

Armée de l'Air 1945-1962 (13)

Ami(e) Internaute,

Ce 165^{ème} diaporama est le treizième d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les moyens des Transports aériens militaires autres que ceux basés en Algérie.

Faites le circuler sans restriction ! Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je réalise, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

Consultez les documents précédents sur :

<https://aviation-algerie.com/documents-a-telecharger/>.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

64^{ème} Escadre de Transport d'après <https://www.traditions-air.fr>



A 732 © Y. Genty

La 64^{ème} escadre de transport est créée le 1^{er} décembre 1956 au Bourget. Elle est constituée, à l'origine, de l'escadron de transport ET 1/64 *Béarn* équipé de C-47 (immatriculation F-RAIx) et de l'ET 2/64 *Maine* (F-RAPx).

Le *Béarn* reçoit ses premiers *Noratlans* en 1960. L'ET 2/64 *Maine* affirme sa vocation d'escadron de transport lourd avec les Breguet 761 et 765 *Deux-Ponts*, puis avec des Douglas DC 6 à partir de 1962.



ET 1/64 *Béarn*



A 1063

ET 2/64 *Maine*

C-47 du GT 1/64 Béarn, ancien de l'Anjou à Reggan





C 47-Nr 44-77101- FRAKB de l'ET 1/64 « Béarn » en détachement à Colomb-Béchar - Janvier 1958

Photo Pierre MAYET

UNITÉ : ET 1/64

ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

3000-07-203

Période du 26/07/19 - 27 19.....

Concernant (1) Mme TOMMY MARTIN

N° du manifeste : établi par l'escale d MAISON BLANCHE

DATE.	FONCTION à BORD. de l'avion.	TYPE ET NUMÉRO.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2).	NOMBRE D'ATERRISSAGES.	DURÉE (3)	
					JOUR	NUIT.
<u>26-12</u>	<u>CH7</u> <u>N° 835</u>	<u>Rex</u>	<u>SETIF - ALGER - PARIS</u> <u>(via ISTRES)</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>0730</u>

ARRÊTÉ au total de (en lettres) Sept heures trente heures de vol,
dont (en lettres) heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) E.T. 1/64 "BEARN"

Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : C. PIREL

Signature : [Signature]

Cachet de l'Autorité
signant l'ordre de mission
à l'arrivée.

(1) Nom, grade, unité. — (2) Nom des escales du voyage. (3) Durée du voyage jour - nuit.

(L) J. Z. 638537.

Noratlas de l'ET 1/64 Béarn à Tébessa en 1960



Noratlas de l'ET 1/64 Béarn à Sétif en 1960



Noratlas de l'ET 1/64 Béarn à Sétif en 1960



Noratlas de l'ET 1/64 Béarn à Sétif en 1960



Noratlas de l'ET 1/64 Béarn à Sétif en 1960



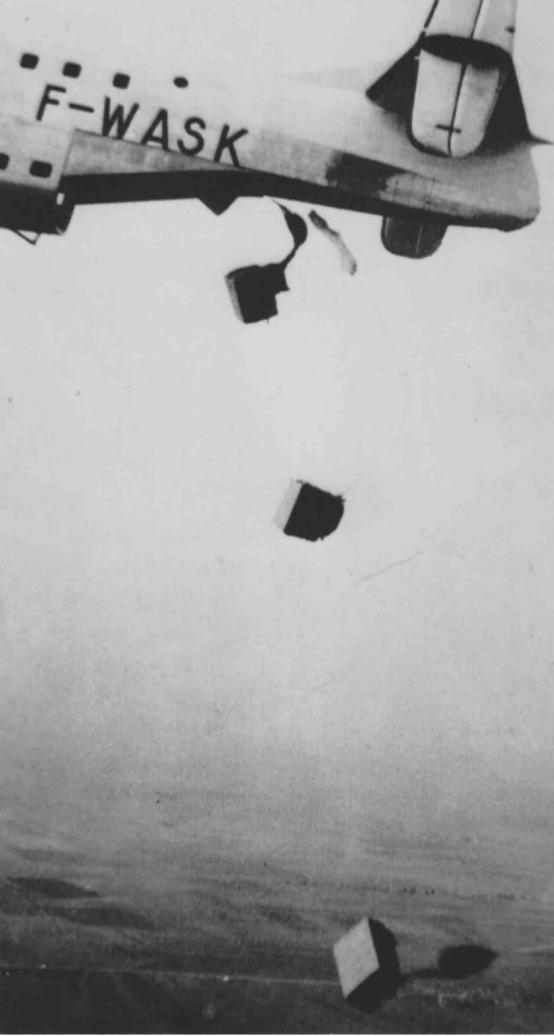
Les Breguet *Deux-Ponts* du *Maine*

Breguet a construit trois Breguet 761s de présérie qui passent dans l'armée de l'Air, à partir de 1951, dans l'escadron de transport lourd 2/64 *Maine*. Ils sont codés 64-PA, 64-PB et 64-PD. Dès 1954, ces trois Br-761s sont largement employés pour le transport de troupe entre la métropole et l'Algérie.

Au vu du succès de la version 763 *Provence* utilisée par Air France, l'armée de l'Air commande quatre Breguet 765 *Sahara*, version modifiée du 763 avec des réservoirs supplémentaires amovibles en bout d'aile, des moteurs plus puissants, un train d'atterrissage renforcé et une double porte coquille à l'arrière. Ils sont reçus en 1958 et 1959 par l'ET 1/64 *Béarn* (64-PE, 64-PF, 64-PG et 64-PH). Par la suite, l'armée de l'air recevra six Br-763 *Provence* rachetés à Air France fin 1964 et en 1965.

Le Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA de l'ET 2/64 *Maine*





BREGUET "DEUX PONTS"



Déchargement du char AMX de 13 tonnes 500

AEROTRANSORT MILITAIRE ET PARACHUTAGE LOURD

- Transport de personnel et de matériel :
17 t. 200 sur 1.200 kms (160 hommes
+ 4 t. d'équipements).
- Parachutage de charges lourdes jusqu'à
6 et 8 tonnes par unité.

S.A. des Ateliers d'Aviation Louis BREGUET

24, rue Georges-Bizet - PARIS-16*

Le Breguet 761s F-WASK a participé à divers tests, dont des expériences menées par la DEFA (Direction des Etudes et Fabrications d'Armement) pour transporter et larguer des cargaisons militaires lourdes.

Il était possible de larguer une charge unitaire de 6,5 tonnes ou une série de colis d'un poids total de 17 tonnes.

Lors de ces essais, l'avion a volé avec la partie arrière du fuselage modifiée.

Cet avion effectuera ensuite des vols de démonstration avant de devenir le F-RAPA de l'ET 2/64 *Maine*.

Les autres Breguet 761s ont également participé aux essais, allant jusqu'à transporter un char AMX.

Breguet 761s *Deux-Ponts* de l'ET 2/64 Maine à La Sènia en 1961



Le Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPB de l'ET 2/64 Maine à Bône en 1961



Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPD de l'ET 2/64 *Maine* à Téliergma en 1961 – Cet avion avait été utilisé par Air Algérie, immatriculé F-BASL



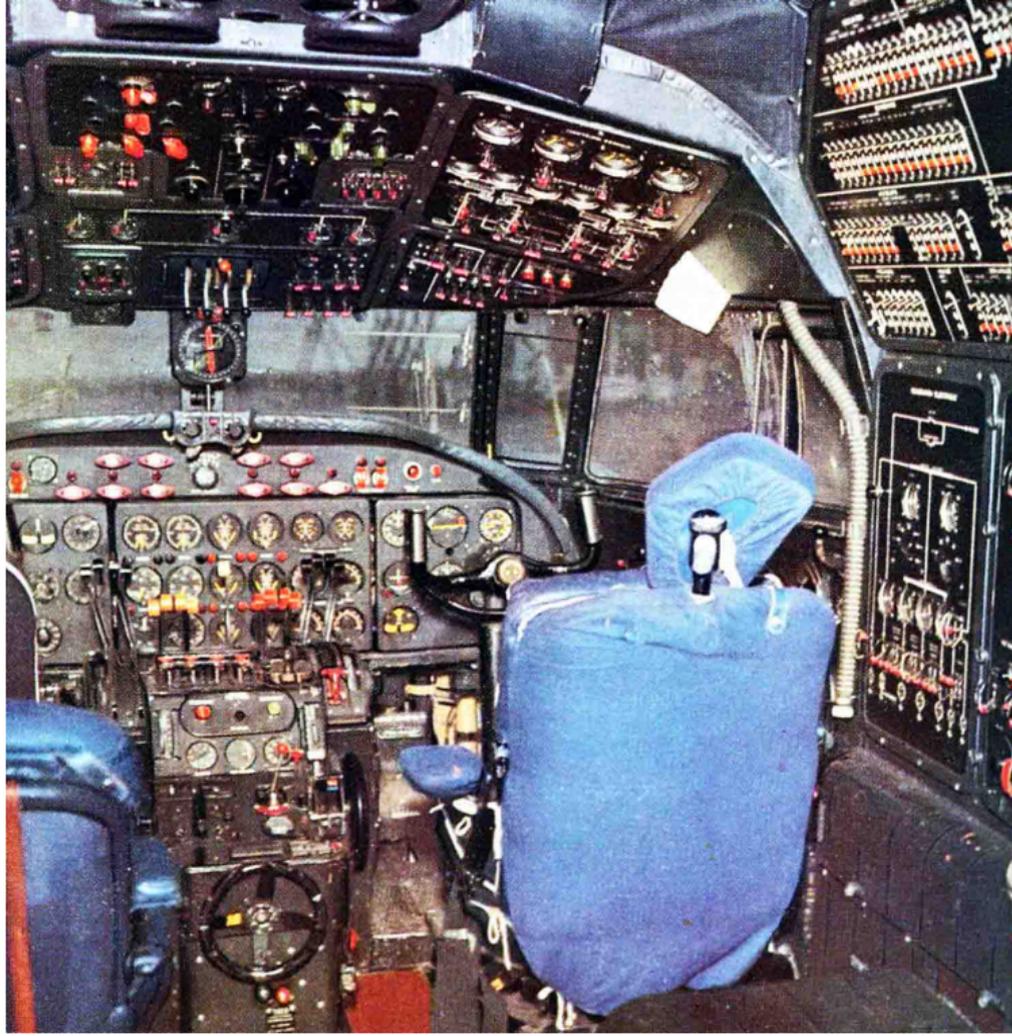
(Jean-Claude Denève)

Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPD de l'ET 2/64 Maine à Télérgma en 1961



Le Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPD de l'ET 2/64 *Maine* à Boufarik en 1961





Le poste de pilotage d'un
Breguet *Deux-Ponts*

L'aventure du Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA à Reggan

<https://www.3emegroupedetransport.com>

– L'ACCIDENT –

C'était dans les derniers jours de juillet 1961. En soirée, arrivant d'Alger, le Breguet 761s numéro 01 immatriculé F-RAPA et appartenant à l'Escadron de Transport 2/64 *Maine* basé au Bourget, se prépare à se poser sur le plateau de Reggan.

À cette époque de l'année cette partie du Sahara est sous l'influence du front intertropical et durant la journée la météo a été assez maussade. La température est encore voisine de 40° C. Un vent de sable souffle du sud à 25 nœuds avec des rafales de 30 à 35 nœuds.

La piste en service est la 25 et l'avion a reçu de la tour l'autorisation de se poser. En finale il s'aligne donc, train et volets sortis, avec un cap décalé de quelques degrés à gauche de l'axe afin de compenser la dérive due à un vent soufflant à environ 70 degrés par le travers avant.

Des conditions d'atterrissage délicates car, de par leur profil de grosse daurade, des *Deux-Ponts* sont sensibles au vent de travers. De plus l'air chaud est peu porteur et la piste réputée pour être un peu étroite.

L'approche finale semble lente aux gens qui, des yeux, le suivent depuis la tour de contrôle. Mais peut-être est-ce seulement un effet dû à l'éloignement de l'entrée de piste ou à un moment de fort vent debout, ce qui diminue la vitesse sol.

L'avion a maintenant touché la piste et roule. Les observateurs le voient alors se déporter sur sa gauche puis quitter la piste et s'immobiliser.

Le pilote a-t-il trop épaulé le vent de travers ou réaligné l'avion trop tard ? A-t-il été surpris par une brusque chute du vent ?

Nous n'avons pas son rapport sur l'accident.

Les secours se hâtent vers l'avion mais il n'y a pas de blessés. Il y a eu plus de peur que de mal pour les passagers qui sont évacués vers l'escale.

– LES DÉGATS –

En se déportant, les roues du demi-train gauche de l'appareil sont venues passer sur une balise.

Alignées de chaque côté de la piste, ces balises sont constituées d'une pyramide en tôle surmontée d'une lampe et ancrées dans le sable par un massif en béton. Écrasées et raidies, les tôles ont tranché net l'un des pneus du diablo.

L'avion embarque alors sur sa gauche et hors de la piste. L'amortisseur du demi-train gauche se rompt. L'avion s'affaisse aussitôt et s'immobilise dans le sable, laissant derrière lui le diablo de roues.

L'hélice du moteur extérieur gauche a touché le sol, le plan central a subi des dommages au niveau du caisson de train. Ni l'aile ni le fuselage n'ont touché le sol.

Étant donné son état, son poids et la nature du sol, il est hors de question de remorquer l'avion vers un parking. Aussi sera-t-il temporairement laissé dans la nature. Par sécurité il est écarté de la piste, fermé et les moteurs bâchés pour les protéger du sable. Dès le lendemain matin la piste est en service.

Dans les jours qui suivront, une « jambe de fer » sera fabriquée. Elle est destinée à recevoir la partie supérieure de la jambe de train et à remplacer temporairement l'amortisseur brisé. Cela fait, l'avion est soulevé, la jambe de fer mise en place posée sur un plateau de madriers. L'aile gauche sera soutenue par un vérin tripode et un étau vers le bout d'aile. Les cadres du ventre reposent sur des berceaux ainsi qu'un empilage de madriers. L'avion est alors pratiquement revenu à l'horizontale. Une commission d'enquête viendra constater son état. Les dégâts sont importants et le plan central est à remplacer, un travail qui ne peut être fait que sur place. L'avion en lui-même ne présentant plus un intérêt suffisant, il est réformé illico. Toutefois un maximum d'organes seront récupérés et sauvegardés afin de servir de rechanges pour les deux Br 761 restants en service, le 102 F-RAPB et le 103 F-RAPD.

– LE DÉMEMBREMENT –

Une équipe de mécaniciens du *Maine* et du GERMAS est dépêchée du Bourget sur la base de Reggan début septembre à cet effet.

L'avion est alors trouvé à peu près tel qu'on le voit photographié par Robert Nauze, mais déjà remis d'aplomb.

Hormis les caisses à outils classiques l'équipe, dont je faisais partie, ne dispose, pour la dépose des gros éléments, que d'une poignée de tubes obtenus sur place afin d'élever un échafaudage et de quelques cordes d'arrimages prises dans le cargo de l'avion.

Les pièces récupérées seront soigneusement répertoriées et étiquetées. Une partie rejoindra Dugny où elle s'entassera dans un petit hangar du parking. Le reste, quant à lui, s'ensablera à Reggan dans une petite baraque en tôle, juste près du hangar militaire de l'escale. Quelques tubulures trouveront un réemploi sur place pour dépanner le C-47 en détachement de l'ELA 57 et feront le bonheur de son mécanicien.

L'équipe de récupération, arrivée le 5 septembre avec le Br 765 n° 503 repartira le 14 du mois suivant avec un *Noratlant*. D'autres récupérations auront lieu ultérieurement, notamment celle des moteurs, lesquelles recevront des emplois divers. Quant à la carcasse de l'avion, elle restera pendant encore un temps abandonnée sur place vers l'extrémité est du terrain jusqu'à ce qu'elle soit ramenée à proximité de l'aéroport.

En 2010, la partie avant de l'avion avec son plan central est encore nettement reconnaissable sur une vue de la base de Reggan prise par un satellite. Elle se trouve légèrement au sud du bout est de l'ex parking militaire français.

Le Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA accidenté à Reggan le 7 avril 1961. Les roues du train principal gauche sont visibles sous l'aile gauche





La 64^e Escadre de Transport, au Bourget,
Le Commandant de l'Escadron de Transport 2/64 "Maine",
Le Chef des Opérations du 2/64,
Les Leaders,
Les Pilotes, Navigateurs, Radios, Mécaniciens,
Ses Camarades de promotions, Papa Bravo, Papa Delta,
Ses Camarades de la promotion suivante, Papa Echo,
Papa Fox, Papa Golf, Papa Hôtel,

Ont la douleur de vous faire part de la disparition de leur Cher administré,
monture, ami et voisin de parking, survenu au cours d'un atterrissage en de-
hors des sentiers battus provoqué par un zéphyr malencontreux aussi violent
qu'inconnu, à l'âge de 12 ans,

Fox Roméo, Alpha, Papa Alpha,

encêtre d'une glorieuse lignée et modèle de sécurité aéronautique.

*L'ensemblement a eu lieu à REGGAN dans la plus
stricte intimité, sur un lit de roses des sables.*

*Les condoléances seront reçues par la famille
dans la Fillod du Maine.*

DE PROFUNDIS ...!

*Si le Père du Transport le veut bien, Il sera la Résurrection et la Vie.
Trois Notre Papa qui êtes aux cieux (15 j. d'indulgence Mainière).*

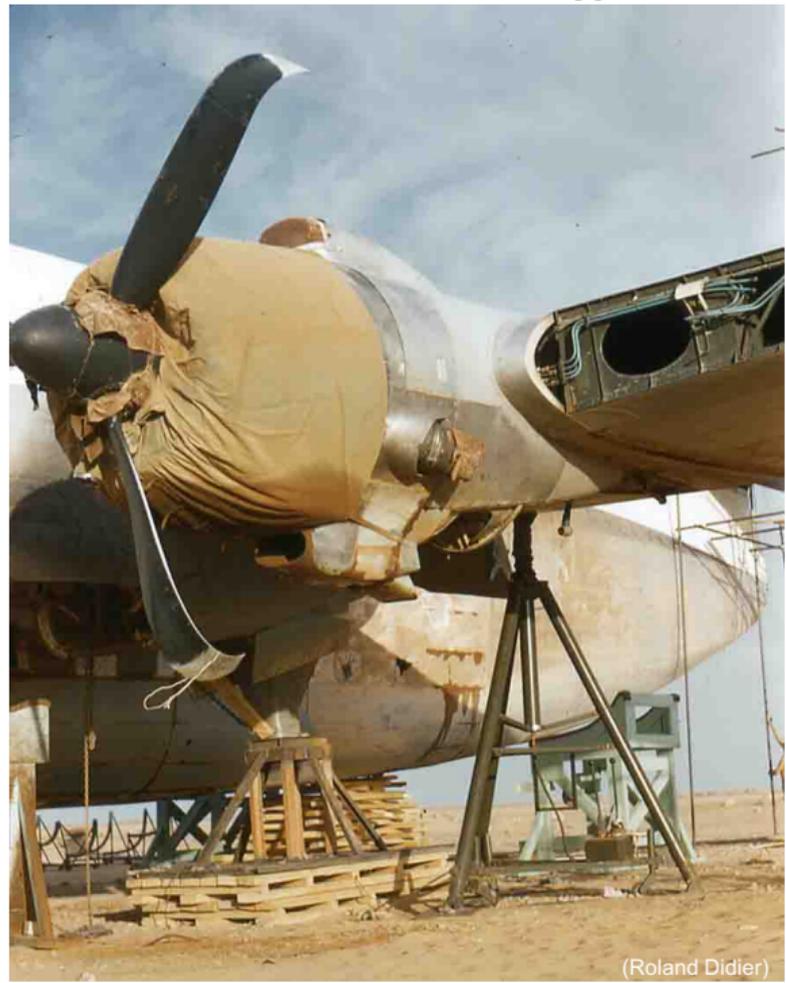
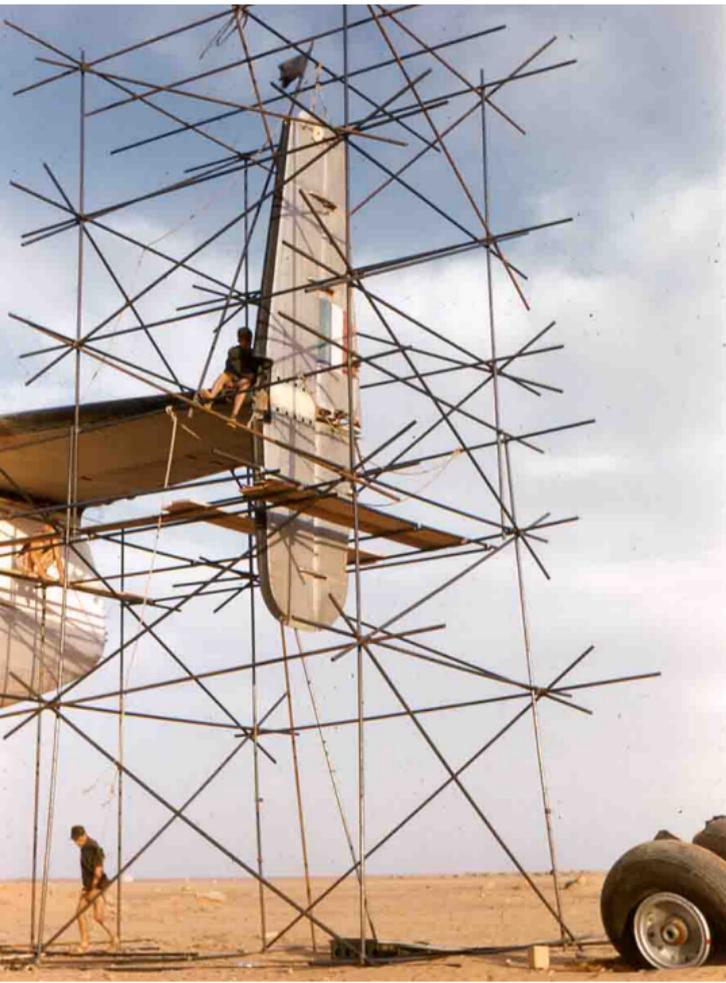
Les larmes de crocodile versées par
le *Maine*.

Le F-RAPA était une *bête à chagrin*.
Chaque vol était épique

Le chantier de démembrement du Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA à Reggan



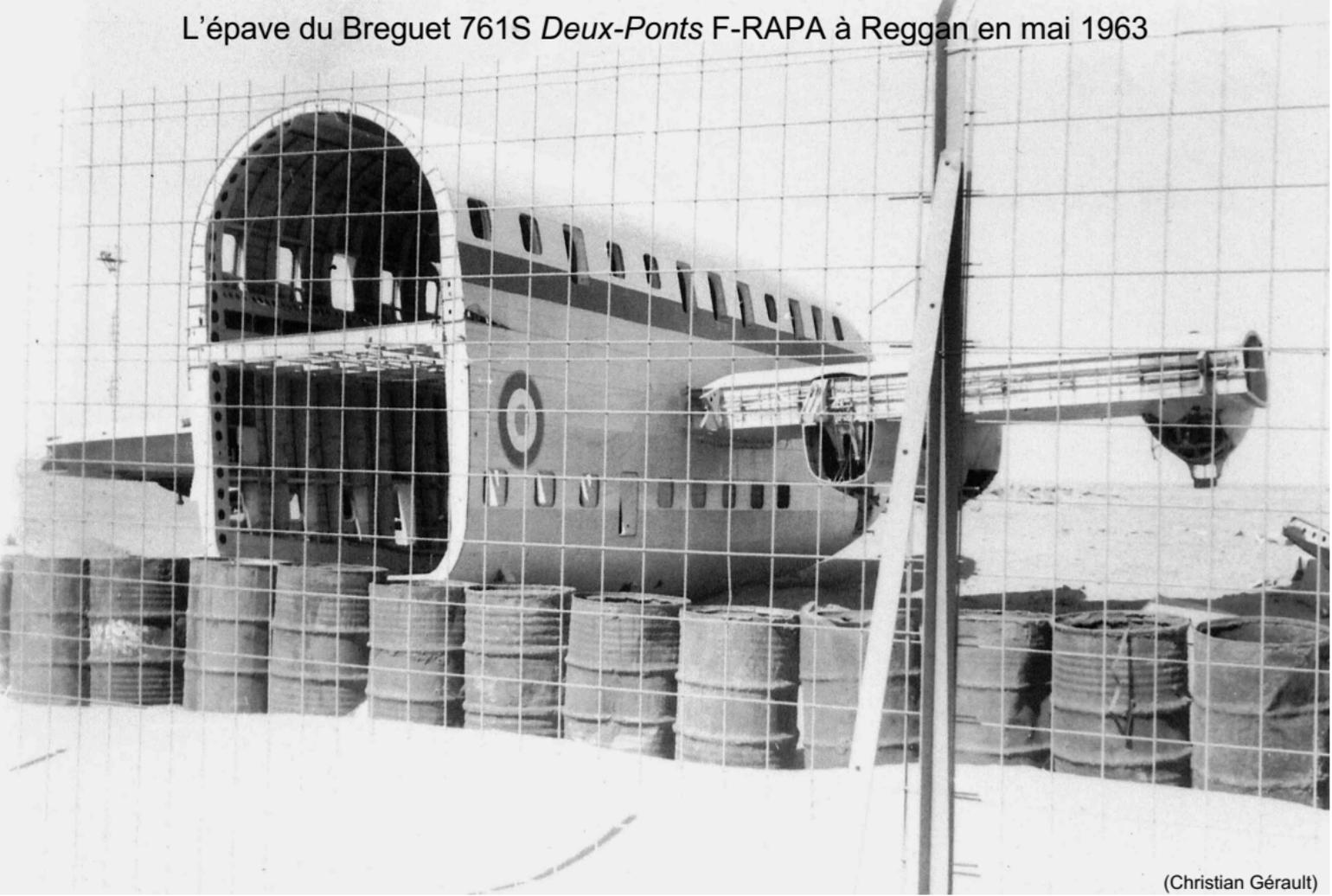
Le chantier de démembrement du Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA à Reggan



L'épave du Breguet 761s *Deux-Ponts* F-RAPA à Reggan en mai 1963



L'épave du Breguet 761S *Deux-Ponts* F-RAPA à Reggan en mai 1963



Breguet 765 Sahara



Breguet 765 *Sahara* à La Sénia en 1962



Breguet 765 Sahara à La Sénia en 1962



Breguet 765 Sahara, de l'ET 2/64 Maine, sans les réservoirs supplémentaires amovibles de bouts d'ailes



Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 Maine à Reggan en 1962



Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 Maine à Reggan en 1962



Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 Maine, coquilles relevées



Breguet 765 Sahara F-RAPE de l'ET 2/64 Maine à In-Amguel en juillet 1965



(Bernard Gaudineau)

Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 Maine, à Bou-Sfer en 1965



Un Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 *Maine* embarque des Légionnaires à Bou-Sfer en 1967



Un vol de l'IPSA Odile Tommy-Martin dans le Breguet 765 Sahara F-RAPH de l'ET 2/64 Maine
 Cet avion est conservé aux Ailes Anciennes à Toulouse-Blagnac

UNITÉ : ET 2/64 ATTESTATION DE SERVICES AERIENS

3000-07-203

Période du 22 Octobre 1959

Concernant (1) Mlle TOMMY-MARTIN

N° du manifeste : Σ établi par l'escale d' ORAN

DATE	FONCTION à BORD	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2)	NOMBRE D'ATERRISSAGES	DURÉE (3)	
					JOUR	NUIT
<u>22.10</u>	<u>Pax</u>	<u>B 765 504</u>	<u>ORAN → ALGER</u>	<u>1</u>	<u>1h</u>	<u>—</u>

ARRÊTÉ au total de (en lettres) UNE HEURE DIX MINUTES heures de vol,

dont (en lettres) _____ heures de vol de nuit.

Le Commandant de (unité) l'ET 2/64 MAINE

Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : Che MINOELLE

Signature : _____

Cachet de l'Autorité
 signant l'ordre de mission
 à l'arriv(e)
 (Odile Tommy-Martin)

J. Z. 788031. (2) K

Les Douglas DC 6 du *Maine*

Quatre Douglas DC 6 sont achetés à UTA en 1962 et affectés à l'ET 2/64 *Maine*. Le premier, immatriculé F-BGSK, devient F-RAPI (n° 45107) en juillet 1962. Les autres deviennent F-RAPJ (n° 45108), F-RAPK (n° 45472) et F-RAPL (n° 45473)



Douglas DC 6 F-RAPI de l'ET 2/64 *Maine* à Boufarik en 1962

Douglas DC 6 F-RAPI de l'ET 2/64 *Maine* à Boufarik en 1962



Douglas DC 6 F-RAPJ de l'ET 2/64 Maine à Reggan



Douglas DC 6 F-RAPL de l'ET 2/64 *Maine* à Bône



Douglas DC 6 F-RAPL de l'ET 2/64 *Maine* à Bône



Douglas DC 6 de l'ET 2/64 *Maine* à Bou-Sfer en 1967

