

Armée de l'Air 1945-1962 (2)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-dix-huitième diaporama est le deuxième d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'infrastructure, le 45^{ème} BAGA et l'aérodrome de Maison-Blanche. 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>

L'infrastructure aéronautique en Algérie

Pendant et après la Première Guerre, l'Aviation Militaire entreprend d'aménager des aérodromes, relayée par l'autorité civile et par les aéro-clubs, très dynamiques, qui implantent, à partir de 1930, une trentaine d'aérodromes.

L'infrastructure connaît, après le Débarquement du 8 novembre 1942, un développement considérable. Les anciens aérodromes sont remaniés avec les moyens importants des Alliés et de nouvelles plates-formes, quelques fois éphémères, apparaissent. Les principaux artisans français de cette expansion sont, outre le commandant Edmond Keller (adjoint du général de Boysson), les ingénieurs Marmoz, Dussault et Lebrasseur.

En 1946, le quartier général de la Royal Air Force du Caire adresse un message de remerciements au commandant Edmond Keller, commandant les bases aériennes en Afrique du Nord : *Je suis chargé par l'Air Commander in Chief Mediterranean and Middle East Command de vous faire parvenir ses sentiments de gratitude et d'appréciation pour la si grande aide que vous et votre personnel avez rendue à l'Air Ministry Directorate General of Works. Sans votre coopération, la tâche de nos officiers chargés de construire et entretenir nos aérodromes et toutes autres installations en Afrique du Nord aurait été beaucoup plus difficile. Votre aide a notamment contribué au succès de la tâche de la Royal Air Force pendant le séjour dans votre pays.*

Après la guerre, Le plan d'équipement aéronautique conçu en 1949 par l'Administration et retenu par le Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne comporte l'extension, l'amélioration ou l'établissement de près de quatre-vingts aérodromes. Les besoins amènent le Service de l'infrastructure aérienne en Algérie (SIAAL) à une véritable mobilisation des entreprises et au groupement de celles-ci afin d'obtenir des moyens matériels et financiers suffisants pour assurer la mission.

la Direction de l'aviation civile en Algérie (DAC-A) aménage les pistes construites par les Alliés. Les grilles métalliques (PSP) sont remplacées par des pistes en béton et allongées au fur et à mesure de l'accroissement du poids des avions. Il y a, en 1953, cinq aérodromes d'Etat (classe A ou B) équipés et entretenus par la métropole : Maison-Blanche (classe A), La Sénia, Bône-Les Salines, Paul-Cazelles et Aoulef. Cinquante aérodromes de classe C, équipés et exploités par l'Algérie et vingt-deux aérodromes de classe D équipés et exploités par des collectivités. Certains aérodromes sont mixtes, civils et militaires. Plusieurs aérodromes privés complètent ce réseau, installés par les communes, des aéro-clubs, des particuliers, le Service de l'hydraulique ou l'EGA.

En même temps, les installations d'accueil des passagers sont développées (Maison-Blanche en 1953, Philippeville en 1954, La Sénia en 1957, Bône en 1958) pour passer des baraquements légués par les Alliés à des aéro-gares modernes gérées par les Chambres de commerce.

Il faut ajouter l'aérodrome de Constantine-Aïn el Bey, exclusivement civil, entièrement nouveau et mis en service en juin 1959.

L'infrastructure militaire

Au printemps 1959, l'Algérie se trouve, au point de vue militaire, dotée de différents types d'aérodromes **BA** (bases aériennes) : Alger-Maison-Blanche, Blida, Bône-Les-Salines, Boufarik, Colomb-Béchar, La Réghaïa, Oran-La Sénia, Ouargla et Téliergma.

BAO (base aérienne opérationnelle) : Laghouat, Méchéria, Paul-Cazelles, Tébessa, Tindouf et Tlemcen-Zenata.

DTO (détachement en territoire opérationnel) : Batna, Bir-Rabalou, Biskra, Djelfa, Fort-Flatters, Orléansville, Oued-Hamimin et Touggourt.

Le DTO se double d'un Poste de commandement air directeur (PCAD), ou principal (PCAP), ou simple (PCA).

DTT (détachement de terrain de travail) : Adrar, Bir-el-Ater, Bougie, Bou-Saâda, Djidjelli, El-Abiod, Mostaganem-Khalifa, Philippeville, Khenchela, Sétif, Sidi-Bel-Abbès et Tizi-Ouzou.

D'autres terrains sont aménagés et utilisés comme DTTT (détachement temporaire de terrain de travail) en fonction des nécessités opérationnelles et atteignent quelques fois l'importance d'une base aérienne, tels que : Aflou, Aïn-Sefra, Bordj-Soukiès, Géryville, Guelma, M'Sila, Négrine, Saïda, Tiaret-Bou Chékiff, Timimoun ou Thiersville.

La Marine Nationale et l'ALAT exploitent respectivement les aérodromes de Lartigue et de Chéragas et Sétif, tout en utilisant, avec l'armée de l'Air, la plupart des 400 plates-formes qui couvrent l'Algérie.

Le 45^{ème} Bataillon allégé du Génie de l'Air (45^{ème} BAGA)



A partir de 1955, avec la nécessité des opérations de maintien de l'ordre, l'armée de l'Air a besoin d'un véritable quadrillage d'aérodromes. Le programme *Aérotransport* est mis en application afin de satisfaire les besoins de la 5^{ème} RA en aérodromes susceptibles de recevoir les DC 3 et les *Noratlans* et le programme d'aménagement est appliqué en vue d'améliorer des aérodromes utilisés par l'armée de l'Air : Bône, Tlemcen, Tébessa et Tlérgma. Parallèlement, un programme est mis en place afin de créer ou d'adapter d'autres aérodromes.

Fin 1955, une compagnie du Génie de l'Air est mise en place, qui devient le 45^{ème} Bataillon allégé du Génie de l'Air (1 000 hommes et 200 engins), formé à partir d'éléments de Toul et de Compiègne. Le Bataillon, subordonné au SIAAL, arrive en Algérie avec des moyens puissants et adaptés au travail dans des zones d'insécurité.

La compagnie administrative et technique est basée à La Reghaïa et trois compagnies itinérantes se chargent des travaux qui vont de l'amélioration des pistes d'aéro-clubs jusqu'à la construction de piste type OTAN, susceptibles de recevoir des chasseurs à réaction et des avions de transports lourds. L'armée de l'Air tient à réaliser, dans le cadre de la mise en valeur du pays, des pistes durables et elle emploie rarement des grilles métalliques.

Fin 1958, les trois compagnies ont construit cinq aérodromes avec de pistes de 1 500 à 2 000 m avec bretelles et parkings et des pistes secondaires à Orléansville, Djidjelli, Taher, Guelma, Kenchela et Relizane qui correspondent au plan d'équipement du territoire. Trois terrains opérationnels sont construits à Géryville, Bordj-Soukiès et Taberdga. Des chemins de roulement, des aires de stationnement ou des pistes secondaires sont construits à Tlérgma, Paul-Cazelles, La Reghaïa et Boufarik. Des aérodromes importants sont créés de toutes pièces comme Chéragas, Mostaganem-Khalifa, Tiaret-Bou Chékif, Tizi-Ouzou, Tlemcen-Zénata et Bou-Sfer.

Le Génie de l'Air utilise les compétences des appelés, techniciens et ingénieurs, dont le premier contact avec les réalités et les servitudes de la matière, du matériel et du climat est considéré comme une expérience valorisante.

La protection des chantiers, puis des bases, est difficile à réaliser, en effet, le personnel est rare. Les défenses sont à base de merlons, de barbelés et de grillages, flanqués de miradors blindés et de projecteurs. Les installations, dans un premier temps sont légères : tentes à armature métallique, puis s'améliorent au fil du temps, en fonction de l'importance de la base, depuis les baraques *Sarrade et Galtier (Saga)* ou *Fillod* jusqu'aux bâtiments en dur.

Les installations des compagnies administratives et techniques du 45^{ème} BAGA à La Réghaïa



(Jacques Neret)



Le départ de Toul du 45^{ème} BAGA



Transport d'un détachement en convoi ferré vers Guelma

L'équipe d'entretien du 45^{ème} BAGA à Guelma en 1956



En novembre 1955, le 45^{ème} BAGA envoie un détachement à Taher pour travailler sur l'aérodrome d'El-Achouet, il s'installe à l'ancienne école



(Christian Delion)



Taher-El Achouet (suite), remarquer les rondins de protection des tentes



(Christian Delion)



Le chantier de l'aérodrome de Taher-El Achouet

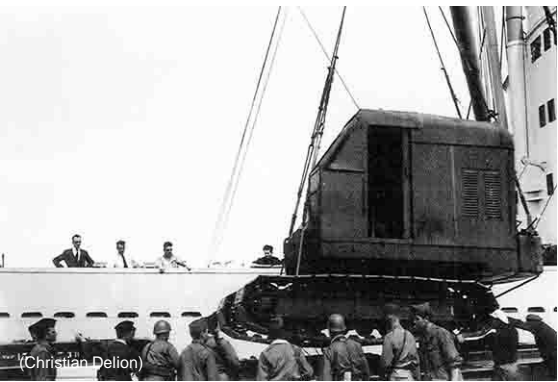


Suite des travaux sur le chantier de la piste de
Taher-El Achouet





Embarquement à Bône, pour Alger, après la fin des travaux en 1956



(Christian Delion)



45^{ème} BAGA – La Réghaïa 1958



45^{ème} BAGA – La Réghaïa 1958



45^{ème} BAGA – La Réghaïa 1958



45^{ème} BAGA – La Réghaïa 1958



Les installation du 45^{ème} BAGA à Bou-Sfer



Centrale à béton du 45^{ème} BAGA à Bou-Sfer



Maison-Blanche – Activité civile

Fin 1946, la base est rendue au trafic civil sous le commandement du commandant Villaume avec Yvon Goetzinger comme adjoint. La baraque-tatic construite par les Américains sera longtemps utilisée comme aérogare.

Avec la fin des hostilités, l'aviation commerciale connaît un développement considérable. Maison-Blanche prend la première place des aéroports nord-africains avec les lignes intérieures et les lignes vers l'Europe et l'Afrique.

L'aérodrome est utilisé par Air France, CGTA-Air Algérie, Air Atlas et Tunis Air qui desservent l'Europe et l'Afrique du Nord, par UAT pour les relations avec Paris, Kano et Douala, par TAI avec Paris, par TWA avec New-York, Rome et Le Caire et par SABENA vers le Congo Belge.

De nombreuses compagnies de transport à la demande et de travail aérien qui se développent avec la découverte du pétrole saharien et la guerre d'Algérie y sont basées : Aerotec, Gyrafrique, Air-Travaux, Aero-Sud, SGAA, Escadrille Mercure et bien d'autres.

Les aéro-clubs d'Algérie, de l'AIA et des 3A y sont basés, en attendant le transfert à Chéragas en 1958.

L'aérodrome de Maison-Blanche est mixte, l'armée de l'Air y entretient la base aérienne 149 et la Marine une base aéronavale. L'Armement gère l'important Atelier industriel de l'Air (AIA).

Infrastructure de Maison-Blanche

De 1942 à 1944, la base est utilisée par les Américains, les Ponts et chaussées portent à 1950 m la piste est-ouest (10/28) et construisent la piste nord-est/sud-ouest (06/24) de 1450m.

L'agrandissement et l'équipement de Maison-Blanche, décrété d'utilité publique le 15 février 1951, entraînent de grands travaux. Le 28 avril 1952, André Morice, ministre des Travaux publics et des Transports, rend visite à Maison-Blanche afin d'évaluer les travaux à faire pour allonger les pistes.

Octobre 1953 : début des travaux qui amèneront la construction, la première au monde, d'une piste en béton précontraint susceptible de recevoir des avions jusqu'à 135 tonnes. Une quarantaine d'hectares sont expropriés. Le club-house de l'Aéro-club d'Algérie est détruit et ses hangars sont démontés afin d'allonger la piste 06/24.

Le bloc technique, avec une tour de contrôle de 38 m et l'aérogare sont construits en 1955, ainsi que les différents bâtiments de servitude et les logements de fonction pour une dépense totale de trois milliards de Francs (anciens). La superficie de l'aérodrome est alors de 1 150 hectares.

En 1954, Maison-Blanche est en troisième position, après Orly et Le Bourget et à égalité avec Nice, il devient deuxième aéroport en 1959. Il est commandé par Pierre Bouissoux, puis Ortola.

Trafic à Maison-Blanche

1939 : 5 850 passagers, 33 tonnes de fret, 63 tonnes de poste.

1945 : 21 000 mouvements, 100 000 passagers, 820 tonnes de messageries, 777 tonnes de bagages et 1 240 tonnes de poste.

1946 : 55 000 mouvements. 156 000 passagers.

1948 : 14 000 mouvements, 204 300 000 passagers, 14 000 tonnes de fret, 940 tonnes de poste.

1949 : 14 000 mouvements, 227 000 passager, 13 000 tonnes de fret et 945 tonnes de poste.

1950 : 14 000 mouvements, 247 000 passagers, 12 500 tonnes de fret et 1 275 tonnes de poste.

1951 : 12 865 mouvements, 251 000 passagers, 8 985 tonnes de fret. Maison-Blanche a la deuxième place des aéroports français et la quatrième place des aéroports occidentaux après Londres, Paris et Bruxelles.

1952 : 11 346 mouvements, 253 000 passagers, 8 562 tonnes de fret 1 095 tonnes de fret (371 000 passagers pour le port maritime).

1953 : 9 484 mouvements, 284 000 passagers, 6 713 tonnes de fret.

1954 : 340 000 passagers (396 000 par le port maritime). Deuxième aéroport de France.

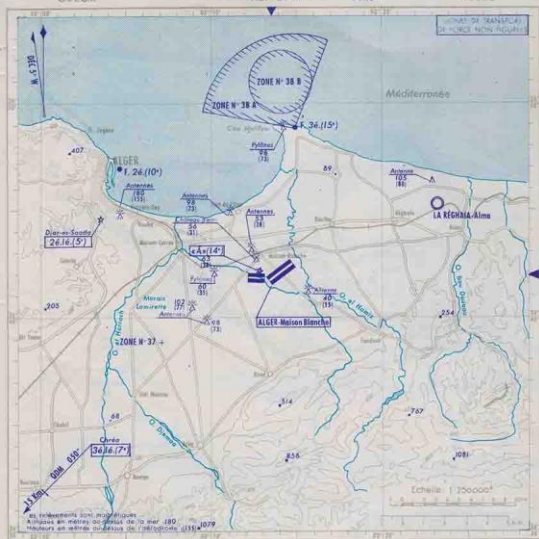
1955 : 394 000 passagers, 10 000 mouvements d'avions commerciaux.

1956 : 532 000 passagers.

1957 : 20 000 mouvements d'avions commerciaux, 680 000 passagers.

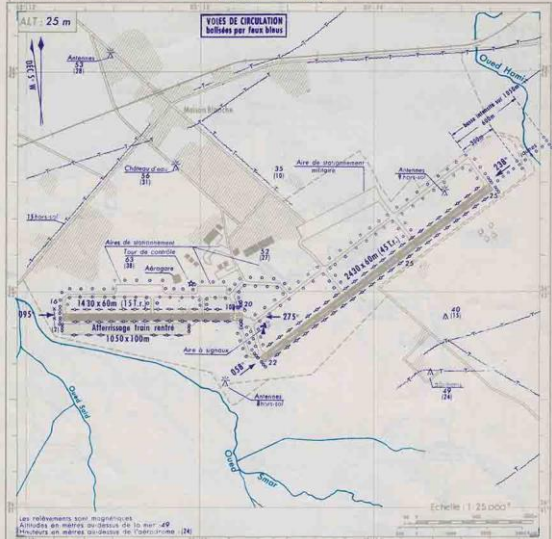
1958 : 70 000 mouvements, 773 000 passagers, 17 281 tonnes de fret.

1959 : 913 000 passagers.



CONTROLE LOCAL
 11P - 11F - V14P
 11W - 11P - V10P - U10P

CONDITIONS DE PISTE PARTICULIERES *Interdit aux avions de ne pouvoir assurer liaisons radiostationnaires avec la Tour de contrôle.*

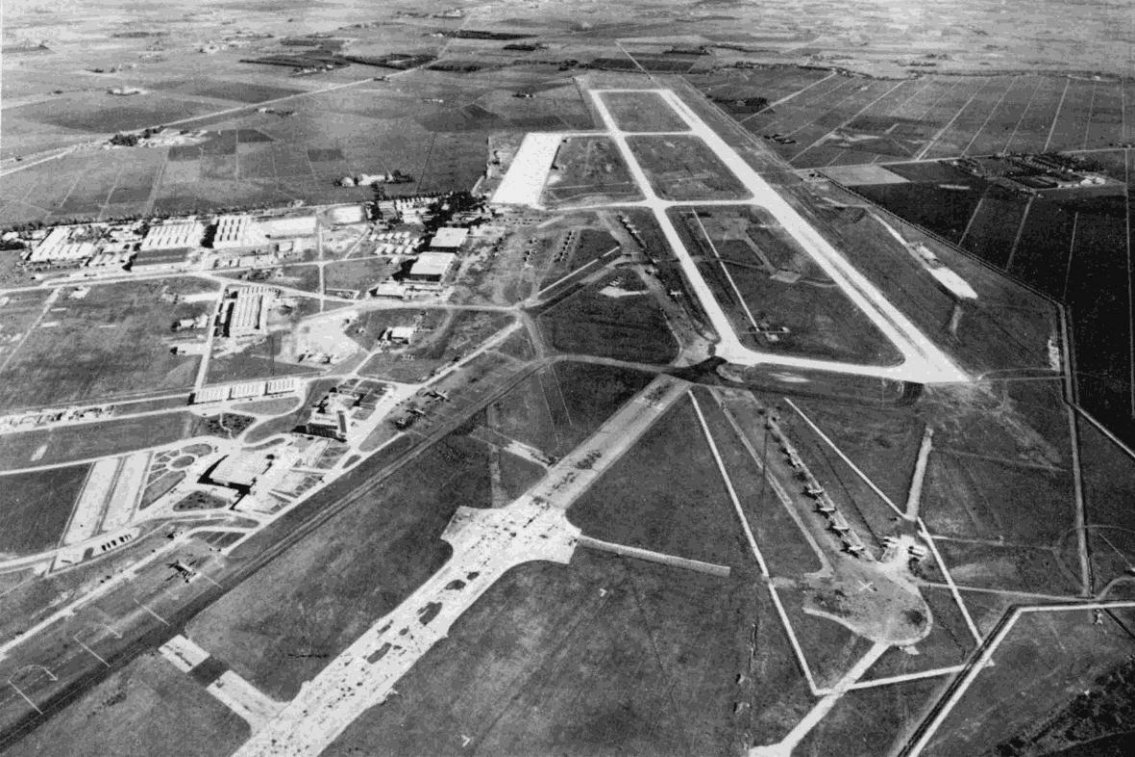


RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'ARR DE MANŒUVRE. *Inutilisable hors piste.*

Tél. de l'Aérodrome 575 20 à ALGER.

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES. *S'adresser au Bureau d'Informations Aéronautiques (BIA) de l'Aérodrome.*
 TR. de l'Aérodrome.

NOTES
 - Zone N° 37 - permanente.
 - Zones Nos 38 A et B - effectuée manuellement par NOTAM.
 - Zone N° 38 - interdite.





L'ancienne tour de contrôle construite sur le bâtiment administratif et l'ancienne aérogare avec, à gauche, les bâtiments laissés par les Américains. Cet ensemble qui était le long de la route été détruit pour la construction de la piste 06/24

Jomone

Vue générale avec Breguet *Deux-Ponts*, Languedoc et DC 3



La tour de controle



(Jacques Delol)



(Georges Vieville)

La tour de contrôle et son horloge



L'aérogare, vue de l'arrivée en voiture et vue de l'intérieur



(Gilbert Ripoll)



(Clément Charrut)



(Michel Walz)



(Pierre Caratéro)



AVIATEURS, TOURISTES, HOMMES D'AFFAIRES...
de passage à
L'AÉROPORT DE MAISON-BLANCHE
commandez vos repas au
RENDEZ-VOUS DES GENS DE L'AVIATION
RESTAURANT "HORIZONS"
(Géré par la Compagnie Internationale des WAGONS-LITS)
Téléphone : 675-20 - Poste 86
Où vous trouverez bon accueil
et le cadre qui vous convient



(Pierre Caratero)

Jomone

Jomone



Mariage de Jean-Claude Vidal (de Sidi-Moussa)
et Monique Santerre (d'Ameur-el-Aïn) au
restaurant *Horizons*, le 8 avril 1960



(Monique Vidal)



Le hangar et le parking Air France



Bâtiments techniques



Bâtiments techniques



Bâtiments techniques



La salle du Contrôle régional à Maison-Blanche



Maison-Blanche – Activité militaire – BA 149



Après la guerre, des unités de bombardement sont transformées en unités de transport. Le 15 novembre 1945, le GTA 1/62 *Algérie* arrive avec des Ju 52. Le 1^{er} mai 1946, la 62^{ème} ET est créée avec les GT 1/62 *Algérie* et 2/62 *Franche-Comté* (à Blida) mais sera dissoute, le 1^{er} août 1946. La 62^{ème} ET est créée à Maison-Blanche avec le GT 2/52 *Franche Comté* et le GT 1/62 baptisé *Algérie* le 1^{er} février 1947.

L'Atelier industriel de l'Air n° 1 qui s'était installé en 1939 poursuit son développement.

Le 1^{er} juin 1946, la BAE 302 devient Détachement de base escale principale puis, le 1^{er} février, Détachement de base escale secondaire. Elle est administrée par la CA 2/149 créée le 1^{er} janvier 1949.

Le 1^{er} février 1947, création de la SASM 99 chargée du service SAR (*search and rescue*).

Le 1^{er} janvier 1952, le CERO 305 est créé pour l'entraînement des réservistes.

La 62^{ème} ET est dissoute le 31 juillet 1949 et le *Franche Comté* part en Indochine, seul reste le GT 1/62.

En mars 1954, la SASM 99 est déplacée à Boufarik.

En novembre 1954, le GT 1/62 *Algérie* reçoit des C-47. Son activité s'intensifie, seul groupe de transport stationné en AFN, il assure la presque totalité des missions opérationnelle : ravitaillement des troupes et des postes isolés et parachutage, ses Ju 52 participent même à la lutte antiacridienne.

A partir de 1955, la base 149, commandé par le colonel Dietrie, devient une base opérationnelle en abritant le GT 1/62, le CER 305/ERALA 1/40, la base secondaire de l'Aéronautique Navale, des compagnies de défense et des sections de protection participant au maintien de l'ordre .

Un nouveau groupe est mis sur pied en novembre 1955, alors qu'arrivent les premiers *Noratlans*: le GT 3/62 *Sahara*. Le GT 1/62 déménage à Blida et cède ses C-47 au GT 1/3. Le 1^{er} décembre 1961, à la dissolution du S/S GMMTA, la 62^{ème} ET est recréée avec les GT 1/62 et 3/62 et un groupe de maintenance spécialisé, le GMS 12/149.

A la même époque, la SASM 99 qui est devenu escadron EARS 99 le 1^{er} mai 1961, revient à Maison-Blanche où il reste jusqu'à son départ pour Toulouse le 15 mars 1962.

L'activité militaire cesse le 30 octobre 1962.

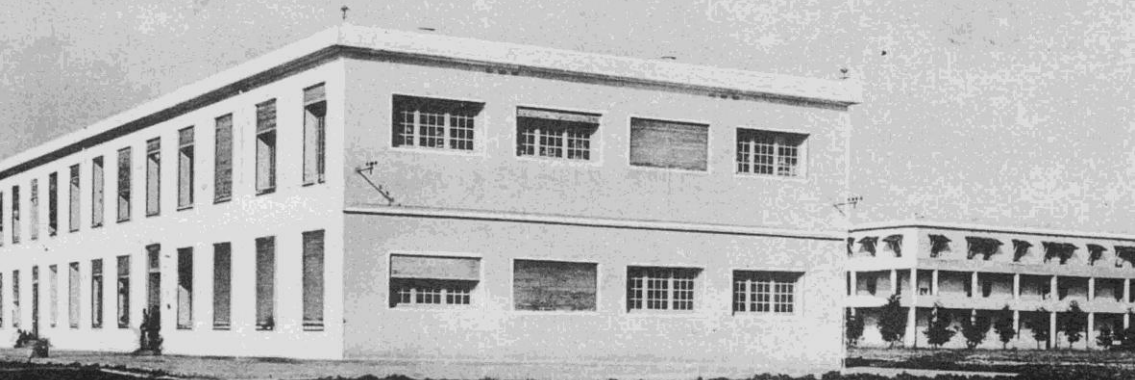
Les hangars et les bâtiments militaires construits en 1930



Bâtiments militaires construits en 1930



Les dortoirs de la Troupe



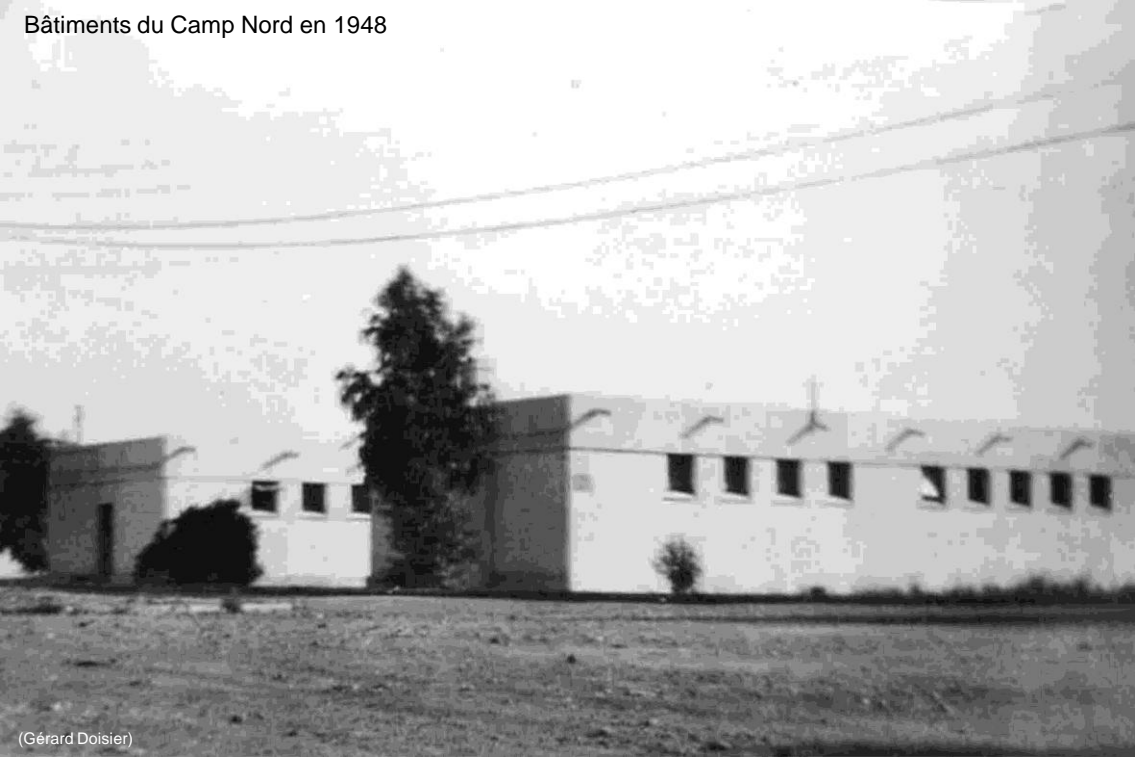
En 1948 – Cuisine et réfectoire



Bâtiments du Camp Nord en 1948



Bâtiments du Camp Nord en 1948



En 1953, le Sgt Nomine devant la salle servant pour la préparation des navigateurs



(Raymond Nomine)

Casernements



Logements à Oued-Smar



(Raymond Nomine)

Les installations de l'AIA à Maison-Blanche en 1959
Les trois hangars d'une portée de 50 m ont été terminés en février 1941



Ju 52 à Maison-Blanche





Noratlas du Groupe de transport 2/62 à Maison-Blanche

Les Constellation de l'EARS 99



Réservistes de l'ERALA 1/40 et T-6 devant un hangar de la Marine Nationale



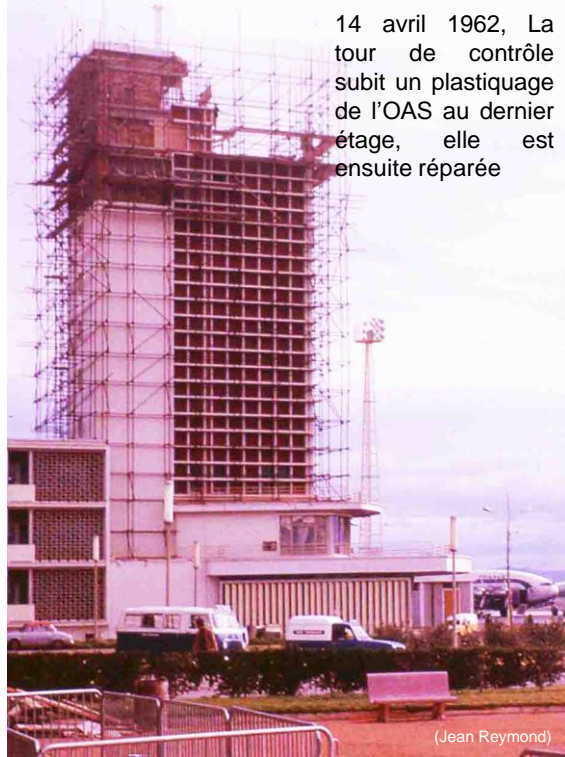
Avril 1961, Révolte des Généraux – Arrivée des Parachutistes à Maison-Blanche



(Guy Anger)



(Anciens Cols Bleus)



14 avril 1962, La tour de contrôle subit un plastiquage de l'OAS au dernier étage, elle est ensuite réparée

(Jean Reymond)

14 avril 1962, les dégâts collatéraux du plastiquage de la tour de contrôle



26 avril 1962, le *Constellation* F-BAZE d'Air Algérie est détruit sur le parking par l'OAS



26 avril 1962, le *Constellation* F-BAZE d'Air Algérie est détruit sur le parking par l'OAS



25 mai 1962, le *Noratlas* F-RAWA n° 62 du GT 1/62 est détruit sur le parking par l'OAS

