

Aérodromes et bases 1945-1962 (20)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-trente-sixième diaporama est le vingtième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Tizi-Ouzou, Tazmalt, Bir-Rabalou et M'Sila. Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

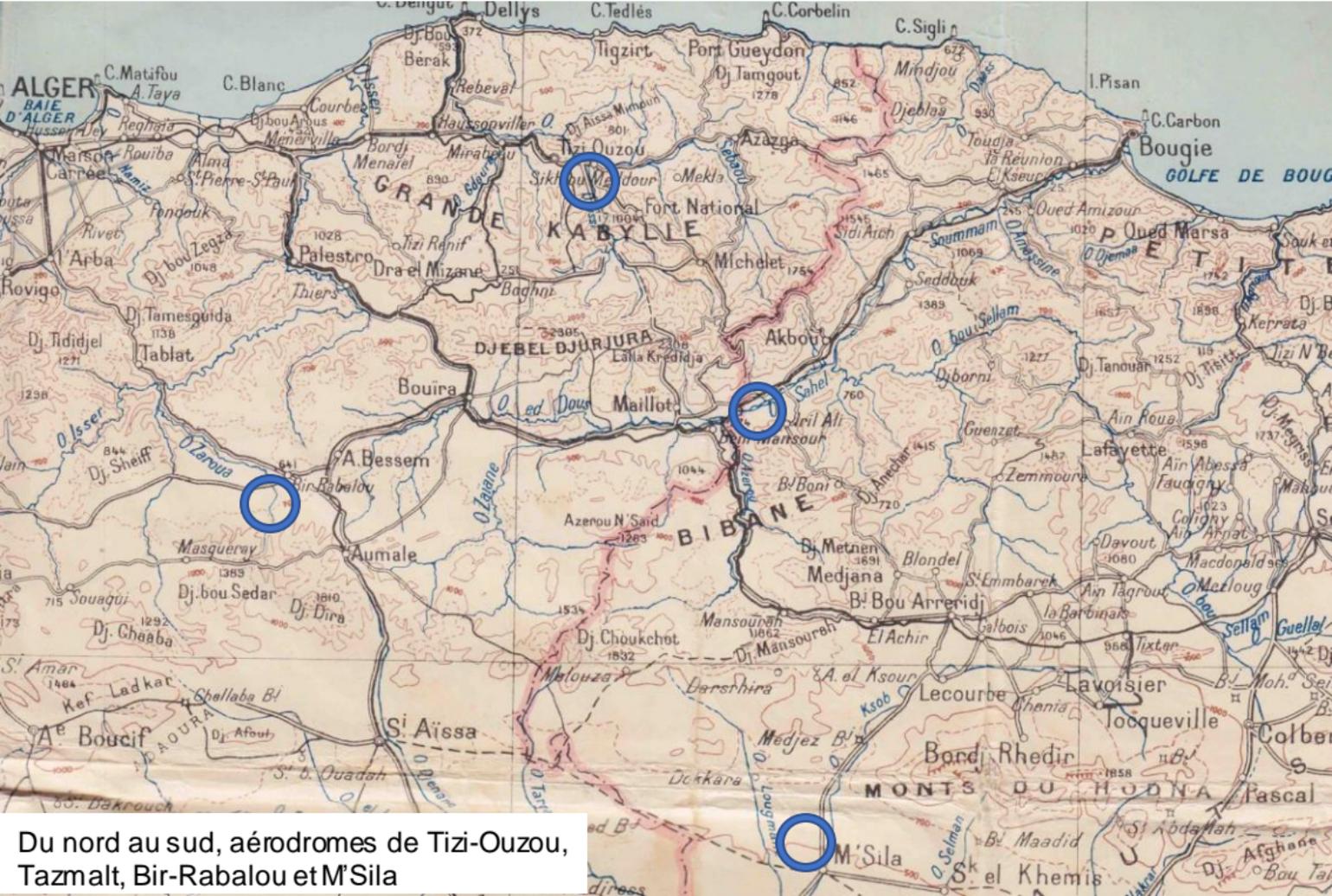
Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je réalise, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

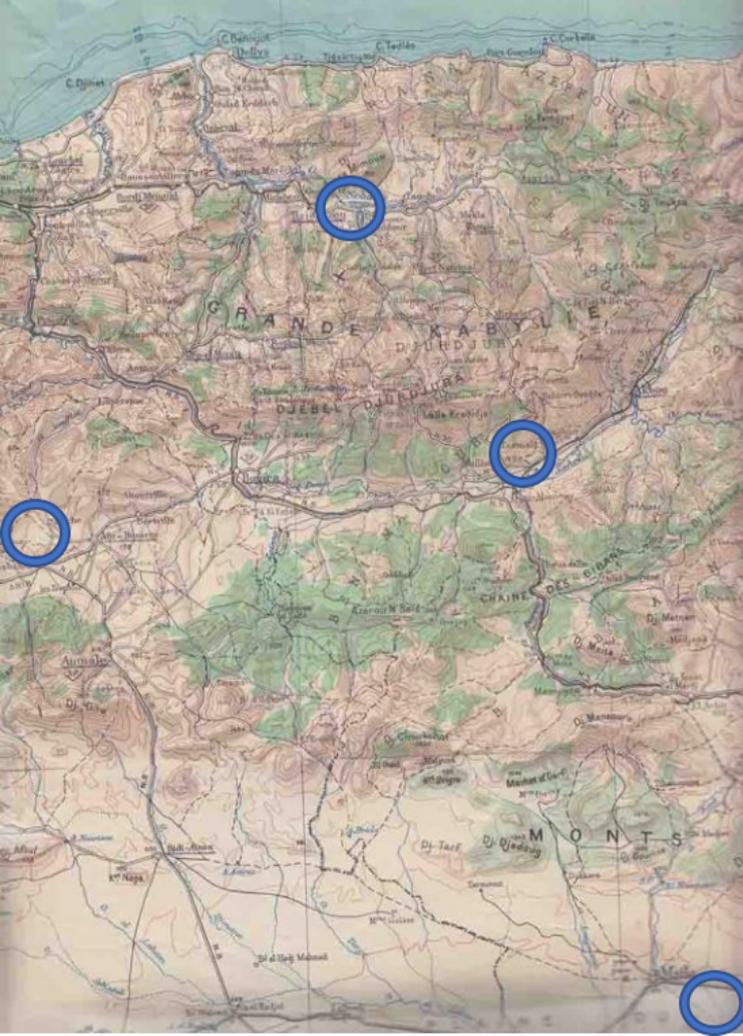
Jarrige31@orange.fr

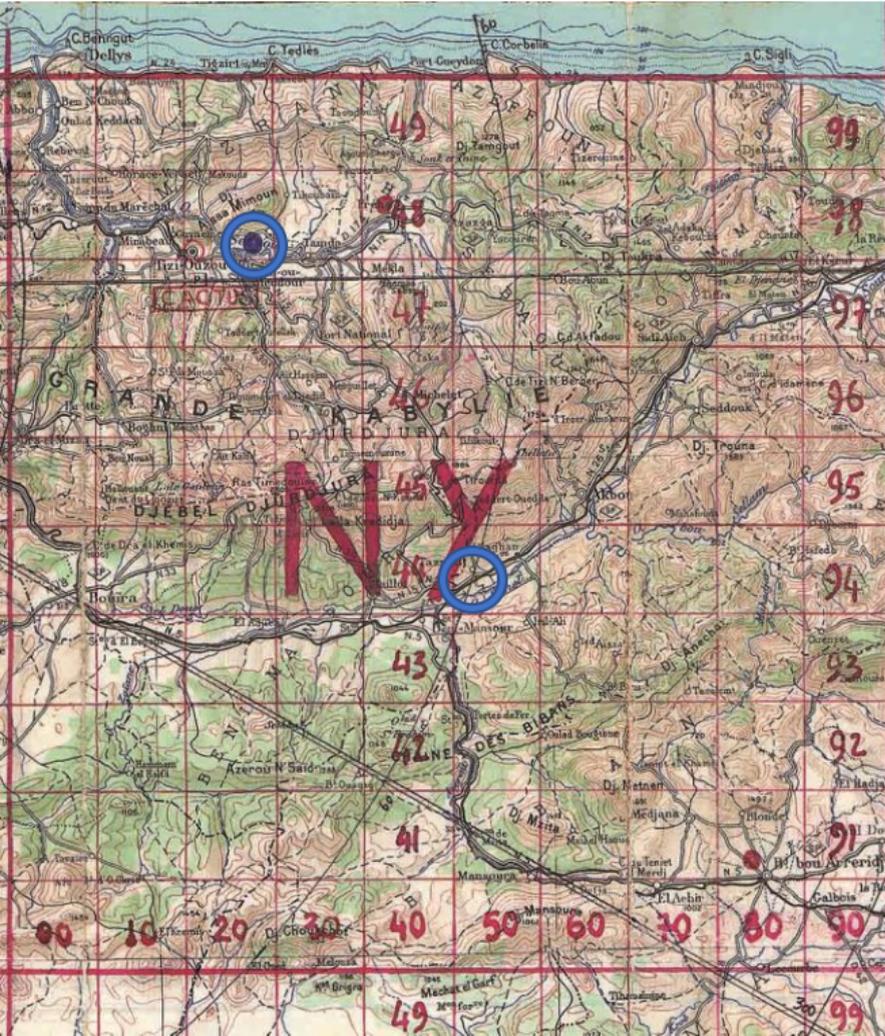
<http://www.aviation-algerie.com>



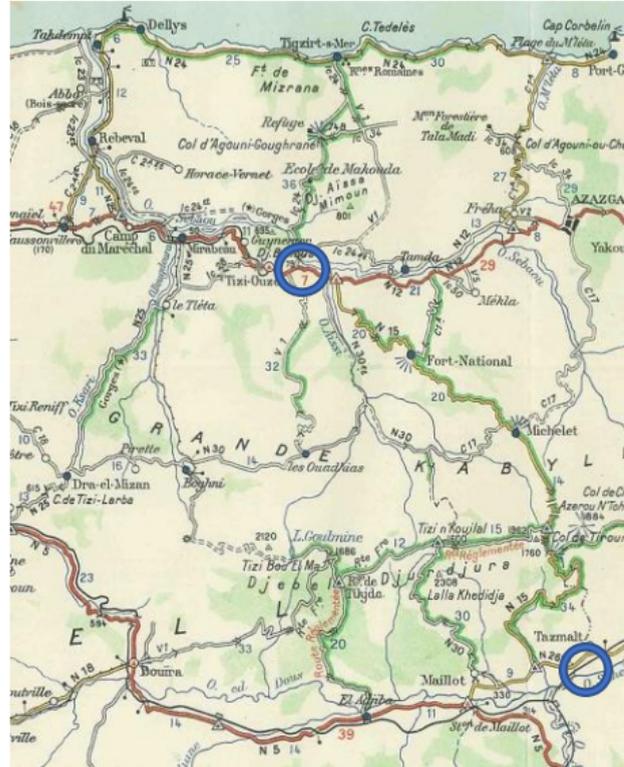
Du nord au sud, aérodromes de Tizi-Ouzou, Tazmalt, Bir-Rabalou et M'Sila

Du nord au sud, aérodromes de Tizi-Ouzou, Tazmalt, Bir-Rabalou et M'Sila





Aérodrome de Tizi-Ouzou au nord et aérodrome de Tazmalt au sud



Aérodrome de Tizi-Ouzou

Tizi-Ouzou, devenu préfecture le 20 mai 1957, est la base de la 27^{ème} DIA, un nouveau terrain y est créé, rapidement surnommé Tizi-Orly, C'est seul aérodrome important de Kabylie. Le colonel Andlauer, commandant le PCA 16/540, inaugure l'aérodrome le 20 août 1957.

Sans avoir eu d'unités de l'armée de l'Air basées, l'aérodrome reçoit plusieurs détachement de T-6, parmi eux : EALA 11/72 de La Réghaïa en septembre 1957, en février 1959 et de mai 1959 à mars 1960. EALA 3/12 de Blida de mars 1960 à juin 1961. EALA 2/2 de Blida de juillet 1961 à septembre 1961 et ERALA 1/40 d'Alger en janvier et février 1962.

Détachement de deux à quatre *Skyraider* de l'EC 3/20 de janvier 1961 à mai 1961, en alerte défense aérienne du territoire, de nuit.



Le PA 27^{ème} DIA s'installe à Tazmalt le 23 juin 1957. Avec deux L-18 et six L-19 Il s'installe ensuite à Tizi-Orly le 22 novembre 1957, à la suite de la crue catastrophique du 20 novembre, il y restera jusqu'à la fin. Le 1^{er} mai 1961, avec l'arrivée des premières *Alouette*, le Peloton devient PMAH 27^{ème} DIA.

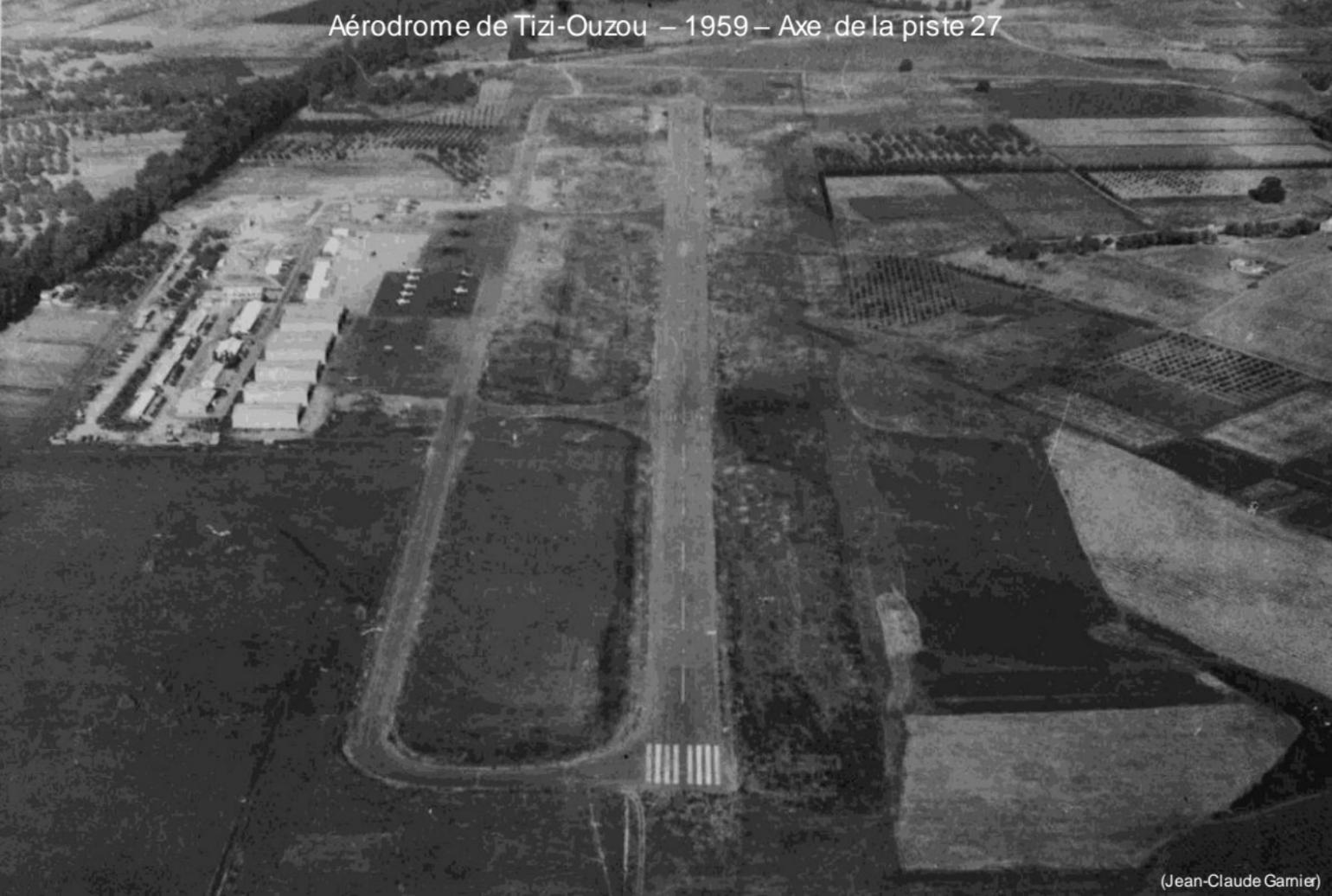
Aérodrome de Tizi-Ouzou, le long de l'oued Sebaou



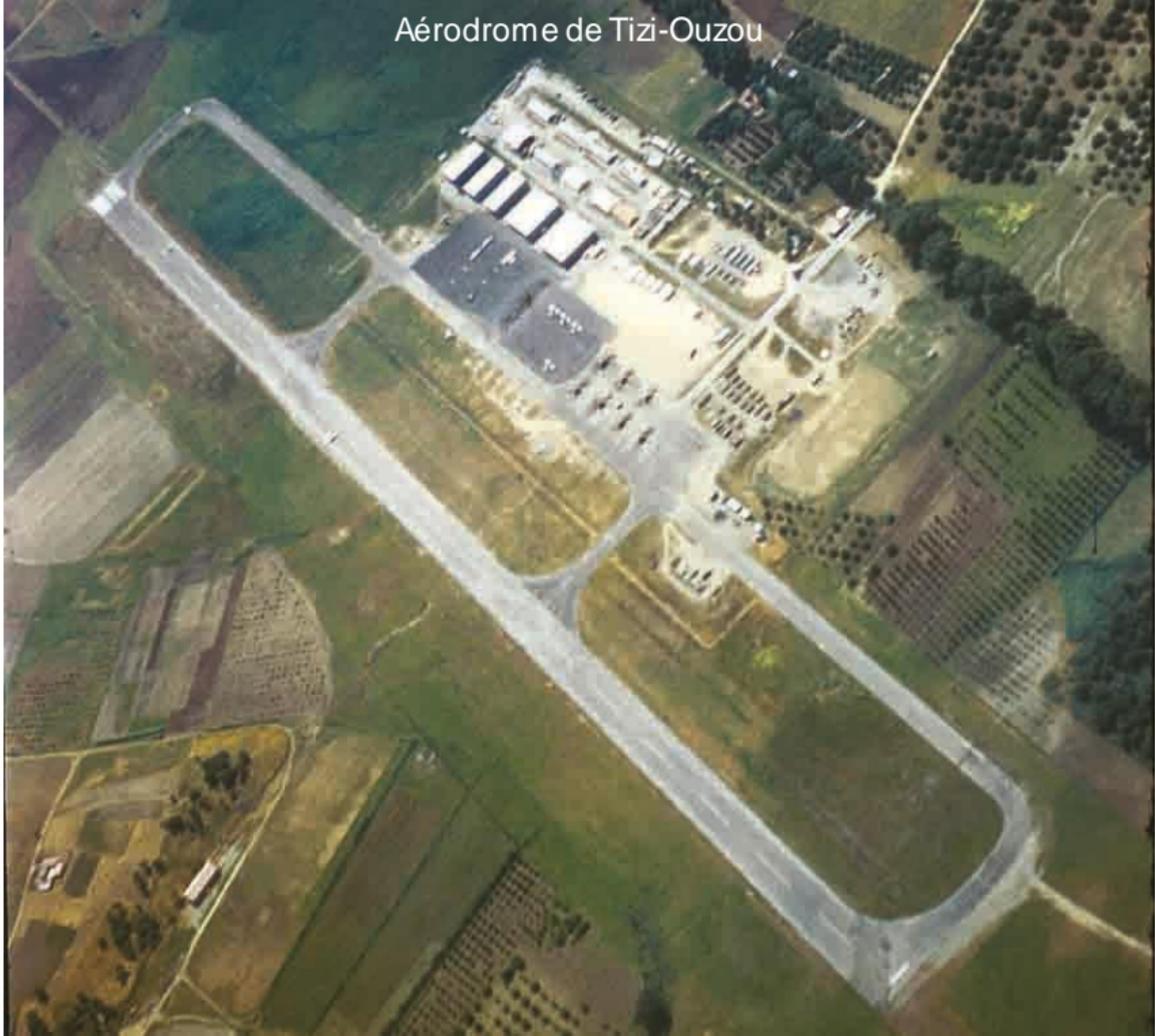
Aérodrome de Tizi-Ouzou – 1961



Aérodrome de Tizi-Ouzou – 1959 – Axe de la piste 27



Aérodrome de Tizi-Ouzou



Tizi-Ouzou – 1961 – Finale 27 en L-19



Tizi-Ouzou – 1961



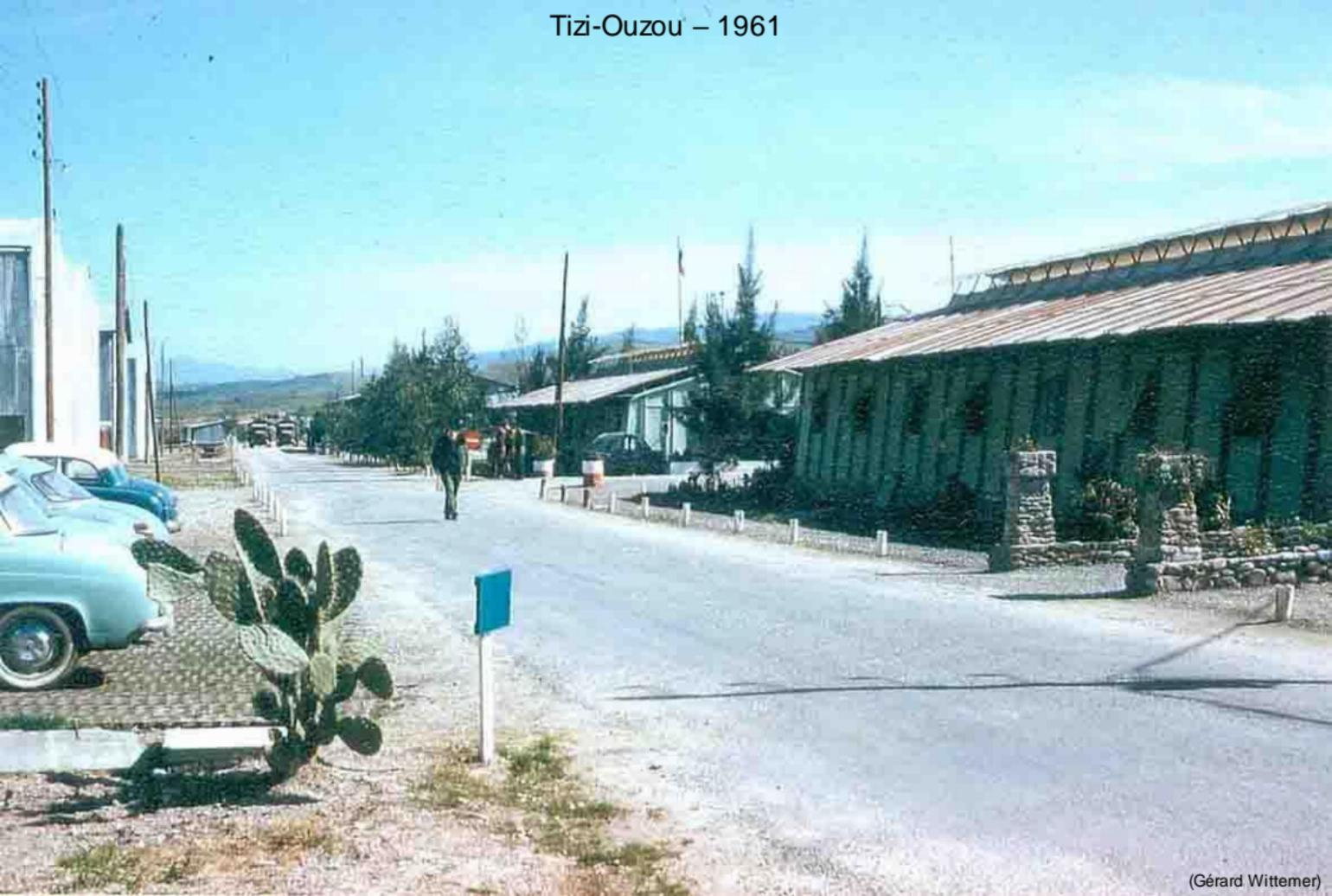
Tizi-Ouzou – 1959



Tizi-Ouzou – 1959



Tizi-Ouzou – 1961



Tizi-Ouzou – 1961



Tizi-Ouzou – 1961 – Le général Jean Simon, commandant la 27^{ème} DIA, passe en revue le PMAH 27^{ème} DIA, suivi par le capitaine Vienet commandant le Peloton



Tizi-Ouzou – 1961 – L-19 du PMAH 27^{ème} DIA



Tizi-Ouzou – 1961 – L-19 du PMAH 27^{ème} DIA



Tizi-Ouzou – 1961 – L-19 du PMAH 27^{ème} DIA



Tizi-Ouzou – 1961 – *Alouette II* du PMAH 27^{ème} DIA



Tizi-Ouzou – 1961 – T-6 de l'ERALA 1/40



Tizi-Ouzou – 1961 – T-28 de l'EALA 3/9



Tizi-Ouzou – 1961 – T-28 de l'EALA 3/9



Tizi-Ouzou – 1961
Skyraider de la 20^{ème} EC



Tizi-Ouzou – 1961 – H-34



Tizi-Ouzou – 1961 – H-34 en opération



Tizi-Ouzou – 1961 – Entraînement des parachutistes



Tizi-Ouzou – 1961 – NC 701 du GLA 45



Tizi-Ouzou – 1961 – Beechcraft *Bonanza* de l'entreprise Campenon-Bernard



Tizi-Ouzou – Mai 1957 – Bell G2 de Gyrafrique sur l'héliport près de l'hôpital



Aérodrome de Tazmalt

Le 20 novembre 1957, l'oued Sahel en crue inonde l'aérodrome de Tazmalt qui héberge le PA 27^{ème} DIA. Le Peloton s'installera ensuite sur l'aérodrome de Tizi-Ouzou.

Tizi-Ouzou, le 21 novembre 1957 - Compte-rendu du colonel Andlauer, commandant le PCA :

Le 20 novembre à 13 h 45, le lieutenant Tourtou, commandant le Peloton d'avions de la 27^{ème} DIA, alerte par téléphone le PCA 16/540 qu'une inondation a envahi le terrain de Tazmalt. A 14 h 10 le lieutenant-colonel Andlauer part en reconnaissance et largue des cordages pour attacher les avions. Le terrain est isolé par les eaux dont le niveau monte sans cesse. Le commandant du PCA 16/540 rejoint la division et prend les mesures suivantes :

- rendre compte au général
- demande que le matériel soit abandonné et que le personnel soit évacué
- demande deux H-34 pour évacuer le personnel à 15 h 30
- établir une liaison radio avec le personnel inondé

A 16 h certains éléments ayant tenté de repindre en GMC le sol ferme se sont trouvés bloqués sur leurs véhicules risquant de se retourner

L'Alouette du sergent Bouché et du sergent Quatrelivre a évacué dans des conditions extrêmement dangereuses, en stationnaire, appuyant un patin sur le toit du GMC, 18 soldats complètement épuisés.

Les H-34 sont arrivés à 17 h et se sont posés à la gare de Tizi-Ouzou à cause du mauvais temps et ont rejoint peu après le terrain de cette même ville.

Le H-34 n° 554, lieutenant Coppin, sergent Muzio, sergent Paquier et sergent Sardas, a effectué 69 sauvetages dans les mêmes conditions très dangereuses, aggravées par l'approche de la nuit à 17 h. La roue arrière accroche une aile du L-19 qui se trouvait près du seul lieu où pouvait se faire le sauvetage et s'abat dans l'oued. L'équipage évacue l'appareil et rejoint les soldats qui seront évacués à l'hôpital pour observation.

Le H-34 n° 267, lieutenant Maurin, sergent Valentin, sergent Clerc et sergent Crassous, continue le sauvetage et après avoir évacué 109 soldats rejoint Tizi-Ouzou pour faire le plein à 18 h 50.

A 19 h 45, guidé par le PCA, le H-34 n° 267 rejoint le terrain de Tizi-Ouzou. Après accord du commandement Terre et liaison avec les 13 soldats qui ont réussi à s'installer dans le cantonnement inondé, il est décidé d'abandonner le sauvetage, impossible de nuit, et de recommencer le lendemain matin. Le jeudi 21 à 8 h 30, les 13 derniers soldats sont évacués.

Je demande que tout le personnel ayant participé à ces évacuations soit proposé pour que la médaille de sauvetage leur soit attribuée.

Tazmalt – La crue de l'oued Sahel, le 21 novembre 1957



Tazmalt – La crue de l'oued Sahel, le 21 novembre 1957 – L'épave du H-34



Tazmalt – La crue de l'oued Sahel, le 21 novembre 1957 – L-19 du PA 27^{ème} DIA



Aérodrome de Bir-Rabalou

L'aérodrome de Bir-Rabalou est agrandi et aménagé pour recevoir des avions militaires, surtout des T-6 et des DIH d'hélicoptères, et le 2^{ème} PA 20^{ème} DI.

Détachement de l'EALA 15/72 de Paul-Cazelles en mars 1957 et d'avril à octobre 1958.

Détachement de l'EALA 11/72 de La Réghaïa en septembre 1957.

Détachement de l'EALA 13/72 de Paul-Cazelles de décembre 1957 à mars 1959 puis installation de cette EALA jusqu'à sa dissolution en juillet 1960.

Détachement de l'EALA 5/72 de Colomb-Béchar en juin, juillet et octobre 1959.

Détachement de l'EALA 3/12 de Blida de juillet à octobre 1960 et en mai 1961.

Créé le 1^{er} septembre 1960, le 2^{ème} PA 20^{ème} DI est mis en place à Bir-Rabalou le 1^{er} janvier 1961. Il dispose alors de deux L-18 et six Nord 3400. Le 1^{er} décembre 1960, le peloton devient PA ZSA à la suite de la création de la zone Sud-Algérois. Il retrouve son ancienne appellation de 2^{ème} PA 20^{ème} DI le 1^{er} juin 1961, à la suite de la dissolution de la ZSA. Il est dissous le 1^{er} août 1962.

Il entretient un détachement de deux Nord 3400 à Bou-Saâda.



L'adjutant Charles Ghio et
l'insigne (non officiel) du
2^{ème} PA 20^{ème} DI

(Charles Ghio)

Aérodrome de Bir-Rabalou – Juin 1960



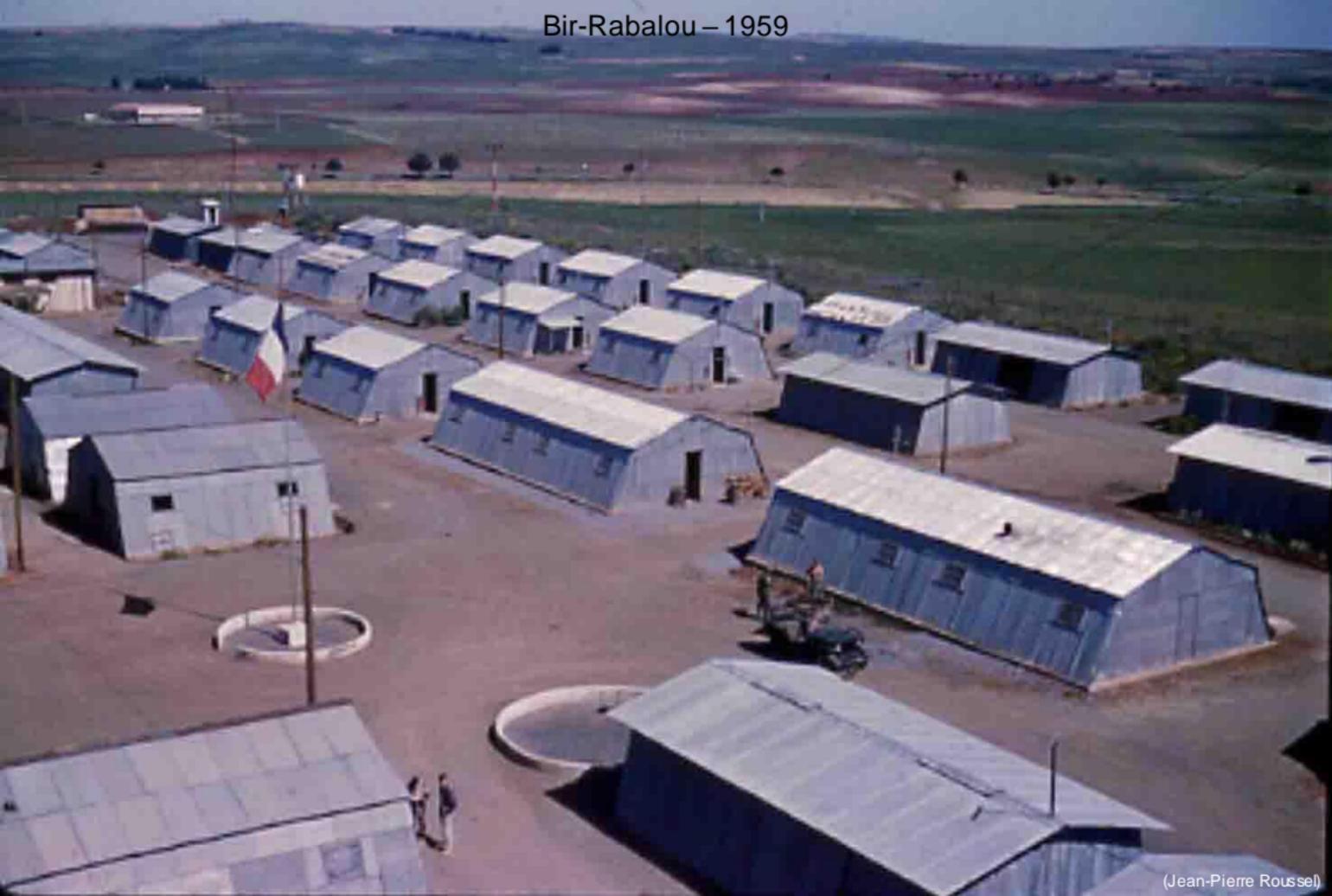
Aérodrome de Bir-Rabalou – 1959



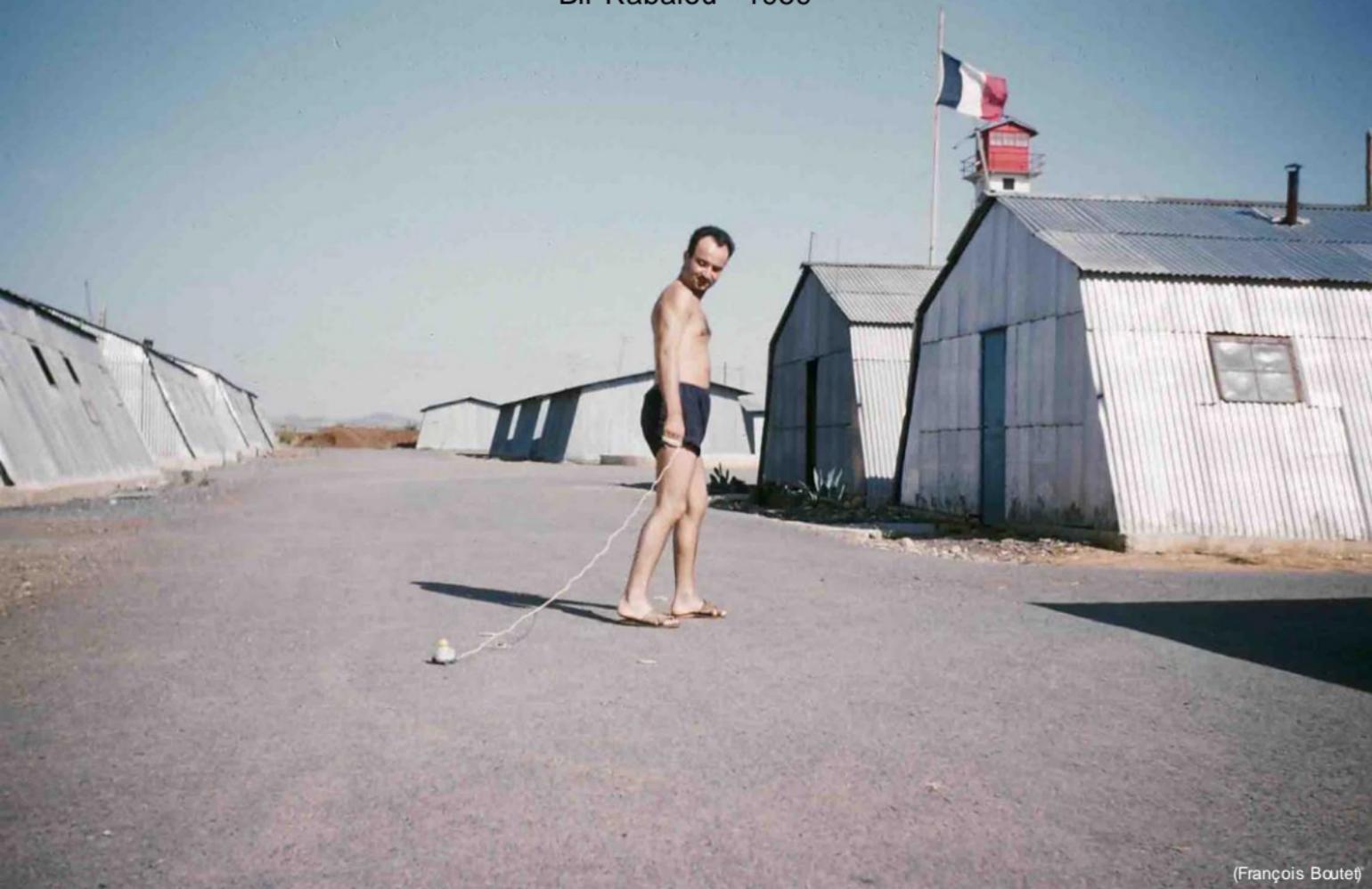
Bir-Rabalou – 1959

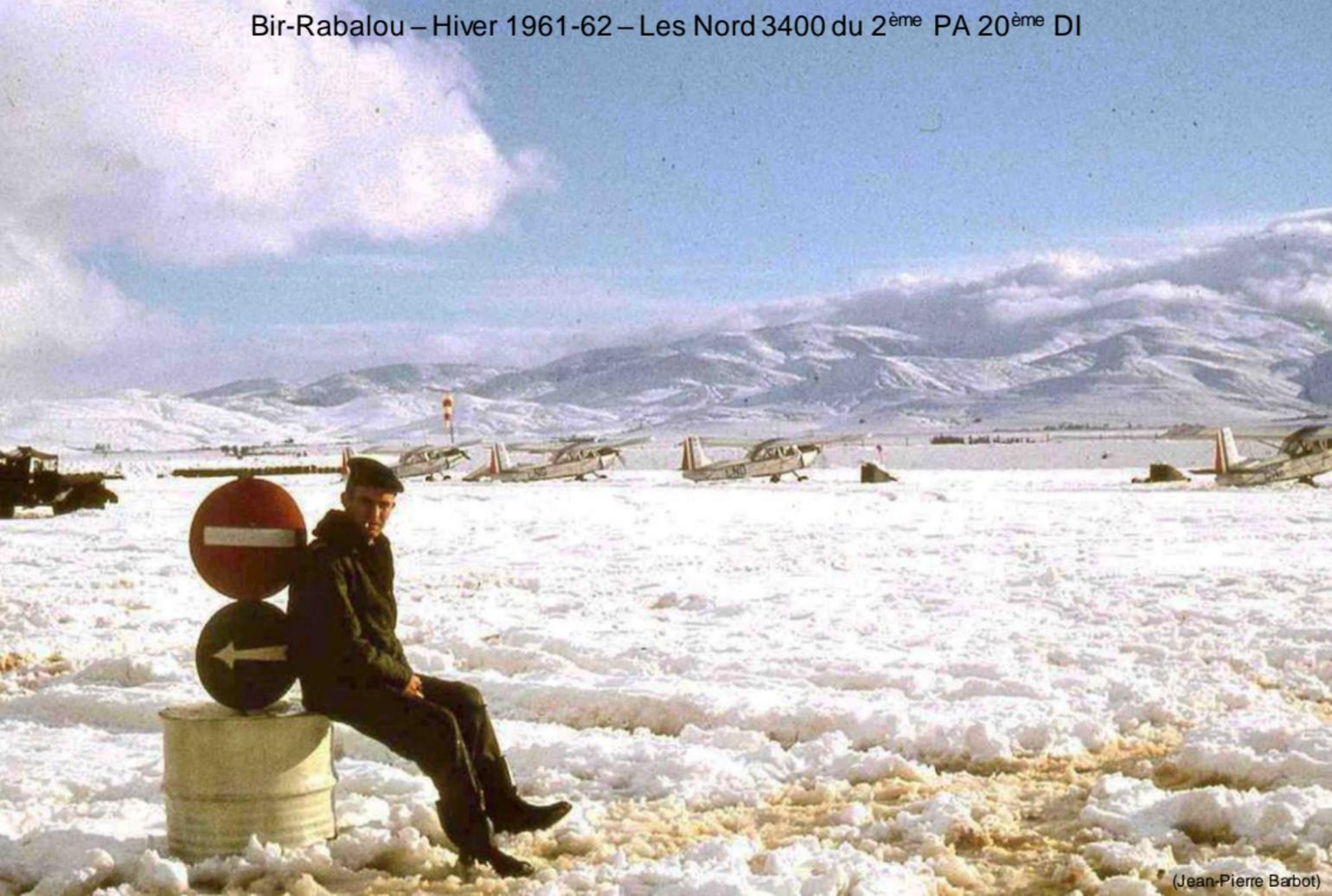


Bir-Rabalou – 1959



Bir-Rabalou – 1959





Bir-Rabalou – Hiver 1961-62 – L-18 du 2^{ème} PA 20^{ème} DI



(Bernard Merel-Vevoz)



Bir-Rabalou
Le hangar du 2^{ème} PA 20^{ème}
DI après la tempête de neige
de janvier 1961

Bir-Rabalou – 1960 – L-18 du GALAT 3 après le passage d'une tornade





(Michel Pigrède)



(Jean-Pierre Roussel)

Bir-Rabalou – Septembre 1960
Passage d'un NC 856 du GALAT 3



Bir-Rabalou – 1959 – T-6 de l'EALA 13/72



Bir-Rabalou – 1959 – T-6 de l'EALA 13/72



Bir-Rabalou – 1959 – Réglage des armes d'un T-6 de l'EALA 13/72



Bir-Rabalou – Octobre 1959 – Intervention sur un T-6 accidenté de l'EALA 13/72



Bir-Rabalou – 1959 – *Broussard* de l'ELO 2/45 – Atterrissage vent de travers



Bir-Rabalou – 1959 – H-34 de l'EH 2



Bir-Rabalou – Juillet 1959 – *Noratlas* de l'ET 2/62 Anjou



Aérodrome de M'Sila

L'aérodrome de M'Sila a accueilli plusieurs détachements d'EALA en T-6 : EALA 5/70 de Bône en mai 1957, EALA 15/72 de Paul-Cazelles en juillet 1959.

L'EALA 16/72 en provenance de Batna s'installe sur l'aérodrome de juillet à septembre 1959, avant son retour à Batna.

Le 4 septembre 1958 est créé à Sétif le 2^{ème} PA 19^{ème} DI, second peloton de la 19^{ème} Division, doté de huit L-18. Le peloton a pour mission d'assurer la protection de l'oléoduc d'Hassi-Messaoud à Bougie. Un détachement de deux L-18 arrive à M'Sila où l'installation définitive a lieu fin décembre 1958.

Le Peloton participe, en juillet 1959, aux opérations *Étincelle* et *Jumelles* et perçoit, en octobre, deux L-19.

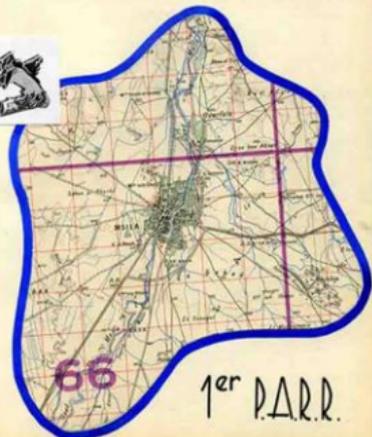
Le Peloton est dissous le 24 novembre 1959 pour former le 1^{er} Peloton de réserve régionale (1^{er} PARR).

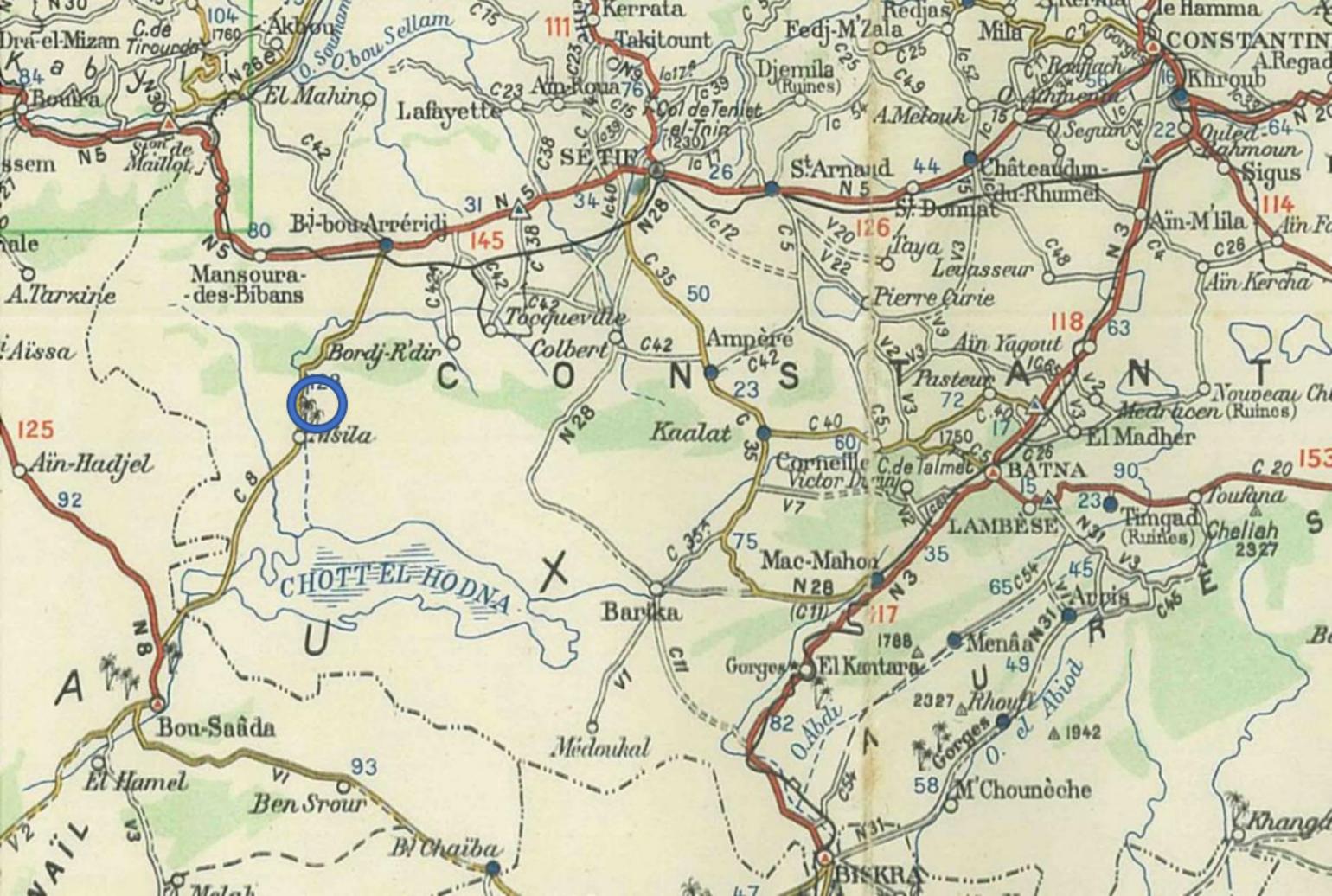
Le 1^{er} PARR, qui a un détachement à Bougie, est doté de huit L-18 et de deux L-19. Les L-19 sont remplacés, en avril 1960, par des L-21, le peloton compte alors trois L-18 et cinq L-21. En septembre 1960, deux L-18 et un L-21 sont détachés à Philippeville pour participer aux opérations dans la région en rompant la monotonie des vols assujettis à la surveillance de l'oléoduc.

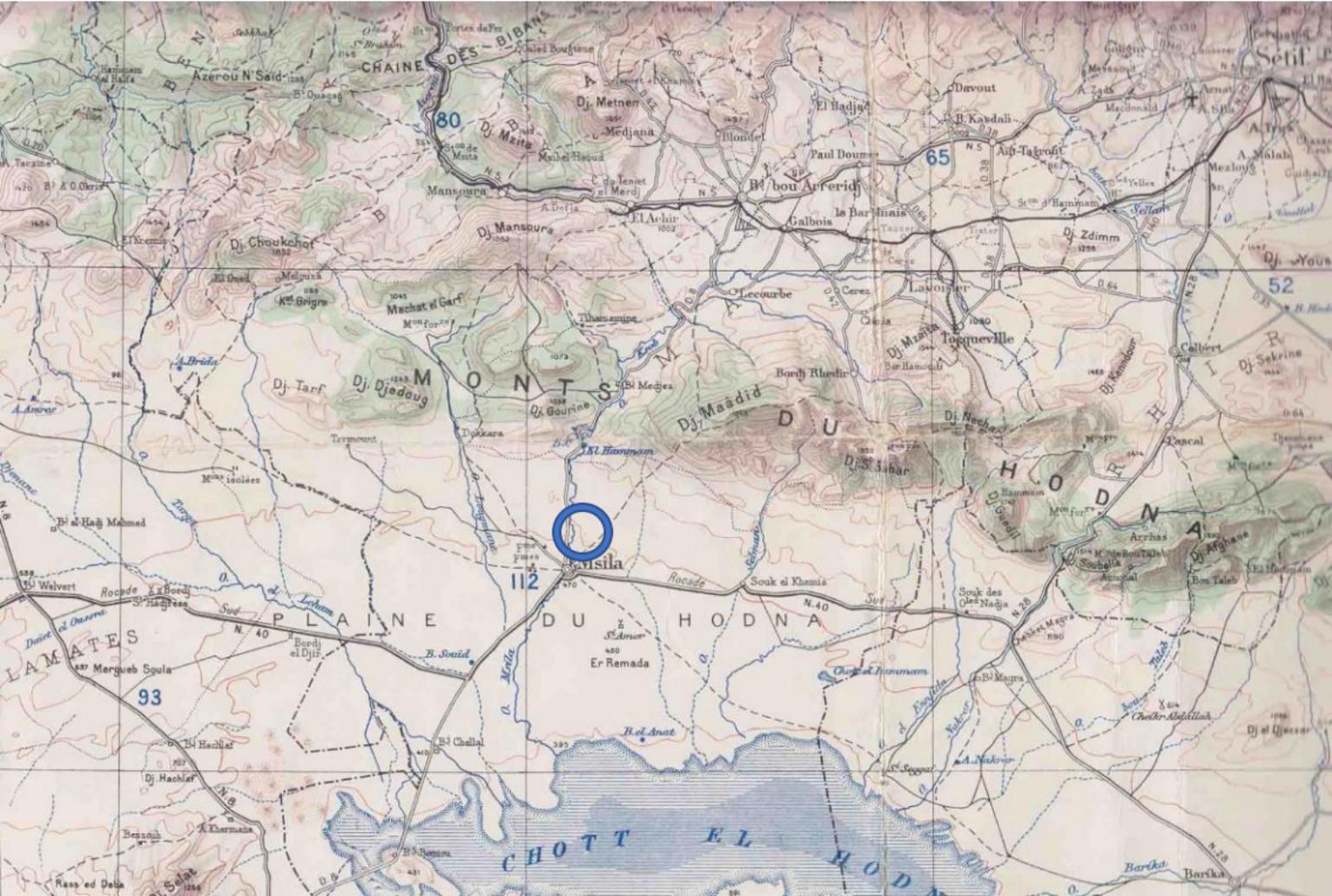
En mars 1962, les L-21 sont remplacés par des L-19. Le 9 juin 1962, le peloton se déplace à Bougie où il sera dissout le 15.



LES ALERIONS



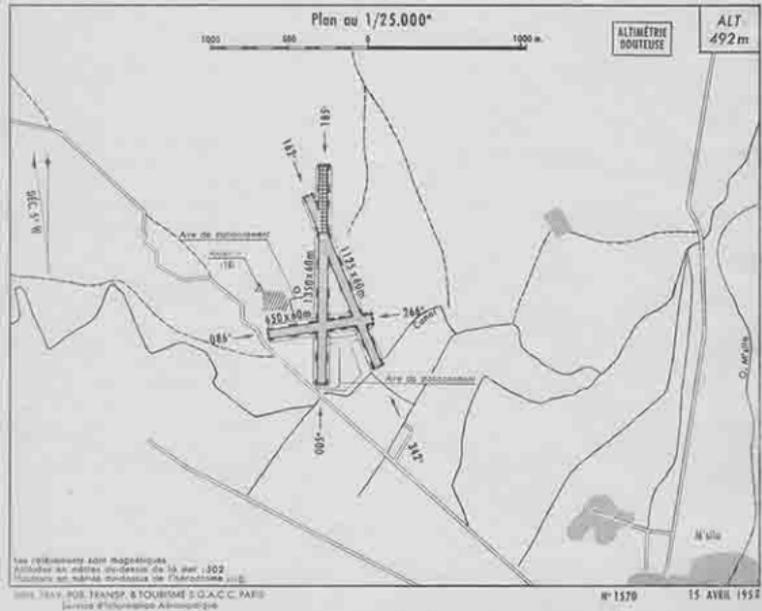




CARTE D'APPROCHE ET D'ATERRISSAGE

M'SILA
ALGERIE

CONTROLE LOCAL : *écart*
 IWR : *écart*
 CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : *écart*
 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :
 Zouf (Eclairage hors-banque).
 Tél de l'étranger : *écart*
 INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : *écart*
 Tél : *écart*
 NOTES : *écart*



M'Sila – 1960



(Jacques Buffet)

Aérodrome de M'Sila – 1960



Aérodrome de M'Sila – 1960



Aérodrome de M'Sila – 1960



Aérodrome de M'Sila – 1961





M'Sila – 1960 – Les bâtisseurs du 1^{er} PARR



M'Sila – 1960 – Les bâtisseurs du 1^{er} PARR



M'Sila – 1960 – 1^{er} PARR



M'Sila – 1960 – 1^{er} PARR – Vestiges romains



M'Sila – 1960 – 1^{er} PARR



M'Sila – 1960 – 1^{er} PARR



M'Sila – Janvier 1960 – 1^{er} PARR



M'Sila – Janvier 1960 – 1^{er} PARR



M'Sila – Janvier 1960



M'Sila – 7 août 1960 – Le hangar du 1^{er} PARR dévasté après le passage d'une tornade de sable



M'Sila – 7 août 1960 – Les bâtiments du 1^{er} PARR dévastés après le passage d'une tornade de sable



M'Sila – 7 août 1960 – Les bâtiments du 1^{er} PARR dévastés après le passage d'une tornade de sable



M'Sila – 7 août 1960 – Les bâtiments du 1^{er} PARR dévastés après le passage d'une tornade de sable



M'Sila – Janvier 1960 – Le soldat Guy Gallice et un L-18 du 1^{er} PARR



M'Sila – Janvier 1960 – Le soldat Guy Gallice et un L-19 du 1^{er} PARR



M'Sila – 1960 – Passage d'un H-19 du GH 2



M'Sila – 1960 – Passage d'un NC 702 du GLA 45



M'Sila – 1960 – Passage du Fairchild 24 de l'Aéro-club de Souk-Ahras.



M'Sila – 1960 – Passage de l'Aero-Commander 680E F-BJAR de l'Escadrille Mercure

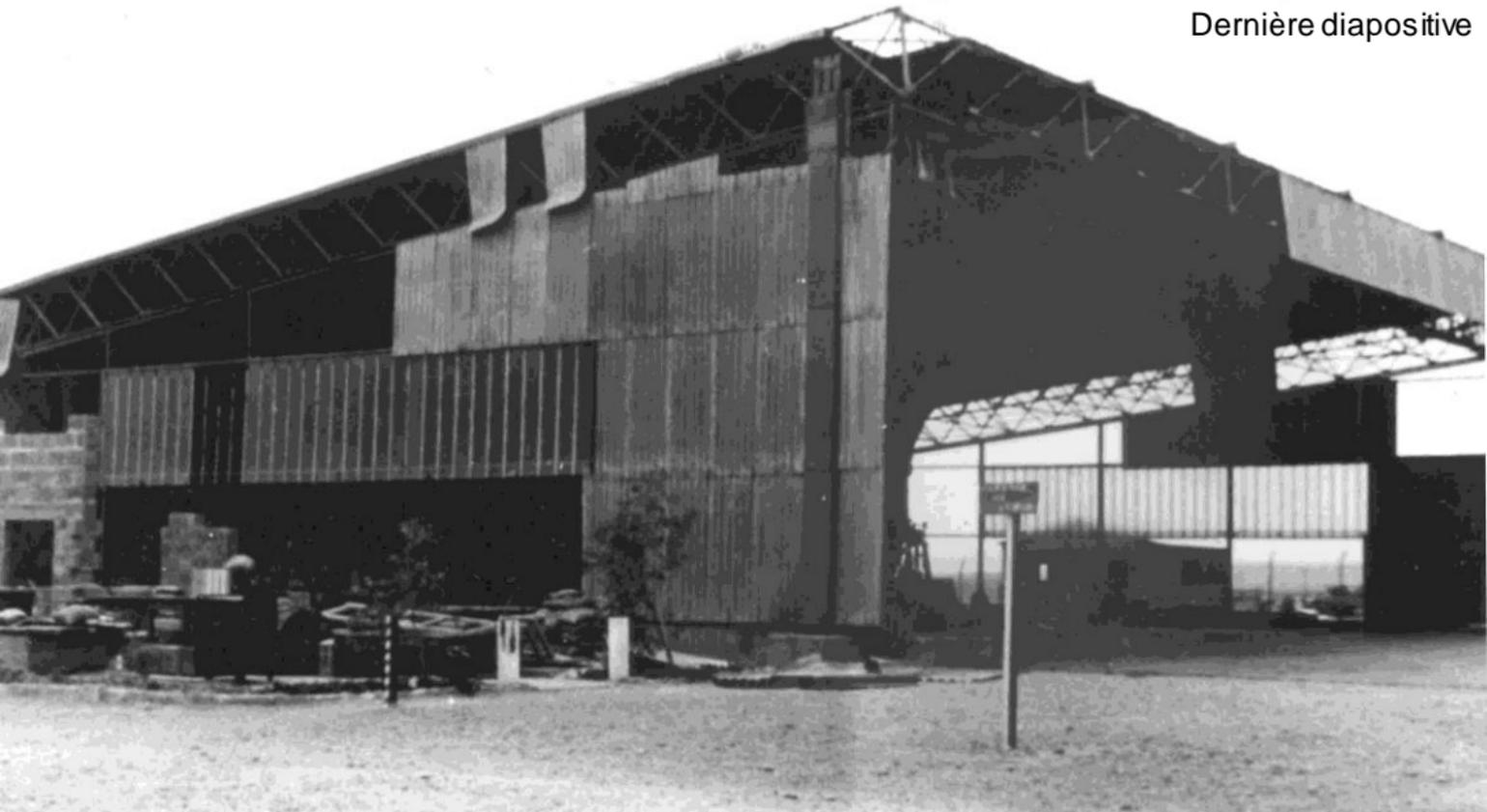


M'Sila – 1960 – Passage de l'Aero-Commander 680E F-BJAR de l'Escadrille Mercure



M'Sila – 1962 – Démontage des hangars

Dernière diapositive



(Alex Aboudaram)