

Armée de l'Air 1945-1962 (3)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-cinquante-cinquième diaporama est le troisième d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne la défense aérienne du territoire (DAT) et la circulation aérienne.

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.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

Les radars sont utilisés à plusieurs fins :

- Radars de circulation aérienne et de défense aérienne du territoire.
- Radars d'aérodromes destinés à l'approche et à l'aide à l'atterrissage des aéronefs.
- Radars de guet et radars-cansons pour la détection au sol des mouvements ennemis, ils seront présentés dans le diaporama suivant (156).

Circulation aérienne, défense aérienne du territoire et aide à l'atterrissage

En 1956, afin de détecter, arraisonner et éventuellement abattre tout aéronef pénétrant clandestinement pour agir au profit de la rébellion par parachutages, la 5^{ème} Région Aérienne (ZDA 903) déploie des moyens de surveillance. La Défense aérienne du territoire (DAT) installe quatre Stations Mobiles de Radar en Tunisie à Gabès, Tozeur, Ben-Gardane et Sfax couvrant l'ensemble de l'Est-Algérien, la Tunisie et la Libye (plan *Beyrouth 1*). Ces stations seront supprimées lors de l'indépendance de la Tunisie.

En 1957, sur la frontière tunisienne (plan *Beyrouth 2*), sont installées les Stations Radar de Campagne (SRC) équipées de radars ANTPS 1D à Djidjelli, Bône (sera déplacée vers Bou-Zizi en haut du massif de l'Edough), Aïn-Beïda (sera déplacée à Jean-Rigal), Bir-el-Ater (sera déplacée à El-Oued), Biskra et Hassi-Messaoud. Les stations de Djidjelli et Biskra seront supprimées en 1960. Ces SRC sont reliées, par radio, au Centre d'Opérations de Secteur (COS) de La Réghaïa.



DAT

La frontière marocaine (plan *Beyrouth 3*) est surveillée par le radar du CICOA 920 d'Oran et par des contrôleurs français placés dans les stations américaines de Sifdia et Djenane-Krater au Maroc, reliés par téléphone au Secteur de Défense Aérienne (SDA). La frontière tunisienne est surveillée par plusieurs radars.

SDA 913

Les aérodromes de La Sénia et de Boufarik sont équipés de radars d'approche et d'atterrissage (Ground-controlled approach, GCA). Télergma a un radar de surveillance (SRE).

Lire, en fin de diaporama, l'article de Georges Solans extrait de la revue *Le Piège*.

SDA 923



SDA 933



SRC 22/953
(Bou-Zizi)



SRC 21/953
(Ain-Beida)



SRC 29/953
(Hassi-Messaoud)



SRC 24/953
(El-Oued)

CICOA 920

Centre d'Instruction des Contrôleurs d'Opérations Aériennes

Le CICOA 920, installé à Oran-La Sénia, forme les contrôleurs et les aides-contrôleurs de circulation aériennes de l'armée de l'Air.

Situé dans l'*îlot Gabriel*, une annexe de la base aérienne, il assure, en parallèle avec son homologue de Dijon, le CICOA 930, la formation des promotions de contrôleurs engagés et du contingent nécessaires au développement de la circulation aérienne et à la Défense aérienne du territoire (DAT). Le CICOA 920 est également une unité opérationnelle de la Défense aérienne du territoire (DAT). Il dispose des moyens du centre d'instruction :

- une salle d'opération avec un filtre vertical (à droite).
- un radar à couverture totale AN 110 muni d'ER 37 et deux sites AN7B.

Début 1960, le CICOA 920 perd sa fonction éducative et devient le SDA 10/952. Il sera transféré à Mers-el-Kébir en 1963.



© SHD-Air

CICOA 920



L'îlot Gabriel à La Sénia

L'îlot Gabriel, du CICOA, annexe de la base de La Sénia, est situé à l'extérieur de la base, en bas à droite sur la photo. Il est entouré d'un jardin créé par le lieutenant-colonel Wagner, amateur de roses.

La salle de contrôle, la partie gauche du bâtiment, est sur trois niveaux d'un seul tenant (soit une dizaine de mètres sous plafond) la partie inférieure étant entresolée. Cette disposition est nécessitée par l'immense table verticale de situation. Le champ d'antennes radar est situé à gauche, les bâtiments sur le bord extrême en bas de la photo sont ceux du GATAC 22. Le vaste enclos de l'îlot abrite également des éléments détachés d'un escadron de transmissions.

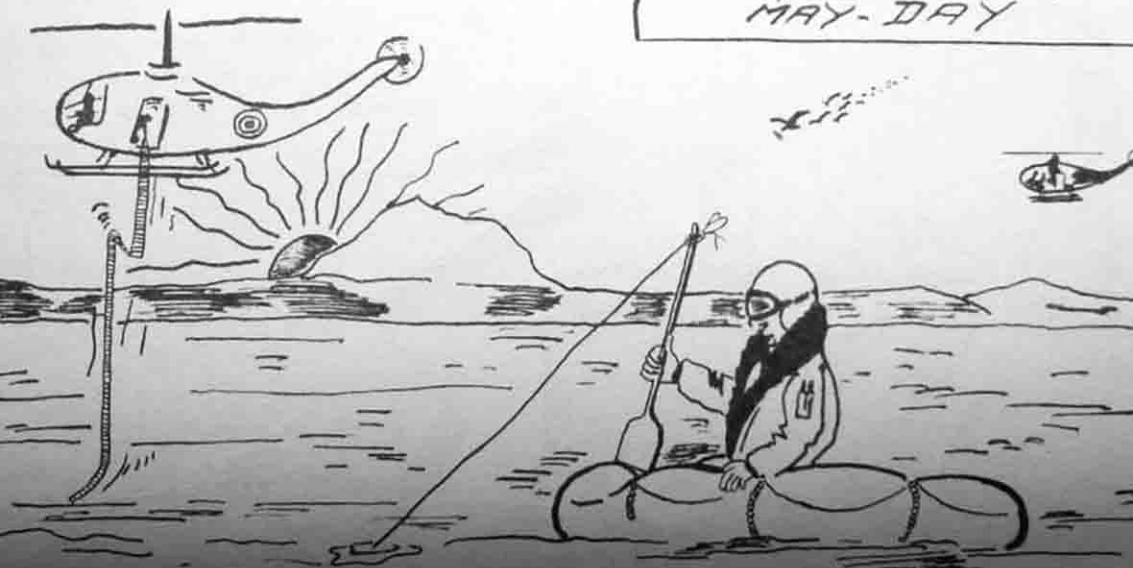




Vous présente:...



ORAN - SAMAR
MAY-DAY



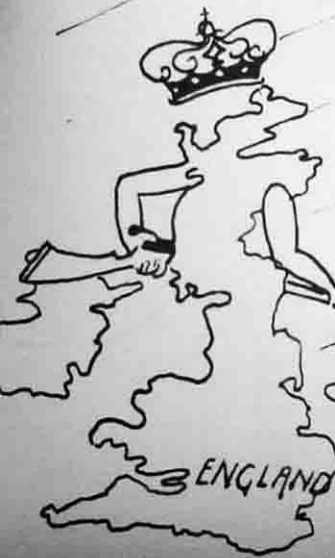
3 jours après l'accident... l'hélicoptère est en vue

- Alors, ça y est, tu t'débrouilles ?
- Le temps, mon benhomme, j'ai une touche !.....

ainsi va le monde

CICOA 920

Egypte



ENGLAND



ISRAEL



FRANCE

QUI SE SENT MOUVÉUX se fait mousser.

S/c le
dit. "Jojo le Corse"



que Trouve ton...
à Marseille?



La cousine de la

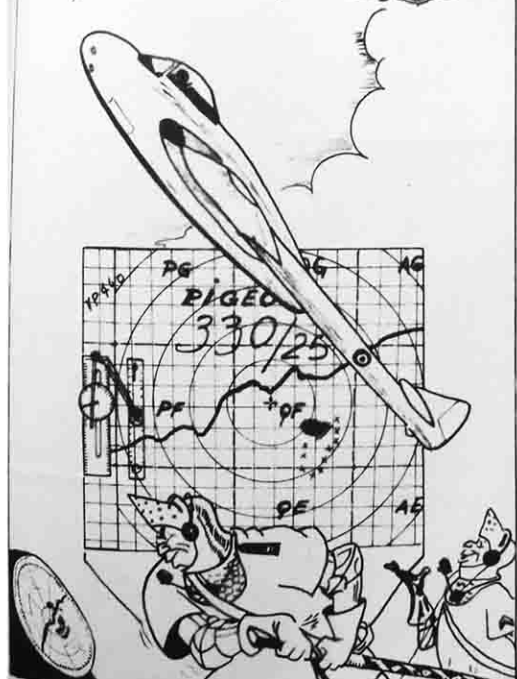
CICOA 920

. Sgt S.



(du fond Lourmel city !)

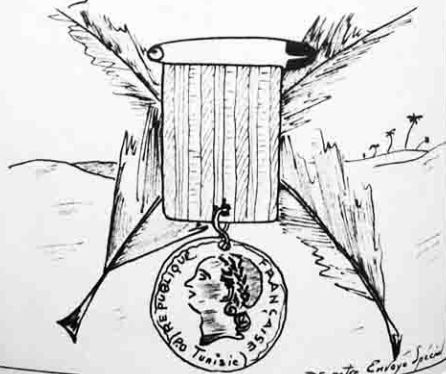
• Target ... prenez par la
gauche, ou par la droite
le cap 060 ... → vous Target...





• Pour tous renseignements, concernant la 203
s'adresser à la bibliothèque Technique
du C.I.S.O.A.

Le 14. à 16^h30 précises - le C^{ne}
S représentant le Président de
la République (et nous les 31.32)
a remis au C^{ne} B la Croix
du Mérite Tunisien avec palmes.
après l'accolade rituelle (et la bise à
Zappi). La nouvelle médaille a été
dignement... arrosée... disons même noyée



DE notre Envoyé Spécial

- nomination du C⁹B
le 22 octobre en Cabine C de S

à la saïope !...

Les filles de Comoret !

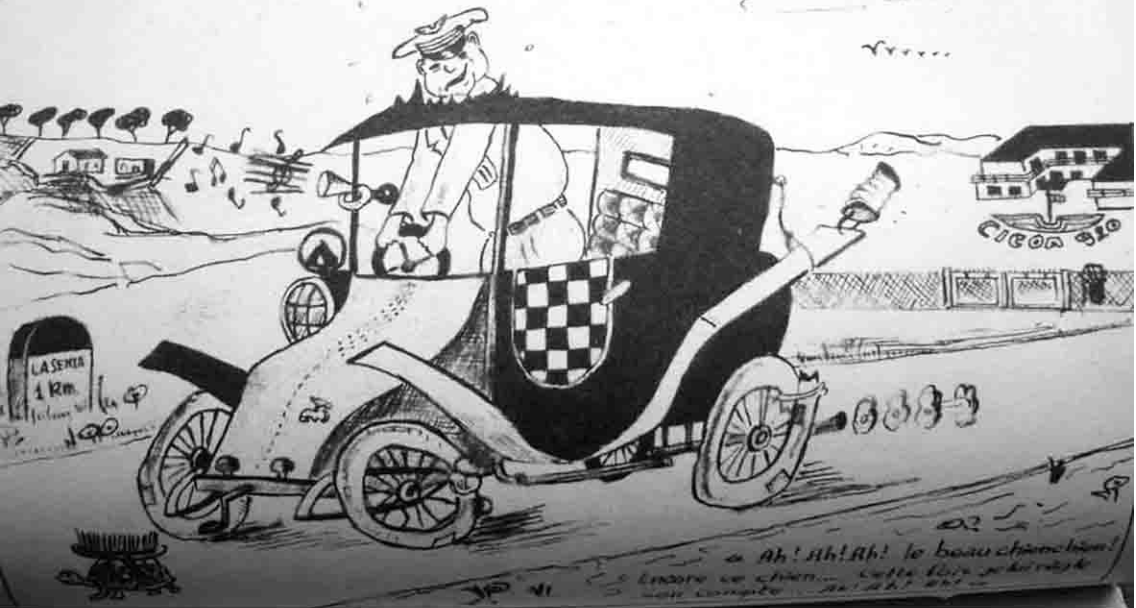
ils étaient Noirs(bis)



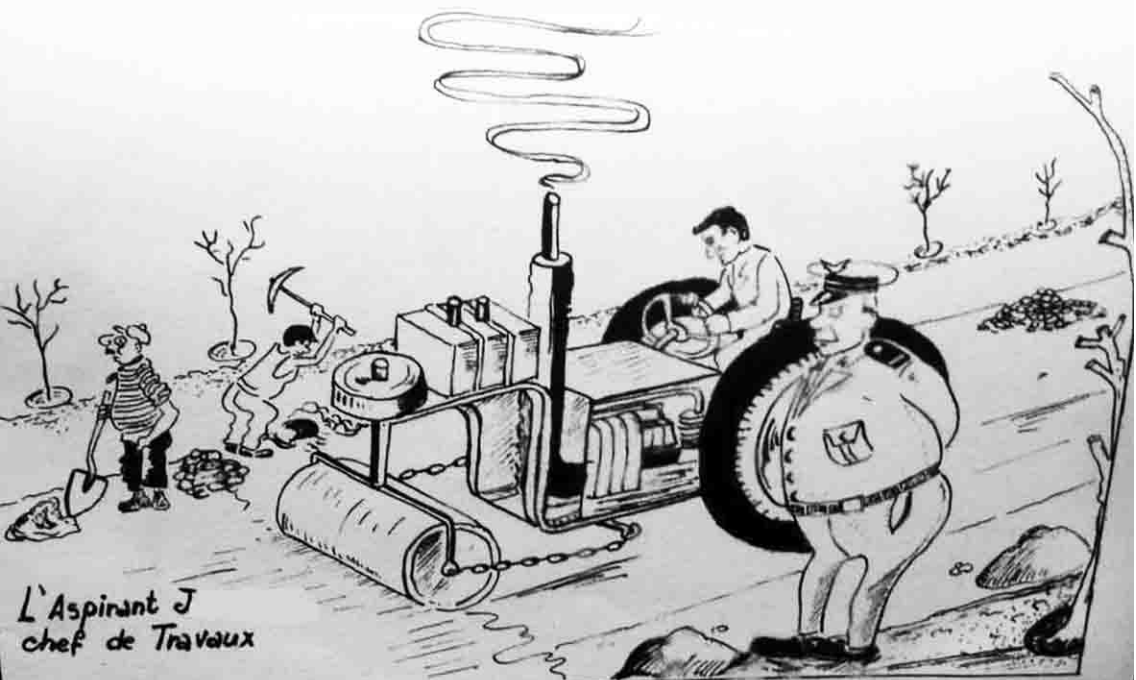


Le Colonel. Commandant le C.I.C.O.A. a un faible pour le
Jardinage ... Qui ne l'a pas remarqué ?...

Le char du Cetre S.







L'Aspirant J
chef de Travaux

CICOA 920



ACHEVÉ d'IMPRIMER
LE 24 AVRIL 1957
ORAN



Arrosage au CICOA 920



La station radar SDA 913 de circulation aérienne du cap Caxine, près d'Alger, en 1953 avec le soldat Aveline et le sergent Aimé Fally



(Aimé Fally)



Le 7 août 1956, les rebelles mettent le feu à la forêt de Baïnem, afin de détruire la station radar du cap Caxine (SDA 913). Les soldats Bernard Techer et Jean-Pierre Lombard périssent dans l'incendie.

Leurs obsèques se déroulent à l'église de l'hôpital Maillot.

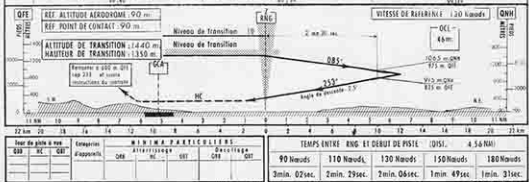
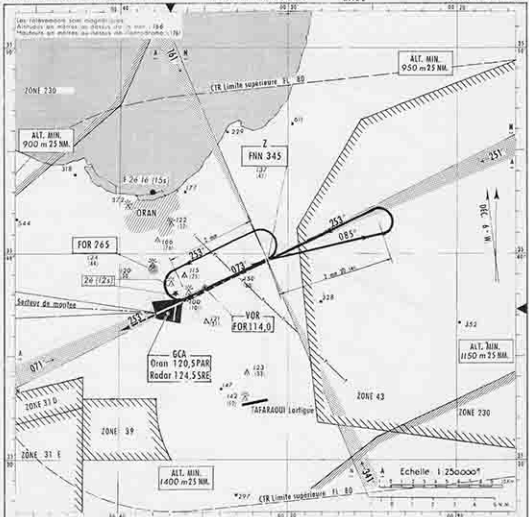


Le personnel de la station radar SDA 913 du cap Caxine le lendemain de l'incendie. Les soldats Guillemot, X , le S/C Baldi, le Sgt Fally et le soldat Buyle. Assis : le soldat X et le Sgt Palmer



Les groupes électrogènes de la station radar du cap Caxine, après l'incendie

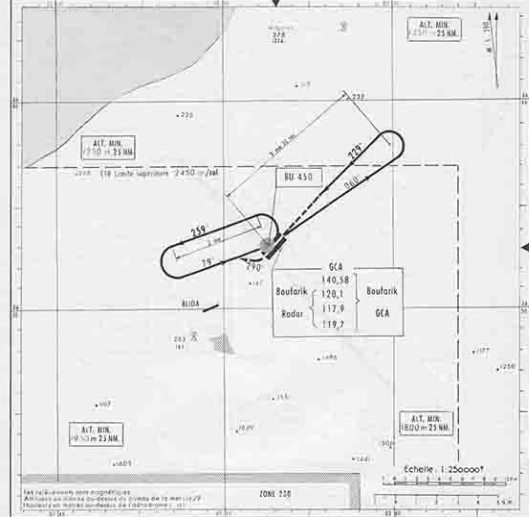




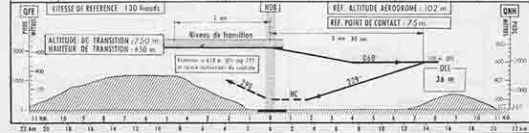
Carte d'atterrissage radioguidé (GCA) de La Sénia et son radar SRE en 1962



(Jean-Claude Goyer)



Le PAR de Boufarik



Le SRE de Boufarik

(Bernard Aubry)

MISE EN VIGUEUR LE 1-9-61										N 1034 62A										1 NOVEMBRE 1961									
ARRÊTÉ DU 30-11-58										N d'ordre 603										Service des Aides aux Atterrissages									

Le radar de surveillance SRE de T elergma en 1960

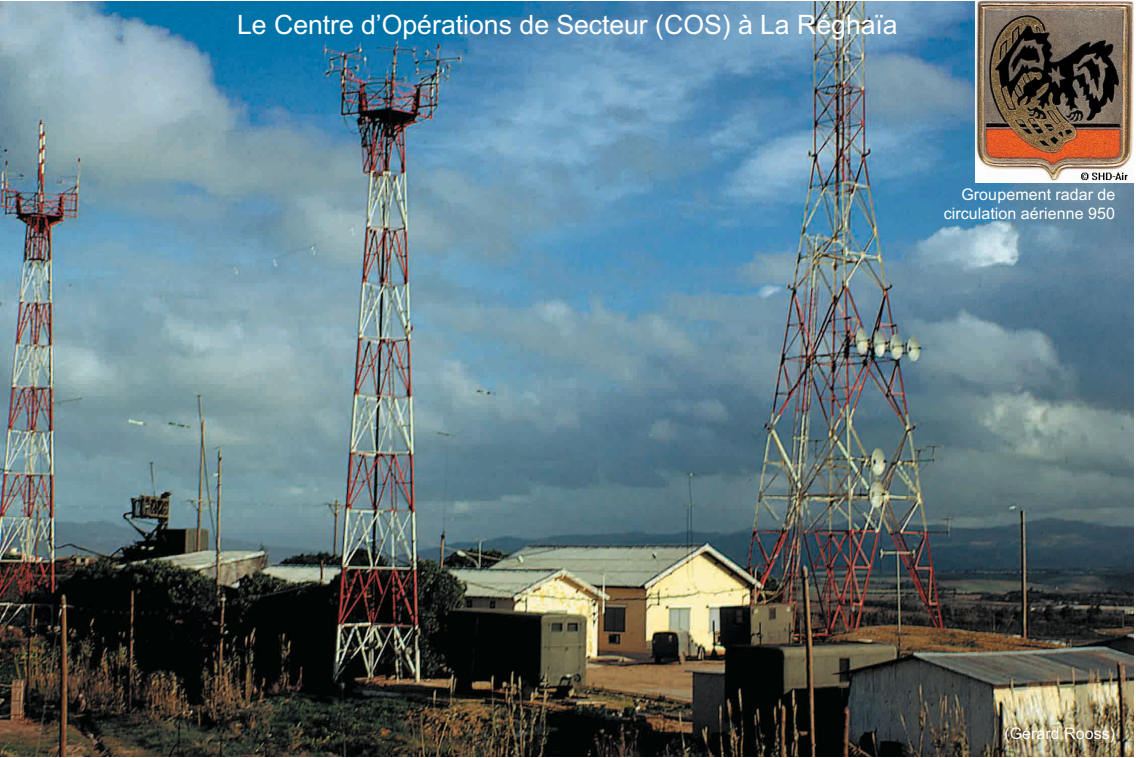


Le Centre d'Opérations de Secteur (COS) à La Réghaïa



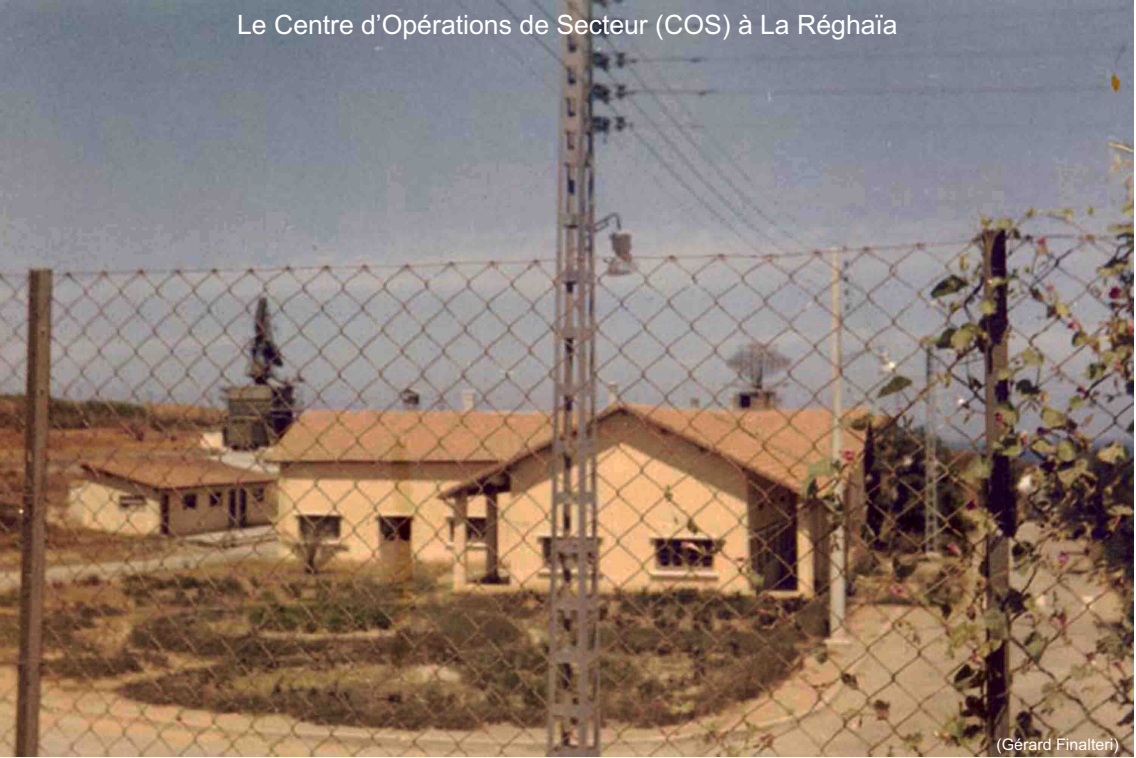
© SHD-Air

Groupement radar de
circulation aérienne 950



(Gérard Roos)

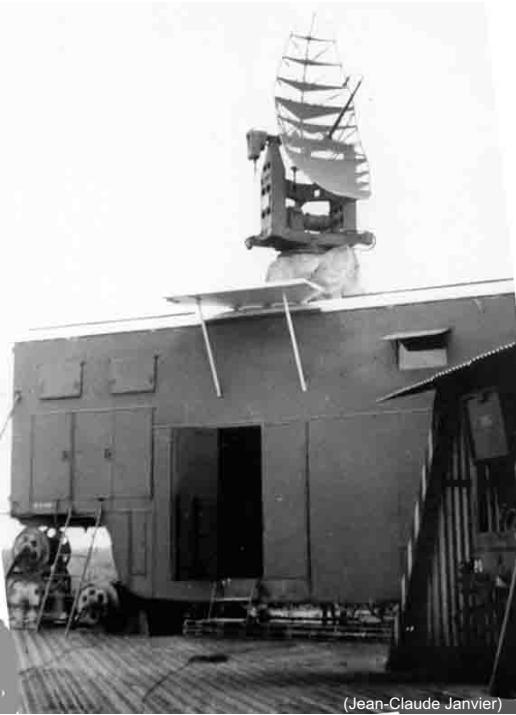
Le Centre d'Opérations de Secteur (COS) à La Réghaïa



Radars de campagne 30/953 à Bône-Les Salines en 1958



Radars de campagne à Bône-Les Salines en 1958



(Jean-Claude Janvier)



(Jean-Claude Janvier)

Station radar de Bou-Zizi (SRC 22/953)



Station radar de Bou-Zizi



Station radar de Bou-Zizi en 1958



Baraki, Centre d'entretien de l'armée
de l'Air GMMT-DA 13/900, essai des
radars en 1958



(Jacques Andrezejewski)

Baraki, Centre d'entretien de l'armée de l'Air GMMT-DA 13/900, essai des radars en 1958



Station radar S5 de Bir-el-Ater sur le barrage Est en 1958, tenue par l'armée de l'Air pour la DAT et par le 1/59^{ème} RA



Défense aérienne en Algérie (zone ouest), par Georges Solans

Extrait de la revue de l'Ecole de l'Air : *Le Piège*, n° 206 de septembre 2011

Les dernières années du conflit algérien ont vu la montée en puissance de la défense aérienne face à la frontière marocaine. Durant les premières années du conflit algérien, l'implantation de la défense aérienne dans l'ouest du pays se limitait à la présence, à Oran, du Centre d'instruction des contrôleurs d'opérations aériennes, le CICOA 931. Situé dans une enclave de la base aérienne de La Sénia : *l'îlot Gabriel*, il assurait, en parallèle avec son homologue de Dijon, le CICOA 930, la formation des copieuses promotions de contrôleurs nécessaires au développement de la défense aérienne. Le bâtiment abritant le CICOA était entouré d'un beau jardin créé par le lieutenant-colonel Wagner, amateur de roses. L'éventualité d'intrusions par voie aérienne en provenance du Maroc paraissait alors peu plausible, notamment en raison de la présence dans ce pays de stations américaines comprenant des représentants de l'armée de l'Air française. Avec le développement du conflit, la situation évolua, et au début de 1960, le CICOA perdit sa fonction éducative et devint le secteur de défense aérienne 10/952. Les moyens du secteur étaient ceux du CICOA : - une salle d'opérations où la table de situation aérienne type *Bataille d'Angleterre* était devenue verticale et lumineuse - un radar panoramique à couverture intégrée de type AN 110 - deux radars d'altimétrie. *L'îlot Gabriel* fut entouré d'un couloir de barbelés truffé de mines à parachute. Parfois, l'un des nombreux chiens errants qui traînaient à La Sénia pénétrait dans le couloir et sa fuite hurlante était ponctuée par des explosions et la descente des parachutes. À partir d'octobre 1960, le secteur a disposé d'excellents intercepteurs tous temps, *les Vautour 2N* de l'escadron II/6 *Normandie-Niemen* basés à La Sénia. C'est un *Vautour* piloté par le lieutenant René Lussagnet et contrôlé par le lieutenant Michel Perrin qui, dans la nuit du 21 au 22 décembre 1960, réalisa l'interception et l'arraisonnement d'un DC 4 libanais chargé d'armes.

L'évaluation de la menace potentielle sur le secteur Ouest faisait toujours débat. Mais la mise en place du barrage Ouest imposait, pour des raisons de cohérence, d'assurer une certaine couverture aérienne de la zone frontalière. Après quelques essais peu concluants de guet à vue, l'opération *Beyrouth 3* permit de réaliser, au cours de l'année 1961, le déploiement le long du barrage de quatre Stations radar de guet (SRG) équipées comme leurs homologues du secteur Est de deux radars légers ANTPS 1D. Les SRG 1, 2 et 4 faisaient du reporting sur Oran, tandis que la SRG 3, commandée par un officier contrôleur et disposant en plus d'un radar tridimensionnel *Crusoé*, pouvait assurer le contrôle de la chasse. Le *Crusoé*, prototype d'une nouvelle lignée de radars tactiques, était prêt par Thomson-Csf et lui fut restitué en 1962.

Chaque station était co-implantée avec un détachement des Forces terrestres antiaériennes (FTA) équipé de radars COTAL utilisés en surveillance sol de la zone interdite, et de quatre canons antiaériens de 90 mm utilisés en sol-sol. Lorsque les FTA détectaient un mouvement suspect de nuit, ils « *marmittaient* » la zone, ce qui perturbait le sommeil des aviateurs et parfois la santé d'un sanglier de passage.

Sur le site de la SRG 3 se trouvait également une SAS (Section administrative spécialisée) dont le personnel faisait fonctionner l'école et le dispensaire (avec un médecin du contingent) au profit du village de tentes situé à proximité autour du bâtiment de la mairie. Ces nomades qui ne se réclamaient ni du Maroc ni de l'Algérie mais arpentaient depuis toujours ces territoires, avaient été fixés d'autorité au même endroit, nommé Abd-El-Moula. Le site se trouvait en bordure de la route qui, d'El-Aricha à Méchéria, compte environ 100 km, un seul virage et un seul arbre promu au rang de repère de navigation, notamment pour les T-28 qui effectuaient des RAV (reconnaissance à vue) à une altitude de sécurité (aujourd'hui plus qu'interdite) de 3,5 mètres !

La surveillance du ciel s'effectuait dans d'assez bonnes conditions, au moins pour les SRG 2 et 3 situées sur les hauts plateaux du Sud Oranais. La végétation y est rare (une touffe d'alfa tous les cinq mètres) et le relief souvent en creux (les chotts). En revanche, la SRG 1 face à Oujda "bénéficiait" du relief de l'Atlas et la SRG 4 non loin de Méchéria détectait très bien les 1 720 m du djebel Antar. D'autre part, les anomalies de propagation étaient fréquentes. Des "bulles", échos à faible vitesse de déplacement liés aux conditions atmosphériques, étaient souvent détectées par les radars au sol et les *Vautour* lancés à leur poursuite ne trouvaient rien. Des émissions suspectes analysées à Oran semblaient prouver par ailleurs que des avions de l'*US Strategic Air Command* venaient parfois prendre l'air dans le secteur.

L'espace aérien supérieur ne voyait guère passer que le DC 8 d'Alitalia faisant Dakar-Milan ou quelque avion du CEAM en route pour Colomb-Béchar. Aucune tentative avérée de franchissement du barrage par des avions hostiles n'a été détectée jusqu'à la fin du conflit, ni révélée après, ce qui permet de supposer que le dispositif a eu un effet dissuasif ou que le FLN n'a jamais réussi à mettre en œuvre des appareils de transport. En dépit de l'absence d'activité, la motivation et la vigilance des contrôleurs se sont maintenues. Il est vrai que cette situation de "veille aux remparts" leur était familière, surtout pour ceux qui venaient des stations surveillant le Rideau de Fer. Le dispositif a fonctionné 24 heures sur 24 à partir de l'été 1961 et il semble qu'il ait accompli correctement sa mission jusqu'au cessez-le-feu.

Dès le début de 1962, les hostilités ont été marquées par le déséquilibre flagrant entre les moyens déployés et les possibilités d'un adversaire réduit au terrorisme urbain.

Les comptes-rendus des dernières opérations menées par le GATAC 22 d'Oran faisaient état de déploiements musclés avec commandos et appui aérien pour des prises limitées à un fusil de chasse et vingt kilos de farine. Faute d'objectifs à bombarder, les pilotes de *Skyraider* du 3/20 à Méchéria s'entraînaient aux interceptions IDF (*Interception Day Fighter*). Le contrôleur de la SRG 3 les guidait en passes mutuelles ou en "*opportunité*" sur les *Noratlans*, *Broussard* ou T-28 qui passaient par là.

Le matin du 2 juillet 1962, une Jeep aux couleurs du FLN est arrivée à la mairie d'Abd-El-Moula. Le drapeau français a été amené et remplacé par le drapeau algérien. La Jeep est repartie et le maire qui avait descendu notre emblème national l'a plié soigneusement. Ensuite les nomades ont repris leur route et les troupeaux de moutons et de chameaux ont recommencé à défiler en direction du sud. Le chef de la SAS a laissé partir ses harkis avec leurs armes et leurs chevaux, hélas insuffisants pour assurer leur avenir... Les Artilleurs ont entamé un repli en bon ordre, mais un peu singulier. Chaque point d'appui principal, en commençant par le plus au sud, rapatriait ses satellites et partait remplacer son voisin du nord, et ainsi de suite jusqu'à la côte, de sorte que nous vîmes passer des sous-lieutenants harassés entamant leur cinquième déménagement. Les SRG 1, 2 et 4 avaient été rapatriées sur La Sénia et, le 7 juillet, tandis que la chasse aux Pieds-Noirs faisait rage à Oran, un convoi routier remontait tout le personnel et le matériel de la SRG 3 (sans l'armement rapatrié par hélicoptère) via El-Aricha et Sidi-Bel-Abbès. Les hommes du FLN assurant le service d'ordre nous regardaient passer. À Oran, les militaires étaient consignés au quartier. Le personnel de l'armée de l'Air était chargé d'assister tant bien que mal les milliers de candidats à l'exil qui campaient dans l'aéroport, abandonnés de tous. Derrière leurs scopes, les contrôleurs surveillaient la noria des avions civils de toutes origines qui évacuaient laborieusement ces pauvres gens. Le 1^{er} juillet, le SDA était devenu Centre régional de contrôle aérien 10/952, appellation plus pacifique pour un centre qui, avec le départ progressif des avions d'armes, vit peu à peu son activité réduite à celle de son CCS (Centre de coordination et de sauvetage). C'est-à-dire qu'en plus d'éventuelles recherches réelles, il effectuait périodiquement la mise à jour de la carte des (nombreuses) épaves d'accidents aériens et participait à des exercices de recherche en mer avec la Marine nationale et les *Constellation* de l'EARS 99, et de récupération de "*naufragés*" avec les H-21 de l'ALAT. Les radars furent démontés et, la base de La Sénia devant être remise aux Algériens, le CRCOA fit mouvement, au début de 1963, sur Mers-El-Kébir où, dans l'abri antiatomique, l'attendait une grande salle d'opérations aussi moderne qu'inutile. Et à l'*îlot Gabriel*, le matériel de feu le CICOA 931 (jetons et tours de marquage, « *cannes à pêche* », etc.) fut enfoui dans un grand trou creusé dans le beau jardin du lieutenant-colonel Wagner. Il y est sans doute encore.



LÉGENDE

Frontière Algéro-Marocaine

Barrage Ouest

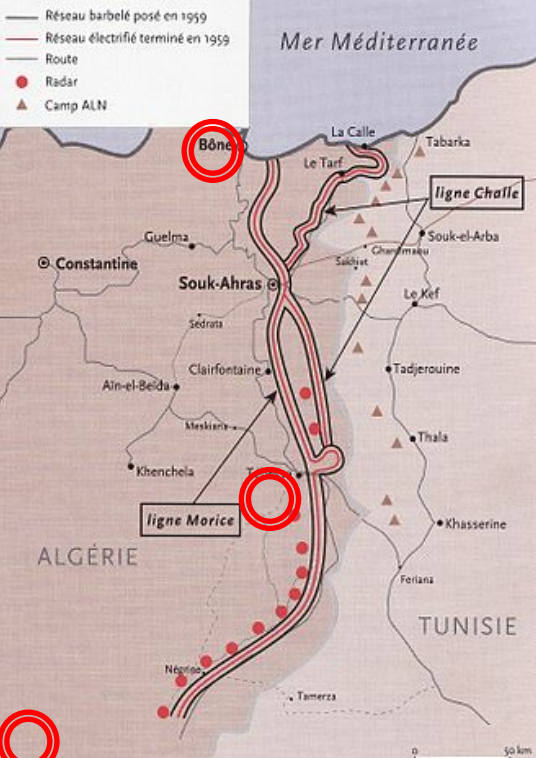


Radar DAT

Barrage Ouest

Sur le barrage Ouest, les SRG (Station radar de guet) sont numérotés de 1 à 4 du nord au sud. SRG 1 n'a pas de station satellite. Les informations sont transmises directement à Oran par téléphone.

SRG 2 et SRG 4 sont des stations satellites de SRG 3 auquel elles sont reliés par radio pour transmettre les informations. SRG 3 les traite et transmet le tout à Oran par téléphone (via des liaisons hertziennes).



Barrage Est

(ligne Morice et ligne Challe)

Les radars de guet et les radars-canon des barrages Est et Ouest seront présentés dans le prochain diaporama (156).



Radar DAT

Dernière diapositive