

Ami(e) Internaute,

Ce quarantième-neuvième diaporama est le deuxième d'une série de quatre consacrée au vol à voile en Algérie.

Il concerne le Constantinois.

Pour en savoir davantage, lisez : *Le vol à voile en Algérie (1862-1962)* de Charles Rudel et Pierre Jarrige.

Faites circuler ce diaporama sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms sont cités.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, 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>



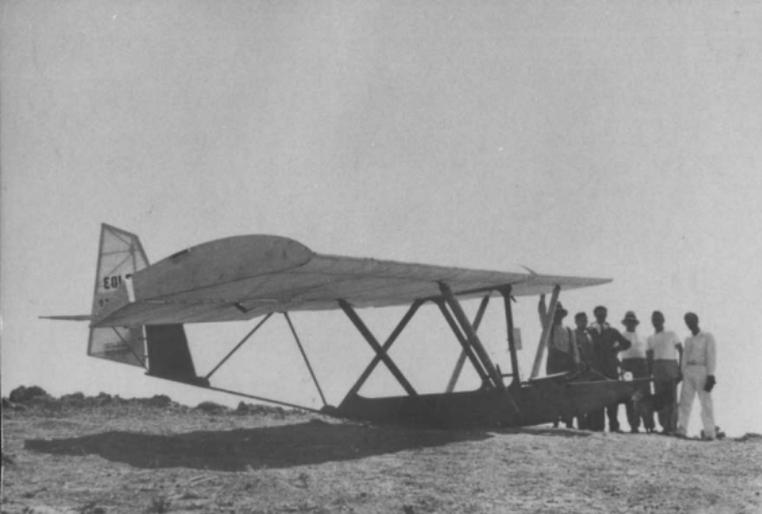
Aéro-club de Bougie

Le 22 décembre 1935, Eric Nessler effectue cinq vols qui totalisent 1 h 27 autour de Bougie et de l'embouchure de la Soumman. Les 23 et 24 décembre, il effectue deux vols de 1 h 10 et 56 mn sur la pente du Gouraya.

La section vélivole des sports aériens de Bougie reçoit, en juin 1942, un Avia 152a (ci-contre). Les 44 élèves effectuent, en un mois, plus de 300 vols sur l'aérodrome de Bougie-Soumman puis l'activité s'arrête lors du Débarquement.

Ci-dessous, une « giclée » à Bougie vue de l'avant et de l'arrière (Gilbert Guidoni)





Aéro-club de Bône

L'Association des Sports aériens de Bône reçoit un Avia 152a au début de l'été 1942. Le moniteur Robert Giraud s'occupe de quelques mordus dont Jean Bonnevalle, Roger Augugliaro, Jacky Billardelo et Jean Strub. Quelques brevets B sont obtenus sur l'aérodrome des Salines avec des essais de vol de pente sur les collines avoisinantes.

La camionnette-treuil fournie par Merlin fonctionne à l'alcool avec de nombreux ratés et une dernière défaillance fatale entraîne la casse du planeur, avec une jeune fille aux commandes, peu avant le Débarquement. L'expérience n'est pas poursuivie, d'autant plus que Robert Giraud se retrouve pilote d'*Airacobra* au GC ¼.

De 1956 à 1961, Edouard Maire, passionné d'aviation et ancien pilote des FFL, assure des cours théoriques à l'école Victor-Hugo en obtenant de très bons résultats. La situation de l'aérodrome des Salines ne se prête plus au vol à voile et de nombreux jeunes vont en stage, avec succès, au Djebel-Oum-Settas dont Jean Bourderon, Eric Gatt, Alain Grima, Léon Lesavre, Pierre Lunardelli, Eric Schaufel-Berger et Jean-François Dufond.

Aéro-club de Sétif

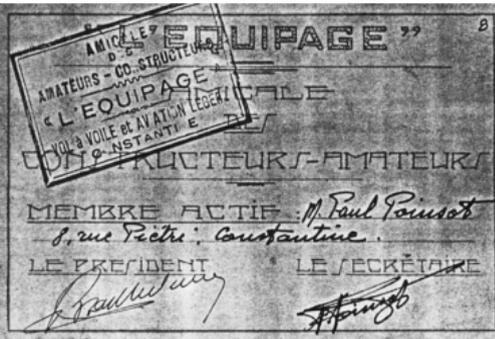
L'Aéro-club de Sétif fait voler, en mars 1933 sur l'aérodrome d'Aïn-Arnat, un planeur Eole construit par la Société française de vol à voile. Les résultats ne sont pas probants (ci-contre en haut et en bas, Pierre Barral).

En 1942, la Délégation des sports aériens en Afrique du Nord affecte un Avia 152a qui sera faiblement utilisé.

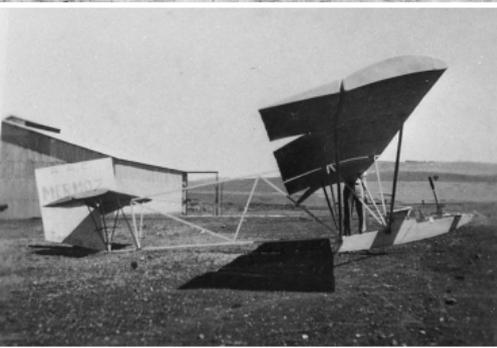


Les Faucons du Guérioun et L'Equipage

En juin 1934, à Aïn-M'Lila, à 35 km au sud de Constantine, des mordus se baptisant *Les Faucons du Guérioun* (du nom d'un djebel voisin) font voler un Sablier 14 (ci-contre) avec un treuil de fabrication locale. Il s'agit d'Eugène Porte, Marcel Coutayar, Fernand Martin, Jean Meyer et Eugène Vicaire. Les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances et des efforts déployés et l'aventure s'achève avec la casse du planeur.



En 1936, Paul Poinsoot et les frères Saucède réunissent, au Grand Café Isnard à Constantine, Gabriel Courbet, Jean-Baptiste Cometti, Robert Coste, Georges Grand, Auguste Moulins, Charles Orsini, Paillardin et Jean et Robert Serrière pour constituer l'association L'Equipage qui récupère les restes du Sablier 14, maintenant baptisé *Mermoz*, et s'acharne à le réparer chez Lucien Magneville. Le garagiste Fournel fournit une camionnette Rochet-Schneider, aussitôt baptisée *Zizine*, sur laquelle est adapté le tambour de treuillage et les vols commencent à Oued-Hamimin. Les espoirs sont rapidement déçus car les casses succèdent aux casses malgré la robustesse du planeur construit en grande partie en tubes de fer carré, détail nuisible sans doute aux qualités de vol qui s'avèrent désastreuses.



En 1938, Lucien Saucède fait un stage de moniteur à La Banne d'Ordanche et met son planeur biplace PLS 1 à la disposition du club auquel adhèrent de nouveaux membres : André Dessoutter, Devillers, René Dumortier, Louis Gaudin, Gaston Labrouche, Edouard Maire, Mondon, Neveur, Raymond Pourquoié et Robert Schlafmunter.

En 1939, L'Equipage devient section de l'Aéro-club de Constantine, présidée par Léon Gohin, ancien pilote militaire.

Aéro-club de Constantine

Oued-Hamimin et Djebel-Oum-Settas

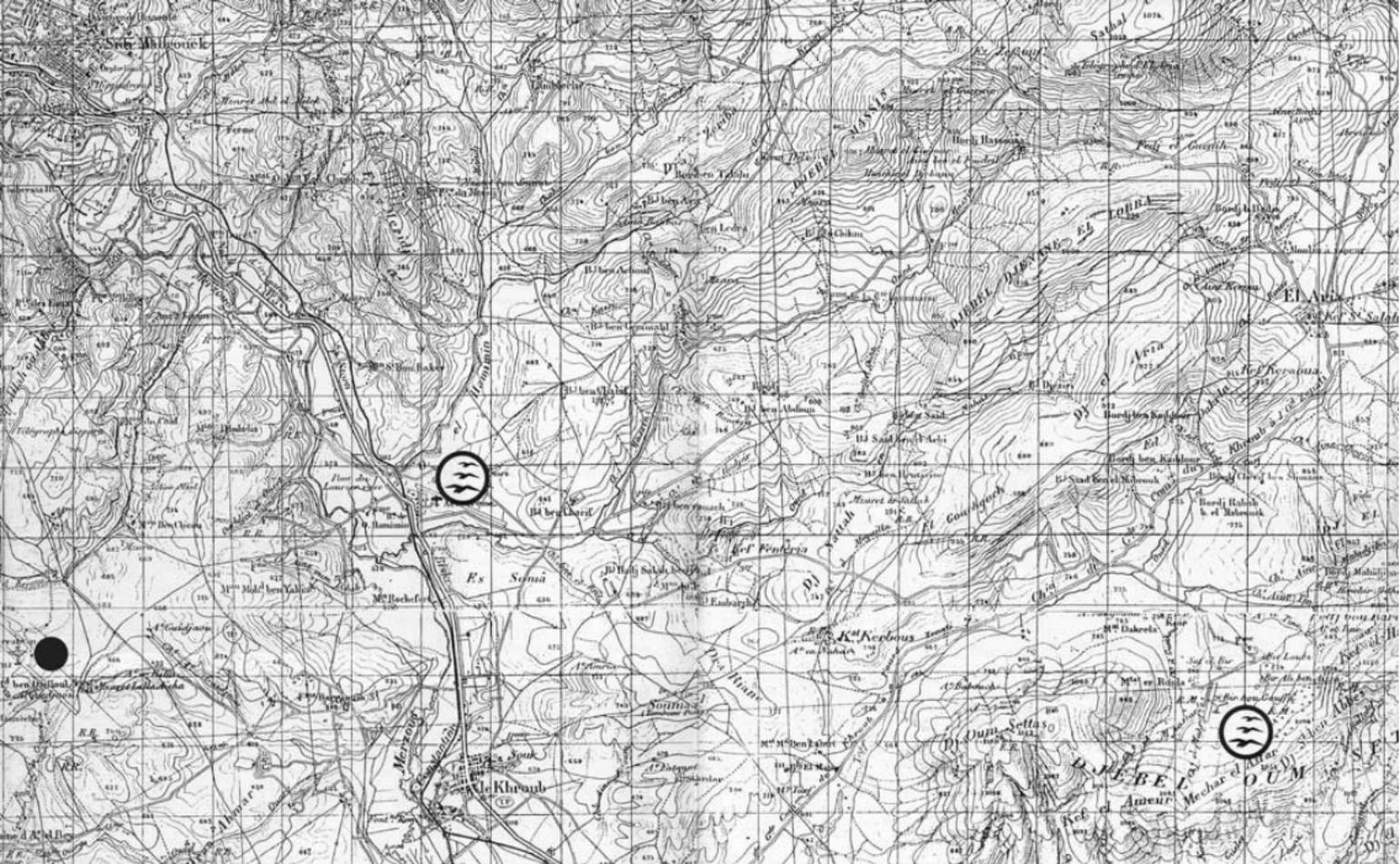
Après l'Armistice, les vols reprennent au début avril 1941 à Oued-Haminin sous l'égide de l'Aéro-club. Dans le relief tourmenté du Constantinois, Lucien Saucède avait remarqué en 1939, au cours de ses prospections en Caudron 600 *Aiglon*, le cirque du djebel Oum-Settas. Les terrains du djebel Oum-Settas appartiennent au bachagha Ben Hamadi Ben Slimane, dit Salah Ameziane, dont l'exploitation agricole est assurée par Coulin. Les deux hommes sont favorables à la venue des vélivoles et il se trouve que les parcelles choisies pour l'aérodrome sont en partie des biens *habous*, c'est à dire, en Droit musulman, des propriétés inaliénables qui doivent servir à une œuvre pieuse ou d'intérêt général. On ne peut pas mieux trouver que le vol à voile comme destination !

Le premier vol au Djebel-Oum-Settas a lieu le 26 mai 1941. Un hangar, un atelier et un dortoir sont construits avec les restes de la halle aux grains de Constantine qui vient de brûler et le premier des quatre Avia 152a promis par les Sports Aériens arrive en avril 1942. Le premier stage a lieu aux vacances de Pâques avec le biplace PLS 1 et les Avia 152a et il sera suivi d'une multitude d'autres au cours des vingt années suivantes. 1 885 lancers et 61 heures de vol ont été effectués avant le Débarquement allié.

Après la mobilisation générale, les vols reprennent le 16 janvier 1944 sous contrôle militaire, avec le chef de centre Sauveur Mariette (ancien pilote militaire) et Lucien Saucède, chef-pilote, assisté de Jean-Baptiste Cometti (appelé *Maurice*, également *Zeff* et également *La Comète*). Les aménagements de la piste et des installations sont poursuivis avec l'appoint des prisonniers italiens très heureux de leur sort dans l'attente de l'issue de la guerre.

Dès 1948, avec l'arrivée de planeurs évolués, des performances commencent à être réalisées en distance (plus de 300 km), en durée (plus de 8 h) et en altitude (plus de 3 000 m). L'activité se poursuit alors régulièrement avec un retour à Oued-Hamimin en période hivernale. 2 000 heures de vol environ sont réalisées chaque année jusqu'en 1961 et des stages sont attribués aux militaires de l'armée de l'Air et aux enseignants du CLAP.

Les photos de Oued-Hamimin et du Djebel-Oum-Settas sont de Jean-Claude Andrès, Pierre Barral, François Boutet, Ivan Carayol, Jean-Baptiste Cometti, Henri Dumortier, Guy Frémion, Jean-Jacques Gillet, Georges Hundziker, Gérard Jarrige, André Jourdan, Nicole Lavendome, Edouard Maire, Alain Paumier, Paul Poinot, Lucien Saucède, André Siramy et Marguerite Souquet.

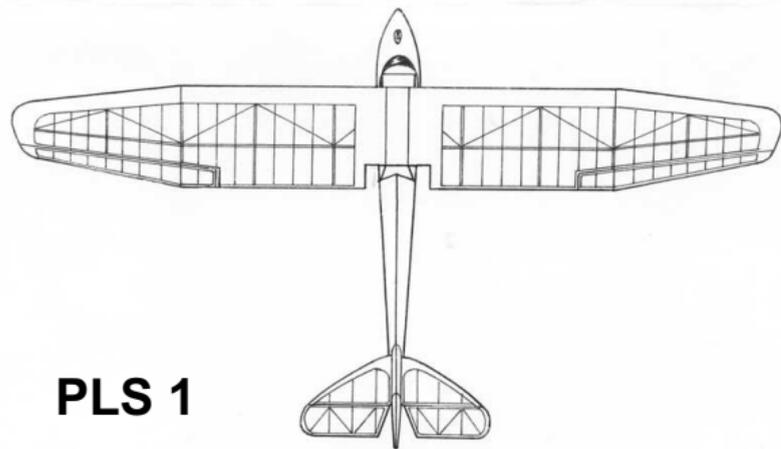
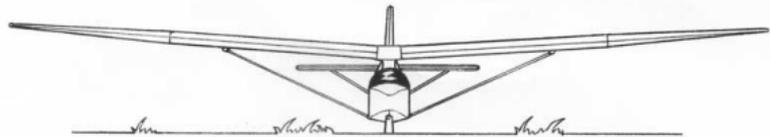


Les aérodromes d'Oued-Hamimin et du Djebel-Oum-Settas sont distants d'une douzaine de kilomètres. Constantine est en haut à gauche. Le nouvel aérodrome d'Aïn-El-Bey, ouvert en juin 1960, est à gauche, au point noir.

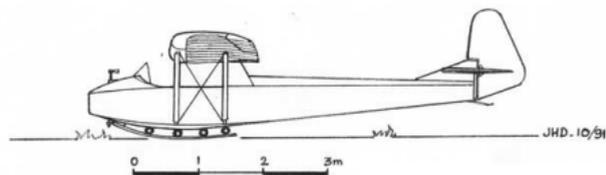


En 1937, les frères Pierre et Lucien Saucède achètent un monoplace Sfan 2 à moteur Poinard 25 ch qui est retourné par le vent à Oued-Hamimin en janvier 1938. La voilure et la profondeur sont intactes et les deux frères ont l'idée de transformer l'épave en planeur biplace. Le nouveau planeur, baptisé PLS 1, pèse 145 kg à vide et il est équipé d'un B.O. largable constitué par les roues du défunt Sfan. Lucien Saucède lui fait faire son premier vol le 27 juillet 1938 à Oued-Hamimin et il est aussitôt utilisé avec succès par les membres de L'Equipe, puis de l'Aéro-club de Constantine.

Comme le Sfan 2, le PLS 1 sera détruit au sol par un coup de vent en mai 1945, un an après avoir été certifié par les Services officiels.

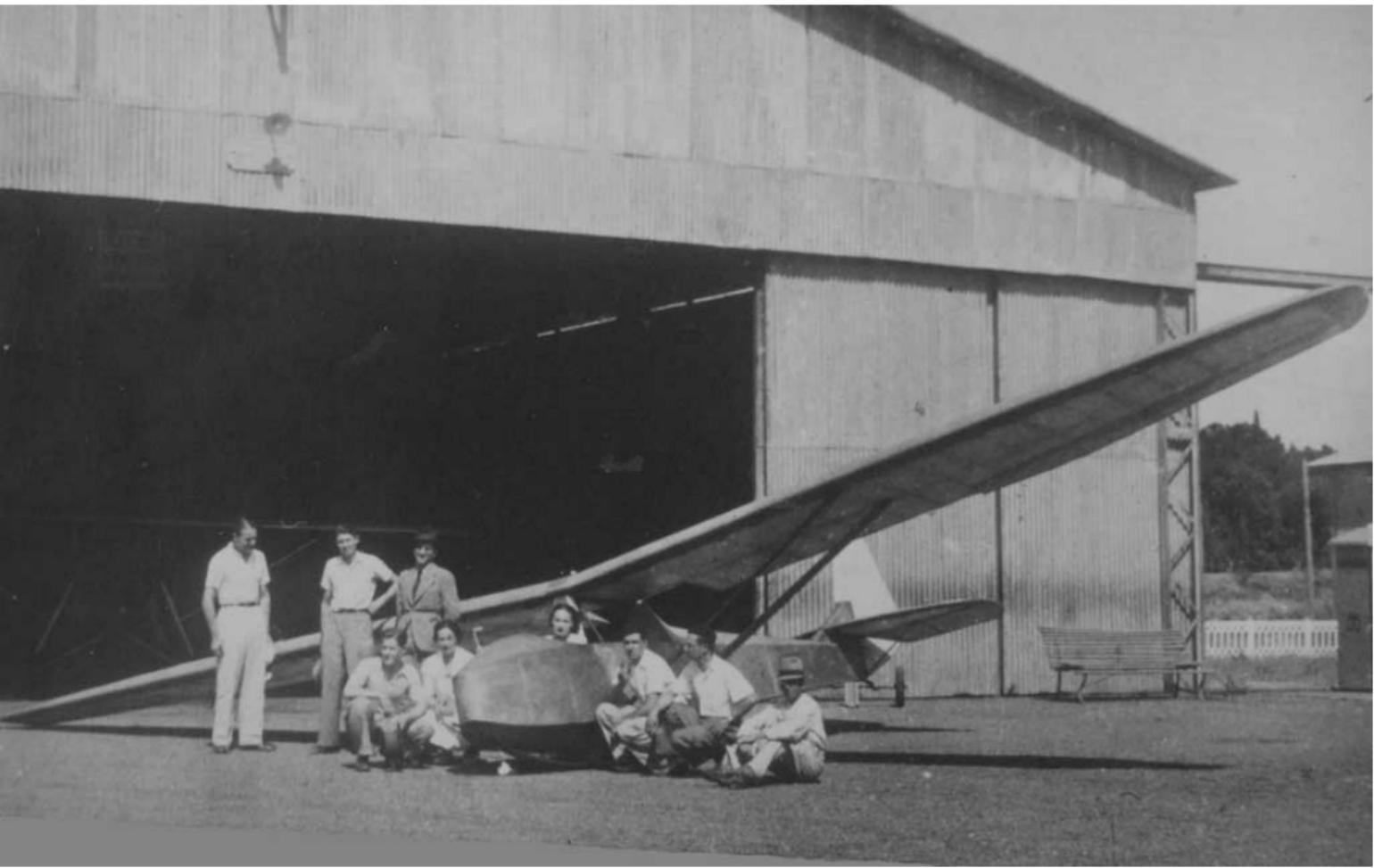


PLS 1



(Réginald Jouhaud)

A Oued-Hamimin en 1939, devant le PLS 1, debout : Maurice Delarue, Jean-Baptiste Cometti et Lucien Saucède. Accroupis : Paillardin, Mme Schlafmunter, Mlle Chanel, Jacques Robert, Robert Costes et Jean Regazzacci



A Oued-Hamimin en 1939, avec le PLS 1, Paillardin, Lucien Saucède en place avant, Schlafmunter en place arrière et Jacques Robert

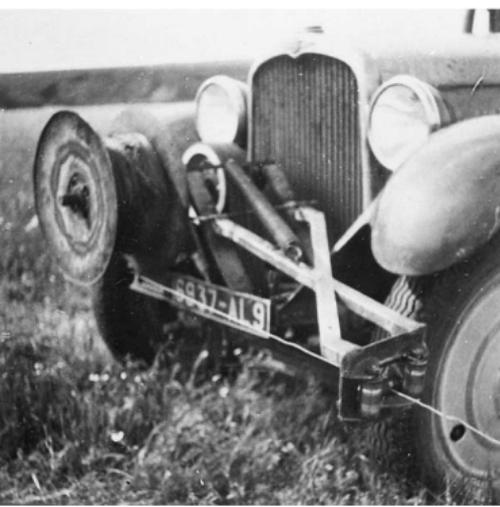


A Oued-Hamimin le 14 avril 1941 – Le PLS 1 sur son B.O. largable. Il est équipé de balancines provisoires en bout d'ailes. Louis Fournel est au câble et Lucien Saucède en place avant



A Oued-Hamimin le 14 avril 1941 – Le PLS 1 se pose exceptionnellement avec son B.O. largable





Les voitures-treuil révèlent l'ingéniosité des vélivoles.

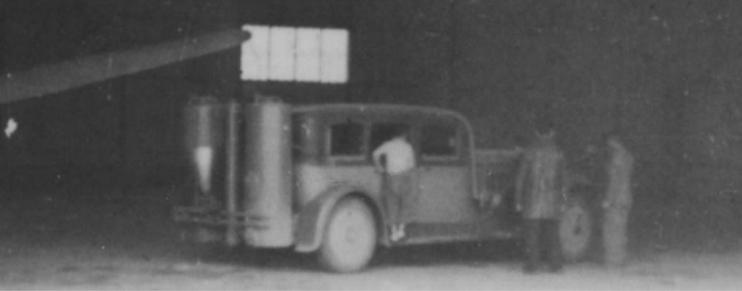
Celle-ci est une Farman NF2 de 1930, *Voiture de Maître* de 40 cv, six cylindres en ligne et huit places assises, modifiée pour le gazogène par René Dumortier. Elle a dû connaître une autre splendeur quand elle était capable de rouler à 140 km/h dans le silence feutré des voitures de luxe.

Le tambour est entraîné par l'axe du moteur. Le câble provient des ballons captifs de la Première Guerre.

Cette Farman est un des rares véhicules de piste totalement polyvalents. Elle assure le treuillage, le rembobinage, le retour du câble en piste, les déplacements des planeurs, les dépannages lointains et le transport des vélivoles (elle peut en compacter une douzaine).

Autre avantage, en cas de panne de combustible elle est apte à consommer à peu près tout ce qu'on trouve au bord des routes.

On a inventé à Constantine le couteau suisse du vol à voile.



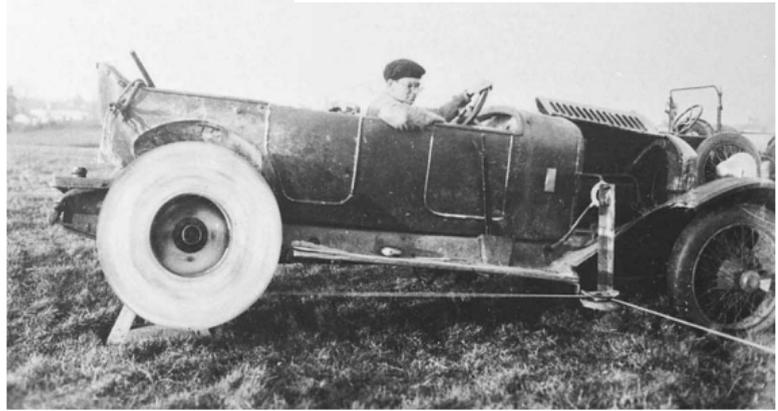
Ci-dessus : Une autre vue de la Farman, avec son équipement au gazogène. La journée commence par la corvée de charbon de bois pour alimenter le gazogène. Une fois en piste, la procédure est la suivante : Aussitôt le planeur treuillé et largué, le câble est rembobiné. La Farman va éventuellement chercher le planeur suivant puis part au seuil de piste où l'anneau du câble est placé dans le crochet du planeur. Elle repart ensuite en dévidant le câble pour la treuillée suivante.

La Farman est assistée par une voiture Ford (en haut à droite) également modifiée en treuil avec la bobine montée sur la roue arrière. Après avoir été contrainte de (mal) fonctionner à l'alcool pendant la guerre, elle est vue ici en avril 1951 avec des stagiaires du CLAP.

N.B. Il est regrettable que les vélivoles n'aient pas mesuré l'impact écologique de leurs dispositifs improvisés hors des normes et des contrôles techniques. Les émissions des divers carburants : charbon, bois, alcool frelaté et essence douteuse, ajoutées aux gaz délétères issus des gazogènes mal réglés, ne sont certainement pas innocentes dans la perforation dramatique de la couche d'ozone. De même, ont-ils pris pleinement conscience des répercussions lointaines d'un battement d'ailes inopportun d'Avia 152a et de son implication dans la dégradation climatique ? A cet incivisme, s'ajoute la déforestation massive et sans vergogne entraînée par l'usage du gazogène et la dépense inconsidérée, éhontée et gratuite des énergies éolienne et solaire dans le but égoïste de tenter de rester en l'air. Tout cela peut être traduit en langage contemporain abscon : *C'est un fête, j'veux dire, se sont ils sentis interpellés quelque part par cette problématique ?*



Une voiture-treuil énigmatique, issue des archives de Paul Poinot et notée Alger-1936



Le treuil et son treillard : Avec l'arrivée, après-guerre, des treuils Ford à moteur V8 de 80 chevaux, le système D n'a plus prévalu dans la conception des treuils.

Le treuil Ford est un matériel conçu pour l'usage exclusif du treuillage des planeurs. Il comporte tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité du *treillard* et du planeur. Il a deux bobines, ce qui augmente la cadence des décollages. Il nécessite une voiture pour ramener les câbles en piste et pour le déplacer.

Ci-contre : Au Djebel-Oum-Settas, le treuil Ford et le caporal Vardon aux commandes.

Le **treillard** est le galérien du vol à voile. Il doit entretenir le treuil, puis il passe ses journées tout seul à un kilomètre du seuil de piste d'où il reçoit des signaux optiques. Il voit arriver et repartir aussitôt la voiture qui ramène en piste les câbles qu'il a rembobinés.

La monotonie de la tâche ne doit pas l'empêcher d'être très vigilant pour actionner la cisaille du câble, en une fraction de seconde, en cas d'incident grave comme, par exemple, lorsque le planeur ne se largue pas.

Il lui arrive de faire un tour en planeur, si quelqu'un veut bien le remplacer. Si cette chance se produit, c'est en fin de journée et on lui fait comprendre qu'il ne doit pas traîner en vol car tout le monde est fatigué.





Les voitures de piste : La nécessité des voitures de piste apparaît, lorsqu'elles ne sont pas en panne, avec le besoin d'amener les planeurs en piste, d'aller les chercher après l'atterrissage et de ramener en piste les câbles de treuillage. Les voitures de piste suivent la mode automobile avec un retard de 10 à 20 ans et les métamorphoses qu'elles subissent les rendent parfois méconnaissables.

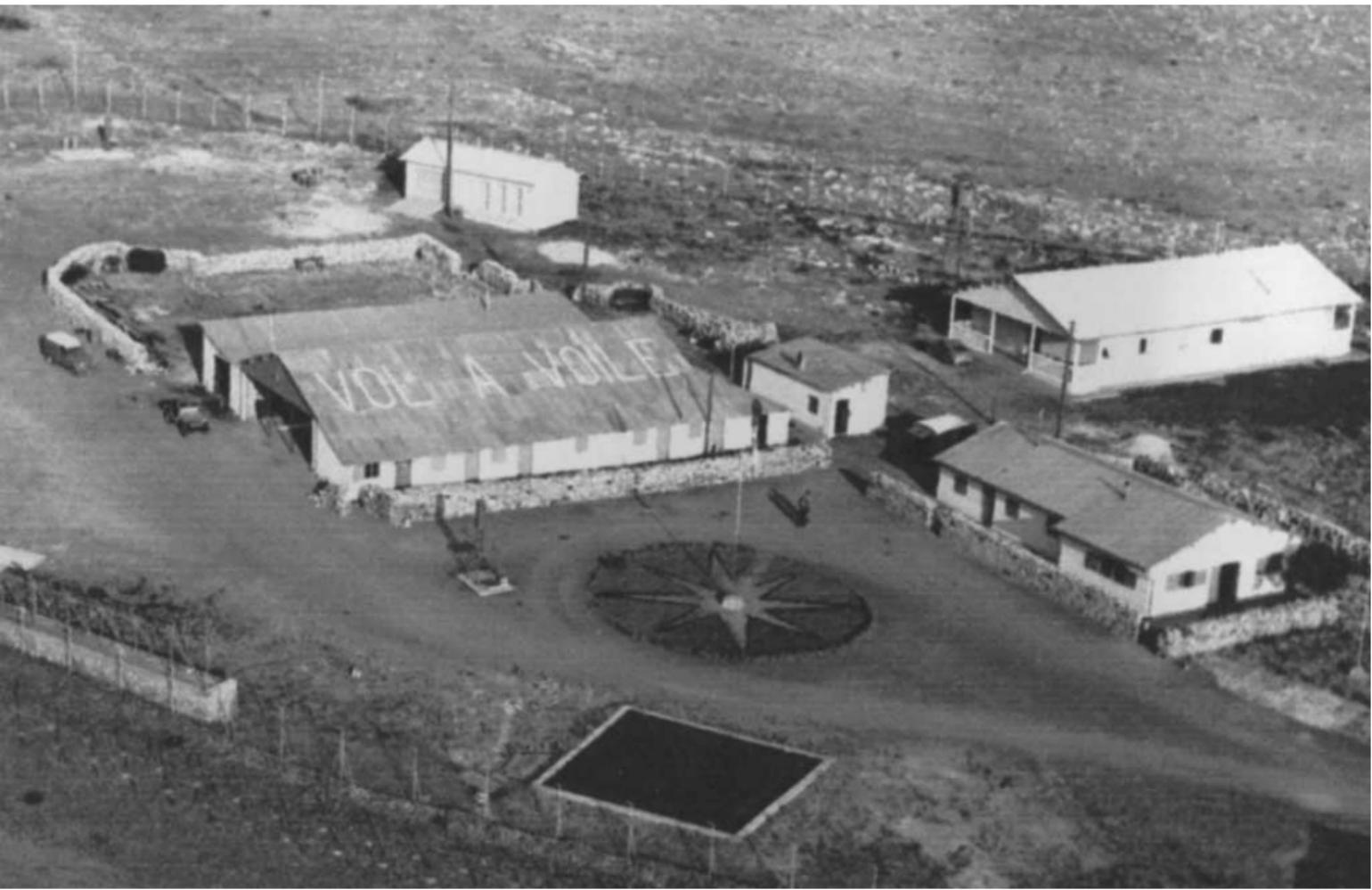
La généralisation de l'emploi des Jeep, dès qu'elles ont été disponibles à bon compte, a facilité le travail en piste.

Outre l'économie d'énergie humaine qu'elles apportent, les voitures de piste permettent à des jeunes gens d'apprendre à conduire en épargnant la voiture paternelle, tout en se dévouant à la cause publique. Beaucoup sont lâchés sur voiture avant d'être lâchés en planeur.

Des adultes parviennent quelques fois à s'emparer du volant.



Le Centre du Djebel-Oum-Settas en 1958





Les Avia 152a sont utilisés à Oued-Hamimin et au Djebel-Oum-Settas pendant la guerre et jusqu'à la fin des années 50

Simone Laurans, d'Alger

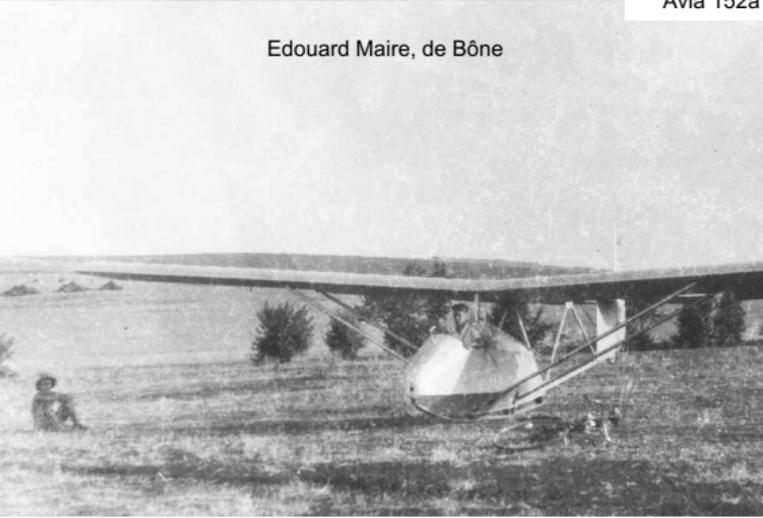


Ivan Carayol, de Touggourt



Avia 152a en 1953/54

Edouard Maire, de Bône



Nicole Staletti, de Djidjelli





Les Avia 40p, arrivés en 1944, permettent de réaliser des performances intéressantes.

Ci-dessus, en juillet 1949, le capitaine Charpentier, Henri Dumortier, Rochonvolet, Pierre Llopis, Jacques Lallement, Jean-Baptiste Cometti et Calleja.

En haut à droite, Henri Dumortier en 1947. Officier-pilote de l'armée de l'Air, Henri Dumortier, né Constantine, fréquente assidument le Djebel-Oum-Settas, comme l'avait fait son père René, et fait partie des vélivoles les plus performants.

Ci-contre : Jean Condou et André Siramy.



Nord 1300 (prononcer Nord treize-cent), le premier est arrivé en novembre 1946



André Jourdan, d'Alger



Jean-Pierre Zanone, de Burdeau



Nord 1300

Nord 1300 et Dacal 106



Martin Saint-Léon, militaire

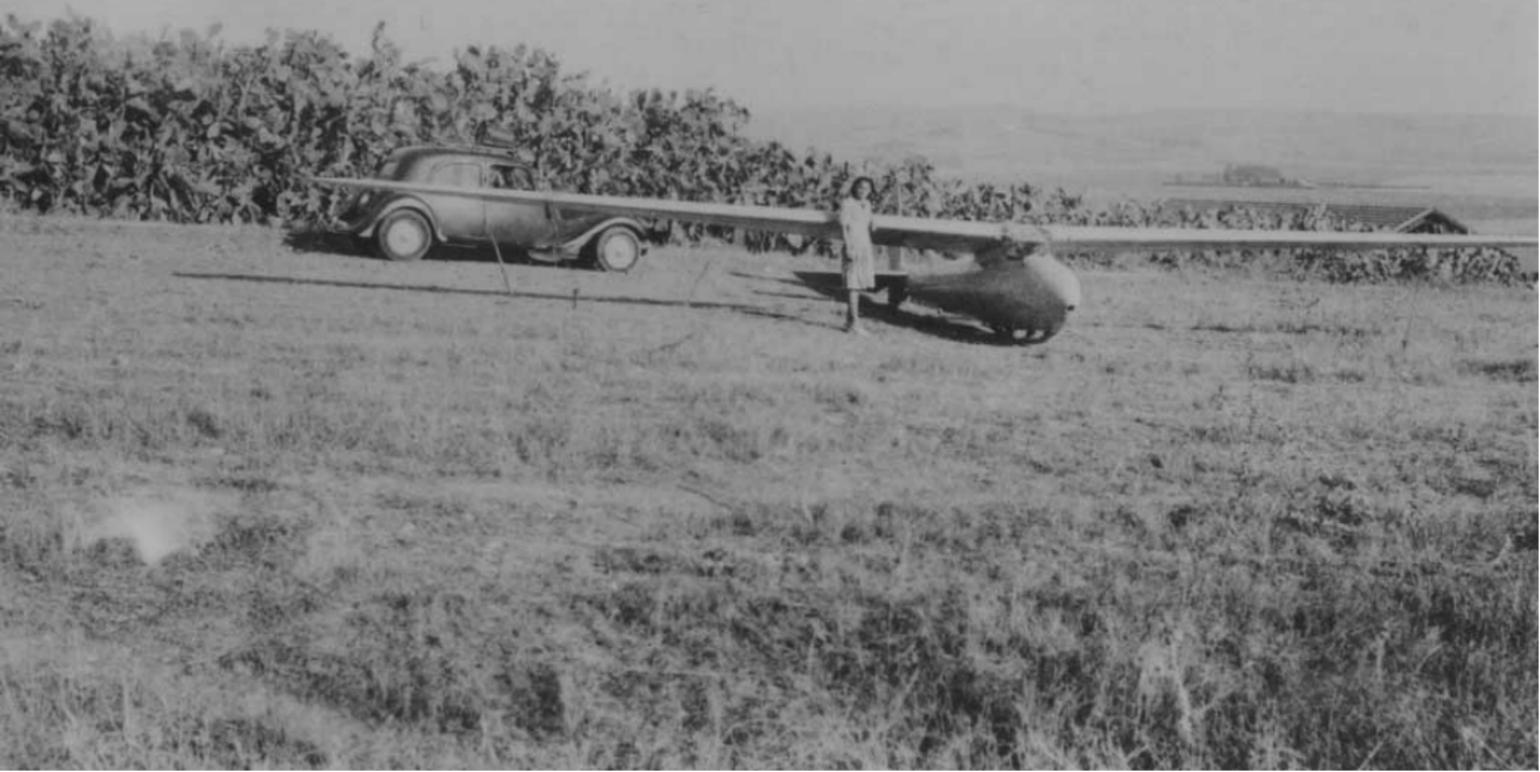




Le planeur biplace Caudron C 800. Le premier est arrivé en juin 1947 et a permis de reprendre l'école en double-commande arrêtée en 1945 par la destruction du PLS 1. Le Centre utilisera quatre C 800. La structure monocoque est fragile sur le terrain caillouteux du Djebel-Oum-Settas et les Dacal 105 et 106 les remplaceront avantageusement.



Le 30 juin 1948, le RP Harmel avait relié Géryville à Sétif avec le Nord 2000 F-CBNN et obtenu le premier insigne d'or de performance en Algérie. Le Nord 2000 a été basé ensuite au Djebel-Oum-Settas et, avec ce planeur, le 7 août 1948, Lucien Saucède parcourt 300 km et va se poser à Ed-Dekhila en Tunisie, sur la propriété de Joseph Charmetant (ci-dessous). Fin août, Lucien Saucède parcourera 322 km jusqu'à Sidi-El-Hami (Tunisie) et obtiendra le deuxième insigne d'or de performance en Algérie. Plusieurs Nord 2000 seront utilisés par le Centre.

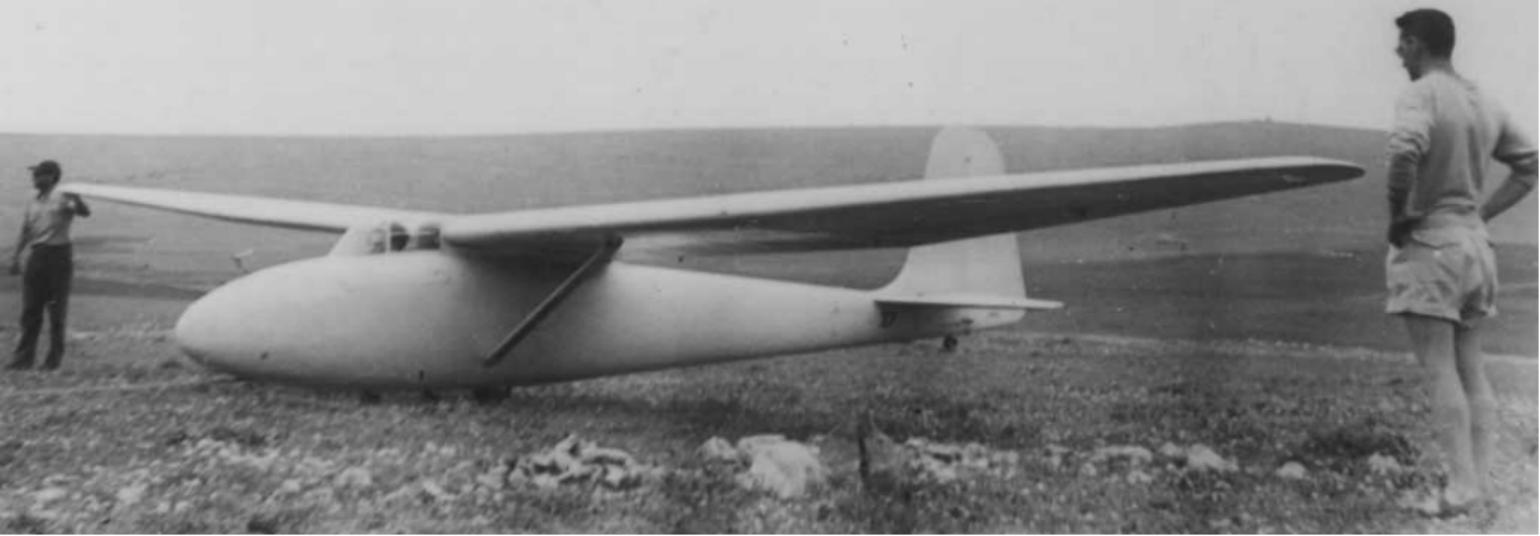




Nord 2000



Le Castel 311p n° 27 prêté par le SALS-Algérie en 1952





L'eau est rare au Djebel-Oum-Settas et une installation rustique, ravitaillée par un haquet accroché à une voiture de piste, satisfait les besoins

Les prétextes d'arrosages, nombreux sur les terrains de vol à voile, ont amené l'apparition d'un **Folklore véliole**, résultat conjugué des longues soirées, des périodes de mauvais temps, des libations, de la malice de certains et de l'ingénuité des autres, avec trois points forts : la chasse au dahu, le ban zobé et le panneau de stage.

Dahu : n.m. Oiseau nocturne, aptère, nyctalope et quadrupède, qui chemine sur les flancs des coteaux, dans le sens qui lui est le plus favorable car il a les pattes plus courtes d'un côté que de l'autre. Pour le capturer, il est nécessaire de l'interpeller, la nuit, de l'arrière en disant Dahu ! Dahu ! afin qu'il perde son équilibre en se retournant, car il est d'un naturel très curieux. Le dahu est quelques fois chassé par nuit chaude et en couple. Par extension, toute personne qui boîte sur un terrain de vol à voile est surnommée Le Dahu.

Ban zobé : Fréquente manifestation spontanée d'allégresse collective accompagnée de gestes significatifs et impudiques. Il permet aux enfant présents d'apprendre à compter et d'enrichir leur vocabulaire. Il permet également aux (vraies) jeunes filles d'appréhender les choses de la vie.

Les **panneaux de stage** commémorent les stages successifs en faisant appel au talent (ou à l'absence de talent) des stagiaires qui résument les moments forts de leur stage par des rappels allégoriques, souvent ésotériques, sur un support polymorphe destiné à perdurer. Certains panneaux sont des œuvres d'art qui ont demandé plus de temps de travail que de temps en piste ou en vol. La mauvaise météo favorise l'élaboration de panneaux de grande qualité.

Authentique mémorial, l'ensemble des panneaux représente la vie du Centre. Les panneaux de la cantine du Djebel-Oum-Settas qui seront découverts dans les siècles à venir, poseront de véritables énigmes aux archéologues qui y trouveront sans doute une signification cosmiques.



Le Morane 315 remorqueur vu à Oued-Hamimin dans le soleil couchant, arrivé en 1948



Jean-Claude Andrès et le Stampe remorqueur, vu exceptionnellement au Djebel-Oum-Settas où la plupart des décollages sont faits au treuil – Il est équipé d'un crochet de remorquage tirant dans l'axe, étudié et réalisé par l'AIA d'Alger, crochet techniquement meilleur que le crochet métropolitain qui était latéral à gauche et déformait le fuselage





Des jeunes stagiaires au Djebel-Oum-Settas en 1953.

Ci-dessus : Denyse Staletti, Pierre Cometti, Yvette Faure, Nicole Staletti, et Jean Labourdette.

En haut à droite : Le mécanicien Mémé Chateauzel, Yvette Faure, Denyse Staletti et Nicole Staletti.

Ci-contre : Denyse Staletti, Yvette Faure, Nicole Staletti et Marie-Louise Staletti



Au Djebel-Oum-Settas, le 19 août 1953, montage du Dacal 105 avant son premier vol. De gauche à droite : Johanès Walkowiak, Jean-Baptiste Cometti, André Jourdan, Janine Schaffer, Mimi Visone, Lucien Saucède, Simone Laurans, Henri Dumortier, Pierre Cometti, Jean-Claude Caillou, Abd-El-Kader Boumazouzi, Chauvet, Lallemand, Guy Frémion, Gérard Jarrige et Jean-Pierre Zanone. Johanès Walkowiak effectue le service militaire comme moniteur, il sera ensuite engagé par le SALS-Algérie et affecté à Oran-Canastel.

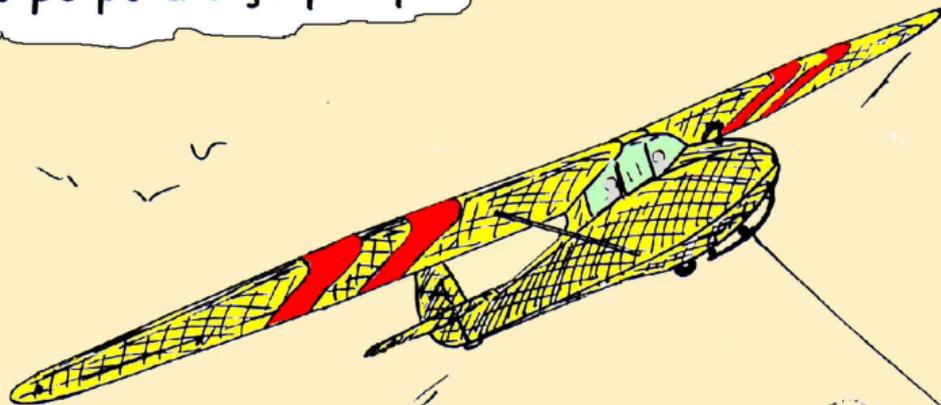






Ma parole, dis hé, la purée de nous autres, c'est un Dacal.

Po po po dis ça pompe



Ça pompe dans le Djebel :





En août 1953, un Avia 40p piloté par Buissonnais (en haut à gauche) entre en collision, au-dessus du centre, avec le Nord 1300 piloté par Gitard (en haut à droite, avec Jean-Pierre Zanone). Malgré les dégâts, les planeurs sont encore manoeuvrables et les deux pilotes parviennent à se poser sans mal.

Buissonnais est un jeune parisien qui vient régulièrement voler au Djebel-Oum-Settas pendant ses vacances et Gitard est un étudiant en médecine qui sera ultérieurement chargé de la commission médicale de la Fédération française de vol à voile.

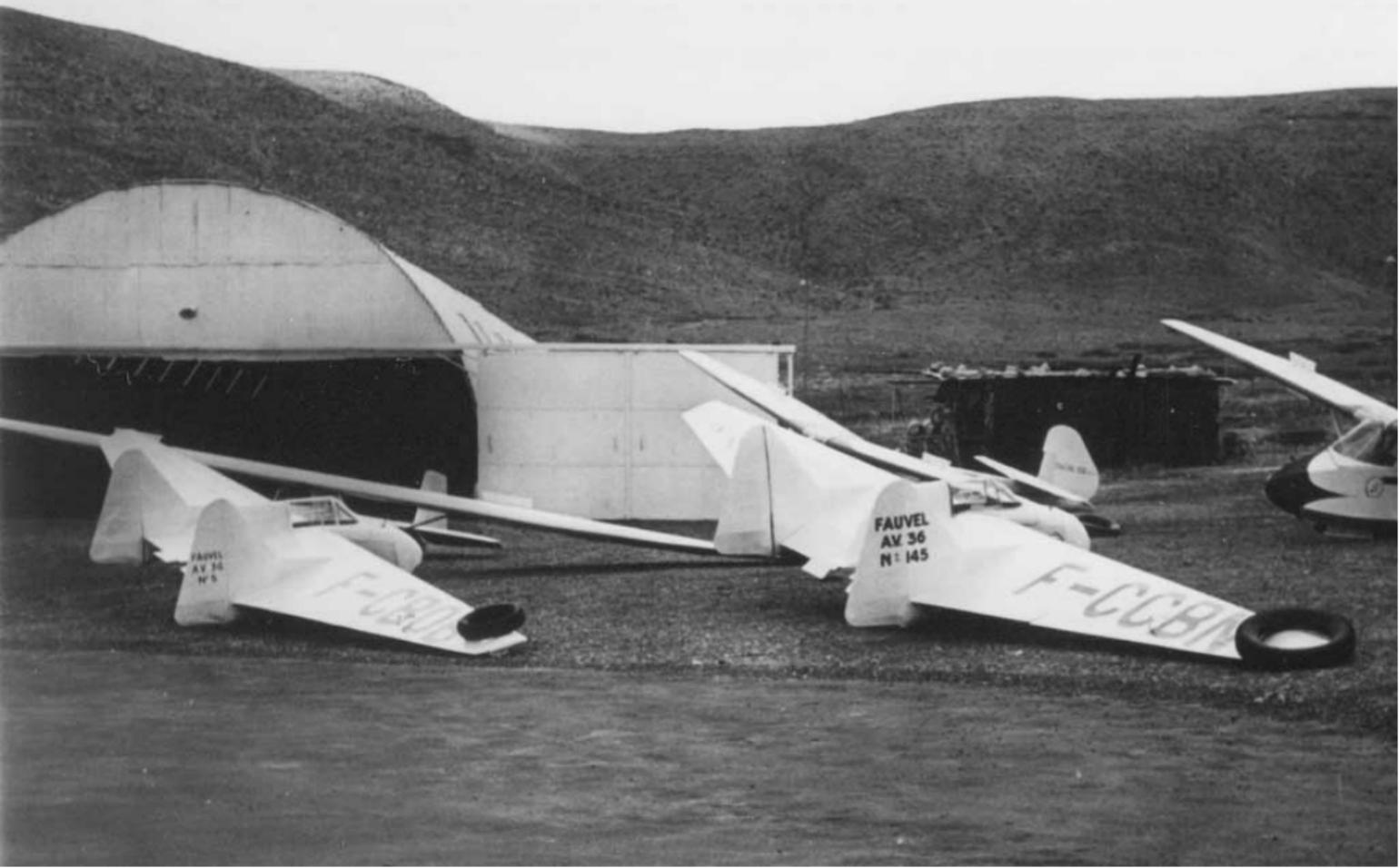




En août 1954 à Oued-Hamimin – Parmi les stagiaires : André Jourdan (Alger), Chantal Martin, Alexandre Périchon (Bône) et Henri Aragon (Dalmatie)



Les deux Fauvel AV 36 *Aile Volante*, construites à Alger et arrivées au Djebel-Oum-Settas en 1955, prennent la relève des Avia 40p vieillissants



Le Dacal 106, évolution du Dacal 105, a effectué son premier vol au Djebel-Oum-Settas le 19 mai 1956





En 1960, Cyril de Lapparent, moniteur appelé de l'armée de l'Air, en Dacal 106



Monsieur Cornetti Chef de Centre dans le Wassmer - avec son chapelain légendaire J. Gillet 1958

Le premier des deux Wassmer WA 21 *Javelot* livrés au Djebel-Oum-Settas arrive le 1^{er} mars 1960. Ces planeurs ont été construits à Alger.



CENTRE DE VOL SAN MOTEUR DE CONSTANTINE

CIRCUIT TRIANGULAIRE DE 50 KMS

DJEBEL OUM-SETTAS - AÏN-GUERFA-CONSTANTINE

et retour au Centre de VSM du Djebel OUM-SETTAS

Planeur : AV 36 N° 146 Im : FCCBO

Pilote (Nom) PAUMIER Prénom : Alain

Licence sportive ACF n° : Date du vol : 18/6/60

Barographe de 5.000 m. N° 167.881

Signature du Pilote Signature du Commissaire

CENTRE DE VOL SAN MOTEUR DE CONSTANTINE

CIRCUIT TRIANGULAIRE DE 50 KMS

DJEBEL OUM-SETTAS - AÏN-GUERFA-CONSTANTINE

et retour au Centre de VSM du Djebel OUM-SETTAS

Planeur : AV 36 N° 5 Im : F-CBOB

Pilote (Nom) LUNARDELLI Prénom : PIERRE

Licence sportive ACF n° : Date du vol : 10/8/1961

Barographe de 5000 m. N° 167831

Signature du Pilote : Signature du Commissaire

Après les brevets B et C, l'obtention du brevet D nécessite trois épreuves de performance : 1 000 m de gain d'altitude, un vol d'une durée de 5 heures minimum et 50 km de parcours en ligne droite ou en circuit.

Les épreuves sont attestées par un commissaire et par un barographe embarqué dans le planeur. Pour l'épreuve de distance, il est nécessaire de photographier un panneau avant le départ, selon le modèle ci-dessus, et de photographier les points tournants avec la même pellicule.

Ci-contre : La tenue de la planche de vol est un travail intellectuel et absorbant qui contraint le *planchiste* à rester assis quand tout s'agite autour de lui. Des adjoints ne manquent pas pour se présenter spontanément au *planchiste* afin de l'aider à comptabiliser attentivement les décollages et les atterrissages.

Il est nécessaire, pour tenir la planche de vol, de savoir écrire et de savoir lire l'heure.





Nord 2000 sur l'aérodrome – Juin 1960
Cette diapositive et la plupart des
suivantes sont d'Alain Paumier et
Georges Undziker

Un Nord 2000 et un Dacal 106 devant les installations – Juin 1960



Nord 1300 – Juin 1960





Dacal 105 – Juin 1960

Au travail sur un Javelot – Juin 1960







Une Alouette II de l'armée de l'Air en visite derrière deux Nord 1300 et un Dacal 106 – Juin 1960

Mise en piste d'un Nord 1300, on remarque qu'il n'y a pas de B.O. et que le planeur est soulevé – Juin 1960





Mise en piste d'une *Aile Volante* – Juin 1960



Une Aile Volante prête à être treuillée – Remarquer le câble en V qui relie les deux crochets d'aile au câble du treuil – Juin 1960



Le câble est accroché au Nord 1300 – Juin 1960



Un équipier tient l'aile de l'*Aile Volante* levée, le treuillage pour le décollage va commencer – Juin 1960



Départ d'un Dacal 106 – Deux signaux différents sont faits au treuillard pour la tension du câble, puis pour le décollage – Mars 1961



Départ d'un Nord 1300 – L'équipier vient de lâcher l'extrémité de l'aile – Juin 1960



Départ au treuil d'un Dacal 106 – Le treuil est invisible, au bout du chemin tracé par la voiture qui ramène les câbles



Atterrissage d'un Dacal 106 au seuil de piste, pour être prêt à repartir – Juin 1960



Atterrissage d'un Dacal 106 devant les installations – Mars 1961





Juin 1961 : Le dernier stage militaire

Le panneau du dernier stage militaire, avec les noms des participants





Le Centre du Djebel-Oum-Settas ferme en septembre 1961 et le terrain reprend sa destination première

Dernière diapositive