas de couleur de nez, la dernière lettre de l'immatriculation en jaune sur les avions *olive drag* et en noir sur les avions aluminium, de part et d'autre du plan fixe vertical au-dessus du s/n. L'insigne de la province *Touraine* de chaque côté du nez de l'avion à hauteur de la glace coulissante du pare-brise. Le drapeau tricolore grand format sur la gouverne de direction.



L'unité prend l'appellation de GT 1/15 *Touraine* à Médiouna (BA 154) en janvier 1944. Les premiers C-47 au nombre de 23 (22 C-47B et 1 C-47-DL), objets de la loi prêt-bail (LPB), sont livrés entre le 5 septembre et le 9 novembre 1944 par les contrats n° 90918F d'août 1944 et 90973F d'octobre 1944.

Ils prennent part au conflit sur le théâtre d'AFN en support logistique des troupes alliées. Le 6 septembre 1944, le groupe rejoint la métropole et s'installe sur le terrain de Valence-Chabeuil. Après la signature de l'armistice mettant fin à la Seconde Guerre mondiale en Europe, il participe au rapatriement des déportés et prisonniers de guerre internés en Allemagne et dans les pays de l'est en pool avec les C-47 du GT 2/15 *Anjou*

basé à Chartres et les AAC.1/Ju 52 du GT 3/15 *Maine* basé sur la BA 104 du Bourget.

Apparaissent également les premières liaisons diplomatiques sur Berlin et Moscou. En juillet 1945, trois C-47 sont détachés sur le terrain RAF de Jessore, au Pakistan oriental. Ils seront rejoints par trois autres C-47 prélevés sur la dotation du GT 2/15 *Anjou*. ces six avions formeront l'embryon de l'EMEO (Escadrille de Marche en Extrême-Orient), futur GMEO puis GMTEO.

En avril 1946, le groupe fait mouvement sur la BA 123 d'Orléans-Bricy. Commence alors un travail méthodique sur les lignes régulières, en particulier sur Saïgon (Ligne 102).



À côté d'un P-47 armé, le C-47B 43-49048 en soutien à la 1^{re} armée française en mars 1945. Avion détruit le 22 février 1947 à Francfort par mauvaises conditions météo. (photo DR, coll. Cornu)



C-47B 43-48289 en mars 1945, en mission de transport de carburant en soutien à la 1^{re} armée française. (photo DR, coll. Millas)



C-47B 48291 lourdement chargé en 1947. (photo DR, coll. Millas)



C-47B 43-48288 K à Saint-Dizier en mars 1945. (photo DR, coll. Millas)

C-47B 43-48281 à la fin de la Seconde Guerre mondiale. . . on remarque les anciennes cocardes de l'USAAF sommairement effacées. (photo DR, coll. Cornu)



C-47B 44-76556 nouvellement affecté au GT 1/15 en 1945.
(photo DR, coll. Millas)



C-47B 43-48286 période fin de
Seconde Guerre mondiale.
(photo DR, coll. Millas)

C-47B 44-76357 au Bourget à l'été
1945 rapatriant des prisonniers de
guerre Français.
(photo DR, coll. Millas)



Retour de déportés en juillet 1945
sur le terrain du Bourget. (ECPAD)



C-47B 43-49667 ramenant de grands blessés à l'été 1945.
(photo DR, coll. Cornu)

C-47B 43-48280 du *Touraine* en version sanitaire.
(photo DR, coll. Cornu)



Joli cliché du C-47B 43-49879 du *Touraine* à la fin de la guerre.
(photo DR, coll. Millas)

C-47B 43-48283 sur la ligne 102.
(photo DR, coll. Cornu)



La mythique ligne 102 des "Dak" français

Dès qu'elle fut réalisable, une liaison aérienne régulière entre Paris et Saïgon était nécessaire, surtout à partir du moment où le conflit indo-chinois prit de l'importance. Cette liaison militaire portait le nom de "ligne 102" dans le répertoire des lignes aériennes du GMMTA.

Véritable aventure pour les équipages et leurs passagers, la ligne 102 fut le théâtre de nombreuses péripéties, longtemps racontées au sein des groupes de transport qui y prirent part.

La ligne 102 Paris - Saïgon était effectuée une semaine par le GT *Anjou* dans le sens Saïgon - Paris - Saïgon, puis la semaine suivante par le GT *Touraine* dans le sens Paris - Saïgon - Paris. Ponctuellement, des équipages d'autres escadrons pouvaient être sollicités. À son début, le trajet eut des variantes par l'Égypte, mais voici le trajet habituel des Dakota avec les temps de vol approximatifs.

J: Le Bourget - Tunis (6 h 00 min)

J + 1: Tunis - El Adem (Tobrouk) - Nicosie (5 h 15 min + 3 h 40 min)

J + 2: Nicosie - Bagdad - Bahreïn (3 h 40 min + 3 h 30 min)

J + 3: Bahreïn - Karachi (6 h 00 min et révision des 25 heures)

J + 4: Karachi - Delhi - Calcutta (4 h 15 min + 4 h 50 min)

J + 5: repos à Calcutta

J + 6: Calcutta - Rangoon - Saïgon (4 h 15 min + 5 h 00 min)
Retour: idem, sans repos à Calcutta.



Itinéraire le plus utilisé de la ligne 102, avec temps de vol moyen et distance en kilomètres. (R. Queurty)

J + 6: Calcutta - Rangoon - Saïgon (4 h 15 min + 5 h 00 min)
Retour: idem, sans repos à Calcutta.

Ligne 102: Extrait des carnets de voyages de l'A/C Joseph Bibert en 1947 28 janvier 1947 – 25 février 1947

1^{er} jour - Mardi 28/01

Le Bourget départ 10 h 00. À gauche le Mont-Blanc. On quitte la France en survolant les Îles d'Hyères. La grande bleue. On longe la Sardaigne. La mer et l'AFN. Tunis 15 h 45. Repas en ville. Cathédrale. Orchestre russe. Coucher 23 h 00.

2^e jour - Mercredi 29/01

Départ Tunis 05 h 15. On survole la mer. La Libye, Benghazi. Désert. Arrivée Aden (Avions - Tanks). Repas anglais. Départ pour Le Caire: 12 h 00. Arrivée Héliopolis: 14 h 00. Visite du Caire Réunion Lorraine La Chapelle - FFL ??? - 22 h 00.

C-47B 44-76561 utilisé par l'A/C Bibert le 29 janvier 1947 en escale à El Aden en route vers Saïgon. (photo DR, coll. Bibert)



3^e jour - Jeudi 30/01

Départ du Caire: 06 h15. Canal de Suez. Jérusalem: 07 h25. Le Jourdain. Jéricho.
La mer morte. Le désert Syrien. 09 h45: L'Euphrate. Arrivée à Seibah (Bassorah) :11 h45. Éclatement d'un pneu à l'atterrissage.
Coucher: 20 h00.

4^e jour - Vendredi 31/01

Décollage 06 h50. Vent fort, lever du soleil: 07 h00. 07 h20: la mer.
10 h15: la côte des pirates. 10 h25: atterrissage Sharjah. Des ennuis mécaniques ne permettent pas le départ de Sharjah.
Nous sommes logés par la BOAC. Repas maigre. Très belles chambres - Salle de bains. Il fait chaud. Coucher: 21 h30.

5^e jour - Samedi 01/02

Décollage: 06 h50. Sharjah > Karachi. 07 h20: on quitte la terre et à haute altitude on attaque la mer. 08 h50: nous volons à cheval sur les côtes du Baloutchistan. On aperçoit l'Oued Kech. 10 h30: nous survolons Karachi.
10 h45: Atterrissage.
Nous sommes logés par la RAF. Pour 3 roupies et 6 annas: (pour info: 1 roupie = 16 annas) 1 Bain de soleil. 1 Bon repas. Après dîner, promenade.
Coucher: 21 h00.

6^e jour - Dimanche 02/02

Réveil: 04 h00. Décollage de nuit: 05 h55. Lever du jour: 06 h45. Survolons Jodhpur. La région paraît désertique, pourtant on aperçoit de nombreux villages. 09 h00: survolons Delhi. Cette ville donne une impression grandiose.
Atterrissage: 09 h45.
1 bière = 1 roupie et 10 annas. Décollage pour Calcutta: 11 h00.

11 h20: à ma droite on aperçoit l'Himalaya avec ses sommets blancs.

11 h30: nous survolons le Gange. 13 h30 on aperçoit l'Everest.

La plaine du Gange paraît fertile. Beaucoup de verdure. Beaucoup d'agglomérations. Calcutta: 15 h20. Coucher et loger par la RAF.
Il fait chaud, nuit fraîche.

7^e jour - Lundi 03/02

Repos. Nous visitons Calcutta. Repas au FirePost. Chambre: 20 h00

8^e jour - Mardi 04/02

Réveil: 03 h00. Formalités. Décollage: 05 h05. Levée du jour: 06 h55.

Nous survolons la mer puis la jungle birmane. 08 h35: en vue de Rangoon.

Atterrissage: 08 h45.

Rangoon donne un aperçu de la Chine, style des maisons, temples. Escale à Rangoon. Redécollage: 10 h50.

Nous trouvons à Rangoon 1 équipage de Dakota qui est en interdiction de survol. Au départ de Rangoon, nous survolons la mer et longeons les côtes du Siam. Nous survolons la brousse cambodgienne à haute altitude. Mer de nuages très impressionnante.

14 h20: nous survolons le temple d'Angkor.

15 h10: nous survolons le Mékong.

15 h50: nous survolons Saïgon.

Cette dernière étape était pour nous la plus impressionnante.

Quelques coups de tabac, le survol d'une brousse hostile, au milieu de grands nuages blancs, la durée du trajet, les circonstances actuelles.

Atterrissage: 16 h00

Réception à la popote. Je retrouve l'ambiance coloniale.



44-76561 du GT 1/15 le 29 janvier 1947 sur la ligne 102. (photo DR, coll. Bibert)

En décembre 1946, un détachement de six Dakota, sous les ordres du capitaine Brémard, reçoit mission d'accompagner le groupe de Mosquito basé à Rabat, qui est désigné pour l'Extrême-Orient. Ce détachement doit en outre apporter un renfort momentané au groupe *Anjou*. Le départ a lieu le 31 décembre pour Rabat, et l'arrivée à Saïgon avec les Mosquito le 21 janvier 1947. Deux Dakota effectueront avec les capitaines Brémard et Martinet, le premier voyage de l'école d'état-major en Afrique-Équatoriale française, Congo belge et Katanga, sous la direction du colonel Basset.

En 1948, le groupe prend une part active au pont aérien de Berlin, mettant constamment en ligne quatre équipages. D'octobre 1952 à février 1953, le *Touraine* participe à l'opération Exoda consistant à convoyer un certain nombre de Dakota en Indochine. En octobre 1953, lorsque le *Poitou* vient rejoindre le *Touraine* à Bricy, les N.2501 commencent à relever les Dakota.



Marquage du s/n particulier pour ce C-47B 43-48994 du GT 1/61 en 1948. (photo DR, coll. Cornu)

Le groupe devient escadron. Il fournit la majeure partie du personnel du *Sénégal* mis sur pied à Bricy en vue de son départ pour l'Extrême-Orient.

Ont commandé le *Touraine* à l'ère du "Dak":

Louis Ventré (1944), Henri Vieugeot (1945), Pierre Claudel (1946), André Barrault (1947), Stéphane Mottez (1948), Ernest Dugit-Gros (1949), René Langlois (1950), Roger Martin (1951), Henri Brémard (1953), Léon Bault (1954), Charles Barbier (1955), Jean Ladevèze (1956).

83 C-47 portèrent les couleurs du *Touraine* (GT 1/15, GT 1/61 et ET 1/61) de septembre 1944 à mars 1956. Ce sont les sn AA :

41-7836 - 42-100509 - 42-18474 - 43-48018 - 43-48278 - 43-48279 - 43-48280 - 43-48281 - 43-48282 - 43-48283 - 43-48284 - 43-48285 - 43-48286 - 43-48287 - 43-48288 - 43-48289 - **43-48290** - 43-48291 - 43-48292 - 43-48306 - 43-48336 - 43-48396 - 43-48484 - 43-48555 - 43-48585 - 43-48608 - 43-48619 - 43-48665 - **43-48759** - 43-48789 - 43-48823 - 43-48931 - 43-48990 - 43-48994 - **43-49047** - **43-49048** - 43-49049 - **43-49050** - 43-49051 - 43-49454 - 43-49462 - 43-49468 ? - 43-49536 - 43-49593 ? - 43-49608 - 43-49664 - 43-49665 - 43-49666 - 43-49667 - 43-49723 - 43-49824 - 43-49876 - 43-49878 - 43-49879 - 43-49881 - 43-49931 - 43-49937 - 44-76221 - 44-76229 - 44-76352 - 44-76353 - 44-76355 - 44-76356 - 44-76357 - 44-76423 - 44-76500 - 44-76505 - 44-76556 - 44-76560 - **44-76561** - 44-76562 - 44-76717 - 44-76746 - 44-76791 - 44-76795 - 44-76835 - 44-76974 - 44-76977 - **44-76980** - 44-77049 - 44-77069 - 44-77101 - 44-77116.

2 seront perdus durant le conflit indochinois et 5 seront perdus sous d'autres cieux.

À Bach Mai en mai 1953, C-47B 43-49665 F-RAMG au chiffre "5" inhabituel à la place de la dernière lettre de son indicatif. (photo DR, coll. Millas)



C-47B 43-48292 à Blackbushe en 1955 pour le Salon de Farnborough. (photo DR, coll. Millas)





C-47B 44-76505 F-RAMN escorté par des T-6D à son arrivée à Marrakech en 1952 lors la croisière de l'École de l'air. (photo DR, coll. de Chassey)

ACCIDENTS / INCIDENTS

12/11/44 Le 43-48290 se crashe à Tramayès au cours d'une liaison Alger - Paris. Sous l'effet du givrage provoquant l'arrêt des deux moteurs, atterrissage forcé qui se termine contre un mur. Le fuselage est cassé en deux. Équipage: Cne Duranthon, S/Lt Rat, Adj Forson, S/C Tassi + 12 passagers sont tués, 3 passagers sont blessés.

Épave du C-47B 43-48290 accidenté le 12 novembre 1944 à Tramayès. (photo DR, coll. Cornu)



- 19/01/45 Au Bourget, le 43-48286 est accroché au sol par l'AAC.1 n° 8 sous l'effet d'une rafale de vent. Remis en état de vol, il sera cédé au SGACC (Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale) et immatriculé F-BAIJ.
- 30/04/45 À Weimar, le 43-49047 sort de la piste en fin d'atterrissage, saute une dénivellation et rebondit de l'autre côté pour terminer en cheval de bois. Équipage: Lt Largeaud, Lt Maury, C/C Duniou et S/C Gallicier, indemnes Asp féminin Bret blessée. L'avion sera abandonné sur place et réformé le 30/04/45.
- 22/02/47 Le 43-49048 F-RACF "CT" percute par mauvais temps sur le terrain de Francfort "Rhein-Main". Équipage: Lt Perrinette, Adj Maxillaire, A/C Hacquart, A/C Blumet, tous tués.
- 14/06/47 À Orléans-Bricy, le 43-48285 F-RAMH "H" sort de la piste à l'atterrissage et termine sa course en pylône. Équipage: Lt Noël, Sgt Bilbao, Adj Dufour et Roux sont indemnes.
- 19/07/48 À Tabora Tanganyika (actuelle Tanzanie), le 44-76561 F-RACW est victime d'un cheval de bois à l'atterrissage. L'avion est détruit. Équipage: Lt Chevrier, Sgt Biney, Cne Penninckx, Adj Bouisset, Adj Favède, IPSA Dalangue + 5 passagers, tous indemnes.
- 16/07/49 À Marsa Matrouh, le 43-49050 F-RACL "050" effectuant la Ligne 102 Saïgon - Le Bourget a le GMP 1 en panne suivi d'un début d'incendie. Détournement sur l'Égypte, mais le GMP se détache, l'aile prend feu et casse. Équipage: Cne Luciani, Cne Mottez, Cne Fournier, Lt Rat, A/C Canetier, Cne Guilemenet, Lt Paneboeuf, tous tués.
- 28/09/50 À Tunis, le 43-48284 F-RAMK est victime d'un incident. Cause inconnue. Équipage: Cne Pelletous + 5, tous indemnes.
- 20/11/50 À 30 km d'El Aouïna, le 43-48994 F-RAMD, malgré un moteur en panne, parvient à effectuer un atterrissage en campagne sans casse. Équipage: Cne de La Fournier + 5, tous indemnes.
- 12/07/51 Le 43-48759 F-RAMO se crashe au décollage matinal de Gao (A-OF). Équipage: Lt Hugueney, Lt Dubourdieu, Lt Laurens, A/C Girardin, Sgt Epinau, IPSA Roure + 9 passagers sont tués, 3 passagers sont indemnes.
- 02/08/51 À Hong-Thong-Tay, le 44-76980 F-RAMM en liaison sur l'Indochine, décolle de nuit et retouche, heurte une digue et termine sur deux baraquements. Équipage: Lt Guiroy, S/Lt Tanguy, Adj Gransagne, IPSA Pons, Sgt Danh-Bay, 2Cl Chau-Dong sont tués. Cne Blanchet, Lt Bonnet blessés.

- 27/11/51 À Nancy-Essey, le 43-48284 F-RAMK est accidenté. Cause inconnue. Équipage: Cne Coquelet, Lt Secretant, Lt Tourteau, S/C Barillot, A/C Favede, Cal Ducrey + 16 passagers, tous indemnes.
- 21/08/52 Au Bourget, le 44-76977 F-RAMR est accroché au parking par un chariot élévateur.
- 11/52 À Hanoï, le 43-48585 F-RANA du GT 1/61, mis en œuvre par le GT 2/64, s'accroche avec le 315587 lors d'un vol de formation à neuf avions. Équipage: Cne Montary, Adj Damicourt, S/C Dutrey, Sgt Mounier, tous indemnes.
- 01/12/52 À Na San, le 43-48555 du GT 1/61 mis en œuvre par le GT 2/64 est touché par un obus de mortier au décollage. Il rejoindra sa base. Équipage: Cne Neunrether, Cne Monribot, Adj Gavoyle, indemnes, **A/C Gauthier tué** + 3 passagers blessés.
- 09/08/54 À Orléans-Bricy, le 44-76746 F-RAMB passe sur le nez à l'atterrissage. Équipage: Cne Danjou, Cne Delcros, A/C Streetz, Sgt Laburie, Sgt Wiedmann, tous indemnes.

44-76746 F-RAMB sur le nez à Orléans-Bricy le 9 août 1954.
(photo DR, coll. Millas)



Le 746 remis en position plus adaptée...
(photo DR, coll. Millas)



- 21/09/54 À Nancy-Essey, le 43-48789 F-RAMN est accidenté. Cause inconnue. Équipage: Lt Brun + 5, tous indemnes.
- 27/09/54 Au décollage de Nancy-Essey, le 43-48789 F-RAMM est victime d'une panne moteur. Il se repose. Équipage: Lt Brun + 5, tous indemnes



C-47B 44-76977 appartenant bien au GT1/61 F-RACF en vol près d'Agadir le 20 février 1948. (photo DR, coll. Regnier)