

## CHAPITRE 5

# LA GUERRE d'ALGERIE

### DATES

<b>1954</b>		
	1 novembre	Début de la rébellion,
<b>1956</b>	août	Congrès de la SOUMMAN,
	octobre	Capture de l'avion de Ben BELLA,
	novembre	Opération de SUEZ,
<b>1957</b>		
		Bataille d'ALGER ( MASSU ),
<b>1958</b>		
	janvier et mars	Le pétrole coule à EDJELE et à HASSI-MESSAOUD
	8 février	Bombardement aérien du village de SAKIET-SIDI-YOUSSEF,
	13 mai	Prise du gouvernement général par les Français d'ALGERIE ( LAGAILLARDE )
	juin	Voyage du Général DE GAULLE en ALGERIE,
	novembre	Référendum sur le rattachement à l'empire français,
<b>1959</b>		
	16 septembre	Discours sur l'auto-détermination,
<b>1960</b>		
	janvier	Barricade d'ALGER
<b>1961</b>		
	8 janvier	Référendum sur l'auto-détermination,
	21 avril	Putsch des généraux,
<b>1962</b>		
	18 mars	Accord d'Evian. Retour des rapatriés
	1 juillet	Vote de l'Algérie,
	5 juillet	Proclamation de l'indépendance de l'ALGERIE.



## ORAN

**août 1956 - septembre 1962**

A peine la guerre d'INDOCHINE terminée, l'Armée de l'air doit faire face à une nouvelle guerre du type Guérilla dans les Regs du SAHARA, les Djebels ou autres Hamadas de l'ALGERIE.

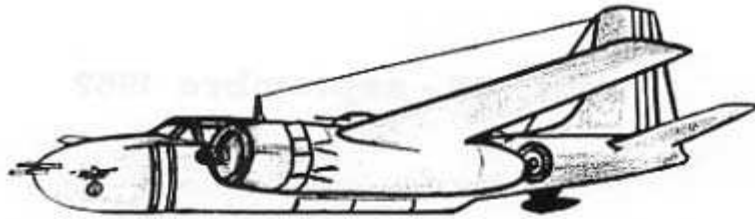
Les "Evénements", terme employé pour désigner cette guérilla débutent le 1er novembre 1954. Mais ce n'est qu'en 1956, que le gouvernement décide d'accorder une place importante à l'AFRIQUE du NORD.

Le développement de la rébellion conduit l'Armée de l'air à créer l'aviation légère d'appui. C'est ainsi que les Morane 472-475 Vanneau, 733 Alcyon, Sipa 111-12 et 121 sont transformés, armés et envoyés en ALGERIE. On ressort les vieux P 47, on transforme et arme les Dassault 315, les vieux JU 52. Des T 6 sont livrés à BORDEAUX par porte-avions, puis équipés de blindage, d'armement et de radio. (700 T6 G seront commandés de 1956 à 1959). On commande également 40 hélicoptères SIKORSKY S 55 - 100 S 58 et H 21. Outre des C 47 "DAKOTA" - N 2501 - T 28 "FENNEC" - AD 24 "SKYRAIDER" et MH 1521 "BROUSSARD", à la fin de l'année, 40 B 26 "INVADER" version B, C et RB sont livrés pour équiper un centre d'instruction et 2 groupes de bombardements.



Afin d'assurer la formation ou le réentraînement des pilotes et des navigateurs bombardiers, un centre d'entraînement des équipages (CIE 329) est créé à ORAN LA SENIA et fonctionne à partir du 15 août 1956.

Le 19 août, le premier B26 (n°7077) se pose à ORAN. Jusqu'à la fin du mois, les équipages vont s'entraîner. A partir du 06 septembre, le CIE va transformer les équipages du GB 01/91 "GASCOGNE" nouvellement créé. Pendant 3 mois, l'instruction est dense, bombardement (horizontal, semi-piqué), straffing (mitrailleuses, roquettes), reconnaissance, vol de groupe (jour et nuit) et PSV. En outre, dans l'attente de la mise à la disposition des Commandements de B 26 opérationnels, le CIE 329 effectue avec 6 MD 311 des missions photo, luciole (éclairage de nuit) et de bombardement. A la fin novembre, le vingtième B 26 est livré.



*Vu JP*

C.I.E.N. n° 329  
N° 415 / C.I.E.N. Affin  
LA SENIA, le 7 NOVEMBRE 1956 *dir. 34-26*

« NOTE DE SERVICE »

OBJET : Surveillance des B.26 -

1/. - Pendant les heures de travail :

L'approche des B.26 sur le parking et dans les hangars est interdite aux personnes étrangères au C.I.E.N. et au G.S. I/91. Les chefs de service et les chefs d'équipe rappelleront cette interdiction aux visiteurs éventuels .

2/. - Pendant le repos de nuit :

Un soldat en armes ( P.V. ) assurera la garde des avions . Il se tiendra devant le hangar de façon à surveiller le parking B 26 et le hangar . Il sera désigné en même temps que le personnel de l'équipe d'alerte . L'arme lui sera remise à 22 h. 30' par le S/Lieutenant DEULOU et sera rendue à 23 h. à la reprise du travail .

REPARTITION :

- Cdt C.I.E.N. 329 (à titre C.I.E.N.)
- Chef des OUV - C.I.E.N.
- Cdt G.S. I/91
- Sp. SECOURS
- S/Lt. DEULOU
- A/C SPYGLAS
- Affichage
- Archives

Le Capitaine L A R O U S S E ,  
Chef des Moyens Techniques du  
C.I.E.N. n° 329 .

*[Signature]*

## LE G. B. 2/91 GUYENNE

Le 1er décembre 1956, sur la Base aérienne 141 d'ORAN, le CIE B 26 n° 329 est dissout pour donner naissance au GB 2/91 "GUYENNE". Le 5, les B 26 en ALGERIE connaissent leur premier accident. Lors d'un vol d'essai, le n° 94 s'écrase, provoquant la mort de son équipage.



### 1957

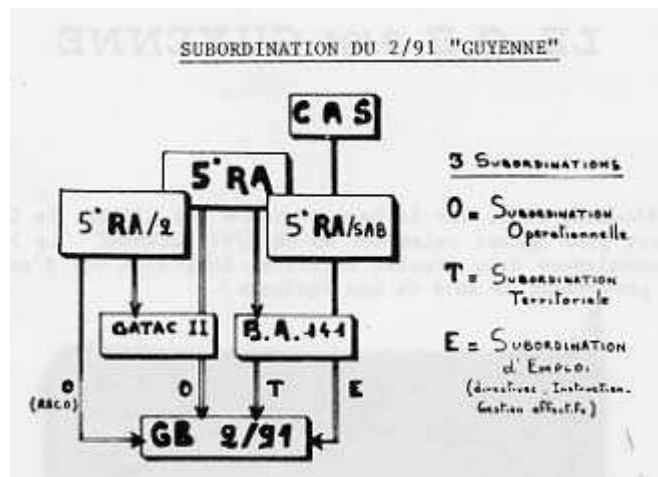
Le 1er janvier 1957, suite à la dissolution du CIE B 26 n° 329, est créé à COGNAC le CIB 328. Le centre d'instruction du bombardement a pour nouvelle mission de former les pilotes et navigateurs bombardiers destinés aux groupes de bombardements "GASCOGNE" et "GUYENNE" ainsi qu'aux escadrons de VAUTOUR en voie de création.

L'Armée de l'air, dont les actions sont combinées avec les forces de surface, est obligée de calquer ses structures opérationnelles sur l'organisation de l'Armée de terre, en développant ses moyens classiques (aviation légère considérable et une flotte d'hélicoptères). C'est ainsi que sont constitués des GATAC (Groupements aériens tactiques), GATAC n° 1 à CONSTANTINE, n° 2 à ORAN et n° 3 à ALGER. Cette organisation aboutit à un "contrôle permanent et conjoint des opérations" entre l'Armée de l'air et l'Armée de terre au sein des postes de commandement opérationnel.

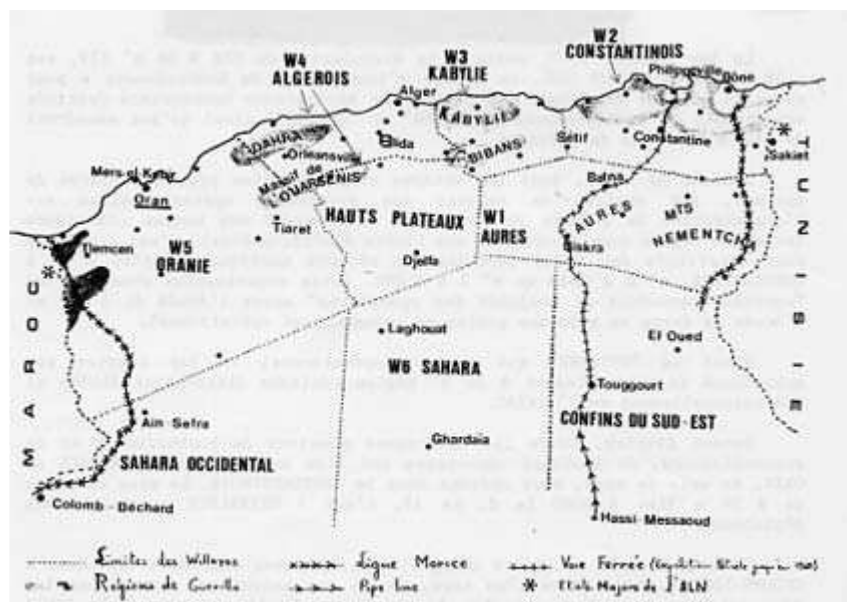
Ainsi le "GUYENNE" qui devient opérationnel le 1er février est subordonné territorialement à la 5° Région aérienne (Etat-major ALGER) et opérationnellement au 2° GATAC.

Durant février, outre les nombreuses missions de bombardement et de reconnaissance, de nombreux convoyages ont lieu entre COGNAC, BORDEAUX et ORAN. Au mois de mars, nous opérons dans le CONSTANTINOIS. La mise en place de B 26 a lieu à BONE le 8. Le 19, c'est à MARRAKECH que nous nous déplaçons.

Le mois d'avril est assez chargé. Le 5, quelques appareils déploient à COLOMB-BECHAR. Deux jours plus tard, un de nos avions est touché par les tirs rebelles lors d'une mission de straffing. Le 16, se pose à la SENIA notre premier RB 26 (Reco-photo).



Le FLN a compartimenté le territoire algérien en plusieurs zones affectées à diverses formations de l'ALN. Ce sont les Willayas. L'unité tactique la plus forte de l'ALN est la Katiba, correspondant à une petite compagnie. On en dénombre 28 dans la W 1, 25 dans la W 4, 23 dans la W 3.



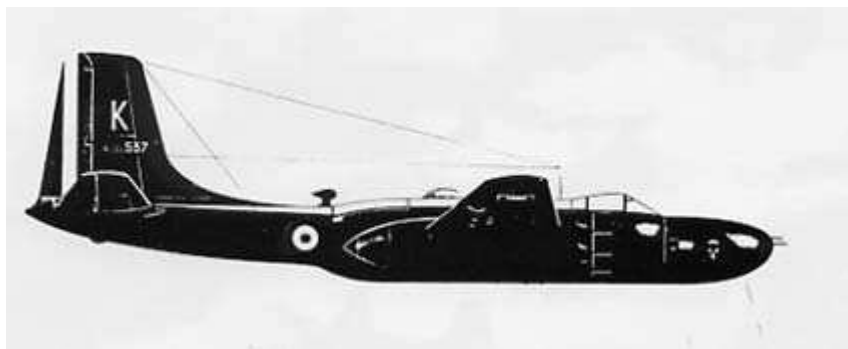
Le 1er mai 1957, une section de reconnaissance photographique est créée au groupe, comprenant 4 équipages et 5 RB 26. Le 21, un de nos avions détaché à COLOMB-BECHAR est criblé de balles lors d'un mitraillage, l'équipage réussit à se poser indemne. Par contre, 4 jours plus tard au MAROC, le RB 26 n° 256 s'écrase à l'atterrissage à CASABLANCA après un retour de mission difficile sur un seul moteur. L'équipage est tué sur le coup. La loi des séries, le 21 juin le n° 616 est détruit à l'atterrissage, l'équipage est sauf.

En juillet, la nécessité d'arrêter le trafic d'armes, de munitions et d'explosifs provenant du MAROC et de TUNISIE, conduit à la construction de "barrages" entre ces deux pays et l'ALGERIE. La "Ligne MORICE" (nom du Ministre de la Défense) comprend 6 ou 7 rangs de barbelés reliés par une forêt de piquets noirs, plantés dans tous les sens sur un sol rocailleux. Elle est électrifiée et sur certaines sections minée. Les forces du FLN qui s'élèvent maintenant à 20 000 hommes, ressentent durement ce "barrage" qui coupe leur ravitaillement.



Le reste de l'année se poursuit, à un rythme très soutenu. De nombreux détachements ont lieu à MARRAKECH et COLOMB-BECHAR. Les missions restent les mêmes. Le 23 novembre, dans la région du GRAND ERG OCCIDENTAL, un B 26 est touché par les FELLAGHAS, le pilote bien que blessé à la cuisse, réussit à ramener l'avion au terrain.

Le DOUGLAS A 26 "INVADER" vola pour la première fois le 10 juin 1942, en montrant de splendides qualités. Il atteignait 595 km/h avec une capacité d'emport de 1360 kg. Le A 26 B, version avec six mitrailleuses de 12,7 mm + deux tourelles, fut construit à 1377 exemplaires. Le A 26 C (nez vitré) fut produit au nombre de 1091 dont quelques-uns furent transformés en RA 26 C (Reconnaissance). Les INVADER effectuèrent 11000 sorties durant la campagne de FRANCE.



**Le B 26**

En 1948, le A 26 (A comme Attaque) devint B 26 (B comme Bombardement). A ne pas confondre avec le MARTIN B 26 "MARAUDER". En 1951, des INVADER furent prêtés par les Américains à l'Armée de l'air française, qui les engagea en INDOCHINE, où ils surclassèrent tous les autres appareils.

Pour l'ALGERIE, la FRANCE acheta des B 26. Certains modifiés en chasseurs de nuit (B 26 N) servirent au groupe "Normandie-Niémen". Le B 26 "INVADER", resta en service dans l'Armée de l'air jusqu'au 7 avril 1967.

Le B 26 fut le premier vrai bombardier de l'après-guerre. Bimoteur rapide et robuste, polyvalent du fait de son armement fixe et de ses

nombreuses possibilités d'emport en soute et sous les ailes, l'INVADER possédait en outre une très grande autonomie de vol.

L'équipage de ce bimoteur d'assaut et de bombardement était composé d'un pilote, d'un navigateur-bombardier et d'un mécanicien-mitrailleur.

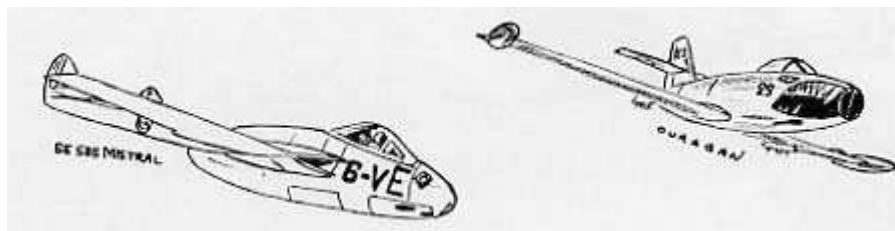
## 1958

En janvier, l'activité principale du groupe est l'appui feu, nos avions opèrent de BONE, COLOMB-BECHAR et MECHERIA. Les troupes de l'ALN, basées en TUNISIE jouissent de la plus grande liberté d'action. Ainsi cantonnées à l'abri en territoire étranger, nous laissant sans possibilité de riposte, elles harcèlent nos postes. Le 11, à 4 heures du matin, 40 hommes de la 10<sup>e</sup> compagnie du 23<sup>e</sup> RI sont encerclés et pris sous des tirs de mortiers à 500 mètres du village de SAKIET SIDI YOUSSEF, seuls 20 militaires s'en échappent. Les 300 FELLAGAHS s'embarquent dans des camions de la garde tunisienne, couverts par le tir de mitrailleuses provenant de TUNISIE.

Quelques jours plus tard, dans la même région, un avion escortant un convoi terrestre est abattu par une arme automatique tirant du territoire Tunisien. Le gouvernement français admet alors le principe d'une riposte en TUNISIE si de tels incidents se reproduisent.

Le 30 janvier, un T 6 essuie le tir d'un mortier. Alors le Capitaine BERNON, chef du poste français, s'avance, fait appeler un officier Tunisien et l'avertit : "Si on tire encore une fois sur un avion, j'ouvre le feu au mortier sur vos positions". Nous en sommes au 84<sup>e</sup> incident de frontière depuis juillet 1957.

Le 8 février à 9 heures, un Ouragan accomplissant sa patrouille régulière sur la "Ligne MORICE" est atteint par une mitrailleuse tirant de SAKIET. Moteur en feu, il réussit quand même à se poser à TEBESSA. Deux heures plus tard, 11 B 26, 6 Corsaire et 8 Mistral débouchent de l'horizon et piquent sur la ville. Dans un nuage de poussière, le sol tremble, les bâtiments s'effondrent. Le spectacle est impressionnant, le poste de douane, la caserne de gendarmerie, les nids de DCA, les abords de la mine de plomb désaffectée servant d'entrepôt au FLN volent en éclats. Cette affaire internationalise le problème algérien. Le 10, la TUNISIE rompt ses relations diplomatiques avec la FRANCE.



Pendant ce temps, le "GUYENNE" se déploie à ATAR. Un de nos RB 26, détaché à FORT TRINQUET est endommagé deux fois par la DCA. Au mois d'avril, la moitié du groupe participe à une vaste opération dans la région de CATINAT, deux appareils sont touchés par la DCA rebelle.

Le nombre d'heures de vol augmentant, entre 5 à 700 heures par mois pour le groupe, le 18 mai, la 5° RA demande de freiner l'entraînement pour se consacrer uniquement au maintien de l'ordre. Le CDT SIMON prend le commandement du "GUYENNE" le 17 juin 1958. En juillet, la région d'ORAN est l'objet de nombreuses missions photo. L'année se termine au même rythme. BLIDA, BONE, LAHR, MECHERIA, COLOMB-BECHAR sont les principaux secteurs où nos B 26 opèrent.

## 1959

En janvier, l'activité du groupe est dirigée à partir d'ORAN et de COLOMB-BECHAR. Nos avions effectuent 530 heures de vol.

Les mois se suivent et se ressemblent. Lors d'un straffing, un fantassin écrit : " ... Pendant une heure, bombardiers et chasseurs tournent au-dessus de la zone suspecte. Les bombes tombent en chapelet, les explosions se succèdent dans un fracas impressionnant. Les chasseurs plongent et surgissent presque à la verticale des arbres, tandis que l'écho répercute de colline en colline le crépitement de leurs mitrailleuses..."

En avril, nos B 26 s'entraînent à la navigation désertique à MADIOUNA, ainsi qu'au tir à la mitrailleuse à SIDDI-MESSOUGH.



**Les « Invader » du Guyenne sur la Base Aérienne 141 d'Oran La Senia**

Du 11 au 23 décembre, 2 de nos B 26 relient ORAN, REGGANE, NIAMEY, FORT LAMY, BANGUI, BUNIA, DJIBOUTI (où ils font des démonstrations de tir) et retournent par le même itinéraire, totalisant 99 h 30 de vol en 12 jours.



## 1960

En 1960, l'action militaire se poursuit à un rythme comparable à celui de 1959. Avec peut être moins d'éclat que son prédécesseur, mais avec autant de ténacité et de réussite, le Général CRETIN nettoie les zones montagneuses, refuges traditionnels des hors-la-loi.

Après "Jumelles" où la Wilaya de Kabyle perd 60 % de ses combattants les opérations sont nombreuses :

- "Pierres Précieuses" dans le Nord Constantinois
- "Promothée" qui porte de rudes coups aux bandes de l'Atlas saharien
- "Cigale" dans l'Ouarsenis qui met mal en point les combattants du Wilaya IV
- "Flammèche" qui bouscule la réimplantation rebelle dans le HODNA
- "Alex", "Ariège", "Charentes", etc...



**Armurier effectuant le montage de bombes de 500Kg (ECPA)**

Le groupe participe à de nombreuses opérations. Les 6 et 7 avril, il effectue 136 h 25 en 40 sorties lors de l'opération "Promothée I". Le 6, à 7 h 20 dans le Djebel BENIDIR, les B 26 coiffent la cote 1705 par un bombardement. Les DZ sont immédiatement traitées. Après la prise de contact des TROSOLS, le reliquat de la Katiba 131 se retranche sur l'arête même de la côte 1705. Toute tentative de débouché de nos troupes se soldant par des pertes, les B 26 sont requis pour un appui feu. La matinée du 7 permet par diverses actions de terminer l'opération. Les 20 et 21, un de nos appareils est touché lors des opérations sur GAADA D'AFLOU.

Le mois de mai commence par une opération sur le Djebel M'ZI pour anéantir une forte bande rebelle entre la frontière et le barrage en vue d'un franchissement imminent. Du 06 au 08, les B 26

effectuent 113 h 30 en une trentaine de sorties en appui feu et protroupe. Les pertes rebelles sont lourdes. Un de nos avions est touché, l'équipage indemne.

Le mercredi 11 mai 1960, une prise d'armes a lieu au groupe. Le Commandant LAFFINEUR prend le commandement du "GUYENNE" en présence du Général BIGOT commandant la 5° RA, du Général CALMEL commandant le GATAC II, du Général LECLERE commandant l'Aviation de bombardement et du Général GAMBIEZ commandant le CAO.



**Le Général Calmel à Oran le 11 mai 1960 (ECPA)**

Traditionnellement, le 14 Juillet, une patrouille de 9 B 26 en formation losangique défile sur ORAN en compagnie des "MISTRAL" de la 6° EC. Le 27, le RB 26 n° 257 qui effectue une RAV avec photos dans le Djebel GROUZ, à proximité de la frontière Marocaine, essuie le feu des rebelles.

Début août, opération combinée dans le Djebel BENI-SMIR, suite au repérage par le commando "MONFORT" d'une bande rebelle, le groupe effectue 7 sorties. L'excellente coopération avec le commando par l'intermédiaire du "PC Volant" Piper, permet une intervention rapide (appui feu, préparation DZ et protection de l'hélicoptage).



Le 11 octobre, le groupe reçoit la visite du Capitaine de réserve MARCILLAC, speaker bien connu de la R.T.F.. Deux jours plus tard, 3 avions du GB 2/91 et 1 du GB 1/91 décollent pour un voyage d'études dans la communauté française d'AFRIQUE NOIRE.

Le 10 novembre, le groupe abandonne avec regret les locaux qu'il occupait jusqu'à présent à nos frères les chasseurs de la 8° Escadre, venant de RABAT-SALE. Nous nous installons au lieu dit "VALMY". à l'extrémité sud de la Base.

Le 3 décembre, nous fêtons la traditionnelle ST ELOI. Le F.L.N. saisissant la balle au bond, franchit le barrage et suscite le déclenchement d'une opération où l'aviation brille particulièrement.



## UNE VIE DE DINGUE EN PLEIN CIEL

... Aujourd'hui, nous avons 4 bombes de 1000 livres, des HVAR (roquettes) et nos mitrailleuses. J'ôte les goupilles de sécurité des bombes et les accroche à ma combinaison de vol à titre d'amulettes. Grimper à bord d'un B 26 n'est réalisable sans dommage que pour un initié. Le premier arrivé reçoit les équipements lancés du bas.

Le leader vient de mettre en route ; comme lui, nous lançons nos moteurs. Pompe, démarreur, injections, l'hélice commence à tourner lentement, contact, mélange riche, c'est parti, soute à bombe fermée...

... "ORAN Airport de Rampeau noir 6 avions pour Whisky 319. Noir roulez pour la 240, Fox Echo 29.65". Nous quittons le parking en 5° position. Il fait encore sombre et il faut surveiller les feux de l'avion qui précède.

"Leader, pénétrez, vent calme - Roger" . Devant nous 4 avions décollent dans un nuage de poussière. C'est notre tour.



**B 26 « Straffer » dans l'Oranais (ECPA)**

Freins lâchés, la machine s'ébranle. La vitesse ne monte pas vite, nous sommes chargés. Les dernières balises se rapprochent et nous sommes encore rivés au sol. Ça y est ! 42 pouces, 2400 tours, le train rentre. 300 pieds, volets rentrés, l'avion s'enfonce. La mission ne fait que commencer, mais elle semble déjà moins dure. Nous gardons bien en vue le n° 4. Le voilà qui vire ; 15 secondes, c'est à notre tour. Virage, 18° d'inclinaison, cela devrait nous mener aile dans aile au cap 180.

Un fuselage nous sépare du leader. A 10 mètres au-dessus, je distingue nettement la tête du mitrailleur de tourelle arrière.

"CAFFUT (nom codé de l'autorité aérienne du GATAC) de Rampeau Noir - Rampeau Noir, Caffut - Noir pour W 319, 6 avions. Bien compris, contacter sur place Raisin volant".

A 9000 pieds, tout est calme ; le leader a ordonné la formation de route. L'ouest prend des couleurs merveilleuses. En ce jour naissant, les montagnes sont enrobées d'un voile pourpre. Les avions se détachent étrangement sur ce paysage. Radio-compas sur Allouis, la musique envahit les écouteurs. C'est interdit.

Nous laissons les Monts DAIA et pénétrons sur le territoire du CHOTT ECH-CHERGUI. J'aperçois le Kreider.

"Raisin volant de Rampeau noir ; Rampeau de Raisin volant 5/5, vous confirmez objectif en Hôtel 34, Fox 61, Lirna 55 et Golf 62. Vous resterez sur zone après le bombardement pour armes de bord".



Le jour se lève, le soleil sera dans le dos. "Noir leader. Formation de combat". Le bombardier doit commencer à s'agiter dans son nez vitré ; c'est un vieux chibane, il l'aura au premier passage. Silence radio, seul le navigateur bombardier est autorisé à émettre. Les ordres se suivent :

"Régime de combat 2400, 42 pouces - Vertical PO - Cap 270 - PI dans 5 minutes - Niveau pour dérive (stabilité pour les calculs du Nav) - Azur 3 servez, niveau terminé - Top PI, bombardement dans 2 minutes - 1 degré droite - Objectif, Vu ! Gâchette, Armez ! Contact - Niveau - 15 secondes du largage - bombes, larguez ! - Gyro, cagez ! - Photo, prises ! Cap 180 par la gauche".

La secousse est énorme ; les avions reçoivent des coups de boutoir. A intervalles réguliers, les 24 bombes explosent et le bruit nous parvient là-haut ; en bas, une fumée envahit toute la côte.

"Raisin volant à Rampeau, objectif atteint. Préparez-vous pour roquettes sur mon fumigène".

Une noria à 6 avions, ça promet ! L'objectif est en bas travers gauche. A 7500 pieds, nous arrivons au cap 360. Un bon coup sur le manche et nous prenons 500 pieds. Le badin passe à 160 mph (environ 270 km/h). Un coup d'oeil en arrière. Un grand coup de tatane et l'avion bascule à 70°, le nez sur l'objectif. Le badin s'affole. Je surveille l'altimètre qui déroule vertigineusement. Le sol approche, approche...

L'objectif est devant, il remplit le cockpit. Vitesse 310 mph, 1000 pieds sol, deux roquettes décollent de leurs rampes : deux points lumineux foncent vers les cailloux. Explosion. Il est temps de redresser la machine. Les yeux et les joues sont tirés vers le bas. Je ne puis bouger le bras, je suis collé au siège. Dans la ressource, j'aperçois le n° 6 qui fonce à son tour. Il faut les "allumer" car on pourrait tirer sur l'avion qui nous précède. Et on remet ça, on se tape les "G" à qui mieux mieux. Tout est largué. Raisin volant nous met en attente à 10 000 pieds.

Noir 2 semble avoir des ennuis. Son moteur droit laisse échapper des filets de fumée gris bleuté. Pour plus de sécurité Noir Leader décide de rentrer avec ses deux ailiers. Nous restons à 3, bien décidés à bouffer notre potentiel. Et tout à coup, c'est l'affolement ; un des T 28, venu en voisin de MECHERIA, histoire de faire un carton, vient de se faire toucher et appelle sa mère.



**Un pilote du Guyenne en action (ECPA)**

Aux ordres de Raisin volant, nous entrons dans l'arène. A 310 mph, les mitrailleuses crachent leur venin. Une fumée envahit le cockpit, fumée faite de poudre et d'huile ! Une brutale secousse et l'on dégage pour permettre au mitrailleur de tourelle de tirer. Ainsi l'objectif est continuellement sous le feu des avions.

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

Enfin, nous tenons le bon bout. ORAN est pour bientôt. Pour nous détendre, nous rentrons à l'enculette et en radada sur le barrage. Au grand plaisir des biffins, nous rasons les casemates. Au passage nous saluons Liminaire brun, Chandail vert, Literie, Libeller, Limpopo avancé, Lotus noir. En face de nous, Port Say annonce la fin de la mission...

Robert LAHALLE

Un ancien du 2/91 "GUYENNE"



Les B 26 en action (SHAA)

## 1961

En janvier, deux cinéastes du S.C.A. effectuent un reportage sur le Groupe. Les 3 et 4 mars, 8 B 26 opèrent dans le BENI SMIR où un commando est accroché. Le 26, au cours d'une mission de nuit avec largage luciole, un avion s'écrase, l'équipage est tué. Cinq jours plus tard, le sort frappe encore. Au retour d'une mission de reconnaissance dans la région de TLEMEN, un appareil volant au-dessous d'une couche nuageuse, heurte le flanc d'une colline près du village d'EL HAOUANET. Les 4 membres d'équipage périssent.



**Démontage d'un moteur Pratt et Whitney par les « mécanos » (ECPA)**

Le 22 avril, suite au coup de force d'Alger, tous les vols sont interdits, mais l'alerte est maintenue. Le 29, dans le RHAR ROUBAN, un B 26 en mission de reconnaissance à vue, essuie le feu des rebelles. L'avion réussit à se poser à TLEMCEN, le radio grièvement blessé meurt quelques jours plus tard. Le 19 mai, nos troupes sont accrochées dans le Djebel BOU KAHIL (à l'Est de DJELFA). 6 B 26 interviennent à la roquette (1 avion est touché).

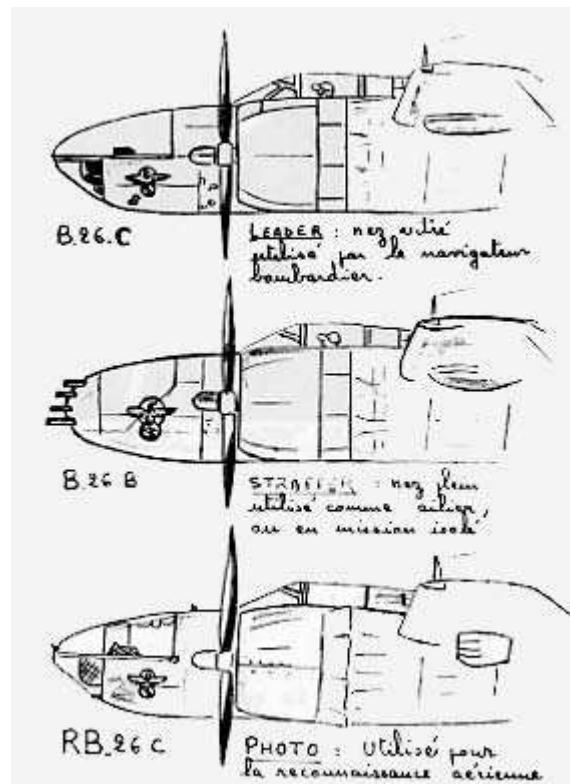
La cessation des missions offensives a pour effet un ralentissement général des opérations au profit de l'entraînement. La quasi totalité des missions opérationnelles sont exécutées de nuit, au profit du barrage Nord.

Le 4 septembre, au cours d'un bombardement de nuit le long du barrage, un B 26 anéantit un groupe qui mettait un mortier en action. Le 15, nous perdons notre NC 701 qui servait à l'entraînement au PSV et aux liaisons. L'activité aérienne est forte les jours suivants dans la région de BOU KAHIL pour 6 de nos avions. Le 26 novembre, une collision en vol de 2 avions en cours d'un rassemblement à vue, endeuille le groupe. Notre chef des opérations et 7 autres camarades trouvent la mort.



Le B 26 «INVADER» fut un bombardier en tous points de vue remarquable.  
Voici ces caractéristiques principales :

envergure	21,40 m
longueur	15,25 m
masse maximum	15 890 kg
vitesse	570 km/h
2 moteurs	Pratt et Whitney R 2800 de 2000 CV
armement	- 18 mitrailleuses de 12,7 ( max ), - 1850 kg de bombes en soute, - 14 roquettes de 127 mm.
autonomie	5 h 45



**Le modèle B 26 B** avait une impressionnante batterie nasale de 8 mitrailleuses BROWNING de 12,7 mm à réarmement pneumatique, chacune alimentée par un caisson de 360 cartouches, + 6 autres mitrailleuses montées dans les ailes, à poste fixe et 2 en tourelle dorsale pointées en permanence vers l'avant. Au total 16 mitrailleuses lourdes qui conféraient au « Straffeur » une puissance redoutable.

#### **Armement B 26 B :**

- 16 mitrailleuses de 12,7mm,
- 4000 livres de bombes,
- 14 roquettes.

**Le modèle B 26 C** «Leader» avait le nez vitré et disposait du viseur de bombardement Américain NORDEN.

#### **Armement B 26 C :**

- 8 mitrailleuses de 12,7mm,
- 4000 livres de bombes,
- 14 roquettes.

**Le modèle RB 26 C** était la version reconnaissance du B 26 C. Il était muni de caméras photographiques en soute.

## 1962

Début mars, les pourparlers d'EVIAN aboutissent à un accord avec le FLN sur le cessez le feu. Le 7 avril, le GB 2/91 enlève la coupe de football en battant l'équipe de la 22<sup>e</sup> Escadre d'hélicoptère. Le 19, le Commandant CAUBEL prend le commandement du "GUYENNE". Le 22 juin, nous effectuons un défilé aérien pour le départ des commandos de l'air.

Le 3 juillet, la FRANCE reconnaît l'indépendance de l'ALGERIE. L'activité opérationnelle est devenue pratiquement nulle au cours du semestre écoulé et fait place aux vols d'entraînement des équipages destinés au VAUTOUR.

Avec ses 12 B 26 et 6 RB 26, le "GUYENNE" effectue environ 700 h de vol mensuel. L'activité opérationnelle "Maintien de l'ordre" est réduite à l'alerte en vol de nuit sur le barrage, à 2 ou 3 RAV quotidiennes et à des missions photo. L'activité "Instruction" se déroule conformément aux directives du CAS (commandement Aérien stratégique). Le personnel sortant d'école ou du CIB (installé à BORDEAUX le 01.03.61) arrive au GB 2/91 avec en moyenne 300 à 500 h de vol. Il en repart vers le CIB pour être transformé sur VAUTOUR après un séjour de 1 an 1/2, totalisant 1200 h.



Le 18 août 1962, une prise d'armes a lieu à l'île VALMY pour le départ du Groupe en FRANCE. Le 20, le tiers du personnel s'embarque à MERS-EL-KEBIR à destination de PORT-VENDRE et CAZAUX.

Le 2 septembre, les B 26 du groupe et leurs équipages font mouvement sur la FRANCE quittant définitivement ORAN en y laissant les 6 RB 26 du futur ERP 01/32 "ARMAGNAC".

## CAZAUX

Stationné à CAZAUX à compter du 2 septembre le "GUYENNE" est renforcé par la majeure partie du matériel et du personnel du groupe 1/91 "GASCOGNE" dissout, ce qui porte à 21 le nombre de B 26.

Placé sous les ordres du Commandant CAUBEL, sa mission principale est l'entraînement et le perfectionnement des équipages de bombardement qui, dès leur sortie d'école, sont destinés à constituer les escadrons de la future force de frappe. Le GB 2/91 est sous les ordres directs du Commandement Aérien stratégique. En outre, le Groupe constitue une réserve de potentiel offensif qui peut être mis en place rapidement au profit du commandement des Forces aériennes tactiques.



**Survol de Cazaux par 2 B 26 en formation (ECPA)**

Le 2 octobre, un accident grave vient endeuiller le "GUYENNE". Un B 26 en se posant à NICE percute la surface de l'eau, explose et coule immédiatement. Seul, le navigateur éjecté au moment de l'impact est sauvé malgré de graves brûlures.

Le 11 Novembre, le temps est si mauvais, que le défilé aérien prévu sur BORDEAUX et ARCACHON est annulé. Le 20, le groupe reçoit la visite du Général MARIE commandant le C.A.S..

## 1963

En janvier, le Ministère des armées entreprend la fabrication de la bombe A. Le groupe continue en ce début d'année d'assurer l'alerte communautaire et d'entraîner les équipages destinés aux VAUTOUR et Mirage IV A.

Le 4 mars, au cours de la traversée d'une couche nuageuse par 4 B 26 en "Box", un accident grave se produit. Le n° 3 sectionne la dérive du leader avec son hélice droite. L'avion leader déséquilibré tombe et percute le sol sous un fort piqué. Seul le mécanicien peut s'éjecter. Le n° 2 voyant l'accident et dégageant trop brutalement se met en vrille. Le navigateur et le mécanicien évacuent l'avion en parachute. L'avion explose à l'impact. Le n° 3 se retrouve sous la couche, l'avion difficilement contrôlable et un moteur défaillant. Le crash a lieu dans une clairière, l'avion brûle avant de s'immobiliser. Le n° 4 est indemne. Le bilan est lourd, 3 avions détruits, 5 morts et 5 blessés graves.

La vie au groupe continue. Le 25, 6 B 26 participent à un défilé sur ARCACHON à l'occasion des fêtes de la mer. Le 8 mai 1963, les B 26 "Invader" du "GUYENNE" effectuent leur dernier défilé sur BORDEAUX. Le 29 juin, le Général MARIE commandant le C.A.S préside la cérémonie de dissolution du groupe.



Désormais, la formation des pilotes et navigateurs, affectés au CAS sera assurée : pour les pilotes par la BE 705 de COGNAC et les Escadres de chasse ; pour les navigateurs par le CIB 328 de BORDEAUX-MERIGNAC.

En 5 ans 1/2, le "GUYENNE" effectue en ALGERIE plus de 7700 sorties, larguant 5000 tonnes de bombes et tirant plus de 3 millions de cartouches.

L'escadrille de reconnaissance photographie en moyenne 1 000 000 de km<sup>2</sup> par an avec ses RB 26.

Le GB 2/91 perd 20 membres d'équipages et 5 appareils dont 2 RB 26.

Pendant son bref séjour à CAZAUX, le "GUYENNE" a effectué 5000 heures de vol, de nombreuses missions de tir et de bombardement, perdant 8 PN au cours de 2 accidents graves.

## COMMANDANTS du « GUYENNE »

Cdt DAGAIN	01-12-1956 au 16-06-1958
Cdt SIMON	17-06-1958 au 15-07-1959
Cdt BEAUDOUIN	16-07-1959 au 10-05-1960
Cdt LAFFINEUR	11-05-1960 au 09-03-1961
Cdt HOURLIER	10-03-1961 au 18-04-1962
Cdt CAUBEL	19-04-1962 au 30-06-1963



## MEMORIAL

Le samedi 28 septembre 1957, le Général d'Armée aérienne BAILLY, chef d'Etat-major de l'Armée de l'air, s'est rendu en ANGLETERRE à ELVINGTON (YORKSHIRE) pour inaugurer un monument élevé à la mémoire des aviateurs français du Groupement de bombardement n° 1 (GB 2/23 "GUYENNE" et 1/25 "TUNISIE") tués ou disparus au cours de la campagne d'ANGLETERRE.

Pour perpétuer le souvenir des camarades qui, partis d'ELVINGTON, n'y revinrent jamais et de ceux qui trouvèrent la mort sur la base elle-même, l'Amicale des Anciens des Groupes Lourds, a fait ériger un monument au voisinage du terrain où les deux groupes vécurent.

L'inauguration fut présidée par Son Excellence M. CHAUVEL, Ambassadeur de FRANCE en GRANDE BRETAGNE. Un détachement du R.A.F. Régiment de Catterick avec musique et un important groupe d'anciens entouraient le monument.

Les honneurs militaires rendus et l'hymne national exécuté, l'Air Vice Marshal WALKER évoqua les 125 "Distinguished Flying Crosses" et les 15 "Distinguished Flying Médals" qui concrétisèrent les excellents résultats obtenus par les Groupes Lourds Français.

Dans la cathédrale de YORK, la RAF a fait élever un mémorial à la mémoire des 180 000 morts de toutes les unités aériennes qui séjournèrent durant la guerre dans le YORKSHIRE. Les 160 noms des aviateurs du "GUYENNE" et du "TUNISIE" y figurent à côté de ceux des squadrons britanniques, unis à jamais dans la fraternité des combats qu'ils menèrent pour la défense de la liberté.

