

LES UNITES DISPARUES

Une rubrique conçue, suivie et alimentée par Bernard PALMIERI
Profil de Patrice GAUBERT

GLAM 1/60

Plus de 50 ans au service de l'état

Lorsque le Président Chirac décide de la dissolution du Groupe de liaisons aériennes ministérielles 1/60 à la date du 19 juillet 1995, il met fin à l'existence d'une unité prestigieuse qui a assuré tous les déplacements des hautes autorités gouvernementales depuis plus d'un demi-siècle. Issu de la Section de liaisons aériennes de Boufarik (Algérie), le GLAM 86 est créé en mars 1945 et fait immédiatement mouvement sur Villacoublay, afin de se placer au plus près des lieux de pouvoir à desservir. Alors marquée par la perte en mission du lieutenant Maryse Hilsz, célèbre aviatrice de records, le 30 janvier 1946, l'unité est brièvement désignée GLA 1/40, mais devient GTLA 1/60 à la création de la 60e escadre de transport, le 15 mai 1948 (le GTLA 2/60 donnera quant à lui naissance au GAEL). Le parc aérien, initialement composé de B-25 Mitchell (dont celui du Général Leclerc), Glenn Martin 167 et C60 Lodestar, s'enrichit de Nord 1000 et d'UC45, mais aussi d'un Avro York et d'un DC4, ce dernier offert par le président américain Truman. Le B-17 personnel du Général Koenig lui est aussi rattaché. 1952 voit l'arrivée de Dakota et surtout du premier des huit SO30P Bretagne de construction française et 1955, l'entrée en service des quatre Beech S18 (codés dans la série « F-RAEx »). Un DC6 rejoindra également les moyens du GTLA (appareil qui sera tragiquement perdu le 9 mars 1968), mais un plus grand changement intervient en 1961 avec la création d'une section d'hélicoptères, dotée d'Alouette II, de H-34 et, en 1963, d'Alouette III. Cette même année, la Caravelle VIP n°158 débute sa longue carrière VIP, tout en montrant notre savoir-faire aéronautique sur tous les continents. Les navigants du 1/60 qui remplissent des missions très variées, tant en métropole qu'à l'étranger, disposent alors de ce nouveau biréacteur, mais aussi six Dakota, trois UC45, un DC6, huit Bretagne, trois Alouette III et

deux H-34. En janvier 1966, les capacités de transport longue distance sont encore améliorées avec l'arrivée du quadriréacteur DC8-55F n°45820 (plus tard versé à l'ET 3/60), alors que trois Cessna 411 remplacent les UC45. Enfin et toujours en 1966, le premier des six Mystère 20

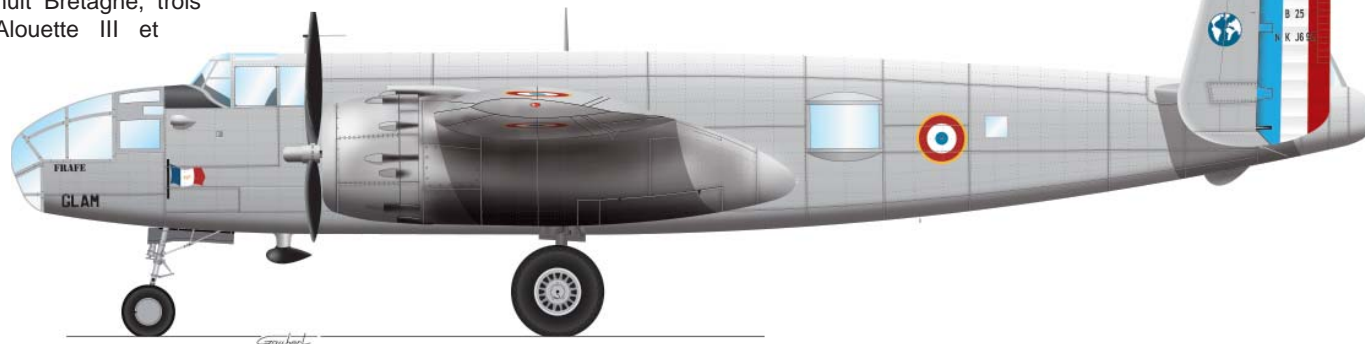


Photos SHIDA

qu'utilisera le GLAM fait son apparition en octobre, appareil VIP par excellence et grand succès commercial. Le 25 mars 1968, le 1/60 prend enfin son appellation définitive de « GLAM » et son activité passe directement sous le contrôle du Ministre de la défense. Les aéronefs sont le plus souvent, dès les débuts, immatriculés dans la tranche « F-RAFx » qui servira par la suite à bien d'autres aéronefs (DC8 de l'ET 3/60, DC8 SARIGuE de l'EE 51, Cougar du GAM 56). Le Super-Frelon n°114 est évalué, sans succès, en 1970, mais c'est le premier Puma (n°1257) qui est versé au GLAM en mai 1974. Depuis l'arrivée d'une seconde caravelle en 1977, le GLAM est fort de plus de 110 personnes et son parc se compose, outre ces deux biréacteurs, de cinq Mystère 20, de deux Puma et trois Alouette III, tous revêtus maintenant de l'élégante livrée blanche à l'éclair bleu. 1980 est l'année du Falcon 50, permettant le retrait d'une Caravelle et dotant ainsi le G L A M d'un triréacteur d'affaires

particulièrement adapté aux déplacements VIP. Le Dauphin n°6024 est affecté à l'unité dès septembre 1982, suivi en 1988 des deux premiers Super-Puma (n°2233 et 2235). Le premier (n°2) des deux triréacteurs longues-distances Falcon 900 rejoint le GLAM en 1987, mais un an plus tôt, le 8 septembre, un équipage complet perd la vie en mission sur le Puma n°1346. A sa dissolution, l'unité est encore armée par près de 200 personnes dont 60 navigants et occupe une place à part, tant au sein de l'armée de l'air que sur la BA 107 de Villacoublay, la mission VIP dictant ses exigences. La fin du GLAM qui intervient brutalement à l'été 1995 entraîne la redistribution de ses moyens car la mission de transport des hautes autorités ne disparaît pas, loin s'en faut : les voilures tournantes sont versées à l'EH 3/67 « Parisis », alors que l'ETEC 65 reçoit les voilures fixes.

Le GLAM s'est très vite doté d'un insigne très « parlant », dessiné par un appelé du contingent de l'unité : un Glenn 167 survole un globe terrestre, évocation évidente de la mission planétaire de l'unité. L'insigne est homologué sous la référence n°2357/EMAA le 23 juillet 1947. Une tradition vivace a longtemps consisté au GLAM à baptiser certains aéronefs d'un site géographique français prestigieux. Outre les SO30P Bretagne qui prennent rien moins que les noms de « France » (n°24 – également porté par le Lodestar du Général de Gaulle) et « Anjou » (n°25), on verra apparaître les « Marly » (Mystère 20 n°268), « Rambouillet » (Falcon 50 n°5), « Vendôme » (Dauphin n°6024), « Arc de triomphe » (Puma n°1257), « Carrousel » (Puma n°1346) « Trianon » (Super-Puma n°2377), « Fontainebleau » (Super-Puma n°2233) et « Chambord » (Super-Puma n°2235), ces noms de baptême étant inscrits sur les appareils en livrée blanche.



Un des rares B-25 Mitchell à avoir porté les cocardes était encore affecté au GLAM dans les années 50. Il porte son code « F-RAFE » sur le nez.