

## Armée de l'Air 1945-1962 (16)

Ami(e) Internaute,

Ce 168<sup>ème</sup> diaporama est le 16<sup>ème</sup> d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne le GOM 86 *Grands Ergs*.

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](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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

## GOM 86 *Grands Ergs*

En janvier 1952, est créée à Blida l'Escadrille d'Outre-Mer EOM 86 *Hoggar* dotée de dix MD 312 *Flamant* et un MD 311 *Flamant*. En juillet de la même année, est créée, toujours à Blida, l'EOM 87 *Tanezrouft* (Escadron d'Outre-Mer) doté théoriquement de dix MD 315 et un MD 311 (quatre EOM existent depuis 1951 en Afrique Noire et à Madagascar). Ils doivent assurer une grande diversité de missions : liaisons de commandement, manœuvres avec l'armée de Terre, transports et parachutages de vivres, médicaments et matériels divers, relevés photographiques, recherches samar/sater, etc. Les EOM d'Algérie sont également appelées à effectuer de nombreuses manœuvres en dehors de l'AFN, en particulier en Italie pour des manœuvres dans le cadre de l'OTAN.

En 1955, avec le début du conflit, le *Flamant* devient un avion d'arme à part entière. Le 1<sup>er</sup> juillet 1955 est créé, à Blida, le Groupe d'Outre-Mer GOM 86 *Grands Ergs* par fusion des EOM 86 et 87. Les deux escadrilles travaillaient déjà en étroite collaboration et le groupement n'apporte qu'une amélioration dans les conditions de maintenance. Le groupe se renforce et il dispose, le 1<sup>er</sup> juillet 1955, de 32 avions (seize MD 315, quatorze MD 311 et deux MD 312) et 35 le 1<sup>er</sup> juillet 1956.

Les *Flamant* sont alors sollicités en permanence pour effectuer des missions aussi différentes que poste de commandement volant, reconnaissance photographique et à vue, bombardement, appui feu et évacuations sanitaires. Le GOM 86 supporte de nombreux détachements.

Le 15 octobre 1955, une troisième escadrille, équipée de neuf Ju 52, est créée (EOM 3/86). Cependant, cette escadrille, équipée d'un matériel différent, se révèle peu pratique et, le 15 février 1956, les Ju 52 quittent Blida pour Tunis-El Aouina pour devenir le GSRA 76. Le même problème se retrouve avec cette troisième escadrille équipée ensuite de douze NC 702 *Martinet* provenant de l'EOM 75 qui avait été créée à Oran le 1<sup>er</sup> septembre 1955 sous le commandement du capitaine Ferlin. Ces NC 702 sont remplacés, en octobre 1957, par des *Flamant* puis la troisième escadrille est dissoute.

Les avions du GOM 86 effectuent en moyenne 1 200 heures de vol par mois. Sur ce total, près de 500 sont consacrées aux seules missions de reconnaissance à vue.

En 1956, le Groupe reçoit six avions de l'école d'Avord pour huit mois. Ces avions sont mis en place à partir de mars à La Sénia et, en mai, ce détachement prend l'appellation d'Escadrille de bombardement EB 77, pour peu de temps puisqu'en août suivant, il est transformé en CIEB 329 (Centre d'instruction des équipages de B-26).

Le Groupe entretient des détachements permanents de trois *Flamant* à Télérgma, deux à Colomb-Béchar et Touggourt et un à Laghouat. Des avions sont provisoirement détachés pour un mois minimum à Fort-Flatters, Adrar, Timimoun, El Oued-Guémar, El-Goléa, etc. Les *Flamant* multiplient les missions d'appui feu mais surtout de reconnaissance à vue ou photo et réalisent un important travail de cartographie photographique.

Les mitrailleuses de 12.7 mm sont montées quasiment à demeure sur les MD 315. Au cours des missions de reconnaissance, les bimoteurs effectuent isolément de nombreux tirs avec leurs armes de bord sur des bandes de rebelles. En plus des bombes et roquettes sous les voilures, le *Flamant* est adapté au largage de phosphore qui a la particularité de s'enflammer à l'air libre. Les plaquettes de phosphore sont stockées dans le fuselage dans des mini-caisses à munition de 12.7 mm remplies d'eau. Le contenu de ces mini-caisses est déversé par le mécanicien par un entonnoir débouchant à l'extérieur de l'avion par la trappe photo.

En 1958, sont mis en service opérationnel les premiers MD 311 équipés de six missiles air-sol SS 11. Ces avions sont principalement utilisés pour l'attaque des grottes sur lesquelles mitraillages et bombardements restent sans effets. L'exercice est particulièrement délicat, car le pilote doit mener son attaque face à la montagne, vers une ouverture généralement bien camouflée, et suffisamment longtemps pour que le tireur puisse guider son missile.

Atteints par les tir rebelles ou victimes de pannes de moteur ou de train d'atterrissage, les *Flamant* connaissent de nombreuses péripéties et les vols se terminent souvent avec un moteur arrêté, situation difficile à assumer qui contraint à quelques atterrissages en campagne ou sur des terrains de secours.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1959, le GOM 86 dispose de 41 *Flamant* (vingt-cinq MD 315, quatre MD 312 et douze MD 311) et les opérations continuent avec autant d'intensité. Les ennuis techniques diminuent car les moteurs SNECMA 12T, d'une meilleure tenue, remplacent les 12S.

À partir de 1960, commandé par le commandant Chauchot, les charges opérationnelles du GOM 86 diminuent, l'apparition d'avions de combat plus puissants et plus aptes aux tâches dévolues jusqu'alors aux *Flamant* rendent sa participation directe aux missions d'appui feu moins prépondérante. Il conserve son potentiel (43 *Flamant* le 1<sup>er</sup> juillet 1960) mais il voit son rôle se réduire au profit de missions de PC volant, surveillance et destruction en zone interdite, évacuations sanitaires et liaisons.

En 1961, le GOM est commandé depuis août par le commandant Ferlin, le potentiel baisse légèrement à 39 *Flamant* (28 MD 315, six MD 312 et dix MD 311) et, après le cessez-le-feu, il revient à son ancienne activité : entraînement, manœuvres et liaisons.

## Le départ des *Flamant*

Après les pseudo accords d'Évian, l'armée de l'Air doit organiser le retour en métropole de ses moyens matériels et humains.

L'ECN 1/71 (Escadrille de chasse de nuit) va à Reims où elle sera dissoute. Ses deux premiers MD 315R quittent Bône le 9 juillet 1962, suivis une semaine plus tard par cinq autres. Le dernier le 20 juillet.

L'ELA 57 (Escadrille de Liaisons Aériennes 57) cède ses sept *Flamant* au GLA 45 au mois de septembre 1962. Les MD 311 radar rentrent en métropole le mois suivant. Les deux derniers MD 311 radar et les sept MD 312 du GLA 45 rentrent en France au début de l'année 1963.

Les MD 315 et 311 du GOM 86 rentrent progressivement en métropole, alors que le nombre de MD 312 augmente légèrement. Le 31 juillet 1963, le GOM 86 dispose de 12 MD 315 radar et de 10 MD 312.

Le 1<sup>er</sup> août 1963 est créée, à La Sénia, le Groupe Aérien Mixte (GAM) 87 par fusion de l'Escadrille de Liaisons Opérationnelles ELO 2/45 de Boufarik, de l'Escadrille d'Hélicoptères EH 1/24 de la Réghaïa et du GOM 86.

Le GAM 87 doit gérer la déflation du parc aérien et le rapatriement des avions en métropole. Il met alors en œuvre les *Broussard* de l'escadron 2/87, les *Alouette II* de l'escadron 3/87 et treize *Flamant* de l'escadron 1/87. Un MD 315 et un MD 312 sont détachés à la Réghaïa.

Les avions sont progressivement convoyés à l'entrepôt de Châteaudun. Le premier MD 315 quitte le GAM 87 le 25 novembre 1962. Le dernier rentre le 24 juin 1964, alors que le GAM 87 a été officiellement dissous le 30 avril 1964.

Seul subsiste en Algérie un *Flamant* qui restera au CIEES 343 à Colomb-Béchar jusqu'au mois de mai 1967, un mois avant la dissolution de l'unité.

## Les différentes versions du Marcel Dassault *Flamant*

En 1947, l'avion polyvalent dit *Avion d'Outre-Mer* est défini pour les missions de transports, évacuations sanitaires, parachutages, photographies, mitraillages et bombardements légers. Le MD *Flamant* dont le prototype fait le premier vol le 10 février 1947, est adopté et commandé en 170 exemplaires dans ses différentes versions

	M.D. 311	M.D. 312	M.D. 315
<b>Aménagement</b>	1 poste de pilotage	2 postes de pilotage	1 poste de pilotage
	Pointe avant vitrée	Les N° 139 et 141 Aménagement ministériel	Pointe avant comportant 1 Radôme sur les 315 Radar.
<b>Dégivrage pneumatique</b>	Voilure	Voilure	Non
<b>Dégivrage thermique</b>	Empennage	Empennage	Non
		NOTA : N° 137 et 138 le dégivrage voilure et empennage était entièrement thermique.	
<b>Armement</b>	10 lance bombes ALKAN 1 viseur NORDEN 1 intervallo-mètre ALKAN 1 combinateur ALKAN	Non	2 mitrailleuses BROWNING 12,7 600 cartouches par armes (MD 315 uniquement). 4 lance bombes ALKAN 2 lance roquettes MATRA prévus pour 4 roquettes T. 10 et 4 bombes de 50 Kg ou 4 bombes de 50 Kg et 2 bombes T. 1000 ou 4 nids d'abeille MATRA 122 comportant 28 roquettes de 68 mm Collimateur SFOM - Viseur DD. 30
	9 avions N° 256 - 259 - 264 - 273 - 274 280 - 281 - 286 - 291 équipés pour lancer 6 SS 11.		

EOM 86 Hoggar



EOM 86 "HOGGAR"



**EOM 86 Hoggar** - 1952 - Le commandant du groupe a baptisé ses *Flamant*. Chaque appareil est décoré de la silhouette correspondant aux personnages :

MD 312 n° 112 F-UIGA : *Blanche-Neige*

113 F-UIGB : *Prof*

114 F-UIGC : *Grincheux*

116 F-UIGE : *Joyeux*

95 F-UIGG : *Simplet*

92 F-UIGF : *Timide*

124 F-UIGH : *Atchoum*

MD 311 n° 275 F-UIGL : *Dormeur*

Ci-contre : le MD 312 *Grincheux* à Ouargla en 1952

EOM 86 *Hoggar* – MD 312 *Flamant* à Sétif décoré du nain *Joyeux* en 1956, devant un H-19 du GMH 57 et un fuselage de *Flamant* sur une remorque





MD Flamant de l'EOM 87 Tanezrouft à Blida en 1955



EOM 75 – En septembre 1955, devant un NC 701 *Martinet*, un général assiste à la prise de commandement du Cne Ferlin à La Sénia



EOM 75 – En septembre 1955, prise de commandement du Cne Ferlin à La Sénia. Cne Ferlin, Cne Vasseur, Cne Molar, Lt Cuenot, Lt Prugent et Lt Libarbe. Cachés : Lt Cornevin, Lt Chovet et Lt Égalité

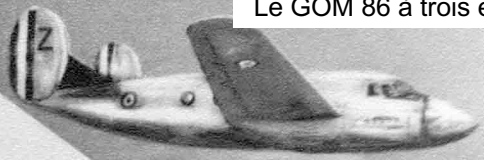


MD-311 du GOM 86 à deux escadrilles : *Hoggar* et *Tanezrouft*



# G.O.M.-86

Le GOM 86 à trois escadrilles



# BLIDA

(Albert Meurice)

GOM 86 – MD 315 *Flamant* à El-Abiod en 1958 – Une des deux mitrailleuses 12,7 mm à l'avant gauche



GOM 86 – MD *Flamant* à Blida – 1958



GOM 86 – MD *Flamant* à Blida – 1958





GOM 86 – MD *Flamant* à Blida – 1958



GOM 86 – MD 311 *Flamant* sur la base de Blida – 1956 – Seuls les MD 311 ont un astrodôme



GOM 86 – MD 311 *Flamant* à Blida en 1958

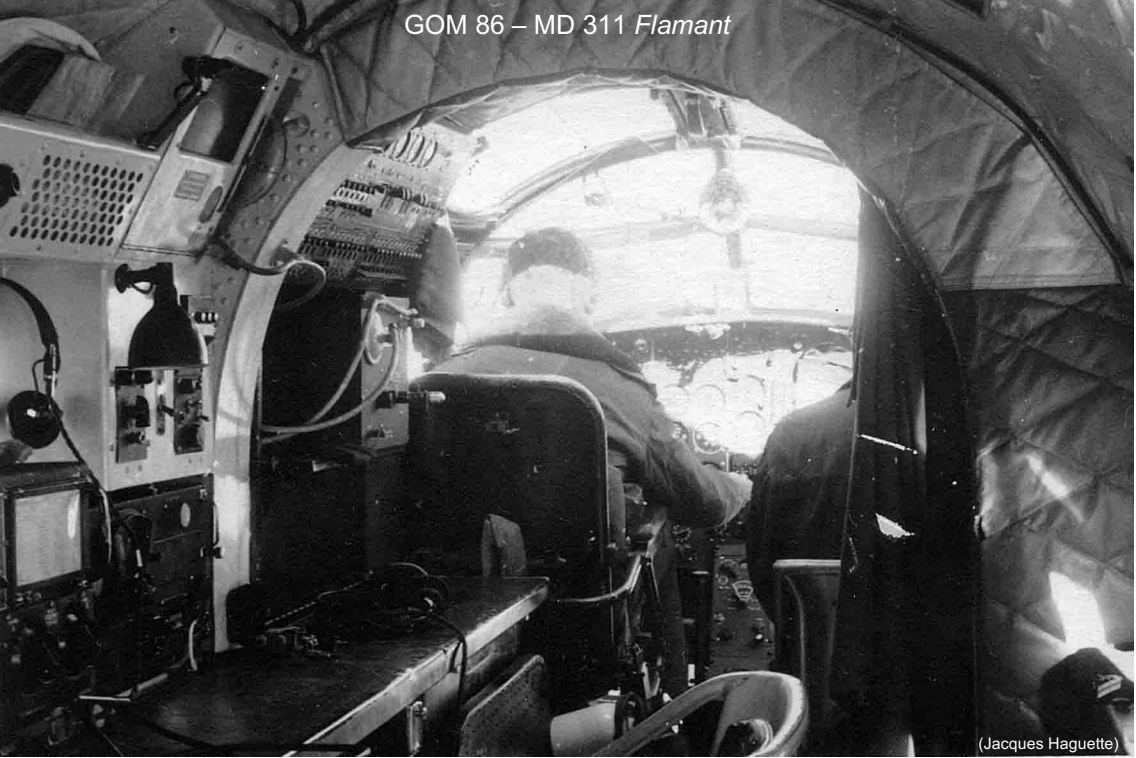


GOM 86 – Dans un MD 311 *Flamant*



(Gaston Grosjean)

GOM 86 – MD 311 *Flamant*



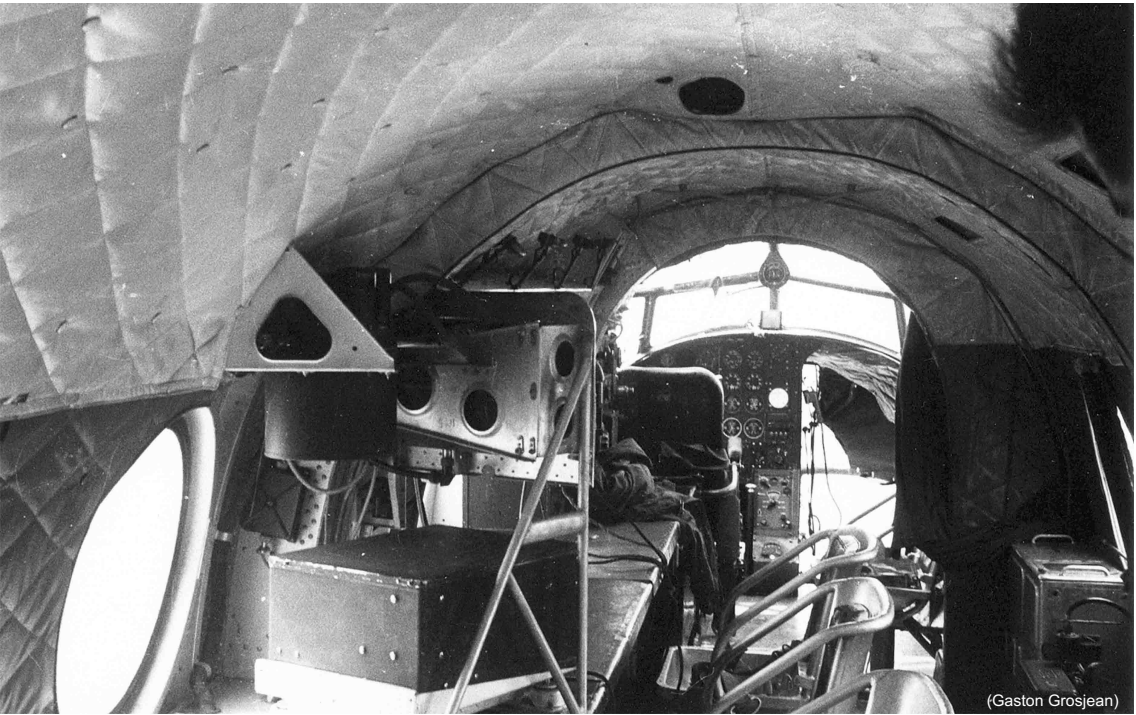
(Jacques Haguette)

GOM 86 – MD 311 *Flamant*



(Jacques Haguette)

GOM 86 – Dans un MD 311 *Flamant*



(Gaston Grosjean)

GOM 86 – Avec l'oxygène dans un MD 311 *Flamant*



(Jacques Haguette)



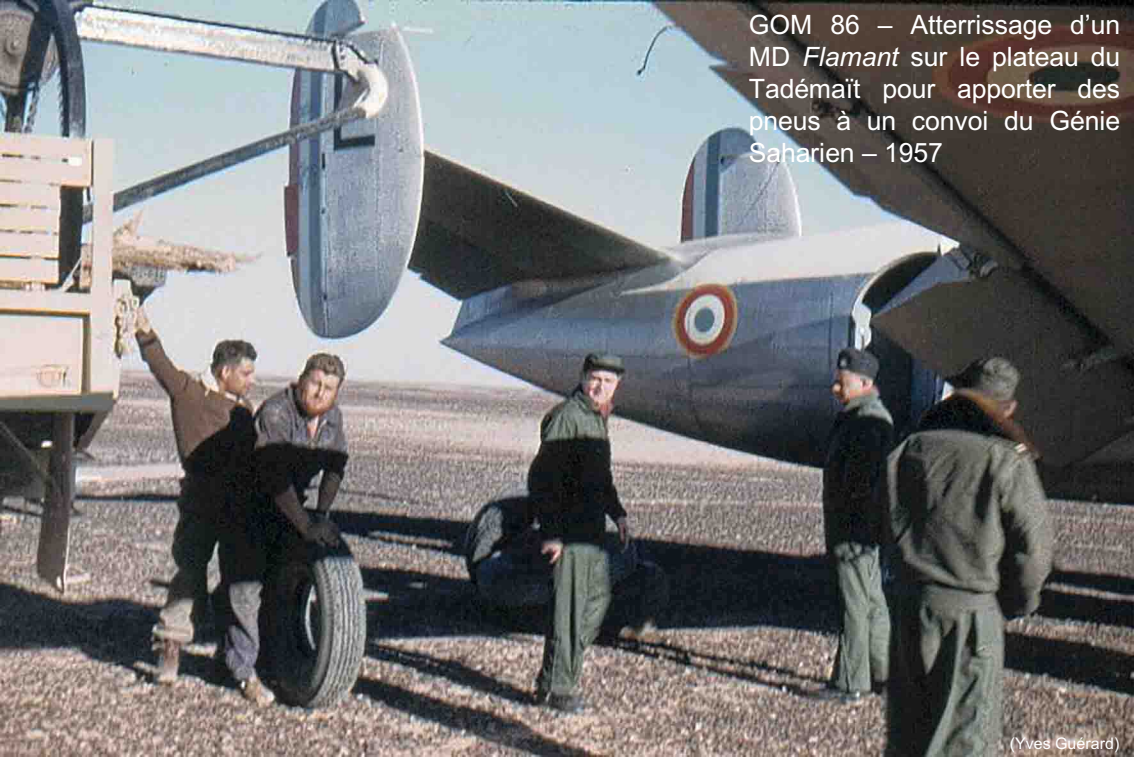
GOM 86 – MD 315 Flamant



GOM 86 – MD 315 *Flamant*



GOM 86 – Atterrissage d'un MD *Flamant* sur le plateau du Tadémaït pour apporter des pneus à un convoi du Génie Saharien – 1957



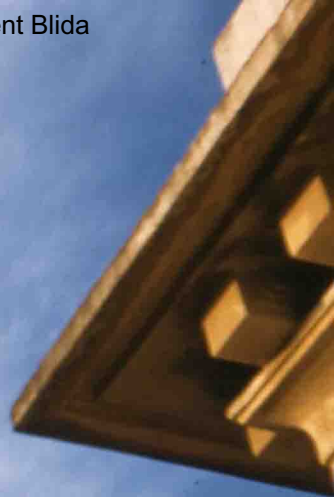
GOM 86 – En 1957 à Téliergma, le général Jouhaud présente à Louis Christiaens, secrétaire d'État à l'Air, l'équipage du lieutenant-pilote Perchenet



GOM 86 – Rassemblement avant le défilé – 1958



GOM 86 – Le 13 mai 1958, les *Flamant* survolent Blida



GOM 86 – Le 28 mai 1958, les *Flamant* survolent Alger



GOM 86 – Le 30 juin 1958, MD 315R *Flamant* accidenté dans la région de Ghardaïa, suite à une panne de moteur, au cours d'une évacuation sanitaire depuis Fort-Miribel – Équipage Lt-navigateur Jean Marcoud, AC-pilote Bosc – Pas de victime.

*Même à 1.45 à l'admission en continu, impossible de se maintenir en palier. D'autant que nous étions cinq à bord. Pour garder une vitesse de sécurité, il a fallu rester en légère descente, ce qui ne pouvait pas nous mener bien loin... Crash impeccable. Mais, le reg à cet endroit, n'était pas un tapis de mousse. Ailes déchirées par de gros cailloux, réservoirs crevés, le feu... Heureusement, nous nous en sommes tous sortis et nous avons été récupérés quelques heures plus tard par une patrouille de l'armée de Terre. (Jean Marcoud)*





# AVIATION FRANÇAISE

5° REGION AERIENNE

## L I C E N C E

### DE COMMANDANT D'AVION SUR FLAMANT

Le Général d'Armée Aérienne M. CHALIE  
Commandant la 5° Région Aérienne, conformément aux instructions en  
vigueur, décerne la Licence de Commandant d'Avion sur FLAMANT au

*Capitaine* **ROLLAND** *Jean*  
à la date du 15 OCTOBRE 1958

Par *Orde* à Alger, le 15 Octobre 1958

N° 31 **Le Colonel DEBRAS**

*Chef d'Etat Major*  
*de la 5° Région Aérienne*

*M. Debras*



GOM 86 – Intervention sur un MD *Flamant* touché par le tir rebelle à Bou-Djedid (région de Touggourt) en novembre 1959



GOM 86 – Intervention sur un MD *Flamant* touché par le tir rebelle à Bou-Djedid (région de Touggourt) en novembre 1959



(Gaston Grosjean)

GOM 86 – Avitaillement d'un MD *Flamant* à Blida



GOM 86 – MD 311 *Flamant* à Blida

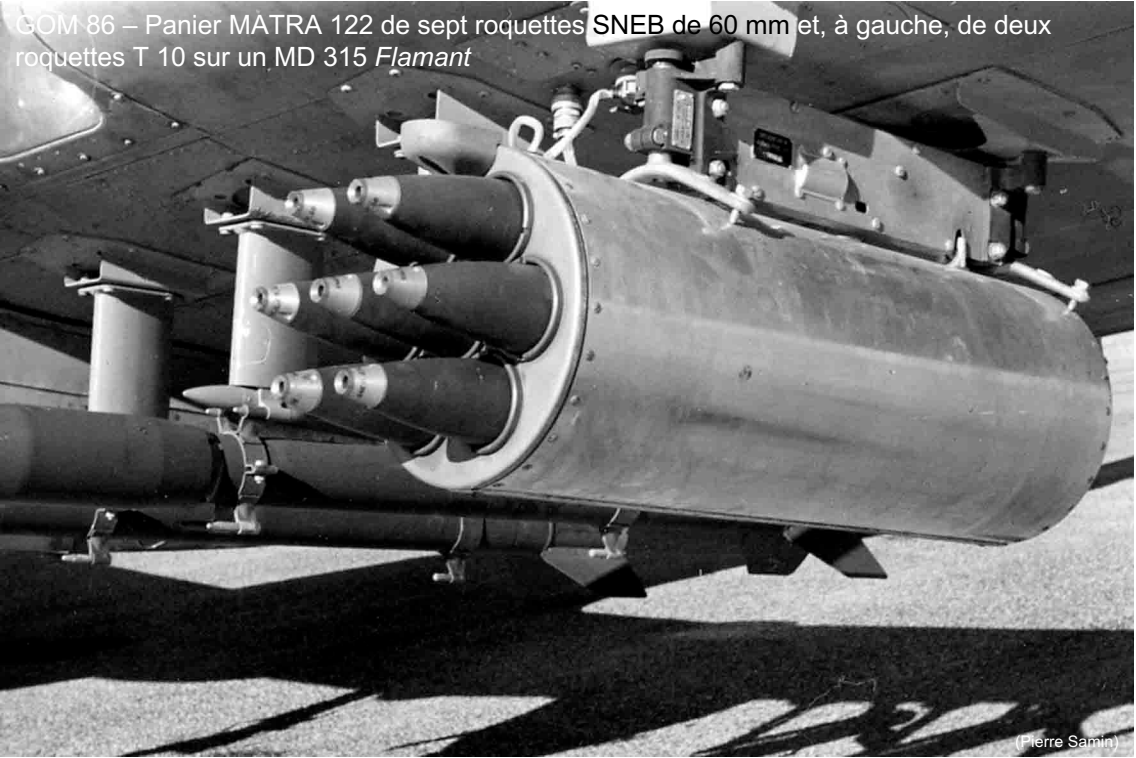


(Gaston Grosjean)

GOM 86 – Paniers MATRA 122 de sept roquettes SNEB de 60 mm sur un MD 315 *Flamant*



GOM-86 – Panier MÀTRA 122 de sept roquettes SNEB de 60 mm et, à gauche, de deux roquettes T 10 sur un MD 315 *Flamant*



GOM 86 – Installation d'un panier MATRA 122 sur un MD 315 *Flamant* à El-Abiod





GOM 86 – MD 315 *Flamant* équipé d'un panier MATRA 122 à Laghouat en 1959



GOM 86 – MD 315 *Flamant* équipé de paniers MATRA 122 à Blida – 1958



GOM 86 – MD 315 *Flamant* équipés de paniers Matra – Blida 1958





**GOM 86** – Missile SS 11 sur un MD 311 *Flamant*. Le missile de Nord-Aviation, Nord 5210 SS 11, développé dès 1953 à partir du missile antichar SS 10, est un missile filoguidé. La propulsion de l'engin est assurée par deux fusées à poudre, une première d'accélération qui donne en l'engin une vitesse de 100 m/s en 1,4 seconde, et une de croisière qui maintient une légère accélération. La vitesse maximale, en fin de croisière, soit 22 secondes après le tir, s'établit à 190 m/s. Ces performances confèrent à l'engin une portée maximale de 3 000 mètres. Les corrections de trajectoire, ordonnées par le tireur au moyen d'une petite manette de télécommande, sont transmises au missile par deux liens filaires bobinés sur deux fuseaux enrouleurs intégrés à l'engin. Remarque : SS signifie sol sol, en réalité ce missile devrait être appelé AS (air-sol).

GOM 86 – MD 311 *Flamant* avec un missile SS 11



(Sébastien Guillemain)

GOM 86 – Missiles SS 11 sur un MD 311 *Flamant*



GOM 86 – MD 311 *Flamant* à Bou-Saâda avec trois missiles SS 11 par demi-aile en 1959



GOM 86 – Un MD 311 *Flamant* décolle de Bou-Saâda avec six missiles SS 11



(Daniel Hartmann)



GOM 86 – MD 311 *Flamant* vu d'un autre MD 311



**38.000 HEURES DE VOL  
14.700 OPÉRATIONS EN 3 ANS**

**Le groupe d'outre-mer 86  
"GRANDS ERGS"  
a reçu, samedi, à Blida  
un fanion offert  
par la "Betterave"**

**EQUIPE** de Marcel Dassault 311, 312 et 315, le Groupe d'outre-mer 86 « Grands Ergs » couvre toute l'Algérie et le Sahara. La vocation algérienne et saharienne de cette unité vient d'être officialisée par l'appellation « Grands Ergs » récemment conférée au groupe. Il lui manquait un emblème.

Cette lacune est maintenant comblée. L'association « La Betterave » qui réunit tous les habitants de Blida et de ses environs originaires du Nord de la France, vient d'offrir au G.O.M. un fanion aux armes du groupe.

Ce fanion a été présenté au cours d'une cérémonie qui s'est déroulée

samedi matin sur la base aérienne 140 de Blida.

Présenté par le commandant Lecroquet, commandant en second le G.O.M. « Grands Ergs », M. Tison, président de l'association « La Betterave » et ancien radio-avare, dit son admiration pour le groupe, et remet le fanion au colonel Piteau, commandant la base aérienne de Blida, qui le reçut des mains de Mme Tison.

Le commandant Piteau, commandant le groupe d'outre-mer 86, dit alors la parole. Après avoir remercié l'association « La Betterave », il rappela brièvement l'activité de son groupe : « En trois ans et demi, les Dassault du G.O.M. 86 ont effectué plus de 38.000 heures de vol en 18.000 sorties dont 32.800 heures de vol et 14.700 sorties en opérations du maintien de l'ordre ». Il termina en disant :

« L'inscription « Grands Ergs » frappée en lettres d'or sur le fanion qui nous a été offert et généralement associée désormais étroitement votre groupement des gars du Nord et les atterrisseuses désertiques et prometteuses pour la France. Elles concrétisent de façon splendide cette communauté française de Dunkerque à Tamantasset que notre chef le général de Gaulle évoquait il y a quelques mois et pour laquelle nous en sommes maintenant assurés, le sang versé en commun par les gars de France du Nord et du Sud de la Méditerranée, n'aura pas été versé en vain ».

A cette cérémonie qui se déroulait sous un des hangars du groupe, assistaient notamment M. Ouraud représentant M. Baulard, maire de Blida ; le colonel Perrier ; le lieutenant-colonel Tull ; les commandants Brocquet, Mahéo, etc...

Un repas de corps fut ensuite servi au mess de la base, et se déroula dans la meilleure ambiance. Une matinée et une soirée dansantes réunirent dans les salons de l'hôtel Royal Equipages et « ramparts » du groupe, et les membres de la société « La Betterave ».



Mme Tison, présidente de l'association « La Betterave », remet au colonel Piteau, commandant la base de Blida, le nouveau fanion du G.O.M. 86

## GOM 86 – Un équipage

CHEGGA	570
AIN BEN TILI	330
FORT TRINQUET	580
ATAR	1280
ROSSO	2000
ST LOUIS	2100
DAKAR	2200



GOM 86 – MD *Flamant* à El-Abiod – 1958



GOM 86 – MD 315 *Flamant* sur le Grand Erg Oriental



GOM 86 – MD 315 *Flamant*



GOM 86 – MD 311 *Flamant* à Colomb-Béchar – 1958



GOM 86 – MD 311 *Flamant* à Ben S'Rour – 1958

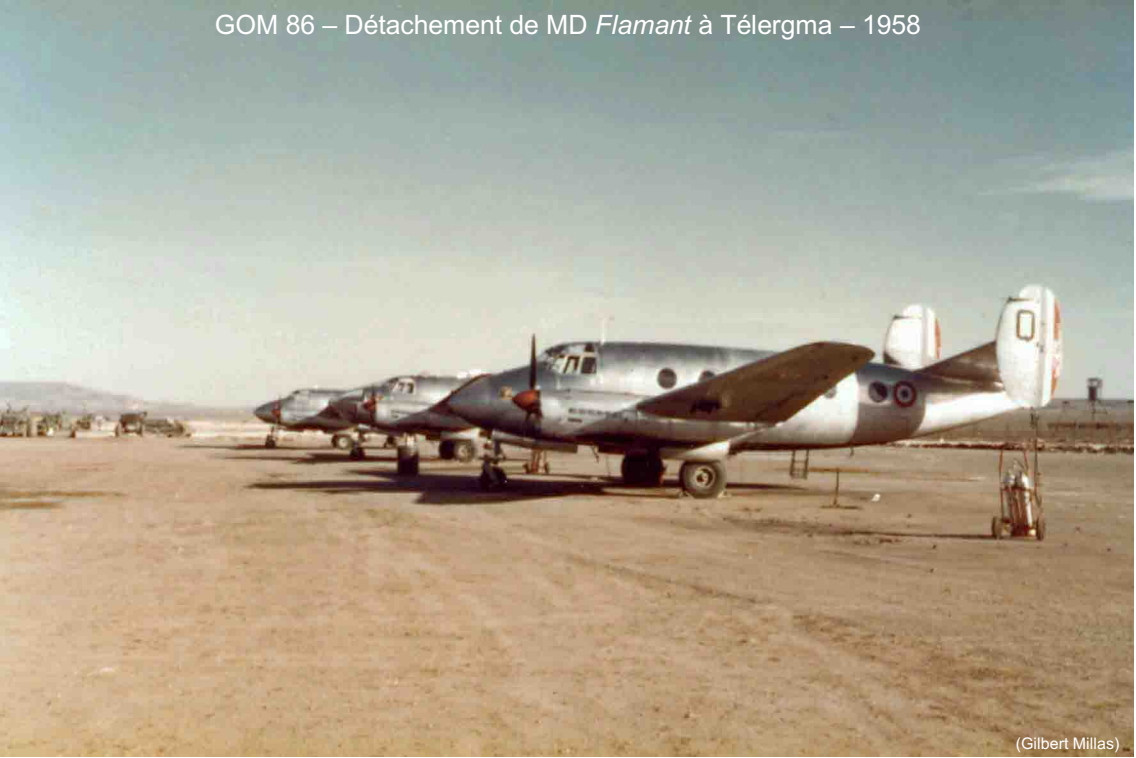




GOM 86 – Détachement de MD *Flamant* à Télérgma – 1958



GOM 86 – Détachement de MD *Flamant* à Télérgma – 1958



GOM 86 – MD 315 *Flamant* – Blida 1958



(Jean Delmas)

GOM 86 – MD 311 *Flamant* – Blida 1958



GOM 86 – MD 312 *Flamant* – Blida 1958



GOM 86 – MD 311 *Flamant* – Blida 1958



GOM 86 – Changement de moteur d'un MD *Flamant* dans la région d'El-Abiod – 1959



GOM 86 – Changement de moteur d'un MD *Flamant* dans la région d'El-Abiod – 1959





GOM 86 – L'équipe de l'AMR1/661 de Blida venue procéder au changement de moteur d'un MD *Flamant* dans la région d'El-Abiod – 1959



GOM 86 – MD 315 *Flamant* à Guelma, devant un L-19 du PA 14<sup>ème</sup> DI – 1960



GOM 86 – MD 311 *Flamant* et *Broussard* de l'ELO 2/45 à Orléansville – 1958



UNITÉ : GOM 86

## ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

3000-07-203

Période du 21 Septembre au 22 Septembre 1951Concernant (1) M<sup>r</sup> RICHE DE FORGESN° du manifeste :        établi par l'escale d       

DATE.	FONCTION A BORD.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2).	NOMBRE D'ATTEIRISSAGES.	DURÉE (3)	
					JOUR.	NUIT.
<u>21-9</u>	<u>PAX</u>	<u>MD315</u>	<u>Tam aux aéro Reconnaissance</u>	<u>1</u>		<u>01 20</u>
<u>22-9</u>		<u>MR19</u>	<u>Reconnaissance In d'auquel</u>	<u>1</u>		<u>01 15</u>
<u>"</u>			<u>In d'auquel Tam aux aéro</u>	<u>1</u>		<u>00 30</u>

ARRÊTE au total de (en lettres) trois heures cinq minutes heures de vol,dont (en lettres) trois heures cinq minutes heures de vol de nuit.Le Commandant du (unité) GOM 86

Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : S/LT LEGERSignature : [Signature]Cachet de l'Autorité  
signant l'ordre de mission  
à l'arrivée.

GOM 86 – MD 315 *Flamant* à Colomb-Béchar – 1961



GOM 86 – MD 315 *Flamant* à El-Abiod – 1961



Dernière diapositive