

Aérodromes et bases 1945-1962 (16)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-trente-deuxième diaporama est le seizième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Philippeville, Souk-Ahras et Ouenza. 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>

Aérodrome de Philippeville

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

L'aérodrome de Philippeville est créé en 1933 par la commune sous l'impulsion du sénateur-maire Paul Cuttoli près du village de Vallée, à 4 km sur la route de Jemmapes sur la rive droite de l'oued Saf-Saf. De 1936 à 1939, la superficie est portée à 60 hectares, des travaux de drainage et de balisage sont entrepris, ainsi que la construction du club-house pour l'Aéro-club qui est chargé, par la convention du 6 février 1939, de l'exploitation et de l'entretien de l'aérodrome.

Dès le Débarquement, les Alliés utilisent l'aérodrome, l'agrandissent à 185 hectares, construisent une piste en PSP de 1850 m sur 46 m et une cinquantaine d'avéoles. En 1946, le Service de l'infrastructure en Algérie, nouvellement créé pour se substituer au Service des bases aériennes civiles et militaires, réduit la surface à 105 hectares et entreprend la création d'un aérodrome public qui est affecté au Gouvernement général le 27 février 1951 et exploité par la DAC. Les travaux d'aménagement de l'infrastructure des hangars et de l'aérogare se poursuivent jusqu'en 1954 pour un coût total de 332 millions d'Anciens Francs.

Le trafic commercial devient important, tant pour les passagers (11 500 en 1953 et 29 000 en 1954 pour 1 700 mouvements d'avions commerciaux) que pour le fret (fruits, légumes et viande) en desservant tout le Constantinois, en attendant la création d'un aéroport à Constantine. Philippeville est, en 1954, au quatrième rang des aéroports d'Algérie. L'activité de l'Aéro-club se développe constamment jusqu'en 1961. La CATA, créée par le général Vuillemin le 20 mai 1947, prend Philippeville comme tête de ligne.

1956 : 76 000 passagers. 1957 : 98 000 passagers. 1958 : 97 000 passagers. 1959 : 108 000 passagers.

De décembre 1956 à mai 1957, l'aérodrome reçoit un détachement de T-6 de l'EALA 12/72 de Bône. Détachement de l'EALA 17/72 en juillet 1957, en mai 1959 puis en novembre 1959. Détachement de l'EALA 19/72 d'août à novembre 1957. Détachement de l'EALA 18/72 de Télérgma de novembre 1957 à mai 1959. Un détachement de l'EALA 3/9 *Numidie* de Télérgma s'y trouve d'octobre 1959 à septembre 1960. Détachement de l'EALA 3/4 de Bône en novembre 1959 et en septembre 1960.

Le PA 25^{ème} DP est créé le 1^{er} septembre 1957. Après deux installations provisoires à El-Milia puis à Djidjelli, il se fixe à Philippeville avec des L-18 et des L-19. Le 1^{er} mai 1961, les grandes unités de réserve générale sont réorganisées. Les 10^{ème} DP, 25^{ème} DP et 11^{ème} DI sont dissoutes pour former la 11^{ème} DLI, stationnée dans le Constantinois. Le peloton devient alors le PMAH 11^{ème} DLI.

A partir de septembre 1959, deux L-21 et un L-18 sont détachés du 1^{er} PARR pour les opérations de la presqu'île de Collo.

Le 4 novembre 1959, le PA 11^{ème} DI qui vient d'être affecté à la défense du barrage algéro-tunisien arrive à Philippeville, il relève le détachement de Collo. L'opération *Pierres précieuses* commence, elle durera huit mois. Le 23 janvier 1960, le PA 11^{ème} DI quitte Philippeville pour s'installer à El-Milia. Le peloton, dénommé PMAH 11^{ème} DI le 1^{er} mai 1960 après avoir reçu des *Alouette* revient à Philippeville le 21 mai 1960, à la suite de la dissolution de la 11^{ème} DI, le peloton change d'appellation le 3 octobre 1960 et devient PALAT GT 11 et va s'installer à Bou-Hamama (région de Batna).

A partir de janvier 1960, jusqu'en juin, un détachement de deux avions est mis en place par le 2^{ème} PMAH 21^{ème} DI, de Biskra, afin d'assurer la surveillance de la frontière algéro-tunisienne.



L'aérodrome de Philippeville en 1960 – Vue vers le nord-est



Les *Noratlans* d'une opération prévue en avril 1961, annulée pour cause de Révolte des Généraux



Avril 1961 – Vue vers le nord-ouest



Avril 1961 – Vue vers le sud-est



Avril 1961 – Vue vers l'ouest



Avril 1961 – Vue vers le sud-est



Avril 1961 – Vue vers l'est



Avril 1961 – Vue vers le sud



Avril 1961 – Vue vers l'ouest



1961 – Aérogare et bloc technique de l'aérodrome de Philippeville – *Alouette* du Gouvernement Général
au premier plan



Philippeville – 1961 – H-21 et *Alouette* du GH 2





Philippeville – 1962 – Installations de l'ALAT à gauche



Philippeville – 1962 – Installations de l'ALAT



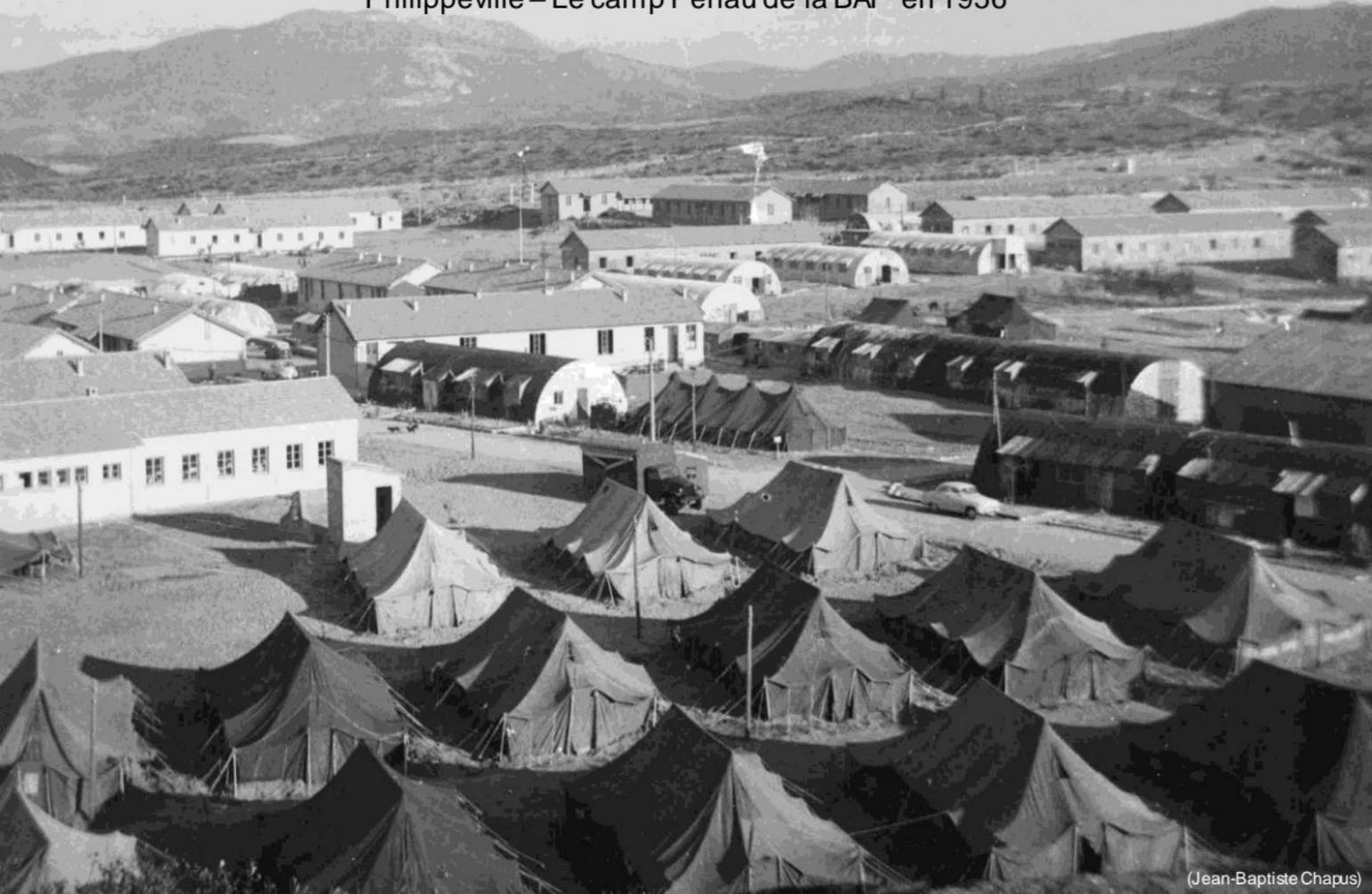
Philippeville – H-21 du GH 2 devant les installations de l'ALAT



Philippeville abrite la Base aéroportée (BAP) qui entraîne au saut les régiments parachutistes



Philippeville – Le camp Péhau de la BAP en 1956



Philippeville – 1948 – 20^{ème} RALAP (Régiment d'artillerie légère aéroportée) –
Le Revélois Paul Vincennes à gauche, devant un Ju 52



BAP de Philippeville



(Paul Vincennes)

Ju 52 au largage



(Gérard Six)

La salle de plage des parachutes



(Gérard Six)

Fairchild C-82 Packett prêté par les Etats-Unis

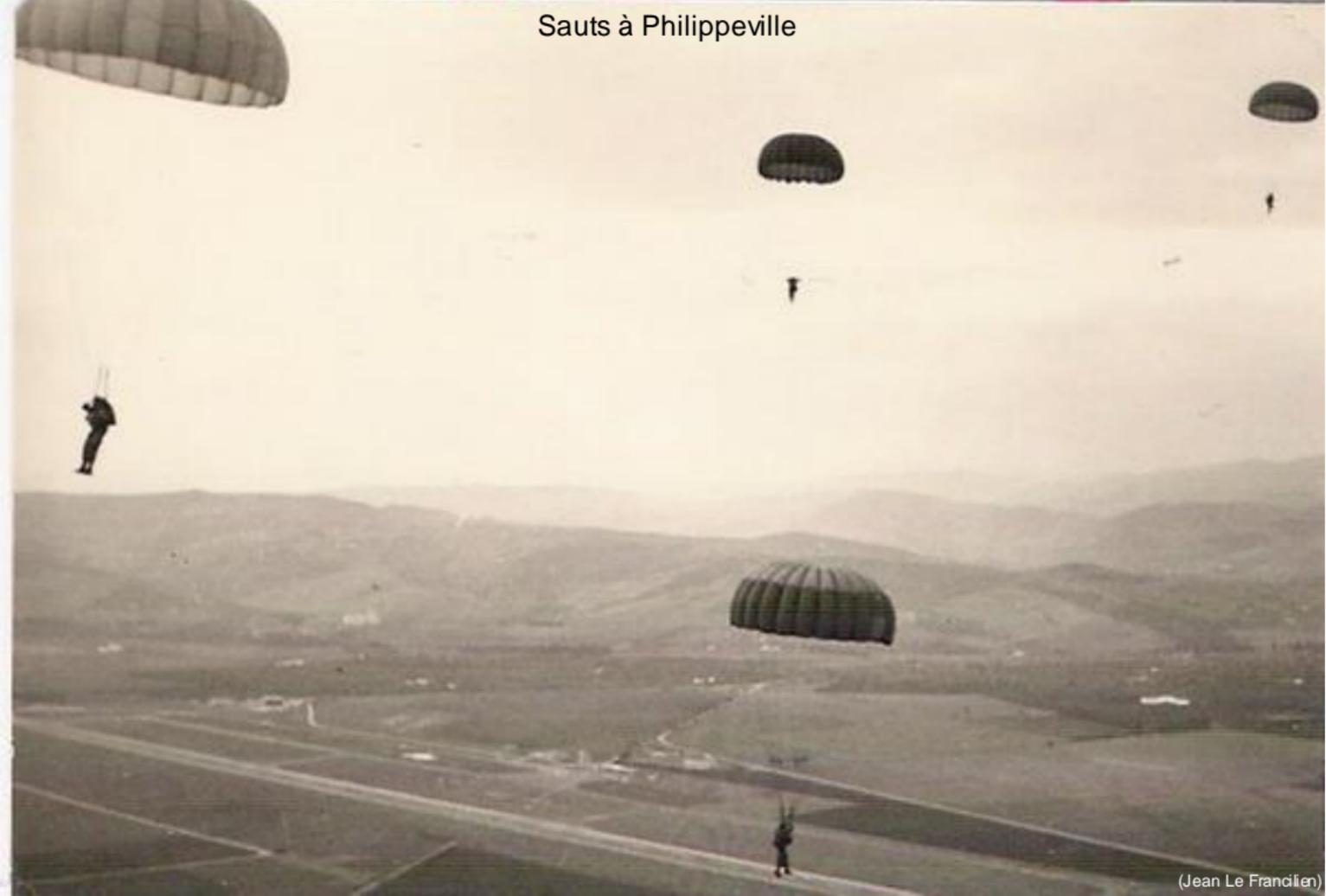


(Alain Crosnier)

Parachutistes à l'embarquement
1959



Sauts à Philippeville



Philippeville – Avril 1961 – Un *Broussard* de l'ELO 3/45 maquillé par le Contingent en avril 1961



L-19 du PMAH 14^{ème} DI



LES INONDATIONS DANS L'EST ALGERIEN ont atteint une ampleur sans précédent

Ce véritable cataclysme a fait 16 morts
Plus d'un milliard de dégâts
à Philippeville

Les aérodromes de Bone et de Valée sous les eaux
NOMBREUX PONTS
EMPORTÉS
PREMIER RÉCIT DES SCÈNES
DRAMATIQUES DE SAUVETAGE



Dramatiques opérations de sauvetage
 Evénements témoignages de solidarité humaine

A l'heure de la catastrophe...
 Les secours sont arrivés à temps...
 Les blessés ont été évacués...
 Les secours ont été organisés...
 Les secours ont été organisés...
 Les secours ont été organisés...



Inondations du 24 et 25 décembre 1957



Philippeville – 1961 – TBM Avenger de l'Escadrille 5S de l'Aéronautique Navale



Philippeville – Février 1962 – SO 90 de l'Aéronautique Navale



DC 3 de la CATA, Compagnie aérienne créée par le général Vuillemin, à Philippeville en 1949



Breguet *Deux-Pont* à Philippeville



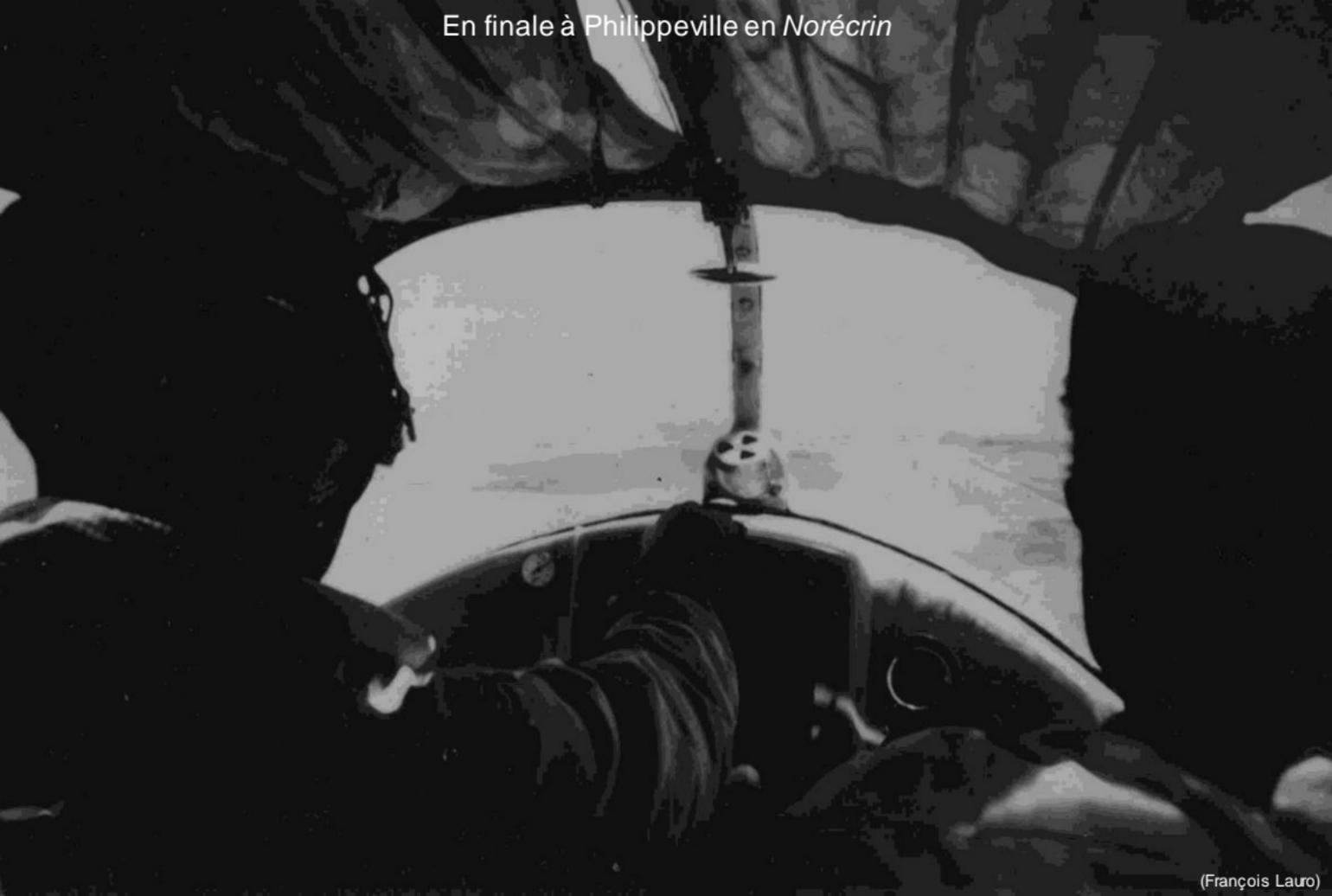
Novembre 1960 – DC 4 à Philippeville



1960 – Décollage d'un DC 4 d'Air Algérie à Philippeville



En finale à Philippeville en *Norécrin*



1961 – Le Stampe de l'Aéro-club de Philippeville



(Dominique Wallard)

Le 5 mars 1960 un T-6 de l'EALA 3/9 percute le Jodel 120 F-OBEN de l'Aéro-club de Pilippeville –
L'élève pilote Ribeyrolles décède et le chef-pilote Pierre Crémieux est blessé





AERONEF - AIRCRAFT - AERONAVE

C.F.R.A.

1 - Marque de nationalité et d'immatriculation : **F-PINJ**
 Nationality and registration marks :
 Matricula y nacionalidad :

2 - Classification (catégorie, subdivision) : *Restreinte Tourisme*
 Classification (category, sub-division)
 Clasificación (categoría, sub-división)

3 - Constructeur : *H. Biolley Lion, Centre de l'Apprentissage Philippeville*
 Constructor
 Constructor

4 - Type : *Piel CP-301*
 Type
 Tipo

5 - N° de série : *49*
 Constructor's No.
 N° de serie

Delivered at : *Paris* le *10 Août 1962*
 Remise (Signature et cachet)
 le Directeur de l'Etat des Avions



Date Date Fecha	Equipage - Crew - Tripulación		Lieu - Place - Lugar		Heure - Times - Hora		Heures de Vol Hour of Flight Horas de Vuelo	Nature de Vol Nature of Flight Clase del Vuelo
	Noms Names Apellidos	Fonctions Duties Funciones	Départ Departure Salida	Arrivée Arrival Llegada	Départ Departure Salida	Arrivée Arrival Llegada		
							Report Brought forward Suces anterior	
14.7.1958	Casnier	CV					00.15	Stade
5.7	"	"					01.00	"
6.7	"	"					01.05	"
8.7	"	"					00.45	"
9.7	"	"					00.40	"
10.7	"	"					00.30	"
11.7	"	"					00.30	"
12.7	"	"					00.30	"
13.7	"	"					00.30	"
14.7	"	"					00.30	"
15.8.1958	"	"					00.20	"
23.8	"	"	PH	PH			00.30	Musée
24.8	"	"	PH	PH			00.30	"
25.8	"	"	PH	PH			00.15	"
26.8	"	"					00.55	"
27.8	"	"					00.30	Stade
30.8	"	"					00.35	"
15.9.1958	PODOR	"					00.25	"
15.9	"	"					00.30	"
							09.26	

19

Date Date Fecha	Equipage - Crew - Tripulación		Lieu - Place - Lugar		Heure - Times - Hora		Heures de Vol Hour of Flight Horas de Vuelo	Nature de Vol Nature of Flight Clase
	Noms Names Apellidos	Fonctions Duties Funciones	Départ Departure Salida	Arrivée Arrival Llegada	Départ Departure Salida	Arrivée Arrival Llegada		
							Report Brought forward Suces anterior	
1962							324.20	
16.7	Biolley						0.40	
18.7	"						0.10	
16.8	Biolley						0.20	
18.8	Biolley						0.30	
21	"						0.30	
22	"						0.40	
24	Biolley						4.15	
25	"						2.00	
25	"						1.30	
25	"						4.30	
25	"						2.05	
2.9	"						0.25	
22.9	"						0.25	
7.9.1963	"						0.30	
13.9	"						1.05	
							337.55	

The Piel CP-301 *Emeraude* construit par Léon Biolley et le Centre d'apprentissage de Philippeville. Ci-contre, le 1^{er} vol le 4 juillet 1958 et le convoyage vers Cannes en 6 h 15 de vol les 24 et 25 juin 1962. C'est un des rares avions sauvés du désastre.

Aérodrome de Souk-Ahras

L'aérodrome de Souk-Ahras doit tout à deux hommes : Lucien Scalone et Lucien Camillieri qui se sont entièrement dévoués au service de l'Aéro-club. Leur prospection leur permet de trouver un terrain aux portes de la ville, grâce à la générosité de Léon Schardt, durant l'été 1933.

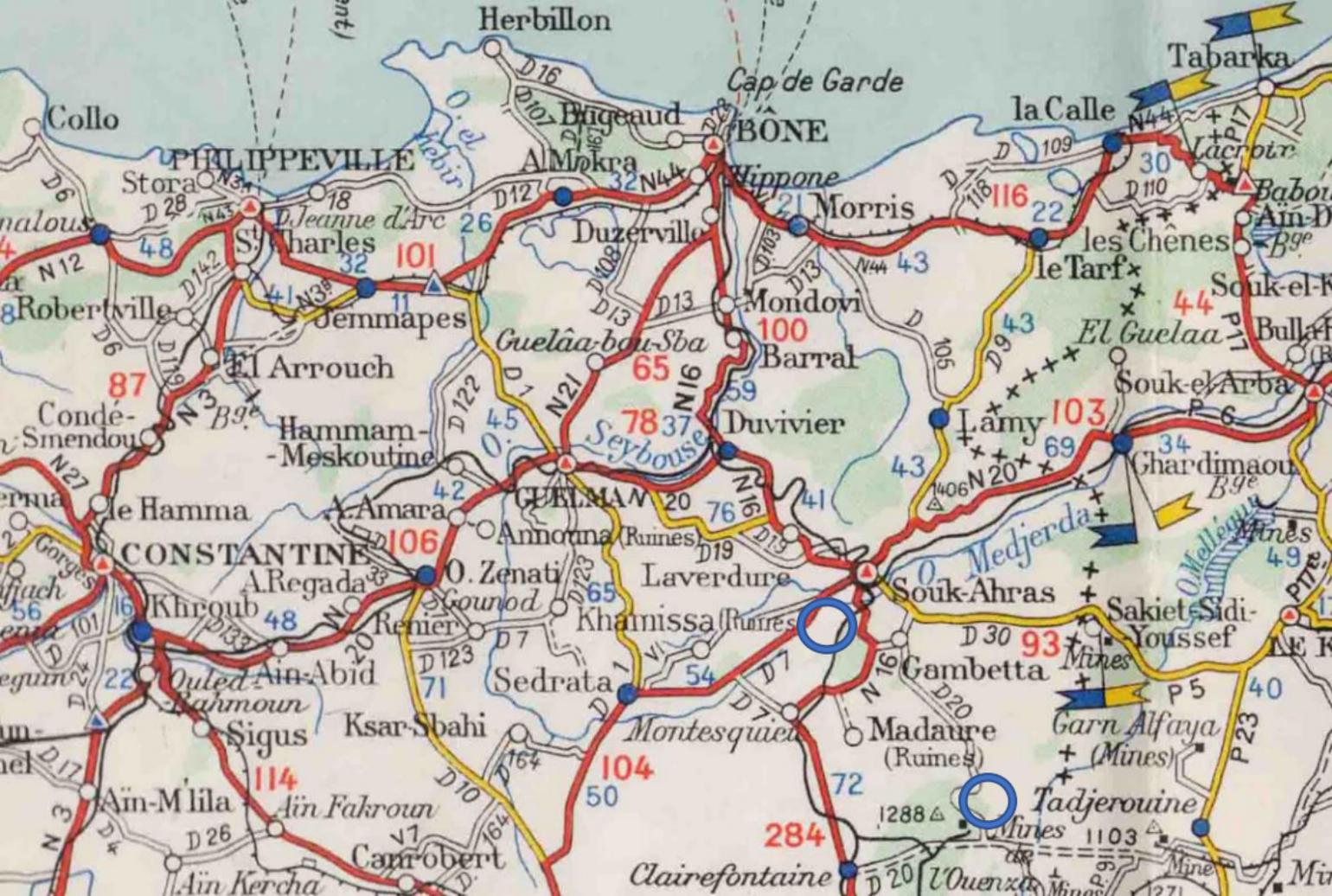
L'aérodrome permet de désenclaver Souk-Ahras et les avions de l'Aéro-club desservent la mine d'Ouenza et participent aux évacuations sanitaires.

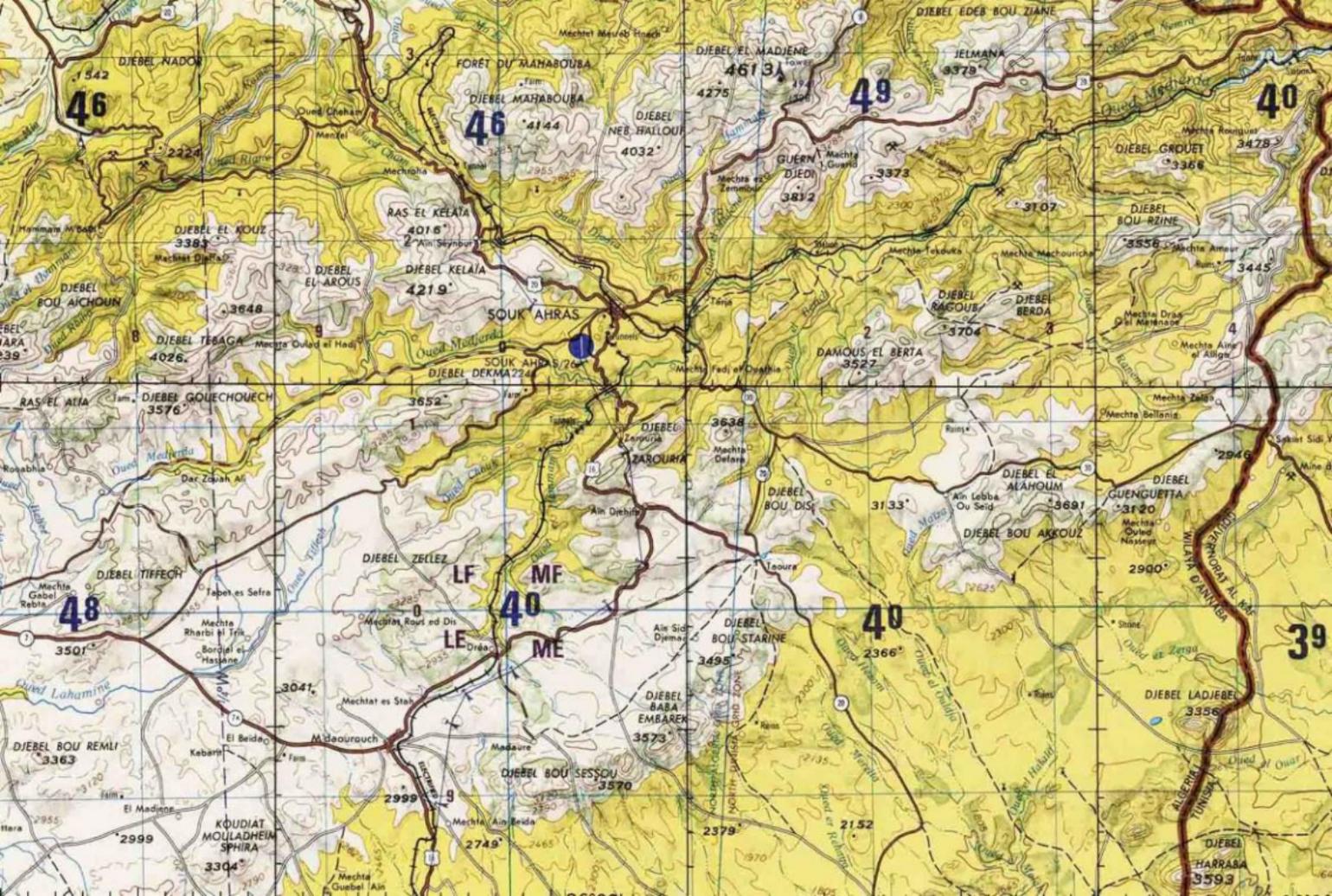
Après la guerre, toujours animé par Lucien Scalone, l'aéro-club continue à rendre de grands services à la population et la Guerre d'Algérie amène un regain d'activité sur l'aérodrome avec le passage de nombreux aéronaves participants aux opérations à proximité de la frontière tunisienne et dans le fameux *Bec de Canard*.

L'ALAT s'implante à Souk-Ahras, dans une région particulièrement travaillée par le FLN, dès le début de la Guerre d'Algérie. En octobre 1955, le GAOA 6 de l'ALAT, basé à Tarbes, met une section de L-18 à la disposition de la 2^{ème} DIM. Le 1^{er} PM 2^{ème} DIM le relève avec un de ses détachements. Du 1^{er} août au 4 novembre 1957, un détachement de trois L-18 du GAOA 5 (basé à Tunis-El Aouina) est mis en place pour la surveillance de la frontière algéro-marocaine.

Une section du GAOA 3 s'installe sur l'aérodrome le 29 août 1957 à la disposition de la 11^{ème} DI, il forme le PA de la 11^{ème} DI le 1^{er} décembre 1957. Il s'installe sur le terrain de Souk-Ahras le 2 février 1958. Sa dotation est de deux L-18 et six L-19. Il participe à toutes les opérations entre le barrage et la frontière et en particulier à la bataille de Souk-Ahras.

Le 1^{er} septembre 1959, la 11^{ème} DI devient grande unité de réserve générale et la 2^{ème} DIM a pour mission la défense du barrage de la frontière. Le PA 11^{ème} DI et le 2^{ème} PA 2^{ème} DIM permutent alors de division. Toujours implanté à Souk-Ahras, le peloton participe à toutes les opérations, notamment en novembre 1959 aux combats du djebel Damouss dans la région d'Ouenza. En mai 1960, il est engagé dans le secteur de la Medjerda. En mars 1962, il procède à de nombreux harcèlements sur le barrage. Le 19 mai 1962, le détachement d'*Alouette* du 1^{er} PMAH 2^{ème} DIM est retiré. Le 31 juillet 1962, les premiers éléments rejoignent Valence.





46

49

40

48

40

40

39

LF

MF

LE

ME

LF

ME

46
4144

4613
4275

3379

3383

4016

4219

3652

4026

3576

3652

3638

3133

3691

3120

2946

2900

3495

3573

2366

3356

3570

2379

2152

3593

2999

3041

2749

2999

542

239

3576

3501

3363

2999

3304

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

2900

3356

3356

3593

4144

4032

3812

3107

3366

3478

3356

3445

3445

3445

2946

1960 – L'aérodrome et la ville de Souk-Ahras



L'aérodrome au premier plan et la ville de Souk-Ahras



L'aérodrome de Souk-Ahras – 1960



L'aérodrome de Souk-Ahras – 1961



1960 – Aérodrome de Souk-Ahras



Aérodrome de Souk-Ahras – Hiver 1961/62

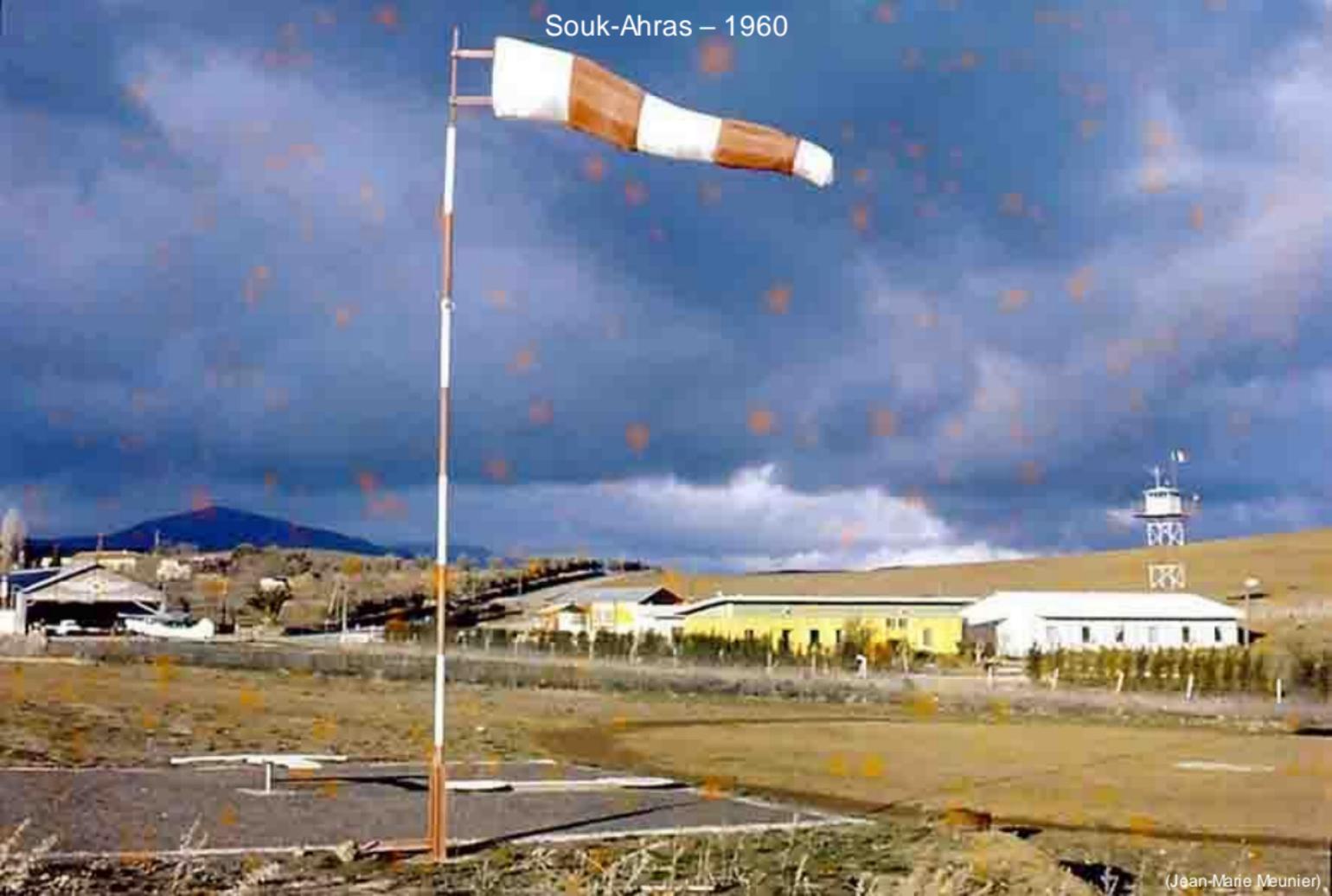


Hiver 1961/62

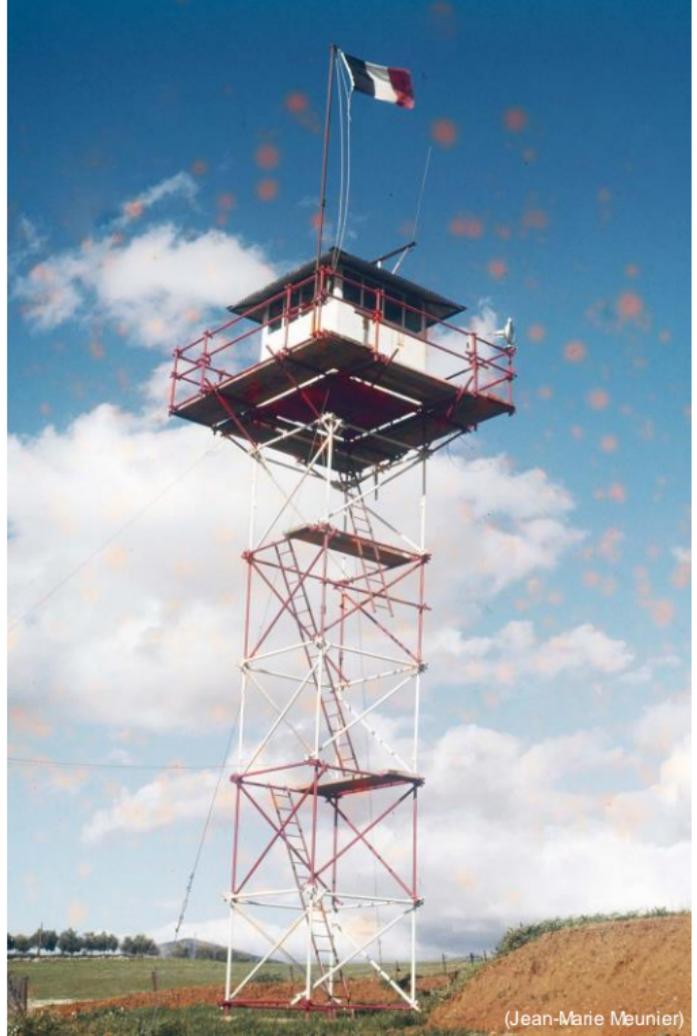


(Alain Michel)

Souk-Ahras – 1960



1960 – Souk-Ahras



(Jean-Marie Meunier)

Souk-Ahras – 1960 – L-19 du 2^{ème} PMAH 2^{ème} DIM



Souk-Ahras – 1960 – Evasan par un H-21



Souk-Ahras – 1960 – Hélicoptage d'un tronçon de H-21 par un autre H-21 du GH 2



1960 – Atterrissage à Souk-Ahras, sur un berceau, d'un H-21 ayant le train principal abimé



Souk-Ahras – Héliportage d'un L-19 du 2^{ème} PA 2^{ème} DIM



Souk-Ahras – 1959 – Passage d'un T-6 de l'EALA 12/72



Souk-Ahras – 1960 – Passage d'un T-6 de l'EALA 3/4



Souk-Ahras – 1959 – C-47



Souk-Ahras – 1958 – Passage d'un *Dragon Rapide* de la SNATA



Souk-Ahras – 1961 – Le Jodel 112 de l'Aéro-club



Souk-Ahras – 1959 – Le Stampe de l'Aéro-club et les L-19 du 2^{ème} PA 2^{ème} DIM



Souk-Ahras – 1959 – Le *Norécrin* de l'Aéro-club



Souk-Ahras – 1962 – Passage d'un Pilatus PC-6 *Portersuisse*



Souk-Ahras – 1960 – Meeting aéromodéliste



Souk-Ahras – Manifestation à l'Indépendance



Aérodrome d'Ouenza

L'Aéro-club d'Ouenza est créé par le personnel de la Société d'exploitation de la mine de fer qui se trouve près de la frontière tunisienne, entre Souk-Ahras et Tébessa.

La mine est très isolée, le trajet vers Bône, la ville importante la plus proche, demande 2 heures 30 de voiture ou 9 heures de train. Les évacuations sanitaires par ambulance nécessitent une escorte militaire longue à mettre en place. Paul Schulders président de l'Aéro-club d'Ouenza, fait aménager l'aérodrome alors à peu près inutilisable. La direction de la mine met du matériel à disposition, une soixantaine d'adhérents, dont l'abbé Trentesaux, curé de la paroisse, l'abbé Glèse et le docteur de la mine François Perrin, se mettent au travail le 1^{er} octobre 1957. Ils s'activent à la réalisation de la piste, à l'édification du hangar et à l'entretien du matériel de terrassement.

L'enthousiasme des adhérents, leurs compétences et le matériel approprié permettent de terminer en six mois, en travaillant bénévolement des milliers d'heures et en déplaçant des milliers de mètres-cubes, un aérodrome de 9 hectares avec une excellente piste est-ouest de 1 050 m x 30 m, une petite piste nord-sud pour les avions de l'Aéro-club et un hangar de 500 m² fabriqué dans les ateliers. L'aérodrome recevra, en août 1959, la visite du général De Gaulle venu inspecter la ligne Morice.

La SNATA dessert également la Mine avec ses De Havilland DH 84 *Dragon Rapide*.



La mine et l'aérodrome d'Ouenza



Aérodrome d'Ouenza – 1957 – La construction du hangar



Ouenza – 1957 – L'Émeraude de l'Aéro-club



Ouenza – 1957 – L'Émeraude de l'Aéro-club



Ouenza – 1957 – Le *Mousquetaire* de l'Aéro-club



Le Norécrin des Ailes Bônoises de passage à Ouenza

Dernière diapositive



(François Perrin)