

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.

Les essais ne démarrent réellement qu'à mi-novembre 1949 et le CEES, devenu CIEES 343 (Centre interarmes), monte rapidement en puissance. Dès 1955, il est tiré plus d'un engin par jour : Ars, produit par la société Arsenal de Chatillon, engins cible CT10 et CT20, engin air-air SFECMAS 5103, air-sol SFECMAS 5210, sol-sol SS11. 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.



Le Centre de Guir se compose de trois sites :

-**La base originelle BO**, pour les tirs obliques vers l'est, qui rassemble 2 000 personnes, à l'ouest de la ville de Colomb-Béchar avec l'aérodrome *Georges Léger*, les supports logistiques du CIEES et deux champs de tir proches, l'un, **B1 (Itmar)**, de 25 km X 25 km pour les tirs obliques d'une centaine de kilomètres vers l'ouest, et l'autre, à Bou-Hamama, à 12 km. La zone B1 est utilisée par la SNCASE pour certains tirs d'engins de la famille SE 4200, les cibles SE 1524, les SE 4500 prévu pour le transport de la bombe atomique, ainsi que les derniers SE 4100 à autoguides optiques ou radar.

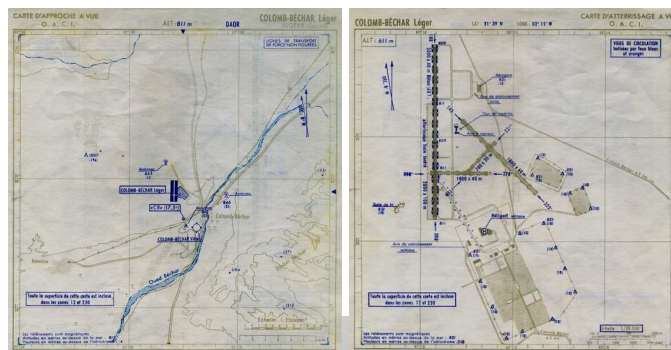
-**Une aire B'1** pour les tirs verticaux sol-air et les essais air-sol, à 50 km au sud, sans moyens particuliers.

-**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, pour les premiers missiles de type balistique (*Eole*, *Véronique*))

Depuis 1957, le CNET demande à Sud-Aviation d'étudier et construire des fusées 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.

Les tirs se succèdent : *Mammouth* de la SEREB, *Antarès* et *Bérénice* de l'ONERA, les fusées *Bélier*, *Centaure*, *Dragon*, *Pégase* et *Eridan* de Sud-Aviation. Le 10 octobre 1961, lancement du *Véga*, engin à statoréacteur de Nord-aviation qui atteint 21 500 m et Mach 4,15. Les 13 et 17 novembre 1961, 3ème et 4ème tir d'*Agate* de la SEREB à 69 000 m avec une charge de 725 kg, elle sera suivie par *Topaze*, *Émeraude*, *Saphir* et *Diamant*. L'engin-cible hypersonique CT41 *Narval* de Nord-Aviation est tiré le 13 décembre 1961. 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 pour, entre autre, des mesures de triangulations, avec des engins *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*.

Les tirs de fusée cesseront en juillet 1967.



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

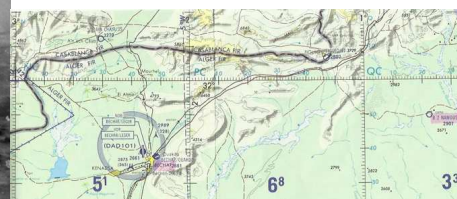
L'aérodrome a été nommé *Léger* en mémoire de Georges Léger, ingénieur victime d'une explosion lors du chargement d'une fusée.

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'Hammaguir 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



(SHD)

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



(Yves Pannetier)

1961 – Piscine du CIEES



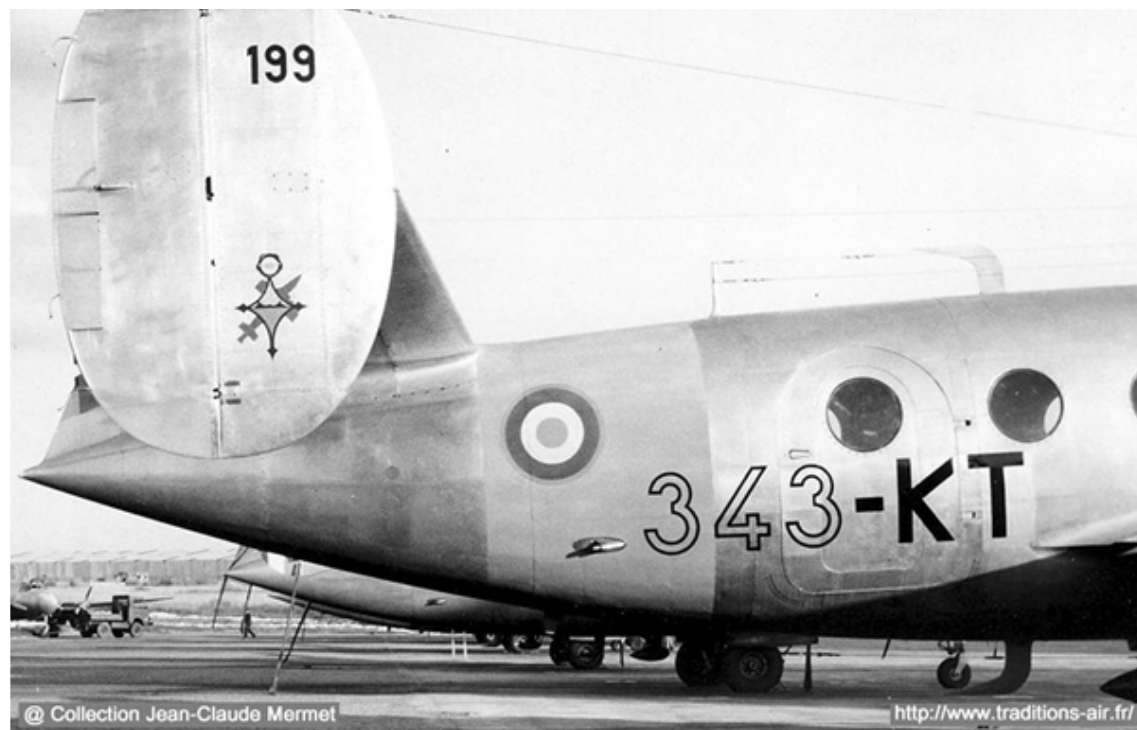
(François Malnoy)

(Marcel Fluët, via Jacques Moulin)



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

Dassault 315 *Flamant* du CIEES



@ Collection Jean-Claude Mermet

<http://www.traditions-air.fr/>

A Colomb-Béchar, LeO 45 du CIEES



(Jean Mutin)

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



(Bernard Regnier)

(Liberto Gil, via Jacques Moulin)

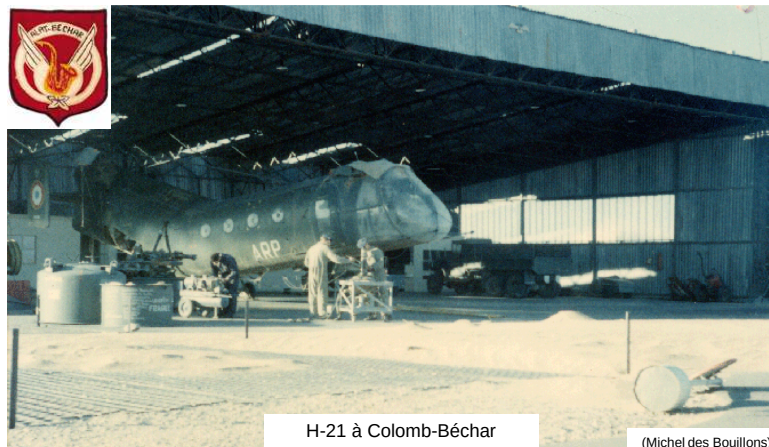


1er décembre 1956 – Colomb-Béchar – Le Bristol 170 Meteor G-AGVB (qui deviendra F-BHVB) de la compagnie Air Transport ravitaille le CIEES

Peloton ALAT de Colomb-Béchar

Créé le 1er mai 1964 avec six Piper L-21, le peloton ALAT 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. Les binômes L-21/H-21 travaillent alors avec plus d'efficacité à la récupération d'engins. Le peloton est dissous le 30 mai 1967.

(Christian Malcros www.ALAT.fr)



H-21 à Colomb-Béchar

(Michel des Bouillons)



(Musée de l'ALAT)

Piper L-21



(COMAERO)



Champ de tir B1 – Site Itmar

(COMAERO)



PC du site Itmar au champ de tir B1

Le COTAR, champ d'antennes AME (*angle measuring equipment*) qui permet de déterminer, par interférométrie, la direction de l'engin. Sa portée est de 2 000 kilomètres



(CIEES)

1961 – Poste de suivi de tir



(Yves Pannetier)

Cinéthéodolite



(Robert Antoine)



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



(Alain Crosnier)

(COMAERO)



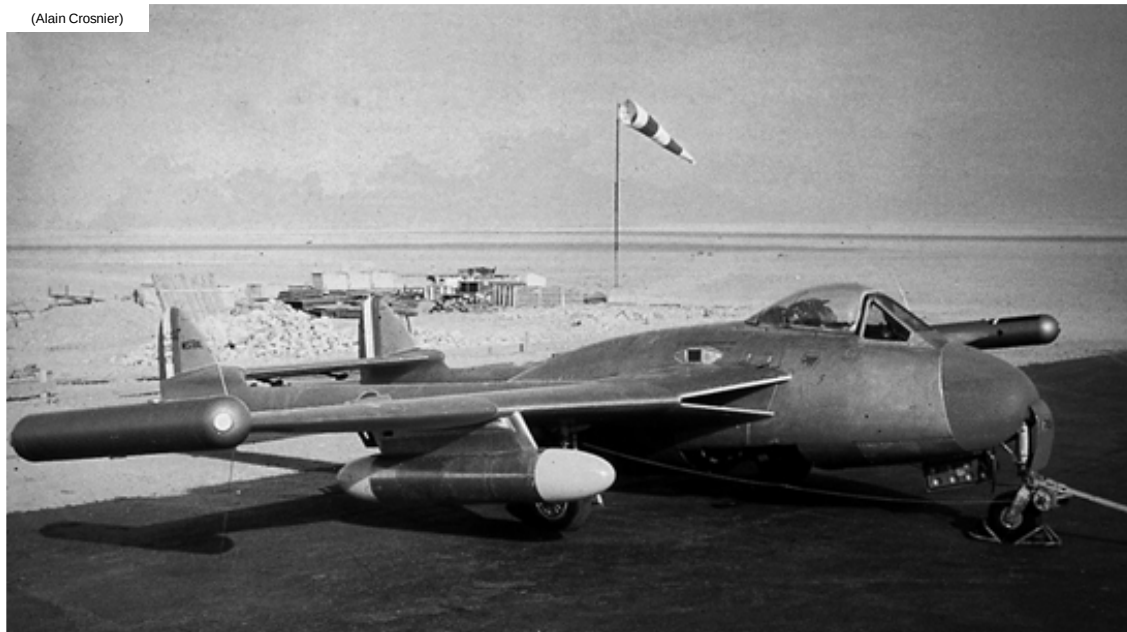
Missile air-air Matra R511, à guidage par radar, sous une aile de *Vautour* 2N du CEV

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



(Alain Crosnier)

(Alain Crosnier)



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.

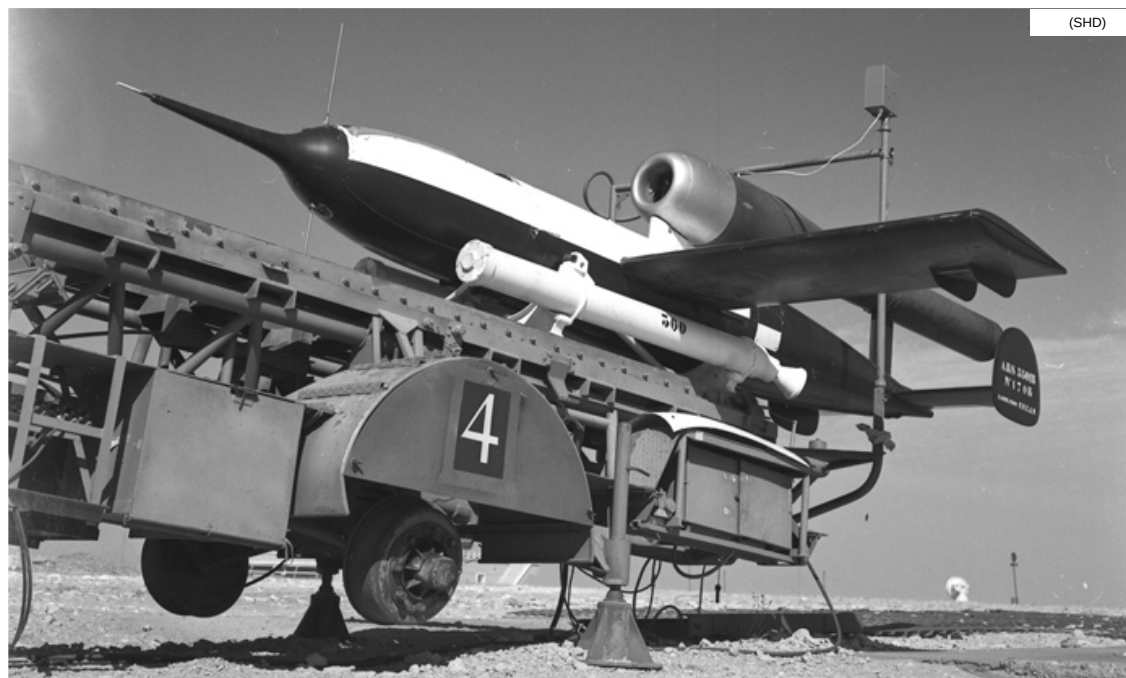


(Christian Ruelle)



(Gérard François)

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

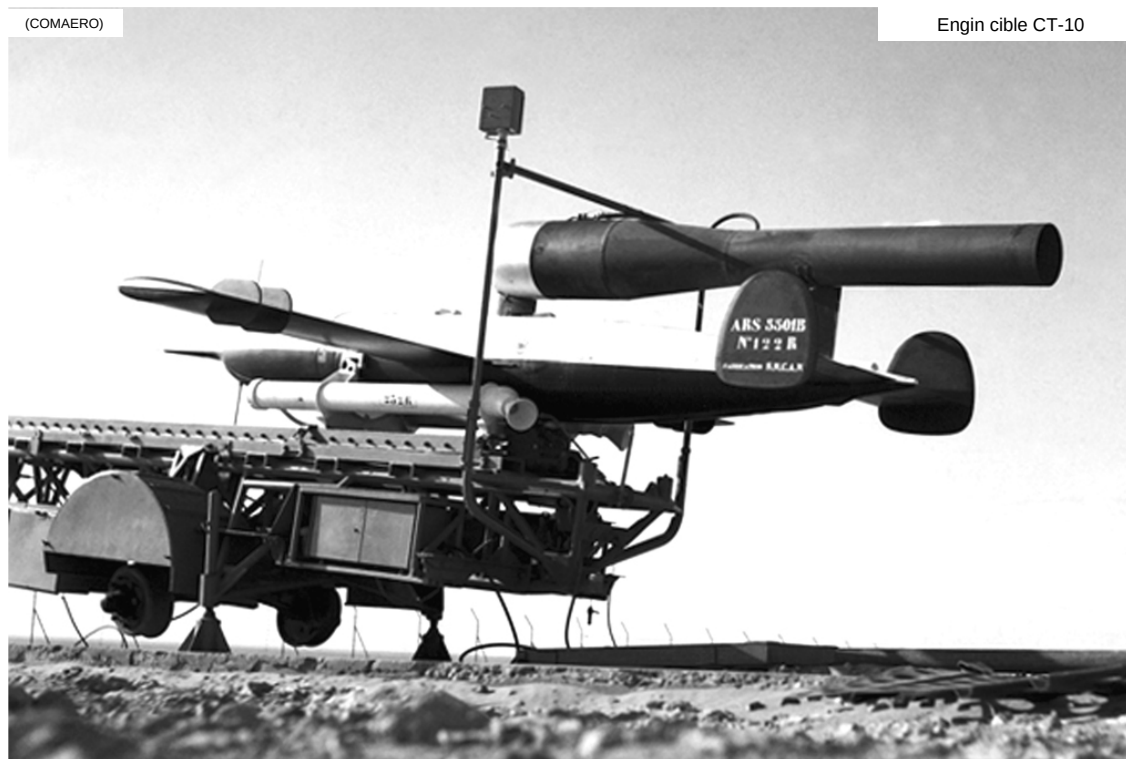


(SHD)

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

(COMAERO)

Engin cible CT-10





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

(COMAERO)

Départ d'engin cible CT-20





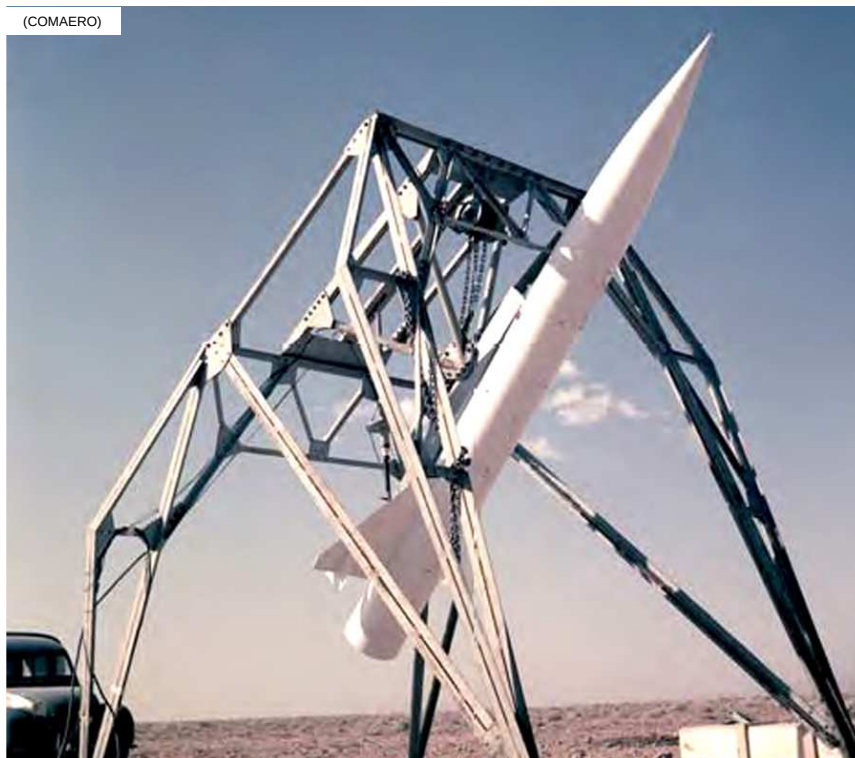
Engin cible hypersonique téléguidé Nord-Aviation CT 41 *Narval* équipé de deux fusées à poudre et de deux statoréacteurs



(COMAERO)

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



Missile antiaérien radioguidé à statoréacteur PARCA, en 1958



(Jean-Pierre Livi)

Préparation pour un essai de PARCA



PARCA en position de tir

(COMAERO)

(COMAERO)



Engin sol-air SE 4400 de la SNCASE, de la famille des SE 4200, premier système d'arme opérationnel à statoréacteur au monde, premier tir le 8 juin 1955 avec le SE 4263. Auparavant, le SE 4100 fut, dès 1949, la première fusée française réussie.

Dernière diapositive