

## Armée de l'Air 1945-1962 (5)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-vingtième et unième diaporama est le cinquième d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes et les centres de Baraki et Mouzaïville et la base de La Reghaïa.

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.

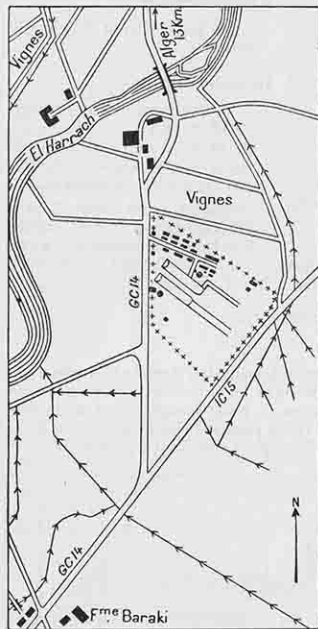
[Jarrige31@orange.fr](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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

# ALGER-BARAKI (Algérie - Alger)

## Aérodrome des Forces Aériennes

(Centre de dirigeables, impraticable aux avions)



### Position :

11 km S-SE d'Alger. — Lat. :  
36° 40' N, Long. : 3° 05' E. —  
Alt. : 22 m.

### Description :

Aire d'atterrissage : 400 m ×  
330 m.

Nature du terrain : coupé par  
rails de guidages.

### Installations des Forces Aériennes :

Projecteurs d'atterrissage. —  
Hangars à dirigeables. —  
— P.

### Moyens d'accès :

GC 14 d'Alger à Rovigo.

### Ressources :

Gué de Constantine 2 km.

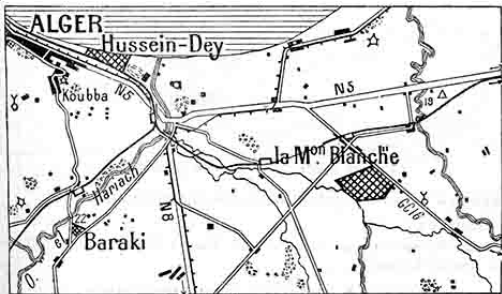
(Guide Michelin 1930)

# Baraki GMMT-DA 13/900

Groupe de maintenance de matériels techniques

Pendant la guerre 1914-1918, l'autonomie réduite des hydravions ne permettant pas d'assurer une permanence sur les convois, la Marine utilise alors des dirigeables et crée plusieurs Centres le long des côtes océaniques et méditerranéennes. Le Centre de Baraki est installé à une douzaine de kilomètres au sud d'Alger.

Les hangars sont démontées par la suite et l'armée de l'Air installe l'EGAA 631 (Entrepot général de l'armée de l'Air) et le GMMT-DA 13/900 chargé de l'entretien des radars au sol.





(ARDHAN)

Les installations de Baraki et un dirigeable en 1918, un deuxième hangar est en construction à gauche

Un premier dirigeable, l'Astra-Torrès AT-6, arrive à Baraki le 17 novembre 1917 en provenance d'Aubagne en 10 h 35 de vol, favorisé par le mistral. Il réalise ainsi la première liaison aérienne entre la métropole et l'Algérie.

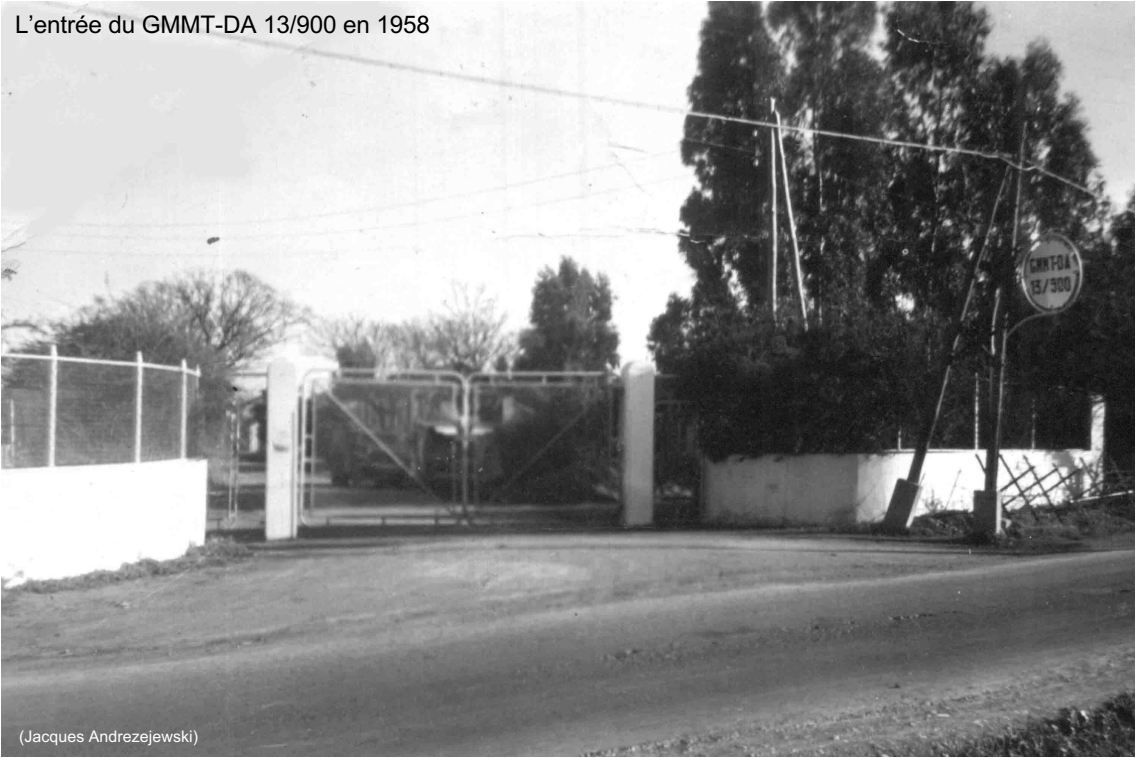
Caractéristiques : longueur 71 m, largeur : 15 m, hauteur : 20 m, volume : 6 700 m<sup>3</sup>, moteurs : deux Hispano-Suiza 150 ch, vitesse : 74 km/h, équipage : 5 hommes, autonomie : 13 h 30 à vitesse maximale et 27 h à vitesse de croisière.



L'arrivée de l'AT-6 à Baraki le 17 novembre 1917

(L'Afrique du Nord illustrée)

L'entrée du GMMT-DA 13/900 en 1958



(Jacques Andrezejewski)

# Les installations du GMMT-DA 13/900 en 1958



Les installations du GMMT-DA 13/900 en 1958



Les installations du GMM-DA 13/900



(Jacques Andrezejewski)



Les installations du GMMT-DA 13/900 en 1958



Les installations du GMM-DA 13/900



Les installations du GMMT-DA 13/900 en 1958



Les installations du GMMT-DA 13/900 en 1958



(Jacques Andrezejewski)

Radars en entretien au GMMT-DA 13/900 en 1958

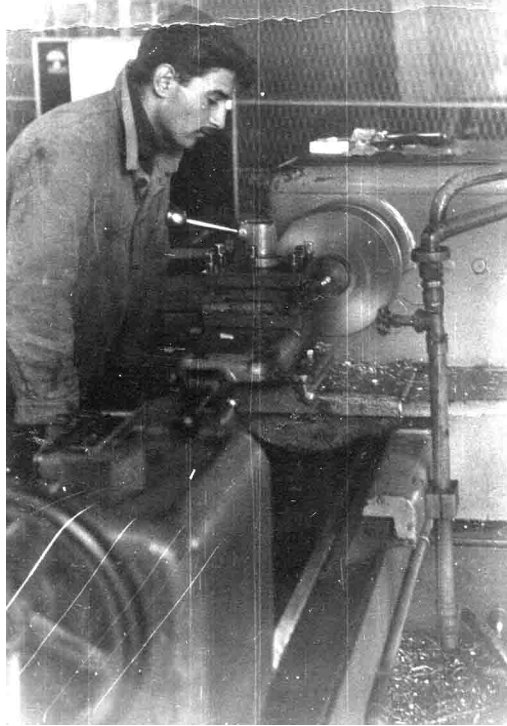


Radar en entretien au GMMT-DA 13/900 en 1958



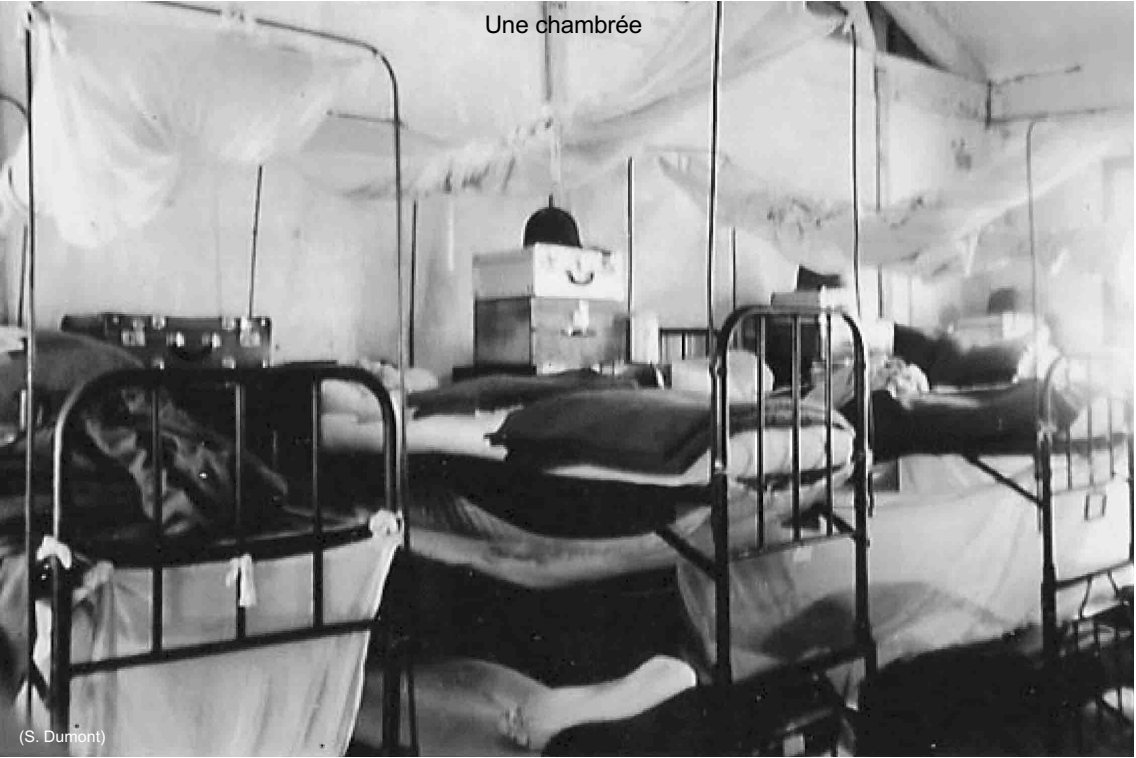
(Jacques Andrezejewski)

Jacques Andrezejewski au tour



(Jacques Andrezejewski)

Une chambrée





Au salon de lecture





Revue au GMMT-DA 13/900 en 1958



Revue au GMMT-DA 13/900 en 1958

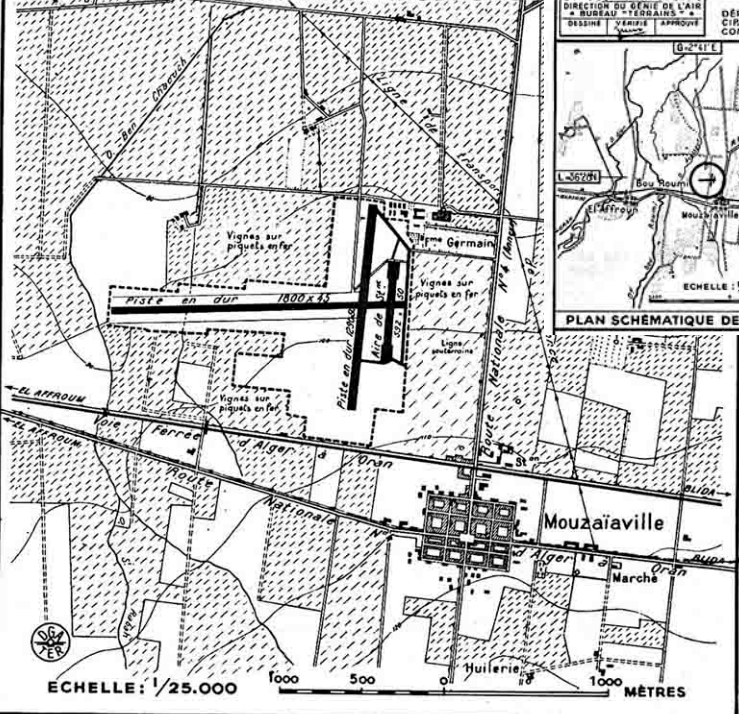
(Jacques Andrezejewski)

Classe 59/3



(Copains d'Armée)

# PLAN DE L'AÉRODROME

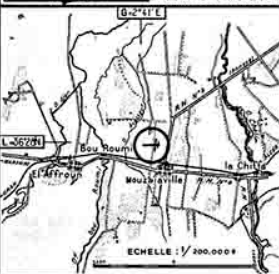


MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS  
DIRECTION DU DÉPÔT D'AIR  
BUREAU "TERRESTRES"  
DESSINÉ VÉRIFIÉ APPROUVÉ  
NOM

# MOUZAIAVILLE

DÉPART: ALGER  
CIRCONSCRIPTION: ALGERIE  
COMMUNE Mouzaïville

EDITION N° 1  
Sept. 1946  
Algérie

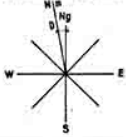


PLAN SCHEMATIQUE DE SITUATION

**RÉFÉRENCES**  
 LATITUDE: L. 36° 28' N. RÉG. AÉR. 5<sup>ème</sup> TELEPHONE  
 LONGITUDE: G. 2° 41' E. SUBD. AÉR.: Air Algérie  
 0° Méridien de Greenwich D<sup>ème</sup> RÉG<sup>ion</sup>: ALGER 872-80 à 94  
 ALTITUDE = 91<sup>m</sup> S<sup>ystème</sup> CONSTR.:  
 DECLIN. MAGN. D. 7° 10' W. RÉP<sup>ublic</sup> de  
 YARAN<sup>che</sup> L'Ordonn<sup>ance</sup> 7<sup>ème</sup> vers<sup>us</sup> E. AÉRODROME: C<sup>ode</sup> Aérodrome 554296  
 M<sup>as</sup> 1/50 000: 62 à 63  
 G<sup>ra</sup> 1/200 000: 13 à 14  
 S<sup>ché</sup> 1/500 000: Orléansville.

SITUATION ADMINISTRATIVE  
Terrain réquisitionné  
 Fermé à CAP.

GRAPHIQUE DES VENTS



## Mouzaïaville

Sur l'aérodrome de Mouzaïaville, créé en 1943 par les Alliés, se trouve l'Escadron de transmissions régional 805 (ETR 805) qui forme les aide-contrôleurs de circulation aérienne. L'ETR 805 dépend du Groupement de Transmissions Régional 805 (GTR 805) qui lui-même fait partie du 3<sup>ème</sup> Bureau de la 5<sup>ème</sup> Région aérienne.



GTR 805



ETR 805

### 3<sup>ème</sup> Bureau – Circulation aérienne

La Section circulation aérienne du 3<sup>ème</sup> Bureau est située à l'état-major de la 5<sup>ème</sup> Région aérienne à La Redoute.

Son rôle est d'assurer la liaison entre l'armée de l'Air et la Direction de l'Aviation civile (DAC/A) pour tout la réglementation et à la circulation aérienne, elle est en relation, en 1959, avec MM. Gauteux et Cassola. La Section CIRC.AER. diffuse vers les CLA (contrôle local d'aérodrome) des aérodromes militaires les NOTAM (notice to airmen) provenant de la DAC/A et les ANAM (avis aux navigateurs aériens militaires). Inversement, il diffuse vers la DAC/A les renseignements provenant des aérodromes militaires ouverts à la CAP (circulation aérienne publique).

La section assure la réglementation des vols dans la zone 230, zone sous contrôle militaire correspondant à la FIR (flight information région) d'Alger. Par exemple : interdiction des vols dans une large zones centrée sur Reggan ou In-Amguel lors des essais nucléaires. Par exemple également : procédures d'approche et d'atterrissage sur les aérodromes de Blida et Boufarik.

En 1959, le responsable du Service est le commandant Schult, le capitaine Clanet est son adjoint circulation aérienne. Le commandant Schult a participé activement au déplacement du général Challe vers Alger lors de la Révolte des Généraux.

Les appelés qui servent dans les CLA et les différents bureau suivent, durant trois mois à Mouzaïville, la formation d'aide-contrôleur d'aérodrome (73.21) avec des cours portant sur la réglementation de la circulation aérienne et la météo, il suivent aussi les cours du peloton de brigadier.

Ils participent également aux opérations de maintien de l'ordre et à la garde des fermes aux alentours.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES ARMÉES "AIR"

Commandement de la 5<sup>e</sup> Région  
Aérienne et de l'Air en Algérie

G.T.R. et E.T.R. 805



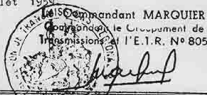
## CERTIFICAT

d'aptitude aux fonctions d'aide spécialiste

Par délégation du Général Commandant la 5<sup>e</sup> Région  
Aérienne et l'Air en Algérie, le Commandant MARQUIER  
Commandant le Groupement et l'Escadron de Transmissions  
Régional N° 805, décerne le Certificat d'Aptitude aux fonctions  
d'aide : Contrôleur d'aérodrome (73.21)

au : 2<sup>ème</sup> Classe POIGNET Pierre

à la date du 1<sup>er</sup> juillet 1959





Mouzaïaville





L'entrée de l'ERT 805 à Mouzaïaville



ERT 805 à Mouzaïville



(Christian Grasland)

ERT 805 à Mouzaïville



(Christian Grasland)

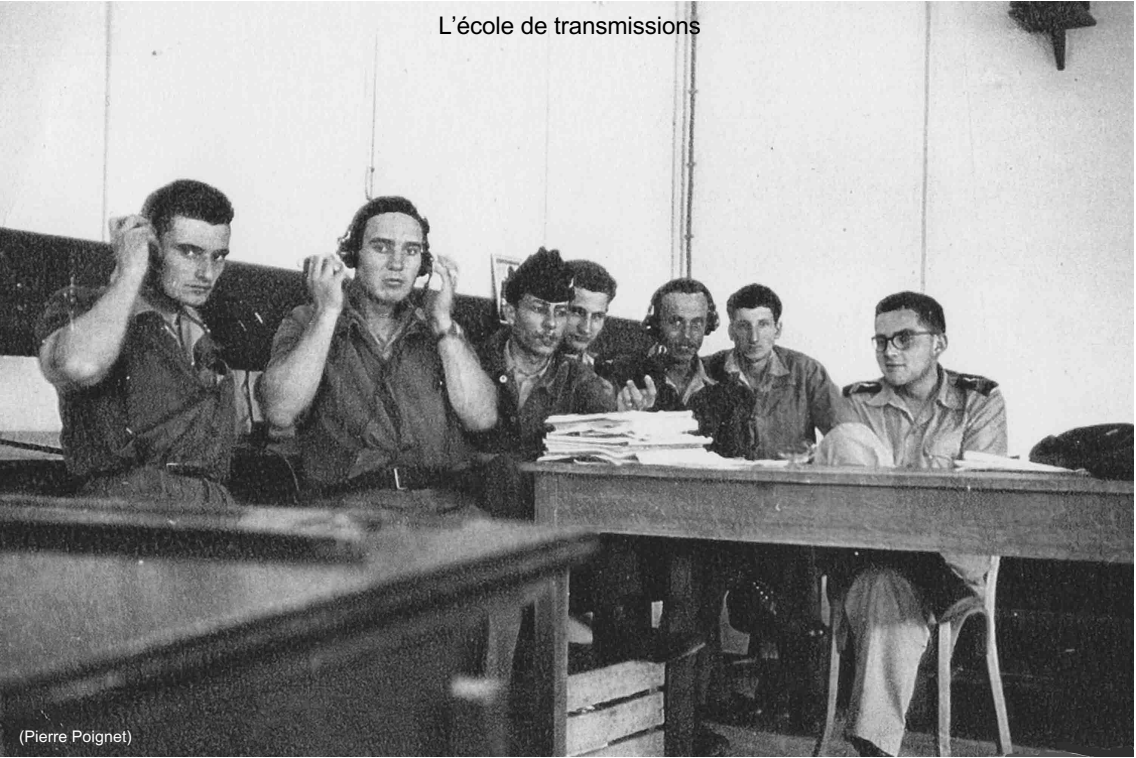
ERT 805 à Mouzaïville



# Les bâtiments et le pic Mouzaïa



L'école de transmissions



73-21

CLASSE 59-1



(Pierre Poignet)





(Pierre Poignet)



Dans le car Chausson



En patrouille avec le GMC de l'ETR 805



(Christian Grasland)

Half-track de l'ETR 805



(Christian Grasland)

Dans le half-track



(Christian Grasland)

Dans le half-Track, mitrailleuses jumelées MAC 34 et projecteur



(Christian Grasland)

Dans le half-track



(Christian Grasland)



(Christian Grasland)



L'antenne de Chr ea et le half-track   Chr ea





Un half-track de l'ETR 805 victime d'un obus de 105 piégé



Un Jeep blindée de l'ETR 805 avec un projecteur



(Christian Grasland)

Appelés à Mouzaïaville



## La corvée



(Philippe Hillion)

Appelés à Mouzaïville



Appelés à Mouzaïaville



## La Réghaïa BA145

D'après :

Bernard Thévenin : *Les insignes des bases aériennes* (SHD)

L'aérodrome est créé par les Alliés, après le débarquement du 8 novembre 1942.

Après la guerre, le GC 2/5 *Ile-de-France* et une unité de la DAT, l'EDA 503, qui va donner naissance au SDA 1/903, s'installent sur la base administrée par le DBA 146. Le GC 2/5 part et il est prévu de faire de La Réghaïa une importante base de défense aérienne. Le 1<sup>er</sup> octobre 1952, la BA 146 est créée avec la CA 1/146 et la SP 35/146 pour soutenir le SDA 1/903.

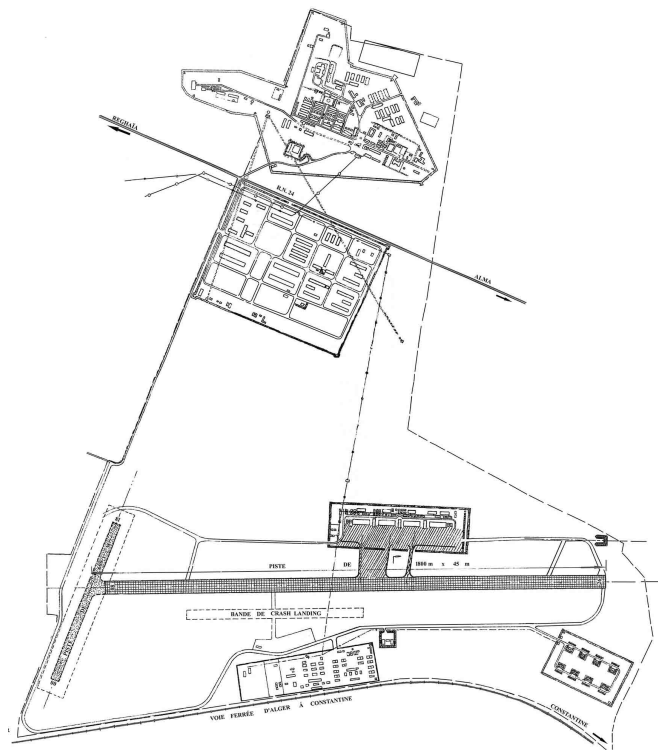
En 1955, la base dirigée par le commandant Peinnet. Dans le courant de l'année, une escadrille d'aviation légère d'appui pour l'instruction de équipages est créée sur la base, l'EAL 72, ce qui entraîne la mise en place d'un CLA réduit.

En 1956, une nouvelle organisation devient nécessaire en raison des charges du maintien de l'ordre et de l'implantation d'unités aériennes, en particulier du GALA 70 (ex GALA n° 3).

Le 1<sup>er</sup> mai 1956 voit la création du CLA 20/146, de l'AMB 10/146, de la STB 85/146. Le SDA 1/903 devient le SDA 913 et le 45<sup>ème</sup> Bataillon allégé du Génie de l'Air.

La base est commandée par le colonel Amargel.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1956, le CIEAL 330 (Centre d'instruction des équipages de l'aviation légère) est créé pour transformer les pilotes de T-6 et former les observateurs, après avoir été équipée de MS 500 et de MS 733.





Le 31 décembre 1956, le CIEAL 330 est dissous et sa mission reprise par le CIAL 320 créé le lendemain à Aulnat. Le CIAL d'Aulnat est dissous le 30 juin 1958 et sa mission reprise, à nouveau à La Reghaïa, le 1<sup>er</sup> juillet par l'escadrille d'instruction de l'aviation légère de l'armée de l'Air 1/320. L'EIALAA 1/320 fonctionne sur la BA 146 jusqu'au 15 septembre 1959, date à laquelle elle est transférée à Blida.

Le 1<sup>er</sup> mai 1956 voit la création du CLA 20/146, de l'AMB 10/146, de la STB 85/146. Le SDA 1/903 devient le SDA 913.

En avril, 1956, la création des Commandos de l'Air est décidée, leur centre d'instruction s'installe à La Reghaïa. Les Commandos 10 et 20/541 sont officiellement sur pied le 1<sup>er</sup> juin 1956, le 3<sup>ème</sup> commando est créé le 25 juillet. Les trois Commandos deviennent opérationnels en octobre 1956. Début 1957, un quatrième Commando est formé et le Groupe de commandos parachutistes de l'Air 541 avec son état-major est installé le 1<sup>er</sup> mai 1957 sur la BA 146. Un cinquième Commando voit le jour en février 1959. Après la Révolte des Généraux en avril 1961, le GCPA 541 est dissous à la fin du mois, seul rescapé le CPA 50/541, en opérations à Colomb-Béchar, subsiste sous le nom de Compagnie de Commandos parachutistes de l'Air 50/541, basée à Arzew.

A partir de juin 1956, La Réghaïa héberge la base arrière du PA 7<sup>ème</sup> DMR de l'ALAT.

La Section de recherche et d'expérimentation 9/540 vient de Tlérgma en octobre 1956 pour expérimenter, entre autre, le *Broussard*. Elle sera dissoute le 15 juin 1957.

L'EALA 11/72 arrive de Boufarik avec ses T-6 le 1<sup>er</sup> janvier 1957 et restera à La Réghaïa jusqu'à son départ pour Blida en août 1959. Détachement de l'EALA 15/72 de Paul-Cazelles en novembre et décembre 1957.

La base abrite également le CCS (Centre de coordination des sauvetages) en relation avec l'EARS/SASM 99 à Boufarik, puis à Maison-Blanche.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1959, la 23<sup>ème</sup> Escadre d'hélicoptères, composée de l'EH légers 5/57 et de l'EH lourds 1/58, arrive de Boufarik.

En octobre 1960, se trouvent basés à La Reghaïa : la 3<sup>ème</sup> EH, le GCPA 541 et ses cinq Commandos, l'EALA 11/72, l'ELO 2/45, le 45<sup>ème</sup> BAGA et le SDA 10/951 (ex-SDA 913).

Le médecin-chef de la base est le commandant Valérie André, chirurgien et pilote d'hélicoptère.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1961, le commandement de la 5<sup>ème</sup> Région aérienne quitte Alger pour la BA 146 et devenir, en juillet 1962, le Commandement de l'Air en Algérie.

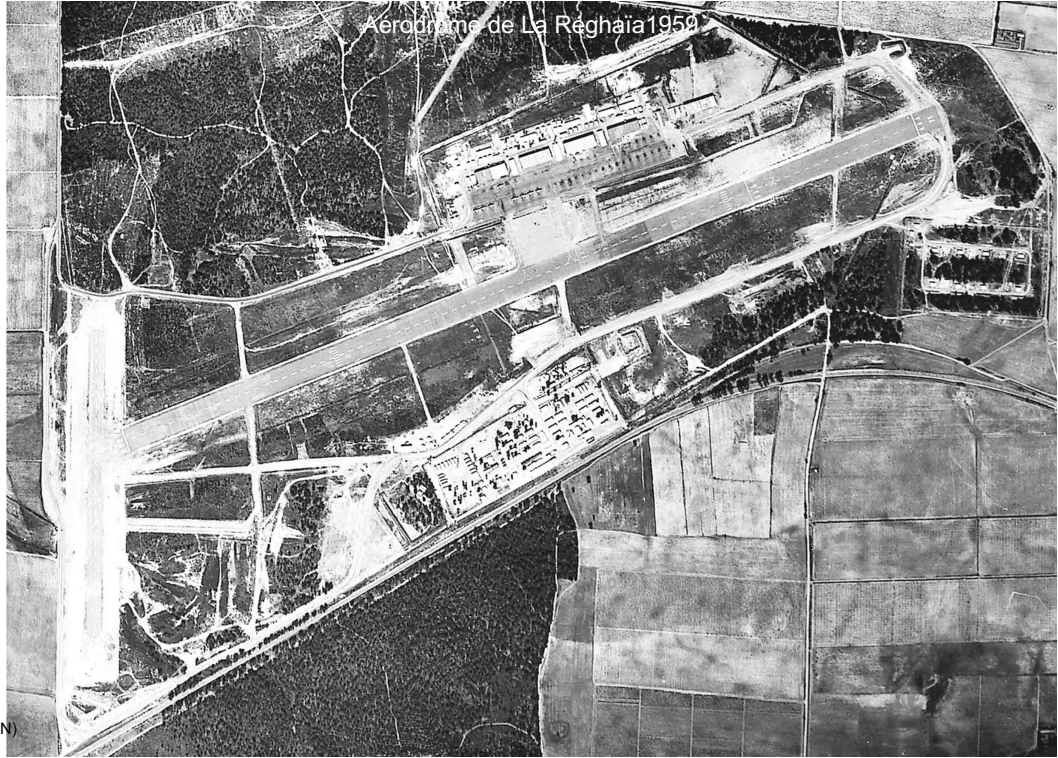
En octobre 1960, le colonel Jamot remplace le colonel Villedieux au commandement de la base.

Le 14 novembre 1961, le commandant Le Goff succède au lieutenant-colonel Sagot à la tête de la 23<sup>ème</sup> EH.

Début 1962, la BA 146 abrite la 23<sup>ème</sup> EH, l'AMB 10/146, le GP, le CLA, l'état-major de la 5<sup>ème</sup> RA, le SDA 10/951 et le CODA transféré d'Alger le 1<sup>er</sup> février.



Aérodrome de La Réghaïa 1959



# L'aérodrome de La Réghaïa vu vers le nord



(Pierre-Fernand Lacroix)

# L'aérodrome de La Réghaïa vu vers le sud



La tour de contrôle



(Pierre Lazzarini)

# Les antennes des Transmissions



Baraque Fillod à La Réghaïa



(André Barrault)

La Réghaïa



Baraques Fillod





Baraques Sarrade et Galtier à La Réghaïa



1961 – Pierre Bombars à gauche



(Pierre Bombars)

1961 – Plage militaire – Pierre Bombars à droite

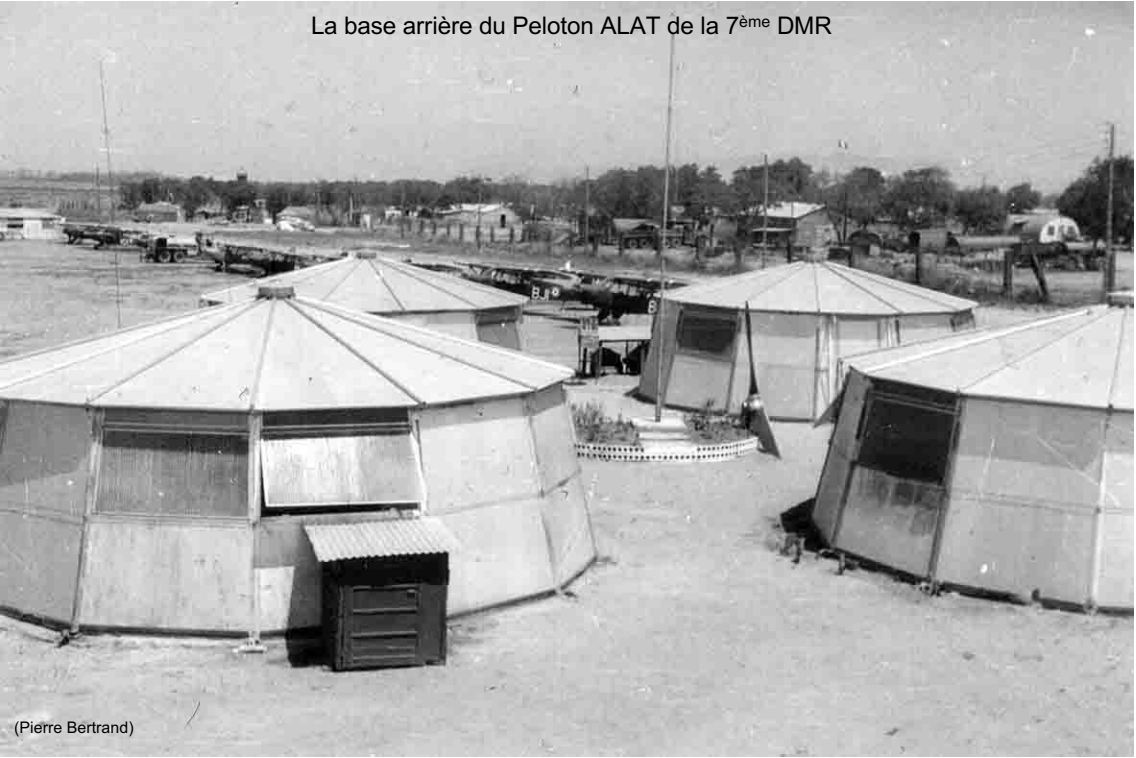


(Pierre Bombars)

Commandos de l'Air en 1959



La base arrière du Peloton ALAT de la 7<sup>ème</sup> DMR



23<sup>ème</sup> Escadre d'hélicoptères à La Réghaïa en 1962

