

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 78 Tindouf

Prenant rapidement de l'importance, le détachement de quatre Ju 52 du GSRA 76 *Oasis* à Colomb-Béchar du 6 juin 1956, commandé par le commandant François Péquin, devient autonome le 1^{er} août 1956 sous la dénomination d'ESRA 78 puis, le 1^{er} novembre 1956, de GSRA 78 *Tindouf* avec huit Ju 52.

Ce GSRA est axé surtout sur les essais nucléaires au service du CIEES, en plus des missions classiques. Il dépend du GUASS (Groupement Unités Aériennes Spécialisées du Sahara) et il travaille au profit du PCAD de Colomb-Béchar. Il détache des avions à Tindouf, Oran et Méchéria.

Sa zone d'action, très vaste, jusqu'à Tindouf, en passant par l'oued Namous, le no-mans-land mal délimité de la frontière algéromarocaine, les vallées des oueds Dra, Béchar, Zousfana et du Guir, le Grand Erg Occidental, les djebels Antar, Béchar et Guettara, jusqu'aux palmeraies du grand sud. En coopération avec le GLA 45 et les trois escadrons de la 62^{ème} Escadre de Transport, il assure des lignes régulières au départ d'Oran à destination de Mécheria, Sefra, Aflou et Tiaret. Il assure la liaison Colomb Béchar-Aïn Sefra-Mécheria-Géryville.

En 1957, il participe aux opérations de Timimoun, en appui des parachutistes du 3^{ème} RPC. Cette même année, lors d'une mission de bombardement dans le djebel Grouz, il perd un Ju 52 touché par le souffle et les éclats de ses bombes, l'équipage est tué.

La dotation en avions ne suffisant pas, trois C-47 du GT 1/64 *Béarn* lui sont affectés.

En 1958, le GSRA 78 est en plus doté de deux groupes de cinq *Broussard* dont le premier arrive le 14 juillet, en provenance de l'ELO 4/45 qui vient d'être dissoute. Ils s'ajoutent aux huit Ju 52 et aux cinq C-47. Le 18 novembre 1958, le détachement de Méchéria est remplacé par ceux d'El-Abiod et Adrar.

En février 1959 le groupe, commandé par le commandant Jacques Tournois, compte neuf *Broussard*, treize Ju 52 et cinq C-47 et il aligne dix *Broussard* et dix C-47 le 31 décembre. Il assure un détachement de Beech C-45 à Fort-Flatters et des détachements de *Broussard* à Laghouat, Touggourt et El-Oued.

Six hélicoptères H-19 arrivent en novembre 1959, trois sont remplacés par des H-34 de l'EH2 durant l'été 1960. Les hélicoptères sont reversés à la 22^{ème} EH de février à avril 1961.

En 1959, les Ju 52 ont effectué 3 150 heures de vol, les C-47 3 522 heures et les *Broussard* 4 850 heures.

Les Ju 52 sont retirés du service en juillet 1960 et le GSRA 78 met alors en œuvre dix C-47. Le parc de *Broussard* est maintenu à dix unités malgré des pannes et des accidents fréquents et plus ou moins graves et malgré les dures conditions de travail au Sahara.

En mars 1960, le commandant Roger Degen commande le GSRA 78.

En septembre 1961, un *Broussard* est mis à contribution par le CEAM qui le modifie pour l'essayer dans des épandages agricoles à Ouargla.

En 1960, 4 373 heures de vol sont effectuées par les *Broussard*.

En 1961, 6 162 heures de vol sont effectuée par les C-47, et 4 150 par les *Broussard*.

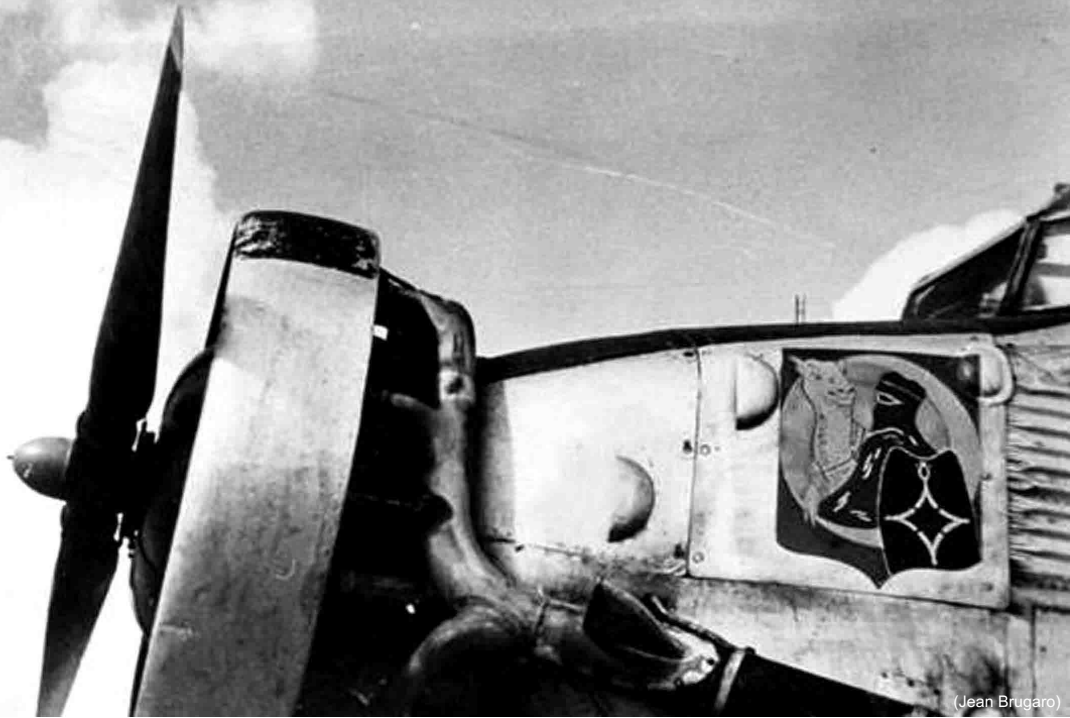
Le général Etienne Labbé de la Genardière commande le Groupement Unités Aériennes Spécialisées du Sahara depuis la fin 1960.

Dans ce Sahara monotone et mouvant, plat et montagneux, par des températures extrêmes, avec le sable omniprésent, sur des avions qui souffrent autant des conditions que les équipages, les GSRA mènent à bien une mission aussi immense que leur territoire. La routine n'existe pas dans le Sahara où flottent pour toujours les noms de de Foucault et Laperrine et les villes qui font rêver : Fort-Flatters, Djanet, Edjéleh.



GSRA 78 Tindouf

GSRA 78 *Tindouf* – Ju 52 en 1958



(Jean Brugaro)

GSRA 78 *Tindouf* – Ju 52 en 1958



GSRA 78 *Tindouf* – 1958, présentation des équipages à Louis Christiaens, secrétaire d'État à l'Air, le général Jouhaud au centre



GSRA 78 *Tindouf* – 1957
Ju 52 à Colomb-Béchar



GSRA 78 *Tindouf* – Ju 52 et *Broussard* de l'ELO 4/45 à Tindouf en 1957



GSRA 78 *Tindouf* – Ju 52 à Méchéria en 1958



GSRA 78 *Tindouf* – Ju 52 en 1958



GSRA 78 *Tindouf* – Décollage d'un Ju 52 à Méchéria en 1958



GSRA 78 Tindouf – Arrivée d'un Ju 52 à Tindouf en 1958



GSRA 78 *Tindouf* – Ju 52 à Tindouf en 1958



GSRA 78 *Tindouf* – Décollage d'un Ju 52 à Tindouf en 1958



(Bernard Montambaux)

GSRA 78 *Tindouf* – Ju 52 à Colomb-Béchar en 1958



GSRA 78 *Tindouf* – C-47 à Boufarik en 1961



GSRA 78 Tindouf – C-47 à Tamanrasset en 1961



GSRA 78 *Tindouf* – C-47 à Boufarik en 1961



UNITÉ : GPRA 78 ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

3000-07-203

Période du 22.12.50 au 19 1951

Concernant (1) Melle Odile Tommy Martin

N° du manifeste : établi par l'escale de Colomb b'char

DATE	FONCTION à BORD	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2)	NOMBRE D'ATERRISSAGES	DURÉE (3)	
					JOUR	NUIT
<u>22.12</u>	<u>IPJA</u>	<u>C47</u>	<u>Colomb b'char Saïda</u>	<u>1</u>	<u>14 55</u>	
<u>60</u>		<u>491</u>	<u>Saïda Tiart</u>	<u>1</u>	<u>0,40</u>	
			<u>trouk gerynielle</u>	<u>1</u>	<u>0,45</u>	
			<u>gerynielle B'char</u>	<u>1</u>	<u>0,35</u>	
			<u>et abiodh B'char</u>	<u>1</u>	<u>1,15</u>	
					<u>4,30</u>	

ARRÊTÉ au total de (en lettres) quatre heures trente minutes heures de vol,

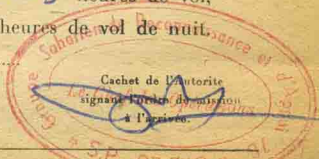
dont (en lettres) heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) St Diemoune

Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : St Diemoune

Signature :



(1) Nom, grade, unité. — (2) Nom des escales du voyage. — (3) Durée du voyage jour - nuit.

Une mission d'une journée !

Par l'adjudant-chef Maurice Dedieu, extrait de *Prouesses techniques, excellences humaines* (EETAEE 722)

Le 24 décembre au matin, je m'apprête à partir... Mais l'officier mécanicien (capitaine M.) m'appelle : « *Vous allez à Timimoun. Prenez un carburateur, une magnéto, des bougies. Vous dépannez et revenez demain. Je vous adjoints deux mécaniciens (un navigant et un sol/moteur), arrivés hier de métropole. Ils ne connaissent pas le JU 52... ils verront ce que vous faites...* »

Changement de tenue... pour tout bagage, mon treillis, ma caisse à outils et... mon sac de couchage chaud, en duvet (on ne sait pas où on va !). Avec mon matériel, j'embarque en fin de matinée pour Timimoun. Repas à bord (sandwich, bière).

J'arrive à Timimoun, en début d'après-midi. Personne ne m'attend. L'équipage est à l'oasis. La garde de l'avion est confiée à une section de la Coloniale.

Je prends connaissance de la Forme (document qui accompagne l'avion, où est notée sa disponibilité). « *Moteur faible* » a inscrit le mécanicien navigant, pour le moteur latéral gauche... Essai du moteur : il manque effectivement des tours ! Changement des bougies : pas de résultat ! Relevé des compressions des cylindres : faiblards ! Le moteur a avalé du sable...

La nuit arrive. Je rejoins l'équipage à l'oasis, accompagné de mes deux collègues. En fait, pas besoin de nos sacs de couchage, nous sommes logés à l'Hôtel Transatlantique. Repas en commun : on organise un « réveillon »... Car, ne l'oublions pas, c'est Noël ! Quelqu'un a apporté une douzaine d'huîtres... du liquide... bref, toutes les victuailles et boissons nécessaires pour ce repas de fête.

Le jour de Noël, je poursuis mes investigations. Changement du carburateur, vérification du calage des magnétos, changement de celles-ci : rien n'y fait. Le lendemain matin, je reprends mes investigations tout en pensant que le moteur est HS. Je m'apprête à rendre compte à Béchar quand un C47 arrive et dépose le capitaine M. « *Où en êtes-vous ?* ». Je rends compte de mes travaux et conclusions. Le capitaine se range à mon point de vue : il convient de procéder à l'échange du moteur ... « *Vous restez là, je vous envoie un moteur !* ».

Moteur qui est à l'Atelier industriel de l'Aéronautique (AIA) d'Alger. Il faut donc l'amener à Béchar pour le déstockage... Plusieurs jours passent. Du matin au soir, je reste en attente au pied de l'avion... mes coéquipiers partent avec l'équipage dans le désert à la recherche de roses des sables... ou vont chasser la tourterelle dans les palmiers. Nous sommes en 1957 : l'équipage a ouvert les caisses d'armes de l'avion et prélevé les carabines...

Enfin, le moteur arrive par C-47, avec le matériel d'environnement nécessaire pour le changement, grue démontable et outillages divers.

Pas de souci, je sais faire. On change le moteur, aidés par les Marsouins pour pousser la grue et son moteur suspendu sur le sol de la hamada (sable et petits cailloux, pas très roulant) : pas facile ! Juché sur un bidon d'essence de 200 litres et un escabeau, je dépose le moteur. Opération terminée, on démonte la grue. Passe un C-47 qui emporte le moteur HS et l'ensemble de l'outillage.

Vol d'essai et de rodage : 3 heures, à tourner en rond au-dessus de Timimoun. Tout est OK. On se pose. Retour au parking. Le mécanicien navigant fait ses derniers contrôles, avant de couper et... le moteur latéral droit rend son âme au Dieu de la mécanique !

On informe Béchar. « *Attendez moteur* » est la réponse... C'est reparti... Longue attente...

Les collègues chassent, partent en jeep à travers le désert, armés de MAT 49, recherchent à nouveau des roses des sables. Moi, je ne quitte pas l'avion et un moteur arrive. À nouveau le même scénario. Changement moteur... Vol de rodage... RAS. Cette fois, ça y est, on va rentrer à Béchar... Chargement du matériel dans l'avion, y compris la grue que nous n'allons pas laisser ici ! Un bienveillant C-47 emporte ce deuxième moteur défunt... Alignement pour le décollage... check list, ultimes vérifications du mécano et... le moteur central en panne...

Retour au parking et s'ensuit une troisième longue attente avant la réception du troisième moteur. Alors que mes amis ont repris leurs routinières activités « touristiques », l'un d'eux doit rendre visite au docteur militaire logé, avec son épouse, à l'école de Timimoun... Nous y logeons aussi car, suite aux pluies de cette fin d'année (il n'a pas plu depuis 7 ans !), l'hôtel a fermé et les locataires ont été dispersés en divers lieux : pour nous, c'est l'école... Notre collègue consigné sanitaire ayant eu des regards trop nombreux vers les « bains de soleil » de l'épouse du médecin... nous voilà virés de l'école ! On élit alors domicile dans la carlingue de l'avion, toujours nourris par la Coloniale. Enfin ! Le moteur arrive. On rejoue la scène déjà répétée à deux reprises. Le changement de moteur est plus difficile car le moteur central est beaucoup plus haut ! Escabeau et bidon d'essence ne suffisent pas à atteindre la hauteur souhaitée... Travail « acrobatique »... Dépose, repose, vol de rodage. Tout est OK. Trois changements moteur sur un trimoteur !

Le 21 janvier 1958, dans la matinée, les trois moteurs neufs arrachent le JU 52 de la hamada de Timimoun. Nous arrivons à Colomb-Béchar pour voir la neige, tombée la nuit précédente, achever de fondre... Spectacle rare en ces contrées... mais partagé avec les photos publiées dans *Paris-Match*, le journal du « choc des photos ».

Un mois d'absence... Mission accomplie : fin du dépannage programmé sur une journée !

GSRA 78 *Tindouf* – H-19 à Brézina en 1960



GSRA 78 *Tindouf* – *Broussard* en 1958



GSRA 78 Tindouf – Broussard à Colomb-Béchar



GSRA 78 Tindouf – Broussard accidentée à Hassi-Sobti le 17 septembre 1959 / Pas de victime

Dernière diapositive



(JP Rossignol)