

Aérodromes et bases 1945-1962 (16)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-trente-deuxième diaporama est le seizième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Philippeville, Souk-Ahras et Ouenza. 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>

Aérodrome de Philippeville

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

L'aérodrome de Philippeville est créé en 1933 par la commune sous l'impulsion du sénateur-maire Paul Cuttoli près du village de Vallée, à 4 km sur la route de Jemmapes sur la rive droite de l'oued Saf-Saf. De 1936 à 1939, la superficie est portée à 60 hectares, des travaux de drainage et de balisage sont entrepris, ainsi que la construction du club-house pour l'Aéro-club qui est chargé, par la convention du 6 février 1939, de l'exploitation et de l'entretien de l'aérodrome.

Dès le Débarquement, les Alliés utilisent l'aérodrome, l'agrandissent à 185 hectares, construisent une piste en PSP de 1 850 m sur 46 m et une cinquantaine d'alvéoles. En 1946, le Service de l'infrastructure en Algérie, nouvellement créé pour se substituer au Service des bases aériennes civiles et militaires, réduit la surface à 105 hectares et entreprend la création d'un aérodrome public qui est affecté au Gouvernement général le 27 février 1951 et exploité par la DAC. Les travaux d'aménagement de l'infrastructure des hangars et de l'aérogare se poursuivent jusqu'en 1954 pour un coût total de 332 millions d'Anciens Francs.

Le trafic commercial devient important, tant pour les passagers (11 500 en 1953 et 29 000 en 1954 pour 1 700 mouvements d'avions commerciaux) que pour le fret (fruits, légumes et viande) en desservant tout le Constantinois, en attendant la création d'un aéroport à Constantine. Philippeville est, en 1954, au quatrième rang des aéroports d'Algérie. L'activité de l'Aéro-club se développe constamment jusqu'en 1961. La CATA, créée par le général Vuillemin le 20 mai 1947, prend Philippeville comme tête de ligne. 1956 : 76 000 passagers. 1957 : 98 000 passagers. 1958 : 97 000 passagers. 1959 : 108 000 passagers.

De décembre 1956 à mai 1957, l'aérodrome reçoit un détachement de T-6 de l'EALA 12/72 de Bône. Détachement de l'EALA 17/72 en juillet 1957, en mai 1959 puis en novembre 1959. Détachement de l'EALA 19/72 d'août à novembre 1957. Détachement de l'EALA 18/72 de Télérgma de novembre 1957 à mai 1959. Un détachement de l'EALA 3/9 *Numidie* de Télérgma s'y trouve d'octobre 1959 à septembre 1960. Détachement de l'EALA 3/4 de Bône en novembre 1959 et en septembre 1960.

Le PA 25^{ème} DP est créé le 1^{er} septembre 1957. Après deux installations provisoires à El-Milia puis à Djidjelli, il se fixe à Philippeville avec des L-18 et des L-19. Le 1^{er} mai 1961, les grandes unités de réserve générale sont réorganisées. Les 10^{ème} DP, 25^{ème} DP et 11^{ème} DI sont dissoutes pour former la 11^{ème} DLI, stationnée dans le Constantinois. Le peloton devient alors le PMAH 11^{ème} DLI.

A partir de septembre 1959, deux L-21 et un L-18 sont détachés du 1^{er} PARR pour les opérations de la presqu'île de Collo.

Le 4 novembre 1959, le PA 11^{ème} DI qui vient d'être affecté à la défense du barrage algéro-tunisien arrive à Philippeville, il relève le détachement de Collo. L'opération *Pierres précieuses* commence, elle durera huit mois. Le 23 janvier 1960, le PA 11^{ème} DI quitte Philippeville pour s'installer à El-Milia. Le peloton, dénommé PMAH 11^{ème} DI le 1^{er} mai 1960 après avoir reçu des *Alouette* revient à Philippeville 21 mai 1960, A la suite de la dissolution de la 11^{ème} DI, le peloton change d'appellation le 3 octobre 1960 et devient PALAT GT 11 et va s'installer à Bou-Hamama (région de Batna).

A partir de janvier 1960, jusqu'en juin, un détachement de deux avions est mis en place par le 2^{ème} PMAH 21^{ème} DI, de Biskra, afin d'assurer la surveillance de la frontière algéro-tunisienne.



Philippeville

BÔNE

Gemmapes

Nechmeya

CONSTANTINE

Dj. Debar

Héliopolis

Bondarouah

C. el Kalaa

Cap de Fer

C. Takouch

C. Matefouch

St. Srigina

Herbillon

St. Barbar

C. de Garm

Danremont

Bugeaud

Djed-el-Aneb

Duzerville

St. Antoine

Ain Mokra

St. Charles

Lannoy

Auribeau

Gastouville

Bayard

Gastu

El-Arrouch

la Robertsau

Arme Meurs

C. Penthièvre

Col des Oliviers

Gallièri

Nechmeya

Dj. Sesnou

Roknia

Guelaa bou-Sba

Condé-Smendou

Dj. Taya

Kellermann

Milésimo

Bizot

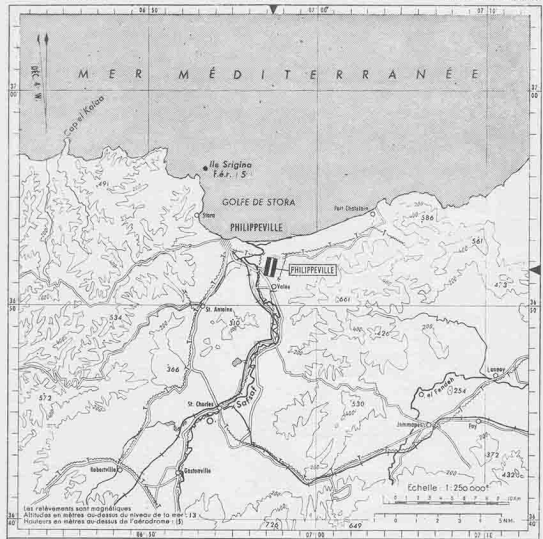
St. de bou

St. Joseph

O. Frère

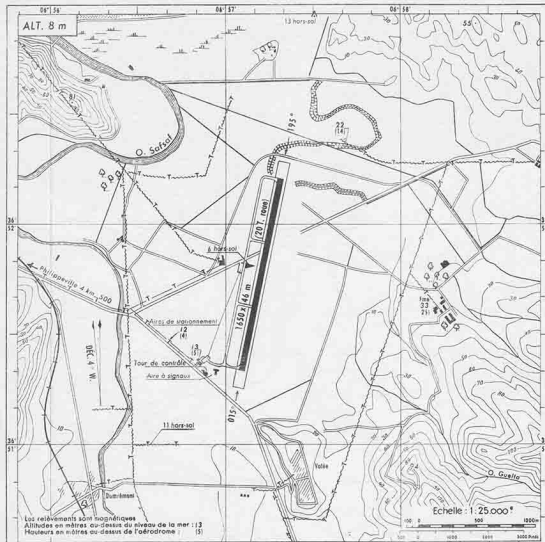
St. de Bou

Duvrier



CONTROLE LOCAL APP: #dant
TWR: 72P

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES #dant



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : Inutilisable hors piste -

Tél. de l'Aérodrome 50.22

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au bureau de poste ou au Bureau d'Information Aéronautique (BIA) de BOSS-les-DAMINES.

Tél. 28.82 - 23.31 - 33.88 à BOSS.

NOTES Parachutages quotidiens du lever au coucher du soleil à 3 km NS de l'Aérodrome.

L'aérodrome de Philippeville en 1960 – Vue vers le nord-est



Les *Noratlans* d'une opération prévue en avril 1961, annulée pour cause de Révolte des Généraux



Avril 1961 – Vue vers le nord-ouest



Avril 1961 – Vue vers le nord



Avril 1961 – Vue vers l'ouest



Avril 1961 – Vue vers le nord-est



Avril 1961 – Vue vers le sud-ouest



Avril 1961 – Vue vers le sud



Avril 1961 – Vue vers l'est



1961 – Aérogare et bloc technique de l'aérodrome de Philippeville – *Alouette* du Gouvernement Général
au premier plan



Philippeville – 1961 – H-21 et *Alouette* du GH 2





Philippeville – 1962 – Installations de l'ALAT à gauche



Philippeville – 1962 – Installations de l'ALAT



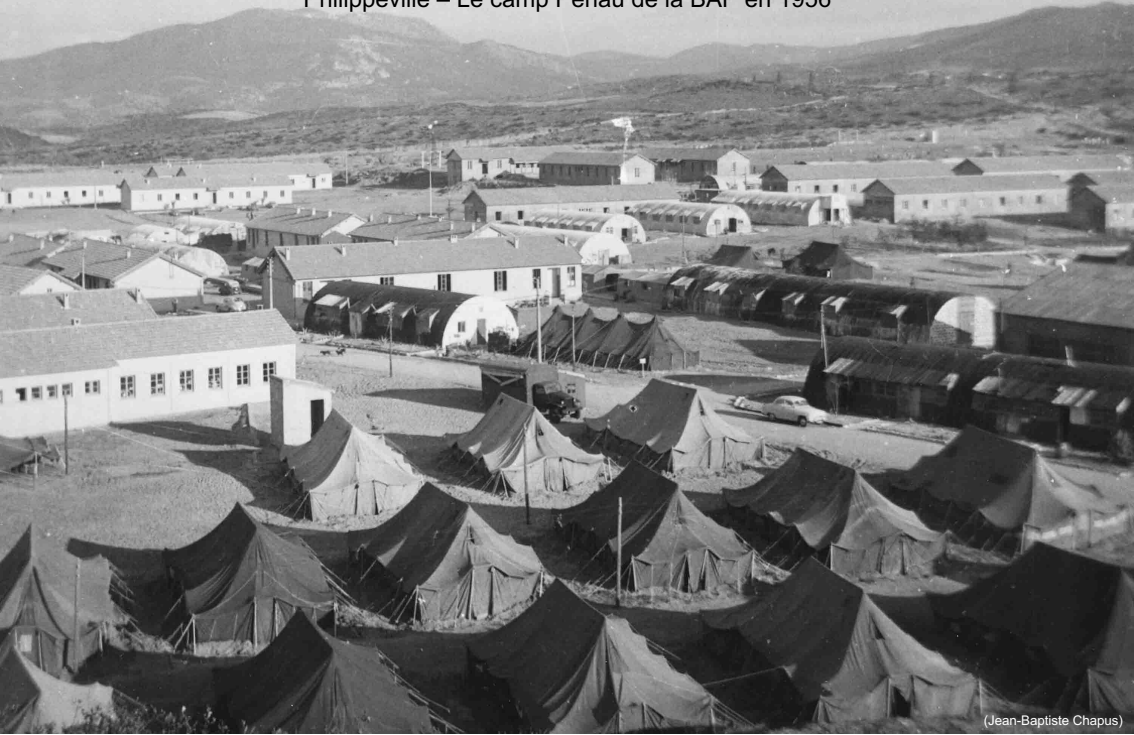
Philippeville – H-21 du GH 2 devant les installations de l'ALAT



Philippeville abrite la Base aéroportée (BAP) qui entraîne au saut les régiments parachutistes



Philippeville – Le camp Péhau de la BAP en 1956



Philippeville – 1948 – 20^{ème} RALAP (Régiment d'artillerie légère aéroportée) –
Le Revélois Paul Vincennes à gauche, devant un Ju 52



BAP de Philippville



(Paul Vincennes)

Ju 52 au largage



(Gérard Six)

La salle de pliage des parachutes



(Gérard Six)

Fairchild C-82 Packett prêt par les Etats-Unis



(Alain Crosnier)

Parachutistes à l'embarquement
1959



Sauts à Philippeville



Philippeville – Avril 1961 – Un *Broussard* de l'ELO 3/45 maquillé par le Contingent en avril 1961



L-19 du PMAH 14^{ème} DI



LES INONDATIONS DANS L'EST ALGÉRIEN ont atteint une ampleur sans précédent

Ce véritable cataclysme a fait 16 morts
Plus d'un milliard de dégâts
 à **Philippeville**

Les aérodromes de Bone et de Valée sous les eaux
NOMBREUX PONTS
EMPORTÉS

PREMIER RÉCIT DES SCÈNES
DRAMATIQUES DE SAUVETAGE

A l'instar de ce qui se passe dans les autres régions de l'est algérien, les inondations ont atteint leur paroxysme à Philippeville. Les eaux ont envahi les zones habitées, les ponts ont été emportés et les aérodromes sont sous les eaux. Des opérations de sauvetage sont en cours.



Dramatiques opérations de sauvetage
 Evénements témoignages de solidarité humaine



Inondations du 24 et 25 décembre 1957



Philippeville – 1961 – TBM Avenger de l'Escadrille 5S de l'Aéronautique Navale



Philippeville – Février 1962 – SO 90 de l'Aéronautique Navale



DC 3 de la CATA, Compagnie aérienne créée par le général Vuillemin, à Philippeville en 1949



Breguet *Deux-Pont* à Philippeville



Novembre 1960 – DC 4 à Philippeville

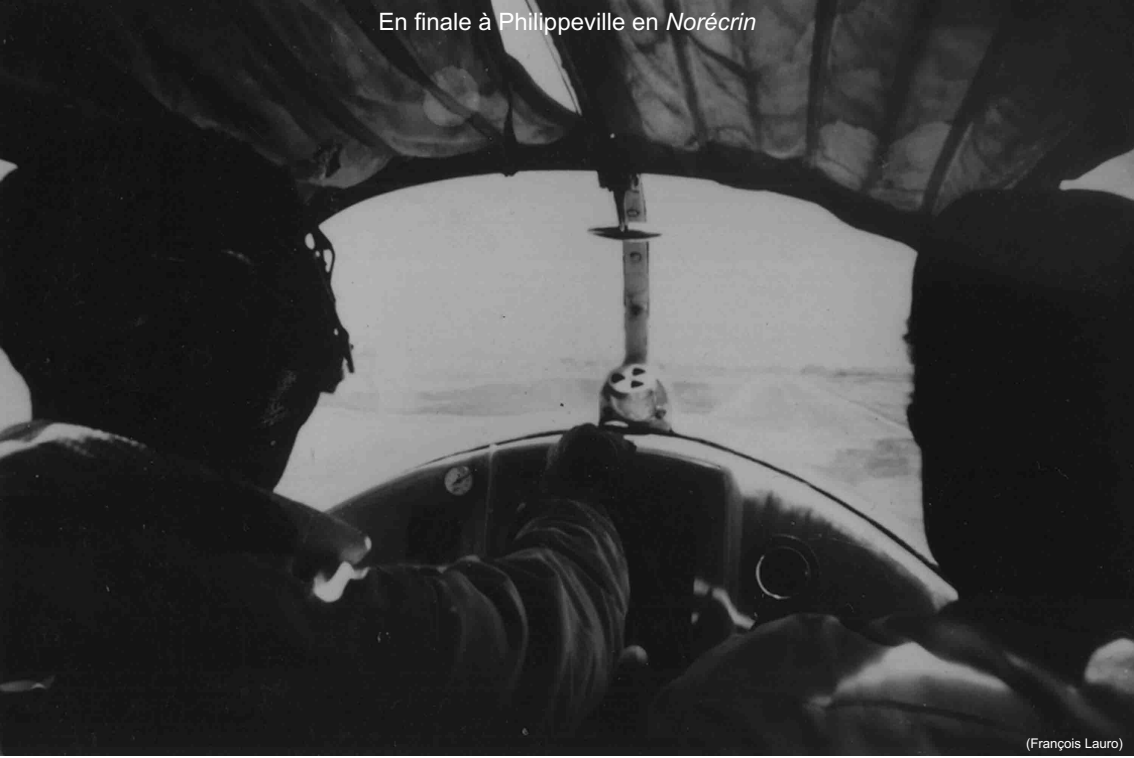


(Jean-Claude Maillot)

1960 – Décollage d'un DC 4 d'Air Algérie à Philippeville



En finale à Philippeville en *Norécrin*



1961 – Le Stampe de l'Aéro-club de Philippeville



(Dominique Wallard)

Le 5 mars 1960 un T-6 de l'EALA 3/9 percute le Jodel 120 F-OBEN de l'Aéro-club de Pilippeville –
L'élève pilote Ribeyrolles décède et le chef-pilote Pierre Crémieux est blessé





AERONEF - AIRCRAFT - AERONAVE

C.A.R.A.

1 - Marquage de nationalité et d'immatriculation : **F-PINJ**
 Nationality and registration marks :
 Matricula y nacionalidad :

2 - Classification (catégorie, subdivision) *Restreinte Tourisme*
 Classification (category, sub-division)
 Classification (categoria, subdivisión)

3 - Constructeur *H. Biolley Léon, Centre du Centre d'Apprentissage Philippeville*
 Constructor
 Constructor

4 - Type *Piel CP-301* 5 - N° de série *49*
 Type Constructor's N°
 Type N° de série

Déposé à *Paris* le *10 Août 1962*
 Bureau Voies (Signature et cachet)
 Le Directeur
 du Service Aéronautique

Date Date Fecha	Equipage — Crew — Tripulación		Lieu — Place — Lugar		Heures — Times — Hora		Heures de Vol Hour of Flight Horas de Vuelo	Statut de l'Avion Status of Aircraft Clase del Avión
	Noms Names Apellidos	Fonctions Roles Funciones	Départ Departure Salida	Arrivée Arrival Llegada	Départ Departure Salida	Arrivée Arrival Llegada		
14.7.1958	Casnic	PV					00.15	Stable
5.7	"	"					01.00	"
6.7	"	"					01.05	"
8.7	"	"					00.45	"
9.7	"	"					00.40	"
10.7	"	"					00.30	"
11.7	"	"					00.30	"
14.7	"	"					00.30	"
15.7	"	"					00.10	"
15.8.1958	"	"					00.20	"
23.8	"	"	PH	PH			00.30	Musée
23.8	"	"	Bône	PH			00.30	"
24.8	"	"	PH	Collo			00.15	"
24.8	"	"					00.55	"
26.8	"	"	Collo	PH			00.30	Stable
30.8	"	"					00.35	"
15.9.1958	Parra	"					00.25	"
15.9	"	"					00.30	"
							09.26	

19

Date Date Fecha	Equipage — Crew — Tripulación		Lieu — Place — Lugar		Heures — Times — Hora		Heures de Vol Hour of Flight Horas de Vuelo	Statut de l'Avion Status of Aircraft Clase
	Noms Names Apellidos	Fonctions Roles Funciones	Départ Departure Salida	Arrivée Arrival Llegada	Départ Departure Salida	Arrivée Arrival Llegada		
1962	Report						321.20	Report Brought forward Somme antérieure
14.7	Biolley						0.40	"
16.7	ergovic						0.50	"
18.7	"						0.40	"
15.8	Biolley						0.30	"
18.8	Biolley						0.30	"
21.8	"						0.40	"
26.8	Biolley						4.15	"
26.8	"						2.00	"
25.8	"						1.20	"
25.8	"						1.30	"
25.8	"						2.05	"
2.9	"						0.25	"
22.9	"						0.25	"
7.9.1963	"						0.30	"
13.9	"						1.05	"
							337.35	

Le Piel CP-301
Emeraude construit
 par Léon Biolley et le
 Centre d'apprentissage
 de Philippeville.
 Ci-contre, le 1^{er} vol le 4
 juillet 1958 et le
 convoyage vers
 Cannes en 6 h 15 de
 vol les 24 et 25 juin
 1962.
 C'est un des rares
 avions sauvés du
 désastre.

Aérodrome de Souk-Ahras

L'aérodrome de Souk-Ahras doit tout à deux hommes : Lucien Scalone et Lucien Camillieri qui se sont entièrement dévoués au service de l'Aéro-club. Leur prospection leur permet de trouver un terrain aux portes de la ville, grâce à la générosité de Léon Schardt, durant l'été 1933.

L'aérodrome permet de désenclaver Souk-Ahras et les avions de l'Aéro-club desservent la mine d'Ouenza et participent aux évacuations sanitaires.

Après la guerre, toujours animé par Lucien Scalone, l'aéro-club continue à rendre de grands services à la population et la Guerre d'Algérie amène un regain d'activité sur l'aérodrome avec le passage de nombreux aéronefs participants aux opérations à proximité de la frontière tunisienne et dans le fameux *Bec de Canard*.

L'ALAT s'implante à Souk-Ahras, dans une région particulièrement travaillée par le FLN, dès le début de la Guerre d'Algérie. En octobre 1955, le GAOA 6 de l'ALAT, basé à Tarbes, met une section de L-18 à la disposition de la 2^{ème} DIM. Le 1^{er} PM 2^{ème} DIM le relève avec un de ses détachements. Du 1^{er} août au 4 novembre 1957, un détachement de trois L-18 du GAOA 5 (basé à Tunis-El Aouina) est mis en place pour la surveillance de la frontière algéro-marocaine.

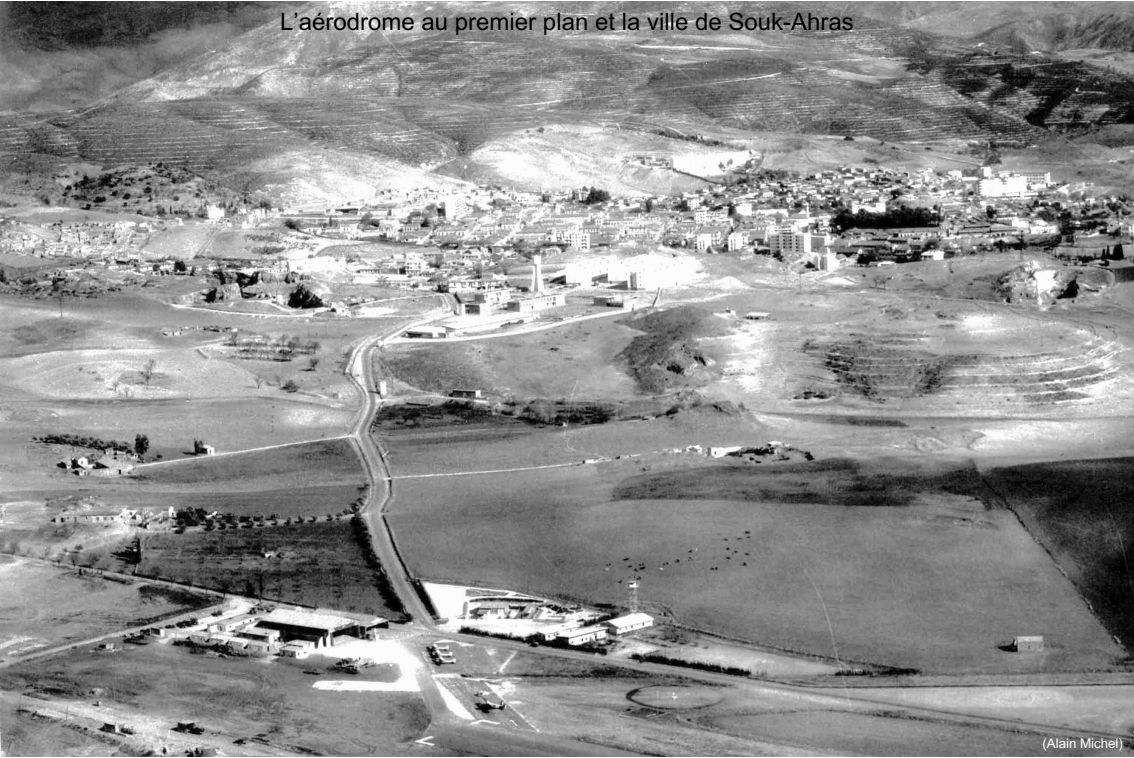
Une section du GAOA 3 s'installe sur l'aérodrome le 29 août 1957 à la disposition de la 11^{ème} DI, il forme le PA de la 11^{ème} DI le 1^{er} décembre 1957. Il s'installe sur le terrain de Souk-Ahras le 2 février 1958. Sa dotation est de deux L-18 et six L-19. Il participe à toutes les opérations entre le barrage et la frontière et en particulier à la bataille de Souk-Ahras.

Le 1^{er} septembre 1959, la 11^{ème} DI devient grande unité de réserve générale et la 2^{ème} DIM a pour mission la défense du barrage de la frontière. Le PA 11^{ème} DI et le 2^{ème} PA 2^{ème} DIM permutent alors de division. Toujours implanté à Souk-Ahras, le peloton participe à toutes les opérations, notamment en novembre 1959 aux combats du djebel Damouss dans la région d'Ouenza. En mai 1960, il est engagé dans le secteur de la Medjerda. En mars 1962, il procède à de nombreux harcèlements sur le barrage. Le 19 mai 1962, le détachement d'*Alouette* du 1^{er} PMAH 2^{ème} DIM est retiré. Le 31 juillet 1962, les premiers éléments rejoignent Valence.

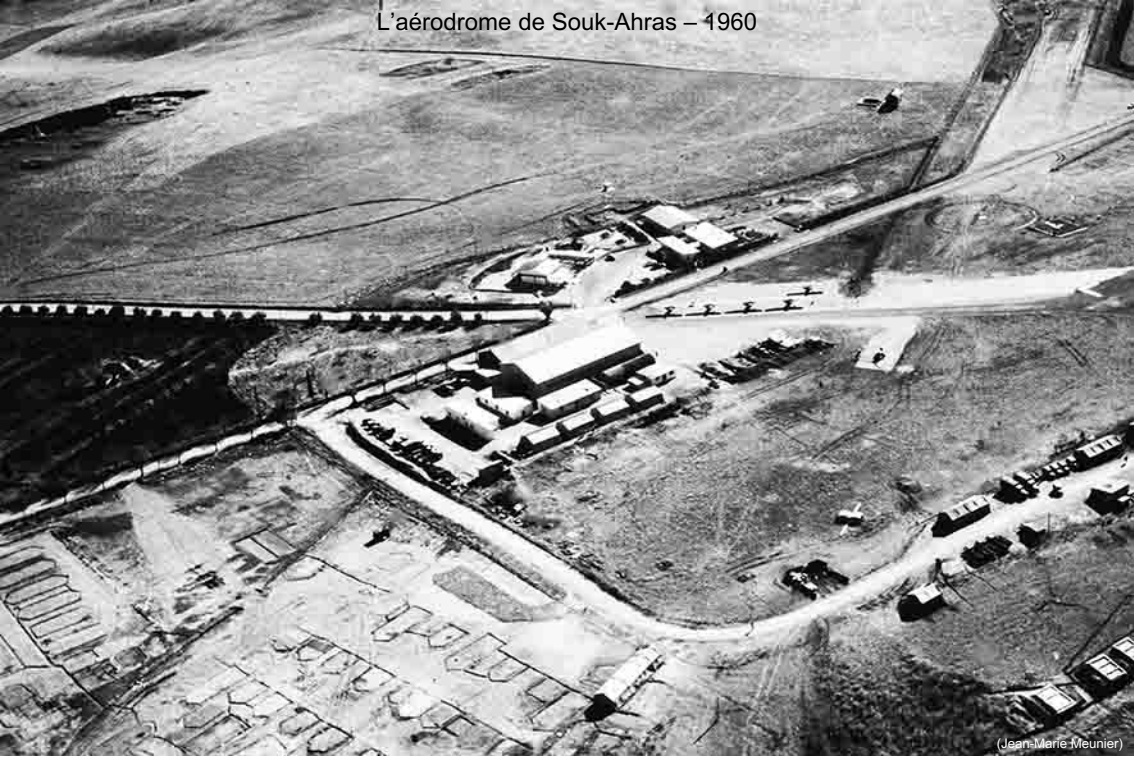
1960 – L'aérodrome et la ville de Souk-Ahras



L'aérodrome au premier plan et la ville de Souk-Ahras



L'aérodrome de Souk-Ahras – 1960



L'aérodrome de Souk-Ahras – 1961



1960 – Aéroport de Souk-Ahras



Aérodrome de Souk-Ahras – Hiver 1961/62



Hiver 1961/62



(Alain Michel)

Souk-Ahras – 1960



1960 – Souk-Ahras



(Jean-Marie Meunier)

Souk-Ahras – 1960 – L-19 du 2^{ème} PMAH 2^{ème} DIM



Souk-Ahras – 1960 – Evasan par un H-21



Souk-Ahras – 1960 – Hélicoptage d'un tronçon de H-21 par un autre H-21 du GH 2



1960 – Atterrissage à Souk-Ahras, sur un berceau, d'un H-21 ayant le train principal abimé



Souk-Ahras – Hélicoptère d'un L-19 du 2^{ème} PA 2^{ème} DIM



Souk-Ahras – 1959 – Passage d'un T-6 de l'EALA 12/72



Souk-Ahras – 1960 – Passage d'un T-6 de l'EALA 3/4



Souk-Ahras – 1959 – C-47



Souk-Ahras – 1958 – Passage d'un *Dragon Rapide* de la SNATA



Souk-Ahras – 1961 – Le Jodel 112 de l'Aéro-club



Souk-Ahras – 1959 – Le Stampe de l'Aéro-club et les L-19 du 2^{ème} PA 2^{ème} DIM



Souk-Ahras – 1959 – Le *Norécrin* de l'Aéro-club



Souk-Ahras – 1962 – Passage d'un Pilatus PC-6 *Porter* suisse



Souk-Ahras – 1960 – Meeting aéromodéliste



Souk-Ahras – Manifestation à l'Indépendance



Aérodrome d'Ouenza

L'Aéro-club d'Ouenza est créé par le personnel de la Société d'exploitation de la mine de fer qui se trouve près de la frontière tunisienne, entre Souk-Ahras et Tébessa.

La mine est très isolée, le trajet vers Bône, la ville importante la plus proche, demande 2 heures 30 de voiture ou 9 heures de train. Les évacuations sanitaires par ambulance nécessitent une escorte militaire longue à mettre en place. Paul Schulders président de l'Aéro-club d'Ouenza, fait aménager l'aérodrome alors à peu près inutilisable. La direction de la mine met du matériel à disposition, une soixantaine d'adhérents, dont l'abbé Trentesaux, curé de la paroisse, l'abbé Glèse et le docteur de la mine François Perrin, se mettent au travail le 1^{er} octobre 1957. Ils s'activent à la réalisation de la piste, à l'édification du hangar et à l'entretien du matériel de terrassement.

L'enthousiasme des adhérents, leurs compétences et le matériel approprié permettent de terminer en six mois, en travaillant bénévolement des milliers d'heures et en déplaçant des milliers de mètres-cubes, un aérodrome de 9 hectares avec une excellente piste est-ouest de 1 050 m x 30 m, une petite piste nord-sud pour les avions de l'Aéro-club et un hangar de 500 m² fabriqué dans les ateliers. L'aérodrome recevra, en août 1959, la visite du général De Gaulle venu inspecter la ligne Morice.

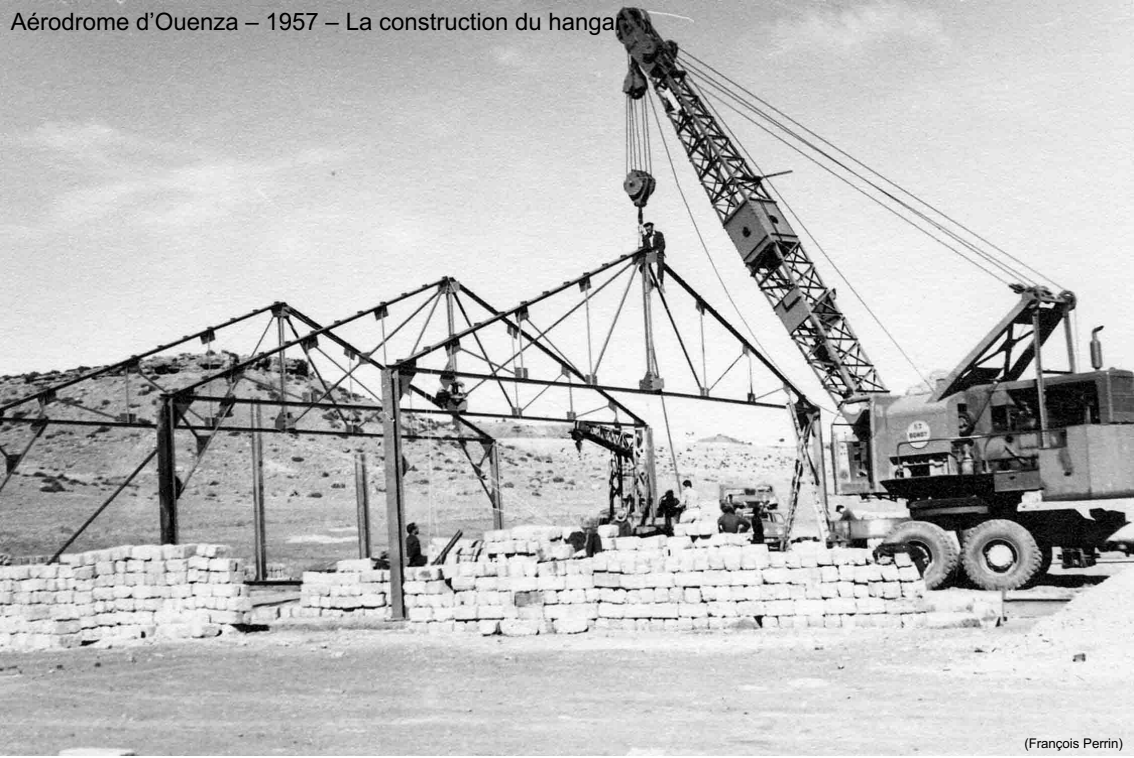
La SNATA dessert également la Mine avec ses De Havilland DH 84 *Dragon Rapide*.



La mine et l'aérodrome d'Ouenza



Aérodrome d'Ouenza – 1957 – La construction du hangar



Ouenza – 1957 – L'Émeraude de l'Aéro-club



Ouenza – 1957 – L'Émeraude de l'Aéro-club



Ouenza – 1957 – Le *Mousquetaire* de l'Aéro-club



Le Norécrin des Ailes Bônoises de passage à Ouenza

Dernière diapositive

