

Aérodromes et bases 1945-1962 (36)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-cinquante-deuxième diaporama est le trente-sixième et dernier d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de Fort-Thiriet, Ohanet, Fort-Flatters, In-Amenas, Edjéleh, Fort-Polignac, Ghat et Djanet.

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.

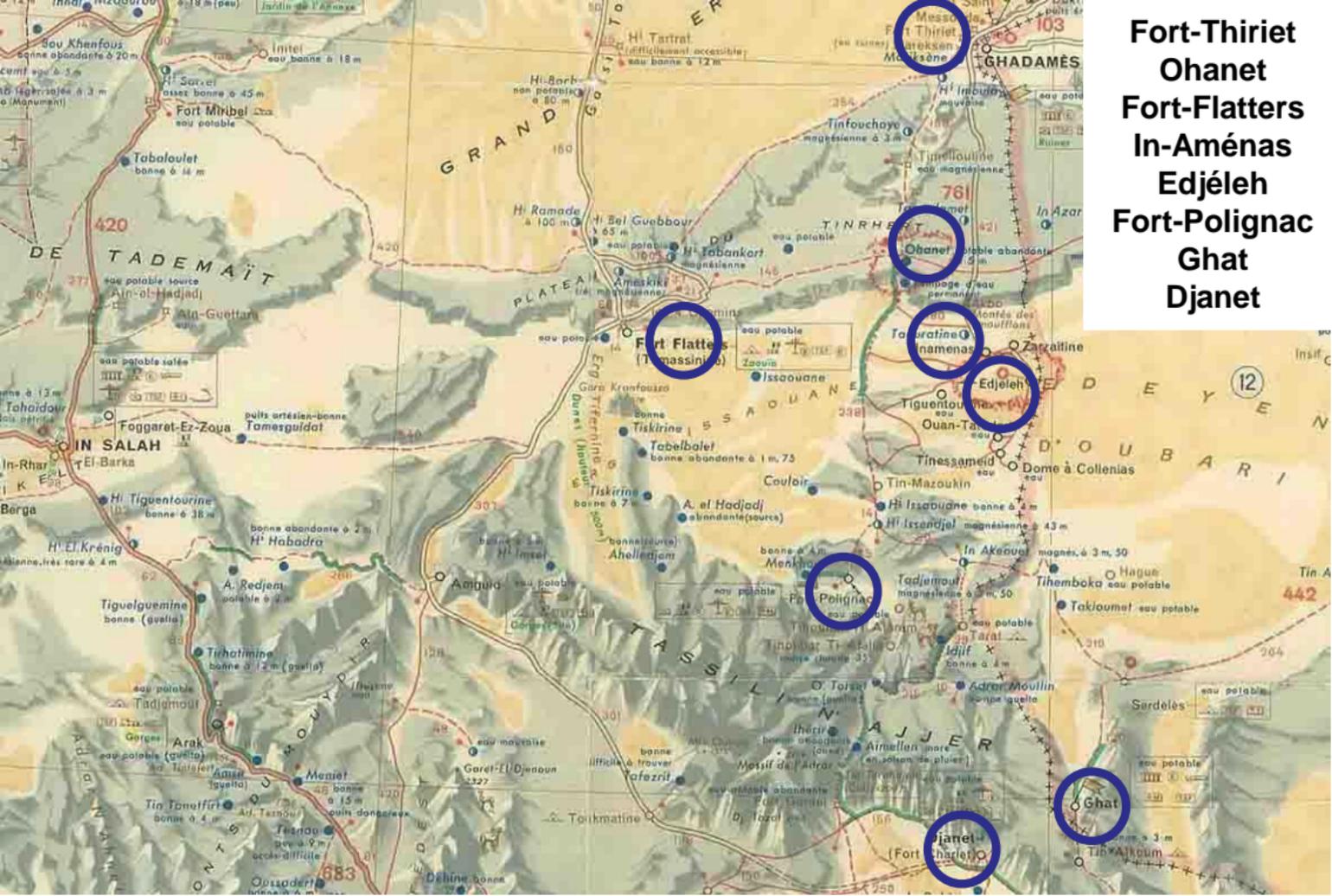
N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

Fort-Thiriet
Ohanet
Fort-Flatters
In-Aménas
Edjéleh
Fort-Polignac
Ghat
Djanet



CONTROLE LOCAL : APP : Néant.
TWR : Néant.
CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION : Néant.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable en dehors de l'aire de manœuvre.
À chaque extrémité de piste la balise d'approche N°1 est située à 400 m.

Tél. de l'Aérodrome (N)nt :

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : Néant. S'adresser au B.I.A. de QUARGLA. Tél. : 0.05 0 QUARGLA

Tél. :

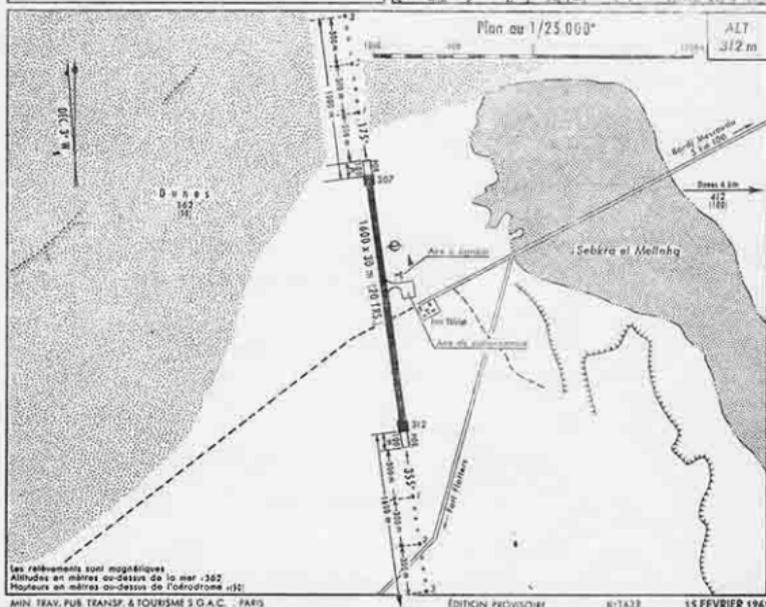
NOTES :



Poste situé à proximité des frontières tunisiennes et libyennes. Site riche en vestiges préhistoriques.

Le poste a été attaqué par l'armée tunisienne lors de l'affaire de Bizerte en juillet 1961.

Il reçoit le détachement d'un Nord 3400 du 2^{ème} PA ZES en 1961 et 1962

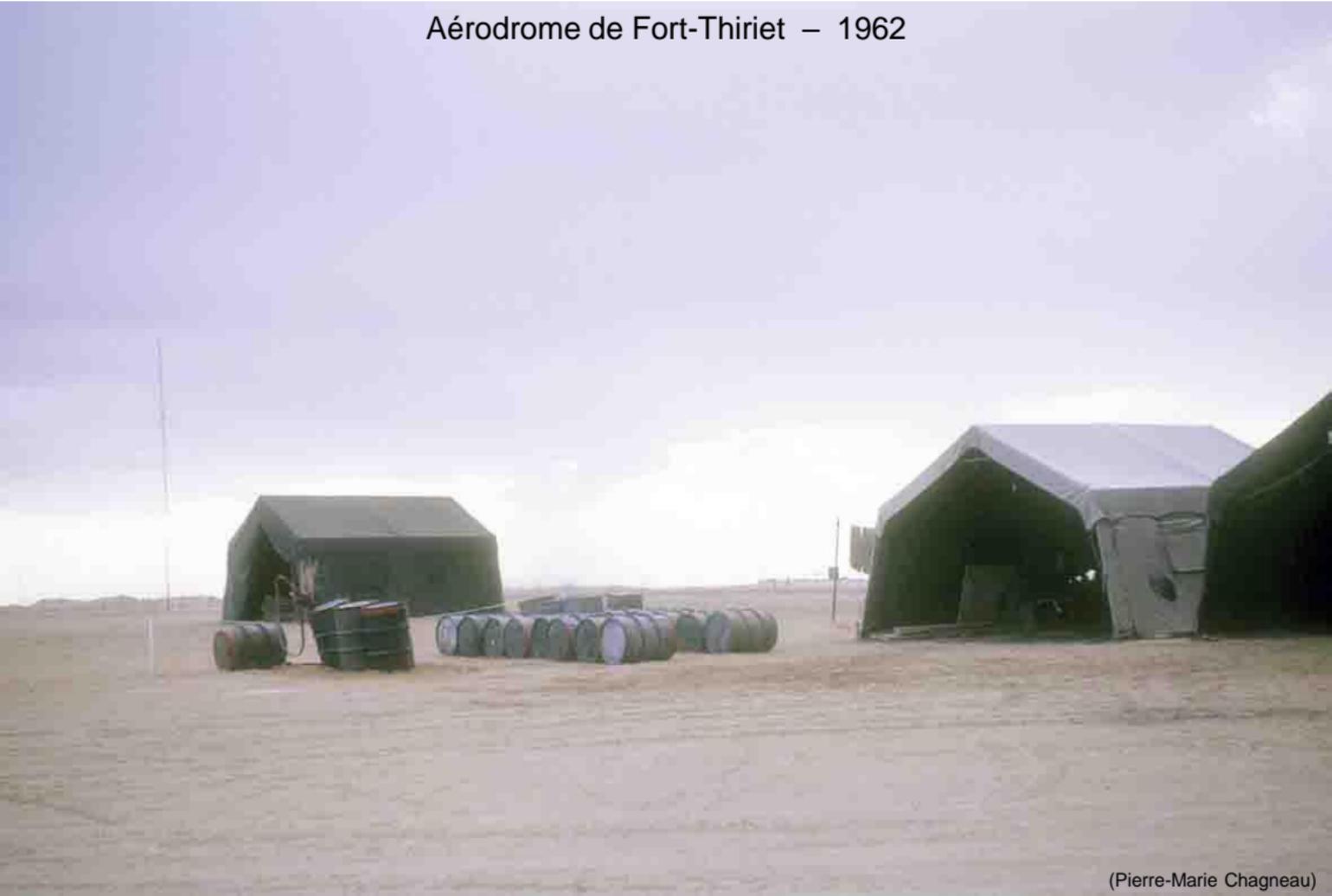


Fort-Thiriet

Aérodrome de Fort-Thiriet – 1962



Aérodrome de Fort-Thiriet – 1962



CONTROLE LOCAL : APP : *Néant*
 TWR : *Néant*
 CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : *Néant*

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :
*(utilisable hors bande...
 Terrain glissant et risqué après pluies, risques d'irradiation
 latente)*

Tél. de l'Aérodrome : *Néant*
 INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : *Néant*

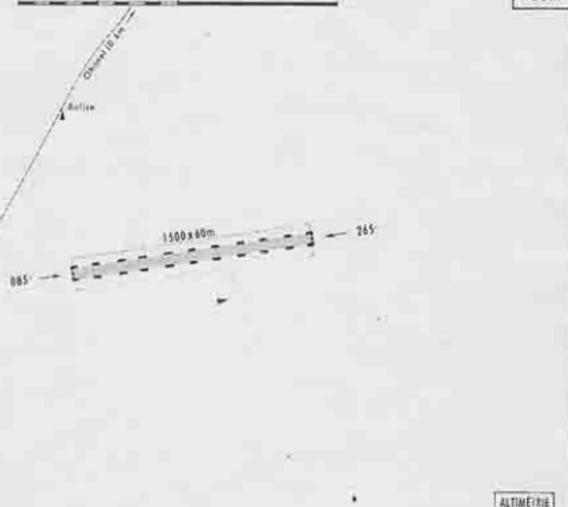
Tél : *Néant*
 NOTES : *Néant*



Plan au 1/25.000°

1000 500 0 500 1000 m

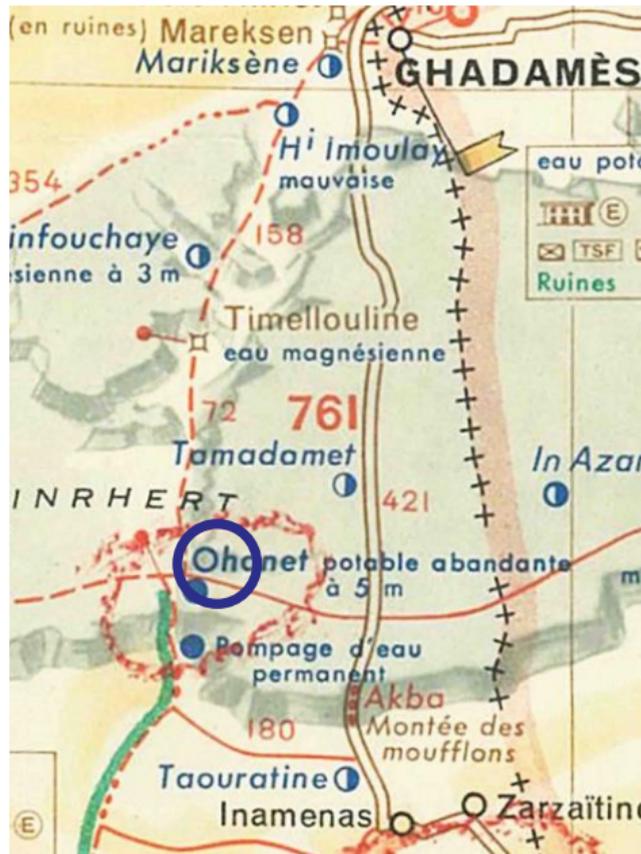
ALT
480m



ALTIMÈTRE
ROUTEUSE

Ohanet

Poste isolé qui profite de l'activité pétrolière et de la proximité de l'oléoduc vers la Tunisie.



TERRAIN DE SECOURS

Position :

Il existe 2 terrains d'aviation à Flatters : l'un situé à 6 Kms. 500 W. en ligne droite mais à 14 Kms. par la piste automobile, l'autre, décrit ici, à 3 Kms. 500 N.-E. du bordj militaire.
Lat. 28°9' N.
Long. 6°42' E.
Déclinaison magnétique : 7°30' W. (1935).

Repères :

1 Km. W., village de maisons brunes et blanches, en bordure d'une petite palmeraie ;
3 Kms. S., bordj militaire, de couleur grise, puis chaînes de dunes importantes.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

Losange de 700 m. x 600 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs avec inscription réglementaire : FLATTERS.

Indicateur de vent :

Néant.

Nature du sol :

Un peu lourd ; impraticable par temps de pluies ; très lourd durant 4 jours après pluies.

Obstacles :

S. à 50 m., vallonements, sens E.-W., hauteur 15 m.

Installations : Néant.

SHELL : Essence : distributeur spécial d'essence aviation Shell sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo : Poste de météo, à Flatters.

Détachement de terrain opérationnel numéro 48/540, dépendant de la base de Ouargla, avec près de 150 militaires de l'armée de l'Air.

L'aérodrome est desservi par les lignes civiles et militaires. Détachement des avions du GOM 86 et du GSRA 76.

L'activité pétrolière y est importante pour l'exploitation et pour la recherche.



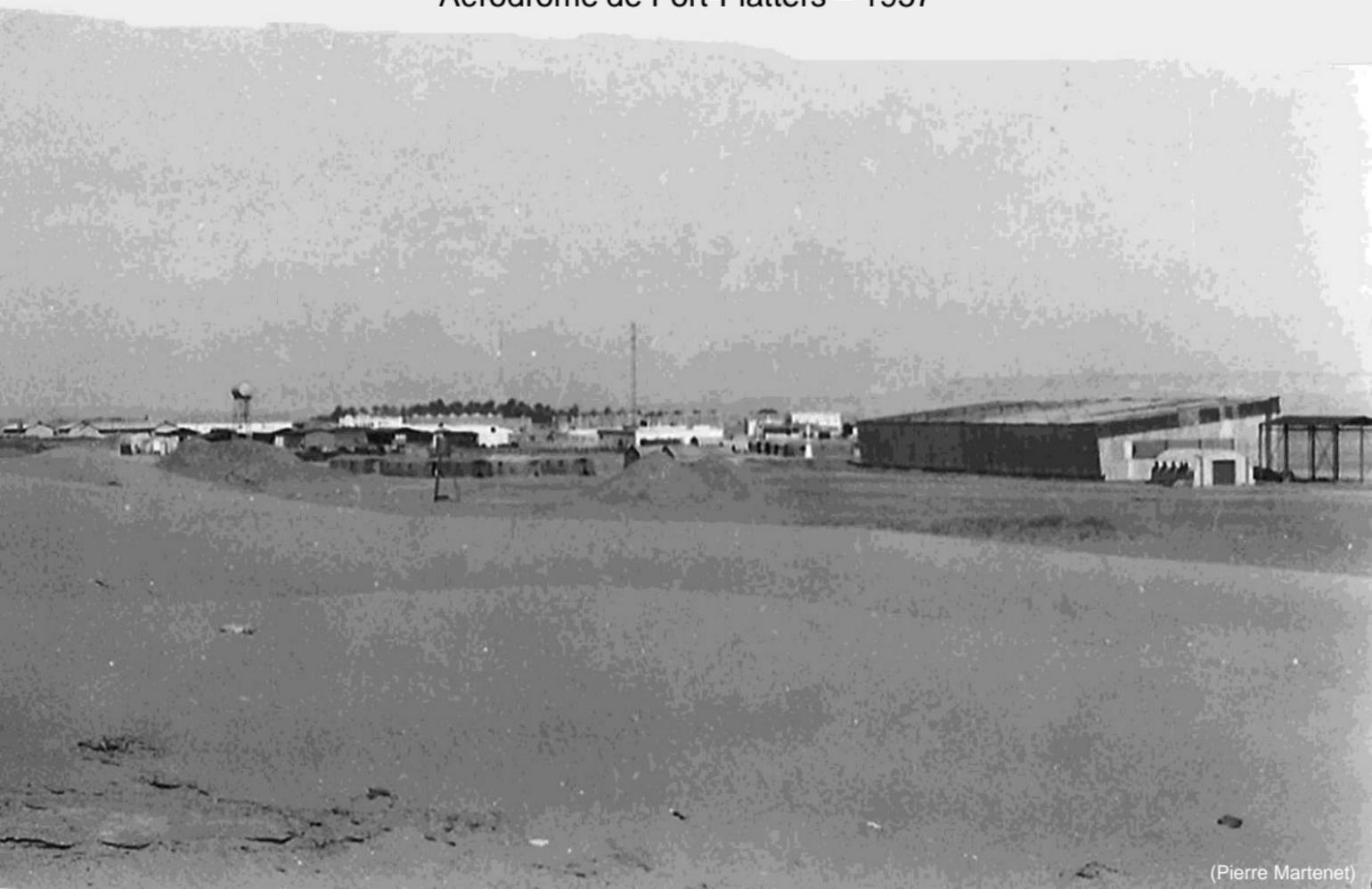
Aérodrome de Fort-Flatters



Lever des couleurs sur l'aérodrome de Fort-Flatters



Aérodrome de Fort-Flatters – 1957



Aérodrome de Fort-Flatters – 1957



B-26 *Invader* et DC 3 d'Aérotec à Fort-Flatters en 1957



Aérodrome de Fort-Flatters – 1957



Aérodrome de Fort-Flatters – 1957



Station radio, aérodrome de Fort-Flatters – 1957



Aérodrome de Fort-Flatters, arrivée d'une personnalité en NC 701 – 1957



Aérodrome de Fort-Flatters, arrivée d'une personnalité – 1957



Aérodrome de Fort-Flatters, arrivée d'une personnalité – 1957



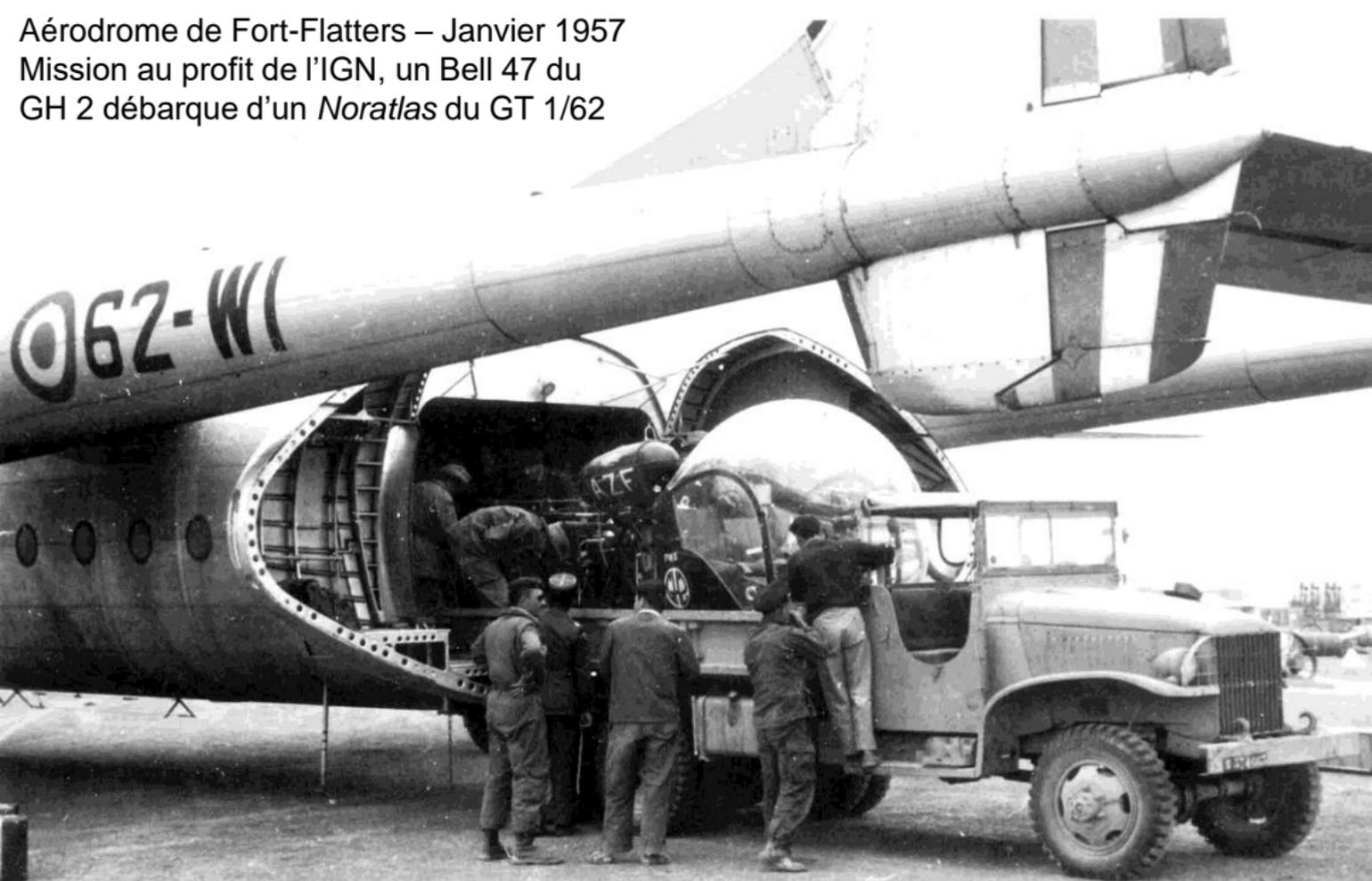
Un équipage se rafaîchi à Fort-Flatters en 1957



Un équipage se rafaîchi à Fort-Flatters en 1957



Aérodrome de Fort-Flatters – Janvier 1957
Mission au profit de l'IGN, un Bell 47 du
GH 2 débarque d'un *Noratlas* du GT 1/62



Noratlas d'Air Algérie à Fort-Flatters – 1959



Deux-Ponts d'Air France à Fort-Flatters – 1958



Dragon Rapide de la SGAA et DC 4 d'Air Algérie à Fort-Flatters – 1959



Dragon Rapide de la SGAA et DC 4 d'Air France à Fort-Flatters – 1959



DC 4 d'Air France vu depuis un *Dragon Rapide* de la SGAA à Fort-Flatters – 1959



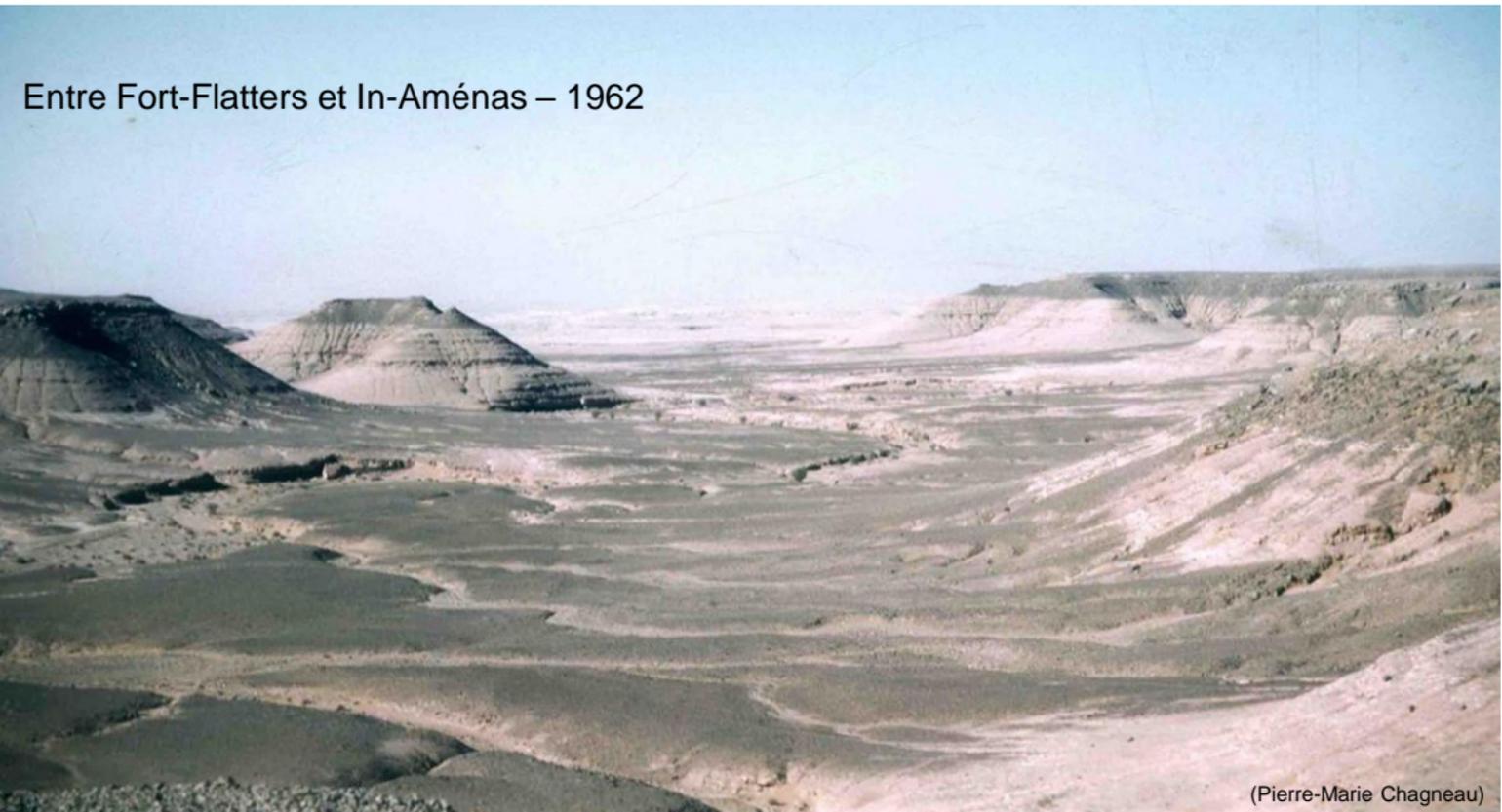
Chasse-sable



In-Aménas

In-Aménas est un important aérodrome au service des pétroliers, desservi par des lignes régulières. Il abrite un détachement de l'ALAT du PA 2^{ème} ZES.

Entre Fort-Flatters et In-Aménas – 1962



Aérodrome d'In-Aménas – 1959



Aérodrome d'In-Aménas – 1962 – La centrale thermique à droite



Aérodrome d'In-Aménas – 1962

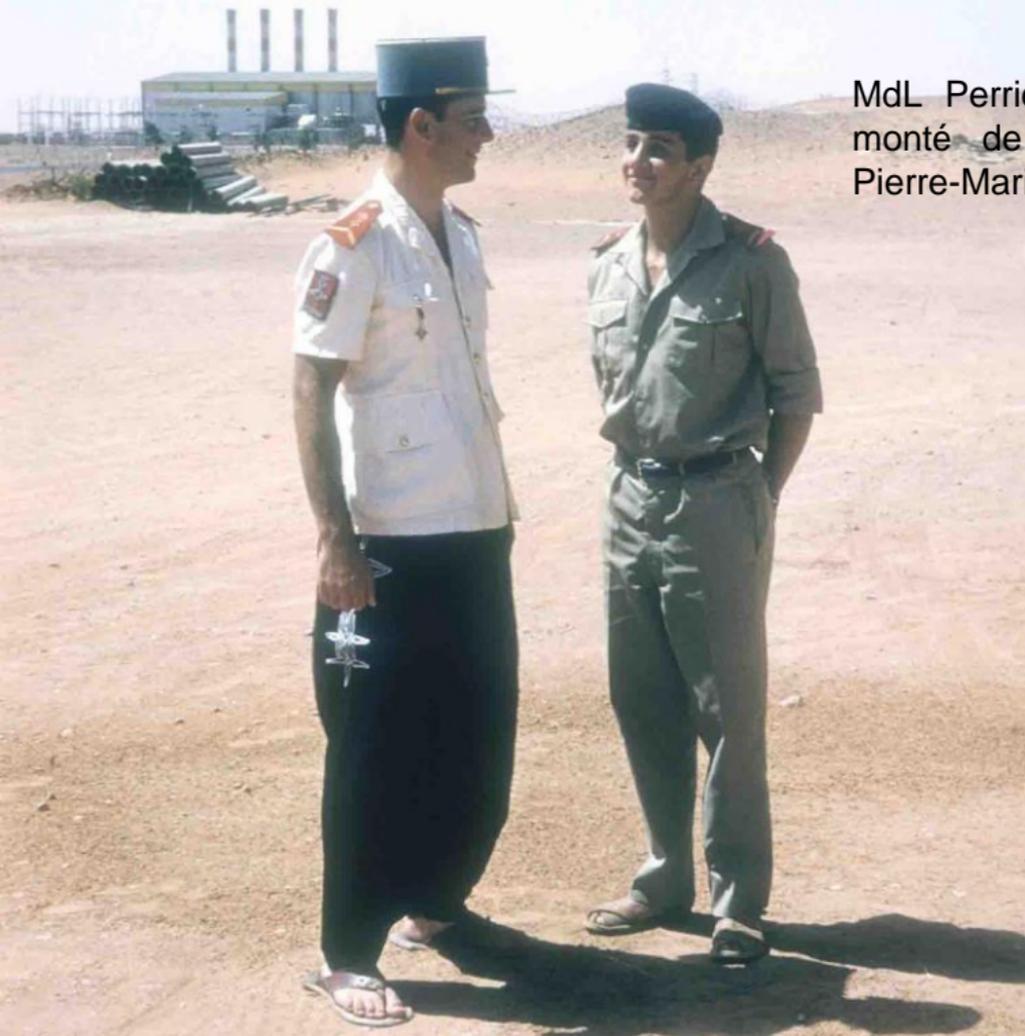


Décollage d'un Nord 3400 du 2^{ème} PA ZES à Aménas – 1962



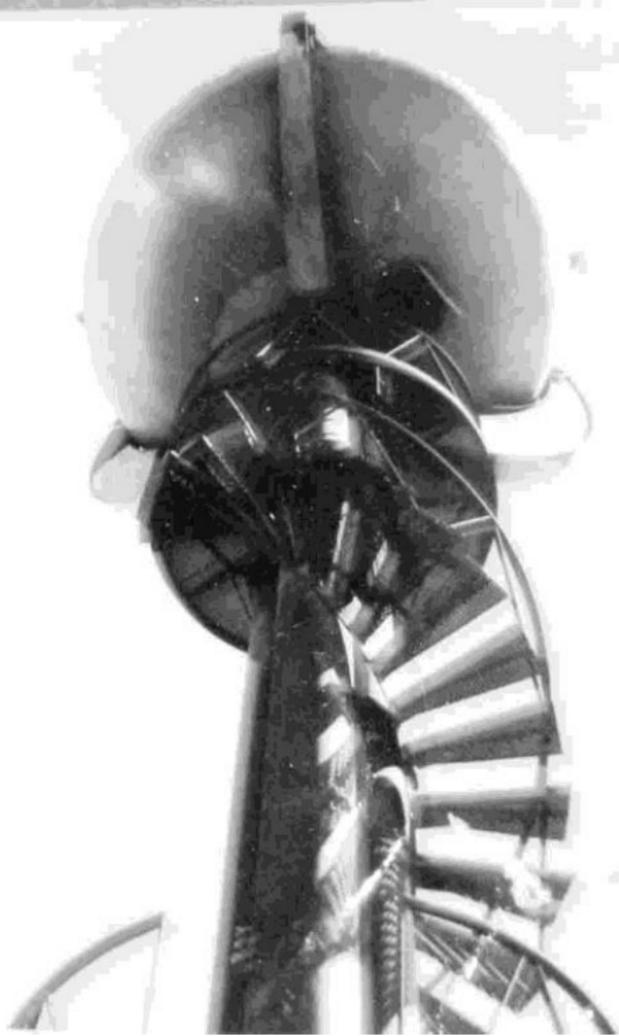
In-Aménans 1962

MdL Perrier, du 3^{ème} Groupe saharien
monté de l'Issaouane, et MdL pilote
Pierre-Marie Chagneau, du 2^{ème} PA ZES



(Pierre-Marie Chagneau)

Le fameux « bilboquet » d'In-Aménas

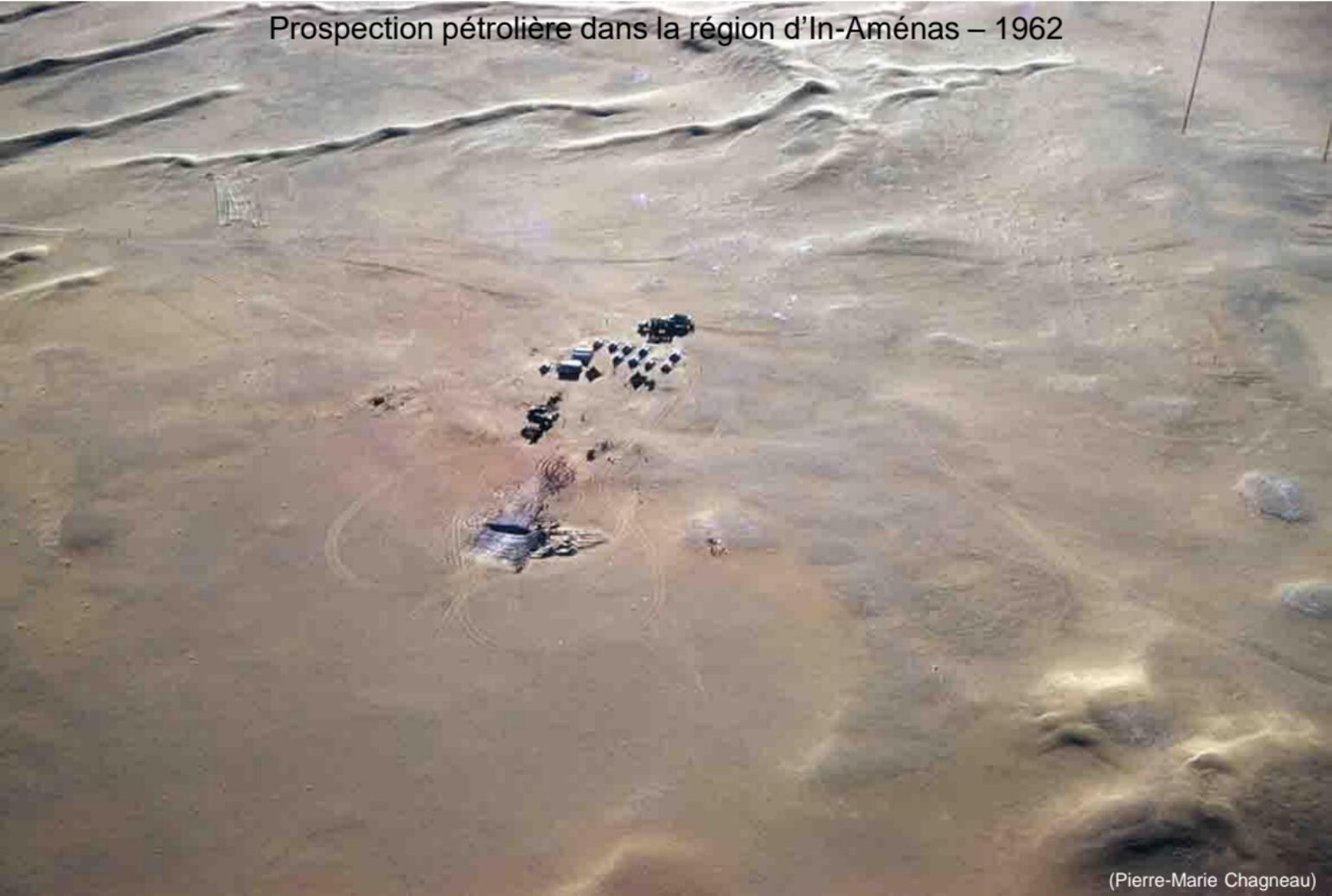


(Marcel Vervoort)

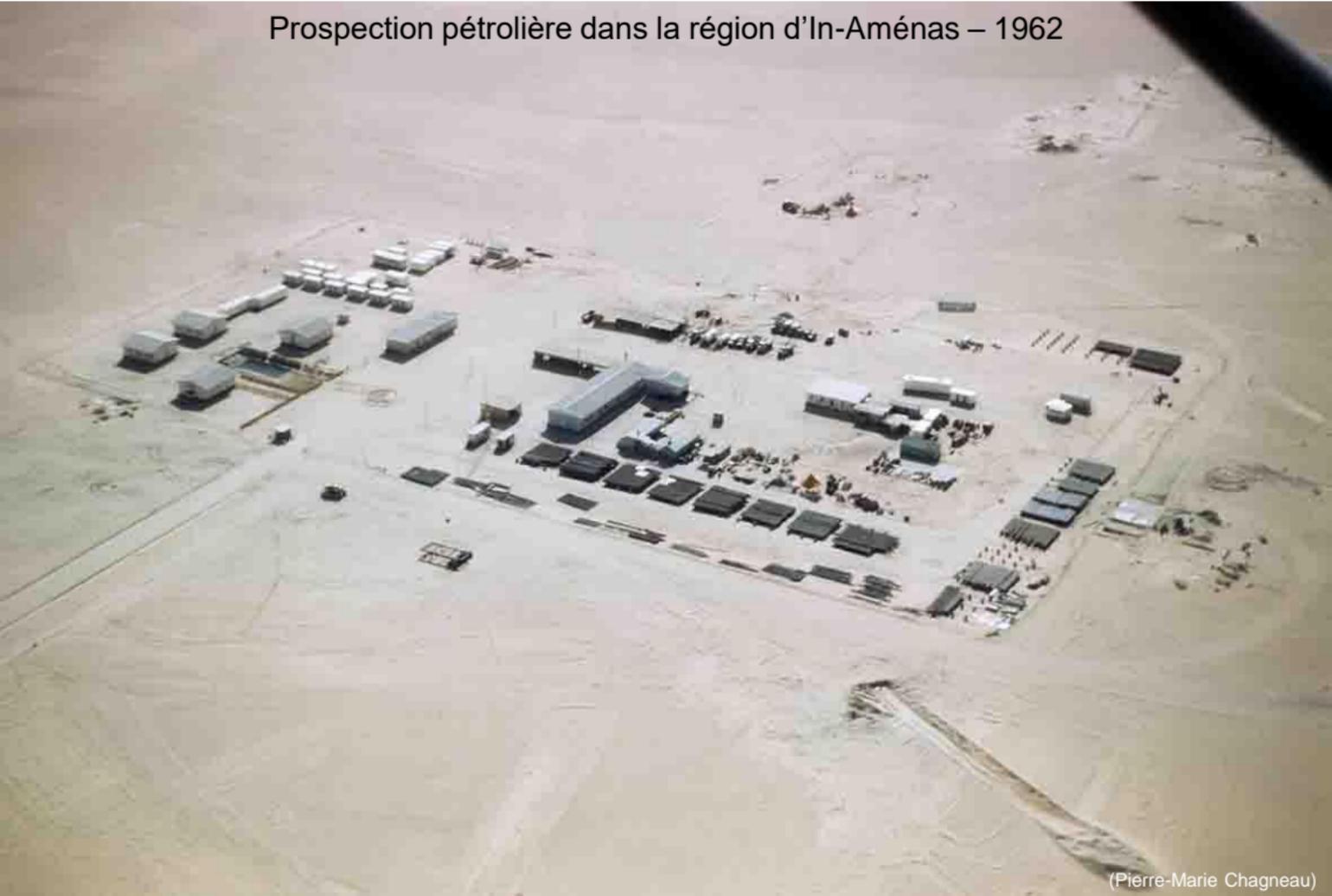
DC 4 d'Air France à In-Aménas – 1959



Prospection pétrolière dans la région d'In-Aménas – 1962



Prospection pétrolière dans la région d'In-Aménas – 1962



Edjéleh

Tous les jours, sauf le dimanche, un avion d'Air France, affrété par les pétroliers, se pose à midi à Edjéleh. Il transporte des passagers « pétroliers », le fret nécessaire au fonctionnement de la base civile et le courrier postal. Il repart pour Alger à 14 heures, avec les pétroliers « permissionnaires » et le courrier.

Aérodrome d'Edjéleh – 1959



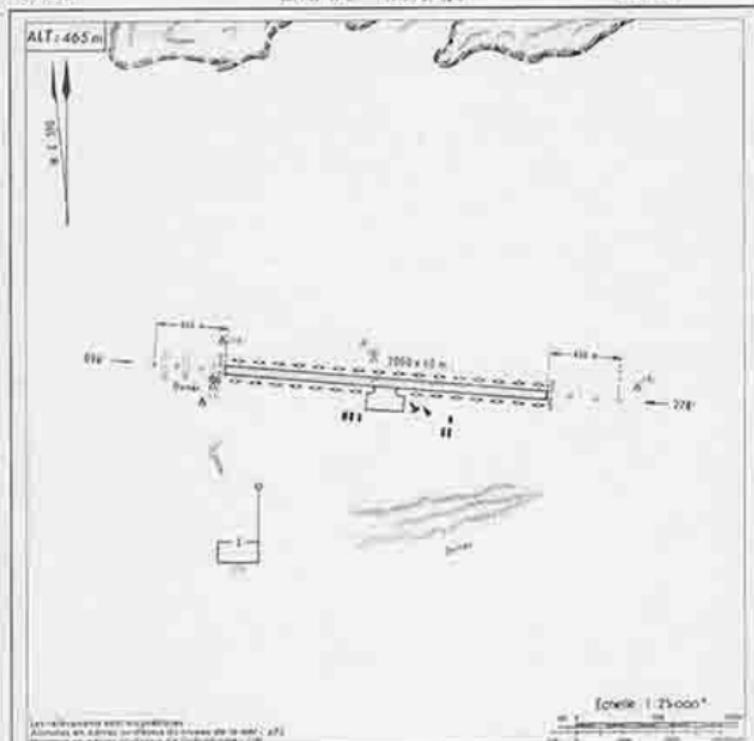


CONTROLE LOCAL :
AFI : Néant
TRM : VHP, HP

CONCIS PARTICULIERS D'UTILISATION :

Utilisable : 1) par les aéronefs français immatriculés par le Gouvernement Français, ou les Délégués Généraux de Gouvernement en Algérie.

2) par les aéronefs étrangers immatriculés par le Gouvernement Français et en présence de ARBOMAT à la Direction de l'Aéronautique en Algérie : Adresse Téléphonique : DINAERO/TRANS ALGER.



REMARQUES COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRES :
Inutilisable Après bombe.
Effacer les points fixes en dehors de la bande.

TEL. EN TUNISIE : Néant

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau de piste

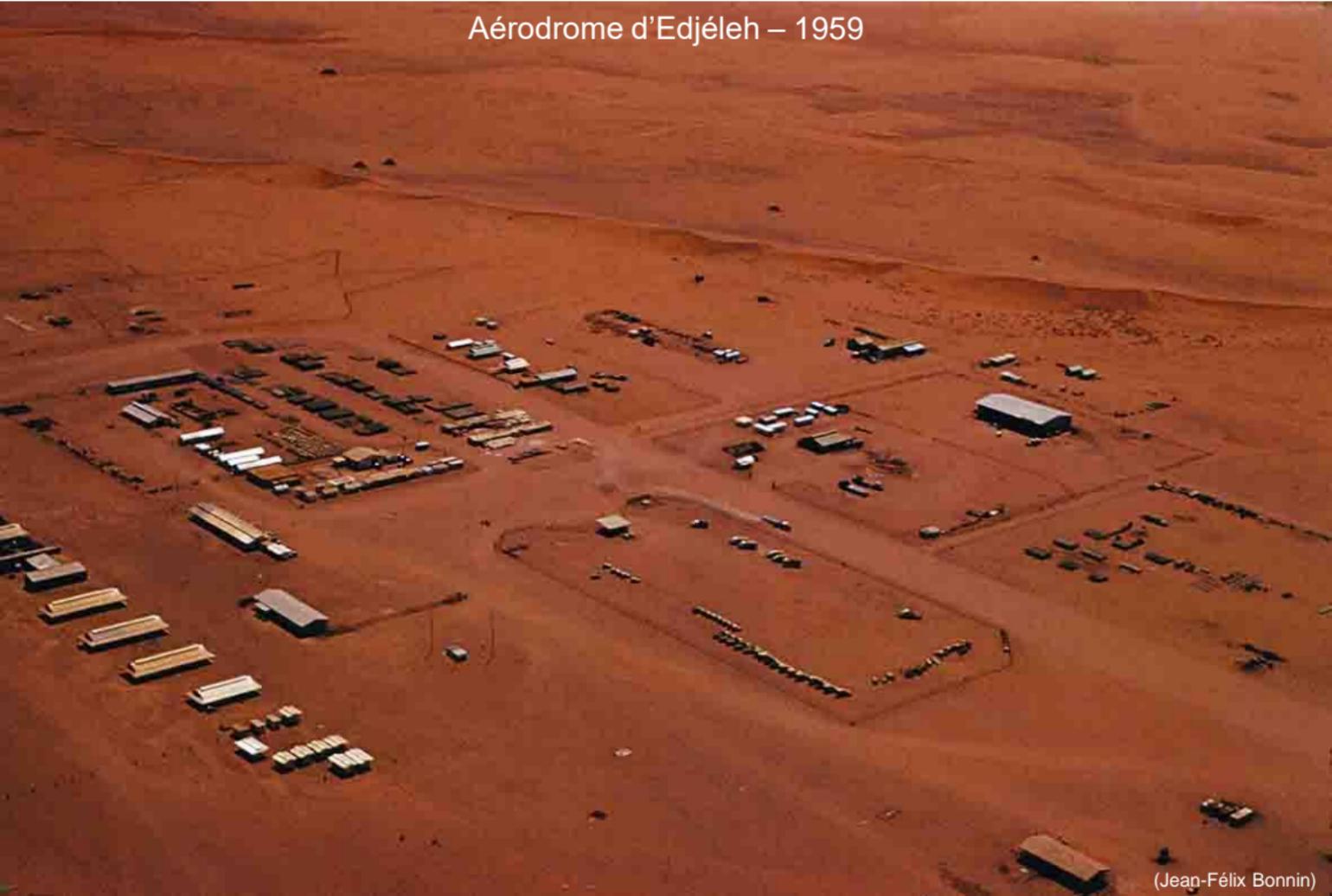
TR : Néant.

NOTES :

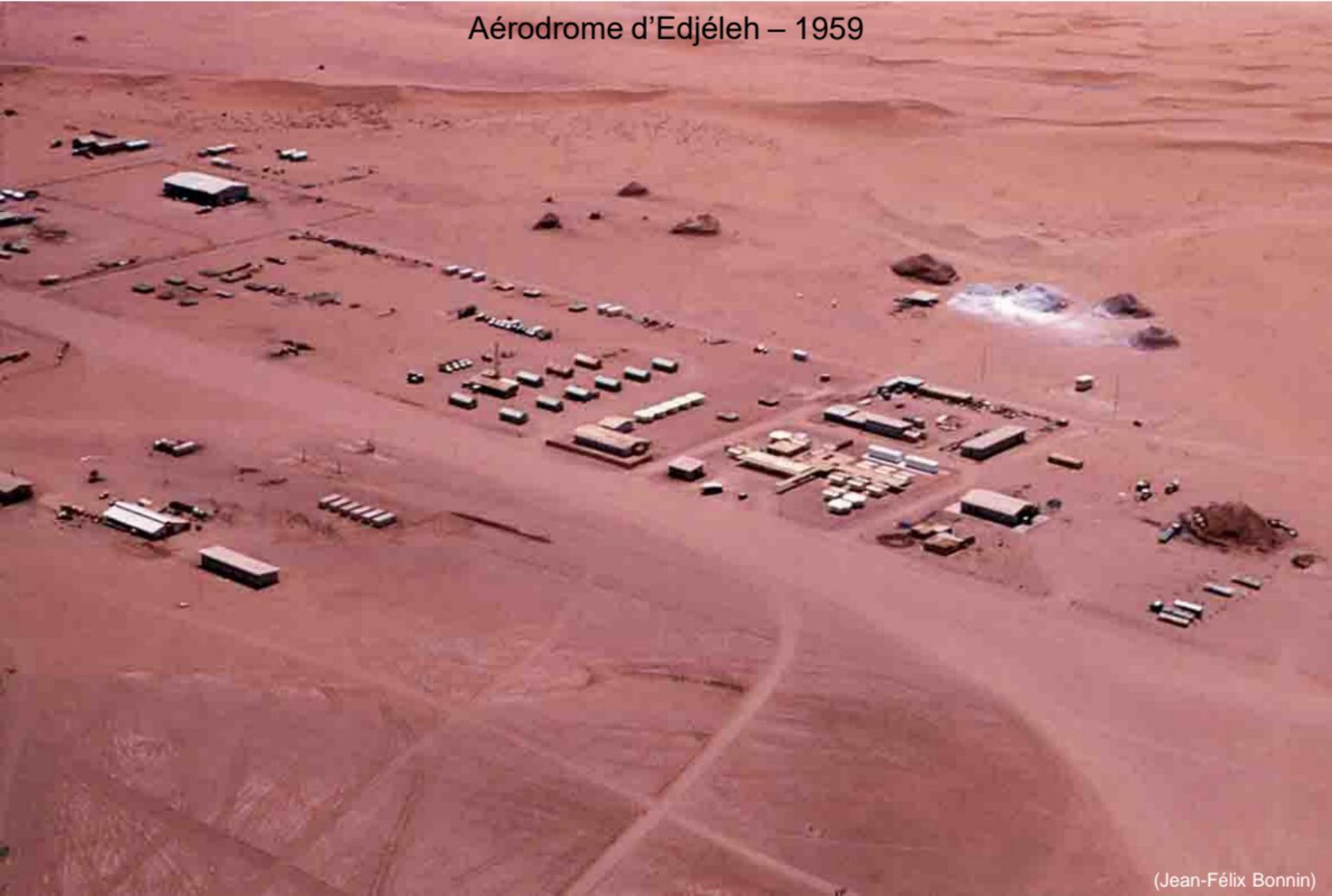
Aérodrome d'Edjéleh – 1959



Aérodrome d'Edjéleh – 1959



Aérodrome d'Edjéleh – 1959



Aérodrome d'Edjéleh – Avril 1960



Deux-Ponts d'Air France à Edjéleh



(Claude Loustau)

Deux-Ponts d'Air France à Edjéleh – 1959



Piper PA 23 *Apache* à Edjéleh – 1959



Dragon Rapide de la SGAA à Edjéleh, Lepage (pilote) à droite – Septembre 1958



Voyage de l' Aéro-club d'Oranie et de l'Aéro-club de Tiaret à Edjéleh – 1959



Fort-Polignac

Le premier aérodrome de Fort-Polignac était situé au sud de la ville
Ci-dessous, Fort-Polignac en 1932

TERRAIN DE SECOURS

Position :

3 Kms. S. de Fort Polignac
Lat. 26°27'56" N.
Long. 8°28'10" E.
Déclinaison magnétique :
7°02' W. (1935).

Repères :

Pistes vers Fort-Saint-Djanet et Fort-Flatters.
N., à 3 Kms., Fort-Polignac, construction blanche sur une éminence entourée de végétation, puis plateaux ;
S., à 0 Km. 500, gara isolée.
W., à 3 Kms., plateaux.

DESCRIPTION

Zone d'atterrissage :

600 m. x 600 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs avec inscription réglementaire POLIGNAC.

Indicateur de vent :

Manche à air à 150 m. de l'angle N.-E. du terrain.

Nature du sol :

Bon terrain.

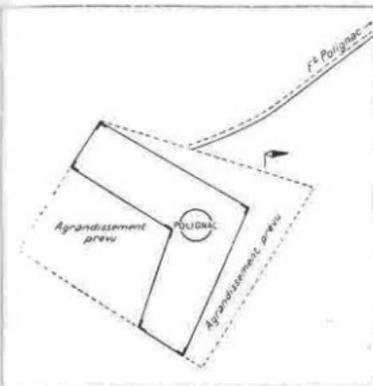
Obstacles :

S., à 500 m. gara Mellène.

Installations : Néant.

SHELL : Veuillez prévenir télégraphiquement M. Rossi, Représentant de la Shell à Fort-Polignac, pour lui préciser le jour et l'heure probable de l'atterrissage, ainsi que les quantités nécessaires d'essence aviation Shell et d'huile AeroShell.

Météo : Poste de météo, à Fort-Polignac.



CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

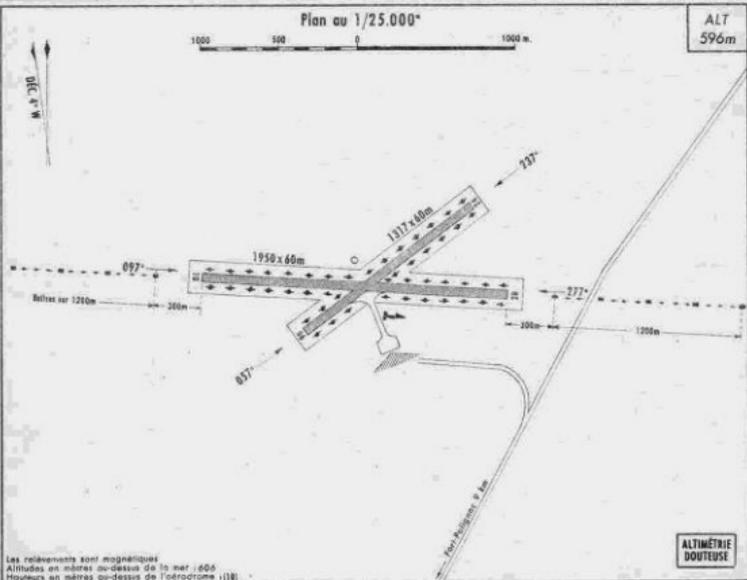
CONTROLE LOCAL : APP : Néant
TWR : Néant
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant

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

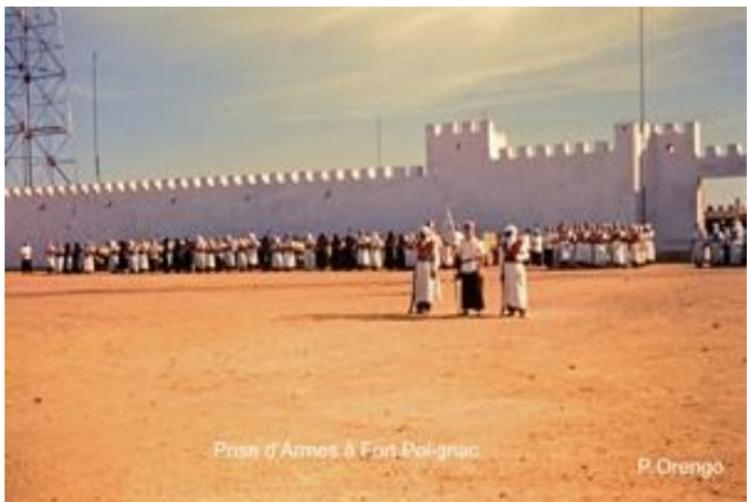
Tél. de l'Aérodrome : Néant
INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser à ALGER-MAISON-BLANCHE.

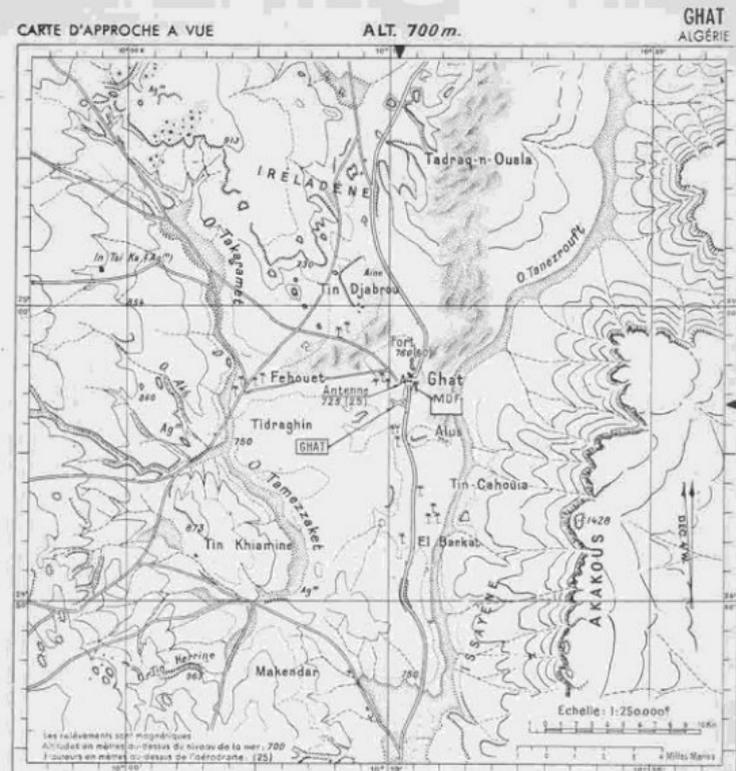
Tél : 675-20 à 26 à ALGER.

NOTES :



Fort Polignac 1958



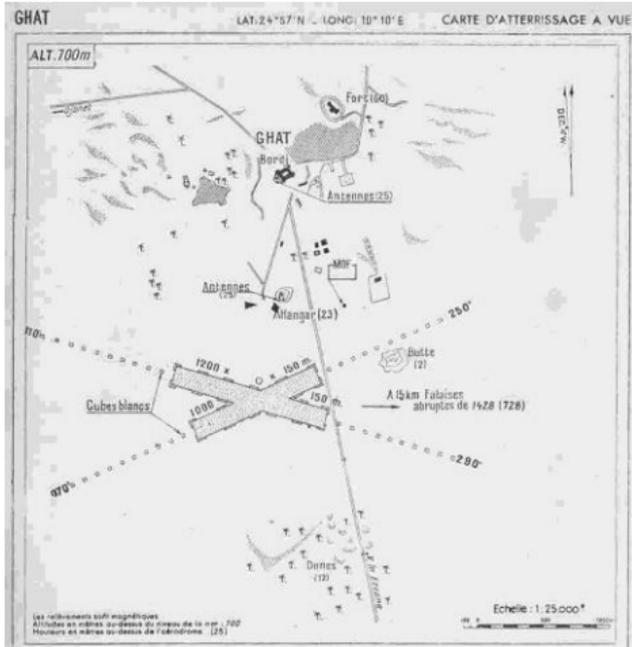


CONTROLE LOCAL APP, Noant
TWR, Noant Le piste.

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIERES Noant

GHAT

Ghat, en Libye, a été utilisé par Aérotec pendant des travaux sur l'aérodrome de Djanet



RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANOEUVRE: Terrain plat argilo-sablonneux - 801 sablonneux sans végétation - lourd après pluies - Insuffisante hors bandes.

Tel. de l'Aérodrome: #601 BIA: documentation réduite sur l'aérodrome ou s'adresser à ALGER-Notam sionce.
Tel.: 078-10 - ALGER ou 018 741207 BLAGUER.

NOTES:



TERRAIN DE SECOURS

Position :

14 Kms. S. de Djanet.
Lat. 24°15' N.
Long. 9°28' E.
Déclinaison magnétique :
6°06' W. (1935).

Repères :

Le terrain est entouré, à 500 m. environ, par des montagnes d'une hauteur relative de 200 à 500 m.
14 Kms. N., palmeraie et villages formant l'agglomération de Djanet.
A une quinzaine de Kms. à l'E., barrière rocheuse du Tassili.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

900 m. x 800 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle blancs avec inscription réglementaire: DJANET.

Indicateur de vent :

Néant.

Nature du sol :

Sablonneux, ferme, utilisable en toutes saisons.

Obstacles :

Angle N.-E. du terrain, à 40 mètres, colline de 10 m. de haut.

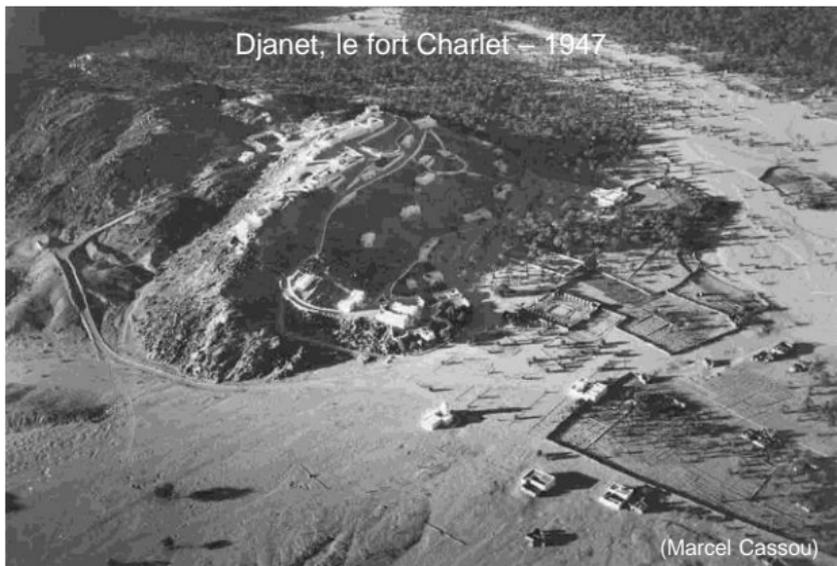
Installations : Abri et anneaux d'amarrage, angle N.-E. du terrain.

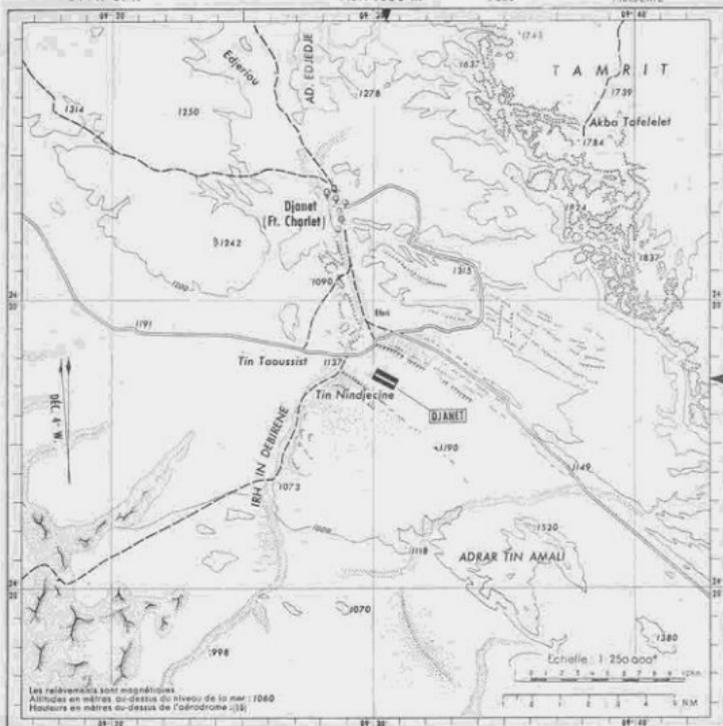
SHELL : Essence : distributeur spécial d'essence aviation Shell sur le terrain.
Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo : Poste de météo, à Djanet.

Djanet, également appelé Fort-Charlet, est situé sur une route importante entre l'Algérie, la Libye et l'Afrique subsaharienne.

Djanet est un réceptacle intermédiaire « 1 800 kilomètres » des engins VE231 *Saphir* tirés depuis Hammaguir. Les travaux géodésiques reliant Hammaguir et Djanet, afin d'assurer la récupération des engins, sont exécutés au cours de la campagne 1960-1961 et un radar *Crotale* y est installé. Des tirs seront effectués avec succès en 1966 et 1967.

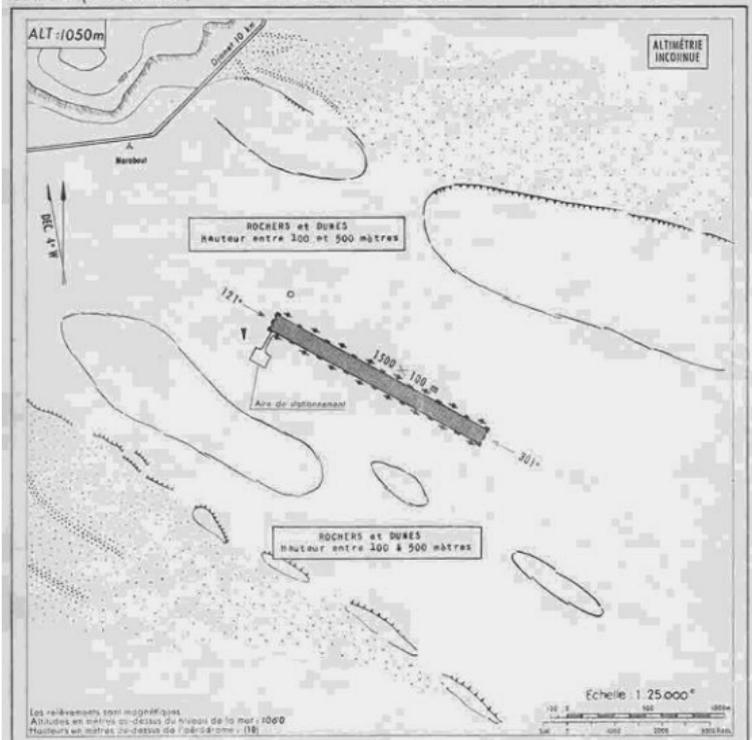




Les relèvements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer : 1000
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (10)

CONTROLE LOCAL APP: 24ant
TWR: 24ant

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES Avant atterrissage faire un passage sur le Nord, situé à 20 km au Nord.



Les relèvements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer : 1000
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (10)

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : UTILISABLE hors bande -

Tél. de l'Aérodrome 24ant

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES s'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA) d'ALGER-BOIS-BLANCHE.
Tél. 075-20 à 28 ALGER

NOTES

Aérodrome de Djanet – 1960



Noratlas à Djanet – 1959



(Henri Prugent)

Noratlas à Djanet – 1960



Décollage d'un DC 3 à Djanet – 1960



L'aérodrome de Djanet est bien protégé ! – 1960



(Daniel Develay)



Tin-Alkoum, le poste frontière avec la Libye,
à l'est de Djanet – 1960

