

Aérodromes et bases 1945-1962 (28)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-quarante-quatrième diaporama est le vingt-huitième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Lartigue, Tlemcen-Lismara, Tlemcen-Hippodrome, Tlemcen-Zénata, Nédroma et Nemours. 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

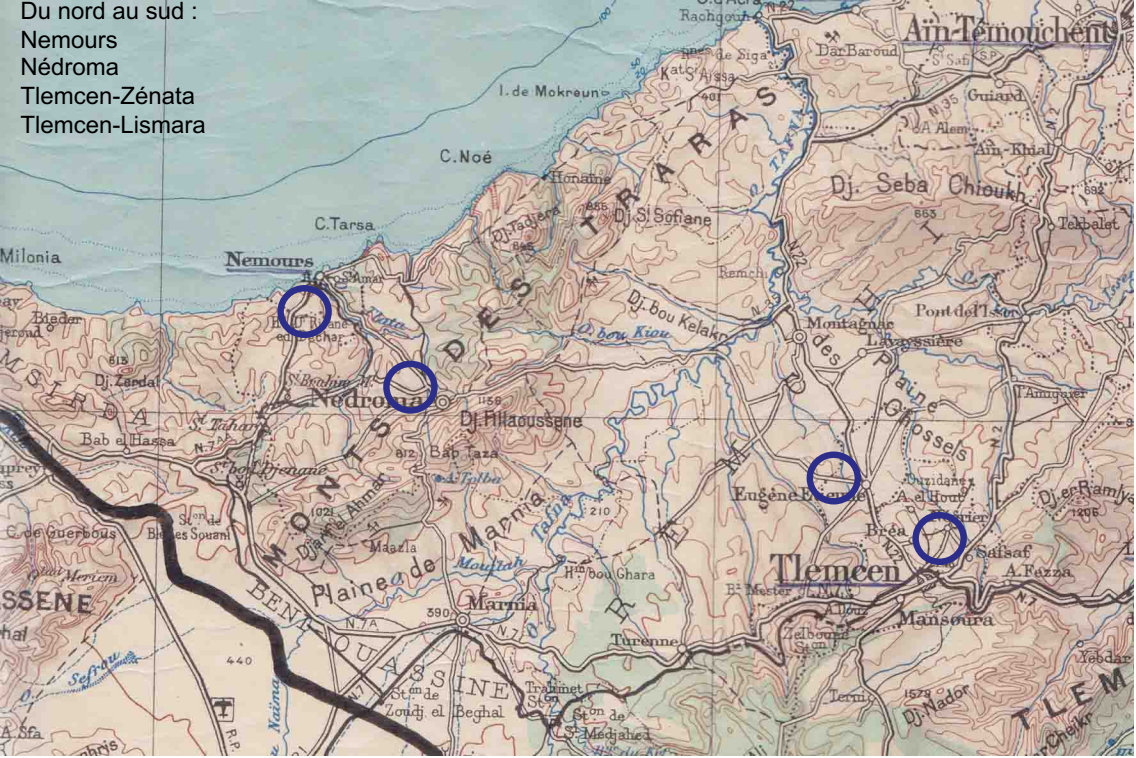
<http://www.aviation-algerie.com>

Du nord au sud :
Lartigue
Nemours
Nédroma
Tlemcen-Zénata
Tlemcen-Lismara

11



Du nord au sud :
Nemours
Nédroma
Tlemcen-Zénata
Tlemcen-Lismara





Aérodrôme de Lartigue

A l'origine, l'aérodrôme s'appelait Tafaraoui, du nom d'un petit village de la plaine de la Grande Sebkhha, immense lac salé qui s'étend au sud-est d'Oran.

L'absence de tout relief avait séduit les services de l'armée de l'Air à la recherche d'un terrain de secours. Le voisinage du petit village et de la ligne de chemin de fer permettait d'établir facilement un début d'infrastructure. La décision est prise, peu de temps avant la guerre, d'y installer une base "camouflée" pour permettre la dispersion éventuelle des escadrilles de l'armée de l'Air, ce centre est construit à la manière d'un village avec des ruelles et un faux clocher.

La base est cédée à la Marine en novembre 1940 et elle a accueilli des formations venues de France métropolitaine au moment de l'Armistice.

Les Marins poursuivent les travaux sur la base qui reçoit, le 1^{er} août 1941, le nom de du contre-amiral Lartigue, ancien commandant du *Béarn* qui a trouvé la mort au cours d'un bombardement du terrain de Rochefort le 19 juin 1940.

En novembre 1942, l'US Army Air Force occupe le terrain et y installe un centre du *Coastal Command* allié.

La base est réarmée par la Marine nationale en en août 1944. Malgré le manque de moyens et les faibles crédits d'après-guerre, l'agrandissement de Lartigue se poursuit. En 1947, la base possède deux pistes : L'une est-ouest de 1 550 m pour avions de 15 tonnes et l'autre nord-sud pour avions de 10 tonnes, prolongée à 1 900 m. Quatre hangars sont construits, ainsi qu'un hangar et un atelier de maintenance.



En 1949, avec l'aide du Gouvernement général, la piste est-ouest est allongée à 2 300 mètres après le détournement d'un oued.

L'année suivante, un nouveau hangar est monté, les installations sont développées jusqu'à devenir ce qu'est la base définitive.

A partir de 1957, la base est mise aux normes de l'OTAN avec une piste qui atteint 2 440 mètres, douze hangars représentant une surface couverte de 24 800 m², 24 aires de dispersion et 74 000 m² d'aires de stationnement et d'entretien, des aides à la navigation et à l'atterrissage, 2 500 m³ de stockage de carburant et des logements pour 2 500 hommes.

Elle dispose de deux champs de tir à la Sebkhia et à Bedeau, à 150 km au sud d'Oran. La base abrite également une école du personnel non volant, un centre d'entraînement des parachutistes, un centre de regroupement de formations embarquées, un armement des flottilles de lutte anti-sous-marine et un important atelier de la DCAN (Direction des constructions et armes navales).

En 1960, elle accueille sept formations d'avions ou d'hélicoptères.

De plus, la base assure la sécurité et la pacification dans le secteur de Tafaraoui.

Le petit village camouflé s'est considérablement agrandi au cours des années pour devenir, appuyé sur la base navale souterraine de Mers-El-Kebir, le bastion le plus solide et le mieux situé en Méditerranée.

La base est commandée successivement par les capitaines de corvette Hamel, Roussel et Duval, puis par les capitaines de frégate Fournier, Lacoste, Hourdin, Durand, de Brossard, Clavel, Saleun, Cassé, de Commines de Marsilly et Palmésani.

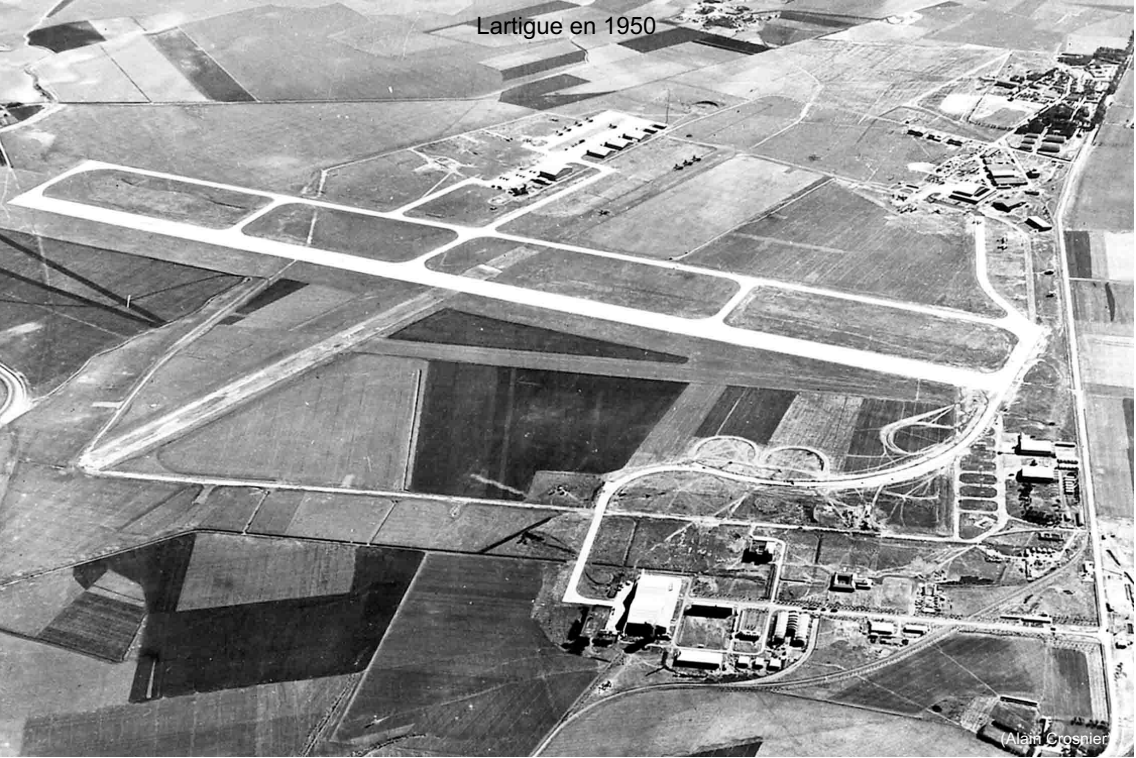
Le 14 février 1964 la dernière unité, la flottille de *Neptune* 22F, quitte définitivement Lartigue pour Nîmes.

Les couleurs françaises sont envoyées une dernière fois le 14 mai 1964, en présence du capitaine de vaisseau Rebut, commandant la Marine à Mers-el-Kébir.

Ci-contre, l'insigne de la BAN de Lartigue qui porte les deux étoiles en mémoire du contre-amiral Lartigue et la tour de contrôle.

Pour plus d'informations, voir le diaporama 100.

Lartigue en 1950



Lartigue en 1960, devenu base de l'OTAN



(ARDHAN)

- A. Terrain militaire de Ketchera.
 B. Terrain reconnu.



Echelle: 1/100000:

Aérodrome de Tlemcen-Lismara

Jusqu'à la mise en service de l'aérodrome de Zénata, Tlemcen souffre du manque d'aérodrome. L'aéro-club Les Ailes Tlemcéniennes, créé en mai 1931, n'a que la possibilité d'utiliser le terrain privé de Charles Dollfus sur le domaine de Lismara.

Charles Dollfus, d'une famille d'industriels (filatures DMC à Mulhouse), possède un *Norécrin* et deux *Caudron Goéland* basés sur son aérodrome.

L'ALAT utilisera cet aérodrome épisodiquement.

L'aérodrome de Lismara avec le *Norécrin* et le deux *Caudron Goéland* de Charles Dollfus



(Jacques Dupuy)

TLEMCCEN (Algérie)

(Terrain B)

Terrain privé appartenant
à MM. Dollfus frères à Safsaf

(DEPARTEMENT D'ORAN)

TERRAIN DE SECOURS

SITUATION.

5 Km NE de TLEMCCEN. Alt. 600 m; Lat. 34°54'24"
N; Long. 1°17' W; Décl. 10°4' W au 1/1/35.

REPÈRES.

Région accidentée. N, NEGRIER; E, Djebel EL-
RAMLYA (1.206 m) à 10 Km, SAFSAF, route R. N.
n° 2 à 1 Km; S, Djebel NADOR (1.375 m) à 10 Km;
SW, TLEMCCEN; W, route R. N. n° 22 à 4 Km,
BREA, voie ferrée.

DESCRIPTION.

500 m × 500 m. Sol de culture normalement travaillé,
se prête à une utilisation *privée et saisonnière*. Impraticable
après fortes pluies.

Il peut, à la rigueur, en tout temps, offrir une aire de
secours à un appareil en difficulté dans la région.

Marques d'angle; aucune indication des vents.

OBSTACLES.

Terrain dégagé.

SERVICES.

1 hangar 25 m. × 16 m.; réparations à 4 Km.

DIVERS.

A TLEMCCEN: Télégr. et Téléph.; médecin; gare vers
OUJDA et ORAN; service autobus toutes directions;
hôtels.



Le Fairchild 24 des Ailes tlemcéniennes et le
Norécrin de Charles Dollfus à Lismara



(Jacques Dupuy)



Un Caudron *Goéland* de Charles Dollfus et une visite de Marcel Doret à Lismara en 1952

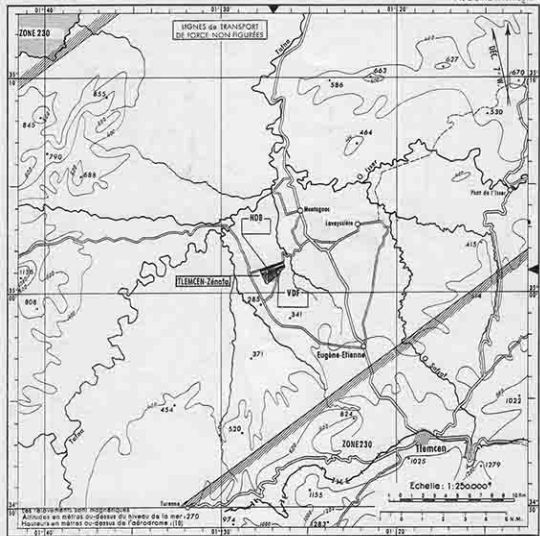


Aérodrome de Tlemcen-Hippodrome

Faute d'aérodrome praticable, l'hippodrome de Tlemcen est utilisé par l'aviation de tourisme. Il est aussi utilisé par l'armée de l'Air et l'ALAT pour les avions légers.

Ci-dessous : les Fairchild 24 de l'Aéro-club de l'AIA, de l'Aéro-club d'Oran et de la SACA, et le *Tiger Moth* F-BFHQ des Ailes Tlemcéniennes, à un rassemblement sur l'hippodrome de Tlemcen, le 10 avril 1955.





<p>CONTRÔLE LOCAL</p> <p>APP : Néant</p> <p>TWR : VIF</p>
<p>CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION : Les aéronefs non munis de radio effectueront un passage à la verticale de la tour de contrôle dans le sens du CDFU utilisé pour l'atterrissage.</p>

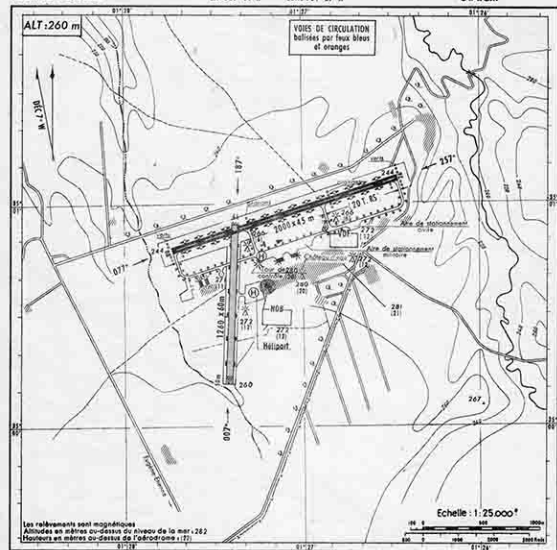
Tlemcen-Zénata – DTO 33/540

Après avoir souffert du manque d'aérodrome, Tlemcen voit enfin la construction d'un aérodrome moderne mis en service en avril 1957, ouvert au trafic civil et militaire.

L'aérodrome est administré par le DTO 33/540 commandé par le LCI Maurice Tromeur de juillet 1957 à janvier 1959.

L'EALA 20/72 arrive d'Oujda avec ses T-6 en octobre 1957. Elle partira pour Paul-Cazelles en mai 1959, remplacée par l'EALA 3/70 qui sera dissoute le 31 octobre 1960. L'EALA 11/72 arrive de Laghouat en octobre 1960 et restera à Tlemcen-Zénata jusqu'à sa dissolution en septembre 1961. L'EALA 3/1 arrive de Tiaret en octobre 1961 avec ses T-28. Il sera dissout le 31 janvier 1962.

L'ALAT s'installe aussi sur l'aérodrome. Le PA 12^{ème} DI arrive en avril 1957 avec six L-18. Fin octobre, il a quatre L-18, douze L-21 et deux *Djinn* en détachement. Le 1^{er} mars 1958, le peloton devient PMAH 12^{ème} DI avec l'arrivée des *Djinn* en juin.



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : Inutilisable hors piste et bande.
Piste 07/19 inutilisable après fortes pluies.

Tél. de l'Aérodrome : 2^{ème} DI à Tiemcen, puis 205 à Zénata, central militaire base.

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

Tél. de l'aérodrome.

NOTES Zone 230 : Réglementée pour aéronefs civils et militaires non opérationnels (cf. MIA AFRIQUE DU NORD, RAC 3).

Le 2^{ème} PA 12^{ème} DI est créé lui aussi à Zénata, le 15 avril 1957, avec des L-18 et des L-19. Il part pour Méchéria le 1^{er} novembre 1959 et, le 1^{er} décembre 1959, le 1^{er} PA 12^{ème} DI devient 1^{er} PMAH 12^{ème} DI. Il redevient PMAH 12^{ème} DI le 1^{er} décembre 1960. En mai 1960, il reçoit ses premiers Nord 3400. En février 1962, les Nord 3400 sont échangés contre des L-21. L'aérodrome de Zénata est aussi une escale commerciale desservie par les DC 3 et les Breguet *Deux-Ponts* d'Air France.



(Jean Gatelier)

1961 – Aéroport de Tlemcen-Zénata

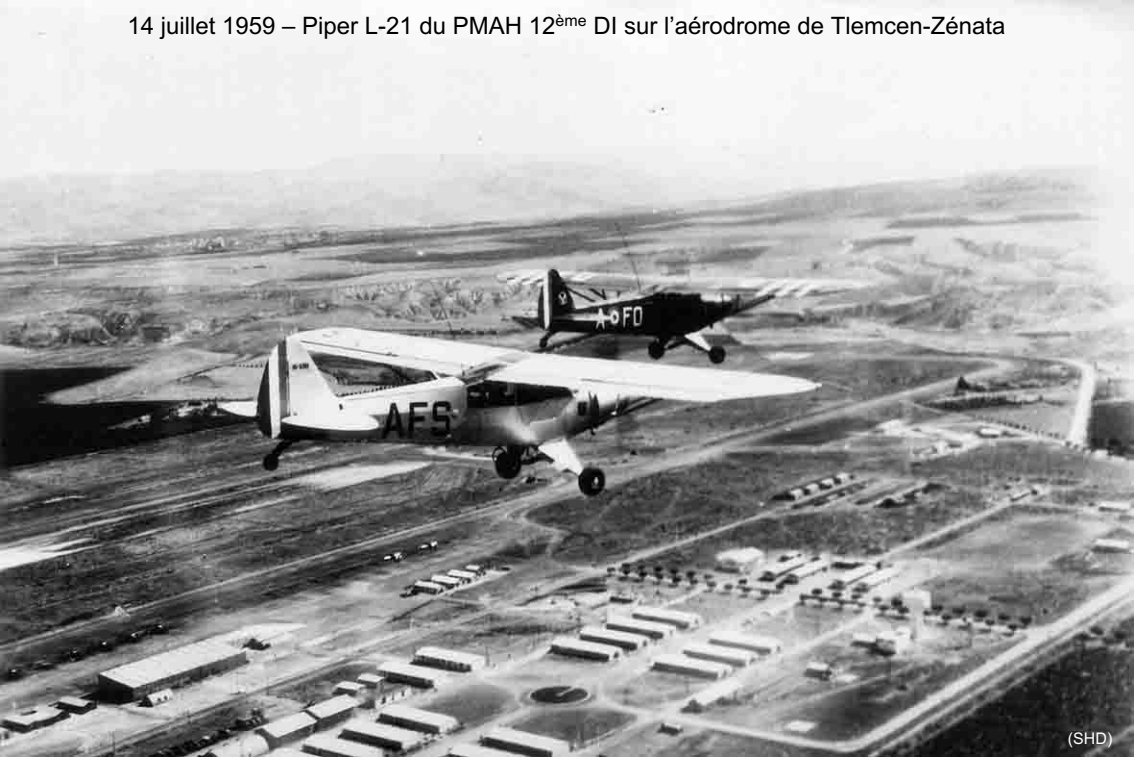


1961 - Aérodrome de Tlemcen-Zenata



(Émile Reich)

14 juillet 1959 – Piper L-21 du PMAH 12^{ème} DI sur l'aérodrome de Tlemcen-Zénata



1961 – Décollage piste 26 en Nord 3400 du PMAH 12^{ème} DI



(Michel Levêcher)

1961 – T-6 de l'EALA 3/1 en dernier virage piste 26 à Tlemcen-Zénata



(Jean-Pierre Roussel)

1961 – Finale piste 26 en L-18



(Michel Levecher)

1957 – Installation à la ferme Sagrandi pendant la construction de l'aérodrome



Gérard Giamportone

(Gérard Giamportone)

Mai 1959 – *Broussard* de l'ELO 5/45 et T-6 de l'EALA 20/72 à Tlemcen-Zénata



(Pierre Renaud)

1961 – Tlemcen-Zénata



(Jean Gatelier)

1959 – Tlemcen-Zénata – Vue depuis la tour de Contrôle



1959 – Tlemcen-Zénata



(Pierre Renaud)

1961 – Les installations du PMAH 12^{ème} DI



(Émile Reich)

1961 – Tlemcen-Zénata

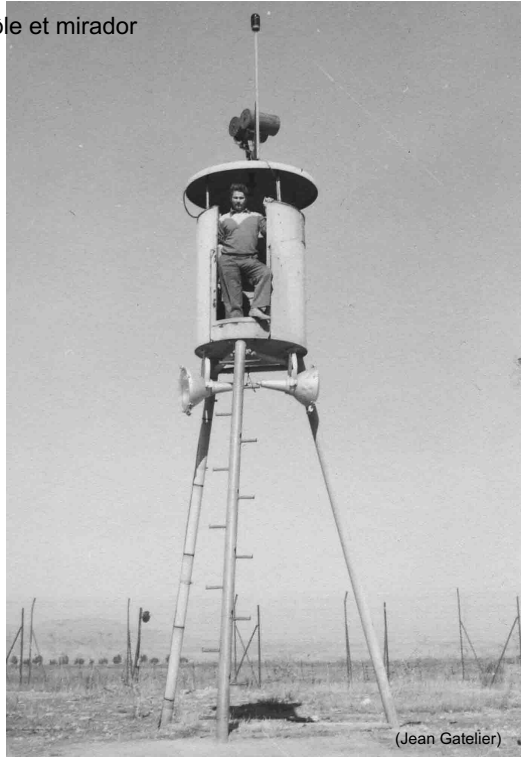


(Jean Gatelier)

1957 – Tour de contrôle et mirador



(Daniel Tromeur)



(Jean Gatelier)

1957 – Au pied de la tour de contrôle



(Jean Gatelier)

1957 – Château d'eau et bloc technique



Octobre 1957 – Arrivée des T-6 de l'EALA 20/72 en provenance d'Oujda



(Pierre Renaud)

1957 – Mess officiers, le LCI Maurice Tromeur, commandant l'aérodrome, au centre



1957 – Mess officers, le LCI Maurice Tromeur au centre



(Daniel Tromeur)

1957 – Mess officers



Janvier 1959 – Prise d'armes pour le départ du LCI Maurice Tromeur



Daniel Tromeur

(Daniel Tromeur)

Janvier 1959 – Le LCI Maurice Tromeur salue le personnel de l'EALA 20/72



Janvier 1959 – La boîte souvenir offerte au LCI Maurice Tromeur pour son départ. Le couvercle réunit les insignes des EALA 3/70 et 20/70 de l'armée de l'Air et, en haut, celui du PA 12^{ème} DI de l'ALAT



1960 – Les pompiers de Zénata



(Jean Gatelier)

1960 – Le soldat-pompier Jean Gatelier



(Jean Gatelier)

1957 – le Lt Georges Varin, à droite, devant un T-6 de l'EALA 20/72



(Georges Varin)

1961 – Détachement de Skyraider de la 20^{ème} EC



(Michel Levecher)

1961 – Récupération d'un Skyraider de la 20^{ème} EC



(Jean Gatelier)

10 septembre 1960 – Accident au chargement de napalm pour les *Skyraider* – Le soldat Claude Michel est blessé



(Claude Michel)

1961 – T-28 de l'EALA 3/1 à Zénata



(Michel Levecher)

1961 – Entrée du PMAH 12^{ème} DI



1961 – Le 1^{er} PMAH 12^{ème} DI



(Émile Reich)

1961 – Le 1^{er} PMAH 12^{ème} DI



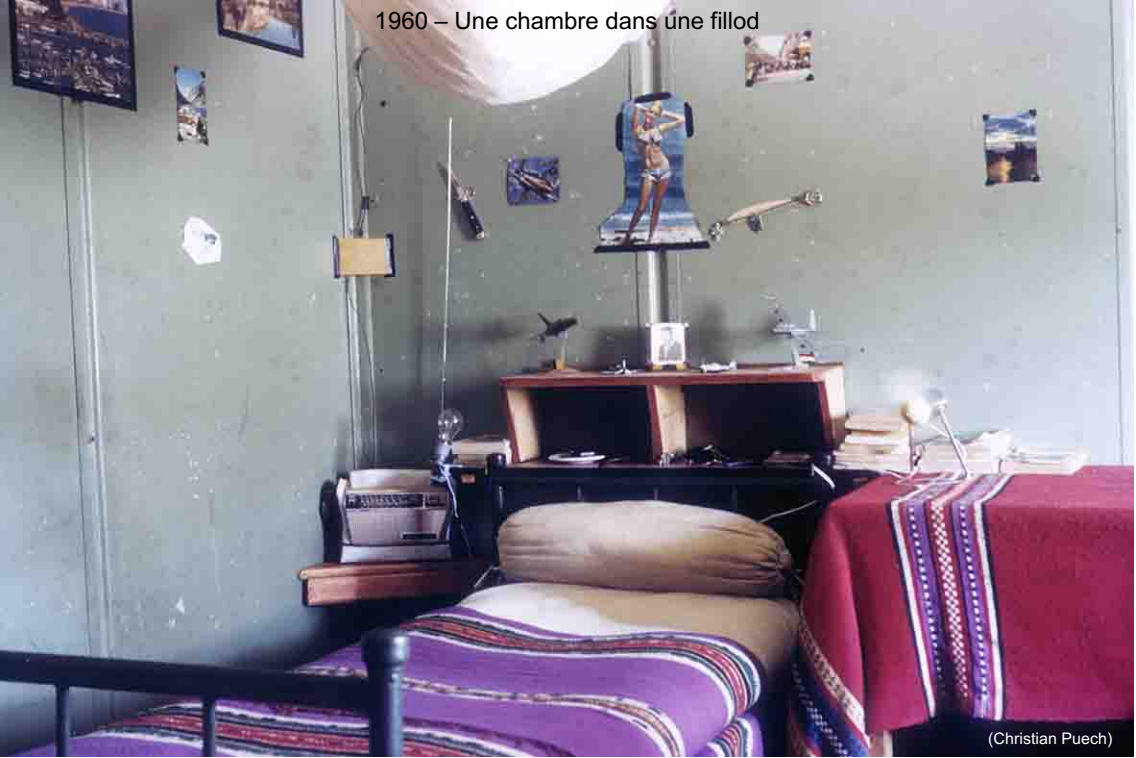
(Christian Puech)

1961 – Le 1^{er} PMAH 12^{ème} DI



(Émile Reich)

1960 – Une chambre dans une fillod



1958 – Piper L-21 du PMAH 20^{ème} DI



(Bernard Seguin)

1958 – *Djinn* du PMAH 20^{ème} DI



(Bernard Seguin)

1958 – *Djinn* du PMAH 20^{ème} DI à l'entraînement



(Émile Reich)

Livraison du courrier, en L-21, à un poste de la région de Tlemcen



(Émile Reich)

Le 25 avril 1961 - Accident à Tlemcen-Zénata après que le Cne De Bouvier, observateur non pilote du 1^{er} PMAH 12^{ème} DI, ait ramené le Nord 3400 dont le pilote, le MdL Pierre Chomette, avait été tué aux commandes



(Claude Requi)

Obsèques du MdL pilote Michel Alhinc, tué en vol le 29 octobre 1961 (deuxième pilote tué dans l'année)
– Le Lt observateur Colson parvint à ramener le Nord 3400 à Zénata



Après le cesse-le-feu du 18 mars 1962, le PMAH 12^{ème} DI a été déplacé sur un champ non aménagé à proximité de Tlemcen



Oran-Ville ♦ Oran-Ville ♦ Oran-Ville ♦ Oran

DANS UN « COIN PERDU »
PRES DE LA FRONTIERE MAROCAINE

Les soldats de l'Air ont réservé une place de leur base de Zenata pour ouvrir une école

aux petits Musulmans des douars environnants



Boudjema est fier de son rôle d'éducateur, que lui a confié l'instituteur.
C'est lui qui dirige l'élève dans la lecture au tableau noir.

récompenser les meilleurs, mais les moyens manquent pour les « gâteries » habituelles. L'Armée de l'Air offre du chocolat ou des sucreries. La Section administrative voisine prête quelques fournitures scolaires.

Heureusement, les résultats récompenseront le jeune instituteur. Les petits musulmans qu'il a pris en main à la rentrée d'octobre (c'était pour eux beaucoup plus une « entrée ») font preuve de dispositions parfois étonnantes. En moins d'un mois, par exemple, Gibert a pu leur apprendre à compter jusqu'à cinq et commencer même quelques additions ! Toutefois, la principale difficulté réside en l'apprentissage de l'écriture : il faut en effet expliquer aux enfants que notre écriture, contrairement à l'écriture arabe, s'écrit de gauche à droite, et non de droite à gauche. Pour la lecture comme pour l'écriture, Gibert, en l'absence de méthode spéciale, a dû improviser : il a constitué un système ingénieux de lettres découpées, qui permettent de former des syllabes simples et faciles à assimiler.

Que le temps passe vite à Zenata ! Il est déjà onze heures, et comme chez nous, les enfants ont hâte de voir venir l'heure de la récréation. Gibert frappe dans ses mains, et trente élèves se précipitent joyeusement sur une prairie voisine. Les plus grands, ou les plus turbulents, jouent à la balle. Tout à l'heure, ils reprendront avec plaisir le chemin de la classe et assimileront grâce à Gibert les rudiments de notre langue, qui leur apprendront à comprendre, à respecter et à aimer toujours mieux la France, notre commune patrie.

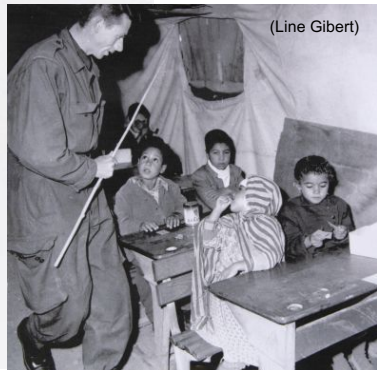
André LEVIN.

— Les parents, qui sont pour la plupart de pauvres ouvriers agricoles, pourraient pourtant garder leurs enfants pour travailler : dans bien des familles, ils travaillent dès l'âge de sept ou huit ans, et nombreuses sont les filles qui doivent, à cet âge là, garder les troupeaux ou aller vendre des volailles au marché. Leur présence, et l'assiduité dont tous font preuve, est une nette victoire de la civilisation, ainsi que de leur volonté de s'instruire.

Ce désir d'apprendre vite et bien est manifeste à Zenata : à chaque question, les mains se lèvent, et le trépignement de l'élève qui sait (ou qui croit savoir) est bien le même que dans n'importe quelle classe de la métropole, ainsi que les rires ou les protestations qui fusent en cas d'erreur ! Des bons points viennent



Raymond Gibert, instituteur



(Line Gibert)

YAMINA A L'ÉCOLE

sur la base de ZENATA

Zenata, située au cœur de la région de Tlemcen, joue un rôle primordial dans l'Ouest oranais. Les avions légers, T-6 et Morane, qui y sont stationnés, permettent d'assurer toutes les missions d'observation, de reconnaissance, de protection et de ravitaillement. Travaillant en liaison avec le détachement d'hélicoptères de Tlemcen, les escadrilles de Zenata participent également aux évacuations sanitaires. La base, activement dirigée par le lieutenant-colonel Trouneur, prend forme de jour en jour. Des constructions en « Eternit » et des barques « Filloz » remplacent les tentes du début. L'eau courante va être amenée d'une distance de quinze kilomètres. Le confort, les loisirs, sont organisés. Mais la base ne vit pas repliée sur elle-même. Sa compagnie de défense fait des sorties quotidiennes et maintient l'ordre dans les douars environnants. La participation de la base de Zenata à l'œuvre de pacification prend cependant toute sa force dans une initiative de son commandement : la création d'une école. Nous allons voir comment un jeune instituteur appelé à su capter la confiance de ses écoliers musulmans à qui il inculque une instruction élémentaire.

*** ROBERT

Pour assurer la sécurité aux environs de la base, la Gendarmerie de l'Air fut amenée à effectuer un recensement de la population. On s'aperçut alors qu'un grand nombre d'enfants d'âge scolaire ne fréquentaient pas l'école, en raison de l'éloignement de toute agglomération. On décida alors la création d'une école sur la base

même. Dans la ferme où la base avait débuté, l'école s'ouvrit en octobre dernier. Pour retrouver son métier qu'il assure avec un cœur admirable, Girard qui était dans un service administratif à Alger, demanda à être affecté à Zenata.

Maintenant, le caporal-instituteur a 32 inscrits tous musulmans, de cinq à dix ans, dont une douzaine de filles. Plus que l'assiduité de ses élèves — pourtant la fréquentation est de 88 % — ce sont les résultats obtenus en si peu de temps qui l'encouragent.

Nous sommes sous la tente qui provisoirement abrite sa classe; devant nous, assis sur les classiques bancs d'école, trente frimousses curieuses nous dévisagent, étonnamment ouvertes et confiantes. Un peu d'inquiétude quand le flash du photographe aveugle tout ce petit monde. Mais Boudjema, qui connaît déjà un peu de français et sert en cas de besoin d'interprète entre le maître et les élèves, rassure les effarouchés.

Allons au fond de la classe. La leçon commence :

« Yamina !... »

Une fillette aux cheveux bruns tressés en nattes, qui porte un tablier de Viehy bleu et rose, se lève et commente en français ce qu'elle fait : « Je me lève. Je vais au tableau. Je prends la craie. J'écris sur le tableau. Je fais un a. »

Girard explique : « Quand je suis arrivé, début octobre, j'avoue avoir éprouvé une certaine inquiétude. J'avais devant moi ces trente gosses qui ne comprenaient pas un mot de français,

alors que je ne connaissais pas un mot d'arabe. Aussi j'ai dû donner une grande part aux exercices oraux, en leur faisant répéter en chœur toutes mes phrases. Maintenant ils possèdent un vocabulaire élémentaire. Mais plus que pour la lecture, ils sont remarquables pour le calcul. Au bout d'un mois, ils connaissent les chiffres, et j'ai pu commencer les additions. »

Boudjema, le premier de la classe, fait lire Yamina, puis Ahmed qui forme des syllabes avec des lettres mobiles : j, u ; in.

« Ce que j'ai eu le plus de mal à leur faire comprendre, est que notre écriture va de gauche à droite. Aujourd'hui, « ils suivent », et l'on peut estimer qu'ils sont au niveau normal d'un cours préparatoire. »

Quand nous quittons la classe, Girard vient de demander que Ton écrive une syllabe sur l'ardoise. Dans son dos, quelques regards espèrent et craintifs à la fois se posent sur l'ardoise du voisin. Comme à Paris ou à Vendôme...

Yamina, le regard avide, suit le mouvement des lèvres de Girard, lequel articule une phrase que tout, les petits élèves sont répéter en chœur. Bien qu'ils soient distraits par le moment par le photographe.



La jeune Yamina vient d'écrire un « a » au tableau; Boudjema, sûr de lui, lui a servi d'autres voyelles.

Visiteur à identifier en Nord 1100



(Daniel Tromeur)

Octobre 1961 – Les T-28 de l'EALA 3/5 de Méchéria font escale à Zénata



(Jean-Pierre Roussel)

1961 – Passage d'un Neptune de la flottille 21F



1961 – S-55 de l'EA ALAT venu de Sidi-Bel-Abbès



(Jean Gatelier)

1961 – RB-26 *Invader*



(Jean Gatelier)



1961 – Escale de deux RT-33A de la 33^{ème}
Escadre de Reconnaissance



1961 – Bell G2 de la Gendarmerie devant un DIH de H-34 de l'EH 2



(Jean Gatelier)

1961 – Sanglier et *Broussard* du GALAT 3



(Serge Cobessi)

1961 – Douglas C-54 de la Marine Nationale



1961 – NC 702 du GLA 45



(Jean Gatelier)

1961 – Bell G2 de Gyrafrique



1961 – Piper PA 23 Apache d'Afric Air



1961 – Piper PA 22 *Tripacer* du Service de l'Hydraulique



1961 – Tlemcen-Zénata – DC 3 et Breguet *Deux-Ponts* d'Air France à l'atterrissage



1961 – En attendant l'avion d'Air France



(Alain Algudo)

2 juillet 1958 – Le général De Gaulle à Zénata

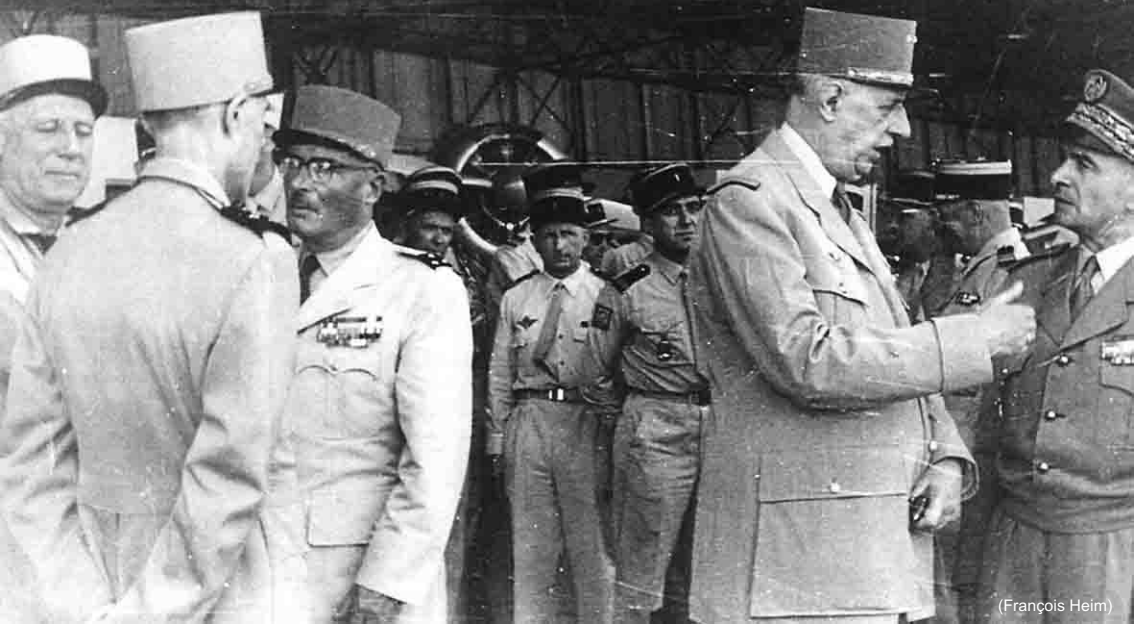


Daniel Tromeur
(Daniel Tromeur)

2 juillet 1958 – Le général De Gaulle à Zénata, généraux Ely et Salan à gauche



2 juillet 1958 – Le général De Gaulle à Zénata, général Salan à gauche



Le célèbre minaret de Mansourah à Tlemcen



Aérodrome de Nédroma

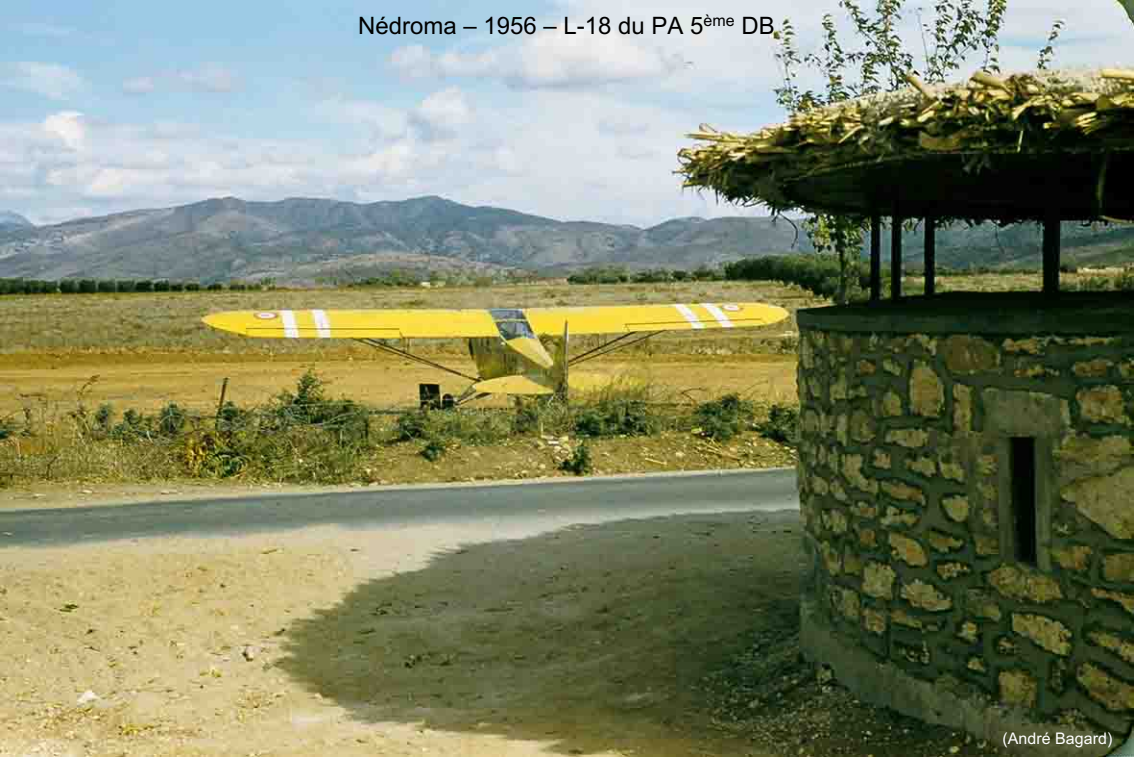
En 1956, le PA 5^{ème} DB, aux ordres du capitaine André Bagard avec quatre officiers, neuf sous-officiers, vingt-neuf hommes de troupe et six L-18, arrive à Nédroma, au PC de la 5^{ème} DB.

Le 12 février 1957, le peloton reçoit six L-21 et conserve deux L-18. Commandé, depuis le 1^{er} février 1957 par le capitaine René Gaillard, camarade d'école à Alger et de combat durant la 2^{ème} Guerre du capitaine Bagard, il s'installe le 24 mars 1957 sur le terrain de vol à voile du Djebel-Diss.



Nédroma – 1956 – L-18 du PA 5^{ème} DB

Nédroma – 1956 – L-18 du PA 5^{ème} DB



(André Bagard)

Nédroma – 1956 – L-18 du PA 5^{ème} DB



Nédroma – 1956 – L-18 du PA 5^{ème} DB et T-6 de l'EALA 2/72



Nédroma – 1956 – T-6 de l'EALA 2/72 et L-18 du PA 5^{ème} DB



(André Bagard)

Nédroma – 1956 – L-18 du PA 5^{ème} DB



Nédroma – 1956 – L-18 du PA 5^{ème} DB – Le MdLC Pichonnière nettoie sa carabine USM1



Nédroma – 30 janvier 1957 – T-6 de l'EALA 2/71



(André Bagard)

Nédroma – 1956 – Bell G2 de l'armée de l'Air



Nédroma – 1956 – L-18 et Half-Track de protection



Nédroma – Novembre 1956 – Le Fairchild 24 F-OACC utilisé par le PA 5^{ème} DB, en panne dans un poste isolé



Nédroma – 1956 – Aménagement de l'aérodrome



Nédroma – 1956 – Sur la route, le long de l'aérodrome en cours d'aménagement



Nédroma – 1956
Sur la route de l'aérodrome



Nédroma – 1956
Sur la route de l'aérodrome



Région de Nédroma – 1956 – H-19 de l'armée de l'Air, Sgt Jean Laugier sur la Jeep et Michel Le Floïc à la pompe





Région de Nédroma – 1956 – Mission avec des H-19 de l'armée de l'Air



Nédroma – 1956 – Un L-18 du PA 5^{ème} DB rencontre un patrouilleur



(André Bagard)



Aérodrome de Nemours

La 1^{ère} Demi Brigade de Fusiliers marins (1^{ère} DBFM), à trois bataillons, est créée le 10 juillet 1956 avec des rappelés de la classe 53/1. Son effectif est de 3 000 marins. Elle débarque fin juillet 1956, aux ordres du CV Pierre Ponchardier, et prend en charge le secteur de Nemours.

Elle est occupée à la surveillance de la frontière et à des activités sanitaires, éducatives et sociales auxquelles s'ajoutent les opérations de grande envergure et de dures missions au nord de la frontière algéro-marocaine, dans le djebel Fillaoussène, dans le secteur du barrage et le long de l'oued Saftar, dans le djebel Moukra.

L'Aéronautique Navale détache à Nemours, à partir du 16 mai 1956, des pilotes, des mécaniciens et des radios pour mettre en oeuvre des MS 500. Ce premier détachement engagé de façon permanente dans les opérations, s'installe à la côte 96, au sud-ouest de Nemours, avec une section de protection et, plus tard, un peloton cynophile et l'équipe des grottes.

La section restera implantée à Nemours jusqu'en en mars 1959. Une section d'*Alouette* prendra la suite jusqu'en juin 1959, commandée par l'EV Baudin avec les pilotes SM Coupanec et Lafforgue, les mécaniciens navigants SM Warin et Salan et le SM radio Ménard.

L'aérodrome de Nemours connaîtra ensuite une activité pendant les grandes opérations. La proximité des bases de Tlemcen et de La Sénia suffisant pour assurer la couverture du secteur.

Pour plus 'informations, voir le diaporama 105.

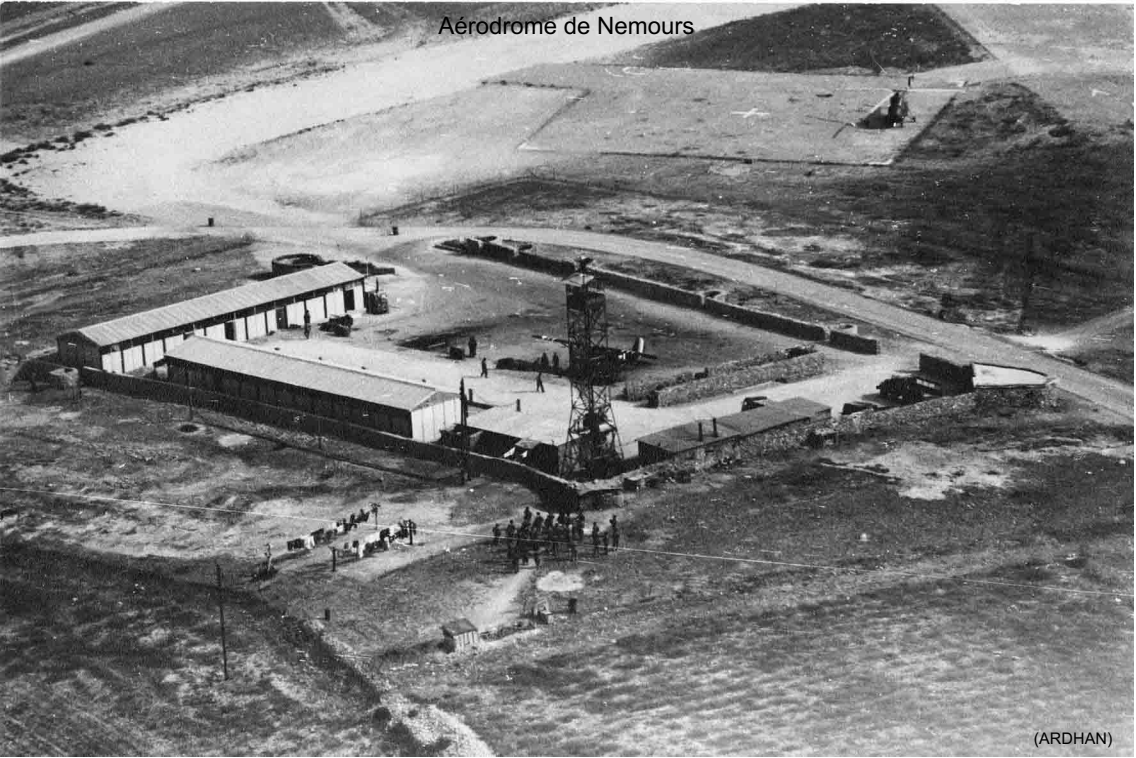
L'histoire de la Section Morane 500 de la DBFM est l'objet d'un excellent *Cahier de l'ARDHAN*, n'hésitez pas à vous le procurer :

www.aeronavale.org

Aérodrome de Nemours



Aérodrome de Nemours





(ARDHAN)



Tornado du 17 septembre 1956 à Nemours

A 8 heures du matin, une tornade balaye la région sur une zone d'environ 3 km de long et 500 m de large pendant 5 minutes en provoquant d'énormes dégâts avec une vitesse atteignant plus de 300 km/h.

Le seul Morane 500 présent sur le terrain est détruit et un QM tentant de le retenir est tué. Le village voisin d'Oulad-Ziri et les mechtas environnantes sont rasés. La DBFM compte huit morts et une quarantaine de blessés.

Les véhicules sont détruits et les armes rendues inutilisables. Un GMC est coupé en deux, le rouleau compresseur de 15 tonnes est renversé et déplacé de 10 mètres (ci-dessous)

Dernière diapositive

