

Aérodromes et bases 1945-1962 (23)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-trente-neuvième diaporama est le vingt-troisième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodrome de Djelfa-Tsletsi, Djelfa-Ville et les aérodromes périphériques. 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>

Montage avec un L-19 du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI



CONTROLE LOCAL : APP. Néant.
TWR Néant.

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant.

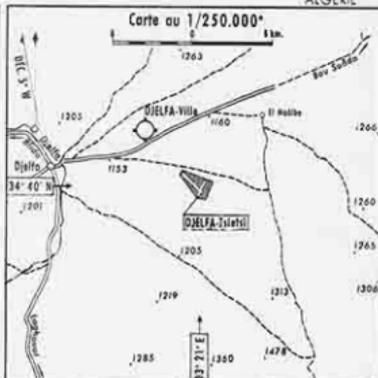
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE
Insaisissable hors bandes

Tél. de l'Aérodrome : Néant.

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau d'Information
Aérienne par (A.L.F.) 4° ALGER-MUSON-BLANCHES.

Tél. : 37-20 à 26 ALGER.

NOTES :

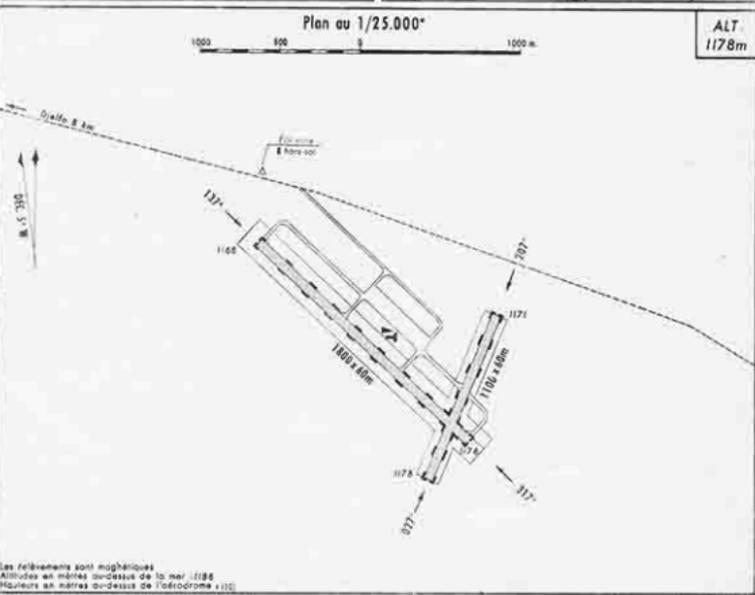


Aérodrome de Djelfa-Tslets

Djelfa est une commune du département du Titteri (Médéa). Les deux-tiers de ses habitants, les Ouled Naïls, sont des nomades éleveurs de moutons, ressource principale de la région. Djelfa est le terminus du chemin de fer (*La Rafale*) qui descend sur 320 km vers le sud au départ d'Alger, en voie étroite à partir de Blida.

L'Aéro-club de Djelfa, créé en 1951, est propriétaire de l'aérodrome de Tslets, il dispose de onze terrains auxiliaires, dont ceux de Messaad, Hassi-Baba, Tadmit, Chareff et Zenina. Jacques Pierchon, animateur de l'Aéro-club, ancien pilote militaire et ancien pilote du LeO 45 du gouverneur général, est le premier à faire la démonstration de l'utilité de l'avion léger dans les étendues subsahariennes. Il crée en parallèle l'entreprise de transport aérien Air Oasis.

Dans ce territoire immense, l'avion permet la localisation des incendies de forêts, le transport des techniciens et des ouvriers des chantiers, l'envoi de pièces détachées ou de vivres quand les pluies rendent les pistes inutilisables. Par exemple, en 1954, la liaison avec le chantier du forage du puits artésien de Guettara, à 300 km de Djelfa par la piste, demande 7 heures de Jeep alors qu'un *Norécrin* y arrive en à peine plus d'une heure. De nombreux autres chantiers sont ouverts sur toute la région, chantiers routiers et hydrauliques, mais également chantiers de défense et de restauration des sols, chantiers des secteurs d'amélioration rurale (SAR), d'arboriculture ou d'élevage. L'avion léger s'avère indispensable pour les évacuations sanitaires qui s'effectuent jusqu'à In-Salah et pour les transports urgents de médicaments.



ALT.
1178m

Les relèvements sont métriques.

Altitudes en mètres au-dessus de la mer (1988).

Équivalents en mètres au-dessus de l'aérodrome : 100.

Impr. TRAV. ÉDIT. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS.

n° 1569

1^{er} AVRIL 1958



Aérodrome de Djelfa-Ville

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

Le DTO 44/540, unité de support de la base aérienne secondaire de Djelfa, est créé le 1^{er} juillet 1956, sur un nouvel aérodrome en construction situé à une dizaine de kilomètres à l'est de la ville, sur la route de Djelfa à Bou-Saâda (l'ancien terrain Djelfa-Tsletsy est alors abandonné).

Rattachée à Blida, la base, commandée par le capitaine Grégory, dispose du DT 85/475, d'une Compagnie de défense, du SP 36/140 et le PCA 72/540, créé le 1^{er} août 1958, y est implanté.

L'EALA 3/71 y est créée le 1^{er} juin 1956 sur SIPA 12 et 111. En mai 1957, elle commence à remplacer ses SIPA par des T-6 et devient l'EALA 21/72 le 1^{er} juillet 1957, avec un détachement à Laghouat.

Durant l'été 1957, le fameux "général" Bellounis est embarqué plusieurs fois en place arrière d'un T-6 pour des vols de reconnaissance, alors que son "armée" campe aux abords de l'aérodrome. Sa défection, en juin 1958, met la base en situation précaire et un détachement de l'EALA 10/72 d'Orléansville arrive en juillet 1958.

Le 29 octobre 1959, l'EALA 21/72 est transféré à Orléansville et un détachement de l'EALA 1/72 la remplace temporairement en octobre 1956 en attendant un détachement permanent de neuf avions de l'EALA 2/2 de Paul-Cazelles de décembre 1959 à septembre 1961.

Détachement de l'EALA 3/12 de Blida en mars 1960, en janvier, février et juin 1961.

Les avions de la 2/2 étant partis, Djelfa reçoit en octobre 1961 les T-6 de l'EALA 5/73 venant d'Atar et Fort-Trinquet. L'activité opérationnelle est importante, en 1959 et 1960, 400 à 600 mouvements par mois sont comptabilisés alors que la SP 36/140 effectue mensuellement une quarantaine de sorties de jour et de nuit.

Une section du GAOA 3 s'installe sur l'aérodrome le 21 mai 1956. Il y aura ensuite un détachement ALAT du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI de Berrouaghia, avec deux L-19 et un Bell 47.

En septembre 1961, le DTO est transformé en DTO de type 3, c'est à dire plus réduit.

Il existe de plus à Djelfa un détachement *Alouette* de l'EH 2 et un détachement *Broussard*. Le terrain accueille également les DIH lors des opérations dans son secteur.

L'EALA 5/73 est dissoute le 31 janvier 1962, le CLA est fermé le 19 mars 1962 et le DT0 dissous le 31 mars 1962.

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE A VUE

CONTROLE LOCAL : APP: Néant
 TWX: VHE
 CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION : Néant

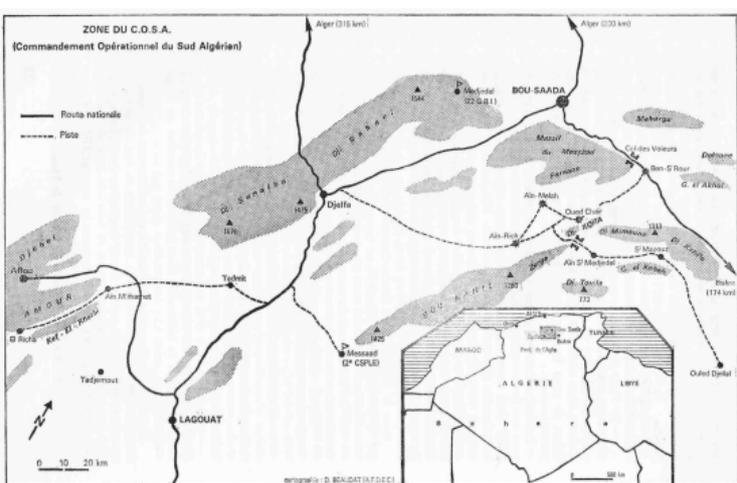
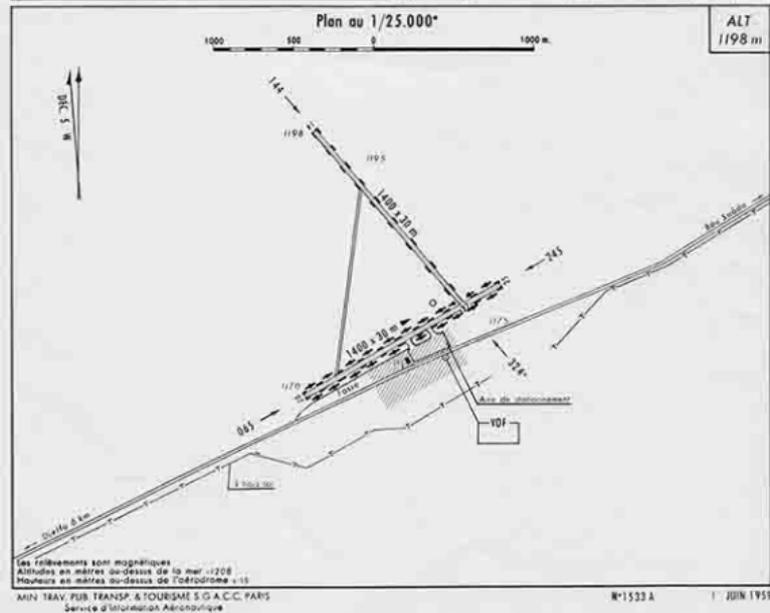
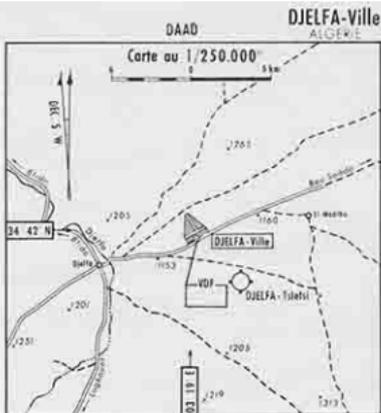
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE:
 Inutilisable hors bandes pour l'atterrissage

Tél. de l'Aérodrome : 17 à DJELFA: 109 (sans club)

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES: S'adresser au bureau de piste

Tél: 17 à DJELFA

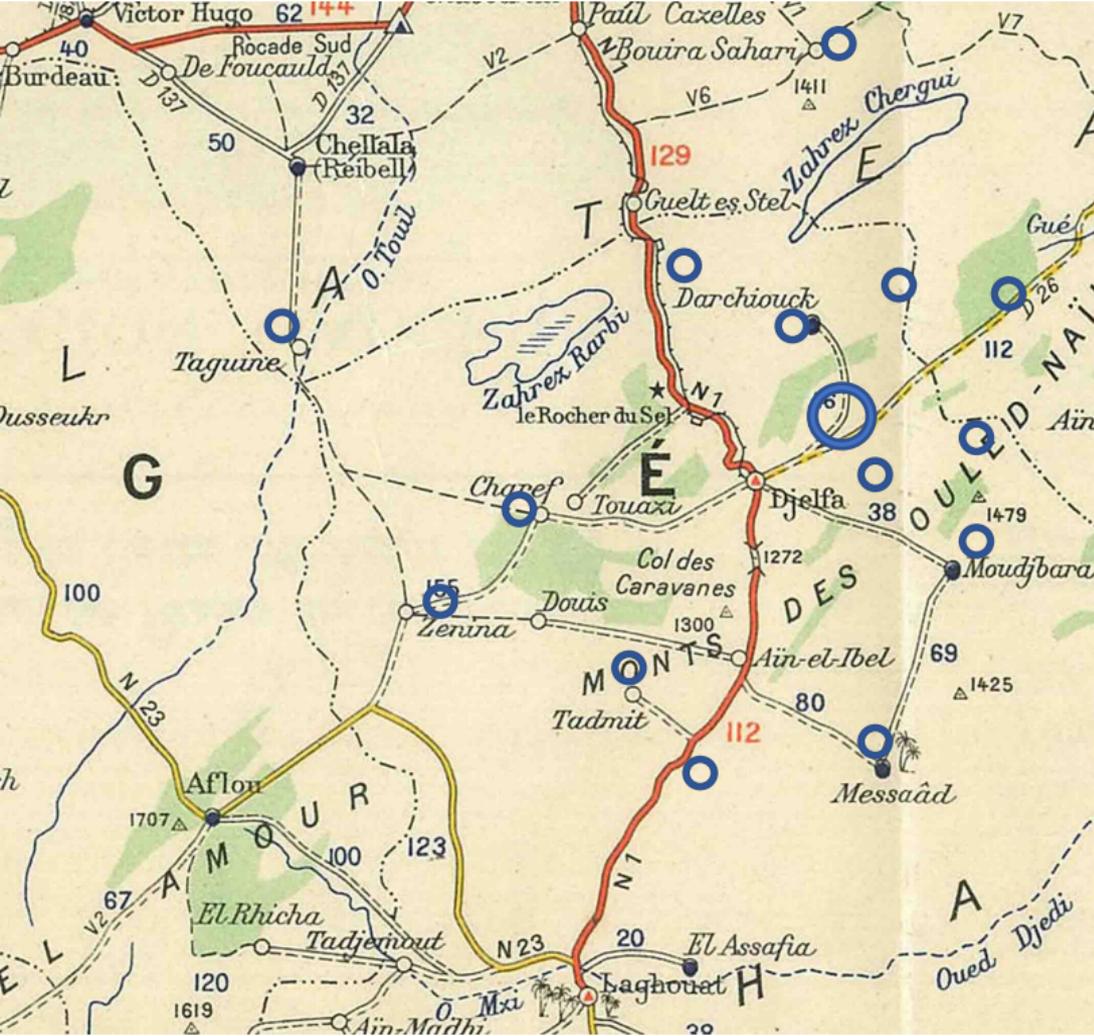
NOTES: Néant



Djelfa est au centre du COSA (Commandement opérationnel du Sud Algérien) commandé en octobre 1956 par le colonel Katz qui prend la suite du général Wolf. C'est le lieu de l'expérience du « général » Bellounis qui se terminera par un fiasco comme toute les expériences de ce genre.

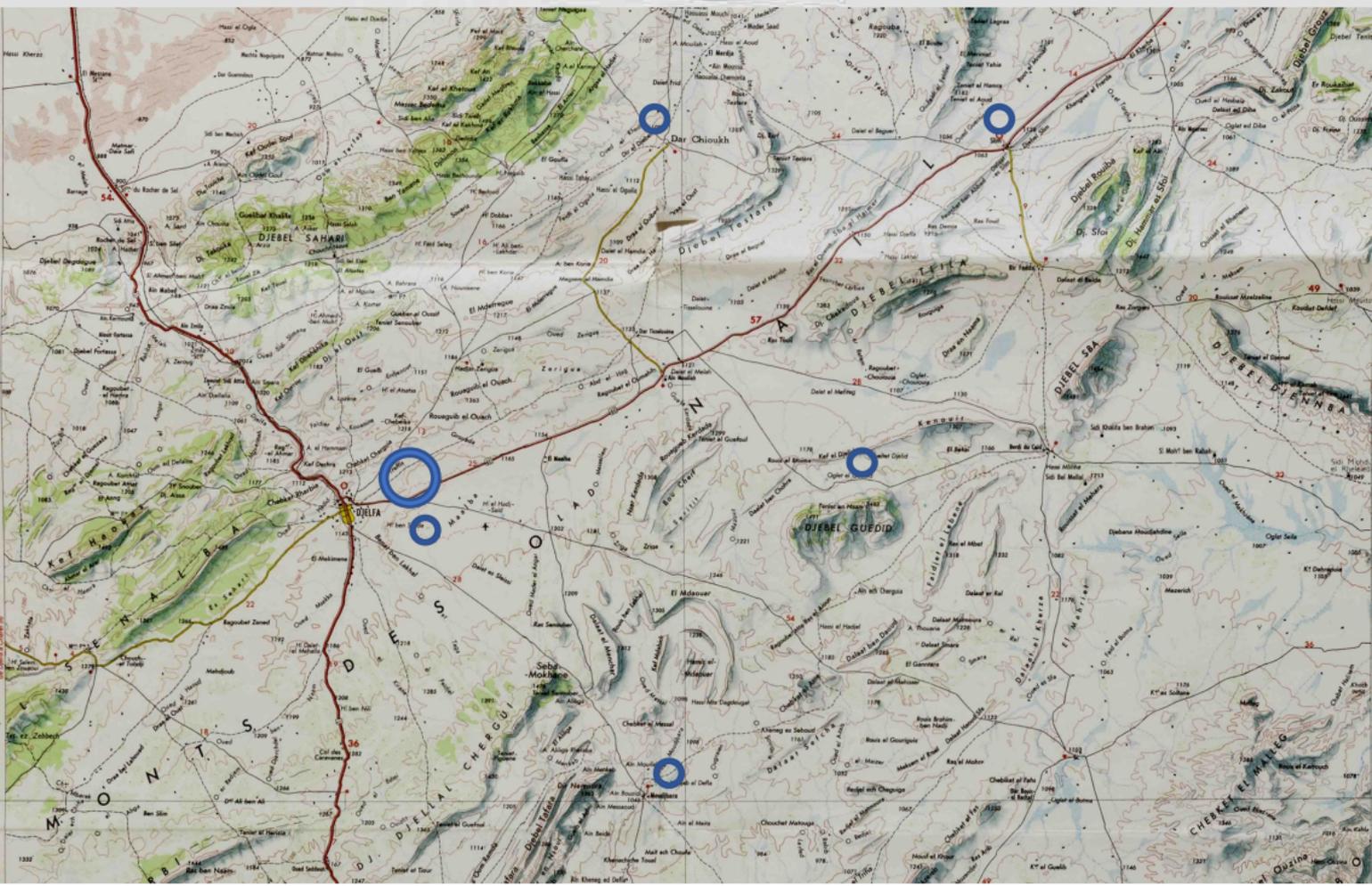
Cette immense zone est le lieu de passage privilégié des troupes rebelles entre le Maroc et la Tunisie. Elles empruntent les monts des Ksours, le djebel Amour, les monts des Ouled-Nails et les monts des Zibans, avant d'obliquer vers le sud-est et la Tunisie.

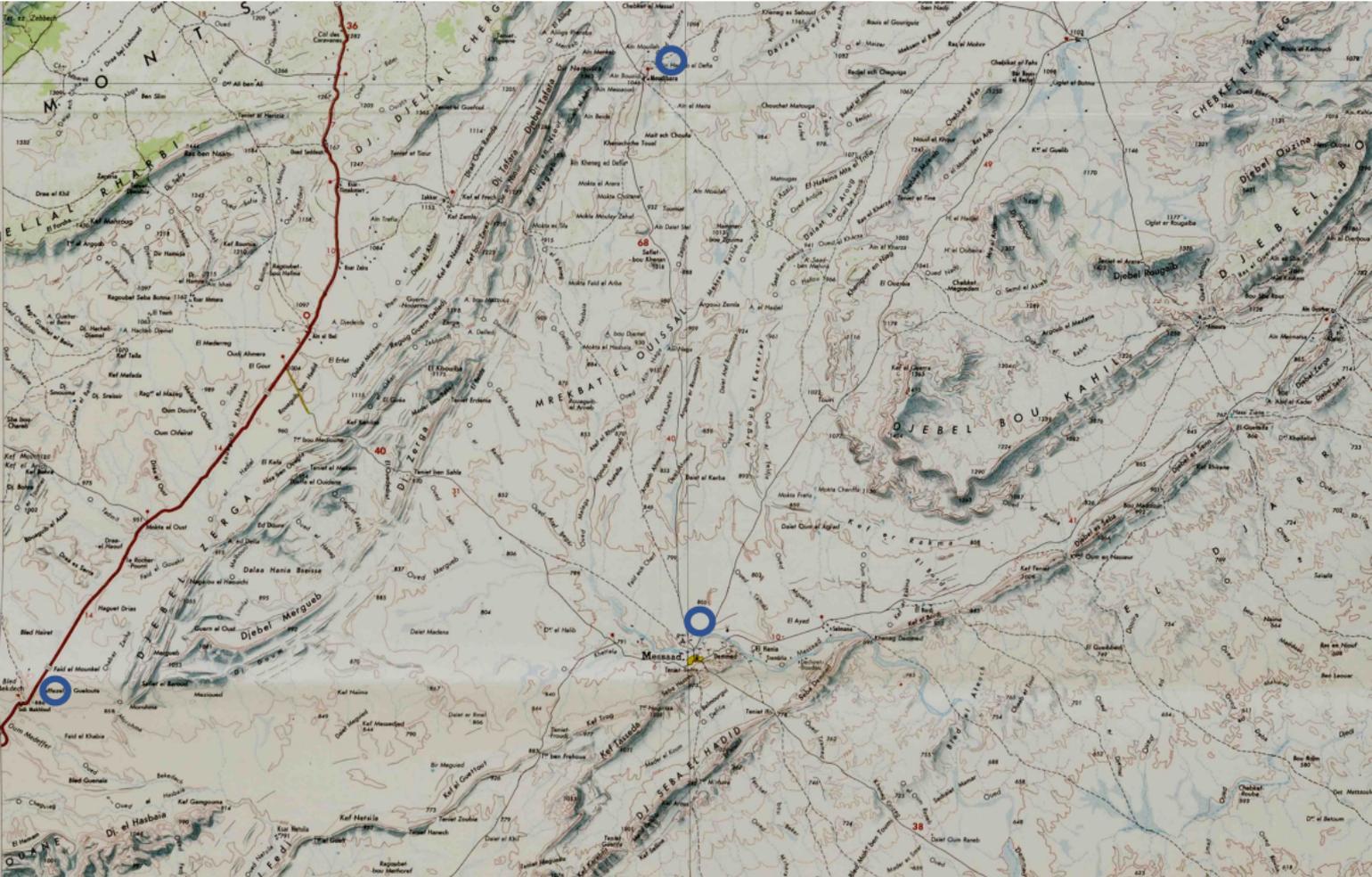
La chaîne du Bou-Kahil ferme au sud-est les monts des Ouled-Nails. Elle ne culmine qu'à 1 500 mètres, mais c'est une immense gerbe de pitons abrupts qui a vu couler beaucoup de sang sur ses rocailles.



Parmi les nombreux aérodrômes créés dans les environs de Djelfa, du nord au sud :

- Bouira-Sahary
- Hassi-Babah
- Medjedel
- Taguine
- Dar-Chiouck
- Slim
- Djelfa-Ville
- Oglat-el-Botna
- Djelfa-Tsletsi
- Charef
- Moudjbara
- Zénina
- Tadmit
- Messaad
- Sidi-Maklouf





Scale 1/200 000



Aérodrome de Djelfa – 1956



Djelfa – T-6 de l'EALA 1/72 sur l'aérodrome – Octobre 1959



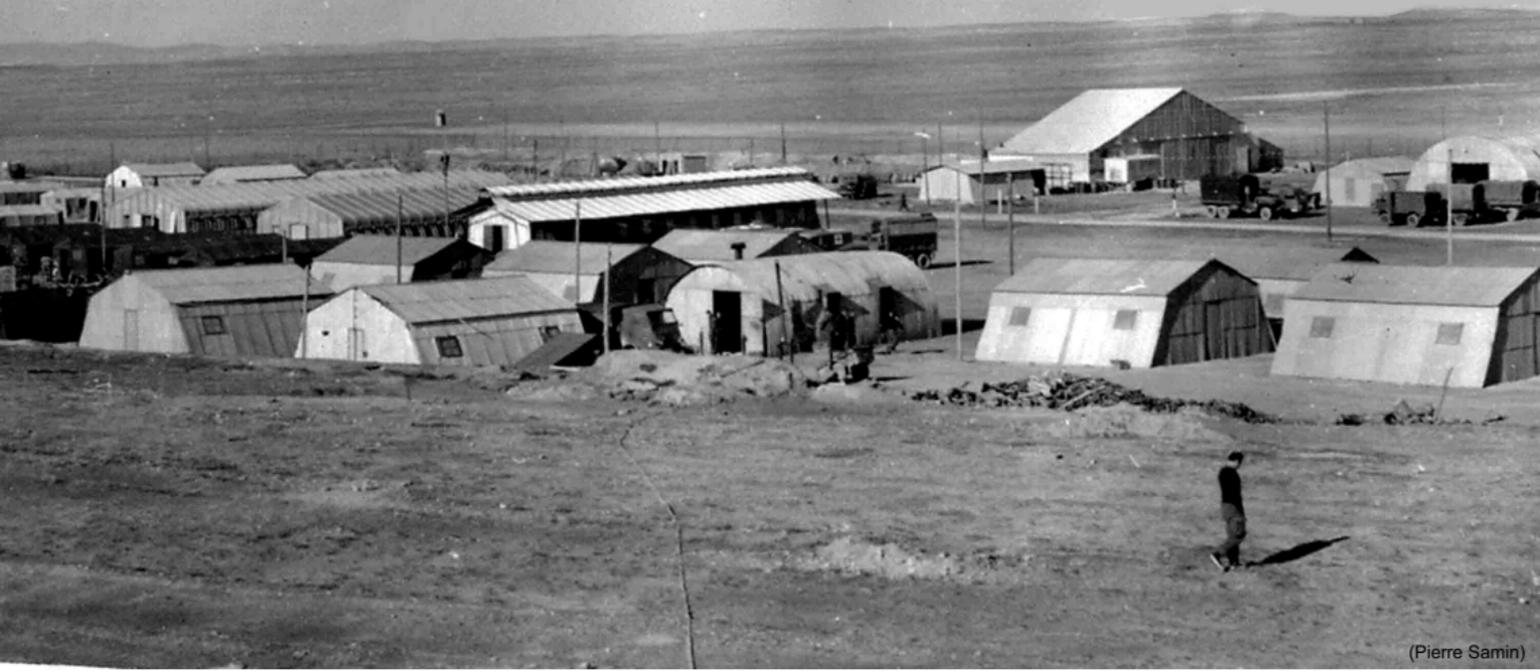
Djelfa – 1956 – Construction de la base – Au fond : Le Senalba



Djelfa – 1956 – Construction de la base – A gauche : le hangar de l'Aéro-club



Djelfa – 1956 – Construction de la base



Djelfa – 1956 – Construction de la base



Djelfa – 1956 – Emplacement du hangar de l'ALAT, pas encore construit, à droite près de la piste



Aérodrome de Djelfa – Entrée de la base, route de Djelfa – 1961



Aérodrome de Djelfa – 1961



Djelfa - 1961



(Jacques Delhomme)

Djelfa – 1961



(Jacques Delhomme)

Djelfa – L'arrière du hangar de l'Aéro-club et du hangar de l'ALAT – 1961



Djelfa enneigé en 1961 – La fillod du détachement ALAT, la *Floride* du Lt observateur-pilote André Réthoret et la 2 cv du MdL pilote Pierre Jarrige



Djelfa – 1962, l'évacuation commence – L-19 et Bell G2 du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI



Djelfa – 1956 – Aviateurs et
Légionnaires du 2^{ème} REC



Djelfa – 1956 – Grandeur et servitude militaire



Véhicules de l'armée de l'Air – Djelfa 1961



Djelfa – 1956 – Détachement de Morane-Saulnier 500





Djelfa – 1956 – Décollage d'un SIPA de l'EALA 3/71 – A gauche : La butte de tir



Djelfa – 1957 – Le redoutable Bou-Kahil vu d'un SIPA



Djelfa – 1957 – Dépannage d'un SIPA 12 de l'EALA 3/71



Djelfa – 1957 – SIPA 12 de l'EALA 3/71 à la ferraille



Djelfa – 1957 – T-6 et SIPA 12 de l'EALA 3/71



Djelfa – Aux obsèques du sergent Jules Allart de l'ÉALA 3/71, abattu le 12 juillet 1956. Le colonel Katz, qui deviendra le « Boucher d'Oran », décore la tunique du pilote



Djelfa – Juillet 1956 – Le cortège funèbre du sergent Jules Allart



Djelfa – 1956 – Noratlas de l'ET 2/62 Anjou



Djelfa – 1956 – Le commandant Clostermann (avec les lunettes)



Djelfa – 1956 – *Broussard* de l'ELO 3/45 commandée par le Cdt Clostermann



Octobre 1959 – T-6 de 'EALA 21/72, Bell G2 et H-19



Octobre 1959 – T-6 de 'EALA 21/72 – Mitrailleuses 7,5, roquettes T10 et roquettes SNEB



Janvier 1959 – Entretien d'un T-6 de 'EALA 21/72



1959 – T-6 de 'EALA 21/72 sur Djelfa



5 octobre 1959 – L'EALA 21/72 embarque pour Orléansville dans un *Noratlas* du GT 3/62



Djelfa – Broussard de l'ELO 2/45



Djelfa 1959 -T-6 de l'EALA 2/2



Djelfa 1961 – EALA 5/73



24 juillet 1958 – Liquidation du « général » Bellounis – Bell G2 F-MAZU abattu au cours d'une évasion au profit du Commando de l'Air 30/541 et récupération de l'hélicoptère par un H-34 de l'EH 2





L'activité des Ailes du Sud débute avec le *Norécrin* F-BBED arrivé en juillet 1951, rejoint, en 1953, par le Fairchild F-BFXJ, et par un *Tiger Moth*. Le *Norécrin* F-OARI arrive en 1954 et le Percival *Proctor* F-OAJZ en 1956.

De 1951 à 1953, durant les trois premières années d'existence, les avions du club ont effectué 865 heures de vol en 820 missions d'évacuations sanitaires, de transports de personnels et de luttes contre les incendies de forêt. Soixante évacuations sanitaires sont effectuées en moyenne par année.

L'activité augmente et 874 heures de vol sont réalisées en 1956. Le 1^{er} juillet 1956, l'aérodrome de Djelfa-Tletsis est fermé au profit de Djelfa-ville qui accueille l'Aéro-club.

En plus de son activité au sein des Ailes du Sud, Jacques Pierchon développe Air Oasis, sa société de travail aérien qui prend de l'ampleur et qu'il déplace à Laghouat. mieux situé que Djelfa dans sa zone d'activité, le club souffre beaucoup de ce départ.



Tiger Moth, *Norécrin* et Fairchild 24

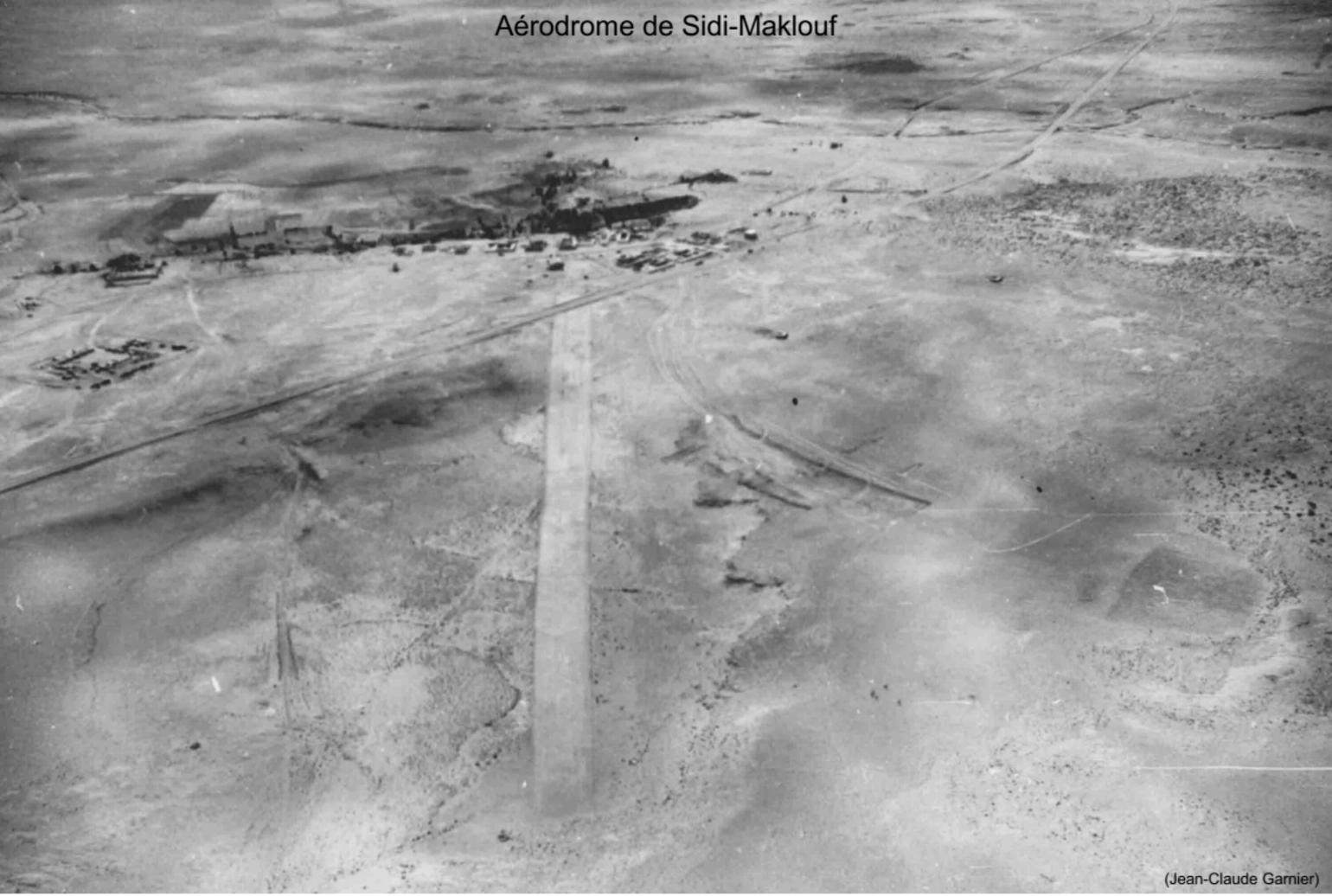


Percival Proctor

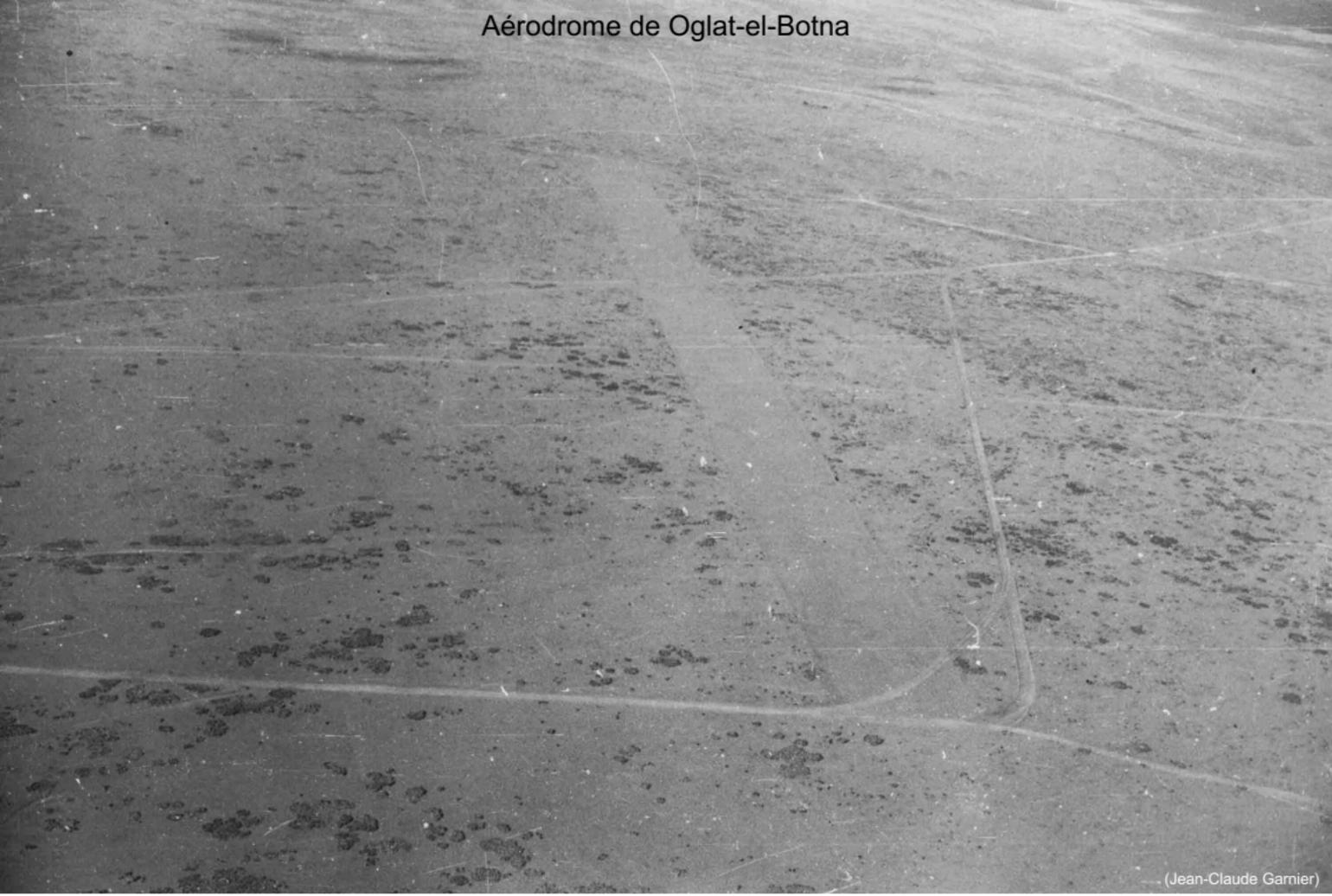
DH 84 *Dragon Rapide* d'Air Oasis, entreprise de Jacques Pierchon



Aérodrome de Sidi-Maklouf



Aérodrome de Oglat-el-Botna



Aérodrome de Moudjbara



(Jean-Claude Garnier)

Aérodrome de Taguine



Aérodrome de Zénina



Aérodrome de Messaad



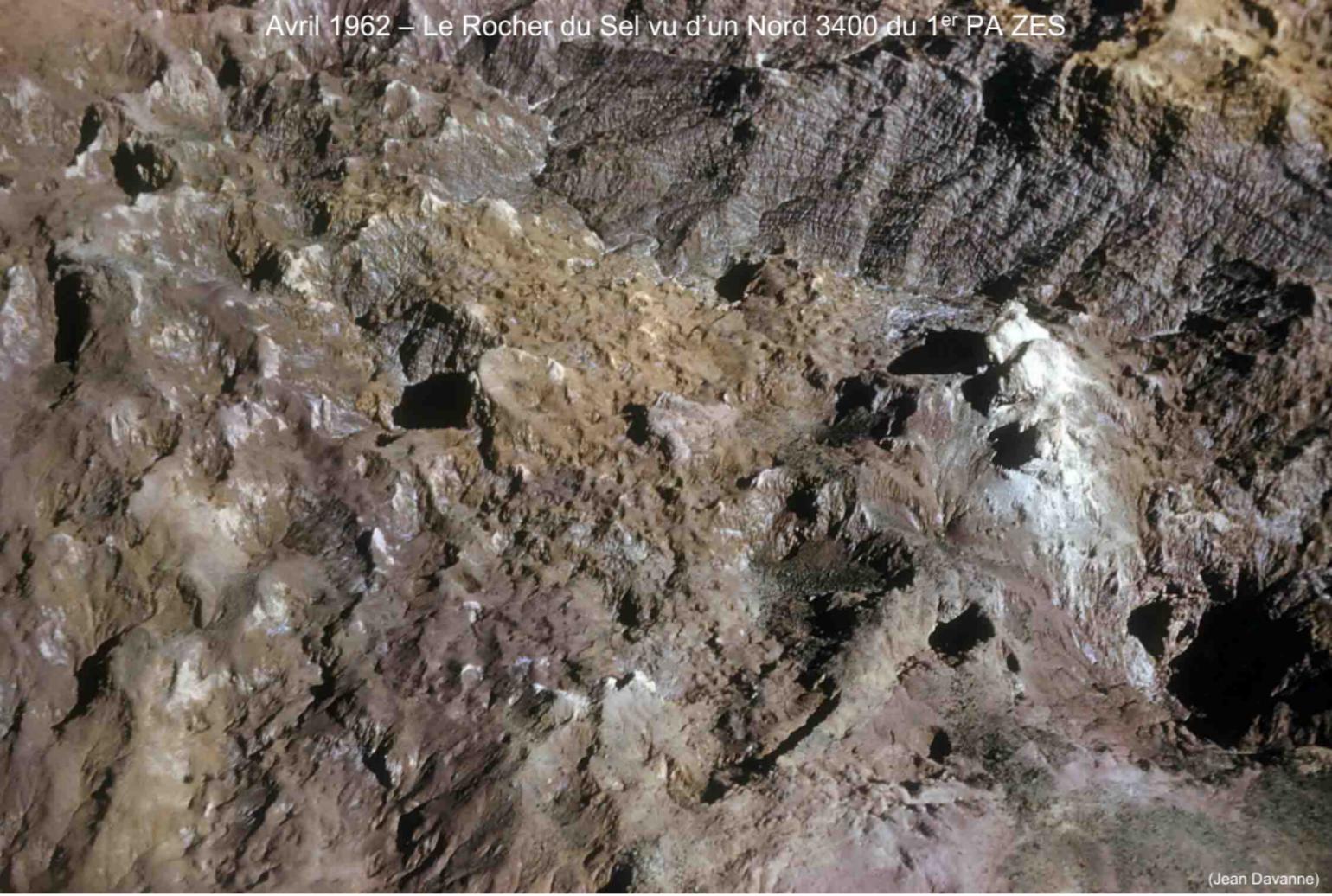
1961 – Djelfa vu depuis un NC 701 du GLA 45



Avril 1962 – Le Rocher du Sel vu d'un Nord 3400 du 1^{er} PA ZES



Avril 1962 – Le Rocher du Sel vu d'un Nord 3400 du 1^{er} PA ZES



Mars 1962 – Le chott Zharez Rharbi, vu d'un Nord 3400 du 1^{er} PA ZES



Dernière diapositive

(Jean Davanne)