

Aérodromes et bases 1945-1962 (6)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-vingt-deuxième diaporama est le sixième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'aérodrome d'Oran-La Sénia et la Base aérienne 141.

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>

Introduction

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



L'histoire de l'aérodrome de La Sénia remonte au début du Siècle dernier, avec le premier vol de Julien Serviès le 14 décembre 1909. Il est parmi les plus anciens aérodromes du Monde toujours en activité.

La base aérienne de La Sénia est baptisée *Commandant Jean Tulasne*. Jean Tulasne est né à Nancy le 27 novembre 1912. Il est admis à Saint-Cyr en 1931. En décembre 1940, au cours d'un exercice de combat à haute altitude, il disparaît pour rejoindre les unités de la Royal Air Force au Caire. Il se bat alors en Libye au sein du 274^{ème} Squadron. En juillet 1942, il met sur pied et prend le commandement de l'escadrille de chasse *Normandie* qui devra participer aux opérations sur le front russe. Le 17 juillet 1943, le commandant Jean Tulasne disparaît au cours d'un combat aérien dans la région d'Orel, contre des Fock Wulf 190.

En avril 1947, la 1^{ère} Escadre de chasse sur *Spitfire* vient s'installer à La Sénia, avec le GC 1/1 (Groupe de chasse) *Provence* et le GC 2/1 *Nice*. En novembre 1950, le GC 1/1 va s'installer à Bizerte.

Ensuite, de nombreuses unités vont être mises sur pied à La Sénia sous forme de groupes de marche avant d'être engagées en Indochine. Ainsi, la 8^{ème} Escadre de chasse avec les deux escadrons 1/8 *Saintonge* et 2/8 *Languedoc*, installée à La Sénia en janvier 1951, équipée de P-47, part en Indochine en janvier 1952.

Le GC III/2 *Artois* est basé à La Sénia de janvier 1952 à juin 1952.

La Base aérienne 141 est créée le 1^{er} juin 1948 (elle était jusqu'alors BA 202).

Une partie du film *Le grand cirque* est tourné sur la base en 1949.

Elle reçoit la visite, le 6 octobre 1951, du secrétaire d'Etat à l'Air Pierre Montel, accompagné du général Maurice Challe, chef d'état-major, il y sont reçus par le député-maire Henri Fouque-Duparc et le général Bonnafé commandant la 5^{ème} Région aérienne.

De grands travaux sont faits à La Sénia, deuxième aéroport algérien par son activité, en 1951, avec la construction de nouvelles piste, le balisage, l'équipement radio-électrique et la construction de la tour de contrôle.

Activité civile :

1948 : 4 000 mouvements d'avions, 34 000 passagers, 4 300 tonnes de fret et 206 tonnes de poste.

1949 : 4 000 mouvements d'avions, 56 000 passagers, 2 200 tonnes de fret et 163 tonnes de poste.

1950 : 3 600 mouvements d'avions, 57 000 passagers, 2 400 tonnes de fret et 180 tonnes de poste.

1954 : 15 000 mouvements d'avions dont 7 000 mouvements commerciaux, 104 000 passagers, 1 850 tonnes de fret.

1956 : 180 000 passagers.

1957 : 242 000 passagers.

1958 : 260 000 passagers.

1959 : 312 000 passagers.





CICOA 920

Centre d'instruction des
contrôleur d'opérations
aériennes



Section de perfectionnement
des réserves ordinaires

En décembre 1951, le GC 2/6 *Normandie-Niemen*, retour d'Indochine, s'installe à La Sénia et perçoit des P-47. Le 6 juin 1952, il reçoit les deux premiers *Mistral*. Quatorze autres sont versés avant la fin de l'année. Entre-temps, le GC 2/6 devient Escadron de chasse 2/6 et fournit une partie du personnel destiné à mettre sur pied le nouvel escadron EC 1/6 *Oranie* de la 6^{ème} Escadre de Chasse créée officiellement le 1^{er} octobre 1952, seule escadre de chasse basée en Algérie et qui a pour mission la Défense aérienne du territoire (DAT) de l'Algérie et de l'est du Maroc. Outre sa participation ultérieure au maintien de l'ordre, elle assure le perfectionnement des jeunes pilotes sortant de Meknès, jusqu'au début 1960.

En 1952, l'EEC 1/17 (Escadrille d'entraînement et de calibration) est créée et s'installe, l'automne 1952, dans la partie sud de l'aérodrome appelée *Valmy* à cause de la proximité du village du même nom. Elle a la charge d'aménager trois des quatre grands hangars. Elle devient l'Escadron de chasse 1/17 en décembre 1953, puis donne naissance, en avril 1956, à la 20^{ème} EC qui sera stationnée à Boufarik.

Le 1^{er} octobre 1952 est créé le CER 309 (Centre d'entraînement des réserves), équipée de MS 475 *Vanneau*, qui deviendra l'ERALA 2/40 (Escadrille de réservistes de l'armée de l'Air) le 1^{er} mars 1957. Initialement destinée à entraîner les réservistes, l'ERALA 2/40 deviendra opérationnelle en T-6 en mai 1957 et sera dissous le 21 février 1962. Il est créé également une section de perfectionnement des réserves ordinaires (pour les non-navigants).

La base abrite une école de formation de contrôleurs d'opérations aériennes et d'exploitants radar, le CICOA 920 (Centre d'instruction des contrôleurs d'opérations aériennes) qui est créé le 1^{er} octobre 1952, pour former des contrôleurs officiers et sous-officiers appelés (il deviendra ensuite le CIRCOA 931).

Le 22 mars 1955, à la suite de l'exercice avec l'escadre de Méditerranée, l'amiral Barjot rend visite à la base.

En septembre 1955, l'EOM 75 (Escadrille d'Outre-Mer) est créée, équipée de NC 702 *Martinet*. Le 15 février 1956, elle est dissoute et son personnel et ses avions vont à Blida constituer la 3^{ème} escadrille du GOM 86 (Groupe d'Outre-Mer).

En 1956, de nombreuses unités sont créées pour les besoins des opérations : le GATAC 2 en mai, l'ELA 53 (Escadrille de liaison aérienne), futur GALO 53 (Groupe d'aviation de liaison) en août, le Groupe de bombardement 1/91 *Gascogne* en août également (il partira pour Bône), la 2^{ème} Escadre d'hélicoptères (futur 22^{ème} EH) en novembre et le GB 2/91 *Guyenne* le 1^{er} décembre. Le 15 août, le CIEB 26 329 (Centre d'instruction des équipages de B-26), est créé. Une escadrille de RB-26 est détachée de la 33^{ème} Escadre de reconnaissance.

En octobre 1956, la mission DAT est réduite au profit du maintien de l'ordre.

Le GALA 2 (Groupe d'aviation légère de l'armée de l'Air) est chargé d'administrer l'état-major du GATAC 2 (commandé par le général Ezanno), l'ETG, les PCA et les escadrilles de l'Oranis.

Le 1^{er} novembre 1956, une escadrille de douze *Broussard*, l'ELO 4/45, est créée, sa dotation passe à vingt avions six mois plus tard. Cette escadrille est dissoute le 30 juin 1958 et ses avions sont répartis entre les deux GSRA (Groupe saharien de reconnaissance aérienne) et l'ELO 5/45 de Zenata.

Après avoir effectué plusieurs détachements à Oran, l'EALA 3/72, créée au Maroc début 1956, arrive d'Oujda en décembre 1956 avec ses T-6, elle partira pour Sidi-Bel-Abbès en septembre 1958. En février et décembre 1957, détachement des T-6 de l'EALA 6/72 de Thiersville.

En 1958, le colonel Hautière commande la base.

Fin 1959, la base abrite la Brigade territoriale de support (BTS) du GATAC 2.

Le 1^{er} juillet 1959, le GALA 2 est dissous et remplacé par le CA 2/47, cette CA (Compagnie administrative) est dissoute le 31 décembre 1960 et sa mission reprise par le BA 1/141.



SDA 933

Secteur de défense
aériennes



AMR 2/661

Atelier et magasin
régional

La base vue vers
le sud

(Marc Hoffmann)

Le colonel Barbe commande la base en 1959, le général Calmel commande le GATAC 2.

Le *Privateer* de la Marine s'y posent fréquemment et la base est utilisée comme dégagement de la base aéronavale de Lartigue lorsque des travaux y sont effectués.

En souvenir du grand chef et du grand pilote, la base d'hélicoptère s'appelle désormais héliport *Colonel-Brunet*.

En avril 1960, le Secteur de défense aérienne 933 (SDA) est commandé par le lieutenant-colonel Blanck qui prend la suite du colonel Wagner.

L'été 1960, l'EC 2/6 *Normandie-Niemen* change ses *Mistral* pour des *Vautour* dont les premiers arrivent le 28 octobre

Le 10 septembre 1960, grande manifestation à l'occasion de la remise de la médaille de la santé à l'EH 2, en présence du général Gambiez commandant le corps d'armée d'Oran, du médecin général Duval, commandant le service de santé de la 10^{ème} RM et du général Calmel.

En octobre 1960, la 6^{ème} EC est rejointe par la 8^{ème} EC qui vient de Rabat. A cette période d'activité intense aussi bien aérienne qu'au sol pour des opérations locales de maintien de l'ordre, l'effectif de la base dépasse 4 000 personnes. En plus des unités aériennes et de défense aérienne déjà citées, il y a en effet d'importants moyens de soutien tels que l'AMR 2/661 (Atelier e magasin régional). Il existe aussi un Compagnie de livraison par air (CLA) qui ravitaille les postes isolés par parachutage.

A partir de l'été 1961, le dégagement s'amorce et les moyens commencent à se resserrer.

Le 16 juillet 1961, la 8^{ème} EC quitte La Sénia avec ses *Mystère IV* et rentre en métropole.

Le 8 août 1961, le lieutenant-colonel Kooly prend la tête du Secteur de défense aérienne 10/952, en remplacement du lieutenant-colonel Blank.

Le 17 décembre 1960, le colonel Védrines prend le commandement de la base, en remplacement du colonel Barbe.

Le GTR 805 arrive, ainsi que l'EC3/20, mais le GB 2/91 est dissous ainsi que l'ELO 5/45 et la 22^{ème} EH s'en va.

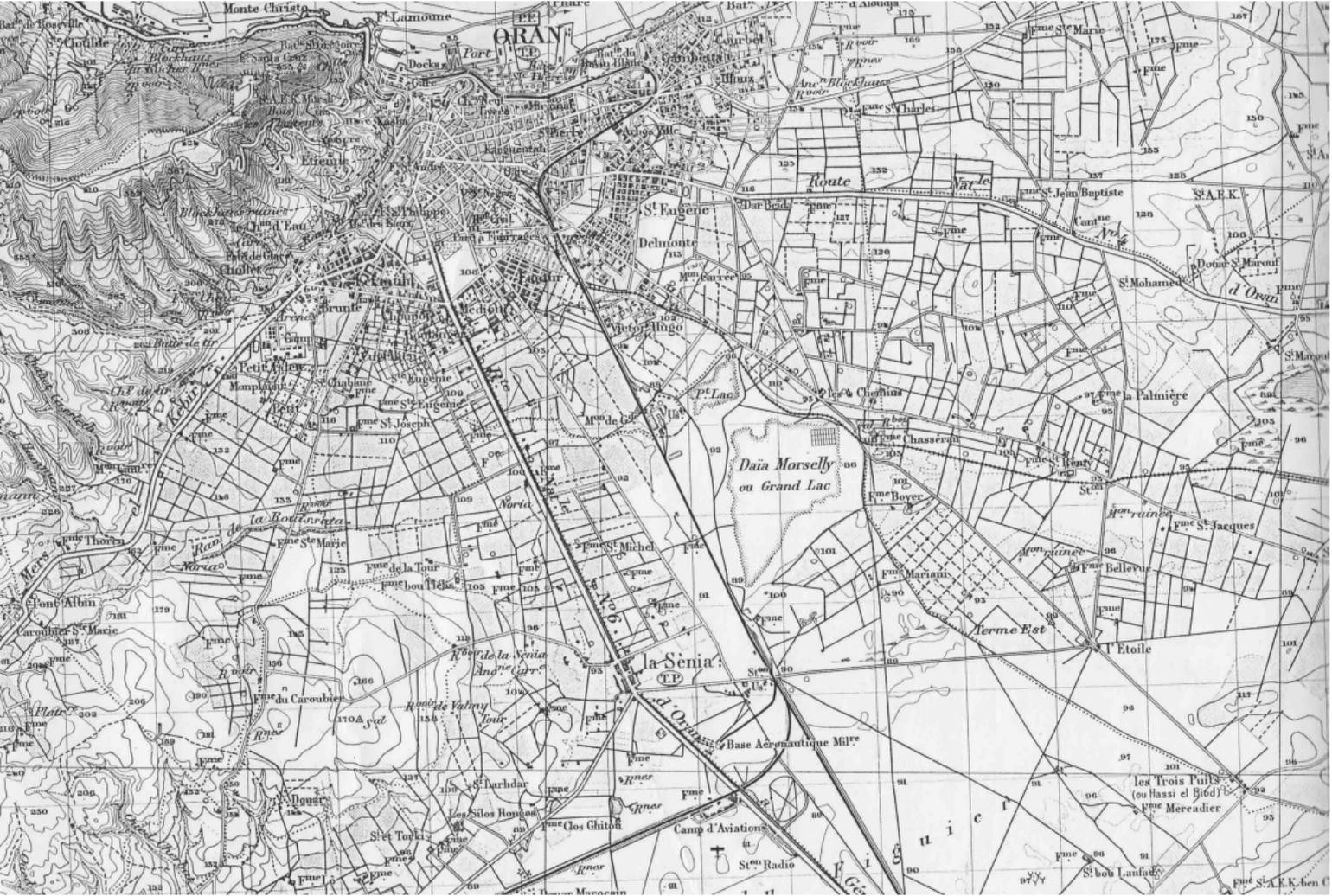
La 6^{ème} EC est dissoute le 1^{er} février 1962. Le 12 mars 1962, l'EC 2/6 *Normandie-Niemen* quitte Oran pour la base d'Orange (il deviendra ECN 2/30).

Le 6 octobre 1961, le colonel Giguet prend le commandement de la base, alors que Jacques Domeneghetti est commandant de l'aéroport civil.

En mai 1962, le général Enfru prend le commandement du GATAC 2.

Entre le mois de mars et le mois de juillet, l'aérodrome devient un élément essentiel pour le départ des rapatriés.





ORAN - LA SÉNIA

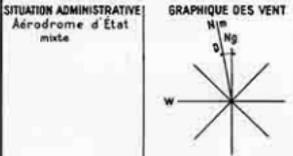
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS
DIRECTION DU GÉNIE DE L'AIR
BUREAU TERRAINS
DESIGNÉ VERITE APPROUVÉ

DÉPARTEMENT ORAN
CIRCONSCRIPTION ORAN 2
COMMUNE La Sénia - Valmy

EDITION N° 1
Sept. 46
A.F. AÉ

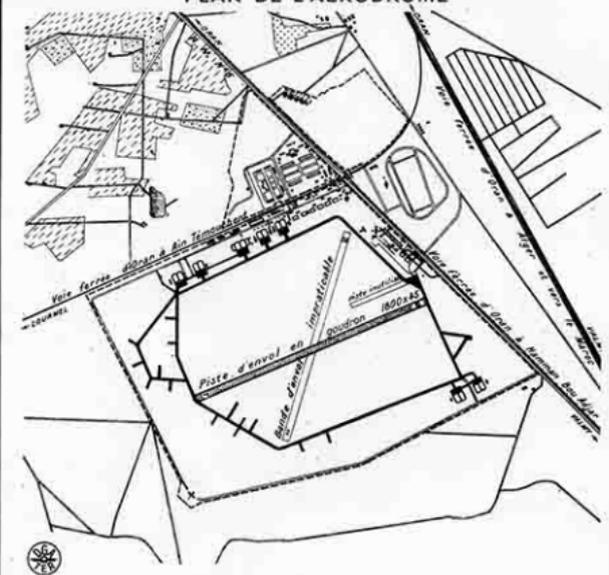


RÉFÉRENCES
LATITUDE: L. 35° 37' N. RÉG. AÉR: 5^{ème}
LONGITUDE: G. 0° 36' 20" W SUBD. AÉR: Air Algérie
0° Méridien de Greenwich D^{ème} RÉG^{ion}: ALGER 672
ALTITUDE = 50m S^{ystème} CONSTR: DÉCLIN MAGN. D. 8° 26' (1946) RÉP^{ublique} de
VARAN^{ts} Émission 7^{ème} vers l'É. AÉRODROME: C^{atégorie} Aérodrome 2
12 C^{atégorie} de Base 2
1/50,000: 181 à 155
1/200,000: 20
1/500,000: ORAN



PLAN SCHEMATIQUE DE SITUATION

PLAN DE L'AÉRODROME



ORAN - LA SÉNIA

PLATE-FORME

CARACTERISTIQUES
DIMENSIONS DES BANDES 1 Ligne d'axe N.E.-S.W de
D'ENVOI UTILISABLES 1550 x 45 impraticable
NATURE DU SOL Gypseux
ETAT DU SOL APRES PLUIES Mou.
RELIEF Plat

1 PISTE de 1800 x 45 ENE.-WS.W en gauchon
p.D.M. 65° ± 10°
1 Piste dite Algérienne 500 x 35 ENE-WS.W

CARACTÈRE DES ABORDS

Plaine du Figuier plate et usuelle, grande Sebkhia
dominée par 2 lignes de sommets NE-SW.
A 15 km NNW Nord du Murisajo
Pointe de repère: Au Nord, en bordure embranchée
des voies ferrées vers Alger et Air Nouadhibou
C^{atégorie} Sebkhia à 1 km au Sud, Agglomération d'Oran à 12 km NNW

OBSTACLES PRINCIPAUX

Pyône de 40 m du poteau aérolog au NNW à 3 km
Tribunes hydrodrome, voie ferrée et rondab (h=10m)
au NE
Installations civiles (h=15m) et chateau d'eau à l'E.

BALISAGE

DE JOUR Ous
Balises délimitant piste et plateforme.
Les pistes en leur sens visibles de 3 km loin
Ave à signaux au NW des installations civiles

DE NUIT Ous
Balises lumineuses délimitant piste plateforme
Lampes électriques montées sur mâts jaunes balisant
pistes d'atterrissage et de circulation. Ave à
signaux. 176 d'atterrissage. Pas de balisage
d'obstacles.

A.M.V.

p.D.M. 65° ± 10°
Méthode de percée seule autorisée

EQUIPEMENT RADIOEL

GONIOS: 1 Goni de navigation MF protégé des effets
de nuit 333/336 kcs (1000 à 2400)
1 Goni d'atterrissage MF à cadre 333/336 kcs et 320/322
à (10000 à 1700)
RADIO-BALISES Néant
Radio: Service fixe de l'aéronautique mille
3636 kcs (0500 à 1800)
Service diffusion météo (P.A.M., Q.F.2), MF

RAVITAILLEMENT

EAU Ous
ESSENCE Ous
HUILE Ous
VIVRES en ville

INSTALLATIONS

BATIMENTS ET CASERNEMENTS
Bâtiment gardien
Aéroparc provisoire
Piste météo
Piste Téléphone

HANGARS

N°	ETAT ACTUEL	DIMENSIONS	SURFACE	TYPE DE CONSTR.
6		30 x 21	5760	
6		40 x 60	26800	
2		35 x 25	1750	
1	Ateliers	magasin		
7		140 x 60	8400	
7		110 x 30	3300	
18	Garages		3600	

UTILISATEURS

Armée de l'Air, Air France, Américains.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

MÉTÉO. Station sur l'Aérodrome Nép (251.00
251.63)
VENTS DOMINANTS W et N
BRUME ET BROUILLARD Brouillard environ 3 jours par mois
CONSIGNES DE PISTES Atterrissage et décollages
PARTICULIÈRES limités aux pistes

COMMUNICATIONS

ROUTES RN.6 d'Oran à Oranville
VOIES FERRÉES Oran Alger embranchement particulier
GARE LA PLUS PROCHE La Sénia.
LIGNES AÉRIENNES Alger Casablanca

RENSEIGNEMENTS DIVERS

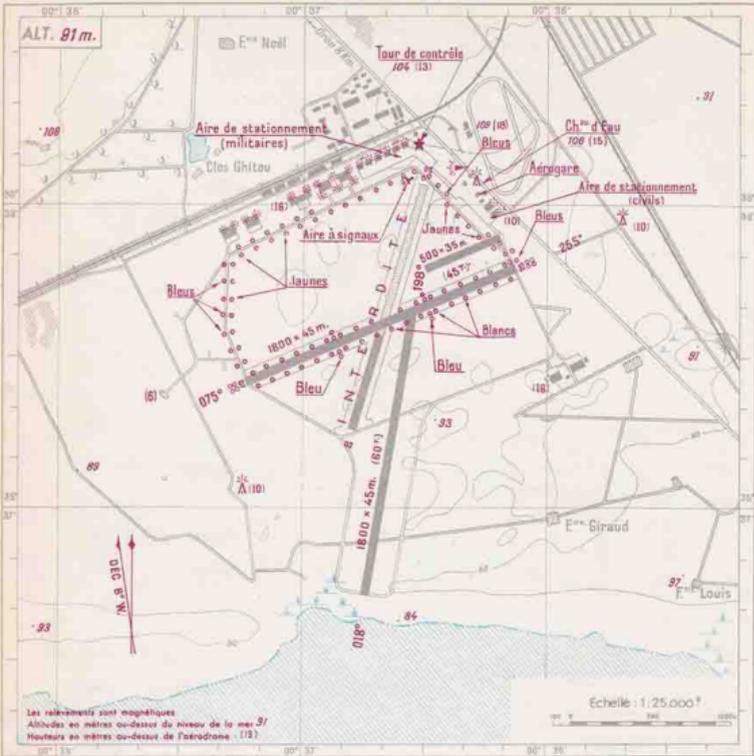
La bande d'axe NS est impraticable. Les Améri-
cains n'ont effectué qu'un léger nivellement, puis
repandaus son produit bitumineux qui à presque
disparu.

AÉRODROMES VOISINS

Louvet à 25 km E.S.E.
Tafarnout-Lartigue à 20 km S.E.

De 1946 à 1962, l'aérodrome de La Sénia a connu de très nombreuses modifications dans l'implantation des pistes et des bâtiments.

Ces transformations importantes sont dues à la fois à l'augmentation des unités militaires qui y sont basées et à l'augmentation du trafic civil



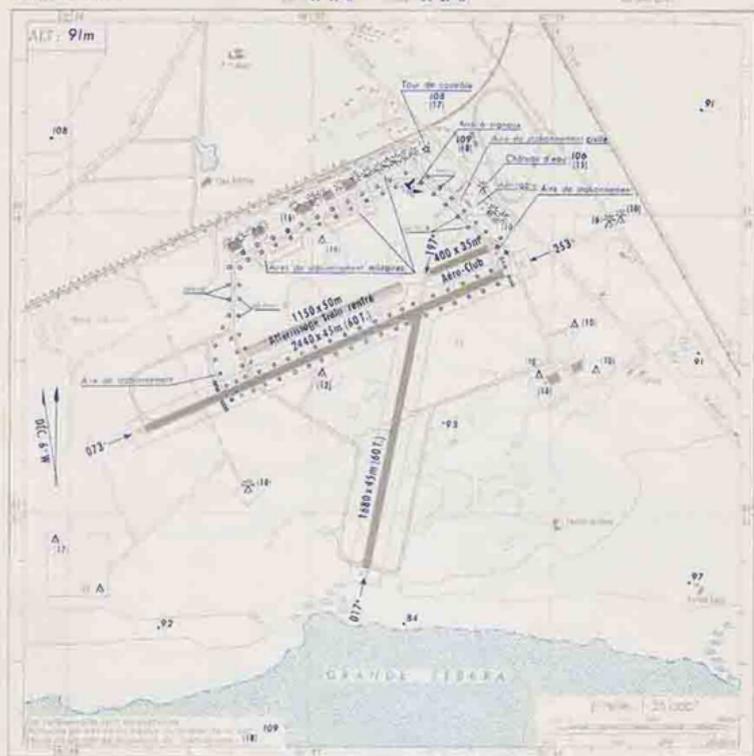
Les relevements sont magnétiques
 Altitudes en mètres quodésus de niveau de la mer 37
 Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome (13)

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE: Inutilisable en dehors des pistes
 La piste à l'étude de 200 x 30 m. est réservée aux avions légers et légers et
 particulièrement à l'Aéro-Club.

Tél. de l'Aérodrome: Militaire: 204-76
 Civil: 241-63, 216-37

BIA: Militaire et Civil
 Tél. de l'Aérodrome

NOTES: Zone dangereuse 8° 57' (P. 477-314)



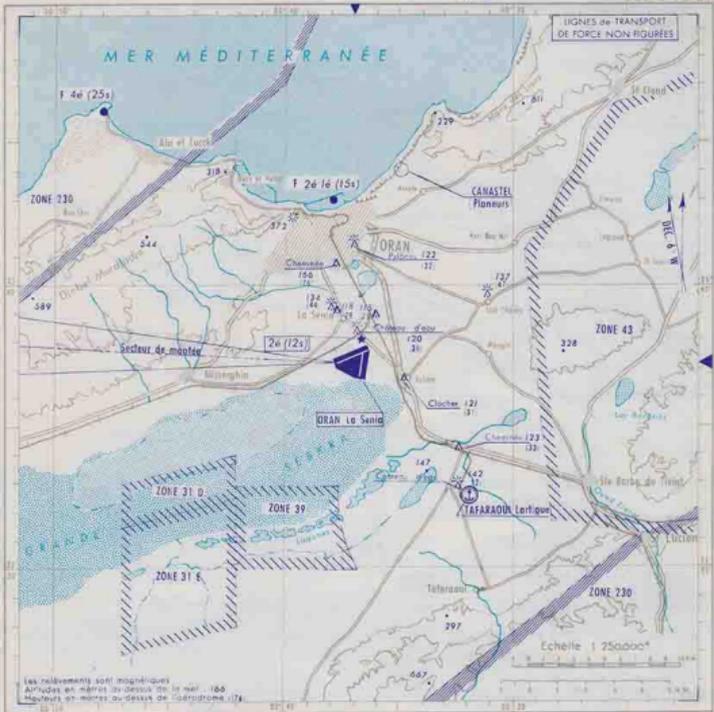
Les relevements sont magnétiques
 Altitudes en mètres quodésus de niveau de la mer 37
 Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome (13)

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE: Inutilisable en dehors des pistes

Tél. de l'Aérodrome: Militaire: 204-76
 Civil: 241-63, 216-37

BIA: Militaire et Civil
 Tél. de l'Aérodrome

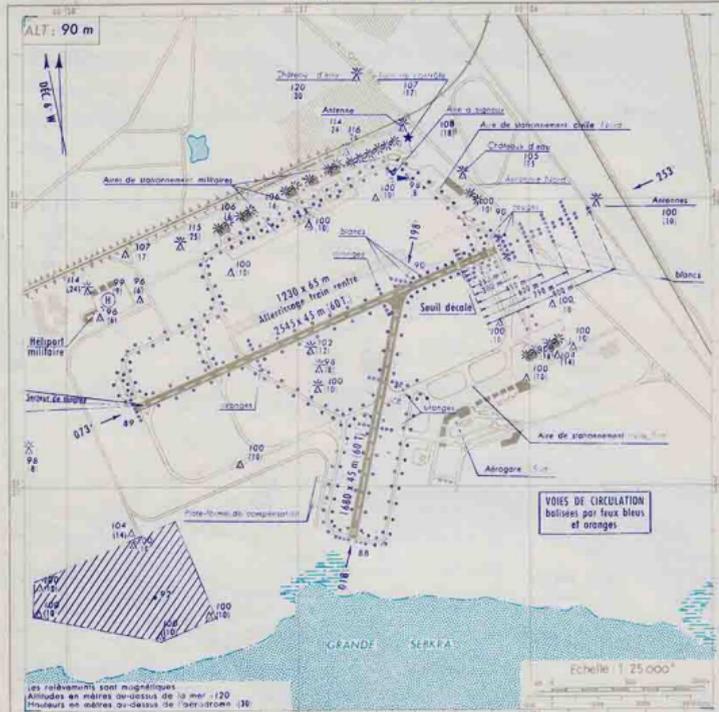
NOTES: Zone dangereuse 8° 57' (P. 477-314)



LES RELÈVEMENTS SONT MOYENNÉS
Aérodromes en mètres au-dessus de la mer 100
Hauteurs en mètres au-dessus du géoïde (100)

CONTROLE LOCAL M.P.: HF-VHF
TWR: HF-VHF

- CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION
- Aéronefs conventionnels : Circuit à 30 m QFE.
 - a - Transport et liaison: Passage vent arrière à une distance horizontale minimum de 2500 m de l'axe d'atterrissage.
 - b - Chasse et bombardement: S'aligne sur l'axe d'axe, puis passage à la verticale de la piste à 100 m QFE. Éloignement maximum horizontal au cours du break : 1500 m de l'axe de piste.
 - Aéronefs à réaction : Manœuvres figurées, mais à 100 m QFE.
 - Mécanopores : Ne survolent jamais la piste, mais le contourner à une hauteur minimum de 200 mètres au NEST et au NORD, à une distance minimum de 500 mètres. — Bénéficient dans le régime heliport, par un point élevé à 300 m dans le NORD-OUEST de l'aéroport — Ne dépassent pas l'axe de piste au-dessus de l'atterrissage de l'AÉRODROME.
 - Atterrissage normal aux normes, mais de secours.



LES RELÈVEMENTS SONT MOYENNÉS
Aérodromes en mètres au-dessus de la mer 120
Hauteurs en mètres au-dessus du géoïde (100)

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : voir tableau des postes et bords d'atterrissage O.P.U. 233, 239 et 31.

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

Tel de l'aérodrome 204-78 (Militaire) et 115-57 et 56 (Civil) à DRAN

HAUTS BÂTIMENTS DE L'AÉRODROME

Zones 31 D et E : Permis d'atterrissage par conditions spéciales ou supérieures QBS 800 mètres QBSA 10.000 m.
Zones 31 : Permis d'atterrissage 500 mètres.
Zones 43 ET 230 : Permis d'atterrissage pour aéronefs civils et militaires sans opérations.
Zones 230 : Permis d'atterrissage pour aéronefs civils et militaires sans opérations.
(et MIA AFFICHÉ 103 NORD, MAR. 3)

Vautour 2N de l'ECTT 2/6 Normandie-Niemen sur l'aérodrome de La Sénia



L'aérodrome de La Sénia vu dans l'axe de la piste 20 vers 1955 – Au premier plan à droite : Le cantonnement et les installations militaires Nord, parallèles à la piste 07/25 – Au premier plan à gauche, après l'hippodrome : L'ancien aérogare, l'aire de stationnement civile et la tour de contrôle – Au fond à gauche : Les installations de Valmy et l'emplacement des futures aérogare et tour de contrôle



Le cantonnement et les installations Nord



Un H-34 de l'EH 2 survole les installations Nord et Est



Les Skyraider de la 20^{ème} Escadre de chasse survolent les installations Nord.



(Georges Vieville)

Parking de Valmy – Les P-47 de la 20th FG en haut et les T-6 de l'ERALA 2/40



Valmy et l'aire de stationnement des B-26 du GB 2/91 *Guyenne*



Les B-26 du GB 2/91 *Guyenne* dans l'axe de la piste 25



L'ancien aérogare dans la zone Est – Au fond : les hangars de Valmy



La cité de la Marine Nationale à Valmy – Au fond à gauche : Les hangars Valmy



Le village de La Sénia



La Sénia 1962 – Le nouvel aéroport à gauche, Valmy à droite et les installations Nord en haut



L'entrée principale de la base en 1960



L'entrée principale de la base en 1957



L'entrée principale de la base en 1960



Quartier des hommes de troupe en 1952



Le mess sous-officiers en 1952



Le mess sous-officiers en 1962



Bal au mess sous-officiers en 1952







(Claude Marigot)



(Claude Marigot)



(Jean-Claude Leloup)



(Jacques Perrin)

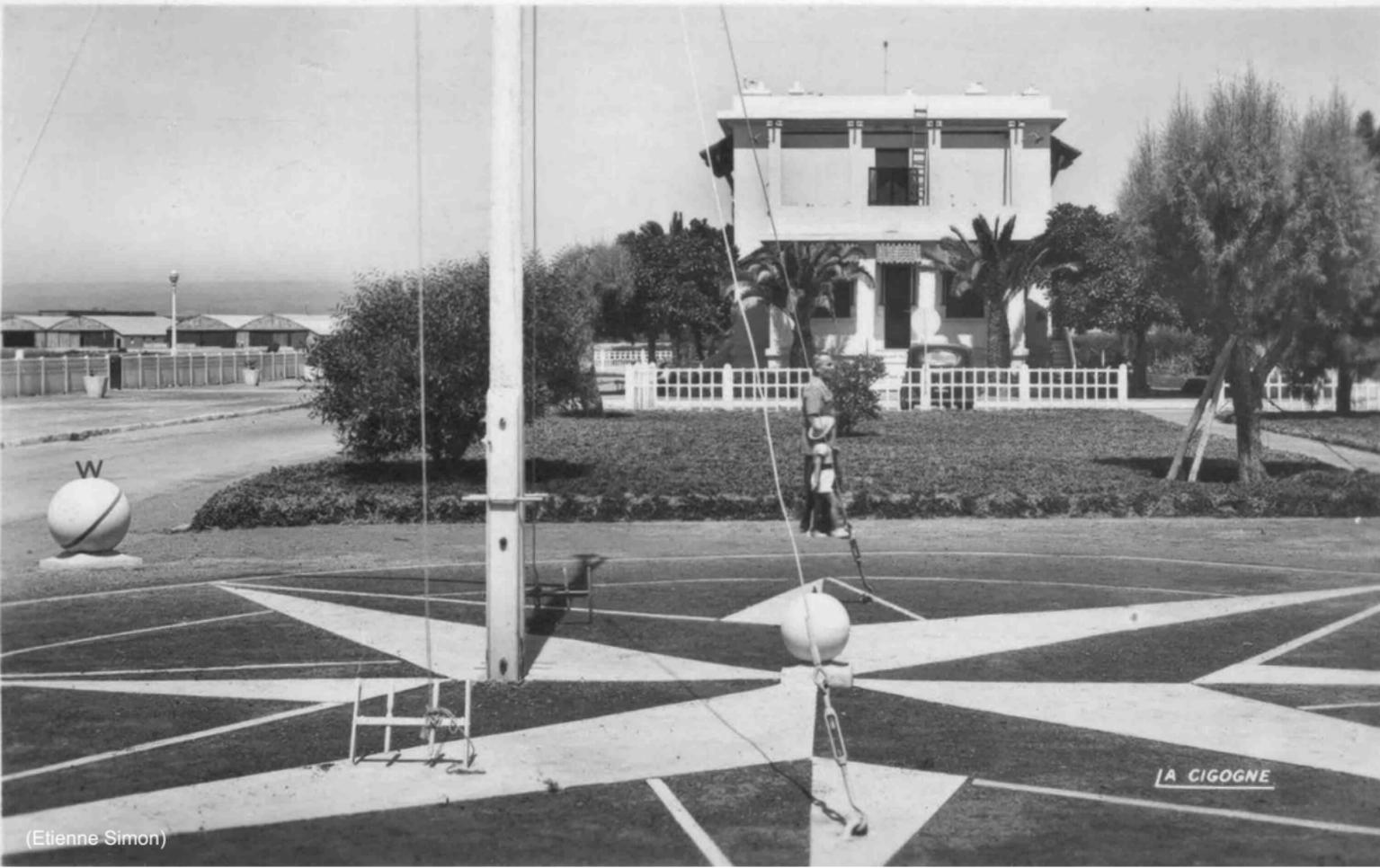
Le logement du commandant d'aérodrome, construit avant guerre a été conservé



(Jean-Paul Voglimacci)

LA CIGOGNE

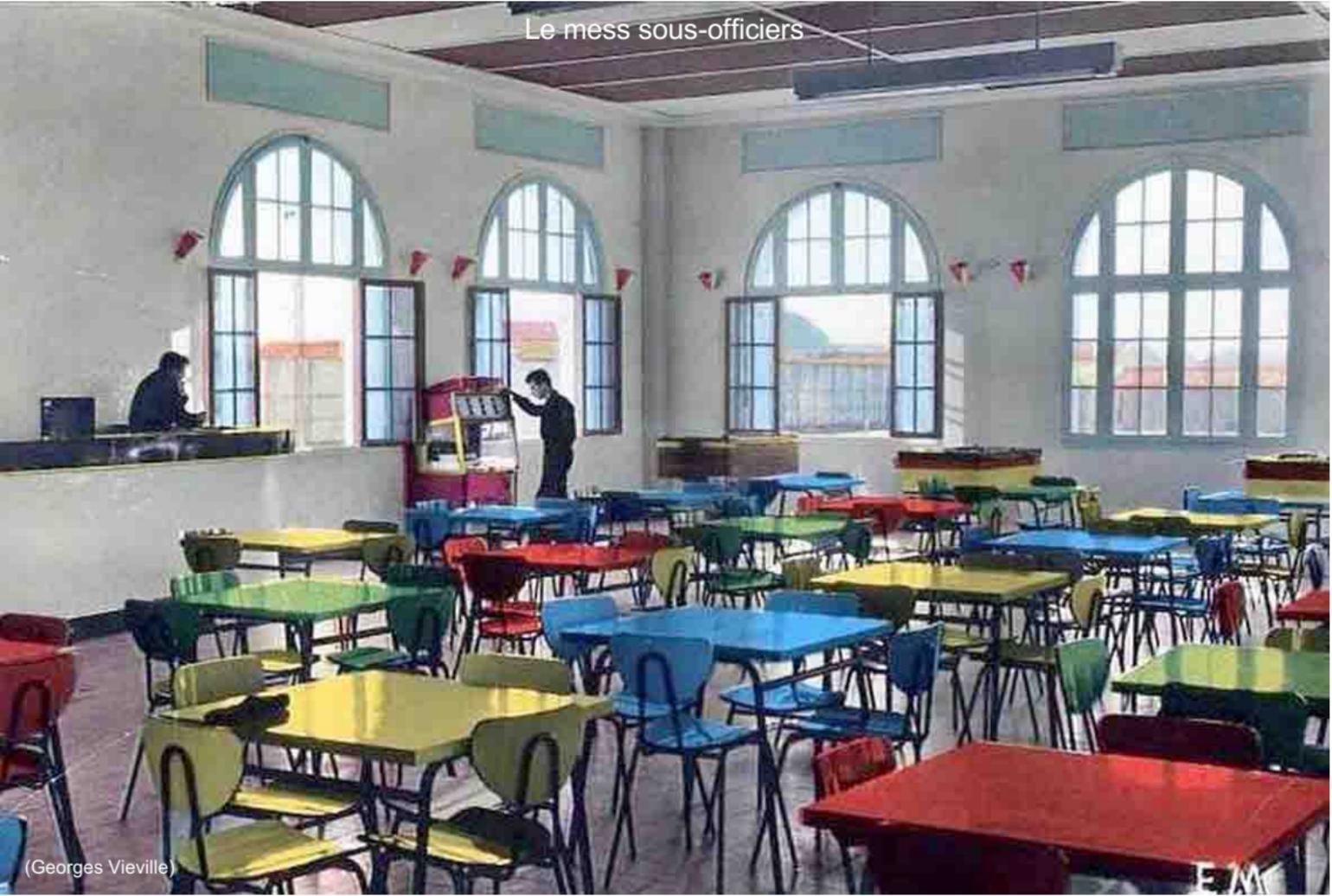
Le logement du commandant d'aérodrome et la table d'orientation



(Etienne Simon)

LA CIGOGNE

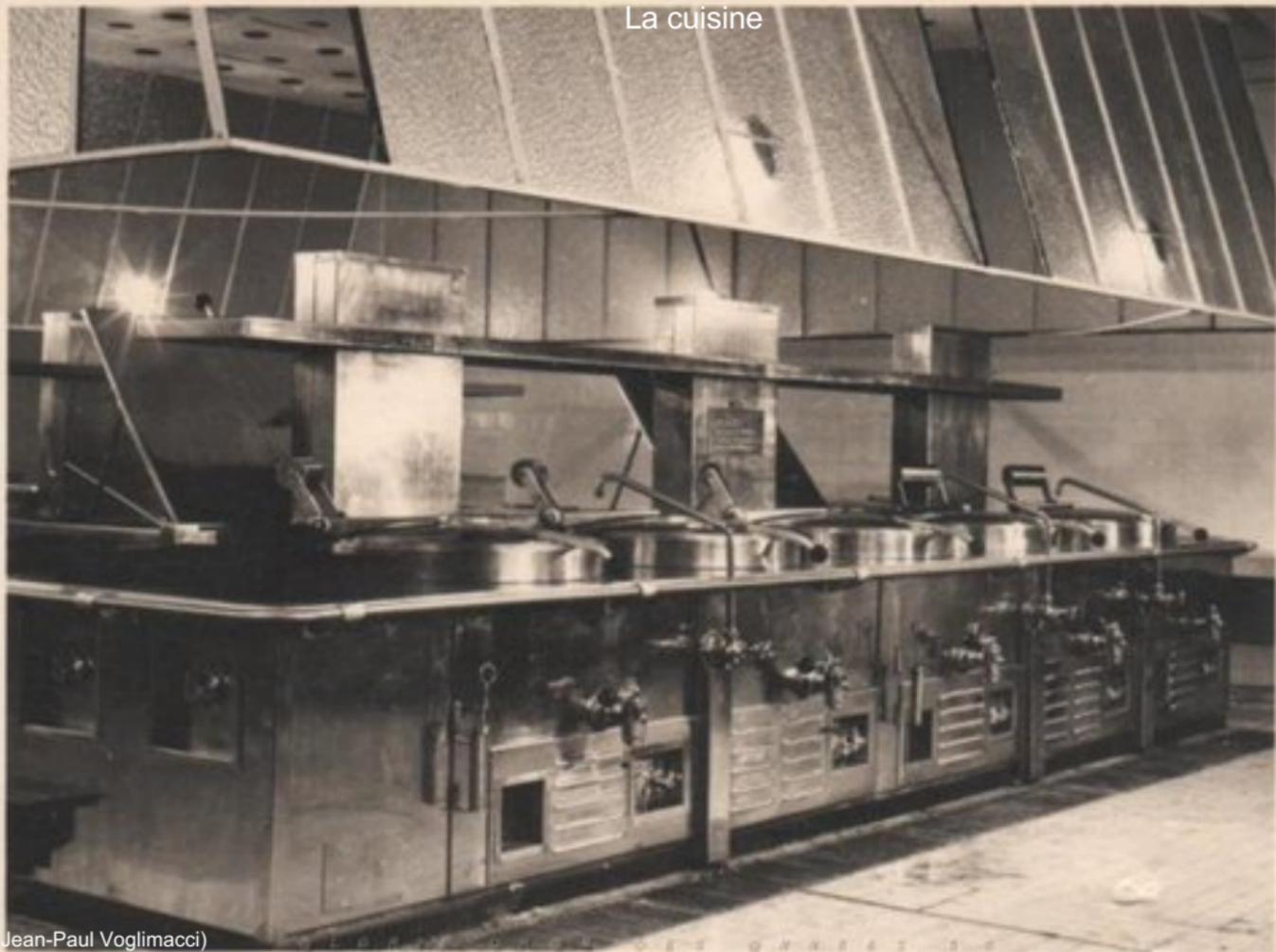
Le mess sous-officiers



Le Foyer des soldats



La cuisine



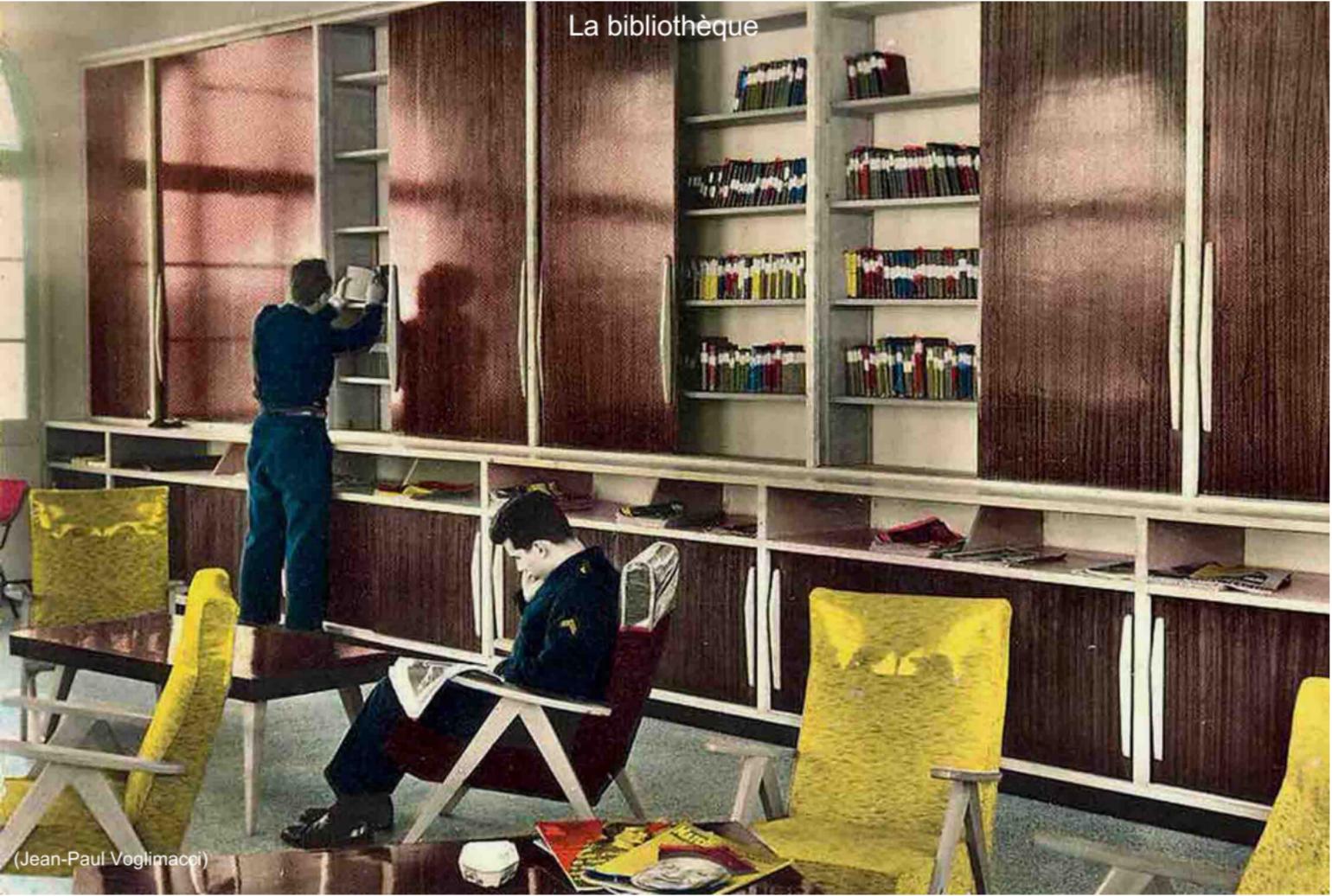
(Jean-Paul Voglimacci)

Le pesonnell du mess



(Jean-Paul Voglimacci)

La bibliothèque



Le cinéma de la Base



La Chapelle de la Base



(Jean-Paul Voglimacci)

L'intérieur de la Chapelle





Le Maître-Tailleur



En 1948, les bâtiments portent encore les traces des combats de novembre 1942



Entre les hangars, les PC des différents groupes dans des bâtiments restaurés



L'arrière des hangars Nord en 1957



La baraque starter en piste

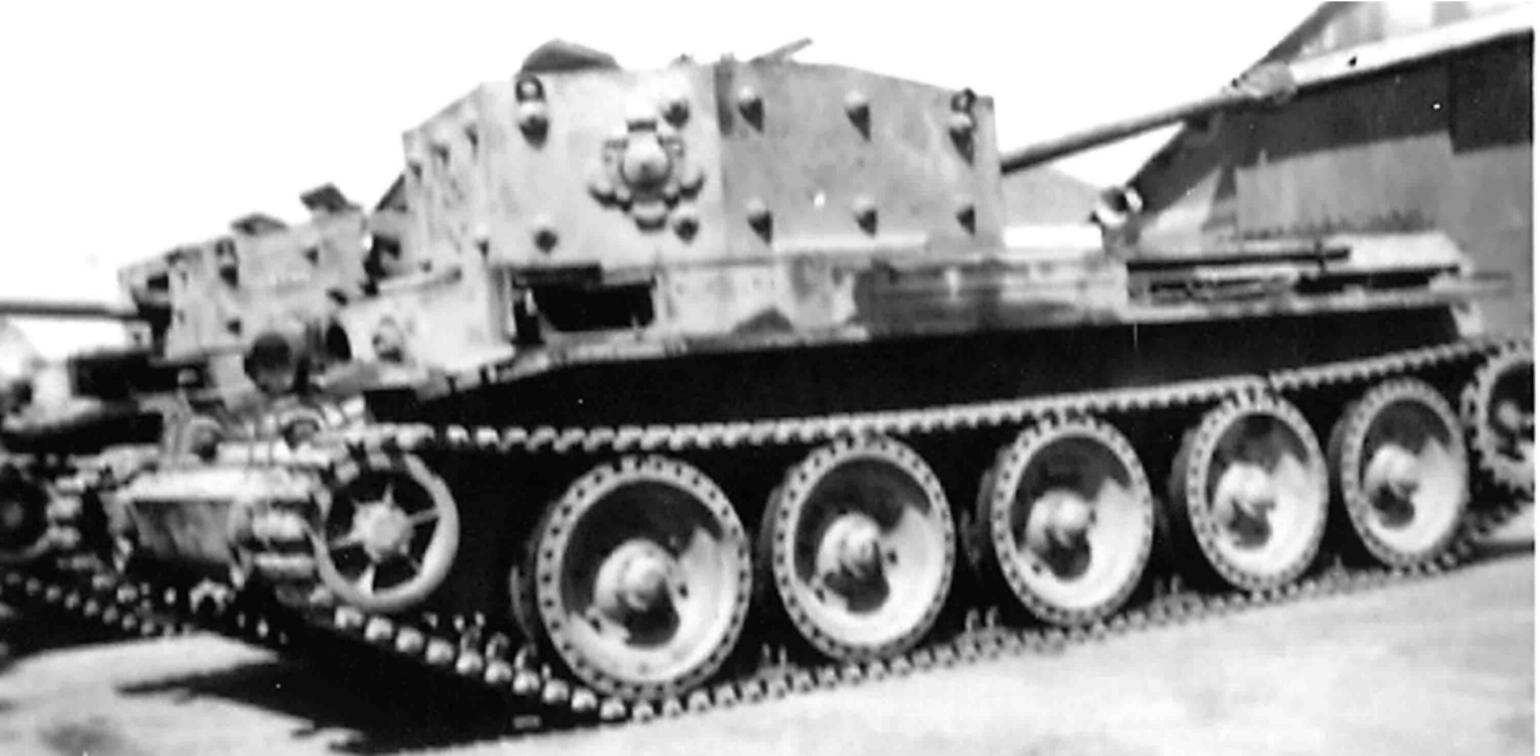


(Serge Cornu)

Le caporal-chef Serge Cornu et le groupe électrogène de la baraque starter



(Serge Cornu)



1948 - Chars anglais Cromwell A27 Mk VIII de la Compagnie de garde de la base

Pour les Footeux : Le stade Henri Fouques-Duparc à Oran



30 juin 1948 – Présentation au drapeau des soldats du GC 1/1 *Provence* et du GC 2/1 *Nice*



(Lucien Serres)

P-47 *Thunderbolt* du Groupe de marche III/2 Artois en 1952 avant son départ pour l'Indochine



Les *Mistral* de l'EC 2/6 Normandie-Niemen en 1953





Les *Mistral* de la 20^{ème} EC à Valmy en 1958



A Valmy, les H-34 de la 22^{ème} Escadre d'hélicoptères



B-26 *Invader* du GB 2/91 Guyenne en 1957



Le coin des pétroliers



(Simone Castex)

Charles Castex, à gauche, directeur de la station Esso



(Simone Castex)

Compagnie Algérienne des Petroles Standard
Siège Social: Alger

Monsieur CASTEX Charles est
autorisé à porter l'insigne qui lui
a été attribué pour ancienneté de
service supérieure à DIX ans

Alger, 31 Décembre 1949

L'équipe ESSO de Charles Castex (troisième à gauche)



(Simone Castex)

Avitaillement d'un *Deux-Ponts*



Avitaillement d'un Douglas RSD-3 Skymaster de la VR6 de l'US Navy et l'ancienne tour de contrôle



(Simone Castex)

L'ancienne tour de contrôle



L'ancienne tour de contrôle



Arrivée par la route – La nouvelle tour de contrôle, le bloc technique et l'aérogare



La nouvelle aérogare



Sur le parking civil de Valmy, un B-17 de l'IGN, un Hurel Dubois 31, un DC 4 d'Air Algérie et au fond la nouvelle tour de contrôle.

A droite : La nouvelle tour de contrôle



(Robert Cortès)



(Jean Mercier)

L'aire de stationnement devant la nouvelle aérogare



Eté 1962 – Installations civiles, côté Valmy
Un DC 4 d'Air Algérie et un Iliouchine 18 de la 8^{ème} Division d'avion (opérations spéciales URSS)



Vue de la nouvelle tour de contrôle – Les B-26 au fond à droite



Une Caravelle d'Air Algérie sur le parking de la nouvelle aérogare



(Robert Cortès)

Atterrissage en piste 25 d'un L-18 du PA 29^{ème} DI en mai 1956



(Claude Marigot)

En 1962, finale piste 25 avec un NC 856 de l'EA ALAT de Sidi-Bel-Abbès





Un pot à la Gendarmerie de l'Air



(Jean-Paul Voglimacci)

Saint
Eloi

1959



Remise de la médaille du Travail au personnel civil de l'AMR 2/661



Une partie du personnel civil de l'AMR 2/661





(Georges Vieville)

ORAN - Défilé 16 mai 1947

Défilé
Boulevard de
Metz à Oran



(Georges Vieville)

Défilé sur la base le 14 juillet 1947

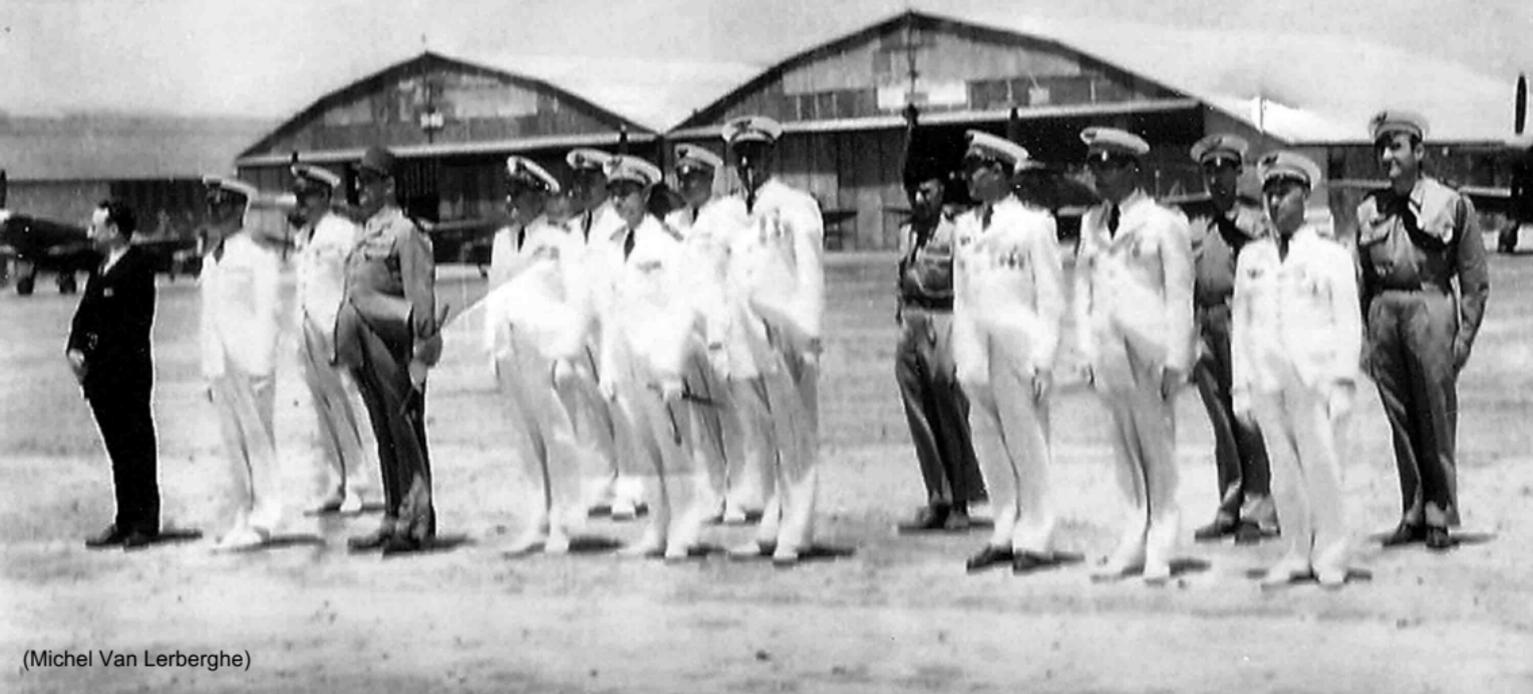


(Georges Vieville)

Défilé sur la Base le 30 juin 1948



Défilé le 30 juin 1948

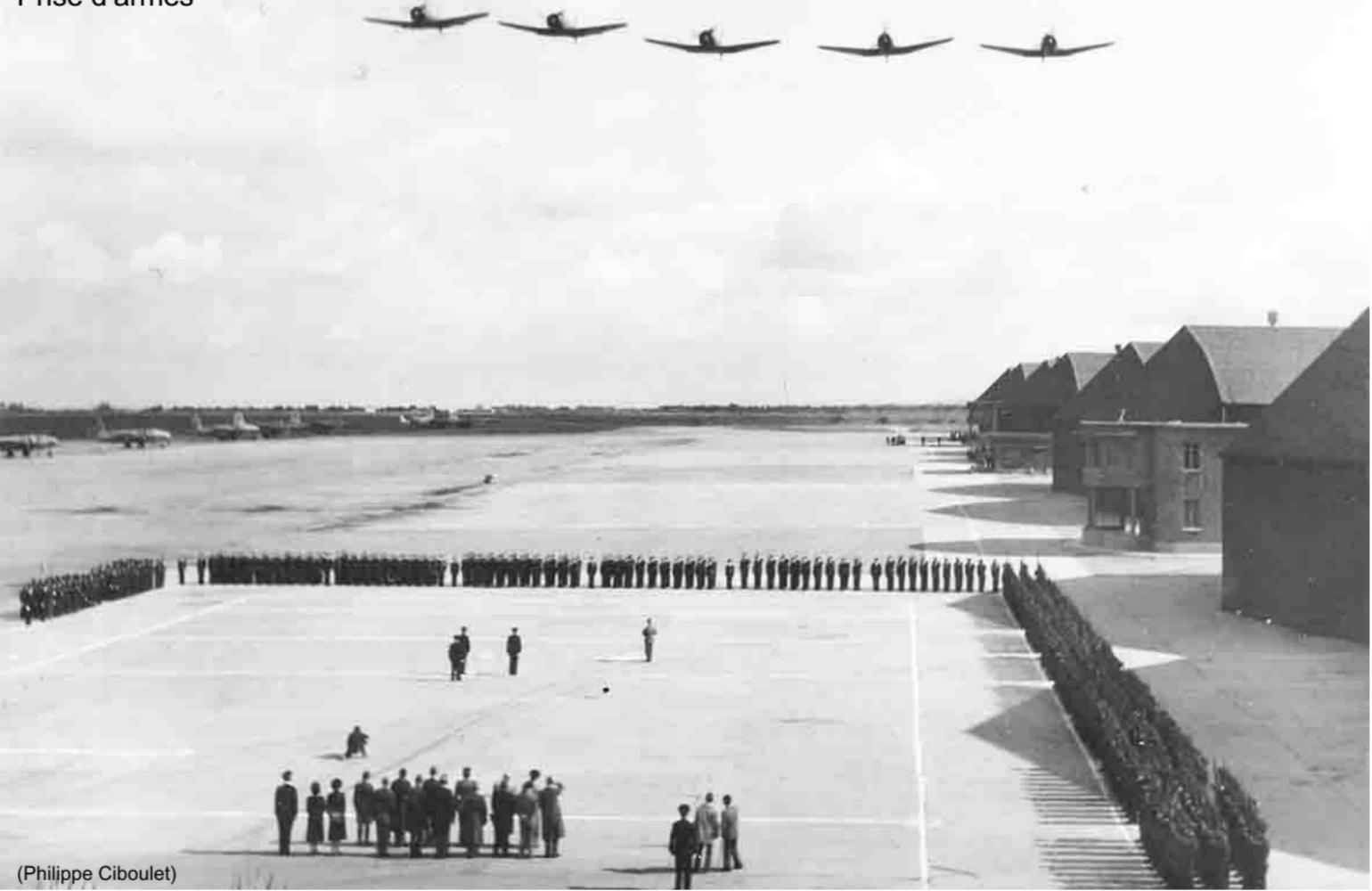


(Michel Van Lerberghe)

Défilé le 30 juin 1948 – Discours du général de Vitrolles



Prise d'armes



Prise d'armes



L'orchestre des soldats en 1957



La Quille – Août 1960



La Quille – Août 1960

