



**De la
Base aérienne 190
au
Détachement Air 190,**

**L'ACTIVITE
CONTINUE**

Ltt (cr) Gilbert SORIANO



Préface

Après plus de 50 années de présence de l'armée de l'air dans le Pacifique, l'évènement régional marquant cette année 2012 est sans conteste la dissolution de la dernière base aérienne polynésienne : la Base aérienne 190 *Sergent Julien Allain* de Tahiti-Faa'a ou la BA 190.

Créée le 1^{er} février 1968, la BA 190 a été baptisée *Sergent Julien Allain* le 26 mars 1992 du nom d'un polynésien de Raiatea qui s'est illustré dans les forces aériennes de la France libre lors du deuxième conflit mondial. Après plus de 40 années d'existence, la BA 190 fermera ses portes le 18 juillet 2012. Elle laissera la place à un détachement air, conformément à la politique de modernisation de la Défense, conséquence directe de la révision générale des politiques publiques, décrétée en 2008, par le Président de la République Nicholas Sarkozy, chef des armées.

Ce livre retrace en toute modestie l'histoire de cette entité ultramarine. Chargée à ses débuts de soutenir l'action opérationnelle du groupe aérien mixte 00.082, elle a, à travers cette unité, réalisé avec détermination et efficacité le soutien logistique du centre d'expérimentation du Pacifique.

Cette illustration succincte vous permettra de vous replonger de temps à autre dans notre passé, de témoigner du savoir-faire militaire français, et de vous remémorer les bons moments, et les moins bons, qui nous ont unis et réunis.

Ce premier chapitre écrit par la BA 190 laisse la place à un second que le détachement air rédigera, afin de perpétuer l'histoire de l'armée de l'air dans le Pacifique.

Le lieutenant-colonel François Alias
Commandant la Base aérienne 190
« Sergent Julien Allain »
Tahiti-Faa'a

CHAPITRE 1



BASE AERIENNE 190

50 ans dans le ciel polynésien

Les origines

Pour comprendre les raisons de la présence de l'Armée de l'Air dans le Pacifique, il faut remonter au 13 février 1960 à Reggan, aux confins du Sahara.

Ce jour-là, la France vient de procéder à l'expérimentation de sa première bombe atomique, accédant ainsi au rang de puissance nucléaire.

Mais Reggan, est l'Algérie.



Or, en 1960, l'Histoire est en marche, et si d'autres expériences sont conduites sur les champs de tir du Sahara jusqu'en juillet 1967 à la suite d'accords spéciaux conclus avec l'Algérie, devenue nouvellement indépendante, il convenait de trouver d'un nouveau centre d'expérimentations nucléaires susceptible de remplacer celui du Sahara.

Le choix de la Direction Centrale des Essais Nucléaires (DirCEN) se porte sur les dépendances françaises du Pacifique austral et c'est ainsi que naît le Centre d'Expérimentation du Pacifique (CEP), le 21 septembre 1962. Le 3 janvier 1963, le général de Gaulle annonce son implantation à une poignée d'élus polynésiens.



Cependant, mis à part la piste construite par les américains à Bora-Bora pendant la deuxième guerre mondiale, il n'existe pas de plateforme aéronautique pouvant accueillir des gros porteurs en Polynésie française. A la suite d'une mission effectuée par M. Joubert, Inspecteur Général des Bases Aériennes, la zone lagunaire située devant Faa'a est définitivement retenue pour l'implantation d'un aéroport international.



Le fond naturel de la Darse de Faa'a est constitué par un sol fin immergé sous 40 cm d'eau : il faut donc y répandre une soupe de corail constituant un filtre, ainsi qu'un remblai de tout-venant de basalte.

Projet de construction de la piste dans le lagon de Faa'a (1958)

La construction de la piste sur la côte nord-est, de l'île de Tahiti démarre en 1959.

Les travaux débutent le 11 février 1959.

Le remblaiement a nécessité le transport de millions de mètres cube de terre, ainsi que la présence de 400 personnes pendant 18 mois.

En mai 1961 est inauguré l'aéroport de Tahiti - Faa'a. Avec sa piste de 3400 mètres de long, il est capable d'accueillir n'importe quel avion gros porteur de l'époque.



L'aéroport a son inauguration.

C'est à Tahiti, centre administratif de la Polynésie française, que l'État-major de l'armée de l'air décide le 1^{er} mai 1964 de créer et d'implanter le Groupe Aérien Mixte 00.082 (GAM 82).



Dans le même temps et dès juillet 1963, les trois armées unissaient leurs efforts et leurs moyens en vue de réaliser l'infrastructure logistique du CEP dans des atolls isolés de l'archipel des Tuamotu. En 1966, tout était prêt et la Base interarmées de Hao voyait le jour.

Commandée par un officier de l'armée de l'air, elle sert de plaque tournante et de centre de commandement des sites de tir de Mururoa et Fangataufa.

Le GAM 82

La décision d'implanter à Faa'a le nouveau GAM 82 entraîne aussitôt la création de la base aérienne 190 qui doit servir de zone vie et de centre de support pour la toute nouvelle unité aérienne.

Cette base groupe les éléments air stationnés à Faa'a, à l'exception de l'escale aérienne qui dépend du district de transit du CEP.

Le GAM 82 et la base aérienne sont étroitement liés au niveau organique. Ainsi, le commandant de la BA 190 est également le commandant du GAM

L'implantation d'une nouvelle unité aérienne n'est possible que s'il existe déjà un minimum d'infrastructure aéronautique et technique adaptée aux moyens aériens qui doit assurer l'accueil, la mise en œuvre et le soutien. En effet, à cette date, seule l'île de Tahiti disposait avec l'aérodrome de Faa'a d'une piste de 3400 mètres de longueur.

Le Centre d'expérimentation du Pacifique (CEP) est officiellement créé le 1^{er} juillet 1963.

1964

En janvier 1964, Mr Pierre Messmer, ministre des Armées, visite Tahiti et les Tuamotu.

Les atolls de Mururoa et Fangataufa sont cédés en février 1964. Un troisième atoll, Hao, destiné à accueillir le plus gros du support logistique est également choisi.

A sa création, le GAM 82 comprend une escadrille d'avions de transport et de liaison ainsi qu'une escadrille d'hélicoptères.



Il occupe des installations provisoires qui comprennent deux demi-barques "FILLOD" et un petit hangar métallique situé du côté ouest de la piste de Faa'a, non loin de la tour de contrôle. Il entretient un détachement permanent d'hélicoptères à Mururoa et un autre à Hao.

En 1966 – 1967, le GAM 82 déménage et prend possession de ses nouveaux locaux au sud de la piste de Faa'a.

Sous les ordres de son premier commandant, le Commandant Paul Jauffret, cette nouvelle unité reprend les traditions et insignes de l'ancienne Escadrille d'Outre Mer 82 Niger (EOM 82) basée à Bamako (Mali), dissoute quelques années plus tôt.

Ainsi donc, le "Crocodile" de l'EOM 82 ressuscite-il au milieu des îlots coralliens pour venir décorer de sa gueule les flancs des aéronefs du GAM 82.

La mise en place du GAM s'étant effectuée progressivement durant l'année 1964, les premiers mois présentent une activité aérienne moyenne avec 1830 heures de vol dans des conditions médiocres et souvent difficiles.



La constitution d'un véritable parc aérien, cependant, va s'échelonner dans le temps, et la diversité des appareils affectés à l'unité en près de quarante ans, doit immanquablement lui conférer un intérêt particulier.

Aéroport année 1964 avec locaux du GAM82.

Des débuts très civils...

C'est en effet sur des appareils Breguet 763 "Provence" rachetés à la compagnie nationale Air France que le nouveau GAM 82 doit faire ses ailes.



Au cours de l'été et de l'automne 1964, l'armée de l'air rachète, cinq de ces gros quadrimoteurs. Un sixième sera racheté en janvier 1965.

Deux autres machines de ce type, les n°86 et n°208 ont entre temps été acheminées par la voie maritime et débarquées directement sur l'atoll de Mururoa.

Les équipages du GAM 82 sont formés au Bourget au sein de l'Escadron de Transport 02/064 "Maine".

Les deux premiers « Deux-Ponts » du groupe, les Breguet 763 n° 306 et 307 quittent le Bourget le 25 juin 1964 et, par la route des Indes, rejoignent Tahiti où ils se posent le 6 juillet. De leurs soutes, sont déchargés deux hélicoptères "Alouette II".

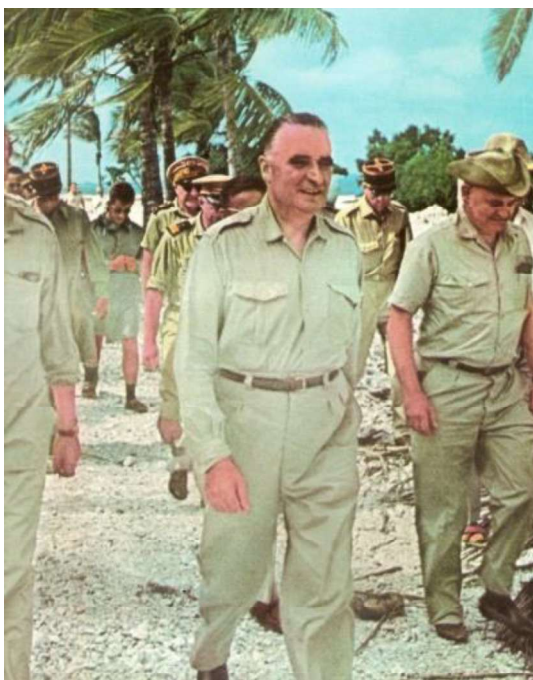
Pour pouvoir mener à bien ses missions de liaison lointaine, le GAM 82 perçoit deux bimoteurs légers Piper Aztec qui, à compter du 11 juillet 1964 (date du premier vol sur ce type d'avion dans l'armée de l'air) vont reprendre à leur compte les missions jusqu'alors effectuées par l'hydravion Short Bermuda de la société RAI (Réseau Inter Insulaire – Société Tahitienne de transport).

Le 22 juillet de cette même année, après un vol de 4h45, en plein cœur de l'hiver austral, la ligne Faa'a – Hao est officiellement ouverte.



Un mois jour pour jour après sa création officielle, le GAM dispose de huit appareils de trois types différents (Breguet 763, Alouette II, Piper Aztec) et effectue déjà de nombreuses missions diverses et variées tant au profit du CEP que du COTAM.

Le 27 juillet, le premier vol sur voilure tournante de l'escadrille d'hélicoptères du GAM 82 est enregistré.



DC 6 utilisé par Pompidou lors de sa visite en 1964.

Ainsi les 26 et 27 juillet, peu après la création du groupe et de l'installation du CEP, messieurs Pompidou, premier ministre du Général de Gaulle, et Jacquinot, ministre d'Etat prennent place à bord d'un Breguet 763 et effectuent une visite d'inspection à Mururoa.

Parallèlement à la création du GAM 82, en août 1964, sont acquis trois PBY-5 Catalina (n° 20, 39 et 48) par la compagnie UTA pour le compte du DIRCEN.

Ils sont révisés chez UTA au Bourget. Le 1er octobre 1964, la SL-PAC (Section Liaison du PACifique) est officiellement créée.



Le 23 novembre aura lieu la première liaison Mururoa – Fangataufa sur "Alouette II".



Un autre Breguet 763 ouvre officiellement le terrain de Hao, le 27 novembre précisément.

La veille de Noël 1964, un troisième Breguet 763 (le n°311) atterrit à Faa'a.

1965

Au cours de l'année 1965, l'escadrille d'hélicoptères perçoit ses dernières machines.

Son parc d'aéronef est alors de neuf Alouette II lesquels assurent la desserte des divers chantiers sur les atolls de tir, et occasionnellement le transport de visiteurs de marque.

Le 3 janvier 1965, la BA 185 devient le commandement de Base Aérienne et Moyens de Support et de Soutien 00.185 Hao.

L'escadron de marche (EM) 00.085 "Loire" de Mont de Marsan est transféré à cette date au service du CEP.

Au cours du mois de février, arrivée sur la base de Hao des chasseurs bombardiers Vautour de "pénétration pilotée".



Le personnel de l'escadron "Loire"

Le 13 février, un quatrième Deux-Ponts (le n°303) rejoint le GAM.

Le 19 mars, les trois appareils PBY-5 Catalina partent du Bourget en direction de Papeete. Le voyage est effectué en 29 jours, 14.350 nautiques et 120 heures de vol. Le 17 avril, les trois amphibies arrivent au CEP.

Leur principale mission est le soutien au CEP.



Le 29 mars, monsieur Messmer, ministre des Armées, accompagné du Général Martin, chef d'Etat major de l'Armée de l'Air, se rendent à Fangataufa à bord d'une Alouette II du GAM après avoir été transporté par un Breguet 763 entre Papeete et Mururoa.

Le 1^{er} juin c'est au tour du Breguet 763 n°305 de se poser sur l'aéroport de Faa'a en fin de journée.

Le 2 septembre, le PBY-5 Catalina n° 20 heurte un récif lors du décollage et coule à Hikueru.



Catalina F-WMKR n° 20 heurte un récif corallien au cours du déjaugeage et coule



Catalina n° 39

Deux jours plus tard le n° 39 s'abîme lui aussi, venu porter secours au n° 20, il rompt ses amarres, heurte un récif et coule.

Ils sont remplacés par le n° 20 et 32 qui arrivent en février 1966.

Ainsi équipé, dès la mi-mai 65, le GAM 82 assure sans relâche les missions de liaison et de transport qui lui sont confiées par la DIRCEN au profit du CEP.

Ces mêmes avions font également des mesures de radiation lors des expériences aériennes qui débutent en 1965-1966 et sont, de fait, légèrement contaminés.

Fort heureusement, avions et équipages sont décontaminés à l'issue de chaque mission. De même, les hélicoptères, outre leurs missions de reconnaissance et de transport de personnel, sont mis en alerte à Mururoa.

Ils doivent récupérer immédiatement après le tir qui a lieu sur le même atoll, les enregistrements effectués dans le blockhaus proche du "point zéro". De la rapidité de leur intervention dépend la possibilité, en cas d'échec, de procéder à un second tir.



Ces activités spéciales donnent lieu à plusieurs témoignages de satisfaction des hautes autorités dirigeant les essais nucléaires.

En ces débuts, l'événement marquant reste pour le GAM 82, le "pont aérien" entre Mururoa et Fangataufa.

Le 4 octobre enfin, un sixième Breguet 763 vient compléter la dotation en matière d'avions de transports lourds.

La passe de Fangataufa ne sera ouverte à la navigation que le 18 octobre 1965 avec plusieurs mois de retard, jusque là, le GAM 82 est le seul moyen permettant d'acheminer le matériel sur l'atoll. Le GAM 82 est donc fortement sollicité et permis ainsi le respect des prévisions d'avancement des travaux.



En quatre mois seulement, du 28 août au 30 décembre il y a 346 rotations. Le nombre maximum de voyage hebdomadaire s'est élevé à 8 pendant la période de pointe à savoir du 25 octobre au 25 novembre. Durant ce mois, 108 missions permettent d'acheminer 975 tonnes de matériels.

Pour la totalité du détachement, cela fait 346 rotations, 2468 tonnes de frêt dont 900 tonnes de ciment et près de 3904 passagers.

Le soutien technique des avions du GAM 82 est assuré par le Centre Industriel du Pacifique (CIP) qui dépend de la compagnie UTA, stationné sur l'emprise de Faa'a, il est chargé de l'entretien et de la réparation courante du Breguet 763.

En réalité, le CIP fonctionne comme un arsenal militaire.

Sur la base aérienne 185 de Hao, c'est le Détachement Alouette du GAM (DETAGAM) qui se charge de l'entretien 2^{ème} échelon des Alouette II.

Périodiquement, les hélicoptères y sont aérotransportés depuis leurs zones de déploiement pour y subir leurs révisions qui sont assez fréquentes avec la corrosion ronge véritablement les appareils exposés aux embruns marins.



1966

L'arrivée des DC-6

L'arrivée des DC-6 en 1966 confirme l'activité soutenue du CEP. Le 13 janvier, atterrit le premier quadrimoteur DC-6 affecté au GAM 82. Il s'agit du n° 44697, vendu à l'Armée de l'Air vers la fin de l'année précédente, et qui sous l'immatriculation 82-PY fait un bref séjour dans le Pacifique avant de retourner au "Maine" au Bourget.

Six avions de ce type sont alors affectés en Polynésie.

En 1966, le GAM 82 déménage et prend possession de ses nouveaux locaux au sud de la piste de Faa'a.

Le 21 janvier, un second DC-6 (n° 43834) se pose à Faa'a. Il faut ensuite attendre le 9 novembre pour voir arriver le troisième avion de ce type, un DC-6A. Cinq autres appareils arriveront par la suite, entre janvier 1967 et avril 1968.

Le 20 avril 1966, le PBY-5 Catalina n° 48 se crashe à l'amerrissage suite à l'ouverture de la trappe de la roulette avant. Il est récupéré puis considéré comme condamné.

Les deux appareils restants (n° 20 et 32) participent au tir "Beltégeuse" (premier tir sous ballon) le 12 septembre.



La même année, la SLPAC est intégrée au G.A.N. (Groupe Aéronautique Navale) Hao.



Pendant ce temps, un détachement permanent de DC 6 est créé à Mururoa pour assurer le soutien logistique de l'atoll de Fangataufa et assurer une alerte dite "à une heure".

Alerte qui lui donne bien souvent l'occasion de décoller et d'évacuer malades ou blessés de Fangataufa ou même de Totegegie, aux îles Gambier.

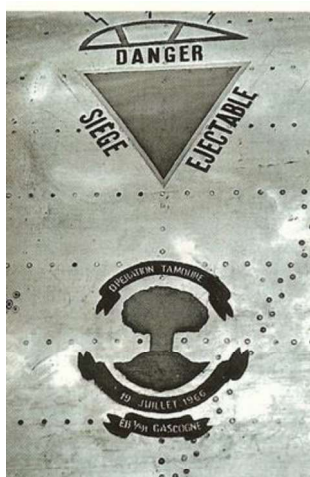
Une Alouette II effectue même un appontage inopiné, par forte mer, sur la frégate De Grasse pour secourir deux malades à bord.

L'année 1966 est aussi marquée par plusieurs événements majeurs.

- Le 2 juillet, Pierre Messmer, le Général Billote et l'Amiral Cabanier assistent au tir baptisé "Aldébaran", premier tir atomique français dans le Pacifique.



- L'Opération Tamouré.



Le 10 mai, à 09 heures locales, un Mirage IV et un C 135 décollent de Mont de Marsan. Ils se posent 07h40 après à Boston-Otis. Après 2 escales à Sacramento et Honolulu, ils rejoignent la base de Hao.

Un deuxième Mirage IV est acheminé, par voie maritime, vers Hao. Les deux appareils sont mis en condition opérationnelle. En juin, le premier Mirage IV est endommagé lors d'un atterrissage court.



- Le 19 juillet, le second Mirage IV prend l'alerte à 04 heures. L'autorisation de tir ayant été donnée, l'explosion de la première bombe atomique, AN 22, tirée depuis un Mirage IV baptisée "Tamouré", a lieu à 05h05 locales, soit 16h05 à Paris.

La mission est une réussite, Le Général de Gaulle envoya un message de félicitations : " Nos "ennemis" sont prévenus !".

- Le 25 juillet, le Mirage IV et le C 135 F quittent Hao par le même itinéraire et se posent de nuit, le 28 juillet à Mont de Marsan.
- Le 10 août, la perte accidentelle à Fangataufa du F-RBQB, un des deux Piper Aztec affecté au GAM depuis moins de deux ans. L'adjudant Belin, en détachement à Mururoa, assure une liaison sur Fangataufa. A bord, se trouvent cinq passagers. Nous sommes en août et le temps semble clément. Vers 17 heures, alors que l'avion se présente à l'atterrissage, il tombe et disparaît à seulement 800 mètres de l'entrée de piste, sous les yeux de plusieurs témoins. Malgré les recherches entreprises immédiatement par les hélicoptères du GAM 82 et des bâtiments de la Marine Nationale, aucun corps n'est retrouvé.

Après 2151 heures de vol sur ce type d'avion au sein du groupe, l'exemplaire restant quitte la Polynésie en octobre 1968 pour rejoindre, aux Antilles, l'Escadrille de Transport 00.058.



DC 8 en escale à Hao lors du voyage de De Gaulle en 1966

Le 9 septembre de cette même année le Général de Gaulle, président de la République, se rend à Mururoa, où depuis le bord du De Grasse, il procède au déclenchement de l'essai "Bételgeuse", première explosion atomique sous ballon.



A bord d'un DC 8 de l' "Esterel", et accompagné d'un des deux DC 6 du GAM, il rejoint Hao pour la suite de la visite d'inspection.



Mais 1966 c'est aussi l'année du retrait des premiers "Deux Ponts".

Après une brillante carrière en Polynésie, le 30 juillet 1966 le 1^{er} Breguet (n°307) est réformé et regagne la métropole en octobre suivi du n°306 au mois d'août 1967.

A l'issue des gros travaux sur les différents sites, la présence des Breguet 763 devient beaucoup moins déterminante.

Le 11 septembre, le groupe reçoit son insigne, crocodile noir et or sur fond bleu ciel, un peu plus de deux après sa création, héritant ainsi des traditions de l'escadrille de outre mer 82 qui fut stationné à Bamako au Mali.



Enfin, le 15 octobre 1966 un nouvel accident vient endeuiller le GAM. L'Alouette II n°271 est gravement endommagée à Hao. Le pilote provoque en effet un pompage turbine qui l'oblige à se poser rapidement dans le lagon à proximité immédiate de l'atoll.

La machine est démontée et renvoyée en France pour réparation en 4^{ème} échelon. Cette machine réintégrera le GAM 82 dans le courant de l'année 1967.

Les DC-6 peuvent en effet assurer très efficacement le transport de fret et de passagers. Le retrait progressif des Deux-Ponts est donc inévitable.

Le 21 novembre, le GAM 82 est félicité lors du sauvetage par hélicoptère, d'excursionnistes en difficulté dans la montagne de Tahiti.

L'année 1966 a vu aussi le tournage, sur l'atoll de Hao, d'un épisode de la 2^e saison de la série "Tanguy et Laverdure" avec Jacques Santi et Christian Marin.



1967

Avide d'événements, le GAM 82 connaît une année 1967 extrêmement mouvementée qui marque un tournant dans son histoire.

En effet, c'est en 1967, le 30 octobre pour être exact, que le GAM 82 se voit confier la garde du drapeau de la 63^{ème} escadre aérienne lors d'une cérémonie officielle.

Désormais cette unité de l'armée de l'air possède son propre insigne et son propre drapeau. Trois ans déjà depuis sa création et trois ans déjà qu'elle rend des services inestimables.

D'autre part, l'année 1967 est particulièrement riche en heures de vol.

Cela est lié au nombre élevé des tirs aériens effectués sur les sites et en particulier, l'essai du premier engin thermonucléaire français.



Le GAM 82 dispose à cette époque de cinq types d'appareils (Breguet 763 en cours de retrait, Alouette II, Cessna 411, Piper Aztec, DC-6) qui lui permettent d'accomplir les nombreuses missions, tant logistiques que tactiques qui lui sont alors demandées.

La quantité de fret et le nombre de passagers transportés sont élevés durant cette période d'activité qui voit aussi le nombre des visiteurs de marque augmenter sensiblement.

14 juillet, défilé militaire sur le front de mer de Papeete, au plus près de la population.



L'arrivée des "légers"

Le 3 octobre 1967, les deux premiers Cessna 411 arrivent à Tahiti : il s'agit du F-006 et du F-007.



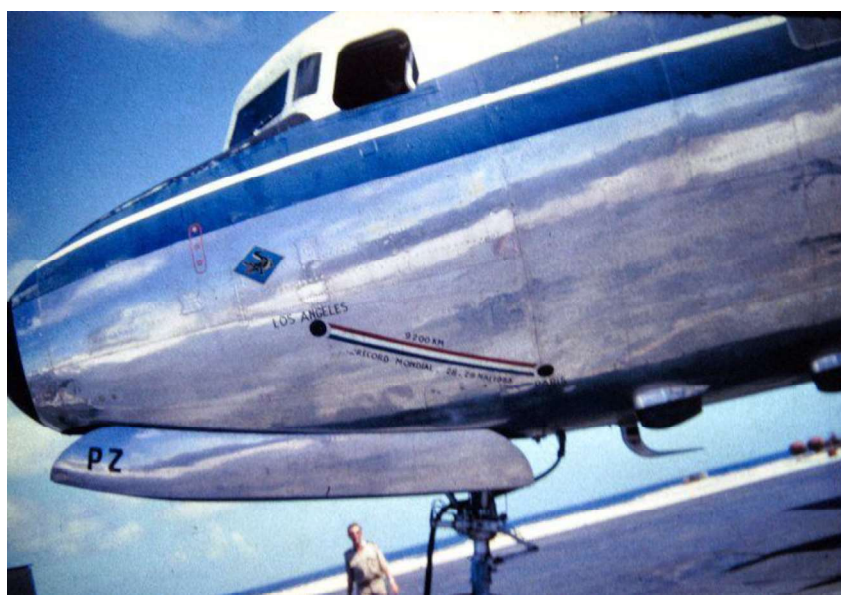
Un troisième appareil de ce type est affecté au groupe le 24 octobre 1969 : il s'agit du F-008 qui arrive directement du GLAM 1/60 de Villacoublay, accompagné par un Breguet 763.

Ces appareils viennent alléger la tâche des Catalina de la Section de Liaison du Pacifique (SLP). Ils servent principalement aux missions SAMAR jusqu'à la dissolution de la SLP le 29 novembre 1971.

Le GAM 82 exploite alors cinq DC-6, trois Breguet 763 encore en dotation, trois Cessna 411 et 1 piper Aztec qui est arrêté de vol depuis l'accident du F-RBQB.

Sur les atolls, l'escadrille d'hélicoptères assure, avec six Alouette II, les missions d'aérotransport, de liaison et de sécurité sur les champs de tir.

Le DC 6 immatriculé PZ du GAM 82 est, ici sur le parking de Hao en 1967. C'est l'avion qui, sous les couleurs d'Air France, a réalisé un record 28-29 mai 195, relier Los Angeles / Le Bourget soit 9200Kms en un seul bond.



1968



confié.

Le nombre croissant de missions aériennes au profit des sites d'essais nécessite la création d'une seconde base aérienne. A compter du 1^{er} février 1968 (instruction n° 57/EMAA/1/ORG/DR du 8 janvier 1968), la "Base Aérienne et moyens 190" est créée.

Le Lieutenant-Colonel Nari devient le premier commandant de la BA 190 et du GAM 00.082.

Le drapeau de la 63^{ème} Escadre Aérienne lui est



Le 18 mai, dans le cadre de la mission "HELIPOLY", deux hélicoptères Sikorsky H34 sont débarqués du Transport de Chaland de Débarquement (TCD) Orage de la Marine Nationale, et affectés au GAM 82, de mai à novembre, pour les travaux préliminaires de la route traversière devant rallier la presqu'île à Papeete.

Les études et relevés topographiques effectués, les deux H34 sont embarqués à bord du porte avions Clemenceau pour la France.



Durant cette période le GAM transporte trois passagers de marque. Il s'agit de monsieur Galley, Ministre de la recherche scientifique, de monsieur Sicurani, Gouverneur de la Polynésie française et du Général Thiry, commandant de la DIRCEN.

Le 16 août 1968, ces personnalités prennent part à la visite des installations du CEP et du CEA à Tahiti et se rendent à Mururoa et Hao à bord d'un Mystère XX du GAM.

Ce dernier, en provenance du GLAM, est mis à la disposition de l'Amiral commandant le Groupement Opérationnel des Expérimentations Nucléaires (GOEN) pour effectuer les liaisons entre Faa'a et les sites.

Cet appareil effectuera 5 séjours en Polynésie française avant de retourner à Villacoublay le 19 novembre 1979 après avoir effectué pas moins de 760 heures de vol sous l'insigne du "Crocodile".



1969

Le 2 février, le Deux-Ponts n°303 est réformé à Faa'a. Il brûlera le 14 mai dans un incendie provoqué par la mise à feu accidentelle des fusées éclairantes. L'avant est détruit, les ailes et la dérive sont démontées, le fuselage mis à la disposition de l'aéroport pour l'entraînement de la Section de Sécurité Incendie et Sauvetage (SSIS) est réduit par le feu.



Du 8 au 31 mai, deux équipages du GAM 82 effectuent une mission de transport au profit de l'Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale (IHEDN) qui est probablement une des plus appréciées tant au point de vue touristique qu'aéronautique.

A bord des DC 6 PW et PU, les passagers effectuent via Honolulu et Los Angeles, le trajet Acapulco, Lima, Cuzco, Brasilia, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Point à Pitre, Nouvelle Orléans pour rentrer à Faa'a par San Francisco et Honolulu.

Le GAM 82, par l'intermédiaire du Commandement du Transport Aérien Militaire (COTAM), reçoit pour cette mission, les félicitations, en date du 29 mai, du Général directeur de l'Institut. Il reçoit également des félicitations pour de nombreux sauvetages et recherches en mer.

Au mois de juillet, le lieutenant-colonel Mane prend le commandement de la base aérienne 190 et du GAM 00.082.

1970

Le 27 février, c'est au tour du Deux-Ponts n°312 de quitter le GAM.

Le 18 octobre, sauvetage en mer (SAMAR) sur l'avion du Prince Charles d'Angleterre en voyage aux Marquises.

Malgré toutes ces missions ô combien valorisantes réalisées par l'escadron, l'année 1970 sera ternie par l'accident de l'Alouette II n°247, le 29 novembre 1970.

Cet hélicoptère décolle pour une mission d'aérotransport dans la montagne de Tahiti. Vers 11 heures du matin, l'appareil n'étant pas rentré, les recherches sont déclenchées, le DC-6 F.RBPY décolle et ce n'est que vers 14 heures que l'Alouette est découverte dans le lac Vaihiria.

Les conséquences pour l'équipage seront sans gravité mais la machine est définitivement hors d'usage.

1971



Le 2 avril, un Vautour 2N de l'escadron "Loire" se pose sur le ventre à Hao, sans trop de dégâts.

Un autre accident, six mois plus tard, le 5 juin 1971, entraîne la perte, à Hao, du Cessna 411 F-007 qui coûte cette fois-ci la vie à l'équipage composé du lieutenant-colonel Desplas, du commandant Lacrouts et du lieutenant-colonel Lalanne.



Cet incident décide l'état major de l'Armée de l'Air à retirer ces avions du Pacifique, au début de l'année 1973, en raison des effets néfastes de la corrosion.

Les deux appareils restants sont démontés et mis en caisse avant d'être convoyés vers la métropole et livrés au CEV où ils finiront leur carrière.

Au mois de juillet, le lieutenant-colonel Sabatey prend le commandement de la base aérienne 190 et du GAM 00.082.

Le 31 décembre, la Section Liaison du PACifique (SLPACI) est dissoute. Les PBY-5 Catalina sont stockés à Faaa, puis revendus au Chili en mars 1972.

1972

En mars, le Deux-Ponts n°305 est réformé et le 4 avril le n°311 effectue son dernier vol, scellant la fin des Breguet Deux-Ponts en Polynésie française.

Pendant leurs huit années de présence au GAM 82, les six Breguet 763 auront totalisé plus de 23.000 heures de vol, transporté 167.600 passagers et près de 28.700 tonnes de fret. C'est une page de l'Histoire qu'il faut tourner.

Le 16 mai, l'Alouette II n°90 disparaît en mer au large d'Amanu avec son pilote.

Le vendredi 30 juin, le Boeing C 135 F N° 473 FUKCD de l'Escadron de Ravitaillement en Vol (ERV) 4/93 "Aunis", s'écrase quelques minutes après le décollage de Hao. Il avait décollé pour effectuer une mission de reconnaissance météo Soubise avec deux ingénieurs météo à bord.

L'avion s'est abîmé corps et biens dans l'océan au cours du virage de présentation face à la piste, à quelques encablures seulement de la "passe", alors que le commandant de bord tentait vainement d'atterrir.



Des ennuis très sérieux survenus aux quatre réacteurs dès le décollage effectué avec un plein complet de carburant, ont contraint le pilote à tenter un atterrissage immédiat après avoir délesté le maximum de pétrole.

Les mêmes ennuis réacteurs apparaissent sur le deuxième C 135 F N° 471 qui s'apprête à décoller pour la mission météo suivante.

Ce C 135 F a dû être re-motorisé avec quatre réacteurs neufs venus de métropole par voie aérienne pour lui permettre de regagner Istres.

L'enquête a révélé une corrosion importante due à l'air marin sur l'atoll.

Quelques jours avant l'accident, en visite d'inspection sur l'atoll, le Général Gauthier, CEMAA, s'était fait présenter le détachement des C135 F.

L'équipage du C 135 F FUKCD N° 473, mort en service aérien commandé le 30 juin 1972 était composé de :

- Commandant Dugue, pilote, commandant de bord,
- Capitaine Parage, navigateur,
- Lieutenant Frugier, copilote,
- Adjudant-Chef Hecq, opérateur ravitailleur en vol.

Deux spécialistes météo participaient au vol et ont également disparu au cours de l'accident :

- Adjudant-Chef Langlais,
- Premier-Maître Saucillon.



Le général Gauthier se faisant présenter l'équipage du cdt Dugue.

1973 / 1974

Le dernier vol du groupe sur cet avion est effectué le 13 mars 1973.

Pour pallier le retrait des Breguet 763, deux Nord 2501 ou Noratlas sont affectés à Tahiti pour les missions logistiques car les DC 6 ne peuvent, à eux seuls, assurer le transport de fret volumineux et de passagers vers les atolls notamment entre Mururoa et Fangataufa, mais également entre Tahiti et les atolls où des postes militaires sont installés.

C'est pour cette principale raison que l'armée de l'air met en place ces deux Noratlas au sein du GAM 82.

Le n°163 arrive à Faa'a le 23 décembre 1973 suivi par le n°187.

Le 26 juin, le "Bataillon de la paix", mené par Jean-Jacques Servan Schreiber avec le Général de la Bollardiere, Brice Lalonde, Jean-Marie Muller et l'abbé Jean Toulat, proteste à Tahiti contre les essais nucléaires.



Pouvanaa en tête de la manifestation du Bataillon de la Paix à Papeete

Juillet: visite d'Aymar Achille Fould, secrétaire d'État aux armées. Il se fait présenter la bombe AN-52 qui sera larguée le 28 août par un avion Mirage-III.



Au mois de juillet, le lieutenant-colonel Champier prend le commandement de la base aérienne 190 et du GAM 00.082.

Le 27 décembre, l'escadron transporte son millionième passager qui est, en fait, une passagère.

14 septembre 1974, ultime explosion atmosphérique d'une énergie mégatonnique.

