

# Aérodromes et bases 1945-1962 (10)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-vingt-sixième diaporama est le dixième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'aérodrome de Chéragas, le GALAT 3 et le GALAT 105. 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.

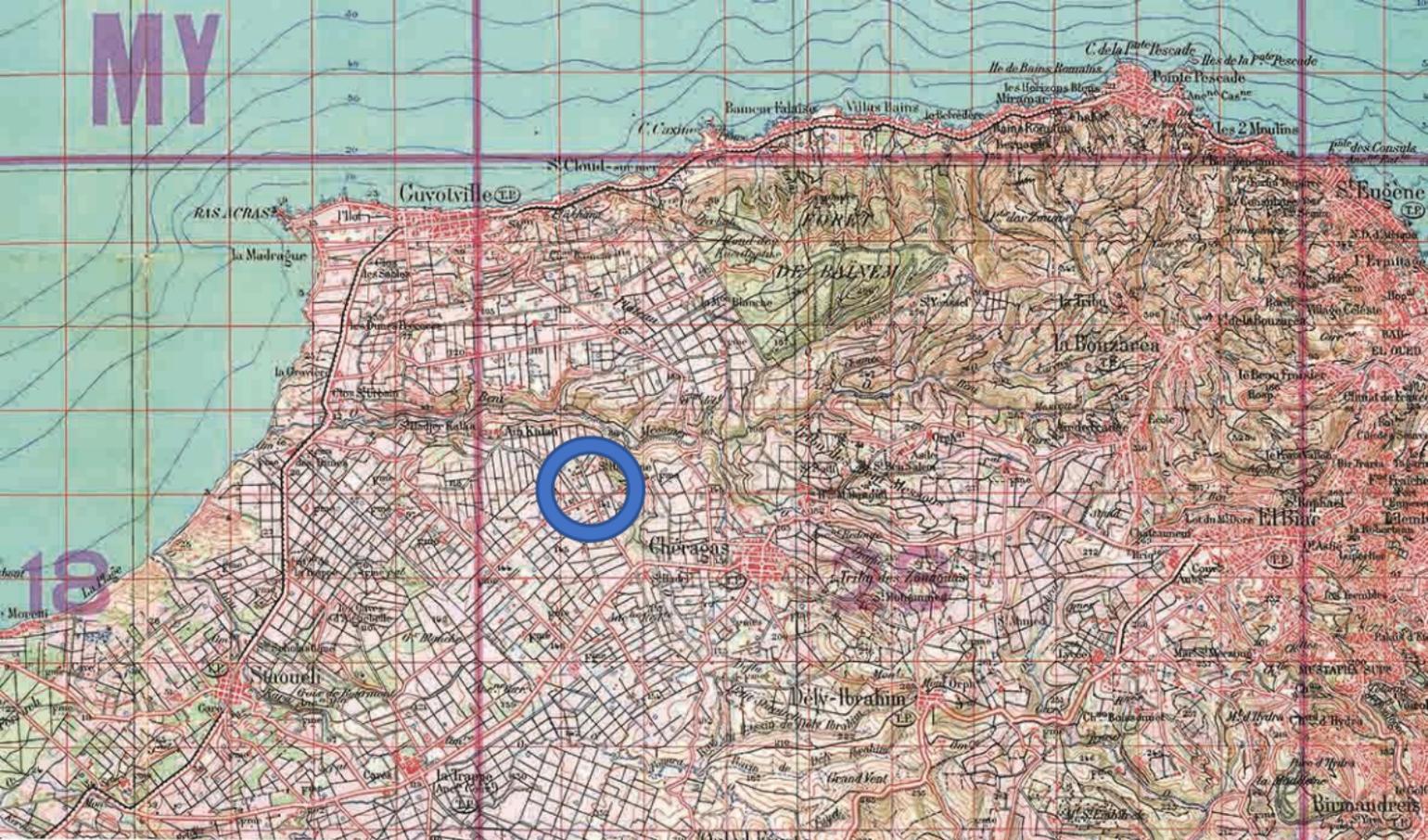
N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

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

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





Très bien situé, l'aérodrome de Chéragas permet une desserte facile depuis Alger par des routes moins encombrées que celles de Maison-Blanche. Les initiés savent qu'on peut arriver de Chéragas par la traverse.

## Aérodrome de Chéragas – GALAT 3 – GALAT 105



GALAT 3



GALAT 105

Dès la fin de la guerre, se pose le problème de l'engorgement de Maison-Blanche et du déplacement des aéro-clubs vers un autre aérodrome. L'implantation d'un nouvel aérodrome sur le plateau d'Aïn-Kalaa, entre Chéragas et Guyotville, sur un terrain appartenant à Lioré, neveu du constructeur d'avions et hydravions, est envisagée dès 1947 mais ce n'est que le 15 mars 1958 que les avions des aéro-clubs d'Algérie, de l'AIA et des 3A se posent sur leur nouveau terrain où des installations confortables les attendent au sud de la piste de 1 025 m de longueur.

Les trois clubs totaliseront plus de quarante avions, avec souvent sept à huit avions en tours de piste ce qui, ajouté aux avions de passage et à l'activité de l'ALAT, entraîne une activité considérable. Cependant, aucun incident ne sera à déplorer. Les contrôleurs, souvent des stagiaires en formation en attente d'être mutés vers d'autres aérodromes, font un travail remarquable pour diriger tout le trafic.

Le 4 avril 1958, le GAOA 3 de Sétif, devenu GALAT 3, s'installe à Chéragas comme renfort opérationnel de la 10<sup>ème</sup> Région militaire. Dans des installations encore provisoires, en utilisant le parking civil, au sud, en attendant la fin des travaux. Il prend alors un essor considérable. Il partira pour Dinan le 12 janvier 1963.

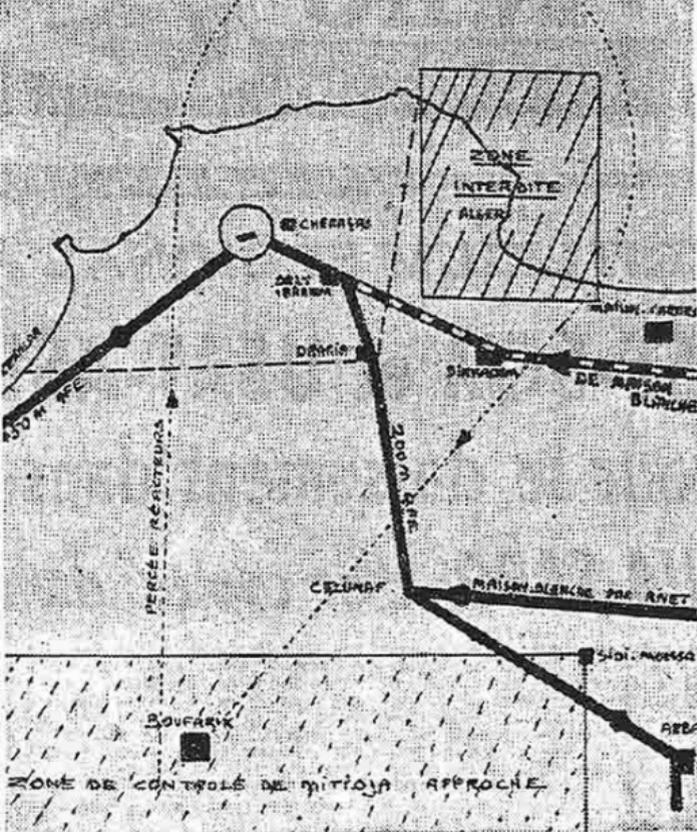
A partir d'octobre 1958, tous les L-19 sont regroupés en un seul peloton. Un peloton de L-18 assure la formation d'officiers-observateurs un mois sur deux et également les liaisons et les opérations.

Le 1<sup>er</sup> août 1960, un PMAH opérant au profit de la ZNA est créé, il comprend six Nord 3400 et six Bell 47 (code : CMx)

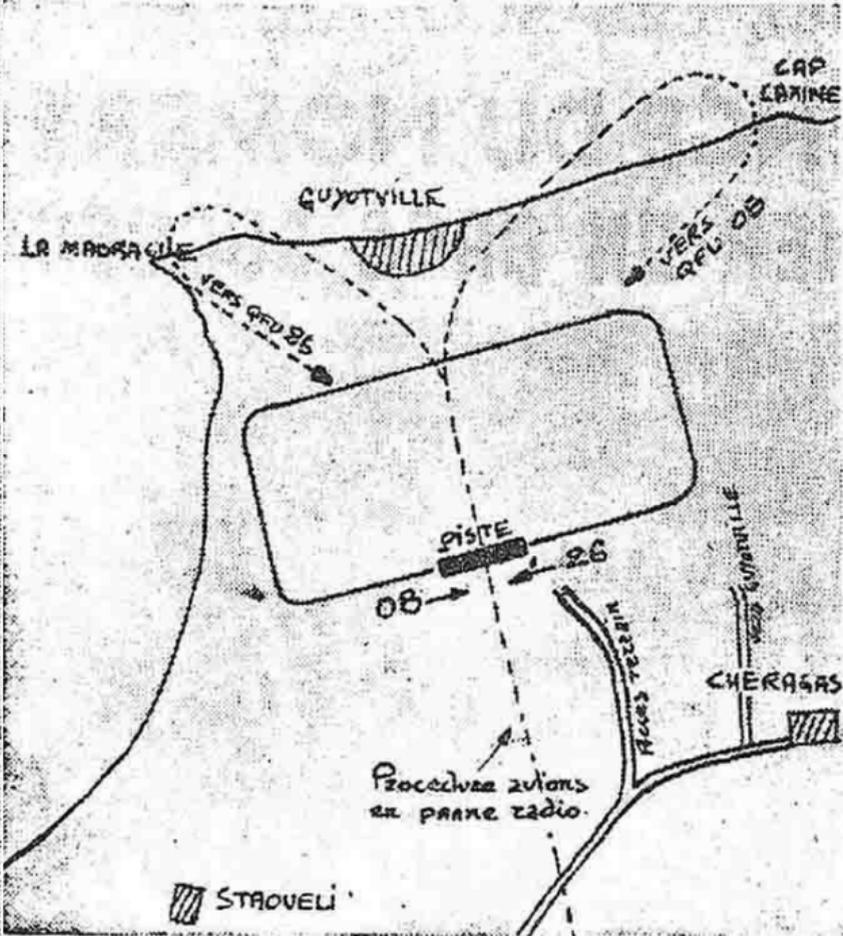


# LEGENDE

-  ITINERAIRES - ENTREE ET SORTIE CHERAGAS
-  CHERAGAS - MAISON BLANCHE
-  DELIMITATION ZONE VOLS IDEALS



Chemements, entrées et sorties. Aérodrôme de Chérégas



Tours de piste sur Chérégas



Le 20 mars 1958 – Au sud, les hangars des aéro-clubs sont montés – La piste 08/26 est en service – Les installations de l'ALAT, au nord, sont en construction et l'ALAT est provisoirement du côté aéro-clubs

En 1959, tout est terminé, de bas en haut :  
La piste modéliste - Les aéro-clubs et la tour de contrôle - La piste 08/26 - Les installations de l'ALAT



Les installations de l'ALAT vues vers l'ouest



En 1961, en base gauche pour la piste 26



(Bernard Charles)

En base gauche pour la piste 08



(Marcel Vermoort)

L'aire à signaux et les installations de l'ALAT vues depuis la tour de contrôle



Installation provisoire pendant les travaux – Obligation de faire un jardin devant les tentes



Le installations de l'ALAT vues depuis le côté civil



L'aérodrome vu derrière les hangars des aéro-clubs



H-21 et *Alouette* devant un hangar en construction



En 1958, encore sur le parking civil avant la fin des travaux, rangée de L-18 dont le 10-A-1 destiné aux réservistes, à droite les ailes d'un *Dragon Rapide*.

Les L-18 assurent la formation d'officiers-observateurs un mois sur deux et également les liaisons et les opérations.

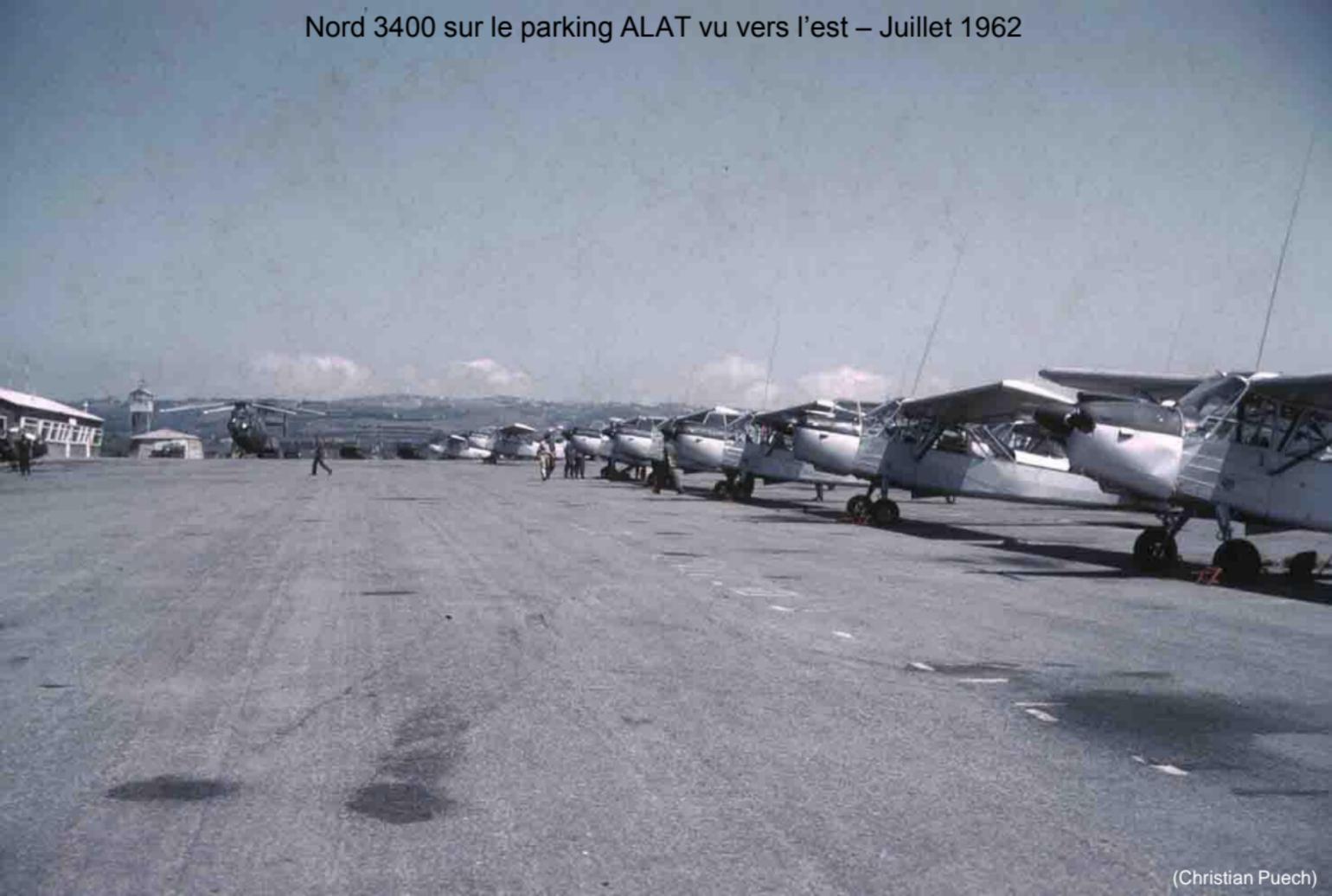


Le parking ALAT vu vers l'est – Juillet 1962

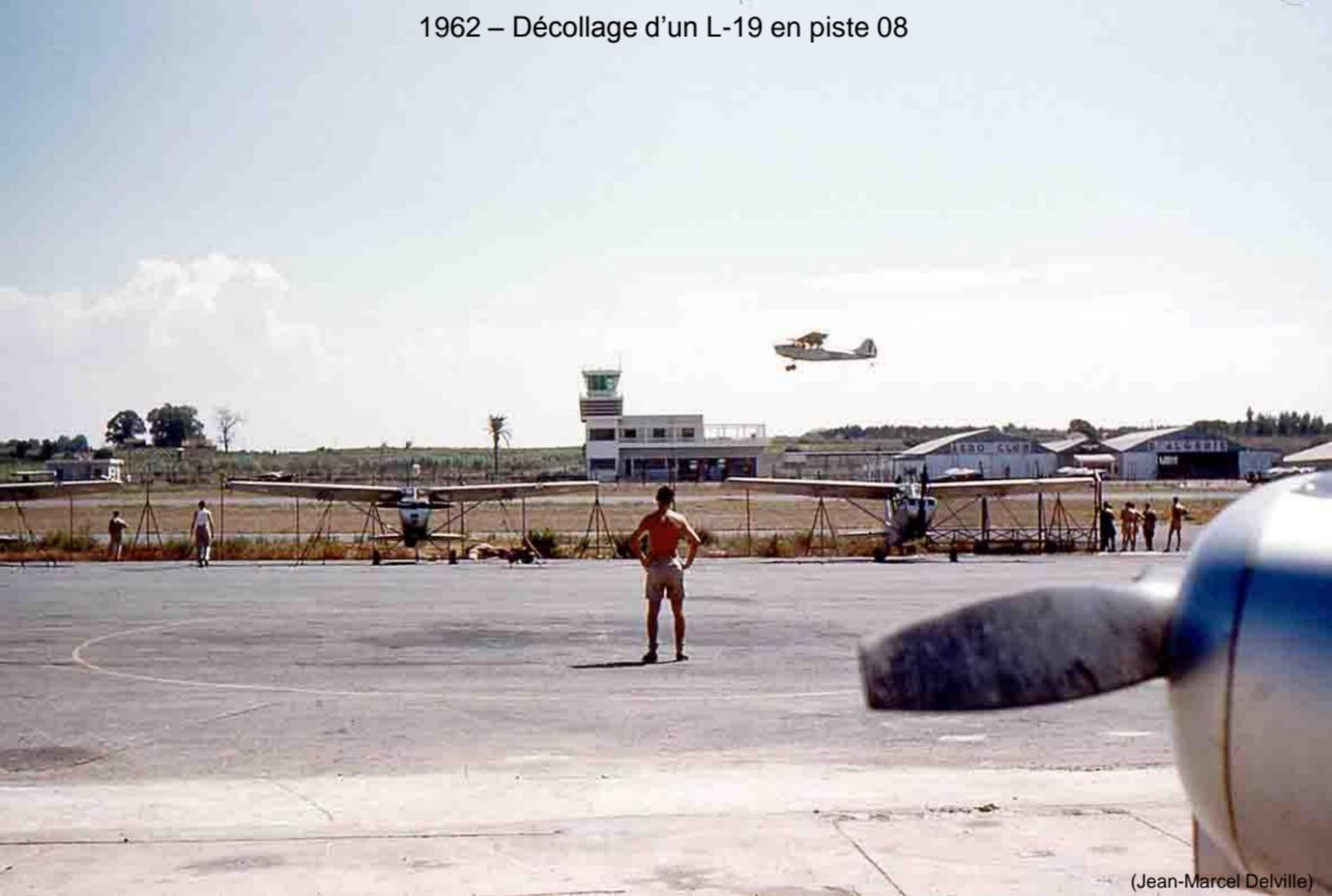


(Christian Puech)

Nord 3400 sur le parking ALAT vu vers l'est – Juillet 1962



1962 – Décollage d'un L-19 en piste 08



(Jean-Marcel Delville)

Un L-19 au point d'attente de la piste 08, vu de la tour de contrôle



(Henri Riotte)

La tour de contrôle et le bâtiment technique vus depuis l'entrée côté civil



La tour de contrôle et le bâtiment technique vus depuis la piste

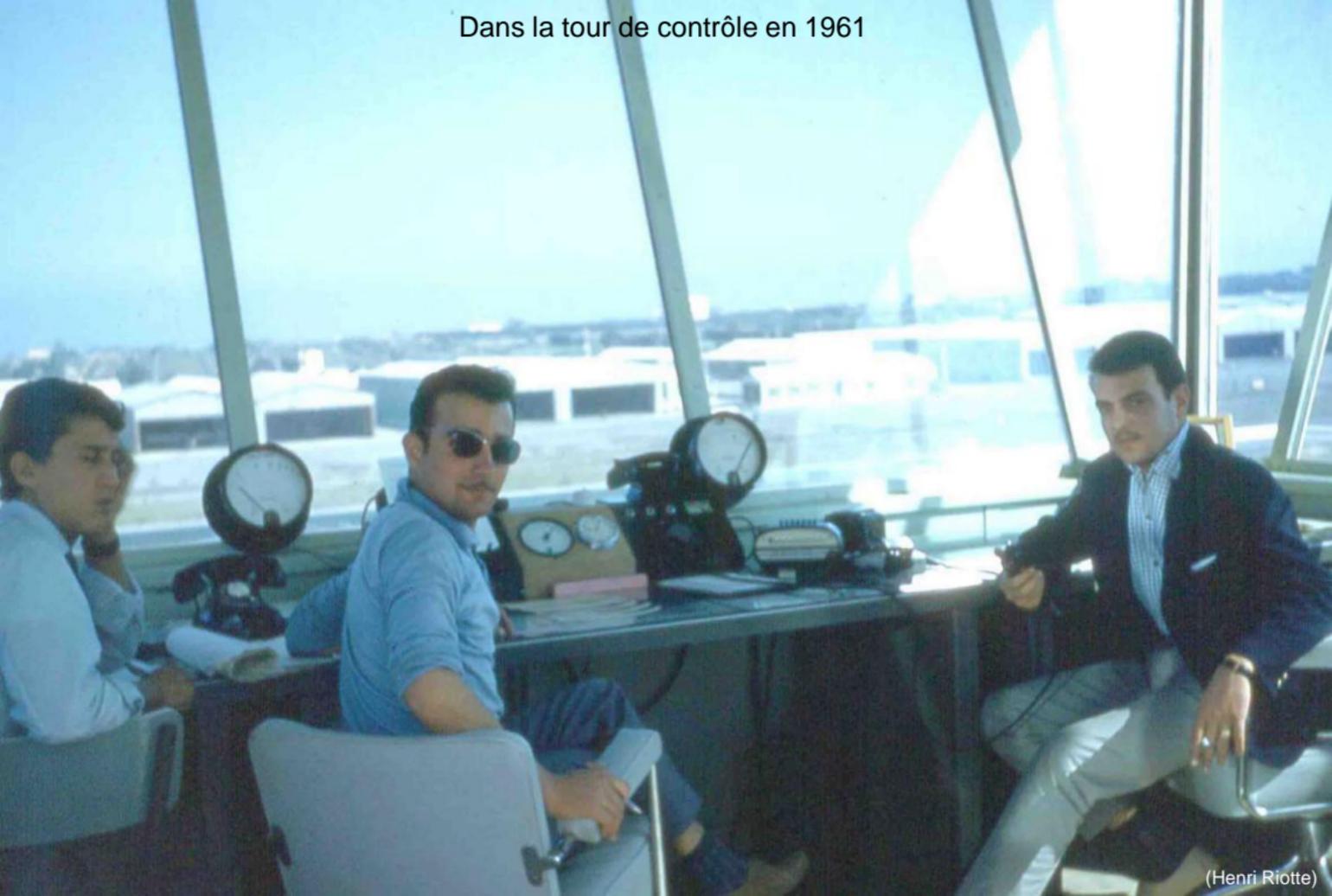


Dans la tour de contrôle provisoire en 1958 – Le soldat de 1<sup>ère</sup> classe Emile Koltan dispose de cinq petits pupitres Nardeux pour cinq fréquences VHF différentes, d'un pupitre de télécommande VHF avec haut-parleur et d'un émetteur-récepteur ARGRC9 ou BC 1000 en fréquence FM sur le canal 16



(Emile Koltan)

Dans la tour de contrôle en 1961



(Henri Riotte)

Un stagiaire contrôleur civil en 1961, dans la tour de contrôle



# La campagne vers le sud-est



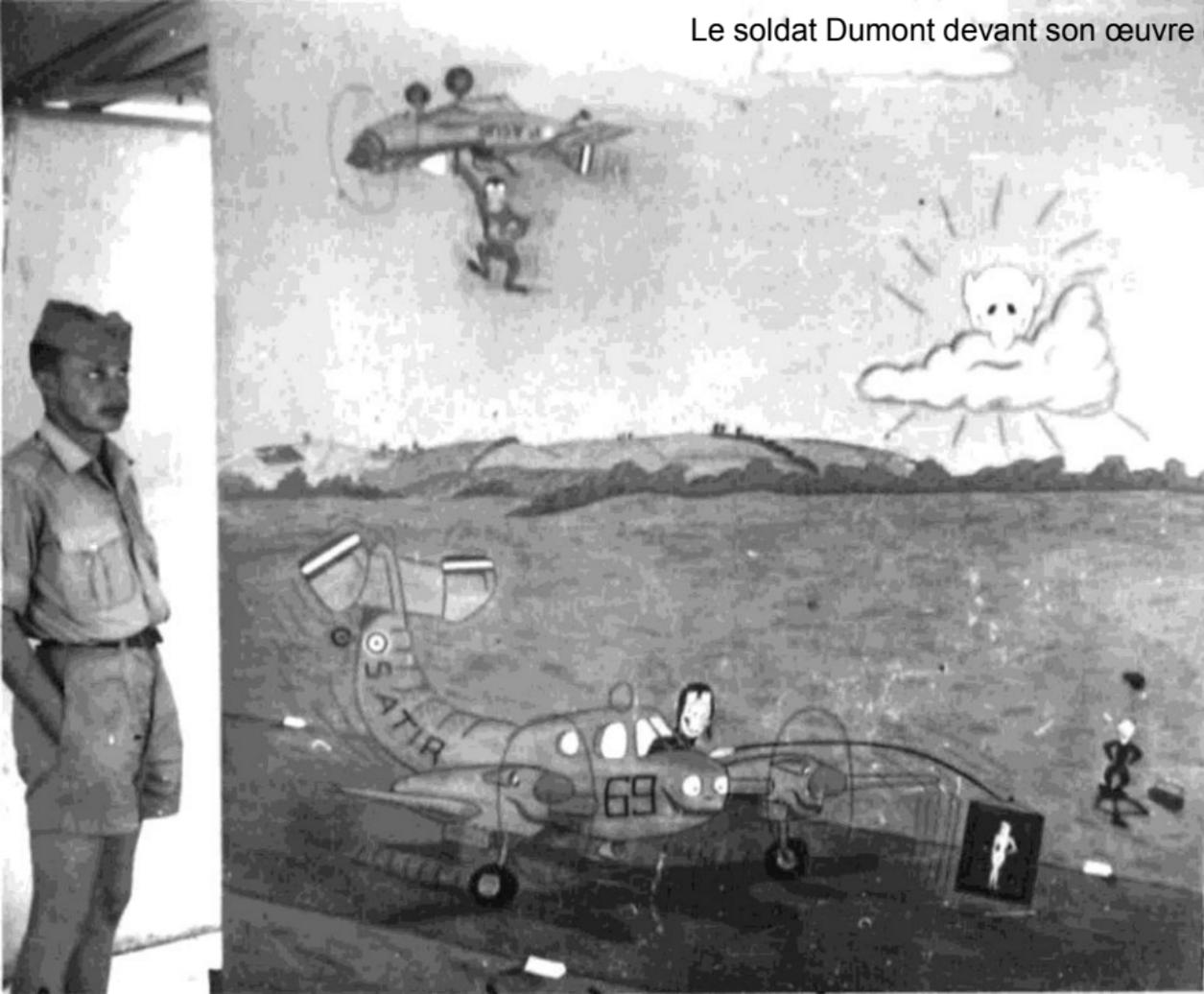
L'infirmierie devant le château d'eau



La salle OPS au début de l'installation



Le soldat Dumont devant son œuvre dans la salle OPS



# Le bureau de la Météo

PROTECTIONS  
PRE AVIS 1 HEURE



• Les brigadiers Bouvier et Henri Riotte, météorologistes, en 1961



(Henri Riotte)

L-19 du GALAT 3 dans l'aérodrome encore en chantier en 1958



Bell 47G du GALAT 3



Vertol H-21



*Djinn* du 1<sup>er</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI en 1962



(Bernard Guyon)



(Bernard Lavaysse)

Louis Lavaysse, président de l'aéro-club des 3A et colonel de réserve de l'armée de l'Air, décore le colonel Bernard D'Arnaudy, commandant le GALAT 105

Ci-dessous : MdL pilote Bernard Prop, essai radio en L-18



(Bernard Prop)

Un groupe d'appelés du GALAT 3



(Francis Lagarde)

En 1959, les sous-officiers pilotes Bourrat (au geste significatif), Lequeux, Marcel Vervoort, Denent, Etienne Mielot et Meunier



(Marcel Vervoort)



(Jacques Cabanes)

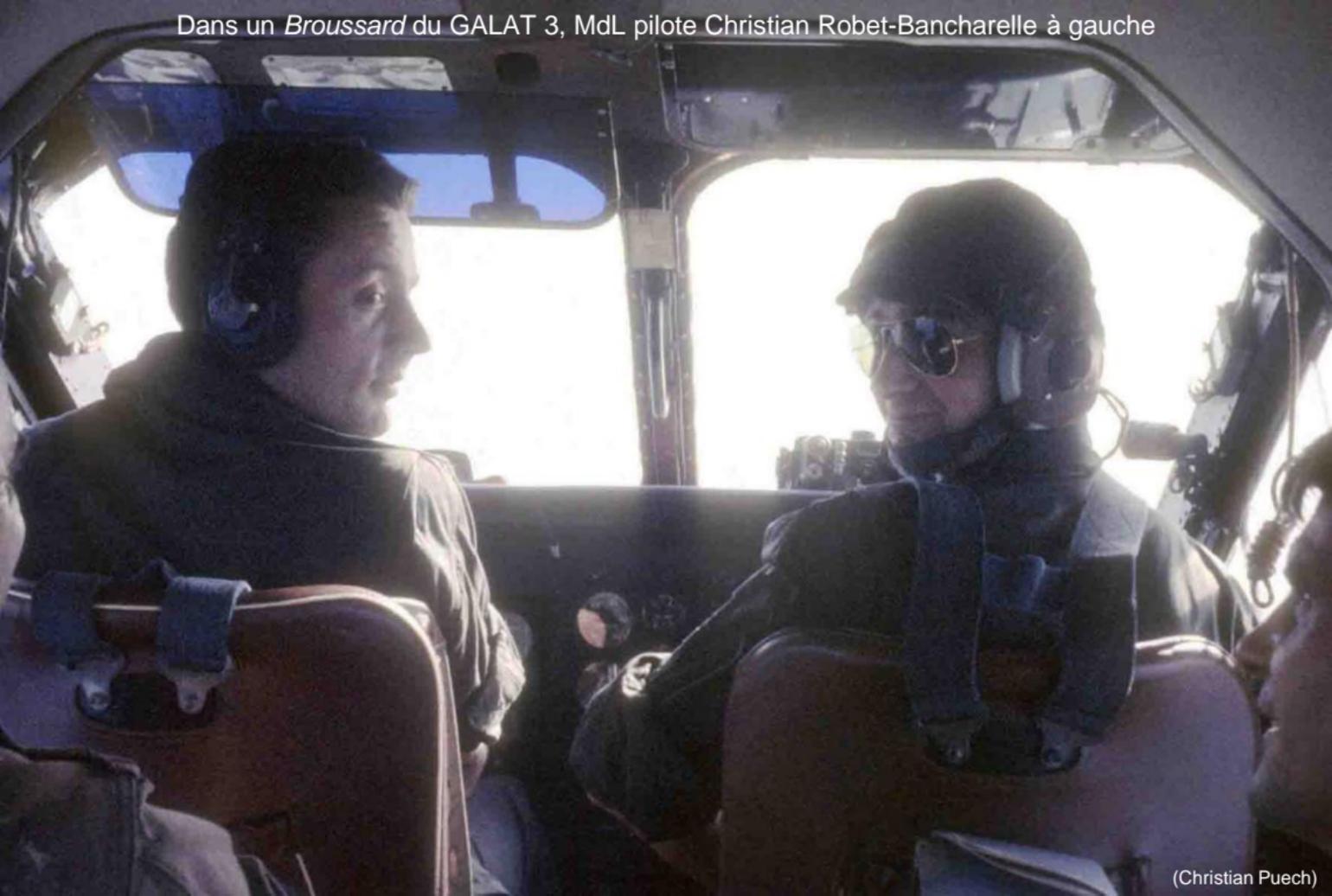


(Bernard Prop)

Ci-dessus : MdL pilotes Marcel Vervoort et Daniel Mertian de Muller en L-18.

Ci-contre à gauche : MdL pilotes André Darté et Jacques Cabanes devant un L-19

Dans un *Broussard* du GALAT 3, MdL pilote Christian Robet-Bancharelle à gauche



(Christian Puech)

Les MdL pilotes Marcel Vervoort et Bernard Prop



(Bernard Prop)



## 676<sup>ème</sup> CRALAT

Créée le 1<sup>er</sup> août 1959 à Chéragas, la 676<sup>ème</sup> CRALAT assure l'entretien de tous les appareils en service dans le GALAT 105.

La 676<sup>ème</sup> CRALAT fait mouvement sur Rouïba le 29 décembre 1962, avant d'embarquer pour Montauban en février 1963 et y être dissoute.

Revue de troupes devant le hangar de la 676<sup>ème</sup> CRALAT





Arrivée d'un Bell 47 accidenté du PMAH ZNA à la 676<sup>ème</sup> CRALAT





Septembre 1958, devant le hangar de l'Aéro-club d'Algérie à l'occasion de la remise des diplômes de préparation militaire parachutiste - Rémy Saint-André en civil, à sa gauche le général Rouget, à droite, le colonel Coulet (des Commandos de l'Air)



Le centre de repos de l'ALAT sur la plage de La Madrague

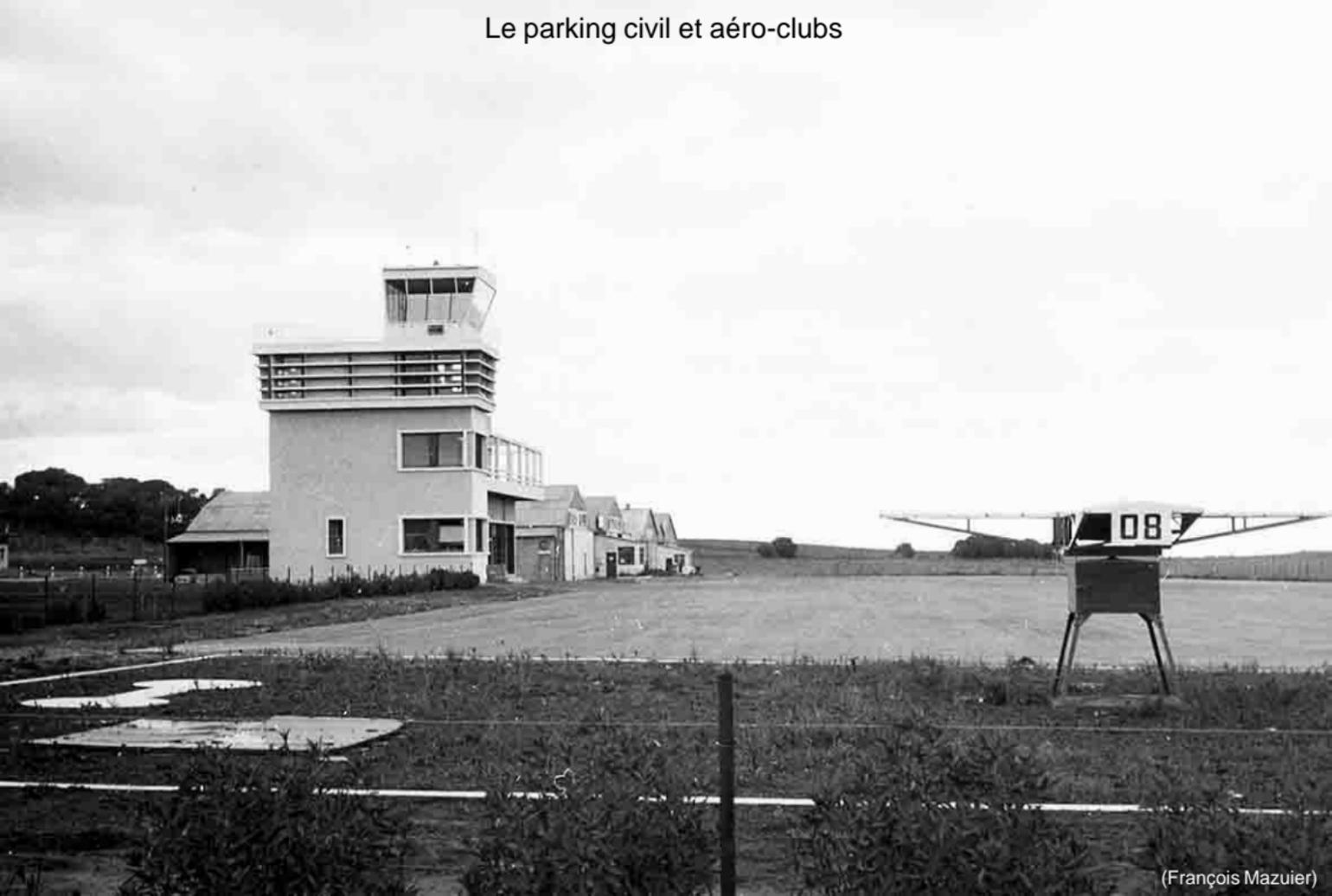


(Firmin Voisin)

Vu depuis le parking de l'ALAT, de l'autre côté de la piste les hangars des aéro-clubs démontés à Maison-Blanche et remontés à Chéragas



## Le parking civil et aéro-clubs



Avril 1960 – Sur le parking des aéro-clubs, départ vers les Baléares, le seuil de piste 08 au fond



(Jean de la Jonquière)

Depuis samedi après-midi

## L'Aéro-Clubs d'Algérie est installé à Chéragas

Sept appareils venant de Maison-Blanche ont atterri sur la nouvelle piste

L'Aéro-Clubs d'Algérie est depuis samedi après-midi installé sur le nouveau terrain de Chéragas. Le président René Saint-André, a hissé symboliquement les dix-huit fanions (dont chacun représente un appareil du club) au-dessus des hangars destinés à abriter le matériel.

Sept avions ont atterri à Chéragas après avoir effectué quelques minutes auparavant, de Maison-Blanche. Des fusées leurs donnèrent le « feu vert ».

Au cours des cérémonies qui ont marqué le « déménagement », M. Ré-

mi Saint-André évoqua, avec un brin de mélancolie, les trente années passées à Maison-Blanche, devenu aujourd'hui trop important pour continuer à héberger les flottilles aéronavales.

M. Saint-André rendit hommage à la compréhension des autorités aéronautiques et à l'effort des techniciens de l'infrastructure qui ont travaillé dans des circonstances souvent difficiles. Parmi les personna-

○ SUITE EN-PAGE 3



En 1946, sous la présidence de René Prévost, la reprise est rapide avec les nombreux pilotes militaires démobilisés. L'école reprend en Stampe et les voyages en Fairchild et en *Norécrin*. Le club se classe dans les tout premiers dans les différentes coupes aux brevets et aux kilomètres parcourus. Il assume pleinement sa mission de propagande aéronautique et la formation prémilitaire concernera plus de 1 000 jeunes jusqu'en 1962.

Les besoins pressants de l'école et des déplacements liés à l'exploitation pétrolière, à l'insécurité et à l'entraînement des réservistes amènent à l'acquisition des avions modernes qui apparaissent à partir de 1956 : Jodel, *Emeraude* et *Mousquetaire*.

Le club effectue alors une moyenne de 3 000 heures de vol par an pour une quinzaine de brevets et il possède près de 20 avions lorsqu'il est frappé par l'interdiction des vols en avril 1961, après un demi-siècle d'existence.



La flottille de l'A.C.A. sur le nouveau terrain de Chéragas

# L'Aéro-Club d'Algérie a effectué, hier *au-dessus du terrain de Chéragas* un brillant vol de formation

**E**VOLUTION dans le ciel, hier à Chéragas, où cinq appareils de l'Aéro-Club d'Algérie, ont « fait leur persil » sous notre nez. C'était un vol de formation.

Un Mousquetaire piloté par M. Chappelier, et quatre Jodel pilotés par MM. Bartel, Luco, Orfila et Cougoule, sont passés trois fois, en formation différente. Le « vol de canard », le « diamant » et l'« échelon refusé ». Il faisait un beau soleil, et quelques turbulences dans l'air...

Après ce petit festival, M. de la Jonquière, président de l'Aéro-Club

d'Algérie, a accueilli la presse au bar du terrain, pour un champagne très sympathique, au cours duquel il a retracé en quelques mots les activités de son club et les projets qui l'animent. Il a rappelé notamment que c'était le plus ancien des aéro-clubs en Algérie, et qu'il comptait parmi ses adhérents un pilote de 17 ans.

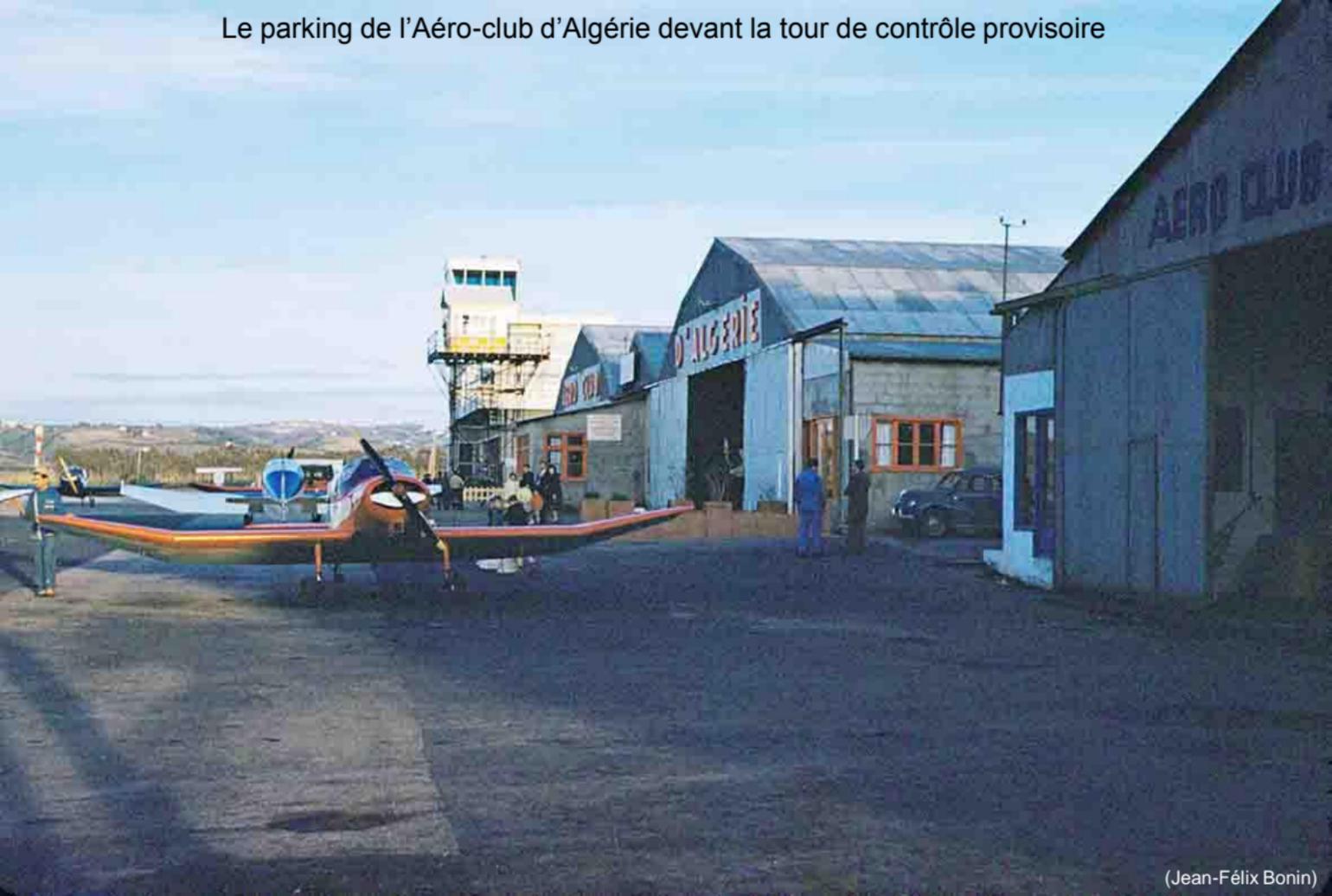
L'Aéro-Club d'Algérie compte actuellement 3.071 heures de vol. Ses appareils ont parcouru 111.000 kilomètres de vol en voyages et assuré 10 évacuations sanitaires. 56 pilotes s'entraînent régulièrement, et trois jeunes filles ont droit au titre de « pilotes chevronnées ».

La flotte de l'Aéro-Club d'Algérie va s'accroître dans les mois qui viennent d'un biplace Émeraude, d'un quadriplace Mousquetaire, d'un triplace Ambassadeur.

M. de la Jonquière a conclu en précisant que malgré les efforts incessants de ses adhérents, l'Aéro-Club d'Algérie ne peut être soutenu que grâce à l'appui bienveillant et constant de l'Aéronautique civile en Algérie.



Le parking de l'Aéro-club d'Algérie devant la tour de contrôle provisoire



Sur le parking de l'Aéro-club d'Algérie, présidé par Jean de la Jonquière (au centre) – A gauche : la tour de contrôle provisoire devant le bâtiment technique en construction



Fairchild 24 de l'entreprise Tramalloni basé à l'Aéro-club d'Algérie



# Association Aéronautique Algérienne



L'Association Aéronautique Algérienne (Aéro-club des 3A) naît le 4 mars 1956 à la suite d'une scission au sein de l'Aéro-club d'Algérie. Son président, Louis Lavaysse, est très connu dans les milieux automobile et aéronautique. Concessionnaire Ford, Simca et Renault (SAVA), il représente également les avions Wassmer. Il avait pris une part active lors du Débarquement du 8 novembre 1942. Très actif dès sa fondation, le club adopte la devise ambitieuse *Quo non ascendam ?*

Les moniteurs Gilian Albano et Jean-Georges Bouvier commencent l'école en janvier 1957 avec un Jodel 120, un Stampe et un *Tiger Moth* et de nombreux élèves qui dépasseront la centaine. Ils seront rejoints par d'autres moniteurs bénévoles. Le club déménage le 15 mars 1958 à Chéragas avec quatre Jodel et un Fairchild 24.

Lors de l'arrêt des vols, le club a effectué 2 300 heures de vol dans les six derniers mois et a obtenu 42 brevets depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1960. Il a alors sept Jodel dont un *Ambassadeur*, un *Boisavia Mercurey*, un Stampe et un Maurice Brochet 100. Dernier né des aéro-clubs d'Algérie, l'Aéro-club des 3A a obtenu, en cinq années seulement d'existence, des résultats exceptionnels tant en heures de vol qu'en pilotes formés et entraînés.

Le hangar de l'Association aéronautique algérienne (Aéro-club des 3A)



En 1961, devant le Fairchild 24 F-OABB de l'Aéro-club des 3A, à droite : François Mazurier, accroupis : le mécanicien Ali et Terrasson



(François Mazurier)

Un Jodel 120 de l'Aéro-club des 3A





# AÉRO-CLUB DE L'A.I.A. D'ALGER - MAISON-BLANCHE

---

SIÈGE Bar des Ailes : 12, Rue Michelet,  
**ALGER**

L'Aéro-club de l'AIA, créé le 8 février 1946, émane du très important Atelier industriel de l'Air de Maison-Blanche. Après le président fondateur Lucien Pidell, il sera présidé par les directeurs de l'AIA qui se succéderont et apporteront toute l'aide possible : André Chatry, André Bassoleil, Paul Wicker et Jean Issartel, sous la présidence d'honneur bienveillante de Jean Duc, directeur des AIA d'AFN.

L'Aéro-club est ouvert aux employés de l'AIA, aux militaires de l'armée de l'Air et à des membres extérieurs. Animé par le chef-pilote charismatique Pierre Llopis, il effectue 2 000 à 2 500 heures de vol annuelles. En plus de l'école de pilotage, les activités sont multiples : nombreux voyages, participations à des rallies, aéromodélisme, construction d'un *Minicab* et d'un *Bébé Jodel*, formation pré militaire, auxquelles s'ajoutent les fêtes, banquets et arrosages pour tous les événements heureux. Le club est très bien classé dans les coupes pour les brevets, les kilométrages parcourus et les heures de vol.

Lorsqu'il est contraint de cesser son activité, l'Aéro-club de l'AIA compte 160 membres actifs et quatorze avions : quatre Stampe, trois *Norécrin*, quatre Jodel 120, un *Ambassadeur*, un *Bébé Jodel* et un Piper L-18 qui assure la formation pré-militaire ALAT.

Le seuil de piste 08 et le hangar de l'Aéro-club de l'AIA au début de la rangée



Décollage du *Norécrin* de l'Aéro-club de l'AIA en piste 26



En 1958, Jodel 120 de l'Aéro-club de l'AIA



(Marcel Vervoort)

## La piste de modélisme



Le 16 février 1960, sur le parking de l'Aéro-club des 3A, avant le premier vol du Wassmer WA 20 *Javelot* F-CCEK construit par le SALS-Algérie – Lucien Saucède devant le planeur



Le 16 février 1960, le *Javelot* en vol remorqué, piloté par Henri Gantès, survole l'aérodrome



Le 16 février 1960, le *Javelot* en vol remorqué, piloté par Henri Gantès – L'aérodrome est à droite



(Henri Gantès)

Wassmer WA 20 *Javelot* F-CCEL, construit par le SALS-Algérie, en attente de vol d'essai





Le 15 septembre 1958 – Passage de la caravane Jodel – De face : Lucien Querey, constructeur des Jodel



Aero Commander 680E F-BJAR de l'Escadrille Mercure en 1958 devant la tour de contrôle provisoire – Les avions de l'ALAT sont encore stationnés côté civil en attendant la fin des travaux



Avro Anson d'Afric Air en 1958



Un prototype du Morane-Saulnier *Rallye* en 1960



Passage du Piper PA 23 F-BICD en 1959



Passage d'un Boisavia B 601L *Mercurey* de l'Aéro-club de Blida



Présentation du Wassmer WA40 *Super IV* par le constructeur



Escale du Wassmer WA40 *Super IV* de l'Aéro-club d'Oranie



Dernière diapositive

(Henri Riotte)