

## Armée de l'Air 1945-1962 (4)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-vingtième diaporama est le quatrième d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'aérodrome de Boufarik et la BA 142. 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](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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

## Boufarik – BA 142

D'après Bernard Thévenet : *Les insignes des bases aériennes* (SHD)

Après le débarquement allié du 8 novembre 1942, les Américains s'installent à Maison-Blanche et les Anglais à Blida. L'armée de l'Air crée une nouvelle base à Boufarik, sur l'hippodrome de Xila. Cette base restera toujours à la disposition des autorités françaises.

Boufarik a bénéficié de la qualité de ses commandants, le capitaine Gaël Cressati, le colonel Frédéric Riedel remplacé en 1953 par le commandant Charitat puis le lieutenant-colonel Truche. Elle comptera jusqu'à 1 500 hommes.

En août 1946, Le groupe de bombardement 1/17 *Picardie* vient de Rayak (Syrie) avec quatre Glenn Martin 187 *Baltimore*.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1949, la base devient la base aérienne 142, soutenue par la CA de l'Air 1/142 détachée du Bataillon de l'Air 1/140 de Blida. A la même date, le Groupe de liaison aérienne (GLA) 45 est créé par fusion de l'ELA 45 et de l'ELA 59. Mis à la disposition du Gouvernement général pour transporter personnel et fret, il sera équipé de LeO 453L, C-47 *Dakota*, Nord 1000 et 1100 et NC 702 *Martinet*.

Il effectue environ 1 000 heures par mois de liaison, transport, évacuations sanitaires et entraînements, largages de courrier à de nombreux postes isolés et guerre électronique. De mars 1954 à février 1956, le GLA 45 est transformé en GLS 45 par adjonction de la SASM 99 (SAR) sur LeO 453 S et *Languedoc* venant de Maison-Blanche.

La base abrite également les avions du Secrétariat général à l'Aviation civile (dont des NC 702) mis en oeuvre par des équipages militaires.

La base prend de l'importance avec le début des opérations de maintien de l'ordre, les ELO 2/45 et 3/45 y sont basées, équipées de *Broussard*.

La 20<sup>ème</sup> EC, créée à Oran le 1<sup>er</sup> avril 1956, arrive à Boufarik le 27 novembre 1959 avec les escadrons 1/20 *Aurès-Nementchas* et 2/20 *Ouarsenis* sur *Mistral* et P-47. Le 25 août 1960, l'EC 1/6 *Oranie* est rattaché à la 20<sup>ème</sup> EC, alors équipée de Douglas AD4N *Skyraider*, et devient l'EC 3/20 *Oranie*.

En octobre 1956, installation de l'EALA 11/72 avec ses T-6. L'EALA 11/72 partira pour La Réghaïa le 1<sup>er</sup> janvier 1957.

Détachement de l'EALA 13/72 de Paul-Cazelles en décembre 1956 et janvier 1957.



Le Groupe mixte d'hélicoptères GMH 57, commandé par le colonel Devillers, est mis sur pied le 1<sup>er</sup> août 1955 avec des Bell 47, des H-19 et des H-34. La base n'est absolument pas équipée pour recevoir cette nouvelle unité, ni hangars, ni logements, le premier hangar est monté en septembre, ainsi que quelques fillods pour abriter le commandement, les services techniques et les officiers et sous-officiers. Les hommes de troupe sont logés sous des tentes avec des lits picot et ne disposent que d'un point d'eau froide dans l'hivers 1955/56 particulièrement rigoureux. Au printemps 1956, la situation s'améliore et l'ensemble du personnel est logé dans des fillods et sarrade et galtier. Le 1<sup>er</sup> juin 1956, avec l'arrivée des premiers H-34, est créée l'Escadrille d'hélicoptères lourds HL 58. Le 1<sup>er</sup> novembre 1956, l'EHL 58 est intégré au GMH 57 qui donne naissance à la 2<sup>ème</sup> EH qui part à Oran et à la 3<sup>ème</sup> EH qui reste à Boufarik. Le 1<sup>er</sup> décembre 1959, la 3<sup>ème</sup> EH part à La Reghaïa afin de permettre l'installation de la 20<sup>ème</sup> EC qui dispose d'une piste de 2 400 m.

En juin 1956, s'installe la première unité des Commandos de l'Air qui viennent d'être créés, ils partiront rapidement à La Réghaïa.

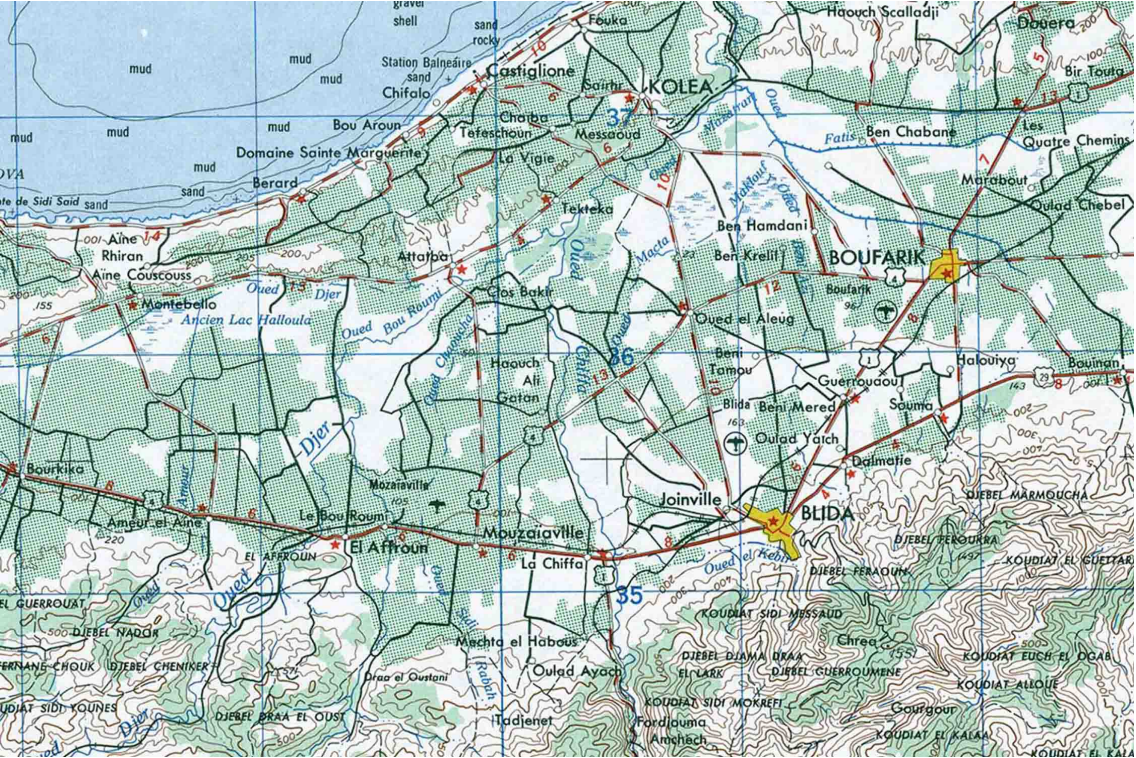
L'ELO 2/45 est issue de l'ELA 2/70, le 1<sup>er</sup> mars 1956 puis ELO 2/45 le 1<sup>er</sup> septembre 1957, équipé de *Broussard*. Cet escadron est affecté à Boufarik où il arrive le 27 novembre 1959. Il y effectue environ 550 heures par mois de liaisons, transport, évacuations, reconnaissances photos, RAV, protection de convois et entraînement.

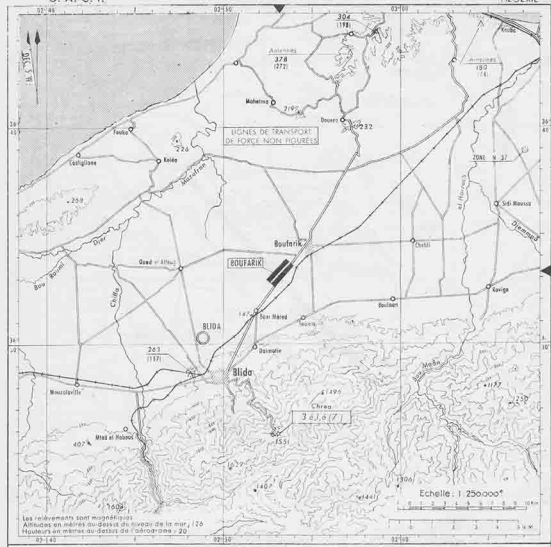
L'EALA 5/72 arrive de Méchéria en octobre 1959 pour former, deux mois plus tard, la première escadrille de l'escadron EALA 3/12

Arrivée de l'EALA 2/2 en juillet 1961 en provenance de Paul-Cazelles. Il sera dissous sur la base le 31 janvier 1962. A partir du 6 décembre 1959, un détachement mensuel de F-84F et de RF-84F de la 33<sup>ème</sup> ER est mis en place à Boufarik, ce détachement devient permanent à partir du 2 mars 1961.

La base en 1962

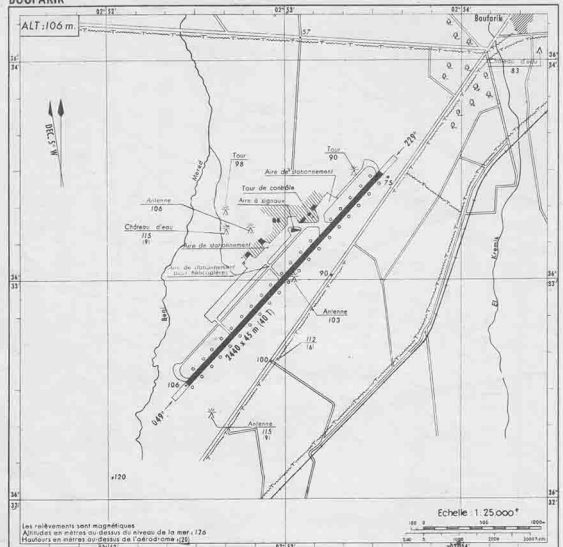






CONTROLE LOCAL  
APP. VHF  
TWR VHF

Aéronefs conventionnels : 300 m.  
ARRIVEE : 450 mètres.  
ARRIVEE NORD-EST : S'annoncer à 30 secondes dans l'axe de la piste avant le QFU 229.  
ARRIVEE SUD-OUEST : S'annoncer par le travers de OUED EL ALLEUG, csp 095°, 30 secondes avant le QFU 049.  
DECOLAGE QFU 229° : Virer à DROITE et prendre cap 275°.  
Hélicoptères : 150 m. (Nord de la piste).



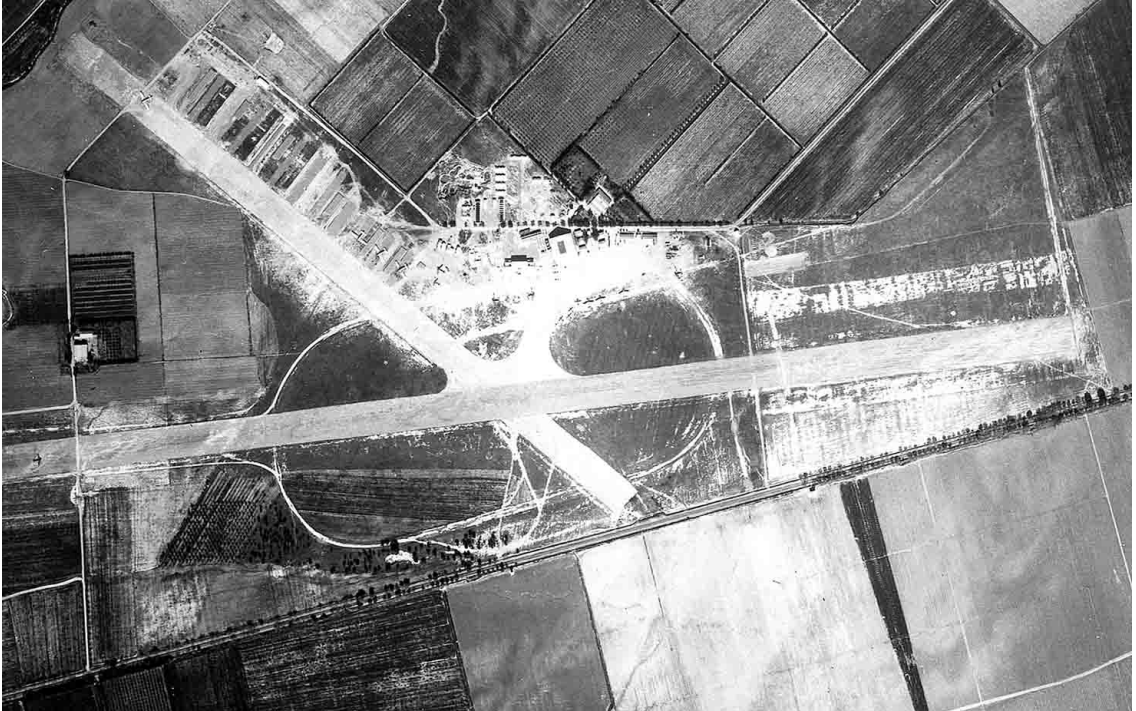
Les relevements sont magnétiques  
Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer / 126  
Hauteurs en mètres au-dessus de l'écrans 126

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : L'aterrissage hors piste et voies de circulation.

Tél. de l'Aérodrome 48.15-21 et 22 à BOUFARIK

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES  
S'adresser au Bureau de piste de l'aérodrome  
Tél. de l'aérodrome.

NOTES Aérodrôme utilisable sur demande à E.M. de la S+R.A.  
Réservé aux aéronefs transportant des Hautes Personnalités et aux aéronefs munis de radio



(Alain Crosnier)

L'aérodrome de Boufarik en mars 1946, on voit encore le tracé de l'hippodrome

L'aérodrome vu dans l'axe de la piste 23 en mars 1946. La tour de contrôle et le bâtiment administratif et aérogare, de facture moderne, sont déjà construits.



L'aérodrome vu vers l'est en avril 1949 lors du tour de la Méditerranée des *Norécrin* stationnés au premier plan



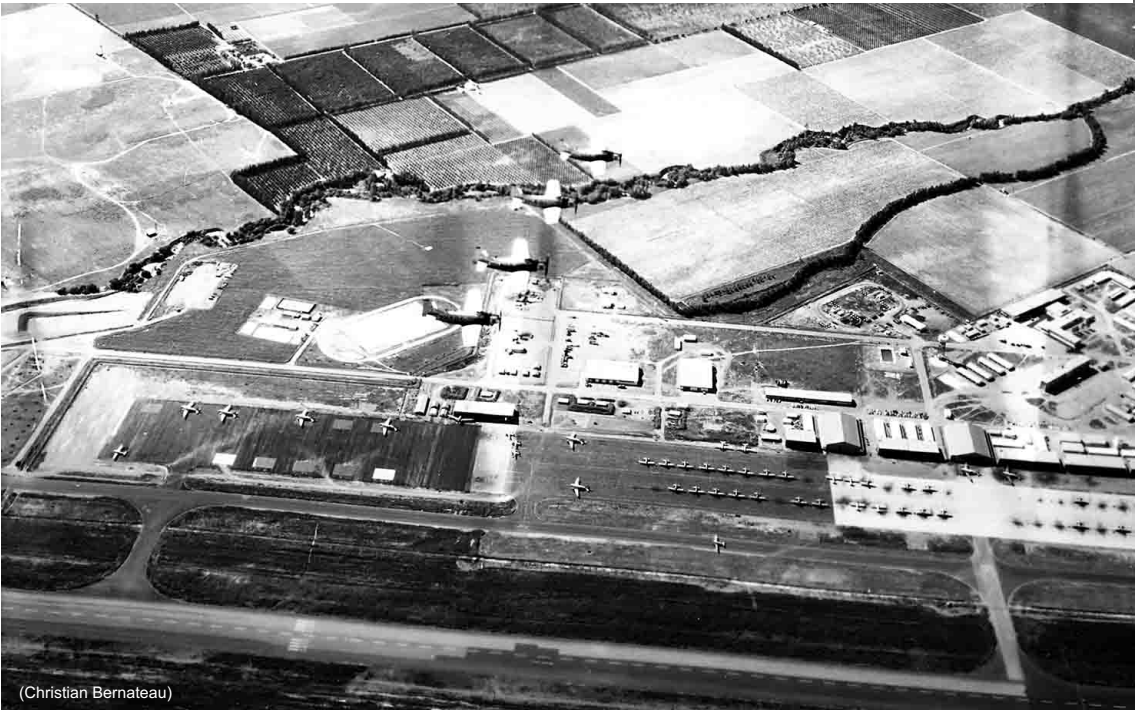


La base, en 1958, a pris une grande importance





La base survolée par les Skyraider de l'EC 1/20 Nemencha en 1961



(Christian Bernateau)

LeO 453 au parking en 1954



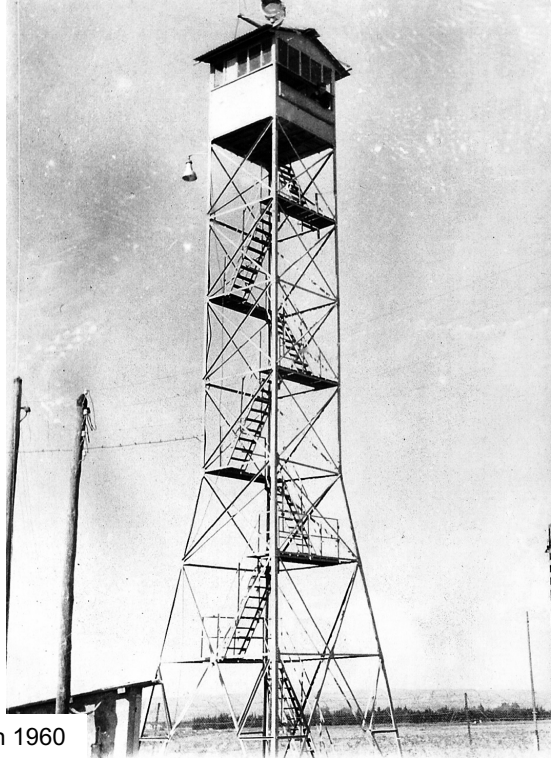


(Michel Lucq)

La tour de contrôle et le bloc technique/aérogare en 1962



(Guy Anger)



La tour de contrôle et le mirador du poste de police en 1960

En 1961, vue vers l'ouest



(Pierre Farge)

Vue vers le sud-ouest en 1961, avec les parkings des *Skyraider* de la 20<sup>ème</sup> EC et des C-47 et Dassault 315 du GLA 45





L'entrée de la base en 1960



(Guy Anger)



(Guy Anger)

La route de la base vers Oued-el-Alleug, vue du mirador du poste de police

(Guy Anger)

Les bâtiments de la troupe en 1962, au fond : l'atlas Blidéen





(Pierre Farge)

# Le mess sous-officiers en 1961



# Le mess sous-officiers en 1961



# Logement des sous-officiers







La piscine



(Guy Anger)

La chapelle en 1962



# Le Monument aux Morts en 1961

540	TIERCIN	JEAN CLAUDE	48	9	50
539	KILPERT	PIERRE	3	9	50
538	FAURE	SÉVERINE	2	9	50
537	CHURIE	JACQUES	16	9	50
536	SAILLARD	ROGER	18	8	50
535	NICOLELLI	JEAN	10	8	50
534	CZECH	HEINRICH	1	8	50
533	BEUCLES	EMIL	10	8	50
532	PIOR	JACQUES	13	7	50

531	GILVINI	FRANÇOIS	10	6	50
530	DELOFFRE	LUCAS	3	6	50
529	ARSAC	JEAN	18	5	50
528	HÉRTY	ANDRÉ	18	5	50
527	CAMHON GOMEZ	ANDRÉ	10	5	50
526	CANEPA	GEORGES	3	5	50
525	JEROME	ANDRÉ	3	5	50
524	RECHALET	PIERRE	3	5	50
523	CAMHON PECOURIE	ELIABEN	17	4	50

522	PECQUEUR	HENRI	17	4	50
521	SCHARF	HENRI	10	4	50
520	CAPLAT	JEAN	6	4	50
519	CHOUFFOT	PAUL	12	4	50
518	FORGE	FERRIERE	12	4	50
517	HUMICH	JEAN	12	4	50
516	DEROSIAUX	GASTON	17	3	50
515	HUGOT	PAUL	1	3	50
514	HEROS	GILBERT	10	3	50

541	SAUTEREAU	PIERRE	10	9	50
540	ROUS	CHRISTIAN	10	8	50
539	BLANQUART	JULEN	8	8	50
538	PELLISSIER	CLAUDE	8	8	50
537	CHACUR	LEON	6	8	50
536	REPAULT	BONNARD	10	6	50
535	CLAY	LEON	10	5	50
534	BOURL	GERMAIN	10	5	50
533	BONMAYOUS	ANDRÉ	10	5	50

532	BURBARD	CLODIA	9	5	50
531	PELLET	JACQUES	10	4	50
530	LAFONT	CAROLAN	10	4	50
529	RYBKA	STANISLAS	11	4	50
528	BONZALVEZ	JEAN	10	4	50
527	BOUET	CHRISTIAN	10	3	50
526	PEDEPUS	JACQUES	11	3	50
525	BURBARD	PIERRE	7	3	50



(Pierre Farge)



(Alain Crosnier)

La centrale électrique de secours mise en service en 1962



L'Atelier de réparation de l'armée de l'Air (ARAA) 625 au travail sur un NC 701 du GLA 45. L'ARAA 625 a repris la devise du Maréchal Bugeaud : *Par l'épée et par la charrue*





En 1946, les élèves de l'ENPA de Cap-Matifou en visite à Boufarik posent à côté d'un Stinson, d'un Cessna UC-78 *Bobcat*, d'un Ju 52 et d'un LeO 45



(Pierre Anglade)

Half-track des Fusiliers de l'Air de Boufarik en opération à Chréa en 1958



Décembre 1960, départ d'une  
patrouille dans la Mitidja



(Guy Anger)



## Le parking des C-47 du GLA 45



Les Languedoc du GLS 45 (SAR)



H-34 de l'EHL 58 - 1957



*Alouette de l'EHL 5/57 de l'EH 3 – Mars 1958*



Les *Broussard* de l'ELO 2/45



Douglas AD 4 Skyraider de l'EC 1/20 Aurès-Nementcha en 1960



Republic P-47 *Thunderbolt* de l'EC 2/20 *Ouarsenis* en 1959



(Guy Anger)

Sur la base, le 14 juillet 1954



(Jean Lavernhe)





Avril 1955 – Devant le sergent Blandan, Raymond Fournier, Guy Olombel et Francis Roques

(Raymond Nomine)

Inspection en 1958



Juin 1962 – La « quille » pour la classe 60/2



(Pierre Mouton)

Les H-21 de l'ALAT et leurs équipages regroupées à Boufarik en 1962



Dernière diapositive