

Aérodromes et bases 1945-1962 (35)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-cinquante-et-unième diaporama est le trente-cinquième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Touggourt, El Oued-Guémar, Ouargla, Hassi Messaoud-Maison Verte et Hassi Messaoud-Oued Irara.

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.

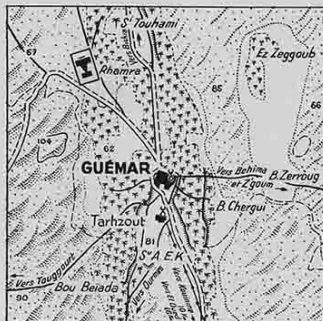
Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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



El Oued-Guémar
Touggourt
Ouargla
Hassi Messaoud-CFPA(A)
Hassi Messaoud-SN REPAL



**TERRAIN DE SECOURS
EL-OUED - GUÉMAR**

Position :

Coordonnées géographiques :
X = 4° 92.
Y = 37° 24.

**Distance de la localité du poste
ou du point d'eau le plus
proche.**

5 kms N.-W. de Guémar
P.T.T. Puits sur le terrain.
18 kms d'El-Oued, centre
de l'Annexe.

Repères de jour et de nuit :

Terrain balisé aux angles,
limitant le terrain avec ba-
lisse intermédiaire, croix
centrale ; pas de repère de
nuit, ni manche à air.

Qualité du sol :

Terrain sablonneux, plat,
suffisamment constant,
meilleur en cas de pluie.

Météorologie :

Station météorologique d'El-
Oued.

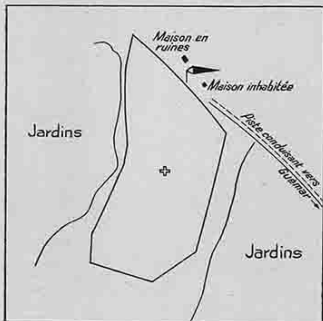
**Renseignements relatifs aux
vents :**

Les vents dominants sont les
vents d'Est. C'est pendant les
mois de février et de mars qu'ils
sont le plus fréquents. C'est à ce
moment qu'on constate le plus de
vents de sable qui rendent les
atterrissages dangereux.

Le terrain est bien dégagé,
mais vers le S.-W. des buttes de
sable de quelques mètres de hau-
teur entourent les jardins et peu-
vent gêner l'envol.

Le sens le plus facile pour l'at-
terrissage est le sens S.-N.

Une piste relie le centre de
Guémar au terrain.



El Oued-Guémar

Implanté parmi les splendides palmeraies en entonnoirs, l'aérodrome d'El-Oued abrite un aéro-club qui participe au désenclavement de l'oasis, ainsi que la ligne régulière d'Air France. Il reçoit un détachement de T-6 l'EALA 2/72 de Batna en juillet 1956 et un détachement de l'EALA 12/72 de Bône en décembre 1956, puis un détachement de l'EALA 5/70 de Bône de juillet à novembre 1957. Détachement de l'EALA 8/72 de Tébessa de février à août 1957. Détachement de l'EALA 16/72 de juillet 1957 à janvier 1958, puis de novembre 1958 à janvier 1959.



CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

EL OUED-Guémor
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : *Néant*
 TWX : *Néant*
 CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : *Néant*

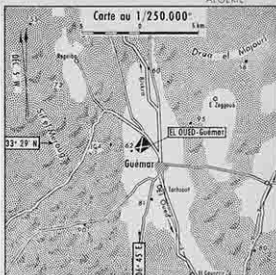
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Tauilleuble pour piste et bords.

Tél. de l'Aérodrome : 4 à *COUENAR*

Ad. S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA)
 de *TOUGGOURT*.

Tél. 039 à *TOUGGOURT*.

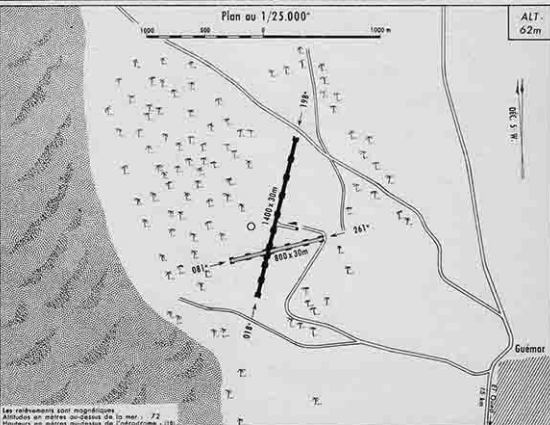
NOTES :



El-Oued, l'oasis aux mille coupes

Plan au 1/25.000°

ALT-
62m



Les relèvements sont magnétiques
 Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 72
 Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : 181

Le Grand Erg Oriental



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1958



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961 – Le bloc technique



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961 – L'arrière du bloc technique



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961 – La route de l'aérodrome



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961 – L'entrée de l'aérodrome



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961 – La place d'armes



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961 – La place d'armes



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961 – La place d'armes



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961 – La clôture et l'épave d'un MD 315 accidenté



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961 – La station radio



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961 – La station radio



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961



Aérodrome d'El Oued-Guémar – 1961



1961 – Vent de sable à El-Oued



1961 – Vent de sable à El-Oued



(Christian Faure)

Février 1958 – Un MD 315 *Flamant* du GOM 86 amène une personnalité à El-Oued



(Serge Chaminade)

Février 1958 – Un MD 315 *Flamant* du GOM 86 amène une personnalité à El-Oued devant le hangar de l'Aéro-club



Février 1958 – Un MD 315 *Flamant* du GOM 86 amène une personnalité à El-Oued



(Serge Chaminade)

Noratlas du GT 2/64 Anjou à El Oued-Guémar – 1956



L' Aéro-club d' El-Oued, présidé par Doglione, puis par Raymond Frasier, débute son activité en juin 1951 avec le Fairchild F-OACD et le *Tiger Moth* F-BBFJ, puis le Miles *Magister* F-BDPO. Roland Richer de Forges, chef-pilote arrivé en 1954, y débute une grande carrière en Algérie. Lors de l' arrêt des vols, le club possède le Jodel 117 F-OBFA, l' *Emeraude* F-OBKD et l' *Ambassadeur* F-OBRK.

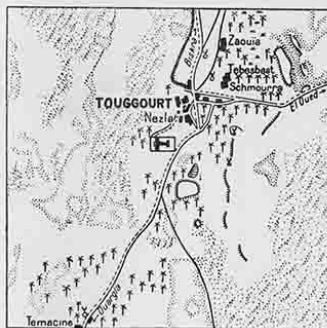


(Roland Richer de Forges)

Roland Richer de Forges, chef-pilote
de l'Aéro-club d'El-Oued, et le
Magister – 1955



(Roland Richer de Forges)



AERODROME

Position :

2 kms 500 S.W. de Touggourt.
 Lat. 33°8' N.
 Long 6°03' E.
 Déclinaison magnétique :
 5°42' (1947).

Repères :

Terrain entouré de palmiers.
 A l'E., piste de Touggourt à Ouargla, et ligne téléphonique.
 N. à 2 kms 500, ville de Touggourt et voie ferrée de Touggourt à Biskra.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

500 m. × 450 m.
 3 bandes roulées : 1.100, 900, 800.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs avec inscription réglementaire TOUGGOURT.

Indicateurs de vent :

1 T. orientable et 1 manche à air, au S. du hangar.

Nature du sol :

Très bon ; croûte formée par le sable et l'eau magnésienne, très adoucissante pour l'atterrissage ; utilisable en toutes saisons.

Obstacles :

W. 100 m. palmeraie.
 N. 150 m. petites dunes.

Oasis importante et terminus de la voie ferrée, Touggourt dispose, depuis longtemps, d'un aérodrome et d'un aéro-club très actif.

Air France dessert Touggourt par une ligne régulière.

Fin 1957, les premiers éléments de l'armée de l'Air établissent un campement près de la piste civile, ce qui permet d'utiliser immédiatement un détachement de T-6 et un détachement de *Flamant*.

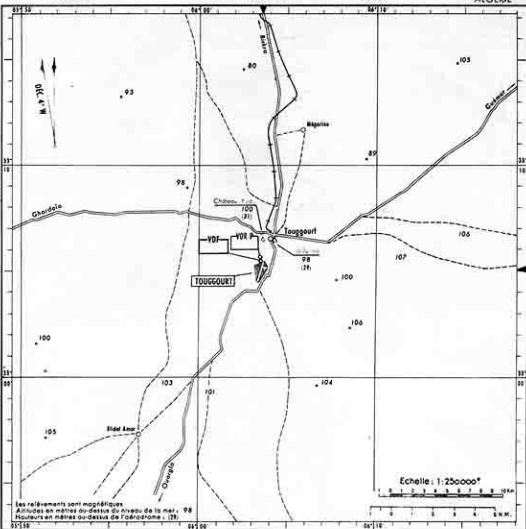
Détachement de l'EALA 16/72 de Biskra de janvier à avril 1958.

Un détachement du GAOA 3 s'installe sur l'aérodrome le 1^{er} janvier 1958. Le 3^{ème} PA ZES (3^{ème} Peloton d'avions de la Zone Est-Saharien) est créé à Touggourt le 1^{er} novembre 1960 avec deux L-18 et des Nord 3400 dont la dotation atteint six avions en janvier 1961.



Echelle exceptionnelle : 1/25.000

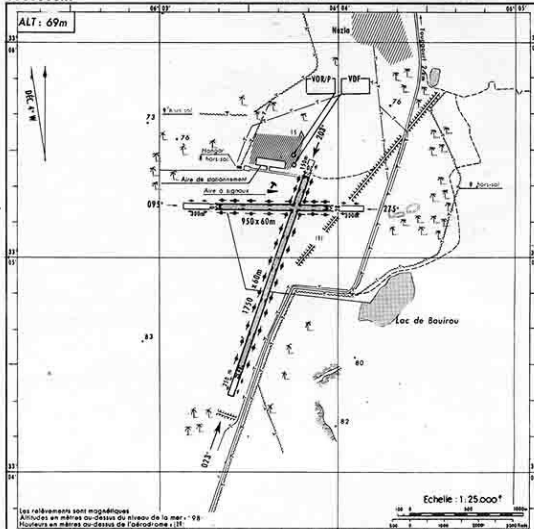
Installations : 1 hangar.



Les relèvements sont magnétiques.
Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer - 98
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome - 121

CONTROLE LOCAL APP: *Réant*
 TWR: *FSP*

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES *Réant*



Les relèvements sont magnétiques.
Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer - 98
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome - 121

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE:
INSURISABLE hors bandes.

Tél. de l'Aérodrome: 039 à *TOUGGOURT*

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES: S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (B.I.A.) de l'aérodrome.

Tél. de l'aérodrome

NOTES

La ville et l'aérodrome de Touggourt



Aérodrome de Touggourt – L'Aéro-club est au fond, devant la palmeraie, et les installations militaires à droite – Février 1958



Aérodrome de Touggourt vu d'un Bell G2 de Gyrafrique – Mars 1958



(Serge Chaminade)

Tougourt – 1962 – Installations militaires, les Nord 3400 du 3^{ème} PA ZES à droite



Aérodrome de Touggourt – Roger Podda, au volant, commandant d'aérodrome



1961 – Les Nord 3400 sur le parking du 3^{ème} PA ZES à Touggourt et un *Constellation* d'Air France. Au fond : le hangar de l'Aéro-Club



Le fanion du 3^{ème} PA ZES



1961 – Les installations du 3^{ème} PA ZES à Touggourt



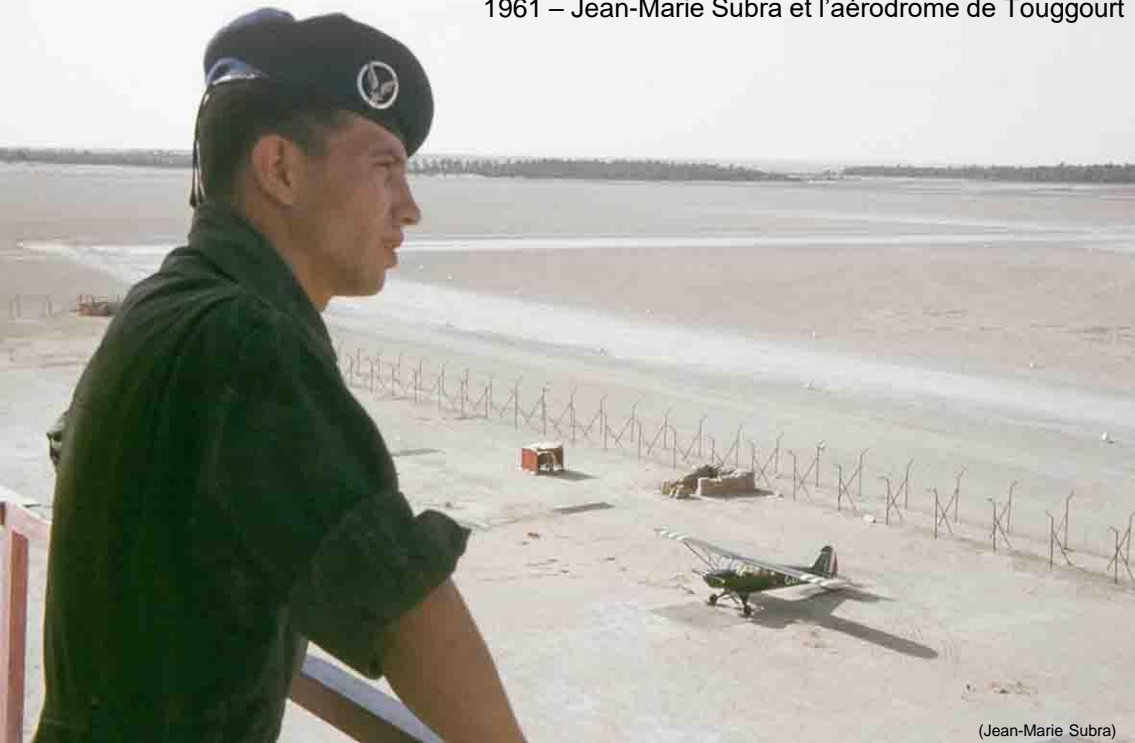
1961 – Les installations du 3^{ème} PA ZES à Touggourt



1961 – Les installations du 3^{ème} PA ZES à Touggourt



1961 – Jean-Marie Subra et l'aérodrome de Touggourt



(Jean-Marie Subra)

1961 – Jean-Marie Subra dans la palmeraie de Toggou



1961 – Les MdL-pilotes Aznar, Subra et Savournin, du 3^{ème} PA ZES, et un DC 4 d'Air France à Touggourt



DC 4 d'Air France à Touggourt



Embarquement à Touggourt devant le hangar de l'Aéro-club





Bien qu'il ait été créé en juin 1937, l'Aéro-club de Touggourt ne débute son activité qu'en janvier 1948 sous l'impulsion du transporteur René Devicq qui en prend la présidence, avec le Stampe F-BDKL et le Fairchild F-OOAU.

Aussitôt, le club connaît une forte activité avec le chef-pilote Antoine Sposito (ci-contre), vieux bourlingueur du Sahara et cousin homonyme du mécanicien de l'Aéro-club de Constantine. Avec l'arrivée du NC 854 F-BFIM et du Caudron 109 F-ALVC, puis des *Tiger Moth* F-BFHX et F-BFHZ, l'école de pilotage bat son plein, une quarantaine de brevets seront obtenus jusqu'en 1961, avec des voyages aventureux pour les jeunes pilotes au-dessus des régions désertiques.

L'administrateur Jean-Marie Carayol devient président en 1955, il sera suivi par René Guiffant en 1958 et par Gustave Camilieri en 1961.

Lors de la cessation des vols, le club compte 70 membres actifs, dont 22 pilotes et élèves-pilotes, et six avions.

Constamment au service de la ville avec un parc diversifié qui permet le transport, les évacuations sanitaires et l'école de pilotage, l'Aéro-club a rendu d'immenses services à l'oasis en assurant le désenclavement et en collaborant à la préparation et à la réalisation de plusieurs rallies. Cela dans des conditions climatiques difficiles et avec un recrutement limité à la seule oasis.

Les avions de l'Aéro-Club de Touggourt



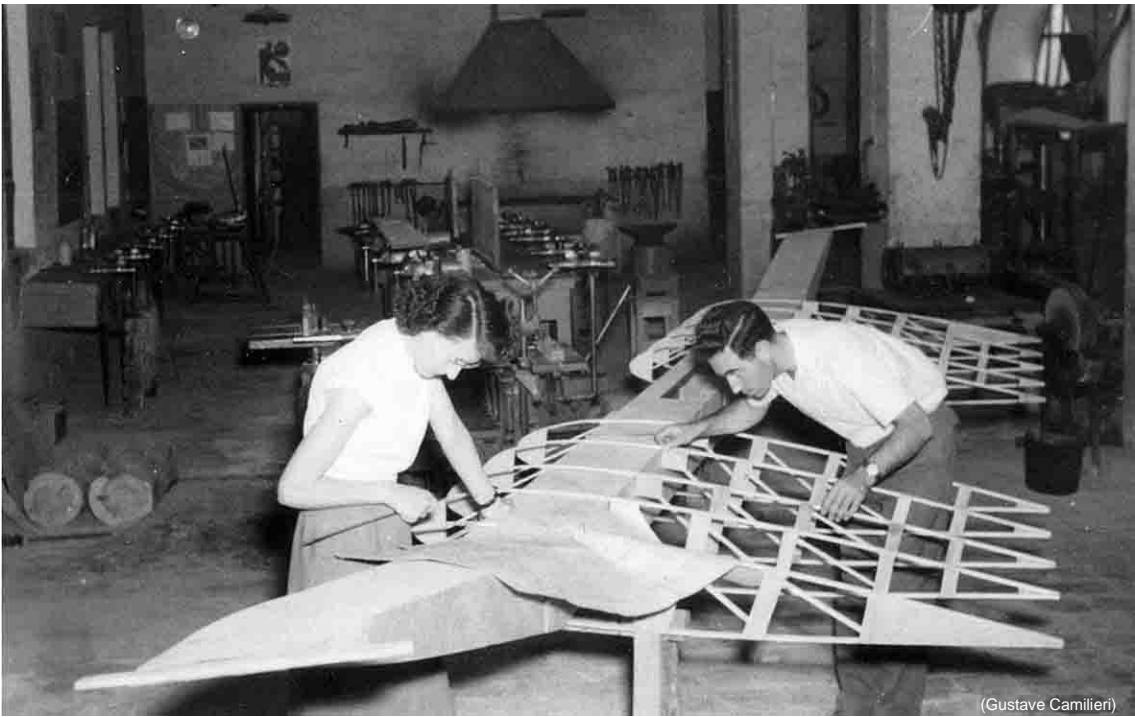


(Ivan Carayol)

Gustave Camilieri, né à Blida en 1927, professeur au collège technique de Touggourt à partir de 1949, progressera très rapidement au sein de l'Aéro-club. Il sera, tour à tour ou simultanément, instructeur, chef-pilote, mécanicien et président. Grâce à lui, malgré des conditions climatiques difficiles, les avions du club connaîtront une disponibilité et une longévité inconnues dans la plupart des autres aéro-clubs. Pédagogue de grande qualité, instructeur en vol et instructeur technique remarquable, il obtiendra d'excellents résultats.

Ci-dessus, Gustave Camilieri en place arrière du *Tiger Morth*, derrière Antoine Sposito

Gustave Camilieri et son épouse Odile construisent un Jodel 112 à Touggourt



(Gustave Camilieri)



(Yves Jacquier)



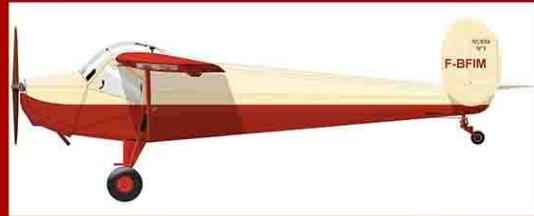
Les avions de l'Aéro-club de Touggourt

 *SNCAN-NORD 1203 Norécriin*



 Llmadejola / 2020

 *S.N.C.A.C. NC-854*



 Llmadejola / 2020

 *De Havilland DH.82A Tiger Moth*



 Llmadejola / 2020

 *S.N.C.A.N Nord 1002 Pingouin*



 Llmadejola / 2020

Les avions de l'Aéro-club de Touggourt, par Marc Llopis

Octobre 1951 – Les avions du Tour d' Algérie et du Grand Erg Oriental (TAGEO) à Touggourt



Octobre 1951 – Les avions du Tour d' Algérie et du Grand Erg Oriental (TAGEO) à Touggourt



Ouargla

Ouargla, une des plus grandes et des plus anciennes oasis, a toujours tenu une place importante au Sahara. D'abord chef-lieu de l'annexe de Ouargla à l'époque des Territoires du Sud, Ouargla devient préfecture du département des Oasis le 7 août 1957. Son importance s'étant encore accrue avec la découverte du pétrole.

Ci-dessous : en 1936, les bâtiments administratifs s'étendent sur deux kilomètres.



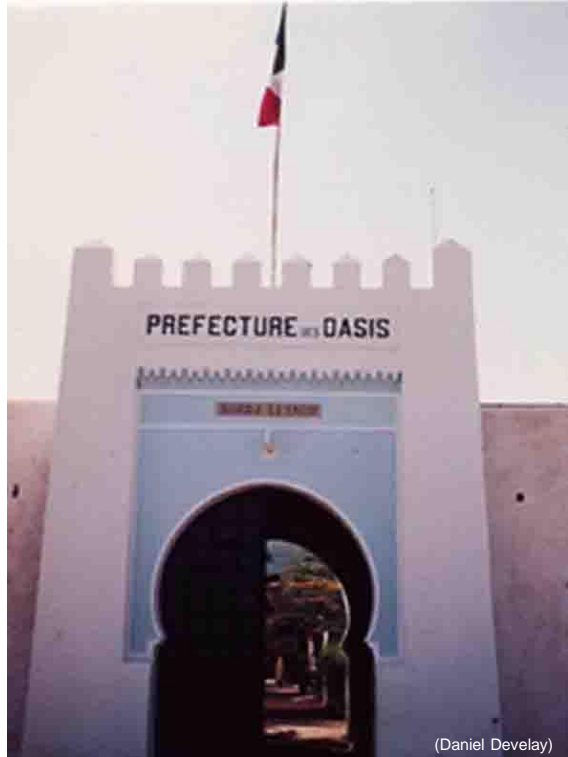
Le Musée saharien à Ouargla – 1960



Un grand moment : Le retour à Ouargla de la
Compagnie saharienne après une nomadisation



(Alain Crosnier)



(Daniel Develay)

Aérodrome de Ouargla – BA 215



D'après Bernard Thévenet : *Les insignes des bases aériennes* (SHD).
Poste-clé dans les éléments aériens de la zone orientale du Sahara, la Section de l'Air 2/201 d'Ouargla est, avant la Deuxième Guerre Mondiale, le support de l'escadrille saharienne 591.

L'aire d'atterrissage, jusqu'alors inemployée, est aménagée en 1937 et 1938

Après la Guerre, Ouargla devient la plaque tournante pour desservir le Sahara oriental et le lien entre Alger et le Sud, symétrique de Colomb-Béchar. Le bordj de la base, citadelle construite par les prisonniers italiens en 1942 et 1943, dirigés par la Légion Etrangère, à 12 km de la ville, à 80 km d'Hassi-Messaoud dont les fumées sont visibles au loin, comme les témoins du miracle saharien,

Ouargla, préfecture du département des Oasis, est la base du PCA 13/540 (commandé en 1958 par le colonel Mitterand) et du GSRA 76 *Oasis* transféré de Tunis-El Aouina en mars 1957. Les PCA, DTO ou Antennes-air de Laghouat, Touggourt, Fort-Flatters, Djanet et Aoulef lui sont rattachés. Le DTO 34/540 est créé pour le support des unités opérationnelles de la base le 1^{er} avril 1956, géré par le CATA d'Hussein-Dey. En automne 1958, Ouargla prend une importance accrue avec le renforcement du GSRA 76 et le déplacement du PCAD 73/540 (lieutenant-colonel Delahaye) de Laghouat à Ouargla pour bien l'adapter au commandement de la Zone Est-Sahara. Plus de mille personnes sont administrées, aussi, le 1^{er} octobre 1958, le DTO 34/540 est remplacé par la BA 215, commandée par le commandant Constant, puis le commandant Bevillard, qui dispose de 450 hommes et qui crée en novembre 1957 une section modéliste d'une vingtaine de membres dirigée par l'adjudant-chef Causse.

Ouargla (Guide Shell du tourisme aérien 1948)



TERRAIN DE SECOURS

Position :

9 kms S.-E. d'Ouargla.
Lat. 31°55' N.
Long. 5°24' E.
Déclinaison magnétique :
6° W. (1946).

NOTA. — L'ancien terrain d'Ouargla, situé au N. (3 kms), est abandonné. Ne pas l'utiliser.

Repères :

N., route de Touggourt à Ouargla ;
N.-W., agglomération de constructions compactes sur colline et palmeraie d'Aïn-Beïda ;
S., route de Fort-Flatters ;
W., palmeraie et village de Rouissat.

DESCRIPTION :

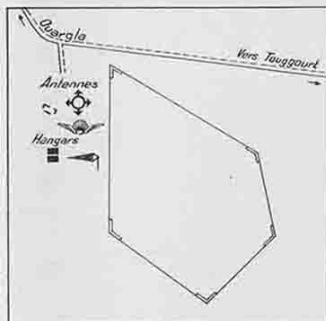
Zone d'atterrissage :
1.700 m. + 1.100 m.

Marques d'atterrissage :
Angles blancs. Balisage réglementaire pour terrain militaire.

Indicateur de vent :
Mèche à air près des bâtiments.

Nature du sol :
Reg ferme, lourd en tous temps.

Obstacles :
Néant.



Échelle exceptionnelle : 1/30.000

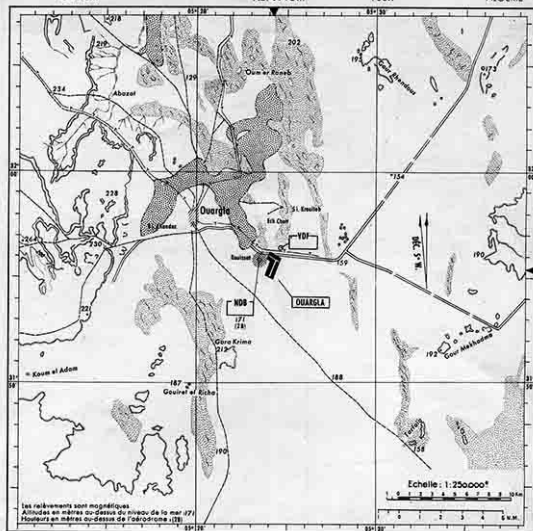
Installations : 2 alvéoles.

L'aérogare civile est construite en 1958. Le tonnage de fret civil et militaire atteint celui du Bourget. Les civils peuvent utiliser les avions de transport militaires en acquittant une redevance aux Contributions.

La base est utilisée épisodiquement par des détachements de l'Aéronautique navale.

Le PA SO (Peloton d'avions du Secteur des Oasis) s'installe le 13 octobre 1958 à Ouargla avec six L-18 et deux L-19. Il devient 2^{ème} PA ZOO (PA Zone opérationnelle des Oasis) le 1^{er} septembre 1958. Les L-19 sont reversés en janvier 1959 et le peloton compte alors huit L-18. Il devient 2^{ème} PA ZES (2^{ème} PA de la Zone Est-Saharien) le 6 novembre 1959. Il perçoit des Nord 3400 en juin 1960 et conserve deux L-18.

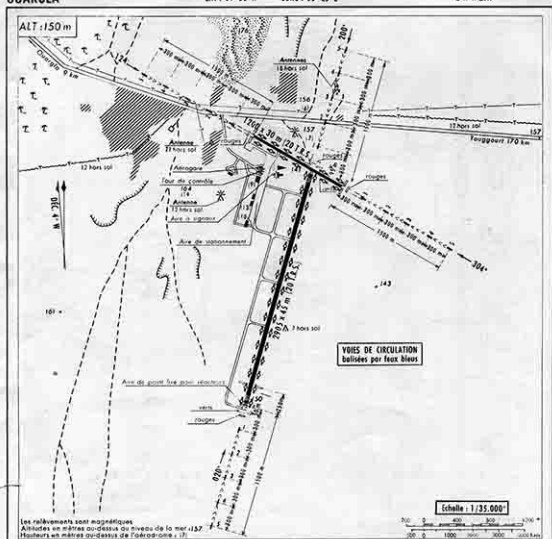




CONTROLE LOCAL APP: *Mant*

TWR: *Mant*

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES: *Mant*



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE: Inutilisable hors piste.

Tél. de l'Aérodrome 005 4 OUARGLA

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES: S'adresser au bureau de piste de l'aérodrome.

Tél. de l'aérodrome

Aérodrome de Ouargla – 1962



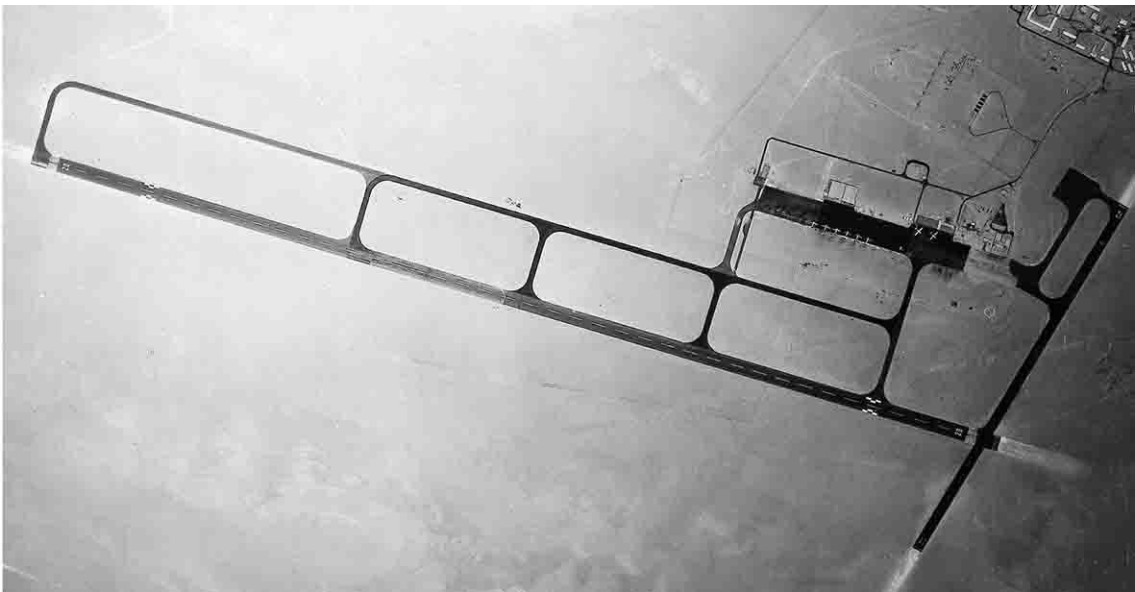
Aérodrome de Ouargla – 1962 – Le bordj de la Base aérienne 215 est à gauche



Aérodrome de Ouargla – 1962



Aérodrome de Ouargla – 1960 – Le bordj de la Base aérienne 215 est en haut à droite



Aérodrome de Ouargla – 1958



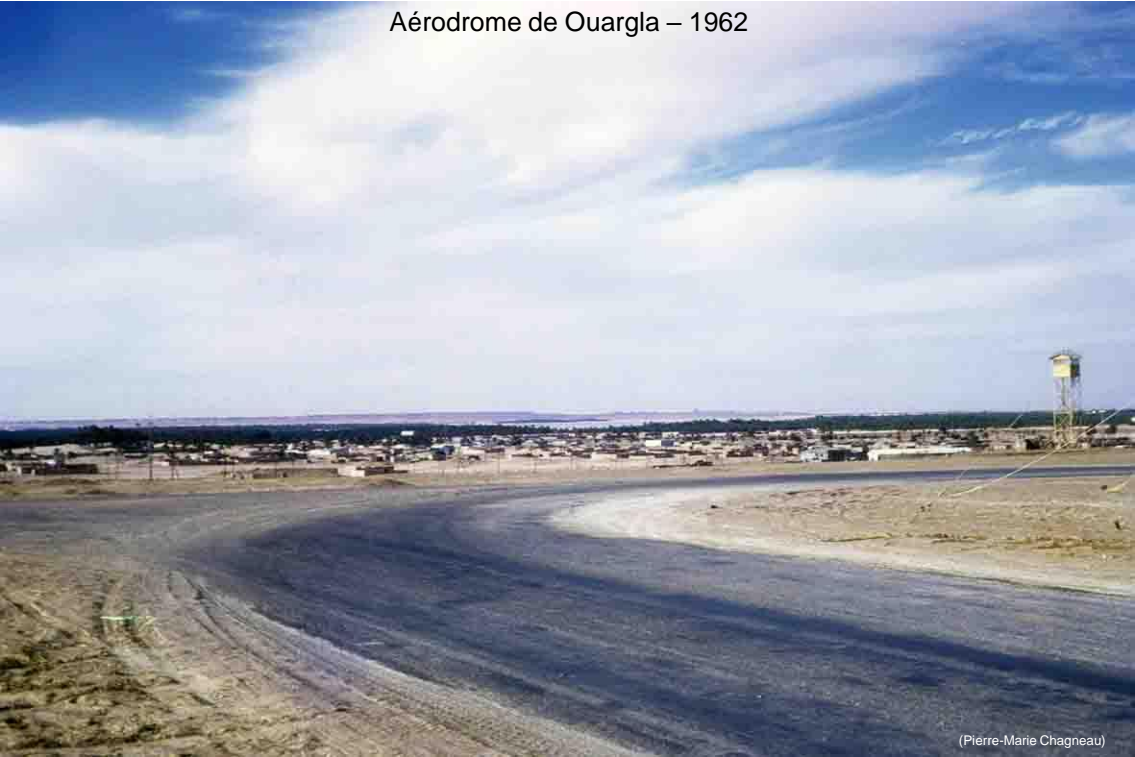
Aérodrome de Ouargla – 1962



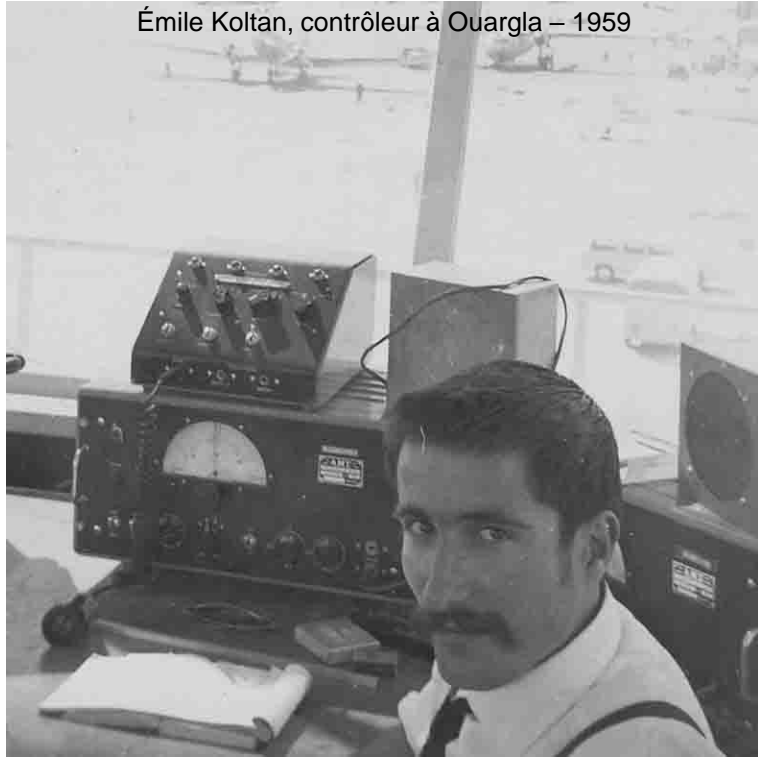
Finale 02 à Ouargla en Nord 3400



Aérodrome de Ouargla – 1962



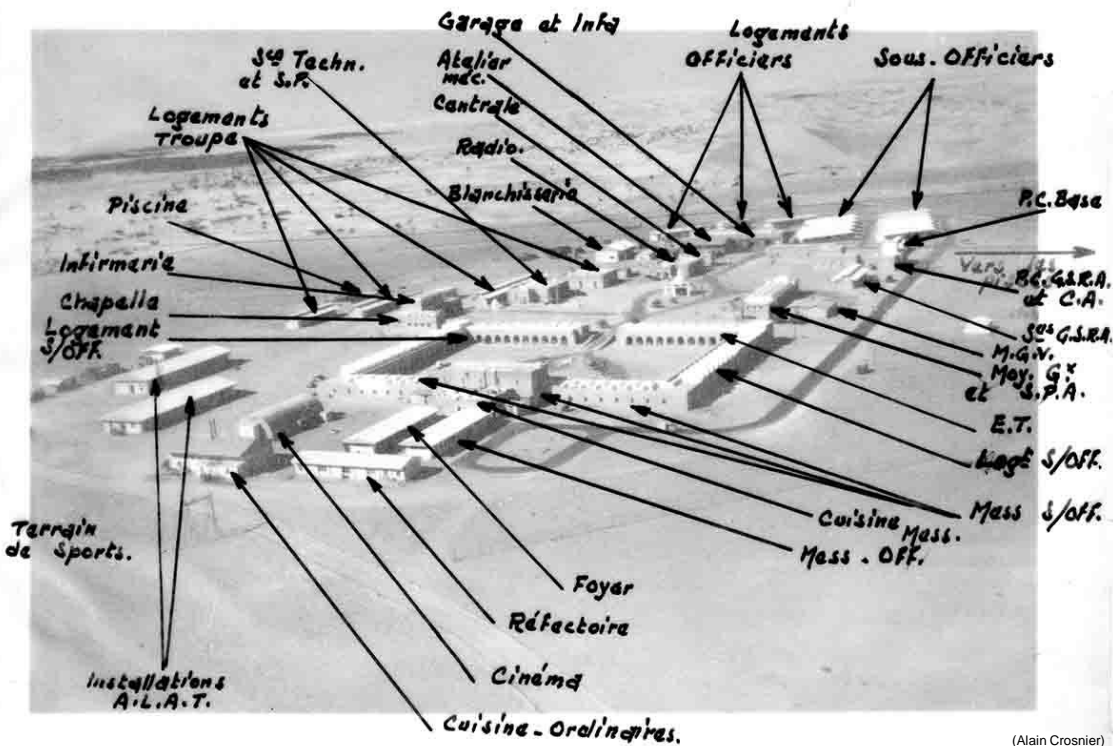
Émile Koltan, contrôleur à Ouargla – 1959



Le bordj de la Base aérienne 215 à Ouargla – 1960



Vers
pis



Entrée du bordj de la Base aérienne 215 de Ouargla et mess sous-officiers – 1960



Bordj de la Base aérienne 215 de Ouargla – 1960



Arrivée, à Ouargla, de Max Lejeune, secrétaire d'Etat aux Forces armées – Avril 1957



Ouargla, 23 février 1961 – Arrivée de Louis Jacquinot, ministre du Sahara, en SO 30P du GLAM



Ouargla, 23 février 1961 – Revue par Pierre Messmer, ministre de la Défense nationale





Ouargla, 7 juin 1961 – Arrivée du Gal Barthélémy, commandant le GMMTA, accueilli par le LCI Bévillard, commandant la BA 215, le LCI Bonercque, commandant le PCA 73/540, et le Cdt Sordet, commandant le GSRA 76

Ouargla, 5 novembre 1961 – Arrivée du premier ministre Michel Debré en SO 30P du GLAM, accueilli par le LCI Bévillard, commandant la BA 215



Ouargla, le 11 novembre 1961 – Revue par le Cnl Lefort, commandant la Zone Est Saharien, avec Turon, préfet des Oasis, et le LCI Delahaye, commandant le PCA 73/540



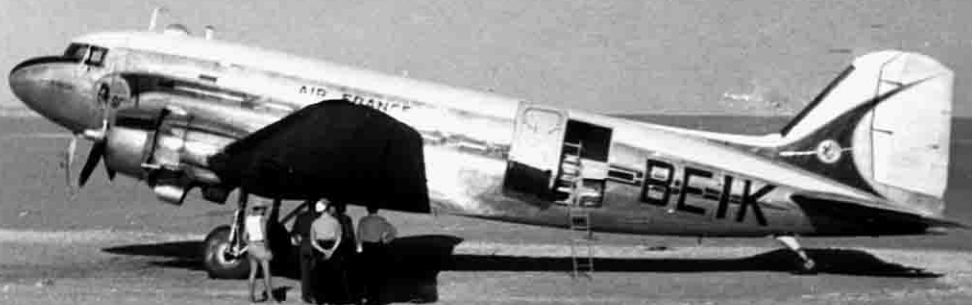
Ouargla, le 30 novembre 1952, fête du Cinquantenaire de la Compagnie saharienne,
Norécrin F-BBED d'Air Oasis



Ouargla, le 30 novembre 1952, fête du Cinquantenaire de la Compagnie saharienne,
DC 3 d'Air France



Ouargla, le 30 novembre 1952, fête du Cinquantenaire de la Compagnie saharienne,
DC 3 d'Air France



Ju 52 et équipage du GSRA 76 Oasis – Ouargla 1958



C-47 et *Broussard* du GSRA 76 Oasis – Ouargla 19561



NC 701 de l'ELA 45, à Ouargla en septembre 1952



MD 315 *Le Nain Grincheux* de l'EOM 86, à Ouargla en 1952



MD 315 *Le Nain Grincheux* de l'EOM 86, à Ouargla en 1952



Ouargla 1959 – La Compagnie de livraison par air n° 2 prépare un largage dans le Grand Erg Oriental – Bruno Lancelot à droite



Ouargla 1961 – RB-26 *Invader* du GB 2/91



(Serge Cobessi)

DC 4 d'Air France à Ouargla avant les travaux d'aménagement



Airspeed Consul d'Aérotec à Ouargla en 1954



Dragon Rapide de la SGAA à Ouargla en 1960



(Roland Richer de Forges)

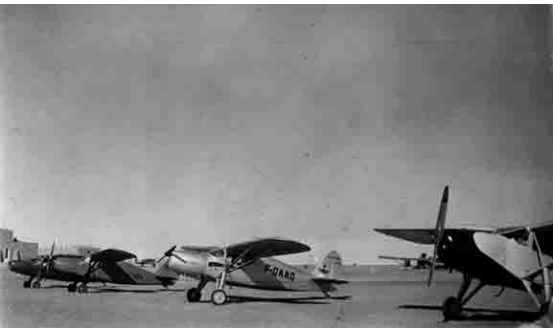
Ouargla – 1961 – B-17 F-BGSQ de l'IGN



Caravelle d'Air France à Ouargla en 1962



Le 13 décembre 1952, les avions du Rallye de la Datte à Ouargla



Le 13 décembre 1952, les avions du Rallye de la Datte à Ouargla



Hassi-Messaoud

Le 15 juin 1956, le forage Md 1 de la SN REPAL rencontre, à 3 300 m, la couche pétrolifère d'Hassi-Messaoud. Le gisement est partagé entre la SN REPAL et la CFP(A) du groupe Total. Chacune des sociétés crée sa base de vie, Oued-Irara pour la SN REPAL et Maison Verte pour la CFP(A). Chacune des sociétés crée aussi son aérodrome à une quinzaine de kilomètres l'un de l'autre.



(André Morel)



(Daniel Develay)

RF-84F *Thunderflash* de l'Escadron de reconnaissance 2/33 Savoie sur Hassi-Messaoud



Hassi-Messaoud, aérodrome CFPA(A)-Maison Verte

Au parking, à droite, une des deux *Emeraude* de l'Aéro-club d'Hassi-Messaoud



CFPA(A)-Maison Verte



Aérodrome CFP(A)-Maison Verte – Mai 1959, *Noratlas* 171 (et non 17) de l'ET 3/61 *Poitou*



Aérodrome CFPA(A)-Maison Verte – Arrivée d'un *Deux-Ponts* d'Air France



Aérodrome CFP(A)-Maison Verte – 1958 – Déchargement d'un *Deux-Ponts* d'Air France



Aérodrome CFPA(A)-Maison Verte – 1958 – Déchargement d'un *Deux-Ponts* d'Air France



L' Aéro-club de Messaoud est créé en juin 1958 par Jean-Marie Bonnafé (à gauche), sous la présidence de Brunet. Il compte deux *Emeraude* et 45 membres dont une quinzaine de pilotes brevetés ou lâchés, instruits par Collignon, pilote d' Aéro-Sud



Aéro - Club
de Messaoud

B. P. N° 39 PLATEAU SAULIÈRE ALGER

Téléphone } 625-18 et 19
 } 676-34 et 35

N° 35



J.M. BONNAFE Jean-Marie
domicile _____

Membre Actif
Le Secrétaire

Jorge Bonafé

Le Président
Sumit

Le 2^{ème} Rallye du Pétrole à CFPA(A)Maison Verte – 1960 – Nord 1100 d'accompagnement



Hassi-Messaoud, aérodrome SN REPAL-Oued Irara



SN REPAL-Oued Irara à Hassi-Messaoud



Aérodrome SN REPAL-Oued Irara le 26 août 1959 – Inauguration de l'oléoduc vers Bougie



Aérodrome SN REPAL-Oued Irara



Aérodrome SN REPAL-Oued Irara –
Le bloc technique



Aérodrome SN REPAL-Oued Irara – Sikorsky S-58, *Broussard* et *Dragon Rapide*





Dernière diapositive