

## L'AVIATION LEGERE

Le 22 octobre 1909, René Métrot, né à Blida en 1873, effectue le premier vol motorisé en Afrique en décollant de l'hippodrome du Caroubier à Hussein-Dey avec un biplan Voisin. C'est Julien Serviès, né à Saint-Denis-du-Sig en 1876, qui effectue le premier vol en Oranie, à La Sénia, avec un monoplan Sommer. Les vols des deux précurseurs trouvent un écho retentissant parmi la population, les spectateurs se pressent par milliers pour admirer les prouesses des premiers aviateurs. René Métrot et Julien Serviès ouvrent chacun une école de pilotage à Blida et à La Sénia ; quelques sportifs prennent des leçons de pilotage et participent aux manifestations aéronautiques en compagnie de pilotes européens connus : Jules Védrines, Jan Oleslagers et André Taurin. La première victime de l'aviation est Edouard Paillole, né à Mascara en 1880, qui se tue à Hussein-Dey le 14 juillet 1911. La seconde victime est Léonce Ehrmann, né à Boufarik en 1879, qui brise son monoplan Borel au cours d'un vol acrobatique à Bône le 18 avril 1914.

Au lendemain de la Grande Guerre, de nombreux pilotes sont démobilisés et continuent à voler dans les centres d'entraînement des réservistes d'Alger et Oran. L'absence d'avions légers d'une utilisation pratique empêche alors le développement de l'aviation de tourisme ; il faut attendre 1930, l'année du Centenaire, pour que l'aviation légère prenne son essor. Après les meetings organisés à l'occasion des festivités du Centenaire et rassemblant les plus grands noms de l'aviation française, l'Algérie se couvre en quelques mois de 92 aérodromes abritant un nombre de plus en plus important d'avions. Parmi les promoteurs du mouvement, se trouvent le colonel Joseph Vuillemin qui, nommé en Algérie, arrive avec le premier avion de tourisme basé à Alger et Henri Bories, président de l'Aéro-club de Mostaganem, qui devient le premier propriétaire d'avion privé algérien.

William Billon du Plan, président de l'Aéro-club d'Algérie, fait une propagande active, ainsi que Julien Serviès, président de l'Aéro-club d'Oranie, Paul Liepmann, président de l'Aéro-club de Sidi-Bel-Abbès, et Maurice Bovet, président de l'Aéro-club de Constantine. De nombreux pilotes et moniteurs donnent l'exemple avec un enthousiasme débordant et deviennent célèbres par leur activité ou leurs raids sahariens : Jacques Duchêne Marullaz, Henri Ferraris et Marcel Germain à Alger, Henri Fouques Duparc et André Lamur à Oran, Daniel Robert-Bancharelle à Mascara, André Costa à Mostaganem et Albert Monville à Sidi-Bel-Abbès. Près de 30 aéro-clubs sont créés qui regroupent 176 avions, alors que le total des avions légers français est de 671 en 1933 (le parc est essentiellement composé de Caudron *Luciole* et *Phalène* et de Potez 36) ; 152 brevets sont passés en 1933 (pour 724 dans toute la France et la France d'Outre-Mer) ; l'aviation légère bénéficie de l'appui de Gaston Pourcher, directeur de la Navigation aérienne, ainsi que des militaires de l'armée de l'Air. Les aéro-clubs se mettent au service de la population en créant un réseau d'aviation sanitaire permettant de déplacer rapidement malades, médecins ou médicaments.

L'aviation sportive se manifeste par le passage de nombreux pilotes métropolitains et étrangers qui transitent en Algérie au cours de raids ou de grands voyages vers le Moyen-Orient, l'Afrique Australe ou Madagascar (André Bailly, Maurice Finat, André Japy, René Lefèvre, Jean Assollant, Antoine de Saint Exupéry, Maryse Bastié, Charles de Verneilh, Amy Mollisson...). Plusieurs rallies internationaux rassemblent de nombreux avions venus de toute l'Europe : rallye Algéro-marocain en 1933,

Challenge international des avions de tourisme en 1934, rallye du Hoggar en 1938. Oran-La Sénia est l'aérodrome utilisé pour plusieurs records mondiaux de durée et de distance en circuit fermé établis de 1930 à 1932 par Lucien Bossoutrot, Maurice Rossi, Louis Mailloux, Antoine Paillard et Jean Mermoz.

Le vol à voile débute avec le concours de Biskra en 1923 et les prospections de Joseph Thoret et Eric Nessler qui laissent pressentir une aérologie prometteuse. Une activité véliplane permanente est implantée aux centres du Djebel-Diss (Mostaganem) et du Djebel-Oum-Settas (Constantine), animés par André Costa et Lucien Saucède. La construction amateur a aussi des adeptes qui se lancent, avec plus ou moins de succès, dans la fabrication des *Pou du ciel*.

Le vol à voile continue seul à être pratiqué durant la dernière guerre et la situation de l'aviation légère en 1945 est dramatique : pratiquement tous les avions ont été détruits après avoir été réquisitionnés comme «avions-estafettes». Cependant, le désir de voler se manifeste plus que jamais car beaucoup de pilotes sont démobilisés (nombreux parmi eux ont effectué une guerre brillante dans le bombardement, la chasse ou l'observation).

L'activité redémarre en 1946 avec du matériel nouveau : avions-écoles Stampe SV4, construits à Alger par les ateliers de l'AIA, et avions de voyage Nord 1203 *Norécrin*. La mise en service d'avions provenant des surplus : Fairchild 24 et Piper *Cub*, facilite également la reprise. L'engouement de la population est toujours aussi grand ; 36 aéro-clubs fonctionnent alors avec plus de 300 avions, hissant de nouveau l'Algérie dans les tout premiers rangs de l'activité aéronautique mondiale. Aux animateurs d'avant-guerre s'ajoutent René Prévost et Rémi Saint-André à Alger, Yvon Milhe-Poutingon à Oran et François Foguès, directeur de la Navigation aérienne. De nouveaux centres de vol à voile apparaissent au Djebel-Khallel (Mascara) et à Canastel (Oran) et le révérend-père Harmel réalise de grands vols en planeur au départ de Géryville. Avec l'apparition de la rébellion, les aéro-clubs sont appelés à jouer un rôle de plus en plus important en permettant des liaisons sûres et rapides dans tout le territoire, jusqu'à l'interdiction définitive des vols en avril 1961.