

Armée de l'Air 1945-1962 (17)

Ami(e) Internaute,

Ce 169^{ème} diaporama est le 17^{ème} d'une d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les GSRA 76 *Oasis* et GSRA 78 *Tindouf*. 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>

GSRA 76 Oasis

La troisième escadrille du GOM 86, créée à Blida avec des Ju 52 le 15 octobre 1955, fait mouvement sur Tunis-El Aouina et devient, le 15 février 1956, le GSRA 76 *Oasis* (Groupe saharien de reconnaissance et d'appui, code F-UIHx) commandé par le commandant Albert Trouette. Equipé de 25 Ju 52, le groupe connaît, dès sa création, une activité intense. Il envoie, le 6 juin 1956, un détachement à Colomb-Béchar pour couvrir l'ouest de la piste saharienne n° 2 et un autre détachement à Ouargla pour l'est de la piste. Il est relayé au sud par une escadrille basée à Bangui. Il a d'autres détachements à Téliergma, Biskra, Touggourt, Fort-Polignac, Boufarik, Edjelé, Tindouf, Oran, Méchéria, El-Abiod et Adrar.

Le travail, pour lequel le Ju 52 est bien adapté avec sa faible vitesse et sa grande autonomie, est la reconnaissance, la surveillance, l'appui-feu et les évacuations sanitaires. Les observateurs connaissent la région, les pistes, les us et coutumes des nomades. En volant aux alentours de 200 mètres sol, ils lisent les traces et enregistrent les mouvements au sol, la progression des caravanes, tâchent d'en identifier les tribus à la manière dont les chameaux sont batelés et au comportement des nomades et les signalent aux Méharistes ou aux unités sahariennes de la Légion étrangère.

Les missions sont régulières, ou décidées sur renseignement à la demande du PCA. Les GSRA participent également au sauvetage avec la possibilité de larguer vivres, eau et matériel de survie. Des missions de transport leur incombent, lignes régulières, evasan, ainsi que le largage de courrier sur les postes isolés. Au nord du Sahara, ils ont des missions de PC volant, protection convoi, rav et appui-feu en fixant les rebelles au sol en attendant l'arrivée des T-6 ou des chasseurs et en permettant la poursuite des combats en larguant des lucioles.

Le GSRA 76 *Oasis* quitte Tunis pour Ouargla en mars 1957 avec 18 Ju 52 et met en place des détachements à Laghouat, El-Oued et Djanet et des détachements provisoires pour certaines missions, afin de couvrir un territoire grand comme une fois et demie la France. Il a la mission délicate de surveiller la frontière libyenne par laquelle les rebelles se ravitaillent en armes et munitions.

Pour les missions d'appui-feu, le Ju 52 est armé d'une part de deux mitrailleuses MAC de 7,5 mm à l'arrière dont les tubes émergent des fenêtres des toilettes et de lance-bombes permettant d'emporter 500 kg sous les ailes et 500 kg sous le fuselage. Les bombes, qui se révèlent plus meurtrières pour l'avion que pour l'ennemi, causent la perte de deux équipages en 23 missions d'appui-feu.

Fin 1957, le GSRA 76 *Oasis* a 12 000 heures de vol à son actif, il a à sa tête le commandant Michel Rouillon de Gironville, adjoint : capitaine de Rochebrune, chef des opérations : capitaine Caillebotte.

À partir de fin 1957, une dizaine de C-47 remplacent progressivement les Ju 52. Le 1^{er} septembre 1957, le GMMTA prend en charge les deux groupes, seulement en ce qui concerne la gestion du personnel, le code devient F-SEWx.

À partir de juillet 1958, il perçoit huit *Broussard* de l'ELO 4/45 dissoute, code : F-SEXx.

En février 1959, il dispose de neuf *Broussard*, treize Ju 52 et cinq C-47.

L'activité de transport prend de plus en plus d'importance en apportant ravitaillement et courrier aux postes isolés. Le Groupe est commandé par les commandants Maurice Gorge en 1958, René Sordet en 1960 et Jacques Latour en 1962. En 1962, le Groupe est rattaché à la région aérienne du Sahara. Il est dissout le 31 janvier 1963.

DIFFUSION RESTREINTE

RONEO

EMA A-1^{er} Bureau
MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE
& DES FORCES ARMÉES

ETAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR

N° 5220 /EMAA/1/0/DR.

PARIS, le 2 FÉV 1956

I N S T R U C T I O N

portant création du Groupe saharien
de reconnaissance et d'appui n° 76 - TUNIS EL
AOUINA.

-:-

I - GÉNÉRALITÉS :

Dans le cadre des mesures prises pour renforcer les
Unités Aériennes consacrées au maintien de l'ordre en Afrique
Française du Nord, il a été décidé de mettre sur pied, sur ce
territoire, un Groupe doté d'avions JU.52 "TOUCAN".

Une partie de ce groupe sera constituée par l'escadrille
de JU.52 Bombardiers du Groupe d'Outre-Mer n° 86.

II - CRÉATION :

Le GÉNÉRAL, Commandant la 5^e Région Aérienne procédera,
le 15 Février 1956, sur la Base Aérienne de TUNIS-EL-AOUINA, à
la création du Groupe Saharien de Reconnaissance et d'Appui n°76.

Ce Groupe sera constitué en Unité Sans Administration
Distincte (U.S.A.D.) rattachée administrativement à la Compagnie
de l'Air 02.157.

Son numéro mécanographique sera :

000. 76. 13. 13. 41.

Il sera aligné sur le Tableau d'Effectifs n° 808 en cours
de diffusion.

III - SUBORDINATION - MISSIONS :

Le Groupe Saharien de Reconnaissance et d'Appui n° 76 est
subordonné au GÉNÉRAL, Commandant la 5^e Région Aérienne.

1.1.1956

.../..

- 2 -

Les missions qui lui sont imparties sont fixées par le
GÉNÉRAL Commandant la 5^e Région Aérienne, en fonction de la si-
tuation sur son territoire.

Stationné sur une base permanente de l'Armée de l'Air, il
sera cependant organisé de façon à pouvoir constituer des détache-
ments capables de fonctionner isolément pendant un temps déterminé
à partir de terrains d'opérations disposant de certains moyens
généraux.

IV - PERSONNEL :

Le Personnel Officiers et sous-Officiers P.N. et P.N.N.S.
sera mis en place par les soins du Service du Personnel de l'Armée
de l'Air.

Le personnel sous-Officiers du Service Général et Hommes
de Troupe sera mis en place par les soins du GÉNÉRAL, Commandant
la 5^e Région Aérienne.

V - MATÉRIEL :

a) La dotation avions de ce groupe est fixée à 24 avions JU.52
se répartissant en principe comme suit :

- 12 avions version Transport pourvus d'un armement léger,
- 12 Avions Version Bombardement, provenant de la 3^e Escadrille du Groupe d'Outre-Mer 86 de BLIDA.

La mise en place de ces matériels à TUNIS-EL-AOUINA fait
l'objet d'ordres de détail sous le timbre du 4^e Bureau de
l'Etat-Major de l'Armée de l'Air.

b) Les matériels, outre que le matériel aérien, seront mis en
place par les Directions de Services intéressées de la 5^e
Région Aérienne, en fonction des dotations réglementaires.

VI - ADMINISTRATION :

Mention de cette création sera portée au Registre des Actes
Administratifs de la Compagnie de l'Air n° 02.157.

DESTINATAIRES :

Diffusion Particulière.

Le Général LHERITIER
Adjoint au Général Major Général
de l'Armée de l'Air.

[Signature]

EMA A-1^{er} Bureau
Classement 01 02

Vème REGION ALGERIENNE
N° 1 3 2 6
côté : 1511
S.D. 87.055 8 Août 1957

3.15. LL
nouveau

- RETOUR MESSAGE -
à

Monsieur le Général Commandant l'AIR en TUNISIE
Monsieur le Général Commandant l'AIR en ALGERIE

Objet : Mouvement sur OUARGLA du G.S.R.A. N° 76 d'EL AOUIHA

I.- Le groupe Saharien de reconnaissance et d'appui N° 76 d'EL AOUIHA fera mouvement sur OUARGLA.
Cette opération prendra effet à compter du 16 Août 1957.
En conséquence à cette date le G.S.R.A 76 (U.S.A.D.) rattachée administrativement à la Cie AIR N° 02/57 d'EL AOUIHA :
- sera rattaché administrativement au D.T.O. N° 34/540 de OUARGLA (U.A.D. comptable de ses matériels en service)
- prendra le numéro d'identification 00/076 11- 11- 41

II.- Ce changement de gestion et de rattachement administratif n'entraînera pas d'échilassement de B.L.C.D. (Cf M N° 607/EMA/BSM)

III.- Toutes les questions relatives au transport de cette Unité à OUARGLA seront réglées par entente directe entre nos deux Commandement.

IV.- Les extraits du registre des actes administratifs constatant cette opération ne seront adressés en deux exemplaires.

COPIE à
- EMAA/1^{er} B } à titre de
- EMAA/3^{er} B } compte rendu

1^{er} Bureau
Date 13 AOUT 1957
COURRIER ENTREE

REPARTIR DANS 24 HEURES (24)
DUT - LA BENT
ANT
12 AOUT 1957
N 13024
Courrier - ARRIVÉE

Par Ordre
Le Colonel LECLEIRE
Chef d'Etat Major



GSRA 76 Oasis

N° 6680 /EMAA/I/O.DR

PARIS, le 25 SEPT. 1957

INSTRUCTION

portant transformation des Groupes Sahariens de Reconnaissance
et d'Appui d'Afrique du Nord

I.- GÉNÉRALITÉS

Il a été décidé de constituer sur le territoire africain,
4 Groupes Sahariens de Reconnaissance et d'Appui dotés chacun de :

8 TOUCAN
et 5 C. 47

Cette décision va se traduire en Afrique du Nord par un changement de
dotation avions du G.S.R.A. N° 76 de OUARGLA et du G.S.R.A. N° 78 de
COLOMB-BECBAR équipés actuellement de 20 TOUCAN.

La mise en place des C 47 ne pouvant être envisagée avant la
fin du 1er semestre 1958, les mesures transitoires suivantes ont été
prévues :

- le nombre des TOUCAN en ligne dans chacun des G.S.R.A. sera ré-
duit à 10 ;

- un détachement de 6 C 47 de la 64^e Escadre sera mis à la dis-
position de la 5^e Région Aérienne, les appareils avec leurs équipages
étant répartis dans chacun des deux G.S.R.A.

La présente instruction a pour objet de fixer les conditions
d'exécution de la transformation de ces G.S.R.A. pendant la période
transitoire.

II.- CONDITIONS D'EXECUTION

Le Général Commandant l'Air en Algérie procédera à la date du
1er Octobre 1957 à la transformation des tableaux d'effectifs des
G.S.R.A. n° 76 et 78.

Alignés sur le tableau d'effectifs N° 808 B diffusé le 18
Juillet 1956 sous n° 6923/EMAA/I/O.DR, ils seront désormais alignés

.../...

sur le Tableau d'effectifs n° 820 A diffusé le 8 Décembre 1956 sous
N° 8085/EMAA/I/O.DR.

III.- MISSION - SUBORDINATION

Sans changement.

IV.- PERSONNEL

1°/- Les mouvements de personnel qu'entraîne cette transforma-
tion seront réglés :

- par le Service du Personnel de l'Armée de l'Air en ce qui concerne
les Officiers et S/Officiers du P.N.

- par le Commandant de l'Air en Algérie en ce qui concerne les autres
catégories de S/Officiers et les hommes de troupe.

2°/- Ces mouvements devront tenir compte de ce que :

- d'une part la transformation actuelle entraîne une réduction sensi-
ble des effectifs des G.S.R.A.

- mais que, d'autre part, l'affectation des C.47 dans le courant de
l'année 1958 devra s'accompagner de la mise en place du personnel néces-
saire à leur mise en oeuvre .

V.- MATÉRIELS

Pendant la période transitoire, les G.S.R.A. N° 76 et N° 78
seront dotés de 10 TOUCAN dont le taux d'utilisation sera de 25 heures/mois.

Les mouvements de matériels autres que le matériel aérien
seront réglés par les Directions de Service de l'Air en Algérie.

VI.- ADMINISTRATION

Mention de la transformation de ces Unités sera inscrite aux
Registres des Actes Administratifs des Unités Administratives de rattachement.

Le Général de Corps Aérien VENOT
Major Général de l'Armée de l'Air
Signé : VENOT

INITIALES :

ffusion IV

Pour ampliation :

Le Colonel DE SAUVEBEUF
Chef du 1er Bureau de l'E.M.A.A.
p.o. le Lt-Colonel CANDELIER
Officier Supérieur Adjoint

M. Candelier

21.9.57

LIGNES REGULIERES ASSUREES PAR LE G.S.R.A. 76
A PARTIR DE JUILLET 1961
=====

AU DEPART DE OUARGLA

MERCREDI Ligne 73 15 LAGHOuat ALGER LAGHOuat

JEUDI Ligne 73 17 TOUGGCOURT EL-OUED ALGER

VENREDI Ligne 73 17 ~~TOUGGCOURT~~ ALGER EL-OUED OUARGLA

SAMEDI Ligne 73 16 OUARGLA EL-OUED TOUGGCOURT LAGHOuat TOUGGCOURT
EL-OUED OUARGLA

AU DEPART DE FORT-FLATTERS

MERCREDI Ligne 73 92 OHANET IN-AMENAS FORT-THIRIET IN-AMENAS FORT-
FLATTERS.

VENREDI Ligne 73 90 DJANET FLATTERS

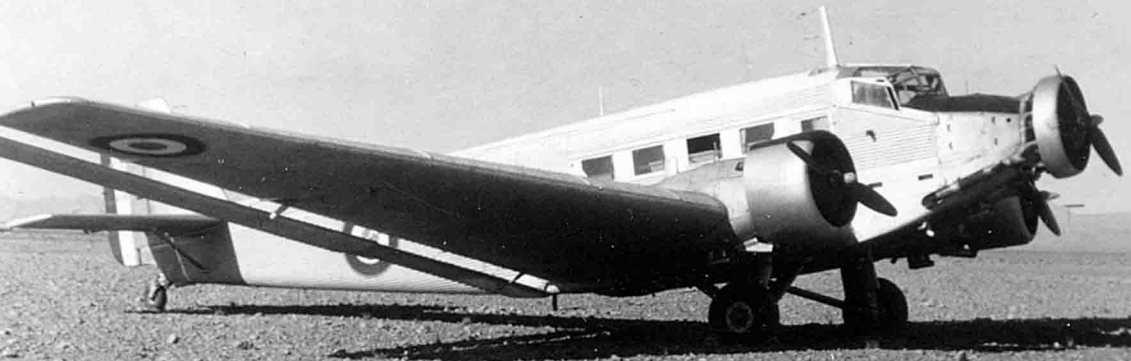
SAMEDI Ligne 73 91 ANGUID FORT-POLIGNAC DJANET FORT-POLIGNAC FLATTE

=====

GSRA 76 Oasis – Ju 52 à Blida en 1957



GSRA 76 *Oasis* – Ju 52 à El-Abiod en 1957



GSRA 76 Oasis – Ju 52, instruments de contrôle



(Claude Mille)

GSRA 76 Oasis – Ju 52 à Fort-Flatters en juin 1957



GSRA 76 Oasis – Ju 52 à Kerzaz en 1957



GSRA 76 *Oasis* – Ju 52 à Téliergma en 1958



GSRA 76 Oasis – Ju 52 à Colomb-Béchar en 1958



GSRA 76 Oasis – Ju 52 à Touggourt en 1958



GSRA 76 Oasis – Ju 52 à Fort-Flatters en 1959



GSRA 76 *Oasis* – Défilé des Ju 52 à Fort-Flatters le 14 juillet 1959



GSRA 76 Oasis – Ju 52 à Ouargla en 1959



GSRA 76 Oasis – Bernard Gaudineau au poste radionavigant d'un Ju 52 en 1958



(Bernard Gaudineau)

GSRA 76 Oasis – Bernard Gaudineau en Ju 52 à Ouargla en 1958



(Bernard Gaudineau)

GSRA 76 Oasis – Ju 52 à Batna en 1961



Nous sortions de nos chambres, habillés d'un slip et de notre combinaison de vol, le petit déjeuner étant prévu pour notre retour, soit trente minutes plus tard, lorsque le colonel Mitterrand (le frère) nous interpelle : « *Puisque vous êtes prêts à prendre l'air, vous allez m'amener à Fort-Thiriet (350 km au nord-est, à la frontière algéro-tuniso-lybienne) et vous serez de retour pour midi* ».

Un ordre est un ordre et nous pouvions que l'exécuter, surtout venant du *chef suprême*.

Nous voilà donc, très peu vêtus, arrivant à Fort-Thiriet où nous devons simplement le déposer, car un avion du GLA 45 devait venir de Boufarik afin de le ramener à Laghouat.

Il nous demande d'attendre l'arrivée de son avion avant de reprendre l'air.

En fin d'inspection, son avion n'étant pas arrivé, il nous ordonne de poursuivre sur Laghouat, vol qui se déroule sans ennui. Arrivés à destination, en fin d'après-midi, nous n'avons pas pu repartir ayant à effectuer la révision des 25 heures. En effet, toutes les 25 heures de vol il est nécessaire, entre-autre, de remplir les cache-culbuteurs de graisse.

Nous décidons d'effectuer cette opération le lendemain matin.

Rituel habituel dans ces cas là : réserver une chambre pour la nuit, passer au foyer pour acheter serviettes, savons, dentifrices, brosses à dent et rasoirs.

Donc le lendemain matin, les quatre membres d'équipage se mettent au travail, car nous ne pouvons pas laisser cette tâche au seul mécanicien navigant !

En fin de matinée, au moment de repartir, le commandant Belloc nous demande de charger un moteur de MD 315 pour un avion resté à Fort-Flatters. Cela consiste à embarquer dans notre avion dont la charge offerte est de 350 kg pour décoller en sécurité, un moteur de 900 kg + 200 kg de matériel et d'outillage ainsi que deux mécaniciens dépanneurs, soit un poids minimum de 1 300 kg.

Nous lui faisons remarquer que nous serons en surcharge au décollage...

...C'est alors que, rassuré par notre "obéissance", il nous annonce que nous devons prendre à bord un second moteur à déposer directement à Tamanrasset où un autre MD 315 était en panne.

Nous avons, bien sûr, protesté, refusant catégoriquement ce complément de chargement car :

- L'avion aurait été chargé à 2 200 kg et donc incapable de décoller.

- Si nous arrivions à mettre la machine en l'air, nous ne pourrions pas effectuer un vol direct de plus de 6 heures avec un avion qui, s'il avait bien 7 heures d'autonomie en carburant, n'en avait que 3 heures en huile, tant il consommait de ce lubrifiant.

- Cela nous aurait amenés à nous poser en surcharge à Tamanrasset sur un aérodrome à plus de 1 000 mètre d'altitude, donc hors de toutes les normes de sécurité. Et, qui plus est, nous n'aurions jamais pu redécoller avec le poids restant.

Nous sommes partis avec le premier chargement prévu, soit 1 200 kg.

Au décollage, nous avons utilisé toute la longueur de la piste pour prendre de la vitesse et enfin décoller. Nous sommes restés plus d'une minute au ras du sol, ne sachant pas si l'avion allait s'élever ou si nous allions nous crasher droit devant, dans le sable.

Pour plus de sécurité, nous avons décidé de faire un léger détour en passant à la verticale de Ouargla, avant de mettre le cap sur Fort-Flatters et avoir ainsi la possibilité de se poser sans casse. Encore une mission dont on se souvient et surtout des réponses du commandant Belloch à chacune de nos objections : « *qu'à cela ne tienne !* ».

GSRA 76 Oasis – Ju 52 à Batna en 1961



GSRA 78 *Tindouf* – Mitrailleuse de sabord sur un Ju 52



La mitrailleuse du Ju 52 par Claude Lousteau

Une fois par mois, pour satisfaire aux consignes d'entraînement, nous devions effectuer quelques tirs à la mitrailleuse de bord.

Il est nécessaire de savoir qu'il s'agissait, à partir du Junkers 52, d'envoyer quelques balles d'une mitrailleuse de sabord de type MAC 50. Celle-ci était installée à l'arrière sur le côté, pointant son canon par la fenêtre des toilettes et elle était maintenue dans l'axe par deux sandows.

Cette mitrailleuse, alimentée par un chargeur cylindrique, dénommé « camembert », contenait 90 cartouches de 7,5 mm et elle était réputée pour s'enrayer très souvent.

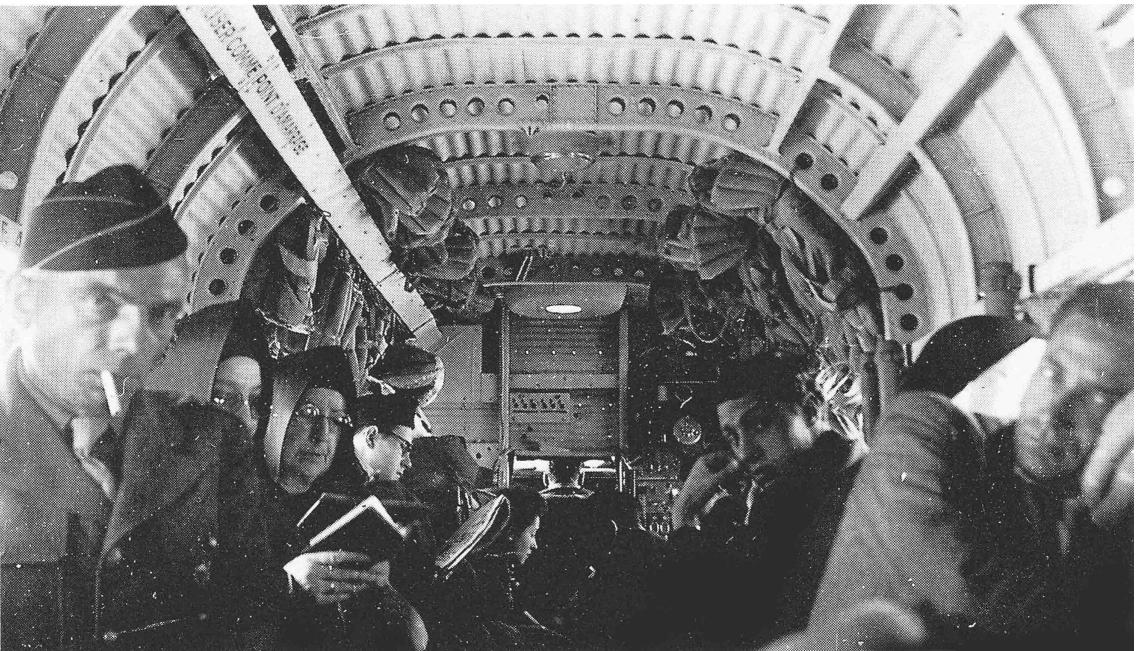
Nous étions satisfaits lorsque nous avons réussi à tirer *une salve de deux balles*.

Ensuite, il fallait retirer le chargeur, extraire la cartouche coincée par la culasse, réarmer et attendre le passage suivant sur la cible.

Toujours est-il que pour cet exercice qui nous amusait énormément, nous étions prêts, dès six heures du matin, pour essayer de mettre quelques balles dans un bidon de 100 litres placé au milieu des dunes.

Inutile de préciser que lorsque nous avons mis une ou deux balles dans le bidon, en cinq ou six passages, nous pensions avoir réussi notre entraînement.

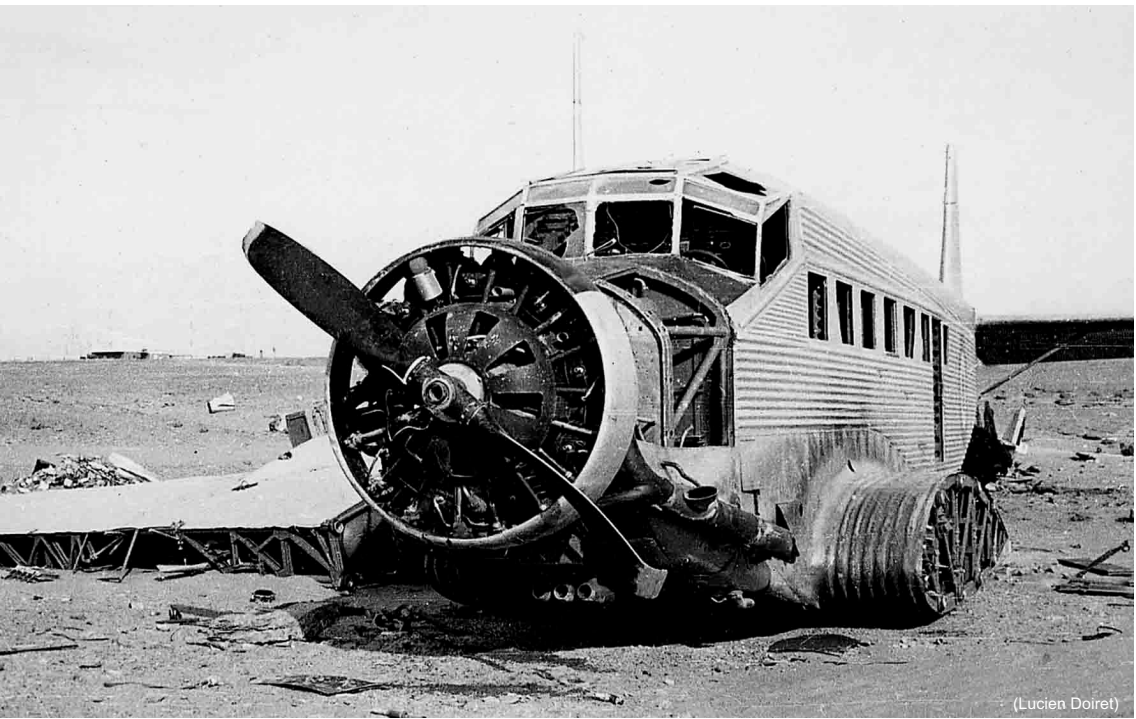
Dans un Ju 52



Un Ju 52 décoré de l'insigne du 1^{er} Régiment Étranger à Djanet



Ju 52 inconnu à Reggan



GSRA 76 Oasis – C-47 à Ouargla en 1958



(Bernard Gaudineau)

GSRA 76 Oasis – C-47 à Ouargla en 1962



GSRA 76 Oasis – C-47 à Télergma en 1961



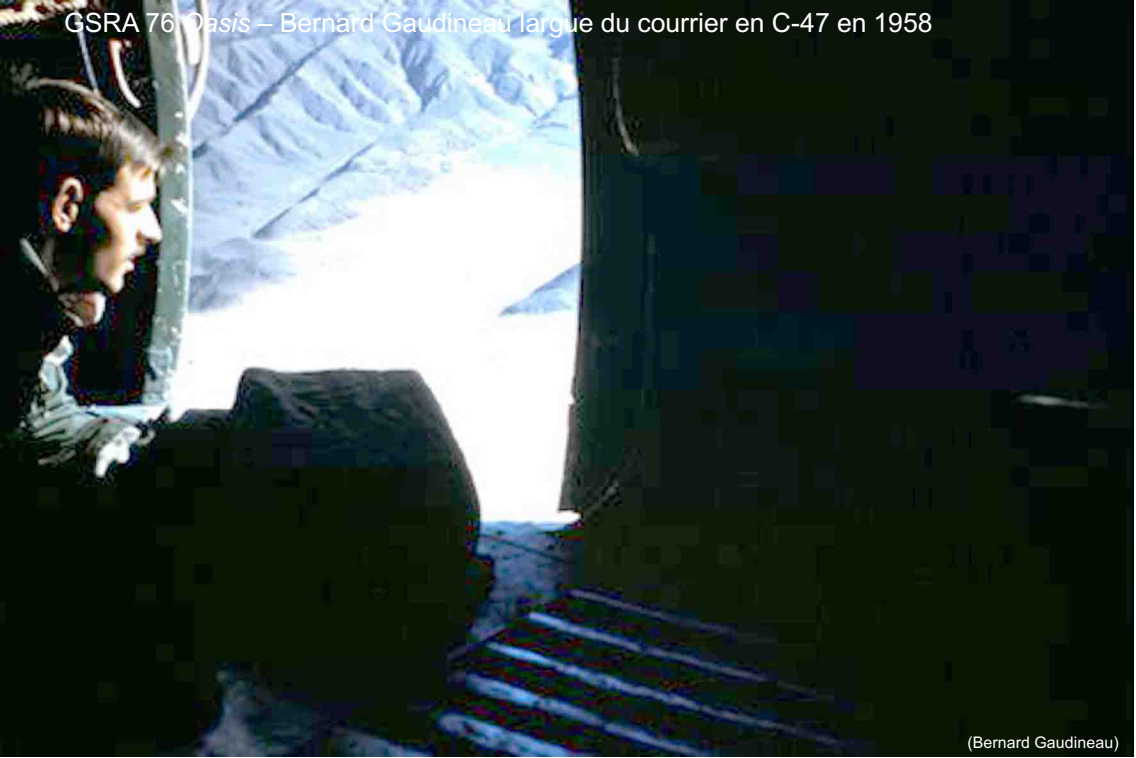
GSRA 76 Oasis – C-47 en 1958



GSRA 76 Oasis – Un C-47 décolle de Djanet en 1960



GSRA 76 Oasis – Bernard Gaudineau largue du courrier en C-47 en 1958



GSRA 76 Oasis – Permissionnaires au départ de Sétif en C-47 en 1961



GSRA 76 Oasis – Les permissionnaires de Sétif en C-47 en 1961



GSRA 76 Oasis – Broussard à Ouargla en 1960



GSRA 76 Oasis – Accident mortel pour les trois occupants du *Broussard* à Guémar, le 3 août 1961

