

Armée de l'Air 1945-1962 (15)

Ami(e) Internaute,

Ce 167^{ème} diaporama est le 15^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne le GLA 45.

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>

GLA 45 (Groupe de liaisons aériennes 45)



@ Y. Genty

La SLA 352 (Section de liaison de l'armée de l'Air) est créée à Boufarik en janvier 1943 avec des avions disparates, dont des Caudron *Goéland* et *Simoun*, et mise à la disposition du commandement Air Algérie (aucun rapport avec la compagnie aérienne homonyme).

Le 1^{er} mars 1947, la SLA 352 devient SLA 45.

En 1948, deux ELA sont créées, toujours à Boufarik, commandées par Frédéric Riedel : l'ELA 59, mise à la disposition de la 5^{ème} RA, et l'ELA 45 (ex SLA 45) pour Air Algérie, pour le transport et l'entraînement d'autorités civiles et militaires, les évacuations sanitaires, etc.

Le 1^{er} janvier 1949, commandé par le commandant Roger Charitat, le GLA 45 est créé par fusion de ces deux ELA (codes F-SCDx et F-SFZx). Il est équipé de C-47, LeO 453L, Glenn Martin 167, NC 701 et 702 *Martinet*, Nord 1000 *Pingouin* et Nord 1100 *Ramier*.

Le 1^{er} mars 1954, le GLA 45 est transformé en GLS 45 (Groupe de liaisons et de sauvetage) par adjonction de la SASM 99 (Section aérienne de sauvetage en mer), sur LeO 453S, arrivant de Maison-Blanche et organisé en une escadrille de liaison et une escadrille de sauvetage. Mais la disparité des avions entraîne des problèmes opérationnels et l'autonomie est rendue à chacune des escadrilles le 1^{er} janvier 1955. Le GLS 45 redevient GLA 45, commandé par le commandant Jean Dagain.

Mis à la disposition du Gouvernement général, le GLA 45 est alors équipé de C-47, LeO 453L, Nord 1100, NC 701 et 702 *Martinet* et Morane-Saulnier 733. Il effectue environ 1 000 heures par mois en liaisons, transports, évacuations sanitaires et entraînement. Apprécié des troupes au sol, il largue le courrier à de nombreux postes. Les avions rayonnent jusqu'en métropole, Sénégal, Mauritanie, Tunisie et dans tout le Sahara.

Il assure également, en C-47 et MD 311/312 *Flamant*, l'écoute et la localisation géographique par relèvement goniométrique des émissions rebelles. Des MD 311 *Flamant*, détachés du GOM 86, effectuent des tirs de SS11.

À partir du 12 décembre 1961, le GLA 45 utilise huit *Broussard* détachés de l'ELO 3/45.

Il est commandé par Eugène Tissot en 1956, Edouard Lapointe en 1958, René Quenolle en 1960 et Xavier d'Arbaumont en 1962.

Le GLA 45 rejoint La Sénia en octobre 1963, puis est dissous le 31 mars 1964, après avoir effectué 110 000 heures de vol, dont 40 000 heures en missions opérationnelles, et plus de 400 évacuations sanitaires.

GLA 45 – NC 701 *Martinet* à Ouargla – Septembre 1952

Le NC 701 *Martinet* a le nez vitré,
comme le modèle original allemand
Siebel 204 construit en France



(Albert Meurice)

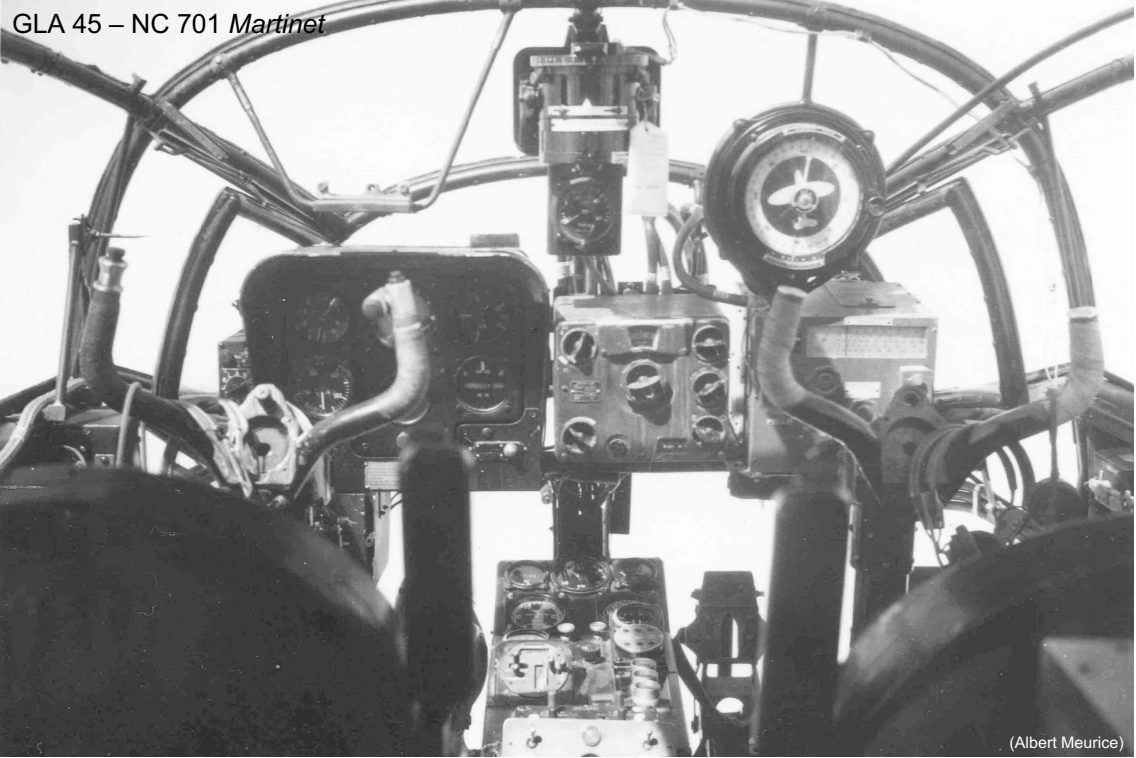
GLA 45 – NC 702 *Martinet* à Adrar – 1953

Le NC 702 *Martinet* a
un nez classique



(Jean Delacroix)

GLA 45 – NC 701 *Martinet*



(Albert Meurice)

GLA 45 – L'adjudant-chef mécanicien Yves Thévenot devant un NC 701 *Martinet* à Boufarik, après un vol d'essai en 1950



GLA 45 – L'adjudant-chef mécanicien Yves Thévenot, à droite, et un NC 701 *Martinet* à Boufarik, après un vol d'essai en 1950



(Jean-Paul Thévenot)

GLA 45 – L'adjudant-chef mécanicien Yves Thévenot, en casquette, en panne avec un NC 701 *Martinet* à Mouzaïaville, en 1950



MOIS	DATES	PILOTES	OBSERVATEURS mitrailleurs et autres spécialités	NATURE du service aérien commandé	RENSEIGNEMENTS divers	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
				Mois de	Juin 1946				
26-6-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	1.30h.	1h 50			
5-7-46		A. Jéru	A. Jéru	DRK. Nav. - Blanche	Sim 388	2h 15	300	1 alt.	
5-7-46		A. Jéru	A. Jéru	Nav. Blanche - DRK.	N1000 167	2h 20	300	1 alt.	
6-7-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
10-7-46		A. Jéru	A. Jéru	DRK. Sch. - DRK.	N1000 167	2h 15	1100	2 alt.	
8-7-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
23-7-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	N1000 167	2h 15	2000	1 alt.	
Je résume le présent carnet au total Général de 126,55 de vol se décomposant comme suit :					Certifié exact et conforme au registre journal des Services Aériens BFK le 15 Août 46. Le Lieutenant-Louvet C de la Section de Liaisons Aériennes				
ANNEE 1946	JOUR	NUIT	TOTAUX						
Mois de Juillet	5,20		5,20						
Report précédent	121,25		121,25						
Total Général au 1 ^{er}	126,55		126,55						

MOIS	DATES	PILOTES	OBSERVATEURS mitrailleurs et autres spécialités	NATURE du service aérien commandé	RENSEIGNEMENTS divers	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
				Mois de	18 Août 1946				
18-8-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	1.30h.	1h 50			
18-8-46		A. Jéru	A. Jéru	DRK. Nav. - Blanche	Sim 388	2h 15	300	1 alt.	
18-8-46		A. Jéru	A. Jéru	Nav. Blanche - DRK.	N1000 167	2h 20	300	1 alt.	
18-8-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
18-8-46		A. Jéru	A. Jéru	DRK. Sch. - DRK.	N1000 167	2h 15	1100	2 alt.	
18-8-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
21-8-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	N1000 167	2h 15	2000	1 alt.	
Je résume le présent carnet au total Général de 126,55 de vol se décomposant comme suit :					Certifié exact et conforme au registre journal des Services Aériens BFK le 15 Août 46. Le Lieutenant-Louvet C de la Section de Liaisons Aériennes				
ANNEE 1946	JOUR	NUIT	TOTAUX						
Mois de Août	11,25		11,25						
Report précédent	121,25		121,25						
Total Général au 1 ^{er}	132,50		132,50						

MOIS	DATES	PILOTES	OBSERVATEURS mitrailleurs et autres spécialités	NATURE du service aérien commandé	RENSEIGNEMENTS divers	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
				Mois de	Octobre 1946				
31-10-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	1.30h.	1h 50			
4-10-46		A. Jéru	A. Jéru	DRK. Nav. - Blanche	Sim 388	2h 15	300	1 alt.	
10-10-46		A. Jéru	A. Jéru	Nav. Blanche - DRK.	N1000 167	2h 20	300	1 alt.	
14-10-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
16-10-46		A. Jéru	A. Jéru	DRK. Sch. - DRK.	N1000 167	2h 15	1100	2 alt.	
16-10-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
16-10-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
17-10-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
24-10-46		A. Jéru	A. Jéru	DRK. Sch. - DRK.	N1000 167	2h 15	1100	2 alt.	
25-10-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
30-10-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
Je résume le présent carnet au total Général de 126,55 de vol se décomposant comme suit :					Certifié exact et conforme au registre journal des Services Aériens BFK le 15 Novembre 46. Le Lieutenant-Louvet C de la Section de Liaisons Aériennes				
ANNEE 1946	JOUR	NUIT	TOTAUX						
Mois de Octobre	15,20		15,20						
Report précédent	121,25		121,25						
Total Général au 1 ^{er}	136,45		136,45						

MOIS	DATES	PILOTES	OBSERVATEURS mitrailleurs et autres spécialités	NATURE du service aérien commandé	RENSEIGNEMENTS divers	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
				Mois de	Novembre 1946				
6-11-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	1.30h.	1h 50			
7-11-46		A. Jéru	A. Jéru	DRK. Nav. - Blanche	Sim 388	2h 15	300	1 alt.	
8-11-46		A. Jéru	A. Jéru	Nav. Blanche - DRK.	N1000 167	2h 20	300	1 alt.	
9-11-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
10-11-46		A. Jéru	A. Jéru	DRK. Sch. - DRK.	N1000 167	2h 15	1100	2 alt.	
11-11-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
12-11-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
13-11-46		A. Jéru	A. Jéru	Eclaircie	Sim 401	1h 30	500	1 alt.	
Je résume le présent carnet au total Général de 126,55 de vol se décomposant comme suit :					Certifié exact et conforme au registre journal des Services Aériens BFK le 15 Décembre 46. Le Capitaine-Rocher C de la Section de Liaisons Aériennes				
ANNEE 1946	JOUR	NUIT	TOTAUX						
Mois de Novembre	15,20		15,20						
Report précédent	121,25		121,25						
Total Général au 1 ^{er}	136,45		136,45						

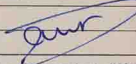
[illegible]

DATE	POSITION à bord	GRADE, NOM et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	TYPE et numéro de l'engin	ALTI- TUDE mètres	DISTANCE et nombre d'atterrissages	DURÉE	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
8-1	Méc.	Lt De La Porte	NC701-115		1	1 ⁵⁰	Essai local après révision 50	
16-1	"	Y/C Frager	N1101-99		1	0 ⁴⁵	BFK - 118	
16-1	"	Y/C Bertrand	NC702-318		1	0 ⁴⁵	NB - BFK	
17-1	"	Lt De La Porte	NC702-318		1	0 ⁴⁰	Local	
20-9-50	"	C ² Grand	NC901-923		1	0 ⁴⁵	Essai moteur en vol	
31-1	"	"	"		1	0 ⁴⁰	Local	
						57430		
			Mois de			Janvier 1951		
3-2	Méc.	Lt Abartien	NC702-327		1	2.05	indage moteur.	
4-2	"	"	"		1	2.00	"	
21-2	"	Lt De La Porte	NC702-319		1	1.50	Local.	
						58035		
			Mois de			Mars 1951		
3-3	Méc.	Lt Abartien	NC702-326		1	0.25	Essai Local.	
6-3	Méc.	Y/C Bertrand	N1101-68		1	0.15	BFK M. 81	
9-3	"	Lt Berthum	N102.115		1	0.20	essai local	

DATE	FONCTION à bord	GRADE, NOM et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	TYPE et numéro de l'avion	ALTITUDE mètres	DISTANCE et nombre d'atterrissages	DURÉE 560 ⁴⁰	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
28-11	Mec	C ^{ad} Roisin	NC 701-376		1	1 ^h 5	Local	
28-11	"	L ^{ieut} De La Porte	"		1	1 ^h 10	"	
28-11	"	C ^{ad} Rivet	"		1	1 ^h 10	"	
29-11	"	L ^{ieut} De La Porte	376		1	0 ^h 20	MB BFM	
29-11	"	"	NNDI - 91		1	0 ^h 40	BFM - MB	
		Mois de						
13-12	"	A ^{sc} Janssif	NC 701-376		1	0 ^h 35	Local	
14-12	"	S/L Bertand	NC 701-119		3	1 ^h 00	Local	
23-12	"	A ^{sc} Janssif	NC 701-376		1	0 ^h 55	Cherbourg	
23-12	"	S/L Bertand	"		2	0 ^h 25	Local	
						569 ⁵⁰		
		Mois de						
5-1	Mec	S/L Bertand	NC 701-376		1	0 ^h 35	Local	
12-1	"	"	NC 701-376		1	1 ^h 10	Local	

DATE	FONCTION & boat	GRADE, NOM et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	TYPE et numéro de l'avion	ALTITUDE mesurée	DISTANCE et nombre d'alternances	DURÉE	NATURE de l'opération aérienne	OBSERVATIONS
8-1	MCC	Lt De La Porte	NC 701-115		1	1 ^h 50	Essai local après	revision S st
16-1	"	S/C Fonger	N1101-59		1	0 ^h 15	BFK - PB	
16-1	"	S/C Barlaud	NC 702-312		1	0 ^h 15	HB - BFK	
17-1	"	Lt De La Porte	NC 702-316		1	0 ^h 20	Local	
20-7-50	"	C ^{te} Grand	NC 701-723		1	0 ^h 15	Essai moteur en vol	
31-1	"	"	"		1	0 ^h 20	Local	
			Mois de			574.50		
			Janvier 1951					
3-2	MCC	Lt Martin	NC 702-327		1	2.05	Indigo moteur.	
4-2	"	"	"		1	2.00	"	
21-2	"	Lt De La Porte	NC 702-319		1	1.50	Local.	
			Mois de			580.25		
			Janvier 1951					
3-3	MCC	Lt Martin	NC 702-326		1	0.25	Essai Local.	
6-3	MCC	S/C Barlaud	N1101-68		1	0.15	BFK M. 81	
9-3	"	Lt Beckwin	N101-115		1	0.20	essai local.	

[illegible]

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterri- sages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
9	10	11	12	13
<u>DÉCEMBRE 1956</u>				
1.35	1		R.Fix vers Puezelles. Orléansville. R.Fix	
2.00	3		R.Fix. Paul Cazelles Orléansville. R.Fix	
1.15	1		R.Fix local entre .	
4.50	5			
Carnet arrêté le 31 Décembre 1956 au total de quatre heures cinquante pour le mois de Décembre 1956.			Signature de l'intéressé  Le Commandant d'Unité Le Capitaine de la PO Chef des Opérations du G.  Date 2.1.57	

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
11.1.57	PCA	-	N° 14	1.10			
11.1	"	-	" n° 260	2.30			
24.1	"	-	" n° 311	4.00			
Mois de Janvier 1956	PCA			7.40			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterris- sages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
9	10	11	12	13
1.10	1		B.F.R. local ent.	
2.30	3		B.F.R. Djella-Paul Capelles. B.F.R.	
4.00	2		B.F.R. Tebessa. B.F.R.	
7.40	6			
Carnet arrêté le 31... Janvier 1957... au total de... sept... heures quarante... pour le mois de... Janvier 1957...				Signature de l'intéressé, Le Commandant d'Unité, Le Capitaine de PORTÉ, Chef des... Date 11.1.57

GLA 45 – NC 702 *Martinet* n° 346 F-SCDU sorti de piste à Orléansville le 1^{er} août 1956



(Jean Springsklee)

GLA 45 – Arrivée à El-Goléa, en NC 702, du général Pinson, commandant le Génie – 1957



Élizabeth Boselli



(Le Bled)

Élisabeth Boselli, née le 11 mars 1914 et décédée le 25 novembre 2005, a été pilote au GLA 45.

Diplômée de l'Institut des Sciences Politiques en 1935, pilote civil en 1936, pilote militaire en 1945 et 1946 sur monoplaces de chasse, pilote professionnel, voltige et planeurs, de 1947 à 1952. Lieutenant de l'armée de l'Air en 1953, elle vole comme officier pilote en 1957 à l'ELA 54, puis au GLA 45 à Boufarik jusqu'en 1959 et effectue 335 missions.

Elle est titulaire de plusieurs records du monde : altitude féminin pour planeur monoplace (5 300 mètres, le 22 décembre 1947, 5 600 mètres le 6 avril 1948), vitesse en circuit fermé sur 1 000 km (746 km/h, en *Mistral* le 26 janvier 1955), distance féminin en circuit fermé (en *Mistral*, 1 889 km le 21 février 1955), distance international pour avion à réaction toutes catégories (en *Mistral*, 2 331 km, Creil-Agadir le 1^{er} mars 1955). Auteur (autrice ?) de très beaux poèmes sur le vol.

J'ai très bien connu Élisabeth Boselli au GLA 45 où j'ai eu souvent l'occasion, sur Siebel, de faire équipage avec elle comme lieutenant-pilote, moi comme lieutenant-navigateur commandant d'avion. Nous nous sommes toujours très bien entendus et n'avons jamais eu le moindre problème. Il est vrai qu'elle apportait toujours une grande rigueur dans la préparation comme dans l'exécution de ses missions et surtout, elle était un excellent pilote ! Et, pourtant, le Siebel n'était pas un avion aussi facile qu'on ait pu l'entendre dire :

- freins qualifiés par les pilotes de « ralentisseurs » ...

- en hiver, pas de dégivrage d'aile, dégivrage carburateur aléatoire, chauffage supprimé car trop dangereux ...

- moteurs « délicats » (en décembre 1959, un appareil du groupe s'est écrasé après un atterrissage manqué par une nuit de tempête, sur une remise de gaz trop brutale ayant étouffé les moteurs ... trois morts ...)

- train fragile : je me suis retrouvé deux fois sur le ventre – le pilote n'était pas Élisabeth –

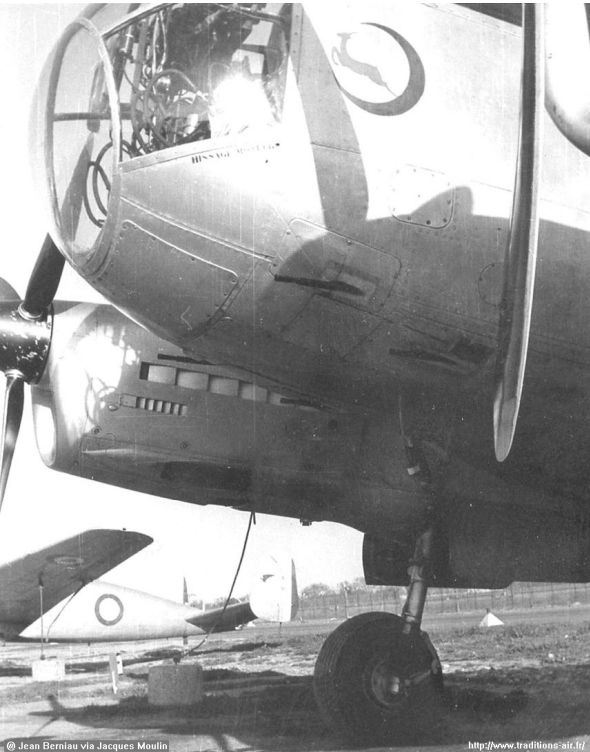
Elle participait à toutes les missions de transport comme n'importe quel pilote du groupe, sans aucune restriction ni favoritisme.

Une des missions type, que nous appelions « la postale », consistait à dropper, par la porte, des sacs de courrier sur des postes militaires isolés dépourvus de terrain d'atterrissage. Pour cela, il fallait voler le plus lentement possible, volets abaissés, ce qui entraînait une certaine tension. Comme il y avait une dizaine de postes à faire, la journée était fatigante ...

L'insigne du GLA 45, peint sur le nez des appareils, avait valu cette devise humoristique et en totale autodérision : « Souples comme la gazelle et ... cons comme la lune ! »

C'était le bon temps.

Jean Marcoud



GLA 45 – Version armée du NC 701
Martinet, avec deux mitrailleuses par côté,
à Boufarik, en 1958

GLA 45 – NC 701 *Martinet* à Bordj-de-L'Agha – 1958



GLA 45 – NC 702 *Martinet* à Bordj-de-L'Agha – 1958



GLA 45 – Jean-Claude Le Berre au travail sur un NC 701 Martinet à Boufarik



GLA 45 – NC 701 *Martinet* à Méchéria – 1958



GLA 45 – NC 701 *Martinet* à Paul-Cazelles – 1958



GLA 45 – NC 701 *Martinet* à Fort-Flatters



GLA 45 – NC 701 *Martinet* sorti de piste



GLA 45 – NC 702 *Martinet* à El-Abiod





Les naufragés du Hoggar

Le 26 septembre 1958, un NC 701 *Martinet* du GLA 45 se pose en panne aux environs de Tamanrasset avec deux reporters du journal militaire TAM (*Terre-Air-Mer*).

C'est l'occasion d'un reportage inespéré.

(Roger Drique)

Les naufragés du Hoggar – Ils sont retrouvés le lendemain, en fin d'après-midi, par un *Noratlas* de l'EARS 99 et par un C-47



(Roger Drique)

Les naufragés du Hoggar – Un parachutiste vient à leur secours avec de l'eau et des vivres



(Roger Drique)

Les naufragés du Hoggar

Tout va bien, ils sont photographiés
avec des Méharistes



(Roger Drique)

Les naufragés du Hoggar
Ils passent une deuxième nuit
à la belle étoile (du Sud !)



(Roger Drique)



Les naufragés du Hoggar
Ils passent une deuxième nuit
à la belle étoile (du Sud !)

(Roger Drique)

Les naufragés du Hoggar – Tout est bien qui finit bien, les Méharistes les ramènent à bon port



(Roger Drique)

GLA 45 – NC 701 *Martinet* à Tébessa – 1959



GLA 45 – Des passagers embarquent dans un NC 702 *Martinet* à Oued-Hamimin – 1959



GLA 45 – Largage du courrier en NC 701 *Martinet* à Zenina – 1961



GLA 45 – Largage du courrier à Djelfa par un NC 701 *Martinet* – 1961

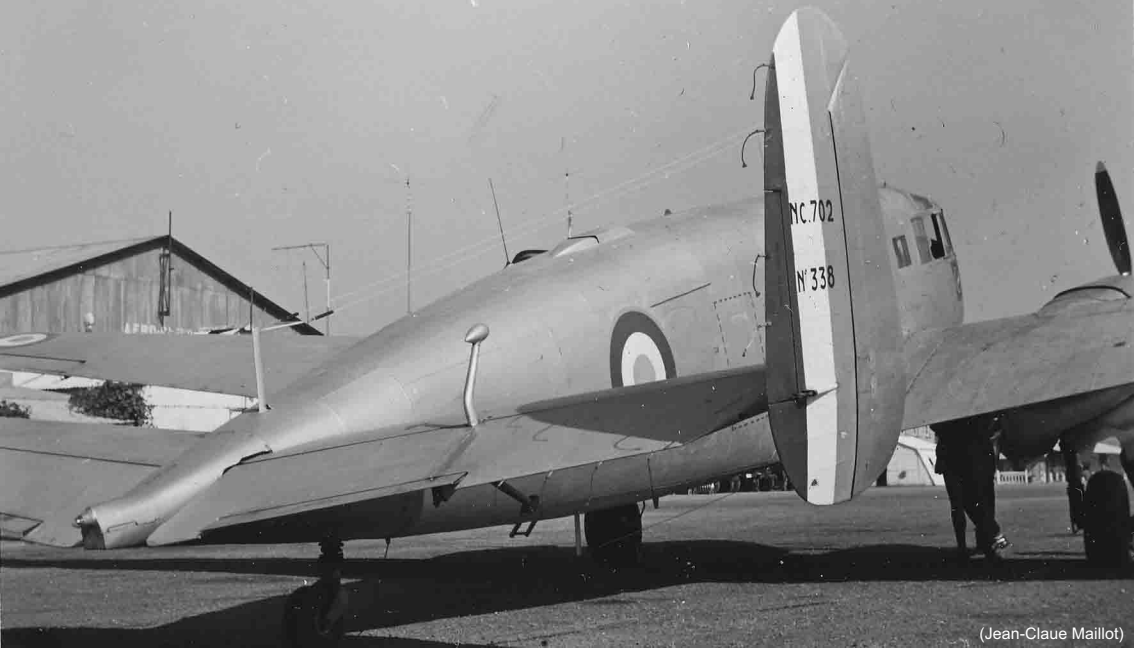


GLA 45 – Un NC 701 *Martinet* largue le courrier à Fat-el-Botna (Laghouat) – 1961



(Alain Raphaël)

GLA 45 – NC 702 *Martinet* à Oued-Hamimin – 1961



GLA 45 – NC 702 *Martinet* à Oued-Hamimin – 1961



GLA 45 – LeO 453L et Nord 1100 *Ramier* sur le parking enneigé de Boufarik – 1961



GLA 45 – LeO 453L à Boufarik – 1961



GLA 45 – Médecin
capitaine Lavernhe,
commandant de la
Porte et commandant
Delmer (cdt en
second du GLA 45)
devant un LeO 453L
à Boufarik – 1961



Nord 1002 *Pingouin* à Blida



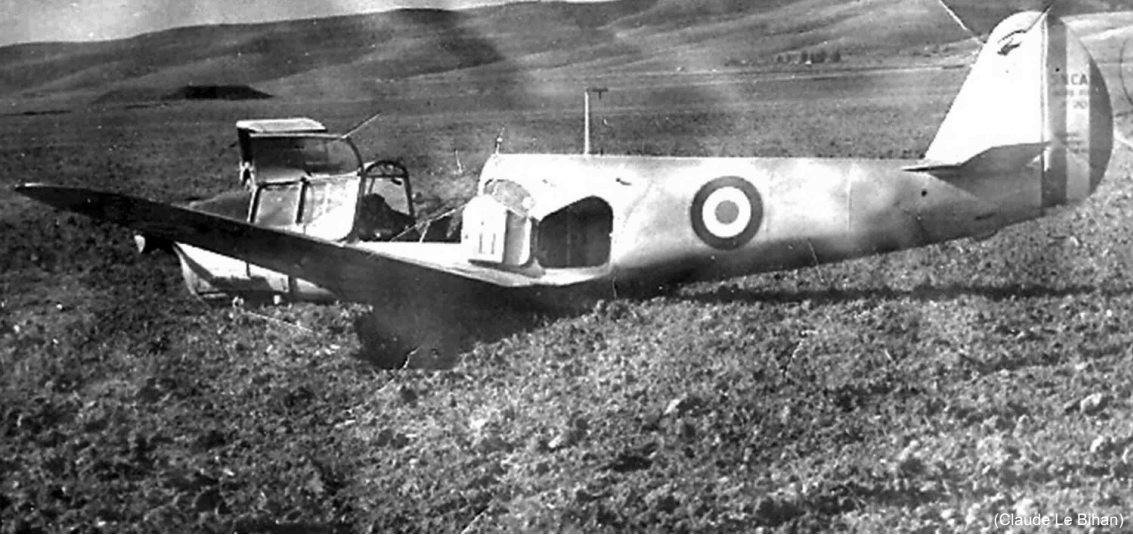
GLA 45 – Nord 1100 *Ramier*



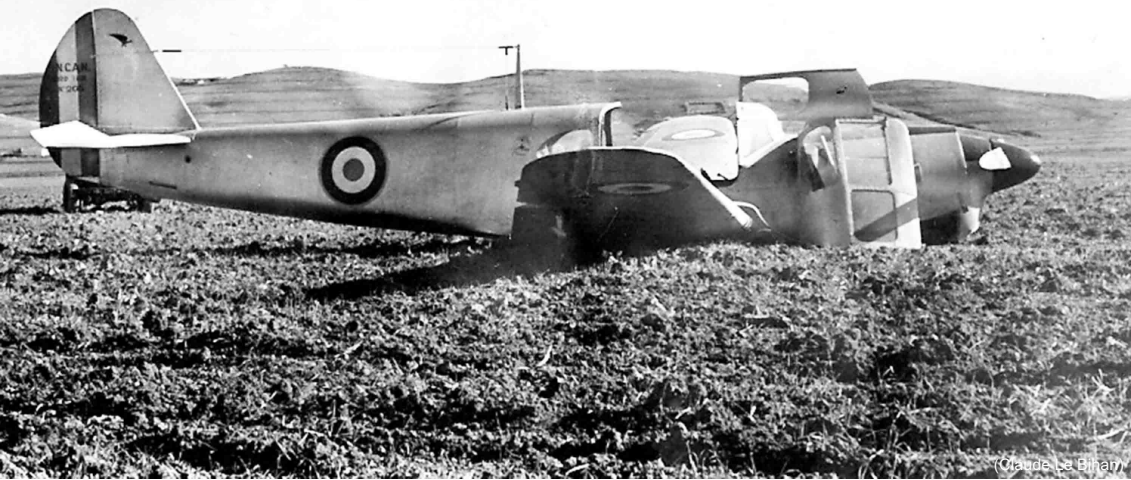
GLA 45 – Nord 1100 *Ramier* – 1958



GLA 45 – Le 24 janvier 1959, rase-mottes fatal pour un Nord 1100 *Ramier* à Orléansville
Pas de mal pour les occupants



GLA 45 – Le 24 janvier 1959, rase-mottes fatal à Orléansville pour un Nord 1100 *Ramier*
Pas de mal pour les occupants



GLA 45 – C-47 à Bordj-de-L'Agha – 1958



GLA 45 – C-47 à Tébessa – 1959



GLA 45 – Un C-47 amène une autorité à Orléansville – 1960



GLA 45 – Les C-47 à Boufarik – 1961



GLA 45 – C-47 à El-Aricha – 1961



GLA 45 – C-47 à El-Aricha – 1961



GLA 45 – Un C-47 embarque des permissionnaires à El-Aricha – 1961



(Pierre Farge)

GLA 45 – Dans un C-47 – 1961



(Pierre Farge)

GLA 45 – Un équipage de C-47 – 1961



GLA 45 – C-47 à Tunis-Sidi Ahmed – 1961



GLA 45 – C-47 « VIP » à Boufarik



GLA 45 – C-47 à Reggan – 1962



GLA 45 – Une autorité est amenée en C-47 à Reggan – 1962



Écoute et repérage électronique



La 708^{ème} CT (Compagnie de Transmissions), basée à Hydra, assure l'écoute et la localisation géographique, par relèvement goniométrique, des émissions rebelles sur l'Afrique du Nord. Les positions des émetteurs sont connues par les relèvements des goniomètres fixes à terre. Il s'agit de goniomètres Telefunken PST 102, les mêmes que ceux de l'armée française en Allemagne pour localiser les troupes soviétiques en RDA. La précision de ces goniomètres n'est pas très bonne, c'est la raison de l'intervention des avions de guerre électronique.

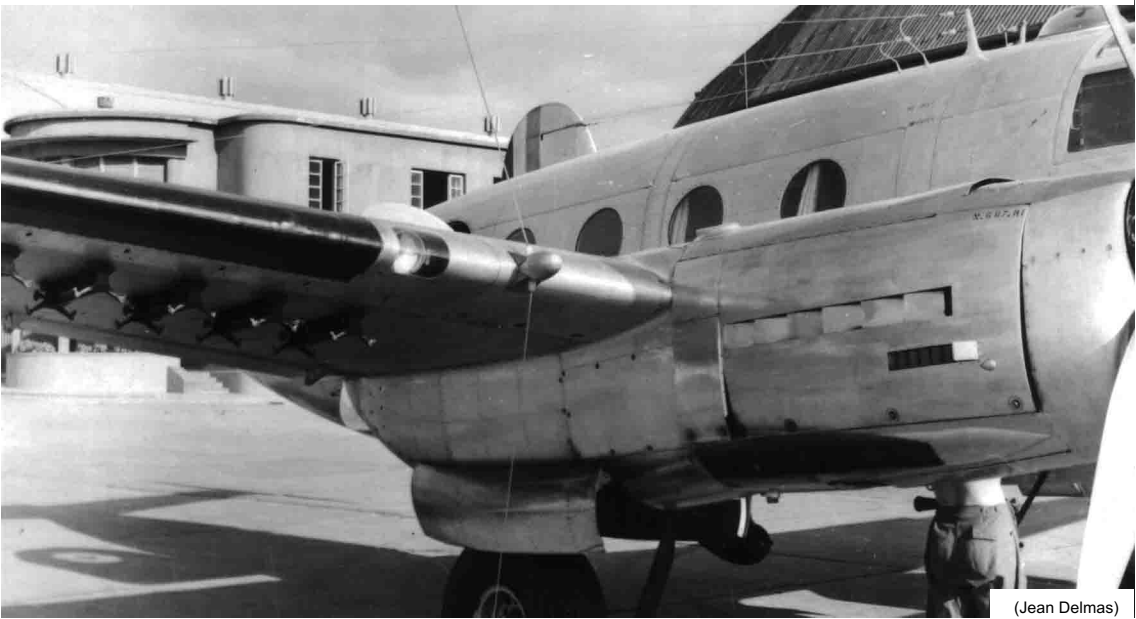
En mars 1956, un Beechcraft UC-45, modifié en avions de « contre-mesure électronique », est détaché au GLA 45, afin de détecter les éventuels parachutages d'armes au profit du FLN au cours de missions nocturnes sur la Tunisie (missions *Oscar*), afin de détourner les avions par leurrage et de brouiller les moyens radio adverses, il sera rejoint par un autre UC-45 en janvier 1957.

En août 1956, le premier C-47, « avion d'écoute », arrive au GLA 45. En septembre 1956 est créé, à Alger, l'Escadron de guerre électronique EGE 5/903 qui deviendra EGE 30/60, EGE 30/360 puis EE 5/308. La 708^{ème} CT bénéficie ainsi de plusieurs C-47, version *Gabriel*, exploités par le GLA 45, et de plusieurs Dassault MD 311 *Flamant*. Tous les avions sont équipés de récepteurs d'écoutes et basés à Boufarik.

Ces avions sont chargés de localiser, généralement de nuit, les émetteurs rebelles stationnées en Algérie. Les rebelles sont équipées d'ensembles ANGRC 9 d'origine américaine fabriqués par Telefunken, les mêmes qui équiperont l'armée française. Les relèvements sont effectués selon la méthode du homing, un émetteur installé dans la carlingue émet un signal permanent, lorsque l'avion s'approche de l'emplacement de l'émetteur rebelle les signaux se superposent. Lorsque les deux signaux se confondent, à la verticale de l'avion, le navigateur note les coordonnées géographiques qui indiquent l'emplacement de l'émetteur rebelle.

Écoute et repérage électronique – Antennes sur un MD 311 *Flamant* à Blida en 1958

Le 11 février 1958, apparaît la version de guerre électronique du MD 311 *Flamant*. Le n°271, équipé de moyens d'écoute et de détection des émissions radio, est affecté au GOM 86 et détaché au GLA 45. Le nom du fabricant des antennes large bande, la STAREC (Société Technique d'Application et de Recherche Électronique), donne son nom à cette version du *Flamant* III. Trois avions sont équipés : le n°284 en août, le n°266 en septembre et le n°275 en mai 1960. Les avions seront affectés au GLA 45 et non plus détachés à compter du mois de février 1961.



Ecoute et repérage électronique – Un des *Flamant* du GLA 45 à Boufarik en 1958



(Sébastien Guillemain)

Ecoute et repérage électronique – Le C-47 F-SCDF du GLA 45 à Boufarik en 1961



(Jean-Yves Grillon)

**Ecoute et repérage électronique – Les
antennes du C-47 44-76786 de l'ET 3/62
*Sahara***



(ECPA)

Ecoute et repérage électronique – Un C-47 du GLA 45



(Philippe Ricco)

Ecoute et repérage électronique – Un C-47 du GLA 45



Ecoute et repérage électronique – Un C-47 du GLA 45 à Tébessa – 1959



Dernière diapositive