



## Sommaire

4	Préface
7	Remerciements
12	<b>1. Généralités (origines, productions, historique)</b>
46	<b>2. Les unités aériennes équipées de l'AAC.1 Toucan et de Ju 52</b> Témoignages des équipages et des mécaniciens
252	<b>3. Caractéristiques générales et détails techniques</b>
306	<b>4. Liste de production des AAC.1 Toucan</b>
388	<b>5. ANNEXES</b>
390	. Principaux aérodromes fréquentés d'Indochine
435	. Profils couleur
454	. Abréviations et signes
455	. Bibliographie

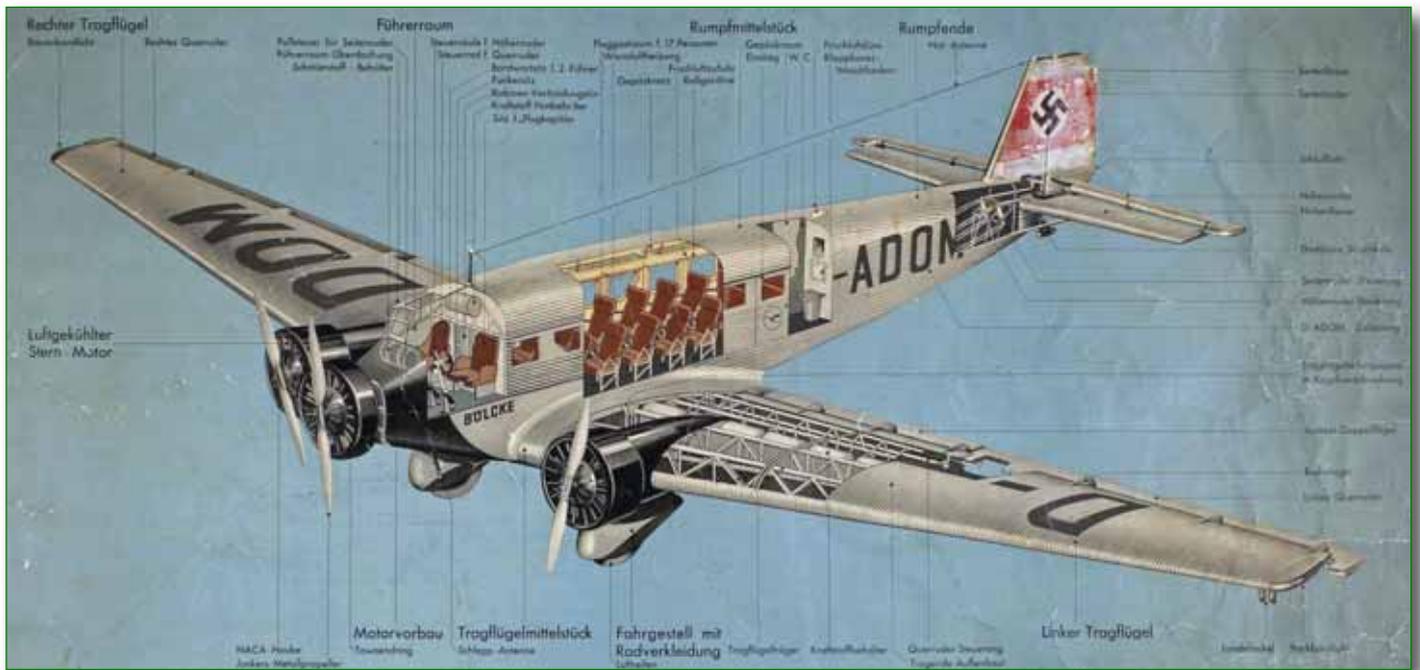
## 1.1 Origines

Nous sommes en 1931. La Lufthansa recherche un avion lui permettant de relier directement les capitales européennes au départ de Berlin. Le cahier des charges est édité. Il précise : une cabine fermée, un rayon d'action de 1200 km, une charge offerte de 1200 kg. L'avion doit être facile d'entretien.

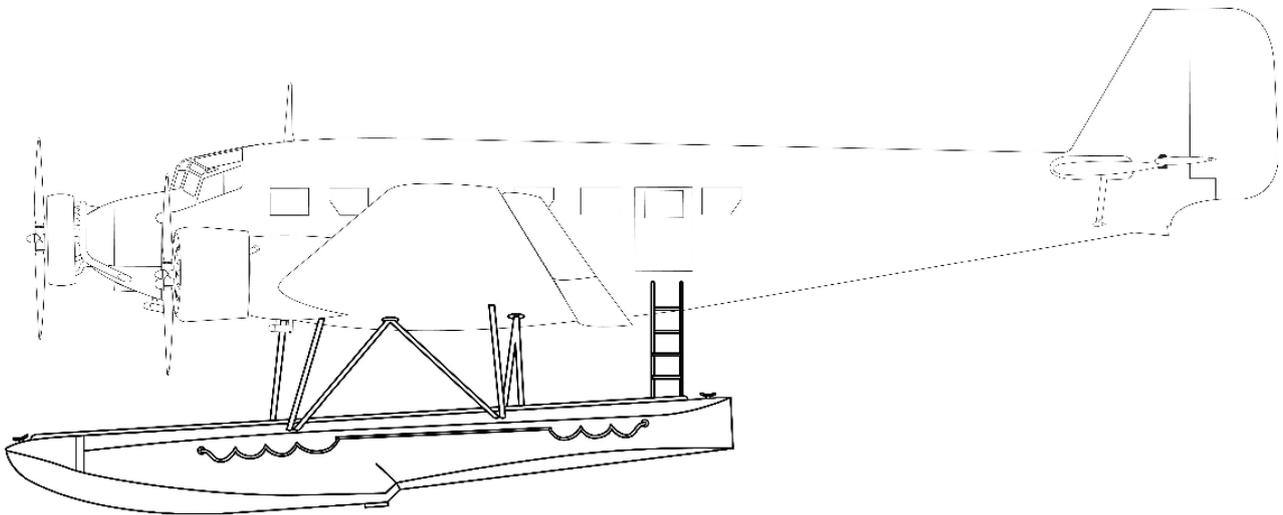
Chez Junkers, l'ingénieur en chef Ernst Zindel met son équipe au travail. Un nouvel avion entièrement métallique est dessiné. Le Ju 52 monomoteur à aile basse et train fixe est né.



*Brochure de 1932 sur le Junkers 52/1m (Junkers)*



Document d'époque représentant un écorché du D-ADOM. (DR)

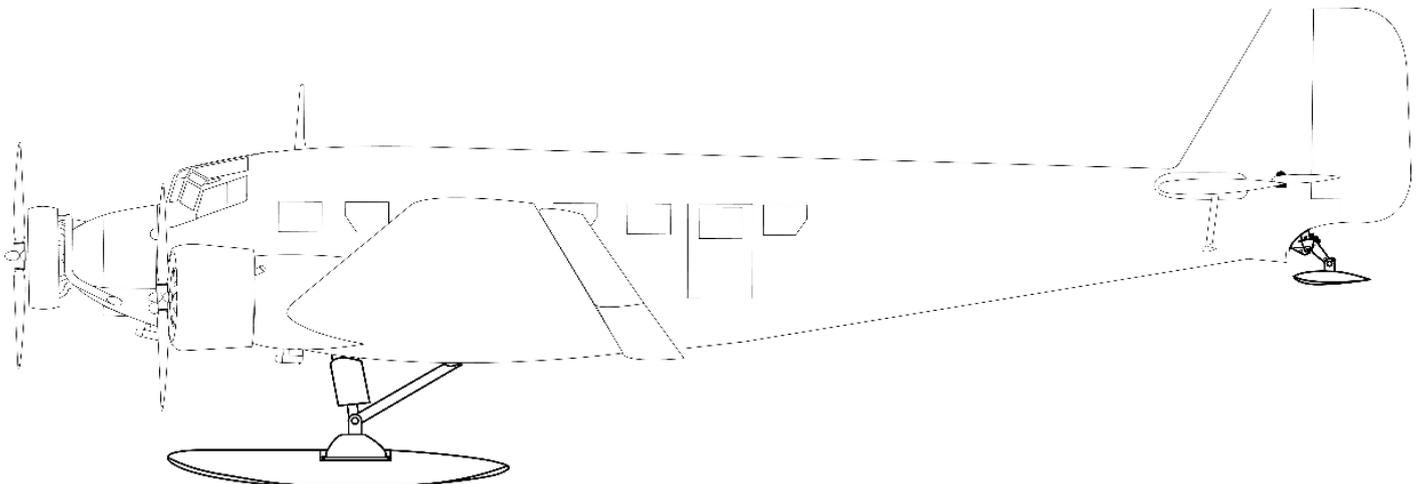


Profil d'un Junkers 52/3m équipé de flotteurs (Patrice Gaubert)

Il connaîtra un énorme succès et sera produit à 4798 exemplaires entre 1932 et 1944.

À ce chiffre éloquent, il faut rajouter 415 AAC.1 fabriqués par les Ateliers Aéronautiques de Colombes entre décembre 1944 et décembre 1948, plus 170 CASA 352 fabriqués par Construcciones Aeronauticas Sociedad Anonima entre juillet 1944 et mai 1955 portant la production totale du trimoteur à 5383 exemplaires.

Profil d'un Junkers 52/3m équipé de skis (Patrice Gaubert)





*Bloch MB120 n°4 F-APZV d'Air Afrique. (DR)*

À la même époque, en France, la société Wibault met sur le marché du Transport aérien public, un trimoteur, le Wibault 283 F. Propulsé par trois moteurs Hispano-Suiza 9Q de 300 ch qui seront rapidement remplacés par des Gnome-Rhône 7K de 350 ch, ce trimoteur commercial de 6 350 kg au décollage est aménagé pour 12 passagers qu'il peut transporter sur 1 000 km à la vitesse de 230 km/h. Six exemplaires sont exploités par les compagnies Air Orient, Air Union et CIDNA, puis en 1934, Air France en fait construire 10 exemplaires baptisés Wilbaut Penhoët 280 t.

En 1932, Marcel Bloch développe le trimoteur Bloch MB 120 équipé avec des moteurs Lorraine Alcol 7Na de 300 ch. Le prototype a été suivi par 10 exemplaires de série dont 6 sont affectés à la Régie Air Afrique pour desservir le Niger, le Congo et Madagascar. D'une autonomie de 1 340 km, d'un poids maximum au décollage de 6 000 kg, d'une capacité de 10 sièges, il volait à la vitesse de 230 km/h.

En 1933, la société Dewoitine rejoint Wibault et Bloch avec le trimoteur D 332 Emeraude.

Cet avion a marqué son époque par sa finesse bien qu'il soit comme le Ju 52 équipé d'un train fixe. Il pouvait transporter 8 passagers en couchettes ou 14 assis. Propulsé par trois Hispano-Suiza 9v de 575 ch, il a une autonomie de 2 000 km qu'il peut parcourir à la vitesse de 250 km/h. Il est suivi en 1935 par les Dewoitine 333 et 338 propulsés par des Hispano-Suiza 9Vd de 650 ch. Le D 338 a un train escamotable. Son rayon d'action est de 1 950 km, il se déplace à la vitesse de 260 km/h et il peut transporter de 12 à 22 passagers suivant son aménagement ou six couchettes. Produit à 30 exemplaires, il volera sous le pavillon d'Air France sur les réseaux des lignes d'Afrique occidentale et d'Asie ainsi que sur les lignes des LAM (Lignes Aériennes Militaires). Si la production des avionneurs français est minime comparée à celle de Junkers, il était indispensable de la mentionner dans l'exploitation des trimoteurs.

*Dewoitine 332 n°01 F-AMMY "Emeraude" en sortie d'usine à Toulouse en 1933 (Archives auteurs)*

*Bloch MB120 n°9 F-ANVP. (DR)*



## 2. Les Unités Aériennes

### Témoignages des équipages



#### Page

- 48 Carte des implantations des unités en France (métropole)
- 49 Carte des implantations des unités en Indochine
- 52 Carte des implantations des unités en Afrique du Nord
- 53 Carte des implantations des unités en Afrique

#### Page Unité

- 54 GT 3/15 Maine puis GT 2/61
- 70 GT 4/15 Poitou puis GT 3/61
- 82 GT 1/62 Algérie
- 93 GT 2/62 Franche-Comté
- 112 GT 1/63 Bretagne
- 121 GT 1/34 Béarn puis GT 1/64
- 148 GT 3/64 Tonkin
- 155 CIET 340
- 162 Les groupes Sahariens
- 164 GSRA 76 Oasis
- 169 ESRA 77

# équipées d'AAC.1 Toucan et Ju 52 et des mécaniciens



AAC.1 n° 007 sur le terrain du Bourget porteur des bandes dites "d'invasion" qui ont été peintes sur tous les avions d'origine allemande aux couleurs françaises à partir de septembre 1944. Ces bandes seront supprimées ou repeintes en début d'année 45 suite à la note de l'EMGA du 31 janvier 1945. (Photo DR, Coll. Millas)

Page	Unité
170	GSRA 78 Tindouf
177	GLA 45
179	GLA 48
180	GLA 49
183	GOM 86 Grands Ergs
184	GLA 50 puis GAMOM 50
190	ELA 51 puis GAMOM 88
193	ELA 47
194	ELA 56 Vaucluse
196	CIEES 343
198	CSEM 330

Page	Unité
200	AMR 11/661
202	EAA 615
203	GLAM
206	SLA 377
208	EAA 601
209	EITA 341
213	CEAM 118
215	CEV
218	BA 701 Salon
219	BE 707 Marrakech
222	BE 708 Meknès

Page	Unité
223	BE 724 Fez / ERN
228	Campagne de Madagascar
232	Le Pont Aérien de Berlin
239	1950 1951 La tragédie de la RC4
245	Les AAC.1 et Ju 52 de l'Aéronautique navale

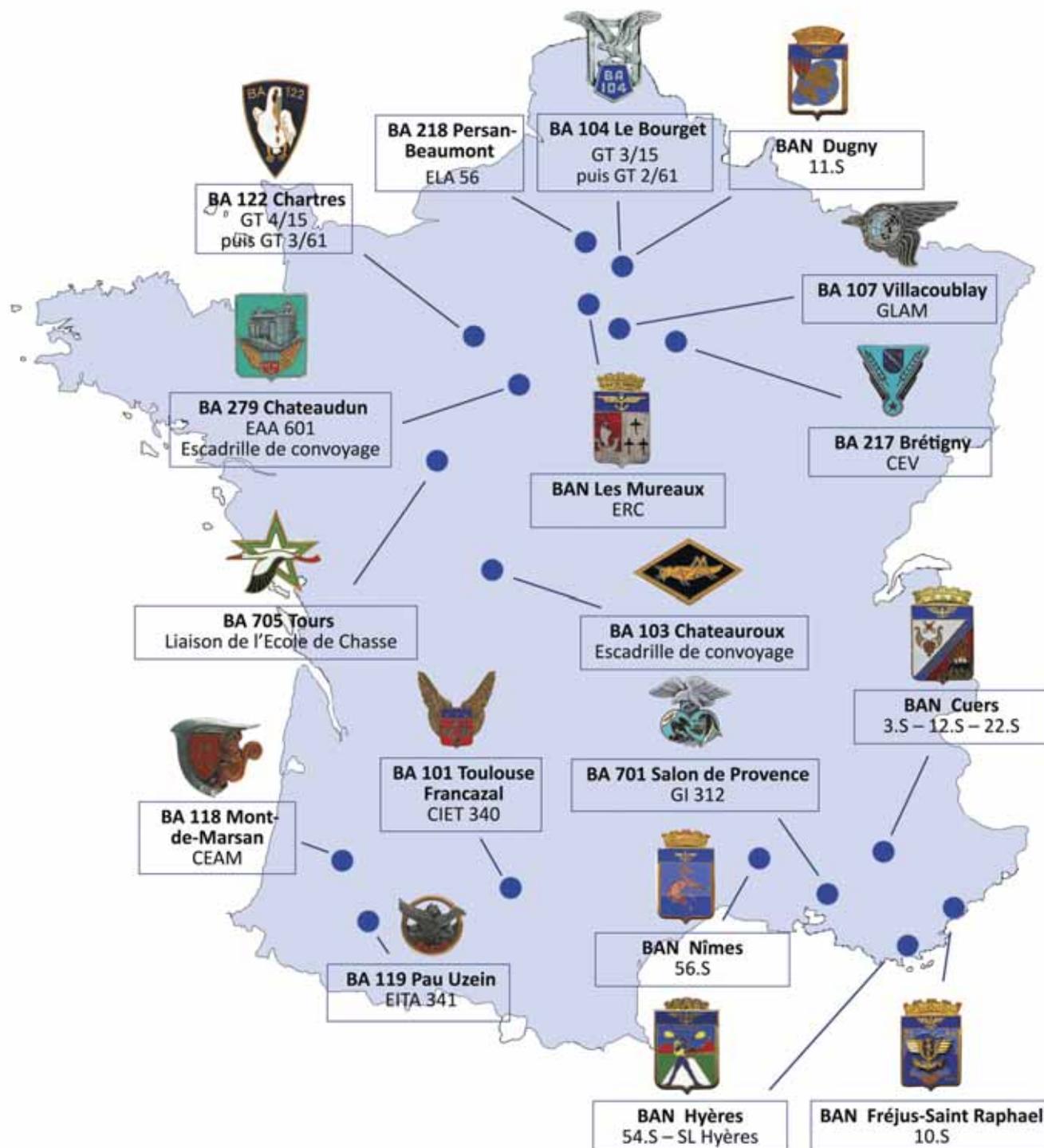


Insigne du GMMTA

## Les implantations des unités en métropole

L'arrivée des AAC.1 « Toucan » et des « Ju 52 3m » ex-Luftwaffe dans l'Armée de l'Air en septembre 1945, vient renforcer les unités du GMMTA (groupement des moyens militaires de transport aérien) récemment créé le 2 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.

Dans ce livre consacré aux trimoteurs qui portèrent les cocardes françaises, ne soyez pas surpris de trouver sur nos différentes cartes la localisation et l'insigne des BAN de l'Aéronautique Navale qui est évoquée dans un chapitre à la suite des historiques des unités de l'Armée de l'Air.



Implantation des bases et unités en métropole. (Richard Queurty)

Le 5 octobre, le général Leclerc arrive à Saïgon. Il commence aussitôt les opérations de nettoyage. Dès octobre 1945, naissent les premières lignes aériennes Saïgon - Hanoï par Paksé, Saïgon - Phnom Penh - Séno - Saïgon - Dalat - Nha-Trang.

En novembre 1945, le commandant Claudel est envoyé pour organiser le transport militaire. Le capitaine Grandvoynet, chef du GMTEO, dispose de 23 C-47 qui vont participer aux premières opérations lancées par le général Leclerc, ainsi que quatre Catalina de l'Aéronautique navale arrivés d'Agadir par la voie des airs. En janvier et février 1946, le GT 1/34 du commandant Bataillé s'installe sur le terrain de Bien-Hoa, avec des AAC.1 / Ju 52/3m, deux ou trois avions japonais récupérés et, provisoirement quatre C-47 prélevés sur la dotation du GMTEO. 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). Ces renforts permirent au général Leclerc, les grandes opérations de Cochinchine et d'Annam terminées, de passer à la reconquête du Tonkin.

À cette époque, la situation de l'aviation française en Extrême-Orient est la suivante :

- une escadre de chasse de deux groupes équipés de Spitfire IX,
- un groupe de transport (GT) de 19 C-47, le GMTEO,
- un GT de 16 AAC.1 / Ju 52/3m, 4 C-47 et deux ou trois avions japonais, le 1/34 « Béarn »,
- une flottille de Catalina,
- une section d'hydravions composée de 4 appareils japonais et 1 Loire 130,
- une section d'avions de liaison composée de bimoteurs japonais attachée à l'État-major d'Air Indochine commandé par le général Andrieu.

Les accords pris à Tchoung-King et Hanoï permettent aux C-47 du GMTEO et aux Spitfire de rallier les aérodromes de Hanoï (Gia Lam et Bach Mai) et Haiphong (Cat Bi).

Au Laos, la famille royale est rétablie. Le 15 mai, une ligne régulière, Saïgon - Séno - Vientiane est créée en même temps que la ligne Saïgon - Paris, qui est entièrement à la charge du GMTEO que les Toucan du GT 1/34 (F-RAQA à Z et F-RATA à Z) relaient dans une partie de leur tâche. En août 1946, le GMTEO est rattaché au GT 2/15 Anjou (F-RASA à Z et F-RATA à Z) sous le commandement du capitaine Pialat.

En juillet 1947, les groupes de transport changent de numérotation. Le GT 1/34 devient GT 1/64 (F-RAQA à Z et F-RARA à Z). Il sera transformé sur C-47 à partir de septembre 1952 et restituera son dernier Toucan en décembre 1952.

Le GT 2/15 équipé de C-47 depuis mars 1945, devient GT 2/64 (F-RASAQ à Z et F-RATA à Z puis à partir de novembre 1949, F-RBFA à Z et F-RBGA à Z).

En octobre 1947, un troisième groupe de transport est mis en œuvre par le S-GMMTA-EO, répondant aux besoins du commandement de l'Air en Indochine. L'objectif était de disposer pour une durée limitée à quatre mois, d'un groupe de soutien logistique en vue d'assurer le ravitaillement des postes du Tonkin et du Laos. Créé le 1<sup>er</sup> octobre 1947 à Chartres par prélèvement de personnels navigants et techniques sur les effectifs du GT 3/61 Poitou, le GT 3/64 « Tonkin » (F-RBBA à Z) reçoit en dotation douze AAC.1 Toucan qui sont acheminés, démontés, par voie maritime. À leur arrivée en

Indochine, ils sont remontés par le Parc Régional 482 de Bien Hoa. Le premier des douze Toucan arrive à Bach Mai le 4 décembre. Il est engagé deux jours plus tard. Maintenu au Tonkin au-delà de la durée d'opération initialement prévue, le GT 3/64 poursuivra son travail jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1948, date de sa dissolution qui marque également la fin de la mise en place des points d'appui au Tonkin et au Nord Laos.

Il faudra attendre août 1949 pour la mise en place sur le théâtre indochinois d'un quatrième groupe de transport. Le 15 novembre 1946, le « Franche-Comté » passe sous l'autorité du GMMTA avec la dénomination de GT 2/52 « Franche-Comté ». Il est rattaché avec ses B-26 Marauder à la 62<sup>ème</sup> ET, et rejoint le GT 1/62 « Algérie » équipé d'AAC.1 Toucan. Il devient GT 2/62 le 1<sup>er</sup> juillet 1947. Désigné pour renforcer l'action du corps expéditionnaire, le GT 2/62 débute sa transformation sur Toucan à l'été 1949. Installés à Bach Mai, les Toucan interviendront dès le 3 octobre date de la première mission opérationnelle du GT 2/62 en Indochine. En février 1950, huit AAC.1 sont transformés en bombardiers. Le début 1950 se résume pour le groupe en opérations de bombardement massives d'objectifs ennemis en coopération avec les Toucan bombardiers du GT 1/64 (le CIET aménagea son enseignement pour dispenser aux équipages de Toucan en partance vers l'Extrême-Orient, un complément de formation au bombardement et, en 1947, sont commandés pour les « Julie » 240 lance-bombes Scheswing, 50 modifiés par Alkan, 120 postes de commande AL type NC 701, 2 400 sécurités largables SADEA type 20 - modèle 46, avec récupération de 120 intervalloètres SWA 10B allemands. Les lance-bombes sont montés sous le fuselage entre les jambes du train principal et à l'intrados des voilures, à la suite des fuseaux moteurs).

En plus des missions de bombardement, il existait les missions PTT (du nom de notre « poste télégraphe téléphone » de l'époque) qui consistaient à détruire les lignes téléphoniques viêt de façon à obliger l'ennemi à transmettre ses ordres par radio et à démasquer ainsi leurs intentions.

Les AAC.1 et les Ju 52/3m séjournèrent en Extrême-Orient de février 1946 à décembre 1952 avant d'être remplacés par les C-47.

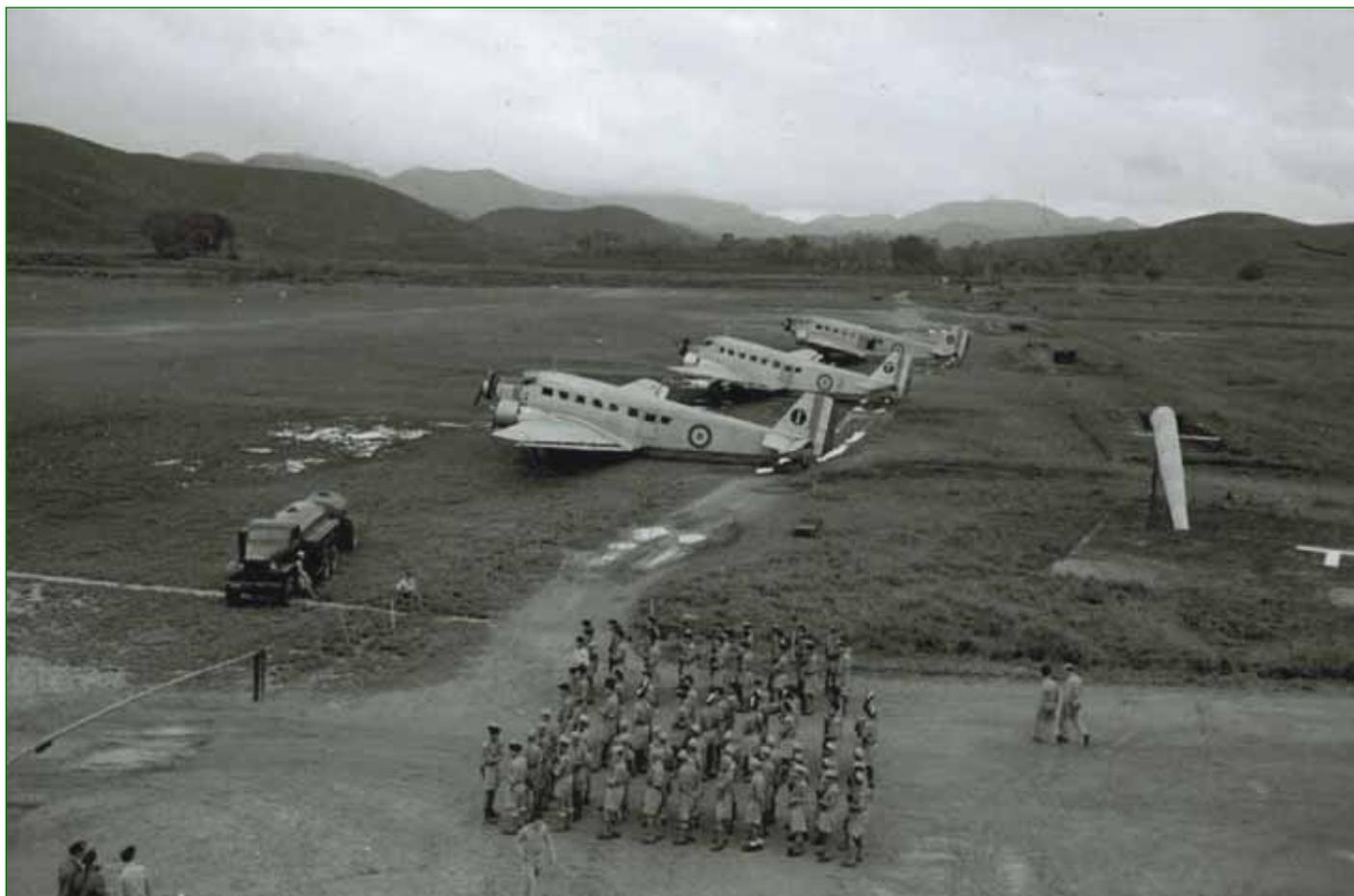
Serviront sur AAC.1 et Ju 52/3m :

- le GT 1/34 Béarn devenu GT 1/64 de février 1946 à décembre 1952,
- le GT 3/64 Tonkin d'octobre 1947 à juillet 1948,
- le GT 2/62 Franche-Comté d'août 1949 à novembre 1951.

*Les derniers jours de l'armée de l'Air à Hanoï. Les Autorités rendent les honneurs au drapeau. A l'arrière plan, les restes d'un trimoteur. (Photo DR. Coll. G.Millas)*



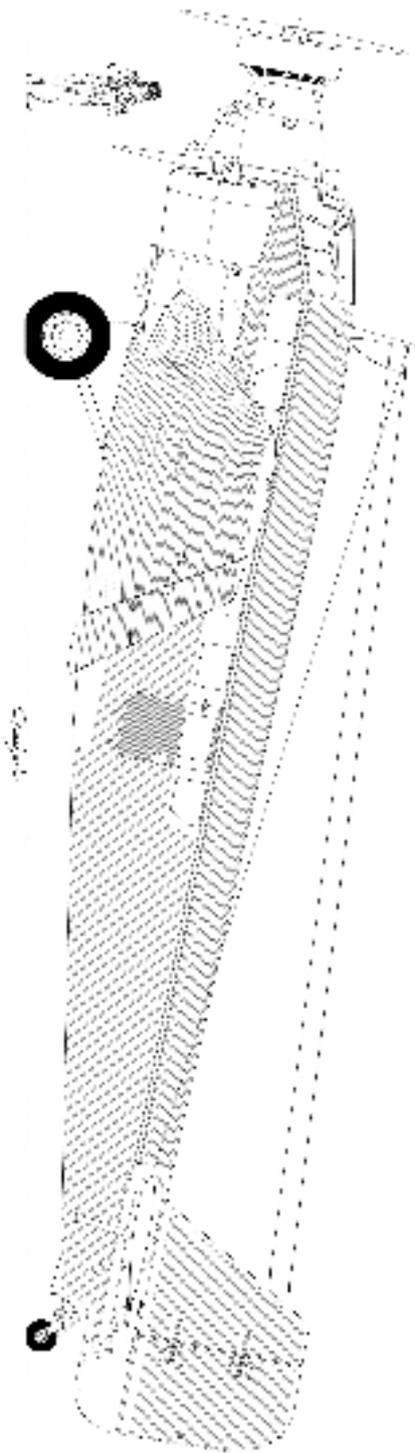
*Tonkin fin 49 début 50. Trois avions du GT 2/62 Franche-Comté  
Au premier plan l'AAC.1 n° 164 F-RAYI codé "I". (Coll. JN.Pecheur)*



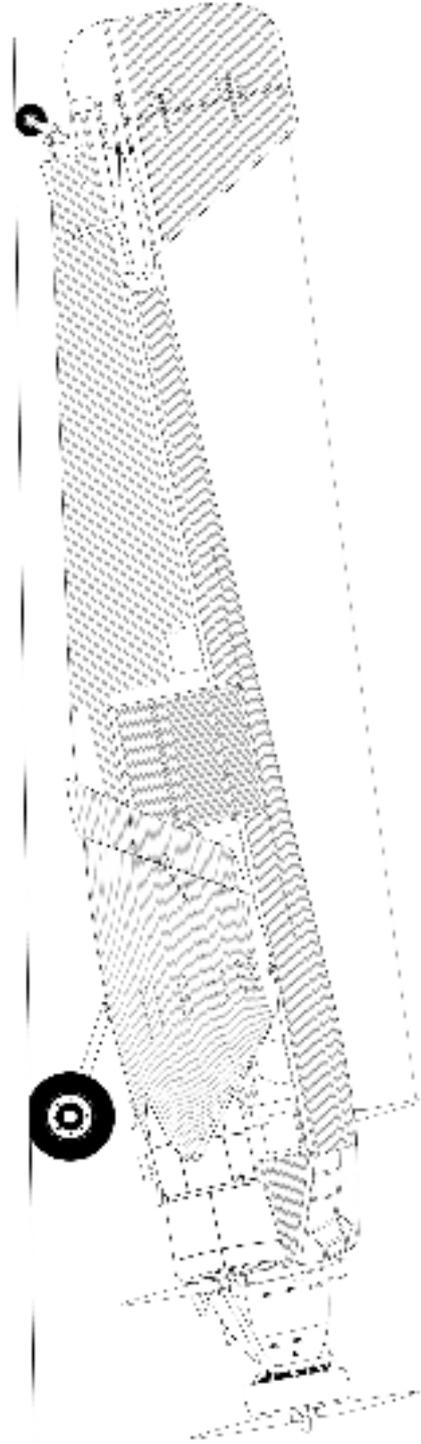
*Toucan après décollage survolant le terrain de Maison-Blanche au début des années 50 (Photo DR. Coll. Couderchon)*



## Caractéristiques générale et détails techniques



*Plans du Ju.52 - AAC 1 Toucan au 1/100 (Patrice Gaubert)*



## 3.1 Caractéristiques générales

### 3.1.1 Principales caractéristiques

Envergure :	29,25 m	Longueur : 18,90 m	Hauteur : 4,52 m
Motorisation :	3 BMW 132 Z3 de 725 ch // 3 Gnome et Rhône/SNECMA de 725 ch		
Hélices :	Junkers P.A.K.9.20020.A.7 // Ratier		
Poids à vide :	6 500 kg		
Poids maximum :	11 030 kg		
Vitesse maximum :	286 km		
Plafond maximum :	5 900 m		
Équipage :	fonction de la mission (*)		

(\*) L'équipage de conduite des trimoteurs de l'Armée de l'Air est de quatre personnels. Pilote (place gauche), navigateur (place droite), mécanicien en trèfle (entre pilote et navigateur), radio (dans la soute côté droit derrière la cloison de séparation). À cet équipage de conduite sont rajoutés les dispatcheurs lors des largages de fret (petit colis ou colis parachutés), de bombes ou de napalm, la convoyeuse s'il y a des passagers ou en version sanitaire et occasionnellement un médecin si besoin.

*AAC.1 N°031 (Notice NCE44 avril 1945)*



### 3.1.2 Missions

- Transport de Personnel
- Transport de matériel
- Largage de personnel et de matériel
- Évacuation sanitaire EVASAN
- Bombardement dans l'Armée de l'Air

### 3.1.3 Utilisation

Distance minimum de décollage avec obstacle de 15 m :	900 m
Distance minimum d'atterrissage avec obstacle de 15 m :	1000 m
Poids maximum au décollage (MTOW) :	11 t
Poids maximum à l'atterrissage :	10,5 t
Charges utiles : Sur 500 km :	2 t
Sur 1000 km :	1,5 t
Sur 1500 km :	1 t

## 3.2 Caractéristiques particulières

### 3.2.1 Transport de personnel

Les sièges : la soute est équipée de 16 sièges individuels (8 à gauche, 8 à droite) repliables, se rabattant contre les cloisons latérales.

Version sanitaire : 10 civières

Les ouvertures : 3 portes sont situées dans la soute.

Porte personnel à gauche à l'aplomb du bord de fuite de la voilure – 1,30 / 0,85 m

Porte cargo à droite à l'aplomb du bord de fuite de la voilure

Porte radio à droite à l'avant du cargo ouvrant sur l'extrados de la voilure

Les issues de secours : au nombre de quatre

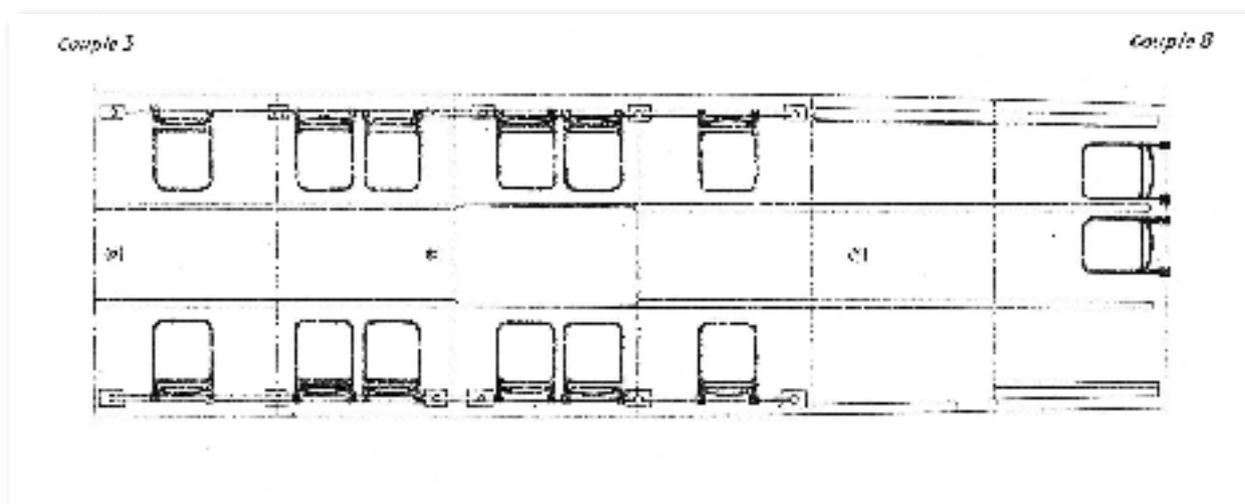
Toit ouvrant (coulissant vers l'arrière) du poste de pilotage

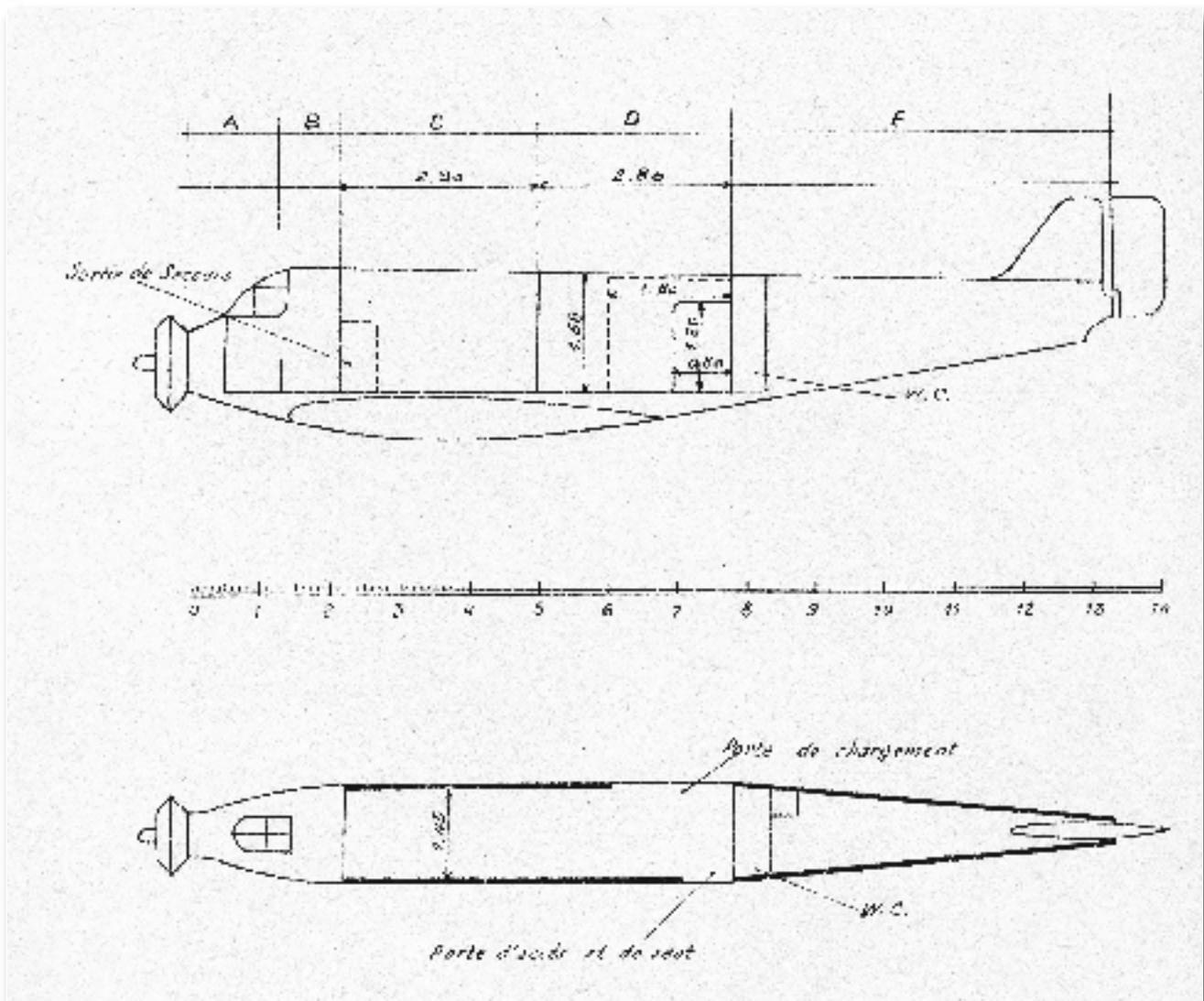
Porte personnel à gauche

Porte cargo à droite

Porte radio à droite

*Disposition des sièges strapontins*





*Profil simplifié et côtes du Cargo et portes d'accès*

*Vue de la soute vers l'avant du AAC1 n°048 ex-Armée de l'air (Duxford 2013)*



## Liste de Production des AAC.1 Toucan

Abréviations - Hors grades et Unités « air » :

**AA** : Armée de l'Air

**AF** : Air France

**AN** : Aéronautique Navale

**AIA** : Atelier Industriel de l'Aéronautique

**GVT** : Gouvernement

**IGN** : Institut Géographique National

**TAM** : Transport Aérien Militaire

(désigne selon la date, les réseaux créés en 1944, soit le **GMMTA** après mai 1945, soit le **COTAM** après février 1962)

- En bleu, apparaissent les informations sur les affectations dans l'Armée de l'Air.

- En vert, les passages en maintenance et en entrepôt.

- En rouge, sont signalés les accidents et incidents.

- En violet, les avions affectés à l'Aéronautique navale.

Pour les avions de l'Armée de l'Air, les détails des Accidents / incidents ainsi que la composition des équipages se trouvent dans l'historique des unités.

N°	Affectations	Dates	Remarques
1	AF	08.12.44	Secteur Continental - F-BAJA
	GT 3/15	04.45	Retrait du service à 3 086 HdV
	AA	21.01.48	Livré officiellement
	AIA de CF	01.48-07.48	EAA 601 Châteauroux
	CEIT 872	07.48-03.49	
	ELA 51	09.49-07.52	
	AIA de Blida puis EAA 615	07.52-01.53	
	GT 1/62	01.53-03.54	F-RAWA « A »
	AIA d'Alger Maison-Blanche	03.54-12.54	
	CIET 340	02.01.55-22.06.55	
	EITA 341	23.06.55-05.04.56	
	AIA	06.04.56-21.10.56	
	GSRA 78	22.10.56-22.06.57	F-UIIC codé « C »
	AIA d'Alger Maison-Blanche	06.57-07.57	
	GSRA 78	07.57-12.57	F-UIIC codé « C » – ELA 47
	AIA de CF	XX.58-01.59	
	EAA 601	01.59-03.59	
GSRA 76	08.03.59-13.01.61	F-SEXP codé « P »	
	13.01.61	Réformé par décision n° 174/DCMAA/SDA/MAG.	
2	AF	13.12.44	Affecté au CEPM - F-BAJB
		10.09.45	Accidenté au Bourget suite à un accrochage avec un Ju 88 – Avion remis en état de vol
		23.10.45	Accidenté à Lyon après avoir accroché une citerne – Avion remis en état de vol
		04.10.47	Crashé à l'atterrissage à Pau à 2 869 HdV
		29.04.48.	Réformé



N°1 - F-BAJA (Photo DR. Coll. Millas)

N°2 - AAC.1 (Photo DR. Coll. Millas)



N°3 - F-BAJC (Photo DR. Coll. Vielle)



N°	Affectations	Dates	Remarques
3	AF	15.12.44	F-BAJC - Affecté au réseau Malgache le 03.01.45
	AIA de CF	05.47	Avec 2745 HdV.
	AA	22.06.48	
	EAA 601 puis CEIT 872	06.48-04.49	
	GT 3/61	04.49-06.49	
	GT 1/64	06.49-01.50	
		19.01.50	Victime d'un sabotage Viet à Bach Mai
		28.02.50	Réforme prononcée
4	AF	20.02.45	F-BAJD
	AA	1945	Escadrille 1/56 Vaucluse - F-BAJD
		30.09.47	Accidenté, remis en état de vol
	IGN	05.08.48	Retour Gouvernement français pour l'IGN F-ZIFA à 3031 HdV, exploité jusqu'en 1952, réformé la même année.
5	AF	03.01.45	F-BAJE
		06.03.45	Affecté au réseau Malgache
	GT 3/15	1945	
	AF	01.09.47	Arrêté à 2811 HdV
	AIA de CF	02.09.47	
	AA	31.05.48	
	BA 701	05.48-11.48	F-TEBK
		24.11.48	Accidenté à Salon de Provence - Remis en état de vol
	BA 701	12.50	Retour BA 701 comme F-TEBK
		11.12.50	Accidenté. Heurte un hangar au roulage sur la BA 701 – Avion remis en état de vol
	BE 724	11.51-01.54	F-TEGT affecté à l'ERN, codé « T »
	AIA de Blida	01.54-11.54	
	BA 724	11.54-02.57	Retour à l'ERN - F-TEGT codé « T »
	AMR 1/661 de Blida	02.57-03.57	En révision
	ERN	03.57-07.57	
	BA 141 d'Oran	05.07.57	Accidenté, heurte un hangar au roulage
AMR 11/141 d'Oran	08.57-11.57	Avion remis en état de vol	
ERN	11.57-08.58	F-TEGT codé « T »	
AMR 11/141		En révision	
AIA de Blida	11.57-12.60	Cédé au Portugal par OC n° 4107/DCMAA/SDA du 19.12.60 – Affecté à la FAP et codé 6315 – Préservé au Muséo do Ar à Lisbonne.	
6	AF	08.03.45	F-BAJG - Affecté réseau Malgache
	Basé à Ivato	04.47	
		01.04.47	Retour Europe
		02.01.48	Arrêté à 2972 HdV
		23.03.48	
	AIA de CF	19.07.48	
	AA	03.48-01.50	
	AIA de CF	01.50-02.50	
	EAA 601	01.50-02.50	
	GT 3/61	02.50-07.51	F-RAQK codé « 61-QK »
	AIA de CF	07.51-04.52	
	BA 701	04.52-09.52	F-TEBK codé « BK »
	EAA 601	06.54-07.57	F-SDLW puis F-SDLL
	AIA de CF	07.57-08.57	
	EAA 601	08.57-08.58	
	AIA de CF	08.58-03.59	F-SDLK
	08.03.59	Réformé catégorie 1 par décision n° 655/DCMAA/MA	

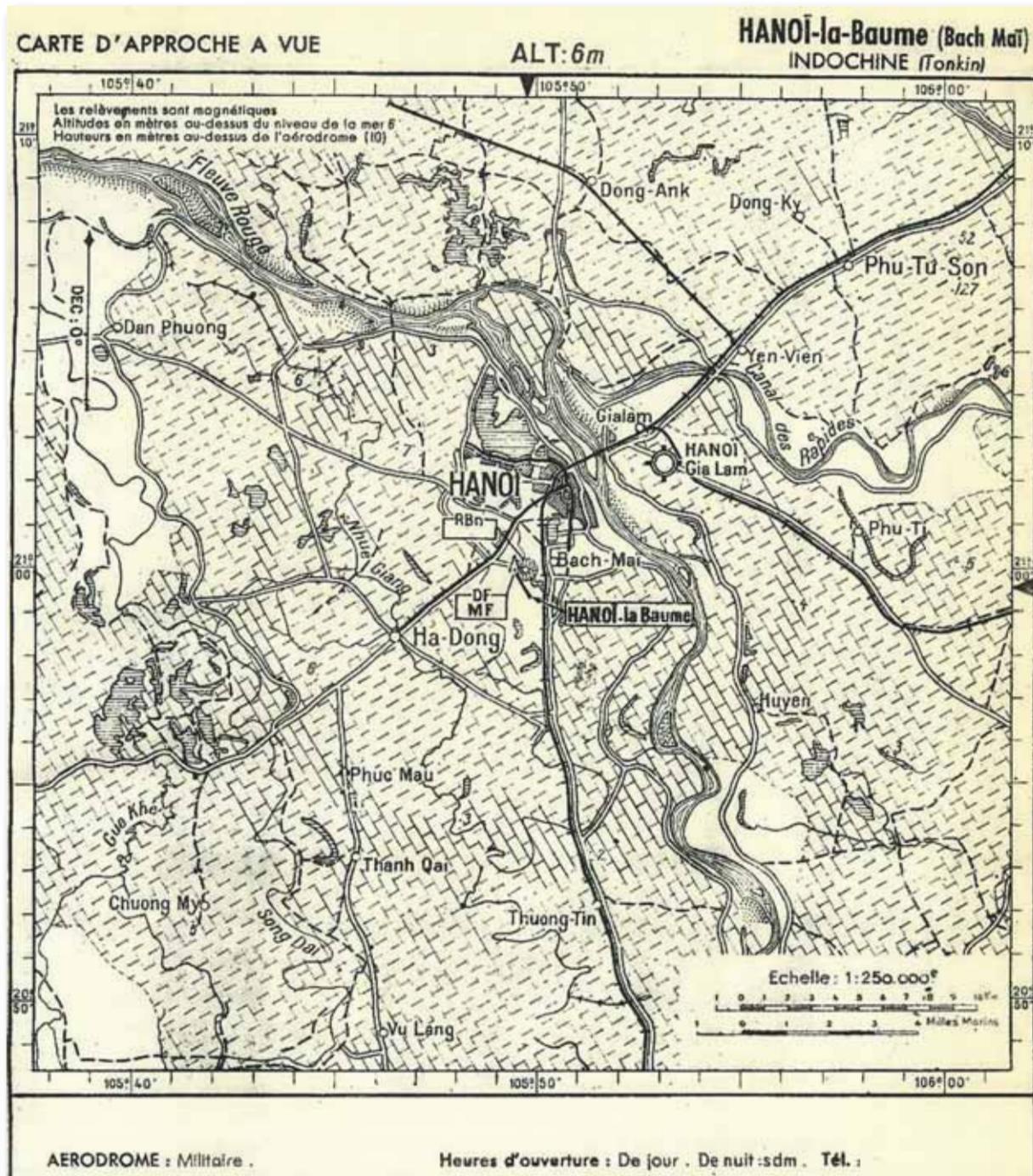
N°	Affectations	Dates	Remarques	
7	AF Lyon	14.03.45 16.03.45	F-BAJH Accidenté à Lyon, collision au sol avec une pompe à essence - Équipage et passagers sont indemnes, l'avion est remis en état de vol	
	Bourget Lyon	24.05.45 24.11.45	Accidenté au Bourget, collision au sol avec une citerne. L'avion est remis en état de vol Accidenté à Lyon, collision au sol avec un C-47 de l'USAAF. L'avion est remis en état de vol	
	Marignane Bourget	11.46 04.47	En révision En révision à 2250 HdV	
		01.01.48 24.01.49	Retrait du service à 3048 HdV. Radié du registre F	
	AIA de CF CEV	05.05.58 06.49-02.52	Livraison F-ZJNI - Équipé d'une tourelle	
	EAA 601 AIA de CF CEV	03.53 03.53-XX XX-12.53		
	EAA 601 Préfecture de Police de Paris Gonesse	12.53 03.54-03.55 17.03.55	Affecté à la Préfecture de Police de Paris et immatriculé F-BBOF Accidenté à Gonesse, au cours d'un vol d'essai. Au décollage, les 3 GMP se sont arrêtés simultanément, l'appareil étant à 50 m du sol. Grâce à l'habileté du pilote, il n'y a pas eu de conséquence grave. Arrachement du GMP gauche (1) et chute de celui-ci au sol après heurt avec un poteau de ligne à HT.	
		06.07.55	Réformé et radié du registre F. Ce Toucan était équipé d'un émetteur de télévision retransmettant les images au sol. Une première mondiale. Utilisé la première fois lors de la manifestation et le rassemblement du général De Gaulle à Bagatelle. Les images étaient retransmises à l'État-major de la Préfecture de Police.	
	8	AF Lyon	23.05.45 19.01.45	F-BAJI - Exploité par l'AA, baptisé « Lt Télixier » Accidenté à Lyon. De nuit, entre en collision avec le C-47 sn 43-48286 du GT 1/15 lors d'un déplacement provoqué par une rafale de vent. L'avion est remis en état de vol.
		Bourget Bourget	13.08.45 08.45-09.45 XX.46-04.XX.47	Accidenté au Bourget. Accroche un engin de travaux publics au roulage Réparé au Bourget à 274 HdV. Affecté à Dakar à 2174 HdV
		Marignane	05.47 et 10.47 01.01.48 24.01.49	En révision Retiré du service à 2932 HdV Radié du registre
		AIA de CF EAA 601 SNCAC EAA 601 CEAM	05.01.48-09.48 09.48-11.48 11.48-12.48 12.48-01.49 01.49-09.50 05.05.50	
				Pour montage d'un lance-bombe
				F-ZJBO
				Accidenté au Blanc. L'équipage et les 4 passagers sont indemnes. L'avion est remis en état de vol
Toulouse, CIET 340		22.09.50 1952	Accidenté à l'atterrissage à Toulouse, le train gauche se plie lors d'un virage alors que l'avion quitte la piste. Équipage indemne. L'avion est remis en état de vol	

N°7 F-BBOF Acc 17.03.1955 à Gonesse-Villiers le Bel (Yann Léon)

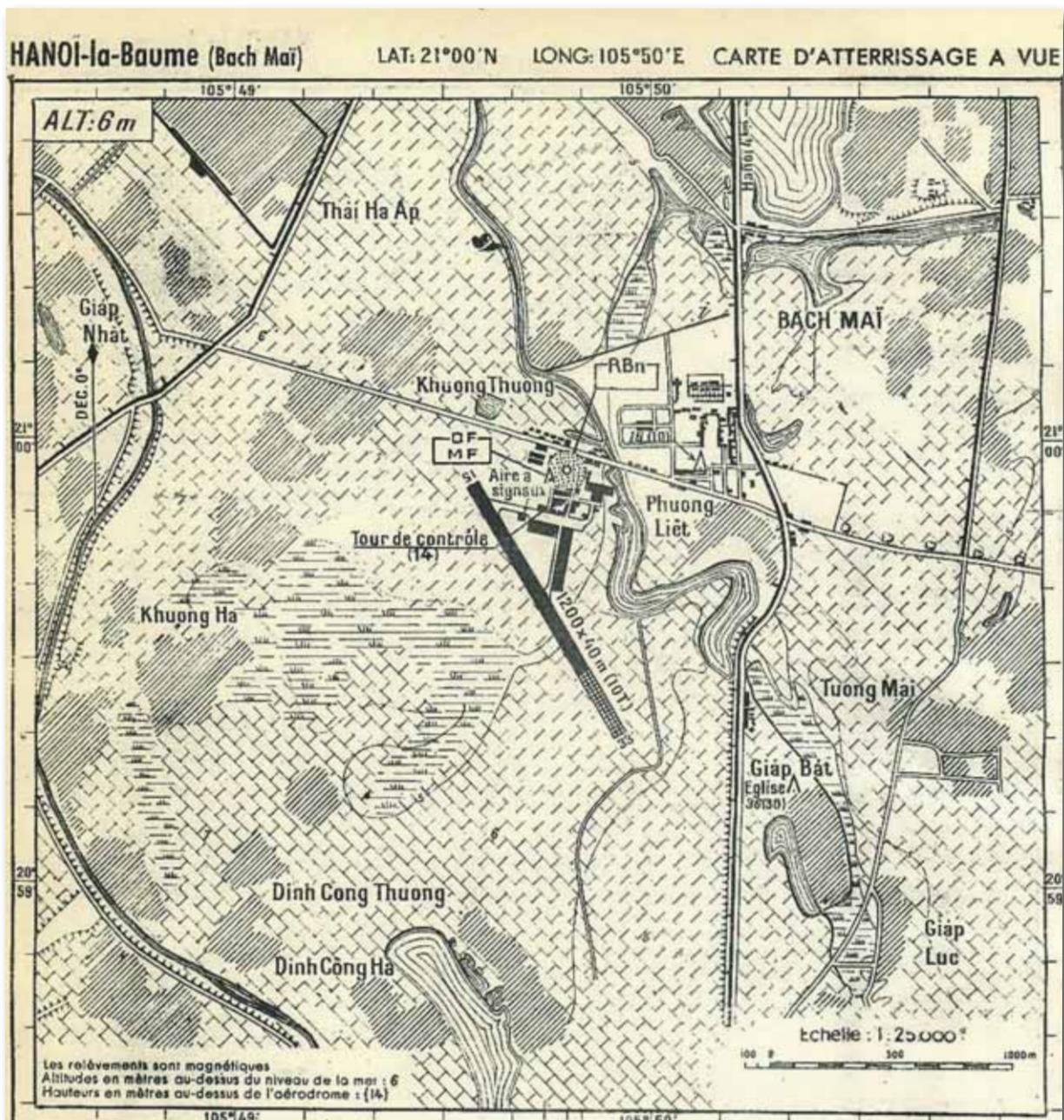


## 1. BA 190 - Bach Maï (FILB) Tonkin

Aérodrome exclusivement militaire abritant la BA 194 et baptisé "De La Baume" du nom du Colonel Commandant Le Gatac Nord, décédé dans l'accident du C-47B 43-48281 du GT 2/64 sur les pentes du Ba Vi le 22.07.1948.



*Carte d'approche à vue de Hanoi Bach Maï (FILB) de 1948*



*Carte et plan de Hanoi "La Baume" Bach Mai (FILB) de 1948*

Il est situé à 4 km au sud de Hanoi, entouré de rizières, aux coordonnées de 21° de latitude Nord et de 105°50' de longitude Est, à l'altitude moyenne de 6 mètres.

Terrain facilement inondable inutilisable hors piste et aires de roulement.

Piste 15/33 empierrée sur 920 m et 320 m en grilles (PSP) aux dimensions de 1200 x 40 m de large en 1952.

Ce terrain n'existe plus de nos jours et est noyé dans l'agglomération de Hanoi.



*Parking en PSP parallèles à la piste et alignements des C-47 du GT 2/62 à Bach Mai en mars 1954*



*Vue verticale de Bach Mai (FILB) en juin 1954  
(Photo DR. Coll. Mercier)*



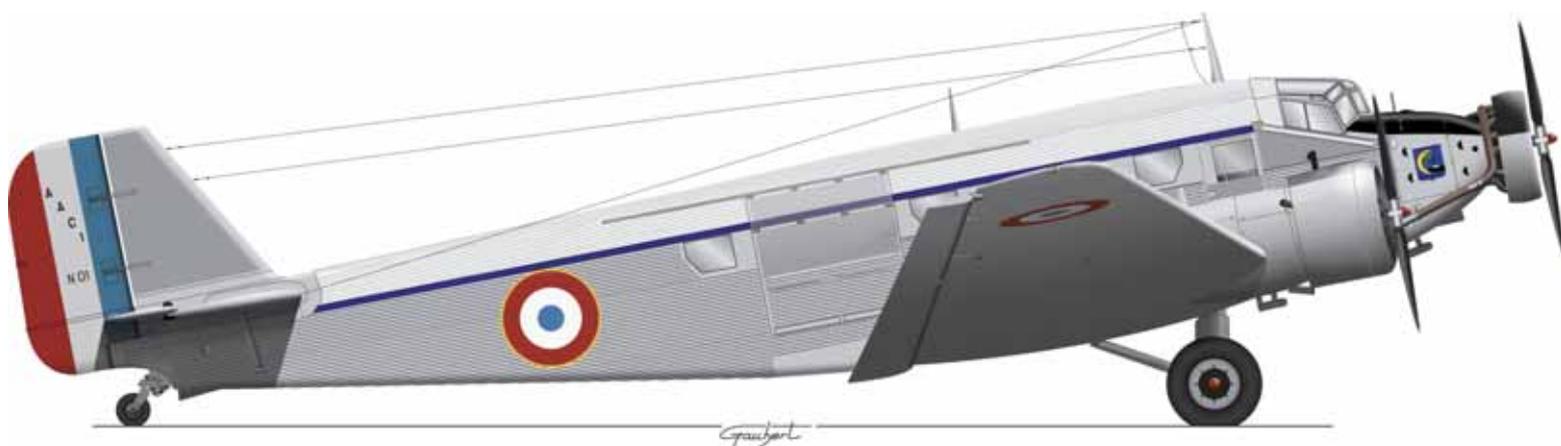
*Vue générale de la BA 190 Bach Mai (FILB) et ses parkings de C-47, Corsair et Hellcats en mai 1954*

## Les Ju-52 et AAC1 « Toucan » en profils

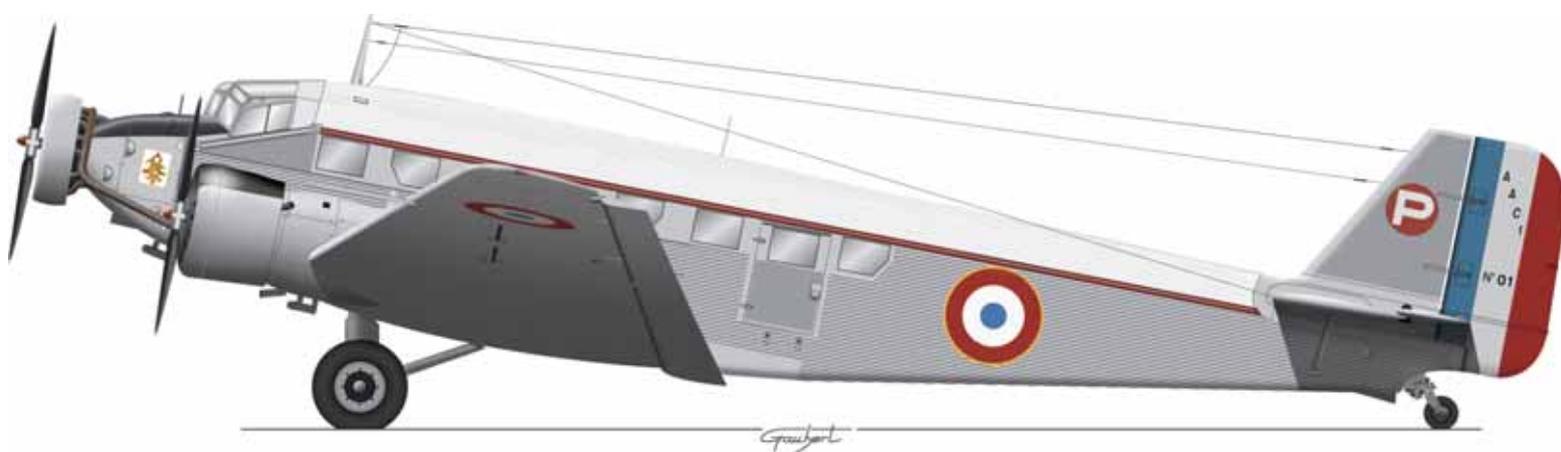
Réalisés par Patrice Gaubert, les profils présentés dans ce chapitre complètent les descriptions des avions faites pour chaque unité d'appartenance. Selon l'adage « un bon dessin vaut mieux qu'un long discours », ces profils permettent de mieux connaître les nombreuses pratiques concernant les marques apposées sur les avions, qu'il s'agisse des immatriculations, des insignes d'unités, des peintures spécifiques (capotage ou autres).

En complément des photos parfois rares, les profils permettent aussi de découvrir plus précisément certaines versions comme le prototype équipé d'un moteur Diesel, les avions équipés d'antennes supplémentaires ou le Ju-52 saisi au maréchal Goering.

Enfin, outre un intérêt direct pour les maquettistes exigeants, cet ensemble de profils pourra également aider les passionnés d'histoire aéronautique à identifier les avions apparaissant sur des photos aux légendes imprécises.



*AAC1 n° 01 ELA 47 BA156 Sidi Ahmed*



*AAC1 n° 01 GSRA 76 OASIS "P" BA215 Ouargla 1959*



*Graubart*

AAC1 n° 007 fin 1944 Le Bourget



*Graubart*

AAC1 n° 3 F-BAJC "AJC" 1945