

# Aérodromes et bases 1945-1962 (21)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-trente-septième diaporama est le vingt-et-unième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Bou-Saâda et de Bordj-de-l'Agha. 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.

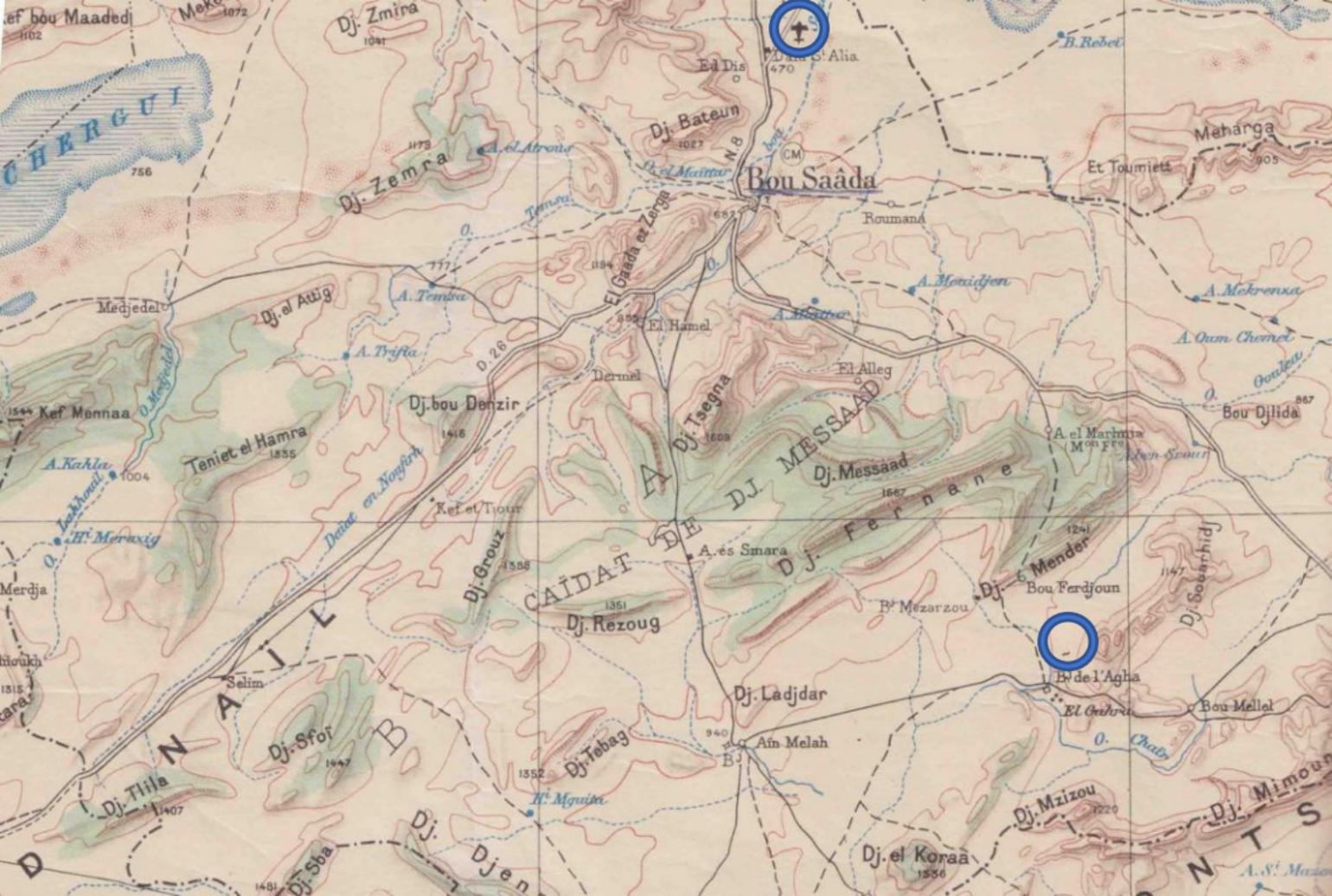
N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

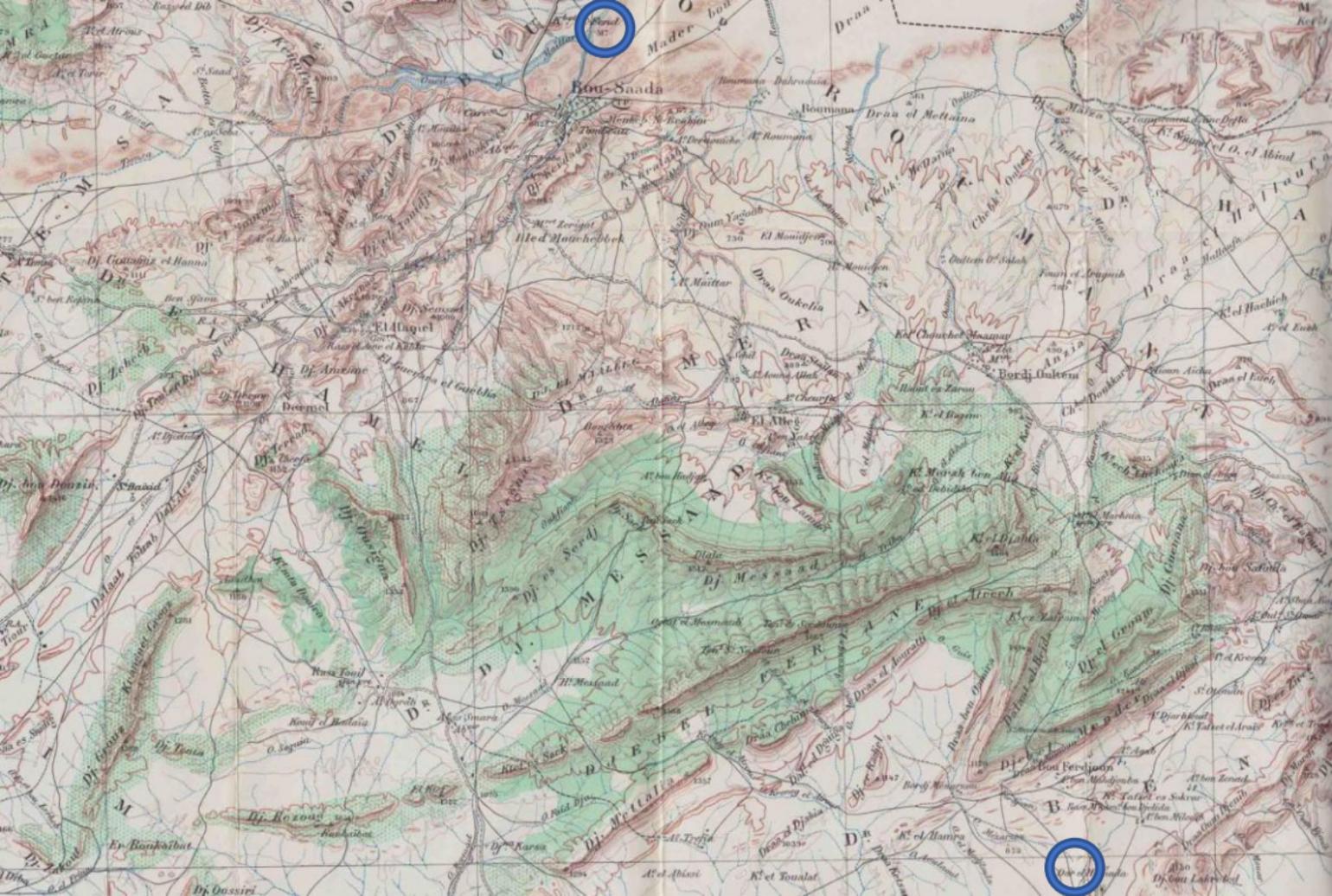
Bien cordialement. Pierre Jarrige.

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

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







# Aérodrome de Bou-Saâda

Situé à Aïn-Diss, cet aérodrome est souvent appelé Aïn-Diss. Il accueille plusieurs détachements de T-6 : EALA 15/72 de Paul-Cazelles d'avril 1957 à juin 1958 et de septembre à décembre 1958.

EALA 13/72 de Paul-Cazelles en mai 1957.

EALA 21/72 de Djelfa de juin à octobre 1959.

EALA 16/72 de Biskra de mars à juin 1959.

EALA 8/72 de Tébessa en octobre 1959.

EALA 2/2 de Paul-Cazelles de juin à septembre 1961.

EALA 3/12 de Blida en T6 en novembre 1961.

En 1961 et 1962, l'ALAT entretient un détachement de deux N 3400 du 2<sup>ème</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI de Bir-Rabalou



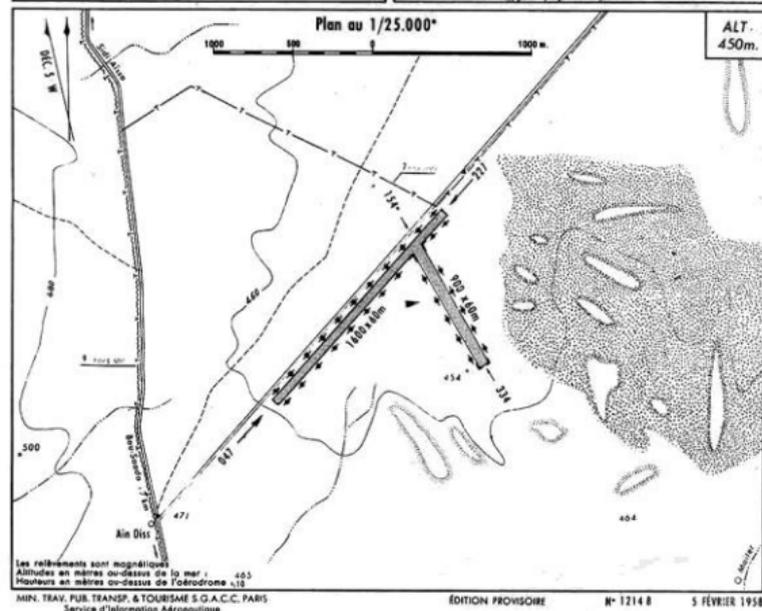
## CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

CONTROLE LOCAL : *Néant.*  
 TWY : *Néant.*  
 CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : *Néant.*

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE  
*Inutilisable hors bords.*

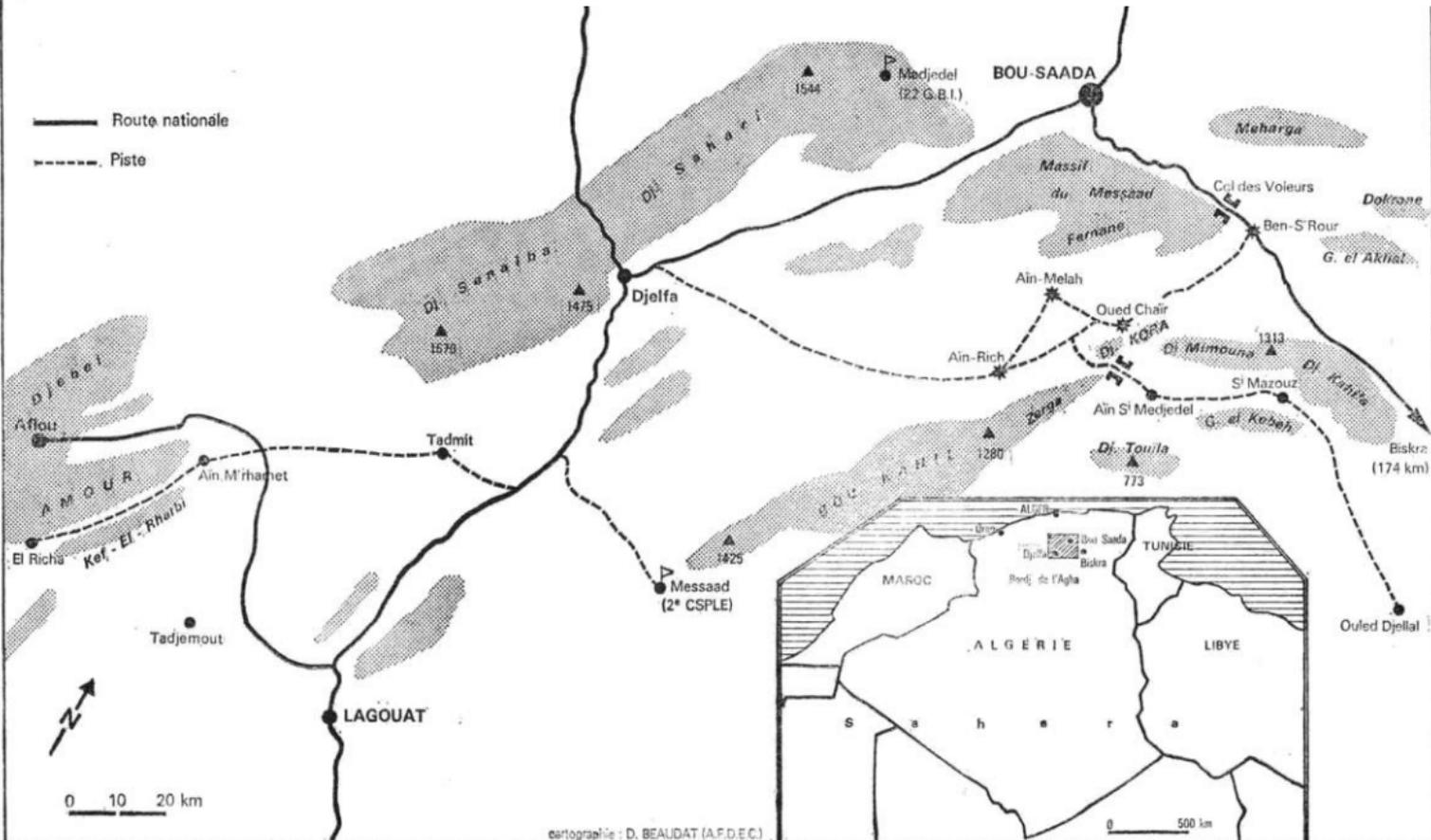
Tél. de l'Aérodrome : *Néant*  
 INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : *Néant*

TII :  
 NOTES : *Néant.*



Le COSA est commandé en octobre 1956 par le colonel Katz, futur « Boucher d'Oran », que le général De Gaulle récompensera en le gratifiant des étoiles de général d'Armée

ZONE DU C.O.S.A.  
(Commandement Opérationnel du Sud Algérien)



cartographie : D. BEAUDAT (A.F.D.E.C.)

Aérodrome de Bou-Saâda, caractérisé par son très long taxiway – 1960



Aérodrome de Bou-Saâda – Septembre 1959



Aérodrome de Bou-Saâda – 1958



Bou-Saâda – 1961 – La tour de contrôle sur un camion GMC



# Aérodrome de Bou-Saâda – 1960



Aérodrome de Bou-Saâda – Août 1959



Bou-Saâda – Août 1959 – T-6 de l'EALA 21/72



Bou-Saâda – 1960



Bou-Saâda – 1958





Bou-Saâda – Septembre 1959 – T-6 de l'EALA 15/72



Bou-Saâda – 1958 – L-18 du 1<sup>er</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI



Aérodrome de Bou-Saâda – 1960 – Tempête de vent de sable



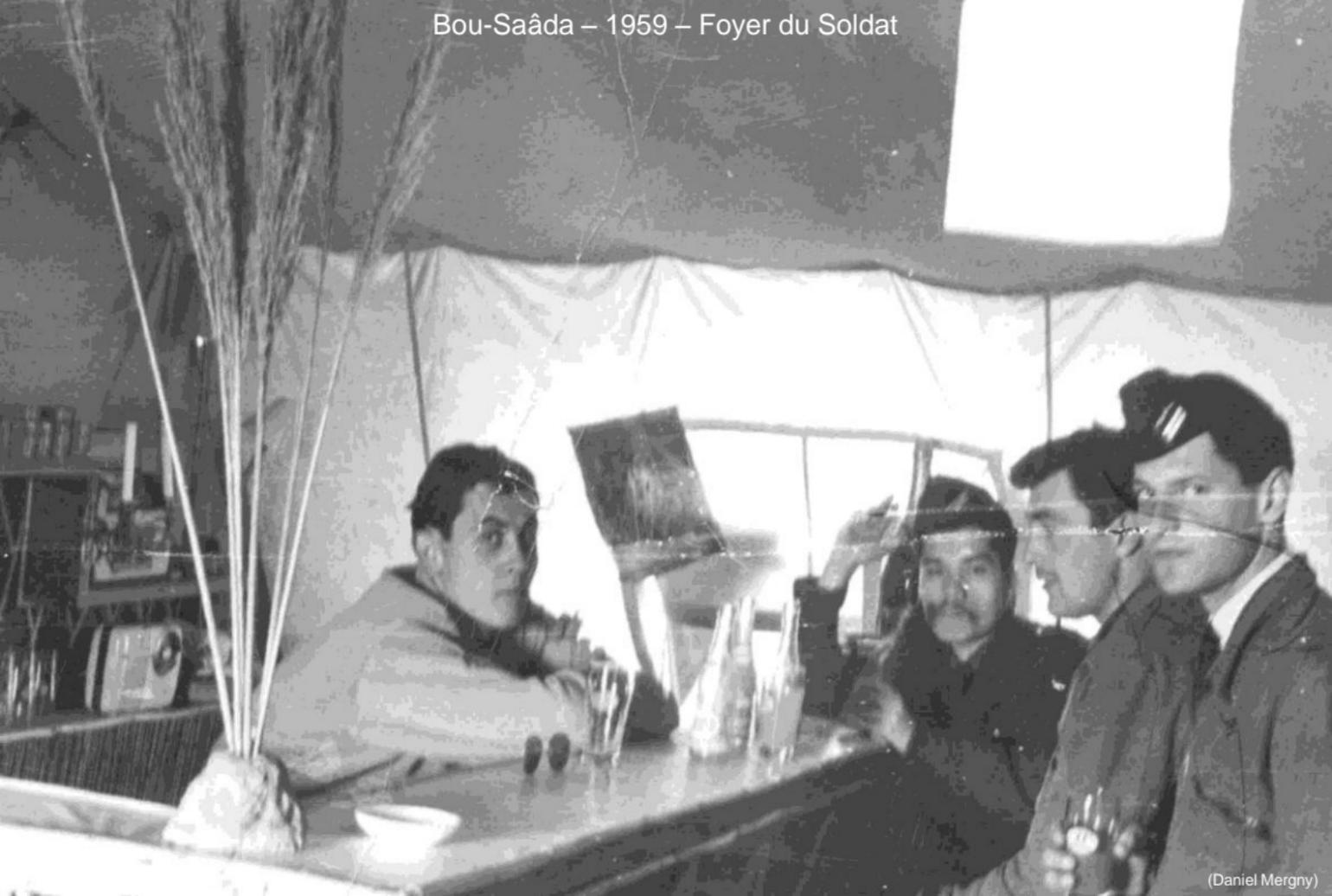


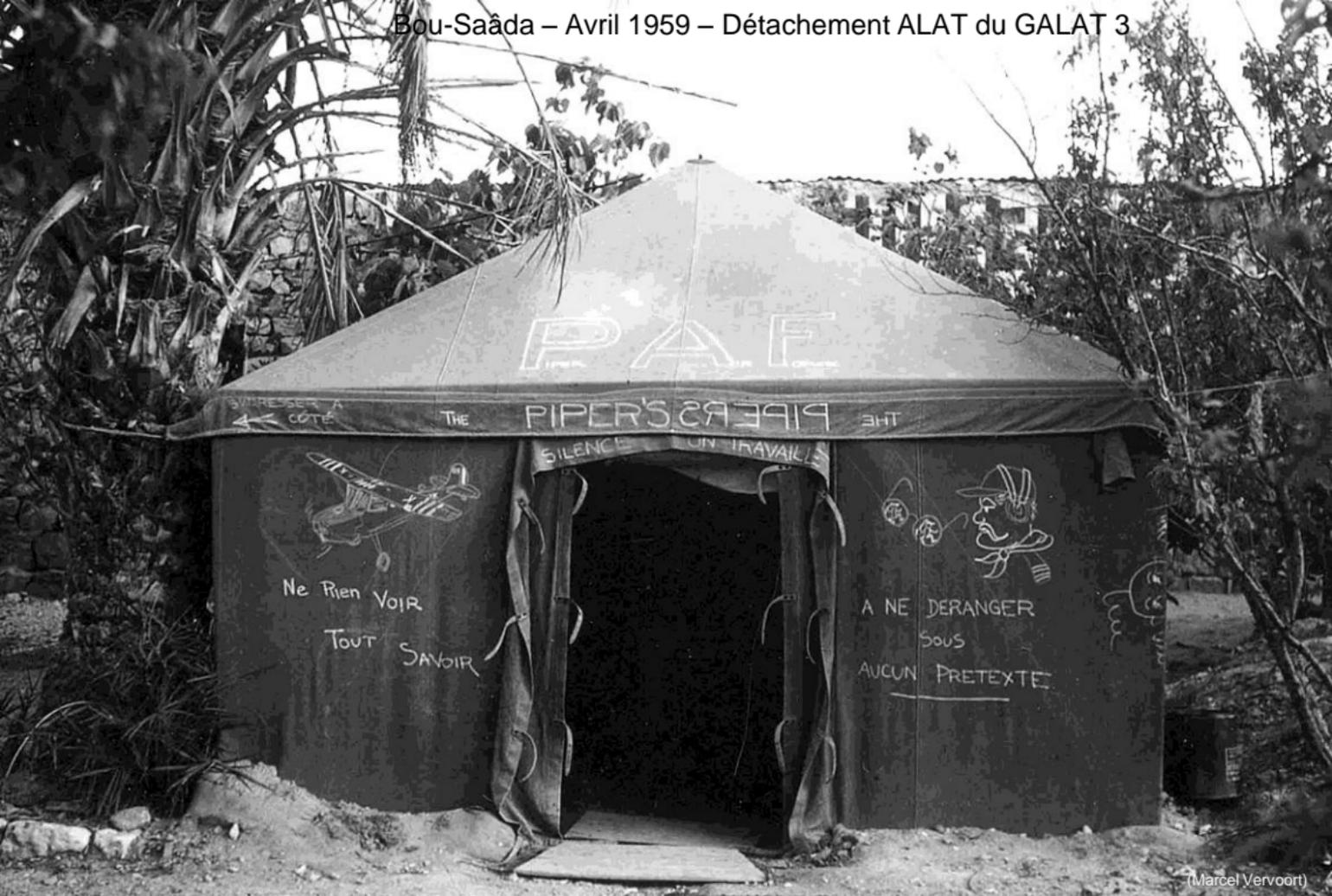
Bou-Saâda – Septembre 1959  
Section Protection



(Daniel Hartman)

Bou-Saâda – 1959 – Foyer du Soldat





PAF

← REPRES A COTE THE PIPERS' DRUMS THE

SILENCE EN TRAVAIL



Ne Rien Voir

TOUT SAVOIR



A NE DERANGER  
SOUS  
AUCUN PRETEXTE

## PCA 815

Le Poste de commandement Air 815 de Bou-Saâda, installé dans l'hôtel Transatlantique, nécessite un relais dans une station déportée, sur un piton, pour assurer la bonne qualité de ses transmissions radio.

Quinze hommes, un adjudant de l'armée de Terre et un adjoint Air assurent la permanence dans ce relais interarmes, ravitaillé par hélicoptère, qui pratique également l'écoute et la traduction des transmissions FLN.

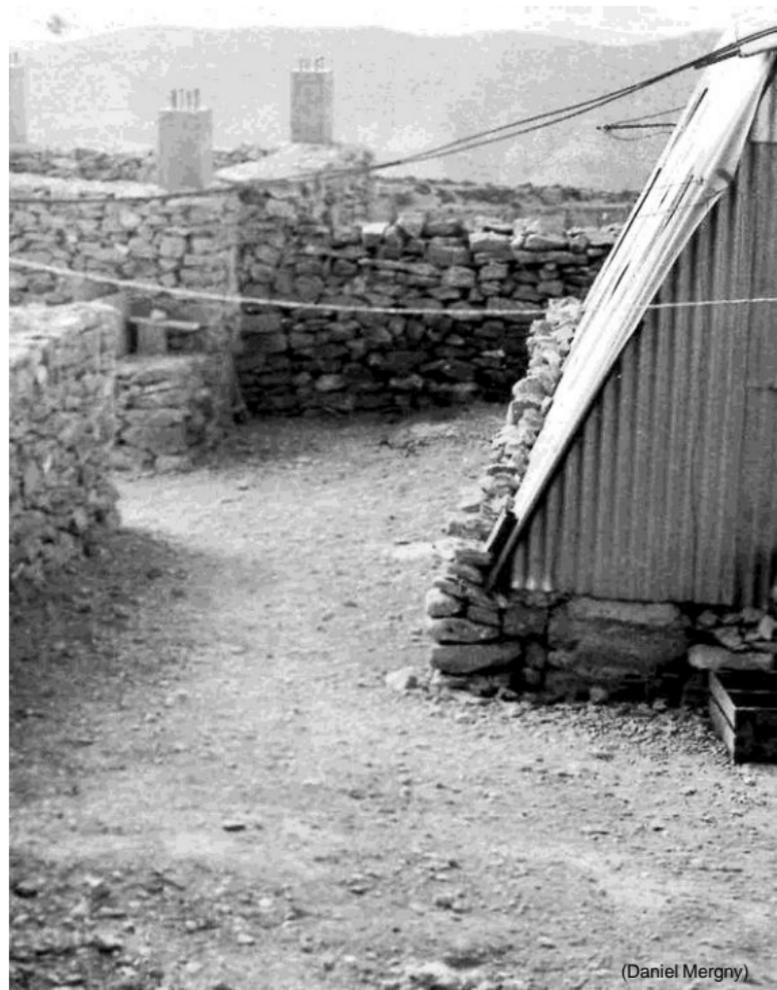
Lors des opérations importantes, un détachement du PCA : le PGA (Poste de guidage avancé), avec un groupe électrogène et des postes VHF et SCR 300, se déplace sur le terrain et assure la liaison entre le soutien Air et le PC de l'Armée de Terre. C'est généralement un lieutenant-pilote de l'armée de l'Air de la base la plus proche qui dirige le PGA au plus près de l'opération et qui prend part au guidage des avions et des hélicoptères.



Le sergent-chef Daniel Mergny, responsable de la maintenance radio et des communications de la station déportée du PCA 815



La station déportée, dans toute sa désolation, sur son piton à 1 600 mètres d'altitude



Bou-Saâda – Août 1959 – Détachement de *Corsair* de la flottille 15F d'Hyères



Bou-Saâda – Août 1959 – Corsair de la 15F



Bou-Saâda – Août 1959 – Dassault MD 311 *Flamant* du GOM 86 armé de missiles AS 11



Secteur de Bou-Saâda – 6 février 1957 – H-34 de l'EHL 1/58 détruit lors de l'hélicoptage d'un Commando



Bou-Saâda – Septembre 1959 – Passage d'une *Emeraude* de l'Aéro-club de Sétif



Bou-Saâda – 1959 – Passage du Jodel D 140 *Mousquetaire* la CTA



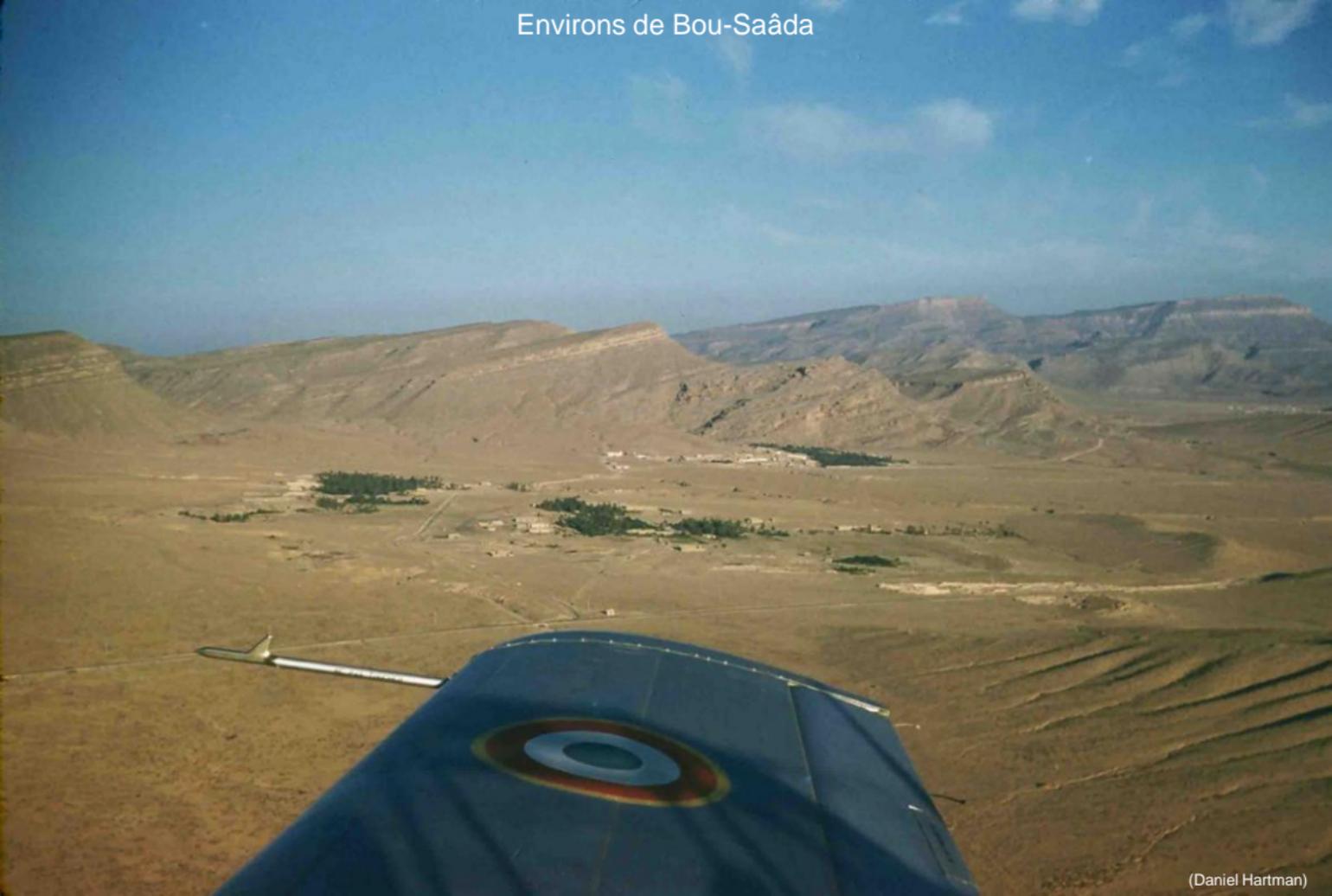
Bou-Saâda – Août 1959 – EBR Panhard



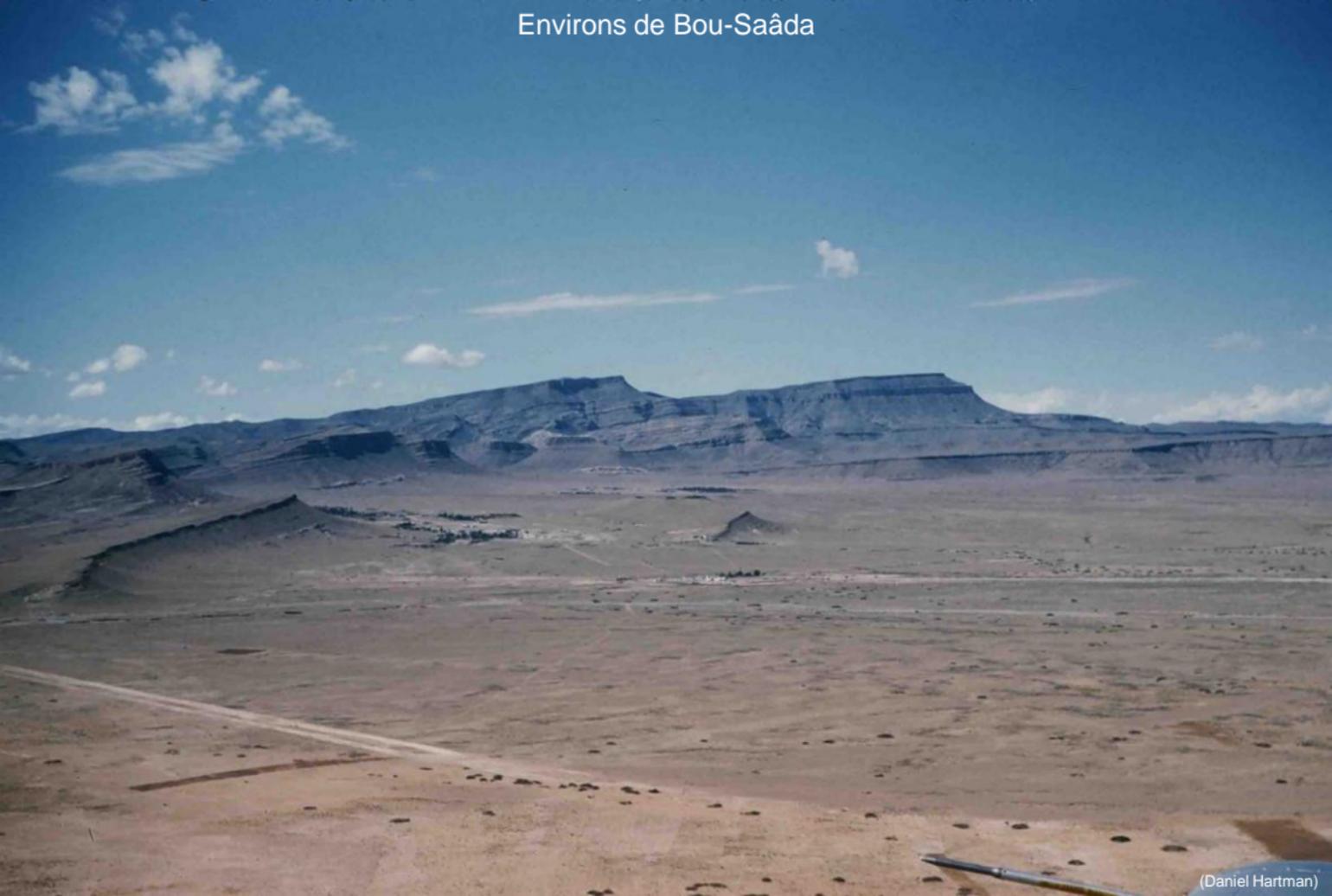
La ville de Bou-Saâda – Septembre 1959



Environs de Bou-Saâda



# Environs de Bou-Saâda



# JEAN POUGET



# BATAILLON R.A.S.

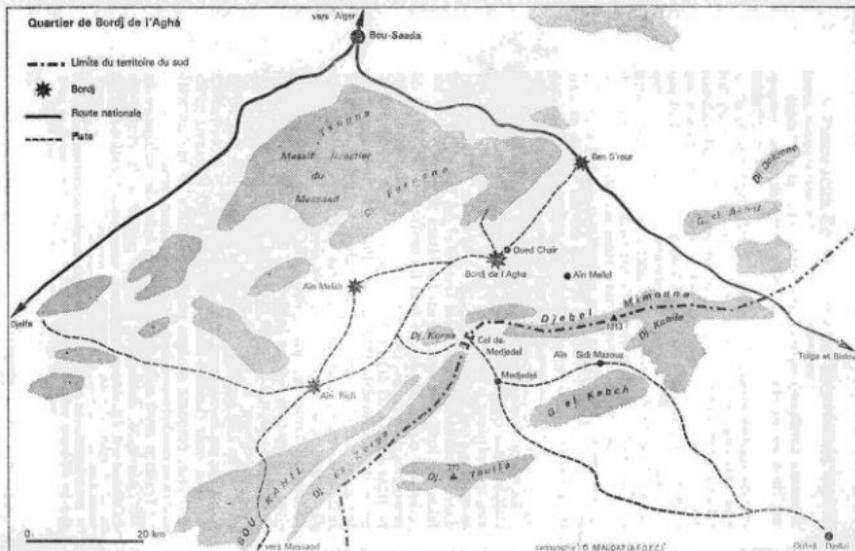
# ALGERIE

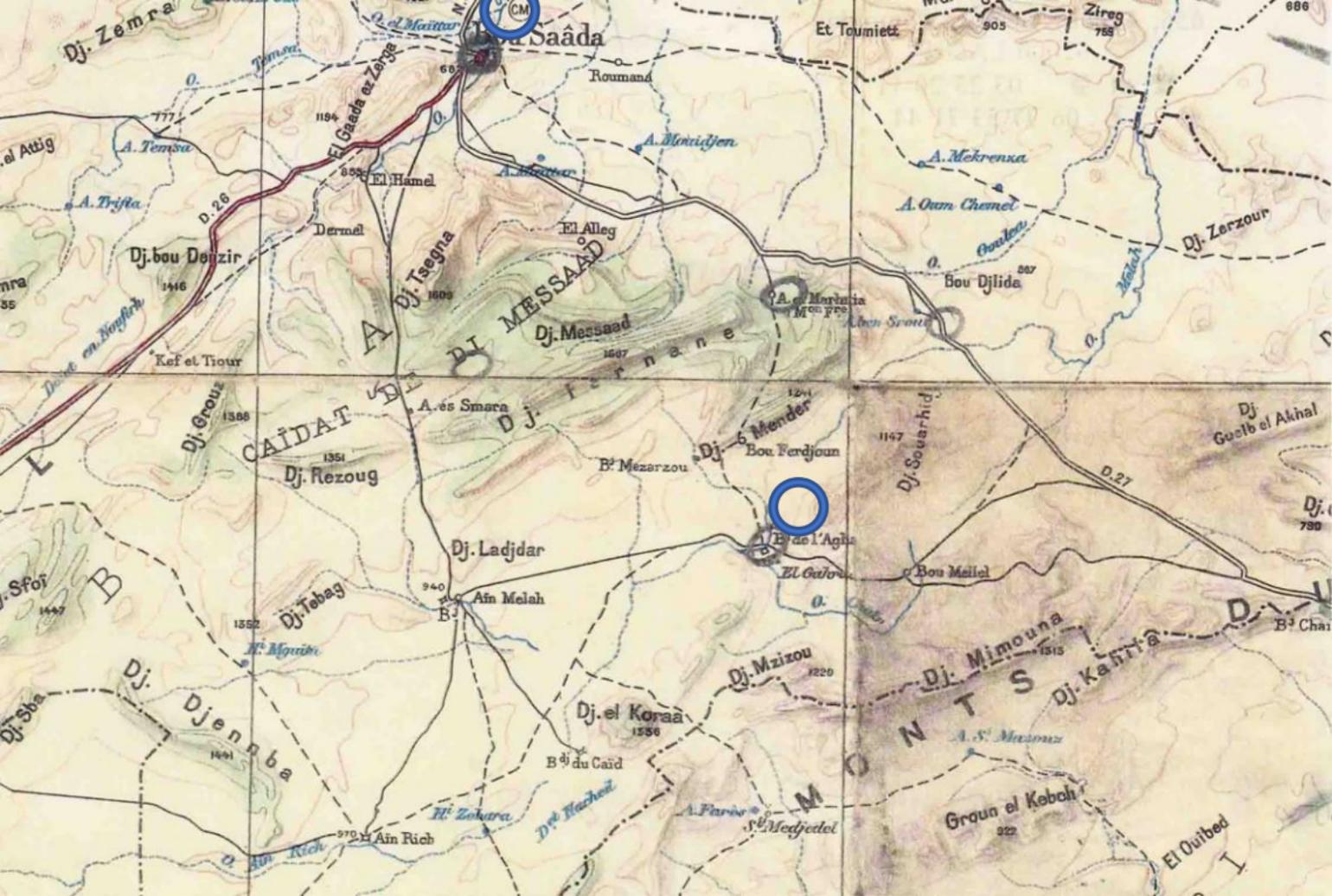
## Aérodrome de Bordj-de-l'Agha

Bordj-de-l'Agha est célèbre pour avoir hébergé le commandant Jean Pouget venu mettre de l'ordre dans une troupe des Transmissions manquant de tenue. Il raconte son expérience réussie dans le livre ci-joint.

Bordj-de-l'Agha était un des fiefs du fameux "général Bellounis" et de sa troupe animée par le 11<sup>ème</sup> Choc dans l'espoir de créer une force susceptible de combattre le FLN. Tentative vouée à l'échec comme toutes celles du même genre.

Pour revoir l'action dans la région, relire le document :  
*Huit mois au 584<sup>ème</sup> BT* d'André Amadeuf.







Dj. Ladjidar

Dj. Tobag

Ain Melah

Dj. Mizou

Bou Mallel

S. Fof

H. Mguin

O. Chou

Dj. Djennba

Dj. el Koraa

Dj. Mimouna

Dj. Kafrta

1491

1556

3220

1915

979

Ain Ruch

Dj. Kachel

A. Farou

Groun el Kebah

O. Bou Kich

S. Medjedol

Dj. Hamara

1091

1215

A. Oum el Gual

590

Dj. Nameira

799

El Oubed

Chebket el Malleg

Dj. ez Zerga

Dj. Touila

Keb. S. bou Zia

H. Sda

Rougaiba

1236

Chebket es Sennok

H. el Mia

Dj. Hamara

O. el Agha

H. Trifa

Amoura

A. Charbar

OULED

271

Dj. el

Bj

O. Krenifar

O. Pachout

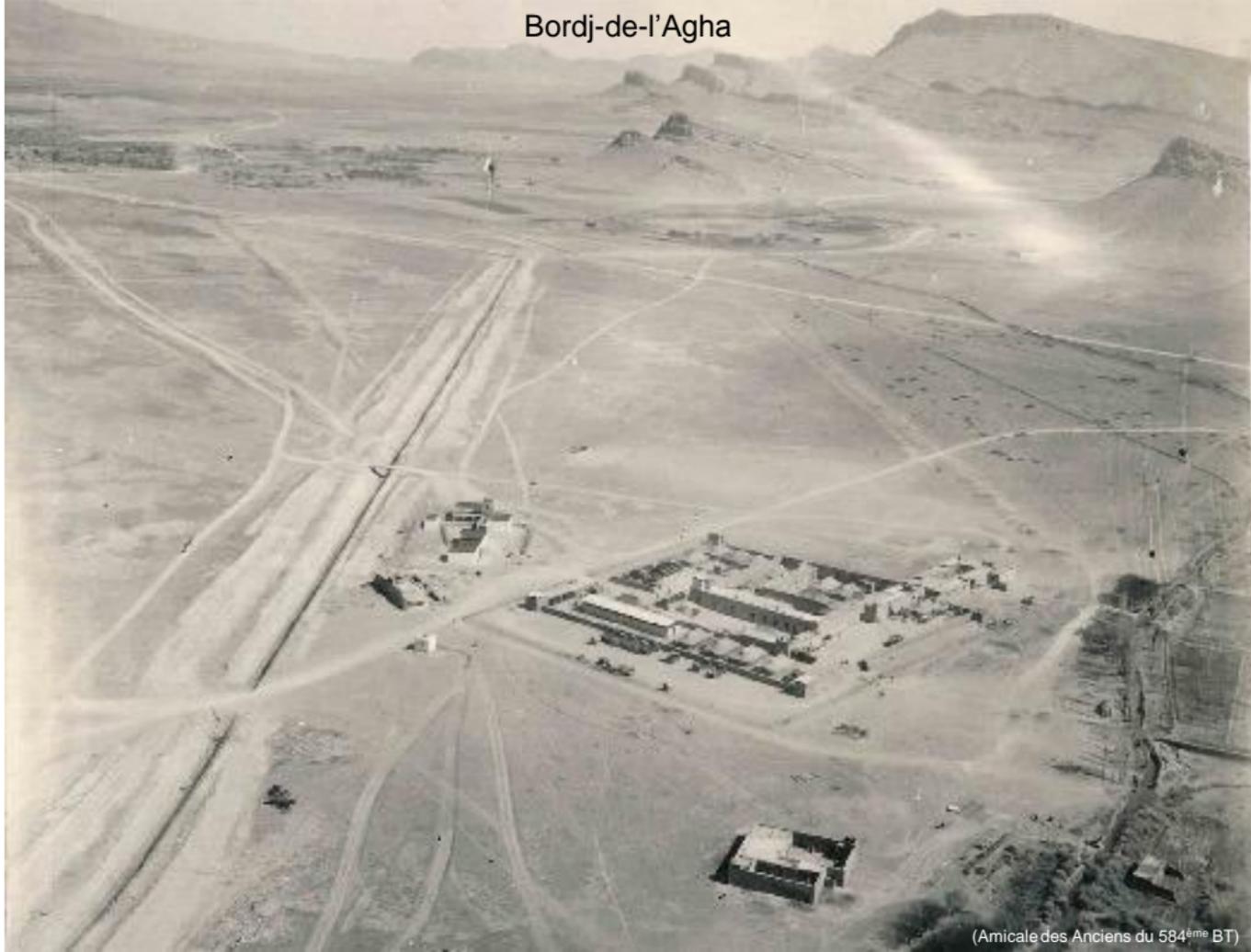
H. Avanc

H. Rebih

O. Pachout



Bordj-de-l'Agha



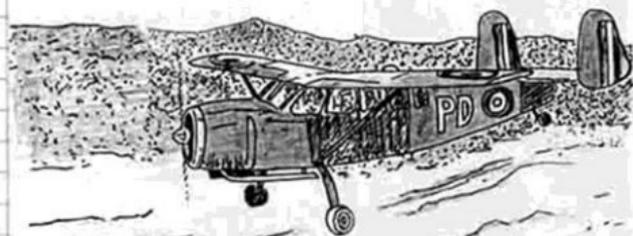
Les trois dapositives qui suivent sont extraites du livre  
d'Yves Augagneur (Amazon)



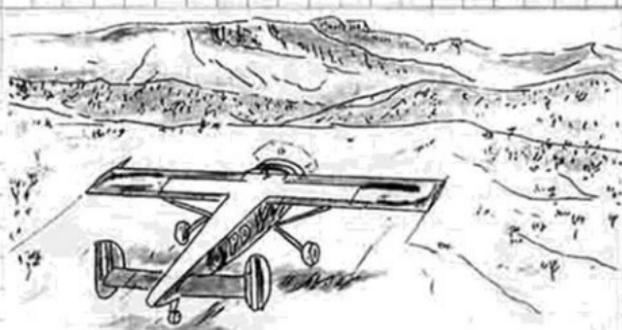
**LE TEMPS DE NOS VINGT ANS**



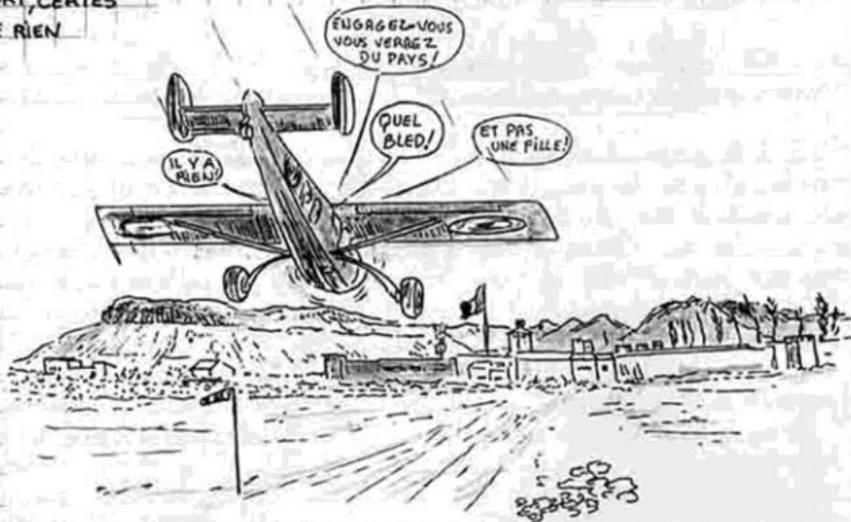
SUR LE PETIT TERRAIN D'AVIATION DE AÏN-DIS, NOUS VOUS PRÉSENTONS AU COLONEL VAÏSSE, CHEF DE CORPS DU 584 BT. IL NOUS SOUHAITE LA BIENVENUE AU BATAILLON. QUATRE SOUS-OFFICIERS EN RENFORT, CERTES UN PEU FRAÏS, SANS EXPÉRIENCE, MAIS CELA VAUT MIEUX QUE RIEN POUR REMPLACER CEUX QUI SONT LIBÉRABLES!



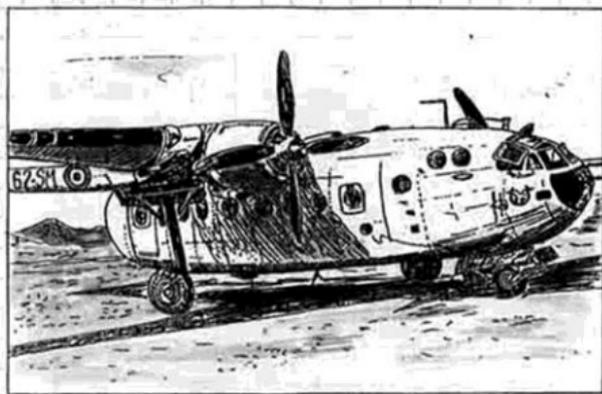
...L'AVION VOLE PLEIN SUD; NOUS SURVOLONS UN PAYSAGE DÉSERTIQUE "LES MONTS DES OULED.NAÏL"



POUR MDL AUJOURD'HUI, C'EST LE BAPTÊME DE L'AIR. LE BROUSSARD S'ARRACHE DU SOL, DANS LE VROMBISSEMENT DE SON "PRATT ET WHITNEY" DE 450 CV.



APRÈS VINGT MINUTES DE VOL, L'AVION AMORCE SA DESCENTE POUR SE POSER SUR LA PISTE DU BORDJ. NOUS VOICI ENFIN AU TERME DU VOYAGE!



## "LE COURRIER"...

Une liaison aérienne est assurée deux fois par semaine par le groupe de transport "ANJOU"; elle apporte le ravitaillement frais et le courrier tant attendu par chacun de nous.

Une certaine effervescence règne au bord; "c'est le jour de l'avion"; c'est aussi celui du rendez-vous avec les liaisons de nos trois postes dispersés dans le secteur.

Dans "les trauques" (chambres), quelques-uns s'activent joyeusement; ils partent en "perm" (permission) pour une trentaine de jours, après plus d'un an de leur incorporation directe en Algérie. Par contre, ceux qui

arrivent ici après douze mois de service en France ou en Allemagne ne peuvent prétendre à cette "faveur". En 1958, le service militaire est de dix-huit mois, mais à cause des événements, nous sommes maintenus vingt-quatre, voire trente mois! et notre libération peut toujours être remise en cause suivant la situation. Avant son arrivée annoncée par radio, tout un dispositif est mis en place pour assurer la protection de l'avion, un Nord-Atlas 2501 pendant le temps de son escale. Enfin, il apparaît étincelant au soleil, le train sorti; il amorce sa descente pour se poser et s'immobiliser près du bord; en bout de piste. Aussitôt, à l'arrière, ses deux grandes portes s'ouvrent pour le déchargement des vivres, le courrier est récupéré par le vaguemestre qui assure après triage sa distribution dans les compagnies.

Comme il se doit, l'équipage est toujours bien accueilli au bar et au mess des sous-officiers; il nous apporte des nouvelles de l'extérieur. Deux heures plus tard, de nouveau, l'avion fait rugir ses deux puissants moteurs pour s'arracher de la piste, soulevant un énorme nuage de sable; il prend très vite de la hauteur; une dernière fois, des saluts s'échangent avant qu'il ne disparaisse à l'horizon au-dessus des monts des Ouled-Nail, en direction d'Alger. Merci aux équipages qui prennent souvent des risques pour se poser au lieu de larguer le ravitaillement qui dans ce cas arrivait à terre en mauvais état; les tomates n'appréciaient pas ce type d'atterrissage!

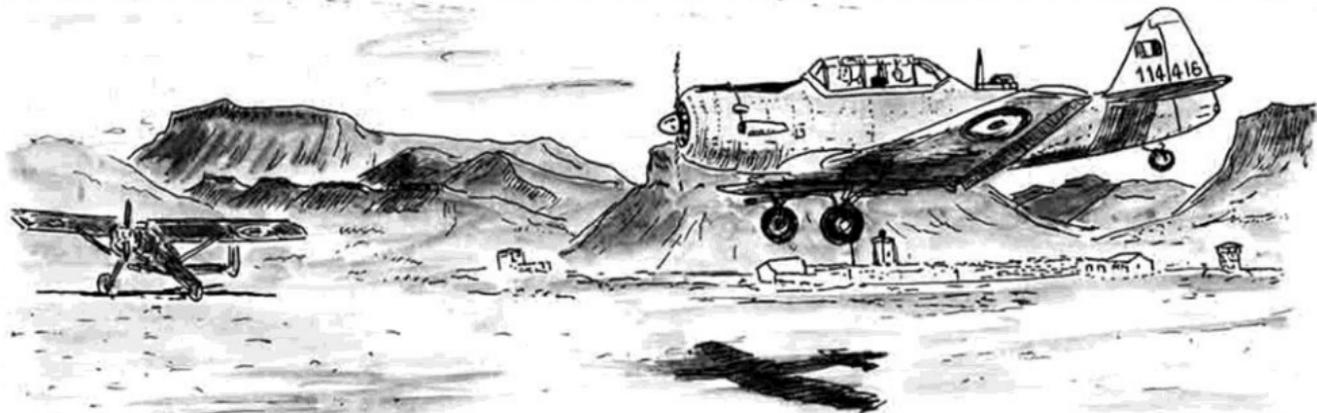


## "OPE" HÉLIPORTÉE ...

Dans huit jours je suis libérable, aussi je ne participe plus aux opérations; c'est une "tradition" au bataillon! J'assure les services au bordj, ce qui soulage un peu les copains.

Depuis les opérations du printemps 1959, le secteur est relativement "calme" mais cette "paix" reste fragile, elle est à nouveau troublée avec le drame récent de notre camion qui a sauté sur la piste de Ben-S'Roum. La découverte d'autres mines posées sur les pistes dans le secteur, et plusieurs coupures de la route Bou-Saâda - Biskra, sans oublier un trafic radio repéré par notre réseau d'écoutes, tout cela prouve une certaine réactivité chez les fellas et la présence parmi-eux d'un spécialiste artificier qu'il faut neutraliser au plus vite. Cette nouvelle situation enclenche la mise en œuvre d'une importante opération avec de gros moyens.

Au petit matin, une escadrille de six T6 vient se poser sur la piste du bordj ainsi que plusieurs hélicoptères du type "mammoth" pour hélicopter les sections de nos trois compagnies sur les sommets du fameux djebel Fernane. Avant l'hélicoptage, les T6 survolent et mitraillent copieusement les zones de largage pour "nettoyer" le terrain. D'autres unités arrivées de Bou-Saâda et de Djelfa investissent le massif; la légion monte à l'assaut des positions fortement tenues par les rebelles. Dans l'après-midi, j'assiste de loin au terrifiant spectacle d'un bombardement au "napalm". Ce n'est que le lendemain que cette katiba très combattive sera totalement anéantie, mais à quel prix!!



T6 En retour de mission: il est armé de deux ou quatre mitrailleuses et dispose d'un chargement de roquettes ou de bombes de 50 ou 100 Kg.

Bordj-de-l'Agha – Le ravitaillement arrive en *Noratlas* du GT 1/62 Algérie...



... ou par parachutage



Bordj-de-l'Agha – L-18 du 1<sup>er</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI



Bordj-de-l'Agha – L-19 du 1<sup>er</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI



Bordj-de-l'Agha – Le commandant Pouget reçoit une autorité venue en NC 701



Bordj-de-l'Agha – Départ en permission



Bordj-de-l'Agha – 1958 – Bell du GH 2



Bordj-de-l'Agha – 1958 – Arrivée du courrier par un SIPA de l'EALA 3/71



10 juillet 1961 – Ben-Srou, djebel Mimouna – Le SC Charles Haas, pilote de l'*Alouette* de l'EHL 1/7, et le Sgt Chahbazian, pilote du T-6 de l'EALA 2/2



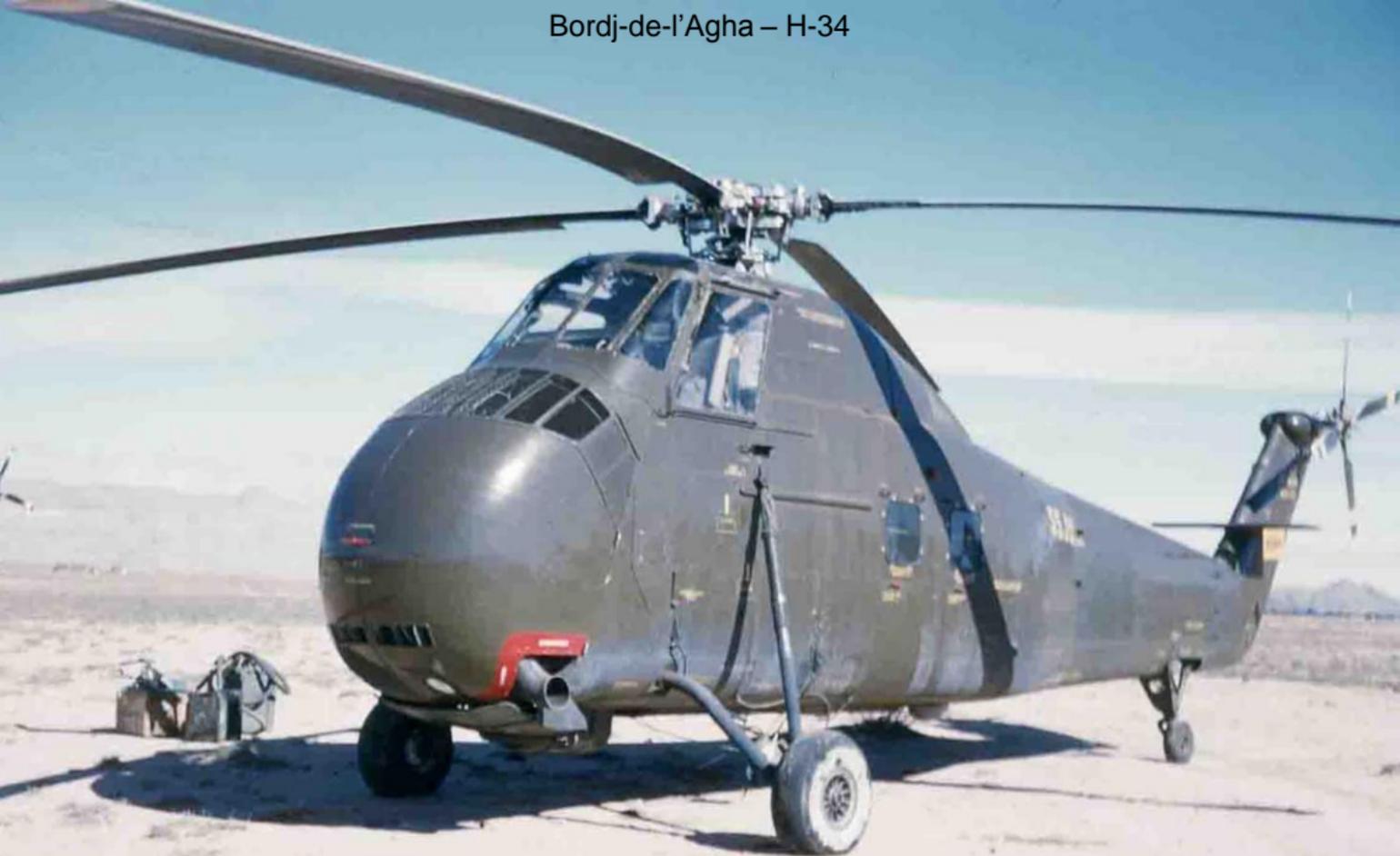
Bordj-de-l'Agha – 1960 – *Noratlas* du GT 3/62 Sahara



Bordj-de-l'Agha – Janvier 1961 – *Broussard* de l'ELO 2/45



Bordj-de-l'Agha – H-34



Bordj-de-l'Agha – Janvier 1960 – DIH de H-34 et *Broussard* de l'ELO 2/45 – Opération dans le djebel Fernane



Bordj-de-l'Agha – Janvier 1960 – T-6 de l'EALA 2/2 – Opération dans le djebel Fernane



Bordj-de-l'Agha – Janvier 1960 – T-6 de l'EALA 2/2 – Opération dans le djebel Fernane



Bordj-de-l'Agha – Janvier 1960 – T-6 de l'EALA 2/2 – Opération dans le djebel Fernane





Bordj-de-l'Agha – Janvier 1960 – T-6 de l'EALA 2/2 – Opération dans le djebel Fernane



Bordj-de-l'Agha – Janvier 1960 – T-6 de l'EALA 2/2 – Opération dans le djebel Fernane



Dernière diapositive

(Yves Augagneur)