

# Aérodromes et bases 1945-1962 (15)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-trente-et-unième diaporama est le quinzième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Bougie, Collo et Djidjelli. 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>



## Aérodrome de Bougie

En 1947, le président André Aubert entreprend de remonter l'Aéro-club dont l'aérodrome a beaucoup souffert pendant la guerre. La municipalité, les commerçants et les entrepreneurs participent à la construction d'un nouveau hangar, à la réfection de la route et à la remise en état du club-house.

Pierre Duchemin devient président en 1953, il sera suivi par Eric Dardel, puis par Faby Albano. Jacques Augarde, sénateur et maire, aide le club pour l'achat des avions et l'aménagement de l'aérodrome qui aide considérablement au désenclavement de la ville.

Le Stampe F-BCTG arrive en juin 1948, le Fairchild F-OAAR est livré en avril 1949. En septembre 1951, le club achète le *Norécrin* F-BEOF qui s'ajoute au Potez 36 F-ALJL. En juin 1956, le club achète le Fairchild F-OABG. Le *Norécrin* F-OAUT arrive le samedi 23 juin 1956. L'*Émeraude* F-OBIQ arrive en juillet 1958 et l'*Émeraude* F-OBMA.

En mai 1959. Le service de l'Hydraulique de Constantine base sur l'aérodrome le Piper Pa 22 *Tri-Pacer* F-OAXL.

L'aérodrome est desservi régulièrement par la Ligne Côtière de la SGAA et d'Afric Air qui utilisent des Avro *Anson* et des De Havilland *Dragon Rapide*.

L'aérodrome de Bougie reçoit des détachements de T-6 et de T-28 des EALA 3/2, 3/4 et 3/12. Lors des opérations dans le secteur, il reçoit des DIH de l'ALAT et de l'armée de l'Air.

L'Aéronautique Navale fréquente l'aérodrome par des détachements de TBM *Avenger*.

Des détachements de l'ALAT du 2<sup>ème</sup> PA 19<sup>ème</sup> DI, puis du 1<sup>er</sup> PARR surveillent l'oléoduc et participent aux opérations. Le 1<sup>er</sup> PARR s'installe à Bougie le 1<sup>er</sup> juin 1962 pour y être dissous. Le PA 19<sup>ème</sup> DI arrive à Bougie en mars 1962, avant de rejoindre la métropole en janvier 1963.





L'approche de l'aérodrome de Bougie est particulièrement malaisée par mauvaise visibilité ou par vents violents (l'un n'empêche pas l'autre !). La proximité de la mer aggrave les mauvaises conditions. Sur la photo ci-dessous, vue vers le sud-ouest, l'aérodrome est derrière le cap Carbon au premier plan et dans une vallée débouchant sur la vallée de la Soumam à gauche. Sur le dessin d'André Darte ci-contre, vu vers le nord-est, l'aérodrome est derrière le premier relief à gauche de la vallée de la Soumam.





L'aérodrome de Bougie en 1935, au pied du Gouraya, oued Srir au premier plan



Aérodrome de Bougie vu vers l'ouest, seuil piste 31 à gauche, oued Srir au premier plan, le hangar de l'Aéro-club a été déplacé de l'autre côté de la piste



# Aérodrome de Bougie, seuil de la piste 13



Aérodrome de Bougie dans la vallée, au nord de la vallée de la Soummam, au-delà du terminal pétrolier



Aérodrome de Bougie, à gauche, la ferme Oudali qui abrite le 4<sup>ème</sup> Bataillon du 12<sup>ème</sup> RCA, sur l'emplacement du hangar de l'Aéro-club avant la guerre



Une patrouille de T-6 de l'EALA 3/12 arrive sur l'aérodrome de Bougie, dernier virage piste 13



Bougie – Décollage d'une patrouille de T-6 de l'EALA 3/2



# Bougie – Décollage d'une patrouille de T-6 de l'EALA 3/2



Bougie – T-28 de l'EALA 3/4 et L-19 du 2<sup>ème</sup> PMAH RG



Bougie – Atterrissage d'un SMB-2 *Super Mystère* de la 12<sup>ème</sup> Escadre de chasse



Bougie novembre 1962 – L-19 du PMAH 19<sup>ème</sup> DI



Bougie – H-19 du GH 2



Bougie – TBM Avenger en détachement de l'escadrille 5S l'Aéronautique Navale



L'Avro Anson de la SGAA qui dessert l'aérodrome de Bougie



Sur le parking de l'aérodrome de Bougie, on voit, en haut, les avions de l'Aéro-club : Jodel, Émeraude et Fairchild





Extraits du film *La corniche de l'amour* de Jean Francoux, tourné en 1955 à Bougie avec José Noguera et Evelyne Corman et avec le Fairchild 24 F-OAAR Jean Maire de l'Aéro-club de Bougie





(F. Le Rachinel)



(F. Le Rachinel)

1962 – Revues du 4<sup>ème</sup> Bataillon du 12<sup>ème</sup> RCA sur l'aérodrome de Bougie



(F. Le Rachinel)



(Jean-Claude Ewig)

1962 – La Légion Étrangère accueille le PMAH 19<sup>ème</sup> DI





## Aérodrome de Collo

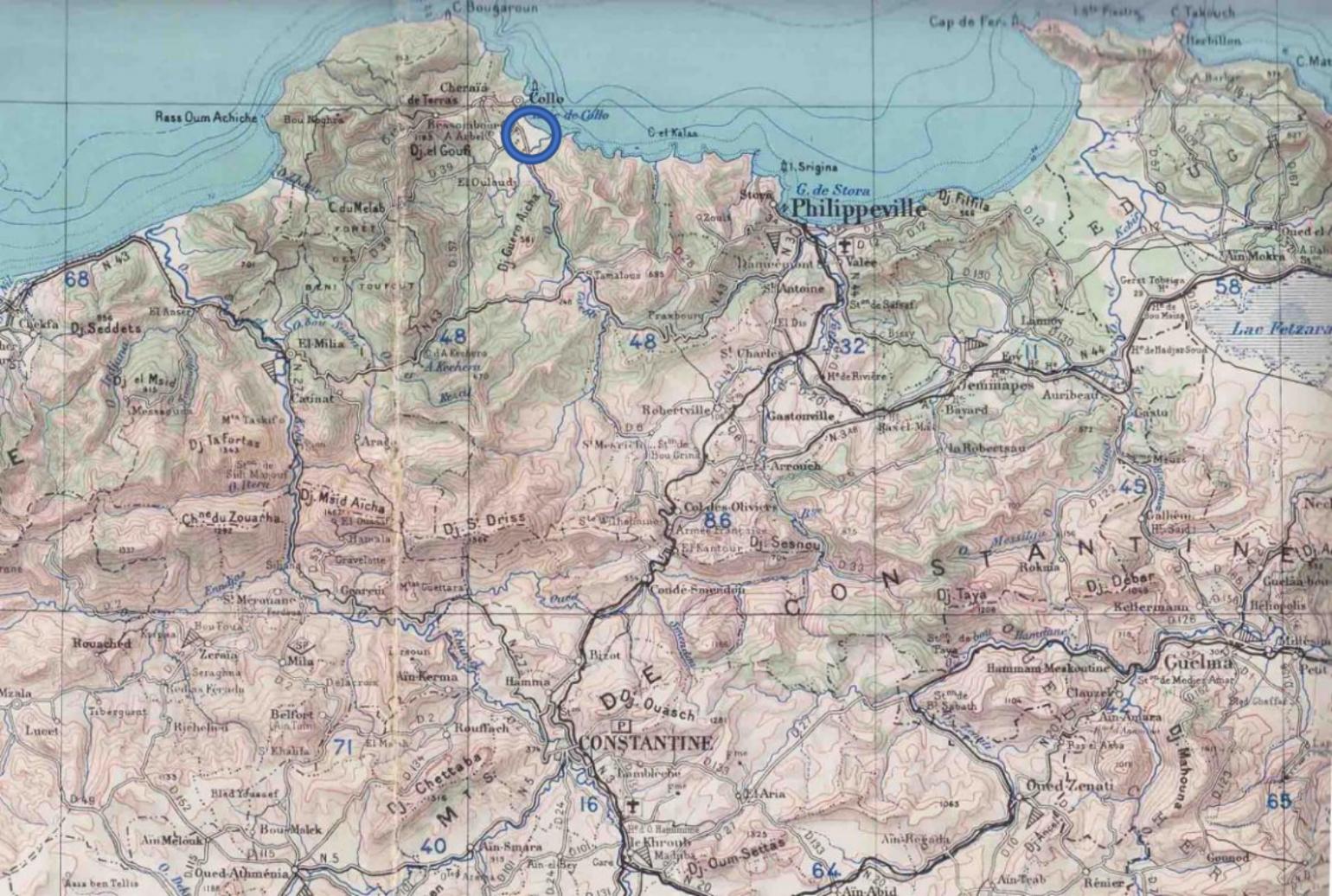
En 1947, le maire Albert Falcone, relance l'Aéroclub sur le terrain d'Ouled-Mazouz que la commune aménage sommairement.

A partir de 1955, Collo est totalement isolé par le terrorisme, les relations ne s'effectuent que par mer ou en convois. L'antique *Notre-Dame-d'Afrique* de la Compagnie Schiaffino assure la liaison quotidienne avec Philippeville. Quatre balancelles participent également aux liaisons.

En 1957, Albert Falcone obtient du Gouvernement général le *Norécrin* F-OAUL qui rejoint chaque jour différentes villes en transportant des passagers de toutes origines, civils, militaires, malades, blessés, hommes d'affaires ou étudiants. L'aérodrome est aussi desservi régulièrement par la Ligne Côtière de la SGAA et d'Afric Air qui utilisent des Avro *Anson* et des De Havilland *Dragon Rapide*.

Situé à 4 km au sud de Collo, l'aérodrome dispose d'une bande roulée et de plaques PSP de 800 m x 18 m nord/sud et d'une bande 600 m x 25 m nord-ouest/sud-est. Il accueille, au cours des opérations dans le secteur, des détachements des EALA et des DIH.

L'ALAT entretient des détachements du PMAH 14<sup>ème</sup> DI, du 1<sup>er</sup> PARR et des détachements d'hélicoptères.



Collo – Détachement du PMAH 14<sup>ème</sup> DI de Constantine – 1960



Aérodrome de Collo – 1960



(Jean Reymond)

# Aérodrome de Collo



Aérodrome de Còllo



Aérodrome de Collo – 1961



Collo – L-21 du détachement du 1<sup>er</sup> PARR de M'Sila – 1959



Collo – H-19 du GH 2 – 1961



Collo – Alouette du GH 2 – 1961



Collo – L-19 du 1<sup>er</sup> PARR – 1961



(Francis Le Corvec)

Collo, vers 1948, devant un Stampe énigmatique baptisé *Charles Péau* : Mlle Spiteri, le pilote X, Amélie Dirosa, X, Morvan, Mme Consalvi, X, Emile Giovanetti, *Zinzin* Consalvi, Apréa, François Consalvi, Le maire André Falcone, Ripoll, X, X



Le *Norécrin* F-OAUL de l'Aéro-club de Collo, il sera suivi par le *Norécrin* F-OAUZ

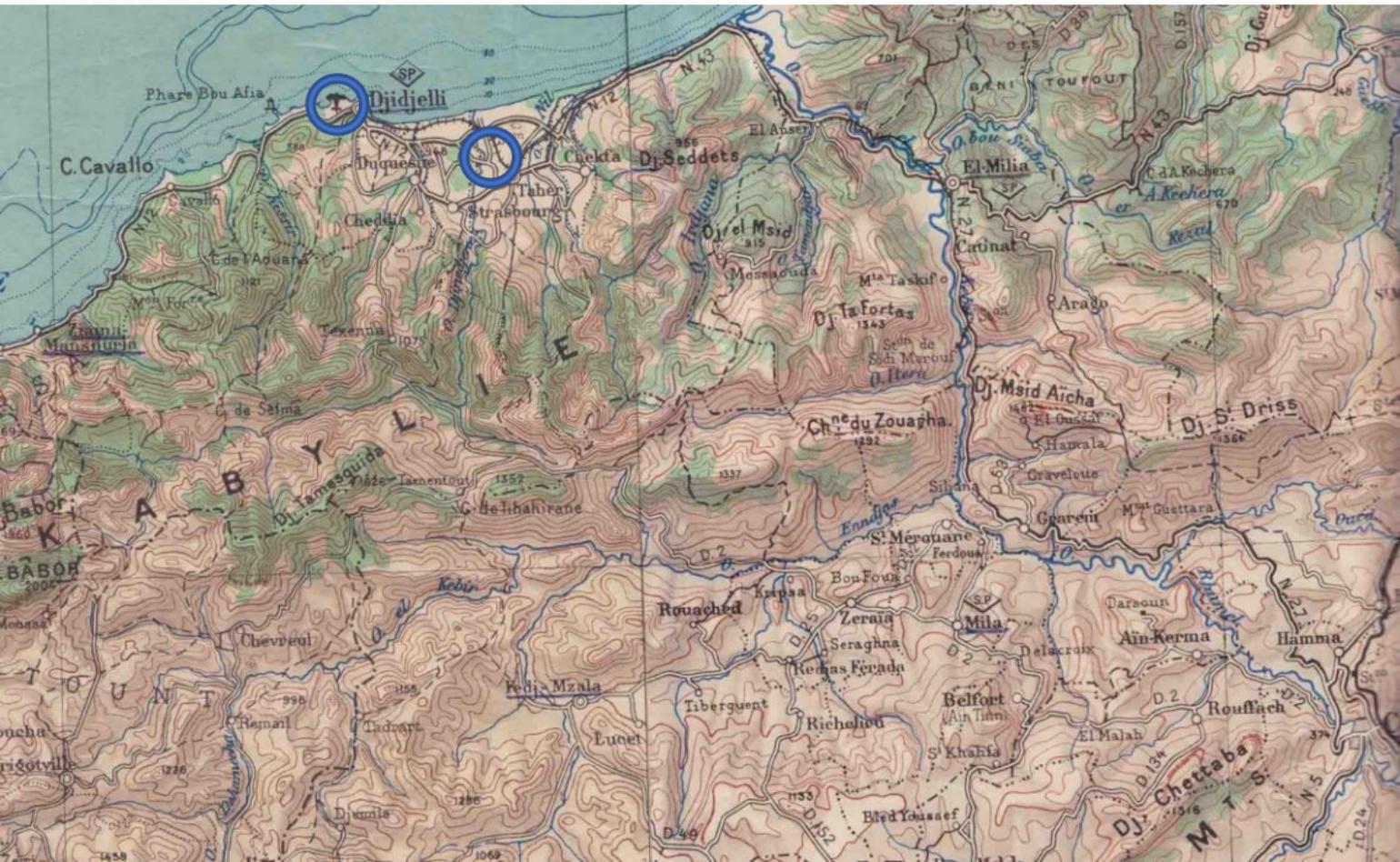


La ville de Collo dans sa presqu'île



(Christian Bouvart)

# Aérodromes de Djidjelli-Taher et de Djidjelli-Ville



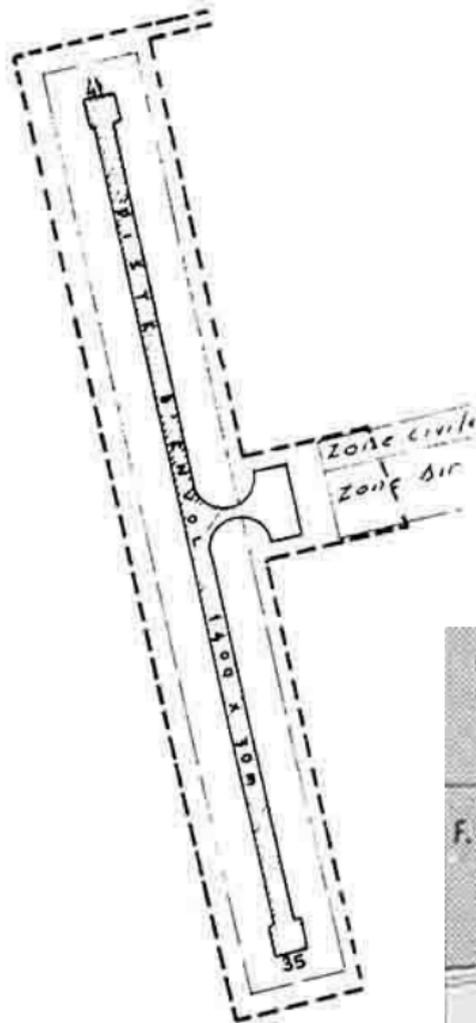
## Aérodrome de Djidjelli-Taher

L'aérodrome de Taher, situé à 14 km à l'est de la ville de Djidjelli, a été construit en 1931 avec l'appui du maire Jules Lochard qui avait prêté un terrain sur sa propriété de Taher et du député Jules Morinaud.

L'aérodrome a été utilisé par les Alliés pendant la Guerre.

En 1955, la 2<sup>ème</sup> Compagnie du 45<sup>ème</sup> Bataillon du Génie de l'Air améliore la plate-forme avec une assise en sable dans sa partie nord pour la protéger durant les inondations de l'oued qui borde la piste. Le cantonnement sous tentes se situait autour de l'ancienne école d'Achouat, le long de la route de Djidjelli à Taher.

L'aérodrome a ensuite été utilisé par des détachements d'EALA lors des opérations dans la région.



Pilote du GC 17  
*Provence* et son  
*Spitfire* en 1943 à  
Taher



(ECPA)



Aménagement de l'aérodrome de Taher par le 45<sup>ème</sup>  
BAGA en 1955



(Christian Delion)

En 1956 à Taher, le DC 3 F-OAYM d'Aérotec saute sur une mine, il est en attente du cône arrière



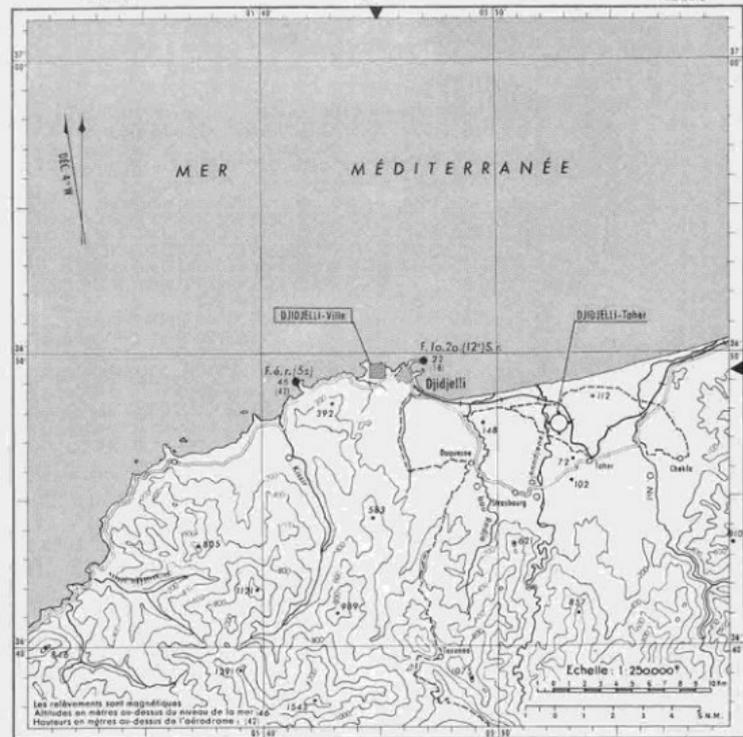
## Aérodrome de Djidjelli-Ville

L'Aéro-club de Djidjelli abandonne l'aérodrome de Taher et s'installe définitivement, en 1932, sur le terrain dit du Marais situé à 1 km à l'ouest de Djidjelli, entre la route de Bougie et la mer. Des bandes d'envol de 800 m sont aménagées et un hangar est construit. Ci-dessous : l'aérodrome en 1938.



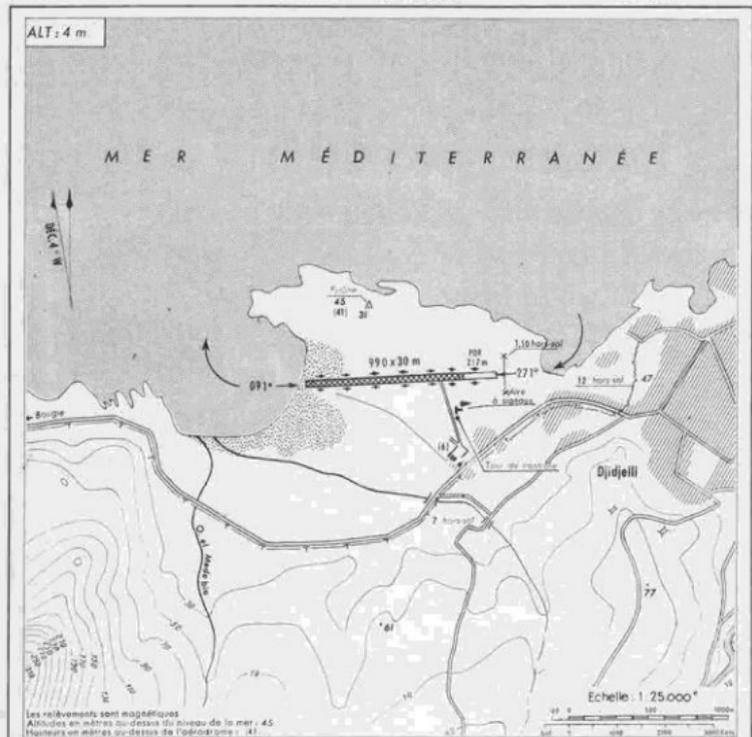
L'Aéro-club de Djidjelli a une activité importante avec le Fairchild F-OAUX, le Stampe F-BDKA, le NC 854 F-BFIO, le Jodel117 F-OBQA et le *Mousquetaire* F-OBQP. Il participe au désenclavement de la ville qui est desservie par la Ligne Côtière de la SGAA et d'Afric Air utilisant des Avro *Anson* et des De Havilland *Dragon Rapide*. Dès mai 1956, détachement de deux L-18 du PMAH 19<sup>ème</sup> DI puis du PMAH 14<sup>ème</sup> DI. Séjour du PMAH 10<sup>ème</sup> DP d'octobre 1959 à avril 1960. L'aérodrome est utilisé par des détachements d'EALA et de DIH de l'armée de l'Air et de l'ALAT lors des opérations dans la région. Ci-dessous : Djidjelli et le seuil de la piste 27 à gauche – 1962





CONTROLE LOCAL  
 APP: Neant  
 TWR: VHF

CONSIGNES PARTICULIERES D'UTILISATION: Tour de piste à droite pour décollage et atterrissage au QFU 271°.



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE: Inutilisable hors piste.

Tél. de l'Aérodrome: Neant.

INFORMATIONS AERONAUTIQUES: S'adresser au bureau de piste de BONE-les-Saines.  
 Tél. 23.30, 23.31, 28.82, 45.82 à BONE.

NOTES: Aéronefs sans radio: passage vertical ferrail à une altitude supérieure à 600 m pour observation de l'air à signal.

L'aérodrome de Djidjelli et la ville  
1962



Retour des H-21 de l'ALAT à Djidjelli – Un DIH de l'armée de l'Air est sur le parking – 1962



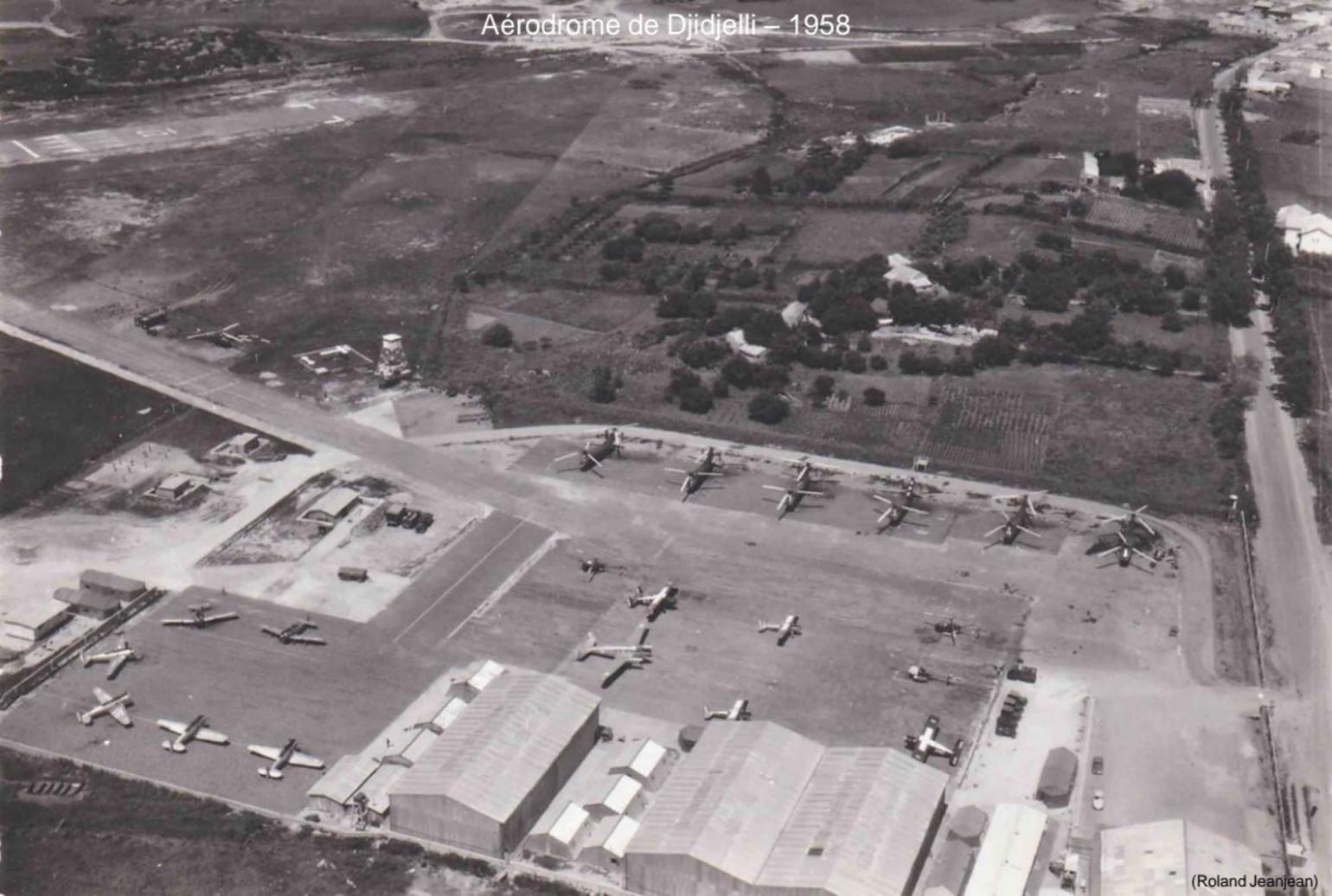
Djidjelli et son aérodrome au premier plan – 1961



Aérodrome de Djidjelli – 1961



Aérodrome de Djidjelli – 1958



Aérodrome de Djidjelli – 1961



En finale 27 à Djidjelli



En finale 09 à Djidjelli



(André Chauvière)

Djidjelli – NC 856 détaché au PA 14<sup>ème</sup> DI  
1957



(Bernard Picot)

Djidjelli – Piste 09



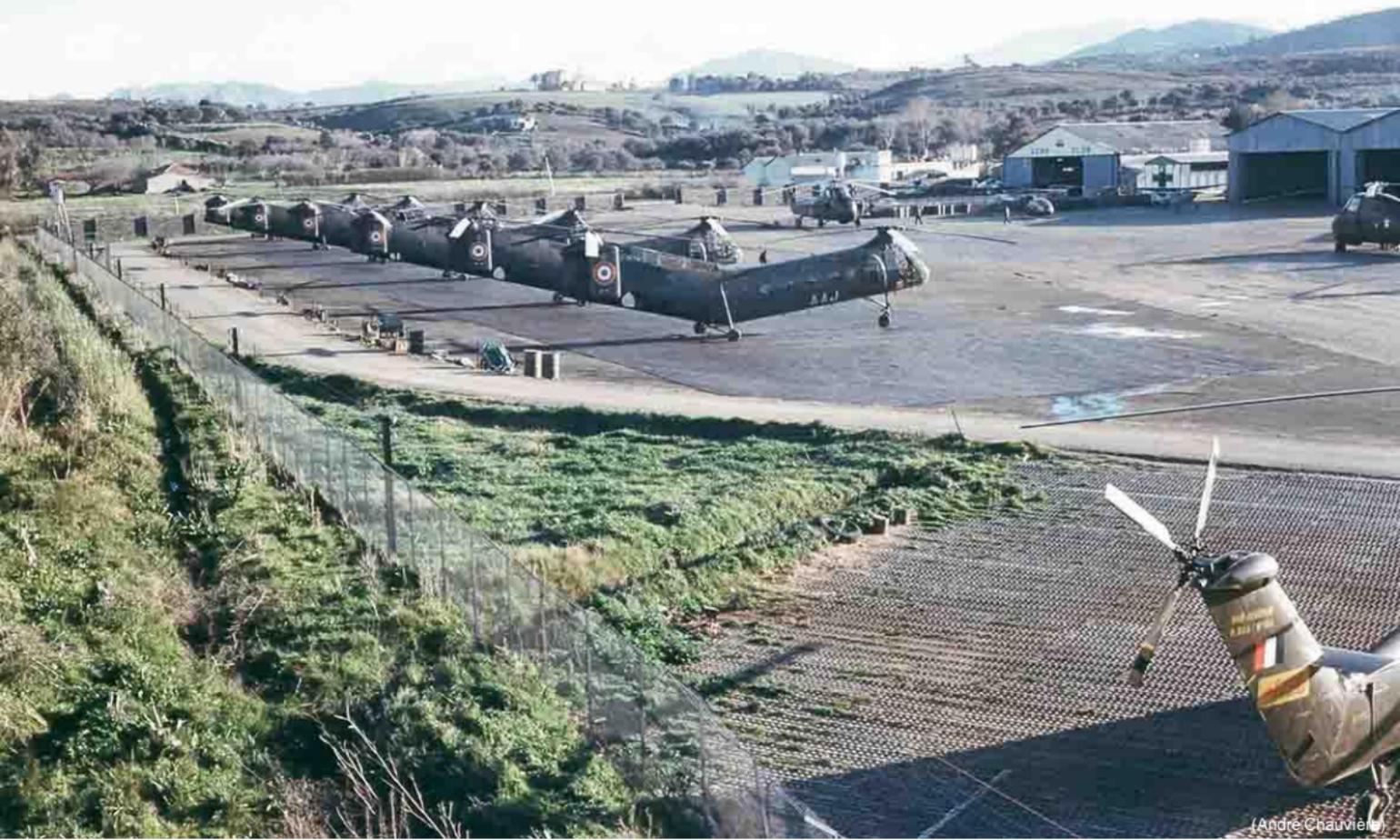
Aérodrome de Djidjelli – Vue vers le sud-est



Aérodrome de Djidjelli – Campement du PMAH 25<sup>ème</sup> DP – Août 1960



Djidjelli – EHO-2 Rouge H-21 du GH 2 sur le parking – Février 1962



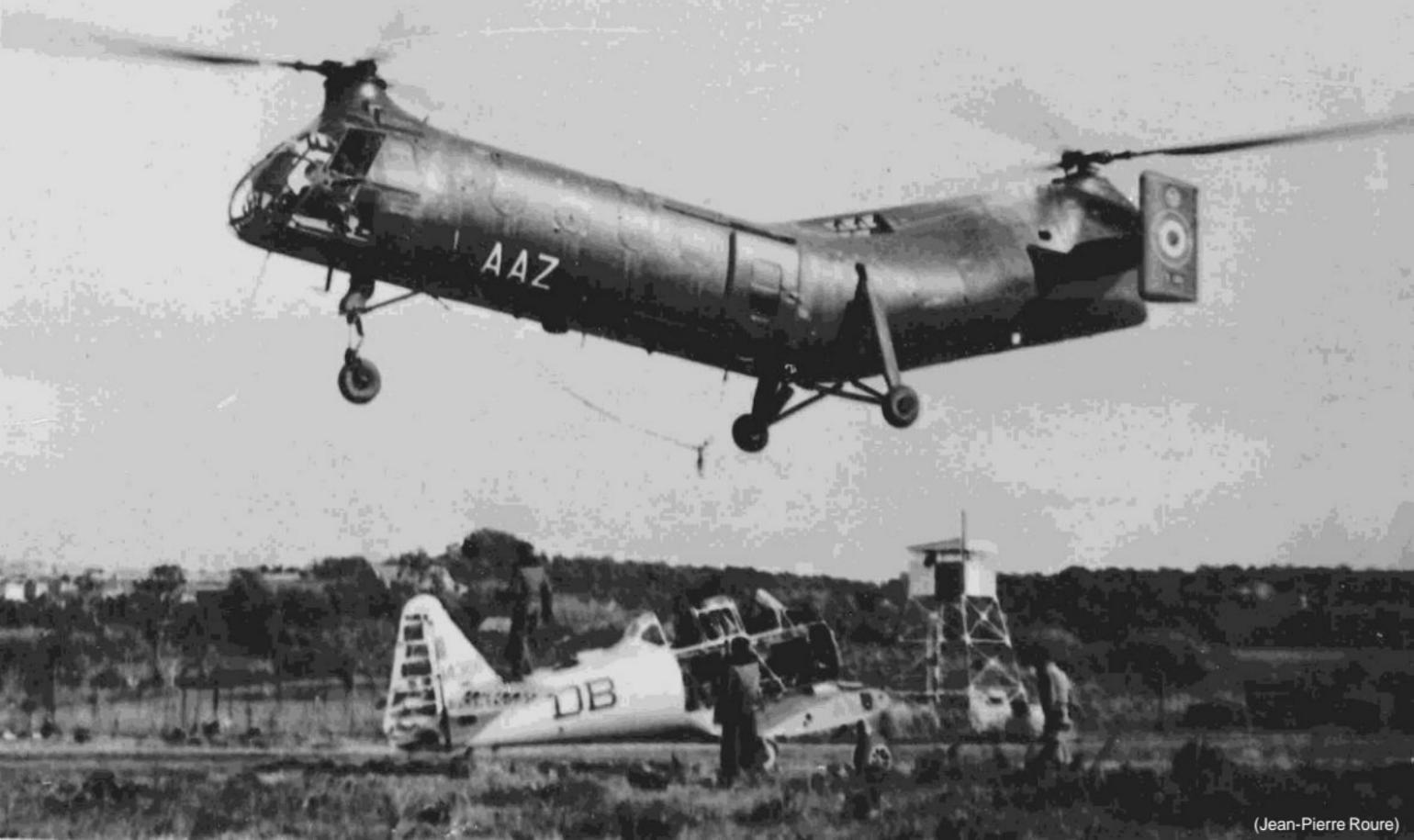
Djidjelli – Installation de EHO-2 Rouge du GH 2 – 1962



Djidjelli – Le MdL Jean Gomanne au travail sur une tête de rotor de H-21 du GH 2 – 1962



Djidjelli – Un H-21 du GH 2 ramène un T-6 de l'EALA 19/72 – 22 septembre 1959



Djidjelli – T-6 de l'EALA 19/72 et *Dragon Rapide* de la ligne côtière de la SGAA – 1958



Djidjelli – Décollage du *Dragon Rapide* de la SGAA et T-6 de l'EALA 19/72 – 1958



Djidjelli – T-6 de l'EALA 19/72 et hangar en construction – 1958



Djidjelli – DIH de l'EHA 2/23 – 1961



Djidjelli – H-34 *Pirate* de l'EHL 2/23 – 1962



Djidjelli – DIH du GH 2 – 1958



Djidjelli – L-19 du 1<sup>er</sup> PARR – Septembre 1961



Djidjelli – Un H-21 du GH 2 ramène un L-19 du PMAH 14<sup>ème</sup> DI – 19 décembre 1958



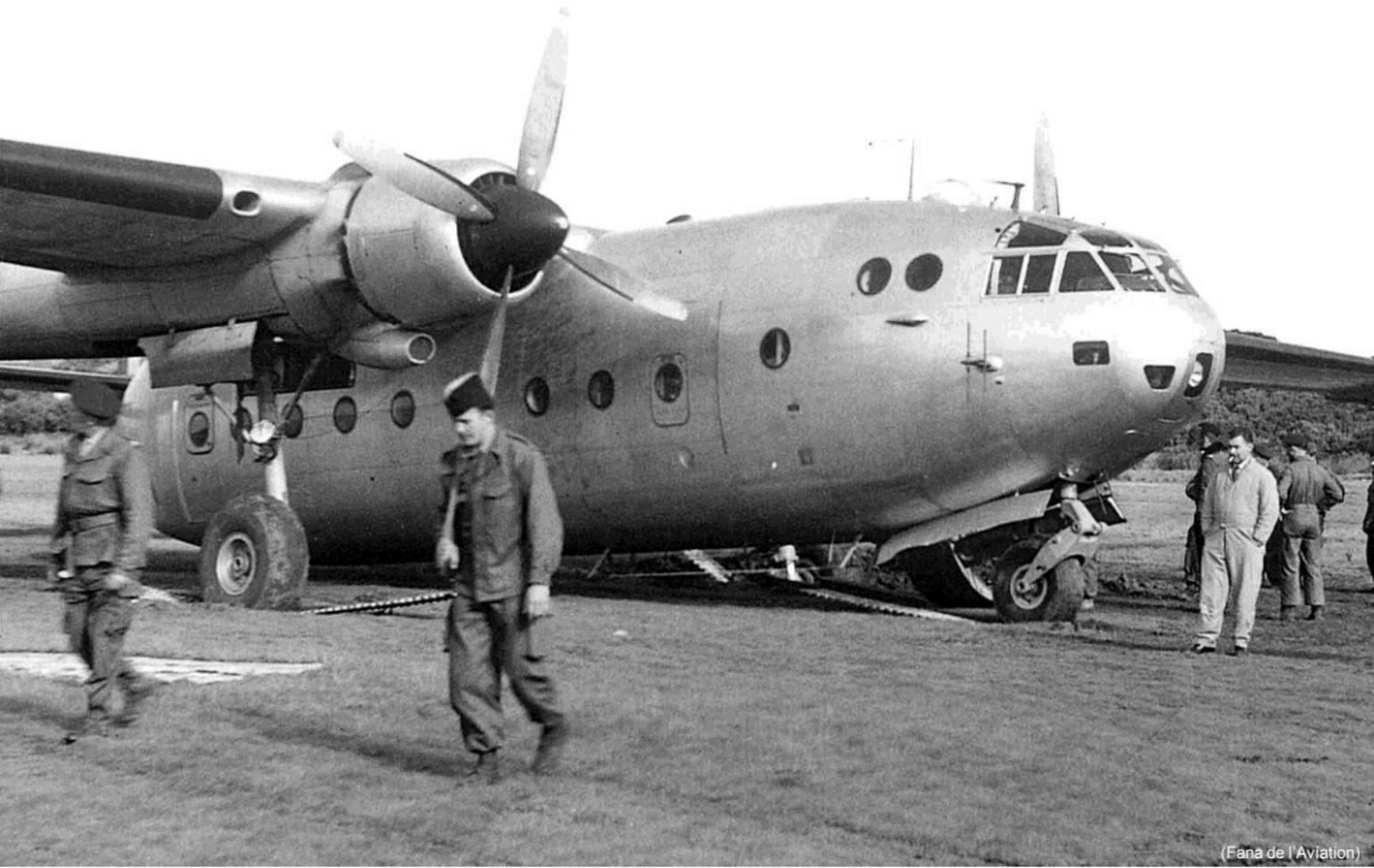
Djidjelli – Déménagement de l'EHO 2 du GH 2 – 1962



Djidjelli – Hurel Dubois HD 31 F-BKFU en évaluation par l'armée de l'Air – 1960



Un Noratlas embourbé à Djidjelli



Djidjelli – Bell 47J de Gyrafrique et T-6 de l'EALA 19/72 – 1960



Le MdL pilote Jean-Claude Maillot, du PMAH 14<sup>ème</sup> DI, et le Jodel 140 *Mousquetaire* F-OBQP de l'Aéro-club Djidjelli – 1961



Djidjelli – Cessna 180 Skywagon des Lièges de Hamendas – 1961



Dernière diapositive

(Bertrand Lassalle)