

Aérodromes et bases 1945-1962 (22)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-trente-huitième diaporama est le vingt-deuxième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Berrouaghia, Aïn-Oussera et Paul-Cazelles. 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>

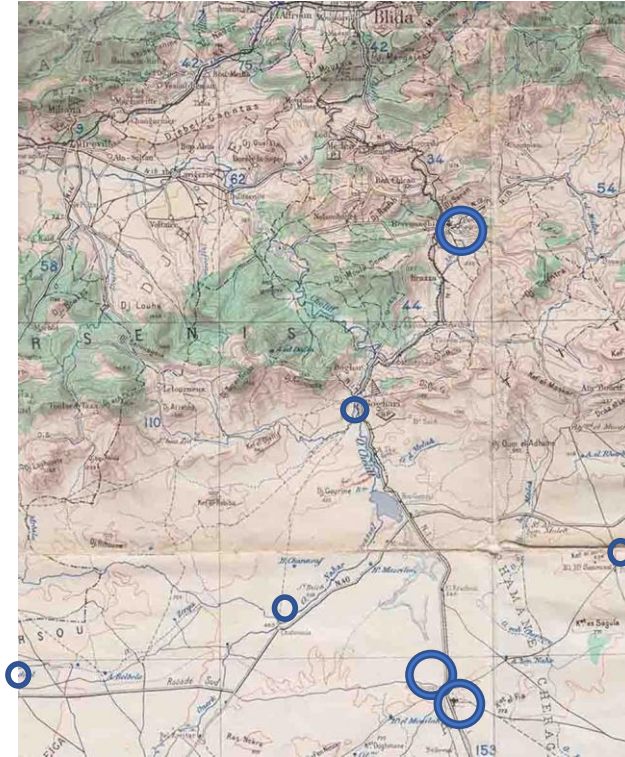


Avant, pendant et après la dernière guerre, plus de 400 aérodromes ont été créés en Algérie afin de desservir les villages et les postes les plus isolés.

Avec des pistes en terre battue, ils sont accessibles le plus souvent aux DC 3 / C-47 Dakota (pistes dakotables). Tous peuvent être desservis par les Broussard, les avions de l'ALAT ou les avions des aéro-clubs.

Certains de ces petits aérodromes sont portés sur la carte ci-contre et figurent dans ce diaporama, en plus des bases de Berrouaghia et de Paul-Cazelles.

- Du nord au sud :
- Berrouaghia
 - Boghari
 - Birine
 - Chabounia
 - De-Foucauld (Rechaïga)
 - Paul-Cazelles
 - Aïn-Oussera
 - Reibel (Chellala)



- Du nord au sud :
- Berrouaghia
 - Boghari
 - Birine
 - Chabounia
 - De Foucauld (Rechaïga)
 - Paul-Cazelles
 - Aïn-Oussera

Aérodrome de Berrouaghia

En 1953, l'aérodrome de Berrouaghia connaît de l'activité avec la création de l'Aéro-club du Titteri, présidé par Hadjadji, puis par Roger Fifre. Malheureusement, ce dernier décède dans l'accident du Boisavia *Mercury* F-OBIE le 26 novembre 1958.

L'aérodrome de Berrouaghia dessert Médéa, la préfecture du département du Titteri et également le siège de l'état-major de la 20^{ème} DI.

Il abrite un détachement de l'EALA 15/72 de Paul-Cazelles en février 1958, puis un détachement de l'EALA 13/72 de Paul-Cazelles en mars et avril 1959.

Le plus important usager de l'aérodrome est le Peloton d'avions de la 20^{ème} DI de l'ALAT qui s'installe à Berrouaghia le 17 février 1957 avec deux L-18 et six L-21. Puis les L-19 arrivent en juillet 1959 en remplacement des L-21. A la suite de la perception de Bell 47 et avec la création d'un autre peloton à Bir-Rabalou, le peloton devient 1^{er} PMAH 20^{ème} DI le 1^{er} juin 1960.

CONTROLE LOCAL: APP: *Edant*
TWR: *Edant*

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES: *Edant*

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.

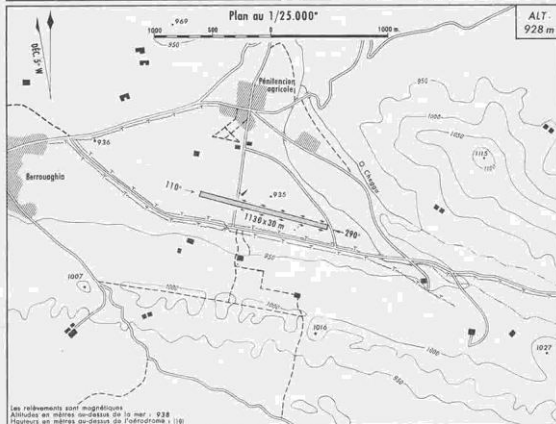
Inutilisable hors bande

Tél. de l'Aérodrome: *Edant*

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES: S'adresser au Bureau d'Information (B.I.A.) d'ALGER NAISSUS-SIARCHE

Tél: 070-20 à 25 à ALGER

NOTES: *Edant*



ALT.
928 m

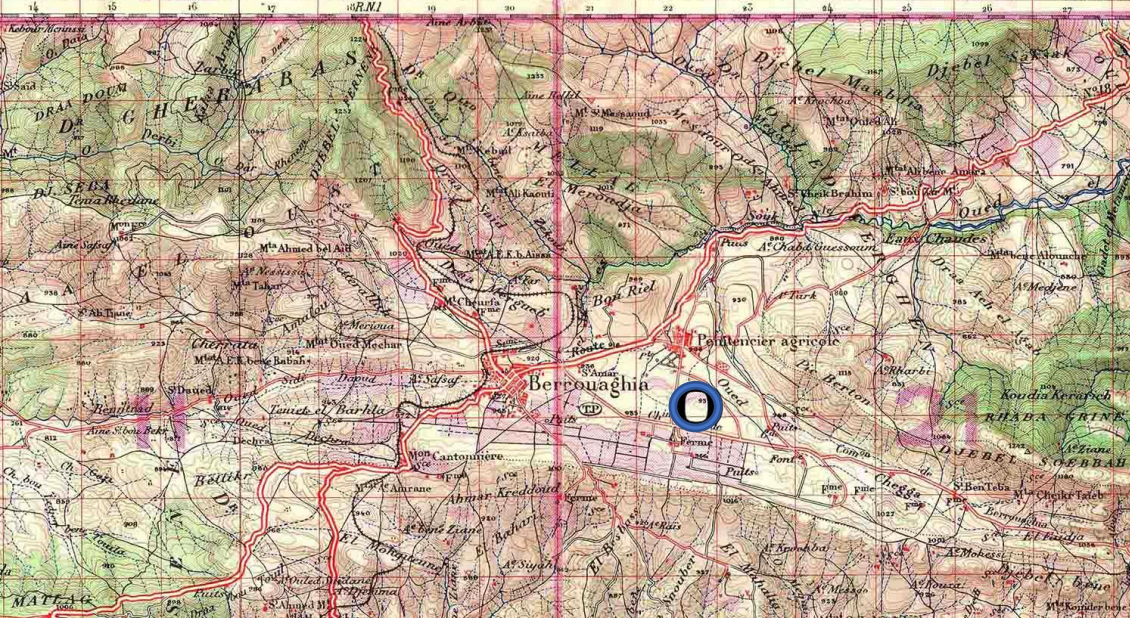
Les relèvements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 928
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : 10

BERROUAGHIA

ALGÉRIE (D)

13 514 515 Média 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527

60° 70°



Aérodrome de Berrouaghia vu vers le nord-ouest – 1960 – Les bâtiments à gauche ne sont pas terminés





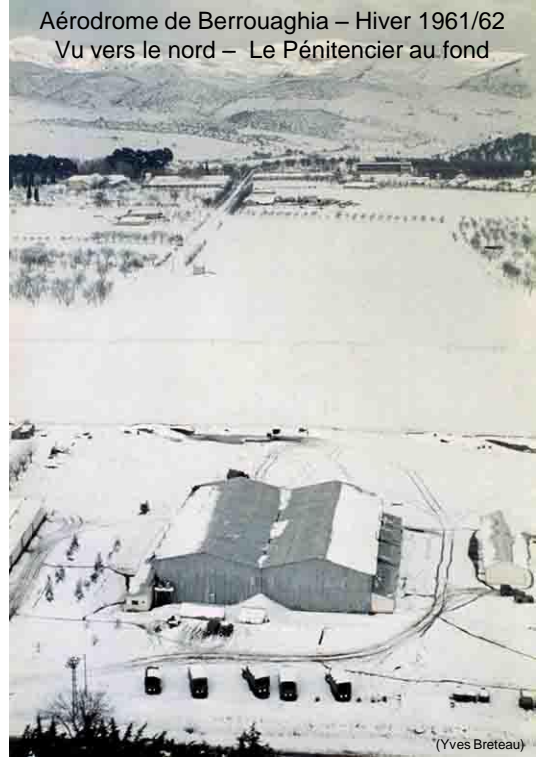
Aérodrome de Berrouaghia vu vers l'ouest – 1961 – La ferme Geoffroy à gauche et le village en haut

Aérodrome de Berrouaghia – 1960



(Jean-Claude Garnier)

Aérodrome de Berrouaghia – Hiver 1961/62
Vu vers le nord – Le Pénitencier au fond



(Yves Breteau)

Aérodrome de Berrouaghia – Hiver 1961/62



Aérodrome de Berrouaghia – 1960 – Les bâtiments en haut ne sont pas terminés



Aérodrome de Berrouaghia – 1961



L'aérodrome de Berrouaghia et la ferme Geoffroy – 1957



Berrouaghia – 1958 – L-19 du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI et *Broussard* de l'ELO 2/45



Berrouaghia – 1958



Berrouaghia – 1961



(Bernard Charles)

Berrouaghia – Hiver 1957/58 – Les L-18 et les L-21 du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI sont sortis précipitamment, avant que le hangar s'effondre



Berrouaghia – Arrivée des Bell G2



Berrouaghia – 1961 – Bell G2 du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI et *Broussard* de l'ELO 2/45



Berrouaghia – 1961 – Bell G2 du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI – Le Pénitencier au fond



Berrouaghia – 1961 – L-21 du GALAT 3



Berrouaghia – 1961 – T-6 de l'EIALAA 1/320



Berrouaghia – 1961 – *Alouette* de l'EH 2



Berrouaghia – Broussard

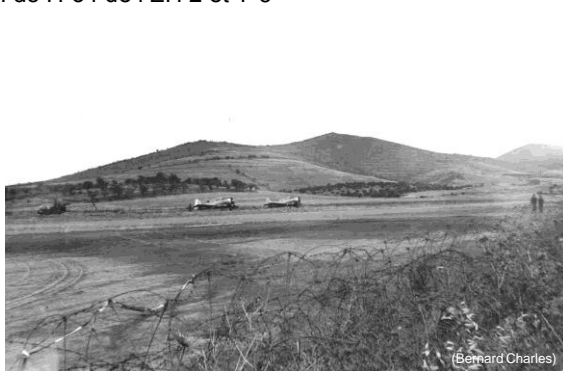


Berrouaghia – Hiver 1961/62 – H-34 de l'EH 2





Berrouaghia – 1961 – DIH de H-34 de l'EH 2 et T-6



La Rafale en gare de Berrouaghia



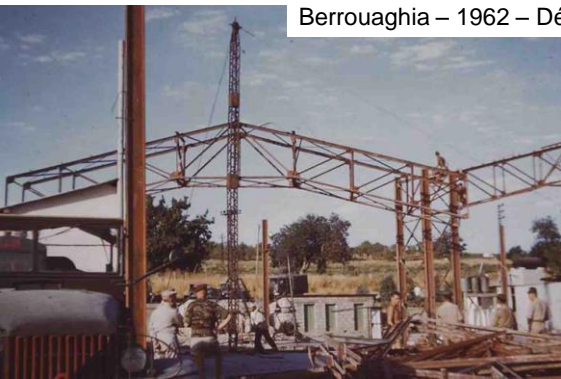


Aérodrome de Berrouaghia – 1962 – La Guerre est finie





Berrouaghia – 1962 – Démontage des installations



Aérodrome de Chabounia – 1960



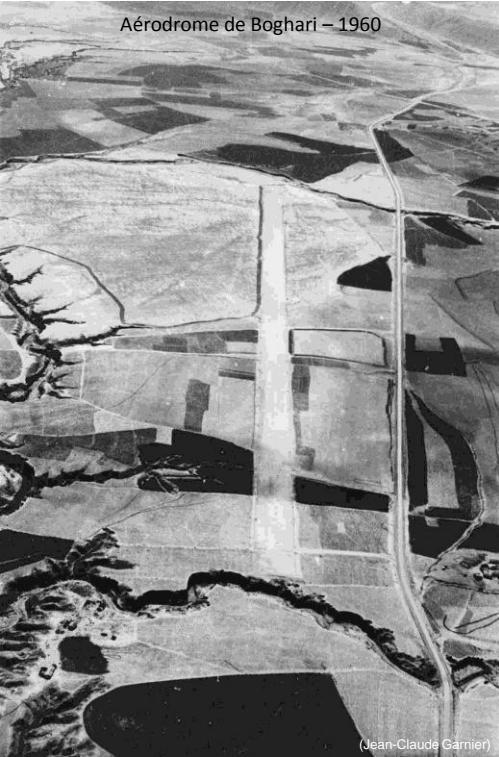
(Jean-Claude Garnier)

Aérodrome de Birine – 1960



(Jean-Claude Garnier)

Aérodrome de Boghari – 1960



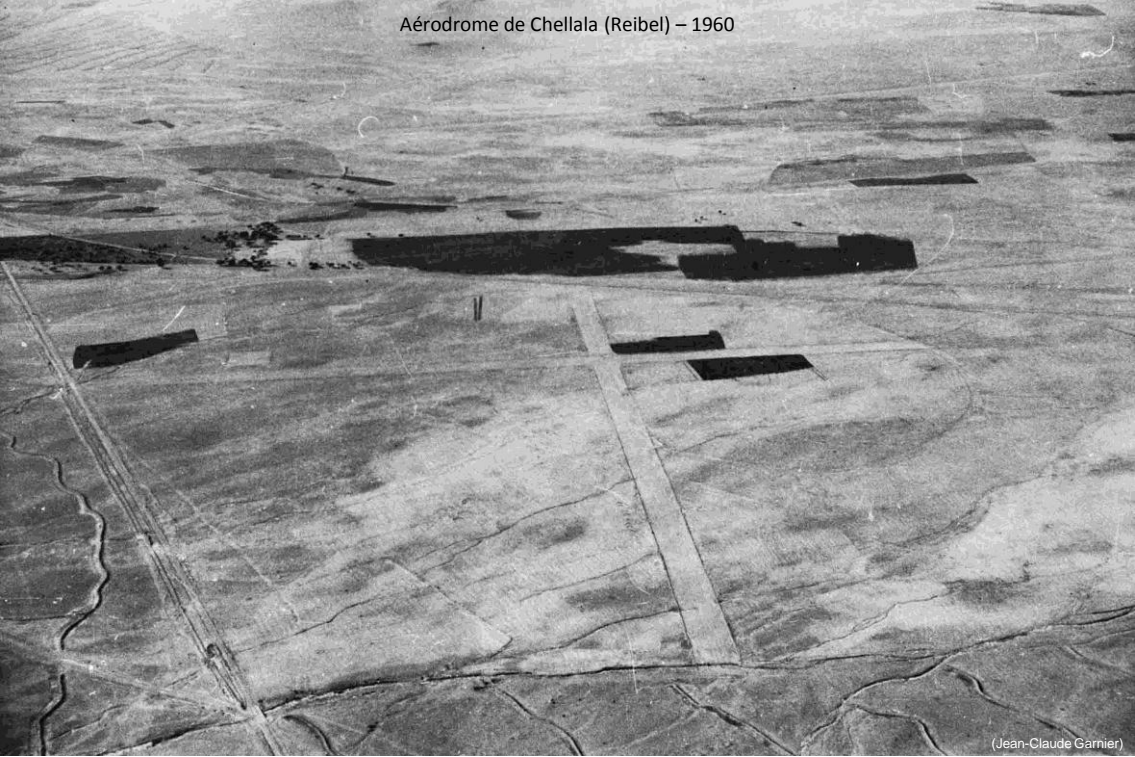
(Jean-Claude Garnier)

Aérodrome de De-Foucauld (Rechaïga) – 1960



(Jean-Claude Garnier)

Aérodrome de Chellala (Reibel) – 1960

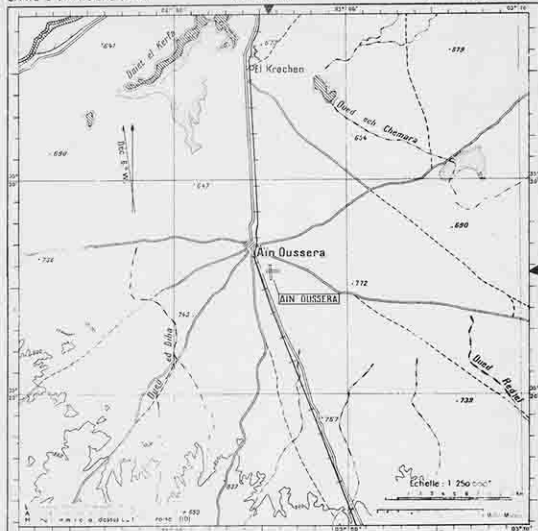


Aérodromes d'Aïn-Oussera

Situé au sud du village d'Aïn-Oussera qui a été rebaptisé Paul-Cazelles (du nom d'un ancien député local), cet aérodrome a été utilisé par les Alliés pendant la Guerre. Il sert d'aérodrome de chargement de la viande de mouton du négociant Auguste Bataillé, principalement à destination de Londres. Il sera abandonné au profit de l'aérodrome de Paul-Cazelles.

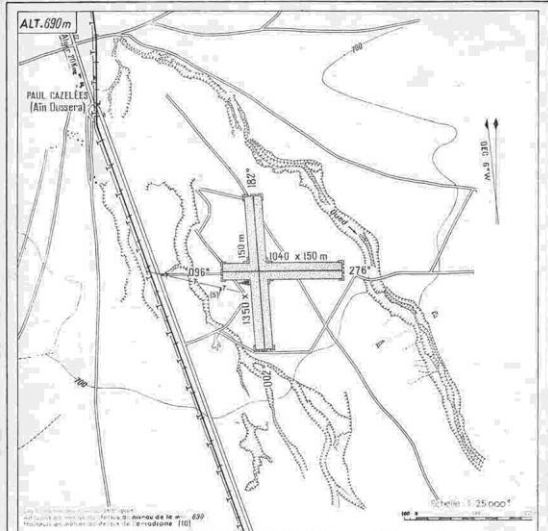
Ci-dessous : 1949 – Chargement de carcasses de moutons dans un DC 3 de la Compagnie générale Transsaharienne.
Commandant de bord : Louis Demouveau





CONTROLE LOCAL : APC, 24ans
ADC, 16ans

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : 24ans



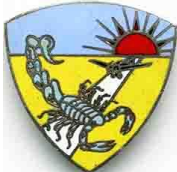
RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : Sol ferme après pluies.

Tél. de l'Aérodrome : 014 à AÏN OUSSERA

BIA : S'adresser à MAISON-BLANCHE

Tél. : 69520 & 69520 nt 018 à MAISON-BLANCHE.

NOTES :



Aérodromes de Paul-Cazelles

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

Zone d'action très grande, du djebel Amour aux Bibans et du Chélif au djebel Mimouna.

Le DTO 42/540 est créé le 1^{er} juillet 1956 et rattaché à la base de Blida.

L'EALA 13/72, sur T-6, arrive le 1^{er} octobre 1956 elle part ensuite à Bir-Rabalou en mars 1959.

La 15/72 s'installe le 22 décembre 1956. Elle quitte Paul-Cazelles pour Blida en mars 1959.

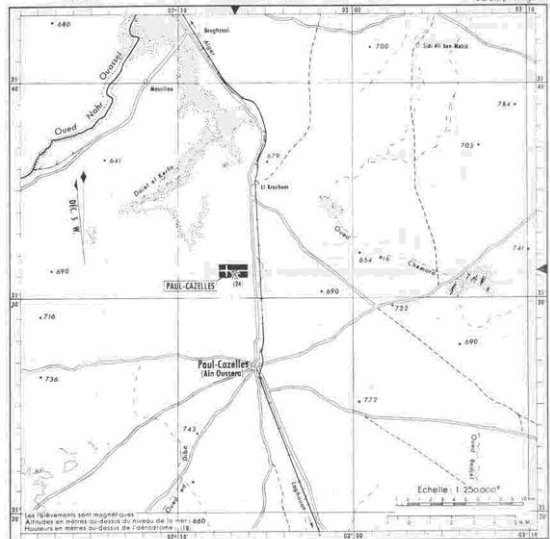
Détachement de l'EALA 6/72 de Thiersville en novembre 1956 et juin 1957. Détachement de l'EALA 5/70 de Bône en janvier 1957. L'EALA 3/73 y opère de février 1959 jusqu'au 20 mai 1959. A cette date, elle permute avec l'EALA 20/72 de Zenata qui quitte Paul-Cazelles le 22 septembre de la même année pour Tiaret. L'EALA 4/73 stationne à Paul-Cazelles à partir du 26 août 1960 et y opère jusqu'à son départ pour Fort-Lamy en avril 1958. L'EALA 20/72 arrive de Tlemcen en mai 1959 et y restera jusqu'à son départ pour Saïda en septembre 1959.

L'EALA 8/72 arrive de Tébessa en septembre 1959 et constituera, en novembre de la même année, la deuxième escadrille de l'escadron EALA 2/2 sur la même base. L'escadron 2/2 lui succède du 1^{er} décembre 1959 au 31 janvier 1962. Ainsi, la 1/72, arrivée de Sétif deux mois auparavant et la 8/72 sont-elles regroupées à Paul-Cazelles et dissoutes le 30 novembre 1959 pour former le lendemain l'EALA 2/2, 2^{ème} escadron de la 2^{ème} EC qui part en juillet 1961 à Blida. Détachement de l'EALA 3/12 de Blida en T-6 en octobre 1960 et en janvier 1961.

En outre, le DTO accueille fréquemment des détachements d'hélicoptères et des patrouilles de chasse lourde. L'activité aérienne est soutenue, ainsi, en août 1960, l'EALA 2/2 effectue 197 heures de vol en 103 sorties pour le PCA de Médéa, 330 heures en 197 sorties pour le PCA de Djelfa et 250 heures en 143 sorties pour le PCA de Bou-Saâda. En tout, le terrain enregistre 850 mouvements d'avions de jour et 64 de nuit. Cet ordre de grandeur de 900 à 1 000 mouvements se retrouve au cours des mois suivants.

Sur le terrain stationnent, outre le PCA 79/540 qui devient en février 1961 l'Antenne Air 79/54, la SP 39/540, des détachements de l'ETR 805 et de la Compagnie d'installation des bases. Le DTT de Bou-Saâda lui est rattaché. Le DTO 42/540 est dissous le 30 juin 1961 et remplacé par un Détachement de gardiennage de terrain opérationnel, le DGTO 60/140. Au printemps 1962, un nouveau déploiement est décidé qui entraîne l'abandon du terrain de Djelfa et le transfert à Paul-Cazelles des moyens nécessaires au support du détachement de T-28 de l'EALA 3/9 de Blida et du DIH de la 23^{ème} EH déjà en place. Le DGTO 60/140 est dissous le 31 juillet 1962.

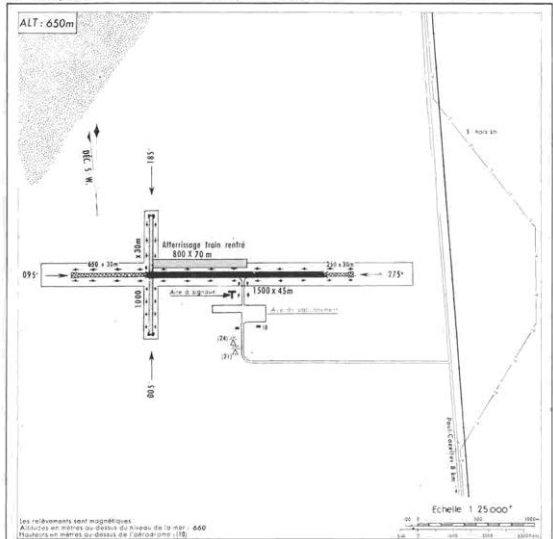
La base est utilisée épisodiquement par des détachements de l'Aéronautique navale.



CONTROLE LOCAL APP: Néant.

TWR: VHF

CONSIGNES PARTICULIERES D'UTILISATION Néant.



Les relèvements sont magnétiques.
Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer: 650
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome: (16)

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE: Inutilisable hors piste et bande. Les prolongements en grille sont inutilisables par les aéronefs civils.

Tel. de l'Aérodrome 1-06 à BOGHARI

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES: S'adresser au bureau de piste de l'aérodrome.

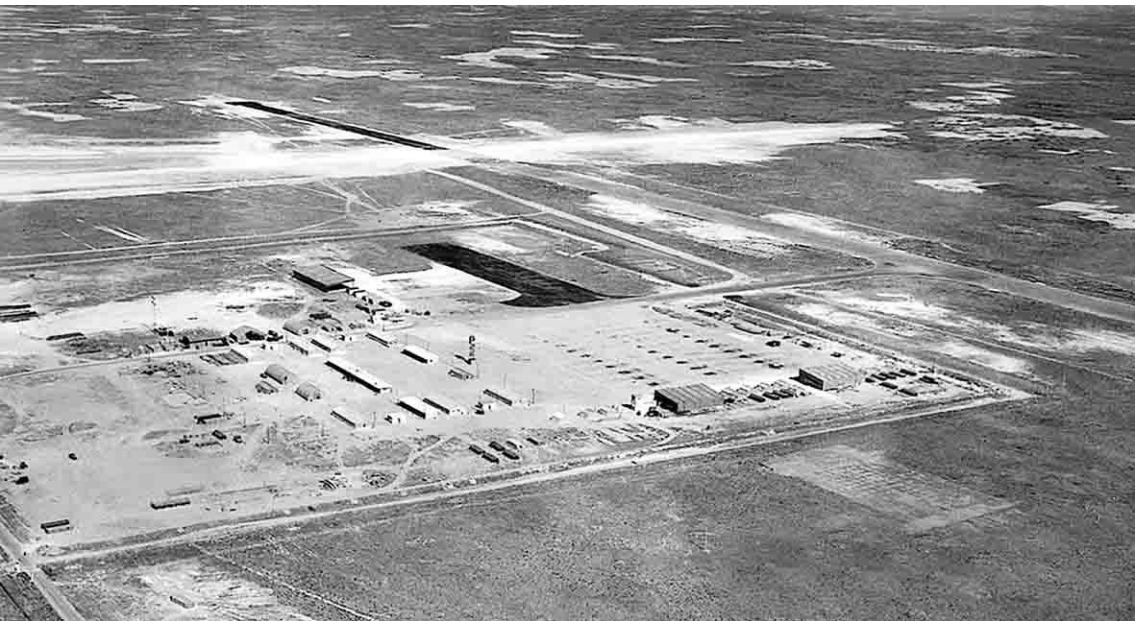
Tel. de l'aérodrome.

NOTES Néant.

Aérodrome de Paul-Cazelles – 1960



Aérodrome de Paul-Cazelles – 1960



Paul-Cazelles — 1957



(Louis Padiou)

Paul-Cazelles – Octobre 1956 – Les dix camions partis le matin de Blida déballent les tentes, le matériel de couchage et le matériel technique de l'EALA 13/72



Paul-Cazelles – 1956 – Automitrailleuse M8 Greyhound



Paul-Cazelles – 1956 – Installations de l'EALA 13/72, en attendant la constructions de bâtiments en dur





Paul-Cazelles – 1956 – Pilotes de l'EALA 13/72



Paul-Cazelles – 1956 – T-6 de l'EALA 13/72









Paul-Cazelles – 1957 – T-6 de l'EALA 13/72
Sgt pilote Vincent Lassus



Paul-Cazelles – 1962 – T-28 de l'EALA 3/9



Paul-Cazelles – 1956 – *Noratlas* de l'ET 2/62 Anjou



Paul-Cazelles – 1956 – De Havilland DH 89 *Dragon Rapide* de la SGAA



Paul-Cazelles – 1958 – Percival *Proctor III* F-OAJZ des LTA



Dernière diapositive