

# Aérodromes et bases 1945-1962 (14)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-trentième diaporama est le quatorzième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne le GATAC 1 et les aérodromes de Constantine : Oued-Hamimin (BA 216), Djebel-Oum-Settas et Aïn-el-Bey. 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>

## Les Aérodrômes de Constantine

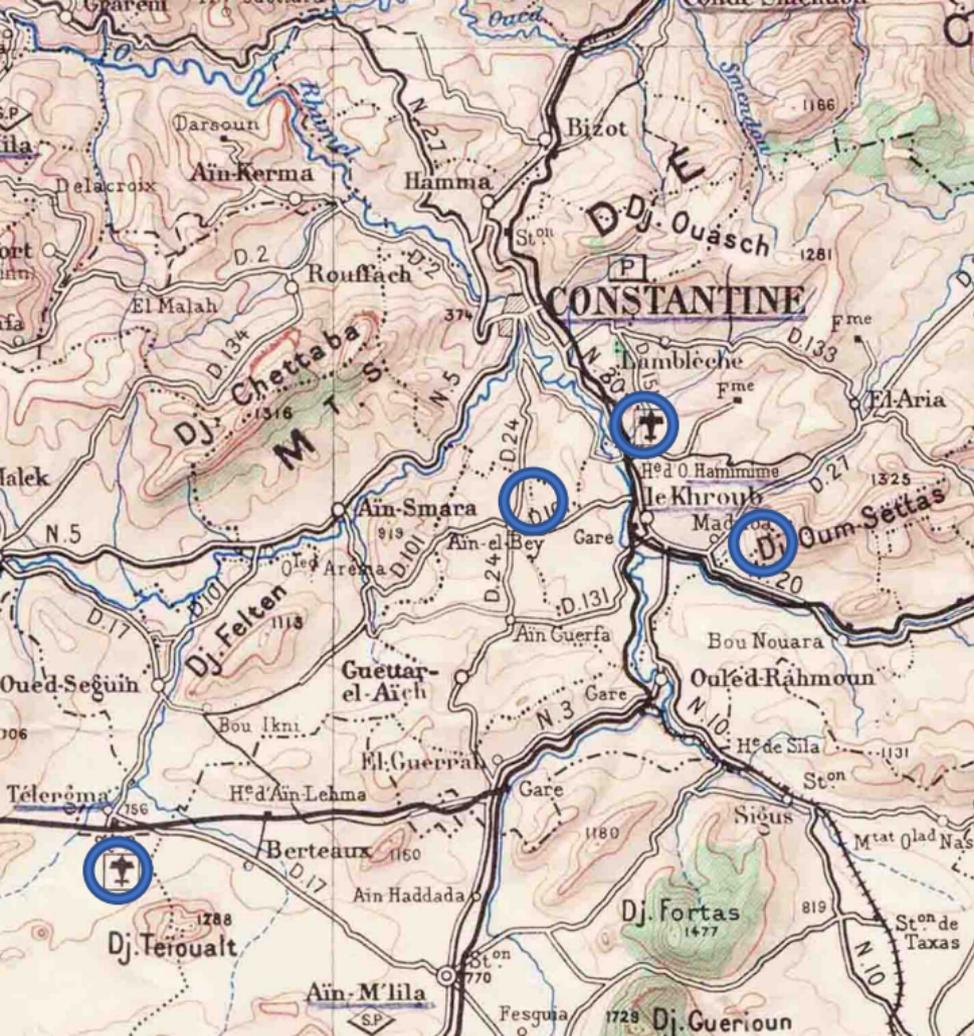
L'activité aérienne à Constantine a débuté sur l'hippodrome de Sidi-Mabrouk en 1912.

L'hippodrome, devenu trop étiqué pour l'activité importante de l'Aéro-club et de l'Aviation Militaire, est abandonné au profit d'Oued-Hamimin créé sur un terrain acheté par la municipalité en 1933 sur la commune du Khroub.

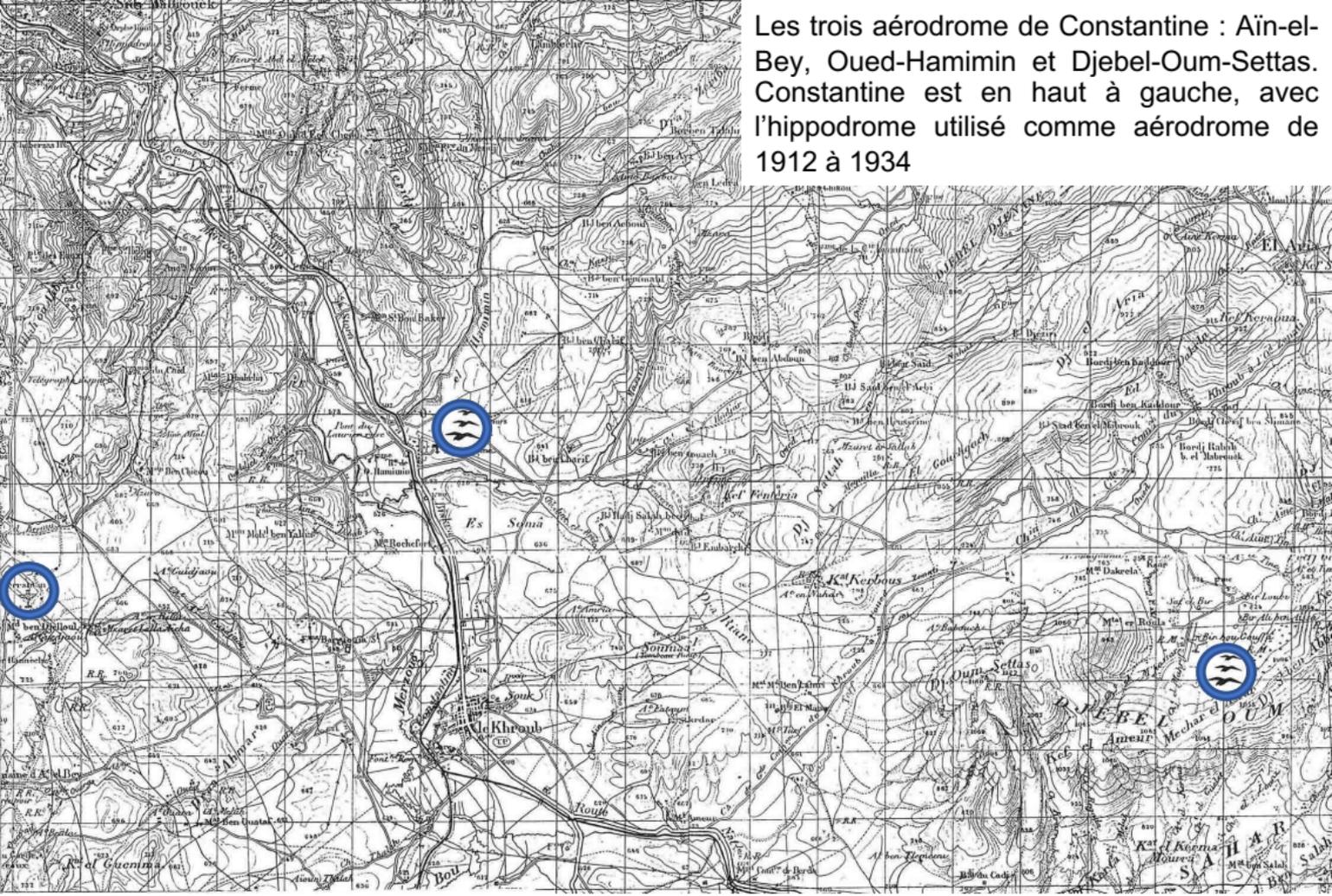
Oued-Hamimin, doté d'une piste de 960 mètres seulement, n'est praticable que par les DC 3, le trafic commercial au service de Constantine est contraint d'utiliser l'aérodrome, très éloigné, de Téliergma.

Il est nécessaire alors de créer l'aérodrome d'Aïn-el-Bey, réservé au trafic civil, inauguré en juin 1960, très beau cadeau de la 25<sup>ème</sup> heure.

L'activité vélivole importante de l'Aéro-club L'Equipe se déplace en 1941 sur le nouveau terrain du Djebel-Oum-Settas, plus favorable que Oued-Hamimin et plus proche qu'Aïn-M'Lila.



Les trois aérodrome de Constantine : Aïn-el-Bey, Oued-Hamimin et Djebel-Oum-Settas. Constantine est en haut à gauche, avec l'hippodrome utilisé comme aérodrome de 1912 à 1934



## Aérodrome d'Oued Hamimin – BA 216

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

Pour les besoins du maintien de l'ordre dans le Constantinois, des éléments Air s'installent au Camp *Fray* à Sidi-Mabrouk, à 3 km du centre de Constantine. Le GATAC 1 est créé, et son escadron de transmission ET 85/573, le SDA 963 (secteur de défense aérienne), le PCA 20/540 (Poste de commandement Air) et la SP 35/216 (protection).

Un détachement est créé le 1<sup>er</sup> décembre 1956 à Oued-Hamimin où deux escadrilles s'implantent après un détachement de l'EALA 6/70 de Tébessa en juin 1957 : l'ELO 3/45, créée en mai 1956 à partir du GALO 54 pour recevoir les premiers *Broussard* qui arrivent en octobre 1956 à Oued-Hamimin et l'EALA 7/70, créée le 1<sup>er</sup> juillet 1956 sur MS 500, ensuite équipée de T-6 et devient l'EALA 18/72 le 1<sup>er</sup> juillet 1957, toujours à Constantine. L'EALA 18/72 part à Téliergma en juillet et août 1959 et revient à Constantine avant de partir pour Bône en septembre 1959.

Détachement de l'EALA 16/72 de Khenchela en juillet 1957. Détachement de l'EALA 8/72 de Tébessa et de l'EALA 19/72 de Téliergma en août 1957.

Le 1<sup>er</sup> août 1958, le DTO 30/540 (détachement de terrain opérationnel) d'Oued-Hamimin est créé, il dispose du GP 32/211 (groupe de protection) et de la BRCS 28/211 (recherche et contre-espionage).

Le 1<sup>er</sup> juillet 1959, la BA 216 est créée à Constantine avec les éléments du Camp *Fray*, administrés par la CA 2/473 (compagnie administrative), et la base aérienne secondaire BAS 216 d'Oued-Hamimin. Le DTO 30/540 devient la CA 2/216 le 1<sup>er</sup> avril 1961, la CA 2/473 est dissoute et les éléments du Camp *Fray* administrés par la CA 2/216. Puis, le 1<sup>er</sup> août suivant, la BAS devient le BA 216. Sa mission est le soutien des unités aériennes implantées : ELO 3/45, un détachement de l'EALA 3/4 résultant de la fusion, au 1<sup>er</sup> décembre 1959, des EALA 17/72 et 18/72 et des unités installées sur place au Camp *Fray*, enfin, les SRC de Bir-el-Ater et de Jean-Rigal lui sont rattachées. Un détachement de l'EALA 3/9 *Numidie* de Téliergma s'y trouve de mars à septembre 1960.

Les unités du groupe de protection participent à de nombreuses patrouilles de sécurité, d'escortes, d'ouvertures de pistes ou de voies ferrées, de jour comme de nuit.

Le 23 juin 1955, un détachement du GAOA 6 de Tarbes s'installe sur la base avec des L-18, il est rejoint le 12 août par la totalité de la section pour former, le 1<sup>er</sup> mai 1956, le PA 14<sup>ème</sup> DI. Les premiers L-19 arrivent en juillet 1957. Le 15 janvier 1959, le peloton devient PMAH 14<sup>ème</sup> DI avec la perception de six Bell 47 et les premières *Alouette II* commencent à relever les Bell en juin 1960.

La base est dissoute le 31 octobre 1962, ainsi que le GATAC 1, l'ELO 3/45, le GP 32/211 devenu 34/216 et la SP 35/216.



A 753 © SHD-Air

BA 216 – DTO 30/540



© SHD-Air

SDA 963



# GATAC 1 (Groupement aérien tactique)

Installé au camp Fray à Sidi-Mabrouk, près de l'hippodrome utilisé comme hélicoptère. Il coordonne l'action de tous les moyens aériens dans le Constantinois.

Le général Mentré, cdt le GATAC, est suivi par le colonel Labit en septembre 1957. Le général Fourquet lui succède, suivi par le général Philippe Maurin de février 1959 à novembre 1960 puis, le 15 avril 1962, par le général de Ferrières de Sauveboeuf.



Le 4 février 1912, Léonce Ehrmann effectue le premier vol sur l'hippodrome de Sidi-Mabrouk

(Hervé Lecou)

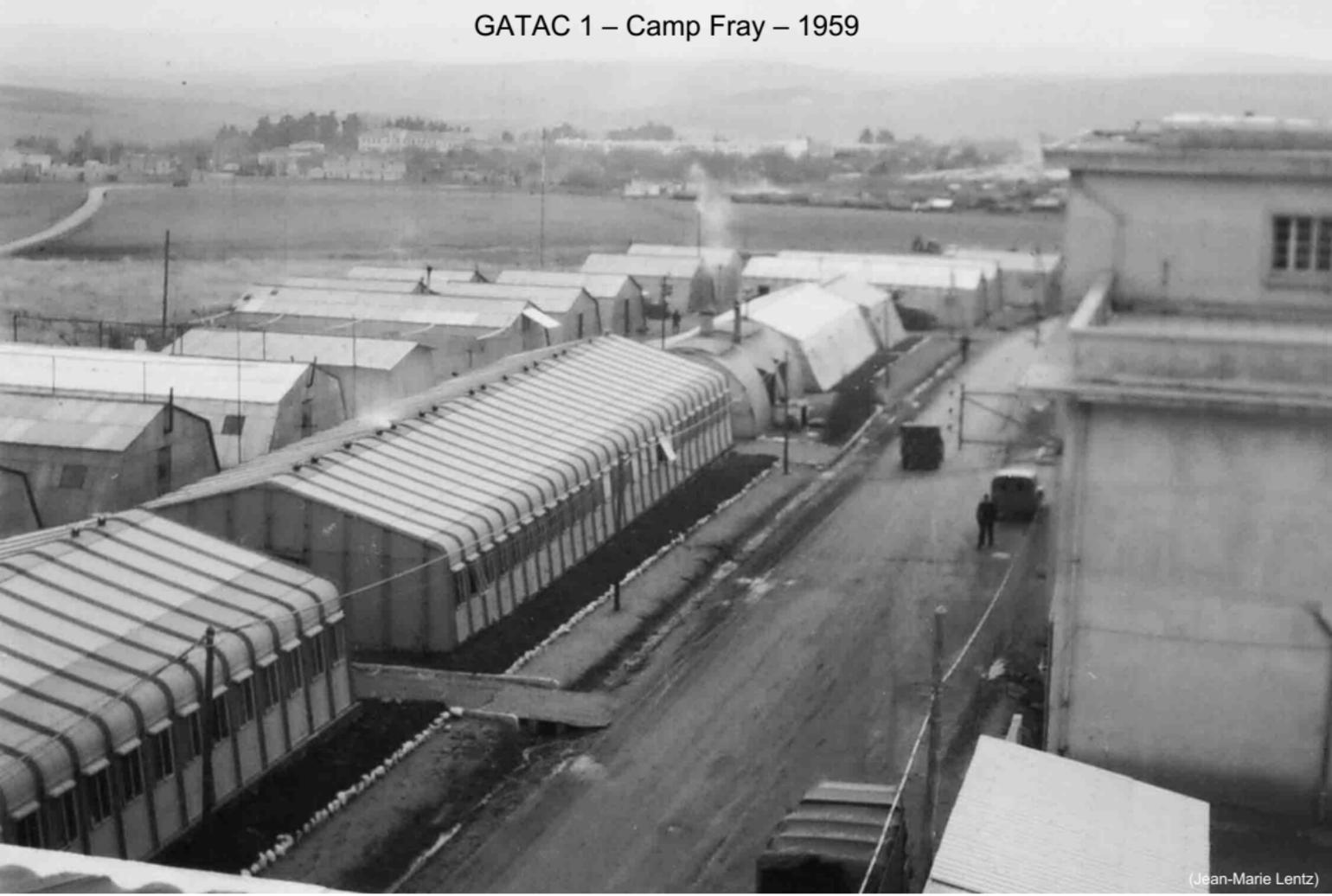
Sous l'aile d'un L-19, le camp Fray, au premier plan, qui abrite le GATAC 1 parmi des unités de l'armée de Terre



GATAC 1 – Camp Fray – la SP 30-216 (Section de protection) – 1959



GATAC 1 – Camp Fray – 1959



GATAC 1 – Camp Fray – Départ en patrouille – 1959

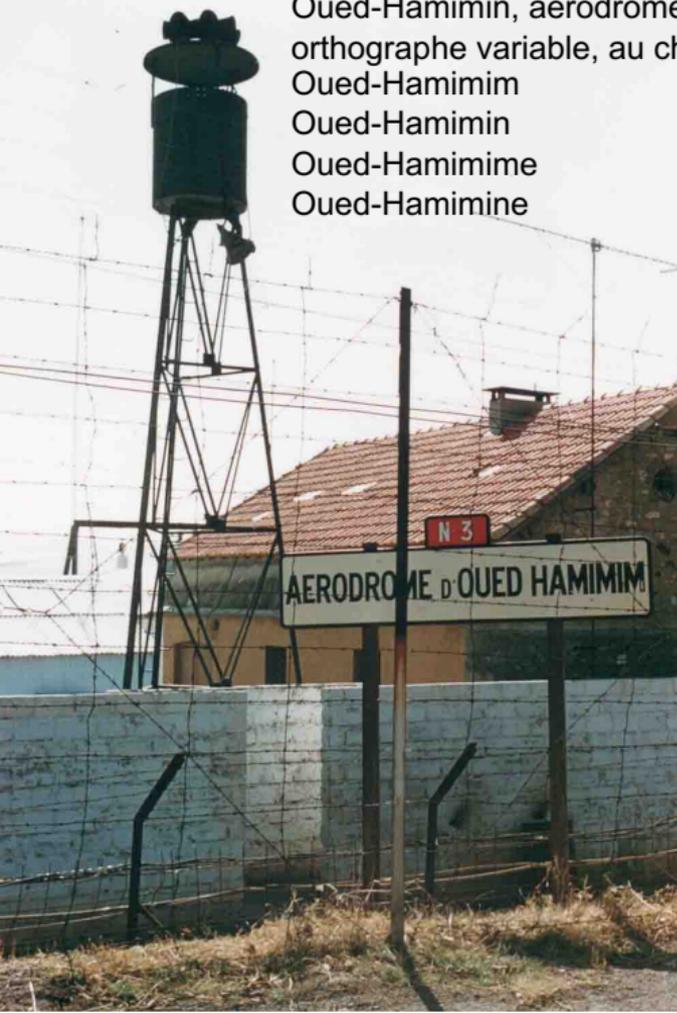


1959



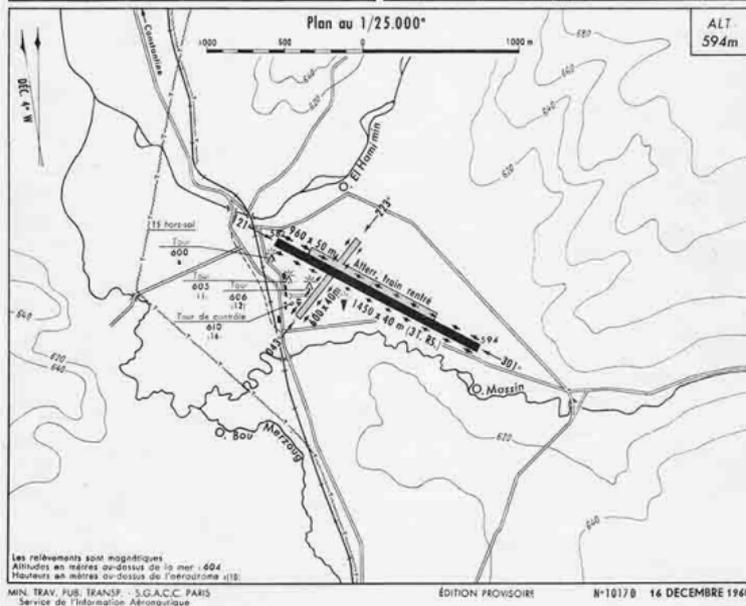
(Jean Rossi)

Oued-Hamimin, aérodrome à orthographe variable, au choix :  
 Oued-Hamimim  
 Oued-Hamimin  
 Oued-Hamimime  
 Oued-Hamimine

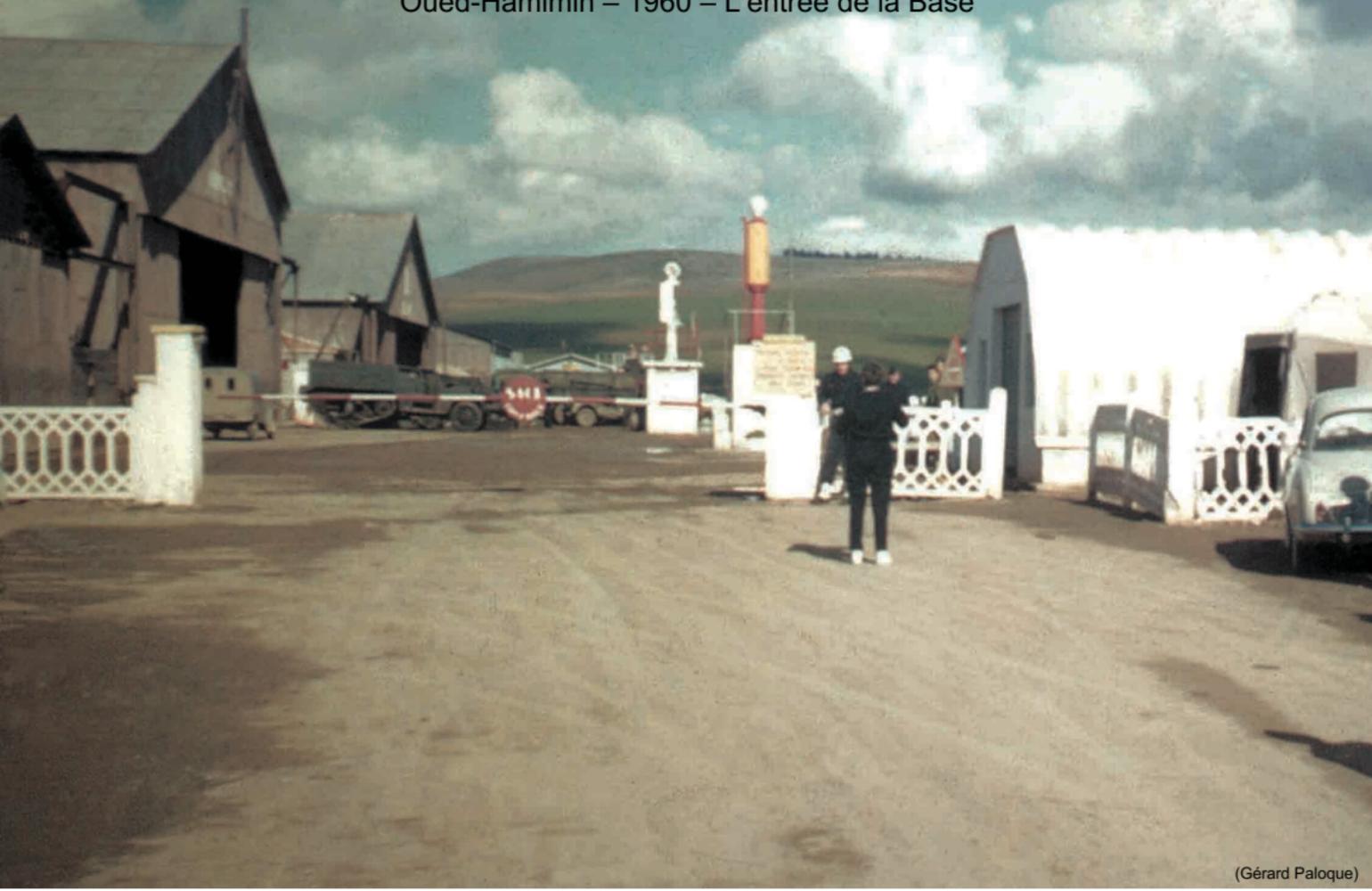


CARTE D'APPROCHE ET D'ATERRISSAGE

**CONTROLE LOCAL :** APP: Néant  
 TWR: VHF  
**CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION :** Interdit aux aéronefs non munis de radio. Tour de piste : QFU 04 et 22 : à gauche QFU 04 et 30 : à droite  
 Points de report : Nord verticale ville de CONSTANTINE  
 Sud entre Djebel OUM SETTAS et la ville de KROUBS  
**RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :**  
 Inutilisable hors piste et bande.  
  
 Tél. de l'Aérodrome : 63.40 à CONSTANTINE poste 30  
**INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES :** CONSTANTINE/Ain El Bey  
  
 Tél : 29.51 à 53 à CONSTANTINE  
**NOTES :** Aérodrome interdit en IMC  
 Minima VMC : CBA 8 kilomètres  
 QBB 1.050 m. mer (450 m. so').



Oued-Hamimin – 1960 – L'entrée de la Base



Oued-Hamimin – 1960 – La sortie de la Base



Oued-Hamimin – 1945



Oued-Hamimin – 1959



Oued-Hamimin – 1959



Oued-Hamimin – 1959



(Robert Cortès)

Oued-Hamimin – 1959 – A droite, la route du Khroub qui enjambe la voie ferrée



Oued-Hamimin – 1962



Oued-Hamimin – 1962



Oued-Hamimin – 1962



Oued-Hamimin – 1960 – Les *Broussard* de l'ELO 3/45 et la zone ALAT au fond



Oued-Hamimin – 1961 – Les *Broussard* de l'ELO 3/45 et les T-28 de l'EALA 3/10



Oued-Hamimin – 1959 – Morane Saulnier 733 de l'EALA 6/70 (7/70) et NC 701 de l'ELA 54



Oued-Hamimin – 1961 – La zone ALAT (PMAH 14<sup>ème</sup> DI) et le hangar de l'Aéro-club avec sa pompe à essence surélevée sur son parking



Oued-Hamimin – 1960 – La zone ALAT



Oued-Hamimin – 1961 – Parking et zone de vie ELO 3/45





Oued-Hamimin – 1960  
Le chemin de ronde et la tour de contrôle



(Roger Moca)



Oued-Hamimin – 1960 – Un coin de la Base



Oued-Hamimin – Hiver 1961/62 – Véhicule incendie devant un *Pirate* de l'EHL 2/23





Oued-Hamimin – Robert Cortès, MDL-C de l'ALAT, devant le bar de l'Aéro-club

Oued-Hamimin – 1961 – Intérieur d'une chambrée dans une baraque fillod



Oued-Hamimin – 11 juin 1961 – Match de foot-ball ELO 3/45 contre GP 34/215



Oued-Hamimin – 1958 – Généraux De Gaulle et Salan



T-6 de l'EALA 18/72 sur Constantine – Septembre 1959



Oued-Hamimin – 1961 – Arlette, T-6 de l'EALA 19/72



Oued-Hamimin – Avril 1961 –  
Le Contingent s'exprime sur  
un *Broussard* de l'ELO 3/45



Oued-Hamimin – 1960 – T-28 de l'EALA 3/4 mis à la disposition de l'état-major (général Loubet)



Oued-Hamimin – 1961 – Avitaillement d'un T-28 de l'EALA 3/10



Oued-Hamimin – 1961 – Passage d'un *Dragon Rapide* de la SGAA



Oued-Hamimin – Le 18 avril 1948 – Baptême du *Norécrin* F-BBKT Robert Palats, en présence d'un DC 3 et d'un NC 702 de la CATA (Compagnie aérienne créée par le général Vuillemin)



Oued-Hamimin Meeting du 9 juin 1948 avec les P-63 Kingcobra des GC 1/5 et 2/5



Oued-Hamimin – DC 3 d'Air Algérie en mai 1950





(Joseph Santacreu)

Ci-contre, le Maréchal Juin, enfant du Constantinois, en compagnie de Charles Filippi, président de l'Aéro-club de Constantine.

L'Aéro-club de Constantine, installé à Oued-Hamimin depuis l'inauguration de l'aérodrome en octobre 1934, reprend vie en 1946, présidé par Léon Gohin auquel succéderont Charles Filippi, François Fouquet, Emmanuel Sabatier et Wim Jean De Zeew.

Le premier Stampe arrive en juin 1946 et les nombreux pilotes militaires démobilisés se joignent aux anciens pour assurer une animation exemplaire. Lucien Saucède, Jean-Baptiste Cometti, René Dumortier, Marceau Palats, Paul Poinot et Jean Meyer organisent la section modéliste, la section prémilitaire, les rallies, les meetings et les nombreuses animations. Edmond Ballin redevient chef-pilote. Antoine Sposito reprend sa place de mécanicien.

Le club verra ensuite arriver le chef-pilote Henri Bernichan et le mécanicien Bernard Gary. Il comptera 52 membres actifs lors de l'arrêt des vols.

La flotte sera augmentée de deux Stampe, un Fairchild, trois *Norécrin*, deux *Tiger Moth*, un *Bébé Jodel*, trois Jodel 120, un CEA *Ambassadeur* et une *Emeraude*.

A Oued-Hamimin, devant le hangar de l'Aéro-club, le Stampe qui permet la reprise des vols en juin 1946



## Aérodrome du Djebel-Oum-Settas

Dans le relief tourmenté du Constantinois, Lucien Saucède avait remarqué en 1939, au cours de ses prospections en Caudron 600 *Aiglon*, le cirque du djebel Oum-Settas. Les terrains du djebel Oum-Settas appartiennent au bachagha Ben Hamadi Ben Slimane, dit Salah Ameziane. Il se trouve que les parcelles choisies pour l'aérodrome sont en partie des biens *habous*, c'est à dire, en Droit musulman, des propriétés inaliénables qui doivent servir à une œuvre pieuse ou d'intérêt général. On ne peut pas mieux trouver que le vol à voile comme destination !

Le premier vol au Djebel-Oum-Settas a lieu le 26 mai 1941. Un hangar, un atelier et un dortoir sont construits avec les restes de la halle aux grains de Constantine qui vient de brûler. Après la guerre, les vols reprennent le 16 janvier 1944. Les aménagements de la piste et des installations sont poursuivis.

Dès 1948, avec l'arrivée de planeurs évolués, des performances commencent à être réalisées en distance (plus de 300 km), en durée (plus de 8 h) et en altitude (plus de 3 000 m). L'activité se poursuit alors régulièrement. 2 000 heures de vol environ sont réalisées chaque année jusqu'en 1961 et des stages sont attribués aux militaires de l'armée de l'Air et aux enseignants du CLAP.



Djebel-Oum-Settas – Avril 1958



(Jean-Louis Juan de Mendoza)

Djebel-Oum-Settas – Juin 1960



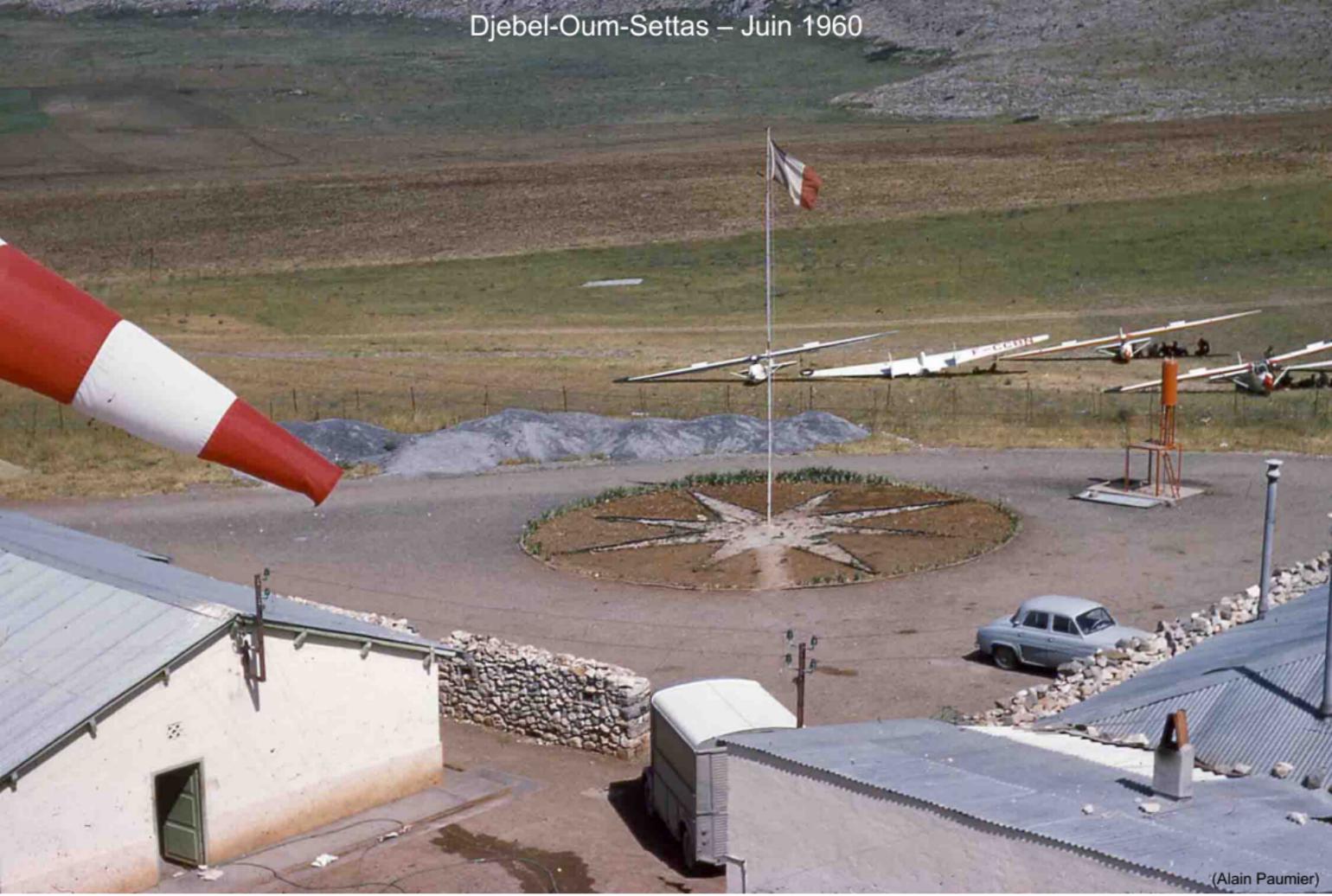
Djebel-Oum-Settas – Jodel 112 d'Air Equipage – Avril 1958

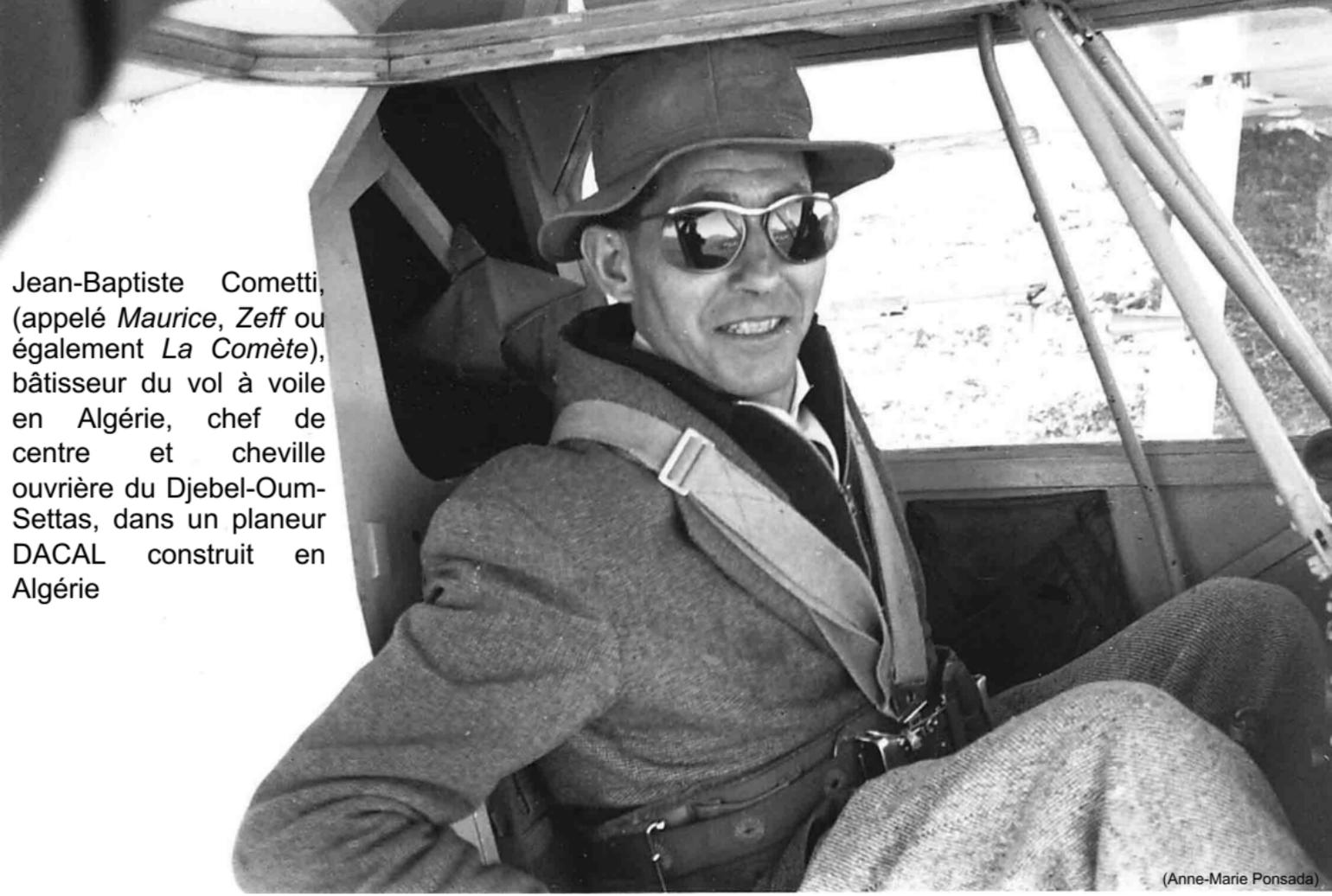


Djebel-Oum-Settas –1960 – Le Stampe remorqueur



Djebel-Oum-Settas – Juin 1960



A black and white photograph of Jean-Baptiste Cometti, a glider pilot, sitting in the cockpit of a glider. He is wearing a dark cap, sunglasses, and a heavy jacket with a harness. The cockpit is made of wood and metal, with various controls and structural elements visible. The background shows a bright, open landscape, likely a field or a beach, seen through the glider's window.

Jean-Baptiste Cometti,  
(appelé *Maurice*, *Zeff* ou  
également *La Comète*),  
bâtitseur du vol à voile  
en Algérie, chef de  
centre et cheville  
ouvrière du Djebel-Oum-  
Settas, dans un planeur  
DACAL construit en  
Algérie

Djebel-Oum-Settas – Avril 1958



(Jean-Louis Juan de Mendoza)

Djebel-Oum-Settas – Juin 1960



Djebel-Oum-Settas – Avril 1958



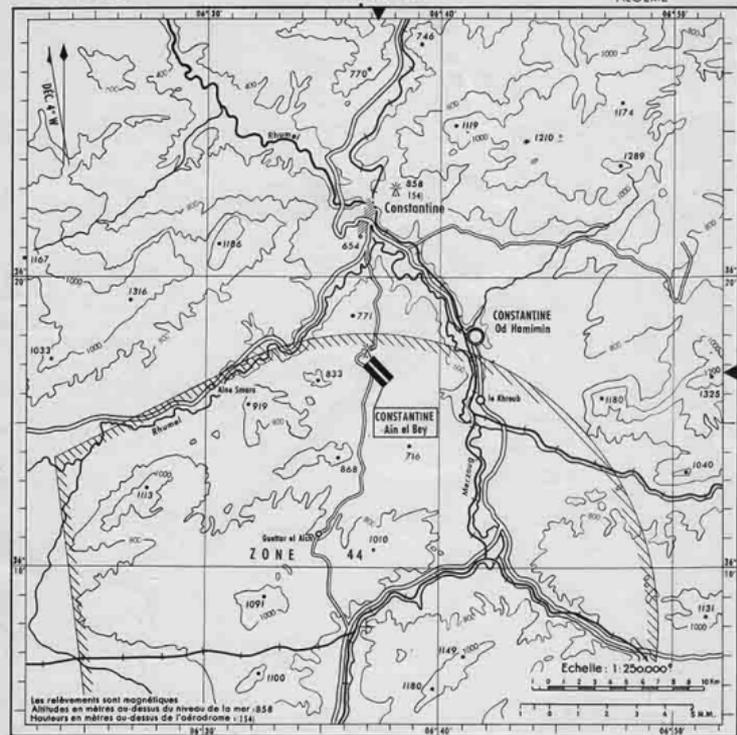
(Jean-Louis Juan de Mendoza)

## Aérodrome d'Aïn-el-Bey

Inauguré le 25 juin 1960, cet aérodrome est réservé au trafic civil et connaît un développement important au détriment de l'aérodrome de Philippeville. Il est ouvert aux *Caravelle* en juin 1961.

DC 4 d'Air France à Constantine-Aïn el Bey



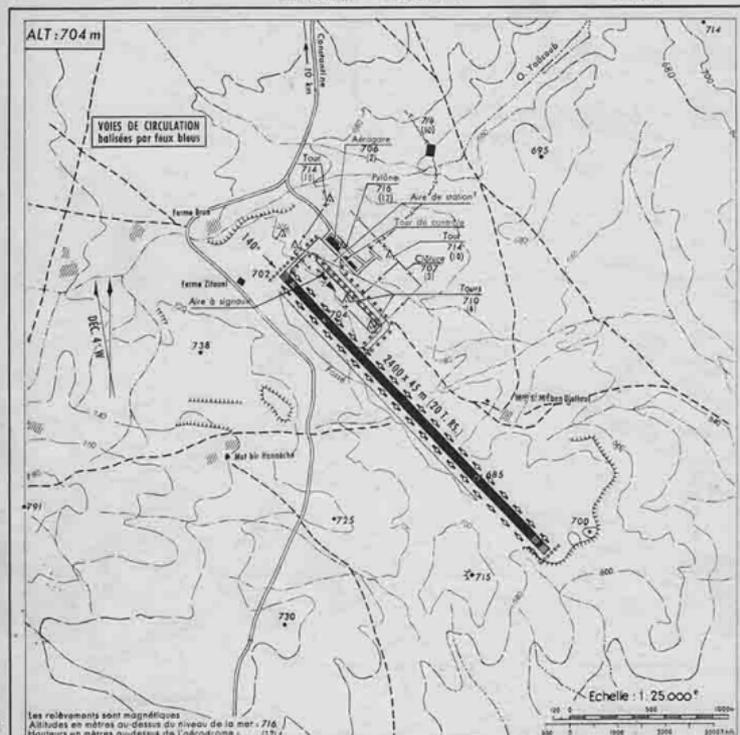


CONTROLE LOCAL APP : Neant

TWR : V-F

CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION :

- a) AIN EL BEY OFU : 14 Circuit en vol à droite OFU : 32 Circuit en vol à gauche
- b) OUED HAMIMINE OFU : 12 Circuit en vol à gauche OFU : 30 Circuit en vol à droite  
OFU : 04 Circuit en vol à droite OFU : 22 Circuit en vol à gauche
- L'utilisation de OUED HAMIMINE n'est autorisée qu'en VFR si OBB > 450 m. et OBA > 8.000 m.
- Les vols VFR spéciaux ne pourront avoir lieu qu'avec l'accord de TWR AIN EL BEY et APP TELERGMA.



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'ARE DE MANŒUVRE : Inutilisable hors piste et voies de circulation.

Tél. de l'Aérodrome Contrôl local : 51-76, 52-52, 53-36  
à CONSTANTINE Commandant : 40-42 à CONSTANTINE.

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

Tél. de l'aérodrome.

NOTES : Réservé aux ééronefs munis de radio seul privés.

La tour de contrôle de  
Constantine-Aïn el Bey



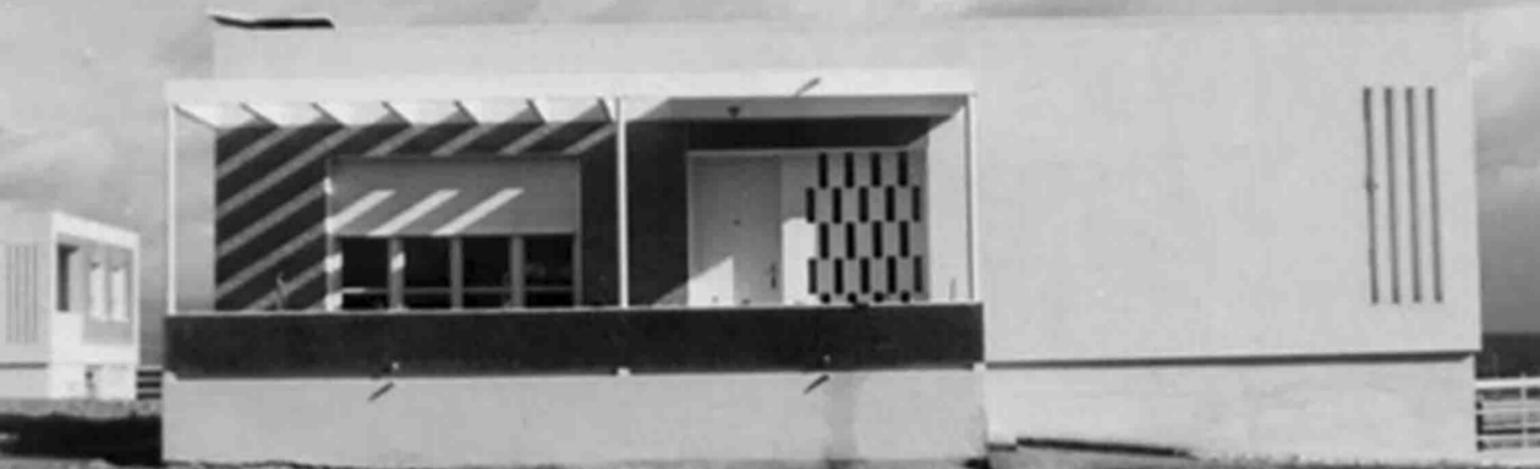
L'entrée de l'aérodrome de Constantine-Aïn el Bey



Bâtiment technique – Constantine-Aïn el Bey



Logement – Constantine-Aïn el Bey



Constantine



Constantine

Dernière diapositive

