

LES AVIONS DE TRANSPORT ET DE LIAISON DE L'ARMÉE DE L'AIR

Texte : Xavier CAPY & Bernard PALMIERI

Illustrations : Jacques GUILLEM

Profils : Patrice Gaubert

En couverture : le profil du haut est de Frank Fisher et celui du bas est de Patrice Gaubert.

SOMMAIRE

Chapitre 1 - LES MONOMOTEURS À PISTONS 09

1.1	CAUDRON SIMOUN	1937-1950
1.2	WESTLAND LYSANDER	1940-1946
1.3	STINSON L-5	1943-1949
1.4	MORANE 500 CRIQUET	1944-1961
1.5	NORD 1001/1002 PINGOUIN	1944-1961
1.6	NORD 1100/1101 RAMIER	1946-1965
1.7	FAIREY BARRACUDA	1948-1954
1.8	MORANE-SAULNIER MS-733	1952-1964
1.9	DHC-2 BEAVER	1954-1955
1.10	MH-1521M BROUSSARD	1955-1987

Chapitre 2 - LES MULTIMOTEURS À PISTONS 48

2.1	CAUDRON GOELAND	1938-1957
2.2	GLENN-MARTIN 167 & MARTIN 187	1940-1951
2.3	LOCKHEED 18 (C-60) LODESTAR	1941-1950
2.4	GLENN-MARTIN B-26 MARAUDER	1943-1951
2.5	VICKERS WELLINGTON (SAR)	1943-1952
2.6	AVRO ANSON	1943-1952
2.7	DOUGLAS DC.3 (C-47)	1944-1971
2.8	HANDLEY-PAGE HALIFAX	1944-1951
2.9	BOEING B-17	1944-1955
2.10	CESSNA UC-78 BOBCAT	1944-1951
2.11	BEECH 18 (C-45) et EXPEDITOR	1944-1972
2.12	JUNKERS 52 et AAC1 TOUCAN	1945-1962
2.13	NORTH AMERICAN B-25 MITCHELL	1945-1951
2.14	AVRO YORK	1945-1954
2.15	DOUGLAS DC.4	1945-1976
2.16	MARTINET NC-701/NC-702 & SIEBEL	1945-1964
2.17	BREGUET 500 COLMAR	1946-1947
2.18	AMIOT 358	1946-1946
2.19	LEO 453	1948-1957
2.20	DASSAULT FLAMANT	1949-1986
2.21	SO-30P BRETAGNE	1952-1969
2.22	LANGUEDOC SE-161	1952-1956
2.23	FAIRCHILD C-119 FLYING BOXCAR	1953-1954
2.24	NORD 2501 NORATLAS	1953-1989
2.25	BREGUET 761 / 763 / 765	1955-1972
2.26	HUREL DUBOIS HD-32	1956-1960
2.27	LOCKHEED L-749 CONSTELLATION	1960-1969
2.28	DOUGLAS DC-6	1961-1977
2.29	PIPER PA-23 AZTEC	1964-1969
2.30	CESSNA 411	1966-1973

Chapitre 3 - LES TURBOPROPULSEURS 188

3.1	TRANSALL C160F/R	1967-2017
3.2	NORD 262	1968-2004
3.3	BREGUET 941	1970-1974
3.4	DHC-6 TWIN OTTER	1978-actuel
3.5	TRANSALL C160NG	1981-actuel
3.6	EMBRAER XINGU	1982-actuel
3.7	C-130H / C-130H-30 HERCULES	1987-actuel
3.8	CASA 235	1991-actuel
3.9	SOCATA TBM-700	1992-actuel
3.10	AIRBUS A-400M ATLAS	2013-actuel
3.11	C-130J / KC-130J SUPER HERCULES	2017-actuel
3.12	BEECH 350 VADOR	2020-actuel

Chapitre 4 - LES AVIONS À RÉACTION 282

4.1	MS-760 PARIS	1959-2001
4.2	SE 210 CARAVELLE	1963-1995
4.3	BOEING C-135 – KC-135	1964-actuel
4.4	DOUGLAS DC-8	1965-2004
4.5	MYSTERE 20	1966-2007
4.6	DASSAULT FALCON 50	1980-2013
4.7	DASSAULT FALCON 900	1987-actuel
4.8	AIRBUS A-310	1993-2021
4.9	AIRBUS A-319	2002-2010
4.10	AIRBUS A-340	2006-2020
4.11	AIRBUS A-330	2010-actuel
4.12	DASSAULT FALCON 7X	2010-actuel
4.13	DASSAULT FALCON 2000	2011-actuel
4.14	AIRBUS A-330 PHENIX (MRTT)	2018-actuel
4.15	DASSAULT FALCON 8X Epicure	attendu 2025

Chapitre 5 - LES « INCLASSABLES » 348

5.1	DOUGLAS A-24 BANSHEE	1943-1954
5.2	MONOSPAR ST-25 UNIVERSAL	1944-1946
5.3	AVIONS JAPONAIS récupérés en Indochine	1945-1949
5.4	DE HAVILLAND DH-89 DOMINIE	1945-1956
5.5	REPUBLIC SEABEE	1947-1952
5.6	BRISTOL BLENHEIM Mk. IV et V	1942-1946

Chapitre 6 - LES AVIONS QUI ONT FAILLI ENTRER EN SERVICE 364

6.1	NORD 2100 NORAZUR	1947
6.2	SNCAC NC-211 CORMORAN	1948
6.3	SNCASE SE-2010 ARMAGNAC	1949
6.4	BREGUET 891R MARS	1949
6.5	SNCASO SO-30C	1950
6.6	NORD 2506	1956
6.7	MD-410 SPIRALE & 415 COMMUNAUTE	1959
6.8	POTÉZ 840	1961
6.9	MD-320 HIRONDELLE	1968
6.10	MS-880E RALLYE	1975
6.11	CESSNA 404 TITAN	1977
6.12	BEECH 90 KING AIR	1978

Chapitre 7 - LES UNITÉS NAVIGANTES 386

Les commandements
 Les escadres de transport
 Les groupes et escadrons de transport en métropole
 Les unités outre-mer (groupes, escadrons, escadrilles)
 Les unités à vocation spéciale
 Les unités de liaison en France et Europe
 Les unités écoles
 Les unités en Afrique du Nord (Algérie, Maroc, Tunisie)
 Les unités en Indochine (escadrilles)
 Les unités en Afrique (AEF/AOF/AOrF)

Chapitre 8 - LES UNITÉS TECHNIQUES ET LE CEV 452

Les EMT, GERMas, ESTS, ESTA, équipes de marque
 Les AIA (Ateliers Industriels de l'Air, Ateliers Industriels de l'Aéronautique)
 L'EAA 601 (Entrepôt de l'armée de l'Air)
 Le Centre d'Essais en Vol

Chapitre 9 - Annexes 464

Indicatifs OACI des appareils
 Abréviations

Cognac, juillet 1982. Alignement de Noratlas de la 64^e escadre de transport © Alain Crosnier, Coll. J. Guillem





*Les Halifax vont parfois très loin : escale en Patagonie le 16 octobre 1947, l'équipage pose devant l'avion, le RG874 « H7-C ».
Sur le nez, on aperçoit les noms des villes visitées durant le périple © photo Jean Gaussin via Patrick Vinot-Préfontaine*

l'Atlantique, tandis que le « Guyenne » s'entraîne aux voyages lointains (Saïgon dès février 1946). Ensuite, portes de soutes à bombes verrouillées ou soudées, les Halifax ne serviront plus qu'au transport à longue distance et, marginalement, au remorquage de planeurs lourds. La 21^e EB devient escadre de transport le 1^{er} novembre 1948, enfin rattachée au GMMTA et non plus directement à l'état-major général. Les appareils, débarrassés de leurs tourelles défensives pendant l'hiver 1946, conservent leurs codes de la RAF « H7- » et « L8- » ainsi que leurs serials. Dans les dernières années de leur carrière, ils perdront leur livrée de camouflage « RAF night bomber » pour une peinture uniforme vert foncé. L'appareil se révéla fiable et robuste, avec d'excellents moteurs Bristol Hercules (que l'on retrouvera sur le Noratlas). Peu pratique à charger (portes latérales, panier ventral), il disposait par contre d'une très bonne distance franchissable. Il pouvait charger aussi bien du fret que des passagers, certes dans des conditions très inconfortables.

Son point faible était l'atterrissage par vent latéral à gauche, qui accentuait fortement l'effet de couple des quatre hélices. Tout comme leurs homologues rachetés par quelques petites compagnies civiles françaises, les Halifax de transport militaire ont été employés autour de la Méditerranée, en liaisons vers l'Indochine, mais majoritairement en Afrique. Ce sont notamment des cargos Halifax qui

ont été les premiers à apporter le matériel de premiers secours aux victimes du terrible « cyclone du siècle » qui avait frappé La Réunion les 26-27 janvier 1948. Leur principale action d'éclat de leurs équipages a été le pont aérien d'acheminement de parachutistes et de ravitaillement en armes et munitions lors de la sanglante insurrection à Madagascar à partir d'avril 1947. Cette même année, huit Halifax neufs ont encore été cédés par la RAF. Signalons également que deux appareils (RG842 vert et RG874 blanc) avaient été convertis en transport VIP à l'intention de hautes personnalités de l'époque, tels le Maréchal Juin, Maurice Papon ou le Général de Lattre de Tassigny, pour des missions de représentation en Amérique latine et dans les Caraïbes.



*Jean de Lattre arrive à Buenos Aires le 4 octobre 1947
à bord du Halifax RG874 « H7-C »
© Photo Jean Gaussin via Patrick Vinot-Préfontaine*

En dehors d'Europe, seules l'ELA 52 de Tan Son Nhut et le GLA 45 de Boufarik mettront en œuvre le Beech 18 après-guerre, au moins une machine (n° 44-47319) étant utilisée en juin 1944 à la SLA 352, ancêtre du GLA 45. En Indochine, six UC-45F sont utilisés entre 1952 et la fin 1954, à la charge technique du Parc 18/192 de Tan Son Nhut et en Algérie, en 1956 (en détachement du GLAM), les deux théâtres d'opérations étant aussi l'occasion de mettre au point avec succès l'écoute et la localisation des émissions radio adverses (voir « les Beech et la guerre des ondes »).

Les Beech et la guerre des ondes

Parallèlement à l'utilisation conventionnelle du C-45, l'état-major a aussi exploité des C-45 pour l'expérimentation et l'utilisation opérationnelle d'avions de guerre radioélectrique. À la fin des années quarante, l'état-major en Indochine charge une unité, le GCRCO ⁽⁴⁾, de développer des moyens aéroportés de détection des postes émetteurs adverses et en particulier, les émissions des postes de colonnes mobiles.

Dès 1947, des essais sont entrepris avec un Criquet, puis en 1949 avec une installation sommaire de radiogoniométrie SFR45 et un radiocompas Bendix à bord d'un C-47 et d'un Ju 52. En 1950, les essais se poursuivent avec un Beech D18S fourni par l'ELA 52, équipé d'un radiocompas SCR-269F et de deux antennes (une antenne fouet pour la recherche des stations d'émission et une antenne cadre pour déterminer la direction d'arrivée de l'onde). Après plus d'une année de mise au point, les premiers résultats positifs apparaissent en avril 1952, son équipage réussit à repérer avec précision en quatre vols le PC du haut commandement vietminh, en route vers le nord du Laos. Les opérations se poursuivent avec succès au Tonkin, mais un unique avion s'avère vite insuffisant devant la montée en puissance des forces adverses, soutenues par la Chine. Les résultats obtenus en 1952

et au début de 1953 sont tels que l'état-major décide d'équiper les deux autres Beech de l'ELA 52 avec le même matériel (baptisé « Thomas », du nom du Cne Thomas qui l'a mis au point, on parlera alors d'avion « à capacité Thomas »), afin d'avoir au moins un appareil disponible quotidiennement. Les avions sont également équipés d'appareils photos, tandis que la formation des équipages s'organise pour cette nouvelle mission. Au vu des résultats obtenus, l'état-major estime que cette mission devient prioritaire et malgré le manque drastique d'effectifs dans le transport, décide que l'affectation d'équipages à cette unité est prioritaire. Début novembre 1953, quatre Beech sont équipés « Thomas » et cinq autres avions sont en attente de livraison des États-Unis pour cette mission et doivent arriver début 1954. Les vols se multiplient, ce qui implique une maintenance importante. Pour les révisions majeures, les avions sont acheminés aux Philippines ou à Hong Kong, ce qui oblige les mécaniciens de l'ELA à démonter le matériel sensible. De même, une zone protégée est mise en place à Tan Son Nhut, pour maintenir les avions à l'abri des curieux ou des saboteurs. Parallèlement, on s'active en métropole et le ministère des relations avec les États Associés débloque des fonds au profit du CNET, afin d'étudier un nouvel appareil reprenant et développant le principe du système Thomas. Deux Beech sont encore détachés auprès de la CEIT 822 d'Étampes ⁽⁵⁾ chargée de concevoir un matériel plus élaboré.

En mars 1956, le A983, appartenant alors au GLAM, est détaché cette fois au GLA 45 de Boufarik pour mener des essais sur le terrain ; il est suivi en janvier 1957 par le n° 240 détaché par l'ELA 55 de Lahr (RFA). Ces appareils embarquent du personnel de l'escadron de guerre électronique d'Alger et peuvent mener à bien des missions d'écoute comme de leurrage, dites « missions Oscar », notamment dirigées vers l'Égypte. Le relais est ensuite pris par des Flamant dès l'année suivante, pour aboutir finalement aux avions Gabriel, C-47 puis Noratlas.

Ce Beech 2285 43-BE de l'ELA 43 « Médoc » de Bordeaux vu en novembre 1971 fait partie du lot d'Expéditor 3N reçus du Canada. Contrairement aux Expéditor 3T, les 3N ont deux hublots à l'arrière © coll. J. Guillem



4/ Groupement des contrôles radioélectriques en Extrême-Orient.
5/ Compagnie d'équipement et d'installation des télécommunications.



Le KJ692 (ex RAF) immatriculé « F-RAFE » au GLAM, dont l'insigne figure sur la dérive. L'immatriculation est écrite en petits caractères sur le nez, juste sous les vitres du poste © coll. J. Guillem

Leclerc se déplace également en Afrique du Nord et c'est précisément là que survient l'événement qui mettra un terme tragique à la carrière du célèbre chef militaire, quelques mois plus tard. Le 26 novembre 1947, le « F-RAFC » décolle de Villacoublay à 8h45 pour une tournée d'inspection en Afrique du Nord, qui doit débuter par une première escale à Oran, puis par des étapes à Colomb-Béchar, Alger et Tunis. Le Général Leclerc est alors inspecteur général des forces françaises en Afrique du Nord. L'équipage est composé du Lt Delluc, pilote remplaçant le Lt Le Goc, malade, du Lt Pilleboue (navigateur), de l'Adj Guillou (mécanicien) et du S/C Lamotte (radio). À son bord prennent place également comme passagers, outre le Général Leclerc, les Col du Garreau, Col Fouchet, Lt/Col Clémentin, Cdt Fieschi, le Cdt Meyrand et S/Lt Miron de l'Espinay. Le surlendemain, 28 novembre, malgré une météo peu favorable et une tempête prévisible sur le trajet, l'avion décolle à 10h15 du terrain d'Oran-La Sénia en direction de Colomb-Béchar. Un Ju 52 est également prévu pour ce vol, mais en raison de cette tempête, le « Tailly » lui est finalement préféré, le Ju 52 suivant plus tard, si le temps le permet. À bord du Mitchell, deux passagers supplémentaires prennent place, le CV Frichemont ainsi qu'un autre homme qui ne sera identifié que plus tard ⁽³⁾. Les conditions de vol se dé-

gradent encore et peu après, en approche de Colomb-Béchar, l'avion est pris dans une tempête de sable. Difficilement contrôlable, l'avion descend à très basse altitude et tente de suivre la voie ferrée du Transsaharien. L'équipage prévient par radio à deux reprises qu'il se posera avec retard. Le dernier message annonce qu'il arrive dans une dizaine de minutes. Ce seront là les dernières nouvelles de l'avion, qui s'écrase sur la voie ferrée à El-Menabha, à une trentaine de kilomètres de Colomb-Béchar, tuant les treize occupants de l'avion.

Un second Mitchell fut aussi utilisé comme avion de liaison, issu des inventaires britanniques celui-là. Le « KJ692 » (et serial number « 44-29678 ») est un « Mitchell III », désignation britannique du B-25J, qui fait partie d'un lot de plus de 300 avions livrés à la Grande-Bretagne en novembre 1944. Il a été réformé peu après et cédé à la France en mars 1945. Il est tout d'abord affecté au GT 2/15 « Anjou », alors stationné à Blida en Algérie, pour le transport de personnalités. Il a été ensuite mis à la disposition du GLAM, à une date non précisée, et on trouve sa trace en octobre 1948 sur un vol Villacoublay-Northolt. Il portera l'immatriculation « F-SCCZ », dans les premières tranches attribuées au GLAM, remplacé ensuite par « F-RAFE » lorsque la tranche « F-RAFx » sera celle définitivement employée par cette unité.



Sur ce document, on voit nettement l'immatriculation F-SCCZ peinte sur le nez, au-dessus de « GLAM ». Elle sera plus tard remplacée par « F-RAFE » lorsque l'unité adoptera cette tranche pour tous ses avions © DR coll. auteurs

3/ La présence de ce mystérieux 13^e homme à bord, confirmée par le rapport médico-légal décomptant les cadavres, fera couler beaucoup d'encre durant de nombreuses années. Des années plus tard, le mécanicien du Ju 52 qui aurait dû suivre le B-25, présent le jour de l'embarquement, révélera qu'il s'agissait d'un lieutenant de l'armée de l'Air de retour de permission, que l'équipage avait accepté d'emmener à Colomb-Béchar, sans autorisation officielle ; la thèse de l'attentat contre Leclerc est par ailleurs formellement écartée par les différents rapports d'enquête.

2.14 AVRO 685 YORK

1945>1954

Le « Model 685 » York fut développé par la firme Avro durant la guerre à partir du fameux bombardier Lancaster (« Model 683 »). Il en reprenait de nombreux éléments (ailes, train, dérive et moteurs Rolls-Royce Merlin), mais le fuselage était entièrement redessiné, avec une capacité doublée par rapport à celle du Lancaster et doté de rangées de hublots. Avro comptait, avec cet appareil plus particulièrement destiné au transport, obtenir des commandes de la RAF mais aussi d'utilisateurs civils, ses concepteurs pensant déjà aux marchés à venir, une fois la guerre terminée. Conçu en moins de cinq mois, le prototype prend l'air le 5 juillet 1942. Au total, Avro produira 258 appareils, dont 50 en version civile et 208 en version « C1 » destinés à la Royal Air Force, unique utilisateur militaire du York qui n'en commanda qu'une faible quantité, donnant la priorité au Lancaster. En revanche, l'apparition du York permit de combler un manque en avion de transport VIP : le troisième prototype (LV633) devient l'appareil personnel de Winston Churchill, spécialement aménagé avec une salle de réunion, muni de seulement quelques fenêtres carrées à la place des rangées de hublots. Quelques modifications sont aussi apportées avant la production en série, dont une troisième dérive placée au centre. Les deux premiers avions de série (MW100 et MW101) sont également transformés en version VIP pour les membres du gouvernement, rejoints par le LV633 remis par Churchill au Squadron 24, qui le baptisa « Ascalon » du nom de l'épée de Saint George. Le roi George VI lui-même l'utilisa pour une tournée en Afrique du Nord en 1943. Un York VIP fut acquis par Premier ministre Jan Smuts, qui le remis ensuite à la force aérienne sud-africaine. Un autre encore, le MW140, fut affecté aux déplacements du Duc de Gloucester, alors gouverneur général de la Couronne en Australie. La plupart des York militaires de la RAF furent réformés peu après le pont aérien de Berlin, seulement quelques-uns connurent une seconde carrière civile durant quelques années encore.

Dans l'armée de l'Air

L'unique York mis en œuvre par l'armée de l'Air fut offert au Général de Gaulle par Winston Churchill, en 1945. Le MW169, un avion pratiquement neuf et destiné à la RAF, est livré le 22 juillet 1945, mis en place à Villacoublay où le GLAM fraîchement arrivé lui attribue l'immatriculation « F-RAFB ». Avec cet avion, le GLAM 86 est désormais à même d'assurer des missions intercontinentales. En guise de cocarde, il reçoit de chaque côté du fuselage un disque blanc avec une croix de Lorraine bleue, et des drapeaux tricolores sont appliqués sur les gouvernes. Le 4 août 1945, il effectue sa première mission en direction de Washington via les Açores. Le 22 qui suit, le Général de Gaulle l'utilise pour son premier déplacement officiel aux États-Unis et au Canada, passant par New York, Ottawa, Chicago et Washington, où il doit rencontrer le président américain Truman. Ce dernier, apprenant que le nouveau chef de la France avait voyagé dans cet avion « rustique » offert par Churchill, ne voulut pas être en reste et lui offrit également un avion, un Douglas DC.4 prélevé sur le parc de l'USAF (voir le chapitre concernant le DC.4). En octobre, l'équipage du York effectue un autre long voyage qui le mène à Natal, Rio de Janeiro, Buenos Aires et Montevideo. Il revient en Amérique du sud en décembre, passant par les Bermudes. Le 23 mai 1946, il achemine le Général Catroux, ambassadeur de France en URSS, à Moscou. En juin qui suit, il transporte le roi du Cambodge, Norodom Sihanouk, à Saïgon. En novembre 1947, il est à New Delhi et en août 1948, c'est le Shah d'Iran qui est acheminé à Tours à son bord. En février 1947, le York est mis à disposition permanente du président du conseil et du président de la république et en avril 1949, il est affecté à la 1^{re} escadrille du GLA 1/40, aux côtés du C-54 et de C-60. Entre-temps, son équipage effectue un aller-retour à Madagascar, en mars 1948. Toutefois et dès 1953, l'armée de l'Air songe à se séparer de

L'unique York du GLAM, offert par Churchill au Général de Gaulle en 1945. Il volera peu à son bord, préférant le Douglas C-54 offert par le président américain peu de temps après. © coll. G. Millas



2.18 AMIOT 358

1946

Le bombardier Amiot 350, qui réalise son premier vol en janvier 1939, est un dérivé de l'Amiot 340. Il en conserve plusieurs éléments, dont l'aile, mais la motorisation consiste en deux Gnôme & Rhône 14N-20/21, de 1020 ch. Un premier avion de série, dénommé « Amiot 351 », vole ensuite en novembre suivant, équipé maintenant de deux Gnôme & Rhône 14N-48/49 de 1080 ch. Un Amiot 354 est également construit, avec pour seule différence une dérive unique qui remplace la double dérive. Des commandes en série sont confirmées alors que la France entre en guerre, mais seule une poignée d'Amiot 351 et 354 sera livrée aux groupes de bombardement. Lorsque les Allemands occupent la France, quelques exemplaires sont saisis et utilisés par la Luftwaffe. Après l'armistice, quelques Amiot 351 et 354 sont équipés de réservoirs supplémentaires et utilisés par Air France sur ses réseaux vers l'Outre-Mer, au départ de la zone libre. Air France convertit finalement trois Amiot 351 en 354 (les « F-BA-

GQ/GS/GT »), mais seul le premier sera utilisé. Le F-BAGQ (068) échappa à la capture en 1942. Il fut accidenté le 6 mai 1942 à Dakar lors de l'atterrissage, suite à un vol de contrôle, au terme duquel il devait s'envoler vers Djibouti.

Il reste sur place jusqu'en 1946 et, après rapatriement, il est remis en état puis remotorisé avec des PW R-1830 à la place des G&R 14N. Ce changement de moteurs justifie la modification de sa désignation qui devient « Amiot 358 ». Il est ensuite confié au GLAM, comme la plupart des avions uniques dont on ne savait trop que faire. Il porte l'immatriculation « F-SCCW », et, sur le nez, est peint le nom « Cne Rojon »⁽¹⁾. On trouve trace de vols au sein de l'unité à partir de juillet 1946, piloté par le Lt Évrard. On note encore un vol en septembre et une mission vers Bamako et Dakar le 4 octobre. La carrière de cet unique Amiot 358 fut écourtée suite à une rupture de train d'atterrissage à une date inconnue. Il est ensuite ferrailé, probablement en 1947.

Amiot 358	
Longueur	14,50 m
Envergure	22,83 m
Motorisation	2 x PW R-1830 de 1200 ch (à la place des G&R 14N de l'Amiot 354)
Poids à vide	4700 kg
Poids total en charge	11300 kg
Vitesse maxi	480 km/h
Autonomie :	1200 km

Unité : GLAM



L'unique document que nous avons trouvé montrant le seul Amiot 358 à moteurs PW R-1830. Il porte sur le nez son immatriculation F-SCCW en petits caractères sous le titre « GLAM », et son nom de baptême « CAPne ROJON ».
© coll. Pierre Gaillard

Autre vue de l'unique Amiot 358, qui met en évidence la forme particulière du poste et l'accès au nez
© coll. Pierre Gaillard



1/ Le Cne Rojon a perdu la vie avec 7 autres membres de l'équipage du Martinet n° 0003 du GLAM 86, tombé à La Boissière-Bertrand, le 22 décembre 1945.



Le GE 319 d'Avord sera de loin le principal utilisateur du Flamant. Ici un MD-312 (n° 172) de l'école en septembre 1979 au-dessus de la campagne berrichonne. L'insigne du GE est apposé sous le poste de pilotage © coll. J. Guillem

Sa mission consiste à former les futurs pilotes d'appareils bimoteurs, le réentraînement des pilotes réorientés vers le transport sur multimoteurs et enfin, la formation des moniteurs. En 1954, l'école aligne 52 MD-312 et 7 MD-311, réalisant 22666 heures de vol. Cette dotation et ce bilan annuel seront quasi constants, Avord disposant en moyenne d'une cinquantaine d'appareils et volant autour de 20000 heures par an! En 1954, l'ETPBM est transformée en Division d'instruction puis en Groupement d'instruction 7/702 en 1959, fort de trois divisions d'instruction (pilotes, navigateurs, radionavigants) et d'une section de navigateurs-bombardiers. En 1965, elle devient enfin le Groupement école 319 qui dispensera, en 1982, quatre cours différents sur Flamant: la « spécialisation hélice » (élèves officiers) en 93 heures 30, la « spécialisation hélice prime » (élèves non-officiers) en 127 heures 15, le « réentraînement transport »

(pilotes réorientés vers le transport) en 50 heures et la « formation moniteur » en 44 heures. Avord entretient également une patrouille de présentation de 1969 à 1983, forte de 5 puis 4 appareils, la « Kamomil ».

Le 14 décembre 1983 a lieu le dernier « macaronnage » sur MD-312 et le 26 mai 1986, une cérémonie clôt l'utilisation du Flamant à Avord, remplacé par le Xingu. Entre-temps, l'instruction des navigateurs et des radionavigants a été déplacée à Toulouse en 1965, au sein du Groupement école 316, qui volera sur Flamant jusqu'en octobre 1984, ayant disposé au plus fort de son activité de 17 machines.

Toujours à des fins d'instruction la 30^e Escadre de chasse de nuit de Tours reçoit des MD-315 à partir d'octobre 1953. Cer-



Le 280 appartient au Groupement École 316, qui forme les navigateurs. Il porte l'insigne du GE sur la dérive et le code 316-KM © coll. J. Guillem

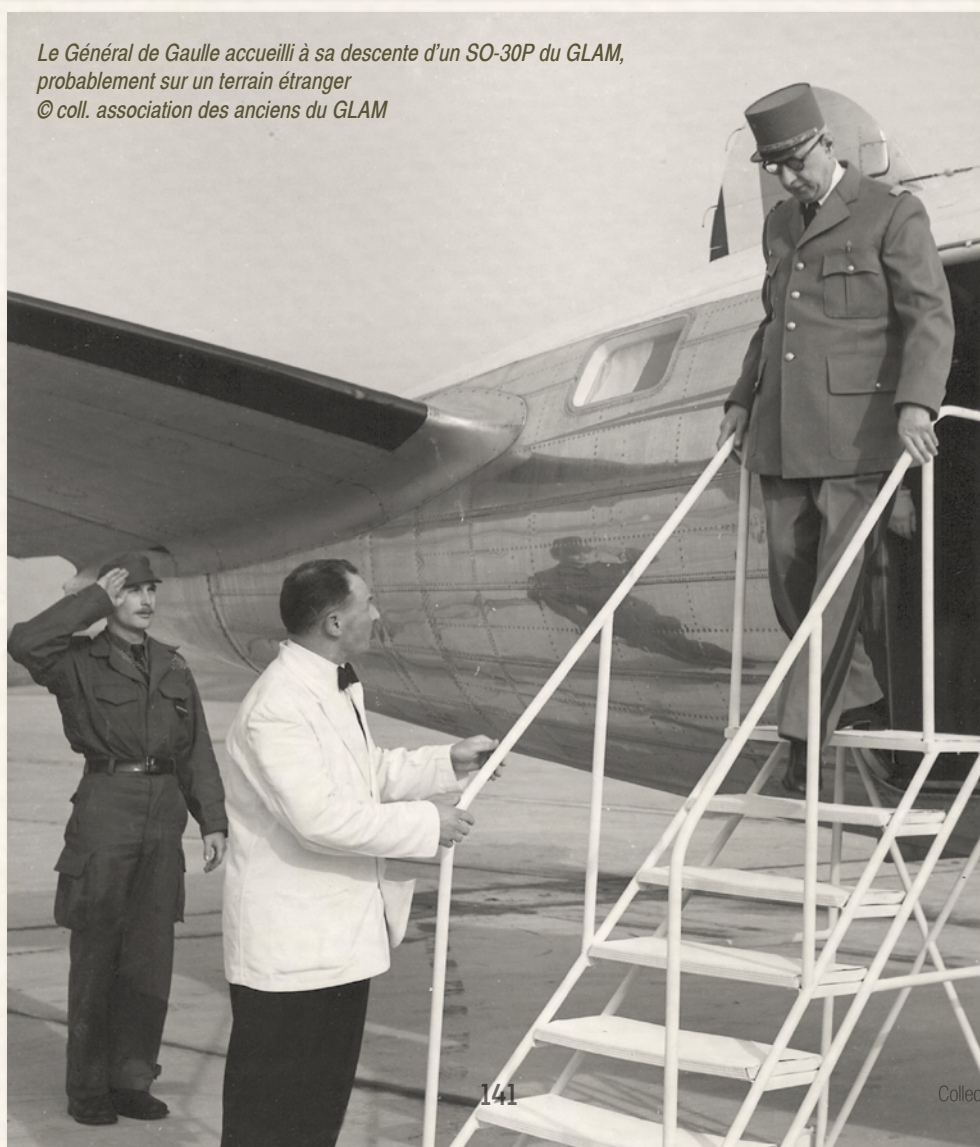


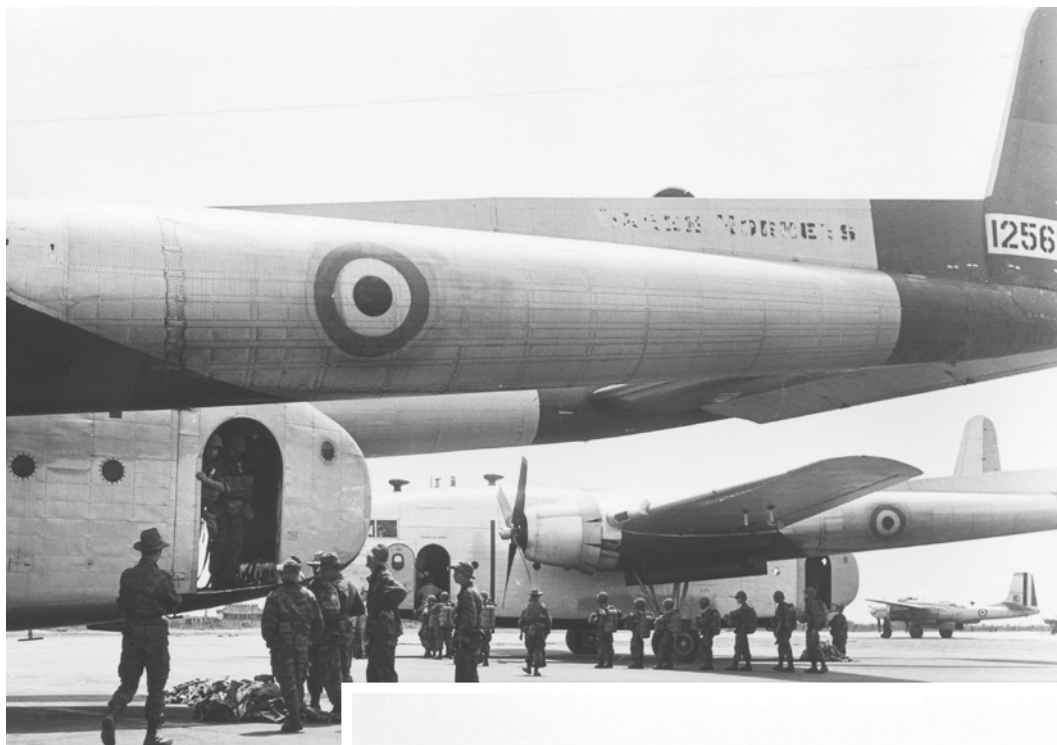
Le Flamant MD-315 « Radar » n° 51 codé 30-QS en juin 1970 de l'EETT 12/30 « Hautvillers » de Reims, qui arbore sur le nez l'insigne officiel de l'escadron, et sur la dérive l'insigne de l'unité, hérité du CIPN de Tours. Il est équipé du radar DRAC 25 logé dans le nez proéminent. On notera la présence sous l'aile d'un panier Matra LR122 à roquettes SNEB de 68 mm © coll. J. Guillem

Le président Vincent Auriol pose avec l'équipage du « France » à Villacoublay © coll. Association des anciens et amis du GLAM



Le Général de Gaulle accueilli à sa descente d'un SO-30P du GLAM, probablement sur un terrain étranger © coll. association des anciens du GLAM





*Scène classique à Cat Bi :
les parachutistes vont
embarquer dans les
Flying Boxcar.
Au premier plan,
le C-119C 51-2562
© DR coll. auteurs*



*Dépannage du C-119C 49-187
à Cat Bi © DR coll. auteurs*

prolongé sous la forme d'« Ironage II ». En décembre, le Colonel de Castries, commandant la garnison de Dien Bien Phu, demande que les C-119 réalisent au plus vite des largages de napalm, une requête refusée par Washington dans un premier temps, puis acceptée à partir du 22 mars. Le 9 janvier, « Ironage III » prend le relais de « Ironage II », puis « Ironage IV » prend place du 17 au 31 janvier. Toutefois, si les avions sont effectivement disponibles, le manque d'équipages français, déjà sous tension du fait des opérations sur C-47 à Nha Trang, pose un problème préoccupant : seule la moitié des avions pouvaient être utilisés à Dien Bien Phu, ce qui aboutit au retour des six avions inemployés au Japon ! La situation tactique ne s'améliorant pas, « Ironage V » est mis en place le 1^{er} février 1954, mais avec seulement quatre équipages français pour douze avions disponibles. « Ironage V » se prolonge jusqu'au 12 mars, marqué par une augmentation des équipages disponibles en fin d'opération. Le problème crucial n'étant plus une pénurie d'avions mais bien le manque d'équipages pour les utiliser à plein temps, la France

fait de nouveau appel aux États-Unis et à la CAT afin de disposer d'équipages. Cette dernière anticipe la demande française en envoyant des pilotes au Japon, dès janvier. Le 3 mars, un nouveau contrat est signé (opération « Squaw II ») pour la mise à disposition de 24 pilotes et de techniciens, afin de mettre en œuvre les douze C-119.

Par ailleurs, l'accord stipule expressément que les missions seront purement d'ordre logistique, sans aucun largage de napalm ou de bombes, et qu'elles ne seront déclenchées qu'après approbation du représentant américain. Les pilotes de la CAT parviennent à Haïphong le 9 mars. Le 12 mars, le « 546 », touché par des tirs lors d'un largage sur le poste « Isabelle », est contraint de se poser à Dien Bien Phu, un moteur arrêté. Afin de ne pas représenter une cible pour l'artillerie, il est incendié sur ordre du commandement. Le 12 mars 1954, cinq C-119 sont mis en place à Gia-Lam, l'aéroport de Hanoï ⁽³⁾.

3/ Au moment des opérations sur Dien Bien Phu, Gia Lam est le terrain français qui enregistre le plus grand nombre de mouvements, devant le Bourget et Orly.



Très belle vue en vol du 193316-FU, l'un des six Noratlas équipés pour la formation des navigateurs © coll. J. Guillem

Toujours à Francazal, les navigateurs sont formés quant à eux par le Groupement école 316 qui emploie deux types différents de Noratlas (immatriculés dans la tranche « F-TEFx/316-Fx »). Dès novembre 1968, les Nord « RNR » (« radionavigation ») œuvrent comme « classe volante » (le premier étant le n° 129) et à partir de mars 1969, les Nord « RNR » (« radionavigation radar ») équipés du radar frontal Bendix des Transall, d'un radar Doppler et d'un calculateur associé Crouzet 62 complètent la formation. Tous les Nord « RNR » sont finalement retirés du service entre mars 1986 et mars 1987, remplacés par des Nord 262 AEN spécialement équipés pour la même mission (voir le chapitre Nord 262).

L'Escadrille d'instruction des troupes aéroportées 341 vole depuis Pau au profit de l'École des troupes aéroportées qui y est également implantée, et le Noratlas y fait son apparition en 1957. En 1960, l'EITA permet de qualifier 14 500 parachutistes et de larguer 100 tonnes par mois ! L'EITA est finalement dissoute le 31 mars 1964, ses moyens (et ceux du « Sahara ») permettant la création du « Bigorre ». Pour une mission de formation tout autre, le Centre d'instruction Forces aériennes stratégiques 328 de Mérignac reçoit en octobre 1964 ses premiers Nord « SNB » (système de navigation et de bombardement), modifiés pour per-

mettre la formation des navigateurs des Mirage IV qui débutent leur entrée en service. Cinq appareils ont été transformés par l'installation du radar panoramique CSF du bombardier nucléaire, ainsi que d'un groupe électrogène nécessaire à l'alimentation du radar, et accueillent un unique stagiaire à poste à la fois et son moniteur dans la soute. 1976 voit également arriver au CIFAS quelques Noratlas « cargo » non modifiés, permettant d'assurer les « navettes FAS » qui transportent en urgence des équipes de mécaniciens du GERMaS 15/096 vers les bases aériennes où un Mirage IV est en panne.

Tous seront immatriculés dans la tranche « F-UKEx »/ » 328-Ex ». Ces déplacements de dépannage seront également assurés par des Noratlas détachés d'escadrons de transport du Co-TAM, occasionnellement par des Breguet 941 du « Ventoux ». Le 15 juillet 1978, le CIFAS est réorganisé et les Noratlas sont regroupés au sein de l'Escadron de transport et d'instruction 3/328. Finalement, les derniers Nord « SNB » sont retirés en juin 1985 après le dernier stage et les Nord « cargo », en juillet 1986. Les « SNB » auront permis au CIFAS de qualifier 252 navigateurs de Mirage IV, les Noratlas des FAS auront volé 36 000 heures (11 000 heures pour les SNB, 25 000 pour les cargos).

Les Noratlas « RNR »

c/n	code	période utilisation	observations
114	316-FQ	03.69 à 03.86	ferraillé
171	316-FR	06.69 à 07.86	préservé à Châteaudun
193	316-FU	12.69 à 03.87	ferraillé
189	316-FN	04.70 à 07.86	Musée d'Albert (80)
196	316-FO	10.70 à 03.87	préservé au 1 ^{er} RCP à Pamiers (09)
194	316-FP	03.71 à 07.86	réserves du Musée de l'Air, le Bourget

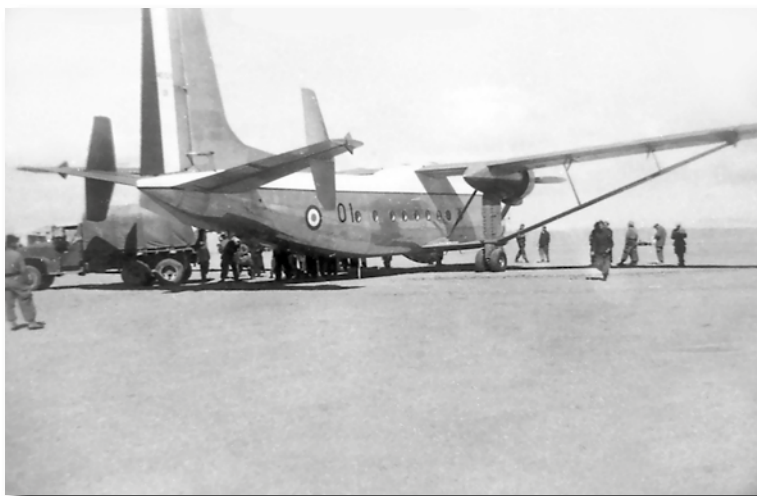


*Le Hurel-Dubois HD-321 « 01 ».
Cet avion a été rarement
photographié, compte tenu
de la nature de ses missions
© DR coll. J. Guillem*

Indochine, l'IGN pour ses travaux de cartographie ; des compagnies américaines et australiennes également suivaient cet avion avec intérêt. Le 24 septembre 1956, l'avion est officiellement affecté à l'ELA 56 « Vaucluse », une unité particulière basée à Persan-Beaumont, au nord-est de Paris, et qui a pour vocation de travailler pour le SDECE et plus particulièrement pour son « service action », au premier rang duquel figurent le 11^e Régiment de choc ou encore les nageurs de combat de la Marine nationale. Cette affectation prévoyait la mise en service de deux HD-321, puisqu'un second exemplaire volait déjà depuis février 1955 (voir plus loin). Toutefois, le second exemplaire ne pourra rejoindre l'ELA 56, puisqu'il sera détruit le 31 octobre 1956, lors d'une tournée de démonstration au Brésil. En novembre 1956, lors de l'affaire de Suez, le HD-321 est mis en place à Chypre, sur la base britannique d'Akrotiri dès le 1^{er} novembre ⁽¹⁾ afin d'appuyer les services secrets réunis au sein du RAP 700 et effectuer des prises de vues. Il mène ainsi plusieurs missions du 2 au 19 novembre. Le secret qui entoure l'ELA 56 « Vaucluse » (et plus tard le GAM 56) fait que la carrière du Hurel-Dubois reste assez mystérieuse.

Très peu de choses sont connues sur son utilisation, mais il est certain que l'avion a participé à bon nombre de missions peu ordinaires. Jusqu'à sa réforme, il sera aussi fréquemment

employé pour desservir des postes avancés en Algérie, dont les pistes sont souvent d'à peine plus de 400 mètres, ou encore pour permettre, à partir de Tébesa, des coups de main sur le territoire libyen d'où provient une grande partie de l'armement du FLN. De nombreux détachements prennent aussi place à Télergma. En juillet 1958, l'avion est en révision chez le constructeur à Villacoublay, il totalise alors 1 734 heures de vol et 2 088 atterrissages. Le 9 mai 1959, au cours d'une mission menée au profit du SDECE, l'avion est accidenté à Lyon-Satolas lors d'un atterrissage de nuit, suite à une rupture du train avant. Les cinq membres d'équipage sont indemnes, l'appareil est réparé et reprend du service. Une mission peu ordinaire a lieu peu avant sa destruction : avant l'indépendance du Gabon, proclamée en août 1960 et alors que le pays était en proie à de violentes manifestations, l'équipage du Hurel-Dubois est chargé de déclencher la pluie en ensemençant les nuages, afin de dissuader la foule des manifestants en la soumettant à un déluge d'eau... L'avion termine sa carrière dans la Creuse, d'une manière imprévue. Le 10 mai 1960, le HD321 participe à un exercice de nuit mené au profit du Service action qui devait mener une attaque fictive à l'explosif sur la base de Châteauroux-Déols (base américaine à cette époque). La mission terminée, l'avion se pose sur la petite piste de Villemoleix, à proximité du château du même nom, près de la bourgade de Chambon-sur-Voueize. Lors de l'atterrissage, l'avion



*Le « 01 » de l'ELA 56 lors d'une campagne d'évaluation en Algérie en 1958
© DR coll. J. Moulin*



1/ Il a été noté en escale à Istres le 1^{er} novembre, immatriculé « F-RAAB » d'après les registres de l'escale.



Le F155 (61-ZU) porte toujours le camouflage standard, mais avec la partie alu inférieure plus basse. Le code est encore peint en jaune, mais il a déjà le gros radome. Il est vu ici à Phnom Penh revêtu des gros marquages « croix rouge » © coll. J. Guillem

Cette activité sans relâche de l'escadre est d'ailleurs saluée par deux citations à l'ordre de l'armée aérienne, en 1977 et 1980. Trois ans plus tard, l'armée de l'Air est présentée « en grand format » au Président Mitterrand : pas moins de six Transall (dont quatre C160F) sont présents au sol, à Orange. Une autre citation vient saluer à nouveau l'escadre d'Orléans le 10 mai 1991, à l'occasion de la fin de la Guerre du Golfe : pas moins de 2358 passagers et 2000 tonnes de fret transportés, 100 évacuations sanitaires effectuées, d'août 1990 à mars 1991. À l'étranger également, les dispositifs « Manta » puis « Épervier » au Tchad, dès 1983, ne peuvent fonctionner sans l'apport des C160 qui y sont détachés en permanence, avec avantages (utilisation possible en terrains sommaires) et inconvénients (limitation en puissance du bimoteur, en atmosphère chaude). Côté instruction, le simulateur C160 est mis en service au CIET en juillet 1984, le centre proposant déjà ses « stages d'accoutumance transport » (SAT) et « stages de confirmation transport » (SCT) sur Transall.

Les 20 ans du C160 sont dûment célébrés trois ans plus tard, le 16 septembre 1987, mais cet anniversaire ne peut masquer le fait que le C160 vieillit et que sa remise à niveau est plus que nécessaire. Dès le milieu des années quatre-vingt, l'armée de l'Air avait entamé des réflexions pour moderniser les moyens de navigation et d'autoprotection de sa flotte de Transall. La décision est prise en mars 1988 de moderniser 68 Transall de première

(et seconde génération) arrivés à mi-vie. La Sogerma à Bordeaux se voit confier les travaux sur les deux prototypes, la suite devant être réalisée par l'AIA de Clermont-Ferrand. Le chantier porte sur de nombreux points, dont principalement l'installation de deux plateformes inertielles à gyrolaser reliées à un GPS, de deux calculateurs Gemini 10, d'un système de commandes radio centralisé, d'une visualisation tête basse EFIS 854 TF, d'une visualisation tête haute avec un collimateur de pilotage en place gauche. De nombreuses autres améliorations sont apportées au cours des chantiers de rénovation, dont la compatibilité bas niveau de lumière du poste, l'IFF en mode IV, le système d'interphone, l'enregistreur de voix, etc., ainsi qu'un éventail de moyens de contre-mesures électroniques et détecteurs infrarouges, lance leurres EM/IR. Le F15 est désigné pour servir de premier prototype. Il effectue son vol initial après sortie d'ateliers le 6 février 1992, et il est officiellement livré le 30 avril 1993 au cours d'une cérémonie à Bordeaux. Après rénovation, le préfixe « F » est remplacé par un « R », le F15 devenant ainsi le R15. Durant son passage au CEAM, le R15/330-IR reçoit le nom de baptême « Fox Ramage », une transcription de la prononciation anglaise de « F-RAMJ », son immatriculation d'origine. Concernant les Transall NG (voir chapitre suivant), le F203 est désigné comme prototype, il est livré en avril 1994. La cadence de rénovation se stabilisera ensuite à quinze avions par an, alors que le simulateur C160R sera opérationnel à Évreux le 27 juillet 2000.



En 1987, Le F5 (61-ME) célèbre à la fois les 20 ans du Transall et le franchissement des 500 000 heures. Un gros insigne du CoTAM est peint sur la dérive © coll. J. Guillem

De leur côté, le « Verdun » de Metz (tranche de codes « F-SCAx ») et le « Médoc » de Bordeaux (« F-SCBx ») reçoivent également le Nord 262D en 1972 ; les missions sont les mêmes pour ces unités « régionales », souvent très diverses et parfois à longue distance : accompagnement de Mirage IIIC destinés au « Vexin » de Djibouti, transport de l'Équipe parachutiste Phénix ou du GIPN en intervention, transport intra-théâtre de la presse durant l'opération « Daguet » (Riyadh, 1991) ⁽⁸⁾, ou encore servitudes au profit des dispositifs français en ex-Yougoslavie à partir de Vicenza (Italie, 1993) ou de Mostar (Bosnie-Herzégovine, 1998).



Le 66 « AB » du « GAEL » séjournera en Arabie Saoudite durant la première guerre du Golfe. Les Américains, intrigués par ce curieux avion, le désigneront comme « The thing » (la Chose.). Les personnels du détachement décideront de l'immortaliser sur le nom de l'appareil ; cette photo date du 21 février 1991 © Jean-Louis Gaynecoetche

Parmi les missions dévolues aux ELA/EL/ETE, les évacuations sanitaires tiennent une place majeure. En 4^e RA et au « Mistral », elles s'effectuent en grand nombre vers la Corse : 100 seront réalisées en 1981, représentant 300 heures de vol et en 1984, le cap de la 1000^e évacuation sanitaire est passé. De son côté, Villacoublay réalise une cinquantaine de transports d'organes entre 1984 et 1985. Elles mobilisent un Nord 262 équipé en permanence en matériel médical, mis en œuvre par deux pilotes et un mécanicien et embarquant un médecin militaire, un infirmier et un aide-infirmier.

Sur les bases aériennes où stationnent des « Frégate Eva-San », les équipages tiennent l'alerte à 15 minutes de jour et à 3 heures de nuit. Cette activité éminente de service public sera reconnue et honorée à plusieurs reprises par le Service de santé des armées : la 65^e ET et le « Verdun » reçoivent deux fois la médaille du SSA, et le « Mistral »... trois fois, notamment par le Médecin général Valérie André, le 5 juillet 1979 ! L'ELAS 1/44 de Solenzara (puis ETS 1/44 en avril 1983) est également dotée de Nord 262, de novembre 1982 à août 1988, en remplacement des Noratlas, le retrait des Frégate correspondant à la transformation de l'ETS en escadron d'hélicoptères. Ces appareils permettent de soulager quelque peu le « Mistral » en matière d'EvaSan. Enfin et toujours dans le domaine de la liaison, 1999 voit une redistribution des rôles en Région aérienne atlantique : les bimoteurs sont rassemblés à Mont-de-Marsan et les monomoteurs (TBM 700), à Mérignac, au sein de l'ETE 43.

Ainsi l'ETE 42 « Ventoux » est créé le 1^{er} septembre 1999 à Mont-de-Marsan, équipé de Twin Otter et de Nord 262 ; il voisinera deux ans avec l'EET 6/330 « Albret » (anciennement ETL 26/118), l'unité de transport du CEAM qui utilisera périodiquement des « 262 », en fonction des servitudes ou des essais du centre. On notera ainsi dans cette unité particulière les n° 89/118-IR, 91/118-IT et 64/330-IR (tranche de codes « F-SDIx »).

Le CEAM de Mont-de-Marsan a également eu à différentes périodes des Nord 262D pour ses servitudes, comme le 89 118-IR vu ici en juillet 1983 © coll. E. Bannwarth



Le 83 F-RBAI vient de mettre en route, en novembre 1981. Il sera transformé plus tard en Nord 262 AEN © coll. J. Guillem

8/ le Nord 262 n° 66/AB qui est affecté à cette tâche reçoit le nom de baptême « la Chose », inscrit à l'avant du fuselage, la traduction d'un qualificatif donné par le personnel américain...



Le Breguet 941S n° 1, photographié en juin 1970, il est codé 118-IY durant son séjour au CEAM pour la formation des équipages. L'insigne du CEAM est apposé sur le nez © coll. J. Guillem

minimas de décollage et d'atterrissage, l'évaluation en ambiances extrêmes (– 35° et +50 °C), l'élaboration des check-lists normales et de secours, les tolérances techniques. S'ajoutent les études de chargements divers (Jeep, AML Panhard, GMC, niveleuse) et de parachutages à différentes vitesses et configurations.

Pierre Moreau, qui a accompli 1600 heures de vol et 2895 atterrissages sur l'avion, tant au CEAM qu'en unité, se souvient : « la fiche programme stipulait que le Breguet devait pouvoir se poser sur des terrains sommaires, c'est-à-dire du type « terrain labouré » ou « terrain de culture non amélioré », par temps sec ou terrain recouvert d'herbe par tous temps, débarrassé de souches et de grosses pierres, mais pouvant présenter des sillons et des creux de 10 cm de hauteur et ayant des pentes jusqu'à 10 % ; nous avons ainsi accompli des posés sur des terrains comme Nogaro dans le Gers (herbe, humide à très humide), à Lézignan dans l'Aude et Sainte-Léocadie dans les Pyrénées (terrain caillouteux), à Mont-de-Marsan et Captieux dans les Landes (terrain sablonneux). Durant cette période, quelques délégations étrangères (États-Unis, Belgique, Italie) furent invitées à effectuer des vols sur différents terrains ». Alors que le CEAM n'a pas terminé toute la phase des essais, les quatre avions sont affectés à une

unité spécialement créée pour eux sur la Base aérienne 112 de Reims : l'Escadrille de transport 3/62 voit le jour officiellement 30 juin 1970. Elle est intégrée à la 62^e Escadre de transport, qui regroupe sur la même base les escadrons 1/62 « Vercors » et 2/62 « Anjou », tous deux équipés de Noratlas.

Ce n'est qu'en février 1973 que le nom de tradition « Ventoux » lui sera attribué, mais l'insigne est déjà présent depuis longtemps sur les avions. Celui-ci représente un rapace se posant avec précision sur une branche, ailes largement déployées, sur fond de Mont-Ventoux, une évocation évidente des capacités de l'appareil. Les avions n° 1 et 3 passeront quelque temps encore à Mont-de-Marsan, la jeune escadrille étant ensuite chargée de poursuivre le travail déjà mené par le CEAM, qui lui transfère trois des quatre avions ⁽²⁾ à Reims le 4 septembre. L'effectif est des plus modeste : trois pilotes, trois mécaniciens navigants, un navigateur et sept mécaniciens. La petite unité placée sous le commandement du Capitaine Massicot est d'ailleurs plus connue au début comme « escadrille Breguet ». Les avions poursuivent une carrière sans grands remous, étant pour l'essentiel cantonnés à des missions de transport entre bases de métropole, assurant même parfois la « navette FAS » ⁽³⁾.

Le Breguet 941S n° 4 62-ND en juillet 1972. Leur port d'attache est la Base aérienne 112 de Reims, qui abrite les quatre avions de l'Escadrille « Ventoux » dépendant de la 62^e Escadre de transport. C'est l'insigne de l'escadre qui figure sur le nez de l'avion © coll. J. Guillem



2/ Le dernier est encore en chantier de mise aux standards chez Breguet.

3/ Transport à la demande du COFAS de mécaniciens et pièces de rechange, afin d'intervenir au plus vite sur un Mirage IVA indisponible.

des équipages de Transall que de Twin Otter, déplorera le seul accident grave à ce jour sur Twin Otter. Le dimanche 6 mai 2007, le n° 742/F-RACB s'écrase dans le Sinaï. L'avion avait décollé le matin tôt de sa base d'El-Gorah pour se rendre à Sainte-Catherine/Mont Sinaï dans le cadre d'un vol de familiarisation et de reconnaissance de ce terrain peu usité. Moins d'une heure après son départ, pour une raison qui reste inconnue, l'avion amorce une descente vers la route principale qui relie Suez à Aqaba, à hauteur du village d'Al-Thamad, comme si le pilote voulait se poser, mais percute un camion qui arrivait en sens inverse. Après le choc, le camion prend feu, mais l'avion poursuit sa course malgré un pilotage rendu très difficile avec une aile fortement endommagée, et s'écrase à une douzaine de kilomètres au nord du point d'impact. Les 9 occupants de l'avion sont tués : le pilote, la Cne Laurence Briançon-Forest, le Lt Guillaume Piki, tous deux PN du « Ventoux », les mécaniciens, les S/C Poilly, Pottier et Bouffenne, et le Sgt Flego, soit la totalité du personnel du détachement du « Ventoux », et trois autres passagers (A/C Grau, Cpn canadien Chevalier et un civil).



Le 745, devenu entièrement blanc, continue à œuvrer pour la MFO. Photographié en avril 2006, il ne retournera pas dans le Sinaï, les détachements étant interrompus après l'accident du 742 en 2007 © coll. J. Guillem

Suite à ce dramatique accident, l'état-major décide de remplacer le DHC-6 par un Casa 235 et en 2010, la France met un terme à sa participation aérienne à la MFO, avec un bilan de 23 000 heures de vol effectuées.



Le 743 est ensuite affecté au CEAM, où il est codé 118-ID. Il est vu ici en août 1985, porteur d'un insigne d'unité sur la dérive en « low-viz » © coll. J. Guillem

En métropole et au début des années quatre-vingt, les deux avions camouflés du CIET sont partis pour le CEAM de Mont-de-Marsan, où ils reçoivent les codes « 118-ID » et « 118-IG ». En décembre 1984, ils réintègrent leur unité d'origine à Toulouse, tout en maintenant un détachement au CEAM. En juillet 1983, suite au retrait des Noratlas, l'unité de transport du GI 312 de Salon ferme ses portes : en prévision de cette dissolution, dès 1982, l'état-major songe affecter un Twin-Otter à l'unité pour assurer le soutien de la PAF dans ses déplacements, et demande une évaluation de l'avion à Salon. Mais il ne faudra pas bien longtemps pour se convaincre que le Twin-Otter n'est pas la meilleure solution, et ce sera finalement un Transall détaché d'Orléans qui suivra la PAF.

Le 1^{er} octobre 1986, suite à la dissolution de la 63^e Escadre de transport de Toulouse (consécutivement au retrait du Noratlas), les DHC-6 de l'EI 1/63 (qui reprend son nom de CIET 340 le même jour) quittent le sud de la France pour venir s'établir en région parisienne, au sein de l'ET 1/65 « Vendôme », l'un des escadrons qui composent la 65^e ET de Villacoublay. Leurs codes changent, pour adopter ceux du « GAEL » dans la tranche « F-RACx »/« 65-Cx ». Depuis la base francilienne, les DHC-6 qui y demeurent⁽¹⁾, très appréciés pour leur vitesse ascensionnelle, sont notamment utilisés pour les parachutages des sections autonomes de parachutisme sportif (SAPS) des bases aériennes ou encore de l'Équipe « Phénix ». Le 8 décembre 1986, le « 82-PU » de Tahiti réalise sa dernière mission, avant d'être mis en caisse par les équipes du CIP et de regagner la métropole par voie maritime. Il arrive à Brest le 19 février 1987, d'où il est acheminé par la route vers Toulouse afin d'y être remonté par les équipes du Germas 15/063. Il est ensuite convoyé par air le 21 avril vers la SECA au Bourget, qui se charge de le remettre au standard. Il y perd sa décoration tricolore pour adopter la livrée blanche standard à bandes bleues. Le 11 septembre, il est livré au 1/65 « Vendôme », qui lui attribue le code « 65-CY ».

Cette même année 87, c'est au tour de l'ETOM 52 de perdre ses avions, qui quittent la Nouvelle-Calédonie en avril 1987, pour regagner la métropole le 29 avril où ils viennent rejoindre les autres DHC-6 du « GAEL ». Ils y deviennent les « 65-CA » et « 65-CB » et peu après adoptent aussi la livrée blanche standard, comme l'avion revenu de Tahiti.

Le 1^{er} décembre 1987, la 65^e ET forme à Berlin le Détachement permanent de transport 4/65 qui reçoit un Twin-Otter prélevé sur le parc de l'unité, par rotations.



Le 745 CV en février 1991, il a perdu son camouflage. Il appartient à cette époque au « GAEL », bien que l'insigne ne soit pas porté. Toujours actif en 2021 avec l'ET 3/61 « Poitou », cela fait 40 ans qu'il vole dans l'armée de l'Air © coll. J. Guillem

1/ En 1991, la 65^e ET dispose de sept machines mais 4 seulement sont stationnées à Villacoublay (les autres sont positionnées à Mont-de-Marsan, Berlin et au Sinaï)

Les Caravelle VIP

immat	c/n	type	période utilisation	observations
F-RAFG	141	Caravelle III	12.09.63 à 28.03.80	cédée au Musée de l'Air
F-RAFH	201	Caravelle 10-B1R	30.11.77 à 15.01.88	vendue en Colombie
F-RAFA	158	Caravelle VIR	louée de 08.64 à 10.64	appartient à Sud Aviation, vendue en Libye en 65

Unités : GLAM - « Estérel ».

	Caravelle 10-B1R	Caravelle III
Longueur	32,01 m	32,01 m
Envergure	34,30 m	34,30 m
Motorisation	2 x PW JT8D-7 de 6,35 t	2 x Avon RA29 Mk527 de 5,3 t
Poids à vide	26,700 kg	24,820 kg
Poids total	54,000 kg maxi au déc	48,000 kg maxi au déc
Charge utile	9,400 kg	8,400 kg
Vitesse de croisière	800 km/h	800 km/h
Autonomie	2 900 km	1 700 km

Dans l'armée de l'Air en Polynésie Les Caravelle 11R

Au début des années soixante-dix, la DirCEN et l'armée de l'Air recherchent l'appareil qui remplacera les Douglas DC-6 du GAM 82, ainsi que les deux Noratlas positionnés à Faaa depuis 1973. L'appareil devra pouvoir assurer avec rapidité les liaisons à grande distance entre Tahiti et les sites d'essais (Mururoa, Fangataufa, Hao, Rangiroa), tout en emportant aussi bien du fret que des passagers, ou encore une combinaison des deux. UTA, qui assure la maintenance des avions militaires présents dans le Pacifique, suggère la Caravelle, un avion fiable et rapide que la compagnie connaît bien, et qui est disponible immédiatement sur le marché civil. Après prospection, trois Caravelle 11R sont sélectionnées.

Cette rare version « 11R » n'a été produite qu'à seulement six exemplaires. Basée sur la 10R, cette version produite à partir de 1967 a un fuselage rallongé de 0,71 m et dispose surtout d'une porte cargo latérale située à l'avant gauche qui permet d'embarquer des charges importantes très différentes, grâce au système « quick change » : palettes de sièges passagers et/ou palettes de fret, ce qui autorise un grand nombre de combinaisons selon la mission à accomplir : 57 sièges et 2 palettes, 72 sièges et une palette, tout cargo, tout « passagers » avec 90 sièges ⁽³⁾, ou encore

une palette « igloo sanitaire » pour les évacuations médicalisées. Ces trois avions sont acquis sur le marché civil, après révision. Deux proviennent d'Air Zaïre (n° 240/9Q-CLC et n° 251/9Q-CLD, construits en 1967), et le troisième vient d'Iberia (n° 264/EC-BRY, construit en 1969). Ils arrivent séparément à Tahiti le 4 août (n° 240), le 2 septembre (n° 251), et le 28 décembre 1976 (n° 264), pour être aussitôt mis en œuvre par l'ETOM 82, la nouvelle désignation du GAM 82 depuis le 1^{er} avril 1976. Respectant une coutume propre à cette unité, chaque appareil reçoit un nom de baptême polynésien qui est peint sur le nez : « Torea » (n° 240), « Maire-Nui » (n° 251) et « Teva » (n° 264). Les trois « 11R » de l'ETOM bénéficient également de l'ajout d'un Doppler améliorant la navigation ; une ultime rénovation en 1991 permettra d'installer un radar météo plus performant, ainsi qu'un système de navigation Oméga bien utile dans un environnement aéronautique pauvre en aides au sol.



La F-RBPT « Téva » en avril 1994
au-dessus du Pacifique
© coll. J. Guillem



Les trois Caravelle 11R alignées
à Tahiti-Faaa en octobre 1978
© coll. J. Guillem

3/ Avant leur convoyage, UTA Industries les dotera d'un système rapide de changement de version entièrement palettisé : version tout cargo, version tout passagers, et une version « igloo » sanitaire également conçue par UTA.

En effet, à partir en novembre 1990, comme prévu lors de la restructuration du parc du GLAM engagée en 1986, les avions restant doivent être reversés progressivement à la 65^e ET, où ils échangent le bleu de leur éclair sur le fuselage, pour le rouge qui caractérise les appareils de la 65^e ET. Le GLAM ne conserve que les triréacteurs et les hélicoptères. Le n° 238/F-RAFM et le n° 268/F-RAFK rejoignent la 65^e ET le 14 novembre 1990, et le n° 342/F-RAFO le 7 décembre. C'est aussi en 1990-1991 que le Mystère 20 connaît sa première opération extérieure : un appareil du « GAEL » est détaché à Riyadh, en Arabie saoudite, afin d'assurer les déplacements du général commandant l'opération « Daguet ». Le 1^{er} mai 1991, l'ECT 3/65 « Commercy » est dissous pour donner aussitôt naissance à l'ETEC 2/65 « Rambouillet ». En 2002, le GERMaS 15/060 de Villacoublay réalise sa dernière visite périodique sur le Mystère 20 n°182 du CITac. Désormais, c'est la TAT à Dinard qui se voit confier cette tâche. Le transport VIP ne sera pas la mission unique des unités de Villacoublay volant sur Mystère 20 : leur vitesse les désigne également pour les missions médicales et humanitaires. Les évacuations sanitaires au départ de la région parisienne sont effectuées par des médecins de la BA 107 et des convoyeuses de l'air, l'appareil étant médicalisé. Une mission particulièrement exceptionnelle se déroule en 1981, durant laquelle un cœur est transporté par un équipage de Mystère 20 du « GAEL » entre Lyon et Hanovre (RFA), participant ainsi à une transplantation réussie. L'engagement du GLAM, également dans cette mission, sera d'ailleurs marqué par la remise de la médaille d'honneur du Service de santé des armées, le 11 juillet 1995. Enfin, un Mystère 20 médicalisé est mis en place à Riyad en 1990-1991, au profit des militaires de l'opération « Daguet », comme ce sera aussi le cas en ex-Yougoslavie, quelques années plus tard. Les équipages de Mystère 20 seront aussi largement sollicités afin de rapatrier depuis le Proche-Orient les otages français qui font l'actualité des années quatre-vingt. Finalement, le 26 avril 2007, une cérémonie à Villacoublay est organisée pour marquer le retrait du Mystère 20 dans l'armée de l'Air, après 41 années de service. Quelques semaines plus tôt, le n° 291 de la calibration avait effectué le tout dernier vol d'un Mystère 20, le 27 mars.

Les Mystère 20 « VIP » ont connu deux accidents graves au cours de leur carrière au GLAM et à la 65^e ET :

- ✓ Le 22 janvier 1976, le n° 154/F-RAEB de la 65^e ET s'écrase près de Cernay-la-Ville, dans les Yvelines, à proximité de la Vallée de Chevreuse ; l'accident se produit peu après le décollage de Villacoublay, alors que l'avion se dirigeait vers Toulouse-Francal ; les quatre occupants, dont le Cdt Adam et le Cdt Orthion sont tués et l'enquête révélera qu'une vaporisation de kérosène en cabine, suivie d'une inflammation provoquant une déflagration, avait eu lieu en cabine.
- ✓ Le 15 décembre 1989, le n° 268/F-RAFK du GLAM décolle de l'aéroport de Bâle après y avoir déposé le Ministre de la Défense ; au moment où l'avion s'apprête à quitter le sol, une explosion se produit dans le réacteur droit, l'avion ne peut freiner à temps et sa course s'achève sur le ventre, dans l'herbe, peu après le bout de piste. Heureusement, la piste de Bâle était longue de plus de 3000 m et se terminait par un champ... L'avion sera réparé et sa carrière se poursuivra après une longue période d'immobilisation.

Après leur retrait, la plupart des avions sont finalement stockés à Châteaudun. Fin 2017, les n° 93, 268, 260 et 422 y étaient toujours parkés, sur le site de Nivouville ou sur l'ancienne piste allemande. Quelques-uns connaîtront un sort plus enviable : le n° 238/F-RAEE est cédé au centre de formation de Vilgenis (91), où il remplace pour l'instruction des apprentis mécaniciens un Boeing 707 ex-Air France. Après la fermeture en 2010 du centre de Vilgenis, l'avion est transféré à Toussus-le-Noble au CFA des métiers de l'aéronautique. Le n° 167 est cédé à EALC (Espace Aéro Lyon Corbas), où il arrive démonté fin 2013, après avoir été stocké depuis 2010 à Lyon-Bron, en vue d'être mis en exposition. Quant au n° 49, le premier avion perçu en 1966, il est maintenant en stèle sur un rond-point de la BA 107 de Villacoublay.

L'un des Mystère 20 du « GAEL ». L'éclair bleu le long du fuselage était réservé au GLAM, le rouge au « GAEL » © J. Guillem





Le second A310 « F-RADB » à Orly en avril 2005, porteur de la nouvelle décoration. Il a été retiré en novembre 2021 © J. Guillem

Dans l'armée de l'Air

L'achat officiel est entériné le 29 octobre 1993, alors que les avions ont déjà entamé le programme de vols d'entraînement. Dès le lendemain, les vols de formation hors ligne chez Airbus à Toulouse commencent aussitôt pour les équipages appelés à utiliser les deux nouveaux avions. Le programme de formation dure deux mois, dont six semaines au sol et deux vols de 45 minutes.

Quelques jours plus tard, le 5 novembre, une cérémonie se déroule à Toulouse, en présence du CEMAA, pour marquer la prise en compte officielle des deux Airbus par l'armée de l'Air. Ils sont immédiatement mis en service à l'Escadron de transport 3/60 « Estérel », basé à Villacoublay mais dont les avions stationnent à Roissy, une unité qui est créée en 1968 pour assurer la mise en œuvre des Douglas DC-8 destinés au transport à longue distance. Le premier voyage officiel intervient très rapidement, le 19 novembre suivant, à destination de Madrid. En 1994, le PC de l'ET 3/60 « Estérel » quitte la base de Villacoublay pour s'établir sur la Base aérienne 110 de Creil, bien que les DC-8 et A310 restent stationnés à Roissy pour des raisons opérationnelles évidentes (assistance technique, structures d'embarquement des passagers...). Le 5 mai 1995 intervient le premier vol de qualifi-

cation ETOPS entre la France et la Guyane (9 heures), l'appareil étant pour l'occasion équipé d'un réservoir supplémentaire de 3000 litres. En 1997, le n° 422 « F-RADB » est modifié pour recevoir un équipement « VIP présidentiel » démontable. Il sera systématiquement utilisé pour les déplacements du Président ou du Premier ministre lors de déplacements lointains, jusqu'à la mise en service des A319 en 2002. Pour autant, les A310 sont également utilisés pour des missions purement militaires ou humanitaires : en 1996, ils transportent un contingent allemand entre Cologne et Goose Bay (Canada) dans le cadre des accords entre France et RFA ; en 2010, 200 pompiers et personnels médicaux sont acheminés en Haïti, suite au séisme qui a frappé l'île ; en 2011, plusieurs rotations entre Roissy et Sebha (Libye) permettent le rapatriement de ressortissants européens ; en 2018, un A310 est mis à contribution pour assurer le support du dispositif « Pégase » en Australie, aux côtés d'un A400M. Mission peu commune, un équipage participe en 2010 à l'exercice international « Circaète » : son A310 survole la Méditerranée, constituant un plastron qui sera intercepté à tour de rôle par des Rafale et des Mirage 2000 Français, mais aussi un MiG 25 algérien, une première ! Enfin, la capacité des A310 est largement mise à contribution pour assurer les relèves et les approvisionnements des contingents français sur les théâtres d'opérations extérieurs. Pour ce faire, un troisième A310 du même type est venu grossir les rangs en décembre 2000 : le n° 418, fabriqué en 1988 et qui a volé dans le civil au sein de plusieurs compagnies, notamment au Canada et en Turquie.

Cependant l'exploitation des Airbus A310 se révèle de plus en plus coûteuse, la plupart des compagnies civiles ayant retiré ces avions de leur flotte, entraînant une raréfaction des pièces de rechange sur le marché ⁽³⁾. De plus, la consommation est élevée, en comparaison des appareils plus récents. Leur retrait au sein de l'armée de l'Air débute ainsi dès la mise en service des premiers Airbus A330 « MRTT » dont il est question plus loin : le « F-RADA » a quitté l'ET 3/60 le 6 août 2019, pour être ensuite déconstruit sur le terrain de Tarbes. Les deux derniers A310 (« F-RADB » et « F-RADC ») sont retirés du service et convoyés à Tarbes le 25 novembre 2021, confiés à la société Tarmac Aerosave, quelque mois peu après que leur unité ait été transférée sous commandement des FAS.



Le troisième A310, « F-RADC », photographié en vol en juin 2001
© coll. J. Guillem

3/ La ligne de production des A310 a été stoppée en juillet 2007, mais en raison du succès de l'A330, le dernier A310 neuf avait été livré en 1998.



Le fuselage du Nord 2100 transporté de Courbevoie aux Mureaux le 14 avril 1947 © coll. J. Moulin

6.2 SNCAC NC.211 CORMORAN

1948>1949

Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre



Bien que le Cormoran n'ait jamais connu le service actif, nous ne pourrions passer sous silence ce gros avion-cargo qui aurait dû devenir l'avion de transport « lourd » de l'armée de l'Air dans les années d'après-guerre.

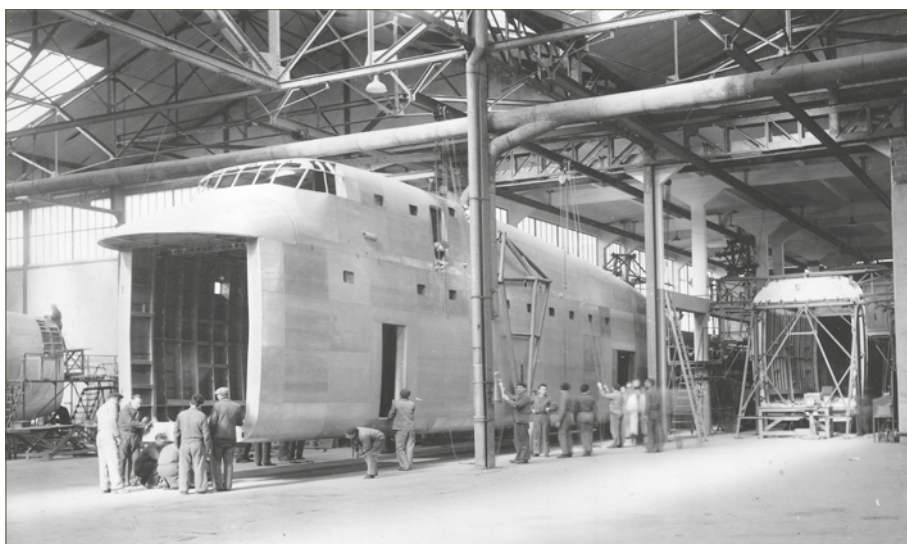
Lorsque la guerre s'achève, l'armée de l'Air a un besoin urgent d'avions de transport. Ce besoin est estimé de 400 à 500 appareils, de toutes tailles. Comme il est hors de question de se fournir à l'étranger, l'État lance plusieurs fiches programmes qui sont émises dans la hâte, et adressées aux principaux constructeurs, qui sont majoritairement des usines nationalisées. Il est précisé que les moteurs doivent aussi être de fabrication française.

Deux programmes principaux sont lancés, l'un concernant un avion « moyen » (voir à « Noratlas »), l'autre porte sur un avion de transport à grande capacité de la classe des 40 tonnes, dont le ministère compte doter une ou deux unités de transport.

La SNCAC répondit avec son projet NC.211 - dérivé d'une première étude baptisée NC.210 beaucoup plus ambitieuse dotée de moteurs Snecma 18R de 2150 ch en cours de mise au point, qui seront finalement abandonnés.

Le NC.211 était un quadrimoteur à ailes hautes cantilever avec chargement par le nez ouvrant, dont la soute de 150 m³ a été calculée pour offrir un gabarit répondant aux normes ferroviaires et routières (largeur 2,70 m - hauteur 3,10 m). Il doit pouvoir emporter de 12 à 18 tonnes de fret. Les moteurs étaient des Snecma 14R de 1600 ch, moteurs largement insuffisants pour cette masse et d'une fiabilité médiocre, mais ils étaient les seuls disponibles sur le marché en France, condition imposée dans le cahier des charges (le Noratlas connaîtra la même problématique avant d'obtenir le feu vert pour l'équiper de Bristol Hercules plus fiables).

Un premier prototype du NC.211, baptisé Cormoran, est officiellement commandé dès le mois de décembre 1945, il est construit sur le site Farman de Toussus-le-Noble, en région Parisienne. Le 15 novembre 1946, le fuselage est exposé au Grand



© coll. Jean Delmas

L'Armagnac

c/n	immat.	observations
01	F-WAVA	détruit 30.06.50 près de Toulouse
1	F-WAVB	cédé au CEV (F-ZWSQ), puis SNECMA, ferraillé après 68
2	F-BAVC	Sageta de 54 à 59, ferraillé en 61
3	F-BAVD	TAI de 52 à 54, Sageta de 54 à 59, ferraillé en 61
4	F-BAVE	TAI de 52 à 54, Sageta de 54 à 59, ferraillé en 61
5	F-BAVF	TAI de 52 à 54, Sageta de 54 à 59, ferraillé en 61
6	F-BAVG	TAI de 52 à 54, Sageta en 54, détruit 29.01.57 à Orly
7	F-BAVH	Sageta en 54, accidenté à Djibouti
8	F-BAVI	Sageta de 54 à 59, ferraillé en 61

	SE.2010
Longueur	39,63 m
Envergure	48,95 m
Hauteur	13,00 m
Motorisation	4 x PW R4360-B13
Poids à vide	47 000 kg
Poids total	75 000 kg
Charge offerte	7 500 kg sur une distance de 3 900 km (17 100 sur 1 500 km)
Passagers	84 à 107
Vitesse de croisière	420 km/h
Autonomie	3 900 km maxi

6.4 BREGUET 891R « MARS »

Pour répondre à l'appel d'offres lancé par l'État en 1947, portant sur la conception et la fourniture d'un avion-cargo moyen, Breguet travailla sur un appareil dérivé de son 890H Mercure civil, qui existait également en variante quadrimoteur (892).

Le Mars était un monoplan à aile haute, de construction entièrement métallique, avec une section de fuselage sensiblement rectangulaire pour permettre une meilleure utilisation du volume interne. La motorisation était assurée par deux SNECMA 14R-200 de 1 600 CV, avec hélice tripale, conformément au cahier des charges (alors que le 890H Mercure civil volera avec des Bristol Hercules).

Le seul et unique prototype, immatriculé F-WFRB, prit l'air le 15 novembre 1949, soit deux mois après le Nord 2500. Il présentait dans l'ensemble de bonnes performances par rapport à ses concurrents, mais il souffrait d'un handicap important aux

yeux des militaires : l'ouverture de la soute par pivotement de l'ensemble arrière du fuselage, formule originale mais qui laissait craindre une fragilité et une usure prématurée. De plus, le chargement latéral avec pont roulant semblait peu pratique. Le parachutage lourd, dont l'importance avait été soulignée dans le cahier des charges, était limité à deux Jeep ou à deux containers de volume équivalent, ce qui était inférieur aux capacités du Nord. Pour ne rien arranger, les qualités de vol étaient jugées « quelconques sinon médiocres » (rapport officiel). Pour l'ensemble de ces raisons, le projet de Breguet fut rapidement écarté.

Le 891R 01 F-WFRB © coll. P. Gaillard



*Le Breguet 891R « 01 » lors de ses essais au CEV © photo CEV
© coll. P. Gaillard*



Appareils utilisés

Stationnements

Indicatifs

C-47, Broussard, C-54, Aztec, Noratlas, C160 détachés, Casa 235 et hélicoptères.
Fort-de-France > Le Raizet > Le Lamentin > Cayenne-Rochambeau
F-RHMx (Broussard, C-47, C-54, Noratlas, Aztec et hélicoptères)

Traditions

L'insigne de l'ETOM 58, homologué A1036 le 01.07.74, reprend des éléments héraldiques de la Guadeloupe (gerbe de cannes à sucre et lys) dont elle porte le nom initialement ; l'insigne de l'ET 68, homologué A1417 le 01.12.12 réutilise ces éléments (escadrille « avions ») et les associe au crocodile de la SPA 152 (escadrille « hélicoptères ») ; l'insigne de la SPA 152 est homologué A1208 le 05.02.88, au profit de l'EHOM 68.

À Dakar et Libreville

1970 > 2011

- 01.04.65 Création de l'Escadrille aérienne d'outre-mer des Moyens opérationnels (EAOM) 5/160 à Dakar-Yoff, dotée d'un C-47 et bénéficiant de détachements de Noratlas ; les missions imparties sont variées : appui aérien des forces terrestres, reconnaissance photographique, apui-feu, transport au profit des autorités militaires Air et Terre, recherches SATER et SAMAR, évacuations sanitaires
- 00.11.68 Mise en place d'une Alouette II
- 31.12.65 Dissolution de l'EAOM des MO 5/160
- 13.01.66 Retour en métropole des trois derniers MD 315 et arrivée d'un C-47
- 01.04.70 Création de l'Escadrille de transport d'outre-mer 55 au Sénégal (Dakar-Ouakam)
- 00.07.74 Prise en compte du premier Noratlas
- 24.02.76 L'escadrille devient escadron, et reçoit son nom de tradition « Ouessant »
- 00.00.80 Mise en place d'un hélicoptère Puma
- 25.07.84 Départ du dernier Noratlas, remplacé par des Transall détachés d'Orléans
- 00.00.92 Remplacement des Alouette II par des Alouette III
- 00.00.98 Remplacement des Alouette III par des Fennec
- 00.07.11 Transfert des moyens aériens sur le Détachement air 470 de Libreville (Gabon)
- 31.07.11 Fermeture de la BA 160 de Dakar, création des Éléments français au Sénégal (EFS)
- 31.07.11 Dissolution de l'ETOM 55
- 15.06.12 Le groupe de transport de Libreville, unité constituée de détachements d'appareils et de personnel de métropole, reprend les traditions de l'ETOM 55 « Ouessant » et devient ET 55 « Ouessant » ; il œuvre au profit des Forces françaises au Gabon (FFG), mais aussi des forces mises en place par la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) ; un Casa 235 demeure détaché à Dakar (Sénégal) auprès des EFS



Appareils utilisés

Stationnements

Indicatifs

Noratlas, C160, Casa 235 (et hélicoptères Alouette II, Alouette III, Puma et Fennec)
Dakar-Ouakam > Libreville
F-RAKx (Noratlas), F-RBBx (Alouette)

Traditions

L'insigne de l'ETOM 55, homologué A1000 le 31.08.70, représente un pélican, oiseau réputé pour ses capacités de transport et familier du Sénégal, ainsi que le phare implanté sur les collines des Mamelles, non loin de Dakar.

À Madagascar et à la Réunion

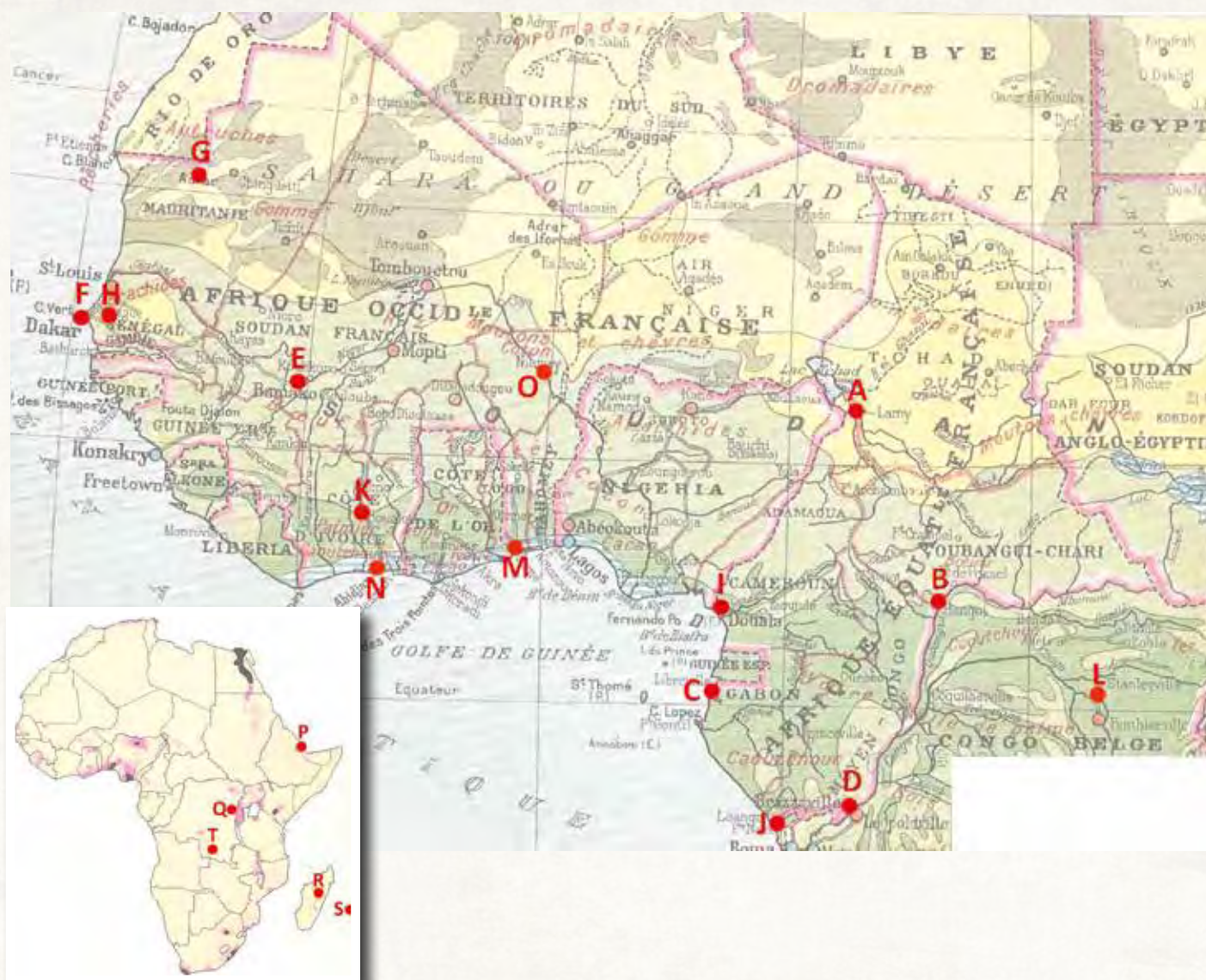
1951 > actif

À Madagascar (1951-1973)

- 00.00.45 Création de la SLA 387, équipée d'un Ju 52, d'un Dominie et de deux avions légers
- 00.00.47 La SLA 87 devient SLA 50
- 00.04.47 La SLA 50 devient GLA 50
- 00.00.48 À l'issue de sa participation à la répression de la rébellion malgache, le GLA 50 aligne 10 Ju 52 et 12 Martinet
- 01.07.51 Création du GAMOM 50 par fusion des EOM 85 « Madagascar » et GLA 50 sur Ju 52 (1^{re} escadrille de transport) et NC 701 (2^e escadrille de liaison)
- 00.11.51 Arrivée des premiers Flamant qui commencent à remplacer les NC-701, la 2^e escadrille de vient « escadrille de liaison et d'intervention »
- 00.11.52 Les derniers NC-701 quittent Madagascar pour la métropole
- 24.07.54 Un avion se pose pour la toute première fois sur l'Île de Tromelin, un Ju 52 du GAMOM 50
- 00.00.56 Le GAMOM 50 devient EOM 50 et reçoit le nom de « Mascareignes »
- 00.03.57 Les deux escadrilles (Flamant et Ju 52) sont regroupées
- 00.01.59 Arrivée des premiers Broussard, l'EOM 50 redevient GAMOM 50
- 10.03.59 Création de trois escadrilles : une avec 6 C-47, une avec 10 Flamant, une avec 10 Broussard
- 00.07.59 Dissolution des trois escadrilles, tous les avions sont regroupés sous un commandement unique
- 26.06.60 Madagascar prend son indépendance
- 00.10.60 Arrivée d'hélicoptères Bell 47



7.9 Les Unités de liaison en AEF, AOF, AORF et au Levant



Les bases d'avions de transport et de liaison en Afrique Centrale

- A : BA 172 Fort-Lamy, Tchad (AOF), indépendant en 1960 (actuellement BAP N'Djamena, op. « Barkhane » depuis 2015)
- B : BA 171 Bangui, Oubangui-Chari (AEF) puis République centrafricaine, indépendante en 1960
- C : BA 175 Libreville, Gabon (AEF), indépendant en 1960 (actuellement EA 470)
- D : BA 170 Brazzaville, Moyen Congo (AEF) puis République du Congo, indépendant en 1960
- E : BA 162 Bamako, Soudan français (AOF) puis Mali, indépendant en 1960
- F : BA 160 Dakar, Sénégal (AOF) indépendant en 1960
- G : BA 164 Atar, Mauritanie (AOF), indépendante en 1960
- H : BA 161 Thiès, Sénégal (AOF) indépendant en 1960
- I : Douala, Cameroun (AOF) indépendant en 1960
- J : BA 173 Pointe-Noire, Moyen Congo (AEF) puis République du Congo, indépendant en 1960
- K : BA 168 Bouaké, Côte d'Ivoire (AOF) indépendante en 1960
- L : Kisangani (République démocratique du Congo), opération « Turquoise » (1994)
- M : Lomé (Togo), opération « Licorne » (2002-2015)
- N : Abidjan (Côte d'Ivoire), opération « Licorne » (2002-2015)
- O : BAP Niamey (Niger), opération « Barkhane » (depuis 2015)
- P : BA 188 Djibouti, Côte française des Somalis puis Territoire français des Afars et des Issas en 1967, puis République de Djibouti indépendante en 1977
- Q : Goma (République démocratique du Congo), opération « Turquoise » (1994)
- R : BA 181 Ivato, Madagascar (AORF), indépendant en 1960
- S : BA 181 Saint-Denis (La Réunion).

Pour information : T : Kolwézy (République démocratique du Congo, ex-Zaïre), opération « Bonite » (1978).

Nota : le fond de carte représente l'Afrique centrale avant l'accession à l'indépendance des territoires qui composaient l'AOF et l'AEF.

EOM 85 « MADAGASCAR » - Madagascar

1947 > 1951

- 30.03.45 Création de l'Escadrille de police et de sécurité d'AOrF, sur Boston
 01.04.46 Faute d'avions et de personnels suffisants, l'EPS d'AOrF est dissoute
 29.03.47 Début du mouvement de rébellion malgache
 13.04.47 Arrivée à Ivato de six Anson (du 13 au 19) pour constituer une escadrille
 21.04.47 L'EPS d'AOrF devient « EPS 85 » (sur Anson) ; il semble toutefois qu'elle ait été numérotée brièvement « 1/84 » en avril 1945
 12.05.47 L'EPS 85 reçoit le nom de tradition « Madagascar »
 01.07.47 L'EPS 85 devient « EOM 85 »
 29.08.47 Création de la BA 181 d'Ivato sur la partie militaire du terrain
 00.04.48 Arrivée des premiers NC-701 (derniers vols des Anson en juillet)
 13.04.49 Prise en compte des premiers NC-702 Martinet II
 01.07.51 Dissolution de l'EOM 85 qui fusionne avec le GLA 50 pour former le GAMOM 50, l'EOM 85 y formant la 2^e escadrille (liaisons) du GAMOM 50.



Appareils utilisés	Anson, NC-701/702
Stationnement	Ivato
Indicatifs	F-UHOx (Anson, NC-701), F-UIFx à partir de 11.49 (NC-701)

Traditions L'insigne de l'EOM 85, homologué par la décision n° 1304/EMAA du 16.04.48, reprend celui de l'Escadrille de Madagascar créée en 1931, puis de l'Escadrille 555 de Madagascar (1939-1942), représentant un zébu chargeant, animal courant de la faune locale.

GAMOM 85 - Tchad

1959 > 1964

- 24.10.59 Création du GAMOM 85 à Fort-Lamy, à partir d'éléments de l'ESRA 77 et de l'EALA 4/73
 11.08.60 Indépendance de la République du Tchad
 00.11.60 Mise en place d'un détachement permanent de Broussard à Faya-Largeau
 31.08.64 Dissolution du GAMOM 85



Appareils utilisés	Flamant, Broussard
Stationnement	Fort-Lamy
Indicatifs	F-UKFx (Flamant, Broussard), F-UKWx (Broussard)

Traditions Le GAMOM 85 n'a pas eu d'insigne propre ; le 19.05.61, il a été autorisé à reprendre les insignes homologués des EALA 4/73 (squelette pirate) pour la 1^{re} escadrille sur Flamant (A756 le 15.01.58) et ESRA 77 (A761 le 05.03.58 - gazelle de l'Ennedi) pour la 2^e escadrille sur Broussard.

DATEF 164 - Mauritanie

1962 > 1963

- 30.06.62 Création du Détachement aérien de transport, d'entretien et de formation 164 à Atar, à partir de l'EOM 81 de Bamako
 31.10.63 Dissolution du DATEF 164 pour former le GAMOM 81 à Dakar-Ouakam, avec le GLA 48

Appareil utilisé	Flamant
Stationnement	Atar
Indicatif	F-UIAx

Traditions Pas d'insigne connu.

DATEF 168 - Côte d'Ivoire

1961 > 1965

- 01.08.61 Création du Détachement aérien de transport, d'entretien et de formation 168 à Bouaké, à partir du GAMOM 80 scindé pour donner l'EOM 81 et le DATEF 168
 00.09.63 Les C-47 sont mis en place en complément des Flamant et Broussard
 01.03.65 Dissolution du DATEF 168



Appareils utilisés	MD-312, MD-315, Broussard, C-47
Stationnement	Bouaké
Indicatif	F-UIBx

Traditions L'insigne du DATEF 168, homologué A889 le 15.07.63, représente un Flamant vu de face survolant un éléphant évoquant la Côte d'Ivoire, insigne confié en 2021 au Détachement air 168 d'Abidjan.