

Aérodromes et bases 1945-1962 (29)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-quarante-cinquième diaporama est le vingt-neuvième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Mascara-Djebel Khallel, Mascara-Saint André, Saïda, Thiersville et El-Aouedj. 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.

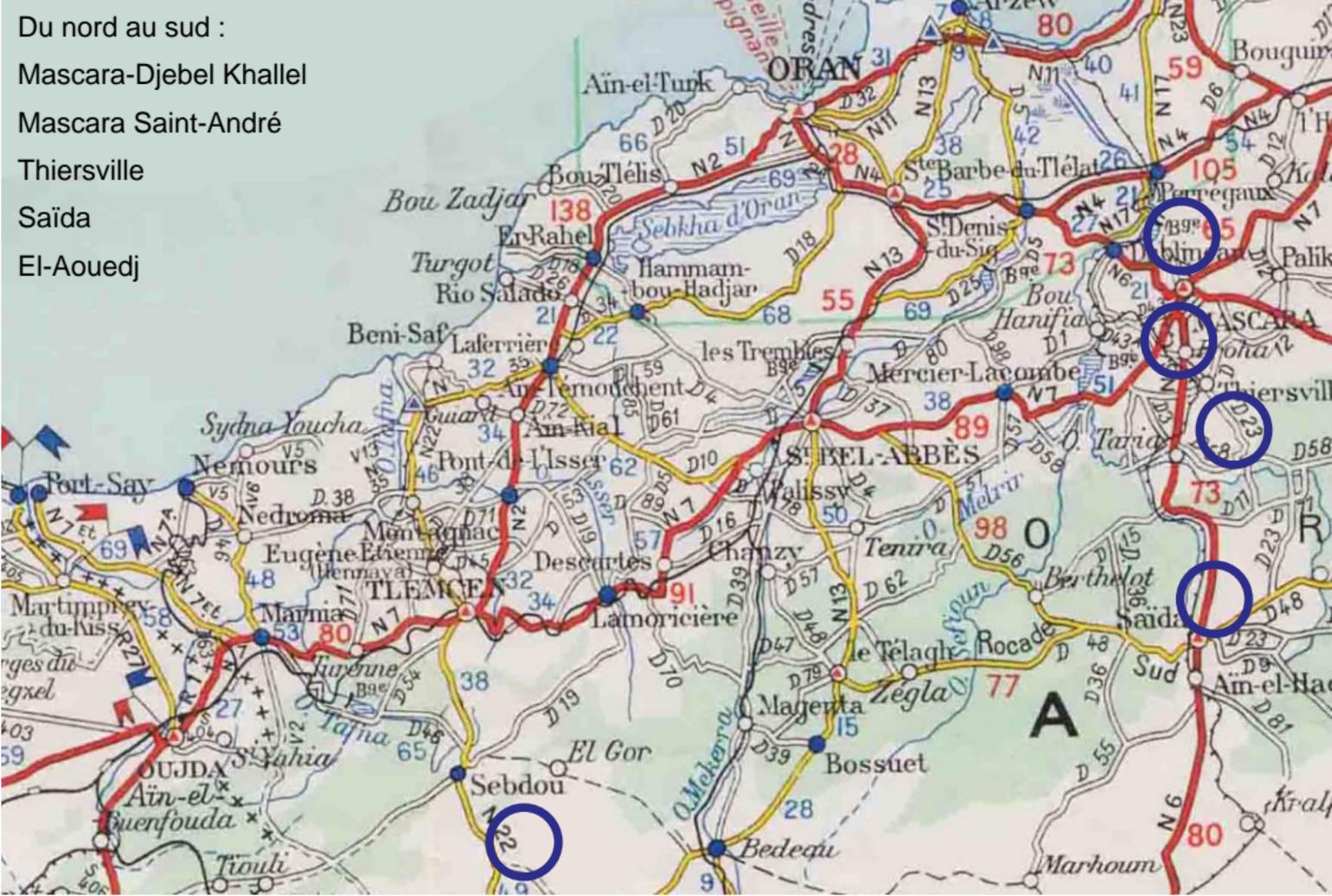
N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

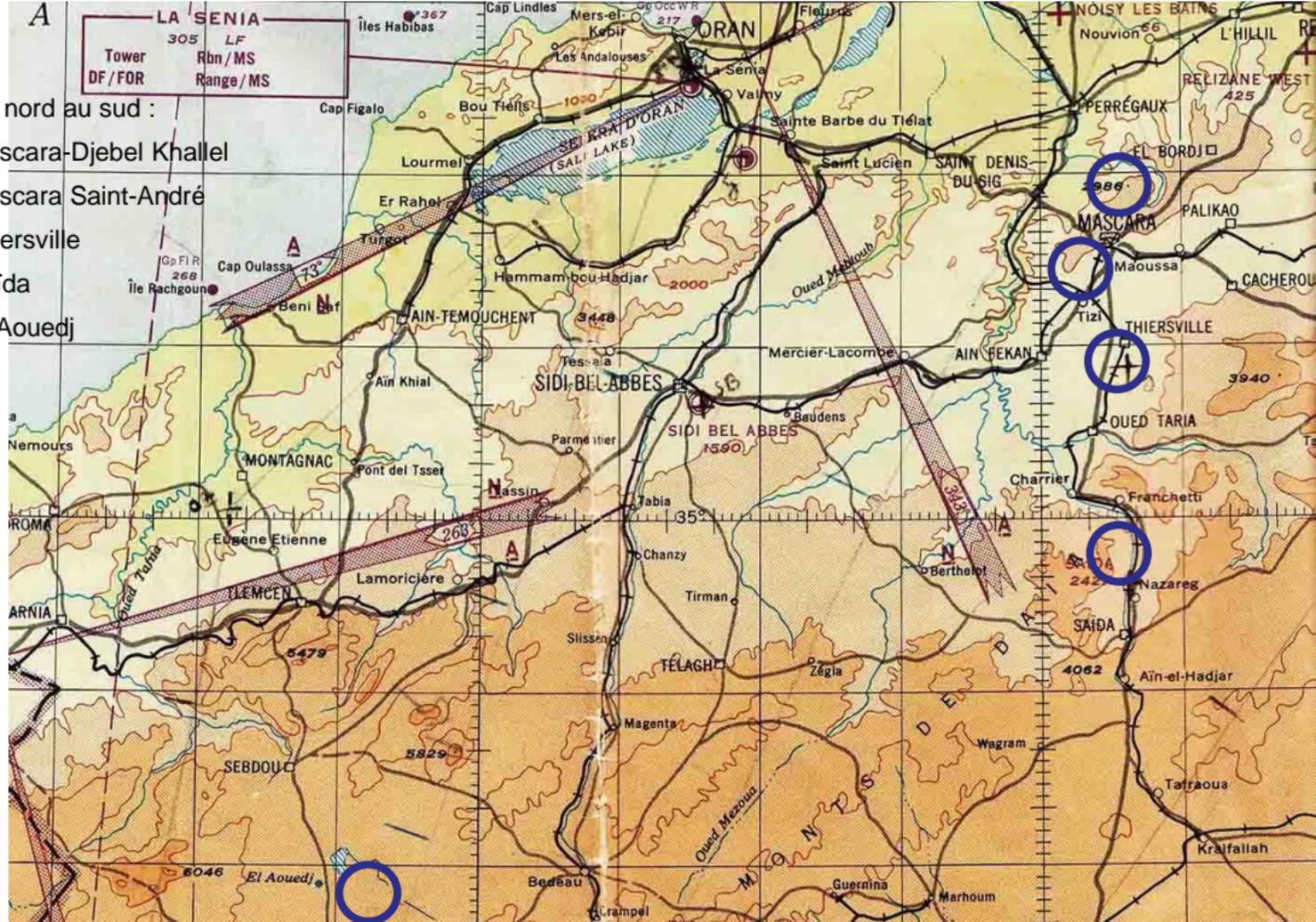
<http://www.aviation-algerie.com>

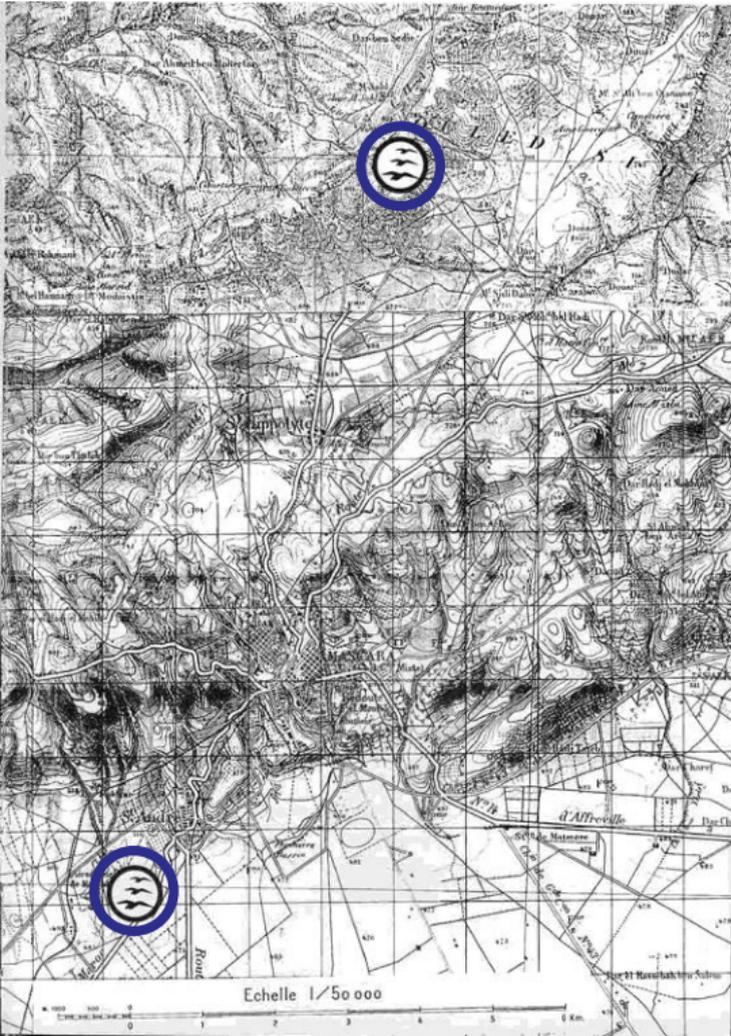
- Du nord au sud :
- Mascara-Djebel Khallel
- Mascara Saint-André
- Thiersville
- Saïda
- El-Aouedj



LA SENIA	
305	LF
Tower	Rbn / MS
DF / FOR	Range / MS

- Du nord au sud :
- Mascara-Djebel Khallel
- Mascara Saint-André
- Thiersville
- Saïda
- El-Aouedj





Aérodrome de Mascara-Djebel Khallel

Après quelques vols sur l'aérodrome de Saint-André en 1941 et 1942, Daniel Robert-Bancharelle crée la section véliole de l'Aéro-club de Mascara et effectue le premier vol du haut du djebel Kallel le 14 juin 1942 avec l'Avia 32e des frères Jammes.

Un Avia 11a et un Avia 152a sont mis en service au profit des jeunes de la région auxquels s'ajoutent discrètement quelque officiers « en congé d'armistice » qui dispensent des cours paramilitaires. Avec l'aide de l'Armée, une douzaine de tentes sont installées au djebel Kallel et les stages se renouvellent jusqu'en 1946, toujours en école en monoplace, sous la direction d'Edouard Adamski assisté de Raphaël Thomas.

Après deux accidents graves, le Djebel-Kallel cesse son activité, 79 brevets B et 18 brevets C ont été obtenus au cours de 243 heures de vol pour 6 000 lancers.

En 1947, l'activité est transférée à Thiersville.

Pour en savoir davantage sur le vol à voile à Mascara, voir le diaporama 50.

Le camp du Djebel-Khallel pendant la guerre



Les installations du Djebel-Khallem



Décollage au sandow au Djebel-Khallel

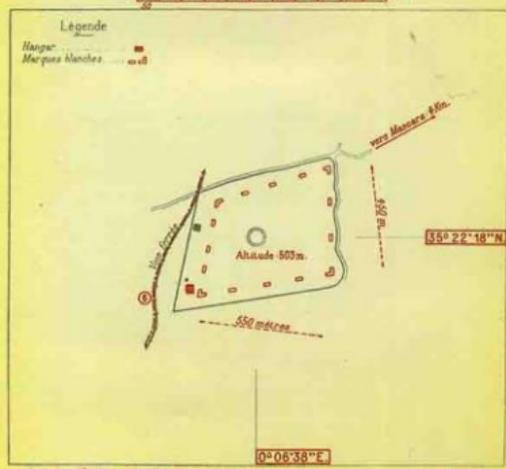
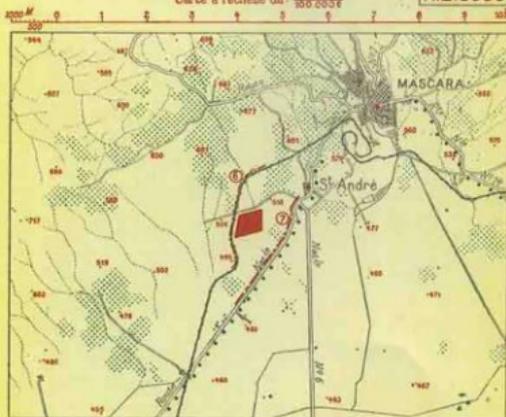


Décollage avorté au Djebel-Khallel



Dépannage en campagne au Djebel-Khallel





Aérodrome de Mascara-Saint André

L'Aéro-club de Mascara est créé le 14 juin 1931 sous la présidence d'Armand Clauzel, auquel succèdera Maurice Bancharelle.

Après la guerre, l'AC de Mascara, présidé et animé par Daniel Robert Bancharelle, reprend l'activité par une grande manifestation sur l'aérodrome de Saint-André en avril 1946.

À l'activité d'école avec le Stampe F-BBNT, s'ajoutent les sections modélistes et vélivoles, les vols de nuit, les évacuations sanitaires et les transports à la demande.

Avec son équipe de passionnés, le rayonnement aéronautique de l'Aéro-club de Mascara dépasse largement les limites de l'Algérie.

En 1947, la Compagnie générale Transsaharienne ouvre une ligne éphémère vers Mascara en Ju 52.

Le 11 janvier 1956, quatre L-18, trois officiers, six sous-officiers et onze brigadiers ou canonniers du GAOA 2 de Baden-Oos (Allemagne), aux ordres du Cne Gilbert Vernet, quittent Mülheim pour être mis à la disposition de la 4^{ème} DIM et font mouvement sur Oudjda (Maroc) pour constituer son peloton avion.

Le 25 juillet 1956, le PA 4^{ème} DIM quitte le Maroc pour se retrouver à Mascara-Saint André et sa dotation passe, en octobre, à six L-18.

Le 25 janvier 1957, le peloton se déplace sur l'aérodrome de Mostaganem-Djebel Diss.

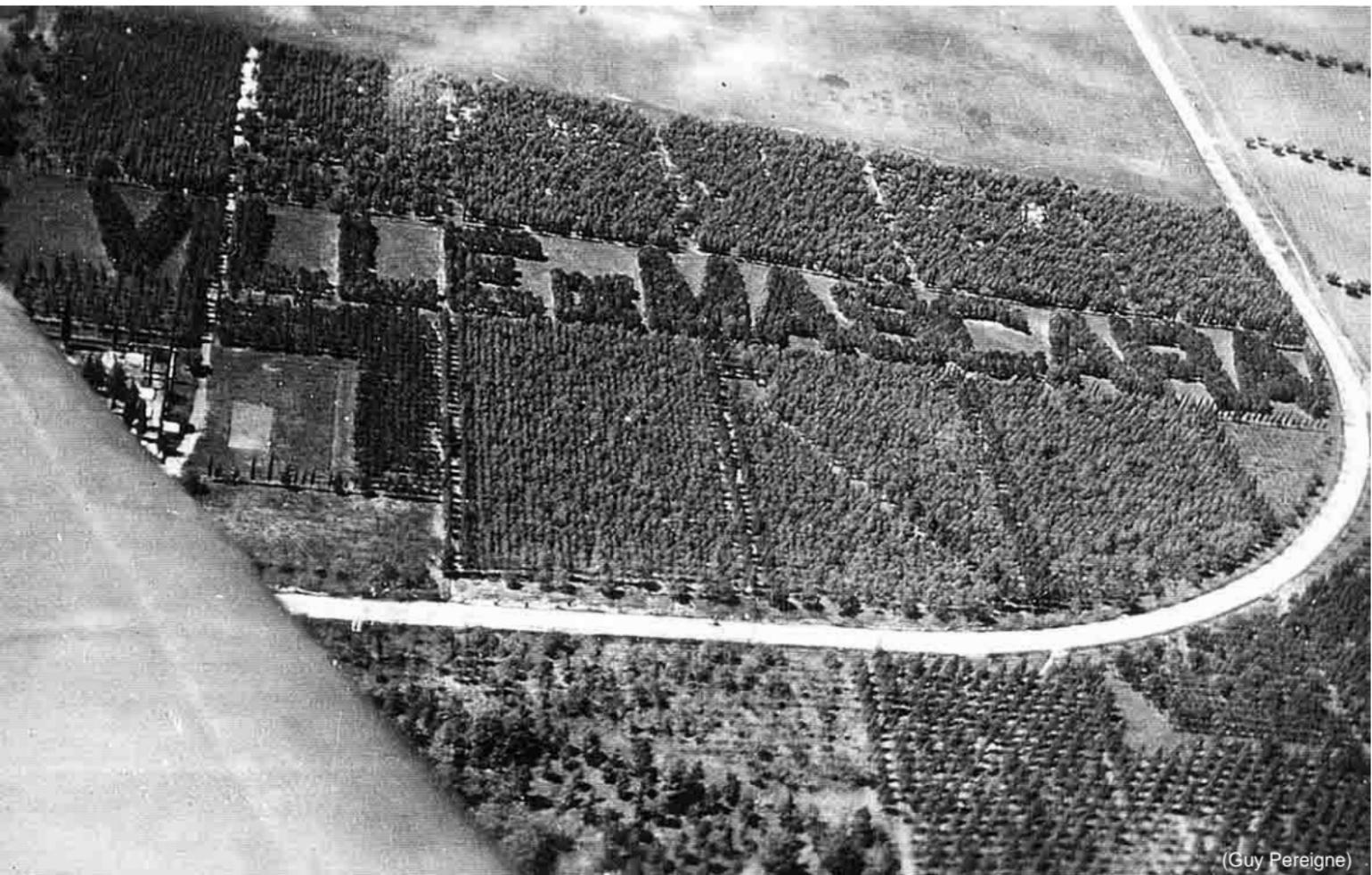
Aérodrome de Mascara-Saint André



Aérodrome de Mascara-Saint André



Dans le tour de piste à Mascara-Saint André



Parmi les membres de l'Aéro-club de Mascara : le mécanicien Gabriel Rulman, Guay, Joseph Tedgui, Guy Peyreigne et Jean Jeaningros



Mascara a fait d'imposantes et solennelles obsèques à M. Eugène JAMME victime du terrorisme

La famille Jamme, originaire du Tarn, s'est établie à Mascara en 1850. Les Jamme furent charrons de père en fils.

M. Eugène Jamme, né en 1889, s'engagea dans les Corps-Francis en 1914. Blessé à Verdun, il resta 48 heures abandonné dans les lignes, fut relevé par les Allemands et fait prisonnier. Mutilé à 70 %, il a toujours refusé toute décoration.

Il était marié, père de trois enfants, un des premiers pilotes civils d'Algérie, pilotant un avion construit par lui-même.

Le Secours Catholique de Mascara s'étant procuré un important local pour l'entrepôt et la distribution de vivres aux pauvres, M. Jamme en assurait bénévolement la permanence tous les jours, de 8 h 30 à 11 h.

4.000 musulmans nécessiteux de la ville y étaient mensuellement servis de ses propres mains.

Il avait en outre la responsabilité de la répartition des vivres entre les différentes paroisses du doyenné. Il a représenté son secteur aux Journées Nationales du Secours Catholique à Lourdes en 1960.

Il était Conférencier de Saint-Vincent de Paul depuis 1922. Il est le troisième membre de la Conférence Saint-Vincent de Paul de Mascara tombé victime du terrorisme.

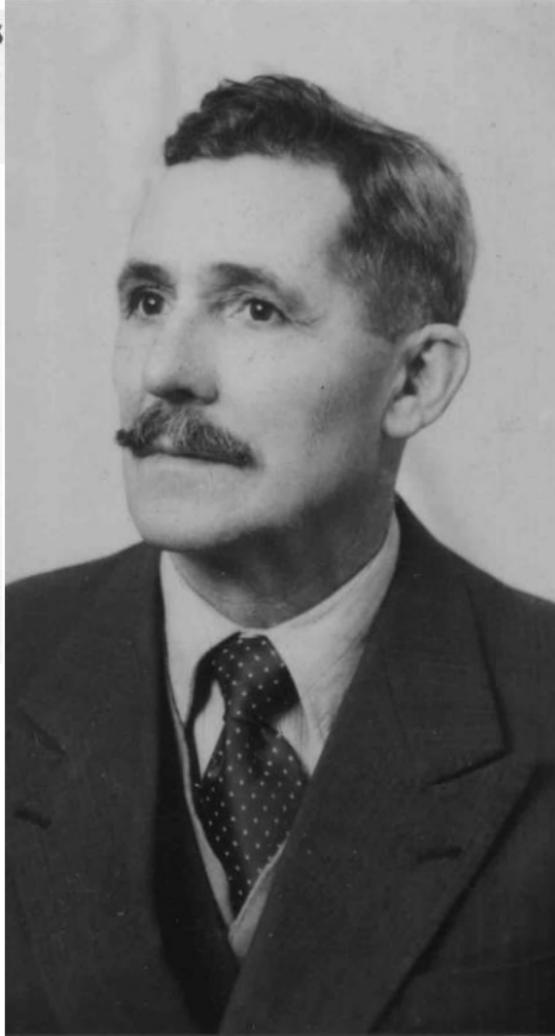
Les deux précédents, MM. Ayala et Saez, ont été assassinés, l'un devant sa porte, l'autre dans sa ferme.

M. Jamme, lui, est mort sur le terrain même de son apostolat, au moment où il commençait les distributions.

Pour ses obsèques, dans une ville en deuil, tous les commerces (catholiques, israélites, musulmans) avaient baissé rideau.

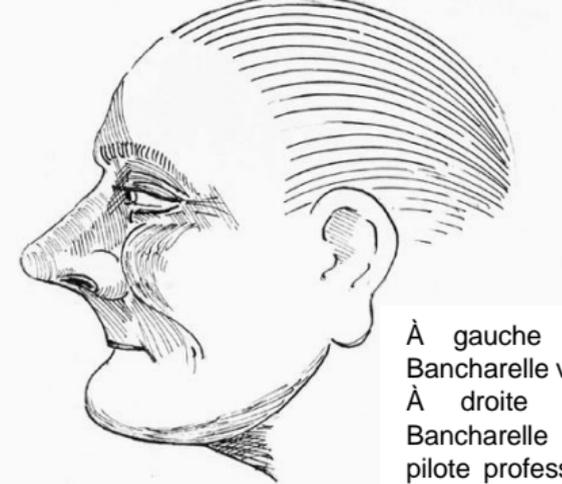
Ce fut un cortège recueilli, qui, de la maison mortuaire se rendit à l'église en priant à haute voix.

Sur le long parcours qui va de l'église au cimetière, un groupe compact de jeunes gens ayant revendiqué cet honneur, se relayait pour porter sur leurs épaules le lourd cercueil « comme ils auraient fait des restes d'un martyr »...



Eugène Jamme, tout en travaillant dans l'entreprise familiale de charronnage et de carrosserie, se lance, avec son frère Marcel (qui a été mécanicien de Ludovic Arrachard en Syrie) dans la construction amateur. Sa dernière réalisation, le Jamme J4 *Jeanne d'Arc*, qui vole en 1933, est une réussite.

Homme de cœur, dévoué au bien d'autrui, victime désignée par les bienfaits qu'il répand autour de lui, il est assassiné par le FLN le 2 janvier 1962.



À gauche : Daniel Robert-Bancharelle vu par André Costa.
À droite : Daniel Robert Bancharelle et Berthe Lorette, pilote professionnelle, monitrice, première femme qualifiée IFR – *Norécrin F-BBEF*



Daniel Robert-Bancharelle est né en 1914. Il obtient son brevet de pilote à 18 ans à l'Aéro-club de l'Oranie, premier pilote mascaréen. Il devient chef-pilote de l'Aéro-club des Mascara en 1934 et aborde le vol à voile au Djebel-Kallel, tout en travaillant avec son oncle, Maurice Bancharelle, à Tizi sur les fermes d'Aïn-Farès et Bou-Hadi. Il assure le convoyage de nombreux avions et devient le spécialiste des liaisons métropole-Algérie. Il effectue son service militaire comme pilote à Istres, formé sur Breguet 27, Potez 540, Nieuport 62, Morane 406 et Curtiss P-36. Il est moniteur sur Potez 540 à la 31^{ème} Escadre. Pendant la guerre, il est moniteur à Tafaraoui. Redevenu civil en août 1940, il organise un camp aéronautique au Djebel-Kallel, camouflage adroit pour des cours au profit des militaires libérés et des futurs mobilisables. Remobilisé en 1943, il est moniteur à Casbah-Tadla. Après la guerre, il est président de l'Aéro-club de Mascara et, animateur inlassable de l'aviation légère, il est vice-président de la Fédération nationale aéronautique et s'occupe de créer les stations air-route.

Aérodrome de Mascara-Saint André – La Compagnie générale Transsaharienne a ouvert une ligne éphémère vers Mascara, le Ju 52 a fait les frais d'une piste un peu courte et de freins défectueux – 28 novembre 1947



Aérodrome de Mascara-Saint André – Ju 52 le 28 novembre 1947



Aérodrome de Mascara-Saint André – L-18 du PA 13^{ème} DIM – Juin 1956



Aérodrome de Mascara-Saint André – L-18 du PA 13^{ème} DIM – Juin 1956



Aérodrome de Mascara-Saint André – Le pilote Michel Dupont, du PA 13^{ème} DIM – Juin 1956



(Hervé Dupont)

Aérodrome de Mascara-Saint André – Juillet 1956 – PA 4^{ème} DIM



Mascara



CONTROLE LOCAL : APP : Néant
TWR : Néant

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant

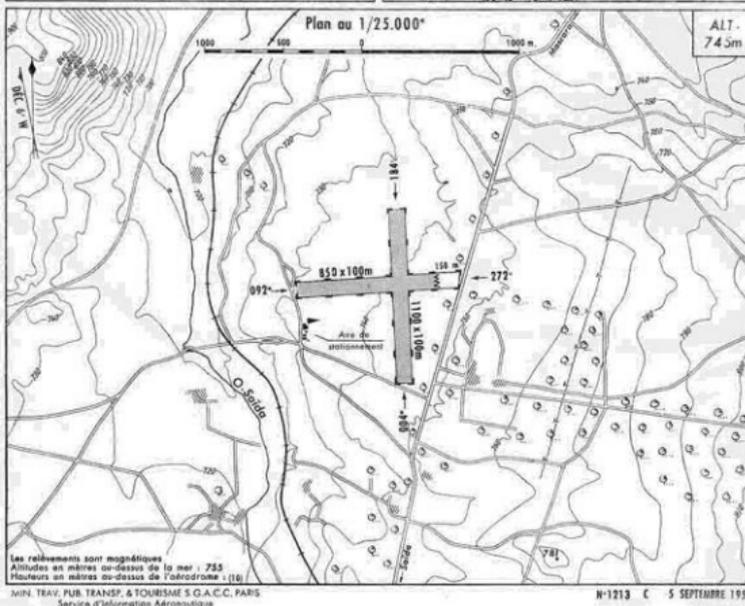
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable hors bordes.

Tél. de l'Aérodrome : 08 à FLINGES

BIA : S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA)
d'ORAN-les-SENIA.

Tél : 204.78 à ORAN

NOTES :



Aérodrome de Saïda

L'aérodrome municipal de Nazereg-Flinois, de 45 hectares, est situé au nord de Saïda sur la propriété Flinois et sur des terrains communaux. Il est souvent appelé aérodrome de Nazereg.

Le Club aéronautique de Saïda est créé le 25 mai 1931.

Il reprend son activité après la guerre en 1948, présidé par le docteur Montagnac, avec le Stampe F-BDKS. Sa flotte augmentera avec des *Norécrin*, un Fairchild et un Piper L-4 *Cub*.

À partir de 1958, des travaux très importants sont entrepris par l'armée qui plante une piste et des chemins de roulement goudronnés. Pendant les travaux, le club est contraint d'évacuer ses avions à l'aérodrome de Mascara-Saint André.

À partir de 1956, l'ALAT entretient un détachement de L-18 et L-21 du PA 12^{ème} DI. Il sera remplacé par un détachement de L-19 du GALAT 3.

L'armée de l'Air, bien qu'ayant entrepris des travaux très importants sur l'aérodrome, n'y entretiendra que des détachements de deux ou quatre T-6 de l'EALA 9/72, de l'EALA 14/7, puis de l'EALA 3/1.

Les travaux entrepris prévoyaient l'implantation de hangars qui ne seront jamais construits.

Ci-contre : l'aérodrome de Saïda, avant les travaux

v. Perregault

Nat. N°6 d'Orléans à Colomb-Béchar

Aer. de Saïda

Nazereg Flinois

Saïda

Oued

Saïda

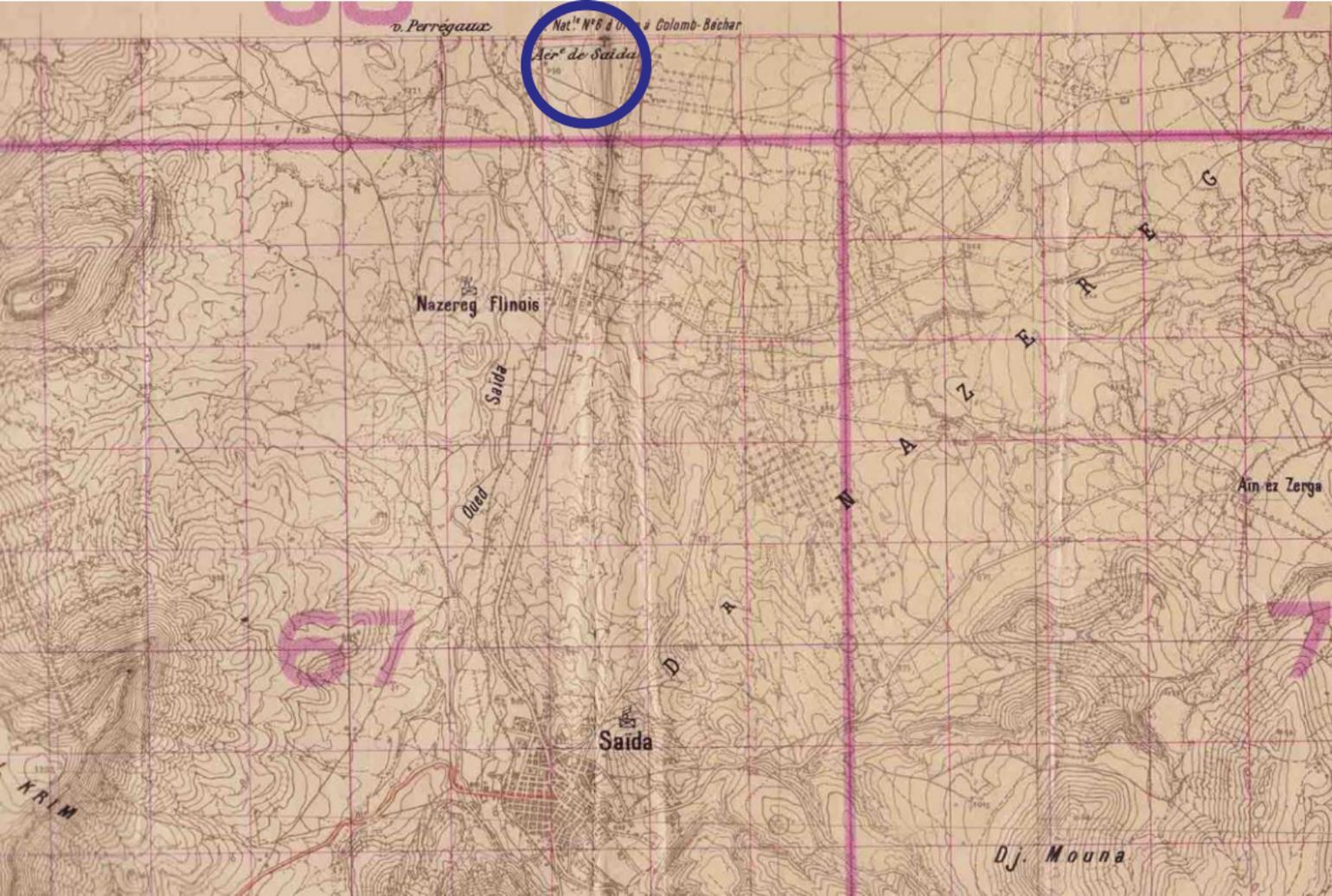
N A Z E R E G

Ain ez Zerga

Dj. Mouna

67

KRIM





L'aérodrome de Saïda avant les travaux, avec un T-6 et un Piper.

Un mur de protection a été construit.

Aérodrome de Saïda – Le hangar de l'Aéro-club et le club-house





Aéro-club de Saïda – Le Piper L-4 *Cub*, Pierre Rastaing aux commandes et Jean Chevalier à l'hélice



Aérodrome de Saïda – Les T-6 devant le hangar de l'Aéro-club, pendant les travaux – Avril 1960



Aérodrome de Saïda – Pendant les travaux – Avril 1960



Aérodrome de Saïda – Pendant les travaux – Avril 1960



Aérodrome de Saïda – Pendant les travaux – Deux T-6 alignés pour le décollage – Avril 1960



Aérodrome de Saïda – Les T-6 devant le hangar de l'Aéro-club – Un taxiway mène à la nouvelle piste – 1961



Aérodrome de Saïda – Avant le revêtement, l'aérodrome prend son aspect définitif – L'Aéro-club est au premier plan et des hangars prévus de l'autre côté de la piste ne seront pas construits – Avril 1960



1956 – Le hangar de l'Aéro-club de Saïda



1956 – L-18 du détachement à Saïda du PMAH 13^{ème} DI



(Hervé Dupont)

1956 – Détachement à Saïda du PMAH 13^{ème} DI



(Hervé Dupont)

1956 – L-18 du détachement à Saïda du PMAH 13^{ème} DI



(Hervé Dupont)

1956 – Le convoi vers Sidi-Bel-Abbès de la relève du personnel du détachement à Saïda du PMAH 13^{ème} DI



(Hervé Dupont)

1956 – Le convoi vers Sidi-Bel-Abbès de la relève du personnel du détachement à Saïda du PMAH 13^{ème} DI



(Hervé Dupont)

1956 – Le convoi vers Sidi-Bel-Abbès de la relève du personnel du détachement à Saïda du PMAH 13^{ème} DI



(Hervé Dupont)

1956 – Un GMC blindé de passage sur l'aérodrome de Saïda



1961 – L-19 du détachement du GALAT 3 de Chéragas



1961 – Détachement de L-19 du GALAT 3 de Chéragas et T-6 de l'EALA 3/1



1961 – Détachement du GALAT 3 de Chéragas



(Jacques Cabanes)

1961 – Détachement du GALAT 3 de Chéragas



(Jacques Cabanes)

1961 – Détachement du GALAT 3 de Chéragas



1961 – Détachement de L-19 du GALAT 3 de Chéragas



1958 – T-6 de l'EALA 14/72 en détachement à Saïda



(Jean Chevalier)

Les T-6 de l'EALA 9/72 survolent Saïda – 1960



Aérodrome de Saïda – Capotage à l'atterrissage d'un T-6 de l'ERALA 2/40 – 1^{er} Avril 1960



1961 – Détachement de T-6 de l'EALA 3/1



(Jacques Cabanes)

1961 – T-6 de l'EALA 3/1 en détachement à Saïda



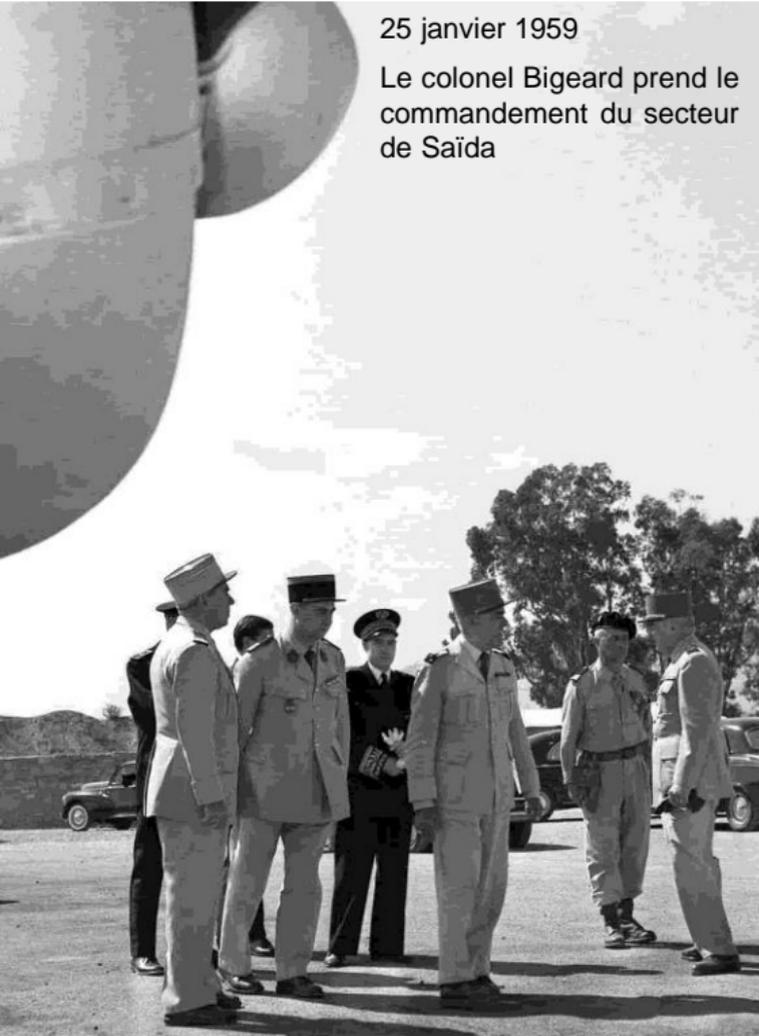
(Jacques Cabanes)



Un des deux T-6 de l'ERALA 2/40 qui ont attaqué le camp FLN d'Oujda le 18 février 1962 après avoir décollé d'Oran. Les sous-lieutenants pilotes Hoerner et Roland Raucoules sont venus se poser ensuite à Saïda pour être exfiltrés par l'OAS

25 janvier 1959

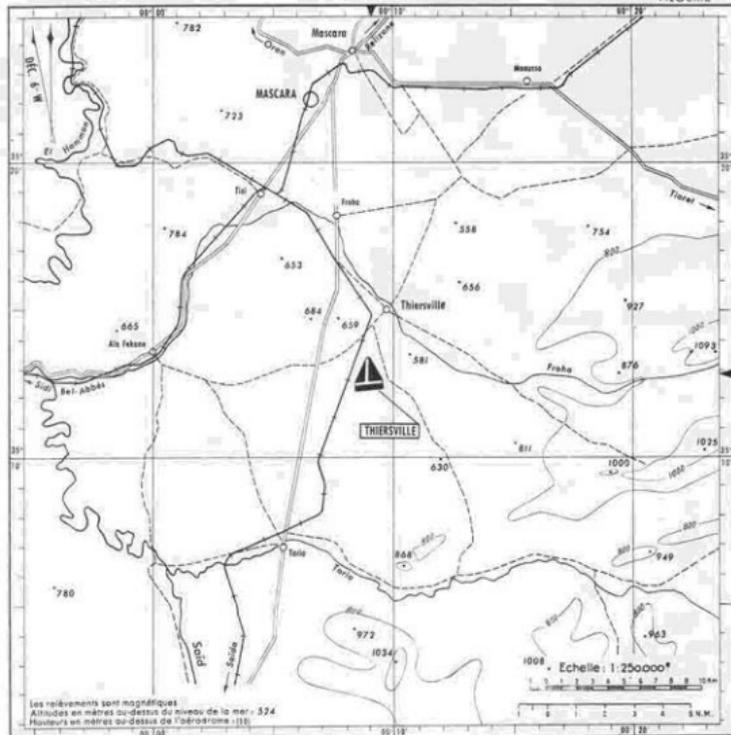
Le colonel Bigeard prend le commandement du secteur de Saïda



(Arthur Smet)

1959 – Le colonel Bigeard à Saïda, il dispose de deux *Alouette*





Les relevements sont magnétiques
 Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer - 324
 Hauteurs en mètres au-dessus de l'obstruction (100)

CONTROLE LOCAL APP: 7400
 TWR: 7200

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES 2000

Aérodrome de Thiersville

L'aérodrome appartient à la Marine. Après avoir eu une forte activité durant la guerre, il est mis en gardiennage le 1^{er} octobre 1946. Début 1956, il est mis à la disposition de l'armée de l'Air qui y restera jusqu'au 15 septembre 1959. L'aérodrome, repris par la Marine le 1^{er} juillet 1961, sera abandonnée le 1^{er} juillet 1962.

Après la guerre, l'activité vélivole du Djebel-Khallel est transférée à Thiersville où Daniel Robert-Bancharelle, inaugure l'école mixte, (le début en avion et la suite en planeur). La section dispose d'un Stampe, un Caudron C 800, deux Avia 152a, deux SA 103 et un Avia 40p. L'activité cesse en 1948, après 625 heures de vol et 13 000 lancers et 170 brevets B et C de 1942 à 1948.

Une importante mission de prospection vélivole est organisée en mai et juin 1948 par le SALS.

L'aérodrome héberge des Compagnies Républicaines de Sécurité (CRS) de novembre 1954 à novembre 1955.

L'EALA 14/72 arrive avec ses T-6 le 17 décembre 1956, elle partira pour Tiaret en mars septembre 1959.

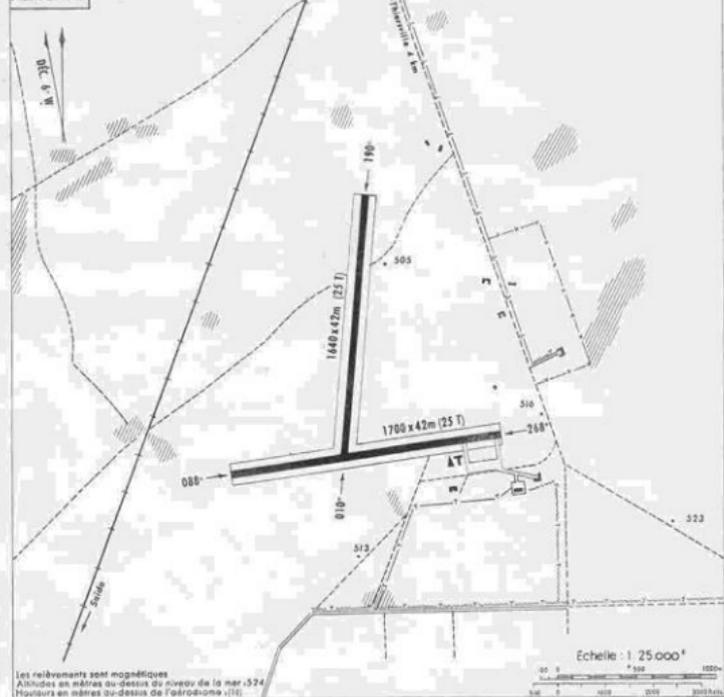
L'EALA 6/72 arrive le même mois et partira pour Khenchela en mars 1958.

Détachement des T-6 de l'EALA 11/72 de Boufarik en décembre 1956.

L'ELA 4/70 arrive en 1957 avec ses MS 500. Détachement de l'EALA 20/72 de Tlemcen de mars à août 1958.

L'EALA 4/72 arrive de Méchéria en septembre 1958, elle restera jusqu'en février 1959.

ALT : 514 m



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : consulter les cartes.

Tél. de l'Aérodrome : 21 5 THIERSVILLE.

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : s'adresser au Bureau
d'Informations Aéronautiques (I.T.A.) d'Orléans-Méaulx-Comble.

Tél. : 206 - 96 0127.

NOTES : Non ouvert à la CIP - utilisable en cas d'urgence en D/R.

En 1959, l'aérodrome est utilisé par l'ALAT et par le Centre d'Essais en Vol (CEV), pour les essais « haute température ».

Les hélicoptères de la Marine continuent à stationner à Thiersville à de nombreuses reprises. Pendant tout le premier semestre 1959, la Flottille 33F de l'Aéronautique Navale y entretient un détachement.

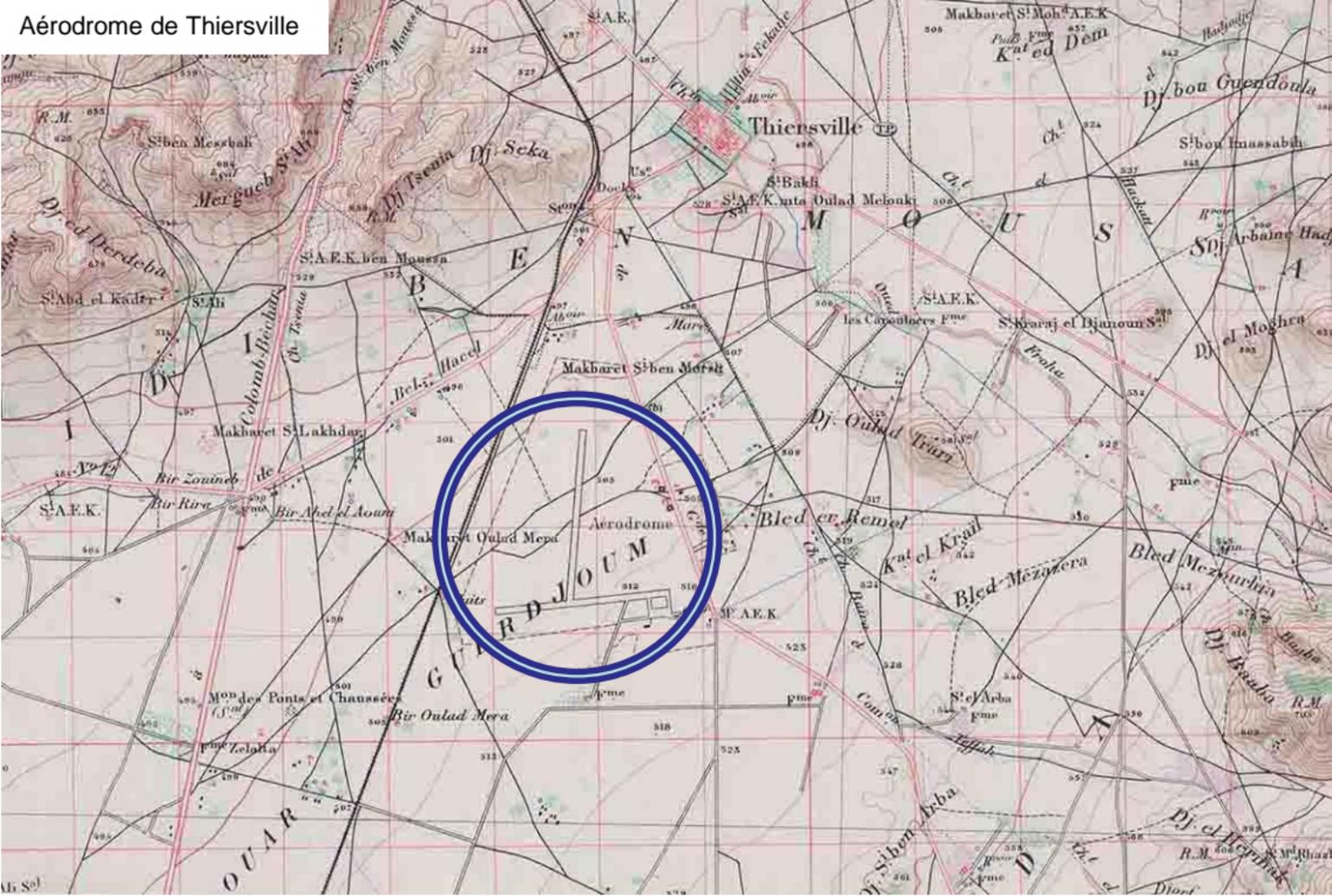
Le 27 août 1959, le général De Gaulle, atterrit à Thiersville, où l'attend le colonel Bigeard.

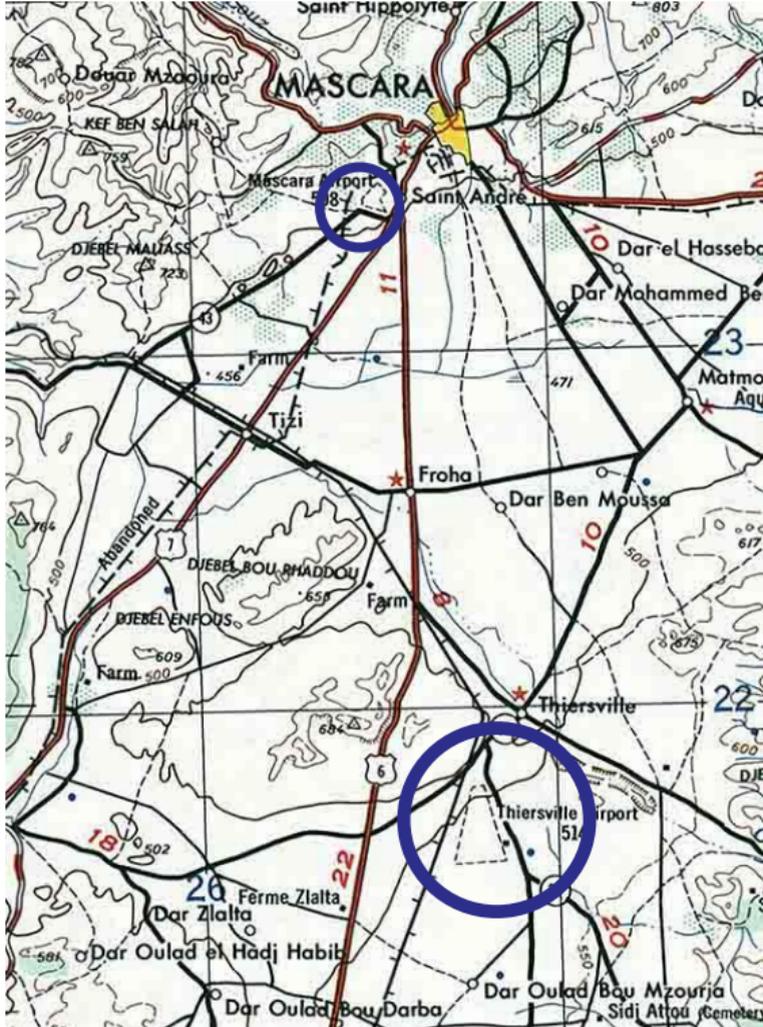
Le 19 novembre 1960, le Groupement de commandos Marine (GROUCO) s'installe à Thiersville. Le GROUCO est créé le 6 juin 1959 afin de dégager des unités mobiles des secteurs où la pacification est la plus avancée pour accroître l'effort militaire dans les zones les plus sensibles. Il comprend un PC de groupement et trois commandos. Les commandos Jaubert et de Penfentenyo sont regroupés sur la Base pour y former, avec un DIH, un élément héliportable immédiatement disponible au profit des secteurs de Le Tellagh, Saïda, Frenda, Palikao, Mascara et Sidi-Bel-Abbès.

Le 1^{er} décembre 1960, le commando de Penfentenyo est remplacé par le commando Trepel qui reste seul en alerte à la base à partir du 15 décembre. A la mi-janvier 1961, le commando Trepel rallie Géryville alors que le PC du groupement demeure encore à Thiersville pendant cinq mois.

Pour plus de renseignements sur la BAN de Thiersville, voir le diaporama 102. Pour ce qui concerne le vol à voile, voir le diaporama 50.

Aérodrome de Thiersville





1958 – Aérodrome de Thiersville



(Louis Cocherel)

1957 – Aéroport de Thiersville



1958 – Aérodrome de Thiersville



(Louis Cocherel)

1958 – Aérodrome de Thiersville



(Louis Cocherel)

1948 – Aéroport de Thiersville – La Légion étrangère et les Chasseurs d'Afrique construisent leurs monuments



1958 – Aérodrome de Thiersville



(Louis Cocherel)

1947 – Aérodrome de Thiersville – Les moniteurs Marceau Daydé et Jean Rideau devant le Stinson HW 75 *Reliant* de l'Aéro-club de Mascara



Clément J. Rideau

(Jean Rideau)

1947 – Aérodrome de Thiersville – Thomas et Jean Rideau devant le Stinson HW 75 *Reliant* de l'Aéro-club de Mascara



Clichi J Rideau

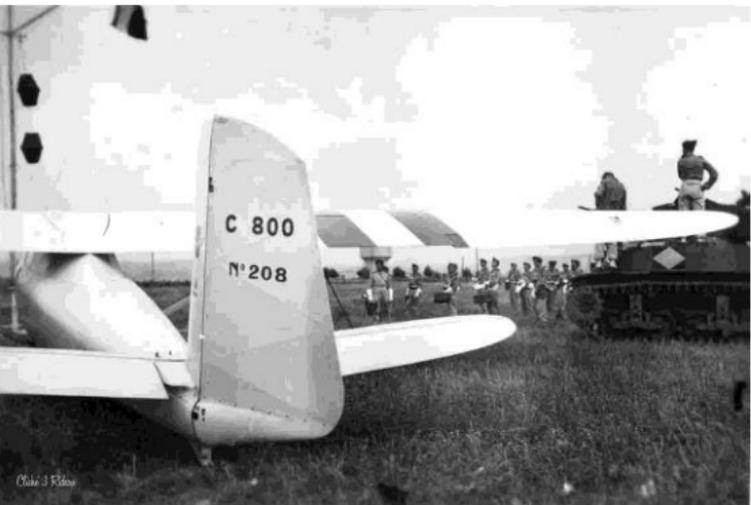
1947 – Aérodrome de Thiersville – Les planeurs de l'Aéro-club de Mascara



Cliché J Rideau

(Louis Cocherel)

En 1948, l'Aéro-club de Mascara organise à Thiersville des stages de vol à voile au profit de la Légion étrangère et des Chasseurs d'Afrique – Baptême de la première promotion



(Jean Rideau)

1957 - Thiersville et les T-6 de l'EAI A 14/72



(Marc Flament)

1957 – ELA 4/70 à Thiersville – Devant les MS 500, à gauche, le SL observateur Paul Clairac (futur médecin à Pamiers) et le Cnl Gouel, commandant les ELA



1957 - T-6 de l'EALA 14/72 sur Thiersville



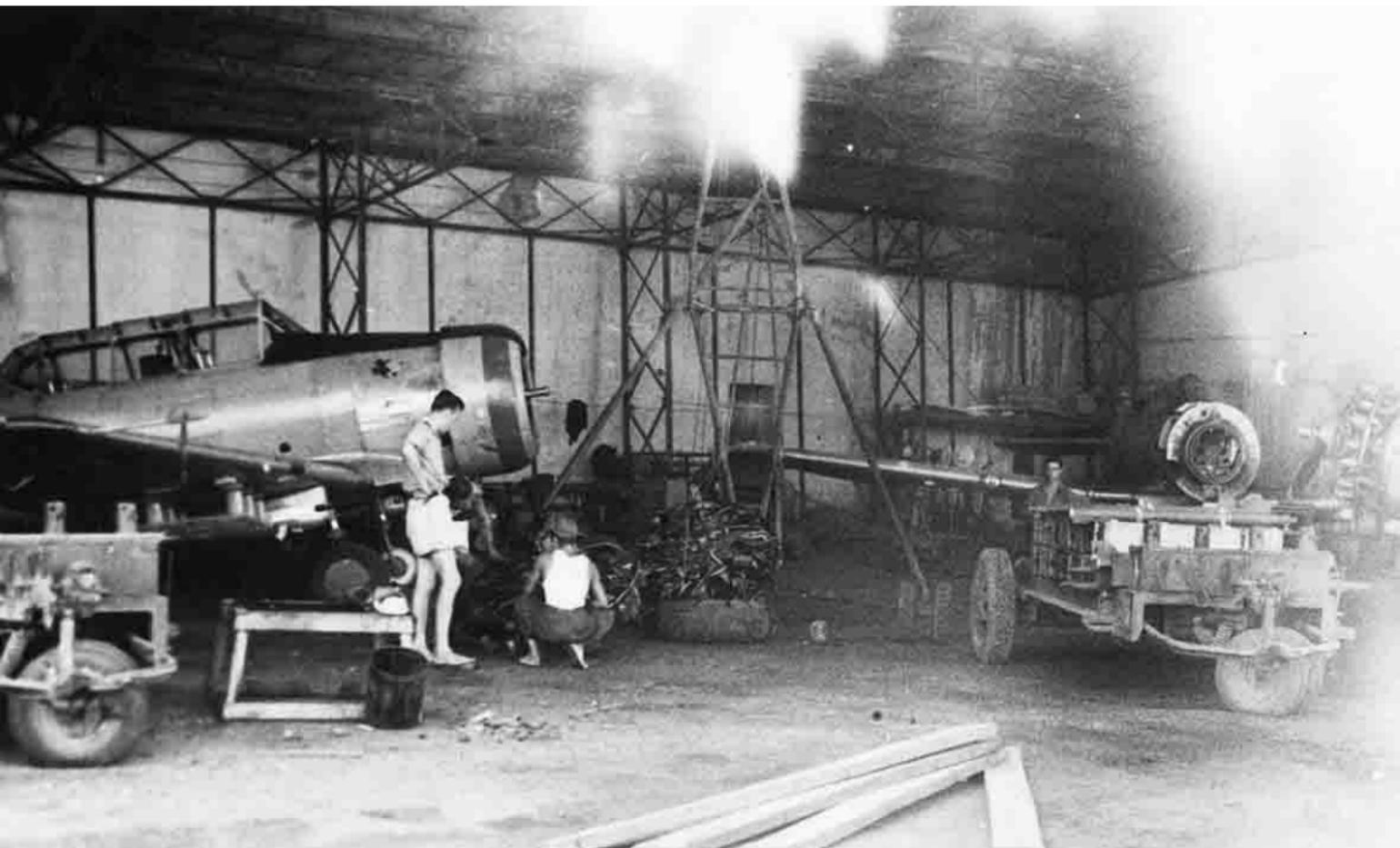
(Alain Crosnier)

1956 – L'EALA 6/72 à Thiersville



(Jean-Renaud Guillemot)

1957 – Dans le hangar de l'EALA 6/72 à Thiersville



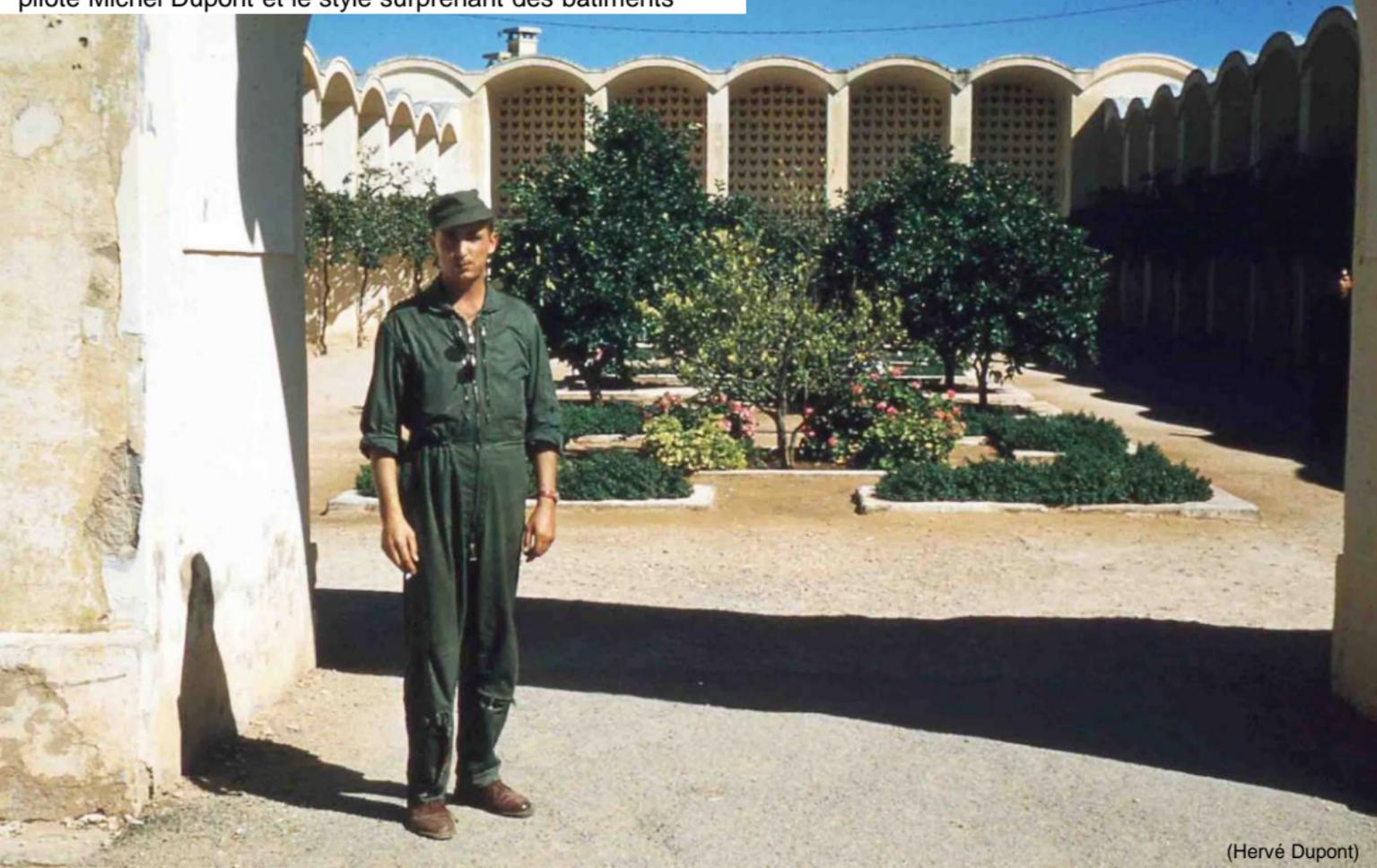
1956 – Le plein d'un T-6 de l'EALA 6/72 à Thiersville



1958 – Le détachement du PA 13^{ème} DI à Thiersville – Mdl pilote Michel Dupont



1958 – Détachement du PA 13^{ème} DI à Thiersville – Le Mdl
pilote Michel Dupont et le style surprenant des bâtiments



(Hervé Dupont)

1959 – Le PA 5^{ème} DB à Thiersville – Les pilotes Oudin, Bernachot et Yves Le Bec



(Yves Le Bec)

1959 – H-34 de l'EH 2 à Thiersville



(Hervé Dupont)

1959 – H-34de l'EH 2 à Thiersville



1957 – H-19 armé de l'EH 2 à Thiersville



1955 – Passage du LeO 455 F-BBLD de l'IGN à Thiersville



(Jacques Lavaut)

10 mars 1955 – Accident du LeO 455 F-BBTO de l'IGN



(Jacques Lavaut)

1958 – Nord 1000 de l'ELA 53 à Thiersville



1958 – Noratlas de l'ET 1/62 à Thiersville



(Louis Cocherel)

Avril 1961 – Les véhicules du 1^{er} REP rassemblés à Thiersville, après la Révolte des Généraux et la dissolution du Régiment



Avril 1961 – Les véhicules du 1^{er} REP rassemblés à Thiersville, après la Révolte des Généraux





Aérodrome d'El-Aouedj

En 1953, faute d'aérodrome praticable, l'Aéro-club de Tlemcen : Les Ailes Tlemcéniennes, présidé par Pierre Cardonne, loue un terrain à El-Aouedj, entre Sebdo et El-Aricha, dans l'immense sebkra desséchée. Il le balise et y construit un hangar. Un dizaine d'élèves y sont entraînés par Baritel et Henri Urban avec le *Tiger Moth* F-OAXN.

En 1954 et 1955, l'Aéro-club d'Oranie organise plusieurs stages de vol à voile à El-Aouedj avec l'aide de l'Aéro-club de Tlemcen. Lucien Saucède vient en renfort et des résultats remarquables sont obtenus dans cette région semi désertique où les vols en thermiques atteignent couramment 3 000 mètres et plus, même pour le C 800 qui a rarement atteint de telles altitudes.

Pour plus de renseignements, voir les diaporamas 14 et 51

Le hangar de l'Aéro-club de Tlemcen à El-Aouedj



Le Fairchild 24 des Ailes Tlemcéniennes à El-Aouedj



1954 – Les Av 36 Ailes Volantes de l'Aéro-club d'Oranie



1948 – Décollage au treuil à El-Aoudj



(Henri Deloupy)

1948 – La voiture de piste ramène les câbles vers le treuil

Dernière diapositive



(Henri Deloupy)