

Ami(e) Internaute,

Ce soixante-treizième diaporama est le premier de deux diaporamas concernant le Centre interarmes d'essais d'engins spéciaux (CIEES) de Colomb-Béchar. Il traite des engins-cible et des engins sol-air, air-air et air-sol.

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 prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

jarrige31@orange.fr

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

CIEES

Centre interarmées d'essais d'engins spéciaux



Les premiers engins autopropulsés ont été testés, dès 1948, sur les champs de tir de la métropole (à Mailly-le-Camp notamment) mais ces essais demandent des champs de tir très étendus qui permettent la récupération des engins. Le Sahara présente ces avantages mais il faut disposer d'eau, d'énergie, de moyens d'accès routiers, ferroviaires et aériens. C'est ainsi que Colomb-Béchar est choisi avec des zones allant jusqu'à 3 000 km. Le Centre d'essais des engins spéciaux (CEES) est créé le 24 avril 1947, il offre aux trois armes les champs de tir et les moyens de mesure nécessaires à la mise au point des engins de toutes catégories. Colomb-Béchar dispose des champs de tir et des moyens propres à satisfaire les demandes concernant les engins air-air, air-sol et sol-air et sol-sol.

Le premier noyau de personnels, presque entièrement de l'armée de l'Air, arrive début septembre 1947 et le centre, appelé également Centre du Guir, s'installe sommairement.

Le CEES, devenu CIEES 343 (Centre interarmées, en septembre 1948), est inauguré le 28 octobre par le tir du SE 1500. Dès 1948, il est tiré plus d'un engin par jour de la SNCASE, de l'Arsenal de Chatillon ou de la SFECMAS.

La Marine Nationale, qui poursuit ses essais à l'île du Levant (CERES), envoie des observateurs à Colomb-Béchar.

L'escadrille du CIEES se compose alors de dix-huit avions pour les liaisons, le transport, les essais, le largage, l'accompagnement et la récupération d'engins et enfin pour le sauvetage et les évacuations sanitaires.



La plus grande base de lancement du monde (110 km X 90 km), qui sera fermée le 1er juillet 1967, se compose de :

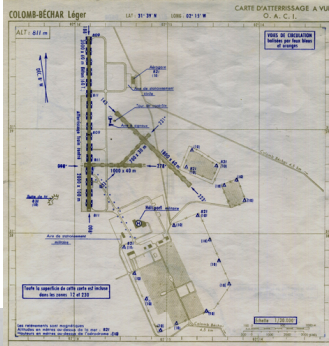
- La base originelle B0**, pour les tirs obliques vers l'est, qui rassemble 2 000 personnes sur l'aérodrome *Georges Léger*, les supports logistiques du CIEES et deux champs de tir proches : **B1 (Itmar-Léger)**, de 25 km X 25 km et **Bou-Hamama**, à 12km.

- Une aire B'1 Menouarar** pour les tirs verticaux sol-air et les essais air-sol, à 50 km au sud, sans moyens particuliers.

- L'aire principale de lancement B2 à Hammaguir**, à 110 km au sud-ouest de Colomb-Béchar, aménagée à partir de 1951, avec une base-vie de 800 personnes, permettant des tirs à 1 000 km vers le sud-ouest (Tindouf) et 1 000 à 2 000 km vers le sud-est (Bidon 5 et le Tchad), avec les bases **B2 Icare** et **Bacchus**, **B'2 Béatrice**, **B''2 Blandine** et **Brigitte**.

Les tirs se succèdent : SE 4100 à 4500, *Agate*, *Topaze*, *Emeraude*, *Saphir*, *Rubis*, et *Diamant* de la SEREB, *Antarès* de l'ONERA, *Dauphin* de Sud-Aviation, *Véga* et *Narval* de Nord-aviation. En 1957, le CNET demande à Sud-Aviation d'étudier *Bélier*, *Centaure*, *Dragon* destinées à l'étude de la très haute atmosphère aux fins de télécommunications. Le même programme et les mêmes types d'engins seront utilisés par le Comité français de recherches spatiales pour satisfaire ses propres besoins.

Du 21 mai au 6 juin 1962, a lieu une importante campagne de tir avec des tirs simultanés de Reggan, Hammaguir et de l'île du Levant, avec *Bélier*, *Centaure* (qui atteint 183 km) et *Véronique*. Le 26 novembre 1965, *Astérix*, le premier satellite français, sera lancé par la fusée *Diamant n° 1*.



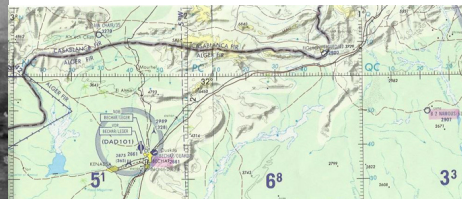
Ci-contre : Les cartes d'approche à vue et d'atterrissage de Colomb-Béchar *Léger* en mai 1961.

L'aérodrome a été nommé *Léger* en mémoire de Georges Léger, ingénieur victime d'une explosion lors du chargement d'un fusée. L'aérodrome de Colomb-Béchar *Ville* est situé au sud de la ville.

Ci-dessous : La base B2 Namous figure sur la cartes aéronautiques. En 1935, la France a installé une base d'essais d'armes chimiques et biologiques dans l'oued Namous, à 160 km à l'est de Colomb-Béchar et à 80 km au sud-est de Béni-Ounif, cette base deviendra la base « secrète » B2 Namous, réactivée en 1965 et qui fonctionnera jusqu'en 1978.

La base d'Hammaquir a été nommée B2 peut-être afin de créer une confusion.

En bas à gauche : B2 Namous.



Le poste de commandement et les installations de la Base aérienne 145 et du CIEES 343 à Colomb-Béchar *Léger* en 1967



1961 – Logement des soldats sur la BA 145 de Colomb-Béchar



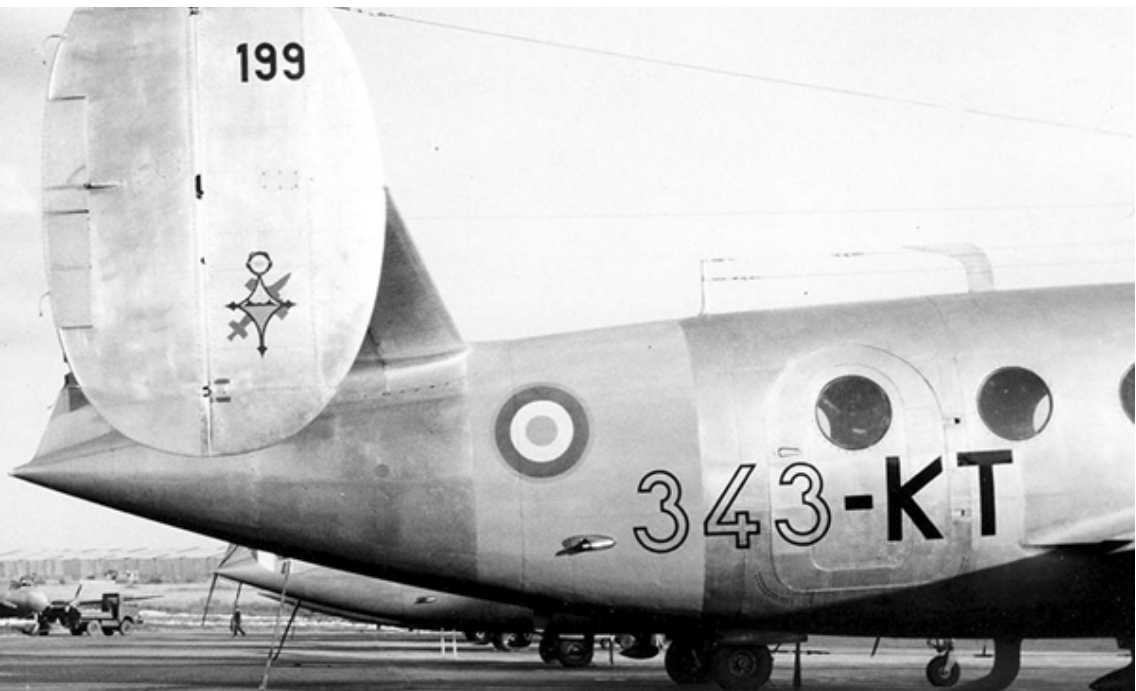
1961 – Piscine du CIEES



(François Malnoy)



F-47 du CIEES posé sur le ventre le 27 octobre 1955



A Colomb-Béchar, LeO 45 du CIEES



A Colomb-Béchar, C-47 du CIEES vers 1965



(Liberto Gil, via Jacques Moulin)



1er décembre 1956 – Colomb-Béchar – Le Bristol 170 *Meteor* G-AGVB (deviendra F-BHVB) de la compagnie Air Transport ravitaille le CIEES

Peloton ALAT de Colomb-Béchar

(Michel des Bouillons)



Créé le 1er mai 1964 avec six Piper L-21, le peloton ALAT (PALAT) de Colomb-Béchar prend la suite du 1er PA ZOS pour assurer la surveillance des champs de tir. Les avions se posent partout en accompagnant les compagnies du 2ème REI dans leurs missions de surveillance et de récupération d'engins. Le 16 octobre arrivent les premiers des huit H-21 venant du site nucléaire d'In-Amguel et les *Alouette*. Les binômes hélicoptère/H-21 travaillent alors avec efficacité à la récupération d'engins. Le peloton est dissous le 30 mai 1967.



H-21 et L-21 du PALAT de Colomb-Béchar



(Alain Delepierre)



(COMAERO)



PC du site Itmar au champ de tir B1

1961 – Poste de suivi de tir



(Yves Pannetier)





Mirage IIIC photographié à 30 000 pieds par ciné-théodolite.
A gauche : Un chronomètre

Super-Mystère B2, Mistral et B-26 du CEV sur la parking de Colomb-Béchar



(Jean-Laurent Truc)

Gloster Meteor NF-13 du CEV sur la parking de Colomb-Béchar



(Jean-Laurent Truc)



Le Centre d'essais en vol (CEV) entretient un important détachement à Colomb-Béchar afin de procéder aux essais des différents systèmes d'armes air-air, sol-air et air-sol.

Gloster *Meteor* du CEV équipé de missiles air-air SFECMAS 5103 qui seront nommés AA20 dans l'armée de l'Air





Missile air-air MATRA R 511, à guidage par radar, sous une aile de *Vautour* IIN du CEV

Mirage IIIE du CEV équipé d'un missile air-air Matra 530





Mistral téléguidé – Un dizaine de *Mistral* téléguidés ont été utilisés afin de servir de cibles radioguidées pour la mise au point des missiles air-air – Les missiles tirés n'étaient pas tous à charge explosive et les avions sont dotés de bidons-caméras spéciaux fixés sous les ailes. D'autres bidons, fixés en bouts d'ailes, sont équipés de dispositifs proximétriques associés à un jeu de caméras – Ces *Mistral* sont les derniers avions de ce type maintenus en état de vol.



(Christian Ruelle)

1960 - Démonstration de tir à Colomb-Béchar par un H-34 armé de l'EH 2.
Canon MG 151 de 20 mm



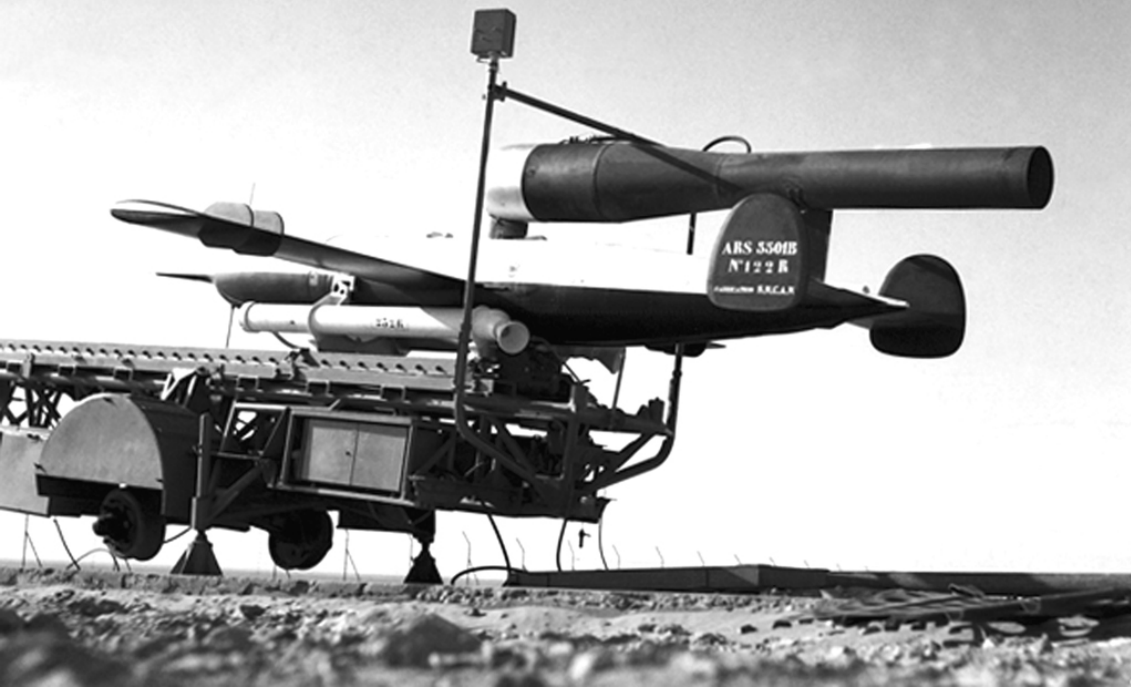
(Gérard François)



Engin SE 4200 exposé à Colomb-Béchar en 1960



Engin cible télécommandé Nord-Aviation CT 10 (ex-Arsenal 5501) en mars 1960 – Il est inspiré de la bombe volante allemande V1 à pulsoréacteur





Engin cible téléguidé Nord-Aviation CT 20 (ex-Arsenal 5510) en mars 1960. Il est équipé d'un réacteur Turboméca *Marboré*





Engin cible supersonique téléguidé Nord-Aviation CT 41 *Narval* équipé de deux fusées à poudre et de deux statoréacteurs

Missile anti-aérien MIM-23
Hawk à propergol solide,
d'origine américaine,
expérimenté sur le site
Béatrice, à l'écart des
autres sites, en raison de
la présence d'étrangers



(COMAERO)



Prototype du missile air-air
MATRA R 530 à guidage par
radar. Les premiers ont été
testés sur le site B'1

Préparation pour un essai d'un des
premiers modèles de PARCA à ailes
triangulaires





Missile antiaérien radioguidé à propulsion solide PARCA, en 1958





Engin sol-air SE 4400 à statoréacteur de la SNCASE, du programme SA 20
Record du monde de vitesse le 8 octobre 1955 (Mach 3,14), puis Mach 3,7 le 1er avril 1958.
Record du monde d'altitude aérobie le 10 mars 1961 (67 000 m), jamais battu.



VE111LG – Mai 1965 – Premier engin français guidé inertiuellement par une centrale SAGEM



Le X422 de Sud-Aviation développé par l'ingénieur en chef Roger Béteille à l'usine de Cannes, est le premier missile de croisière au monde. Trois exemplaires de l'engin ont été tirés avec succès en 1967 avant l'abandon du programme. Il est à l'origine de la vocation spatiale de l'usine de Cannes.

Dernière diapositive