

Remarque :

Les diaporama 117 - Armée de l'Air 1945-1962 (1) à 121 – Armée de l'Air 1945-1962 (5) sont renommés :

117 - Aérodrômes et bases 1945-1962 (1) à 121 - Aérodrôme et bases 1945-1962 (5)

Les diaporamas suivant seront numérotés et nommés à la suite - Aérodrômes et bases 1945-1962, jusqu'à épuisement du sujet.

Aérodromes et bases 1945-1962 (6A)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-vingt-deuxième diaporama (première partie) est le sixième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'aérodrome d'Oran-La Sénia et la Base aérienne 141. 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>

Introduction

D'après Bernard Thévenet : *Les insignes des bases aériennes* (SHD)

L'histoire de l'aérodrome de La Sénia remonte au début du Siècle dernier, avec le premier vol de Julien Serviès le 14 décembre 1909. Il est parmi les plus anciens aérodromes du Monde toujours en activité. La base aérienne de La Sénia est baptisée *Commandant Jean Tulasne*. Jean Tulasne est né à Nancy le 27 novembre 1912. Il est admis à Saint-Cyr en 1931. En décembre 1940, au cours d'un exercice de combat à haute altitude, il disparaît pour rejoindre les unités de la Royal Air Force au Caire. Il se bat alors en Libye au sein du 274^{ème} *Squadron*. En juillet 1942, il met sur pied et prend le commandement de l'escadrille de chasse *Normandie* qui devra participer aux opérations sur le front russe. Le 17 juillet 1943, le commandant Jean Tulasne disparaît au cours d'un combat aérien dans la région d'Orel, contre des Fock Wulf 190.

En avril 1947, la 1^{ère} Escadre de chasse sur *Spitfire* vient s'installer à La Sénia, avec le GC 1/1 (Groupe de chasse) *Provence* et le GC 2/1 *Nice*. En novembre 1950, le GC 1/1 va s'installer à Bizerte. Ensuite, de nombreuses unités vont être mises sur pied à La Sénia sous forme de groupes de marche avant d'être engagées en Indochine. Ainsi, la 8^{ème} Escadre de chasse avec les deux escadrons 1/8 *Saintonge* et 2/8 *Languedoc*, installée à La Sénia en janvier 1951, équipée de P-47, part en Indochine en janvier 1952.

Le GC III/2 *Artois* est basé à La Sénia de janvier 1952 à juin 1952.

La Base aérienne 141 est créée le 1^{er} juin 1948 (elle était jusqu'alors BA 202).

Une partie du film *Le grand cirque* est tourné sur la base en 1949.

Elle reçoit la visite, le 6 octobre 1951, du secrétaire d'Etat à l'Air Pierre Montel, accompagné du général Maurice Challe, chef d'état-major, il y sont reçus par le député-maire Henri Fouque-Duparc et le général Bonnafé commandant la 5^{ème} Région aérienne.

De grands travaux sont faits à La Sénia, deuxième aéroport algérien par son activité, en 1951, avec la construction de nouvelles piste, le balisage, l'équipement radio-électrique et la construction de la tour de contrôle.

Activité civile :

1948 : 4 000 mouvements d'avions, 34 000 passagers, 4 300 tonnes de fret et 206 tonnes de poste.

1949 : 4 000 mouvements d'avions, 56 000 passagers, 2 200 tonnes de fret et 163 tonnes de poste.

1950 : 3 600 mouvements d'avions, 57 000 passagers, 2 400 tonnes de fret et 180 tonnes de poste.

1954 : 15 000 mouvements d'avions dont 7 000 mouvements commerciaux, 104 000 passagers, 1 850 tonnes de fret.

1956 : 180 000 passagers.

1957 : 242 000 passagers.

1958 : 260 000 passagers.

1959 : 312 000 passagers.





CICOA 920

Centre d'instruction des
contrôleur d'opérations
aériennes



Section de perfectionnement
des réserves ordinaires

En décembre 1951, le GC 2/6 *Normandie-Niemen*, retour d'Indochine, s'installe à La Sènia et reçoit des P-47. Le 6 juin 1952, il reçoit les deux premiers *Mistral*. Quatorze autres sont versés avant la fin de l'année. Entre-temps, le GC 2/6 devient Escadron de chasse 2/6 et fournit une partie du personnel destiné à mettre sur pied le nouvel escadron EC 1/6 *Oranie* de la 6^{ème} Escadre de Chasse créée officiellement le 1^{er} octobre 1952, seule escadre de chasse basée en Algérie et qui a pour mission la Défense aérienne du territoire (DAT) de l'Algérie et de l'est du Maroc. Outre sa participation ultérieure au maintien de l'ordre, elle assure le perfectionnement des jeunes pilotes sortant de Meknès, jusqu'au début 1960.

En 1952, l'EEC 1/17 (Escadrille d'entraînement et de calibration) est créée et s'installe, l'automne 1952, dans la partie sud de l'aérodrome appelée *Valmy* à cause de la proximité du village du même nom. Elle a la charge d'aménager trois des quatre grands hangars. Elle devient l'Escadron de chasse 1/17 en décembre 1953, puis donne naissance, en avril 1956, à la 20^{ème} EC qui sera stationnée à Boufarik.

Le 1^{er} octobre 1952 est créé le CER 309 (Centre d'entraînement des réserves), équipée de MS 475 *Vanneau*, qui deviendra l'ERALA 2/40 (Escadrille de réservistes de l'armée de l'Air) le 1^{er} mars 1957. Initialement destinée à entraîner les réservistes, l'ERALA 2/40 deviendra opérationnelle en T-6 en mai 1957 et sera dissous le 21 février 1962. Il est créé également une section de perfectionnement des réserves ordinaires (pour les non-navigants).

La base abrite une école de formation de contrôleurs d'opérations aériennes et d'exploitants radar, le CICOA 920 (Centre d'instruction des contrôleurs d'opérations aériennes) qui est créé le 1^{er} octobre 1952, pour former des contrôleurs officiers et sous-officiers appelés (il deviendra ensuite le CIRCOA 931).

Le 22 mars 1955, à la suite de l'exercice avec l'escadre de Méditerranée, l'amiral Barjot rend visite à la base.

En septembre 1955, l'EOM 75 (Escadrille d'Outre-Mer) est créée, équipée de NC 702 *Martinet*. Le 15 février 1956, elle est dissoute et son personnel et ses avions vont à Blida constituer la 3^{ème} escadrille du GOM 86 (Groupe d'Outre-Mer).

En 1956, de nombreuses unités sont créées pour les besoins des opérations : le GATAC 2 en mai, l'ELA 53 (Escadrille de liaison aérienne), futur GALO 53 (Groupe d'aviation de liaison) en août, le Groupe de bombardement 1/91 *Gascogne* en août également (il partira pour Bône), la 2^{ème} Escadre d'hélicoptères (futur 22^{ème} EH) en novembre et le GB 2/91 *Guyenne* le 1^{er} décembre. Le 15 août, le CIEB 26 329 (Centre d'instruction des équipages de B-26), est créé. Une escadrille de RB-26 est détachée de la 33^{ème} Escadre de reconnaissance.

En octobre 1956, la mission DAT est réduite au profit du maintien de l'ordre.

Le GALA 2 (Groupe d'aviation légère de l'armée de l'Air) est chargé d'administrer l'état-major du GATAC 2 (commandé par le général Ezanno), l'ETG, les PCA et les escadrilles de l'Oranis.

Le 1^{er} novembre 1956, une escadrille de douze *Broussard*, l'ELO 4/45, est créée, sa dotation passe à vingt avions six mois plus tard. Cette escadrille est dissoute le 30 juin 1958 et ses avions sont répartis entre les deux GSRA (Groupe saharien de reconnaissance aérienne) et l'ELO 5/45 de Zenata.

Après avoir effectué plusieurs détachements à Oran, l'EALA 3/72, créée au Maroc début 1956, arrive d'Oujda en décembre 1956 avec ses T-6, elle partira pour Sidi-Bel-Abbès en septembre 1958. En février et décembre 1957, détachement des T-6 de l'EALA 6/72 de Thiersville.

En 1958, le colonel Hautière commande la base.

Fin 1959, la base abrite la Brigade territoriale de support (BTS) du GATAC 2.

Le 1^{er} juillet 1959, le GALA 2 est dissous et remplacé par le CA 2/47, cette CA (Compagnie administrative) est dissoute le 31 décembre 1960 et sa mission reprise par le BA 1/141.



SDA 933

Secteur de défense
aériennes



AMR 2/661

Atelier et magasin
régional

La base vue vers
le sud

(Marc Hoffmann)

Le colonel Barbe commande la base en 1959, le général Calmel commande le GATAC 2.

Le *Privateer* de la Marine s'y posent fréquemment et la base est utilisée comme dégagement de la base aéronavale de Lartigue lorsque des travaux y sont effectués.

En souvenir du grand chef et du grand pilote, la base d'hélicoptère s'appelle désormais héliport *Colonel-Brunet*.

En avril 1960, le Secteur de défense aérienne 933 (SDA) est commandé par le lieutenant-colonel Blanck qui prend la suite du colonel Wagner.

L'été 1960, l'EC 2/6 *Normandie-Niemen* change ses *Mistral* pour des *Vautour* dont les premiers arrivent le 28 octobre

Le 10 septembre 1960, grande manifestation à l'occasion de la remise de la médaille de la santé à l'EH 2, en présence du général Gambiez commandant le corps d'armée d'Oran, du médecin général Duval, commandant le service de santé de la 10^{ème} RM et du général Calmel.

En octobre 1960, la 6^{ème} EC est rejointe par la 8^{ème} EC qui vient de Rabat. A cette période d'activité intense aussi bien aérienne qu'au sol pour des opérations locales de maintien de l'ordre, l'effectif de la base dépasse 4 000 personnes. En plus des unités aériennes et de défense aérienne déjà citées, il y a en effet d'importants moyens de soutien tels que l'AMR 2/661 (Atelier e magasin régional). Il existe aussi un Compagnie de livraison par air (CLA) qui ravitaille les postes isolés par parachutage.

A partir de l'été 1961, le dégagement s'amorce et les moyens commencent à se resserrer.

Le 16 juillet 1961, la 8^{ème} EC quitte La Sénia avec ses *Mystère IV* et rentre en métropole.

Le 8 août 1961, le lieutenant-colonel Kooly prend la tête du Secteur de défense aérienne 10/952, en remplacement du lieutenant-colonel Blank.

Le 17 décembre 1960, le colonel Védrières prend le commandement de la base, en remplacement du colonel Barbe.

Le GTR 805 arrive, ainsi que l'EC3/20, mais le GB 2/91 est dissous ainsi que l'ELO 5/45 et la 22^{ème} EH s'en va.

La 6^{ème} EC est dissoute le 1^{er} février 1962. Le 12 mars 1962, l'EC 2/6 *Normandie-Niemen* quitte Oran pour la base d'Orange (il deviendra ECN 2/30).

Le 6 octobre 1961, le colonel Giguet prend le commandement de la base, alors que Jacques Domeneghetti est commandant de l'aéroport civil.

En mai 1962, le général Enfru prend le commandement du GATAC 2.

Entre le mois de mars et le mois de juillet, l'aérodrome devient un élément essentiel pour le départ des rapatriés.



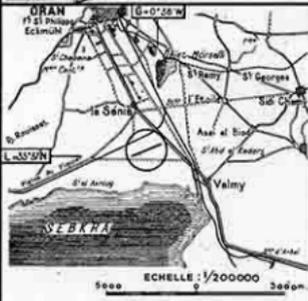


ORAN - LA SÉNIA

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS
DIRECTION DU GÉNIE DE L'AIR
BUREAU TERRITORIAUX
DESIGNÉ "TERRE" AIRMOBT

DÉPARTEMENT ORAN
CIRCOSCRPTION: ORAN 2
COMMUNE la Sénia - Valmy

A.F.
A.G.
N°1
Sept. 46
ALGÈRE



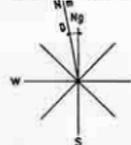
PLAN SCHEMATIQUE DE SITUATION

ETAT ACTUEL

RÉFÉRENCES
LATITUDE: L. 35°37' N. REG. AER: 5°+
LONGITUDE: G. 0°30' W SUBD. AER: Air Algérie
0° Méridien de Greenwich D° REG: ALGER 672:
ALTITUDE: sur S° CONSTR:
DÉCLIN MAGN. 8° 28' (1°40' REPT) de
VARANP. Éclairement 7° vers l'Est. AÉRODROME: C^o Aérodrome | 2
C^o de Base 2

SITUATION ADMINISTRATIVE
Aérodrome d'Etat
mixte

GRAPHIQUE DES VENT



PLAN DE L'AÉRODROME

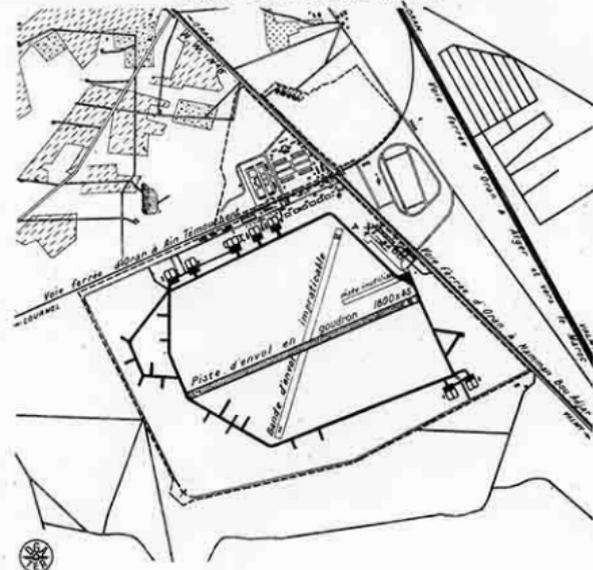


PLATE-FORME

CARACTERISTIQUES
DIMENSIONS DES BANDES | Ligne d'axe N.E.-S.W de
D'ENVOI UTILISABLES | 1550 x 45 impraticable
NATURE DU SOL Gypseux
ETAT DU SOL APRES PLUIES Mou
RELIEF Plat

- 1 PISTE de 1000 x 45 E.N.E.-W.S.W en gauchon
p.D.M. 65° ± 10°
- 1 Piste d'axe Algérienne 500 x 55 E.N.E.-W.S.W

CARACTÈRE DES ABORDS

Plaine du Figuier plate et usuelle, grande Sebhra
dominée par 2 lignes de sommets N.E.-S.W.
A 15 kms NNW Mont du Mourjaço
Péninsule de regains Au Nord, en bordure embrasée
mont des rocs d'axe vers Alger et Air Nouvohouari
C^o Sebhra à 1 km au Sud, Agglomération d'Oran à 12 km NNW

OBSTACLES PRINCIPAUX

Pyène de 40 m du pôle enlevé au NNW à 3 kms
Trénous l'aérodrome, vers l'Est et roudal (h=10 m)
au NE
Installations civiles (h=15 m) et châteaux d'eau à l'E.

BALISAGE

DE JOUR Ouil
Balises délimitant piste et plateforme.
Les pistes en dur sont visibles de tous les
Azis à signaux au NW des installations civiles

DE NUIT Ouil
Balises lumineuses délimitant plate forme
Lampes électriques montées sur cônes jaunes balisant
piste d'atterrissage et de circulation. Ais à
signaux. 176 d'atterrissage. Pas de balisage
d'obstacles.

A.M.V.

p.D.M. 65° ± 10°
Méthode de percée seule autorisée

EQUIPEMENT RADIOEL

GONIOM: 1 Goni de navigation MF protégé des émis
de nuit 333/336 kcs (0600 à 2400)
1 Goni d'atterrissage MF a cadre 333/336 kcs et 372/372
RADIO-BALISES Néant
à (0600 à 1700)
Radio: Service fixe de l'Aéronautique mille
3656 kcs (0500 à 1900)
Service diffusion météo (P.A.M., P.F.2.) MF

ORAN - LA SÉNIA

RAVITAILLEMENT

EAU Ouil
ESSENCE Ouil
HUILE Ouil
VIVRES en ville

INSTALLATIONS

BATIMENTS ET CASERNEMENTS | Bâtimement gardien
Aérodrome provisoire
Piste météo
Piste Téléphone

HANGARS

| N° | ETAT ACTUEL | DIMENSIONS | SURFACE | TYPE DE CONSTR. |
|----|-------------|------------|---------|-----------------|
| 6 | | 30 x 21 | 3780 | |
| 8 | | 80 x 60 | 26800 | |
| 2 | | 35 x 25 | 1750 | |
| | Métiers | magasins | | |
| 1 | | 140 x 50 | 8400 | |
| 1 | | 110 x 30 | 3300 | |
| 10 | | Garages | 3600 | |

UTILISATEURS

Armée de l'Air, Air France, Américains.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

MÉTÉO: Station sur l'aérodrome Temp 151.00
251.63
VENTS DOMINANTS W et N
BRUME ET BROUILLARD Brouillard environ 3 jours par mois
CONSIGNES DE PISTES Atterrissages et décollages
PARTICULIÈRES Limites aux pistes

COMMUNICATIONS

ROUTES RN 6 d'Oran à Orléville
VOIES FERRÉES Oran Alger embranchement particulier
GARE LA PLUS PROCHE la Sénia
LIGNES AÉRIENNES Alger Casablanca

RENSEIGNEMENTS DIVERS

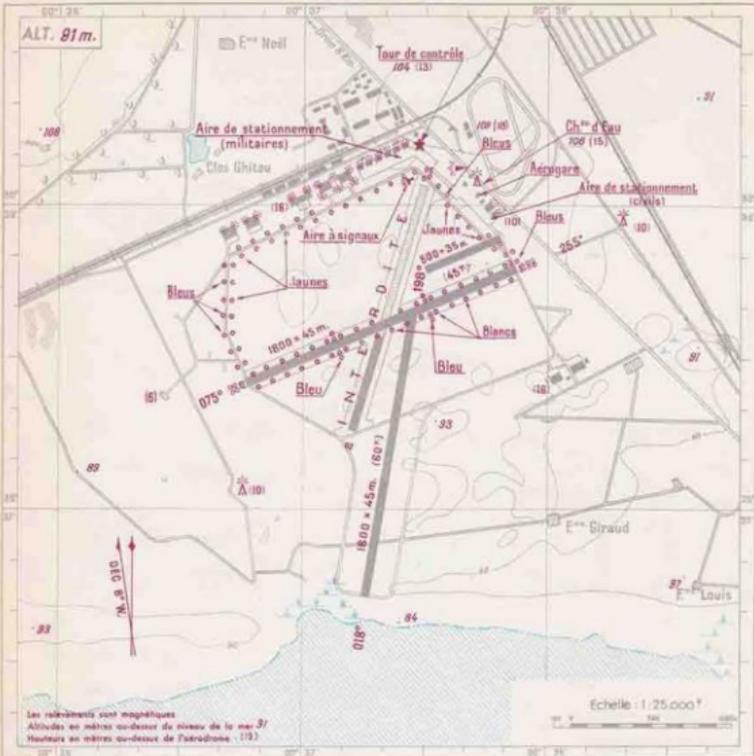
La bande d'axe NS est impraticable. Les Améri-
cains n'ont effectué qu'un léger nivellement, puis
repavés un produit bitumineux qui a presque
disparu.

AÉRODROMES VOISINS

Louvet, à 25 kms E.S.E.
Tafanoui - Lartigue à 20 kms S.E.

De 1946 à 1962, l'aérodrome de La Sénia a connu de très nombreuses modifications dans l'implantation des pistes et des bâtiments.

Ces transformations importantes sont dues à la fois à l'augmentation des unités militaires qui y sont basées et à l'augmentation du trafic civil.



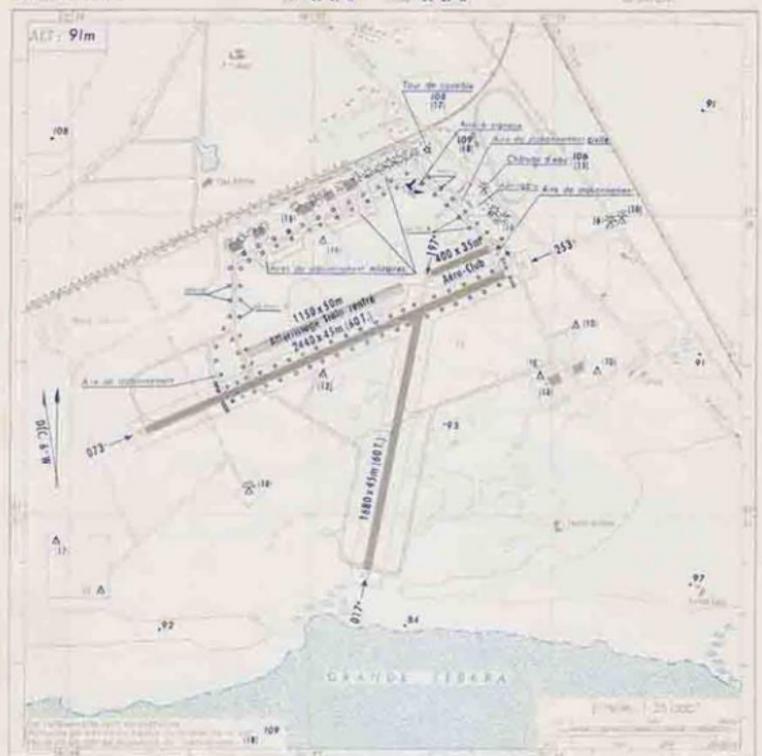
Les relevés sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer 37
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome (113)

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANOEUVRE: Inutilisable en dehors des pistes
La piste étendue de 200 x 30 m, est réservée aux avions légers et
particulièrement à l'Alro-Club.

Tel. de l'Aérodrome: Militaire: 204-76
Civil: 043-03, 010-57

BIA: Militaire et Civil
Tel. de l'Aérodrome

NOTES: Zone dangereuse 3° 57' E (V. 177-178)



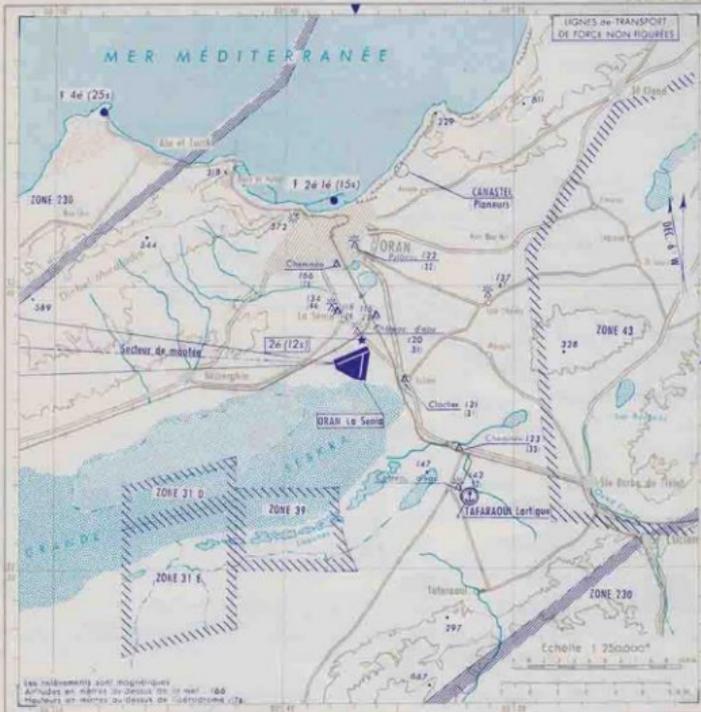
Les relevés sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer 37
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome (113)

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANOEUVRE: Inutilisable en dehors des pistes
La piste étendue de 200 x 30 m, est réservée aux avions légers et
particulièrement à l'Alro-Club.

Tel. de l'Aérodrome: Militaire: 204-76
Civil: 043-03, 010-57

BIA: Militaire et Civil
Tel. de l'Aérodrome

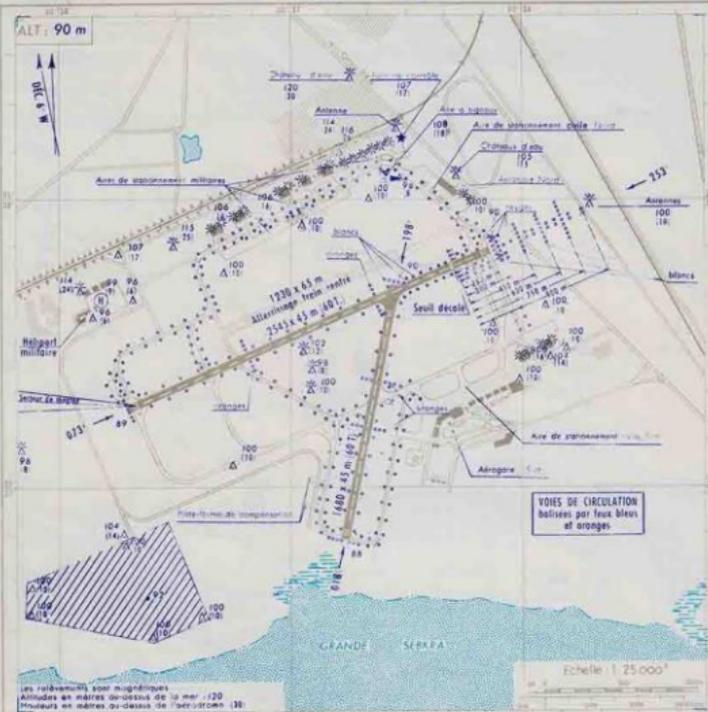
NOTES: Zone dangereuse 3° 57' E (V. 177-178)



Les relèvements sont magnétiques
Annulés en dessous de 100 m et au-delà
Hauteurs en mètres au-dessus du géopéage (G)

CONTROLE ICAO: MFL: 1F-VHF
TWR: 16-VHF

- CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION
- 1 - Atterrissage conventionnel: Circuit A: 30 m QFE
a - Transport et déchargement: Passage vers l'avant à une distance horizontale minimum de 5000 m de l'axe d'atterrissage
b - Chasse et bombardement: Sauf en cas de vent fort, pas de passage à la vitesse de la piste à 100 m QFE. Uniquement manœuvre horizontale au cours du broué: 1500 m de l'axe de piste
 - 2 - Atterrissage à réaction: Manœuvres limitées à 400 m QFE
 - 3 - Hélicoptères: Ne survoler jamais le terrain sans le consentement à une hauteur minimum de 200 mètres au-dessus et au NORD, à une distance minimum de 1000 mètres. - Rapprocher dans le cas de broué par un point situé à 200 m dans le NORD-OUEST de l'héliport - Ne dépasser les axes de piste au-dessus de l'ORAN AIRPORT.
 - 4 - Atterrissage normal au vent fort: voir le plan



Les relèvements sont magnétiques
Annulés en mètres au-dessus de la mer 120
Intrusurs en mètres au-dessus de l'atterrissage 100

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'ARE DE MANŒUVRE: Vitesse de vent, piste et bords
Atterrissage OPU 233, 2299 m

Tel de l'aérodrome 204-78 (Militaire) et
11637 et 58 (Civil) à ORAN

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

- NOTES
- Zones 31 D et E: Permis d'atterrissage par conditions météo au-dessus de 300 m/min. OBA 10.000 m
 - Zone 31: Permis d'atterrissage 300 m/min
 - Zone 43: EPR (avec et sans) hélicoptères
 - Zone 230: Atterrissage par conditions météo et militaires sans conditions

Vautour 2N de l'ECTT 2/6 Normandie-Niemen sur l'aérodrome de La Sénia en 1961



L'aérodrome de La Sénia vu dans l'axe de la piste 20 vers 1955 – Au premier plan à droite : Le cantonnement et les installations militaires Nord, parallèles à la piste 07/25 – Au premier plan à gauche, après l'hippodrome : L'ancien aérogare, l'aire de stationnement civile et la tour de contrôle – Au fond à gauche : Les installations de Valmy et l'emplacement des futures aérogare et tour de contrôle



Le cantonnement et les installations Nord



Un H-34 de l'EH 2 survole les installations Nord et Est



Les Skyraider de la 20^{ème} Escadre de chasse survolent les installations Nord.



(Georges Vieville)

Parking de Valmy – Les P-47 de la 20^{ème} EG en haut et les T-6 de l'ERALA 2/40



(Gérard Bouchon)

Valmy et l'aire de stationnement des B-26 du GB 2/91 *Guyenne*



Les B-26 du GB 2/91 Guyenne dans l'axe de la piste 25



L'ancienne aérogare dans la zone Est – Au fond : les hangars de Valmy



La cité de la Marine Nationale à Valmy – Au fond à gauche : Les hangars Valmy



Le village de La Sénia



La Sénia 1962 – La nouvelle aérogare à gauche, Valmy à droite et les installations Nord en haut



L'entrée principale de la base en 1960



L'entrée principale de la base en 1957



L'entrée principale de la base en 1960



Quartier des hommes de troupe en 1952



Le mess sous-officiers en 1952



Le mess sous-officiers en 1962



Bal au mess sous-officiers en 1952









(Claude Marigot)



(Jean-Claude Leloup)

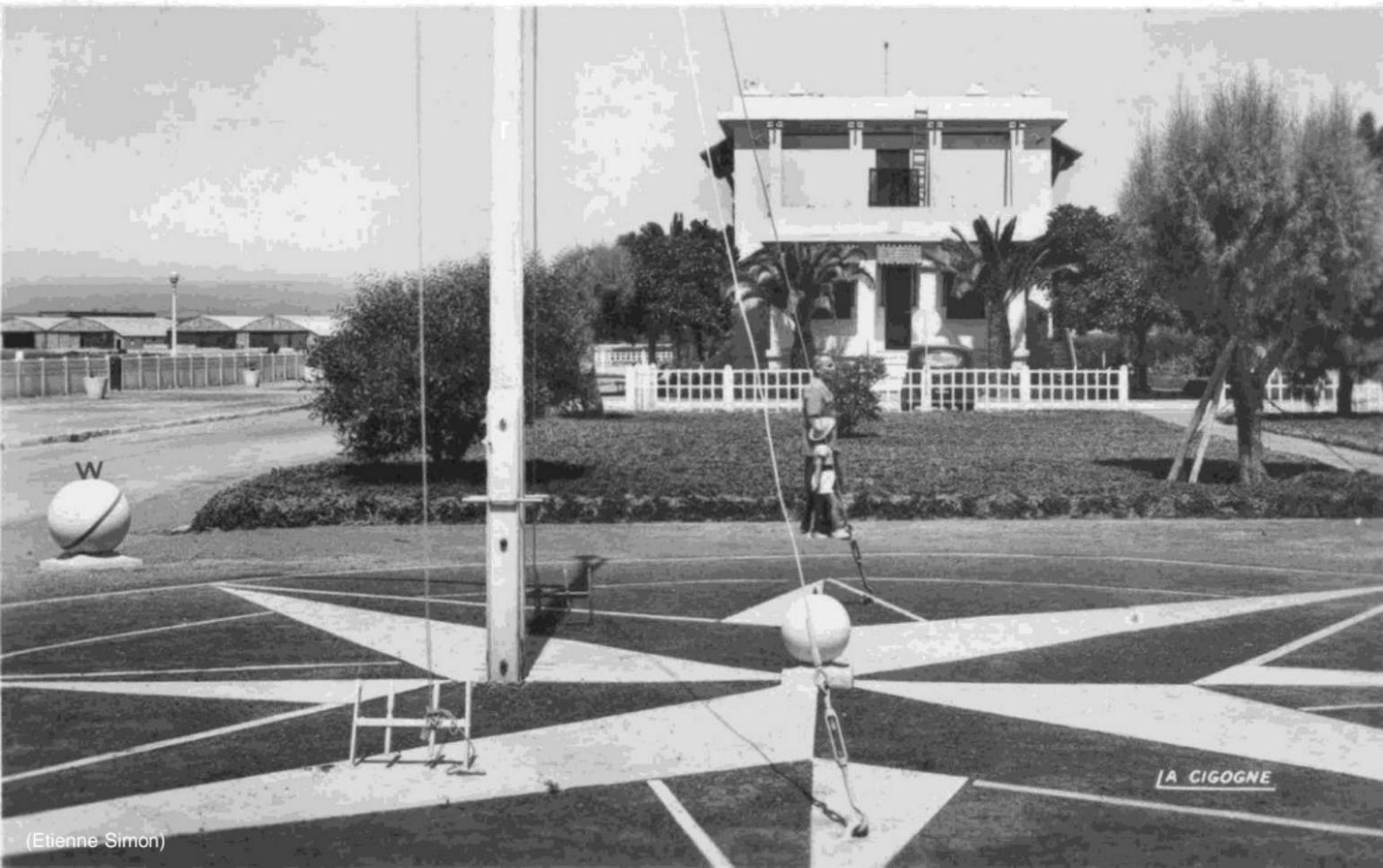


(Jacques Perrin)

Le logement du commandant d'aérodrome, construit avant la guerre, a été conservé



Le logement du commandant d'aérodrome et la table d'orientation



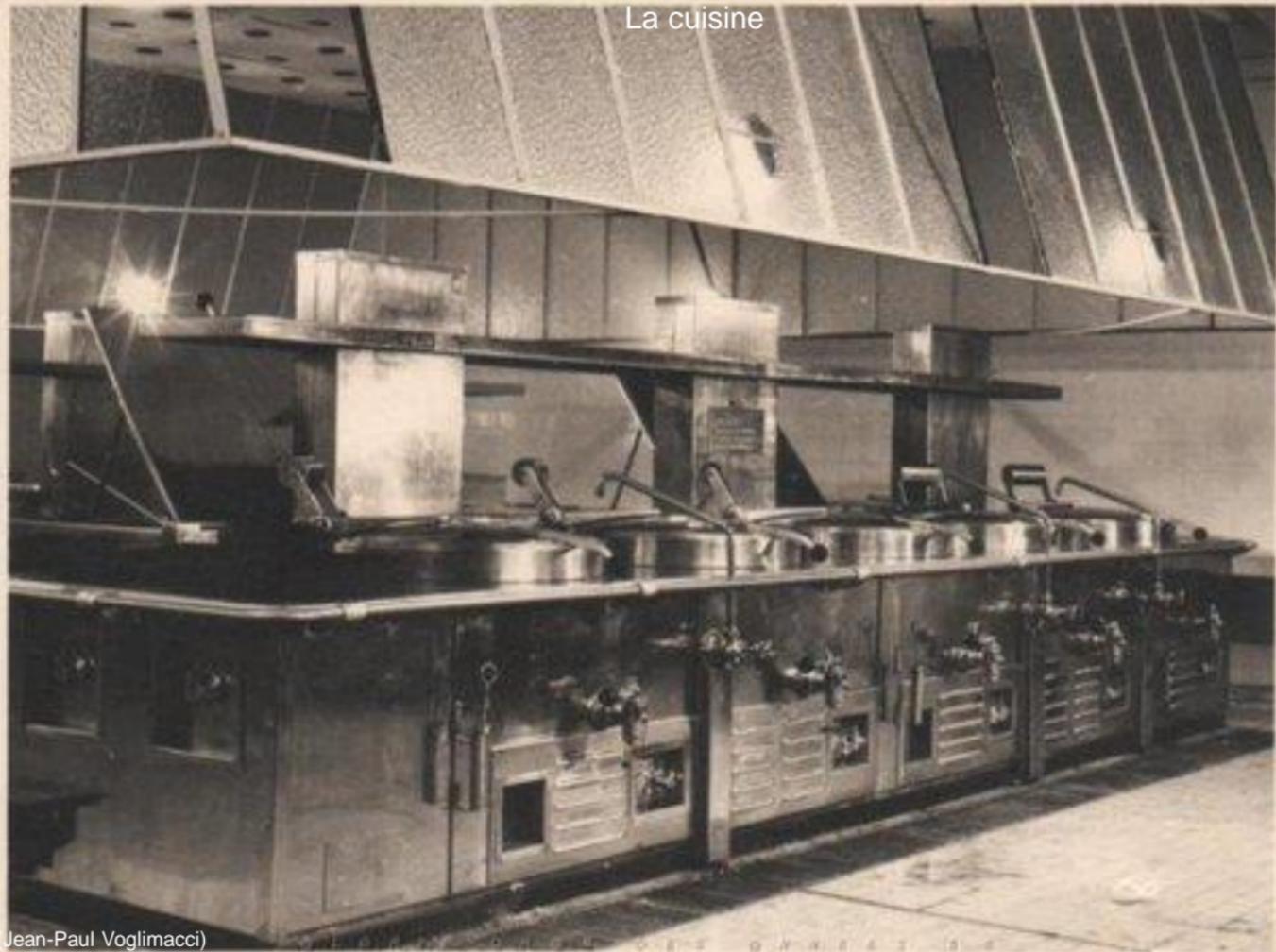
Le mess sous-officiers



Le Foyer des soldats



La cuisine



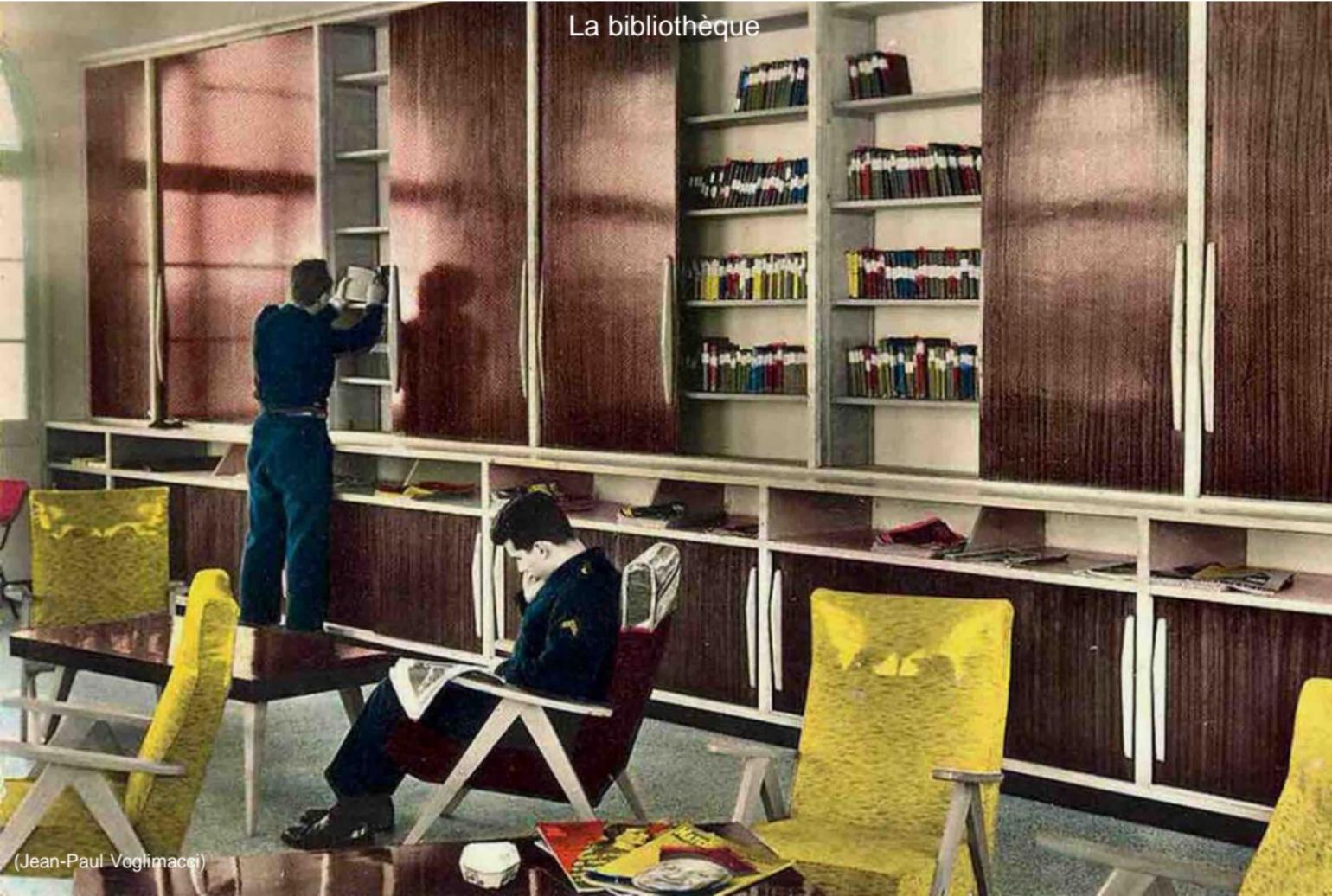
(Jean-Paul Voglimacci)

0 8 2 0 4 1 8 4 3 1 3 6

Le pesonnel du mess



La bibliothèque



Le cinéma de la Base



La Chapelle de la Base



L'intérieur de la Chapelle



En 1948, les bâtiments portent encore les traces des combats de novembre 1942



Entre les hangars, les PC des différents groupes dans des bâtiments restaurés



L'arrière des hangars Nord en 1957



La baraque starter en piste

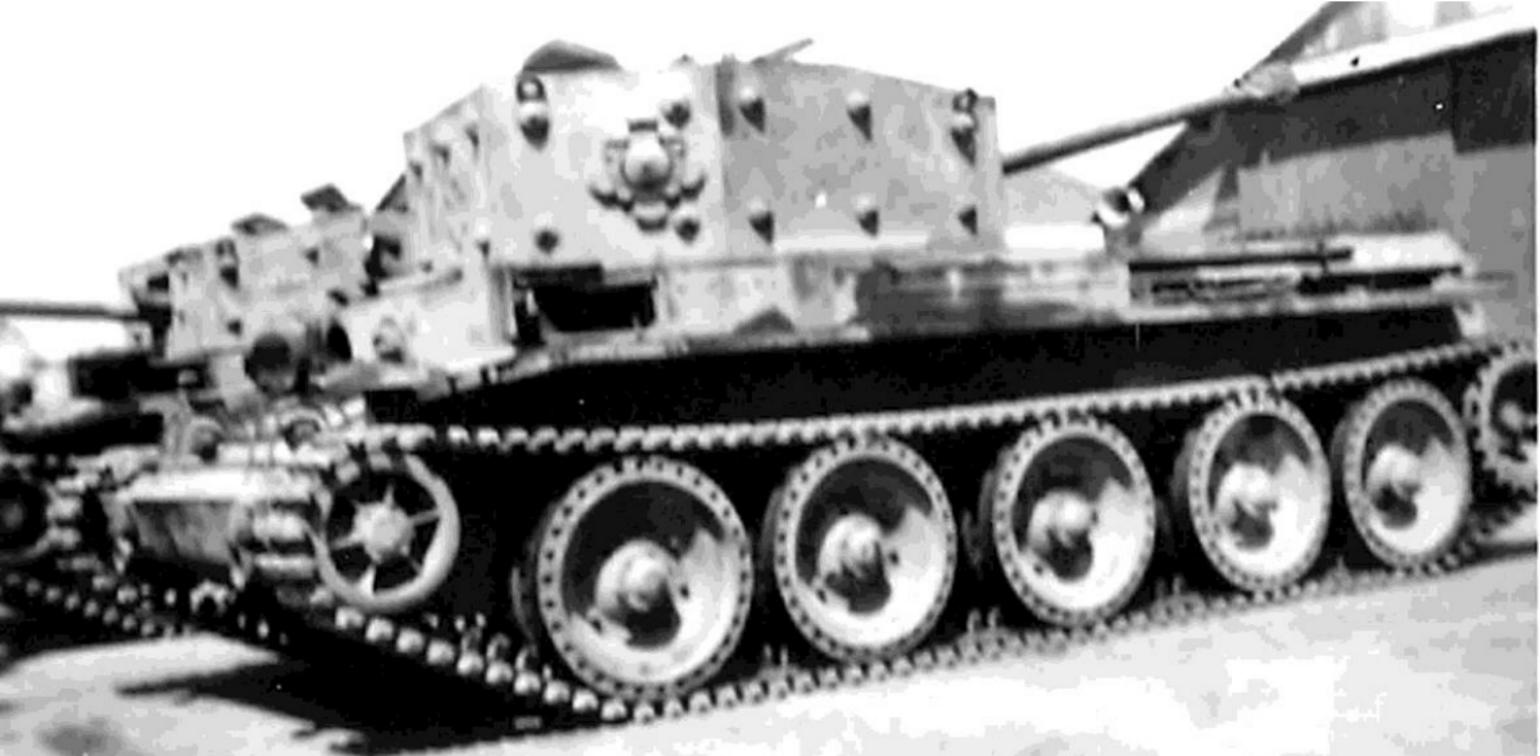


(Serge Cornu)

Le caporal-chef Serge Cornu et le groupe électrogène de la baraque starter



(Serge Cornu)

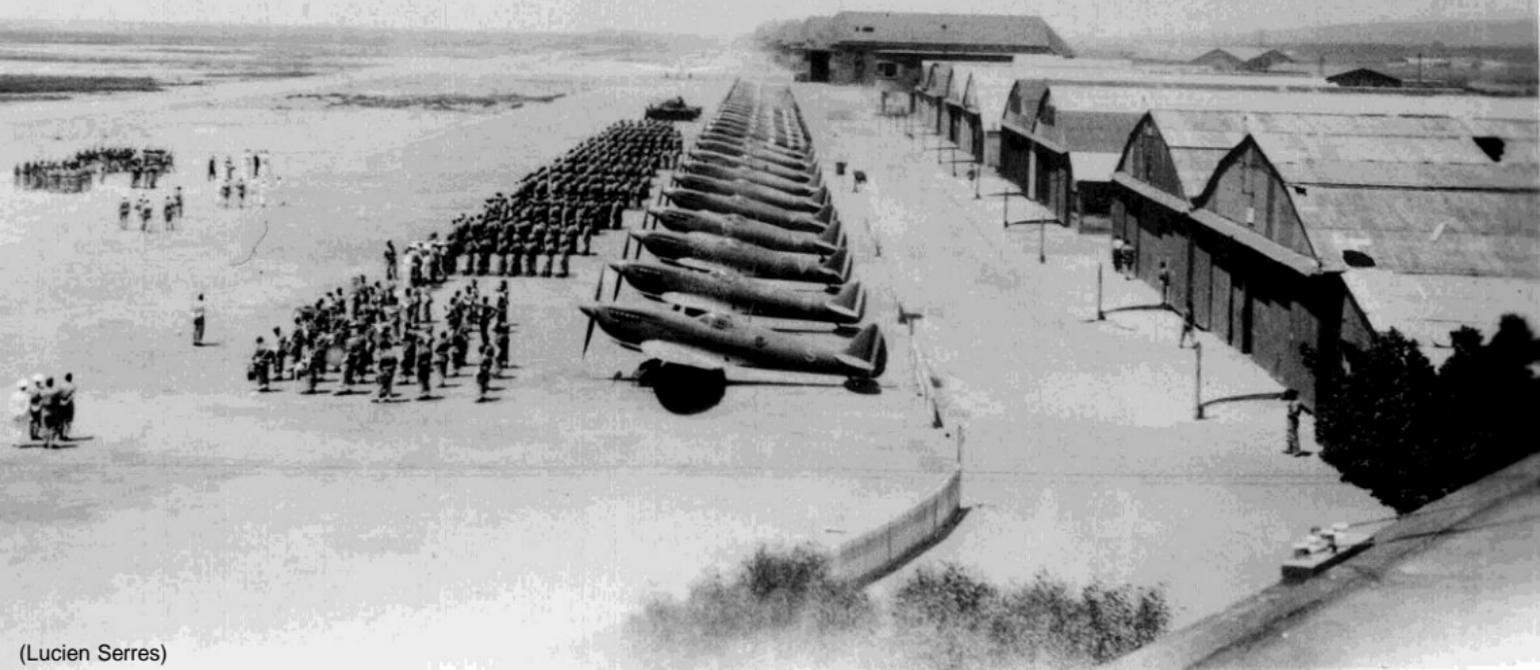


1948 - Chars anglais Cromwell A27 Mk VIII de la Compagnie de garde de la base

Pour les Footeux : Le stade Henri Fouques-Duparc à Oran



30 juin 1948 – Présentation au drapeau des soldats du GC 1/1 *Provence* et du GC 2/1 *Nice*



P-47 *Thunderbolt* du Groupe de marche III/2 Artois en 1952 avant son départ pour l'Indochine



Les *Mistral* de l'EC 2/6 Normandie-Niemen en 1953



(Jean Houben)



Les *Mistral* de la 20^{ème} EC à Valmy en 1958



A Valmy, les H-34 de la 22^{ème} Escadre d'hélicoptères



B-26 *Invader* du GB 2/91 Guyenne en 1957



à suivre ...