

## Aérodromes et bases 1945-1962 (27)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-quarante-troisième diaporama est le vingt-septième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Canastel, Bou-Sfer, Lourmel et Aïn-Témouchent. 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.

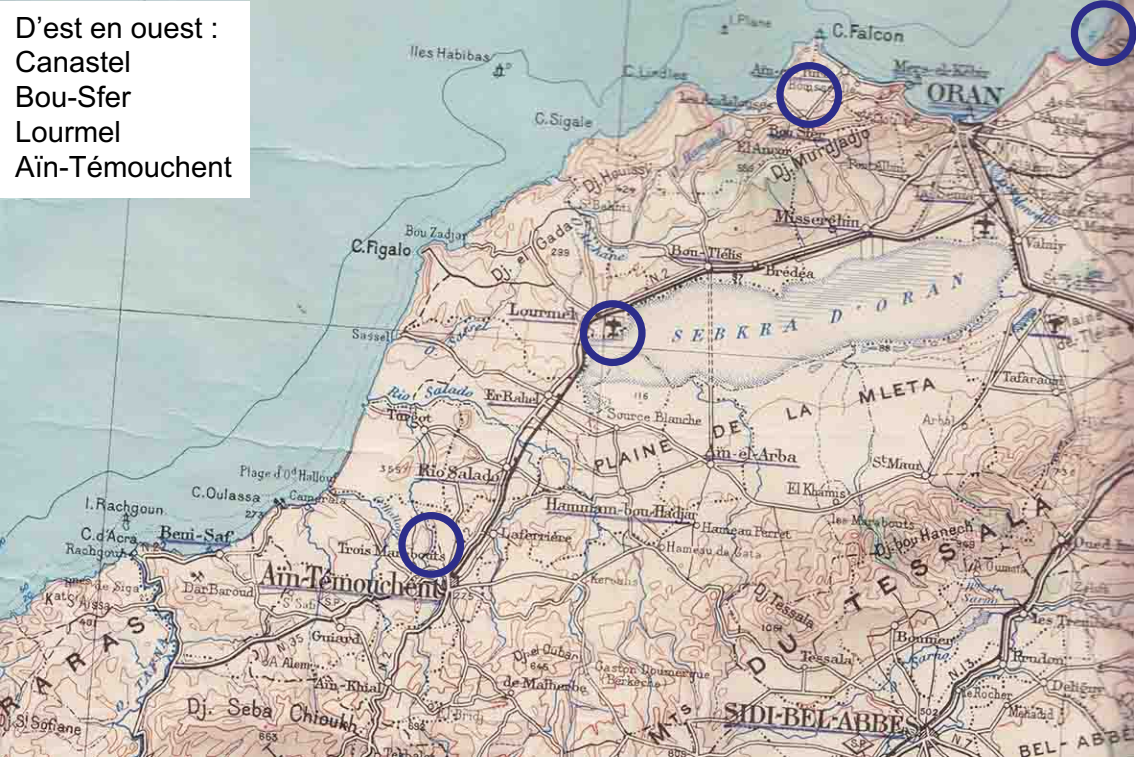
N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

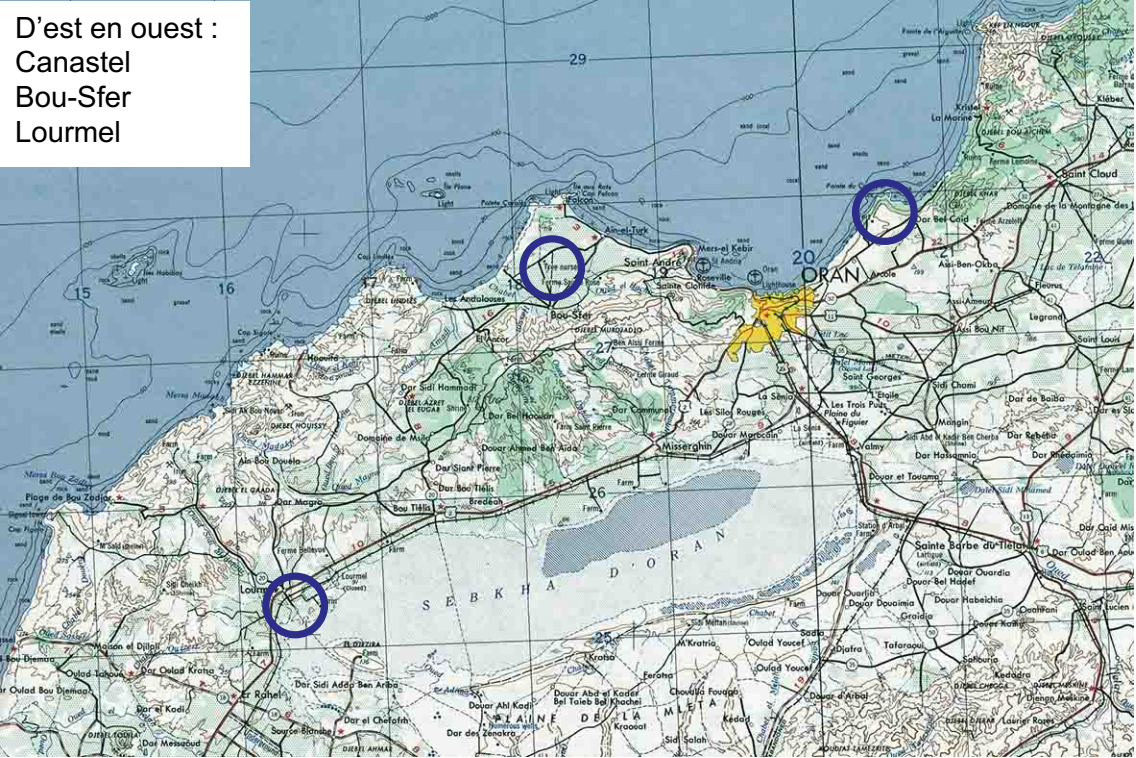
[Jarrige31@orange.fr](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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

D'est en ouest :  
Canastel  
Bou-Sfer  
Lourmel  
Ain-Témouchent



D'est en ouest :  
Canastel  
Bou-Sfer  
Lourmel



## Canastel



Avant la guerre, l'Aéro-club d'Oranie, présidé par Yvon Milhe-Poutingon, achète un vaste terrain à Canastel, aussitôt réquisitionné par l'armée américaine.

Le site est restitué en septembre 1944 et expérimenté avec un Avia 11a et deux 152a par Maxime Lamort et Henri Ferraris venus du Djebel-Diss. Le chef-pilote Sauveur Mariette, pilote chevronné de l'armée de l'Air, entraîne ensuite une cinquantaine d'enthousiastes sur la falaise qui se révèle très porteuse sous la brise de mer. Il est remplacé par l'officier-marinier Marceau Daydé qui délivrera 130 brevets B et C jusqu'en 1949.

Avec la diminution de l'activité du Djebel-Diss, Canastel devient centre interclub est se trouve équipé de C 800, Avia 40p, Castel 30s, *Emouchet*, Nord 1300 et d'installations en dur avec le chef-pilote Aurélien Alberca. Les sections militaires de La Sénia et de de Lartigue (base aéronavale) apportent une aide appréciable. Johanès Walkowiak (cousin du champion cycliste), militaire appelé, est affecté au centre comme moniteur, puis devient chef-pilote appointé par le SALS-Algérie.

Les vols d'onde se généralisent et les performances deviennent intéressantes en altitude (près de 5 000 m) et en distance sous l'influence d'Henri Deloupy, président de la section vélivole de l'Aéro-club d'Oranie. La falaise de Canastel reste cependant très fréquentée en permettant des vols de longue durée.

L'activité augmente considérablement pour atteindre près de 2 000 heures de vol par an avec l'apparition des *Javelot*, des Dacal 106 et d'un Breguet 905 *Fauvette*.

Pour en savoir plus, voir le diaporama 51.



L'aérodrome de Canastel au premier plan, puis Oran et Mers-el-Kébir



L'aérodrome de Canastel et la falaise, en 1958



L'aérodrome de Canastel en 1959

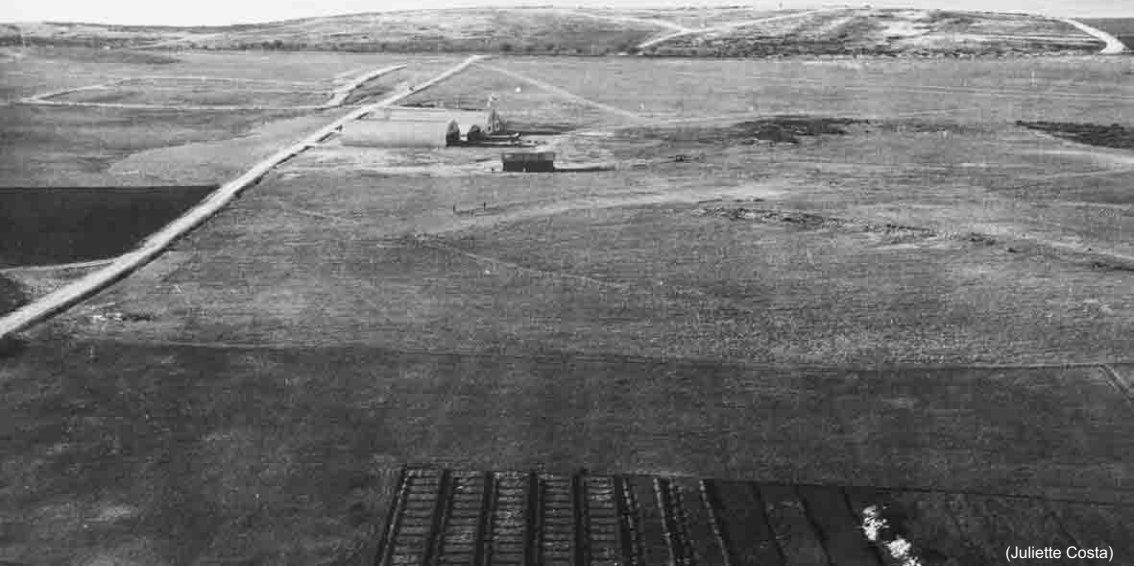


L'aérodrome de Canastel





L'aérodrome de Canastel en 1950



L'aérodrome de Canastel en 1958



(Roland Didier)

L'aérodrome de Canastel en 1958

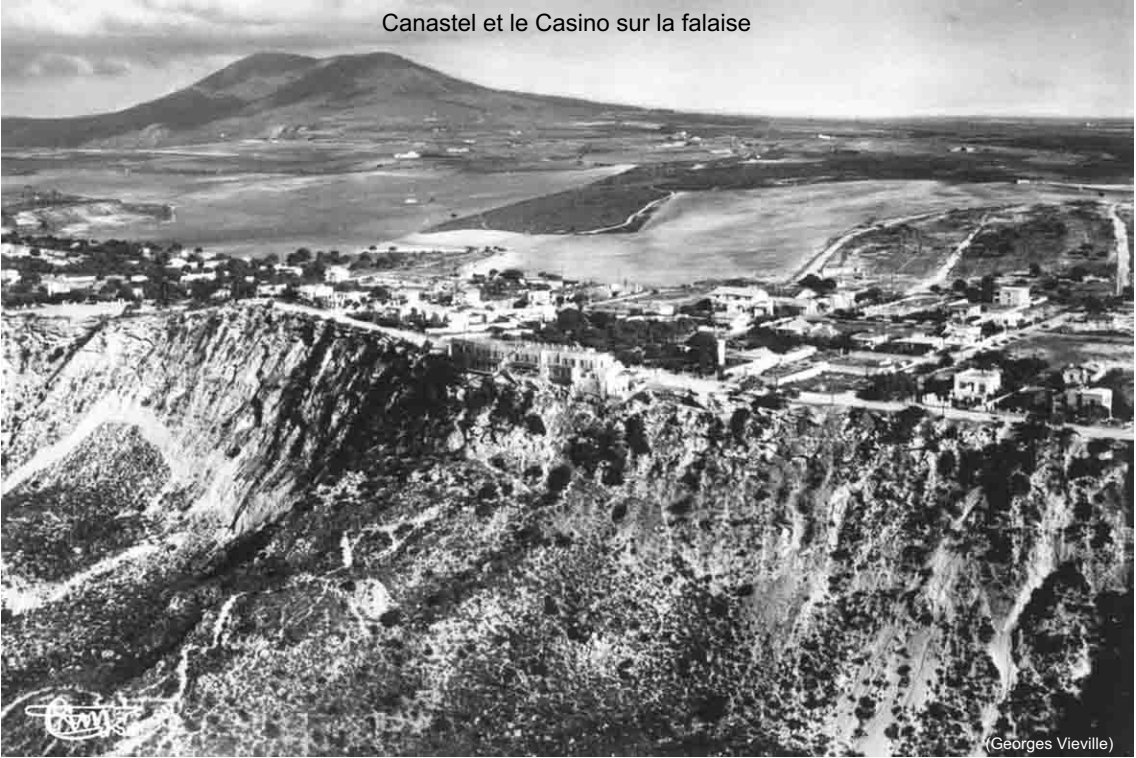


Vol de pente sur la falaise de Canastel





Canastel et le Casino sur la falaise



Canastel

(Georges Vieville)

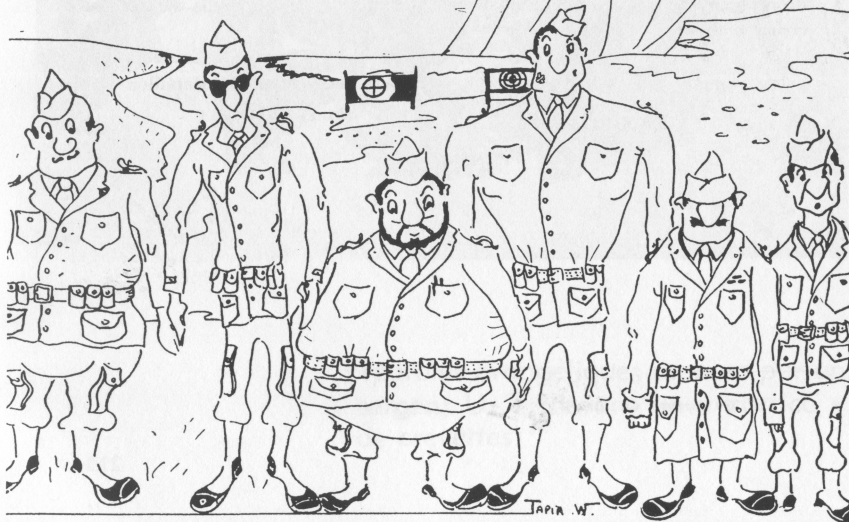
OBJET : Tir à Canastel.

Le Bureau de Garnison attire l'attention des officiers commandant les tirs du Champ de Tir à Canastel, sur le fait que les *planeurs* volent bas et dans l'axe de la Capitale de tir au-delà de la butte.

Pour éviter des accidents, les officiers commandant au pas de Tir voudront bien commander « Halfe au feu » tant que les appareils semblent courir un danger.

P. le Commandant du Bataillon

Signé : ILLISIBLE



SA103 *Emouchet* devant les installations de Canastel



Canastel 1958 – Le Morane 315 et les voitures de piste, dont une Ford A, derrière un Avia 40p





Canastel – Le docteur Henri Deloupy à droite, président et cheville ouvrière de l'Aéro-club



(Henri Deloupy)

Canastel 1959 – Atterrissage du DACAL 106 F-CRAF



Canastel – 1960 Atterrissage d'un *Émouchet*



Dacal 106 et *Emouchet* prêts au décollage en piste 26





Juin 1959 – Décollage au treuil d'une *Aile Volante* en piste 26 – Le parachute, en toile de sac, sert à freiner la chute du câble lors de son retour au sol et ainsi à en ralentir l'usure sur les pierres de la piste



Canastel 1954 – Le Fauvel AV 36 *Aile Volante* vers Oran



Canastel – Le Morane 315 F-BDIQ largue le câble



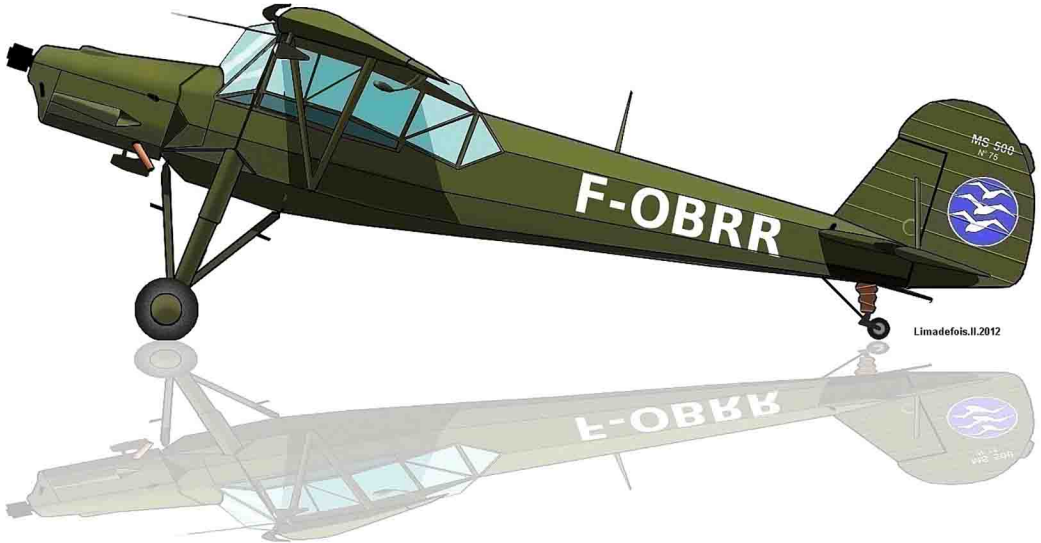
Canastel – Le MS 500 *Storch* remorqueur



Le MS 500 *Storch* F-OBRR

par Marc Llopis

# Morane Saulnier MS500



Limadefois.II.2012

Canastel – Le treuil et son treuillard



(Henri Deloupy)



Johannes Walkowiak et la section militaire vélivole



En 1959 à Canastel, Hrisa Pélissier, présentatrice des avions Wassmer, et Johanès Walkowiak



(Henri Deloupy)

Canastel 1960 – Passage d'un Bell G2 de la Gendarmerie



La maquette des installations projetées à Canastel qui ne verront jamais le jour



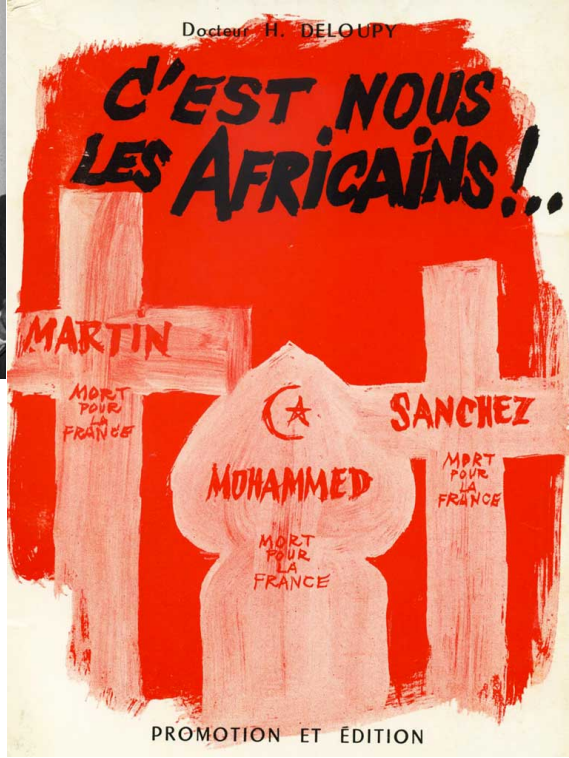
(Henri Deloupy)



Ci-dessus, en 1960, le docteur Henri Deloupy reçoit la médaille de la Jeunesse et des Sports des mains de Garagnon, directeur départemental des Sports à Oran. Henri Deloupy, vélivole chevronné, a réalisé des performances remarquables en altitude et en distance au départ de Canastel. Président des officiers de réserve d'Oranie, il sera expulsé d'Algérie par le régime.

Il sera, par la suite, président de l'Aéro-club de Fayence. En 1967, Henry Deloupy a retranscrit ses notes de guerre, prises alors qu'il était médecin d'un régiment blindé, dans les pages haletantes du livre *C'est nous les Africains*. Il y retrace la préparation du Débarquement de Provence et l'épopée meurtrière de l'Armée d'Afrique des côtes méditerranéennes jusqu'au Danube.

**Attention** : Ce livre n'est pas à la portée des adeptes de la falsification de l'Histoire au service du politiquement correct.





Notre ami Jean Gravier, dans ce livre de plus de 400 pages, avec de nombreuses illustrations, raconte comment il a découvert le vol à voile à Canastel à 17 ans en 1959. En trichant délibérément avec les cahiers de présence du lycée Lamoricière et du cours Descartes, il trouve son indépendance et accumule 400 heures de vol en deux ans.

A Oran, dans la peste de la guerre civile qu'il décrit avec passion, la falaise de Canastel lui apportera la paix et un chemin qui le rendra indépendant et maître de son destin.

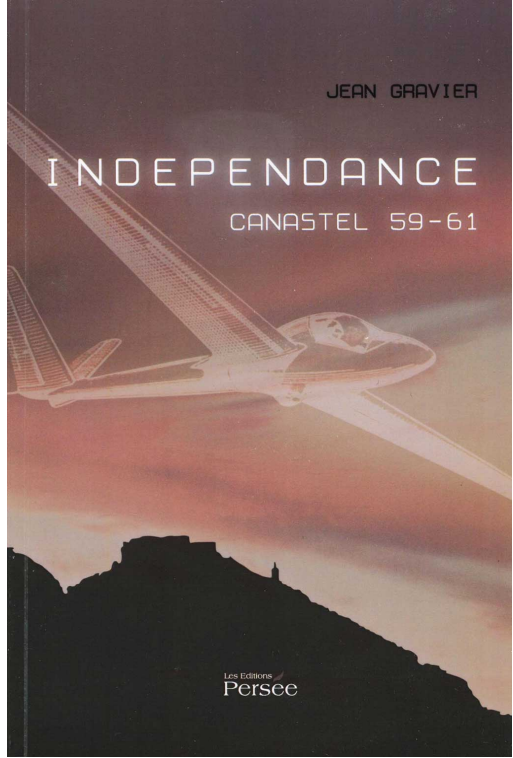
Ce livre incontournable est parmi les rares livres authentiques sur le vol à voile et en plus, cadeau royal, sur les vélivoles oranais.

30 Euros port compris.

A commander chez Jean Gravier

7, rue Ténarèze 47170 Mézin

[jean.gravier@orange.fr](mailto:jean.gravier@orange.fr) Tél 05 53 97 02 37





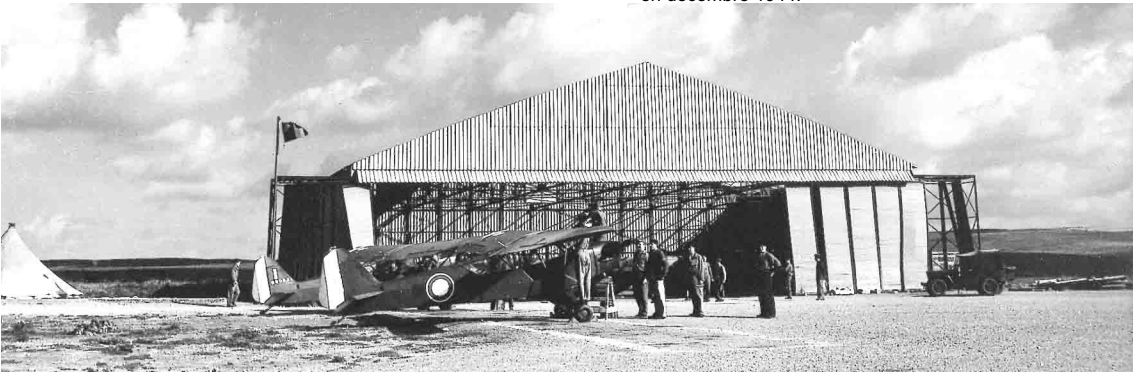


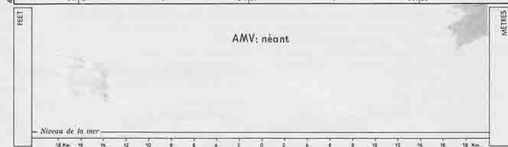
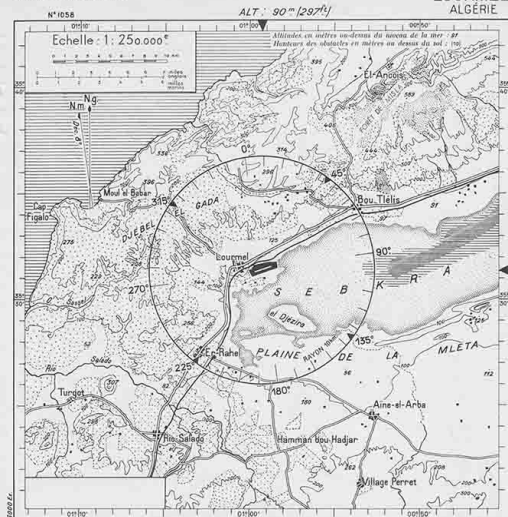
(USAF)

## Lourmel

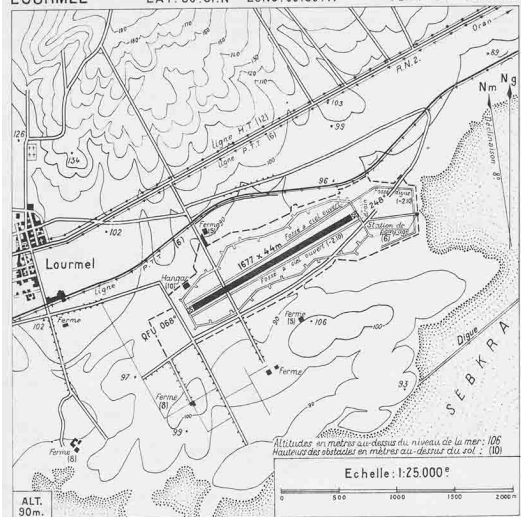
Le Centre de formation des sections d'observation d'artillerie (CFSOA) est créé à Lourmel le 1<sup>er</sup> janvier 1944, après avoir fonctionné peu de temps à Noisy-les-Bains. Il s'agit d'une école interarmes qui forme des pilotes, des observateurs et des mécaniciens sur Piper L-4 (*Cub*). Faute de personnel disponible dans l'armée de l'Air, de très nombreux "biffins", fanas d'aviation ou titulaires de brevets civils viennent s'y former. Le centre reçoit par série de douze les officiers et sous-officiers de l'armée de Terre titulaires, si possible, du brevet de pilote civil, ainsi que des mécaniciens auto appelés à être transformés sur avions.

Le CFSOA devient l'Ecole d'aviation d'Artillerie le 1<sup>er</sup> septembre 1944. Elle est transférée à Cannes-Mandelieu en décembre 1944.





JOUR	QBI	QGO	NUIT	QBI	QGO
QBB					
QBA					



Reproduction interdite

**AÉRODROME MILITAIRE** - Commandement : Gardiennage assuré de jour par les Ponts-et-Chaussées.  
(ancien terrain communal, réquisitionné. Tél. de la mairie de Lourmel 0-07)

**DESCRIPTION :** 1 piste d'envol asphaltée ; pistes de circulation. Inutilisable en dehors des pistes (fossés de drainage à ciel ouvert).

**BALISAGE DE NUIT :** Néant.

**BALISAGE DE BRUME :** Néant.

**RADIO :** Néant.

**BUREAU DE PISTE :** Néant.

**MÉTÉO :** Néant. Téléphone au 251-00 ou 251-63 à Oran (permanent).

**DOUANE :** Néant.

**POLICE AÉRIENNE :** Néant.

**STATION SERVICE :** Pas d'essence ni d'huile. 1 hangar 20x25x10m.

**RENSEIGNEMENTS DIVERS :** A Lourmel (à 2 Kms), Hôtels, restaurants, médecins, gare et cars pour Oran. Ressources de toute nature à Oran (à 25 Kms).

NOTA : l'aérodrome n'est pas ouvert à la circulation aérienne publique.

1956 – Un L-18 du PA 29<sup>ème</sup> DI survole l'aérodrome de Lourmel



## Bou-Sfer (1964-1971)

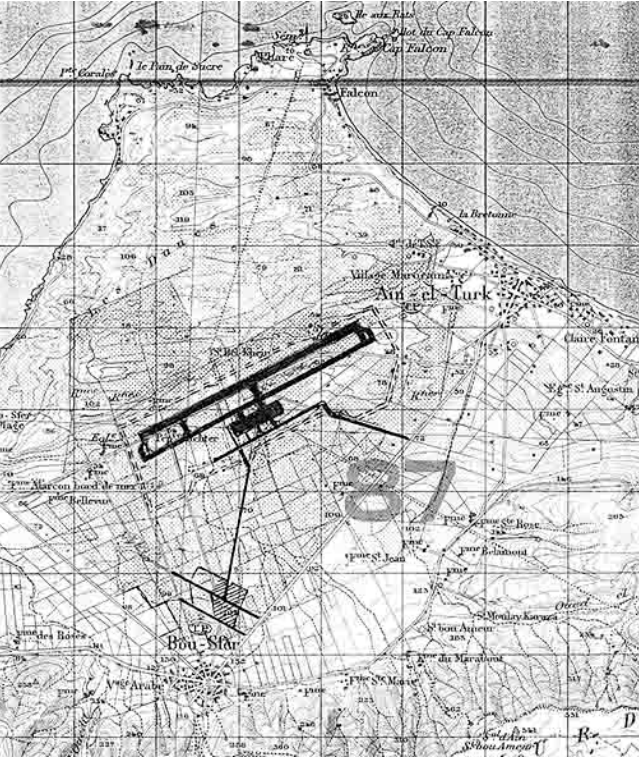
### Base aérienne 180

La Base de Bou-Sfer, née des accords d'Evian, est créée le 1<sup>er</sup> janvier 1964. L'implantation de l'aérodrome a été étudiée en 1962 afin de desservir la Base interarmées de Mers-el-Kébir et d'assurer la sécurité des communications en Méditerranée, avec l'Afrique Noire, avec le CIEES de Colomb-Béchar et avec les bases nucléaires au Sahara.

La Base est construite par le 45<sup>ème</sup> Bataillon allégé du Génie de l'Air et les Travaux maritimes sur le territoire des communes de Bou-Sfer et Aïn-el-Turk. Le premier avion venant s'y poser le 1<sup>er</sup> avril 1964.

L'aérodrome de Bou-Sfer, cadeau de la 25<sup>ème</sup> heure, dernier clou sur le cercueil des investissements français en Algérie, restera en service jusqu'en 1970.

Ironie du sort, le général Jouhaud est né le 2 avril 1905 à Bou-Sfer où ses parents étaient instituteurs.





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

La Base est soutenue par la Compagnie de l'Air 1/180 créée le 1<sup>er</sup> janvier 1964, elle dispose de la STB 85/180, de l'Unité de protection 35/180, de l'AMB 10/180, du CLA 20/180, de la station météorologique 22/180 et de l'Escale 41/180. Les éléments Air de Mers-el-Kébir lui sont administrativement rattachés.

La BA 180 n'est pas dotée de moyens aériens, mais des détachements y sont stationnés de façon permanente à partir de la mi-1964 avec trois C-47 du GTLA 2/60 et un *Constellation* de l'EARS 99. Un détachement de l'Escadrille 31S de l'Aéronautique Navale s'y installe et les *Neptune* des Flottilles 21F et 22F y font escale.

Le colonel Maurice Jacquesson est le dernier commandant de la Base, devenue Base-escale aérienne en 1968, où il était arrivé le 20 juillet 1970.

La Base est dissoute et évacuée dans la précipitation en quatre jours avant le 31 décembre 1970. Elle est remplacée par le détachement Air DA 60/180 jusqu'en avril 1971, pour la transition avec l'Ecole de pilotage algérienne.

**ALAT** : Créé le 1<sup>er</sup> mai 1964, à Mers-El-Kébir, à partir d'éléments provenant du 14<sup>ème</sup> GALAT, le Peloton de Mers-el-Kébir (PALAT MEK) dispose de quatre *Alouette II*, dont une est détachée à Arzew, au profit de l'état-major de la 4<sup>ème</sup> Division. Il est rattaché administrativement au 10<sup>ème</sup> Groupe d'Artillerie de Marine.

Le 1<sup>er</sup> juin 1967, le peloton est transformé en peloton mixte avions-hélicoptères (PMAH MEK) avec l'arrivée des L-21. Le 15 novembre, avec l'évacuation imminente de la base de Mers-el-Kébir, les activités aériennes cessent et le peloton y est dissout le 30 novembre 1967.

Commandants : capitaine Michel Poisson du 1<sup>er</sup> mai 1964 au 7 août 1965 et Lt Numa Boillot du 7 août 1965 au 30 novembre 1967.

Le 2<sup>ème</sup> REP est stationné à Bou-Sfer jusqu'en juin 1967 et le 1<sup>er</sup> REC jusqu'en octobre 1967.



### **La fin des bases en Algérie** (Bernard Ballanger)

Après le départ de l'armée française le 1<sup>er</sup> juillet 1964, des bases sont maintenues dans le cadre des missions menées en Algérie conformément aux accords d'Evian.

Les bases du Sud Saharien sont évacuées fin juin 1967 : Colomb-Béchar, Hammaguir, In-Ecker/In-Amguel et Reggane où le détachement support Air DSA 50/67 va rester sur site jusqu'en 1968.

Au cours du second semestre 1967, les unités et les services de la base de Mers-el-Kébir sont rapatriés ou dissouts.

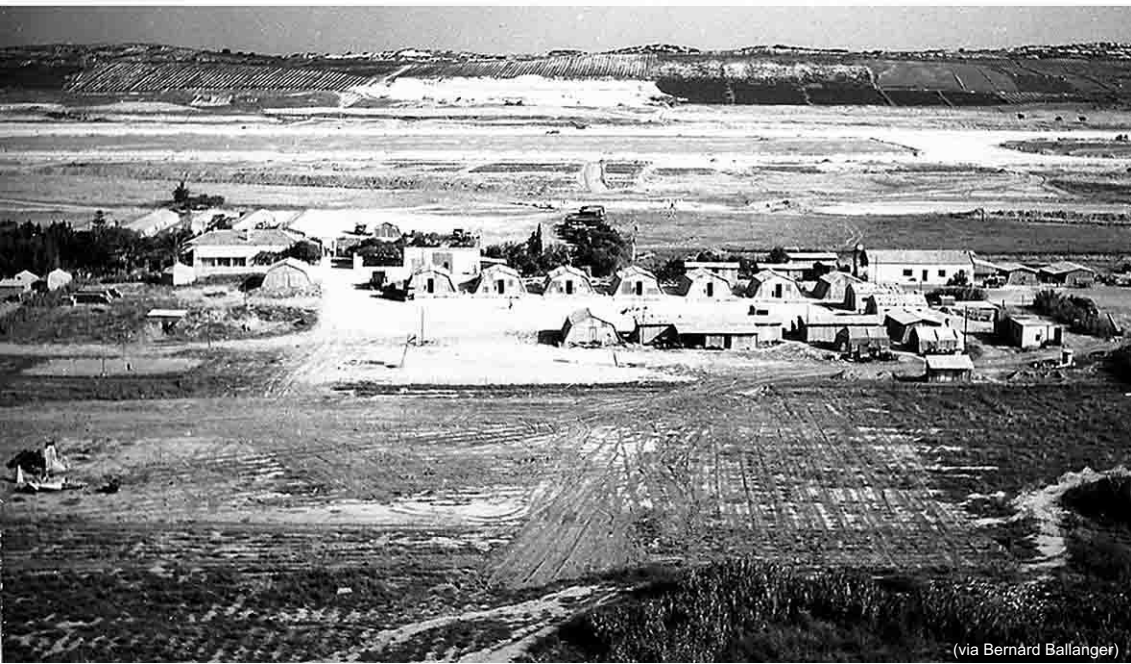
Le 31 janvier 1968, la base navale de Mers-el-Kébir est remise aux autorités algériennes.

La base-escale aérienne de Bou-Sfer sera active de 1968 à 1970.

Seule la base « secrète » de B2-Namous restera active jusqu'e 1978

Ci-contre : le village de Bou-Sfer, les cantonnements de la BA180 et du 1<sup>er</sup> REC et l'aérodrome

Bou-Sfer – Le camp du 45<sup>ème</sup> BAGA (Bataillon allégé du Génie de l’Air) pendant la construction de la base



(via Bernard Ballanger)



Bou-Sfer – La centrale à béton du 45<sup>ème</sup> BAGA pendant la construction de la base





Bou-Sfer, le village en bas, l'aérodrome en haut et le cap Falcon. Au centre, les cantonnement de la BA180 et du 1<sup>er</sup> REC. À gauche, le camp du 2<sup>ème</sup> REP

Bou-Sfer – 1967



(Jean Chaussepied)

Bou-Sfer – Entrée de la base – Octobre 1967



(Jean Chaussepied)

Bou-Sfer – L'Escale – 1967



(Jean Chaussepied)

Bou-Sfer en mai 1964



(J.-J. Bouschon)

Bou-Sfer en 1967



(via Bernard Ballanger)



*Super-Mystère B2 de l'EC 1/5 Vendée en escale à Bou-Sfer en avril 1964*



*Etendard IVM en escale à Bou-Sfer en juin 1964 – L'extrados est peint en jaune car ce prototype, n° 5, faisait des essais de vrilles (l'autre aile est blanche)*



*Etendard IVM en escale à Bou-Sfer en juin 1964*



Mirage IIIC du CEAM à Bou-Sfer – Juin 1964



C-47 du GLA 45, B-26 et *Alouette* à Bou-Sfer – Juin 1964



Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 *Maine* à Bou-Sfer – Juillet 1964



*P2V-6 Neptune de la Flottille 21F au décollage de Bou-Sfer en 1965*



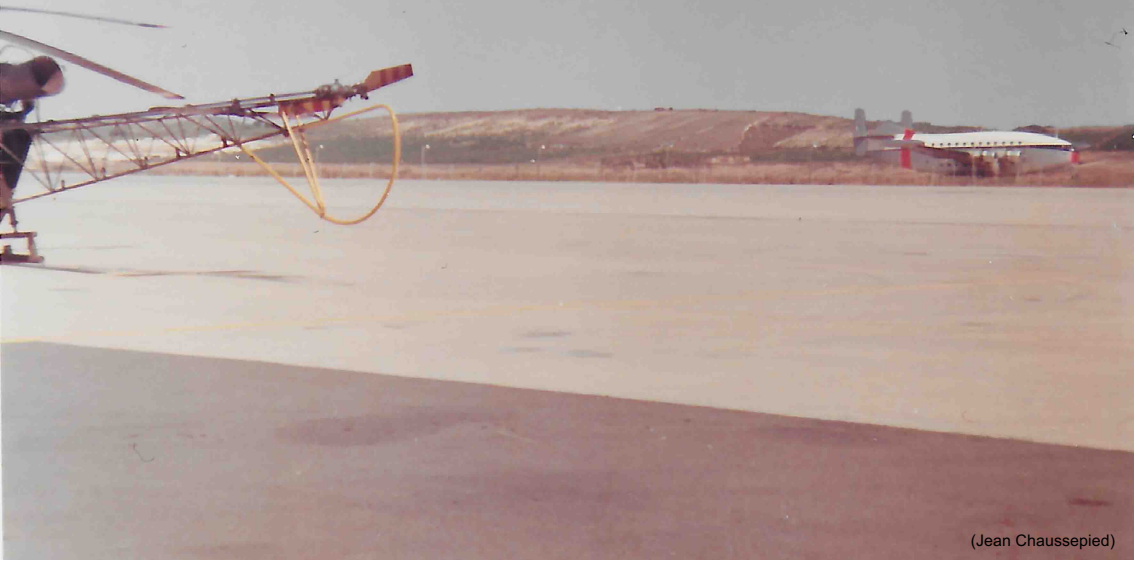
Bou-Sfer – Juillet 1967



(Jean Chaussepied)



Bou-Sfer – *Alouette II* et Breguet 765 *Sahara* de l'ET 2/64 *Maine* – 1967



(Jean Chaussepied)

Bou-Sfer – Les Légionnaires embarquent dans un Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 Maine – 1967



Bou-Sfer – Les Légionnaires embarquent dans un Breguet 765 Sahara de l'ET 2/64 Maine – 1967



Bou-Sfer – Douglas DC 6 de l'ET 2/64 Maine – 1967



*Constellation de l'EARS 99 à Bou-Sfer en 1966*



Bou-Sfer – Constellation de l'EARS 99 – 1967



(Jean Chaussepied)

Bou-Sfer – Constellation de l'EARS 99 – 1967



*Constellation de l'EARS 99 à Bou-Sfer en 1966*





Bou-Sfer – Fillod du PMAH MEK – 1967



(Jean Chaussepied)

# Bou-Sfer – Le PMAH MEK et le parking – 1967



Bou-Sfer – PMAH MEK – 1967



(Jean Chaussepied)

Bou-Sfer – Jardinage au PMAH MEK – 1967



(Jean Chaussepied)

PMAH MEK – Le MdL pilote Jean Chaussepied



(Jean Chaussepied)

Bou-Sfer 1967 – PMAH MEK – Une chambre



Bou-Sfer – *Alouette II* du PMAH MEK – 1967



(Jean Chaussepied)

Bou-Sfer – *Alouette II* du PMAH MEK – 1967



(Jean Chaussepied)



Bou-Sfer – Deux *Alouette II* du PMAH MEK – 1967



(via Bernard Ballanger)

Bou-Sfer – *Alouette II* du PMAH MEK – 1967



(Jean Chaussepied)

Bou-Sfer – *Alouette II* du PMAH MEK – 1967



Bou-Sfer – *Alouette II* du PMAH MEK – 1967



CHD

Bou-Sfer – *Alouette II* du PMAH MEK – 1967



# Vols en Alouette II du MdL Jean Chaussepied en juin 1967

Date.	Fonction à bord.	Grade, nom, et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers.	Type et numéro de l'avion.	Altitude maxima.
24.6	P		SE 1243	
26.6	P		SE 1038	
27.6	P		SE 1038	
30.6	P		SE 1038	
<p>VU et CERTIFIÉ CONFORME L'INTÉRÊSSÉ</p> <p><i>(Signature)</i></p> <p>Le Lieutenant BOILLOT Commandant le P.M.A.H. de MERS-EL-KÉBIR</p>				



Distance et nombre d'atterrissages.		Durée.	Natures du service aérien.		Observations.																																														
3		0.30	C.M. Local																																																
3		0.30	Ent. Défile																																																
1		0.20	Ent. Défile																																																
3		0.20	Ent. Défile																																																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">MOIS DE</th> <th colspan="2">PILOTE</th> <th colspan="2">OBS</th> <th colspan="2">PAX</th> <th rowspan="2">TOTALX</th> </tr> <tr> <th>JOUR</th> <th>NUIT</th> <th>JOUR</th> <th>NUIT</th> <th>JOUR</th> <th>NUIT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>JUIN</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MOTS</td> <td>13<sup>00</sup></td> <td>0<sup>15</sup></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1345</td> </tr> <tr> <td>PRÉCÉDENTS</td> <td>172<sup>30</sup></td> <td>4<sup>00</sup></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>17630</td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL GÉNÉRAL</b></td> <td>185<sup>30</sup></td> <td>4<sup>15</sup></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>19015</td> </tr> </tbody> </table>						MOIS DE	PILOTE		OBS		PAX		TOTALX	JOUR	NUIT	JOUR	NUIT	JOUR	NUIT	JUIN								MOTS	13 <sup>00</sup>	0 <sup>15</sup>					1345	PRÉCÉDENTS	172 <sup>30</sup>	4 <sup>00</sup>					17630	<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	185 <sup>30</sup>	4 <sup>15</sup>					19015
MOIS DE	PILOTE		OBS		PAX		TOTALX																																												
	JOUR	NUIT	JOUR	NUIT	JOUR	NUIT																																													
JUIN																																																			
MOTS	13 <sup>00</sup>	0 <sup>15</sup>					1345																																												
PRÉCÉDENTS	172 <sup>30</sup>	4 <sup>00</sup>					17630																																												
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	185 <sup>30</sup>	4 <sup>15</sup>					19015																																												

Bou-Sfer 1963 – Un Légionnaire du 2<sup>ème</sup> REP saute depuis un H-21 du GALAT 14

(via Bernard Ballanger)



Bou-Sfer – L'insigne de la Section militaire de parachutisme sportif de la BA 180

(via Bernard Ballanger)

Le sous lieutenant Boillot  
Les sous officiers et les  
Hommes de troupe du  
Peloton A.M.A.T de la base de  
Mers - El - Kebir  
Vous présentent leurs vœux les  
Meilleurs pour la Nouvelle  
Année en 77° poste naval





Une *Alouette II* du PMAH MEK survole Aïn-el-Turk en juin 1967



Une *Alouette II* du PMAH MEK survole Aïn-el-Turk en juin 1967



(Jean Chaussepied)

Mers-el-Kébir, le 14 juillet 1965 – Le général Jean Barlier, commandant la Base interarmées, devant le drapeau de la BA 180 de Bou-Sfer



Sortie à Tlemcen du personnel de la Base de Bou-Sfer



Bou-Sfer – 1967 – Dépôt de munitions



1967 – Le camp « Commandant Segretain » du 2<sup>ème</sup> Régiment Etranger de Parachutistes à Bou-Sfer – L'aérodrome est en haut



(Jean Chaussepied)

Entrée du camp du 1<sup>er</sup> REC à Bou-Sfer en 1966



Défilé du 1<sup>er</sup> REC à Bou-Sfer en 1966





Défilé du 2<sup>ème</sup> REP à Bou-Sfer en 1966



29 janvier 1968 : Arrivée sur la Base de Bou-Sfer du général Philippe Maurin, chef d'état-major de l'armée de l'Air, avant la remise de la base navale de Mers-el-Kebir aux autorités algériennes le 31 janvier 1968. De gauche à droite : général Philippe Maurin, général Sébastien Battle, commandant de la 4<sup>ème</sup> Région Aérienne, général Jean Chaigneau, commandant de la base interarmées de Mers-el-Kebir, et lieutenant-colonel Jean Humbert, commandant de la Base escale aérienne 180 de Bou-Sfer



Du 26 au 29 décembre 1970, les derniers vols en Transall pour évacuer Bou-Sfer

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		N.B.P.	WIKER (nombre de vol sous les couleurs à M. B.)	NOMBRE d'arrivées sages	NOMBRE G.A. M. V.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
					sous capote	dans les nuages						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
18.12	7-2		816a F16	2 <sup>00</sup>				2 <sup>00</sup>	1		Faya - Lamy	B
19.12	"		F15	2 <sup>40</sup>				2 <sup>40</sup>	1	1	Lamy - Danala	D
19.12	"		F15	1 <sup>30</sup>				2 <sup>30</sup>	1	1	Danala - Lamy	D
20.12	"		F15	2 <sup>00</sup>				2 <sup>00</sup>	1		Lamy - Faya	B
20.12	"		F15	2 <sup>00</sup>				2 <sup>00</sup>	2		Faya - Lamy	B
20.12	5		F15	1 <sup>00</sup>			1 <sup>40</sup>	2 <sup>40</sup>	1		Lamy - Danala	D
20.12	"		F15	1 <sup>30</sup>			1 <sup>20</sup>	2 <sup>40</sup>	1		Danala - Lamy	D
22.12	"		F15	2 <sup>00</sup>				2 <sup>00</sup>	1		Lamy - Faya	B
23.12	5		F15	1 <sup>50</sup>				1 <sup>50</sup>	1		Faya - Lamy	B
23.12	3		F15	4 <sup>20</sup>			1 <sup>30</sup>	5 <sup>50</sup>	1		Lamy - Djerba	D
23.12	6		F15	2 <sup>30</sup>				2 <sup>30</sup>	1		Djerba - Calvi	D
23.12	"		F15	2 <sup>00</sup>				2 <sup>00</sup>	1		Calvi - Briny	D
26.12	"		F90	1 <sup>00</sup>				1 <sup>00</sup>	1		Briny - Clermont	D
26.12	3		F90	2 <sup>50</sup>				2 <sup>50</sup>	1		Clermont - Bou Sfer	D
27.12	3		F90				1 <sup>20</sup>	2 <sup>20</sup>	1		Bou Sfer - Istres	F
27.12	6		F90				2 <sup>40</sup>	2 <sup>40</sup>	1		Istres - Bou Sfer	F
28.12	"		F90	2 <sup>30</sup>				2 <sup>30</sup>	1		Bou Sfer - Istres	D
28.12	5		F90				3 <sup>00</sup>	3 <sup>00</sup>	1		Istres - Bou Sfer	F
29.12	5		F90				2 <sup>30</sup>	2 <sup>30</sup>	1		Bou Sfer - Istres	F
30.12	"		F90	1 <sup>00</sup>				1 <sup>00</sup>	1		Istres - Toulon	F
30.12	"		F90	0 <sup>50</sup>				0 <sup>50</sup>	1		Toulon - Bar Leaux	F
30.12	"		F90	1 <sup>20</sup>				1 <sup>20</sup>	1		Bar Leaux - Briny	F
				69 <sup>20</sup>		0 <sup>20</sup>	12 <sup>10</sup>	94 <sup>30</sup>	73	3		

104-65 - 1MR - CHARLES HAASZELER ET C<sup>ie</sup> 91 2071 - PARIS, LIMOGES, NANTES - 53 001 0 - 10195

Bou-Sfer 1967



(Jean Chaussepied)

Ain-el-Turk, 1967



(Jean Chaussepied)

Ain-el-Turk 1966



(Jean Chaussepied)



Le 6 juillet 1958, inauguration du Monument aux Morts de Bou-Sfer, village natal du général Jouhaud,



# Aïn-Témouchent

Le 1<sup>er</sup> juin 1948, le Club aéronautique d'Aïn-Témouchent, qui avait construit l'aérodrome sur l'hippodrome avant la guerre, renoue avec ses membres au cours de la première assemblée générale d'après-guerre sous la présidence de Raymond Duffau

L'aérodrome retrouve de l'activité avec l'arrivée, le 18 mai 1956, du peloton d'avions ALAT de la 29<sup>ème</sup> DI avec ses Piper L-18, commandé par le capitaine Jean-Pierre Rudin.

En juillet 1956, l'aérodrome reçoit la visite du secrétaire d'Etat aux Forces armées Max Lejeune et du général Bertron, commandant la 29<sup>ème</sup> DI.

Arrivée, en avril 1957, des Jodel 120 F-OB BB et F-OB BH. Le 28 avril 1957, l'aérodrome, rénové avec une piste en dur et un nouvel hangar, est inauguré. Cette inauguration est l'occasion d'une grande fête avec un rassemblement des avions des clubs voisins. L'IGAME Pierre Lambert, préfet d'Oran, inaugure la piste en présence du général Bertron, du docteur Servières, maire d'Aïn-Témouchent, des anciens combattants et des membres du Dar-el-Askri. La revue du peloton ALAT et le défilé des troupes se déroule avec la musique du 2<sup>ème</sup> Zouave. Quatre Piper L-21 de l'ALAT et les avions du club inaugurent la piste après les passages des T-6, des B-26 et des *Mistral*. L'après-midi, après le repas à la Maison du Colon pour les officiels et dans le hangar du club pour les équipages, ont lieu une séance de baptêmes de l'air et un concours de modèles réduits organisé par le CLAP. Le soir, après le ramadan, un dîner est donné au Dar-el-Askri.

Le 15 février 1958, le capitaine André Vauthier reprend le commandement du peloton ALAT et poursuit la coopération fructueuse avec le club en étant moniteur bénévole, ainsi que le maréchal des logis Hubert de Lapparent, pilote appelé dans l'ALAT, sous la responsabilité de Noël Justen.

En mai, arrivent les Jodel 120 F-OB ER et F-OB ES.

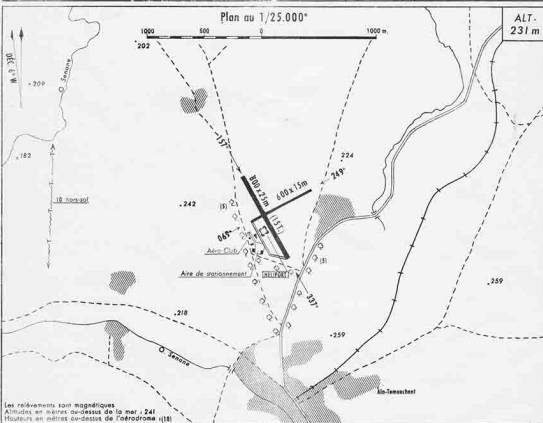
Le 4 octobre 1958, Noël Justen est assassiné par le FLN au cours d'une partie de chasse dans la région des Abdellys, le capitaine André Vauthier reste seul pour assurer l'école. 1 080 heures de vol sont effectuées dans l'année et vingt-et-un PPE sont obtenus dont cinq par des moins de 21 ans.



CONTROLE LOCAL: APP: Néant  
 TWR: Néant  
 CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES: Néant

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.  
 Inutilisable hors bandes.

Tél. de l'Aérodrome: Néant  
 ICAO: ORAN-La-SENIA  
 Tél.: 204.70 à ORAN  
 NOTES: Néant



En janvier 1959, avec l'arrivée du Jodel 120 F-OBJQ, le club possède quatre Jodel. Il dispose du Stampe remorqueur F-BDUC du SALS pour une reprise, sans succès, du vol à voile. Mi-juillet, arrive le Jodel D140 *Mousquetaire* F-OBLU sanitaire, convoyé par Geneviève Torner, le docteur Michel Torner et le capitaine André Vauthier. Ce dernier quitte Aïn-Témouchent en août, remplacé par le capitaine Arthur Gotmann. Geneviève Torner, première pilote d'Algérie et seconde de France dans le classement féminin de la Coupe de de la Sté Générale de Fonderie, est gagnante de la coupe Jeanne Taron avec 36 809 km parcourus dans l'année. L'activité en école du club est remarquable, il totalise cinquante-trois pilotes brevetés dont vingt PPA, tous formés depuis 1957. Le 30 octobre 1960, le peloton ALAT quitte l'aérodrome pour El-Abiod, après avoir donné un exemple de coopération fructueuse entre les civils et les militaires. En 1961, Ben Yahia et Talalaiti sont brevetés PPE et Ahmed Benchiha est breveté PPA, juste avant l'interdiction des vols qui intervient alors que le club avait pleinement réussi sa relance.

1956 – L'aérodrome d'Aïn-Témouchent



(Claude Marigot)

1956 – L'aérodrome d'Aïn-Témouchent



1956 – Le PA 29<sup>ème</sup> DI et le hangar de l'Aéro-club



(Claude Marigot)

1957 – Les travaux sur l'aérodrome d'Aïn-Témouchent avant l'implantation d'un nouveau hangar



1957 – L'aérodrome d'Ain-Témouchent et la nouvelle piste avant l'implantation d'un nouveau hangar

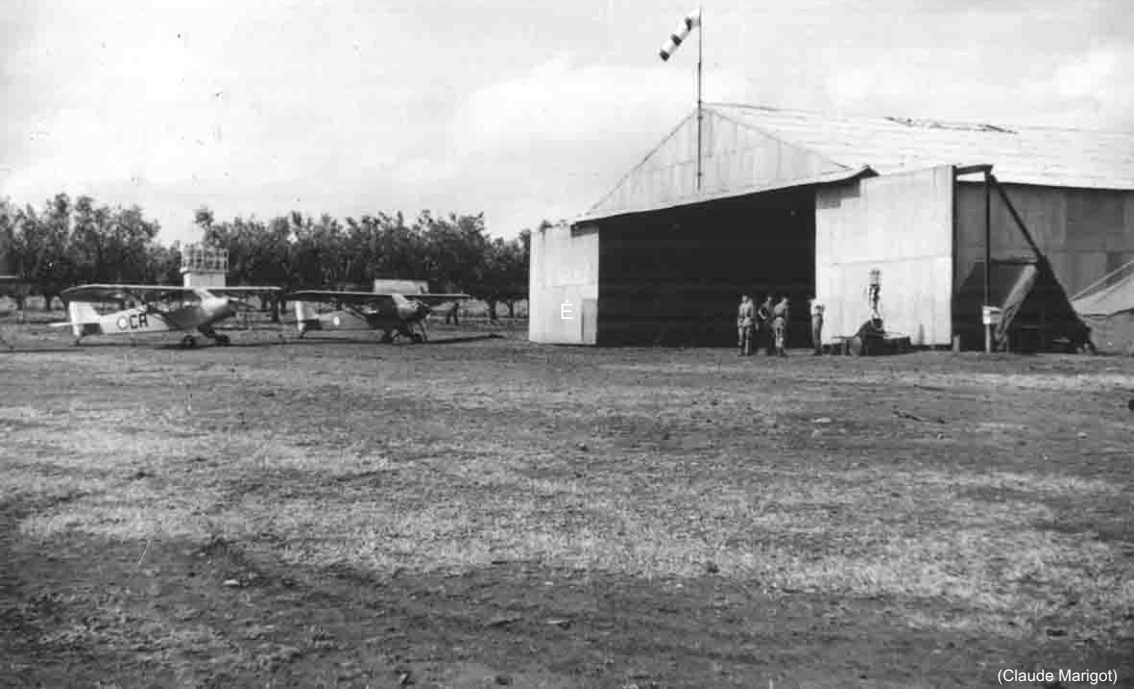


1956 – Un Piper L-21 du PA 29<sup>ème</sup> DI survole la région d'Aïn-Témouchent



(Claude Marigot)

Juillet 1956 – Aïn-Témouchent – Le PA 29<sup>ème</sup> DI et le hangar de l'Aéro-club





1956 – Aïn-Témouchent – Les L-18 PA 29<sup>ème</sup> DI devant le club house/tour de contrôle de l'Aéro-club



1956 – Aïn-Témouchent – Le hangar de l'Aéro-club et, à droite, le club house/tour de contrôle



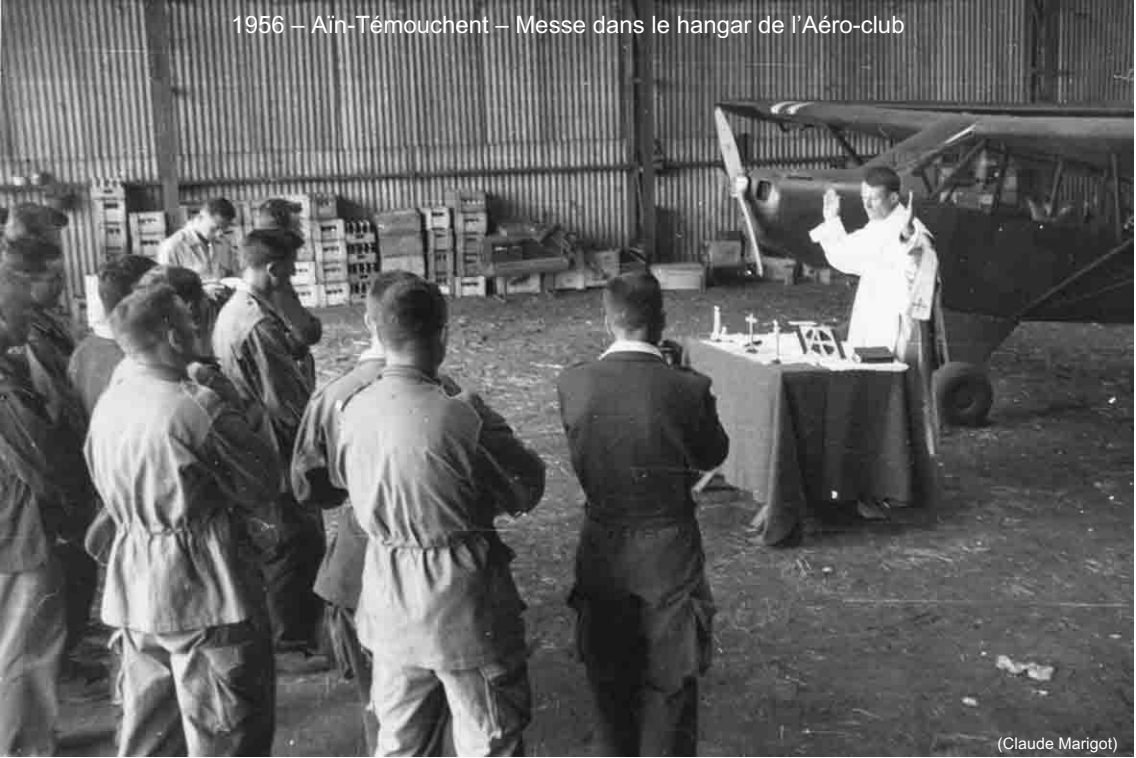


1958 – Vu de la tour de contrôle, le nouveau hangar et le monument. Le hangar de l'Aéro-club est à droite

1956 – Aïn-Témouchent – Le club house/tour de contrôle



1956 – Aïn-Témouchent – Messe dans le hangar de l'Aéro-club



1956 – Aïn-Témouchent – Le bar dans le club-house



(Claude Marigot)

1956 – Les tribunes de l'hippodrome qui vont être détruites



1956 – Le PA 29<sup>ème</sup> DI sur les tribunes de l'hippodrome



(Claude Marigot)



1956 – Le gouverneur général Robert Lacoste visite l'aérodrome



Juillet 1956 – Aïn-Témouchent – Visite de Max Lejeune, secrétaire d'État aux Forces armées



Juillet 1956 – Aïn-Témouchent – Arrivée du général Bertron commandant la 29<sup>ème</sup> DI



Juillet 1956 – Aïn-Témouchent – Visite de Max Lejeune, secrétaire d'État aux Forces armées



Juillet 1956 – Aïn-Témouchent – Le Cne Parodi et Max Lejeune, secrétaire d'État aux Forces armées



(Claude Marigot)

Juillet 1956 – Aïn-Témouchent – Visite de Max Lejeune, secrétaire d'État aux Forces armées



Juillet 1956 – le général Bertron, Max Lejeune, les Chasseurs à pied à gauche et le PA 29<sup>ème</sup> DI à droite



(Claude Marigot)

Juillet 1956 – Max Lejeune décore des pilotes du PA 29<sup>ème</sup> DI et des Chasseurs à pied de la 29<sup>ème</sup> DI





Juillet 1956 – Visite de Max Lejeune (à droite)



(Claude Marigot)

Juillet 1956 – C'est fini, le Secrétaire d' État repart



(Claude Marigot)

1957 – Aïn-Témouchent – La construction du parking



1957 – Aïn-Témouchent – Travaux sur le taxiway



28 avril 1957 – Arrivée de  
Pierre Lambert, IGAME d'Oran



(Claude Marigot)

28 avril 1957 – Pierre Lambert, IGAME d'Oran, et le général Bertron passent les troupes en revue lors de l'inauguration de l'aérodrome rénové



24 avril 1960 – Grand rassemblement pour fêter le troisième anniversaire de la renaissance de l'Aéro-club d'Ain-Témouchent



Aïn-Témouchent 1956 – Évacuation sanitaire par un Bell G2 de l'armée de l'Air







Aïn-Témouchent 1957 – Évacuation sanitaire par un H-19

(Claude Marigot)

1956 – Aïn-Témouchent – Passage d'un NC 856 du GALAT 3



(Claude Marigot)

1956 – Aïn-Témouchent – Morane-Saulnier 500 de l'EALA 4/70



(Claude Marigot)

1960 – Le Jodel 120 F-OBKG de l'Aéro-club de Sidi-Bel-Abbès, accidenté à Aïn-Témouchent par l'aumônier de l'ALAT



1961 – Entrée de l'aérodrome



Monument après la collision en vol du 4 février 1958



1961 – L'aérodrome



(Émile Reich)



1957 – Aéro-club d'Aïn-Témouchent



(Pierre Lapeyre)



L'Aéro-club d'Ain-Témouchent en 1960, avec le Stampe F-BDUC



L'Aéro-club d'Ain-Témouchent en 1960



1956 – Le club-house



(Claude Marigot)

2002 – le club-house au milieu de immeubles

Dernière diapositive

