

Aérodromes et bases 1945-1962 (33)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-quarante-neuvième diaporama est le trente-troisième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Laghouat-Tilrempt, Laghouat-El Mokrareg, Hassi-R'Mel, Ghardaïa-Noumérate et El-Goléa.

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.

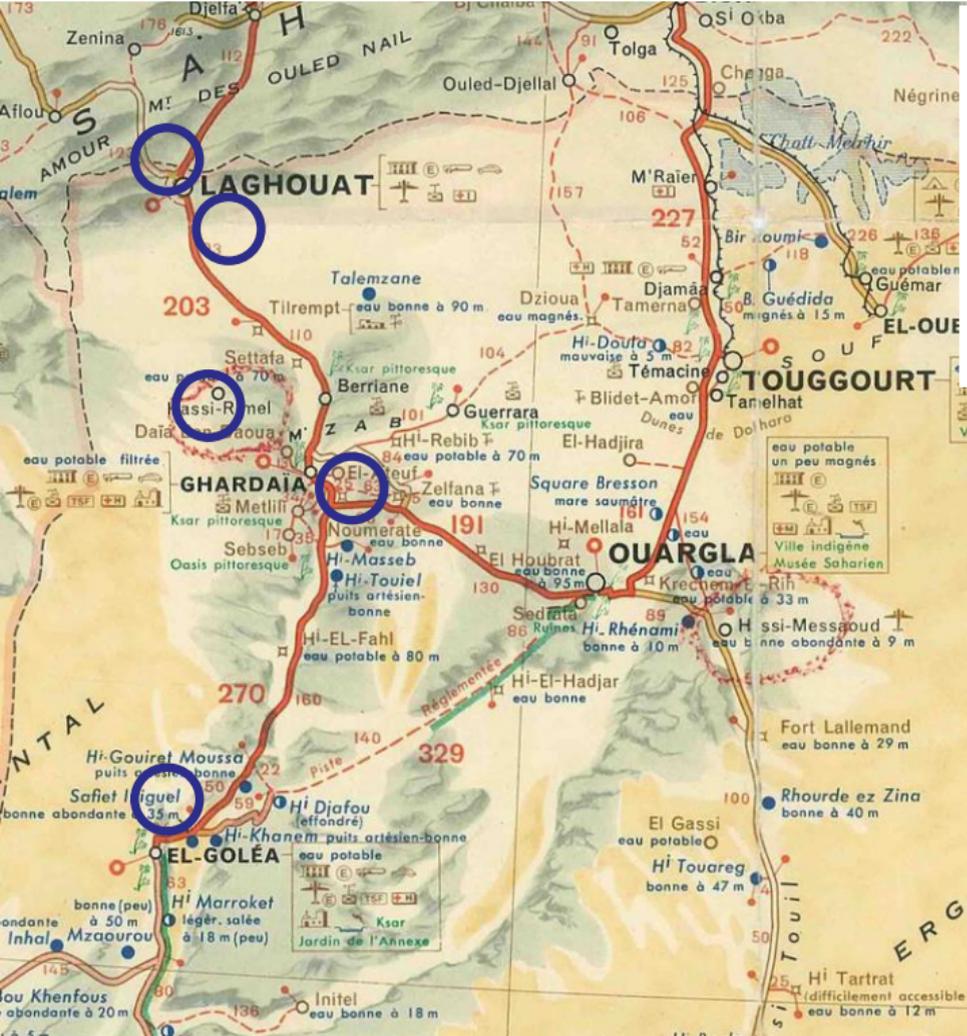
N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

Laghouat-Tilrempt
Laghouat-El Mekrereg
Hassi-R'Mel
Ghardaïa-Noumérate
El-Goléa

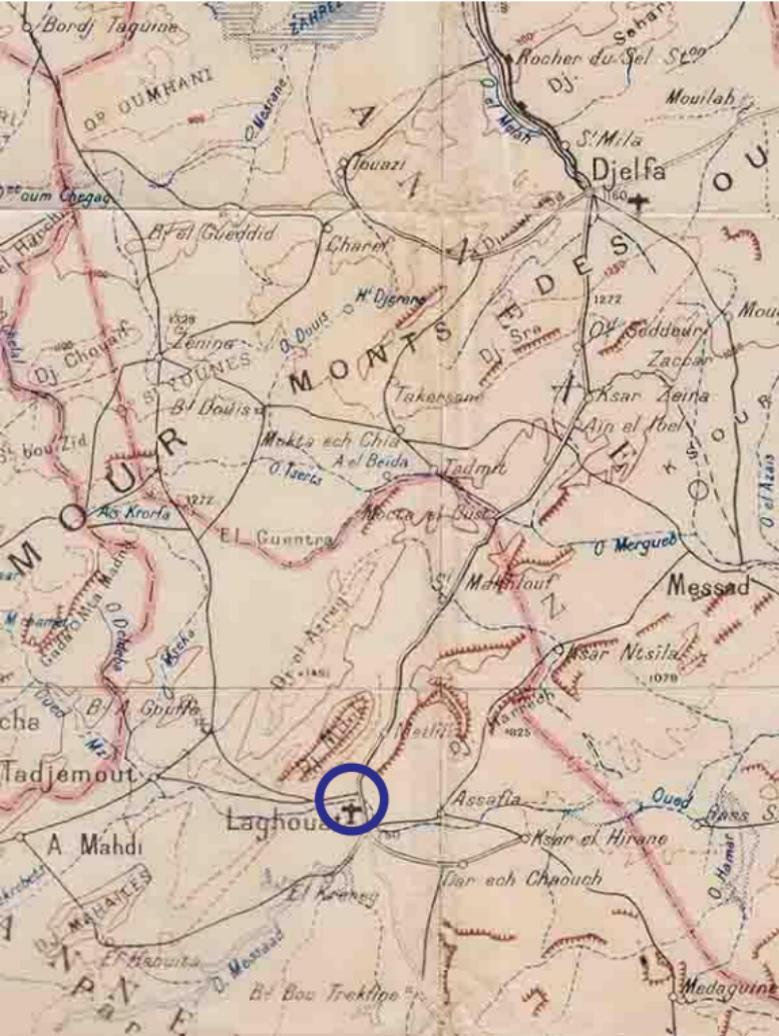


Laghouat-Tilrempt

Ce premier aérodrome de Laghouat est situé à proximité immédiate de la ville. Créé avant la guerre, il est utilisé, à partir du printemps 1943, par une école de pilotage pour transformer les équipages sur le matériel américain qui commence à arriver et par le GR 2/33 où Antoine de Saint-Exupéry est lâché sur P-38.

Un détachement du GAOA 3 s'installe sur l'aérodrome le 1^{er} janvier 1957.

Cet aérodrome, encaissé entre le relief et la ville, au pied du Rocher-des-Chiens, est abandonné, fin 1957, au profit de l'aérodrome de Laghouat-El Mekrareg.



LAGHOUAT-Tilrempt (Guide Shell du tourisme aérien 1948)

LAGHOUAT

Siège du Commandement
du Territoire de Ghardaïa
et Chef-lieu d'Annexe.
Alt. 751 m.

Autorités :

MM. le Colonel commandant le Territoire de Ghardaïa, en résidence à Laghouat,
l'Administrateur, Chef d'Annexe.
le Commissaire de Police,
le Juge de Paix.

Médecins : Civils et militaires. Infirmerie - Dispensaire.

Poste, Télégraphe et Téléphone - T.S.F.

Syndicat d'Initiative : Place des Oliviers.

Hôtels : Hôtel Transatlantique (ne fonctionne pas) ; Saharien, avenue Casai-gne ; du Square.

Garage : Gour'ne Lafoun.

Atelier de réparations : Abderahmane.

Site :

L'oasis de Laghouat s'étend au N.-W. et au S.-E. des villes européennes et indigènes construites sur les flancs de deux mamelons ; elle est composée d'une palmeraie importante et de nombreux jardins bien cultivés, irrigués par plusieurs barrages ; de vastes cultures de céréales et une végétation assez vivace, aux abords de la palmeraie, donnent à celle-ci un très agréable caractère de fraîcheur.

La ville indigène, à l'architecture primitive et originale, est pittoresque. Des bâtiments militaires ont été construits sur les mamelons dominant l'oasis et de leurs terrasses l'on jouit d'une fort belle vue. Des collines et des falaises entourent l'oasis de Laghouat et, au couchant, le spectacle est féérique.

Une excellente piscine a été récemment aménagée à Laghouat.

Coutumes locales :

Danses des Ouled-Nail, danses soudanaises.

Objets locaux :

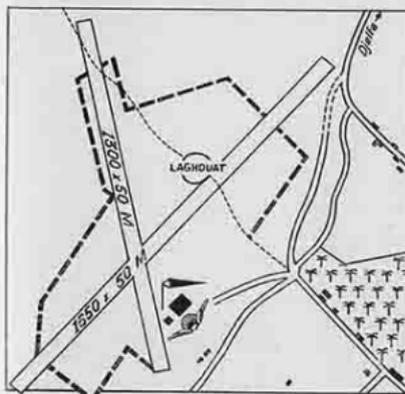
Bijoux indigènes ; tapis du djebel Amour ; à l'ouvrir indigène, curieux cuirs et tissus ornés.

Excursions :

- promenades dans l'oasis (grande et petite séguia, Chéit) ;
- faire l'ascension du fort Morand (recommandé), de l'ex-hôpital militaire, de la mosquée, du Rocher des Chiens, d'où l'on découvre de très beaux panoramas ;
- à cheval ou en automobile, aux curieux ksour d'El-Assafia et d'El-Hirane ; cuvette du djebel Milok (étrange dépression elliptique) ;
- circuit touristique de Tadjmout, Ain-Madhi (pittoresque enceinte fortifiée, siège de la zaouia des Tidjanis), El-Haouata (103 kms) ;
- barrage d'El-Felha, à 10 kms à l'E. de Laghouat.

Chasse :

A la gazelle, vers Tilrempt.



TERRAIN DE SECOURS

Position :

En bordure W. de Laghouat.
Lat. 33°48' N.
Long. 2°53' E.
Déclinaison magnétique :
6°53' (1946).

Repères :

Au N., route d'Alger à Laghouat ;
Au S., piste de Laghouat à Ghardaïa ;
Palmeraie et jardins à l'E. du terrain ;
Forme caractéristique des collines orientées sens général N.-E. S.-W.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.200 m. × 700 m.
2 bandes balisées :
1.300 m. × 50 m.
et 1.650 m. × 50 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et balises avec inscription réglementaire LAGHOUAT.

Indicateur de vent :

Manche à air (hangar).

Nature du sol :

Sablonneux ; après vent de sable, formation de très légères dunes dans la partie N. du terrain ; utilisable en toutes saisons.

Obstacles :

N.-W., dunes assez élevées à vent rabattant (éviter de décoller face aux dunes).
S.-E., bordures des jardins constitués par des palmiers et des cyprès de 20 m. de haut environ.
N. et N.-E., ligne HT en bordure.

Installations : 2 hangars de 20 m. × 30 m. accolés.

SHELL : En attendant la mise en place d'un stock Shell aviation à Laghouat, le Service des Essences des Armées veut bien délivrer l'essence et l'huile nécessaires à nos clients. Essence aviation 80 et 100 ou P. et Q. Huile 1.120 qui correspond à l'AeroShell 120. S'entendre auparavant avec Shell-Alger.

Météo : Poste de météo, tél. 0.44, à Laghouat.

Laghouat-Tilrempt



(Julien Rogé)

Laghouat-Tilrempt – 1957



Laghouat-Tilrempt – 1957



(Marcel Vervoort)

Laghouat-Tilrempt – Piper L-18 du GAOA 3 – 1957



Laghouat-Tilrempt – Cessna L-19 du GAOA 3 – 1957

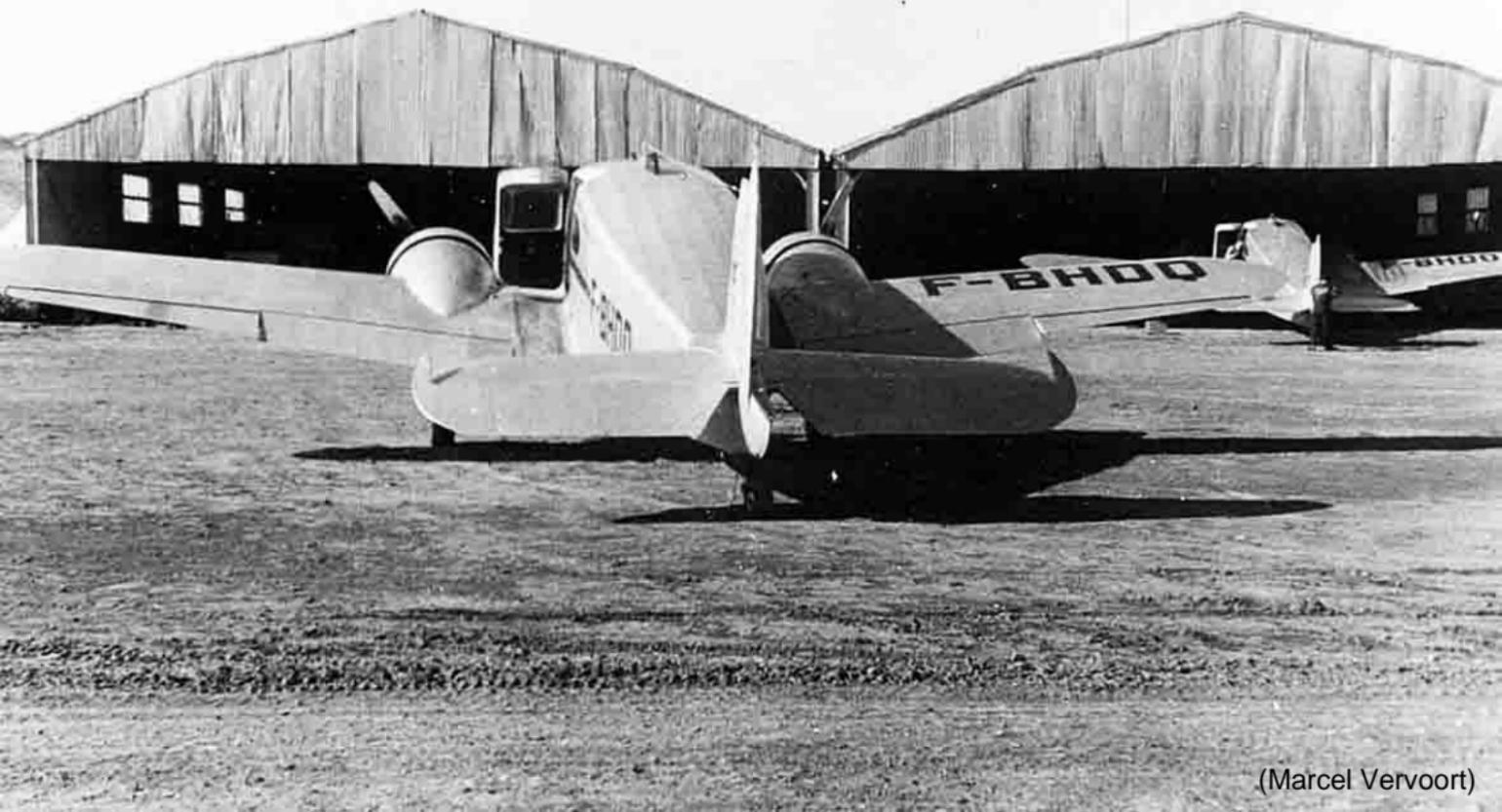


Laghouat-Tilrempt – *Norécrin* F-OBAV d'Air Oasis, entreprise de transport aérien de Jacques Pierchon qui a déplacé son activité de Djelfa à Laghouat – Mars 1958



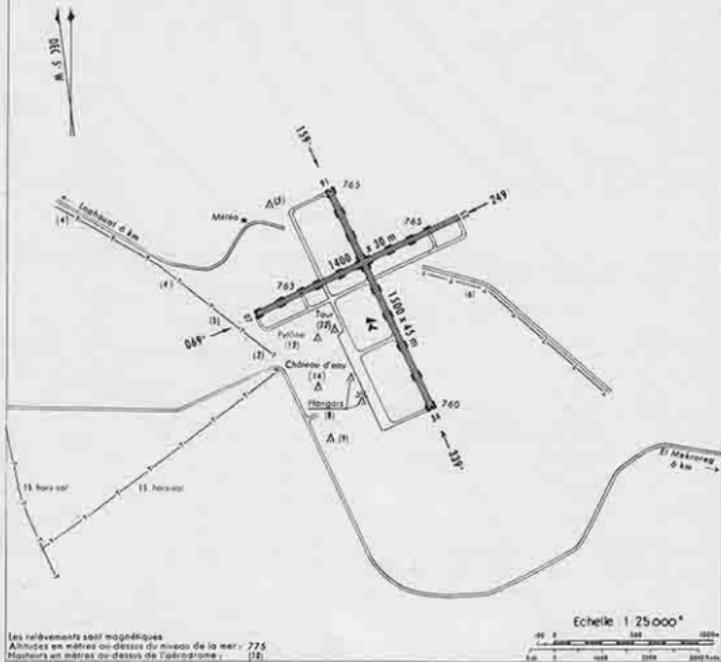
(Marcel Vervoort)

Laghouat-Tilrempt – Cessna *Bobcat* F-BHDO et F-BHDQ de l'Escadrille Mercure – 1957



(Marcel Vervoort)

ALT : 765 m



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

Tél. de l'Aérodrome : 01 30 - 01 31 à Laghouat

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

Tél. de l'aérodrome

NOTES

Détachement de T-6 de l'EALA 21/72 de Djelfa en novembre et décembre 1957, de février à juin 1958 et en avril 1959. Détachement de l'EALA 15/72 de Paul-Cazelles en février et mars 1957 et en février et mars 1959. Détachement de l'EALA 5/72 de Colomb-Béchar en novembre 1959.

L'EALA 11/72 arrive de Blida avec ses T-6 en avril 1960 et restera à Laghouat jusqu'à son départ pour Tlemcen-Zenata en octobre 1960.

Détachement de l'EALA 3/12 de Blida en T-6 de décembre 1959 à avril 1960.

Le DTO 37/540 est dissous le 31 juillet 1962 en même temps que le PCA 26/540 et la SP 36/215.

ALAT : Le PA SAL (Peloton du Secteur Autonome de Laghouat) le 25 juillet 1958 avec six L-18 et deux L-19. Le 1^{er} septembre 1958, il devient 1^{er} PA ZOO (1^{er} PA de la Zone Opérationnelle des Oasis). Le 6 novembre 1959, suite au changement des zones opérationnelles du Sahara, il devient 1^{er} PA de la Zone Est-Saharien (1^{er} PA ZES). Il reçoit, en juillet 1960, des Nord 3400 en remplacement des L-19 et en novembre, il reçoit quatre Bell 47. Il est dissous le 31 juillet 1962.

Air France dessert Laghouat en DC 3 et DC 4.

Laghouat-El Mkrareg – 1959



(Jacques Dedieu)

Laghouat-EI Mekrereg – 1961



(Jean Davanne)

Laghouat-EI Mekrareg – 1961



(Jean Davanne)

Laghouat-EI Mekrereg – 1960 – Les installations et les pistes



(Jacques Hagenbach)



Laghouat-El Mekrereg – Décembre 1959



(Michel Garnier)

Laghouat-El Mekrereg – 1959 – Mess officiers et sous-officiers



(François Chabut)

Laghouat-El Mekkareg sous la neige – Février 1962



(Jean Davanne)

Laghouat-EI Mekrereg – 1961 – Tour de contrôle et relais hertzien



(Jean Davanne)



Le capitaine Vasseur,
commandant l'aérodrome
de Laghouat-El Mekrereg,
et son épouse

(Jean-François Vasseur)

Une allée de l'aérodrome de Laghouat-El Mokrareg est baptisée « *Sous-lieutenant Bernard Silvy* » en mémoire de l'observateur du GSRA 76, mort le 25 octobre 1959 en *Broussard*



(Pierre Silvy)

Laghouat-EI Mekrereg – 1960 – T-6 de l'EALA 11/72 et H-21 du GH 2



(François Boutet)

Laghouat-El Mekrereg – 1960 – T-6 de l'EALA 11/72



(François Boutet)

Laghouat-El Mekrereg – 1960 – T-6 de l'EALA 11/72



(François Boutet)

Laghouat-El Mekrereg – 1960 – T-6 de l'EALA 11/72



(François Boutet)

Laghouat-EI Mekrareg – Avril 1959 – T-6 de l'EALA 21/72



(Michel Vanrapenbrusch)

Laghouat-EI Mekrereg – Avril 1959 – *Flamant* du GOM 86 avec panier MATRA de roquettes SNEB



(Michel Vanrapenbrusch)

Laghouat-El Mekrereg – Août 1960 – RB-26 *Invader* du GB 2/91 *Guyenne et Flamant*



(Jean-Pierre Roussel)

Laghouat-EI Mekrereg – Août 1960 – RB-26 *Invader* du GB 2/91 *Guyenne*, T-6 et *Broussard*



Laghouat-EI Mekrereg – 1961 – La salle OPS du 1^{er} PA ZES



(Jean Davanne)

Laghouat-EI Mekrereg – 1961 – Personnel du 1^{er} PA ZES



(René Bastar-Bogain)

Laghouat-EI Mekkareg – 1961 – Nord 3400 et L-18 du 1^{er} PA ZES



(René Bastar-Bogain)

Laghouat-EI Mekrereg – 1961 – Nord 3400 du 1^{er} PA ZES



(Jean Davanne)

Laghouat-EI Mekrereg – 1961 – Bell G2 du 1^{er} PA ZES



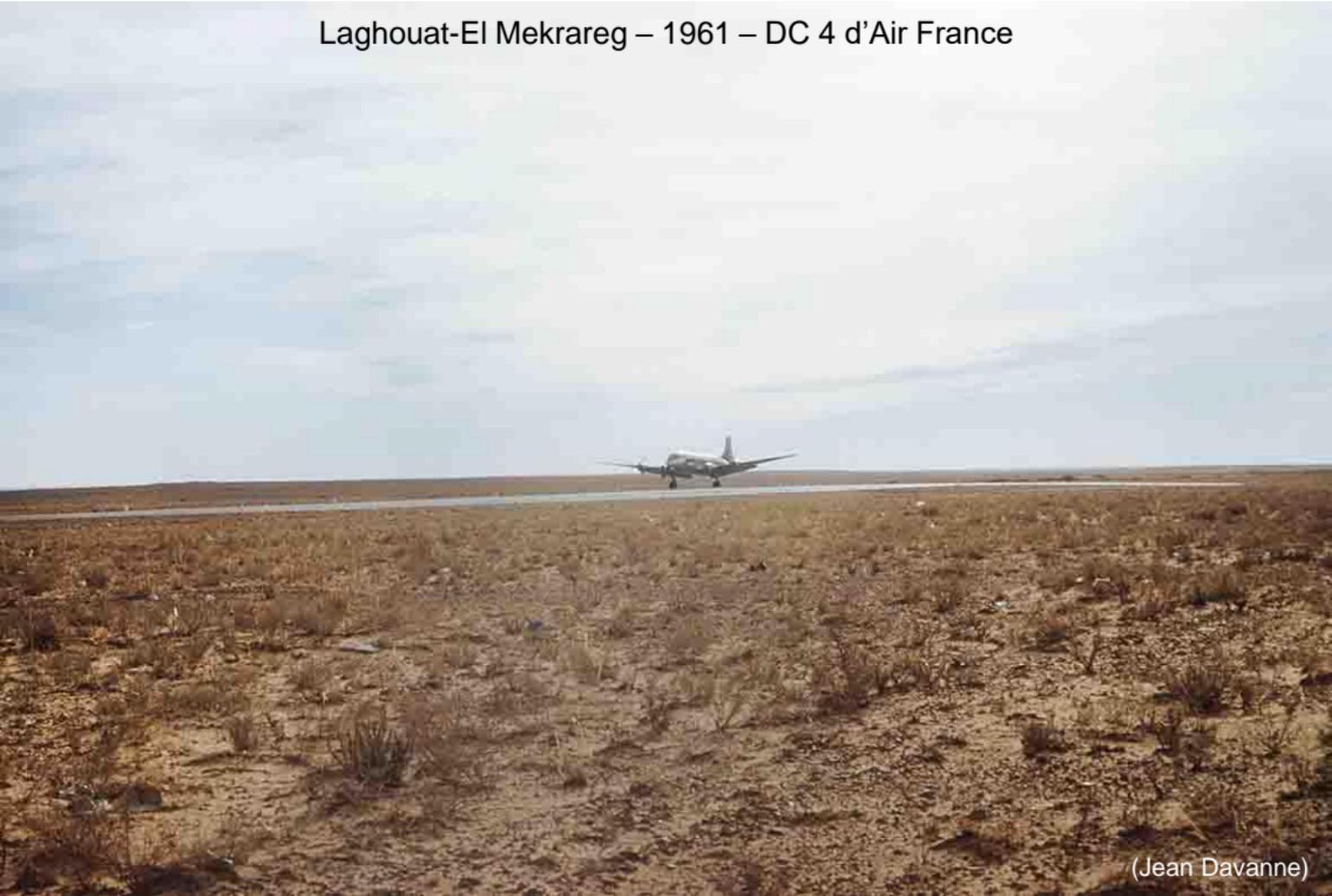
(Jean Davanne)

Laghouat-EI Mekrereg – Décembre 1961 – *Broussard* du GALAT 105



(Jean Davanne)

Laghouat-El Mekrareg – 1961 – DC 4 d'Air France



(Jean Davanne)

Laghouat-EI Mekkareg – Le DH 89 *Dominie* F-BEFU d'Aéro Sud – Février 1959



(Devillers)

Laghouat-EI Mekkareg – 1960 – Le DH 89 *Dominie* F-OBAL de la SGAA



Laghouat-El Mokrareg – 1958 – Michel Maitrot, pilote de l'Avro Anson d'Afric Air



(Michel Maitrot)

Laghouat – 1957 – Le Commando
Taxy du GH 2 de l'ALAT, avec des
Légionnaires de la 2^{ème} CSPL



(Yvon Maurice)

Laghouat – Décembre 1958 – Deux Commandos de l'Air 30/541



(Michel Vanrapenbrusch)

Fat-el-Botna (entre Laghouat et Messad), un Siebel du GLA 45 largue le courrier – 1961



(Alain Raphaël)

Laghouat – 1961



(Jean Davanne)

Laghouat – 1961



(Jean Davanne)

Laghouat – 1960



(Jacques Bonneau)

Laghouat – 1961



(Jean Davanne)

Laghouat – 1961



(Jean Davanne)

Ksar-el-Hiran – 1961



(Jean Davanne)

Messad – 1961



(Jean Davanne)

Bordure ouest du djebel Bou-Kahil – 1961



(Jean Davanne)

Ain-Mahdi – 1961



(Jean Davanne)

Région de Laghouat, campement nomade – 1961



Kef-Melah, à l'ouest de Laghouat – 1961



(Jean Davanne)



Hassi-R'Mel

La Compagnie française des pétroles (CFPA-Algérie) a découvert, au sud d' Hassi-R'Mel, le plus grand gisement de gaz naturel d'Afrique qui est mis en exploitation en 1961.

Un aéroport y est construit dès la décision d'exploitation.

L'opération *Violet*, le 28 janvier 1959, voit un escadron aéroporté du 1^{er} RCP se déployer sur l'aéroport avec ses jeeps, après parachutage.

Ci-contre, la construction des réservoirs d'Hassi-R'Mel vue depuis un RB-26 *Invader* du GB 1/91

(Jacques Richard)

Hassi-R'Mel vu d'un Nord 3400 du 1^{er} PA ZES – 1961



(Jean Davanne)

Aérodrome d'Hassi-R'Mel – 1961



Hassi-R'Mel – 1961 – Nord 3400 du 1^{er} PA ZES – Les trépons servent de plots d'amarrage



(Jean Davanne)

Hassi-R'Mel – Avril 1961 – Visite d'information d'un groupe de personnel de l'armée de l'Air



(Alain Algudo)

Hassi-R'Mel – 1961 – Visite d'information d'un groupe de personnel de l'armée de l'Air



(Alain Gibergues)

Hassi-R'Mel – Janvier 1959 – Atterrissage d'un Nord 2502B *Noratlas* d'Air Algérie



(André Sauvage)

Hassi-R'Mel – 1957 – Nord 2501 *Noratlas* d'Air Algérie



(Clément Charrut)

Hassi-R'Mel – 1957 – DC 4 d'Air Algérie



Hassi-R'Mel – 1956 – Beech 18 d'Aérotec



(Clément Charrut)



Le 29 janvier 1959, opération *Violet* à Hassi-R'Mel – Voir le document d'André Sauvage : *Parachutiste au 1^{er} RCP* (tome 1)



(André Sauvage)

Hassi-R'Mel – 1962 – Le réservoirs de stockage



(Pierre-Marie Chagneau)

Ghardaïa-Noumérate – 1959

Ghardaïa-Noumérate

Créé bien avant la guerre, l'aérodrome de Ghardaïa-Noumérate, mis aux normes d'un aérodrome moderne, est desservi par Air France et Air Algérie. Les avions militaires l'utilisent épisodiquement

(Jean-Claude Garnier)

Guardaïa-Noumérâte (Guide Shell du tourisme aérien 1948)

GHARDAÏA

(ALGÉRIE)
Territoire de Ghardaïa
Chef-lieu d'Annexe
Alt. 566 m.

Autorités : M. le Chef de bataillon, Chef d'Annexe.

Médecin militaire et Infirmerie médico-sociale - Clinique privée.

Poste, Télégraphe et Téléphone.

Hôtels : Transatlantique, du Mzab, de l'Oasis.

Garage et atelier de réparations : Cante.

Site : L'agglomération de Ghardaïa comprend cinq villes d'architecture semblable, peu éloignées les unes des autres : Ghardaïa proprement dite (la plus importante), Melika, Beni-Isguen (ville sainte où nul étranger ne peut habiter ou passer la nuit), Bou-Noura et El-Ateuf.

Ces villes, aux maisons jaunes, roses, bleues claires, mauves, vertes pâles ou blanches, sont construites sur des mamelons et dominées par un haut minaret de forme pyramidale ; l'enchevêtrement des ruelles et la décoration de certaines maisons sont très curieux.

Les différentes palmeraies sont importantes et les jardins, assez nombreux, arrosés par des puits profonds dont l'eau est tirée au moyen d'un système primitif de va-et-vient, sont, en général, très bien cultivés.

La présence, dans un tel pays, d'oasis prospères, de villes riches et bien entretenues, ne peut s'expliquer géographiquement. C'est un miracle dû à la volonté et à la persévérance des Mozabites qui, sortis de l'Islam à la suite de querelles sangnantes pour la désignation du 4^e calife, furent l'objet de persécutions continuelles de la part des musulmans orthodoxes. Après avoir été successivement chassés de Tiarèt, puis de Sedrata (à proximité de Ouargla), les Khareidjites résolurent de s'installer dans l'oued Mzab qui leur parut offrir par son éloignement et par la désolation des régions voisines, le maximum de sécurité.

Les sembles considérables gagnés dans les villes du Tell par les Mozabites, grâce à leur esprit commercial extraordinairement aigu, ont été, en grande partie, employés à créer et à développer les jardins et les palmeraies de l'heptapole. Pendant des siècles, ils ont patiemment irrigué les oasis en tirant l'eau de puits profonds au moyen de chamcaux et d'anes. Un forage récent exécuté à Ghardaïa a orienté les plus audacieux des Mozabites vers l'exécution de nouveaux puits artésiens qui doivent permettre le développement des jardins.

Coutumes locales : Danses des Ouled-Nail.

Objets locaux : Bijoux indigènes, finement ouvragés ; tapis de Ghardaïa, de Beni-Isguen, et d'El-Ateuf, aux dessins originaux ; à l'ouvrage indigène, cuivres, tapis et broderies sur cuir.

Excursions :

- visites, très intéressantes, des cinq villes de Ghardaïa ;
- promenade au Belvédère (9 kms) d'où l'on découvre une très belle vue panoramique sur l'oued Mzab et les villes de Ghardaïa, Melika, Beni-Isguen et Bou-Noura ;
- en automobile, dans l'oasis et à la Daïa ben Dahoua (13 kms).

Chasse : Gazelles, outardes, perdreaux, dans les environs du Mzab, à une cinquantaine de kms environ.

TERRAIN DE SECOURS

Position :

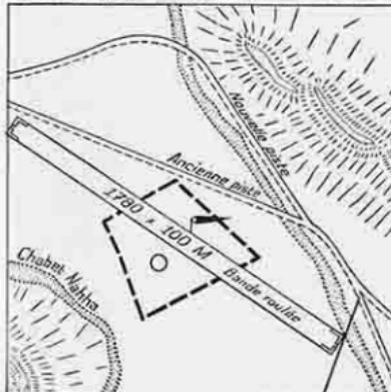
23 kms S.-E. de Ghardaïa.
Lat. 32° 22' N.
Long. 3° 49' E.
Déclinaison magnétique :
6° 35' (1947) (variation annuelle - 7').

Repères :

20 kms N.-W., Ghardaïa, agglomération de 5 villes indigènes et palmerais importantes ; 1 km. 500 E., bordj de Noumerate (couleur grise-jaune).
Deux grandes flèches blanches indiquent la direction d'El-Goléa, à l'embranchement de Mellil (N. du terrain) et à celui de Noumerate (E. du terrain).



Cette carte est établie exceptionnellement au 1/300.000.



Échelle exceptionnelle : 1/25.000.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

1.780 m. x 100 m. N.W.-S.E. ; une 2^e bande est prévue et sera réalisée plus tard.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs avec inscription GHARDAÏA NOUMERATE.

Indicateur de vent :

Manche à air à l'angle E. du terrain.

Nature du sol :

Reg ferme.

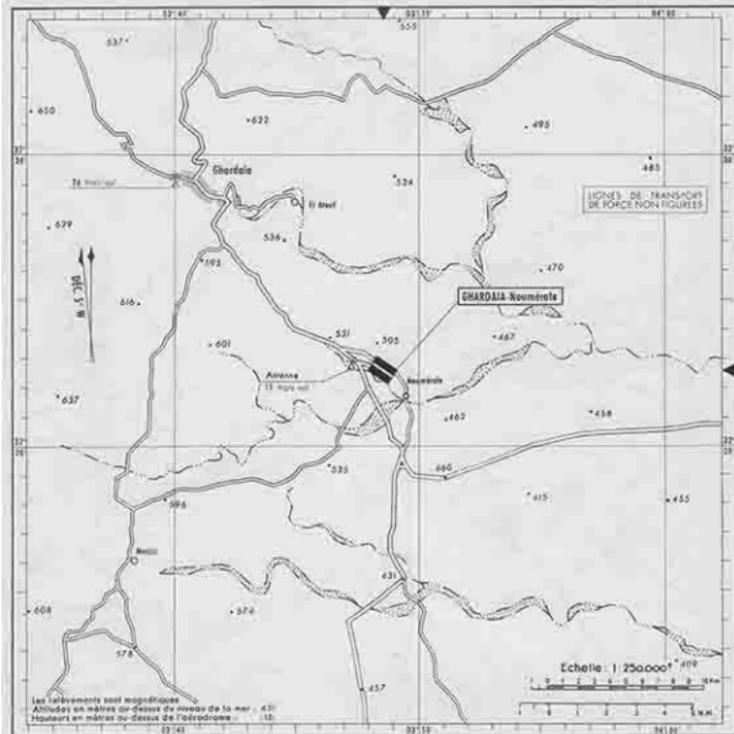
Obstacles :

Néant.

Installations : Néant.

SHELL : Pas de stock aviation Shell actuellement à Ghardaïa. Se ravitailler à Laghouat (203 kms N.) ou à El-Goléa (320 kms S.).

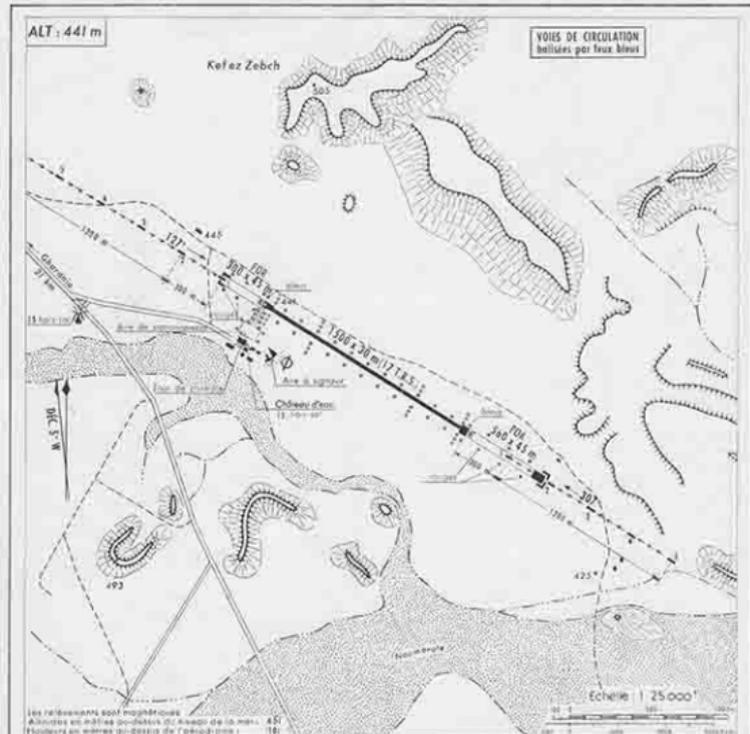
Météo : Pas de météo, à Ghardaïa.



CONTROLE LOCAL APP / Nisert

TWR / VIF

CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION: N/A



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

Tél. de l'Héliodrome 66 à GHARDAIA

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au bureau de piste de l'aéroport.

Tél. de l'aéroport.

Ghardaïa-Noumérat – 1962



(Philipp Battle)

Ghardaïa-Noumérate – 1961



Ghardaïa-Noumérat – 1961



(Pierre Jannot)



Ghardaïa-Noumérat – 1961
Le MdL Chagneau arrive à
Ghardaïa, en provenance de
Ouargla, avec un N 3400 du
2^{ème} PA ZES

(Jean-Pierre Chagneau)

Ghardaïa-Noumérate – 1951 – Rocchi, Marc Velu, Jacques Finat et le *Norécrin* F-BFJC de l'Aéro-club d'Algérie



(Marc Velu)

Ghardaïa-Noumérat – 1959 – Le docteur Deloupy arrive d'Oran en famille avec un Jodel 117



(Henri Deloupy)

Ghardaïa-Noumérat – 1959 – Gaëtan Dardignac, secrétaire général de l'Aéro-club d'Oranie, arrive en Jodel. Il disparaîtra tragiquement en juillet 1962, victime du FLN



(Claude Dardignac)

Ghardaïa-Noumérate – DC 4 d'Air Algérie



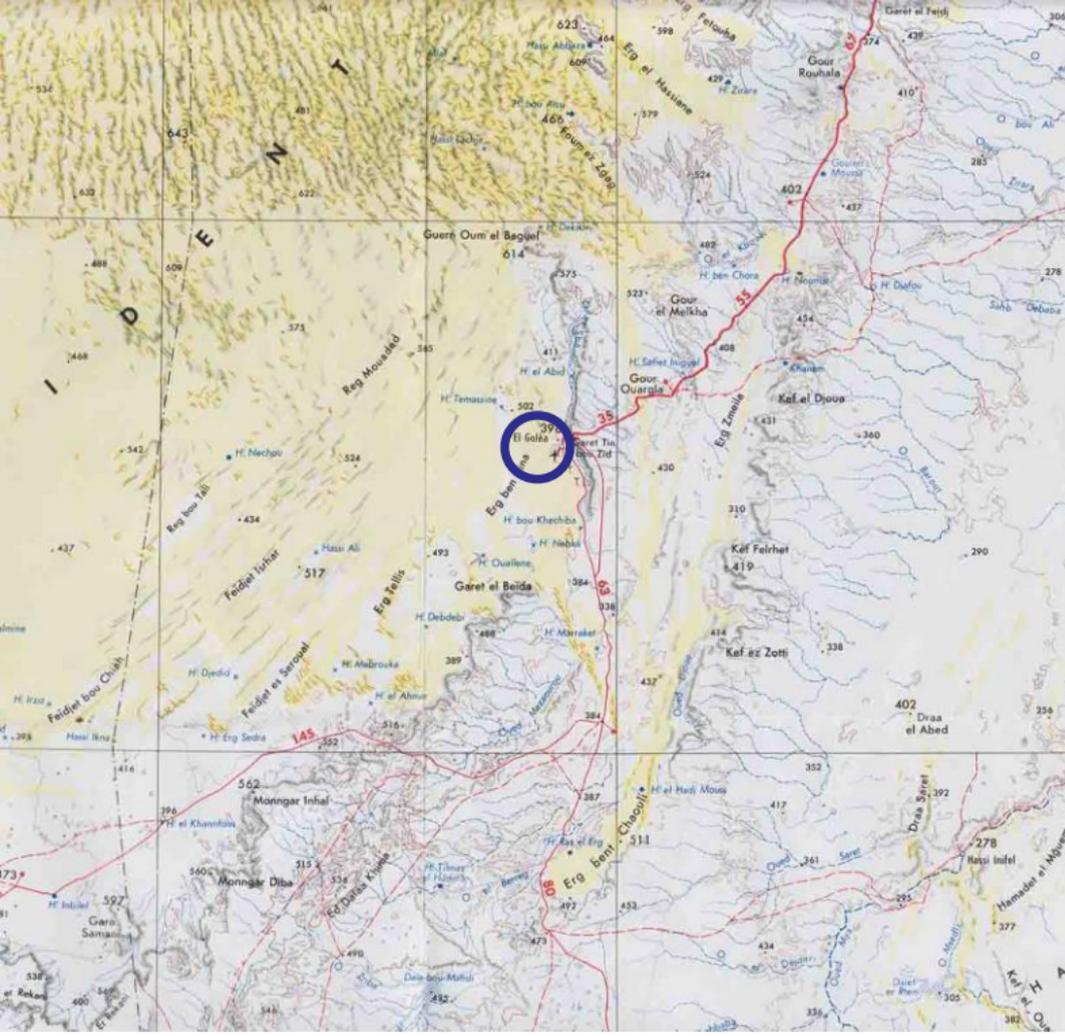
(Air Algérie)

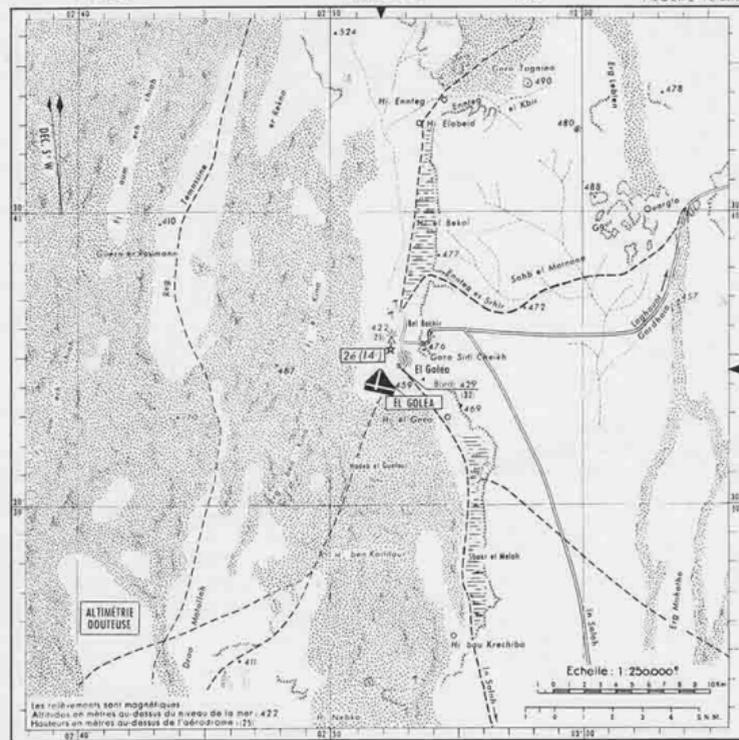
El-Goléa

Haut lieu du tourisme saharien, El-Goléa dispose d'un aéroport moderne situé à proximité immédiate de la ville, aménagé en 1957 sur le site de l'ancien aéroport.

El-Goléa est desservi par les avions d'Air France et d'Air Algérie. C'est aussi une escale appréciée par les rallyes aériens.

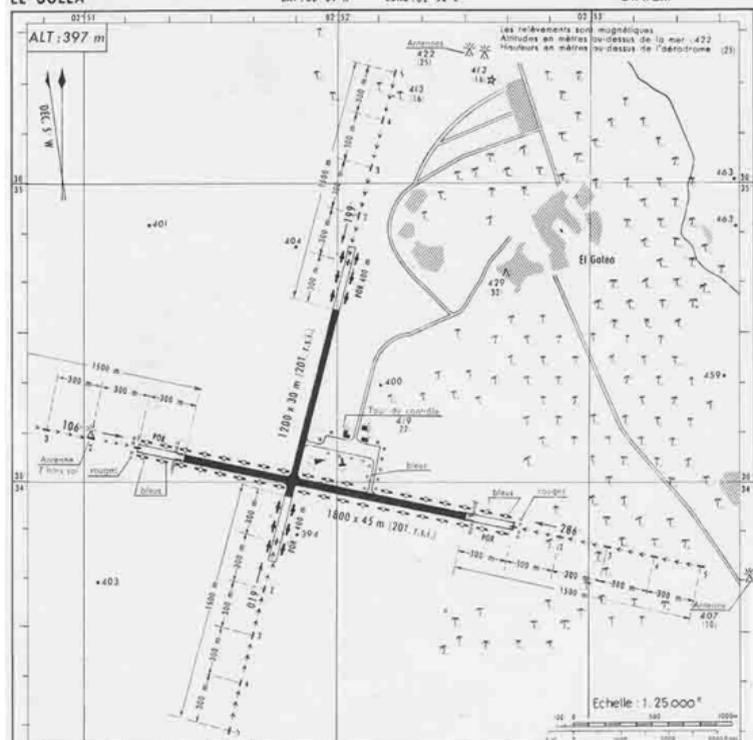
Il est utilisé épisodiquement par les avions militaires.





CONTRÔLE LOCAL APP : Néant
TWR : VHF

CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION Néant



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : Inutilisable hors pistes et voies de circulation

Tél. de l'Aérodrome Néant

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

NOTES

El-Goléa et l'aérodrome au fond – Février 1962



El-Goléa – Le premier bâtiment – 1951



El-Goléa – Norécrin d'Air Oasis – 1954



(Jacques Pierchon)

El-Goléa – Aéroport et tour de contrôle – Septembre 1959



(Gilbert Heim)

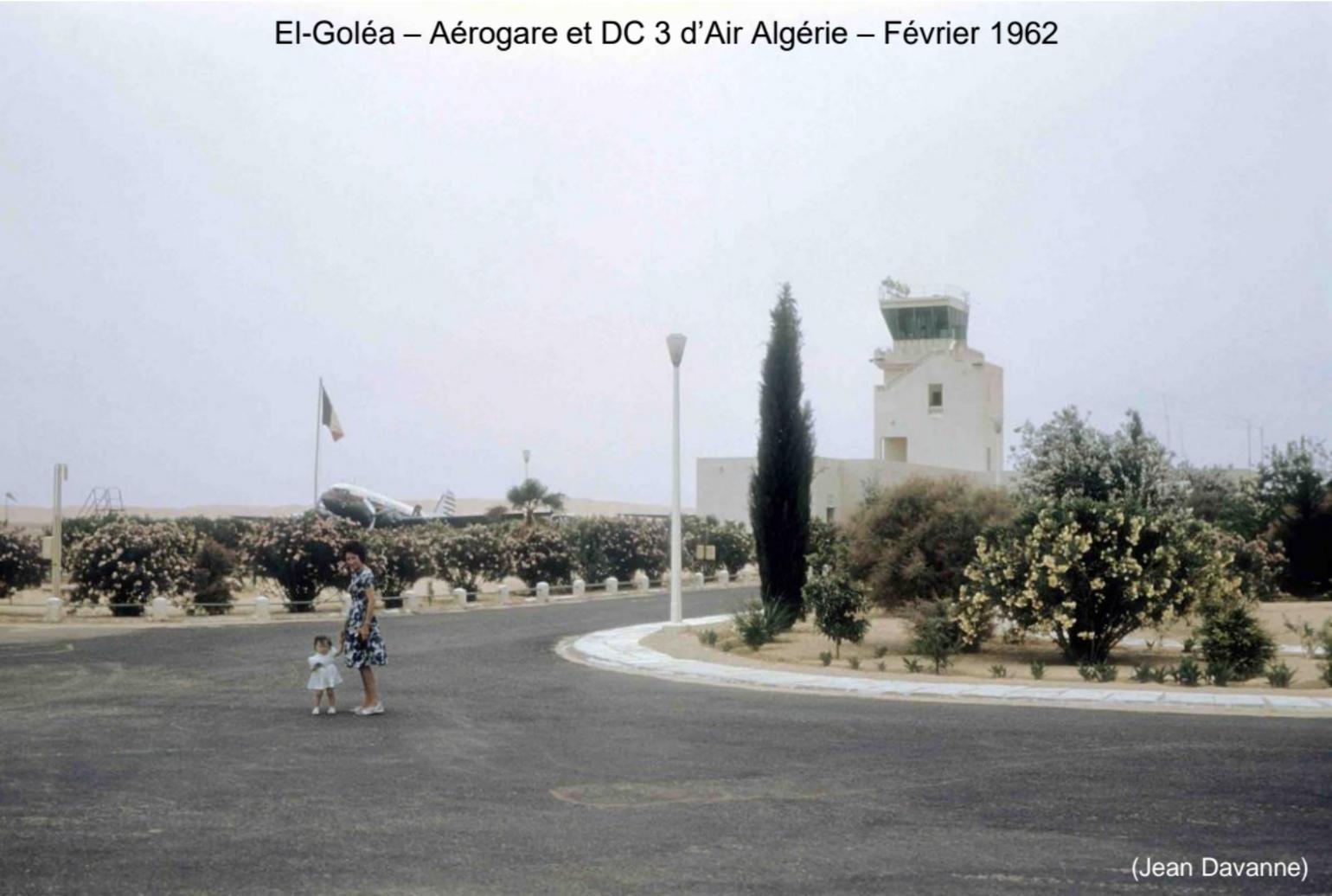


El-Goléa – Aérogare et Bell G2 de Gyrafrique – Février 1962



(Jean Davanne)

El-Goléa – Aérogare et DC 3 d'Air Algérie – Février 1962



EI-Goléa – N 3400 du 1^{er} PA ZES – MdL Thomas et Davanne, MdLC Maumelat et Lt Moleins – Février 1962



(Jean Davanne)

El-Goléa – Aérogare et Jean Davanne dans un Bell G2 du 1^{er} PMAH ZES – Février 1962



(Jean Davanne)

Vous partez en Algérie?

PROFITEZ-EN
*pour aller passer
un*

WEEK-END
aux Oasis



ALGER vous gagnez **Biskra** en 1h.25,
et de Biskra, vous êtes à **Touggourt**
en 55 minutes par Air France.

En 3 heures de vol, vous atteignez
El Goléa où les roses fleurissent dès
Janvier. **Les oasis sahariennes sont de véritables
paradis terrestres durant les mois d'hiver.** Partis
le vendredi, vous serez de retour à Alger le lundi, enthousiasmés par ces 3 journées de soleil et de palmes, d'exotisme et de farniente, peuplées de visions inoubliables : silence poignant de la mer de sables (où vous irez vous promener à chameau), floraisons exubérantes dans les jardins des oasis, grouillement bigarré de la foule indigène, danses des Ouled Nails, et tout l'étrange pittoresque de la vie dans le Grand Sud.

Au reste, si vous n'aimez l'exotisme qu'à la condition de pouvoir le savourer dans le confort, votre satisfaction sera totale, car vous trouverez partout des hôtels de premier ordre.

EN QUELQUES HEURES VOUS ATTEINDREZ LES PORTES
DU DÉSERT
GRÂCE À **AIR FRANCE**

Alger et Cie — Paris

Printed in France



El-Goléa — Hôtel Transatlantique

El-Goléa – Nord 2502B *Noratlas* d'Air Algérie – 1962



L'arrivée à El-Goléa, vue d'un Jodel 140 *Mousquetaire*, en octobre 1960



(Pierre Siegel)

El-Goléa – Arrivée, en Siebel, du général Pinson, commandant le Génie – 1957



El-Goléa – T-6 de l'EALA 12/72 – 1957



(Yves Guénard)

Atterrissage forcé, à côté d' El-Goléa, d'un *Flamant* de l'EOM 83 en route vers Bangui – 15 mars 1951



(Jean-Louis Laclavère)



El-Goléa – Crevaison de la roue avant du *Noratlas* n° 125 de l'ET 2/61 et opération de remorquage vers le parking, menée par Yves Guénard avec un wrecker du Génie Saharien – 1957



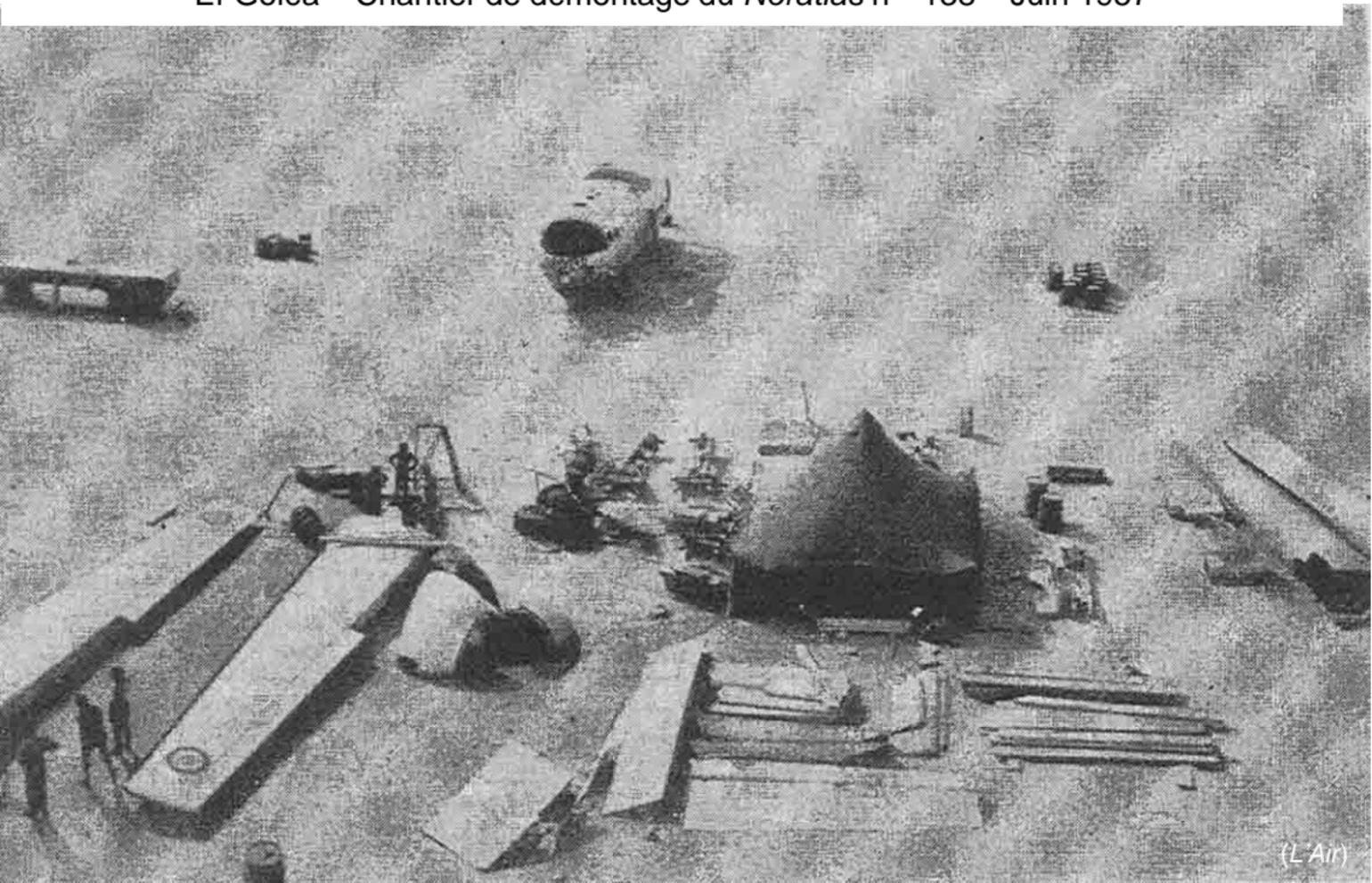
(Yves Guénard)



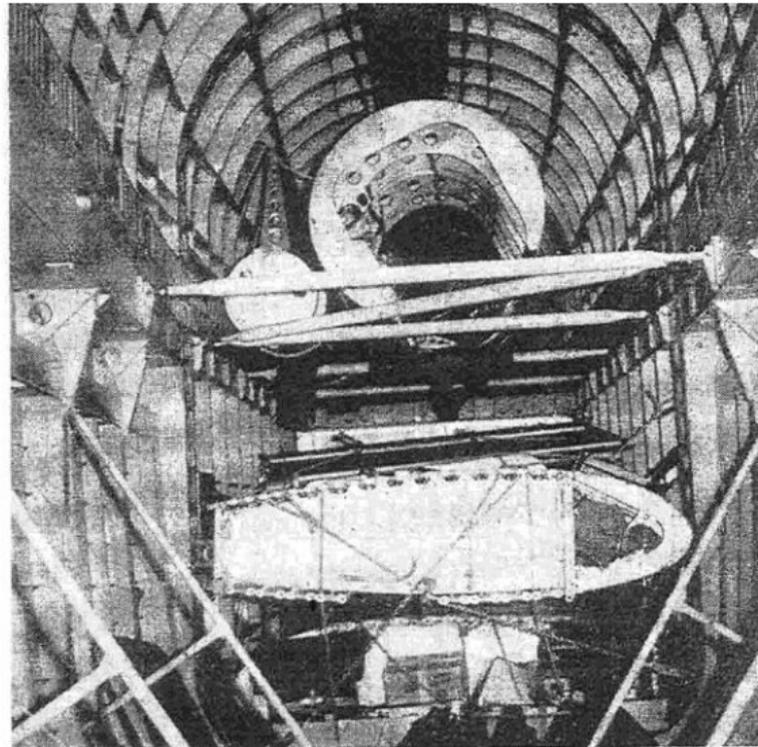
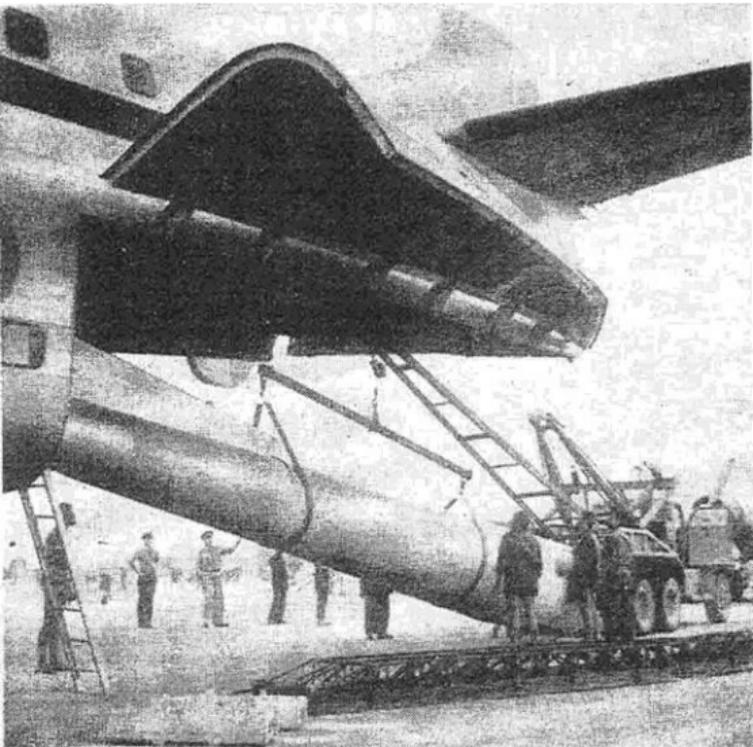
El-Goléa – Atterrissage train rentré du
Noratlas n° 138 de l'ET 1/62, le 26 juin
1957, et démontage de l'avion



El-Goléa – Chantier de démontage du *Noratlas* n° 138 – Juin 1957



El-Goléa – Chargement des éléments du *Noratlas* n° 138 dans un Breguet *Deux-Ponts* d'Air France qui les amènera à Bourges, en deux rotations, les 16 et 19 octobre 1957



El-Goléa – D'autres éléments du *Noratlas* n° 138 sont transportés en *Noratlas*



(Yves Guérard)



Région d' El-Goléa
Atterrissage, sur le plateau
du Tadémaït, d'un *Flamant*
du GOM 86 venu apporter
des pneus à un convoi du
Génie Saharien
Septembre 1959



El-Goléa – Escale d'un De Havilland *Heron* d'UAT – 1958



(Jean Delacroix)

El-Goléa – Super Aero 45 de la SGAA – Septembre 1959



(Jean Delacroix)

El-Goléa – Beech 18 de l'Escadrille Mercure – 1958



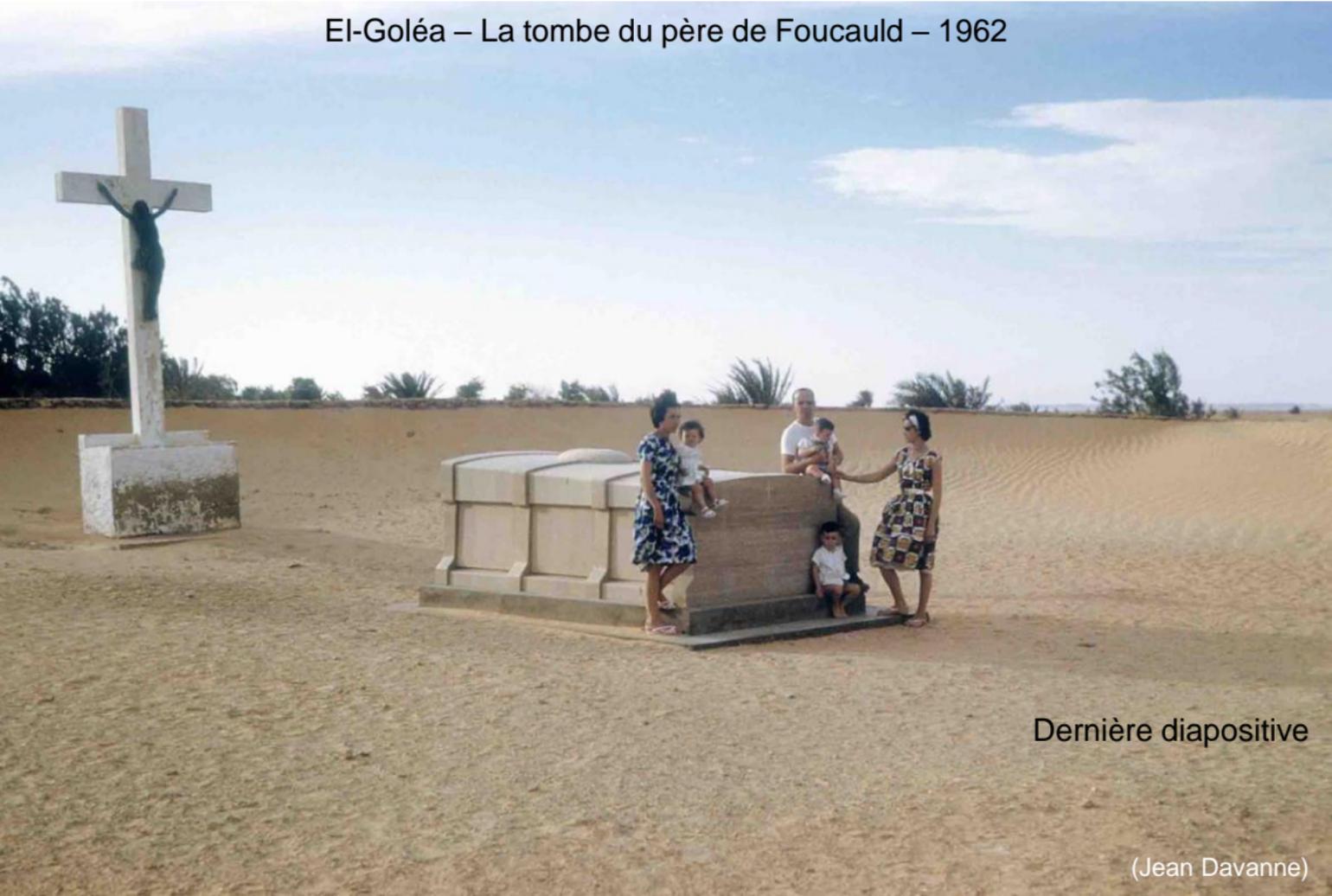
(Jean Delacroix)

El-Goléa – Ennuis de carburateur pour le Beech 18 F-OAXI d'Aérotec – 23 avril 1960



(Robert Mandavialle)

El-Goléa – La tombe du père de Foucauld – 1962



Dernière diapositive

(Jean Davanne)