

# Armée de l'Air 1945-1962 (17)

Ami(e) Internaute,

Ce 169<sup>ème</sup> diaporama est le 17<sup>ème</sup> 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](mailto: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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> Bureau  
 MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE  
 & DES FORCES ARMÉES

ETAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR

N° 5220 /EMAA/1/0/DR.

PARIS, le 2 FEVR 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.

-1-

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 GENERAL, Commandant la 5<sup>e</sup> 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 GENERAL, Commandant la 5<sup>e</sup> Région Aérienne.

Les missions qui lui sont imparties sont fixées par le  
 GENERAL Commandant la 5<sup>e</sup> 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 GENERAL, Commandant  
 la 5<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>  
 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.



3.11.15.  
1960

EMA A-1<sup>er</sup> Bureau  
Classement 01 02

Vème REGION ALGERIENNE

N° 1 3 2 6  
15<sup>e</sup> R.A. 11/10/55  
côté : 1511

S.P. 87 055 B Août 1957

- TELEPHON MESSAGE -

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

*Bi le*  
*avec*  
*recu*  
*par*

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° 02/157 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'échillement de B.L.C.D. ( Cf M N° 602/EMA/BSM)

III.- Toutes les questions relatives au transport de cette Unité à OUARGLA seront réglées par ententes directes entre nos deux Commandements.

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

COPIES à

EMA/1<sup>er</sup> B } à titre de  
EMA/3<sup>er</sup> B } compte rendu

1<sup>er</sup> Bureau  
Date 15 AOUT 1957  
COURRIER ENTREE

REGIMENT SAHARIEN D'EL AOUIHA (SR)  
DUT - AERIE - ANT  
12 AOUT 1957  
N 13024  
Courrier - ARRIVÉE -

Par Ordre  
du Colonel LECLEIRE  
Chef d'Etat Major

*[Signature]*



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 GUARGLA 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<sup>e</sup> Escadre sera mis à la dis-  
position de la 5<sup>e</sup> 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

I°/- 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 :

fusion 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. Canclier*

..../  
L21.9.57

DIFFUSION RESTREINTE

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 ~~LAGHOuat~~ 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 AMGUID FORT-POLIGNAC DJANET FORT-POLIGNAC FLATTE

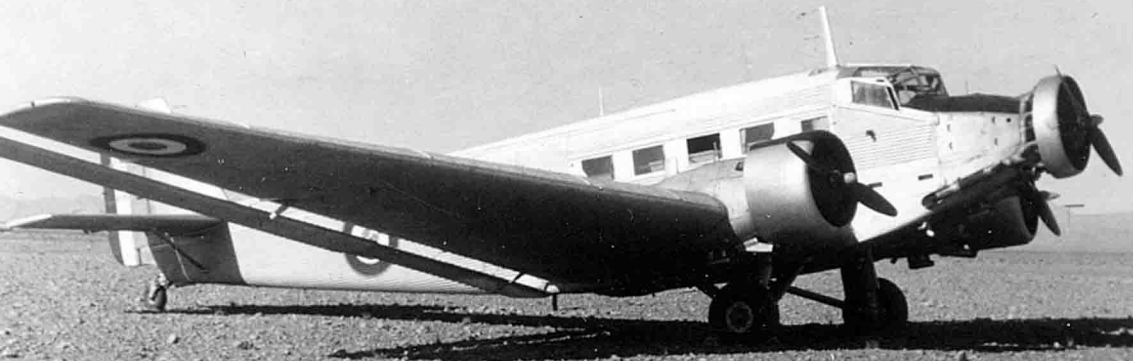
-----

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



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



GSRA 76 Oasis – Ju 52 à Kerzaz en 1957



(Yvan Baumgarden)

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

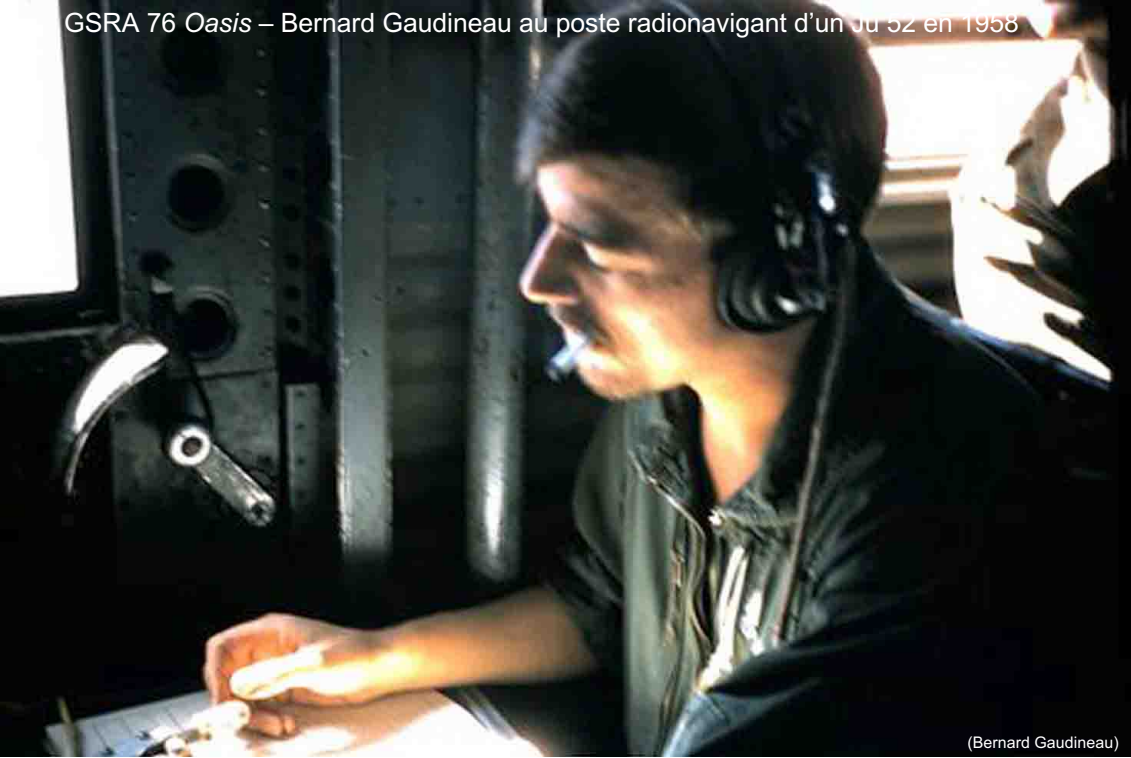


(Claude Loustau)

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...

## En transportant le colonel Mitterand dans un Ju 52 du GSRA 76 Oasis par Claude Lousteau (suite)

...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* – Mitrailleurse 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.

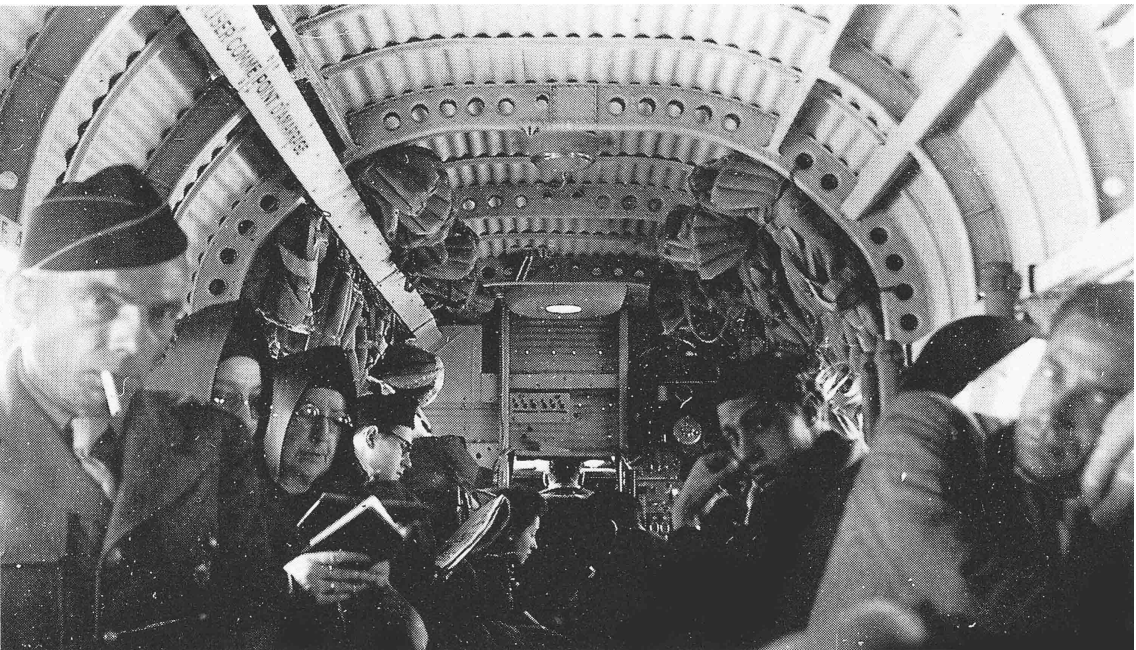
Nous étions satisfaits lorsque nous avons réussi à tirer *une salve de deux balles*.

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.

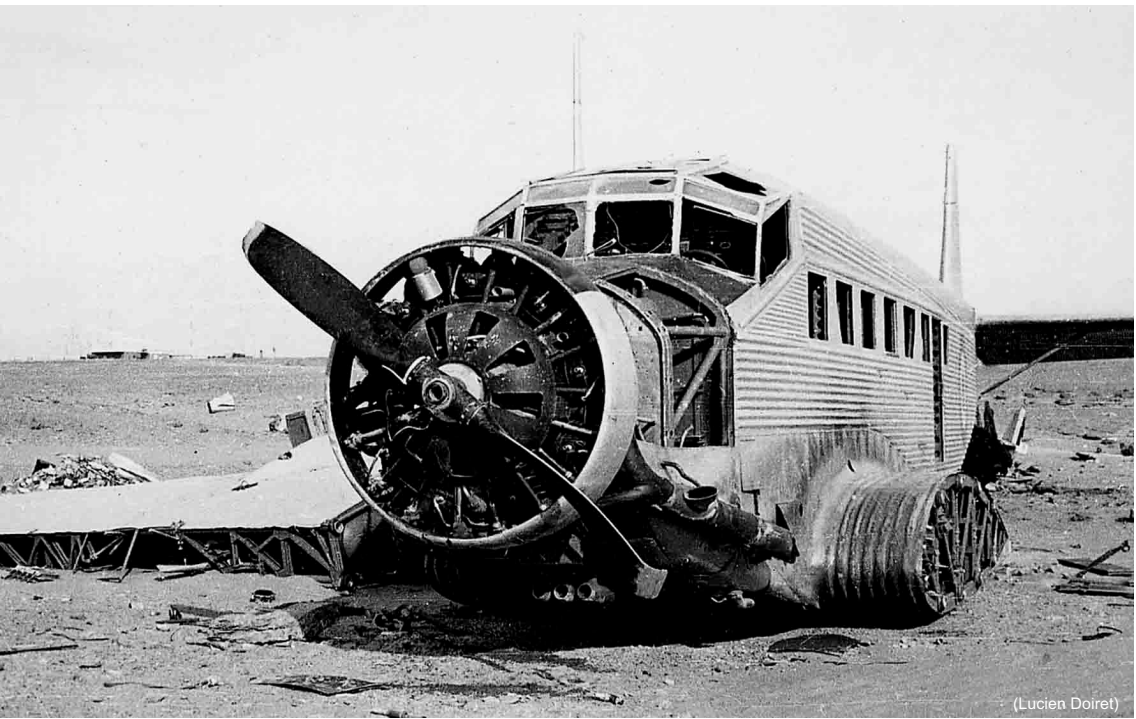
Dans un Ju 52



Un Ju 52 décoré de l'insigne du 1<sup>er</sup> 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





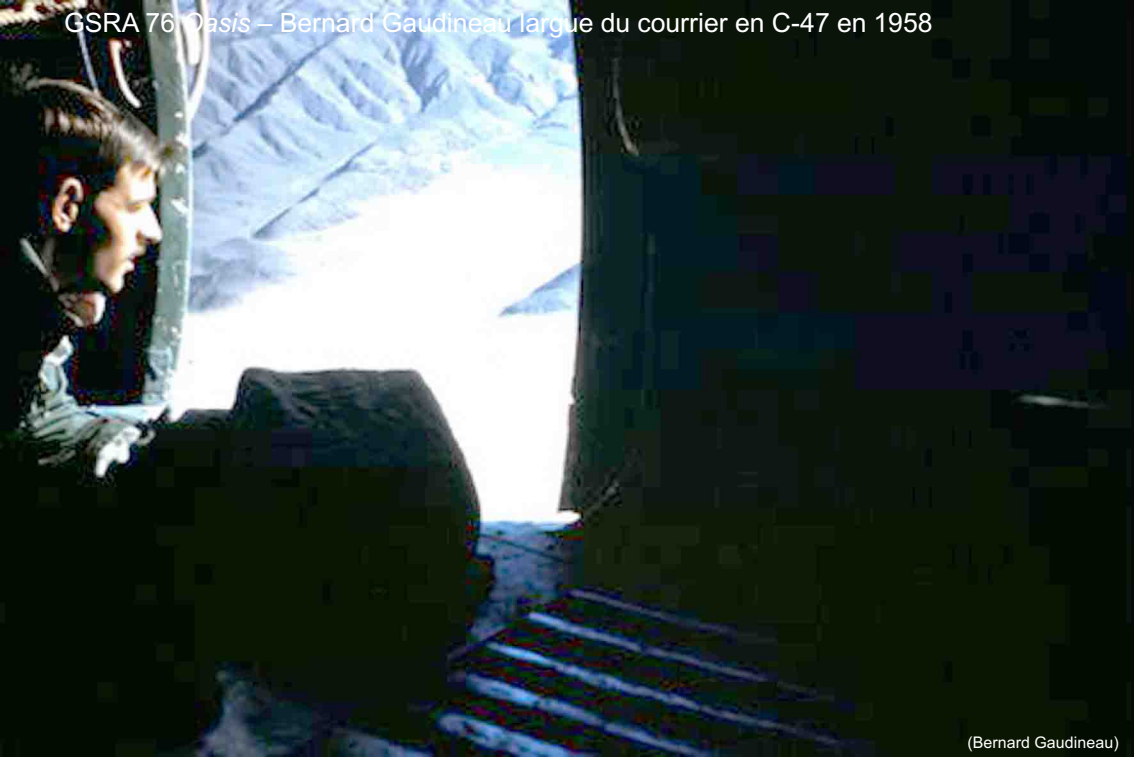
GSRA 76 Oasis – C-47 en 1958



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



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



(Bernard Gaudineau)

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



## **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<sup>er</sup> août 1956 sous la dénomination d'ESRA 78 puis, le 1<sup>er</sup> 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<sup>ème</sup> Escadre de Transport, il assure des lignes régulières au départ d'Oran à destination de Mécheria, Sefra, Aflou et Tiarét. Il assure la liaison Colomb Béchar-Aïn Sefra-Mécheria-Géryville.

En 1957, il participe aux opérations de Timimoun, en appui des parachutistes du 3<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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*.

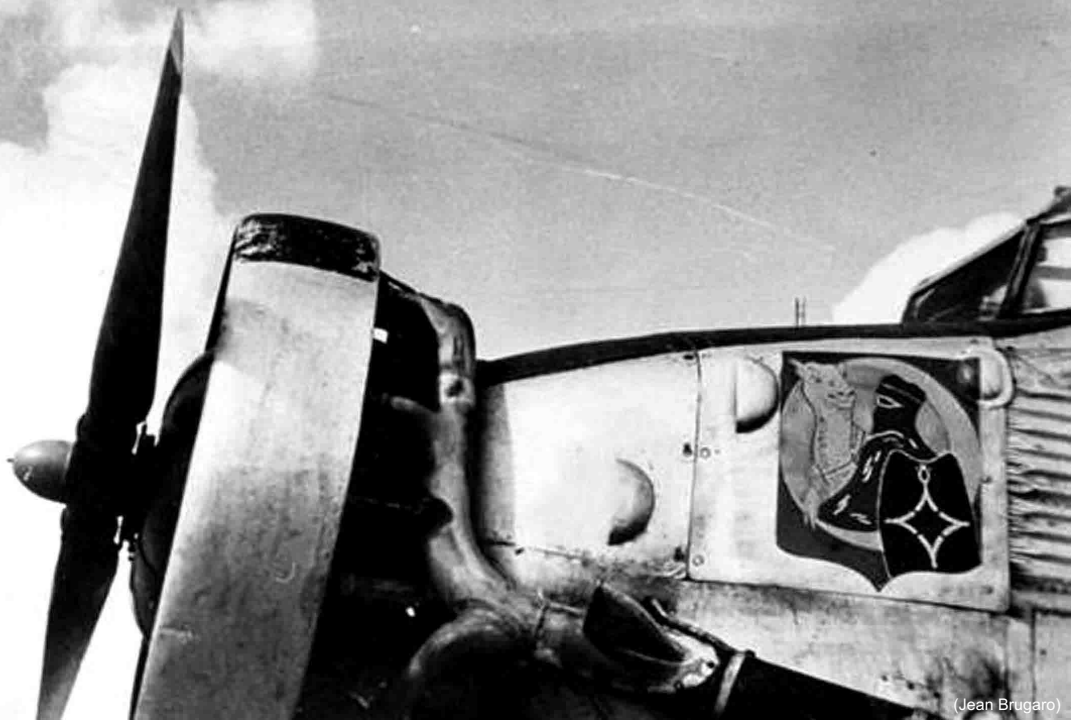
Le général Etienne Labbé de la Genardière commande le Groupement Unités Aériennes Spécialisées du Sahara depuis la fin 1960.

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



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

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,

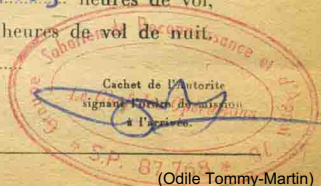
dont (en lettres) ..... heures de vol de nuit.

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 : faiblardes ! 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



(Robert Baleux)

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)