Aérodromes et bases 1945-1962 (32)

Ami(e) Internaute,
Ce cent-quarante-huitième diaporama est le trente-deuxième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les aérodromes de B2 Namous, Tindouf, Taghit, Beni-Abbès, Timimoun, Adrar et Bidon 5. 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

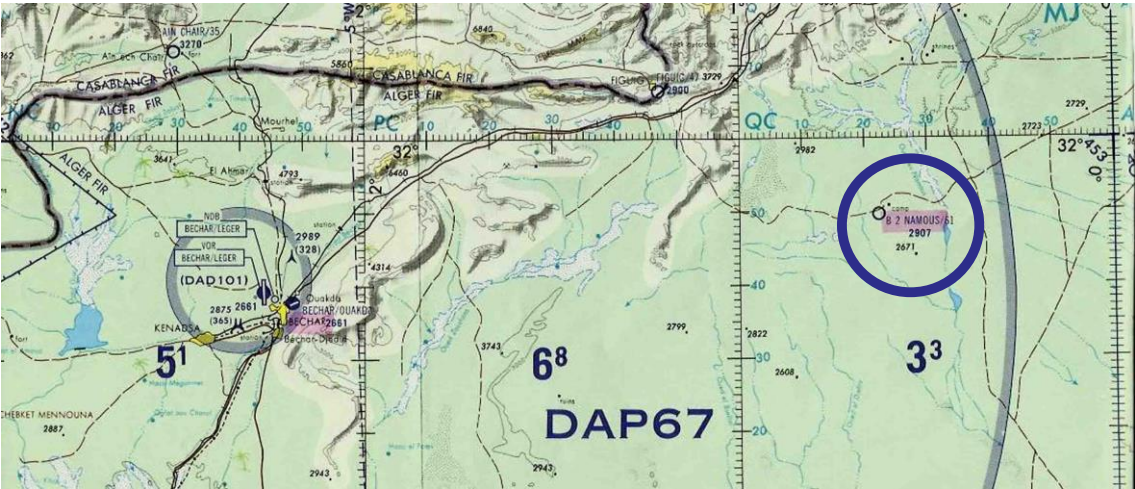
B2 Namous

La France a installé une base d'essais d'armes chimiques et biologiques dans l'oued Namous, à 160 km à l'est de Colomb-Béchar et à 80 km au sud-est de Béni-Ounif, cette base deviendra la base « secrète » B2 Namous qui fonctionnera jusqu'en 1978.

Cependant, l'aérodrome de cette base « secrète » figure sur les carte aéronautiques.

Les pilotes avaient la consigne de ne pas mentionner cet aérodrome sur les carnets de route et les carnets de vol. La destination était toujours Colomb-Béchar.

Merci aux personnes qui pourront apporter des renseignements complémentaires.



B2 Namous

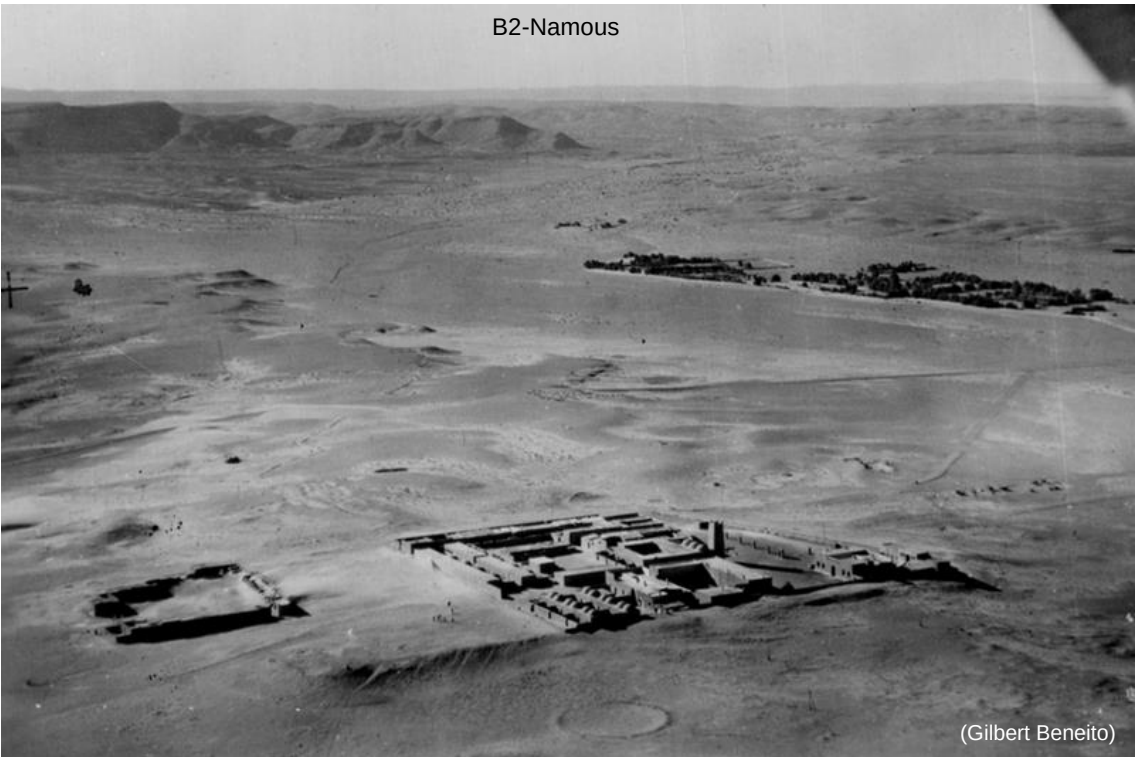
Wilkipédia : Plusieurs campagnes d'essais de dispersion de toxiques sont menées par l'armée en Algérie, à partir de 1930. Les premiers essais en grand furent réalisés dans la région de Chegga, puis à partir de 1931, sur le polygone de tir du centre de recherche et d'essais chimiques gigantesque de Béni-Ounif, alors composé de trois sites dénommés B1, B2 et B3. Par la suite, le centre B2 connu sous le nom de B2-Namous fut exclusivement dévolu aux essais des armes chimiques et bactériologiques. En 1935, le centre fut rebaptisé Centre d'expérimentation semi permanent de Béni-Ouni (CESP). De nombreuses campagnes de tir de munitions chimiques, d'essais de bombes chimiques d'aviation, d'épandages de vésicants par avions, de création de vagues gazeuses toxiques par dispersion en chandelle, d'essais d'armes chimiques nouvelles, ont lieu jusqu'en 1940. Les forces armées britanniques utiliseront également ce centre jusqu'à l'armistice de 1940.

Le polygone d'essai de B2-Namous couvrant une superficie de 100 × 60 km est alors le second plus vaste centre d'expérimentation d'armes chimiques au monde après celui de l'URSS. Il est remis en activité en 1965 à l'initiative du général De Gaulle, dans le cadre du renouvellement du contrat de bail préalablement établi par les accords d'Evian. La délégation algérienne accepte la réouverture de B2-Namous à condition que leurs autorités bénéficient d'une couverture civile pour ne pas avoir à traiter avec l'armée française. Le site d'essai doit être officiellement géré par une entreprise civile, c'est la Société d'études techniques et d'entreprise générale (SODETEG), du groupe Thomson qui obtient ce contrat. La SODETEG postera sur le site des permanents : un responsable de site, un chef de chantier, un infirmier, un contrôleur aérien, un électricien, un électro-mécanicien, deux mécaniciens auto, deux magasiniers, quatre radio-électriciens et deux administratifs basés à Colomb-Béchar.

Officiellement, la base sert de champ d'expérimentation à la défense passive pour l'élaboration de nouveaux matériels de protection face à une agression chimique. La réactivation de B2-Namous intervient dans le contexte de la course aux armements les Etats-Unis ayant fait part à la France de leurs recherches dans ce domaine et également de l'avancée de l'URSS. En 1972, le gouvernement français fait adopter une loi interdisant tous travaux sur les armes bactériologiques. À partir de cette date les travaux de B2-Namous ne portent donc officiellement plus que sur de l'armement chimique. Répondant à la question d'Hervé Brusini : *Alors pourquoi l'Algérie indépendante acceptait-elle des expérimentations sur son sol ?* l'ex-ministre déclare : *Mais B2-Namous c'est au Sahara, et au Sahara, comme on le sait, il n'y a pas beaucoup d'habitants et les expérimentations de la France à B2-Namous ne gênaient pas du tout l'Algérie, au contraire, je dirais au contraire parce que ça apportait autour de B2-Namous une certaine activité qui a disparu complètement quand nous avons fermé le centre.*

B2-Namous

B2-Namous



(Gilbert Beneito)

Un *Norécrin* du CIEES survole B2-Namous

(Gilbert Beneito)

Accident d'un Ju 52 du GT 1/62 qui s'écrase au décollage de Namous, le 16 octobre 1952, en entraînant la mort des neuf occupants

(Yves Rohmer)

B2-Namous – Décembre 1970 – Livraison, par un *Noratlas*, d'une l'*Alouette III* qui ne porte aucune mention de nationalité, d'immatriculation et de n° de série

(Hervé Dupont)

B2-Namous – Décembre 1970 – L'*Alouette III d*evant les installations de la SODETEG

(Hervé Dupont)

B2-Namous – L'*Alouette III* avec une charge sous élingue

(Hervé Dupont)

B2-Namous – L'*Alouette III*

(Hervé Dupont)

B2-Namous – L'*Alouette III*

(Hervé Dupont)

B2-Namous – L'*Alouette III*

(Hervé Dupont)

B2-Namous – L'*Alouette III* à proximité d'un monument qui pourrait être celui à la mémoire des occupants du Ju 52

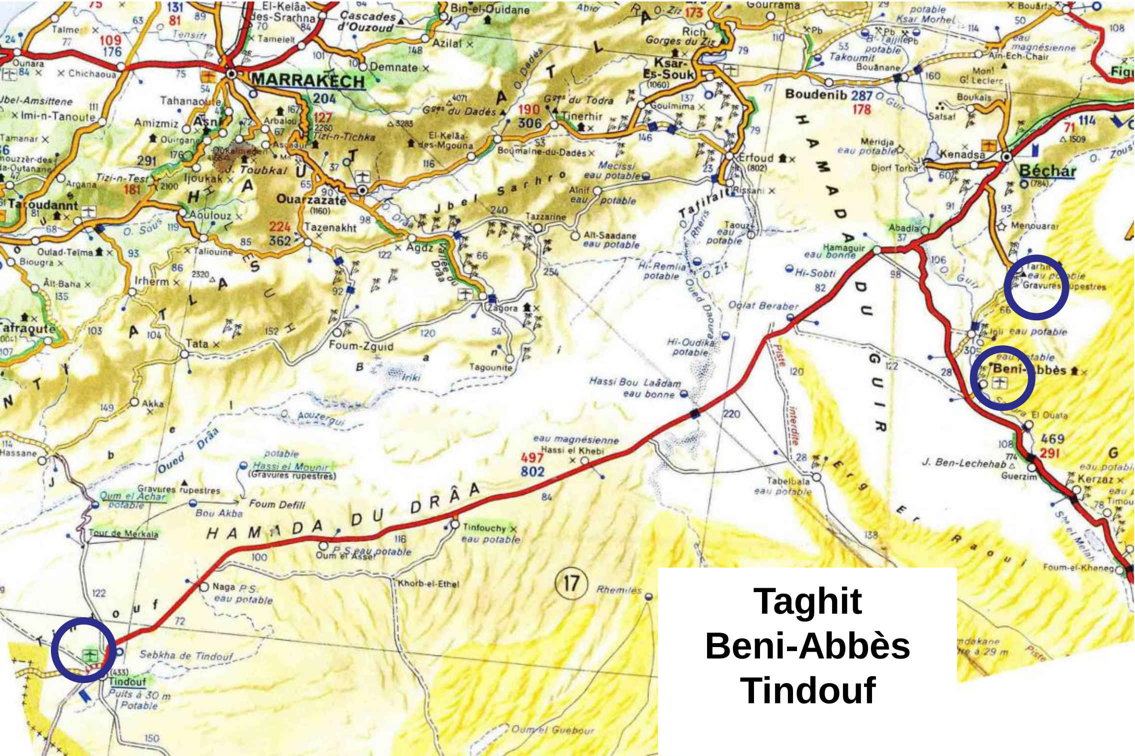
(Hervé Dupont)

B2-Namous – L'*Alouette III*

(Hervé Dupont)

B2-Namous – L'*Alouette III*

(Hervé Dupont)



Taghit
Beni-Abbès
Tindouf

Taghit Oasis au sud de Colomb-Béchar
(François Malnoy)

Taghit, février 1960, *Alouette II* de l'EH 2

(François Malnoy)

Taghit, février 1960, *Alouette II* de l'EH 2

(Bernard Thévenet)

Taghit 1960, le capitaine Ledanois, commandant le poste, qui sera observateur au 1er PA ZOS, et son épouse

(François Malnoy)

Jacques Combassou et le *Tiger Moth* de l'Aéro-club de Colomb-Béchar à Taghit, le 17 août 1957

(Jacques Combassou)

Beni-Abbès

Oasis importante à la limite du nord du Grand Erg

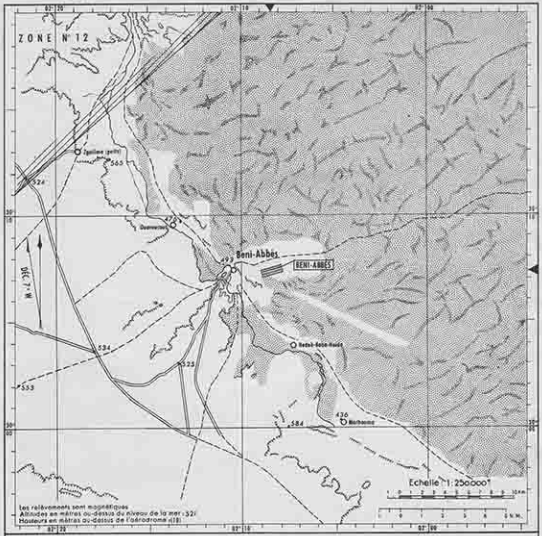
Le *Norécrin* F-OBGK de l'Aéro-club de Colomb-Béchar à Beni-Abbès en 1959

(Raymond Delaunay)

CARTE D'APPROCHE A VUE
O.A.C.I.

ALT : 511m

BENI-ABBÈS
ALGÉRIE



CONTROLE LOCAL APP : Néant

TWR : Néant

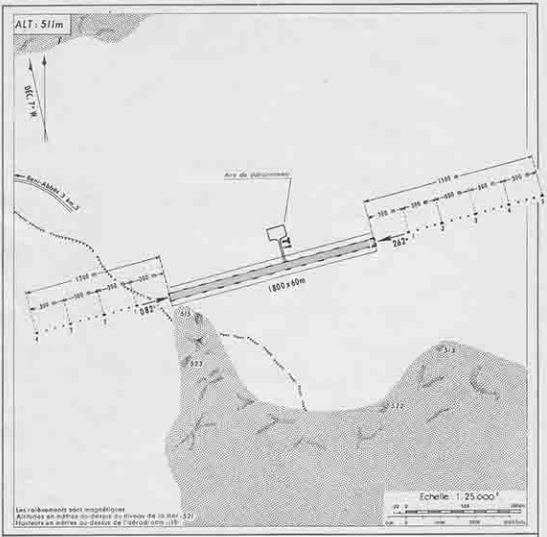
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES Avant atterrissage faire un passage sur l'agglomération.

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

N° 1353 A 5 SEPTEMBRE 1958

BENI-ABBÈS LAT : 30° 07' N LONG : 02° 08' W

CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE
O.A.C.I.



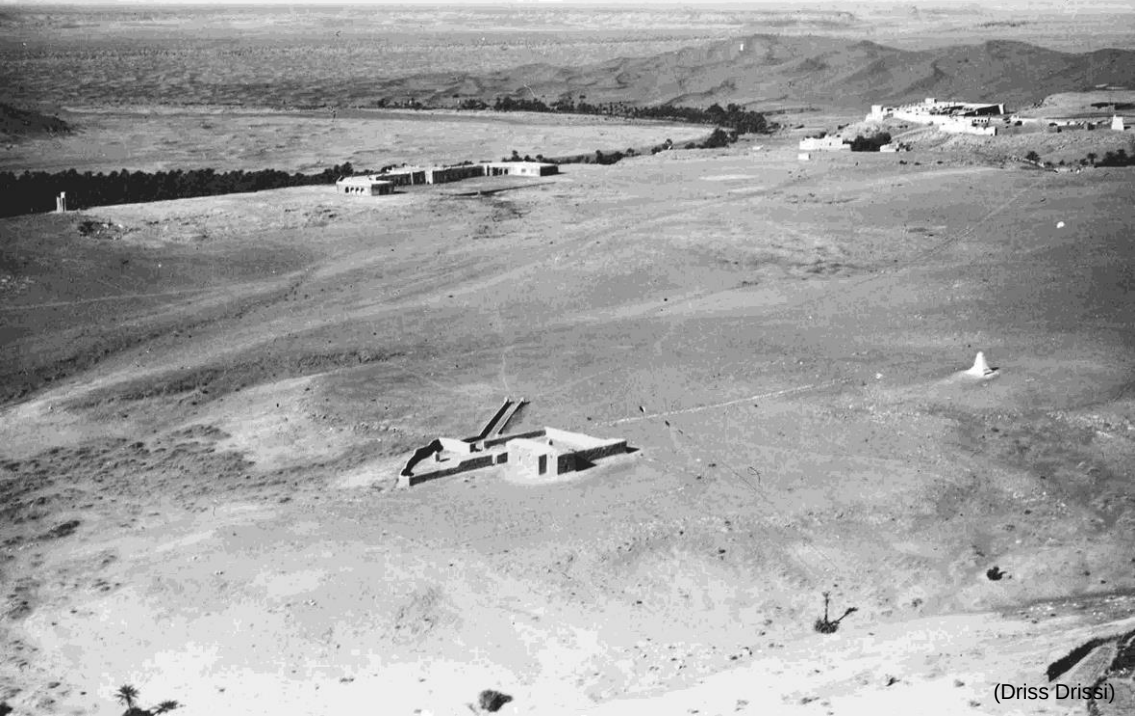
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANIEUVRE. Inutilisable hors bande.

Tél. de l'Aérodrome Néant

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES - S'adresser au Bureau d'Information (BIA) Militaire d'ORAN-la-SENIA
Tél. : 204-70. ORAN

NOTES Aérodrome non gardienné -
Zone n° 12 activité annoncée par RDTAM.

L’ermitage du père de Foucauld à Beni-Abbès, de 1901 à 1905, vu en 1928



(Driss Drissi)

Jacques Combassou et le *Tiger Moth* de l'Aéro-club de Colomb-Béchar à Beni-Abbès le 23 octobre 1957, avec des Méharistes de la Compagnie saharienne portée de Zousfana

(Jacques Combassou)

Le capitaine Leprieur, commandant le cercle de Beni-Abbès, devant un Nord 3400 du 1er PA ZOS en 1960

(François Malnoy)

Honneur, à Beni-Abbès, au colonel Millet (dit *L'Angelus*), par le capitaine Leprieur et les Méharistes de la Compagnie saharienne portée de Zousfana, en 1960

(François Malnoy)

Tindouf (DTO 57/540)

À l'extrême ouest de l'Algérie, Tindouf est à proximité de la frontière mal définie avec le Maroc et sujette à litige.
Tindouf, qui abrite un détachement de T-6 de l'EALA 4/72, est ravitaillée par le *Légumier*, ou le *Laitier*, un avion hebdomadaire, Ju 52, C-47 ou *Noratlas*, qui transporte courrier, ravitaillement et passagers. Les liaisons avec Marrakech sont plus fréquentes qu'avec Colomb-Béchar.
Pour tout savoir sur Tindouf et son PC Air, lire le document : *De Pérignon à Tindouf,* par Claude Millé.

(Claude Millé)

A Tindouf...

Dans le Sud-Ouest algérien, typiquement saharien, les indications de kilométrage sur les bornes ou les flèches en bois plantées au carrefour de pistes, près des postes militaires, semblent vouloir vous imposer une gageure : ce ne sont plus des dizaines, voire des centaines de kilomètres qu'on vous prévoit, mais des milliers! Tout ceci avec la philosophie de celui pour qui l'horizon n'est qu'un cercle parfait, pour qui le temps ne se compte pas en minutes mais en jours...

Ces conditions géographiques, ces distances démesurées, donnent toute son importance au travail de l'Armée de l'Air.

Le P.C. Air de Tindouf couvre quelques 280.000 km² qu'il lui appartient de surveiller et sur lesquels sont disséminés des petits postes qu'il faut ravitailler et visiter le plus souvent possible. Ceci pour des raisons de sécurité évidentes en particulier pour les postes situés sur la frontière, et aussi pour des raisons d'ordre psychologique, afin de marquer constamment notre activité et de rompre l'isolement plus sensible ici que partout ailleurs.

Pour tous ceux des petits postes du Dra, l'avion de Tindouf est le seul lien avec le reste du monde, et son arrivée signifie celle du ravitaillement frais, du courrier surtout, ou le départ en permission...

Moteurs en route

Tindouf, 7 h 30. Malgré la fraîcheur du matin, il est impossible de dormir. Depuis dix minutes, les trois moteurs du « Toucan » et les deux du « Flamant » s'essaient à qui fera le plus de bruit. Comme tous les matins...

Le « Toucan » va effectuer un ravitaillement au profit d'Oum El Achar et Hassi el Mounir, deux petits postes situés sur les confins marocains, et leur distribuer vivres frais et courrier amenés hier à Tindouf par le « Noratlas » régulier. Quant au « Flamant », il assure une mission plus ingrate : reconnaissance à vue sur la frontière nord-est.

Honneur aux anciens : la vieille « Julie » s'élève sans hâte au-dessus de la piste en terre et met le cap au nord. Dans la carlingue de tôle ondulée aux poutrelles croisées : le commandant du sous-secteur de Tindouf qui est en inspection, deux officiers sahariens, un Père Blanc. Et puis le frêt : cageots de légumes et de vivres frais qui parfument aujourd'hui le « Toucan » à l'oignon et au camembert, sacs de pain et les sacro-saints sacs gris-bleu étiquetés de rouge qui contiennent le courrier.

A Tindouf, il n'a pas été nécessaire de « construire une piste » : le terrain y est si plat et si dur... Chaque jour, les équipages des « Flamant », des « Toucan » et des « Broussard » en apprécient la solidité et... la rugosité.

Sur la Hamada du Dra

Dans le « Flamant » qui a déjà couvert deux fois plus de chemin que le « Toucan », l'équipage, seul à bord, se livre aux joies toutes relatives de la reconnaissance à vue. Cette R.A.V. qui durera près de quatre heures s'annonce pénible. Le vent est d'est, et il n'en est pas de pire ici car il n'en est pas de plus chaud. A une altitude variant entre 100 mètres et quelques décimètres..., le « Flamant » dessine de larges courbes au-dessus de la Hamada. Pendant quatre heures, pilote, navigateur et mécanicien scruteront inlassablement le sol, de leurs pieds à l'horizon, de droite à gauche, et s'useront le regard à ne rien négliger de chacun des maigres détails du relief.

Escale à Oum el Achar

Bien avant le contact radio de la « Julie », Oum el Achar a détecté le ronronnement des trois moteurs. La manche à vent a donc été plantée en bordure de la piste rustique : elle n'est déployée que lorsqu'un avion est signalé. Aujourd'hui elle est gonflée par un vent plein est. Il n'est que 8 h, mais l'ombre est rare... Le « Toucan » se pose lentement comme en plané. Le commandant de poste accueille les visiteurs, tandis que le frêt est rapidement transbordé dans un camion, tandis qu'Oum el Achar apprend qu'il y a deux sacs de courrier!...

Une demi-heure plus tard, le « Toucan » part sur Hassi el Mounir et prend à son tour le cap nord-est, loin derrière le « Flamant » qui ne va plus tarder à faire demi-tour.

Maintenant la R.A.V. se déroule le long de cette falaise qui borde la hamada du Dra. Relief hostile qui semble d'une autre planète, par son aridité, sa couleur, sa nudité. Néanmoins cette région avec ses quelques bouquets d'épineux, de thalas, d'herbes ligneuses est une région de pâturage pour les troupeaux de chameaux, de chèvres et de moutons qui appartiennent aux R'Guibâtes. Par endroits la falaise est coupée de failles orientées nord-sud qui tranchissent la frontière et qui demandent une surveillance toute spéciale.

Le thermomètre extérieur marque déjà 32° et dans une heure il y aura 10 ou 12° de plus. Plaqué contre le sol qui réverbère le soleil, le « Flamant » se transforme peu à peu en étuve. Mais il y a encore 10° minutes d'essence et la R.A.V. continue

Tindouf, poste-clé

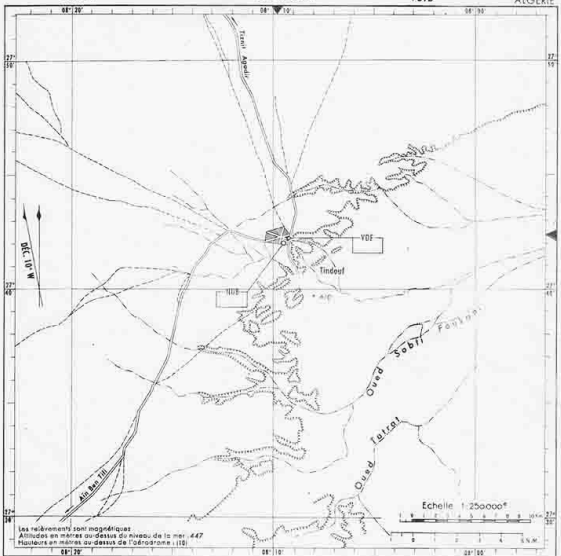
Tous les jours, « Flamant », « Toucan », et « Broussard » décollent de Tindouf pour surveiller l'ouest saharien, vaste et inhospitalier. Carrefour de pistes, centre d'un territoire limité par le Maroc, le Rio del Oro et la Mauritanie, Tindouf joue un rôle de premier plan qui fait de lui le poste-clé de cet Ouest saharien.

CARTE D'APPROCHE A VUE
O.A.C.I.

ALT : 437 m

FGTD

TINDOUF
ALGÉRIE



CONTROLE LOCAL APP : *Néant*

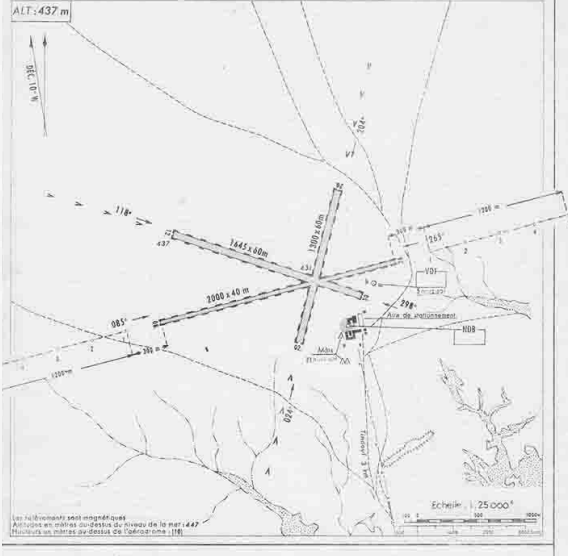
TWR : *VHF*

CONSIGNES PARTICULIERES D'UTILISATION : *Néant.*

CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE
O.A.C.I.

TINDOUF

LAT : 27° 42' N LONG : 08° 10' W



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :

- *Atterrissage interdit au QFU 118° (surfaçage irrégulier sur les 500 premiers mètres).*
- *Bande 02d/20d basselée : à utiliser avec prudence.*
- *Inutilisable hors bandes.*

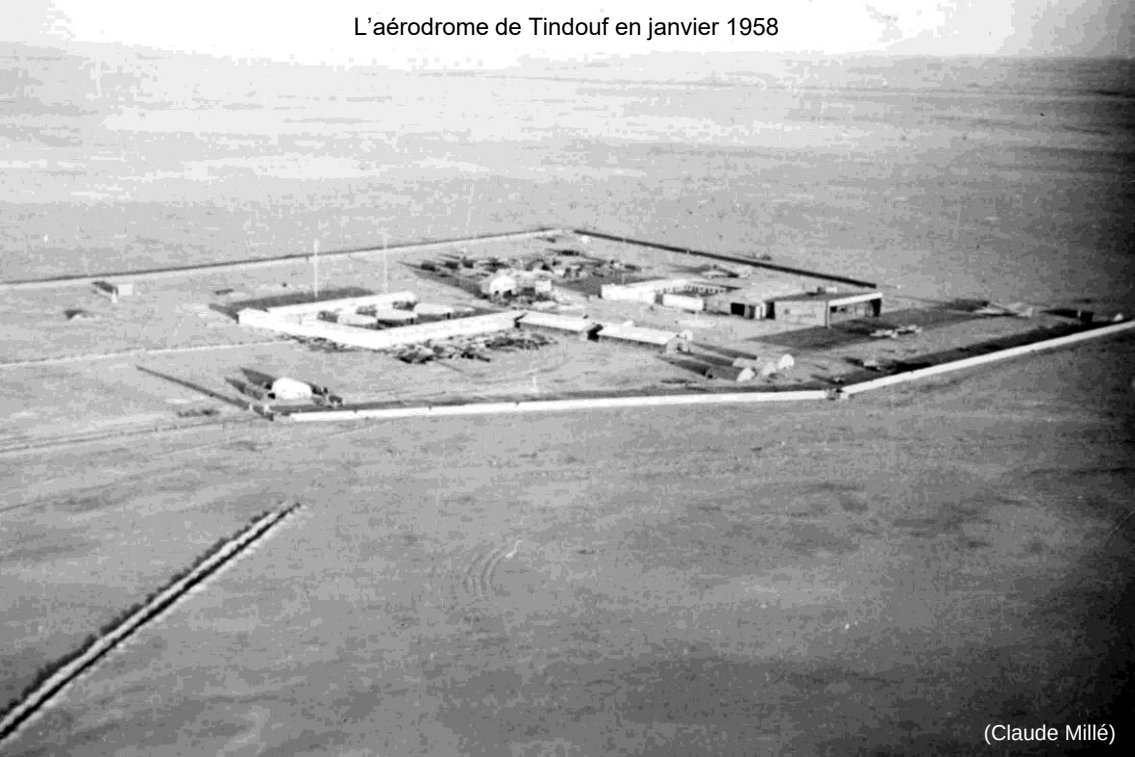
Tél. de l'aérodrome : *Néant.*

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : *S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (B.I.A.) de l'aérodrome.*

Tél. : *Néant*

NOTES : *Réservé aux aéronefs munis de radio.*

L’aérodrome de Tindouf en janvier 1958

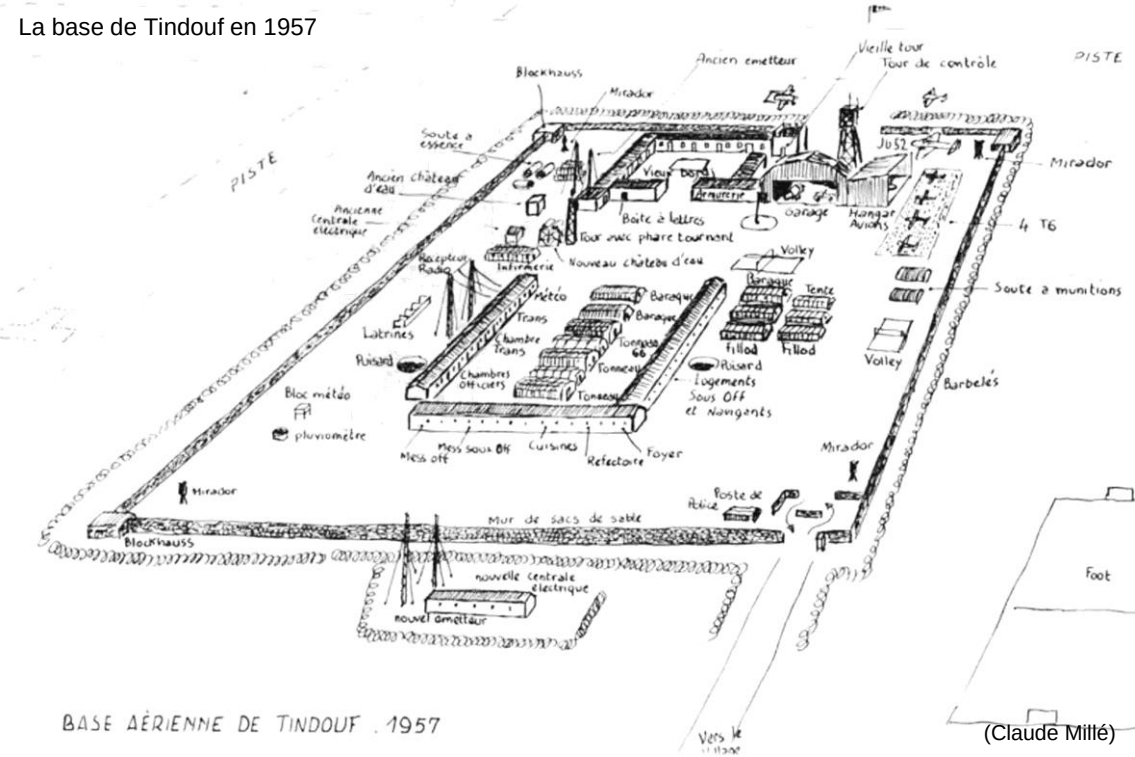


(Claude Millé)

L’aérodrome de Tindouf en 1957, avec deux Ju 52 et quatre T-6

(Claude Millé)

La base de Tindouf en 1957



(Claude Millé)

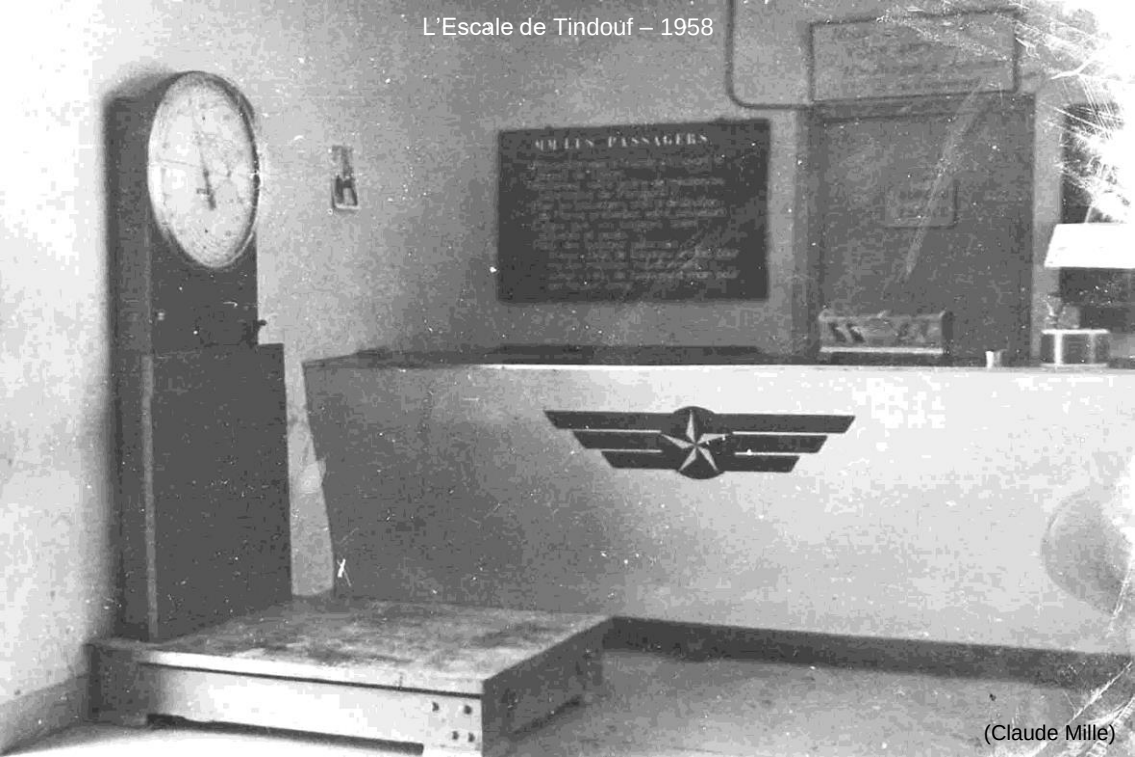
L’aérodrome de Tindouf en 1957, vu de la tour de contrôle

(Claude Millé)

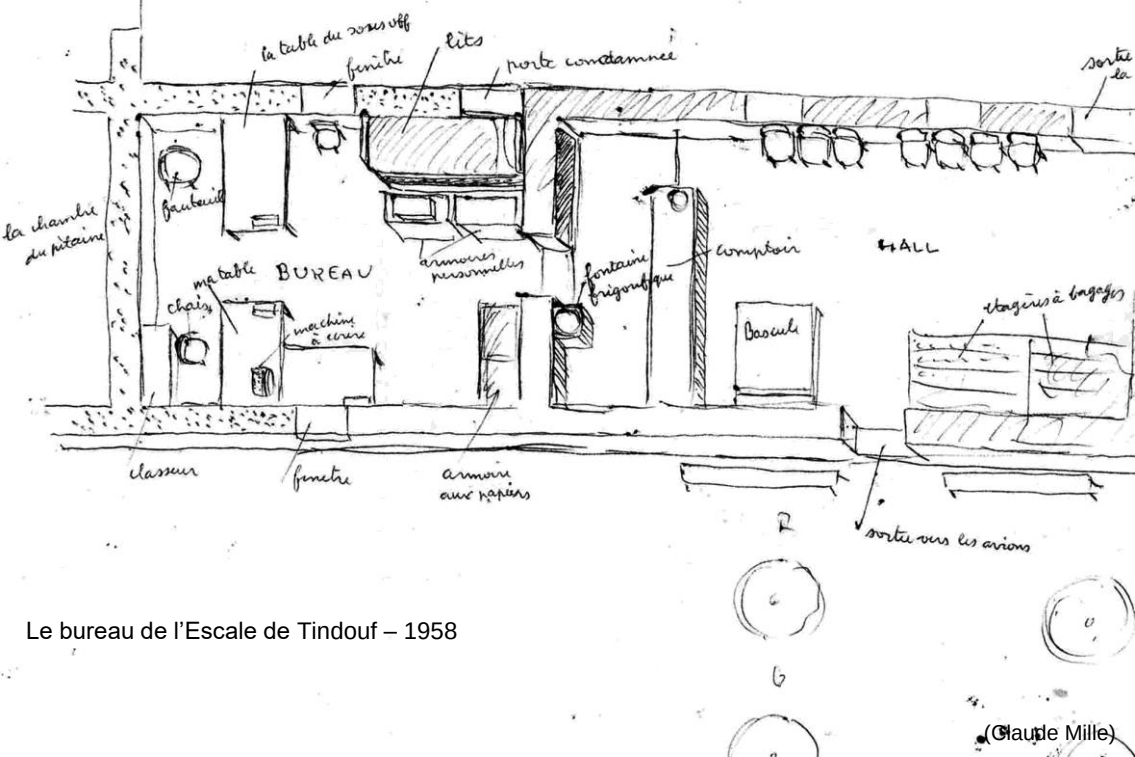
Un Ju 52 devant l’Escale de Tindouf – 1958

(Claude Millé)

L’Escale de Tindouf – 1958



(Claude Mille)



Le bureau de l'Escale de Tindouf – 1958

(Claude Mille)

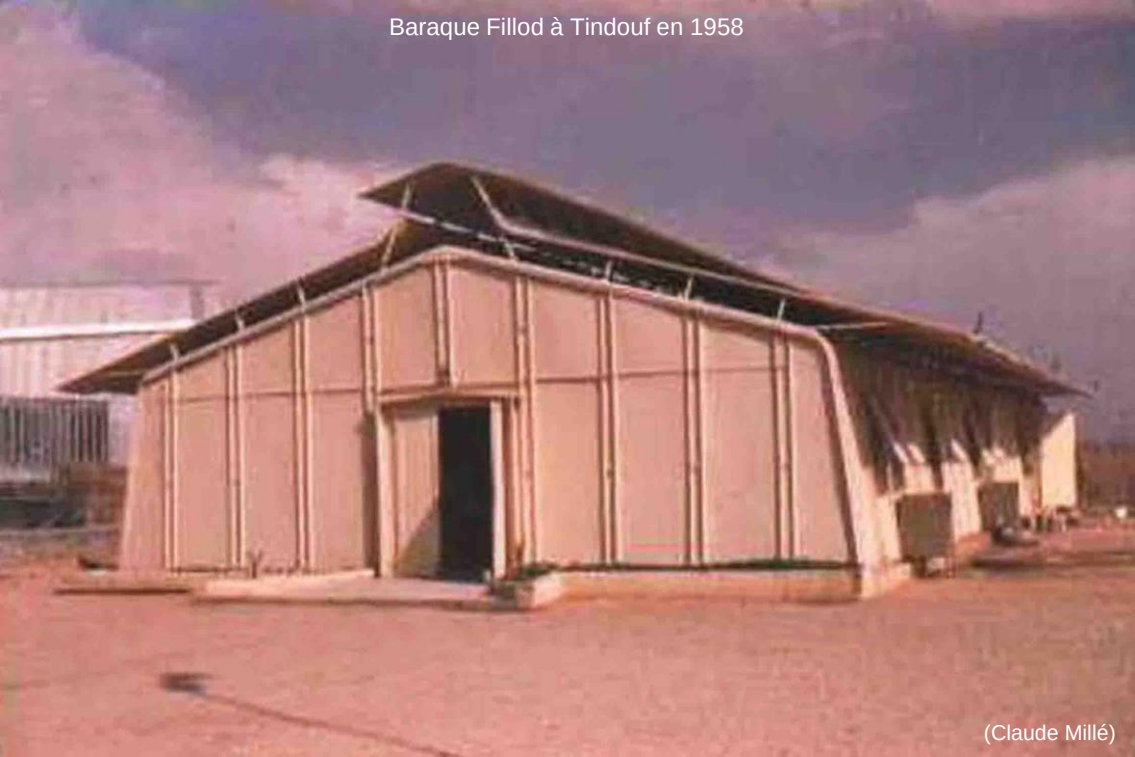
Tindouf – 1958

(Claude Millé)

La cabane gonio de Tindouf

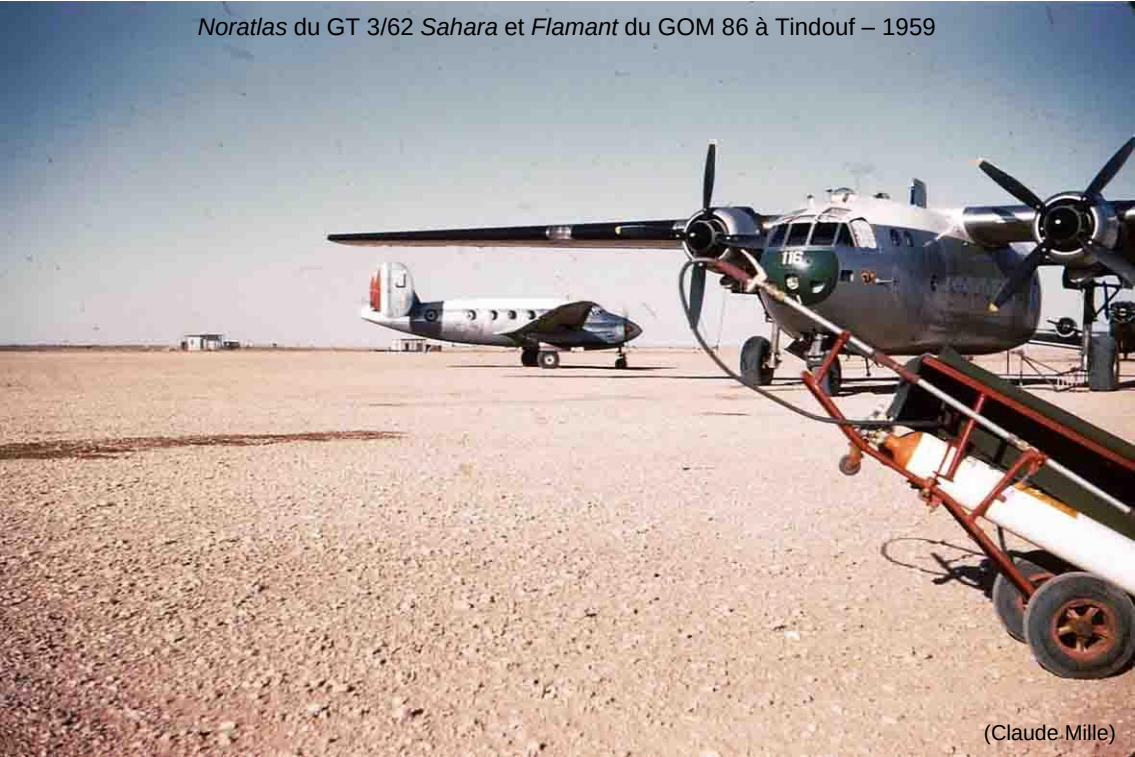
(Claude Millé)

Baraque Fillod à Tindouf en 1958



(Claude Millé)

Noratlas du GT 3/62 *Sahara* et *Flamant* du GOM 86 à Tindouf – 1959



(Claude Mille)

Ju 52 du GSRA 78 et *Broussard* de l'ELO 4/45 à Tindouf – 1959

(Claude Mille)

Le sergent-chef Piron du détachement de T-6 de l'EALA 4/72 à Tindouf – 1958

(Claude Mille)

1958 – Dans le Ju 52 *Légumier* de l'escadrille 56S de l'Aéronautique Navale qui ravitaille Tindouf

(René Bourneton)

Les Catalans de Tindouf devant le Ju 52 *Légumier* de la 56S, en haut: SC Cor (GOM 86), PM Bartissol (56S), Claude Millé et Sicart

(Claude Millé)

Avec l'équipage du Ju 52 *Légumier* de la 56S qui ravitaille Tindouf

(Claude Millé)

Le sergent Ageorge dans un *Noratlas* à Tindouf en 1957

(Claude Millé)

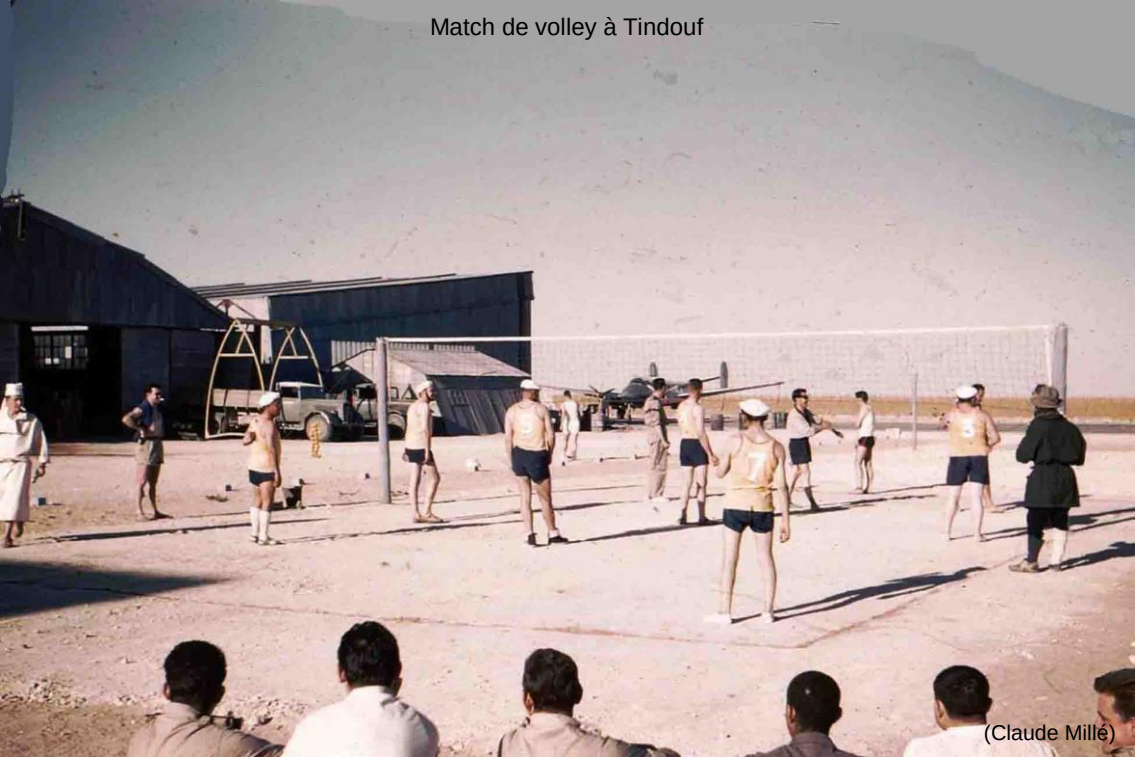
Sur l'aile d'un T-6

(Claude Millé)

Repas – Pâques 1959

(Claude Millé)

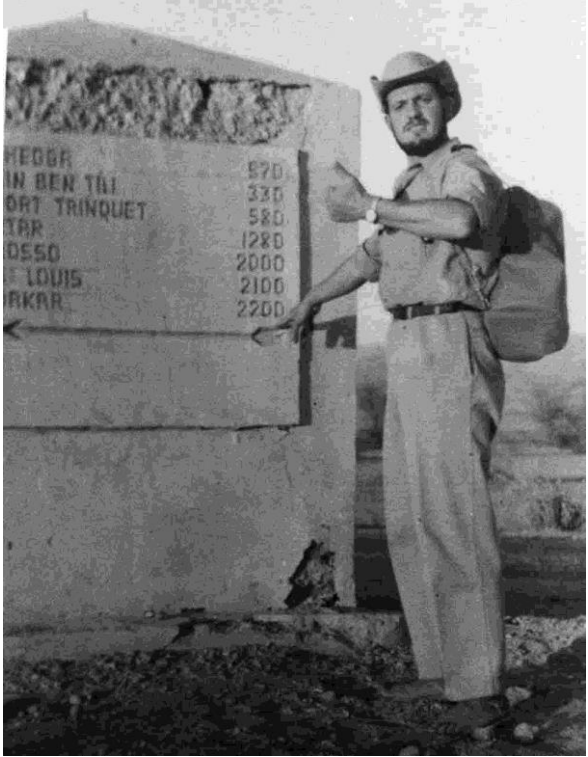
Match de volley à Tindouf



(Claude Millé)

Repas sur la base de Tindouf – 1958

(Claude Millé)



1958 – Le caporal Jean-Claude Cros à Tindouf

(Claude Millé)

Le sergent Ageorge dans les souks de Tindouf

(Claude Millé)

Gendarmes et personnel de l'armée de l'Air à Tindouf – Mai 1958

(Claude Millé)

Le personnel des Transmissions de la base de Tindouf – 1959

(Claude Mille)

UNITÉ : G.T. 3/62 Sahara

ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

3000-07-203

Période du 21 Mars 1959 au ..... 19 .....

Concernant (1) Cal MILLE

N° du manifes'e : ..... établi par l'escale d .....

DATE.	FONCTION À BORD.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2).	NOMBRE D'ATTERRISSAGES.	DURÉE (3) JOUR.	DURÉE (3) NUIT.
24/3 59	Sgt	N.250 99	TIN DOUF MARRAKECH - TIN DOUF	2	4,00	

SOUCHE

Arrêté au total de (en lettres) quatre heures de vol,

dont (en lettres) ..... heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) G.T. 3/62 Sahara

Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : Le Capitaine LATAPIE

Signature : Latapie

Cachet de l'Autorité signant l'ordre de mission à l'arrivée.

(1) Nom, grade, unité. — (2) Nom des escales du voyage. — (3) Durée du voyage jour - nuit.

J. Z. 638922. (2) K

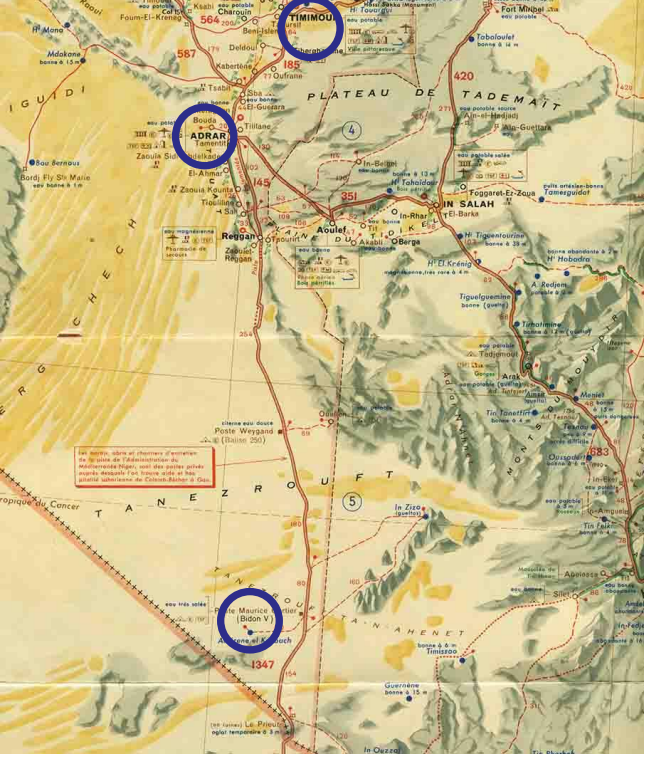
Tindouf, le 13 mars 1957

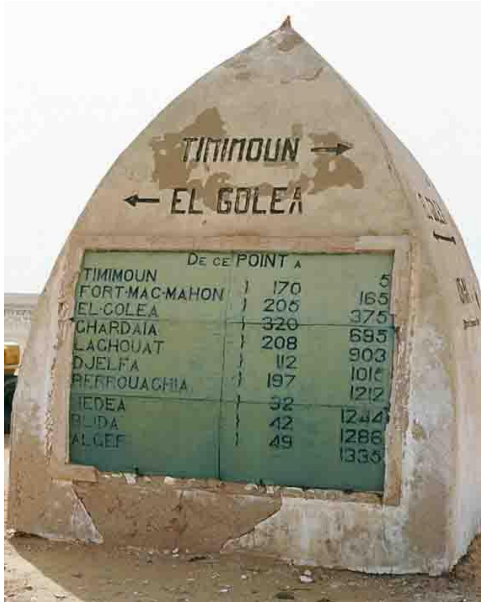
Le général De Gaulle arrive avec le DC-4 F-RAFA du GLAM qui lui avait été offert par les Américains. Il effectue une visite privée du Centre interarmes des engins spéciaux de Colomb-Béchar et des installations pétrolières. Il est avec de Baulincourt, Bonneval, Foccard et Guichard qui traversent le désert avec lui, avides de revenir aux affaires, et qui feront parler d'eux plus tard.

Le général De Gaulle est accueilli par le colonel René Laure qui a fait une guerre brillante en Extrême-Orient et qui est le fils du général Émile Laure, jeté en prison et traduit en Haute-Cour par le régime de l'époque à son retour de déportation en Allemagne en 1945.

Le général De Gaulle, le Caïd de Tindouf et le colonel Laure – 13 mars 1957

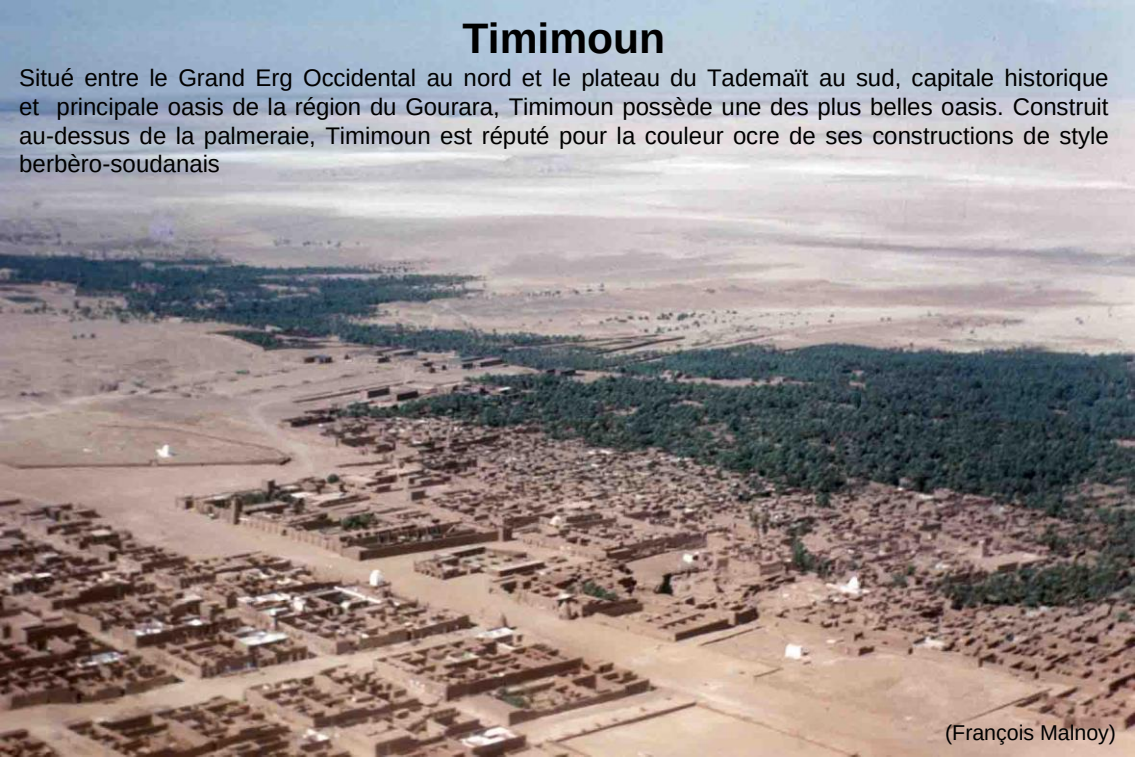
Timimoun
Adrar
Bidon 5



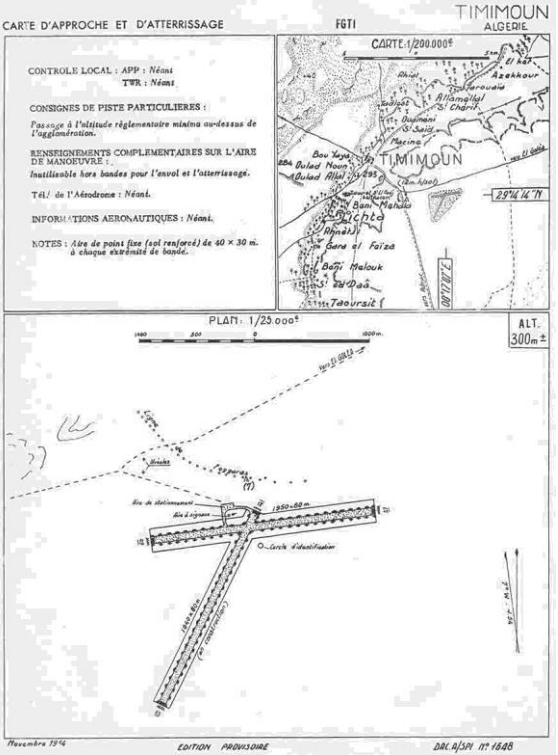


Timimoun

Situé entre le Grand Erg Occidental au nord et le plateau du Tademaït au sud, capitale historique et principale oasis de la région du Gourara, Timimoun possède une des plus belles oasis. Construit au-dessus de la palmeraie, Timimoun est réputé pour la couleur ocre de ses constructions de style berbèro-soudanais



(François Malnoy)



J'ai un bon souvenir de vous télégraphistes
Des bordjs sahariens qui balisaient les pistes
D'Alger à Fort-Flatters, d'Oran à Timimoun.
Sans visibilité, par fort vent de simoun
Je gardais avec vous un contact par les ondes,
A l'escale, nous refaisions le monde.

Où êtes-vous amis ? avec vos grands burnous
Vous nous fêtiez alors en offrant le couscous.
Aux amis de Béchar venus à l'improviste
Troubler la solitude d'un peloton méhariste
Nos avions, amarrés comme navires en rade
Nous dormions sous leurs plans décorés de cocardes.

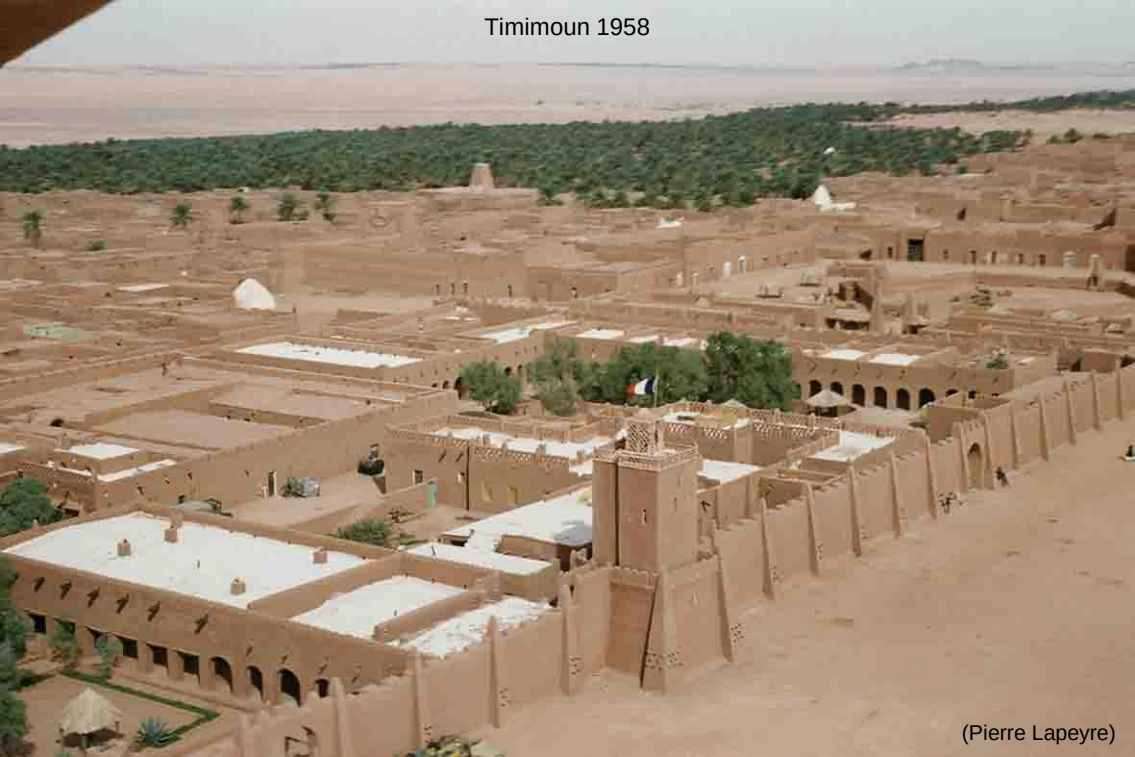
Le matin à cinq heures, au lever du soleil
C'est le bruit d'un moteur qui sonne le réveil.
Le radio, à son poste, casque sur les oreilles
Lance appel au PC et au chef qui nous veille
Et les points et les traits transmis rapidement
Sont pour tous sujet d'étonnement.

Sur les bords de la Loire où maintenant j'habite
Je revois le ciel bleu du pays Mozabite
Les dunes de l'Erg Chech, la piste de Tindouf,
Le fort de Reggan, le grand désert de Tanezrouft,
Les Touaregs de Djanet, les R'Gibats d'Atar.
Tout cela est bien loin et il est déjà tard…

Adieu soldats du bled, Tabors et Légionnaires
Tirailleurs et Spahis aux actions légendaires.
J'ai vu votre courage et votre abnégation
Au cours des durs combats de la Libération.
Je salue vos drapeaux et m'incline bien bas
Devant les Croix de bois de vos lieux de combats.
France, n'oublie jamais l'Afrique et ses enfants
Qui ont aidé les tiens à chasser l'occupant.

Blois – Juillet 1992 – Jean Subervie - Ancien radio de la 4ème Escadrille du 1er Groupe d'Afrique

Timimoun 1958



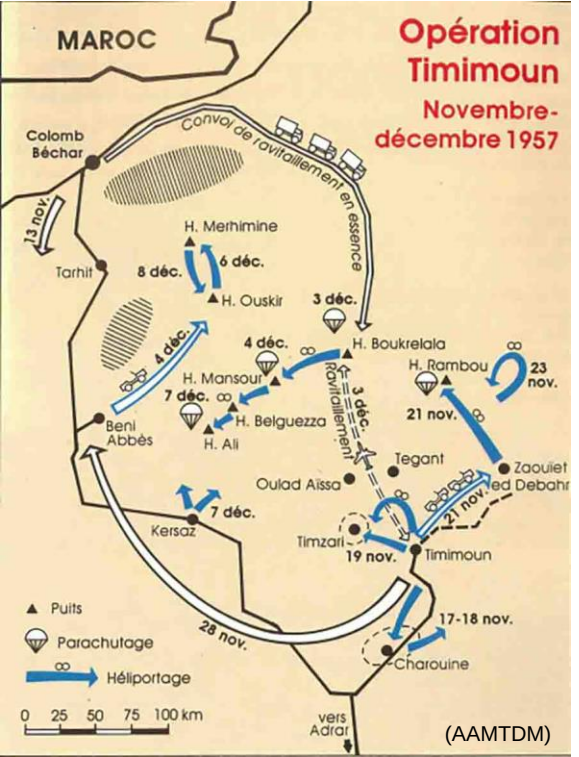
(Pierre Lapeyre)

Timimoun 1950, la famille Monnier embarque dans un Lockheed C60 *Lodestar* d'Aéroafricaine

(Jean-Paul Monnier)

Timimoun 1950, la famille Monnier embarque dans un Lockheed C60 *Lodestar* d'Aéroafricaine

(Jean-Paul Monnier)



(AAMTDM)

Dans la région de Timimoun, 60 Sahariens massacrent leurs compagnons européens et désertent. Ils tendent une embuscade, le 8 novembre 1957, à un détachement de la Légion Étrangère à 75 km au nord de Timimoun. Deux Bell G2 de Gyrafrique, pilotés par Voirin et Massot, participent au sauvetage des blessés.

Cette embuscade, dans une région réputée calme, entraîne une grande opération dans laquelle une vingtaine de *Noratlas* sont mis en œuvre pour le transport, de Blida à Colomb-Béchar et à Timimoun, et le parachutage du 3ème RCP sous les ordres du colonel Bigeard, afin de ramener le calme dans la région.

Le 21 novembre, a lieu le combat d'Hassi-Rambou, première phase des opérations qui dureront jusqu'au 7 décembre.

Trois *Noratlas*, trois Ju 52, des T-6, des *Flamant*, des avions de l'ALAT et une douzaine d'hélicoptères participent à cette opération aéroportée, la plus importante de la guerre d'Algérie. Un aérodrome de fortune est créé à Hassi-Boukrelala.

500 hommes et 270 tonnes de matériel sont parachutés, plus d'un millier de passagers sont transportés en 268 heures de vol.

La bande rebelle est anéantie au prix de 16 Parachutistes tués.

Novembre 1957, l'aérodrome de Timimoun pendant l'opération aéroportée
Remaquer les lignes de foggaras qui alimentent l'oasis en eau

(Pierre Lapeyre)

Novembre 1957, l'aérodrome de Timimoun pendant l'opération aéroportée

(Pierre Lapeyre)

Opération Timimoun, novembre 1957, avant le saut

(Pierre Lapeyre)

Timimoun, novembre 1957, embarquement dans le *Noratlas*

(Pierre Lapeyre)

Novembre 1957, Opération Timimoun, saut opérationnel

(Pierre Lapeyre)

Novembre 1957, H-34 de l’armée de l’Air pendant l’opération aéroportée

(Pierre Lapeyre)

Timimoun, novembre 1957, héliportage

(Paris-Match)

Timimoun 1960 – MdL pilotes
Veron et Dufau, SL observateur
Hilzeber et MdL Blanc, du PA ZOS

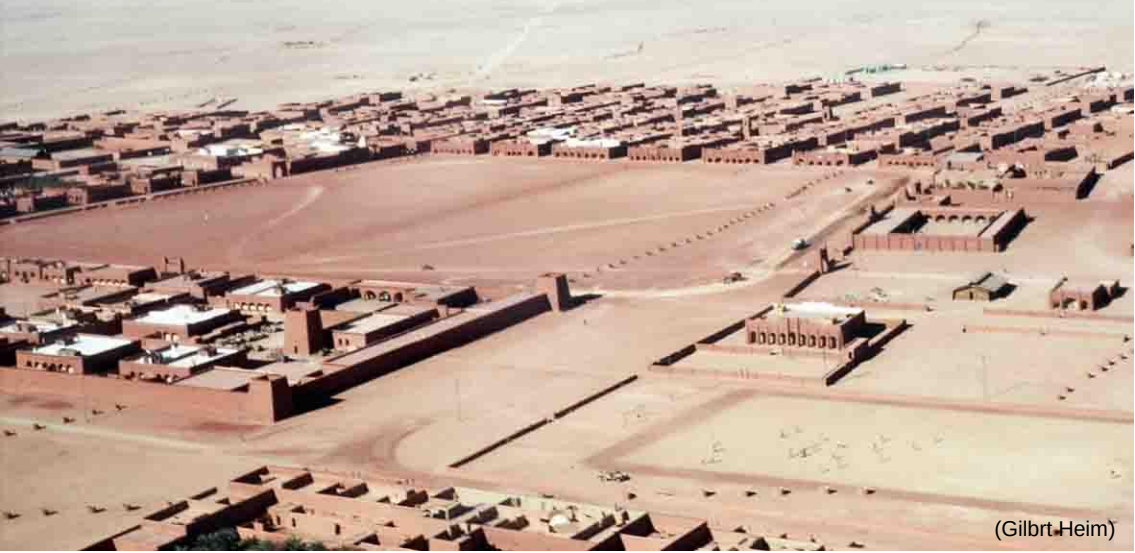
(François Malnoy)

L’erg Chech
(François Malnoy)

Adrar

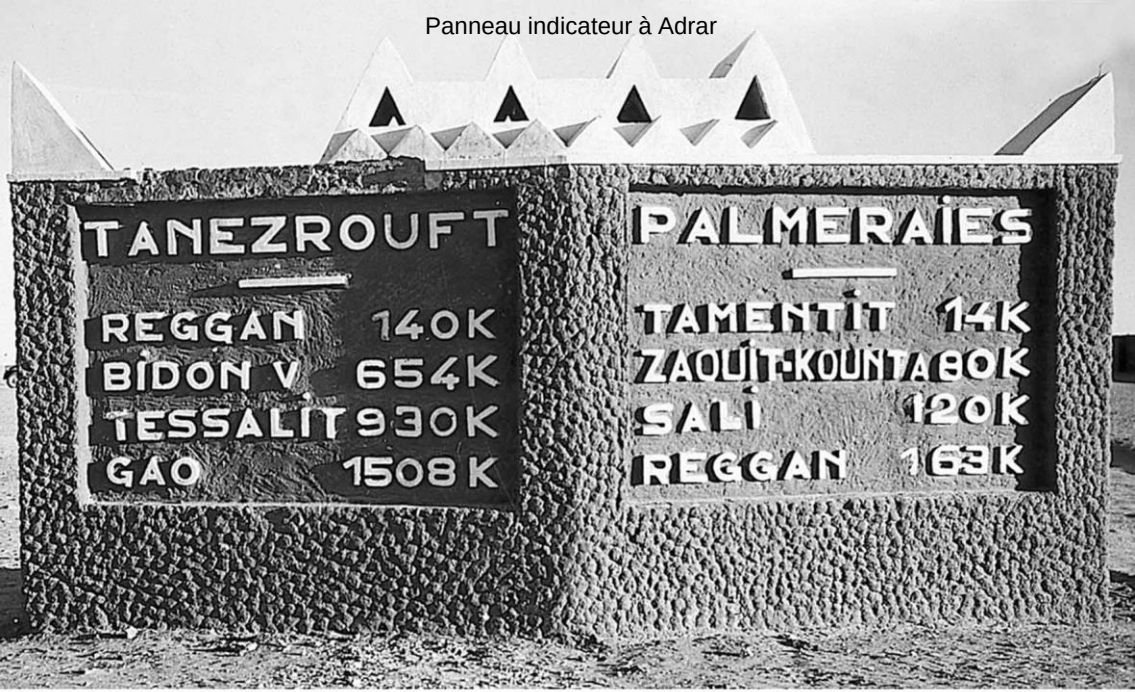
Les oasis du Sahara algérien occidental sont alignées selon un étroit ruban de verdure qui s'étend sur 600 km du nord au sud, depuis Figuig, jusqu'à Adrar. Cette « rue des palmiers » est divisée en secteurs dont la succession du nord au sud est : la Saoura, le Gourara, le Touat.

Adrar est une ville de style soudanais, avec des portes monumentales vers les quatre coins cardinaux. Le cœur de la ville est la place Laperrine : 150 m par 250 m, presqu'aussi grande que la place de La Concorde !



(Gilbrt Heim)

Panneau indicateur à Adrar

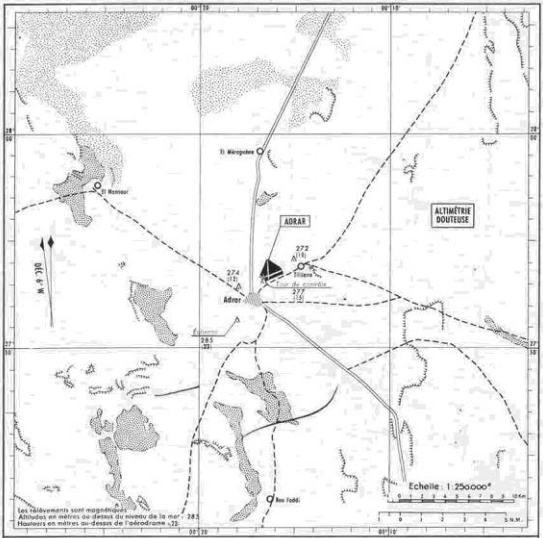


(Claude Aubrejac)

CARTE D'APPROCHE A VUE
O.A.C.I.

ALT : 262 m — DAEA

ADRAR
ALGÉRIE (Saoura)



CONTROLE LOCAL APP : Néant

TWR : VHF

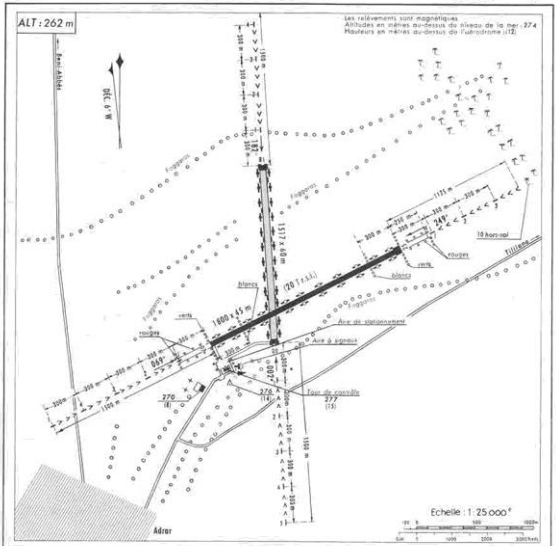
CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION Néant.

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME. S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

N° 1422 D — 1er MAI 1961

ADRAR
LAT : 27° 53' N — LONG : 00° 17' W

CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE
O.A.C.I.



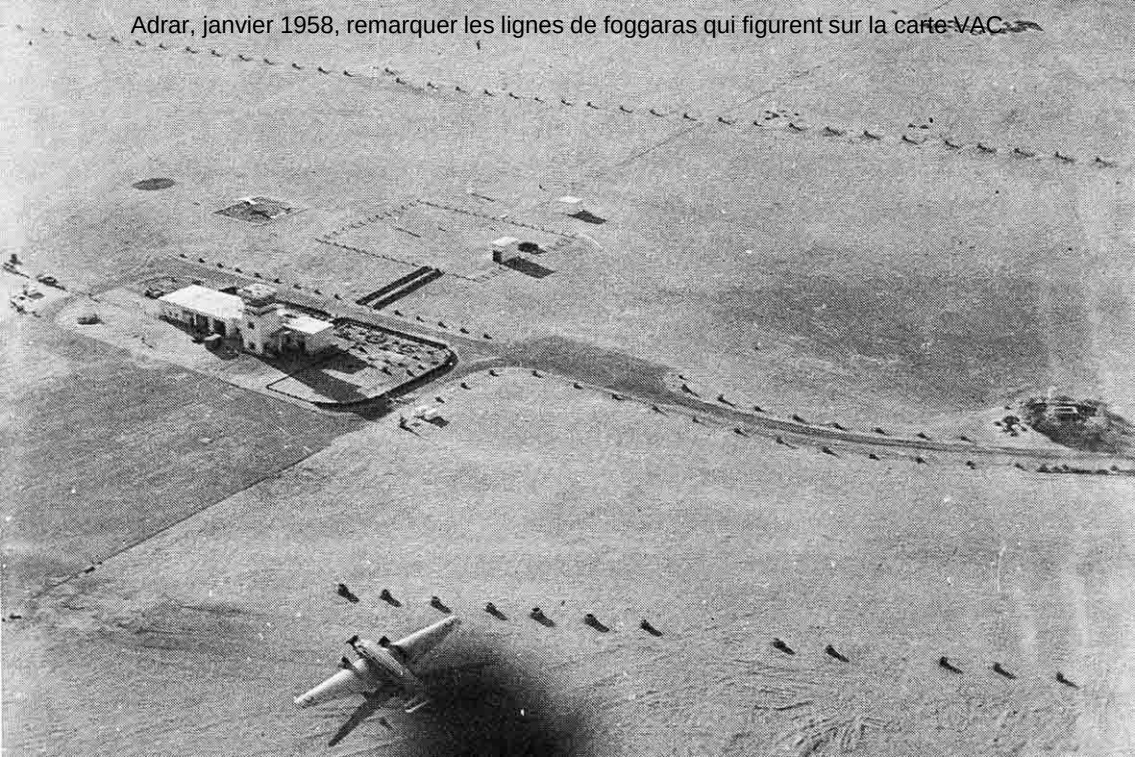
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : Inutilisable hors piste et bande.
Bande N.S. : demi-tours obligatoires sur parties bitumées
Faire : points fixes sur parties bitumées

Tél. de l'Aérodrome Néant

INFORMATIONS AERONAUTIQUES : S'adresser au bureau de piste de l'aérodrome
Tél. : Néant

NOTES Inutilisable par aéronefs munis de pneus

Adrar, janvier 1958, remarquer les lignes de foggaras qui figurent sur la carte VAC.



Hurel-Dubois HD-34 de l'IGN, à Adrar, en 1956

(Jean Delacroix)

Noratlas à Adrar

(Jean Delacroix)

Flamant du GOM 86 sur le parking d'Adrar

(François Michelot)

C-47 de l'ET 2/64 *Anjou* et *Flamant* du GOM 86 sur le parking d'Adrar

(François Michelot)

Beechcraft 18 d'Aérotec à Adrar en 1953

(Jean Delacroix)

Escale à Adrar en 1953 d'un Beech 18 d'Aérotec – Pilote : Marius Mandaviale

(Marius Mandaviale)

Escale à Adrar en 1959 d'un Beech 18 d'Aérotec – Equipage : Marius Mandaviale, Denis et De Buhan

(Marius Mandaviale)

Beechraft 18 de l’Escadrille Mercure à Adrar en 1958

(Jean Delacroix)

Dragon Rapide d'Air Saoura à Adrar en 1960

(Jean Delacroix)

Beechcraft G.50 *Twin Bonanza* marocain à Adrar

(Jean Delacroix)

DC-3 de la Section de transport du SGACC à Adrar en 1953

(Jean Delacroix)

Un DC 3 du SGACC transporte des géophysiciens à Adrar en 1954 pour des recherches pétrolières. À gauche, le pilote Pierre Guillermin, le mécanicien André Voland et le radio Guy Fauret, les mains sur les hanches

(SGACC)

Le Miles *Magister* F-OAPJ, de l'Aéro-club d'El-Oued, en voyage à Adrar

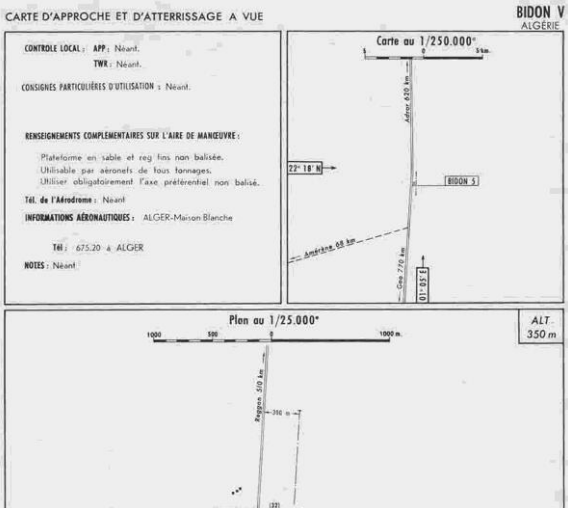
(Jean Delacroix)

Norécrin de l'Aéro-club de Colomb-Béchar, de passage à Adrar fin 1958

(Jean Delacroix)

1961 – Adrar
Fairchild C-119 *Flying Boxcar* du 15ème Wing de la Force aérienne belge, au cours de l'évacuation du Congo Belge

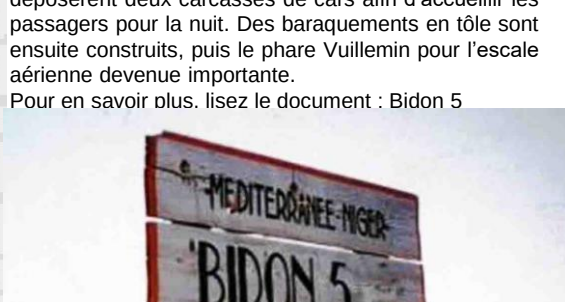
(Jean Delacroix)



Bidon 5 (poste Maurice Cortier)

Bidon 5 n'est, au début, qu'un repère : le cinquième bidon en partant de la frontière soudanaise, à 250 km au sud, sur la route du Tanezrouf créée par Georges Estienne. Puis, un dépôt d'essence et d'eau (amenée de Reggan) pour les cars de la Transsaharienne qui y déposèrent deux carcasses de cars afin d'accueillir les passagers pour la nuit. Des baraquements en tôle sont ensuite construits, puis le phare Vuillemin pour l'escale aérienne devenue importante.

Pour en savoir plus, lisez le document : Bidon 5



(Michel Marlet)

Bidon 5 en 1957, vu du phare Vuillemin

(Robert Mandaviale)

Bidon 5 en 1957, vu du phare Vuillemin

(Robert Mandaviale)

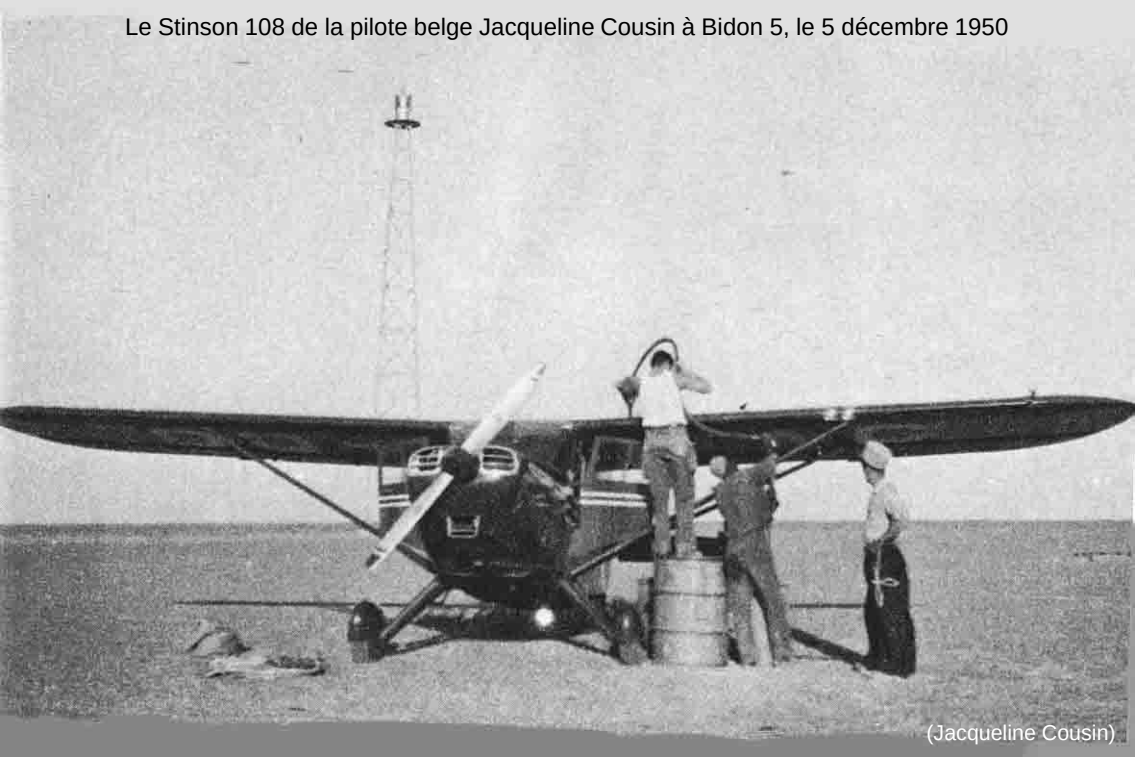
Beech 18 d'Aérotec à Bidon 5 en 1957

(Robert Mandaviale)

Bidon 5 en 1957 – Le phare Vuillemin, inauguré en juillet 1935, est sur un pylône de 32 m. La source lumineuse est un manchon incandescent d'une intensité de 200 000 bougies alimenté en Butagaz, avec occultation de une seconde et demie toutes les secondes et demie. Dans les conditions standard, le rayon lumineux tangente l'horizon à 25 km environ. Le halo produit par réflexion sur le sable est visible à une distance pouvant atteindre 100 kilomètres. Pour un avion volant à 900 mètres, il est visible à 135 kilomètres.

(Robert Mandaviale)

Le Stinson 108 de la pilote belge Jacqueline Cousin à Bidon 5, le 5 décembre 1950



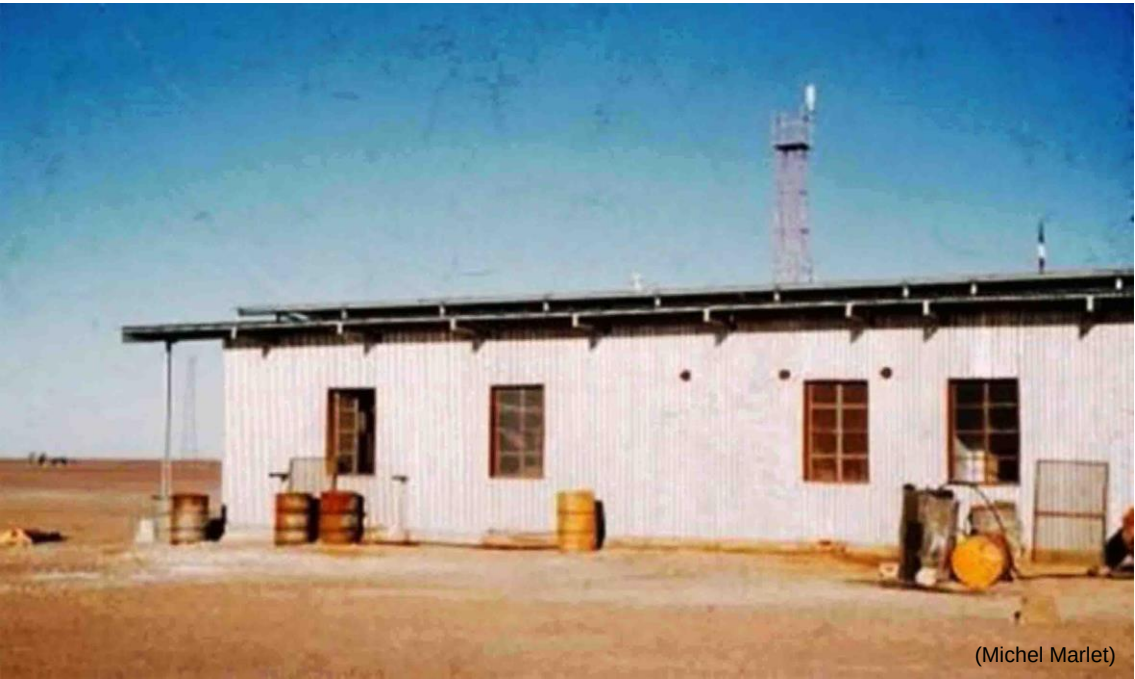
(Jacqueline Cousin)

Bidon 5 en 1950 – Des baraques remplacent les deux carcasses de cars

(Jacqueline Cousin)

Bidon 5 en 1957

Bidon 5 en 1957



(Michel Marlet)

Bidon 5 en 1957

Dernière diapositive

(Michel Marlet)