

Aérodromes et bases 1945-1962 (25)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-quarantième-et-unième diaporama est le vingt-cinquième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Tiaret et de Burdeau. Faites le circuler sans restriction !

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

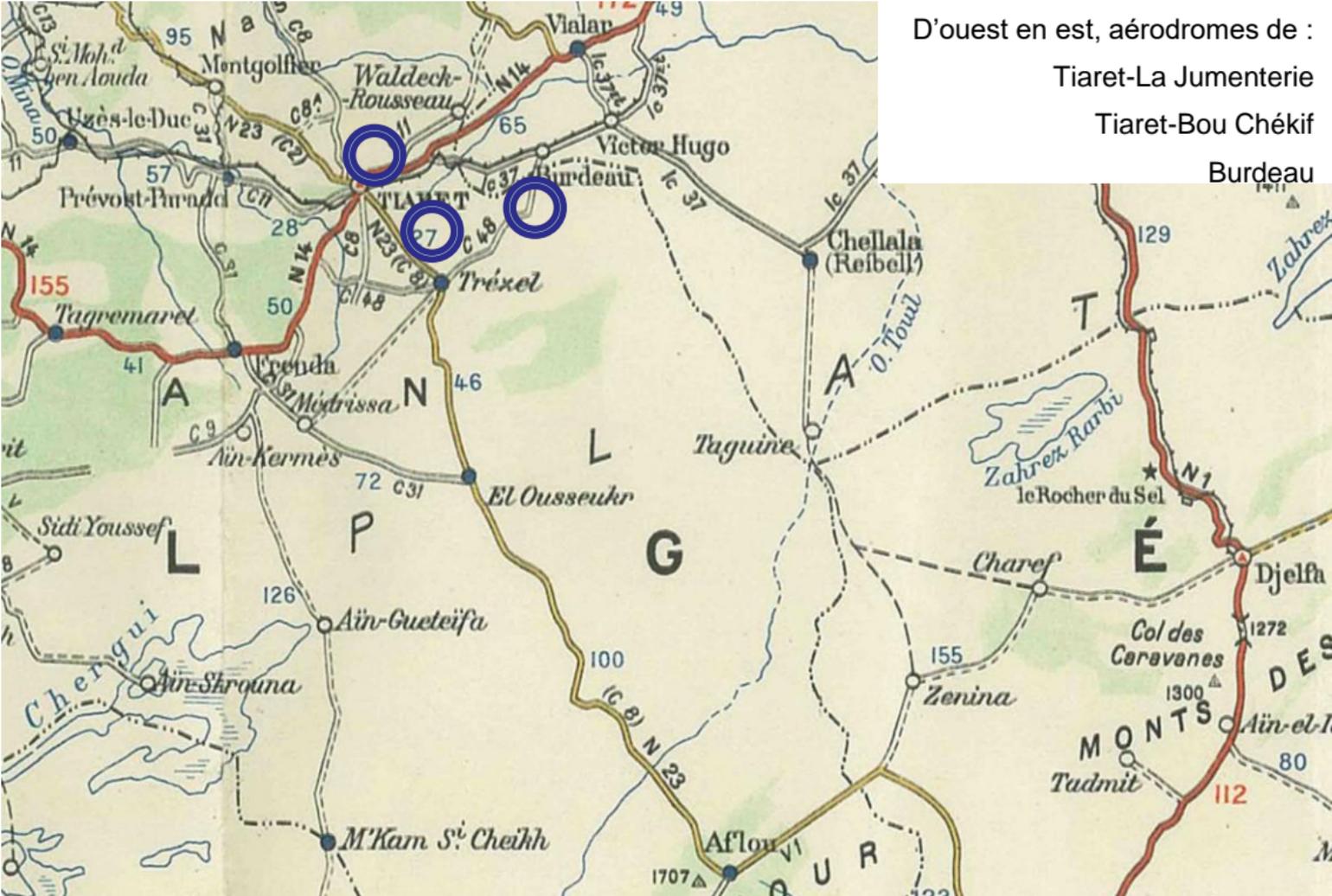
Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je réalise, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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



D'ouest en est, aérodromes de :
Tiaret-La Jumenterie
Tiaret-Bou Chékif
Burdeau



CONTROLE LOCAL : APP : *Edans*
TWR : *Edans*

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIERES :
- *Edans*.

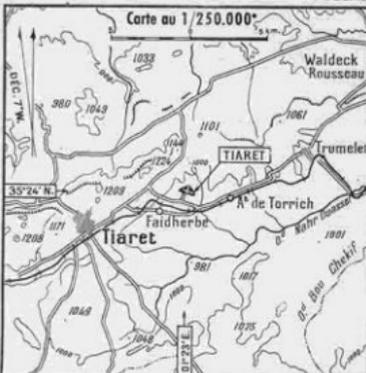
RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :
- *Inutilisable hors bandes. Auroit tendance à s'alourdir partie EST - Bandes excellentes par temps sec.*

Tél. de l'Aérodrome : *Edans*

DIA : S'adresser à ORAF-La-32314

Tel. : 241.65 et 216.57 (Civil)
204.78 (Militaire)

NOTES :

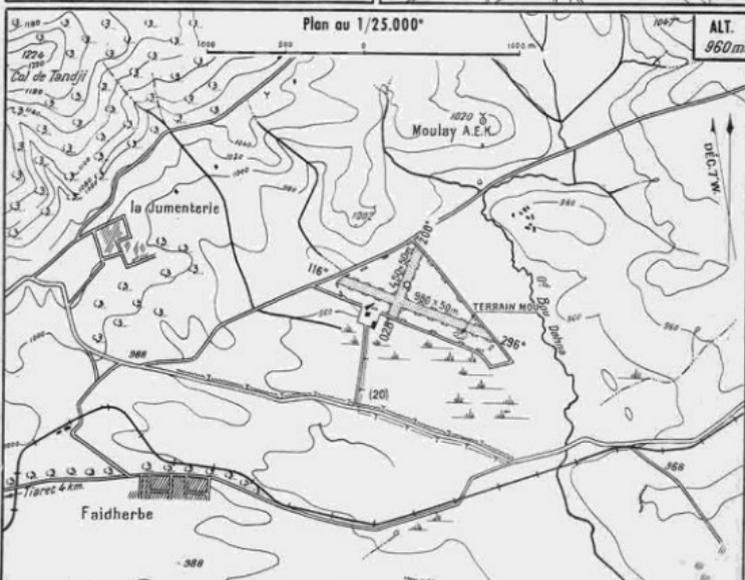


Aérodrome de Tiaret-La Jumenterie

L'aérodrome est créé sur le hara de la Grande Jumenterie, sur la commune de Trumelet, qui appartient à l'Armée. Il est inauguré le 21 octobre 1932 et il sera baptisé *Aérodrome Vuillemin* au cours d'une grande manifestation le 9 juin 1934 organisée par le Club aéronautique de Tiaret. Il restera le plus souvent désigné sous le nom de La Jumenterie. En 1939, il abrite douze avions de l'aéro-club et de ses membres.

En 1956, détachement de l'EALA 6/72 de Thiersville. L'EALA 14/72 de Thiersville envoie des détachements de février 1957 jusqu'à son déménagement sur l'aérodrome de Tiaret-Bou Chékif en septembre 1959.

Le 18 mars 1957, le PA 4^{ème} DIM arrive avec six L-18 puis des L-21 et des *Djinn* en décembre. Le 23 janvier 1958, il déménage à Bou-Chékif.



(Gérard Jarrige)

Aérodrome de Tiaret-La Jumenterie – 1956 – T-6 de l'EALA 15/72



Aérodrome de Tiaret-La Jumenterie – 1956 – T-6 de l'EALA 6/72



Aérodrome de Tiaret-La Jumenterie – Juin 1957 – Bell 47G de l'EHL 4/47



Aérodrome de Tiaret-La Jumenterie – 1956 – *Broussard* de l'armée de l'Air



Aérodrome de Tiaret-La Jumenterie – 1956 – L-18 du PA 13^{ème} DI devant le hangar de l'Aéro-club



Aérodrome de Tiaret-La Jumenterie – 1956 – MdL-pilote Michel Dupont dans un L-18 du PA 13^{ème} DI



(Michel Dupont)

Octobre 1949 – Escale du rallye des Vins fins d'Oranie sur l'Aérodrome de Tiaret-La Jumenterie



Aérodrome de Tiaret-La Jumenterie – 1956



Tiaret – 1956



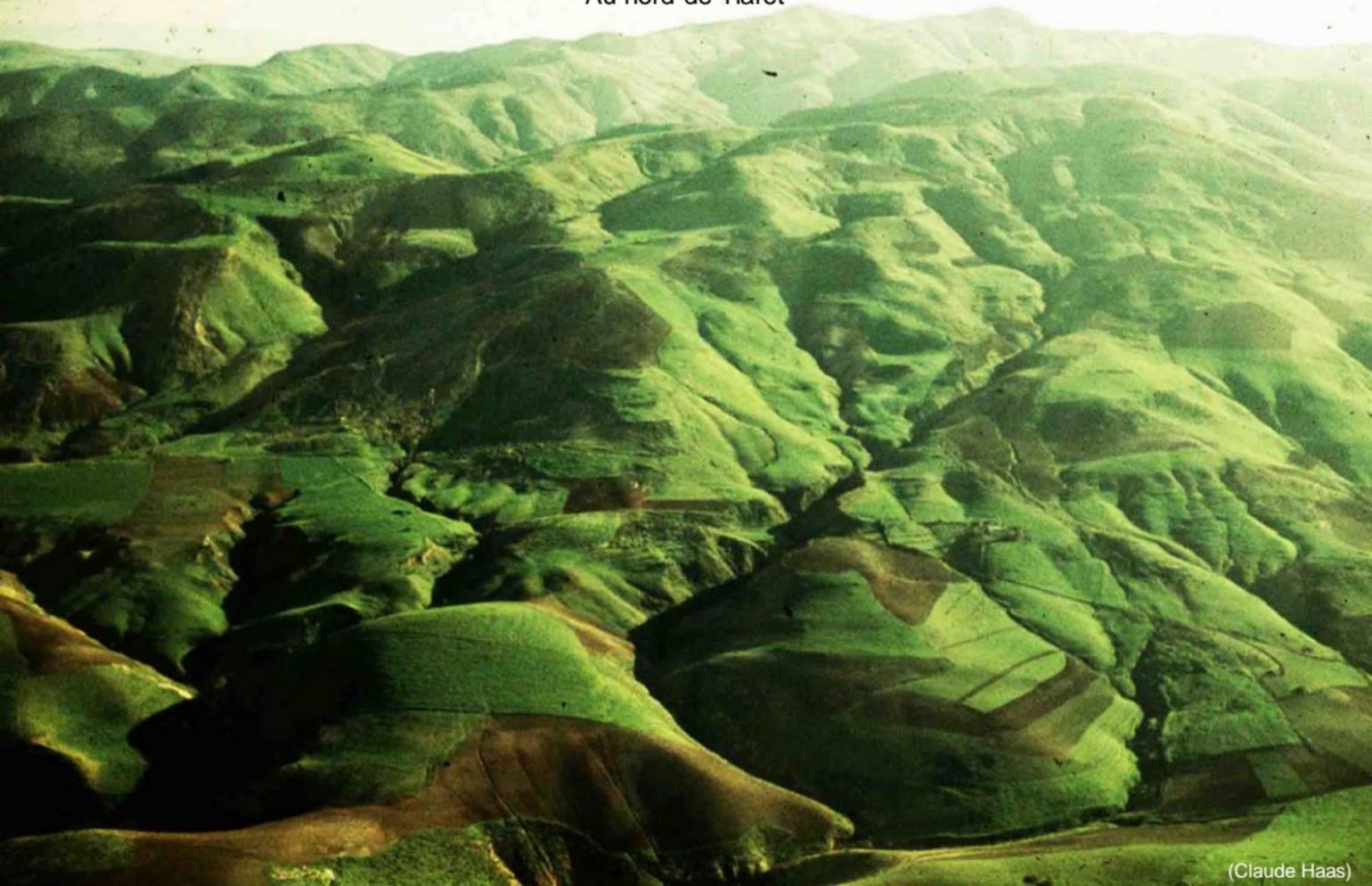
(René Lallonder)

Tiaret



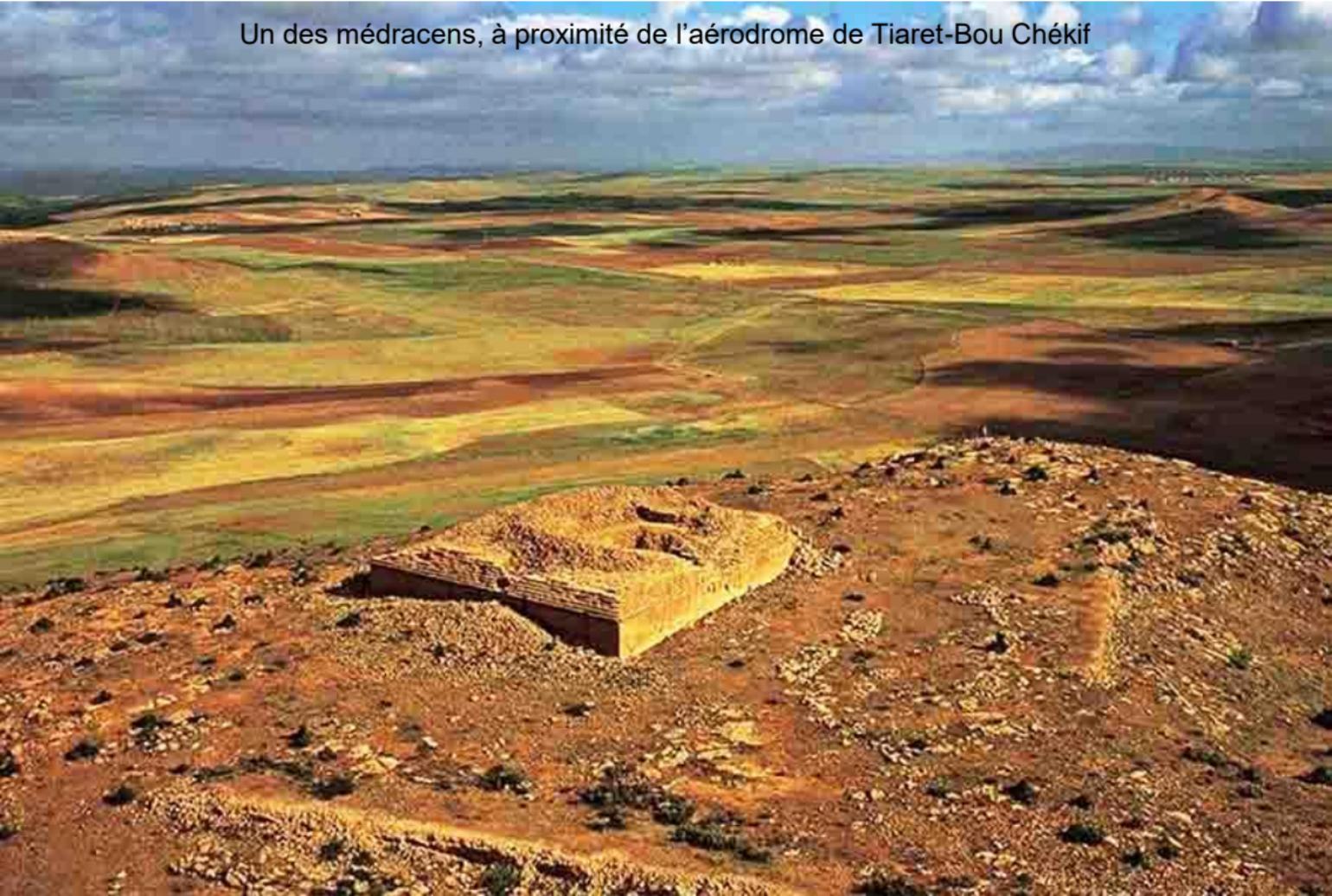
Amis

Au nord de Tiaret



(Claude Haas)

Un des médracens, à proximité de l'aérodrome de Tiaret-Bou Chékif



CONTROLE LOCAL : APP : Néant
TWR : Néant

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant

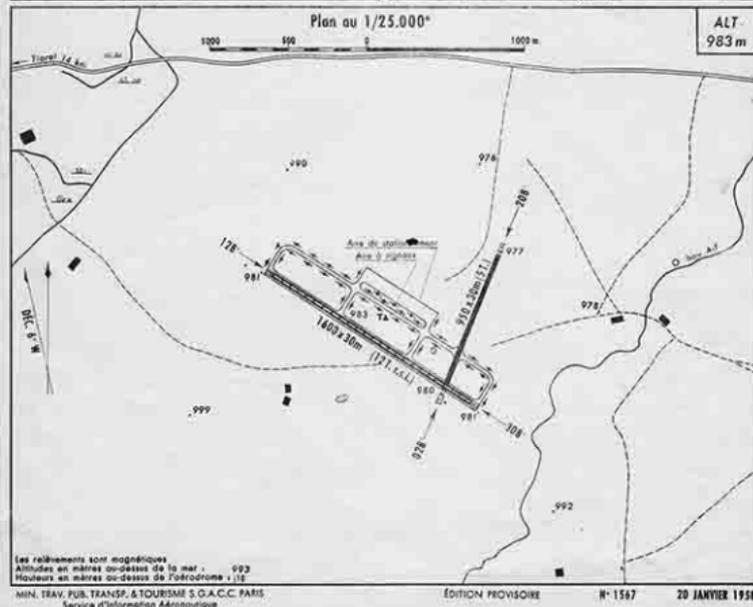
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :
Inutilisable hors pistes.

Tél. de l'Aérodrome : demandez l'aérodrome de BOU-CHEKIF
ou Central PTT de TRUMELET

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES :
S'adresser à ORAN-les-SENIA

Tél : 204-78 ORAN

NOTES :



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif

L'aérodrome de Bou-Chékif, Important aérodrome civil et militaire, est créé de toutes pièces et inauguré en janvier 1958.

Le Club aéronautique de Tiaret s'y installe aussitôt, ainsi que l'escale d'Air France de la ligne régulière vers Alger.

L'aérodrome abrite un détachement de l'EALA 5/72 de Méchéria en janvier 1959. L'EALA 4/72 arrive de Thiersville en février 1959, et y restera jusqu'à son départ pour Tébessa en septembre.

Détachement de l'EALA 3/72 de Sidi-Bel-Abbès en février, mai et juin 1959.

En décembre 1959, installation de l'EALA 3/1 qui part pour Tlemcen en octobre 1961.

Un détachement de l'EIALAA 1/320 de Blida s'y trouve en juin et juillet 1960.

Le PA 4^{ème} DIM s'installe le 23 janvier 1958 et devient PMAH 4^{ème} DIM, avec des L-21 et des *Djinn*, à partir du 5 février 1958.



Le Cessna 182 F-GBTS à Tiaret-Bou Chékif en juin 2003 –
Equipage : Pierre Jarrige, Pierre Filloux, Jacques Blandy et
Kheir-Eddine Hadjouti



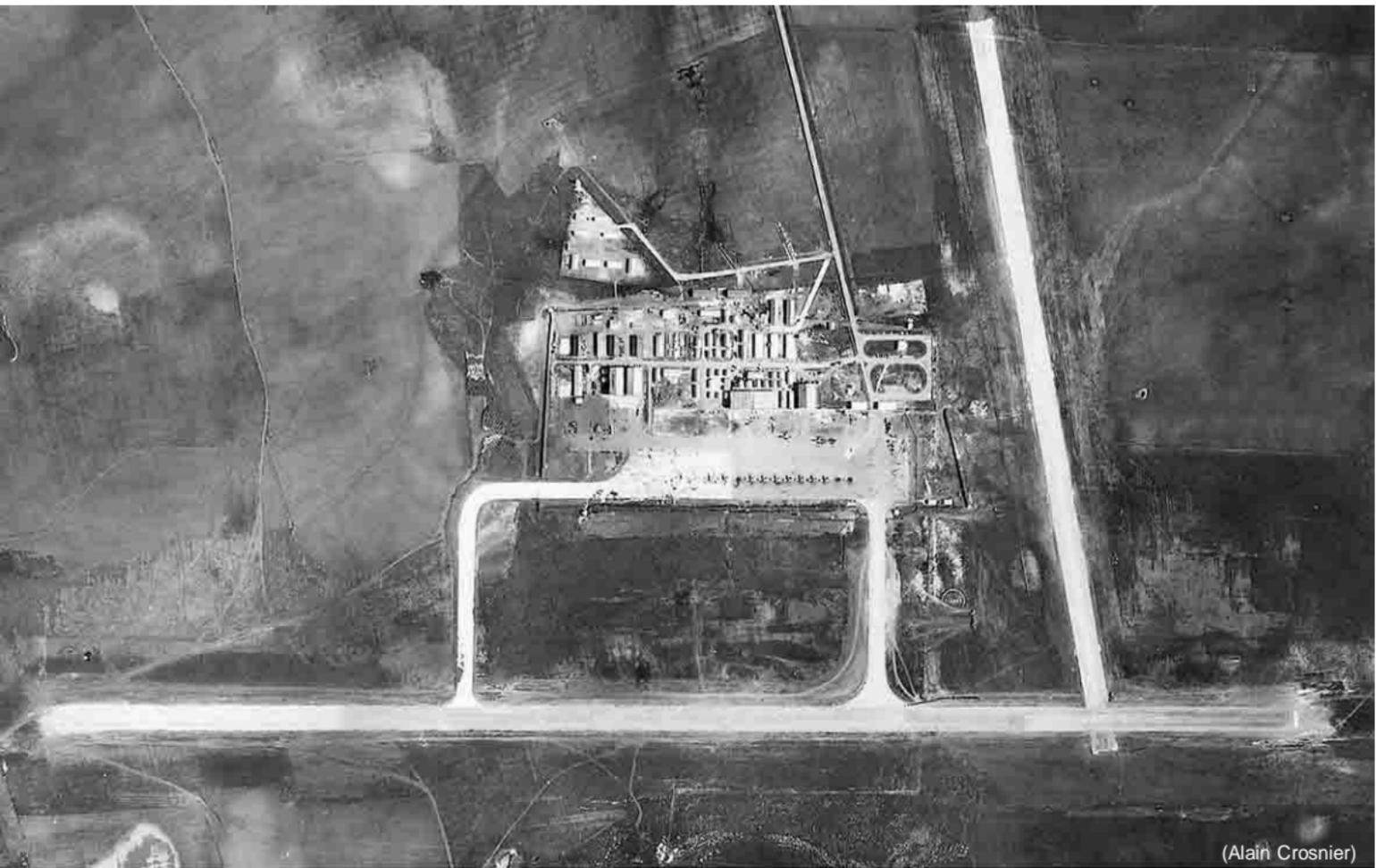
Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif en construction – 1958 – Le hangar de l'ALAT au fond et le hangar de l'Aéro-club, démonté à La Jumenterie et remonté, au premier plan



(Jean Catelier)

Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961

Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1959



Aérodrome de Tiaret Bou-Chékif – 1961 – de bas en haut : l'Aéro-club, l'armée de l'Air et l'ALAT



Aérodrome de Tiaret Bou-Chékif – 1961



Tiaret Bou-Chékif – 1961 – Le hangar de l'armée de l'Air et le hangar de l'Aéro-club à droite



MdL pilote Michel Dupont et l'aérodrome de Tiaret-Bou Chékif en construction – 1958



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1958



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961 – Vent de sable



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961 – Service incendie



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961 – Service incendie



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1959 – T-6 de l'EALA 13/72



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1960 – T-6 de l'EALA 4/72



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1960 – T-6 de l'ÉALA 3/1



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1960 – Tableau d'ordres de l'EALA 3/1

Classe	Code	Code	Code	Description
175	07	42	175 07 42	Renouvellement équipement → TIARET - TREZE - APLON et retour
175	09	18	175 09 18	
175	13	42	175 13 42	RAV Chott Charone region Bel Horizah et LA FONTAINE
175	14	81	175 14 81	
175	17	62	175 17 62	RAV PALAT - FRENCH MARTINPRE - DON. LUC. et retour
175	00	83	175 00 83	
175	08	07	175 08 07	RAV passage Huelle → Lye + Diamer + Droure + Kest + Lelone + Saf une + Pehare
175	00	06	175 00 06	
175	14	07	175 14 07	RAV Passage Lye - Tamelan + Droure + + Vieue - Fuste + Huelle
175	00	37	175 00 37	

Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – Bell 47G du détachement de l'EHL 1/57 au poste de Sidi-Abed – 1959



Alouette de l'EH 2, détachée à Tiaret-Bou Chékif, dans la neige près d'un poste – 1959



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961 – Hangar du PMAH 4^{ème} DIM





Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – L-21 du PMAH 4^{ème} DIM – 1958





Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – L-21 du PMAH 4^{ème} DIM – 1958



Aérodrome de Tiaret-Bou Ché kif
Charles Anciaux et un *Djinn* du
PMAH 4^{ème} DIM – 1959



(Charles Anciaux)

Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1958 – Passage dd'un NC 856 de la CRALAT



Personnel de l'ALAT à Tiaret devant le café d'où part la navette vers l'aérodrome



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1958 – DIH de H-21 de la Flottille 31F



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1958 – DC 3 d'Air France



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 2 octobre 1958



T-6 de l'EALA 4/72



(Gérard Bourgeonnier)



Aérodrome de Tiaret-Bou Ché kif – 2 octobre 1958



(Georges Le Mer)

Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1958 – NC 701 de l'ELA 53



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – Ce Nord 1000 de l'ELA 53 de n'est pas arrivé jusqu'à la piste – 1959



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1959 – SO 30P *Bretagne* du GLAM



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1959 – SO 30P *Bretagne* du GLAM



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961 – T-28 de passage



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961 – Jodel 117 de l'Aéro-club d'Oran



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961 – Passage d'un Beechcraft *Bonanza*



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1961 – Cessna 185 Skywagon d'Aéro Service Sahara



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 1960 – Club aéronautique de Tiaret, Fairchild 24 et Piper Cub dans le hangar



Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 22 mai 1960 – Méchoui au Club aéronautique de Tiaret



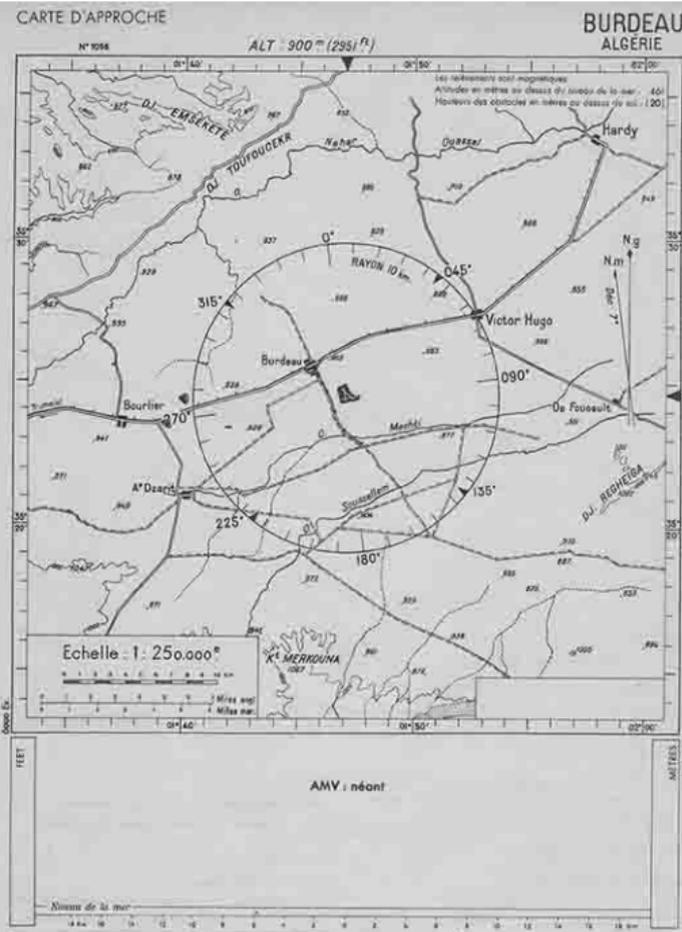
Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 22 mai 1960 – Méchoui au Club aéronautique de Tiaret



(Sylvain Riva)

Aérodrome de Tiaret-Bou Chékif – 22 mai 1960 – Méchoui du Club aéronautique de Tiaret, dernière grande manifestation d'un aéro-club en Algérie





Aérodrome de Burdeau

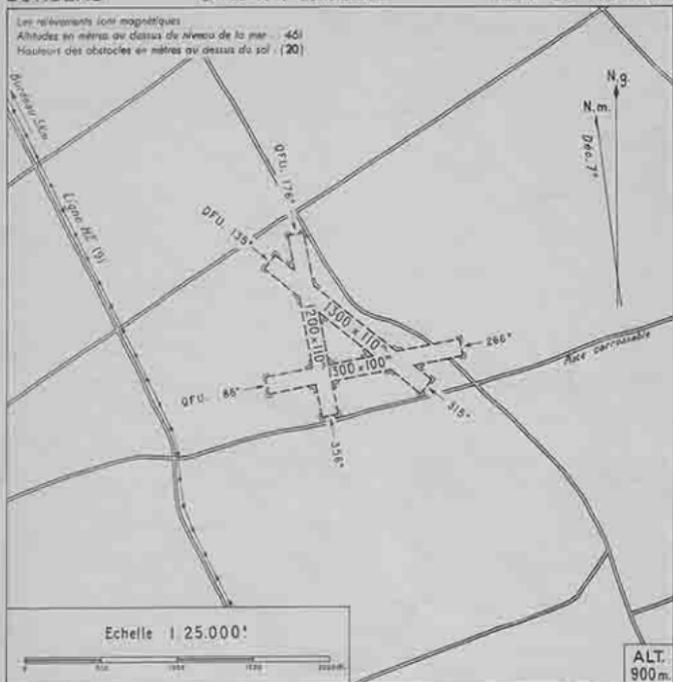
L'Aéro-club du Sersou, à Burdeau, est créé en 1946 par Albert Jarrige dont le fils, Gérard, prend la présidence. Le choix d'un aérodrome est aisé, le Sersou est un vaste aérodrome et un terrain communal est disponible. Le premier avion de l'Aéro-club, le Stampe F-BDKP, arrive le 26 juin 1947, suivi par un Fairchild et un *Norécrin*. L'aérodrome sert d'escale à Air France, en attendant la mise en service de l'aérodrome de Tiaret-Bou Chéqif. Des détachements de T-6 de l'EALA 6/72 de Thiersville et de l'EALA 10/72 d'Orléansville sont en place en octobre 1956. Après l'incendie du hangar de l'aéro-club et l'assassinat du gardien dans la nuit du 26 décembre 1956, l'activité de l'Aéro-club reprendra avec deux Jodel biplace. Les T-6 d'un détachement de l'EALA 10/72 opèrent sur le terrain en janvier 1957.



BURDEAU

LAT. 35° 28' N LONG. 01° 47' E PLAN DU TERRAIN

Les relevements sont magnétiques
 Altitudes en mètres au dessus du niveau de la mer : (45)
 Hauteur des obstacles en mètres au dessus du sol : (20)



AÉRODROME CIVIL - Commandement : Maire de BURDEAU

Reproduction interdite

DESCRIPTION : bande route praticable QFU.86-266
 Plateforme plate et horizontale ; inutilisable en dehors des bandes.

BALISAGE DE NUIT : Néant.

BALISAGE DE BRUME : Néant.

RADIO : Néant.

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Utilisable avec précaution.

BUREAU DE PISTE : Néant.

Aucun représentant de l'autorité sur l'aérodrome.
MÉTÉO : s'adresser à la Météo d'Oran, Tél. : 251.00 et 251.63 à Oran.

DOUANE : Néant.

POLICE AÉRIENNE : Néant.

STATION SERVICE : Pas d'essence, eau et médecin à Burdeau. Pas de hangars ni d'autres installations militaires sur l'aérodrome.

RENSEIGNEMENTS DIVERS : - A Burdeau (à 3 kms), Hôtels, restaurants, P.T.T., Banques, Autoctm, Autobus, Transports automobiles, gare chemin de fer à voie étroite, Trumlet Hardy.



LE BOULODROME DE L'U.S.S.



L'HOTEL DES POSTES

SOUVENIR DE BURDEAU



LA PLACE DE L'HOTEL DE VILLE



LE CENTRE DE SANTE

Burdeau - Les Decks Silos Coopératifs de Sersou
 (Contenance, 120.000 quintaux - Hauteur, 34 mètres)



(Amicale Burdeau-Sersou)

Avant d'avoir un aérodrome, Burdeau, village créé en 1902, était relié au monde extérieur par des diligences...

BURDEAU — Départ de la Diligence



...par des diligences à quatre chevaux...

BURDEAU. - Le Courier de Tiaret



Cliché G. Gaspari, Oran

(Amicale Burdeau-Sersou)

...puis par des diligences à six chevaux... II. - BURDEAU. - Courrier de Tiaret

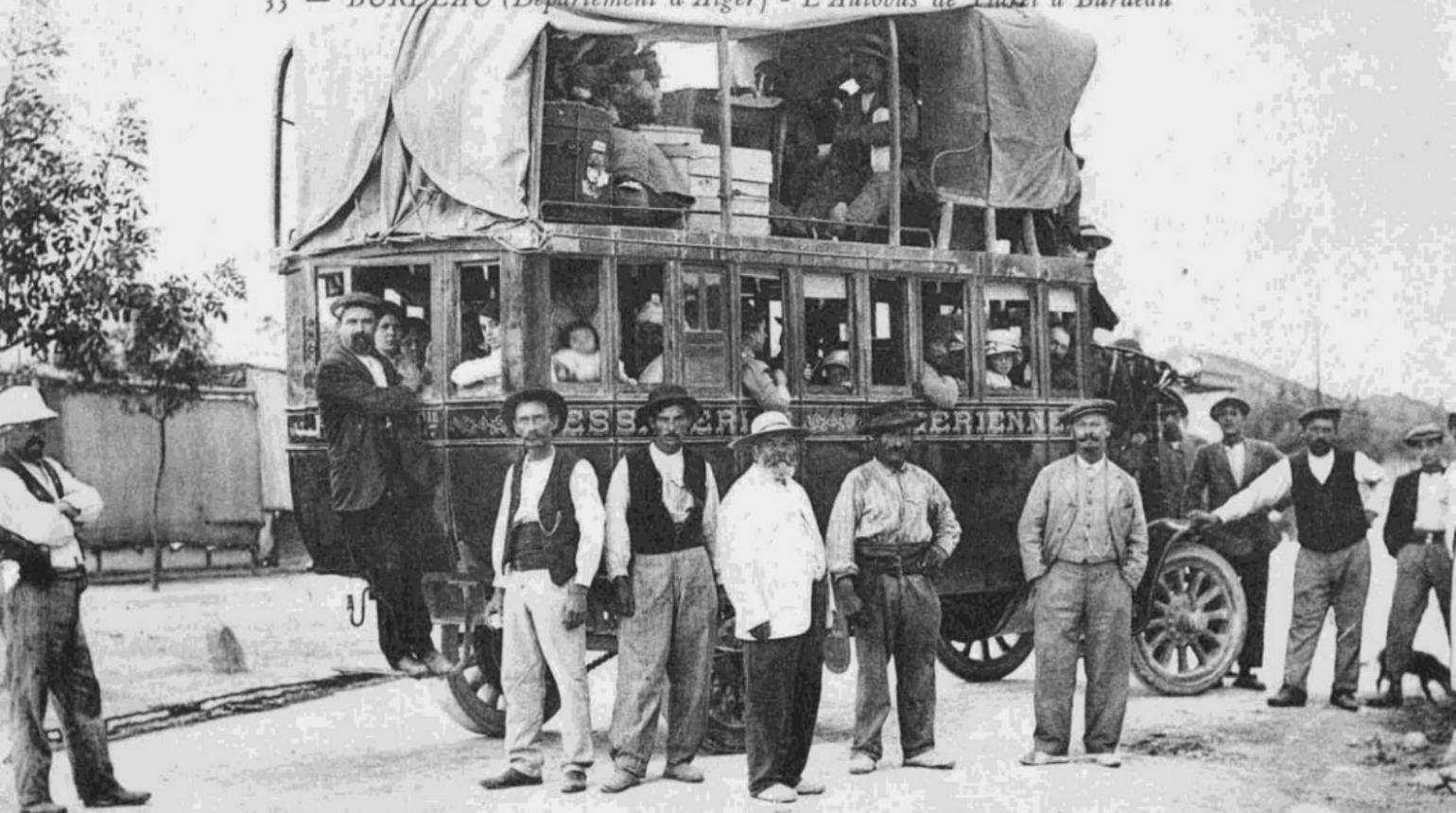


Alfien Scaryeck, Burdeau - Cliché Photo Albert Beufarik

(Amicale Burdeau-Sersou)

...puis par des autocars...

33 — BURDEAU (Département d'Alger) - L'Autobus de Tiarret à Burdeau



Mme Vve Laborde, éditeur

(Amicale Burdeau-Sersou)

... puis par des autocars plus modernes...

4. Burdeau — L'Arrivée du Courrier



...puis par des autocars encore plus modernes...



(Amicale Burdeau-Sersou)

...et aussi par le train (locomotive Schneider 140-YB-461 Consolidation, 1924).



Arrivée à Burdeau du gouverneur général Edmond Naegelen en LeO 45, accueilli par le maire Hilaire Furgier



Printemps 1948, une visite du SUC 10 *Courlis* qui n'a sans doute jamais été aussi loin



En 1957, l'aérodrome de Burdeau reçoit la visite du secrétaire d'Etat aux Armées Max Lejeune et du général Salan



Louis Rigaud, né à Saïda, démobilisé en août 1945, devient directeur d'école à Burdeau en octobre 1945. Il porte encore l'uniforme de l'USAF, après avoir été du 3^{ème} détachement aux Etats-Unis, puis pilote de P-47 pendant les campagnes de France et d'Allemagne au GC 2/3 *Dauphiné*





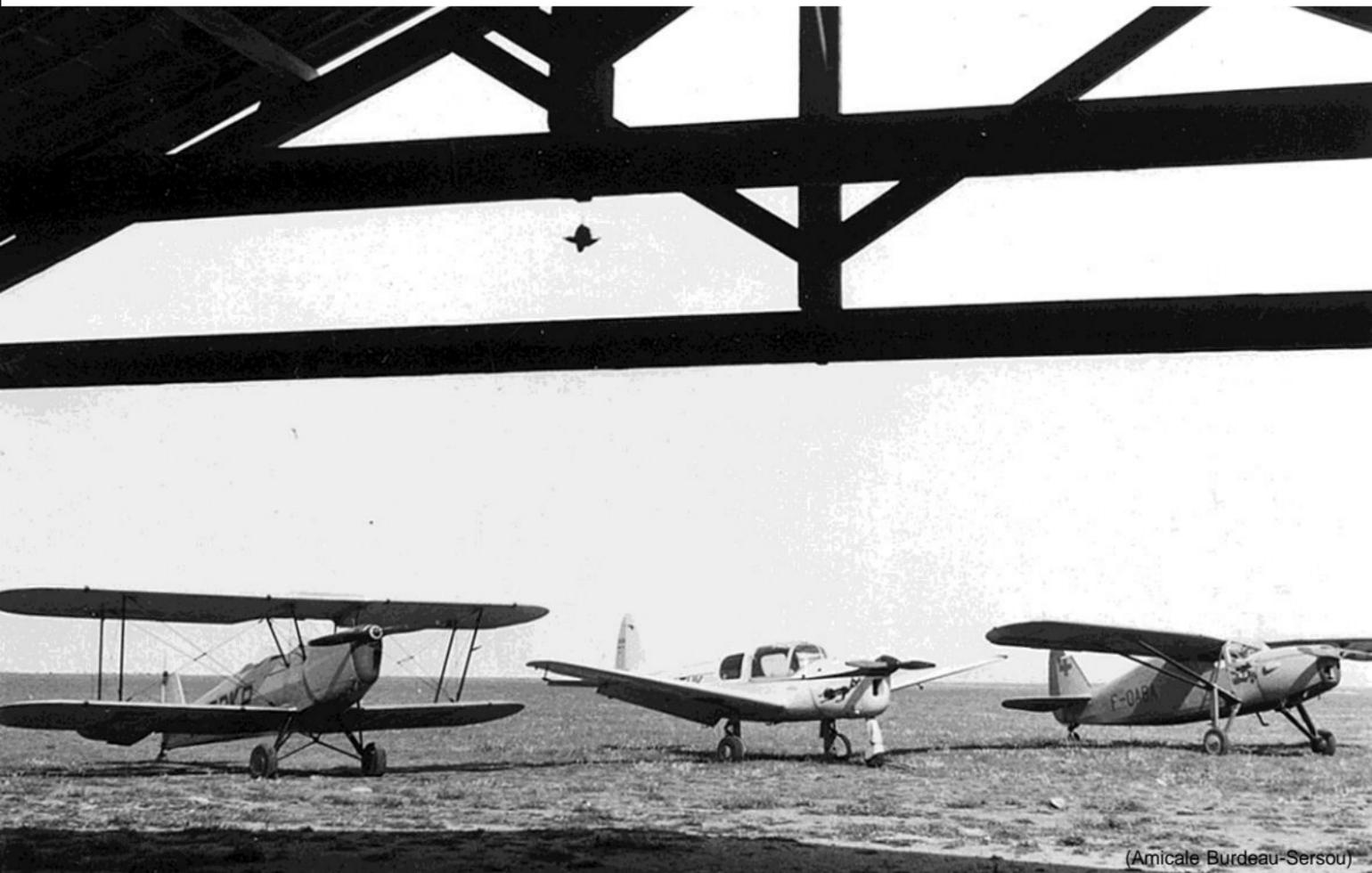
Burdeau

(Amicale Burdeau-Sersou)

Avant la mise en service de l'aérodrome de Tiaret-Bou Chékif, l'aérodrome de Burdeau sert d'escale aux DC 3 d'Air France



Le Stampe, le *Norécrin* et le Fairchild 24, les trois avions de l'Aéro-club du Sersou à Burdeau



Le Stampe arrivé en juin 1947, en place avant : le chef-pilote Pierre D'Amico, né à Blida, du 6^{ème} détachement aux Etats-Unis, pilote de P-47 du GC 3/6 *Roussillon* pendant les campagnes de France et d'Allemagne, et Pierre Jarrige en place arrière



Les hôtesses d'accueil de l'Aéro-club du Sersou



Burdeau en mai 1956, Jacques et Gilberte Bedjaï dans le *Tiger Moth* F-BFHP de l'Aéro-club de Tiaret et Roger Leroy, mécanicien de l'Aéro-club du Sersou



Burdeau – Roger Leroy accueille Annie Marquaire et le chef-pilote Jacques Wurtz avec le Jodel 120 F-OAXU de l'Aéro-club de Blida



Aérodrome de Burdeau – Visite de l'Aéro-club de l'AIA en 1956



Des militaires de l'armée de Terre et de l'armée de l'Air et des membres de l'Aéro-club



Aérodrome de Burdeau – T-6 de l'EALA 6/72 en octobre 1956



Aérodrome de Burdeau – T-6 de l'EALA 6/72 en octobre 1956, le Fairchild F-OABA au fond



Aérodrome de Burdeau – T-6 de l'EALA 6/72 en octobre 1956



Aérodrome de Burdeau – T-6 de l'EALA 6/72 en octobre 1956 – Roger Leroy et son épouse Sylviane



Le hangar de l'Aéro-club après l'incendie et l'assassinat du gardien le 26 décembre 1956



L'inoffensif Fairchild, calciné,
regarde encore vers le ciel



(Amicale Burdeau-Sersou)

Extrait du livre Sersou de notre ami Edgar Chauvin qui habitait la ferme la plus proche de l'aérodrome

Émile monta dans sa 2 cv et arriva au hangar de l'aéro-club, de ce qu'il en restait. Tout avait brûlé. Le Stampe, le Fairchild et le Norécrin n'étaient plus que carcasses fumantes. Spectacle banal de ce qui peut rester après un incendie.

Près du hangar de l'aéro-club, au milieu du brouhaha des gens qui réclamaient protection, à voir ce sous-préfet guetter l'occasion de prendre congé pour retrouver le calme de son bureau, Émile ne put s'empêcher de regarder le cadavre du gardien arabe que les fellas avaient tué d'une balle dans la poitrine. Le corps était allongé à même le sol, sur le dos, les jambes légèrement écartées, la tête penchée sur le côté, les yeux mi-clos. Ce vieil Arabe avait été tué pour avoir gardé les avions des Colons. Telle avait été l'accusation, telle avait été la sentence, telle avait été l'exécution. Tel était aussi le message.

Émile connaissait ce gardien de l'aéro-club. Quand il passait par là, il le voyait conduire sa douzaine de chèvres sur la piste d'envol où il y avait toujours un peu d'herbe. Un jour, il avait arrêté Émile en lui faisant de grands signes avec son burnous brandi à bout de bras. Le berger n'avait plus d'allumettes et souhaitait qu'Émile lui donnât son briquet. Il avait donné son briquet et eut droit à un bien beau discours, à de biens beaux compliments pour avoir répondu à son appel, pour lui avoir donné un vilain briquet, usé et cabossé mais qui faisait du feu. Émile n'avait pas mérité d'aussi grands remerciements malgré l'importance qu'avait prise subitement son vieux briquet. Il s'était alors aperçu qu'il mesurait mal la misère des autres. Pour se racheter, il avait écouté longtemps le vieux berger lui raconter qu'il était le gardien des avions, qu'il avait travaillé toute sa vie chez le président de l'aéro-club et que, devenu vieux, son patron l'avait mis là pour surveiller le hangar tout en gardant ses chèvres. Et le vieux Mohamed avait remercié Dieu pour une si belle récompense qui le faisait vivre sans travailler. C'était important pour ce vieux berger de pouvoir dire qu'il avait vécu comme un honnête homme, sa vie durant. Dans son dénuement, c'était important de faire remarquer qu'il était riche et que ce privilège méritait bien qu'Émile lui consacrat cinq minutes. Allah encore une fois remercié, il avait pu repartir et devait oublier le gardien de l'aéro-club. Il devait l'oublier jusqu'au jour où il le retrouva, allongé près des avions calcinés, lui montrant, sa chemise grande ouverte, ce qu'il avait reçu en pleine poitrine en guise d'ultime récompense.

Devant le corps de cet Arabe et sa mémoire aidant, Émile demeura pensif : la justice des hommes lui semblait méprisable. Mais, sentiment plus fort encore, il y avait maintenant entre ce cadavre et lui comme un lien, une fraternité d'armes puisqu'ils avaient eu affaire, tous les deux, la même nuit, au même ennemi. Le trouble qu'il ressentit l'obligea à quitter la compagnie de ceux qui ne faisaient que parler. Il s'éloigna discrètement, regagna sa 2 cv et entra chez lui.

Il roula sans forcer son auto car il avait besoin de temps pour maîtriser la colère qui le gagnait. Il serra très fort le volant et il connaissait suffisamment la route pour conduire sans s'en occuper. Ainsi, il pouvait aller et se donner tout entier à ce qu'il était en train de décider. Et il était en train de décider que la loi qui avait prévalu, cette nuit, près du hangar de l'aéro-club, celle qui avait autorisé des hommes à en tuer un autre, comme ça, parce qu'il gênait, Émile était en train de décider que cette loi, il la refusait, qu'il ne s'y soumettrait pas, qu'il la rejetait irrémédiablement. Et puisqu'il ne trouvait pas les mots, il cracha dans sa 2 cv pour mieux exprimer son dégoût.