

# Aérodromes et bases 1945-1962 (18)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-trente-quatrième diaporama est le dix-huitième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Biskra, Arris, Bou-Hamama et Khenchela. 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.

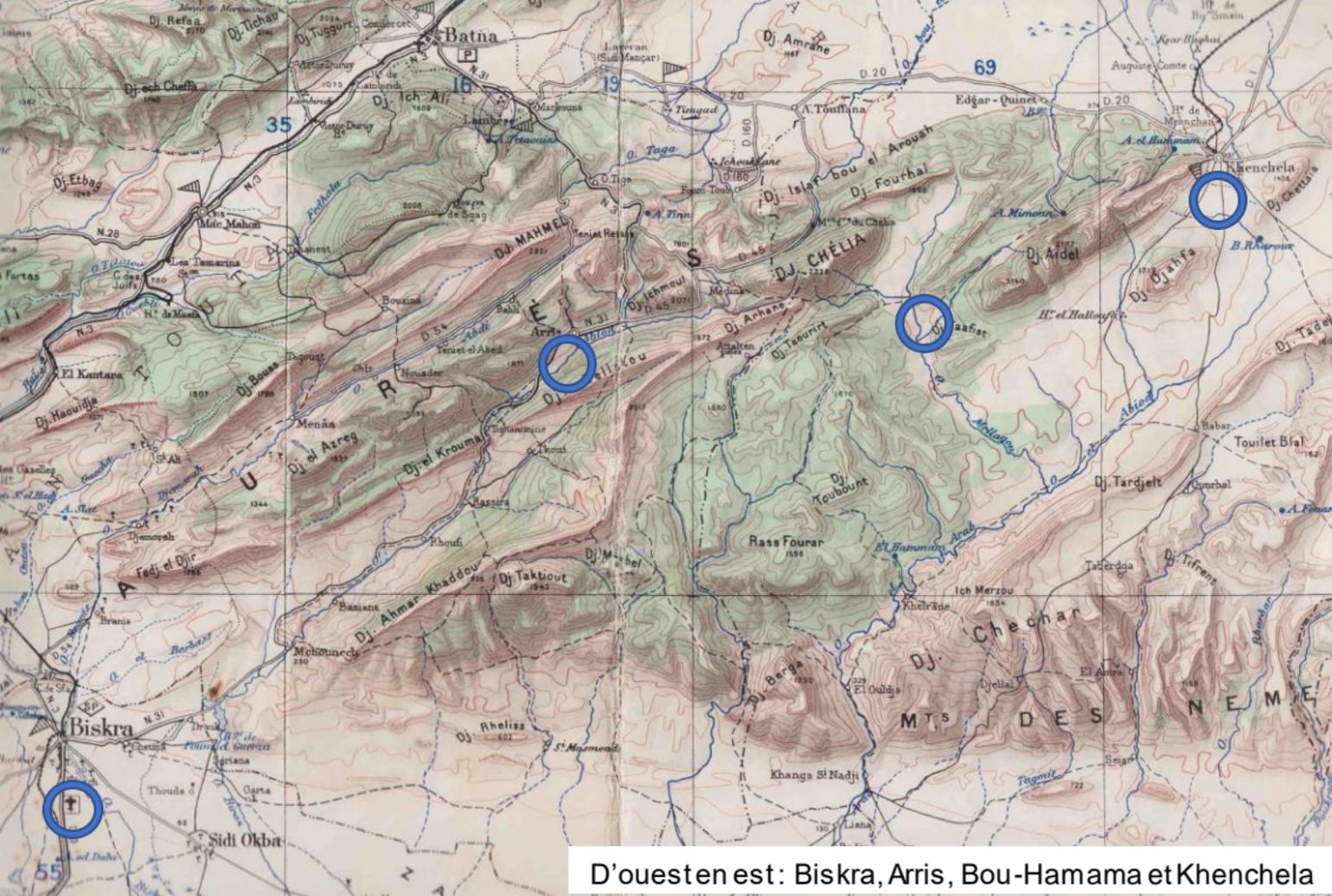
N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

[Jarrige31@orange.fr](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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





D'ouesten est: Biskra, Aris, Bou-Hamama et Khenchela

# Aérodrome de Biskra

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

En mars 1946, Biskra reçoit une visite insolite. De deux DC 3 descendent Ho Chi Minh et ses compagnons en provenance d'Hanoï et en route pour Paris, afin de signer l'accord entre le Viet-Nam et le Gouvernement. Après deux jours passés à l'hôtel Diar Diaf, les émissaires décollent pour Pau où se tient une conférence préliminaire à des accords qui ne seront jamais passés.

Un détachement de l'ALAT, en provenance du GAOA 3, est mis en place en novembre 1954.

En 1955 est construite la base aérienne opérationnelle qui doit relayer Téliergma pour mieux opérer contre les rebelles qui, en hiver, descendent au sud des Aurès. Les deux pistes abandonnées sont remises en état et la piste nord-sud est aménagée en dur d'une longueur de 1 700 m permettant l'accès des avions d'Air France de la ligne Alger-Touggourt qui y font escale quatre fois par semaine (l'accident d'un DC 3 d'Air France au décollage, le 8 avril 1957, causera 32 victimes). Un parking en dur, un bloc technique et une aérogare sont construits, ainsi que des hangars *Sarrade et Galtier* et des baraques *Fillod* pour le logement de la troupe. Le commandement (colonel Dixte et commandant André, ancien du *Normandie-Niemen*) est logé dans la villa PC Cora. Clément est commandant de l'aéroport civil.

Un détachement de Morane 500 de l'EAL 74 est mis en place au dernier trimestre 1955.

En juin et juillet et octobre et novembre 1956, l'aérodrome accueille un détachement de T-6 de l'EALA 2/72 de Batna. En novembre et décembre 1956, détachement de T-6 de l'EALA 12/72 de Bône.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1956, l'EALA 16/72 sur T-6 s'installe sur l'aérodrome, en provenance de Marrakech via La Réghaïa. Elle partira pour Khenchela en juin 1956 puis reviendra à Biskra de novembre 1957 à août 1958, de novembre 1957 à août 1958, d'octobre 1958 à juin 1959, de septembre 1959 à juin 1960 puis de septembre 1960 au 30 avril 1961, date à laquelle elle sera dissoute.

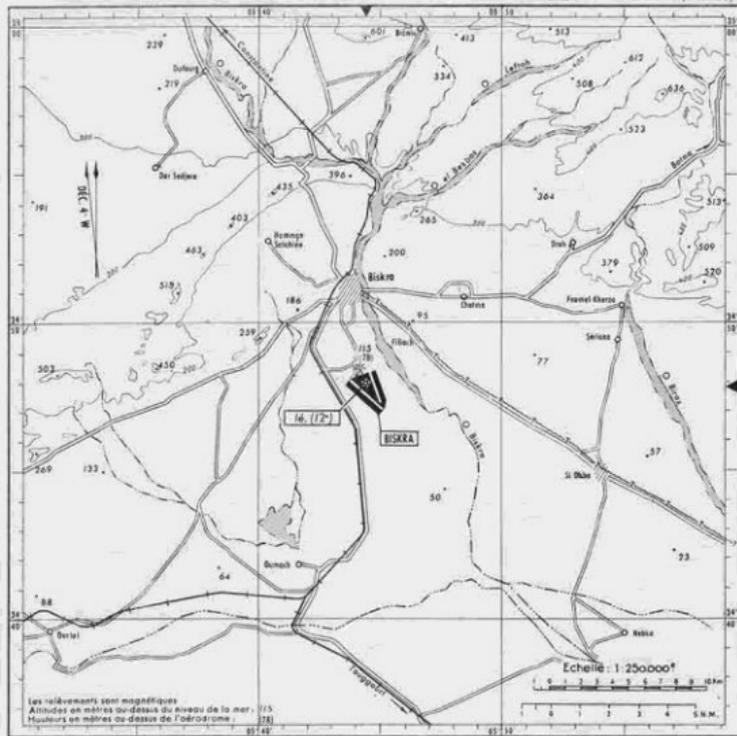
En 1956, s'y trouve la Section de recherche et d'expérimentation tactique locale (SRE), détachée du CEAM de Mont-de-Marsan commandée par le commandant Rafat. La SRE s'occupe de tester les avions nouveaux, l'armement, les hauts-parleurs de propagande, les engins téléguidés par fil...



Le 19 septembre 1958, la base reçoit la visite d'un DC 4 américain en infraction intercepté par deux *Mistral* et contraint de se poser.

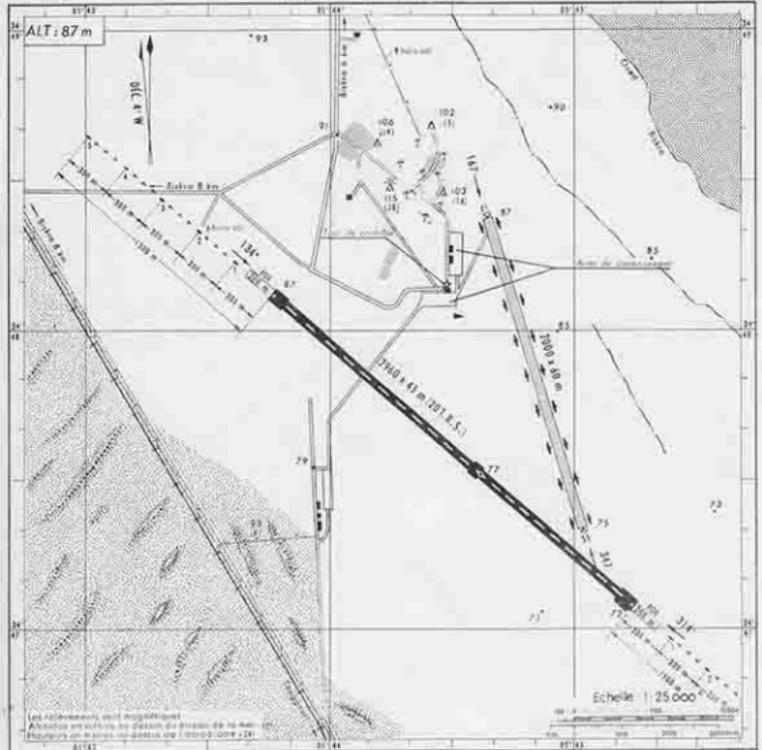
Fin 1959, la base abrite la Brigade territoriale de support (BTS) du GATAC 3 et en 1961, elle abrite quelques détachements de *Corsair* de la 14F.

Le 5 janvier 1959, le 2<sup>ème</sup> PA 21<sup>ème</sup> DI rejoint Biskra, doté de huit L-18, il a pour mission d'assurer la surveillance de l'oléoduc. Il effectue un travail de routine, peu passionnant, mais nécessaire, il rompt cependant la monotonie en participant à quelques opérations de secteur à Tébessa ou à Touggourt. Un détachement part à Philippeville, puis à Batna et à Khenchela. Une nouvelle mission lui incombe à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1960: assurer la surveillance du barrage algéro-tunisien. Cela représente cinq heures de vol depuis Biskra. Un détachement est mis en place à Philippeville afin de réduire la durée des mises en place. Le peloton devient 2<sup>ème</sup> PARR le 1<sup>er</sup> février 1960 avec dix L-18 qui sont progressivement remplacés par des L-21, à partir de mai 1960. La mission de surveillance de la frontière se termine en juin. En 1961, le peloton prend part à de nombreuses opérations dans l'Aurès. En février 1962, six L-19 remplacent les L-21.



CONTROLE LOCAL APP: Neant.  
TWR: VHF

CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION Néant.



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE: inutilisable hors piste et bande

Tél. de l'aérodrome 0.96 ou Inter 2 à BISKRA

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

Tél. de l'aérodrome

NOTES

Aérodrome de Biskra



# Aérodrome de Biskra, la base



# Aérodrome de Biskra – Tour de contrôle et aérogare en construction



Biskra – 1959 – T-6 de l'EALA 16/72



Biskra – 1949 – Zone de vie et ateliers de l'armée de l'Air



Biskra – Hiver 1954-55 – Zone de vie et ateliers de l'armée de l'Air



Biskra – Installations de l'EALA 16/72 – 1956



Tempête à Biskra – 1956



(Claude Ségard)

Biskra – Installations du 2<sup>ème</sup> PARR de l'ALAT – 1960



Biskra – Languedoc de la SAR



Biskra – 1954 – P-47 *Thunderbolt* de l'EC 20



Biskra – 1954 – MD 315 *Flamant* du GOM 86



Biskra – T-6 de l'EALA 16/72 – 1956



Biskra – Février 1956 – MS 733, *Broussardet* MD *Flamant*



Biskra – 1956 – T-6 de l'EALA 2/72



Biskra – *Mistral* de la 7<sup>ème</sup> EC – 1959



Biskra – *Mistral* de la 7<sup>ème</sup> EC – 1960





(Guy Doumac)

L'Aéro-club de Biskra en 1958, Louis Lloret (vice-président), X, Francis Dupont et Lilian Lloret devant la flotte du dub : Fairchild F-OACJ, Stampe F-BDKR, Miles *Magister* F-BDPO, Jodel D-92 *Bébé* F-PBOK et De havilland *Tiger Moth* F-BFHO

Biskra – DC 4 d'Air France – 1957



Biskra – DC 3 de la ligne Alger-Biskra



Biskra – 1962 – Dernier avion du rapatriement



# Aérodrome d'ARRIS

Situé dans un secteur très actif, l'aérodrome d'Arris, avec une piste en PSP de 830 m à 1 100 m d'altitude, reçoit des détachements de l'armée de l'Air et de l'ALAT.

Aérodrome d'Arris – Mars 1961 – Détachement du PMAH 21<sup>ème</sup> DI



Arris – Mars 1961 – *Broussard*



Arris – Mars 1961 – Cessna L-19 du détachement du PMAH 21<sup>ème</sup> DI



Arris – Mars 1961 – Cessna L-19 du détachement du PMAH 21<sup>ème</sup> DI



Arris – 1960 – *Alouette* du détachement du PMAH 21<sup>ème</sup> DI



Arris – 1960 – *Alouette* du détachement du PMAH 21<sup>ème</sup> DI



(Louis Chupin)

Arris – 1960 – Evacuation sanitaire par le détachement du PMAH 21<sup>ème</sup> DI



Arris – 1959 – Arrivée d'une autorité militaire avec un Bell G2 du PMAH 21<sup>ème</sup> DI



Arris – Juillet 1959 – Une autorité local est installée dans une *Alouette* du Gouvernement Général



Arris, La Perle de l'Aurès – 1958



(Alain Schauder)

## Aérodrome de Bou-Hamama

L'aérodrome de Bou-Hamama est à 4 km au nord-est de Bou-Hamama avec une piste de 1 000 m et une piste de 400 m.

Le secteur, dominé par le Chélia, devient très actif pendant les opérations *Jumelles* en juillet 1959 et l'aérodrome reçoit des détachements de T-6 et des DIH de l'armée de l'Air et de l'ALAT.

En octobre 1960, pendant l'opération *Ariège*, le Peloton d'ALAT du Groupement tactique n° 11 (PALAT GT 11), unité de réserve générale, s'installe à Bou-Hamama où règne une activité intense. La SVR (entretien mécanique) s'installe à Khenchela.

Le 1<sup>er</sup> mai 1961, après la dissolution des grandes unités de réserve générale, le PALAT GT 11 devient 2<sup>ème</sup> PMAH de Réserve Générale (2<sup>ème</sup> PMAH RG). Le peloton quitte Bou-Hamama pour Khenchela le 10 juin 1961.

Ci-contre : L'aérodrome de Bou-Hamama en février 1961. Aux yeux des archéologues, de vestiges romains apparaissent sur la photo.

Ci-dessous : Prise d'armes à Bou-Hamama en 1961



(SHD)



(Jean Reymond)

# Aérodrome de Bou-Hamama – 1961



Aérodrome de Bou-Hamama – 1961



Aérodrome de Bou-Hamama – Octobre 1960





Bou-Hamama – 1961 – DIH de H-34 de l'EHL 1/58 de la 3<sup>ème</sup> EH







Bou-Hamama – 1960 – H-34 de l'armée de l'Air



Bou-Hamama – 1960 – H-34 de l'armée de l'Air et H-21 du GH 2



## Aérodrome de Khenchela

Le DTTT de Khenchela est situé au sud-ouest et à proximité immédiate de la ville sur un emplacement réquisitionné en 1955 pour y installer un détachement du GAOA 6 de l'ALAT en L-18 qui construit une piste, un hangar et des installations en dur en bordure immédiate de la ville.

Un détachement de l'EALA 1/72 de Télergma de Bône s'y trouve en juillet et novembre 1956. De juin à octobre 1956 et d'octobre 1957 à mars 1958, l'aérodrome accueille un détachement de T-6 de l'EALA 2/72 de Batna. Détachement de l'EALA 8/72 de Tébessa de septembre à décembre 1956 et de février à mai 1959.

L'EALA 16/72, de Biskra, envoie un détachement de décembre 1956 à juin 1957 avant de s'installer sur l'aérodrome jusqu'en novembre 1957 puis repartir à Biskra.

L'EALA 6/72, en provenance de Thiersville, s'installe sur l'aérodrome de mars 1958 à octobre 1959 avant de partir pour Batna. C'est elle qui met en place tous les éléments de l'infrastructure de l'armée de l'Air.

Détachement de l'EALA 3/10 de Batna de décembre 1959 à décembre 1960.

En octobre 1959, détachement de l'EALA 3/72 de Batna. De juin à août 1961, détachement de l'EALA 4/72 de Tébessa.

Le 10 juin 1961, le 2<sup>ème</sup> PMAH RG quitte Bou-Hamama pour Khenchela. Une *Alouette* est détachée à Biskra et une autre à Arris. Le 1<sup>er</sup> février 1962, le peloton reçoit son ordre de retour en métropole et il part de Philippeville le 4 mars.

L'aérodrome de Khenchela, à proximité de la ville – 1957



Aérodrome de Khenchela – 1957



Khenchela et l'aérodrome – 1957 – T-6 de l'EALA 16/72



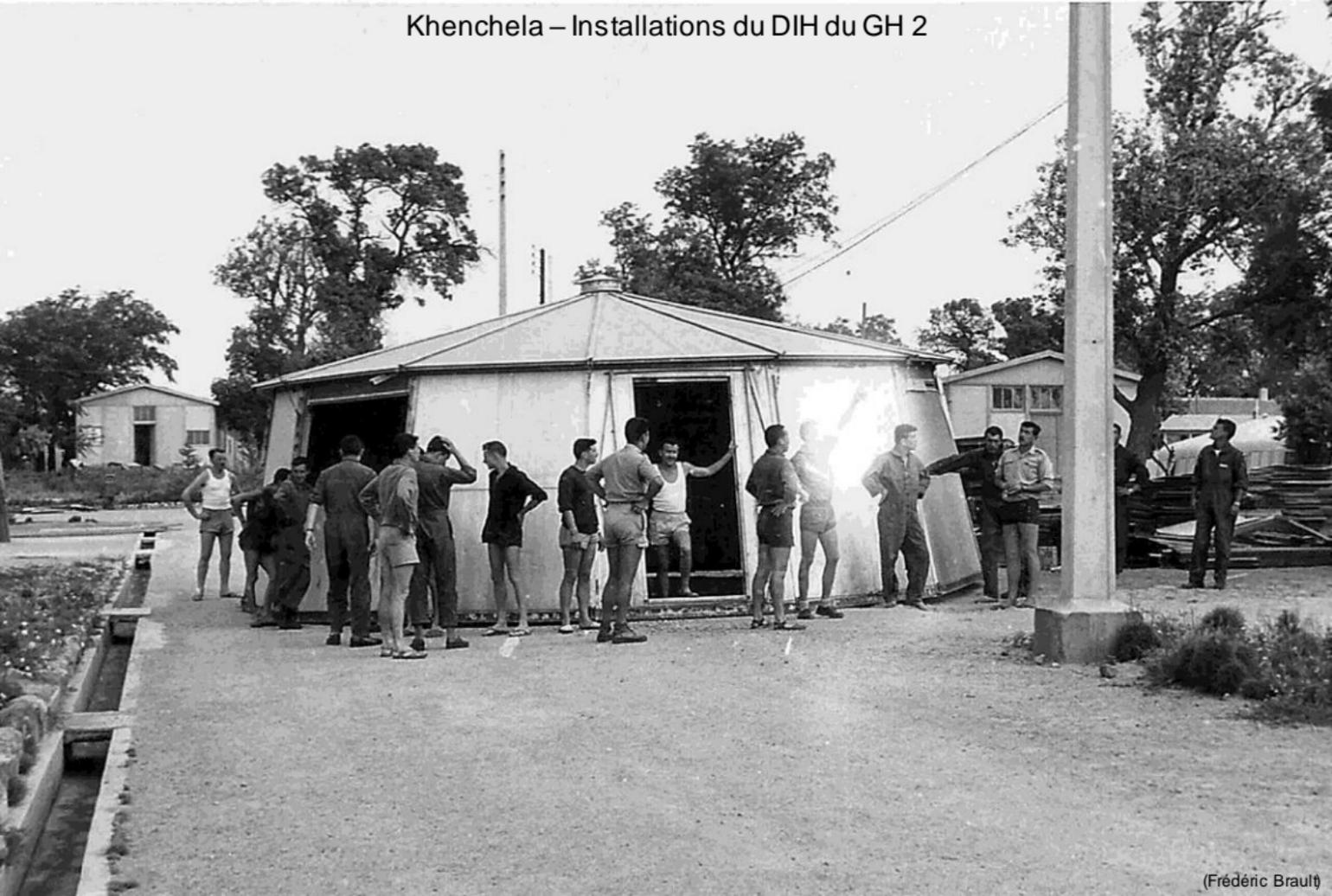
Khenchela - 1957 - T-6 de l'EALA 16/72



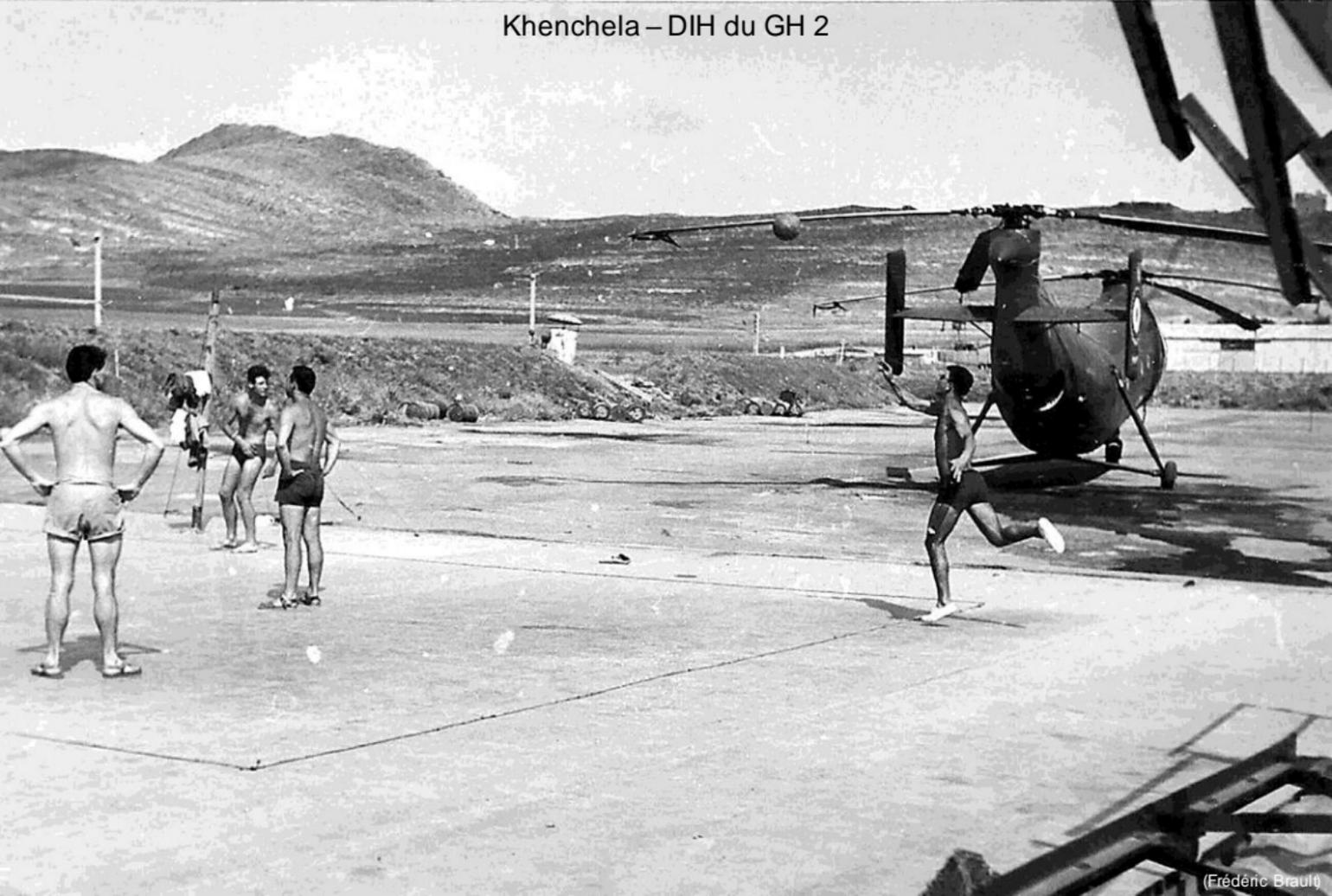
Khenchela et l'aérodrome - 1962



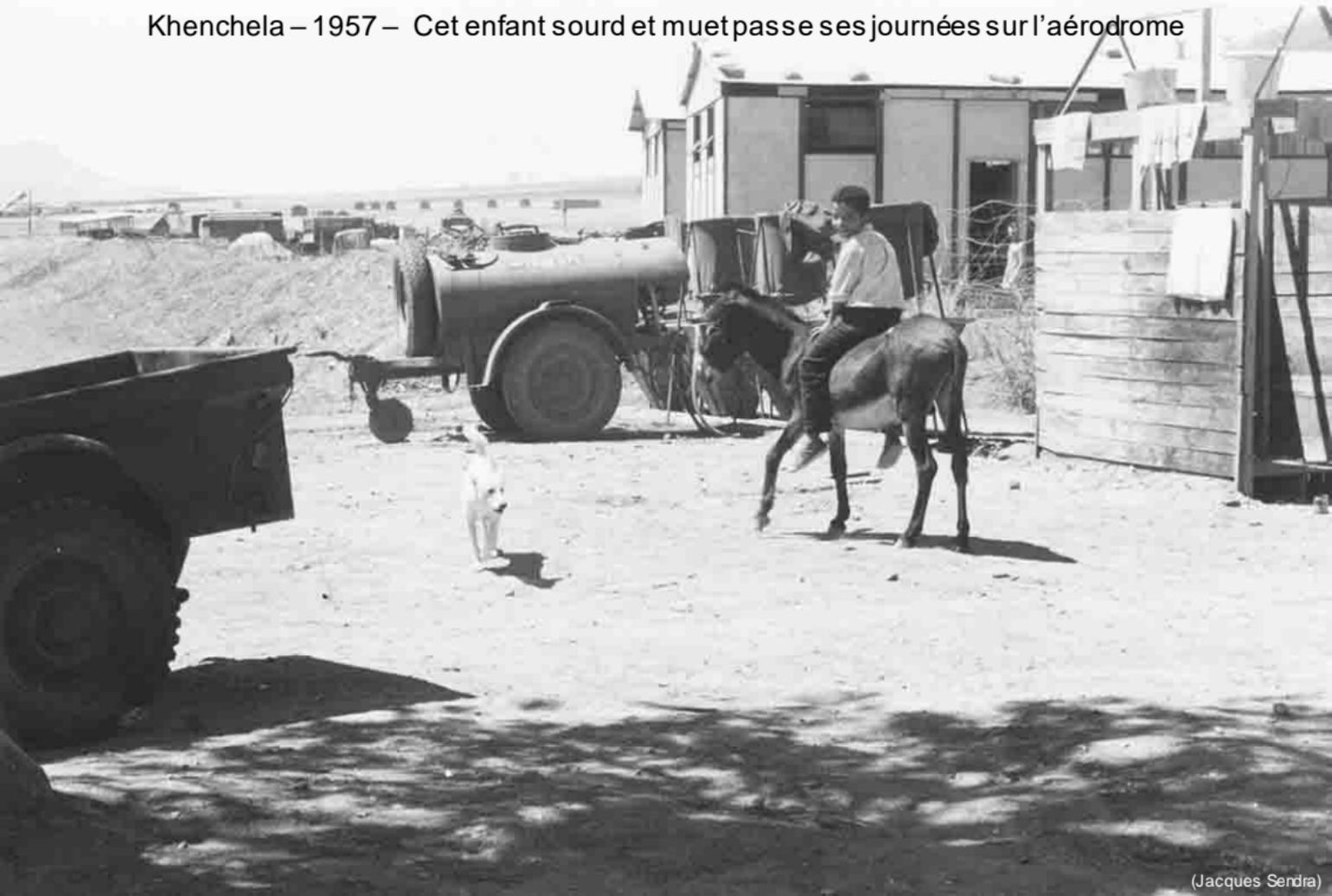
Khenchela – Installations du DIH du GH 2



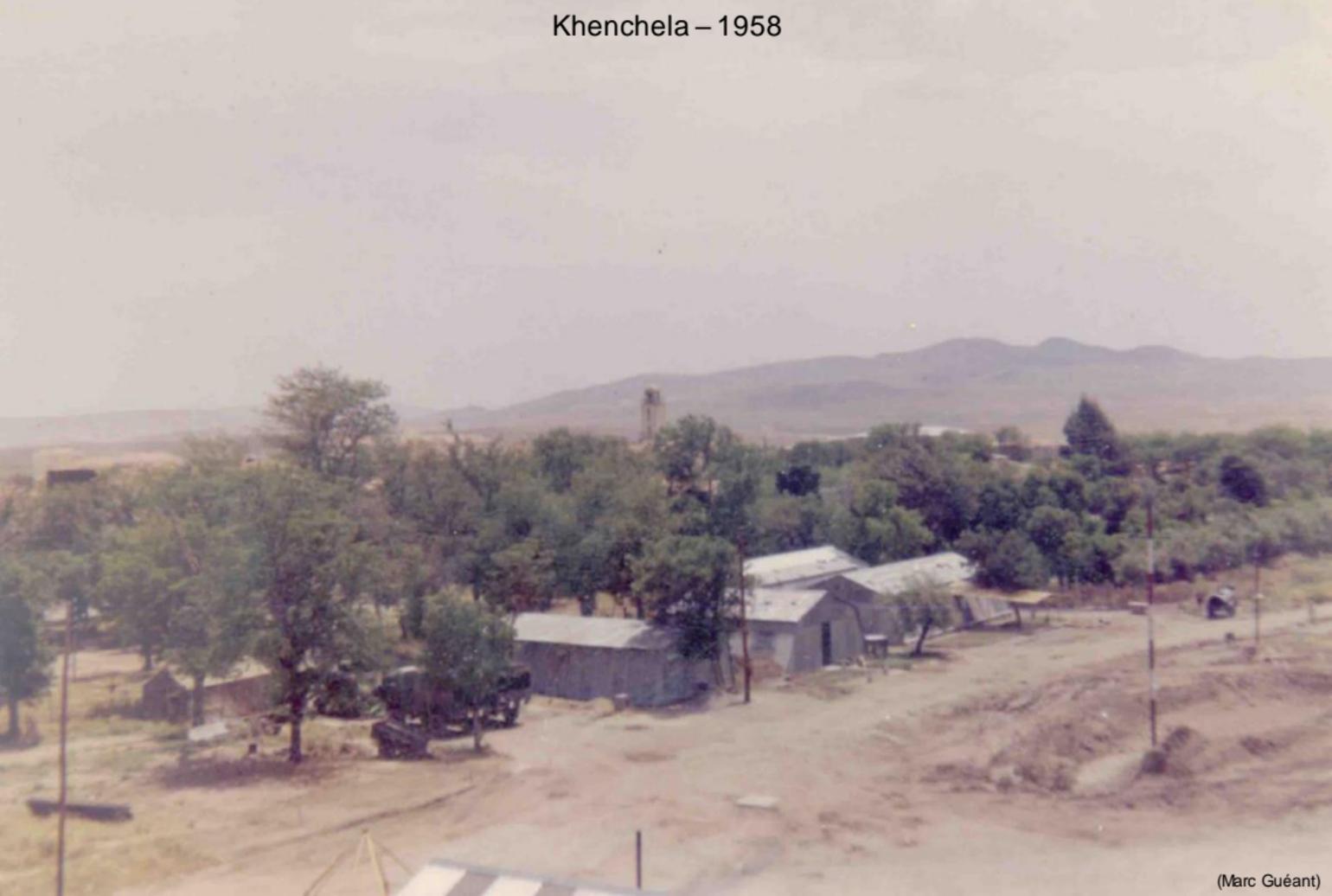
Khenchela – DIH du GH 2



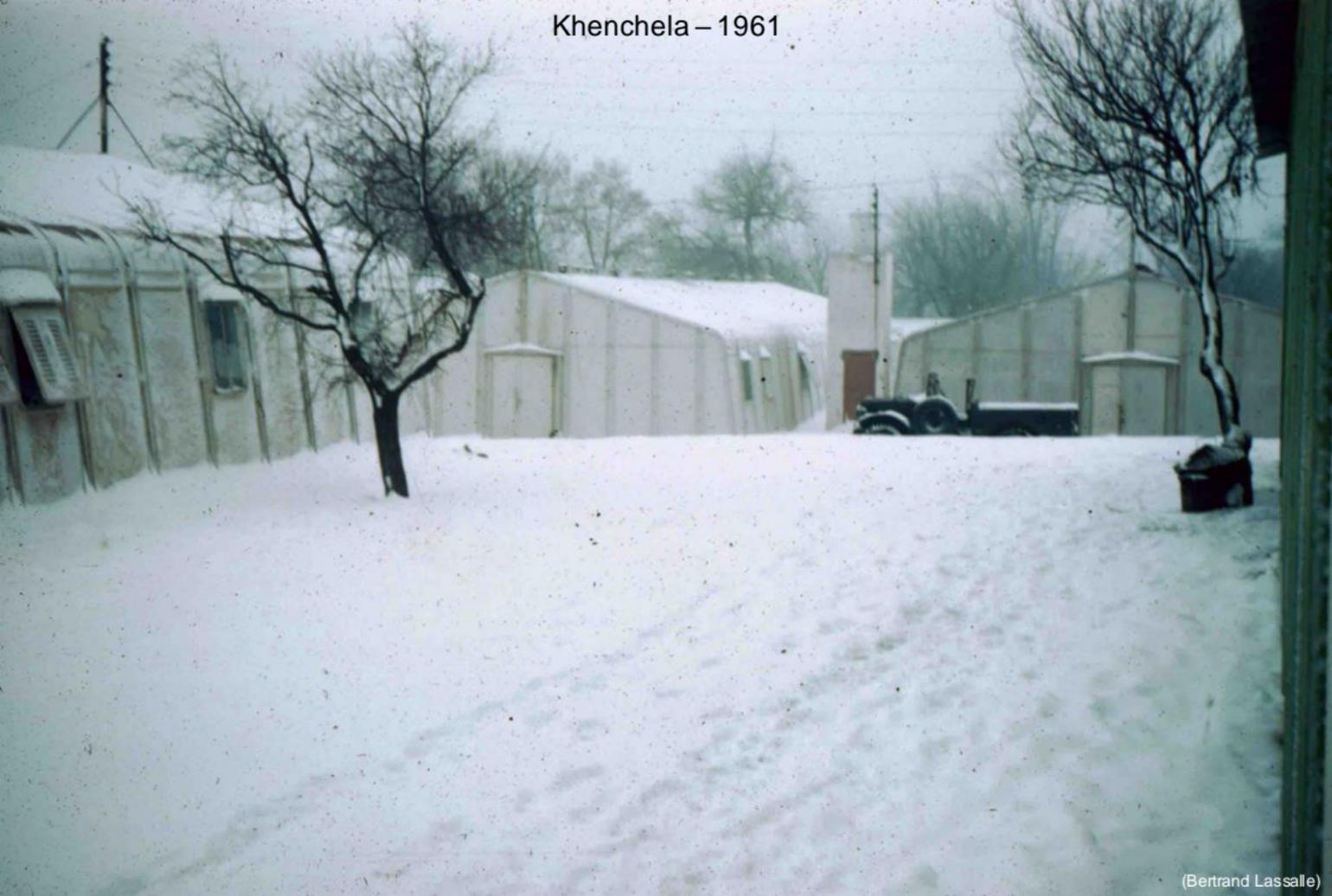
Khenchela – 1957 – Cet enfant sourd et muet passe ses journées sur l'aérodrome



Khenchela – 1958



Khenchela – 1961



Khenchela – 1961



Khenchela – 1957 – Jacques Sendra et T-6 de l'EALA 16/72



Khenchela – 1958 – T-6 de l'EALA 6/72



Khenchela – 1958 – T-6 de l'EALA 6/72



Khenchela – 1958 – T-6 de l'EALA 6/72



Khenchela – 1962 – DIH de H-21 du GH 2



Khenchela – H-21 du DIH du GH 2



(Frédéric Brault)

Khenchela – H-21 du GH 2



Khenchela – 1961 – H-21 du GH 2



Khenchela – 1962 – H-21 du GH 2



Khenchela – 1962



Khenchela – 1961 – *Alouette* du 2<sup>ème</sup> PMAH RG



Khenchela – 1958 – Piper L-18 du 1<sup>er</sup> PA 2<sup>ème</sup> DIM



Khenchela – 1961 – Piper L-18 du 2<sup>ème</sup> PMAH RG



Khenchela – 1961 – L-19 du 2<sup>ème</sup> PMAH RG



Khenchela – 1961 – L-19 du 2<sup>ème</sup> PMAH RG

Dernière diapositive



(Bertrand Lassalle)