

Souvenirs aéronautiques d'Algérie



Pierre Llopis



Les photos de ce livre sont de Louis Baylé, Jean-George Bouvier, CDHA, Raymond Delaunay, Georges Denoual, Guy Espirac, Marcel Galiéro, Jean-Jacques Gillet, Charles Jarrige, Gérard Jarrige, André Jourdan, Jean-Louis Juan de Mendoza, André Kraether, Pierre Laffargue, Jean-Marie Lauro, Pierre Lebrun, Marc Llopis, Pierre Llopis, Roger Monteran, Alain Pautier, Lucien Pidell, Anne-Marie Ponsada, Sylvain Riva, Lucien Saucède, Joseph Santacreu et Marcel Vervoort.

Profiles avions et planeurs de Marc Llopis

Mise en pages par Pierre Jarrige



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Février 2022
ISBN 979-10-97541-36-1
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Prologue

Je serai aviateur 1

La fessée, premier contact aéronautique

Aérodromes de Colomb-Béchar et de Saïda

Aéromodéliste

Vol à voile à Hussein-Dey

Mobilisation 16

Dans la Cavalerie

Dans l'Aéronautique Navale

Accident en Caudron *Simoun*

Canastel et l'aventure du sous-marin *La Sultane*

Panne de moteur en PBY *Catalina*

Retour à l'AIA 26

Naissance d'un aéro-club

L'insigne de l'Aéro-club

Brevet du premier degré

Brevet du deuxième degré

Ma plus belle déception

Stage instructeur à Saint-Yan 32

Désigné pour un stage à Saint-Yan

Saint-Yan, la Mecque du pilotage

Incident de vol

Chef-pilote de l'Aéro-club de l'AIA 36

Le métier d'instructeur

Maison-Blanche, Réghaïa et Chéragas

Le convoyage du Jodel 112 F-BGLZ

Le *Minicab* F-OAOV et le *Bébé* Jodel

La Coupe des Compas Vion

La Coupe Société Générale de Fonderie

L'Aéro-club de l'AIA (1)	46
Deux <i>Norécrin</i> en vadrouille	
Vent de sable à Aïn-Skrouna	
Convoyage de deux Jodel D120 <i>Paris-Nice</i>	
Convoyage du Jodel D120 <i>Paris-Nice F-OAZF</i>	
L'Aéro-club de l'AIA (2)	56
Dépannage d'un Stampe à Aïn-Skrouna	
Le Stampe, un Roi à son époque	
Voyage de Noces	
Dépannage d'un Stampe à Djelfa	
Les femmes pilotes de l'Aéro-club de l'AIA	
Sauvetage d'un Piper de l'ALAT	
Dépannage d'un Stampe au Sahara	
L'Aéro-club de l'AIA (3)	68
Le deuxième degré de Noël Hénin	
Accident de Fairchild à Oued-Rharbi	
Stampe et plage de Fort-de-l'Eau	
Le Caudron C489 <i>Frégate</i>	
Un deuxième degré mouvementé	
<i>Frégate</i> sur une plage	
Instructeur par fort vent	
Meetings à Maison-Blanche	
Périodes dans la Marine Nationale	82
À Bône	
À Lartigue	
L'Aéro-club de l'AIA (4)	84
Mon accident en Jodel	
Comment est née une histoire d'amour	
Le sauvetage de Françoise	
Le Fairchild 24 F-OABI	
La Coupe du Moniteur	
Les festivités du Club	
Dépannage à Oran-La Sénia	
Les Conventions	

Dépannage « alimentation »	
Convoyage du Jodel <i>Ambassadeur</i> F-OBMJ	
Le coup de l'hélice	
Problème de plomberie	
L'Aéro-club de l'AIA (5)	102
Adieu à Maison-Blanche	
L'épopée extraordinaire d'un <i>Norécrin</i>	
Pris en flagrant délit	
Incident moteur en Fairchild	
Baptêmes de l'air à Orléansville	
Cirque à Affreville	
Dépannage express à Aïn-Skrouna	
La tour à Parachute	
Stampe contre pigeons	
Les « Père Noël »	
Le Piper 10-A-1 de l'ALAT	
Gerbe de fleurs au cap Matifou	
La fin	
Pilote en Provence	116
Histoire de l'Aéro-club de l'AIA (Pierre Jarrige)	120
Les avions du Club, par Louis Petit	136
Les avions du Club, par Marcel Galiéro	139
Album photo	143
Vélivole	172
Au Djebel-Diss et au Djebel-Oum-Settas	
Atterrissage dans un cimetière arabe	
Le <i>Crevard</i>	
Les abeilles	
Mon épreuve des 3 000 mètres	
Mon second brevet de vol à voile (brevet B)	
Le pilote de ligne	
Fête de Blida	
Août 1950 au Djebel-Oum-Settas	180

Prologue

Avant que mes souvenirs s'effacent de ma mémoire, souvenirs de jeunesse ou d'une vie que tout homme aime à se rappeler avec nostalgie, je pense être en âge où il est temps de considérer mon « *existence aéronautique* » qui, pour moi, fut une vocation plus qu'une aventure.

Dès mon jeune âge, mon côté « *casse-cou* » ne me mettait pas à l'abri de toutes les bêtises que l'on pouvait imaginer, à l'âge d'un enfant raisonnable. Ma chère maman ne faisait que soigner plaies et bosses, car je ne voyais pas le danger, en voulant imiter les acrobates de cirques ou les électriciens juchés sur les poteaux.

Adolescent, mes livres scolaires étaient délaissés au profit de construction de modèles réduits d'avions que j'imaginai, ce qui avait l'air de me faire tenir tranquille, au désespoir de mon cher père qui voyait ses outils de menuiserie se détériorer à vue d'œil.

Mes « *exploits* » de garnement prirent fin au départ de ma petite ville natale, Saïda, pour deux grandes villes successives : Oran puis Alger où je dus très tôt embrasser la vie active. Le goût du sport me fit pratiquer le foot, la boxe, les agrès, la natation et le vélo.

Plus tard, vers dix-huit ans, attiré par les « *choses de l'air* » et n'ayant pas l'autorisation parentale, je fus « *contraint* » d'imiter la signature de mon cher père pour mettre le doigt dans l'engrenage des Sports aériens en pratiquant le vol à voile.

Assagi par le sérieux de ce nouveau sport, je me mis à dévorer toutes les chroniques aéronautiques, en ayant soin de me tenir au courant des progrès de la technique, de l'évolution et des nouveautés de tout ce qui touchait l'aviation, puisant mes connaissances à la bibliothèque de l'usine aéronautique qui m'employait, m'imprégnant également des livres qui retraçaient la vie passionnante de ces héros légendaires, connus ou parfois méconnus pour leurs prouesses aériennes qui emballaient mon esprit.

Cette boulimie de connaissances aéronautiques me permit, en dix années consécutives : 1940-1950, en étant embauché comme manœuvre sans spécialité aux Ateliers Industriels de l'Air (AIA) de Maison-Blanche, de passer successivement ajusteur mécanicien, ajusteur de précision, metteur au point cellule, metteur au point moteur et agent technique aéronautique.

Parallèlement à ma vie professionnelle et toujours passionné de modèles réduits, je passai avec succès l'examen d'instructeur aéromodéliste, tout en pratiquant le vol à voile. Breveté pilote planeur A, B, C et D, j'étais également co-fondateur de l'Aéro-club AIA, section moteur.

Pratiquant le vol à moteur, je passai également mes brevets de pilote de premier et deuxième degrés. Jugé « *bon élément* » par la direction des AIA, je fus envoyé à Saint-Yan pour passer la qualification d'instructeur en juillet 1950.

Nommé chef-pilote examinateur, après être entré aux AIA dix années auparavant comme manœuvre sans spécialité, j'avais réussi à faire de mon « *violon d'Ingres* » ma profession. Dès lors, je vivais une vie passionnante, pleine d'aventures, d'amitiés et d'émotions.

De 1950 jusqu'à l'indépendance de l'Algérie, j'ai réalisé (étant maintenu à l'Aéro-club par décision ministérielle jusqu'en juin 1963) 7 500 heures de vol, auxquelles j'ajoutais 650 heures de planeur.

Je serai aviateur

La fessée, premier contact aéronautique

Ma passion pour l'aéronautique avait pourtant mal débuté.

Le temps le plus reculé dont je me souviens date de la maternelle où, pour la première fois (j'avais cinq ans), je vis évoluer un avion au-dessus de l'école !

Il décrivait des cercles au-dessus de la ville, faisant admirer ses belles couleurs en actionnant de temps en temps son moteur par des accélérations qui faisaient automatiquement lever le nez des gens dans les rues et, bien entendu, celui des enfants qui, dans la cour de récréation, saluaient par des cris de joie chaque apparition de l'avion au-dessus de leurs têtes.

C'est à son deuxième ou troisième passage, à une centaine de mètres d'altitude, que j'ai eu la riche idée de lancer un petit caillou dans sa direction, non pas avec l'intention de le toucher, il était bien trop haut pour la force de mon petit bras, mais avec un sentiment de jalousie, où de frustration de ne pas être à bord.

Bien entendu, le petit caillou ne resta pas en l'air et redescendit verticalement, atterrissant sur l'arcade sourcilière d'un petit camarade de classe nommé Ivan. L'arcade ouverte, le sang coula sur son œil gauche à l'effolement des institutrices, ce qui fit oublier le petit Farman. Ignorant le drame qu'il venait de provoquer, ce dernier continua ses évolutions avant de regagner l'aérodrome situé à une dizaine de kilomètres, près du petit village de Nazreg.

Recherchant l'instigateur de ce jet de pierre, dix doigts accusateurs me désignèrent sans scrupules à la directrice qui, sans conteste, avait déjà sa petite idée sur l'identité du responsable de cette bêtise. J'étais un habitué.

À cinq ans je reçus une magistrale fessée. C'était là mon premier « *contact aéronautique* ».

Aérodromes de Saïda et de Colomb-Béchar

Mon grand regret date de 1932. La ville de Saïda, où je suis né le 20 mars 1923, recevait son premier avion, un Caudron *Luciole*. Nombreux étaient les Saïdiens et les gens des villages voisins qui allèrent assister au baptême de cet appareil. Le premier Farman avait été vendu et ce nouveau *Luciole* allait rejoindre, dans l'unique hangar, les Potez 36, l'un à moteur Salmson, l'autre à moteur Renault, qui appartenaient respectivement à Maurice Flimois et à Jean Fumaroli, agriculteurs de la région. Son nom de baptême était simplement : *Ville de Saïda*, du fait que la municipalité avait financé la totalité des dépenses pour l'achat de l'appareil.

Mon père n'étant pas trop « *aéronautique* » ne jugea pas nécessaire de m'emmener au terrain d'aviation pour admirer de près un de ces appareils qui déjà hantaient ma vie.

Ce n'est qu'un an plus tard, en 1933, en vacances chez mon oncle capitaine de carrière dans les Spahis à Colomb-Béchar, que j'approchais de près et pour la première fois, un avion. De la hauteur de mes dix ans je le voyais immense, démesuré.

C'était un trimoteur Savoya-Marchetti de la compagnie belge SABENA qui assurait la liaison Bruxelles-Congo Belge. Quelle expédition ! C'était pour mon jeune esprit à peine croyable. J'étais subjugué, littéralement subjugué.

Autour de l'appareil régnait une grande animation. Impressionné par cette agitation où l'on chargeait bagages, fret et courrier tandis que les quelques passagers se débourdissaient les jambes en arpentant le parking, j'admirais l'équipage qui, entouré de plusieurs personnes, relatait le voyage depuis Bruxelles.

J'aurais été très fier de serrer la main du pilote, mais c'était trop demander.

Par contre, ce qui frappait davantage ma curiosité, c'était les deux mécaniciens qui avaient décapoté un moteur et qui, clés en main, plongeaient les bras dans un amas de tuyauteries, de fils électriques et de câbles, à la recherche d'une éventuelle défection de cette mécanique dont j'avais peine à croire qu'elle était issue du cerveau de l'homme. Quelle science ! Quel merveilleux métier que celui de ces deux hommes ! Leurs grandes connaissances en mécanique m'impressionnaient et je me disais dans ma petite tête que, sans leur immense savoir, l'appareil ne pouvait pas décoller. Une heure plus tard, l'avion était fin prêt pour décoller pour son long voyage au-dessus des terres désertiques du Sahara.

Je n'avais jamais entendu un tel vacarme à la mise en route des trois moteurs.

Le bruit devint assourdissant au décollage. Dans un immense panache de poussière de sable, moteurs plein régime, après une longue course au sol, l'avion s'éleva en douceur et prit lentement de la hauteur.

Longtemps je le suivis des yeux, émerveillé d'un tel spectacle.

Mon oncle me ramena sur terre et me demanda mes impressions. J'étais euphorique, content d'avoir été présent sur l'aérodrome, enregistrant dans ma mémoire le souvenir de cet avion, bien décidé à le reproduire en maquette.

Je surpris mon oncle quand je lui annonçais que, plus tard, quand je serais grand, je serais mécanicien d'avion. Pour ne rien laisser au hasard, je griffonnais sur une feuille de papier, l'aspect général du trimoteur en notant quelques détails importants en marge de mon dessin.

De mes souvenirs d'enfance, je ne crois pas me tromper en disant que c'était là, et de loin, mes plus belles vacances.

En fonction de mon imagination et de mes mains plus ou moins habiles, je fabriquais plusieurs modèles réduits qui envahissaient le petit atelier de menuiserie de mon père.

Aéromodéliste

Depuis 1935, après une mauvaise intoxication alimentaire où j'ai failli laisser la vie et suite à une visite, deux amis d'Oran, en « *admiration* » devant mes maquettes, me promirent une boîte de construction d'un avion qui, en principe, devait voler.

Ce fut pour moi une révélation au reçu de ce cadeau. Mon père me fit travailler les plans avant d'attaquer la construction du délicat J.A.14.

J'adhérais également au club Jeunesse Aviation dont le siège était à Paris et je reçus ma carte d'adhérent que je montrais avec fierté à mes amis.

Le J.A.14 était un petit avion en bois et papier japon, à aile haute et juché sur un train d'atterrissage en fil d'inox duquel pendaient deux petites roues de bois et en caoutchouc. Son hélice me paraissait démesurée pour la taille de l'appareil. Son moteur se composait de deux élastiques, que l'on torsadait en faisant tourner l'hélice à l'envers de son action véritable. Puis on lâchait le tout et là, tout était à craindre.



▲ Saïda, le 17 juillet 1932, le baptême du Caudron Luciole F-ALYE « Ville de Saïda »

▼ Le centre de vol à voile d'Hussein-Dey en 1942



Piqués, atterrissages sur une aile, pertes de vitesse, tout se conjuguaient pour avoir à réparer la casse qui survenait à chaque espoir de le voir voler. N’y connaissant rien aux différents réglages qu’imposait un vol normal, je devais tout découvrir par moi-même.

Ce fut long, très long, ce fut laborieux, très laborieux, avant de pouvoir enfin le voir tourner au-dessus de nos têtes, car à chaque sortie, tous les petits copains du quartier étaient là, encourageants ou moqueurs aux exploits de mon petit appareil.

Mais quand tout allait bien, lors de ces vols en cercle autour du petit groupe, c’était des applaudissements. Dans le quartier, j’étais surnommé « *Le Petit Aviateur* ».

Huit ans plus tard, je passerai mon examen d’instructeur modèle réduits d’avions.

AIA de Maison-Blanche

Fin 1939, étant trop jeune pour être mobilisé, j’ai lâché mes études pour entrer à l’Atelier Industriel de l’Air (AIA), situé sur l’aérodrome de Maison-Blanche, à une trentaine de kilomètres d’Alger. Mon essai d’ajusteur fut un désastre, déconcentré par la vue d’un Potez 25 qui se trouvait à une vingtaine de mètres de mon établi, je loupais la queue d’aronde de mon essai. Embauché comme manœuvre sans spécialité, je balayais à longueur de journée l’atelier d’ajustage.

Le soir, après mon travail, je prenais des cours et trois mois plus tard, je réussissais mon essai. Voulant tout connaître de l’avion, je demandais à changer d’équipe tous les quatre à cinq mois, ce qui me fit connaître l’hydraulique, les hélices et le montage des trains d’atterrissage. Je n’avais pas dix-neuf ans, j’étais le spécialiste du montage et du réglage du train d’atterrissage du chasseur Morane 406.

Pour mes loisirs, je continuais à construire des modèles réduits et je pratiquais le vol à voile aux Sports Aériens d’Alger.

Vol à voile à Hussein-Dey

En janvier 1942, une petite annonce en troisième page d’un quotidien d’Alger invitait les jeunes gens désireux de pratiquer le vol à voile à s’inscrire aux Sports Aériens, rue Michelet à Alger.

Très émoustillé, je me rendis un samedi à l’adresse en question et, timidement, je demandais des renseignements à une secrétaire qui me fit remplir des fiches en me demandant de citer un parrain aéronautique.

Ne connaissant pratiquement personne dans ce domaine, la jeune secrétaire demanda au lieutenant de l’armée de l’Air présent dans le bureau, ce qu’elle devait faire.

Très sympathique, ce lieutenant me posa quelques questions, me demanda mes motivations et, en me tendant la main, me dit :

— *Je n’ai jamais eu de filleul et je serais heureux d’être ton parrain, mon nom est Ferraris.*

C’était l’homme qui venait de me donner le coup de pouce pour une longue carrière aéronautique qui allait durer soixante-dix ans. Cet homme providentiel devait se trouver là, sur mon chemin, au moment où je mettais les doigts dans l’engrenage de la passion du vol.

Six mois de cours théoriques, examen et début des vols sur l’aérodrome d’Hussein-Dey, à trois-cents mètres de chez moi.



JEUNESSE-AVIATION

1. RUE GAZAN. PARIS 14^e

M

LIAPES

PRÉNOM Pierre

NO

LE SECRÉTAIRE DES JA



IDENTITÉ

NÉ LE 20 Mars 1923

A Saïda

DOMICILE 35 Rue
Albert Bremond HBM

PROFESSION Apprenti mécanicien

ESCADRILLE JA de Saïda

AUTRES GROUPEMENTS AÉRONAUTIQUES
DONT FAIT PARTIE LE TITULAIRE

SIGNATURE DU TITULAIRE

Il faut que j'avoue une petite irrégularité à la constitution de mon dossier d'inscription. J'avais imité la signature de mon cher père, sachant pertinemment que ce dernier n'aurait pas accepté de se porter caution.

Mes débuts sur planeur Avia 11a se concrétisaient par deux heures de « *point fixe* » nez au vent, par tranches de dix minutes, en équilibre sur le patin et en conjuguant les commandes de vol pour tenir la stabilité latérale, sans que l'une ou l'autre aile ne touche le sol.

Ensuite, venaient les tractions : un sandow, tendu par deux équipes de dix stagiaires, lançait le planeur pour exécuter en ligne droite un vol de trois, quatre ou cinq secondes avec atterrissage. Venaient un peu plus tard, les grandes tractions où le planeur était tracté par un câble qui s'enroulait sur une roue d'un véhicule à gazogène. Le but était de réaliser des « S », puis venaient ensuite les tours de piste à deux cent mètres d'altitude.

Ce dont j'étais le plus fier, c'était d'avoir pris mon baptême de l'air, seul aux commandes d'un planeur, comme au temps héroïques des premiers aviateurs. Fier encore aujourd'hui, soixante-dix ans plus tard, de faire partie de ces anciens qui, à cette époque, avaient un certain cran pour accrocher leur vie à quelque chose d'aussi fragile, leur amour pour l'aviation.

En même temps que les vols à Hussein-Dey, des prospections ont lieu, en vue du vol de pente, à Rivet et aux Grands Vents à Delly-Ibrahim.

69

ASSOCIATION
DES
SPORTS AÉRIENS D'ALGER
10, RUE MICHELET - - - Tél. 323-93

LE PRÉSIDENT,
Le Président

CARTE DE MEMBRE ACTIF

Nom *Floris*

Prénoms *Pierre Benoît*

Profession *Ajusteur Mécanicien*

Lieu de naissance *Saida*

Date *20 Mars 1923*

Domicile *Alger Hussein Dey*
75 Rue de Constantine

Alger, le *18 Janvier 1942*

Signature du Titulaire,
Floris





▲ *Pierre Llopis en solo à Hussein-Dey en Avia 152a*

▼ *Avia 11a à Hussein-Dey en 1942*





▲ *Avia 152a à Hussein-Dey en 1942*

▼ *Départ pour la prospection à Rivet*





▲ ▼ *Avia 152a à Rivet*





▲ ▼ 1942, vol à voile aux « Grands Vents » à Delly-Ibrahim en Avia152a



▲ ▼ 1942, aéromodélisme aux « Grands Vents » à Delly-Ibrahim



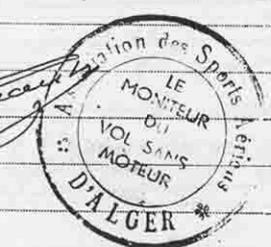
N° d'ordre	DATE	APPAREIL TYPE NUMERO	VENT DIRECTION VITESSE	GENRE DU VOL	MODE DE LANCEMENT	HEURE DE DÉPART	HEURE D'ARRI- VÉE	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
		- 11 A - 152 A									
<i>Mois de Juin 1942</i>											
44	20.6.42	125		Ent.	S			3"			15 Pas
56	21	107		"	"			4"			"
67	"	"		"	"			3"			"
107	22	125		"	"			3"			"
137	"	"		"	"			3"			"
149	28.	"		"	"			7"		20	"
159	"	"		"	"			4"		25	"
								27"			"
											
Arrêté au total général de lancers totalisant 27" heures de vol dont 8 lancers et 97" heures de vol pour le mois de <i>juin</i> 1942											

N° d'ordre	DATE	APPAREIL TYPE NUMERO	VENT DIRECTION VITESSE	GENRE DU VOL	MODE DE LANCEMENT	HEURE DE DÉPART	HEURE D'ARRI- VÉE	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
		152 A									
<i>Mois de Juillet 1942</i>											
213	4.7.42	107		Ent.	S			8"			20 Pas
275	"	"		"	"			7"			"
254	5	"		"	"			6"			"
268	"	"		"	"			5"			"
323	11.	"		"	"			4"			15 Pas et couris
340	"	125		"	"			7"			"
358	14	"		"	"			5"			"
375	"	"		"	"			6"		16	"
388	"	"		"	"			5"			"
439	19.	"		"	"			5"			15 Pas et couris
453	"	"		"	"			5"			"
472	"	"		"	"			7"			"
484	"	"		"	"			7"			"
								117"			"

Le difficile apprentissage du vol à voile, le temps de vol est comptés en secondes et en minutes

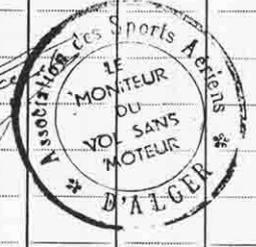
N° d'ordre	DATE	APPAREIL TYPE NUMERO	VENT DIRECTION VITESSE	GENRE DU VOL	MODE DE LANCEMENT	HEURE DE DÉPART	HEURE D'ARRI- VÉE	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
		159A						1'12"			
545	25.7.42	125		Ent.	S			2"			
562	"	"		"	"			2"			
579	26	"		"	"			6"			
								1'37"			

Arrêté au total général de 29
 lancers totalisant 2'04" heures
 de vol dont 16 lancers et
1'37" heures de vol pour le
 mois de Juillet 1942



N° d'ordre	DATE	APPAREIL TYPE NUMERO	VENT DIRECTION VITESSE	GENRE DU VOL	MODE DE LANCEMENT	HEURE DE DÉPART	HEURE D'ARRI- VÉE	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
		159A									
658	2.8.42	125		Ent.	S			6"			25 Pas et causer
735	8	"		"	"			14"			"
761	"	"		"	"			2"			"
777	9	"		"	"			13"			"
802	"	114		"	"			15"			"
825	"	"		"	"			8"			"
948	29	102		"	"			13"			"
971	30	"		"	"			15"	15"		Attention en ligne de suite
								1'32"			

Arrêté au total général de 31
 lancers totalisant 3'09" heures
 de vol dont 8 lancers et
1'32" heures de vol pour le
 mois de Aout 1942



Les secondes s'accumulent

N° d'ordre	DATE	APPAREIL TYPE NUMÉRO	VENT DIRECTION VITESSE	GENRE DU VOL	MODE DE LANCEMENT	HEURE DE DÉPART	HEURE D'ARRIVÉE	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
		152A									
											Mois de <u>Septembre</u> 1942
1024	5.09.42	125		Ent.	S			10"			25 Pas et courir
1066	6.	114		"	T			23" 15"			Attendu en ligne droite
1123	12.	"		"	S			8"			25 Pas et courir
1184	13	"		"	T			25" 30"			Attendu en ligne droite
1210	27.	107		"	S			13"			25 Pas et courir
								1'19"			
								Arrêté au total général de <u>36</u> lancers totalisant <u>4' 28"</u> heures de vol dont <u>5</u> lancers et <u>1'19"</u> heures de vol pour le mois de <u>Septembre</u>			

N° d'ordre	DATE	APPAREIL TYPE NUMÉRO	VENT DIRECTION VITESSE	GENRE DU VOL	MODE DE LANCEMENT	HEURE DE DÉPART	HEURE D'ARRIVÉE	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
											Octobre 1942
											Repat
1285	10-10-42	152A 107		Ente	Sauté			4' 28"			
1290	10-10-42	107		"	"			17"			25 pas et courir
1303	11-10-42	107		"	"			13"			"
1308	11-10-42	107		"	"			17"			"
1333	11-10-42	107		"	"			11"			"
1364	17-10-42	107		"	"			15"			"
1420	18-10-42	125		"	"			10"			"
1465	24-10-42	107		"	"			12"			"
1473	25-10-42	107		"	"			20"			"
1507	25-10-42	107		"	"			15"			"
								2'10"			
								Arrêté au total général de <u>45</u> lancers totalisant <u>6' 38"</u> heures de vol dont <u>9</u> lancers et <u>2'10"</u> heures de vol pour le mois de <u>Octobre</u>			

Après cinq mois de stage, Pierre Llopis arrive à 6 minutes et 38 secondes de vol



Aéromodélisme à Hussein-Dey



Aéromodélisme à Hussein-Dey

Mobilisation

Dans la Cavalerie

En 1943, appelé sous les drapeaux, on me dirigea vers les Chantiers de Jeunesse. Ayant fait dans le civil ma préparation militaire, on me nomma chef d'équipe (caporal). Maniement d'armes, tirs, marches forcées, parcours du combattant, rien ne m'était épargné pour faire de moi un soldat.

L'hiver étant là, nous restions tant bien que mal, mes camarades et moi, au froid, à l'humidité et aux corvées diverses.

Dormant sous une tente à deux places, entre deux couvertures, sur un tapis de paille, nous trouvions rapidement le sommeil, éreintés par les efforts de la journée.

En tant que chef, je ne montais pas la garde de nuit mais j'assistais, toutes les trois heures, au remplacement des hommes en leur rappelant les consignes. Entre temps, je pouvais dormir.

Quand nos classes furent terminées, on nous demanda individuellement nos préférences pour une affectation dans l'armée régulière. Je demandai l'Aviation. Refusant mon désir, on tenait à me garder pour encadrer les recrues musulmanes, au grade de chef d'atelier (sergent).

Refusant ce poste, on m'affecta directement dans la Cavalerie. Trois mois de « *canasson* » avant d'être muté dans les blindés !

École sur char Renault (de la Première Guerre), ensuite affectation au 1^{er} RCA (Régiment de Chasseurs d'Afrique).

Au reçu des chars américains Sherman mk A4, je fus désigné au dépannage.

Chauffeur mécanicien, je n'aimais pas être enfermé dans cette boîte de ferraille. Nous étions cinq à bord : le chef de char, le tireur, le chargeur, le copilote et moi en tant que pilote. Tous mécaniciens dépanneurs.

Lors d'une permission de vingt-quatre heures, je rencontrai un ami de l'AIA, qui avait été affecté dans la Marine, lui faisant part de mon « *emballage* » pour les blindés et de mon désir de servir dans l'Aviation, il me proposa de me présenter à son oncle qui commandait la Marine du port d'Alger. Rendez-vous pris, je lui demandais quelques conseils pour être affecté dans l'Aviation ou l'Aéronautique Navale. Il prit mes coordonnées et m'assura qu'il allait s'occuper de mon dossier.

Trois mois plus tard, en pleines grandes manœuvres dans le sud de Bedeau, en juin, je reçus mon affectation pour l'Aéronautique Navale. Mon dossier était parti avec « *avis favorable* ».

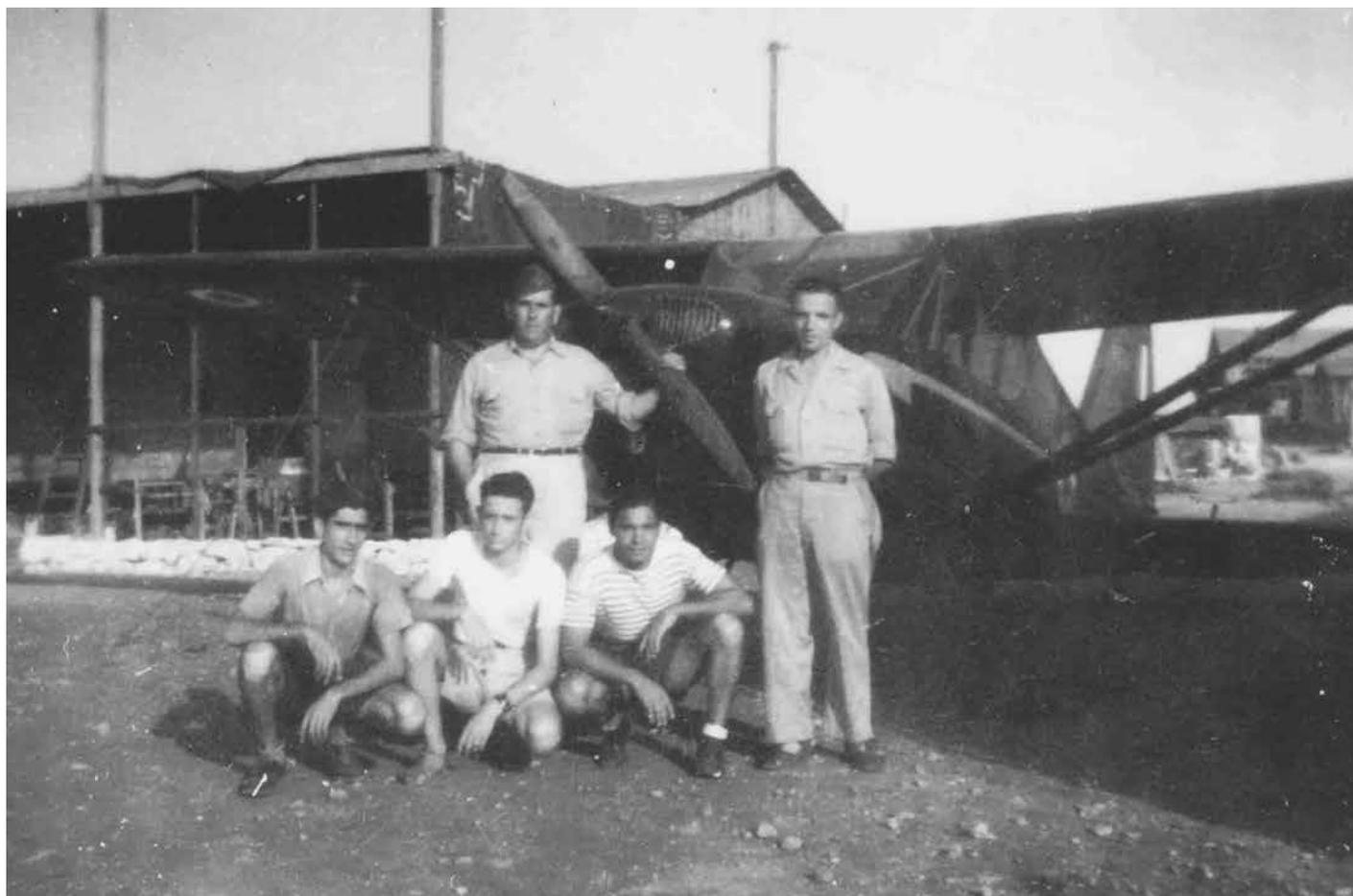
Dans L'Aéronautique Navale

Fou de joie, après avoir signé quelques papiers et subi les remontrances de mon chef de corps me disant que c'était la première fois qu'un Cuirassier demandait à changer d'arme, après avoir salué mes camarades et rendu mon paquetage, je partis à pied de Bedeau à Sidi-Bel-Abbès, cent kilomètre, sans rencontrer une âme charitable pour me prendre en stop. Il est vrai que, dans ce coin perdu, les occasions n'étaient pas nombreuses. À moins que les rares véhicules qui me dépassaient me prenaient pour un déserteur. Je passai une nuit dans l'étable d'une ferme et je repris mon chemin vers ma destination. Un camion transportant des sacs de blé a bien voulu me prendre à son bord, soulageant quelque peu mes jambes fatiguées.



▲ *Pierre Llopis et le Stinson 105 Voyager*

▼ *Départ pour Canastel*





Dans la Marine

Arrivé chez Paul Bonneau, parrain de mon frère Paul, je passais deux jours à soigner les cloques de mes pieds blessés par cette marche dans des souliers à semelles cloutées. Ensuite, route vers Alger, en passager clandestin dans un wagon à bestiaux jusqu'à Hussein-Dey où demeuraient mes parents.

Incorporé à Cap Matifou dans la Marine, je dus subir, avec les bleus nouvellement incorporés, la série de piqûres que tout militaire reçoit à son incorporation. Malgré mes plaintes auprès du service médical disant que j'avais déjà subi ce genre de piqûre, on me répondit : « *Piqûre d'abord, on verra après !* » Mon dossier médical n'avait pas suivi mon départ des blindés et le « *...on verra après* » fut vite vu. Deux jours plus tard, j'étais enflé comme une baudruche.

Boutons sur tout le corps, furoncles sous les bras, lèvres enflées, fièvre, etc. Bref, je suis envoyé d'urgence à l'infirmerie pour empoisonnement. Je n'aurais pas dû recevoir une nouvelle piqûre, mais allez faire comprendre ce détail à un toubib borné qui ne connaissait que les ordres. Pour excuses, j'ai eu droit à deux jours de permission avant de partir dans l'Aéronautique Navale à Lartigue, près d'Oran.

Pendant ce court laps de temps à Cap Matifou, j'ai dû subir encore une fois la formation militaire réservée aux bleus. Signalant que j'avais déjà joué à ce petit jeu, on me mit de côté pour former les « *irréductibles* ». C'était là ma veine ! le soir je me couchai avec une bonne extinction de voix. C'est durant cette période que j'ai connu Jean Gabin, l'acteur. Second-maître, il faisait partie des fusiliers-marins, un « *pas tendre* » avec les débutants, c'est à dire les nouveaux incorporés. Je le vois encore me souriant en me disant « *Bonne chance* » pour ma nouvelle affectation à la base aéronavale de Lartigue, à l'école des mécaniciens avions (j'étais déjà breveté provisoire). J'attaquais les cours de mécanique générale, moteur, électricité, cellule, instruments de bord, hydraulique, ainsi que les cours de français, mathématiques, auto-école, avec, bien entendu, sport. C'était pour moi le paradis après deux ans dans les blindés. Je mangeais au réfectoire, je dormais dans un hamac, il y avait des douches, ce que je n'avais pas connu dans l'armée de Terre. Breveté metteur au point moteur, je fus affecté à l'escadrille de reconnaissance, comme quartier-maître. Demandant à suivre les cours de mécanicien navigant, j'avais la joie de pouvoir voler sur plusieurs types d'avions : Junkers 52, Glenn 167 et *Catalina* et de partir en opérations de surveillance des convois en Méditerranée : recherche de sous-marins ; convoys et surveillance des convois militaires de Gibraltar à Bizerte, avec relais toutes les cinq heures par un autre équipage.

Accident en Caudron *Simoun*

Volontaire pour accompagner les pilotes en entraînement (en tant que mécanicien) à Lartigue, je fus invité à un vol de réception d'un Caudron *Simoun* qui sortait de révision. Le maître principal Marceau Daydé, pilote chevronné, me laissa faire la visite prévol obligatoire avant tout vol et nous voilà en l'air.

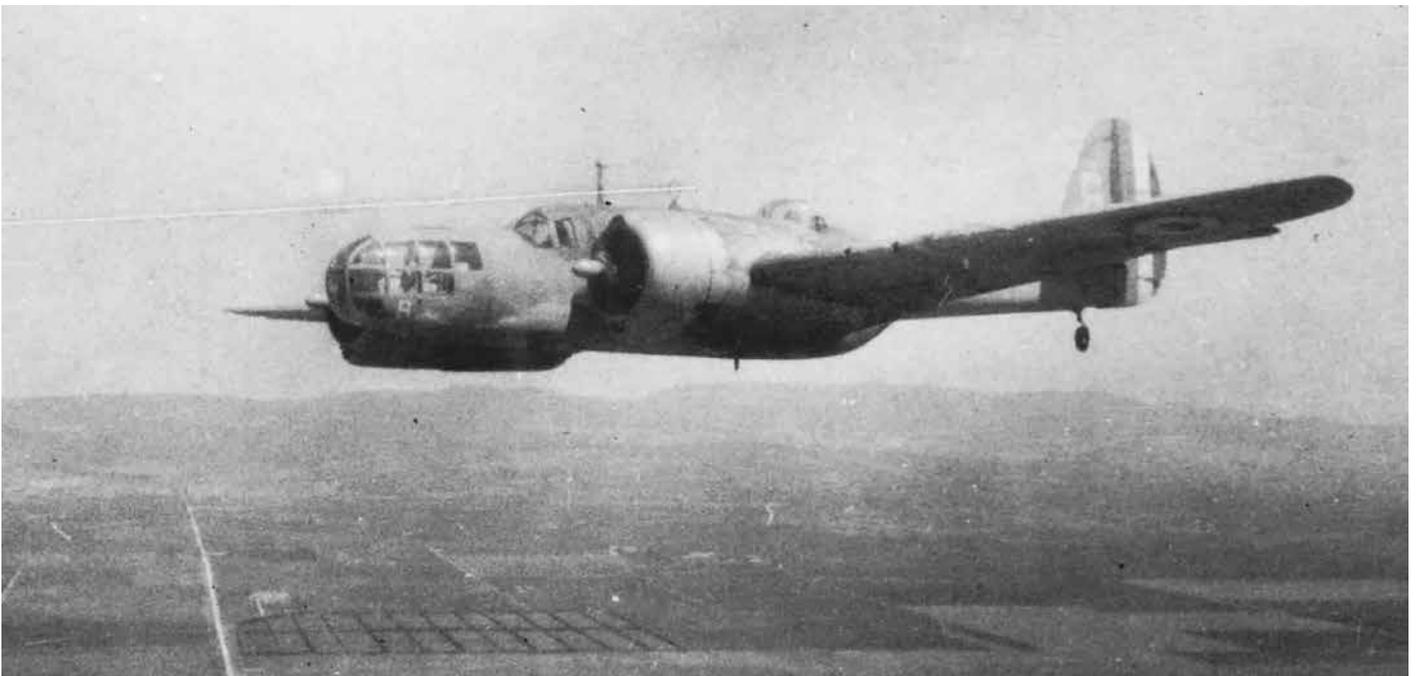
Ce pilote avait la réputation d'un « *casse-cou* » et le rase-mottes était son dada.

Dès que la base ne fut plus en vue, le pilote passa de six-cent mètres d'altitude à zéro en sautant collines, lignes à haute tension, lignes d'arbres, etc. Nous voilà au-dessus d'une immense plaine



Stinson HW-75 (105)

▲ *Le Stinson 105 Voyager*



▲ *Martin 167 à Lartigue*

▼ *Caudron Simoun à Lartigue*



où broutaient plusieurs moutons, chevaux et ânes qui, effrayés par notre arrivée plein moteur, couraient dans tous les sens, certains se cabraient à notre approche.

C'est à ce moment-là que le moteur fit des siennes, ratés, pétarades, bref, l'annonce d'une panne. Prenant de l'altitude pour diminuer la vitesse, baisse de régime et « *crash* ».

Ça n'a duré que quelques secondes, mais au contact du sol, le train d'atterrissage céda, l'hélice en « 8 » et cheval de bois à grande vitesse dans un nuage de poussière. Nous eûmes la chance d'en sortir vivants. Résultat : trois mois de suspension de vol pour le pilote et infirmerie pour moi. Cela ne m'a pas empêché d'être volontaire pour d'autres vols.

Canastel et l'aventure du sous-marin *La Sultane*

Durant mon stage de metteur au point moteur, j'avais la possibilité de pratiquer le vol à voile sur un petit aérodrome réservé à cet effet : Canastel, situé à quelques kilomètres à l'est d'Oran. Pour y accéder, j'empruntais, avec le moniteur Marceau Daydé, pilote et occasionnellement instructeur vol à voile, le Stinson 105 *Voyager* n° 522 mis à notre disposition pour effectuer le trajet sur cette courte distance d'un terrain à l'autre, mon moniteur me passait les commandes et ainsi, je prenais mes premières leçons de pilotage avion.

Le personnel du centre de vol à voile de Canastel se composait d'un directeur : le lieutenant-colonel André Lamur, chirurgien dans le civil à Mostaganem, en permission après plusieurs missions de guerre sur *Maraudeur*, d'un moniteur : le maître Marceau Daydé, d'un adjudant de l'armée de l'Air (je ne me souviens plus de son nom) pour la « *discipline* » auprès de jeunes stagiaires civils ou militaires et de moi-même, quartier-maître-chef, mécanicien pour l'entretien du matériel.

Parmi les élèves-pilotes se trouvait le commandant du sous-marin *La Sultane*, qui s'était échappé du sabordage de la flotte française dans le port de Toulon, lors de l'invasion de la France par l'armée allemande le 11 novembre 1942. Il avait subi quelques dégâts et avait rejoint le port d'Oran pour réparations.

Les réparations terminées, le commandant invita à bord, pour les essais de contrôle, les quatre responsables du Centre de vol à voile. Seul l'adjudant refusa de « *mettre les pieds* » dans un sous-marin. Nous voilà donc partis en « *croisière* » dans cet engin grand comme trois autobus mis en colonne.

Après les essais moteur en surface, l'ordre de plonger fut donné. « *Nous* », les invités, nous étions dans le carré des officiers. Dire que nous étions à notre aise serait mentir, mais à soixante-dix mètres sous la surface et sur ordre de remonter, « *nous* » avons eu la plus belle frayeur de notre vie. Les lampes rouges clignotantes, la sirène d'avarie en marche, la course des matelots dans l'unique couloir central du bâtiment, nous laissa deviner qu'il y avait un problème à bord. En effet, la, ou les, pompes de refoulement de l'eau des ballasts ne fonctionnaient pas. Donc impossible de refaire surface. Dire dans quel état nous étions, il n'y n'a pas de mots pour exprimer notre frayeur et nos regrets d'être à bord.

Bref, deux matelots se sont mis à tourner à bras une roue qui devait actionner une pompe de secours pour vider les ballasts et, lentement, nous avons pu regagner la surface dans la baie de Mostaganem.

Prise de cap vers Arzew d'où nous avons téléphoné au Centre. L'adjudant est venu nous chercher en camionnette et, durant le retour, il en a profité pour nous mettre en boîte (sans jeu de mots avec le sous-marin).



▲ *Devant un Dewoitine 520 à Lartigue*
▼ *Dans un Vultee A-35 Vengeance*

Vultee A-35 Vengeance



Limadefois.II.2022



Panne de moteur en *PBY Catalina*

Au retour d'une mission en Méditerranée à bord d'un *PBY Catalina*, j'occupais la place mécanicien navigant, entre les ailes supérieures et le fuselage. De chaque côté, deux hublots permettaient de voir les moteurs.

Après cinq heures de vol, sous un ciel bas mais sans pluie, au-dessus d'une mer démontée, nous regagnions Lartigue quand le moteur gauche se mit à vibrer et à lâcher une fumée blanche. Ordre du pacha (le pilote) de mise en drapeau de l'hélice et arrêt du moteur qui perdait pas mal de tours. Sous la direction de l'instructeur (j'étais élève) j'exécutais les ordres. L'appareil, sur un moteur à plein régime, perdait de l'altitude, il fallait donc amerrir. Or, le pacha n'avait jamais posé son appareil sur l'eau, étant basé sur un aérodrome. Ordre de déboucler la ceinture du parachute et de rester à nos postes. L'amerrissage, sur une mer agitée, allait avoir lieu pas très loin de Mostaganem qui avait été alerté par radio pour d'éventuels secours et remorquage. Face au vent et aux vagues, au premier choc je fus projeté dans la coursive centrale, les quatre fers en l'air. J'avais confondu la boucle du parachute avec celle du siège. Bref, après quelques secondes, nous avons « flotté » sur une mer houleuse, en attendant la vedette de secours qui nous a remorqué jusqu'à Mostaganem. On nous a rapatrié à la base en fourgonnette et une équipe de dépannage changea le moteur défectueux. Un autre équipage s'est chargé du retour du *Catalina*.

Nommé quartier-maître-chef, je devais passer mon examen de mécanicien navigant quand prirent fin les hostilités. Ou je passais l'examen et je remplais, ou je redevais civil. Choisisant la deuxième solution, je réintérais l'AIA que j'avais quittée trois années plus tôt.

Plus tard, je serai convoqué pour des périodes militaires. Quinze jours à Lartigue, trois semaines à Bône, avant d'être incorporé dans les UT (Unités Territoriales), durant les événements d'Algérie.



Pierre Llopis embarque dans un Catalina à Lartigue

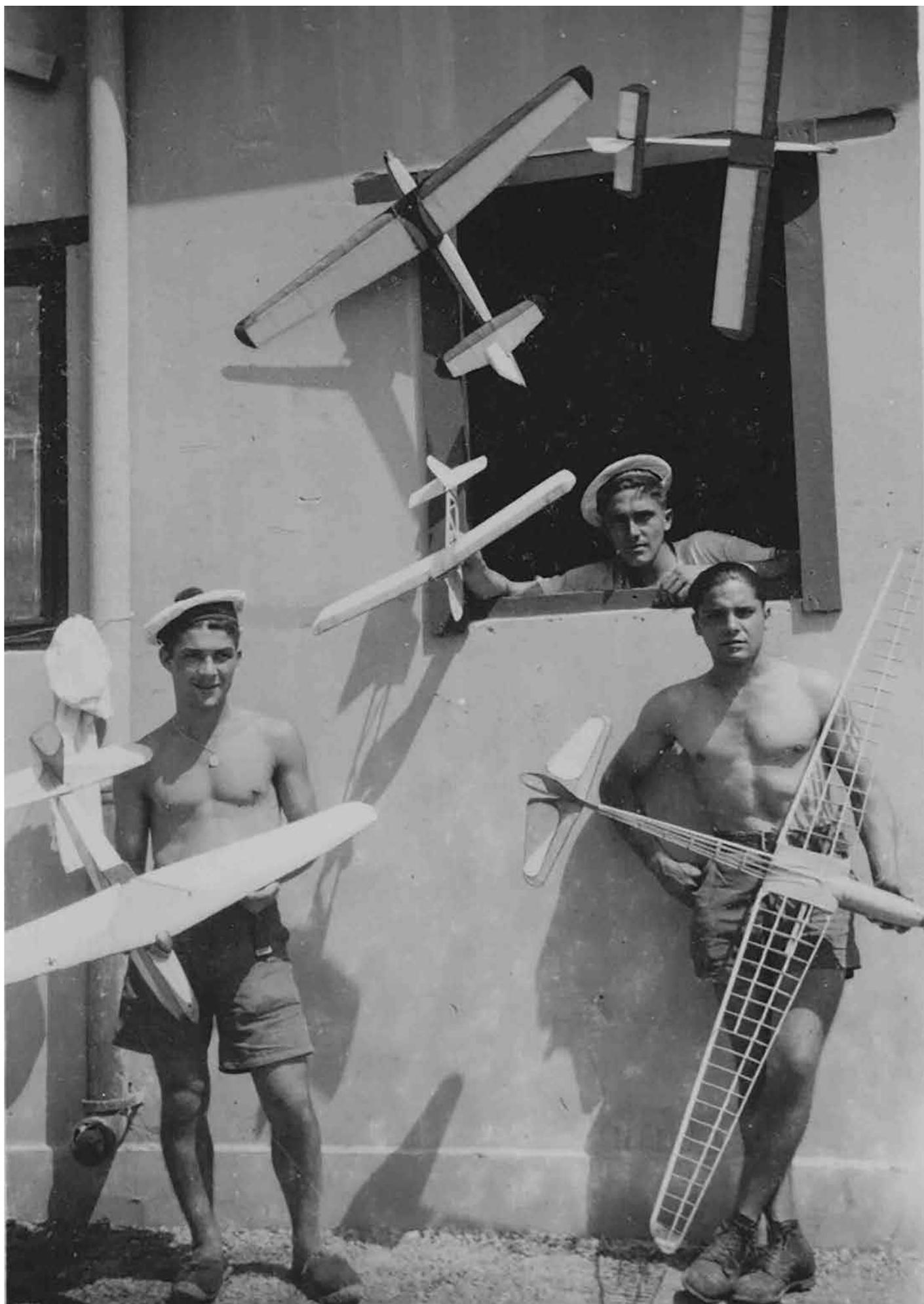


▲ Avia 152a à Canastel, Pierre Llopis à droite

▼ Le brevet A de vol à voile obtenu à Canastel le 28 juillet 1945, avec 8 minutes et 8 secondes de vol

Stage de Formation d'Oran

N° d'ordre	DATE	APPAREIL TYPE NUMÉRO	VENT DIRECTION VITESSE	GENRE DU VOL	MODE DE LANCEMENT	HEURE DE DÉPART	HEURE D'ARRIVÉE	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
711	25-7-45	A152-162	N-3%		treuil			0,02,20"			glissade
724	26-7-45		N-3%		"			0,02,20"			Palier à 5 mètres
736	27-7-45		SSW-3%		"			0,02,20"			" 5 "
760	28-7-45		NNE-3%		"			0,02,30"			<u>Brevet A</u> " 5 "
782	29-7-45		NNW-3%		"			0,02,30"			" 10 "
802	30-7-45		SW-3%		"						cable cassé
803	30-7-45		SW-3%		"			0,02,30"			Bond à 10 mètres
Le Chef Pilote											
						<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> ARRÊTÉ au total général de... 52'..... lancers totalisant 0'09'08".....de vol. dont... 7... lancers et 0'02'30".....de vol pour le mois de... Juillet... 1945 </div>					
835	1-8-45	A152-163	N-3%	Rond:10m	treuil			0,02,30"			
871	4	"	W-2%	" 20"	"			0,02,35"			



Pierre Llopis, fondateur, président et instructeur du club d'Aéromodélisme de Lartigue



▲ ▼ *Au club d'aéromodélisme de Lartigue*



Retour à l'AIA

En 1946, affecté au montage des chaînes d'avion : LeO 45, *Dakota*, etc. Je passais avec succès ma qualification de metteur au point cellule.

Étant le seul à avoir les deux qualifications : moteur et cellule, on m'affecta au service dépannage tout type d'avion, c'est à dire en dehors des chaînes de montage. Mon contremaître, Pérez, me réservait toujours les travaux délicats.

Naissance d'un aéro-club

À l'origine de l'Aéro-Club de l'AIA il y a eu un groupe de pilotes pratiquant le vol à voile, auquel sont venus se joindre deux ou trois pilotes d'avions légers, techniciens de l'AIA. Tous ensemble ont établi un conseil d'administration en vue de la création d'un aéro-club.

Dans un premier temps, il fallait rassembler le plus grand nombre possible d'adhérents pour établir un dossier complet afin de le soumettre à la Préfecture, puis à la DGAC (Direction générale de l'Aviation civile) pour son homologation, afin d'être inscrit au Journal Officiel. Dossier approuvé, formalités terminés, l'Aéro-club de l'AIA venait de naître. C'était en 1946.

Un Stampe accidenté, le F-BBNM, nous fut affecté par le SFA (Service de la Formation Aéronautique). Étant usine aéronautique, la Direction nous permit d'effectuer la remise en état de l'appareil, après les heures de travail, le soir (bénévolement) après notre journée de travail. Le Stampe fut remis en état de vol dans d'excellentes conditions. Il nous manquait un instructeur. Un ancien pilote militaire, formé aux États-Unis pendant la guerre, Jean Vallot, metteur au point moteur à l'AIA, a bien voulu nous aider pour démarrer notre activité, il était assisté par Georges Bricout et Jacques Pierchon.

Les premières leçons ont été données sur l'aéroport de Maison-Blanche où l'on avait de plus en plus de difficulté à voler, entre les avions de ligne, les avions militaires et ceux en cours d'essais de l'AIA. Les premiers lâchers et brevets ont été réalisés sur le terrain privé de Jacques Germain à Mouzaïville (à cinquante kilomètres de Maison-Blanche), où il n'y avait ni sécurité, ni contrôle, ni essence, seule une piste de 600 mètres et une manche à air. C'était risqué, mais il n'y avait pas d'autre solution.

J'étais conseiller technique au sein du conseil d'administration et chauffeur du minibus du club, pour conduire les élèves-pilotes d'Alger à Maison-Blanche, tous les week-ends et les jours fériés, ainsi que pendant les vacances et les congés payés.

L'insigne de l'Aéro-club

Comment est né notre insigne ? Après plusieurs motifs imaginés par les membres du conseil d'administration, je proposais une mouette, ailes déployées, symbolisant le vol des planeurs que nous utilisions dans les différents centres de vol à voile. Nous étions bien des pilotes de planeurs, alors ? La mouette fut retenue. Pour l'originalité de l'insigne, un membre du conseil d'administration proposa de représenter sous le ventre de la mouette l'Amirauté d'Alger. Un autre membre du conseil d'administration a eu l'idée de faire passer la mouette dans une couronne de couleur rouge autour de laquelle on pouvait écrire notre appellation.



*Ci-contre, Pierre Llopis élève-pilote en 1949
▼ 1948 - Henri Donnadiou, Pierre Llopis, Dentel,
Surier, Jean Vallot et deux élèves-pilotes*



Ainsi fut créé et adopté notre insigne, c'était en 1947. Des insignes argentés ornaient nos boutons, des décalcomanies étaient collées sur les pare-brise des véhicules, les en-têtes des feuilles et des enveloppes pour nos courriers étaient imprimées et par la suite, un magnifique drapeau, fabriqué par mon épouse, flottait au haut du mât, à l'entrée du Club. Nous étions très fiers de notre insigne qui ornait les dérives de nos avions.

Brevet du premier degré avion

Pour payer mes leçons sur avion, je faisais le plus d'heures supplémentaires possibles en usine et ce n'est qu'en 1949 que je passais mon brevet du premier degré, sur Stampe à Mouzaïaville.

Un vendredi, le chef-pilote Jean Vallot me demanda de préparer, pour le dimanche suivant, le véhicule avec à bord : roue de Stampe, hélice, huile, outillage et direction Mouzaïaville, avec deux candidats au premier degré.

Le chef-pilote devait rejoindre le terrain privé de Jacques Germain en compagnie d'Émile Dirson, commissaire de l'Aéro-club de France. Présents sur le terrain, nous vîmes arriver le Stampe vers neuf heures.

Le commissaire me posa plusieurs questions sur l'aérodynamique, la mécanique du vol et les performances du Stampe et je fus désigné, à mon grand étonnement, le premier à passer les épreuves en vol pour le premier degré. Visite prévol, barographe en place dans la petite soute à bagages, consignes, contacts et me voilà en l'air pour effectuer cinq « 8 » entre deux points de repères distants de 300 à 400 mètres, à 150 mètres de hauteur, sans perdre ni gagner de la hauteur. Ensuite, atterrissage de piste, redécollage, montée à 600 mètres, coupure des gaz et atterrissage de précision « *trois points* », c'est à dire que les trois roues de l'avion doivent toucher le sol en même temps.

Après contrôle du barographe, je reçus les félicitations de mon instructeur. Je venais de passer mon premier brevet avion. Mes deux camarades réussirent également leurs épreuves.

Laissant partir le Stampe vers Maison-blanche, mes amis et moi-même fîmes escale à Blida où nous avons fêté nos succès.

Brevet du deuxième degré avion

Je cite maintenant un « *grand chef* » qui avait succédé à Jean Vallot : Jacques Pierchon qui, entre deux vols comme pilote de ligne, venait bénévolement moniter au club.

Voler était pour lui sa manière de respirer, de vivre et s'il avait pu aller chez lui en avion, il l'aurait fait en laissant son véhicule au garage.

Mais notre chef-pilote ne se contentait pas d'instruire les élèves ou les pilotes déjà brevetés, il leur communiquait son amour de l'air. Il déteignait sur eux ce don « *d'homme oiseau* » qui l'animait, doublé d'un sens de l'orientation exceptionnel et puis, il « *savait* » à qui il avait affaire, à qui il pouvait faire confiance. C'était chez lui un sixième sens.

Breveté premier degré, je m'entraînais épisodiquement suivant mon budget disponible.

Les heures supplémentaires que j'effectuais en usine étaient spécialement réservées aux vols et, comme le prix horaire avion dépassait largement mon supplément de salaire, je n'arrivais pas à suivre un entraînement régulier

LICENCE-1.

LICENCE

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE



Signature du Titulaire : *P. Llopis*

La licence de PILOTE D'AVIONS DE TOURISME en date du 17 mai 1949 N° 21529 a été délivrée à M^r. LLOPIS Pierre qui est autorisé, par la présente licence, à piloter les types d'appareils indiqués à la page 7.

La validité de la présente licence est indiquée aux pages 4 et 6.

A Paris, le 17 mai 1949
 Le Secrétaire Général de l'Aviation civile et commerciale. P.-D.
M. L. Llopis

LICENCE-2.

LICENCE

ETAT-CIVIL	SIGNALEMENT
Nom : <u>LLOPIS</u>	Taille <u>1m70</u>
Prénoms : <u>Pierre, Benoit</u>	Cheveux <u>Châtains</u>
Nationalité : <u>Française</u>	Front <u>Normal</u>
Lieu de naissance : <u>Saïda (Algérie)</u>	Sourcils
Date de naissance : <u>20 mars 1923</u>	Yeux <u>Marrons</u>
Domicile : <u>75, rue de Constantine</u>	Nez <u>Rectiligne</u>
<u>Hussein Bey</u>	Bouche
<u>Alger</u>	Barbe <u>Néant</u>
<u>(Algérie)</u>	Menton
	Visage <u>Ovale</u>
	Teint
	Signes particuliers : <u>Cicatrice au nez droit.</u>

ÉTAT CIVIL

Nom : LLOPIS
 Prénoms : PIERRE-BENOIT
 Profession : MONITEUR AVION
 Né le : 20 MAR/ 1923
 A : SAIDA Dép : ORAN
 Domicile : 174 RUE LYON ALGER
 Nationalité : FRANÇAISE

Le Titulaire *P. Llopis*



PERSONNE A PRÉVENIR EN CAS D'ACCIDENT

Nom : Mme LLOPIS RAYMONDE
 Adresse : 174 RUE AD. CARNOT ALGER
RUE DE LYON N° Téléph. : _____

Carte N° : 103

BREVETS

Désignation	Numéro	Date
RADIO-TELEPHONE	93	17-1-1955
TOURISME 1 ^{er} D	21.529	17 MAI 1949
TOURISME 2 ^o D	"	24 FEVRIER 1950
PLANEUR "B"	457	15/SEPTEMBRE 45
PLANEUR "C"	212	26 DECEMBRE 45
PLANEUR "D"	872	30 DEC - 1949
MONITEUR AVION	A 26	30 JUILLET 1951
PILOTE PRIVE	1452	20 JUILLET 1951
INSTRUCTEUR EXAMINATEUR	163	23 JUILLET 1956
		18 JANVIER 1958

AUTORISÉ A PILOTER SEUL

Avion Type	Immatriculé	Visa du Président
<u>Tous Types Avions</u>	<u>[REDACTED]</u>	<u>TOURISTE</u>

Le Cachet du Club doit être apposé en partie sur la photographie et en partie sur la carte.

Depuis deux mois, je n'avais pas mis les pieds dans un avion pour économiser. Jacques Pierchon, que je rencontrais un samedi rue d'Isly à Alger, me sermonna sur mon absence du terrain et me demanda la raison. Je dus lui avouer la vérité. Sa réaction fut immédiate :

– *Je t'attendrai demain matin au Club. Prépare la navigation Orléansville-Réghaïa-Biskra-Maison Blanche. Rendez-vous à 7 heures.*

– *Mais chef, je ne pourrais...*

– *J'en fais mon affaire, tu me rembourseras quand tu le pourras. À demain et couche-toi de bonne heure.*

C'était dit. C'était du Pierchon.

Le lendemain, il m'attendait près d'un Stampe. Les pleins étaient faits, deux jerrycans d'essence étaient sanglés sur le siège avant, entonnoir et peau de chamois dans le coffre arrière, documents de vol pour le contrôle aux différentes étapes, tout était prêt.

Contrôle de ma navigation, de mes temps de vol, coup d'œil sur le bulletin météo et j'étais prêt à décoller. Il brassa lui-même le moteur et je pris mon envol pour mon épreuve deuxième degré.

À mon retour, je ne savais pas comment remercier cet homme généreux. Plus tard, étant moi-même instructeur, je partagerai, ironie du sort, les élèves du Club avec Jacques Pierchon.

À son contact, j'essayais de lui ressembler et durant quarante années comme instructeur, j'ai toujours agi, du moins je l'espère, comme agissait notre chef-pilote avec ses élèves. Comme lui, je pense avoir eu de bons résultats et beaucoup d'amis.

Ma plus belle déception

Le 14 mars 1949, jeune pilote avion, je prend part au Rallye des avions sanitaires organisé par la Fédération Aéronautique Algérienne. But : réaliser un circuit avec atterrissages sur deux aérodromes différents pour un contrôle chronométré en fonction des heures de passage données à l'avance sur le plan de vol, avant le retour à Maison-Blanche.

Le Fairchild du club était réservé au chef-pilote Pierchon. Le Caudron *Frégate* était retenu par René Cartier. Il ne me restait plus qu'à prendre un Stampe. Evidemment, faire un rallye sanitaire en Stampe était une ineptie, mais je réalisais mon circuit Maison Blanche-Biskra -Burdeau-Maison Blanche et je me classais dixième sur vingt-et-un appareils engagés.

J'étais fier de mon vol, malgré le froid ressenti entre 1 500 et 2 000 mètres. Je venais de réaliser mon premier rallye.

À la remise des prix, tous les appareils étaient rangés sur le terrain et chaque équipage se tenait devant son avion, recevant les félicitations et les poignées de mains des officiels. Les équipages déclinaient leur identité et leur club d'appartenance. Passant devant moi sans s'arrêter, ignorant le Stampe qui figurait parmi les concurrents (ils devaient croire à une erreur), les officiels continuèrent leur chemin. Vexé au plus profond de moi-même, je sautais dans mon avion, je mis le moteur en marche et, devant les autorités ahuries, je roulais jusqu'au hangar de notre club.

J'en avais pourtant bavé pour réaliser mon circuit qui n'avait pas été une sinécure et sur vingt-et-un avions, quinze seulement avaient réussi leur circuit.

C'était une première déception, mais les compliments de mon chef-pilote pour mon classement et le courage de mon action lors de la présentation, me firent chaud au cœur.



Le 17 décembre
à Maison-Blanche

Les premiers avions sanitaires d'Algérie participeront à un important rallye

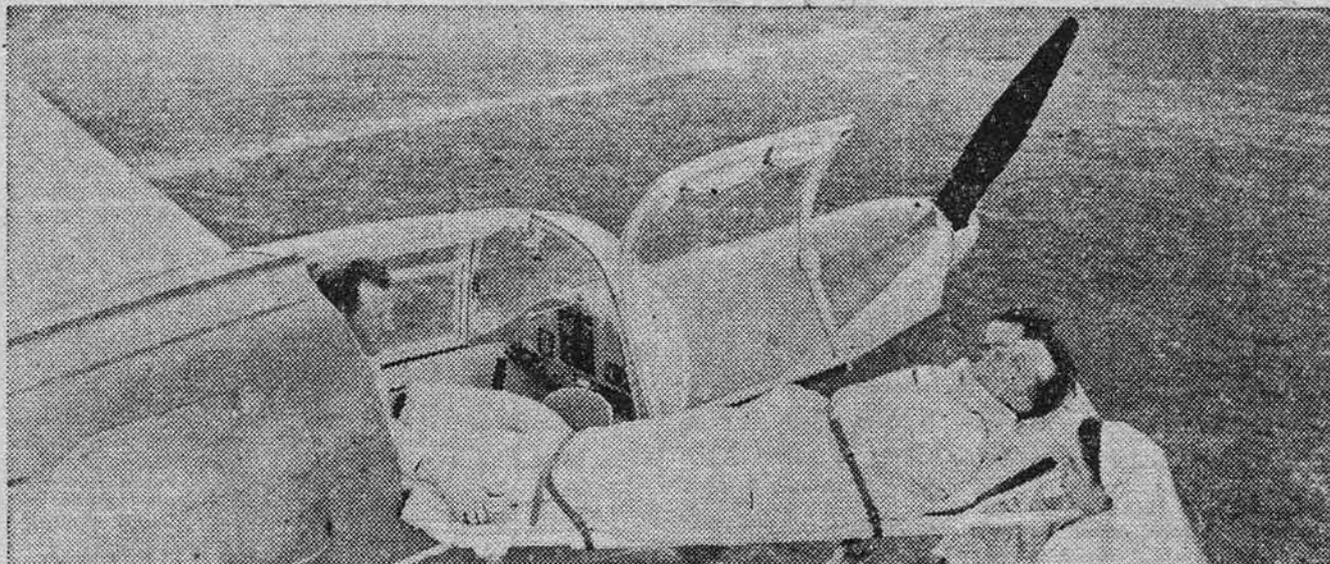
L'absence d'avions sanitaires en Algérie, pays aux grandes distances, a, depuis longtemps, posé de tragiques problèmes que l'aviation militaire (la V^{me} Région possède des « Goelands » sanitaires) et la bonne volonté des aéro-clubs ont parfois résolus.

La situation était cependant paradoxale.

Elle a changé depuis peu, grâce à une récente convention — elle date du 19 septembre — passée entre le Gouvernement général et la Fédération aéronautique algérienne.

Les aéro-clubs d'Alger, d'Oran, de Sétif et de Constantine ont acheté les trois premiers : un avion sanitaire « Norecrin » ; le quatrième : un « Pélican ». Ils ont obtenu à cet effet une subvention de 4 mil-

★ PAGE 5 — 5^{me} COLONNE



Le Journal d'Alger du 13 décembre 1949, illustré par un Norécrin en version sanitaire

Stage instructeur à Saint-Yan

Désigné pour un stage instructeur

En plein essai de maître-ouvrier, je fus appelé à la direction. Prévenant le contrôleur des épreuves, je fus introduit dans la salle de réunion du bâtiment administratif. Étaient présents : le directeur de l'usine, le sous-directeur, les directeurs administratif et technique ainsi que le président de l'Aéro-club et le chef-pilote.

Craignant je ne sais quoi, on m'annonça que je devais interrompre mon essai de maître-ouvrier, car ils avaient une proposition à me présenter.

J'étais, parmi tous les pilotes du club, le seul à être désigné pour aller faire un stage d'instructeur à Saint-Yan.

Vantant mes mérites, mes qualifications professionnelles, mes qualités en tant que pilote, etc., on me proposait, en cas de succès, la place d'instructeur permanent au sein du club, avec un côté financier très correct qui devait dépasser mon salaire de maître-ouvrier aéronautique.

Je me suis entendu dire que j'étais très flatté, mais que je ne me sentais pas la vocation d'instruire. Le chef-pilote me fit remarquer que, depuis quelque temps, il me donnait les élèves débutants pour que je leur inculque l'ABC du pilotage, en accord avec le président, et que je m'en sortais très bien. Je demandais si, en cas d'échec, je pourrais reprendre ma place en usine et repasser mon essai, aucun problème. Enfin j'acceptai, mais avec un : « *Oui... mais !* »

Saint-Yan, la Mecque du pilotage

Me voici donc élève instructeur en juillet 1950, j'étais dans mon élément puisqu'il n'y avait que des Stampe pour l'instruction, appareil de ma formation sur lequel j'affichais 400 heures de vol. Mes craintes s'apaisaient au fur et à mesure que mon entraînement d'instructeur suivait son cours. J'étais à l'aise, comparativement avec certains stagiaires qui n'avaient jamais fait de Stampe.

Un matin, au tableau des vols, je vis à la suite de mon nom la lettre « V ». En principe, suivant l'avancement du programme, les lettres étaient P1, P2, P3, etc. Mes camarades ont cru bon de me dire : « *Tu es Viré* » Nous avons eu, sur vingt candidats, une démission et deux expulsés du stage. Inquiet, je m'adressai au chef pilote en demandant ce que signifiait ce « V ». Avec un grand sourire, il me précisa que je passais au stade supérieur, ce qui signifiait que j'allais attaquer les leçons de voltige.

Évidemment, je pavanais devant mes amis stagiaires avec au fond de moi une petite crainte, ayant observé à plusieurs reprises l'entraînement de mon instructeur de voltige.

Dès le décollage, prise de hauteur à vingt mètres et passage sur le dos avec ordre de monter à 600 mètres en exécutant des « S » ou des cercles. Deux fois, nous sommes revenus en vol normal, le temps de respirer, de laisser la circulation sanguine reprendre ses fonctions et, à nouveau, sur le dos. Ensuite, exécution de plusieurs figures qui, lorsque j'essayais de les réaliser, n'étaient pas très convaincantes.

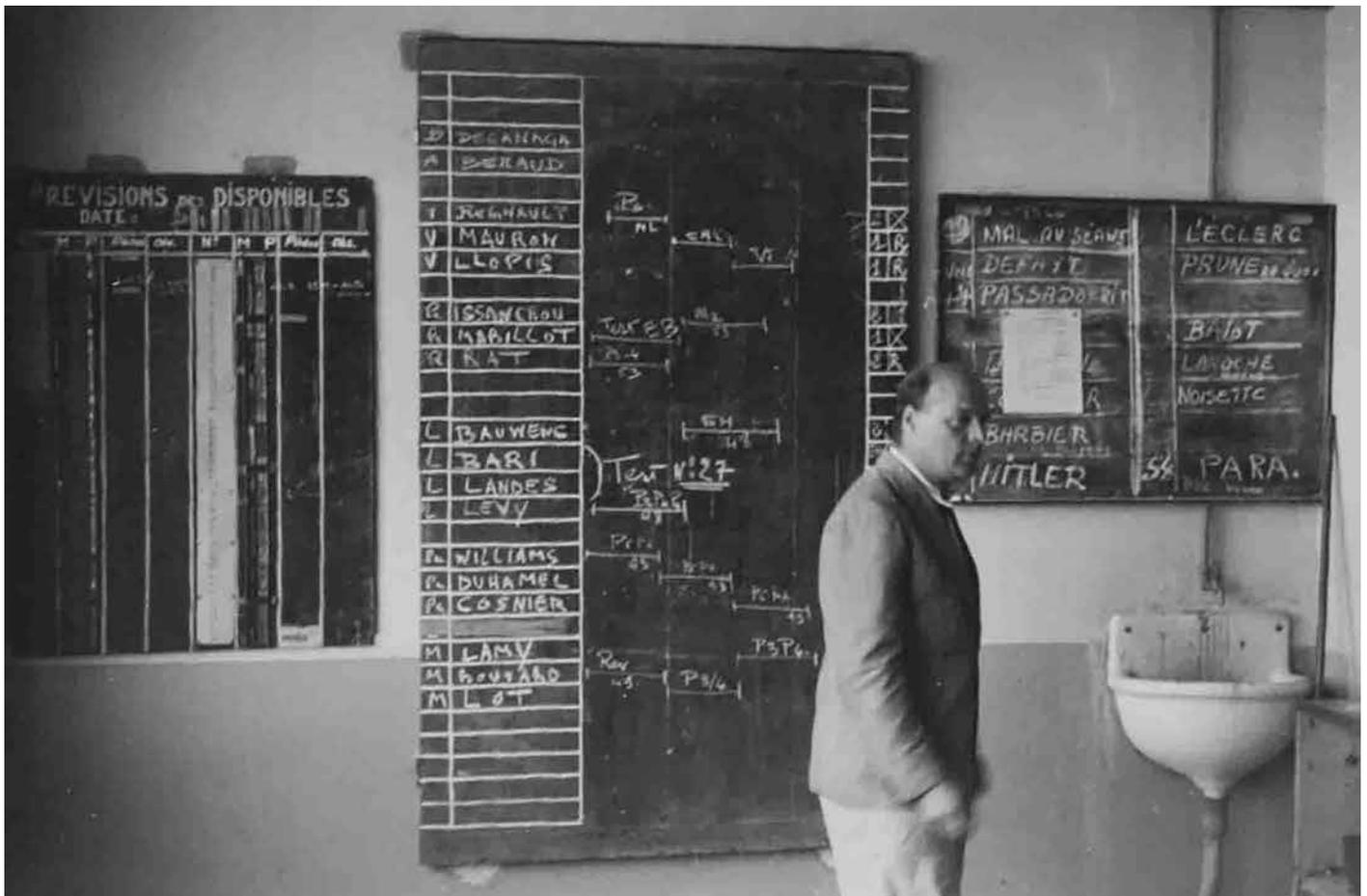
Cela dura plus d'une demi-heure, une demi-heure de supplice, mais quel régal !

Dès le lendemain, cela allait de mieux en mieux.



▲ L'alignement des Stampe à Saint-Yan en juillet 1950

▼ Le tableau d'ordre en juillet 1950



Incident en vol

Ayant bien travaillé le matin, l'après-midi le chef-pilote me demanda si je voulais faire un tour d'avion. Quelques consignes, rappel de certains paramètres et me voilà moteur en route, décollage, rotation et prise d'altitude. Tout allait bien jusqu'au moment où, voulant réduire les gaz, la manette ne répondit pas. Tirée à fond, rien ne se passait, le moteur tournait toujours à plein régime. Prenant de l'altitude à forte pente pour réduire les tours moteur, restant au-dessus du terrain, je décidai, à 500 mètres de hauteur, de couper l'essence et les contacts magnétos.

Le moteur arrêté, l'hélice « *en croix* », je me mis en descente planée en battant des ailes pour une priorité à l'atterrissage. Mon expérience en vol à voile m'aidant énormément, à part que la vitesse de chute d'un avion est supérieure à celle d'un planeur. Ma prise de terrain s'est effectuée correctement, ainsi que mon atterrissage.

Bien entendu, on se précipita vers moi et le chef-pilote me dit assez sévèrement : « *C'est tout ce que vous savez faire ?* » Sans un mot, je décapotai le moteur et je saisis la tirette rigide des gaz qui pendait le long du carburateur. Une rotule de la commande avait cédé, le moteur était resté plein gaz.

Le lendemain, avant que les cours théoriques ne commencent, le chef-pilote souligna ma réaction suite à l'incident de la veille, me complimenta et s'excusa de la réprimande qu'il avait eu à mon égard.

L'incident était clos.

En fin de stage, examen théorique et pratique. Je fus testé par Michel Berlin, chef-pilote, qui m'accorda avec félicitations mon test en vol. Je sortais troisième sur dix-sept candidats.

Retour à Alger. Le champagne coula à flot au Club.



Pierre Llopis à Saint-Yan en juillet 1950



▲ ▼ *Stagiaires et cadres à Saint-Yan en juillet 1950*



Chef-pilote de l'Aéro-club de l'AIA

Le métier d'instructeur

Je prend donc mes nouvelles fonctions d'instructeur, avec l'accord du ministère de l'Air pour mon affectation permanente au sein du Club.

L'engouement est tel que je n'avais presque plus le temps d'entretenir la mécanique des cinq avions dont disposait le club.

On me demanda de choisir un mécanicien parmi mes amis de l'AIA. Je choisis un metteur au point sérieux que je connaissais depuis des années. Lui présentant les avantages d'un nouveau poste, il me demanda à réfléchir. En mécanique, il allait être son propre patron et je lui promis de lui faire passer ses brevets de pilote. Pas très convaincu, il accepta, me faisant entièrement confiance et, ensemble, nous avons formé une sacrée équipe.

Plus tard, quand le Club sera transféré à Chéragas, nous embaucherons un aide mécanicien : Mimouna Yahia qui, cinquante ans plus tard, est toujours mon ami, m'ayant sauvé la vie en Algérie. Le mécanicien passera ses brevets de pilote et sera muté à Istres après les événements d'Algérie. Quant à Yahia, il m'a rejoint sur le Continent et nous nous voyons très souvent.

L'école de pilotage.

Et l'école ? me direz-vous. Et oui, je ne raconte là que les avatars principaux (il y en a eu d'autres) d'une courte vie passionnante (seize ans), que j'ai vécue entourée d'amis à l'époque où pratiquer l'aviation n'était pas trop *casse-gueule* du fait que le progrès avait fait un grand pas, continuant une marche ascendante après plusieurs années d'études sur la sécurité, avant que cela ne devienne trop sophistiqué. C'est à dire vers l'époque où j'ai dû arrêter mon activité pour raison de santé, en 2007. Car après l'Aéro-club de l'AIA, il y aura une autre saga à écrire, celle de Métropole.

Il est évident que l'école passait en priorité.

L'instructeur était en fait la *nounou* du Club, puisque quotidiennement les élèves prenaient rendez-vous pour leur entraînement. Former des pilotes, leur enseigner l'ABC du pilotage, ses secrets, les voir voler seuls, leur faire passer leurs brevets, les encourager à continuer sur leur lancée pour accéder à des carrières aéronautiques telles que pilote de ligne, pilote professionnel, pilote militaire, instructeur. C'était pour l'instructeur que j'étais, une joie, une satisfaction, une fierté que l'on ne peut exprimer, mais que l'on ressent intensément au fond de soi-même et qui, en fin de carrière, laisse un goût de regrets, regrets d'une vie que l'on aurait voulu voir continuer, une vie que l'on voudrait revivre encore une fois sans rien changer, une vie qui laisse de nombreux souvenirs, souvenirs que l'on aime à rappeler en les écrivant comme je le fais en ce moment.

Être instructeur n'est pas qu'une qualification obtenue après des heures de travail, des sacrifices, des expériences, des tests. C'est, je pense, avoir dans les *tripes* quelque chose que l'on nomme *Vocation*.

Il est certain que toutes ces années passées en Algérie étaient centrées sur les voyages du fait que les événements empêchaient les gens de se déplacer par la route. Ils apprenaient donc à piloter et, par avion, les hommes d'affaires vauquaient à leurs occupations.

Les « *coups durs* » je les assumait, bien souvent involontairement, mais cela faisait partie de mon travail. Je n'avais en fait que le mardi de repos et, bien souvent, ce jour était sacrifié à une mission pour les militaires ou pour un voyage exceptionnel en urgence.



▲ ▼ *Instructeur en Stampe à Maison-Blanche*



Il est vrai qu'au sein du Club, j'avais carte blanche. Je m'occupais de la technique, de l'école, des problèmes relationnels, des journées « *portes ouvertes* », des rallyes, des manifestations aériennes, etc. Le président donnait ses directives et prévoyait l'avenir du Club. Le trésorier, bien entendu, s'occupait des finances, le secrétaire gérait l'administration et le mécanicien assurait le bon fonctionnement du matériel. Tout était en place et tout fonctionnait admirablement bien.

Maison-Blanche, La Réghaïa et Chéragas

Au tout début, le Club était basé sur l'aérodrome de Maison-Blanche. Mais, en raison du trafic intense civil et militaire, on nous convia à utiliser l'aérodrome de La Réghaïa situé à une trentaine de kilomètres à l'est de Maison-Blanche. C'était un ancien terrain militaire datant du débarquement d'Afrique du Nord. Il n'y avait rien d'autre qu'une piste métallique et une manche à air...

Nous partions le matin aux aurores. Certains par la voie des airs pour convoier les avions et les autres par la route. La journée se passait en école locale et en voyages. Le soir, c'était le retour de toute la troupe vers Maison-Blanche, en se glissant parmi les avions de ligne et les premiers jets militaires, ce qui n'arrangeait pas toujours tout le monde, longues vent arrière, remises de gaz au dernier moment, etc.

Par la suite, on nous transféra sur l'aérodrome de Chéragas, à trente kilomètres à l'ouest d'Alger. C'était le luxe ! Piste goudronnée, tour de contrôle, hangars et parkings immenses. Le terrain était partagé par trois aéro-clubs civils : l'Aéro-club d'Algérie, l'Association Aéronautique Algérienne (Aéro-club des 3A) et l'Aéro-club de l'AIA. De l'autre côté de la piste, il y avait une base importante de l'ALAT. Il y avait une excellente entente entre nous tous.

Le convoiage du Jodel 112 F-BGLZ

En 1953, le club fit l'acquisition d'un nouvel appareil, construit par un amateur, Monsieur Dormois. C'était un Jodel D112, moteur Continental de 65 chevaux, biplace. Tout cela n'attirait pas une attention particulière, si ce n'est que cet appareil était tout simplement basé sur un petit aérodrome de la région parisienne à Sens-Montereau et nous étions, nous, basés à Maison-Blanche.

Il fallait donc le convoier en vol. Étant chef-pilote, ce convoiage m'incombait tout particulièrement et le président du club, Monsieur Bassoleil, a tenu à m'accompagner. Il n'était ni pilote, ni navigateur, donc passager. Nous prîmes Air France jusqu'à Paris où on nous conduisit à Sens. À première vue, l'appareil n'était pas reluisant. Seul son prix intéressait le club qui n'était pas très riche. Mais devant cet appareil et vu le chemin que nous devons parcourir, nous étions quelque peu inquiets. Je commençai par une sérieuse inspection de ce « *gros jouet pour grandes personnes* » dans les moindres détails. N'ayant jamais eu l'opportunité de voler sur ce type d'appareil, je demandai quelques conseils ainsi que sur ses performances, consommation, etc. Et je mis les contacts. Pas de démarreur, donc lancement de l'hélice à la main. Bref, après un décollage sur une courte distance, l'appareil se comportait convenablement en vol, dans son élément naturel. Il était conçu pour voler et il volait.

Retour au sol, papiers de l'avion vérifiés, règlement par chèque, il ne manquait plus que la compensation compas qui n'avait pas été faite. Je repris l'air, une carte de la région sur les genoux, rapporteur en main. Je trouvais approximativement aux quatre points cardinaux de la région une



▲ D'ouest en est, les aérodromes de Chéragas, Maison-Blanche et La Réghaïa

▼ Pierre Llopis entre deux élèves



route et le tronçon d'une voie ferrée sur lesquels je m'alignai successivement en inscrivant mes relevés compas géographiques, pour ensuite, au sol, les convertir en routes magnétiques.

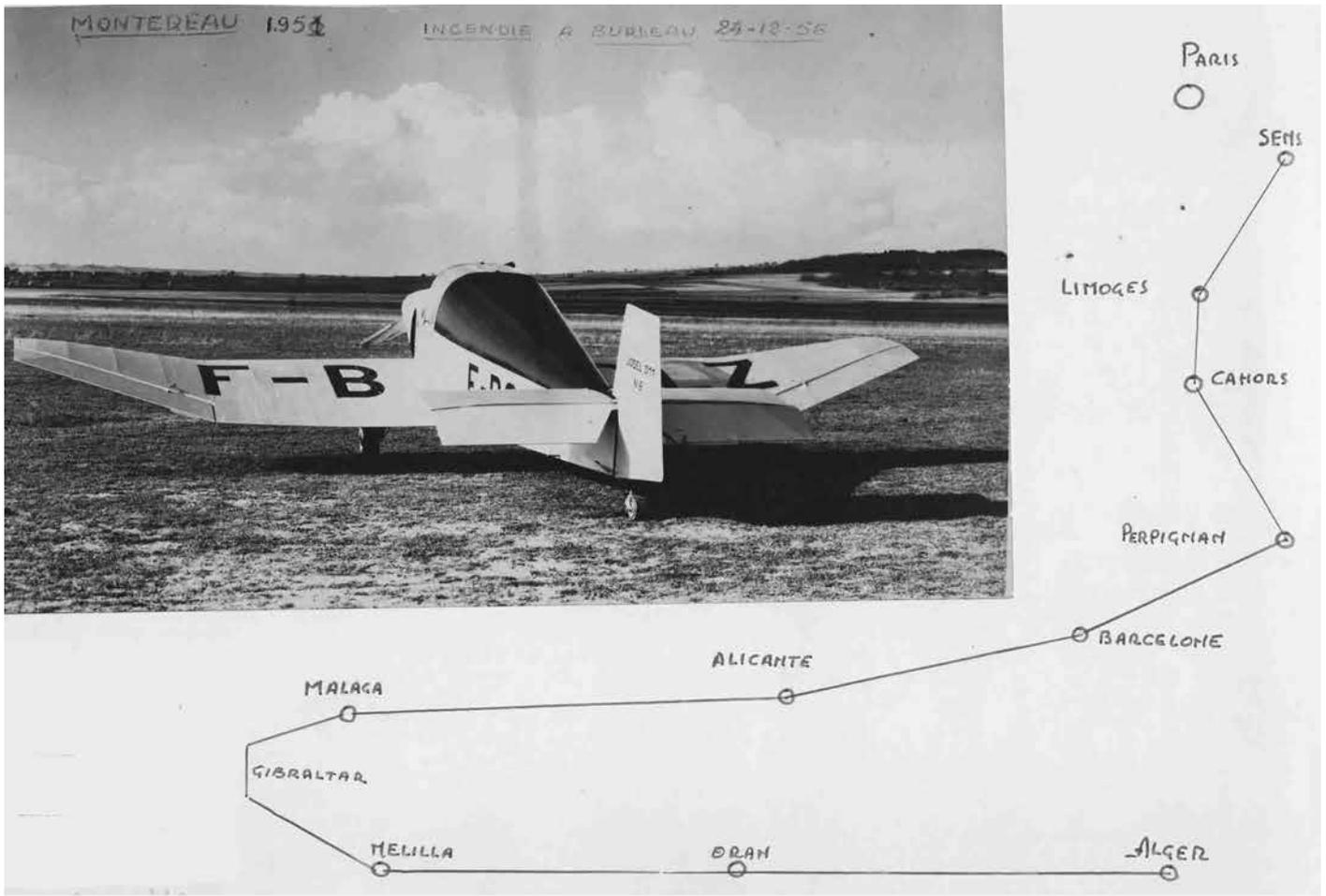
Ayant ainsi une compensation compas bien rudimentaire, je changeai les bougies, je fis la vidange et je contrôlai, tournevis et clés en main, le serrage des différents organes du moteur. Plein d'essence, purges, bref, un contrôle mécanique indispensable pour le voyage à effectuer. Le soir, à l'hôtel, j'ai eu le grand privilège d'avoir la chambre « *Napoléon 1^{er}* ». Et oui, le grand homme était passé par là et avait dormi dans cette chambre, d'où son nom. J'avoue que j'en étais fier, mais je pensais surtout au voyage que j'allais entreprendre.

Le lendemain, décollage, cap sur Limoges et Cahors. Cette escale à Cahors m'a permis de faire la connaissance de Madame et Mademoiselle Bassoleil qui passaient quelques jours de vacances dans leur maison de campagne. Visite de la région, gouffre de Padirac, gouffre de Casteret, etc. Cela nous a permis d'assécher nos vêtements et l'intérieur de l'avion. En effet, sur le parcours Limoges-Cahors, nous avons eu droit à un gros orage qui nous fit rapidement comprendre que l'étanchéité de l'avion, surtout la cabine, laissait à désirer. L'eau s'infiltrait de partout. Cuisses, jambes, chaussures, sièges, tout était trempé.

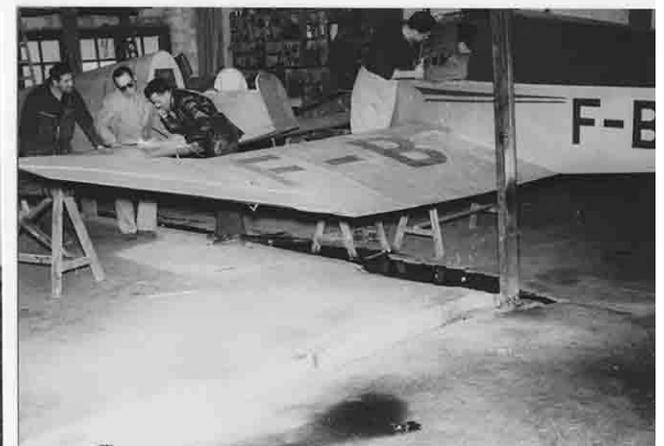
Le surlendemain, cap sur Perpignan. Formalités douanières, ainsi qu'à Barcelone, puis route vers Alicante et Malaga où nous avons passé la nuit. L'avion se comportait très bien, seule crainte durant la plus longue étape, Alicante-Malaga, après quatre heures de vol, la jauge à essence restait « *optimiste* », nous étions toujours plein complet ! Le seul contrôle de l'essence se manifestait par une petite tige de laiton qui traversait le bouchon du réservoir situé devant le pare-brise. À l'extrémité de cette tige, plongeait dans le réservoir un bouchon de liège. À l'autre extrémité extérieure, une petite boule de bois peinte en rouge. Or, par le vent relatif, cette tige s'inclinait vers l'arrière et se coinçait dans son passage du bouchon du réservoir, ce qui donnait une fausse indication quant à la réserve d'essence. Seul un petit calcul et la montre nous donnaient approximativement le temps de vol qu'il nous restait à effectuer. À l'atterrissage à Malaga, la tige s'enfonça dans le réservoir en nous donnant des sueurs froides. Il ne nous restait que dix litres de carburant.

Le jour suivant, à midi, nous étions au milieu du détroit de Gibraltar. Je me suis permis un virage de 360° pour admirer les quatre perspectives vues de cet endroit de la planète : L'Europe, l'Atlantique, l'Afrique et la Méditerranée. Atterrissage à Melilla. Formalités puis cap sur Oran et arrivée à Maison-Blanche à 17 h 30, où nous attendait un grand nombre de pilotes du Club pour voir « *la Bête* ». Le président, tout heureux, me donna l'accolade et cria : « *Champagne pour tout le monde !* » C'était, je crois, la première fois qu'un Jodel 65 chevaux faisait ce parcours, c'est à dire 3 800 kilomètres en trois jours.





▲ ▼ *Le Jodel 112 F-BGLZ et son périple*



Le *Minicab* F-OAOV et le *Bébé* Jodel

Etant l'aéro-club d'une usine aéronautique, nous avons décidé de construire un avion et notre choix s'est porté sur le *Minicab*. Avion biplace en bois et toile, moteur de 65 chevaux.

Tous les soirs, après les vols, le travail nous attendait, sous le contrôle de Monsieur Wicker, ingénieur de l'Air et vice-président du Club.

Le pilote réceptionnaire de l'AIA, Monsieur Réal, et moi-même, avons fait le premier vol. Un seul inconvénient, la température d'huile était beaucoup trop élevée. Je fis donc deux modifications du capot moteur. Ouvertures vers les cylindres plus grandes et un redan sur l'arrière du capot inférieur, pour une sortie d'air plus importante. Je plaçai des joints de température sur les bougies des cylindres arrière et de nouveau, essai en vol. Il y avait une petite amélioration pour faire passer la température d'huile de 110/115° à 90/95°. Il était évident que cet appareil n'avait pas été conçu pour les températures que nous avions en Algérie. Dossier et croquis furent adressés au concepteur qui accepta mes modifications.

Esthétiquement, il plaisait à tout le monde, mais en matière de pilotage, il était très pointilleux. Avec 65 chevaux, il affichait une vitesse honorable de 210 à 220 kilomètres/heure. Il était très pointilleux au pilotage, il demandait des pressions sur les commandes, plutôt que des amplitudes. C'était un vrai « *bouchon* » par temps agités.

Je présentais cet appareil en vol dans tous les meetings et j'enlevais la Coupe des Compas Vion. Cette coupe ne pouvait pas m'échapper vue les performances du *Minicab*.

Hélas, le *Minicab* sera accidenté à Kraf-Falla, lors d'un déplacement d'Alger à Aïn-Skrouna dans le chott Cherghi, en faisant deux victimes. L'avion sera entièrement détruit.

Quant au *Bébé* Jodel, il fut construit par mon cher papa au sous-sol d'une villa où demeurait mon frère.

C'était une petite merveille et Véritas, qui suivait les travaux, citait en exemple la qualité du travail. Hélas, pour une question de facture de bois, cet avion n'a jamais volé. Mon frère Paul avait acheté les matériaux à un de ses amis sans lui demander les factures, ces dernières n'ont jamais été fournies, donc pas d'homologation l'avion terminé. D'ailleurs, l'indépendance de l'Algérie a mis fin à toute discussion.

La Coupe des Compas Vion

La coupe des Compas Vion était une épreuve de distance maximum à réaliser en cinq jours de vol entre le 1^{er} mai et le 31 octobre de chaque année, distance à effectuer sur avion de construction amateur, le moteur ne devant pas excéder 90 chevaux.

Je décidai de m'inscrire à cette compétition et d'effectuer mes vols au mois d'octobre, après le rush des vacances, moment où l'école connaissait sa plus forte activité.

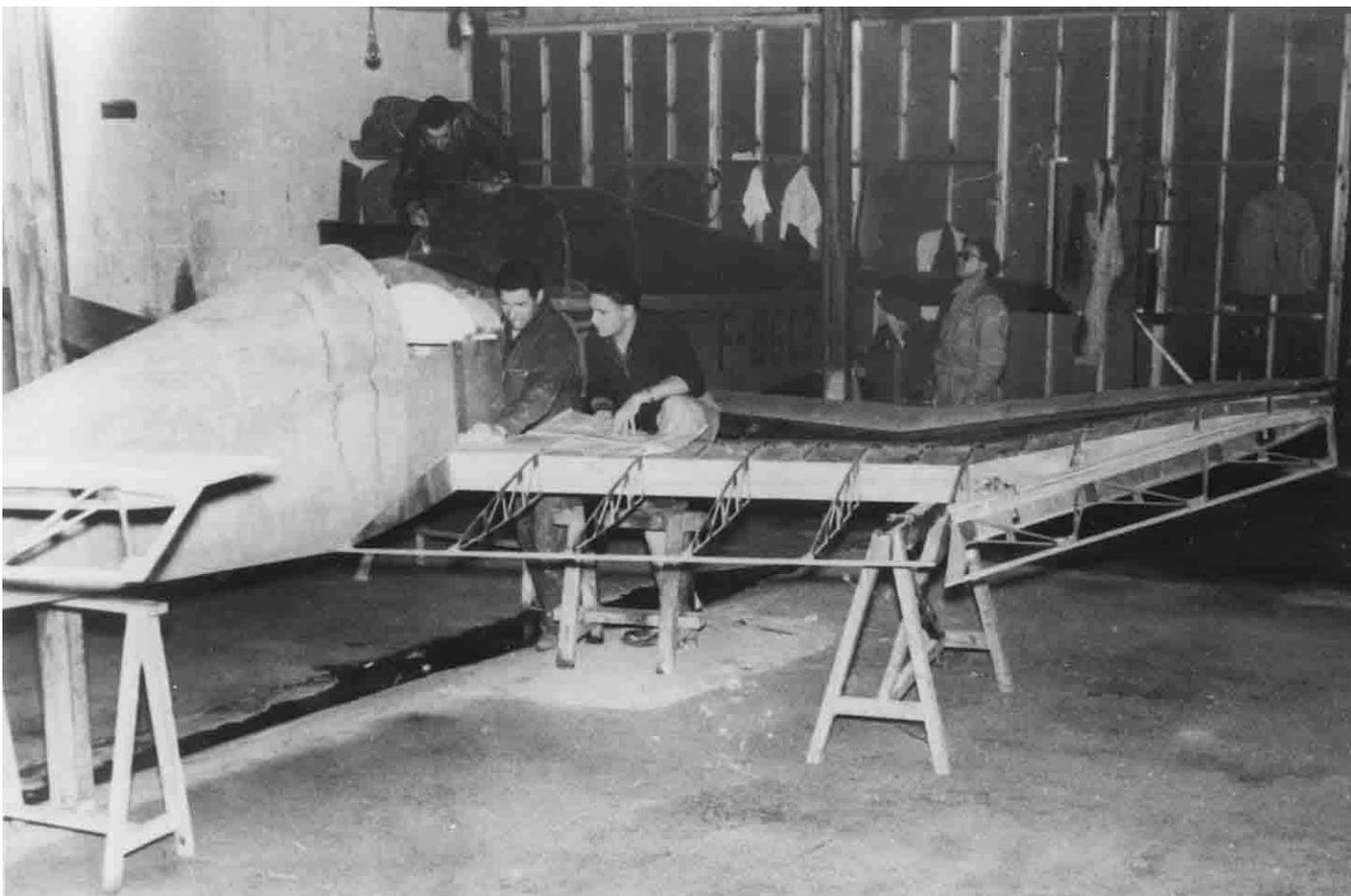
Sur le continent, les vols étaient freinés par les conditions atmosphériques, alors qu'à cette époque, en arrière-saison, en Algérie, il faisait généralement très beau.

Prenant ces jours de vol sur mes congés, je promis à mon épouse, pour me faire pardonner, de lui offrir une superbe machine à coudre dernier modèle, « *Si* », bien entendu, je décrochais la Coupe et la prime de deux mille francs qui l'accompagnait. C'était en 1953.



▲ *Le Minicab terminé et les ouvriers fiers de leur construction*

▼ *Le Bébé Jodel en construction*



Il fallait une sérieuse préparation pour cette compétition qui demandait une organisation parfaite, aux points de vue ravitaillement, météo, navigation et bien entendu un avion bien préparé mécaniquement parlant.

Décollant de La Réghaïa une demi-heure avant l'heure légale, dans le faisceau des phares allumés d'une voiture, je gagnais ainsi des kilomètres précieux en vol de nuit.

Direction Bône, retour à La Réghaïa-Saïda-Biskra-La Réghaïa, dans la journée soit 2 365 kilomètres en onze heures de vol.

Aux escales, ravitaillements super rapides, plein d'essence, contrôle de l'huile, vidange vessie, cachets sur les documents, casse-croûte. Dix minutes suffisaient avant de reprendre le vol vers l'étape suivante. Le temps était avec moi et le soir, pieds à terre, j'étais complètement fourbu.

Les cachets de contrôle étaient apposés à chaque escale, avec la signature de deux témoins sur les fiches et carnets de vol.

Le lendemain, visite de l'appareil et préparation pour le vol suivant. Le surlendemain, dans les mêmes conditions. La Réghaïa-Bône-Biskra-Tiaret-Aïn Sefra-Burdeau-La Réghaïa-Orléansville-La Réghaïa, soit 2 300 kilomètres en un peu plus de onze heures de vol.

Atterrissant le soir, dix ou quinze minutes après l'heure légale, les consignes étaient de se mettre à l'écoute radio d'un appareil au sol, sur la fréquence 123,45 que j'appelais fréquence *parlotte*, donnant ma position pour préparer un véhicule phares allumés, en début de piste, pour me recevoir, très discrètement.

Ainsi furent parcourus en ce mois d'octobre et en cinq vols, 11 660 kilomètres en plus de cinquante-cinq heures de vol. Soit 2 332 kilomètres par jour.

J'enlevai donc la Coupe haut la main. Mais je n'ai pas eu, hélas, l'honneur et le plaisir de la recevoir personnellement à Paris, lors d'un banquet offert à tous les concurrents. La direction de mon club se fit représenter par un commandant du ministère de l'Air qui reçut en mon nom la coupe et la prime qui fut partagée en deux parties : l'une pour les frais d'essence et l'autre pour offrir la machine à coudre à mon épouse, pour moi, d'excellentes vacances et de beaux souvenirs.

La Coupe Société Générale de Fonderie

J'ai également participé à la compétition de la Coupe de la Société Générale de Fonderie qui consistait à réaliser le plus grand nombre de kilomètres dans l'année, sur tous types d'avions.

Chaque mois, nous devions adresser à l'Aéro-club de France un compte-rendu sur le kilométrage effectué par les pilotes. Le classement était publié dans *Les Ailes*, revue aéronautique de l'époque.

Tout pilote pouvait y participer à condition d'avoir une licence en état de validité et une licence dite *sportive* qui était délivrée après avoir montré ses qualités de pilote et de navigateur.

Je terminai cette compétition à la deuxième place sur 556 pilotes engagés et premier d'Afrique du Nord. Le club organisa sous le hangar, un mémorable buffet où coulaient champagne et autres boissons. Bref, on me remit une superbe coupe et un chèque de cinq-cent francs, après d'élogieux discours.

Tout ce travail était réalisé entre les cours d'instruction auprès de mes élèves qui, je crois, étaient fiers de leur moniteur. Je reçus une lettre de félicitations de la Direction des Sports Aériens, me demandant un compte-rendu de mes vols pour en faire bénéficier les jeunes et mieux connaître l'activité de notre Club.



▲▼ *Le Minicab, vainqueur de la Coupe des Compas Vion et la Coupe de la Société générale de fonderie*



L'Aéro-club de l'AIA (1)

Deux *Norécrin* en vadrouille

En 1956, le Club fit l'acquisition de deux *Norécrin*, le F-BEBL, avion d'occasion, et le F-OAUX, avion neuf. Ils étaient basés à Toussus-le-Noble, près de Paris et bien entendu, un convoiage en vol s'imposait.

En tant que chef pilote, je devais désigner les équipages. La signature des chèques pour l'achat des deux appareils exigeait la présence du trésorier général, en l'occurrence mon frère Paul, pilote. Au tirage au sort des meilleurs pilotes furent désignés Jacques Banuls et Albert Bez.

Partis par Air-France jusqu'à Paris, nous filons immédiatement à Toussus. Comme je n'avais pas cet avion en main, je fis deux tours de piste avec un instructeur. Ensuite, je pris mon frère en double-commande. Deux jours d'entraînement et départ avec le F-BEBL, direction Bernay, dans l'Eure, où nous devions faire poser les radios par Géromboux, constructeur et ancien ami d'Alger. Je devais, pour ma part, monter le réchauffage carburateur, que j'avais fait fabriquer à l'AIA.

Comme nous avions le chic d'aller chercher nos avions en plein hiver (c'était en décembre), nous n'avons pas échappé à la neige qui blanchit très vite la région. Retour sur Paris en chemin de fer et attente d'une meilleure météo pour regagner Bernay avec le F-OAUX qui, durant nos deux jours d'absence, avait subi une petite modification mécanique. Six jours bloqués à Paris ont vite grevé nos finances.

Avec une météo précaire, je décidai de décoller avec mes trois complices. Plafond 300 mètres sous un ciel menaçant, sans radio, sans réchauffage carburateur. Nous avons tout juste aperçu l'aérodrome d'Évreux, le sol était recouvert de neige. Après une heure de vol, Bernay. Il fallait arriver au moteur pour ne pas givrer un carburateur sur un aérodrome de six cent cinquante mètres de long, mais une fois les roues au sol, l'appareil fut vite freiné par la couche de neige.

Douze jours, pendant douze jours nous avons attendu dans ce coin de Normandie que la météo s'améliore. J'avais eu tout le temps pour monter le réchauffage carburateur sur les deux avions, ainsi que les radios.

Un matin, ma décision fut prise : je pris Jacques Banuls comme copilote à bord de l'OAUX et le maximum de bagages afin d'alléger le plus possible le F-BEBL. Le décollage sur un terrain en herbe imbibée d'eau et de neige fut laborieux, mais les 145 chevaux du moteur remplirent leurs fonctions. Dès le train et les volets rentrés, en tournant au-dessus du terrain à cinquante mètres de hauteur, je donnai les instructions de décollage à mon frère.

Il était évident que d'en haut, voir un appareil se lancer dans des gerbes d'eau donnait l'impression de voir un hydravion au décollage. Première tentative, le F-BEBL refusa de décoller et stoppa sa course en bout de terrain. Encouragé par radio, je fis reprendre la position de décollage en utilisant la diagonale du terrain, le F-BEBL, plein gaz, finit par s'arracher du sol.

Regroupés en vol, nous mîmes le cap sur Nantes. Nous ne dépassâmes pas les 200 mètres de hauteur. C'était le 21 décembre et je tenais à passer Noël avec mon fils Marc, âgé de deux ans.

Ravitaillement à Nantes, puis cap sur Bordeaux, car il était impossible de traverser la France en diagonale par ce temps pourri. Le F-BEBL me suivait comme mon ombre, sur le côté arrière gauche. Comme nous n'avions pas de génératrice à bord, nous devions aux escales démonter nos batteries et au moyen d'un chargeur, nous laissions ces dernières reprendre de la charge

SNCAN N.1203 Norécrin



Limadefois.II.2020

▲ *Le Norécrin F-OAUX*



▲ *Décembre 1956, les Norécrin à Bernay*

▼ *Les Norécrin à Bordeaux*



durant la nuit à l'hôtel. Les consignes étaient strictes : battement d'ailes, poste radio allumé sur 123,45 et parler le moins possible, car c'est en émission que l'on consomme le plus, et exécuter les instructions.

Après une nuit de repos à Bordeaux, nous devions rejoindre Perpignan. Passage entre deux couches de nuages vers Toulouse que nous n'avons pu voir et, profitant d'un trou à vingt minutes de la côte méditerranéenne, nous avons pu descendre et atteindre sans difficulté Perpignan.

Dès le ravitaillement terminé, ainsi que les obligations administratives et douanières, nous redécollons vers Barcelone, aéroport douanier. À dix minutes de l'arrivée, dans un espagnol pas trop académique de ma part, le contrôle me conseilla de parler français. Cela m'arrangeait passablement. L'aéroport étant complètement masqué par une « *purée de pois* » noire, résultante d'un brouillard qui, mélangé aux fumées d'usines avoisinantes, rendait la visibilité pratiquement nulle. Battement d'ailes, postes allumés, je demandai au F-BEBL de rester en circuit au-dessus de cette couche inquiétante en attendant que je m'enfonce dans cette purée pour repérer l'aéroport. La Tour de Barcelone me demandait d'allumer les phares et les feux de position que je n'avais pas, et pour cause.

Bref, après une descente supposée dans l'axe de la piste en service, j'aperçus, à deux kilomètres devant moi, un peu sur la gauche, la piste allumée.

Remise des gaz pour remonter à la hauteur du F-BEBL, je fus surpris de le trouver sur ma gauche. Il m'avait suivi aile dans aile, ne voulant à aucun moment me perdre de vue, bravant les consignes données. Bref, après un tour de piste en vol de groupe, on nous autorisa à atterrir, nous étions seuls dans le circuit. Je réprimandai mon frère pour n'avoir pas suivi les consignes en espérant que cela ne se reproduirait plus.

Formalités accomplies, nous redécollons en direction d'Alicante, puis après les ravitaillements, cap sur Malaga où nous devions passer la nuit et recharger nos batteries (d'avion !). Le lendemain, décollage à 10 heures (en Espagne, on ne commence à travailler qu'à cette heure). Cap sur Gibraltar que nous survolons à 10 h 50, puis atterrissage à Melilla pour les formalités douanières. Après une petite collation, nous reprîmes le vol, cap sur Oran.

Habitué à voir le F-BEBL sur ma gauche, je fus surpris, après vingt minutes de vol, de ne plus l'apercevoir. Changement de direction, coup d'œil vers l'arrière. Il était là mais à plus de 400 mètres derrière. Battement d'ailes radios allumées. J'appris que le F-BEBL se traînait à 190 km/h. Faisant demi-tour, je me plaçait près de lui, il me fallut réduire vitesse et régime. Au coup d'œil extérieur, je vis le train d'atterrissage à moitié rentré dans son logement. Je demandai au F-BEBL de sortir le train et de refaire la manœuvre pour l'escamoter à nouveau, en insistant sur la position de la poignée de commande manuelle. La manœuvre fut faite et le train repris sa place sous le ventre de l'avion. Une mauvaise opération, mal appropriée, avait bloqué le train à mi-course, d'où freinage aérodynamique et vitesse inférieure. Tout était en ordre et nos 210 km/h heure nous rapprochaient d'Oran-La Sénia.

Ensuite, dernière étape par un ciel bleu, jusqu'à Maison-Blanche où nous attendaient l'ensemble des dirigeants, les pilotes du club, mon épouse et mon fils. Nous étions à la veille de Noël.

L'Aéro-club de l'AIA s'était offert un beau cadeau, deux appareils supplémentaires venaient enrichir le parc composé de trois Stampe, un Caudron *Frégate*, un Fairchild, un Jodel 112 et deux *Norécrin*. Les pilotes étaient ravis.

Une petite anecdote : j'avais demandé à la Tour de nous permettre un passage en vol de groupe à basse altitude pour présenter aux membres du club les deux nouveaux appareils avant le break, démonstration réussie.



▲ *Escale à Alicante*

▼ *Arrivée à Maison-Blanche le 17 décembre 1957, Maquet (Véritas), Jacques Banuls et Pierre Llopis*



Vent de sable à Aïn-Skrouna

En plein mois de juillet, départ de Maison-Blanche avec le Fairchild F-OABI en direction d'Aïn-Skrouna, station de pompage au bord du chott Cherghi. La météo prévoyant des coups de vent du sud, sans plus de précision. Je devais déposer deux ingénieurs de la Société Miller pour un contrôle du matériel de pompage.

Le passage du djebel après Blida fut passablement chahuté : prise de hauteur pour éviter les fortes turbulences et stabilisation de l'avion à 2 500 mètres, dans une atmosphère relativement calme. Au loin, en direction du Sud, le ciel était passablement rougeâtre. Après 1 h 30 de vol, il me fallut descendre aux alentours de Burdeau car le sol commençait à disparaître de vue. Le vent de sable nous enveloppait. En pleine tourmente, à quelques kilomètres de Aïn-Skrouna, je ne volais qu'à cent mètres d'altitude pour ne pas perdre la vue du sol. Chahuté avec violence, le pilotage de l'avion devenait un vrai sport.

Les yeux braqués sur le conservateur de cap et l'horizon artificiel, un regard au sol par intermittence, il me fallait découvrir le chott Cherghi. Les corrections de cap avaient été faites en fonction des points de repère encore visibles jusqu'à Burdeau, après, ce n'était que le désert de sable. À mon chrono, nous aurions dû être verticale Aïn-Skrouna. Ne connaissant pas exactement la force du vent, je décidai de continuer encore une dizaine de minutes au même cap.

Les rafales de vent projetaient l'appareil dans tous les sens, ce qui demandait beaucoup d'efforts pour contrer ces embardées. Mon intuition était bonne puisque quelques minutes plus tard, on survolait le chott. Restait à trouver Aïn-Skrouna qui se situe à la lisière de ce grand lac salé, presque sans eau, qui s'étend sur plusieurs hectares.

Un changement de direction et, dans un nuage de sable ocre, on pouvait apercevoir à 45° sur notre gauche, la station et la piste. La prise de terrain fut directe. Il n'y avait ni contrôles, ni balises, ni radio, une simple manche à air qui à son mât nous indiquait la force et la direction du vent. Atterrissage en ligne de vol. Roulage queue haute avec précaution, pour ne pas être basculé par une saute de vent et arrêt derrière un bâtiment, bien à l'abri. Il était temps, le vent continuait à souffler par fortes rafales.

Le temps nécessaire pour obstruer toutes les ouvertures du moteur, des mises à l'air libre, des réservoirs d'essence, des pipes d'échappement, des statiques et dynamiques, l'entrée du carburateur, toutes ces précautions après avoir attaché l'appareil à de grosses gueuses d'amarrage. Les bords d'attaque des ailes, du plan fixe, de la dérive, de l'hélice, des jambes du train d'atterrissage et des mâts d'aile étaient littéralement dépolis par le sable.

Du sable, on en avait partout. Plein la bouche, le nez, les yeux, les vêtements et une bonne douche fut bien accueillie. À cette époque, nous n'avions que des prévisions météo aléatoires. Nous devions nous surpasser dans certaines conditions atmosphériques qui n'étaient pas prévues, ou simplement effleurées pour ces régions aux portes du grand Sud, où les stations météo n'existaient pas. Une alternative : ou continuer, ou faire demi-tour.

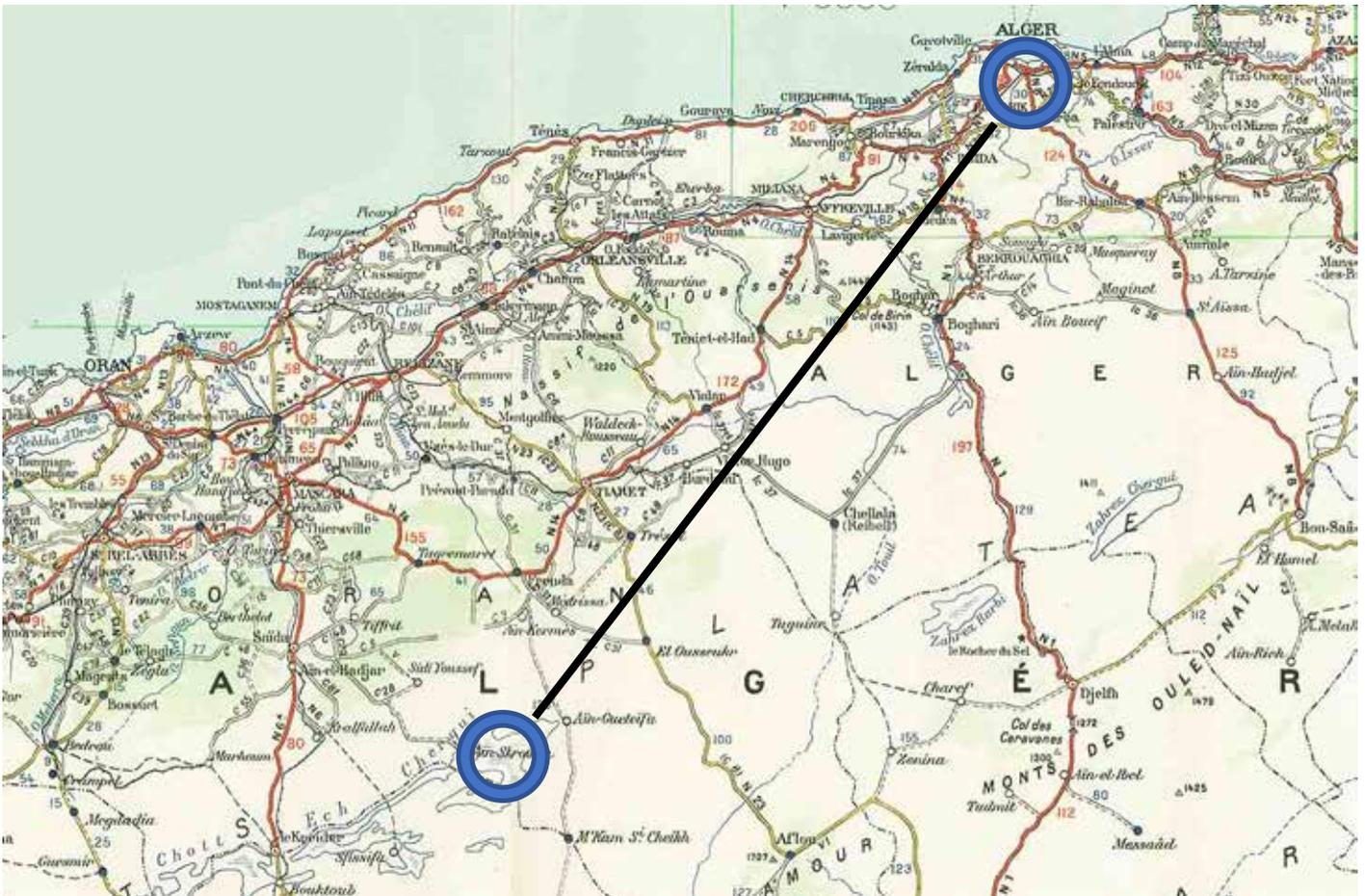
Au sol, la température avoisinait 45° à l'ombre à midi. Le temps mit deux jours avant de se calmer. Le troisième jour fut une journée de travail sur le Fairchild. Nettoyage des filtres d'huile et d'essence, purges, polissage du pare-brise, aspiration du sable de la cabine au moyen d'un petit aspirateur électrique, puis vol de contrôle, avant de reprendre le chemin du retour où l'appareil fut repris en peinture pour recouvrir tout ce qui avait été dépoli par le sable.



Fairchild 24R-46A

▲ *Le Fairchild*

▼ *De Maison-Blanche à Ain-Skrouna*



Convoyage de deux Jodel D120 *Paris-Nice*

L'année suivante, en 1957, achat de deux autres avions. Deux Jodel Wassmer D120 *Paris-Nice* de 90 chevaux, équipés de radio. Ils devaient être convoyés de Marignane à Maison-Blanche.

Je désignai mon frère Paul comme responsable de l'expédition, avec comme équipier le mécanicien Barthélemy Escandell, Jacques Banuls pilote du deuxième appareil avec Sylvain Riva comme copilote. Etapes à suivre : Marignane-Nice-Livourne-Rome-Naples-Palermo-Bône-Maison-Blanche. Un seul ennui au-dessus de la Méditerranée sur le trajet Palermo-Bône.

En liaison avec le Contrôle de Palermo, sous un gros orage de pluie et de grêle, à la demande d'un QTE pour rejoindre Bizerte, on leur donnait un QDM c'est à dire une route à suivre avec 180° d'erreur. Très vite, l'erreur fut décelée, mais les deux appareils avaient tourné en rond, aile dans aile, au-dessus d'une mer déchaînée, sous un ciel sombre qui déversait sur eux des trombes d'eau. Erreur rectifiée, reprise de cap, passage verticale Bizerte et atterrissage à Bône. Restait à regagner Maison-Blanche, où ils étaient attendus champagne au frais.

Convoyage du Jodel D120 *Paris-Nice* F-OAZF

Au Club, c'était un rituel. Invariablement nous devions convoier des avions de la métropole à Alger en hiver. Pourquoi ? C'était le seul moment de l'année où l'activité ralentissait quelque peu. Le bon rythme reprenait aux mois de février, mars.

Notre vice-président Paul Wicker (ingénieur de l'Air et sous-directeur technique de l'AIA) profita d'un déplacement à Paris pour, au retour, prendre le train direction Clermont-Ferrand et réceptionner un nouveau Jodel D120 *Paris-Nice*, sorti d'usine, pour le convoier à Alger par la route habituelle en janvier 1957 : Gibraltar. Il était interdit à nos avions monomoteurs de traverser la Méditerranée sur une distance supérieure à 200 kilomètres. Il eut droit, sur le parcours Alicante-Málaga, à de très gros orages, ce qui, en arrivant à Maison-Blanche, lui fit dire « *Chapeau!* » aux pilotes qui convoiaient ces frêles avions en plein hiver. Eh, oui, ce n'était pas toujours marrant, mais je n'ai jamais vu un pilote refuser une telle promenade.



En 1958, André Bassoleil, directeur de l'AIA et président de l'Aéro-club, quitte l'AIA. Il est remplacé par Paul Wicker (*Sup'Aéro* 1949) à sa droite, qui prend la présidence du Club



Convoyage de deux Jodel D120 Pari-Nice - En haut : Sylvain Riva et Jacques Banuls - Paul Llopis et Barthélemy Escandel - En bas : les marraines à l'arrivée



Wassmer-Jodel D.120



Limadefois.IV.2020

L'Aéro-club de l'AIA (2)

Dépannage d'un Stampe à Ain-Skrouna

Ain-Skrouna était pour notre club un lieu connu où nos avions faisaient souvent escale. Invités par le chef de station, pour un méchoui, six avions du club décollèrent un samedi matin de Maison-Blanche, cap au sud-ouest.

Passage en vol de groupe au-dessus de Burdeau, puis arrivée à Ain-Skrouna où toute une population nous attendait. Durant tout le trajet, je surveillais les autres appareils, réglant ma vitesse et mon régime moteur en fonction des performances des avions qui me suivaient.

Reçus avec beaucoup d'honneur : repas sortant de l'ordinaire, ce qui était surprenant dans ce coin désertique, et chambres climatisées. Pour les remercier de tant d'attentions, nous avons invité les personnalités à un baptême de l'air. Les autorités ont montré l'exemple, car bien des gens du coin ne voulaient rien savoir. Pour eux, ce n'était pas normal d'imiter les oiseaux. Le soir, un bal après dîner, enfin la vie de château. Le lendemain, journée de baptêmes pour tout le monde, puisque le chef de station nous offrait l'essence. Les six appareils n'arrêtaient pas, même à l'heure du repas de midi où nous attendait un méchoui de huit moutons.

Il a fallu que Maurice, sur Stampe, négligeant quelque peu le vent de travers qui s'était mis à forcer, fasse un cheval de bois, fauchant le train d'atterrissage, endommageant hélice, pipes d'échappement et contreplaqué du fond du fuselage. Ce pépin sans gravité pour le pilote et son passager, n'était pas de même pour le Stampe qu'il a fallu transporter vers les bâtiments en attendant de prendre une décision. Évaluant les dégâts, deux solutions se présentaient à nous. Ou démonter l'appareil et attendre un éventuel passage de camion pour le transporter à Maison-Blanche, où le dépanner sur place et le ramener en vol. Je choisis la deuxième solution.

Retour au club, le matériel nécessaire au dépannage fut transporté par un Siebel du CEV. Le mécanicien Bordat et moi-même avons travaillé cinq jours consécutifs pour remettre l'appareil en état de vol, à raison de douze heures par jour. L'avion terminé, je fis un vol de réception, puis le plein et route vers Maison-Blanche, emmenant avec moi le mécanicien. L'outillage et les restes de l'avion devaient suivre à l'occasion du passage d'un camion allant à Alger. Les retouches de peinture furent faites à l'AIA et Maurice (dont c'est le nom) reprit les commandes du F-BDKX, qu'il aimait bien.

Sauf cet incident, nous avons passé deux journées formidables, effectuant plus de 80 heures de vol et baptisant plus de 300 personnes.

Le Stampe, un Roi à son époque

De 1950 à 1963 mon principal outil de travail principal était le Stampe SV 4. Sur les plus de 13 000 heures de vol à mon actif, j'en totalise plus de 3 500 heures sur ce type d'avion. À l'Aéro-Club de l'AIA nous avons eu les Stampe immatriculés F-BBNM, F-BBNU, F-BDKX et F-BGTO.

Il y avait pas mal d'incidents et souvent des casses, heureusement la plupart du temps sans gravité. Des arrêts moteur intempestifs ont provoqué de belles frayeurs quand il fallait trouver un champ le plus vite possible. Les leçons de panne en campagne avec l'hélice calée étaient très fréquentes, et j'insistais particulièrement sur ce point.



▲ *Le Stampe F-BBNU à Ain-Skrouna en juin 1956*

▼ *Le Stampe*



Un avion sec mais docile

C'était un avion sensible au vent de travers et les chevaux de bois avaient raison, la plupart du temps, du train d'atterrissage et de l'hélice. C'était malgré tout un avion solide et surtout remarquable pour l'école et la voltige. Il y a eu des milliers de jeunes élèves pilotes formés sur cet avion. Comme instructeur, j'ai eu la chance d'en former un grand nombre. Les réactions du Stampe avaient la particularité d'être sèches, mais saines. Quand un élève faisait une faute, je le faisais aller jusqu'au bout, s'engageant souvent dans des situations assez épiques. L'avantage qu'il y avait avec le Stampe, c'est que je rattrapais tout au dernier moment. Il répondait toujours avec docilité. En voltige, c'était le Roi de son époque.

C'était un réel plaisir de se retourner les pinceaux avec lui. Souvent, après une journée d'école en tour de piste, je prenais le Stampe, le F-BGTO, et j'entamais une série de boucles en partant de 1 500 à 2 000 mètres, jusqu'au ras du sol ! C'était ma façon de me défouler en fin de journée.

Des anecdotes

À Maison-Blanche, après révision générale du Stampe F-BBNU, vol de réception avec un contrôleur Veritas (Mr Maquet). Décollage et, à 400 pieds, arrêt brutal du moteur. Atterrissage d'urgence sur une autre piste que celle du décollage. Remorquage de l'appareil sur le parking de l'AIA. Contrôle visuel du moteur, rien d'apparent, compressions correctes.

Remise en route sur cales et le moteur tourne régulièrement, même plein gaz. J'insiste sur le plein gaz et le moteur s'arrête de nouveau après une minute. La panne venait du tube en caoutchouc à l'intérieur du réservoir d'essence. Caoutchouc sur lequel était disposé un plomb percé en son centre et qui, par son poids, se maintenait au point le plus bas pour alimenter le moteur en vol dos. L'intérieur du tube s'était désagrégé par manque d'essence dans le réservoir du fait que l'appareil avait passé plus d'un mois en atelier pour sa révision générale. À sec, le tube se craquela de l'intérieur et forma un bouchon qui laissait passer difficilement le carburant. Moteur au ralenti tout allait bien, la pompe à essence restait alimentée. Mais à plein régime et en insistant comme au décollage, l'essence arrivait à faible débit, le carburateur n'étant plus alimentée, le moteur calait. Changement de tuyauterie et note diffusée dans les clubs disposant de Stampe, avec référence de la modification.

Avant les radios de bord, les seuls moyens de communication que l'on avait étaient soit de « gueuler » de l'un à l'autre, ou par la suite de parler dans un entonnoir situé en place avant. Celui-ci était relié à un tube en caoutchouc raccordé à un seul écouteur, côté gauche, au casque de l'autre occupant. Un jour je fis un premier vol avec un élève. Tout au long du vol l'élève avait un air satisfait et répondait à mes questions par un sourire radieux et un pouce levé que j'apercevais dans le rétroviseur au-dessus de la place avant. Après une demi-heure de vol, débriefing et surprise, l'élève n'avait rien entendu de tout ce que je lui avais dit. Il était sourd d'une oreille, la gauche !

Modifications

150 Stampe ont été construits par l'AIA de Maison-Blanche (du numéro 1001 au numéro 1150). Voici quelques modifications apportées aux Stampe construits à l'AIA (Atelier Industriel de l'Air) à Maison-Blanche :

Jambes de train d'atterrissage renforcées - Collecteur d'admission coulé et étamé, pour la fluidité des gaz - Réservoir d'essence de 90 l passant à 110 l - Cylindres chromés (essais voir plus bas - Modification du plastron capot moteur pour logement génératrice - Batteries fixées dans le coffre arrière et ampèremètres sur tableau avant et arrière - Équipement PSV (sous capote au poste arrière) avec la fixation de quatre venturis sur les côtés du fuselage.



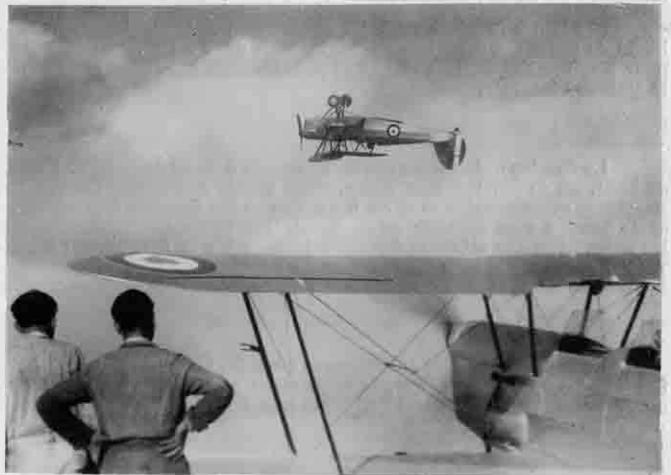
le Stampe

S.V.4.B

Construit en série

par

A.I.A. n°1 d'ALGER. MAISON BLANCHE



*le plus maniable
le plus sûr
pour l'école & le Sport*



La construction des Stampe à l'AIA de Maison-Blanche



L'AIA de Maison-Blanche dépend du ministère des Armées. Pendant la guerre, l'AIA a assemblé et entretenu des milliers d'avions alliés et révisé des milliers de moteurs. Après la guerre il a assuré les modifications des LeO 45 et des Douglas C-47, la révision des moteurs Pratt et Whitney, SNECMA et des réacteur Rolls Royce Nene et l'entretien d'un grand nombre d'avions et d'hélicoptères. De plus, 150 Stampe y ont été construits.



▲▼ *Le Stampe*



Voyage de Noces



Raymonde et Pierre Llopis

Après une remise à neuf du Fairchild F-OABI, le Club mit cet appareil à ma disposition pour mon voyage de noces. En effet, je venais d'épouser le sœur de mon premier élève breveté.

Mariés depuis la veille (le 6 janvier 1952), mon épouse et moi, décollâmes de Maison-Blanche, en direction d'Oran.

Voyage sans incident par un ciel clair mais un peu frais pour le mois de janvier. Après deux jours passés à Oran, direction Sidi-Bel-Abbès où nous devons également passer deux jours. Ensuite Saïda, mais le temps avait changé, orages et grêle s'abattaient sur la région et c'est en autocar que nous avons parcouru les cent kilomètres séparant ces deux villes, sous une pluie battante. Deux jours à Saïda, sous les parapluies et retour à Sidi-Bel-Abbès par la route. Le voyage prévu était bien compromis. Je décidai donc de rentrer sur Alger. La météo prévoyant du gros temps pour quelques jours, une aggravation venant du nord devant arriver.

Après avoir téléphoné à mon frère, je décollai pour un vol de deux heures environ, mais la météo s'était trompée. Le gros temps arrivait très vite. Délaissant le trajet intérieur, je me dirigeai vers la côte puisque la visibilité se réduisait sous la pluie, alors que je devais survoler des montagnes. Au-dessus de la mer, par plafond bas, notre appareil était très chahuté. La visibilité horizontale tombait à moins de deux kilomètres. De larges gouttes d'eau s'écrasaient sur le pare-brise, réduisant davantage la visibilité.

Appelant Oran-Info, je leur signalait ma position, en demandant des informations pour le cas d'un éventuel retour sur La Senia. L'aérodrome étant QGO, on me conseilla de continuer, n'ayant aucun terrain sur la côte où j'aurais pu me poser. Il me fallait donc continuer dans les bourrasques et contre un vent de face qui diminuait ma vitesse sol.

Volant entre 15 et 20 mètres sur la mer, je voyait les énormes vagues qui roulaient vers la côte toute proche. Mon épouse devait me signaler si la côte « s'éloignait » ou si elle se « rapprochait » pour que je puisse éventuellement modifier mon cap. Donc, un œil sur la mer, l'autre sur les instruments de bord, c'est dans ces conditions épouvantables que nous avançons dans la tourmente. L'eau s'infiltrait dans la cabine et sur la fréquence radio de Maison-Blanche, on ne me recevait pas.

Durant trois heures, l'appareil s'est battu contre les éléments quand, enfin, nous commençons à changer de cap. Du 70°, nous obliquons vers le 135°, sans lâcher la côte de vue. Donc nous étions derrière Alger. Toujours au ras des flots en furie, j'appelai encore une fois Maison-Blanche sans obtenir de réponse. Traversant la baie d'Alger, j'arrivai enfin sur l'aéroport, où sans autorisation, je me posai en 36, soulevant d'énormes gerbes d'eau sur une piste pratiquement inondée.

Difficile roulage au sol vers les installations invisibles sous le rideau de pluie, nous étions, quelques minutes plus tard, face au hangar où je pénétrai au moteur, enfin à l'abri. L'eau ruisselait de partout de notre brave F-OABI, qui se demandait ce qu'il lui arrivait. Mon frère Paul et des amis du club étaient là, n'espérant plus nous voir arriver par un temps pareil. J'avais plus d'une heure de retard sur mon HEA (heure estimée d'arrivée).

Téléphonant à la Tour, les contrôleurs demandaient d'où on venait par ce temps, n'ayant pas vu notre atterrissage. Ils entendaient bien ma « *porteuse* » en radio, mais pensaient que c'était pour un essai sur la fréquence d'un dépanneur radio qui appelait d'un atelier. Pourtant le phare et les feux de position allumés n'avaient pas percé le rideau de pluie qui s'abattait sur l'aéroport.

Comme voyage de noce, c'était réussi. Mon épouse me faisait entièrement confiance et moi, je faisais une confiance absolue au Fairchild, donc tout allait bien. Mais quel souvenir !



En voyage de noce avec le Fairchild

Dépannage d'un Fairchild à Djelfa

Un samedi après-midi, mon beau-frère et moi, nous prîmes la direction de Djelfa en autocar avec tout ce qu'il fallait pour un dépannage. En effet, le Fairchild était en panne et le chef-pilote Pierchon devait rentrer sur Alger pour assurer un vol en tant que pilote de ligne.

À l'arrivée, nous nous fîmes connaître comme étant les dépanneurs de l'avion. Après une rapide visite de l'appareil et une nuit à l'hôtel, diagnostic de la panne : baisse de pression d'essence. Nous nous mettons à changer la pompe défectueuse, profitant également de changer les bougies, de faire les purges, les filtres, tout cela sous l'œil attentif de quelques curieux qui ne manquaient pas de faire des réflexions à haute voix :

— *C'est comme en voiture, tu tombes en panne, tu laisses le véhicule sur le bord de la route et tu envoies les mécanos pour dépanner.*

— *Tu ne veux pas que le pilote touche les outils, ce n'est pas son travail ?*

— *Alors maintenant qu'il est dépanné, il faut attendre le cocher. Ça revient cher de faire de l'aviation.*

Sourd à ces répliques, je mis le moteur en route pour effectuer quelques essais. Tout était redevenu normal, je fis signe à mon beau-frère d'enlever les cales.

La surprise des spectateurs fut grande quand je me mis à rouler. Prenant la piste face au vent, je mis les gaz et je décollai. Après un tour de piste pour contrôler le tout, je fis deux passages au-dessus des têtes curieuses et je posai l'appareil.

Habitué à voir un pilote en chemise blanche et cravate, ils ne s'attendaient pas à voir un mécanicien en treillis, les mains tâchées d'huile et de graisse qu'un coup de chiffon n'avait pas enlevées, prendre le vol aux commandes de l'appareil.

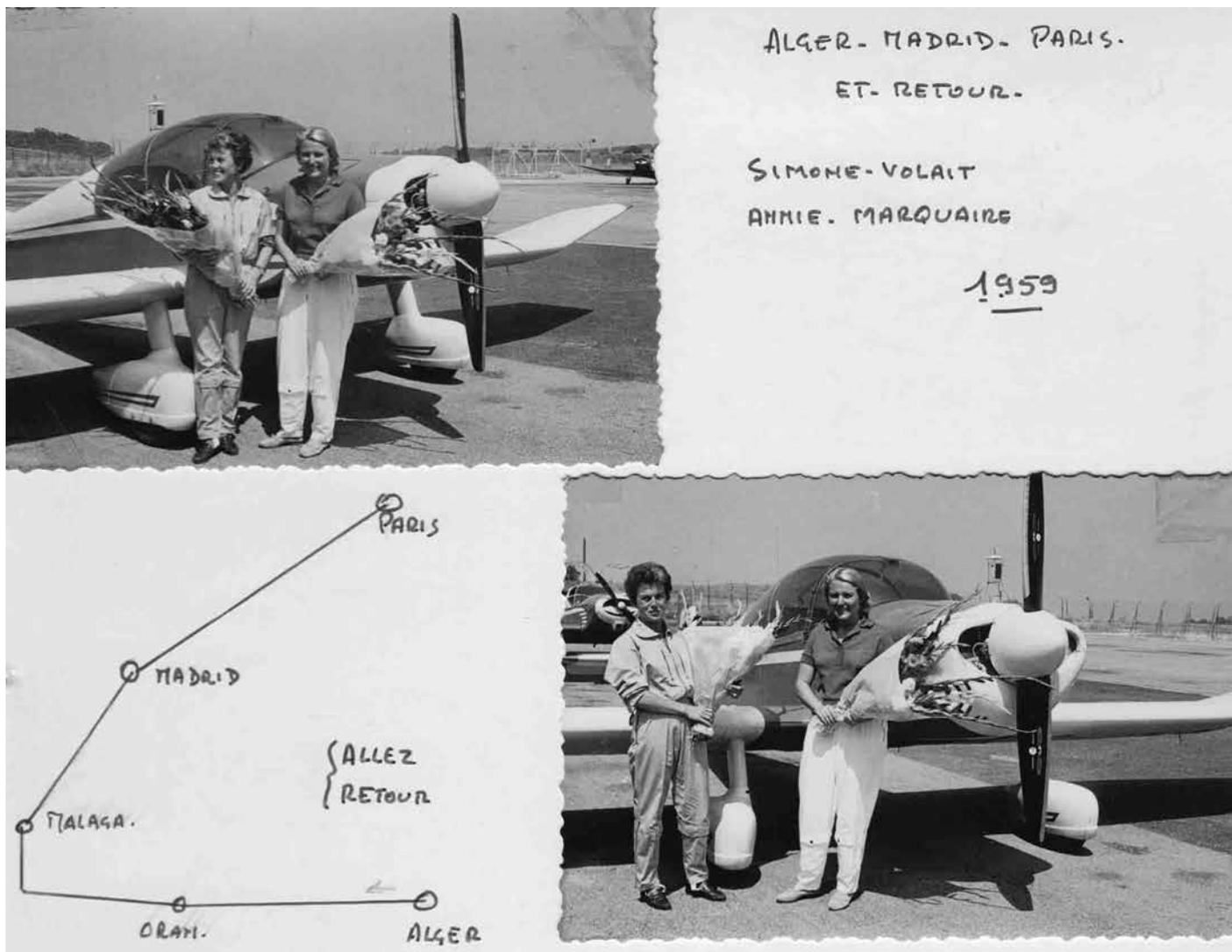
L'événement fut vite connu au village et, à table au repas de midi, nous avons eu droit à l'invitation du patron. L'après-midi, décollage, salut aux amis de Djelfa, par un passage plein gaz, avant de prendre de la hauteur, direction Maison-Blanche, avec d'excellents souvenirs de ce petit coin du Sud.

Les femmes pilotes de l'Aéro-club de l'AIA

Au Club, nous avons quelques femmes pilotes. De sacrés pilotes ! Faisant la collection des fanions des divers clubs où nos avions posaient leurs roues, deux de nos pilotes féminines décidèrent d'aller à Paris pour chercher un fanion pour notre collection. Il s'agissait de Simone Volait et de Annie Marquaire. Désirant passer par l'Espagne, elles trouvèrent un pilote (Dumonchet) qui, participant aux frais, devait se rendre à Madrid pour assister à un grand match de foot. Elles décollèrent de Chéragas en *Ambassadeur*, direction Oran, puis Malaga -Madrid, en laissant au passage leur passager (qu'elles devaient reprendre au retour)-Perpignan-Clermont Ferrand et Toussus-le-Noble. Achat d'un magnifique fanion représentant la Tour Eiffel en fil d'or sur fond noir et retour le lendemain par le même parcours, prenant au passage à Madrid leur passager, avant de rallier Chéragas. L'*Ambassadeur* F-OAMJ avait fait le parcours sans aucune difficulté « ronronnant » sous les caresses des deux jeunes femmes qui, en matière de pilotage, rivalisaient avec bien des hommes.

Elles avaient l'habitude de participer aux différents rallyes aériens : Coupe de la Société Générale de Fonderie, Rallye de Sicile, etc. sans compter les convoyages de tous types d'avions : Stampe, *Norécrin*, Jodel, *Frégate*, etc. entre Maison-Blanche et Chéragas.

D'autres femmes pilotes ne ménageaient pas leur peine au service du Club : Mesdames Royet et Scotto, Mesdemoiselles Finat, Lebon et Melli. Elles avaient toutes l'aviation dans la peau et dans leur cœur, répondant toujours présentes à toutes missions. Un régal pour un chef-pilote.





▲ Annie Marquaire et Simone Volait au Rallye de Bougie
 ▼ Annie Marquaire et Simone Volait au rallye de Sicile





▲ *Simone Volait, une femme courageuse, médaillée de l'Aéronautique, médaillée des Engagés Volontaires 1939-1945 et médaillée des Anciens Combattants 1939-1945*



▲ *Francine Finat, fille de Maurice Finat, pilote de raids et de records, mort au cours d'un raid en Afrique en 1935*



▲ *Madame Scotto*

Sauvetage d'un Piper de l'ALAT

À Chéragas un matin par plafond bas à trois cent mètres, j'entraînais un candidat au brevet de pilote professionnel en *Norécrin*, nous étions seuls à tourner en exercice PTU (prise de terrain en U).

Depuis une bonne dizaine de minutes, un appareil militaire, un Piper de l'ALAT, basé sur le terrain, annonçait par radio son arrivée, se tenant au-dessus de la couche, sans visibilité au sol. Venant du sud, il avait franchi les montagnes et se trouvait au-dessus d'une mer de nuages qui recouvrait la plaine et la mer, bouchant les aérodromes de la région d'Alger, Blida, Mouzaïaville, Réghaïa et, bien entendu, Chéragas.

Les appels se succédaient, la Tour lui donnait des instructions pour l'atterrissage, mais le Piper ne pouvait percer sans visibilité. Pensant se situer au-dessus de l'aérodrome, le pilote demandait si du sol on entendait son moteur. La Tour me demanda de cesser mon vol. Au parking, restant à bord moteur coupé, à l'écoute d'un bruit de moteur du Piper, je tenais à connaître la suite des événements. Aucun bruit n'était entendu, ce qui signifiait que l'avion n'était pas à la verticale de Chéragas. Cela dura près d'une demi-heure. Sur la mer, à environ dix à quinze kilomètres, on pouvait apercevoir plusieurs rayons de soleil qui, plantés obliquement, semblaient être là pour indiquer et baliser quelques trous dans cette poisse. La Tour signalait au Piper ce seul endroit où il pouvait perdre de l'altitude et rejoindre le terrain. Oui, mais comment trouver l'endroit précis au-dessus de ce blanc cotonneux, lorsqu'on est inquiet. Inquiet, tout le monde au sol l'était également.

Par phonie, je demandai à la Tour de me permettre de décoller pour passer au-dessus de la couche par l'un de ces trous qui persistaient en mer, de repérer le Piper et le guider en utilisant le seul endroit où il pouvait descendre. Autorisation accordée, je décollai rapidement et fonçai à moins de 200 mètres au-dessus de la mer. Arrivé quelques minutes plus tard sous un faisceau de soleil, je m'engageai en spirales serrées en prenant de l'altitude pour déboucher au-dessus de cette couche nuageuse qui n'avait que 150 à 200 mètres d'épaisseur, mais uniformément compacte. Quel spectacle au-dessus, en plein soleil, seuls les hauts des montagne émergeaient, pareils à des îles entourées d'eau.

Restant en vol circulaire au-dessus du trou salvateur, j'appelai le Piper qui, en principe, ne devait pas être loin. Ce dernier me cherchait également sans résultat. Lui demandant de faire des branches de trois minutes (en partant du nord) aux quatre points cardinaux, nous nous sommes aperçus quelques minutes plus tard. Le Piper se tenait approximativement au-dessus d'Alger.

J'avais donc un œil sur lui et un autre sur le « trou », qui commençait à se réduire. Demandant au pilote de me suivre, nous plongeâmes vers la mer, dans cette crasse qui portait bien son nom. Tout devenait gris et inquiétant, mais sachant qu'il y avait 200 mètres de plafond au-dessus de l'eau, il fallait agir très vite. Suivi par le Piper au-dessus d'une mer sombre, je mis le cap sur Chéragas. Les consignes d'atterrissage données, je le laissai atterrir en première position. Tout s'était bien passé.

Avant de quitter la fréquence, le pilote du Piper me dit simplement :

— *Uniform X-ray, merci.*

— *Pas de quoi. Bonne journée.*

Puis :

— *Uniform X-ray, de la tour, chapeau !*

C'était simple et nous nous étions compris.

Est ce par timidité que le pilote du Piper ne s'est jamais présenté ? J'aurais aimé lui serrer la main devant un pot.

Pour ma part, je ne remercierai jamais assez les rayons de soleil, qui étaient là... pour quelque chose.

Dépannage d'un Stampe au Sahara

Très souvent les compagnies pétrolières demandaient nos services, du fait qu'avec nos avions de tourisme nous pouvions pratiquement atterrir sur de courte distance, permettant ainsi de dépanner leurs stations de pompage.

Je venais de déposer une caisse d'une cinquantaine de kilos de pièces mécaniques à une station située à plus de 1 500 kilomètres d'Alger, entre Beni-Abbès et El-Goléa, dans le Grand Erg Occidental et je faisais route vers Aïn-Skrouna pour un avitaillement.

En scrutant le sol, je vis, un Stampe posé sur une piste routière. Quand je dis « *une piste* », je veux dire un tronçon de route saharienne, droite sur quatre à cinq-cent mètres. En vol circulaire en perdant de l'altitude, je vis le pilote de l'appareil agitant les bras pour signaler sa présence. Apparemment, le Stampe n'était pas accidenté. Battant des ailes, je pris mes dispositions pour un atterrissage en empruntant la même « *piste* », seul endroit où un atterrissage était possible.

Le pilote, de l'Aéro-club de Colomb-Béchar, s'était égaré après avoir perdu sa carte de navigation. Une mauvaise manœuvre en vol avait aspiré à l'extérieur du cockpit découvert la carte dont un morceau était resté accroché à un hauban des empennages. Ayant tourné pas mal de temps pour se retrouver et à court d'essence, il avait atterri, avant la panne sèche, sur cette piste rectiligne sans dégât matériel. Je voulais bien le dépanner, mais sans pompe à main, sans récipient, comment transvaser le précieux carburant, d'un avion à l'autre, en plein désert ?

Dans ma soute à bagages, je disposais d'un entonnoir, muni d'un chapeau de feutre pour filtrer l'essence (bien souvent tirée d'un fut de 200 litres), retenant sable, eau, déchets, qui éventuellement pouvaient se trouver en suspension dans le carburant. Bouchant de la main la base de l'entonnoir, je remplissais ce dernier, sous les purges des réservoirs du Fairchild et je déversais le tout dans celui du Stampe.

Ce travail prit une bonne demi-heure pour déverser une trentaine de litres qui suffisaient (après avoir fait le point) pour rejoindre Colomb-Béchar.

Passant devant, nous prîmes le cap de Colomb-Béchar. En vue du terrain, battement d'ailes pour signifier au Stampe qu'il était arrivé. Ensuite route sur Aïn-Skrouna pour un ravitaillement avant de rejoindre Alger. Le Stampe 145 chevaux tournait à l'essence 80/90 octane et dans mes réservoirs, je n'avais que de la 100/130. Comme le vol pour rejoindre Colomb-Béchar ne devait durer plus qu'une quarantaine de minutes, le moteur Renault a très bien supporté cet excès d'octane.

Une lettre de compliments et de remerciement est parvenue au Club, assurant désormais une bonne réception aux pilotes de l'AIA.

L'Aéro-club de l'AIA (3)

Le deuxième degré de Noël Henin

Lors d'une épreuve de deuxième degré (épreuve de navigation), Noël Hénin, candidat, devait effectuer le trajet en Stampe : Réghaïa-Mouzaïaville-Orléansville-Boufarik-Réghaïa.

La place pilote étant à l'arrière, sur le siège avant étaient sanglés deux jerricans d'essence afin de compléter le plein à Orléansville, où il n'y avait que l'aérodrome, sans infrastructure ni carburant. Décollant de Réghaïa vers 8 heures, l'heure estimée du retour se situait vers 14 heures.

À son escale de Mouzaïaville, l'avion est garé sur un petit chemin reliant l'aérodrome à la ferme Germain où le pilote devait faire tamponner sa feuille de route, son carnet de vol et celui de l'avion pour justifier son passage. Ces formalités accomplies, il devait faire route sur Orléansville en survolant la montagne du Zaccar.

À la mise en route du moteur, le pilote s'aperçut qu'il n'y avait plus d'air comprimé dans la bouteille pour pouvoir démarrer. La pompe Viet de secours n'arrivait pas à gonfler la bouteille manuellement. Il y avait certainement une fuite quelque part. Le pilote prit la décision de lancer son moteur à la main. Ce qui est strictement interdit lorsqu'on est seul à bord. Creusant deux petits trous devant les roues de l'avion, il engagea ces dernières, qui ainsi calées empêcheraient l'avion d'avancer lors de la mise en route, frein à main serré, réglant la course de la manette des gaz, le manche tiré et sanglé vers l'arrière, il mit les contacts et lança son moteur à la main. Après plusieurs tentatives, le moteur démarra, mais la main droite du pilote fut accrochée par l'hélice.

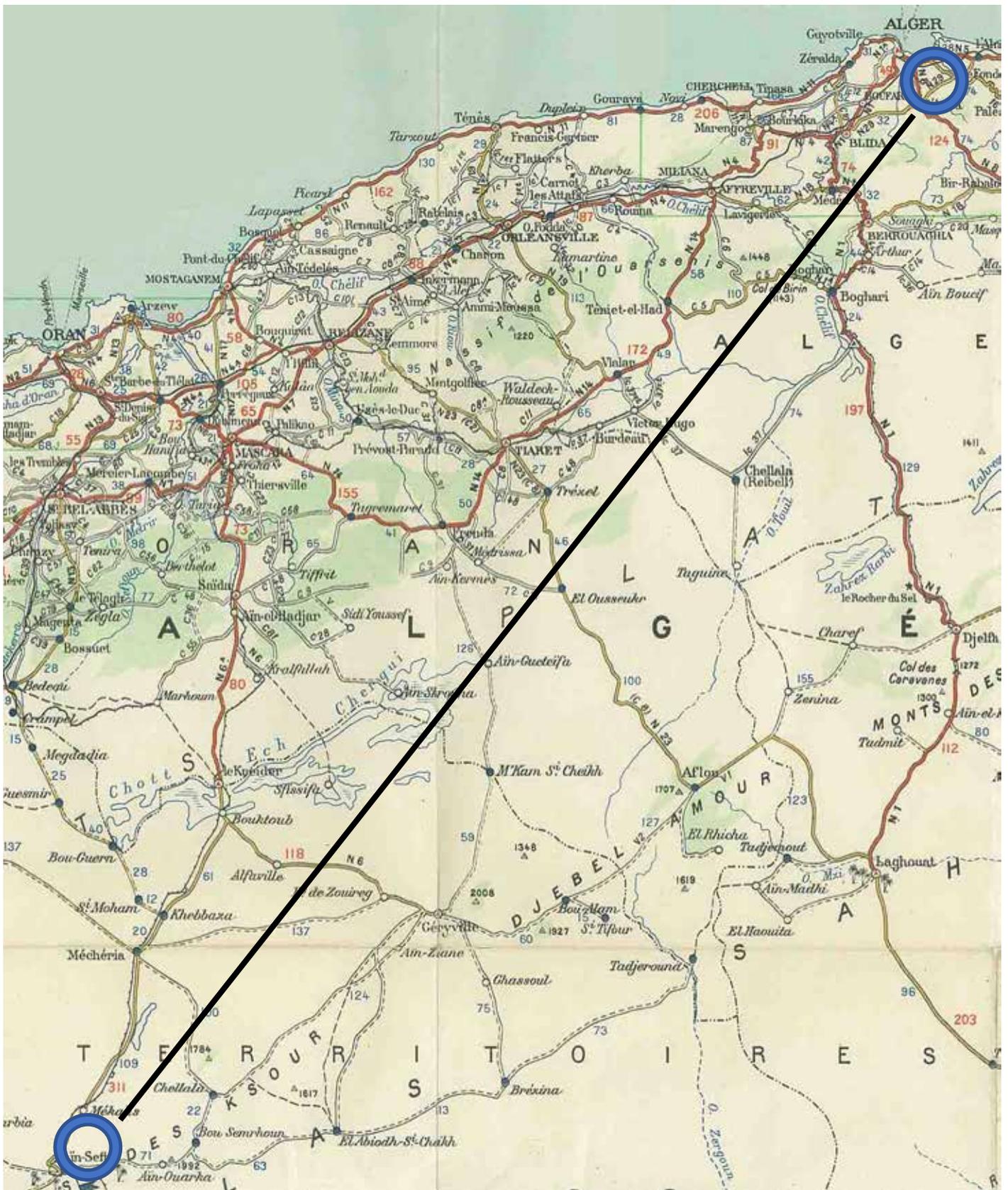
Le dos de la main arraché, le sang jaillit de la blessure. Le pilote se fit un pansement provisoire à l'aide de son mouchoir. Il aurait pu arrêter son moteur et se faire soigner à la ferme, mais vexé de cet incident, il enfourcha son avion et reprit son vol en direction d'Orléansville. À son arrivée, il demanda un morceau de tissu et il se fit un bandage par dessus le mouchoir rougi par le sang.

Durant son parcours vers Orléansville, le pilote comprit qu'il avait laissé le robinet de purge de la bouteille ouvert et, de ce fait, celle-ci ne pouvait se mettre en pression. À Orléansville, le robinet fermé, quelques coups de pompe à main et tout était en ordre.

Continuant son périple, il fit escale à Boufarik avant de se poser en fin de parcours à Réghaïa. C'est un pilote blanc comme un linge, affaibli, qui descendit de l'appareil, près de défaillir, ne pouvant pas nous expliquer ce qui était arrivé. Un médecin militaire lui donna les premiers soins à l'infirmerie de la base, située sur la colline, et d'où on dirigea le blessé vers une clinique d'Alger où il fut opéré. Le pilote resta huit jours en clinique. Mais quelle aventure !

Accident du Fairchild à Oued-Rharbi

Le Fairchild était un merveilleux appareil au point de vue confort. Bien équipé : PSV, VHF, gonio, bref un tableau de bord complet avec la possibilité de voler la nuit. Un peu lent en vitesse de croisière, 175 km/h, il avait un point faible : son train d'atterrissage qui n'était pas fait pour les endroits où nous posions souvent ses roues : terrains en herbe, pistes de sable, terrains durs, caillouteux, alors qu'il lui fallait des pistes en dur goudronnées. Monsieur Miller, président d'une grande société d'Alger qui englobait les grues sur le port d'Alger, une compagnie d'avions de transport à Tripoli, recherches hydrauliques et pétrolières dans le Sahara et bien d'autres activi-



L'Alger à Aïn-Sefra (près de Oued-Rharbi), 600 kilomètres avec le Fairchild et le Stampe

tés, aimait bien notre Fairchild pour ses besoins personnels. Il aimait bien aussi m'avoir comme pilote et il m'avait proposé un emploi à ce poste particulier dans sa compagnie, en doublement de mon salaire du moment.

Ne pouvant accéder à sa demande, mon métier d'instructeur passant avant tout, je lui proposai un ami, excellent pilote, Edmond G., qui fut immédiatement embauché à un salaire dépassant ses prévisions les plus optimistes. Monsieur Miller fit l'acquisition d'un *Norécrin*, qu'il laissa en pool au sein du club. Il demandait tout simplement qu'un avion reste à sa disposition, pour lui et ses ingénieurs, qui à tous moments pouvaient décoller pour une destination quelconque.

Fin septembre, Edmond décolla pour transporter une pièce importante dans une station de pompage, en plein Sahara, dans le Grand Erg Occidental, vers Oued-Rharbi.

Utilisant le Fairchild, il dépanna la station et passa la nuit au camp. Le lendemain, le chef de la station voulu faire un tour en avion. Edmond détacha l'appareil des gueuses qui le retenaient au sol et, ignorant la visite pré vol obligatoire, il oublia tout simplement d'enlever les éclisses qui bloquaient les ailerons. Mise en route, décollage, Edmond sentit que quelque chose n'allait pas en s'apercevant qu'il ne pouvait pas braquer les ailerons. Excellent pilote, il vira au pied à faible inclinaison et après un grand tour de piste, présenta son appareil à l'atterrissage. Sans défense aux ailerons, il travailla l'équilibre de l'avion au palonnier, c'est à dire en roulis induit. Dès le contact avec le sol, l'avion embarqua sur la droite et sortit de la piste. La roue droite tomba dans un trou et le train droit fut arraché. L'aile droite endommagea son extrémité en touchant le sol, alors que l'hélice se pliait. L'avion, en passant sur le nez, arracha les pipes d'échappement, le capot inférieur, le plastron et le plan fixe horizontal côté droit. Rien de grave pour les occupants de l'avion, mais celui-ci était classé hors service.

Cet accident fit grand bruit au club. Le lendemain, je décollai en Nord 1000 du CEV, accompagné du président Paul Wicker, ingénieur de l'air, et de l'expert Véritas Maquet. Arrivés sur les lieux de l'accident, nous ne pouvions que constater les énormes dégâts qu'avait subi l'avion. Le pilote était rentré en prenant place dans un camion en partance vers Colomb-Béchar puis Alger.

Après enquête et devis des travaux, il nous fallait prendre une décision. Soit démonter l'appareil et le transporter par camion, soit le réparer sur place et le ramener en vol. Je suggérai de le réparer, avec l'aide du mécanicien du club et d'un soudeur de l'AIA et de le convoier à Maison-Blanche, réparation faite. De retour au club. J'ai appris que j'étais papa d'un petit garçon, Marc, depuis la veille, le 14 octobre 1954.

Préparation du matériel pendant deux jours et, en Siebel, avec Monsieur Issartel comme pilote, Yves Bihan comme mécanicien navigant, moi comme navigateur et les deux mécaniciens, nous reprîmes la route de Oued-Rharbi. Après avoir tout débarqué, le Siebel reprit le chemin du retour en nous laissant à notre triste sort. Nous mîmes douze jours pour tout remettre en état. Mais dans quel état ! Une véritable réparation « à la Dubout ». Ce n'était plus le Fairchild que nous connaissions, mais un appareil du genre de ceux des « *fous volants* ». Seule l'hélice remplacée avait l'aspect du neuf. Le reste, le train droit renforcé par une équerre de ferraille soudée, les pipes d'échappement redressées au marteau, la toile collée et cousue sur un arceau de fortune remplaçait le saumon d'aile arraché, l'empennage rapiécé en contreplaqué collé, le capot avant décabossé au marteau sur une grosse pierre qui servait d'enclume, le tout peint en apprêt d'un rouge sang, bref, un engin qui n'avait que le nom d'avion.

Il fallait maintenant faire voler cet engin. Après une sérieuse révision qui s'imposait suite à l'arrêt brutal d'un moteur, le faux rond du vilebrequin fut jugé acceptable. Je mis en route et, miracle, le moteur tournait rond. Je fis donc un vol de réception en prenant beaucoup de précautions à



▲ Dépannage à Oued-Rharbi avec un Nord 1000. Pierre Llopis, Maquet (Bureau Véritas) et Paul Wicker



▲ Le Fairchild à Oued-Rharbi



l'atterrissage, ne sachant pas si notre réparation de fortune du train droit allait tenir. Eh bien ! l'avion s'est bien comporté, sauf qu'il penchait à droite, ce qui lui donnait l'air d'un oiseau blessé. Il fallait maintenant ramener le tout à Maison-Blanche.

Je pris la décision de ramener le matériel en vol, c'est à dire, l'outillage, les bouteilles d'oxygène et d'acétylène, les pots de colle et de peinture, les crics, etc. à Aïn-Sefra, en me disant que si le train d'atterrissage devait céder, il valait mieux que ce soit sur un aérodrome qu'en plein Sahara et que, vue la charge, si le train tenait, je pouvais emmener mes deux compagnons sur Alger. Ceci, dit en passant, ne les rassurait pas du tout. L'atterrissage à Aïn-Sefra se passa bien, mais la vue l'état de l'appareil, fit sourire quelques personnes présentes sur le terrain. Après avoir tout déchargé, avec l'aide des Légionnaires stationnés sur la base, ils m'assurèrent que le matériel resterait sous bonne garde jusqu'à mon arrivée dans les trois jours suivants. Le retour sur Oued-Rharbi était attendu avec une certaine inquiétude par mes amis et le personnel de la station. Ce fut la fête à mon arrivée, à vide.

Le lendemain, 26 octobre 1954, nous décollâmes définitivement d'Oued-Rharbi vers Aïn-Skrouna pour un avitaillement. Le directeur de la station resta sans voix à notre atterrissage, mais à Maison-Blanche ce fut la stupéfaction. L'expert Veritas apposa son cachet « R » sur les documents de l'avion et, profitant du tampon humide, me colla un « R » sur le front, en disant qu'il fallait me mettre en indisponibilité de vol, que c'était de la folie de voler sur un tel engin.

Deux jours plus tard, ayant modifié le Stampe F-BDKX en enlevant le manche du poste avant, en protégeant les palonniers d'un contreplaqué vissé sur la structure du fuselage, ainsi que le tableau de bord, la manette des gaz et le correcteur altimétrique, je décollai pour Aïn-Sefra. Avec l'aide des Légionnaires du camp d'aviation, j'empilai tout le matériel que j'avais déposé trois jours plus tôt dans le poste avant et je sanglai le tout le mieux possible, espérant un temps calme sur le retour. Seules les bouteilles, débordant de part et d'autre du cockpit, allaient m'obliger à regarder devant en penchant la tête à droite et à gauche de l'appareil.

Le plein d'essence terminé, l'absorption d'une bière avec les Légionnaires, je décollai pour Maison-Blanche. Inutile de décrire mon arrivée. On me traita de fou et le chef-pilote de l'AIA, le capitaine Vautillard, me demanda si j'allais bien. Tout était rentré à Maison-Blanche. Le Fairchild subissait une révision générale et moi, je me suis permis deux jours de repos.

Pour Edmond G. ce fut moins gai. Il fut, hélas, « remercié » par Monsieur Miller, mais continua à voler sur nos appareils, jurant qu'à l'avenir il ne commettrait plus la même erreur.

Stampe et plage de Fort-de-l'Eau

L'erreur fut faite d'une autre manière par notre ami Edmond. Notre président Paul Wicker nous quittait pour un poste important à Paris. Empruntant le *Ville d'Alger*, avec sa famille « armes et bagages » sur le véhicule, son départ du port d'Alger était prévu pour 8 h 30.

L'avant-veille de son départ, je convoquai plusieurs pilotes pour un briefing, organisant un vol de groupe pour survoler le bateau pour un dernier « Au revoir » à notre président. Quatorze appareils furent préparés, chaque pilote connaissait sa place dans le groupe.

Décollant à 8 heures de Maison-Blanche, regroupement verticale au-dessus de Fort-de-l'Eau, quelle ne fut pas ma surprise de voir le *Ville d'Alger* sortant du port. Cap sur le bateau à travers la baie, altitude cent mètres. Nous devions faire deux tours du bateau et seul, en tant que « leader », je devais battre des ailes.



▲ ▼ *Le Fairchild et le Nord 1000 à Oued-Rharbi*



Après un vol de groupe plus ou moins réussi, retour sur Maison-Blanche. Atterrissage, etc. Mon seul problème; nous étions treize sur quatorze avions à avoir rejoint l'aérodrome.

Quel était le manquant? Le Stampe piloté par Edmond avec comme passagère Monique. Après une demi-heure d'attente, coup de téléphone au club. Un avion avait atterri sur la plage de Fort-de-l'Eau et avait capoté. Les occupants étaient indemnes. Je décollai rapidement pour aller survoler l'endroit exact du crash afin d'envisager le dépannage. Les dégâts étaient sérieux. Le train d'atterrissage avait cédé au contact avec le sable (décidément, c'était une spécialité d'Edmond) entraînant la casse de l'hélice, des pipes d'échappement et du plastron avant. Il aurait pu passer sur le dos et briser les ailes, mais le sable avait amorti et freiné l'atterrissage. Après deux passages en rase-mottes, je repris le cap de Maison-Blanche, pour organiser le dépannage.

Que s'était-il passé ? Lors de la dislocation, en vue de l'aérodrome, Edmond a cru bien faire en s'éloignant du groupe, afin d'exécuter un peu de voltige, pour épater sa passagère, qui elle-même était brevetée pilote. C'est au cours d'une boucle qu'il cala son moteur et ne put le remettre en route. Résultat, n'ayant que la plage pour le recevoir, il se posa, fauchant le train, etc. Cette fois, l'appareil fut démonté et transporté par camion. Le mécanicien mit une quinzaine de jours pour remettre l'avion en état de vol.

Cet incident pouvait arriver à n'importe quel pilote, mais il était écrit qu'avec Edmond, ça finirait toujours par la destruction d'un appareil. Nous reçûmes de notre président, une longue lettre, très émouvante et ses félicitations pour ce vol de groupe « *très réussi* ».

Nous ne lui avons jamais appris la suite.

Le Caudron C 480 *Frégate*

Nous étions très fiers de notre avion Caudron C 480 *Frégate* immatriculé F-ANKY. C'était un avion qui avait plus de trente ans d'âge et, qui plus est, était le premier de la série. Série limitée, mais le nôtre avait un passé exceptionnel. Il avait eu l'honneur d'être piloté par Jean Mermoz en personne et il avait été présenté à sa sortie d'usine sur différents aérodromes, avec comme passagère l'illustre chanteuse Joséphine Baker.

C'était un triplace : pilote à l'avant et deux passagers à l'arrière. Il emmenait 220 litres d'essence et 18 litres d'huile, lui donnant une durée de vol de plus de huit heures sans ravitaillement, avec une autonomie de 1 400 kilomètres. C'était extraordinaire. Un seul inconvénient : une dérive immense qui par vent de travers à l'atterrissage, donnait des sueurs froides au pilote. Conçu pour l'atterrissage toujours face au vent, il était pointilleux par vent de côté sur les pistes. Avec ça, son système de freinage était particulièrement délicat avec son répartiteur de pression à manipuler, cauchemar des pilotes. Souvent, il passait entre deux balises, voulant absolument être face au vent. Il fit pourtant des centaines d'heures de vol sous nos couleurs, avant qu'une note implacable le fixât au sol à jamais. Nous n'avons pas eu le cœur de le démonter, il resta sagement au fond du hangar, en retraite bien méritée, et nous qui l'avions piloté, savions que le soir et dans le silence du hangar, notre brave F-ANKY devait chuchoter aux avions plus jeunes des encouragements, des conseils et leur transmettre son expérience, racontant ses vols fabuleux, au-dessus des sables, des mers, des montagnes verdoyantes ou enneigées, relatant aussi les moments pénibles que lui avaient fait subir des mains inexpertes, des sueurs froides de ses « *cochers* », mais aussi des moments agréables, des moments merveilleux, aux mains de pilotes illustres qui l'avaient caressé et à qui il avait donné toute satisfaction.

Caudron C.480 Frégate



▲ ▼ Le Caudron C 480 Frégate



Qu'es-tu devenu, cher *Frégate*, depuis l'indépendance de l'Algérie ? OÙ, avec toute la flottille de l'Aéro-club de l'AIA, nous avons eu l'ordre de vous abandonner définitivement sur cette terre que vous connaissiez si bien, ramenant toujours au bercail le pilote égaré, surtout toi, cher *Frégate*, avec ta formidable autonomie de vol. Merci, au nom des pilotes qui t'ont connu et pour tes merveilleuses promenades aériennes.

En 1955, j'ai eu l'idée de faire modifier les freins, en adaptant sur le palonnier des freins hydrauliques de Fieseler *Storch*. Cette modification, agréée par le Bureau Véritas, fut des plus heureuses et le *Frégate* se maniait au sol comme les autres avions.

Les Ateliers Industriels de l'Air avaient pour vocation de réparer tout type d'avions, militaires, civils, ainsi que la construction des Stampe et la recherche en amélioration des techniques nouvelles en aéronautiques. C'est ainsi que j'ai eu l'honneur de participer à une modification des moteurs Renault 4P qui équipaient ces avions.

Ce moteur avait l'inconvénient de consommer trop d'huile, il fut donc amélioré en recouvrant de chrome l'intérieur des cylindres. Ce travail fut exécuté sur le moteur d'un de nos Stampes, le F-BDKX, qui ne devait voler qu'en tour de piste, en école, avec un tableau de marche précis concernant les vidanges d'huile toutes les dix heures en première partie, puis tous les vingt heures. J'ai donc effectué mille heures de vol sur cet appareil avant que le moteur ne passe en révision générale. Résultat : aucune déformation, aucune usure anormale (un à deux centièmes), un glaçage parfait à l'intérieur des cylindres et une consommation d'huile normale pour un 145 chevaux. De l'excellent travail.

L'expérience fut reprise sur le moteur américain Ranger qui équipait le Fairchild. Hélas, le métal américain n'a pas résisté au traitement. Déformation des cylindres, usure prématurée et consommation d'huile importante. Le métal américain rejetait le chrome !

Un deuxième degré mouvementé

C'est vrai que ce *Frégate* F-ANKY était exceptionnel. J'envoyai en épreuve de navigation un candidat au deuxième degré, Monsieur M., directeur général des Services des Impôts d'Alger.

Préparation de l'avion, de la navigation, de la météo, avec les derniers conseils avant l'envol pour un circuit Alger-Blida-Orléansville-Mouzaïville-Boufarik-Alger. Départ le matin à 8 heures pour un retour vers 15 heures, compte tenu des escales où l'on perd pas mal de temps pour oblitérer les documents de l'avion et du pilote. Coup de fil à Blida, première escale, tout s'était bien passé et le *Frégate* avait redécollé pour la suite de son voyage. Vers onze heures, je reçois un coup de fil d'Orléansville demandant à quelle heure l'appareil devait atterrir. Or, à cette heure, il aurait dû avoir redécollé pour rejoindre Mouzaïville ! 12 heures, 13 heures, 14 heures. Le *Frégate* n'avait toujours pas atterri, ni donné de ses nouvelles en cas d'atterrissage en campagne. Aux derniers renseignements, il avait bien décollé de Blida et avait bien pris son cap dans la bonne direction.

Au Club, l'inquiétude commençait à gagner les pilotes présents ainsi que les contrôleurs de la Tour. Je leur assurai qu'avec une autonomie de huit heures de vol, si rien ne s'était passé de fâcheux, il était toujours en l'air. Il nous fallait attendre encore une heure avant de déclencher des recherches.

Coup de fil d'Orléansville, l'avion venait d'atterrir. Le pilote s'était tout simplement perdu et il n'avait plus assez de carburant pour rentrer à sa base. Je préparai en vitesse le Fairchild avec trois jerricans d'essence et je décollai vers Orléansville. À mon arrivée, le pilote m'annonça tout simplement qu'il avait dépassé, sans l'apercevoir, le terrain d'Orléansville et qu'il s'était perdu,



▲ ▼ *Le Caudron C 480 Frégate*



ne reconnaissant plus les points de repère au sol. Il avait survolé Saïda, suivi une ligne de chemin de fer allant vers le nord, puis une autre ligne allant vers l'est, avant de retrouver l'aérodrome prévu à son épreuve après sept heures de vol. Réservant « *l'engueulade* » à son retour, je fis le plein d'essence et je le priai de continuer son circuit.

Restant en arrière du *Frégate*, je le suivis jusqu'à son atterrissage à Mouzaïaville et je continuais mon vol direction Maison-Blanche. Le *Frégate* n'avait plus qu'à faire escale à Boufarik et rentrer à Maison-Blanche où je l'attendais de pied ferme. Mais l'aventure ne devait pas en rester là. Le soleil déclinant à l'horizon, le *Frégate*, pour la deuxième fois, ne donnait pas signe de vie. Il aurait dû atterrir depuis une bonne demi-heure. Que se passait-il encore ? Coup de fil à Boufarik. Le *Frégate* avait décollé pour Maison-Blanche à 19 h 30, or il était 20 h 40, son vol ne devait durer que trente minutes. La nuit nous tomba sur le dos sans avoir de nouvelles du *Frégate*, cela devenait très inquiétant.

C'était catastrophique. Piste allumée, nuit noire, nous ne savions plus que penser, lorsque l'on entendit le moteur de l'avion au-dessus de l'aérodrome, il cherchait à se poser. Comment a-t'il atterri ? Personne n'a pu le dire. Et dans la nuit, on vit le *Frégate* arriver, se dandinant sur le taxiway jusqu'au hangar.

Explications : ayant décollé de Boufarik, ce « *Monsieur* » crut bon de faire des passages devant Alger, en attendant la nuit pour admirer l'éclairage de cette ville. Ensuite, inconscient, volant de nuit sans entraînement, sans radio, il avait regagné Maison-Blanche, content de lui.

Pour lui prouver que l'on ne plaisantait pas en aéronautique, je lui déchirai son épreuve du deuxième degré, en lui imposant quelques heures de double-commande avant de se présenter une seconde fois, lui signifiant que ce qu'il avait fait était nul, donc à refaire. Sans se démonter, il ramassa l'ensemble de ses papiers jetés au sol et partit.

Deux jours plus tard, je fus convoqué au bureau du commandant de l'aérodrome où j'ai dû constater que l'épreuve de Monsieur M., scotchée, avait été reconnue valable. Je reçus une réprimande pour mon « *excès de zèle* » auprès d'une autorité très connue à Alger. Cette honorable personne ne remit plus les pieds au Club et s'inscrivit au club voisin avec une licence toute fraîche, « gagnée » sur un simple coup de téléphone.

De quoi être dégoûté d'être instructeur. Mais un grand merci au *Frégate*.

Frégate sur une plage

Revenant d'Oran-La Senia, un pilote, steward à Air France, était accompagné de sa sœur qui n'avait pas confiance dans ces avions de tourisme et, qui plus est, le mauvais temps était de la partie. Crise de nerfs de la passagère, affolement du pilote. Ce dernier survolant la côte, décida de se poser sur une plage, près de Castiglione. La passagère fut prise en main par un médecin et le pilote donna sa position par téléphone.

Je parti donc en Fairchild, en reconnaissance des lieux où s'était posé, sans casse, le *Frégate*. Aucune possibilité de redécoller l'appareil, donc décision de démonter les ailes et de le ramener par la route.

Le lendemain, après vidange des réservoirs et démontage des ailes (aidé par des curieux), ramener le tout vers la route nationale a été une opération très pénible.

Hissé, attaché sur la plateforme d'un camion, le passage à certains endroits, surtout dans les

villages a été laborieux, mais le plus pénible a été la traversée d'Alger par le boulevard Front de mer. La police faisait ralentir les véhicules venant de face et, en roulant modérément, la file de voitures, à l'arrière, donnait l'impression d'un cortège accompagnant notre brave F-ANKY qui, secrètement, a dû garder un bon souvenir de ce périple.

Instructeur par fort vent

Nous avons pris l'habitude de faire de l'école sur le petit terrain de Réghaïa plus calme, situé à une trentaine de kilomètres de Maison-Blanche. Les élèves partaient en voiture et je les rejoignais par la voie des airs. Ce fut un jour comme tant d'autres où soufflait sur Maison-Blanche un vent assez fort, perturbant assez vivement les avions légers.

Après réflexion, je pensais qu'il était ridicule de mettre en danger les pilotes et les avions et je décidais de ne pas voler par ce temps.

Coup de téléphone des élèves de Réghaïa et quelle ne fut pas ma surprise d'entendre dire que sur leur terrain il n'y avait pas un poil de vent, et qu'ils m'attendaient pour voler !

Je me renseignai à la Tour aux gens de la météo qui me répondirent par une moue dubitative et émirent quand même un doute sur cette différence de force de vent sur une si courte distance. Mais quand on est jeune instructeur-pilote on a faim !

Aussi, je décidai d'y aller quand même. Avec un volontaire à chaque bout d'aile pour m'aider à garder l'équilibre de l'avion, je gagnai la piste principale et je décollai en trente mètres dans de sacrées turbulences.

Prise de cap, toujours secoué dans tous les sens, j'arrivai verticale Réghaïa. Je vis alors la manche à air sagement alignée le long du poteau, alors que j'étais toujours autant chahuté et les quelques arbres situés autour de terrain étaient dans la même situation que moi !

Le long de la piste la bande d'élèves excités, agitait les bras en signe de bienvenue. Un étrange et lourd pressentiment me vint à l'esprit, mais bon, j'étais là et il fallait bien se poser maintenant. Vent arrière, base, dernier virage et finalement atterrissage dans une suite de mouvements brusques du palonnier et du manche pour tenir le Stampe à plat. Les élèves venaient en courant vers l'entrée de piste avant que je ne touche le sol. Un bond, puis deux ou trois. Des mains qui s'accrochent en bout d'ailes pour maintenir l'appareil au sol, dans un vent de côté aussi fort, aussi turbulent qu'à Maison-Blanche !!

Des sourires, des éclats de rire suivis par des bravos et des félicitations de la part des farceurs qui voulaient simplement voir, une fois la manche à air attachée par une corde à une gueuse, comment se comportait leur instructeur par fort vent !

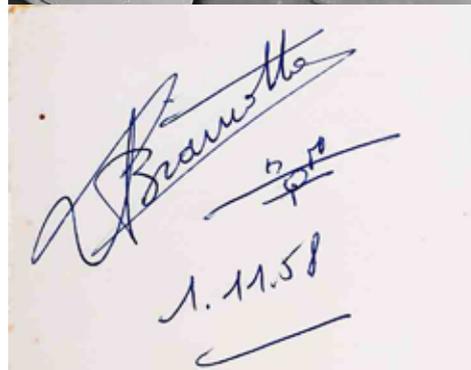
C'était bien ce que je pensais. Le coup de gueule que je poussai à dû s'entendre jusqu'à Alger. Nous passâmes le reste de la journée cloués au sol à attendre une accalmie et les élèves à « bouffer » des cours théoriques jusqu'au retour en fin de journée où le vent s'était quelque peu calmé.

Meetings à Maison-Blanche

Le 17 mai 1953, meeting impressionnant, énormément de monde, quant aux acteurs, les meilleurs pilotes de voltige de France étaient présents : Louis Notteghem, Chevalier d'Orgeix, Léon Biancotto, Michel Berlin, Marcel Doret, Fred Nicole, Jean Passadori et Marcel Charolais. Cotoyer ces pilotes était un honneur. Ancien de Saint-Yan, je connaissais bien Notteghem et Berlin que j'allais saluer, en mettant notre Club à leur disposition, pour se changer, se reposer, se désaltérer. Interpellé par Marcel Doret en personne, après avoir guidé la sortie de son appareil du hangar de l'AIA, il me demanda de lui procurer un tournevis et un chiffon ! Lui rapportant le tout, il me permit de l'accompagner pour la visite prévol en me disant : « *Tu vois, petit, une bonne visite se fait avec un tournevis pour contrôler le bon serrage des «dzus de fixation des capots moteur, ainsi que des cache-roues, et le chiffon pour essuyer la goutte d'huile qui salirait l'avion !* » Satisfait après le tour du Dewoitine, il me serra la main en me remerciant.

Michel Berlin a eu ce jour là un grave accident en passant en tonneau devant les spectateurs. Des débris on retira le pilote qui n'avait qu'une cheville foulée. Soigné provisoirement dans notre club-house, Michel Berlin me demanda de lui prêter un Stampe du Club pour effacer son « échec ». J'ai eu du mal à le lui refuser, aidé du médecin qui lui avait procuré les premiers soins. Navré, je l'étais de ne pouvoir accéder à sa demande, lui qui m'avait testé en vol à l'examen final du stage à Saint-Yan où il était chef-pilote. C'est ce jour-là que j'ai connu ma future épouse.

En 1958 nouveau meeting, on me demanda de préparer un Stampe pour Léon Biancotto. Cela me permettait, de me « retourner la crêpe ». Comme par hasard, il y avait toujours un réglage à faire, ce qui me permettait de reprendre le vol. J'ai eu aussi l'honneur de faire visiter Alger en voiture à Léon Biancotto qui avait sur ses genoux mon fils Marc âgé de quatre ans.



Le 1^{er} novembre 1958, Léon Biancotto avec la Stampe F-BDKX prêté par l'Aéro-club de l'AIA et son autographe pour Pierre et Marc Llopis



Michel Belin à Maison-Blanche le 17 mai 1953

Périodes dans la Marine Nationale

À Lartigue

La première période fut à Lartigue durant quinze jours. Je retrouvai la base cinq ans après, où rien n'avait pratiquement changé, quelques améliorations mais sans plus. Un midi au réfectoire, nous eûmes la visite d'un « *deux galons* » pilote, qui profitant de ce dimanche, allait voler sur un *Simoun* et demandait un volontaire mécanicien pour l'accompagner. Il n'avait pas fini de parler que j'étais debout et je me présentai.

Suite à la visite prévol, mise en route, autorisation de la Tour et nous voilà au-dessus de la campagne, évitant l'aéroport d'Oran-La Senia. Après quelques exercices en vol, virages, décrochage, nous voilà de retour au « *bercail* » pour quelques atterrissages. Entre temps le vent s'était levé et avait oublié de souffler dans l'axe de la piste. Donc vent plein travers, secteur droit.

À la présentation finale, j'ai tout de suite compris que le pilote aurait du mal à maîtriser ce vent, qui n'était pas fort mais gênant. À son arrondi pour l'atterrissage, l'appareil était en travers de la piste et, en tant qu'instructeur (dans le civil !) je n'ai pu m'empêcher de « *sauter* » sur les commandes, de rectifier la position, c'est à dire : mise en attaque oblique par rapport au vent et atterrir en faisant les corrections pour le vent de travers.

J'ai eu droit aux remontrances du pilote, me demandant de quel droit j'avais pris les commandes. En lui signifiant mon métier dans le civil, je me suis excusé et, calmement, sur le bord de la piste, je lui ai expliqué les manœuvres à exécuter par vent traversier. À son tour, il s'excusa et voulut reprendre le vol pour que je puisse corriger ses erreurs au cas où. Je lui ai recommandé, au premier tour de piste, de positionner son avion sans atterrir, au ras du sol, c'est à dire faire les corrections du passage vol en crabe, et vol position normale, etc. À cinq mètres au-dessus de la piste, l'exercice fut répété trois ou quatre fois, puis reprise d'altitude et tour de piste avec atterrissage. Il avait vite compris et trois tours de piste furent exécutés par vent de travers.

Au sol, nous avons longuement discuté, il ne comprenait pas pourquoi je n'étais pas pilote militaire avec mon expérience, mes qualifications et mes 4 000 heures de vol.

Deux fois nous avons revolé ensemble et deux fois je fus invité au mess des officiers.

À Bône

Me revoilà « *déguisé* » en marin, faisant connaissance de mes compagnons « *d'infortune* » et au garde à vous, aligné pour une inspection du grand patron, le Commandant D. Quelle ne fut pas ma surprise en reconnaissant le commandant. C'était un pilote du Club qui, dans le civil, était directeur général d'une grosse affaire d'Alger.

À ma hauteur il s'arrêta, surpris à son tour, en m'adressant la parole :

— *Vous ici ?*

— *Et oui, Commandant, tout comme vous, je suppose, en période de trois semaines.*

Réfléchissant rapidement, il me dit :

— *Bien, après l'inspection venez me voir à mon bureau.*

— *À vos ordres, Commandant.*

Les camarades alignés avec moi, m'ont automatiquement demandé d'où je connaissais le commandant. J'ai dû leur avouer, à leur grande surprise que, dans le civil, c'est moi qui le commandait, car j'étais chef-pilote d'un aéro-club où le commandant volait en tant que pilote.

Dans son bureau, le commandant me pria de m'asseoir et me demanda ma position dans l'Aéronautique Navale, s'excusant de n'avoir rien dit au Club de son grade dans la Marine. Entre temps, il s'était mis en relation avec le président de l'Aéro-club de Bône, un de ses amis, et il me proposa de passer ma période militaire à aider par mes conseils, en tant que metteur au point moteur, cellule et agent technique aéronautique, la remise en état d'un avion du club.

Je lui fis remarquer que cette proposition privilégiée allait faire jaser dans les rangs et, si cela ne le dérangeait pas, de citer un ou deux copains du groupe pour que cette situation paraisse normale. Acceptation immédiate, en me laissant le soin de choisir deux personnes et en mettant à notre disposition un véhicule pour nous déplacer, du fait que l'atelier du club bônois était à l'autre bout du terrain.

Je choisis donc mes deux voisins de lit, en leur demandant de faire croire qu'ils étaient mécaniciens, car l'un était journaliste à Constantine et l'autre patron pêcheur à Bône.

Bref, nous nous sommes présentés au président du club qui nous mit tout de suite au parfum, en nous disant que lui aussi connaissait les périodes militaires et qu'il avait accepté l'offre du commandant pour lui faire plaisir, mais qu'en réalité, il n'avait pas besoin de nous et il nous donnait quartier libre pour visiter Bône.

Le commandant restant à la base, nous avons passé trois semaines en touristes.



PERIODE MILITAIRE
OCTO - 55
—
BONE



L'Aéro-club de l'AIA (4)

Mon accident en Jodel

Maison-Blanche, le 27 juin 1957. Le temps de réaliser, j'avais compris, sautant sur les commandes, je braquai violemment manche et palonnier sur la gauche dans toutes leurs amplitudes, avant que l'appareil ne passe sur le dos. Un craquement sinistre et plus de réaction dans le manche me fit comprendre que ce dernier venait de céder sous ma brutale impulsion. J'avais une partie du manche dans la main, cassé net à sa base. Plus de défenses latéralement, ni de profondeur, nous étions fichus.

Je dis « nous » car avec moi, dans le Jodel Wassmer F-OAZF avait pris place, en tant qu'élève, Marcel Jaulent, chef du bureau d'études de l'AIA. C'était son premier vol sur cet avion après quelques heures de double-commande en Stampe.

Opérant « *sur ordre de la tour de contrôle* » de Maison-Blanche, nous nous alignâmes en piste 28, d'une bretelle, trois cent mètres après le début de piste. Un DC 4 d'Air Algérie venait de décoller 10 secondes auparavant, direction Marseille-Marignane. Derrière nous, sur la même bretelle se tenait un Breguet *Deux-Ponts* d'Air France qui, sortant des ateliers, devait décoller pour un vol de réception, l'appareil étant à vide. Dès le décollage, après avoir roulé sur trois cent mètres, le vent étant nul, rotation et prise d'altitude en direction de Réghaïa. C'est entre cent et cent cinquante mètres du sol que nous passâmes dans les remous des tourbillons marginaux d'ailes et du souffle des hélices du DC 4.

L'embarquée du Jodel fut brutale, inouïe, nous avons eu l'impression que l'appareil allait se désintégrer. C'est à cet instant que j'ai pris brutalement les commandes que j'avais laissées à Marcel. Plus de défense, l'appareil livré à lui-même partit en autorotation, le nez vers le sol qui « *arrivait* » vers nous à vitesse « *grand V* ». Étant rodé à la voltige sur Stampe, dans un réflexe incontrôlé, je coupai contacts magnéto et batterie avant que l'appareil ne s'écrase au sol. De ce crash, personnellement je ne me souviens que du bruit sourd de l'appareil qui éclatait sur le bord de la piste d'envol, ensuite, plus rien.

J'étais, nous étions, dans les pommes, enchevêtrés dans un amas de bois, de toile et de plexiglas brisé.

Avec énormément de peine, les secours nous dégagèrent de cette carcasse d'avion démantelée, en craignant l'explosion du réservoir (110 litres d'essence), qui nous écrasait sur les débris du tableau de bord, alors que le moteur encore bouillant nous coinçait les jambes sous les restes de l'appareil.

Inconscients, on nous transporta d'urgence, Marcel vers l'infirmerie d'Air France et moi vers l'infirmerie de l'AIA. En reprenant mes esprits, je vis le visage d'une infirmière penchée sur moi, qui me donnait les premiers soins, avant d'être dirigé vers une clinique de Maison-Carré où Marcel m'avait précédé.

Le professeur Py, éminent chirurgien, s'occupa activement de mon cas durant sept heures. Plusieurs blessures, les deux genoux éclatés en « Y » (on m'enleva une partie du gauche), on devait même me bloquer le droit à jamais. Bras droit cassé, côtes et clavicules fêlées, plusieurs entailles sur le corps et le visage, une énorme bosse me déformait le dessus du crâne. Enfin, le résultat : pas beau à voir.

Pris dans les remous d'un DC-4

Un "Jodel" de l'Aéro-Club

**de l'A. I. A.
est plaqué
au décollage**

**Le pilote
et son passager
sont blessés**

Il était 9 h. 15, hier après-midi. Pierre Llopis, moniteur de l'Aéro-Club de l'A.I.A., emmenant avec lui Marcel Joulent, contrôleur à l'Atelier industriel, élève pilote, s'appretait à décoller sur la piste 06 à Maison-

X SUITE EN PAGE 3



M. Pierre Llopis, moniteur de l'Aéro-Club de l'A.I.A.

Blanche. Un DC-4 civil venait de le précéder et un Bréguet le suivait en attente.

Ayant à peine quitté le sol, le petit Jodel blanc F.OAZF était pris dans les violents remous provoqués par les 4 puissantes hélices du gros DC 4. L'absence totale de vent leur permettant de se propager avec force les rendait particulièrement dangereux. Littéralement retourné, le léger Jodel devenu impiloteable, s'écrasait sur la piste, touchant d'abord de l'aile droite pour se briser finalement en trois parties.

Des débris de l'appareil on devait retirer les deux occupants qui n'étaient heureusement que blessés, l'avion n'ayant pas pris feu. Les bretelles qui les retenaient encore, les ont certainement protégés d'une manière efficace.

Il semble que dans ce malheureux accident, qui n'est pas le premier du genre, ni l'avion, ni le pilote ne sont à incriminer. Le Jodel D. 120 de 90 CV est un des meilleurs avions biplaces de tourisme, très répandu en France. Quant à Pierre Llopis, ses 4.500 heures de vol, l'estime de tous ses élèves, sont ses plus sûrs garants.

Ses blessures, contusions et rotule gauche, lui permettront sans doute de reprendre ses fonctions dans trois mois.

En passager, plus gravement atteint, devra subir une plus longue convalescence pour se remettre de plusieurs fractures du sinus, du maxillaire, de la clavicule, et surtout de la rotule gauche plus abîmée.

52

DATE	AÉRONEF		FONCTION à bord	NATURE DU VOL	REPORT DES HEURES	PILOTE MONOMOTEURS			
	TYPE	IMMATICU- LATION				JOUR		NUIT	
						Double	Seul	Double	Seul
						4.094 ^h	05		
17-6-57	JODEL	FOAZF					1 ^h 00		
20-6-57	NORECRIN	FDAUX					0 ^h 30	C	0.30
21-6-57	JODEL	FOAZF					1 ^h 35	C	0.35
21-6-57	FREGATE	EANKY		VOL ESSAI			2 ^h 00	C	2.00
22-6-57	STAMPE	F.BGTO					4 ^h 20	C	1.05
23-6-57	STAMPE	F.BGTO					4 ^h 00	C	0.15
23-6-57	JODEL	F.OAZF					0 ^h 50	C	0.25
24-6-57	STAMPE	F.BGTO					1 ^h 50	C	1.50
24-6-57	JODEL	FOAZF					2 ^h 20	C	0.25
26-6-57				ACCIDENT SUR JODEL OAZF- A MAISON-BLANCHE - ALGER					
Total général des heures PILOTES						4.112 ^h 30			
4.112 Heures 30 Minutes						Totaux à reporter.			

C = Vols Convaultain #112

De son côté, Marcel avait le genou gauche éclaté et le visage enfoncé. Après l'admirable travail des chirurgiens et de leur équipe, on a eu droit à une chambre particulière, ainsi qu'aux petits soins de charmantes infirmières.

De l'avion on récupéra les deux roues et l'antenne radio. Le reste fut jugé hors service et pris le chemin de la casse.

Nous avions eu la chance inouïe de ne pas avoir pris feu durant le crash, car nous étions, Marcel et moi, imbibés d'essence. Le fait (d'après les experts) d'avoir coupé les sources électriques de l'appareil durant sa chute, nous avait certainement sauvé la vie. Six mois de clinique dont deux de convalescence, quatre mois dans un carcan de plâtre, en plein été, a été pour nous un supplice. Après un tel accident, bien des pilotes auraient « *raccroché* », comme l'a fait Marcel, dégoûté à jamais de reprendre les commandes d'un avion. C'était pour lui une affaire révolue et il n'a plus jamais revolé.

Pour ma part, je me devais de continuer plus que jamais à enseigner, non seulement pour me racheter, bien que je ne me sentis nullement coupable de cet accident, mais pour en faire profiter, par expérience, les dangers d'un décollage dans le souffle d'un autre avion, surtout par vent faible ou nul, dans l'axe d'une piste d'envol. Il me fallait donc reprendre mes fonctions d'instructeur le plus rapidement possible.

Après ma convalescence, j'ai dû subir une visite médicale aéronautique des plus sévères. C'est en serrant les dents que je me suis prêté à tous les exercices barbares des médecins. Jugé « *apte* » pour deux mois seulement, je devais montrer mes preuves et repasser une deuxième visite pour le renouvellement de mes licences et qualifications. En deux mois, j'ai effectué plus de 150 heures de vol. Ma visite définitive me fut accordée. Mais avant cela, j'avais dérogé à la discipline que j'imposais quotidiennement aux pilotes du club.

Un dimanche après midi, mon frère m'emmena au club sur le terrain de Réghaïa. Je me tenais sur deux béquilles. C'était la fin de ma convalescence. Être présenté aux « *nouveaux* » adhérents comme chef-pilote, cela ne devait pas leur donner confiance. Aussi, profitant d'un moment d'inattention du groupe, je me glissai tant bien que mal dans le cockpit d'un Stampe en laissant mes béquilles au sol, je mis en route à la stupeur de tout le monde présent et je décollai.

Aucune appréhension de ma part, au contraire, je ressentais une certaine joie, intérieure, inexplicable. Après quelques virages au-dessus du terrain, je fis une boucle et un renversement avant de débouler au-dessus du groupe qui devait se demander comment cela allait se terminer.

Suite à quelques battements d'ailes, je mis le cap sur Maison-Blanche où je posai l'appareil, ne voulant pas me faire « *engueuler* » devant les élèves restés à Réghaïa. J'avais trop envie de reprendre le manche. Au Club, j'attendais patiemment mes béquilles et la réprimande de mon frère, trésorier général du Club. Ce fut devant le bar et à l'ouverture d'une bouteille de champagne que les sourires sont revenus sur les visages, heureux de se retrouver de nouveau ensemble.

A cette époque, j'avais plus de 5 000 heures de vol et j'enseignais avec rigueur la sécurité et le respect des consignes de vol.

Eh, bien ! j'avais failli. Mais on ne m'en a jamais tenu rigueur et on oublia très vite cette petite aventure.



L'accident du 26 juin 1957

Comment est née une histoire d'amour

C'était une époque où les heures de vol se payaient avec des carnets de tickets. En effet, les pilotes achetaient ces petits carnets dans lesquels on trouvait des vignettes qui représentaient des temps de vol : 5, 10, 15 minutes et, après chaque vol, le pilote détachait les vignettes correspondantes à son temps de vol total et il les collait sur la feuille des vols de la journée. C'était pratique car on ne se baladait pas avec de l'argent sur soi, sauf pour payer un pot au bar du club.

Il y avait parmi mes premiers élèves Max Barber qui était assez doué et faisait d'énormes progrès à chaque vol et il fut mon premier élève breveté. Après un de ses vols, alors qu'il collait consciencieusement ses tickets, il y avait son porte-feuille ouvert sur le bureau et mon regard fut attiré par une petite photo noir et blanc d'une jeune fille avec un très beau sourire. Immédiatement ma question fusa :

– *Qui c'est ?*

– *Ce n'est pas du millet pour ton bec !*

La réponse me laissa pantois mais aussi plus curieux. À chaque rencontre avec Max je lui reposais la même question et j'avais le droit à des réponses toutes aussi farfelues les unes que les autres. Le 15 avril 1951 eu lieu un Meeting National de l'Air à Maison-Blanche. Bien sûr au club beaucoup de pilotes étaient là avec leur famille et, parmi eux, Max arriva avec ses parents et la fille de la photo. Il n'eut qu'une phrase de présentation :

– *Tiens voilà ma sœur !*

Se tenait devant moi une jeune fille timide mais avec un sourire incroyable sous une chevelure brune et dense. Elle se prénomait Raymonde. La conversation s'engagea doucement et je lui présentais mon lieu de travail, les avions, les copains qui l'étaient un peu moins à cet instant là ! Elle n'avait jamais volé son frère étant tout nouveau breveté ne l'avait pas encore « baptisée ». Comme c'était un jour de meeting, les vols privés étaient restreints, je lui promettais de lui donner son baptême de l'air dès qu'elle le voulait (pour moi le plus vite possible !).

Deux semaines plus tard, Max arriva avec Raymonde qui voulait bien enfin faire son premier vol et vivre une expérience nouvelle. Un copain pilote lui prêta une combinaison de vol puis je l'installais en place avant d'un Stampe. Sourires, mots rassurants et photos étaient au menu de ce vol. Lancement du moteur, signes de main encourageants, roulage, décollage et nous voilà devant Alger. Tout allait pour le mieux. Je voyais la tête de Raymonde qui allait de droite à gauche pour voir tout ce monde, qui pour elle était devenu si petit. Grâce à la radio de bord, j'entendais ses commentaires élogieux sur sa découverte.

Mais sur le chemin du retour je voulu lui montrer ce que l'on pouvait faire avec un avion, surtout avec un avion de voltige. Avoir des sensations nouvelles que seul le ciel pouvait procurer. En douceur nous exécutâmes une mise dos : ciel en « bas » et terre en « haut ». Puis un petit tonneau lent et puis un grande boucle et un renversement et un immelmann et un tonneau à facettes et une boucle plus serrée et un tonneau plus sec, tout cela au milieu des petits cris de Raymonde qui agitait la main. Puis je sentis quelques gouttes et une nouvelle odeur dans le cockpit arrière du Stampe. Pas vraiment une odeur que l'on apprécie sur le coup. Rétablissement, vol en ligne droite et retour à Maison-Blanche.

À sa descente de l'avion, Raymonde était catastrophée d'avoir vomit et salit la combinaison de vol du copain. Moi j'étais encore plus ennuyé de mon erreur et je ne savais plus comment m'excuser.

Elle me remercia et voulu absolument emporter la combinaison pour la nettoyer. Je pensais que je ne la reverrai plus. Max allait très certainement la rapporter au copain.

Une semaine après, Raymonde était de retour avec la combinaison propre, repassée et pliée. À partir de ce moment tous les pilotes voulaient lui prêter leur combinaison ! Elle me fit promettre que, si je devais à nouveau la faire voler, je ne devais plus la secouer de la sorte. Je promis et jurais tout ce qu'elle voulu. Et durant les 60 ans qui suivirent tous les vols avec Raymonde furent linéaires.



Le baptême de l'air de Raymonde

Le sauvetage de Françoise

L'action se passait à La Réghaïa, l'aéroport d'Alger étant interdit « d'école », les aéro-clubs étaient autorisés à s'entraîner sur l'unique piste métallique (système américain) construite au centre d'un forêt de chênes verts, de peupliers et de maquis. Piste de 1 200 mètres, un taxiway hors service, une manche à air, une tour de contrôle mobile, un parking au centre du terrain et un seul hangar où logeaient quelques appareils de l'ALAT, et des T-6 de l'armée de l'Air. Quel que soit la piste en service, les avions devaient remonter la piste en partant du parking, pour décoller ou revenir sur cette dernière pour rejoindre la bretelle centrale qui donnait accès au parking côté nord. Tout ce préambule pour expliquer l'histoire en question.

Cela se passait au mois de novembre, où les journées sont assez courtes et comme la piste était orientée est-ouest dans les vents dominants, le soleil levant ou couchant rendait la visibilité gênante aux atterrissages. J'avais personnellement lâché quelques jours auparavant une de mes élèves, Françoise, après une dizaine d'heures en double-commande et cinq atterrissages seule à bord. Suite à un contrôle en vol, je décidai de la laisser partir en solo à bord d'un Jodel *Paris-Nice* pour effectuer quelques tours de piste avant que le soleil ne soit gênant, du fait que l'on utilisait l'axe face à l'ouest. Il était 16 h 45, vent de 10 nœuds dans l'axe.

Moi-même, je décollais en Stampe avec un élève pour exercices locaux à proximité de l'aérodrome. Équipé d'un casque de radio, je pouvais en même temps écouter la Tour, donc le trafic et être en relation phonique avec l'élève en poste arrière du Stampe. Plafonnant à 1 500 pieds en dehors du circuit, je faisais exécuter une série de virages, quand j'entendis Françoise s'annoncer en étape de base pour atterrissage. Ordre lui fut donné de remettre les gaz, une patrouille de T-6 en longue finale rentrait de mission. Françoise obtempéra, passa verticale piste à 600 pieds pour un deuxième tour de circuit. À nouveau en base, Françoise reçut l'ordre de remise des gaz, la piste étant encombrée par les T-6 qui, après un break et atterrissage, remontaient cette dernière avant de dégager sur la bretelle centrale.

Pour la troisième fois, Françoise se retrouva en base pour entendre à nouveau la Tour lui donner ordre de remettre les gaz, une deuxième patrouille de T-6 allait occuper la piste pour partir en mission. Le temps de remonter la piste, points fixes, alignements, etc. Françoise se retrouva en base, où elle dut, pour la quatrième fois, remettre les gaz. L'écouteur sur mon oreille gauche m'informait des événements du trafic sur le terrain et je pensais que Françoise devait trouver le temps long. La patrouille décolla et le Jodel se retrouva pour la cinquième fois en vent arrière et en base. Conséquence fâcheuse, durant ces quarante minutes de vol le soleil, insensible au trafic sur le terrain, baissait sur l'horizon et dans l'axe de la piste.

Françoise, éblouie, ne distinguait plus cette dernière. Elle continua son approche finale or, il avait plu la veille au soir, les flaques d'eau des trous du taxiway hors service, brillaient sous les rayons du soleil couchant, ce qui induisit Françoise en erreur, pensant être dans l'axe de la piste. À environ six mètres du sol, elle comprit trop tard sa méprise quand son appareil s'encadra dans les cimes des arbres situés sur les côtés de l'entrée de piste, le train d'atterrissage arrachant les hautes branches, tandis que l'hélice hachait menu les feuilles qui voltigeaient en nuage venant se coller sur le pare-brise, réduisant davantage la visibilité. Françoise remit les gaz et releva le nez de l'avion. Complètement affolée, elle lança vers moi un appel radio en criant dans le micro : « *Pierre, Pierre, j'ai peur, j'ai peur.* »

Recevant son message, devinant les difficultés auxquelles Françoise était confrontée, je lui ordonnai de dégager et de reprendre de l'altitude, ignorant qu'elle venait de frôler une catastrophe, lui signifiant également que j'arrivais. Etant à ce moment là le dos tourné à l'aérodrome, je plongeai avec le Stampe plein gaz vers le terrain à vitesse proche de la VNE (275 km/h). La Tour me mit au courant de l'incident en me donnant approximativement la position du Jodel, réponse de ma part : « *Je m'en occupe.* » Rapidement, je rejoignis Françoise qui, complètement paniquée, maîtrisait difficilement son avion.

Un mouchoir sur la bouche, tétanisée sur les commandes, le moteur plein gaz, elle ne savait plus ce qu'elle faisait. Approchant avec précaution sur sa gauche, je ne cessais de lui parler par radio, essayant de la rassurer, lui demandant de réduire son régime moteur et de reprendre sa ligne de vol, lui assurant ma présence et qu'elle ne risquait plus rien. J'étais peut-être un peu trop optimiste. Passant en vol sous le Jodel, je visualisais les éventuels dégâts, en insistant sur le plan fixe arrière, mais seul le carénage de la roue gauche avait éclaté et ne gênait aucunement l'atterrissage du Jodel. En vol de groupe, j'apercevais Françoise pleurant, me suppliant de faire quelque chose, ne distinguant pratiquement plus rien devant elle.

Pendant plusieurs minutes, je la rassurai, lui donnant des instructions pour revenir vers le terrain, en effectuant un très large virage à faible inclinaison. Nous étions à 1 200 pieds et pendant cette « *promenade* » au-dessus de la nature le soleil déclinant disparaissait à l'horizon. À nouveau face à la piste, en très longue finale, la Tour nous autorisant à atterrir, je donnais à Françoise les dernières instructions : réduire légèrement les gaz et de prendre son assiette de descente à 60 nœuds. Sans relâche, je la persuadai que tout allait bien se passer si elle exécutait rigoureusement mes consignes. Sans cesse, je lui faisais rétablir son équilibre, car son appareil « *dansait* » sur les trois axes. Reprendre les erreurs d'un élève à l'atterrissage, en étant à bord, est toujours chose facile, mais guider l'atterrissage d'un autre avion, en volant à ses côtés, relève du défi.

Il fallait aussi être précis, à l'approche, pour éviter une remise de gaz qui aurait certainement provoqué une catastrophe, vu l'état de panique de Françoise. Inquiet, je l'étais, mais confiant. Et c'est ainsi que j'accompagnai le Jodel jusqu'à l'entrée de piste. Toujours sous mes recommandations, au bord de la syncope, exécutant difficilement mes directives, ne pouvant, elle-même assurer son atterrissage.

Arrivée près du sol, je lui fis faire un palier, moteur complètement réduit, mais elle prit un peu de hauteur, l'appareil perdant rapidement sa vitesse et sa sustentation, s'enfonça brutalement, touchant le sol dans un déséquilibre total, roulant une dizaine de mètres avant d'effectuer un cheval de bois sur la droite, exécutant un 360° à faible rayon, l'aile gauche raclant le sol avant que l'appareil ne s'immobilise complètement. Françoise avait perdu connaissance au contact du sol. Quant à moi, le Stampe « *aux grands angles* » près du décrochage, je remis les gaz à fond en donnant la plus grande frayeur à mon élève qui, au poste arrière, avait les yeux fixés sur le badin qu'il n'avait jamais vu si bas à trois mètres du sol (70 km/h). Après un rapide tour de piste à basse altitude, je posai le Stampe auprès du Jodel. Françoise recevait les premiers soins des sapeurs-pompiers que la Tour avait alertés, s'attendant à un crash en règle sur la piste, ne s'étant à aucun moment immiscée dans la discussion radio entre Françoise et moi. Reprenant ses esprits, sans un mot, Françoise me sauta au cou, pleurant, tremblant de tous ses membres, jurant de ne plus remettre les pieds dans un avion. Françoise, qui était lieutenant dans l'armée de l'Air, a tenu parole. Elle abandonna ce sport aérien auquel elle tenait tant.

N'ayant plus de ses nouvelles depuis les événements d'Algérie, j'espère pourtant que Françoise a repris sa promesse.

Le Fairchild 24 F-OABI

Lors d'un décollage à Maison-Blanche, le Fairchild F-OABI eut un incident, sortit de piste et la jambe de train d'atterrissage côté droit céda. L'avion fut remorqué et réparé. Cet incident me fit craindre la fiabilité des attaches des jambes de train sur la cellule. Un axe d'une vingtaine de centimètres de long accrochait simplement le train au fuselage. Il est vrai que cet appareil avait été conçu pour utiliser des pistes en dur et que cette particularité du train était un « fusible ». Or, certains de nos déplacements nous amenaient à atterrir sur pistes de sable, de terre battue ou d'alfa. Étudiant de plus près le train du Fairchild, je me disais qu'un tel incident pouvait à tout moment immobiliser cet avion loin de Maison-Blanche, ce qui aurait posé un problème de rapatriement. Je fis part de mes craintes au bureau d'études de l'AIA, en leur proposant une modification : ajouter deux barres profilées, fixées d'une part sur les rotules des roues et d'autre part, à l'arrière du fuselage, à la hauteur du centre de gravité de l'avion. L'étude faite, calculs, plans, exécution. J'étais quelque peu soulagé et après des essais de roulage au sol et d'atterrissages provoqués durs, sur la piste de Maison-Blanche, je convoquai le service Véritas.

Dossier envoyé à Paris qui déplaça un ingénieur et après visite de l'appareil, ce dernier décréta qu'il fallait démonter ces renforts du fait que l'original était un fusible en cas d'atterrissage dur. Vexé, je démontai le tout et je jetai « *la modification* » à la poubelle.

Rassuré, l'ingénieur Véritas reprit le chemin de Paris et moi je récupérai les deux bras de renfort que je montais en dix minutes sur le train, lors d'un voyage dans le sud ou en terrain lourd. Le Fairchild n'a plus jamais eu d'ennuis.

La Coupe du Moniteur

Chaque année j'organisais un concours au sein du club, en offrant une coupe au pilote qui affichait le plus grand nombre d'heures de vol au cours des douze mois. Cette coupe était plus prisée par les pilotes que celles du Compas Vion, de la Générale de Fonderie, des Rallyes de Sicile, du Rallye du Maroc, du Rallye Inter-club, etc.

Les pilotes s'auto-contrôlaient sur les heures de vol de chacun, pour être en tête du classement en fin d'année où, en Assemblée générale, la coupe était remise au vainqueur.

C'était l'une des festivités la plus appréciée et aussi la plus disputée.

Les festivités au Club

Tout était bon pour faire la fête.

Repas collectifs, assemblée générale, baptêmes d'avions nouveaux, ou de « poussins » nés de parents pilotes, Mariages, brevets, nouvel adhérent, Noël, anniversaires, lâchers, etc.

Il y avait toujours quelques bouteilles de champagne au frais.

Cela se passait, bien entendu, après les vols. Cette ambiance était particulièrement appréciée des pilotes et de leurs familles.



▼ Dans le club house : Raymond Soler, Yves Bihan, Monique Belleculée, Gérard Jarrige, Simone Laurens, Dentel et Pierre Llopis. Devant : Henriette Laurens

▼ En mars 1954, Jacques Banuls (entre Pierre Llopis et André Bassoileil), reçoit la Coupe du Moniteur, il a effectué 82 h 15 de vol dans l'année



Dépannage à Oran-La Sénia

Annie était un pilote remarquable. Elle pilotait tous les types d'appareils du club. Devant se rendre à Oran, elle prit le *Norécrin* F-OAUX pour la journée.

Vers 10 heures, je reçus un coup de téléphone d'Annie qui me faisait savoir qu'au décollage, avec deux amis à bord, le *Norécrin* avait eu une panne moteur. L'avion avait été remorqué jusqu'au parking et Annie demandait des instructions, ne pouvant m'en dire davantage sur les circonstances du décollage.

Je lui confirmai mon arrivée pour essayer de dépanner l'OAUX. Caisse à outils, pompe à essence, bougies et me voilà parti pour La Senia en Fairchild.

Arrivé vers 12 h 30. Explications d'Annie, capots enlevés, contrôle, rien ne paraissait anormal. Je décidai une mise en route du moteur. Ce dernier partit au quart de tour et tournait comme une horloge. Point fixe soutenu, tout allait bien. En relation avec la Tour, je fis un vol de contrôle. Tout était OK. Retour au sol. Je demandai à Annie si elle avait touché le robinet d'essence. Négatif, me répondit-elle et elle m'avoua que, ne voulant pas déjeuner seule, elle avait trouvé ce moyen pour m'inviter.

La « *gueulante* » coupa les appétits. Remise en route des deux avions et direction Maison-Blanche. Cette plaisanterie a coûté cher à Annie, deux allers et retours Maison Blanche-La Senia, le vol de réception, plus l'engueulade.

Les Conventions

Plusieurs conventions ont été signées entre le club de l'AIA et différents organismes, telle que la convention avec le Ministère de l'Air à Paris pour la formation et l'entraînement du personnel de l'AIA désirant apprendre à piloter. Il s'agissait des directeurs techniques, administratifs, des contrôleurs, des chefs d'atelier, des techniciens des bureaux techniques, des metteurs au point, etc.

Une deuxième convention concernait les anciens pilotes militaires pour entraînement.

Une troisième, avec l'ALAT qui nous affectait un Piper (le 10-A1) pour la formation des jeunes (prémilitaire CAPM 14) et le perfectionnement des réservistes.

Une quatrième avec l'armée de l'Air basée sur l'aéroport de Maison-Blanche pour des missions en zones d'activité, pour le transport de blessés militaires ou civils, pour le repérage des sites opérationnels avec des officiers de l'armée de Terre, pour transporter des journalistes (dont J-J S.S.) en reportages sur les lieux d'interventions, etc.

Étant rappelé dans les UT (unités territoriales) en tant que réserviste, j'avais été désigné pour ces missions et mis à la disposition de l'état-major de l'armée de l'Air, ainsi que deux autres pilotes enrôlés dans les UT et faisant partie du Club.

Une cinquième convention avec Air France et Air Algérie pour la formation pilote et le perfectionnement jusqu'au brevet de pilote professionnel, des radios et des mécaniciens navigants. L'intérêt avec l'armée, c'est que l'on nous rétribuait en essence (20 litres) plus trente francs par heure de vol (c'était en 1958).

À cette époque, on ne savait plus où stocker le carburant, ce qui nous permettait de faire plusieurs vols à titre club, c'est à dire des vols gratuits pour promouvoir les sports aériens.



Berdat, André Jourdan, Loacis, Raymond, Perois

Le 10 novembre 1955 - Réception au club-house

Allocution du président André Bassoleil - Mme Pierre Llopis, André Bassoleil, Paul Wicker et André Jourdan



▼ *Eugène Lagarde, Louis Fyot, Paul Llopis et René Cartier*



Dépannage « Alimentation »

Le 1^{er} août 1958, coup de téléphone de Monsieur Miller, directeur général d'une société de recherches pétrolières dans le Grand Erg occidental, le camion de ravitaillement de la station étant en panne de boîte de vitesse entre Aïn-Sefra et Colomb-Béchar, le personnel n'étant plus ravitaillé en vivres, Monsieur Miller me demanda un vol en urgence pour Oued-Rharbi. Coordonnées prises, fréquence radio de la station et préparation en modifiant le Fairchild F-OABI « *en cargo* ». Sièges avant droit et arrières enlevés, fixation de plaques de contreplaqué pour protéger le jeu du palonnier côté droit et protection de la soute à bagages arrière. Plein complet. Décollage le lendemain à 5 heures du matin, direction Oran où, par radio à la Tour, je demandai un taxi.

Deux heures de vol, atterrissage à La Senia, taxi, direction le marché Karguentah à Oran, achat de fruits, légumes, pâtes, café, pain, sardines fraîches dans trois congélateurs portatifs, vin et autres. Un vrai marché, le tout devant rentrer dans l'espace « *cargo* » du Fairchild. Retour à La Senia, mise en place du ravitaillement dans les moindres recoins (280 kilos de produits) pour douze personnes, temps d'arrêt : 3 heures, et départ vers Colomb-Béchar (2 heures de vol) pour un complément d'essence et décollage vers Oued-Rharbi, 2 h 50 de vol au-dessus du désert. À cette époque, il n'existait pas de VOR et encore moins de GPS, que la gonio, fallait-il encore une balise ! Mais là, rien que du sable.

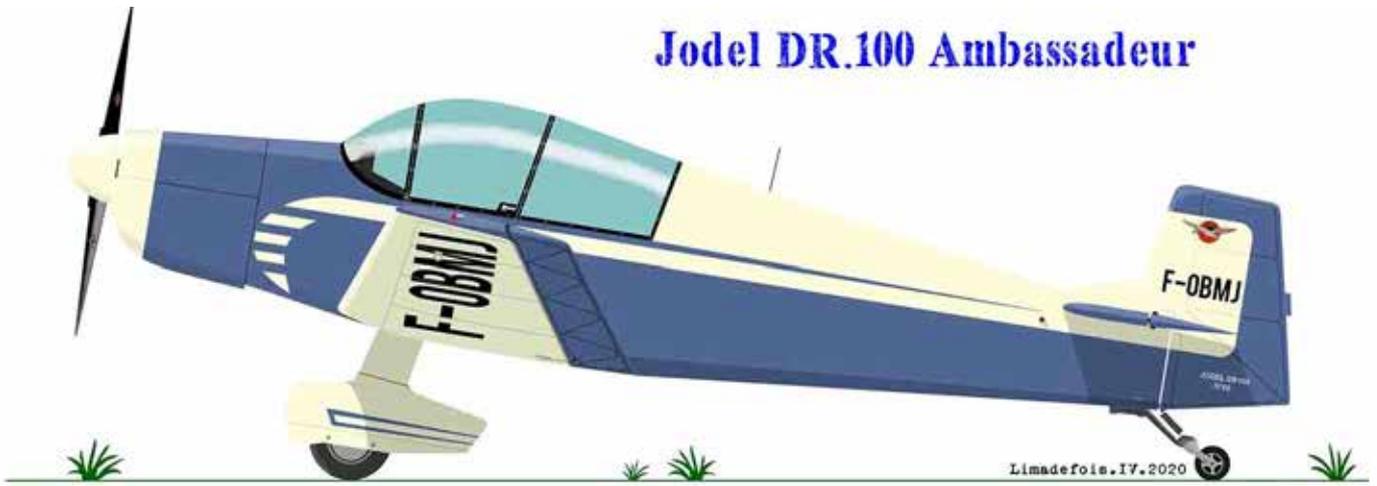
Par radio, je demandai au personnel de la station de recherches d'allumer un feu faisant beaucoup de fumée (huile, pneumatiques) qui pouvait, à l'approche du site, me servir de repère, ayant une météo rudimentaire de ces lieux. Repérage de la fumée. Atterrissage, déchargement ultrarapide, remerciements, une bière, quarante litres d'essence pour l'avion et décollage direction Aïn-Skrouna pour compléter le plein d'essence après 2 h 30 de vol. Puis direction Maison-Blanche, atterrissage à 20 h 35, après 11 h 35 de vol et 5 heures d'arrêts aux escales, pour une distance de 2 300 km.

Convoyage du Jodel *Ambassadeur* F-OBMJ

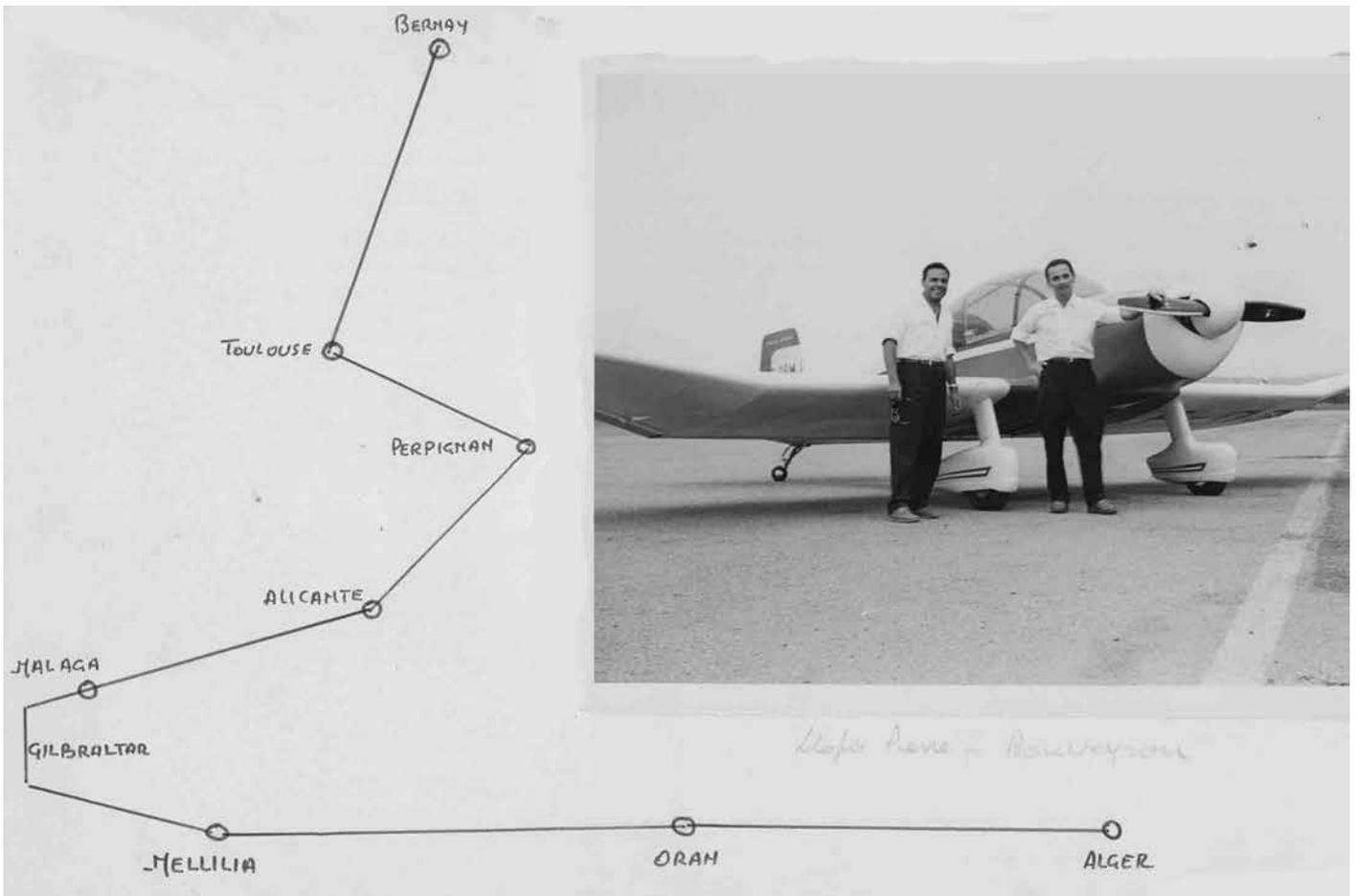
Mon copilote était Bouveyron. Il fallait convoier le SANDR 100 *Ambassadeur* de Bernay, dans l'Eure, à Maison-Blanche. Construit aux usines Querey, cet appareil trois/quatre places, avec un moteur de 90 chevaux, avait la particularité de posséder une hélice à pas variable automatique, ce qui veut dire que le changement de pas s'effectuait par masselottes à l'intérieur du moyeu d'hélice. Plus on mettait de gaz, plus l'hélice passait au petit pas (décollage), en vol, en réduisant le moteur au régime de croisière, les masselottes orientaient les pâles aux grands pas. C'était un gros avantage pour décoller chargé maximum et avoir une bonne vitesse de croisière : 220 km/h. Arrivés à Bernay, surprise : l'appareil n'était pas terminé. Il a fallu attendre trois jours avant la livraison. Vol réception avec le pilote d'usine, quelques petits réglages et départ pour Alger par l'Espagne. Rien de particulier, si ce n'est que j'avais fait une demande à la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), suite à une sérieuse étude de parcours, pour effectuer ce convoyage « *en direct* », sans escale. Bernay-Alger, 1 600 kilomètres au niveau 90, seul à bord avec un réservoir supplémentaire d'essence de 120 litres, l'installation d'une pompe à main pour transvaser le carburant dans le réservoir principal. Croquis de l'installation joint au dossier. Le temps de vol : environ huit heures, ce qui pour moi ne présentait aucun problème.

Convocation à la DGAC à Alger pour m'entendre dire « *Pas question. Demande refusée.* » Je n'avais qu'une solution, amener l'avion par l'Espagne et Gibraltar.

Jodel DR.100 Ambassadeur



▲ L'Ambassadeur F-OBMJ



Le Convoyage de l'Ambassadeur F-OBMJ, en septembre 1959, par Pierre Llopiès et Bouveyron

Décollage de Bernay, escale à Toulouse le temps de l'avitaillement en essence, puis direction Perpignan. Voyage entre deux couches de nuages, chrono, puis descente dans un « *trou qui se trouvait là pour nous* ». Passage sous les nuages en vue du sol, mais sous des trombes d'eau. Repère : verticale Narbonne. Un vent de dix nœuds venant du sud-ouest, non identifié par la météo de Toulouse, nous entraînait au nord de notre route. Cap sur Perpignan, appel radio, consignes nous accordant une présentation en direct, pas de trafic pour l'instant. Toujours sous les trombes d'eau, chahutés, points de repère difficiles à définir, nous voilà en vue de la piste. Annonce à la Tour en longue finale. « *OK, piste libre.* » Préparation de l'avion, descente et atterrissage... sur une nouvelle piste en construction, au milieu de scrapers, de camions, tous à l'arrêt sur les bas-côtés de la piste et ne fonctionnant pas par ce temps. Frayeur, freinage à outrance, 180° sur la piste, remise des gaz, décollage vent arrière. Pas d'obstacle devant nous, décollage laborieux, mais enfin en l'air à nouveau, en espérant qu'il n'y ait pas eu de témoins de cette « *prouesse* ». Reprise d'altitude, 180°, et à nouveau direction l'aéroport, le vrai, qui par radio demandait notre position après avoir entendu « *en longue finale* ». Enfin, atterrissage sur la bonne piste en soulevant des gerbes d'eau, tel un hydravion à l'amerrissage puis mise à l'abri de l'appareil dans un hangar. Formalités et « *motus* » sur notre « *exploit* » du premier atterrissage. Sans le vouloir, nous étions les premiers à avoir atterri officiellement sur le nouvel aérodrome en construction.

Le lendemain, accalmie. Décollage vers l'Espagne, c'est à dire Barcelone pour les formalités douanières et ensuite Alicante où, après ravitaillement (personnel et avion), nous repartons vers Malaga pour une escale de nuit. Le temps étant redevenu serein, nous avons coupé directement en direction d'Oran, sans survoler Gibraltar et sans gilets de sauvetage à bord. Avitaillement à La Senia et direction « *le bercail* », Chéragas, après trois jours de convoyage.

Record battu

Il y a toujours un record à battre et celui que je vais citer, à fait beaucoup de bruit dans les revues aéronautiques.

En une journée, en juin 1955, l'Aéro-club a réalisé vingt et un brevets premier degré sur l'aérodrome de Blida. Pourquoi Blida ? Simplement par mesure de sécurité (contrôle, sapeurs-pompiers, ambulance) que l'on mettait à notre disposition, ainsi qu'une journée complète pour l'utilisation de l'aérodrome.

C'était un dimanche. Accords pris avec le commandant de la base, qui mettait également à notre disposition la cantine où les repas pour une quarantaine de personnes revenaient à un prix défiant toute concurrence. Durant trois semaines, j'avais peaufiné la mise au point de cette journée exceptionnelle : préparation mécanique de quatre Stampe, outillage pour dépannage éventuel, deux roues de Stampe, deux jeux de bougies, un fût d'huile, des barographes, des fiches d'épreuves, un tableau noir pour dernières instructions et du courage.

Pour les départs, tirage au sort des candidats. Commissaire de l'Aéro-club de France pour le contrôle des épreuves. Pilotes convoyeurs de Stampe, Maison Blanche-Blida et retour. Bref une organisation qui demandait beaucoup de concentration. J'ai dû étudier un circuit genre « *noria ininterrompue* », pour que les quatre Stampe évoluent en même temps sans se gêner. Le but des épreuves était de réaliser cinq « 8 » à 150 mètres de hauteur entre deux points de repère distants de 300 mètres environ, d'atterrir en position « *piste* » (queue haute) de redécoller pour une montée à 600 mètres et prise de terrain avec atterrissage trois points, c'est à dire que les trois roues

L'AÉRO-CLUB DE L'A.I.A. a tété hier les brevets de 11 élèves pilotes

L'ambiance était chaude hier au café de l'Hérault à Hussein-Dey, où l'Aéro-Club de l'AIA fêtait comme il se doit, autour de tables bien garnies, onze élèves pilotes qui viennent de recevoir leur brevet de pilote.

Parmi l'assistance chamarrée et joyeuse, où se mêlaient tenues civiles et militaires, on remarquait particulièrement MM. Bassoleil, président de l'Aéro-Club de l'AIA; Wickers, ingénieur de l'Air à Maison-Blanche et Cartier, vice-présidents; Caillou, président de la section d'aéro-modélisme; Llopis Pierre, moniteur et Llopis Paul, trésorier et actif organisateur de cette sympathique manifestation; Dentel; de nombreux pilotes...

M. Bassoleil, en quelques mots simples dit combien l'activité de l'Aéro-Club de l'AIA lui était chère, cet aéro-club qui, grâce au dévouement absolu du moniteur Llopis Pierre, avait pu s'élever au niveau des grandes organisations aéronautiques d'Algérie.

Ses félicitations s'adressèrent ensuite à Mlle Bellecullée Monique qui est la première jeune fille de l'Aéro-Club à recevoir son brevet de pilote; à MM. Pettenaro Henri, Devantour, Jean Ruffer, Coll, Rodenas, Bennasar, Segalier, Geilman, Amar Maurice, Barber Max, tous brevetés premier degré; Bihan Yves, breveté deuxième degré; Dichtel Camille, Vial, Maurel, lâchés sur stampe; Jeannot, vol à voile du centre de Constantine brevet D. et Siroty, brevet C., épreuve de durée D., tous deux de l'Aéro-Club.

Puis ce fut le tour des « brevetés » qui furent amenés à déclarer « à leur manière », leurs impressions sur leur premier lâché. Ils furent unanimes à avouer que le mérite de leur réussite revenait à leur moniteur M. Llopis.

Cette sympathique manifestation prit fin après des toasts portés à l'avenir des prochains succès de l'Aéro-Club de l'A.I.A. M. FERRARI.



Mlle Monique BELLECULEE est heureuse, en descendant de son avion, d'être la première jeune fille de l'Aéro-Club à être brevetée pilote

▼ Pierre Llopis en Minicab à Blida, le jour des onze brevets



de l'avion devaient toucher le sol en même temps. Avant cela, le commissaire interrogeait les candidats sur les paramètres du Stampe, sur la mécanique de vol, sur les consignes de sécurité à tenir, etc.

Vingt et un brevets ont été réalisés dans la journée, non-stop, sans aucun incident notable. L'armée avait mis un car à notre disposition pour emmener les pilotes à la cantine où un copieux repas leur avait été préparé.

Seuls, le commissaire, le mécanicien et moi avons déjeuné d'un sandwich et d'une bière, devant être là pour le bon fonctionnement des épreuves « *non-stop* ». Pendant le déjeuner, les « *pilotes candidats* » avaient préparé « *une petite blague* » pour le Commissaire. Sur une feuille de barographe vierge, ils avaient tracé à la règle ce qu'ils devaient réaliser en vol, avec une annotation à son intention : « *Faites-en autant* » et ils ont tous signé et daté ce petit souvenir.

En fin d'épreuves, le commandant de la base est venu personnellement féliciter les candidats et les dirigeants. Excellente journée pour l'Aéro-club de l'AIA.

Le coup de l'hélice

Un souvenir que je peux évoquer est le plus « *visible* » car il me laissa une trace à vie sur la main gauche !

Dans les deux postes de pilotage du Stampe, il y avait la commande des magnétos. Nous pouvions aussi bien, de la place avant ou arrière, mettre les contacts. N'oubliez pas qu'en vol solo on pilotait de la place arrière, place pilote. En instruction, le moniteur se trouvait donc devant. Il y avait la possibilité de basculer les contacts devant ou derrière par un petit commutateur, même si ceux-ci restaient branchés. Dans ces cas là, seul le poste branché « ON » était opérationnel.

Un jour, le plus jeune breveté pilote du Club et le plus vieux, décidèrent de fêter leurs récents brevets, en allant faire un vol avec le F-BGTO, chacun complimentant l'autre. En brassant l'hélice, je demandai, selon la procédure : « *Contacts coupés ?* » et deux voix me répondirent en chœur : « *Coupés* ». À peine touchai-je l'hélice que le moteur démarra du premier coup, en m'attrapant au passage la main gauche.

Bon, je vous fais grâce de la suite, les deux pilotes coupant le moteur, sautant de l'avion. Hôpital, opération et main sauvée, même si elle est un peu « *tordue* ». La seule chose que j'avais demandé au toubib, c'était qu'il se débrouille pour que je puisse continuer à tenir un manche de la main gauche ! L'explication fut que le plus jeune pensait que le vieux avait la maîtrise des contacts, sans faire attention aux siens et le plus vieux bien entendu pensait l'inverse, ses contacts occultés, commutateur sur poste arrière sur « *On* ».

Problème de plomberie

À Maison-Blanche, après une révision générale du Stampe F-BBNU, vol de réception avec un contrôleur Véritas (Mr Maquet). Décollage et, à 400 pieds, arrêt brutal du moteur. Remorquage de l'appareil à l'AIA. Contrôle visuel du moteur, rien d'apparent, compressions correctes. Remise en route sur cales et le moteur tourne régulièrement, même plein gaz. J'insiste sur le plein gaz et le moteur s'arrête de nouveau après une minute. La panne venait du tube en caoutchouc disposé dans le réservoir d'essence. Caoutchouc sur lequel était disposé un plomb percé en son centre, et

qui par son poids se maintenait au point le plus bas pour alimenter le moteur en voltige.

L'intérieur du tube s'était désagrégé par manque d'essence dans le réservoir du fait que l'appareil avait passé plus d'un mois en usine, pour sa Révision Générale. À sec, le tube se craquela de l'intérieur et forma un bouchon qui laissait passer difficilement le carburant. Moteur au ralenti tout allait bien, la pompe à essence restait alimentée. Mais à plein régime et en insistant comme au décollage, l'essence arrivait à faible débit, la cuve du carburant n'étant plus alimentée, le moteur calait.

Changement de tuyauterie et note diffusée dans les clubs disposant de Stampe, avec référence de la modification.



▲ Le 10 novembre 1955 dans le club house : Jean-Claude et Simone Caillou (et leur bébé), Raymonde et Roger Fyot et Bordat

▼ Mme Escandell, Mme Paul Llopis, Mme Fyot, Mme Pierre Llopis, Mlle Lagarde, Mme Ponneau et son enfant, Paul Wicker



L'Aéro-club de l'AIA (5)

Adieu à Maison-Blanche

En 1951, avec son activité intense, l'aéroport de Maison-Blanche ne pouvait plus permettre aux avions légers de « *trafiquer* » sur son terrain. Dans ces conditions, il devenait indispensable de trouver rapidement une plateforme pour l'entraînement des pilotes des aéro-clubs. La Réghaïa fut désigné, en attendant la construction d'un aérodrome pour aéro-clubs, entièrement destiné aux avions légers; à Chéragas.

Bien que le départ des aéro-clubs soit relativement peu sensible pour l'ensemble du trafic aérien de Maison-Blanche, c'est en définitive elle qui date et marque l'époque du développement et d'une activité accrue des trois grands clubs algérois : Aéro-club d'Algérie, Association aéronautique algéroise (Aéro-club des 3A) et Aéro-club de l'AIA.

Il n'est meilleure manière que de comparer, pour s'en persuader, le rendement des années précédentes aux mêmes époques. Son évolution rapide, son activité intense, sa liberté d'action, ont démontré que sur un grand aéroport, l'aviation légère est sujette à l'asphyxie. Cependant, il génère un problème : celui de la concurrence pour les aéro-clubs basés sur le même terrain et qui, si cela provoque un développement aéronautique, laisse à désirer pour la qualité de l'école. Trop d'appareils en tour de piste, trop de remise de gaz, trop d'attention pour les élèves qui se déconcentrent de leur « *travail* ».

À Chéragas, les trois clubs, disposaient de plus de quarante avions, sans compter ceux de l'ALAT qui y stationnaient, ce qui donnait parfois lieu à dix avions en circuit. La DGAC a désigné pour régler le trafic un contrôle sous la direction d'un directeur des vols qui avait en charge l'instruction de contrôleurs stagiaires en formation et qui, après un stage de quelques mois, étaient mutés sur d'autres aéroports.

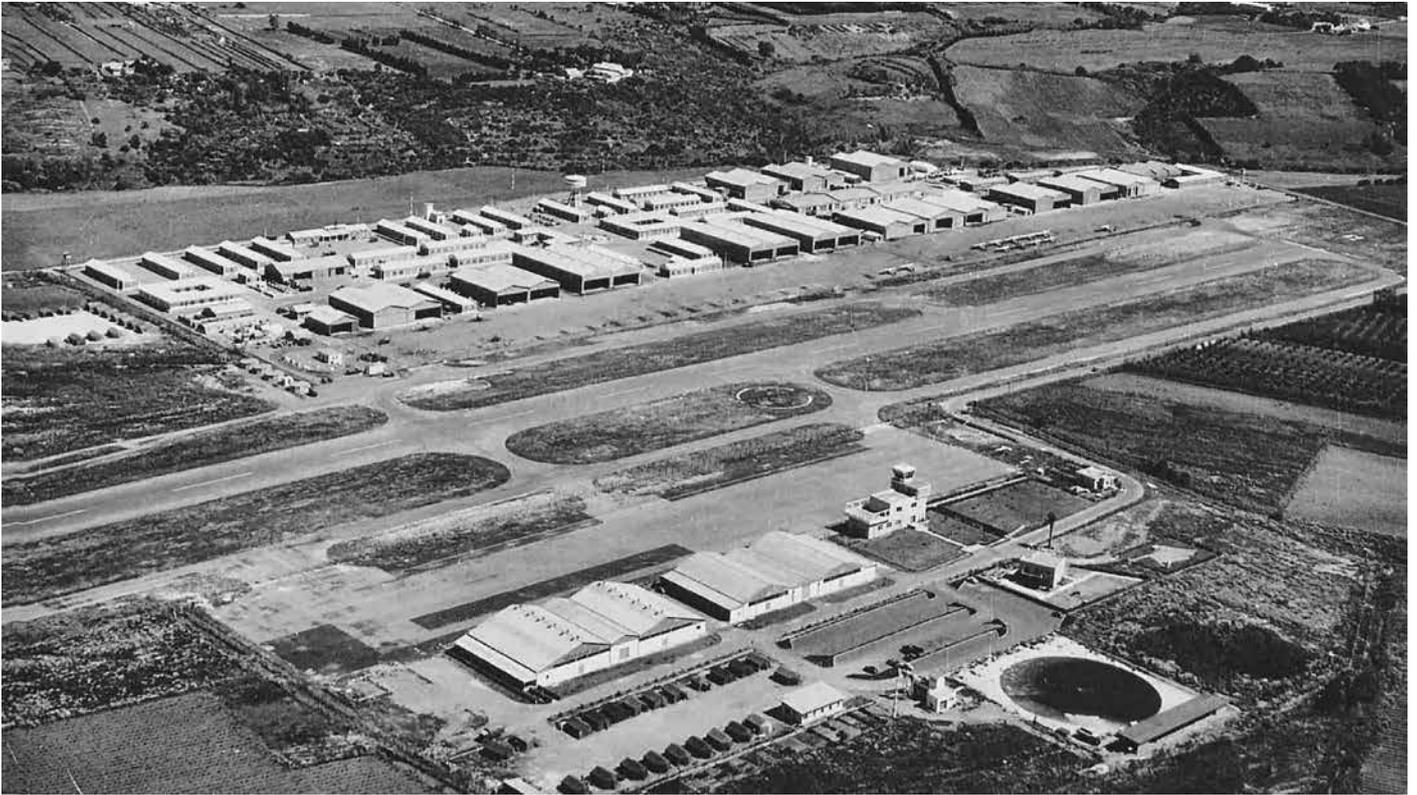
On n'a jamais déploré un incident quelconque sur l'aérodrome de Chéragas qui comptait par milliers les mouvements des avions des clubs, de l'ALAT et des avions de passage.

Chéragas fut fermé en juin 1962, laissant au FLN la totalité des avions et des installations, suite aux « *Accords d'Évian* ».

L'épopée extraordinaire d'un *Norécrin*

La société Miller réserva un avion pour un déplacement de deux ingénieurs étrangers et d'un interprète, pour Tripoli en Libye. Ne pouvant assurer ce voyage, ayant pris plusieurs rendez-vous avec des élèves, je proposai cette mission à B., un pilote chevronné, adjudant-chef mécanicien dans l'armée de l'Air, détaché aux AIA pour les vols de réception des avions sortis de l'usine.

Un *Norécrin* fut préparé et, le surlendemain, le voyage eut lieu. Direction Tunis, 620 kilomètres pour avitaillement et route vers Tripoli en passant verticale Gabès, également 620 kilomètres. Après une escale de deux jours, retour sur Alger. En fonction de la météo, le pilote décida de passer par Biskra, 700 kilomètres, pour avitaillement. Sur le parcours du retour, le ciel était passablement couvert et comme l'avion devait survoler une chaîne de montagnes, le pilote prit la décision de passer au-dessus de ce mur qui se dressait devant lui et il se trouva à 3 500 mètres avec toujours devant lui ce mur bourgeonnant. Plein gaz, prenant une pente de montée importante, il allait



▲ ▼ *L'aérodrome de Chéragas. Le hangar de l'Aéro-club de l'AIA au premier plan sur la photo du haut et à droite sur la photo du bas*



▼ *Un Norécrin de l'Aéro-club de l'AIA décolle de Chéragas*



atteindre le sommet des nuages quand l'avion décrocha, partant en vrille, plongeant à travers les nimbo-stratus. Combien de temps dura l'autorotation ? Personne ne peut le dire, pas même le pilote, mais cette chute brutale dura certainement, pour les occupants de l'avion, une éternité. Le réflexe du pilote a été salvateur, en gardant « *manche au ventre* », n'essayant pas de redresser la vrille, ce qui aurait été fatal en nuage. La chance était avec lui puisque l'avion déboucha du nuage entre deux montagnes. Le pilote sortit de l'autorotation mais, en remettant les gaz, le moteur eut d'énormes ratées. La buse du carburateur avait givré. Le temps de tirer le réchauffage carbu, le moteur repartit et reprit son régime. Il était temps. L'avion était à 150 mètres du sol.

Suivant la vallée, reprenant de l'altitude jusqu'à la base des nuages, le voyage continua vers Biskra et Alger. À l'arrivée, un des passagers se mit à genoux et embrassa le sol. Le pilote partit directement chez lui où, durant quatre jours, il écopa d'une sacrée jaunisse. L'appareil fut passé au banc, aucune déformation ne fut retenue, après une vrille de plus de 3 000 mètres.

Pris en flagrant délit

Revenant d'Aïn-Skrouna, où j'avais déposé deux ingénieurs de chez Miller, je vis au ras du sol, entre Blida et Alger, un *Norécrin* du Club faisant du rase-mottes avec des passages et chandelles au-dessus d'une ferme. Relevant l'heure, j'allais réprimander le pilote à son retour à Maison-Blanche. Le « *délinquant* » arriva une demi-heure après, content de son vol.

Changeant de tactique, je décidai de lui donner une « *leçon* » de respect des consignes de vol en lui proposant, pour le lendemain, un vol de contrôle, entre Alger et Aïn-Skrouna, 300 kilomètres. Dès le départ, prise d'altitude jusqu'à quinze mètres du sol, avec ordre de sauter les obstacles en restant toujours à cinq mètres au-dessus et cela jusqu'à Aïn-Skrouna. Lignes d'arbres, lignes à haute tension, fermes, montagnes, etc. Tout devait être survolé à cinq mètres de hauteur. Aïn-Skrouna, passage sur la piste et retour à Alger toujours à la même hauteur. À l'arrivée, le pilote avait compris la leçon...et la trouille inavouée lui fit dire : « *OK, je ne recommencerai plus.* »

Incident moteur en Fairchild

Revenant de Biskra avec deux élèves, en exercice navigation sur Fairchild, et après passage des montagnes du Hodna, le moteur eut des ratées spasmodiques, sans que le compte-tours accuse une chute du régime. Nous étions à 120 kilomètres de Maison-Blanche et à une altitude de 2 000 mètres. Le calme étant revenu n'a pas duré longtemps. Les ratés reprirent. Je pensais que l'essence que nous avions prise à Biskra, avait quelques gouttes d'eau qui, au passage dans le carburateur, donnaient des vibrations au moteur. Les ratés continuaient de plus belle et je dus réduire le régime, laissant filer l'appareil en descente, espérant pouvoir passer la chaîne de montagnes qui se dressait devant nous.

Les secousses commençaient à m'inquiéter, ayant réalisé que ce n'était pas compatible avec quelques gouttes d'eau en suspension dans l'essence, ces secousses étaient d'ordre mécanique. Réduisant encore de quelques tours, nous avons pu passer les montagnes, en slalomant avec les sommets, pour enfin arriver à Maison-Blanche où, par radio, j'ai demandé un atterrissage d'urgence. La panne était bien d'ordre mécanique : le vilebrequin du moteur était fendu en ellipse, en son milieu, sur vingt centimètres.



▲ ▼ *Le hangar de l'Aéro-club de l'AIA à Chéragas, côté piste en haut (avec le Piper L-18 confié par l'ALAT) et côté parking-auto en bas*



Baptêmes de l'air à Orléansville

Très souvent, nous étions sollicités pour organiser des journées de vol d'initiation. Orléansville a été une des sorties les plus belles et des plus rentables pour le Club. Programme : départ un samedi matin aux aurores de six appareils (Fairchild, *Frégate*, deux Stampe, Jodel, *Minicab*) en vol de groupe. Je devais réduire la vitesse du Fairchild pour que tout le monde puisse suivre. Arrivée spectaculaire à Orléansville où nous attendaient les notables et les autorités de la ville. Civilités, présentations et immédiatement, petit « *en cas* » de bienvenue.

Les baptêmes de l'air, sur l'hippodrome, commencèrent avec les autorités qui donnaient l'exemple aux concitoyens. Les pilotes se relayaient jusqu'à midi, où un repas gastronomique nous attendait en ville. L'après-midi, les Orléansvillois arrivaient en masse et, malgré le service d'ordre organisé par la police locale, il était difficile de contenir les « *passagers* » pressés de prendre l'air. Cela dura jusqu'à la fin du jour. Je prenais trois passagers à chaque vol en Fairchild. Cela ne suffisait pas. La nuit arrivant, je fis placer un véhicule en début de piste, phares allumés, et un deuxième en fin de piste avec uniquement les codes. Je pouvais ainsi visualiser l'axe de la piste, les phares de l'avion suffisaient pour évaluer la hauteur à l'atterrissage, je pus ainsi voler « *en infraction* » durant plus d'une heure après l'heure légale, en souhaitant que tout se passe bien. Quant aux passagers de nuit, ils étaient ravis.

Le lendemain, dimanche, fut une journée de folie. Je ne sais combien de personnes ont pris leur vol d'initiation. Il fallait aussi penser au retour à Maison-Blanche. Nous n'avions que 190 kilomètres à faire, mais il fallait « *rentrer au bercail* » avant l'heure légale du coucher du soleil. Je fis donc partir les appareils les moins rapides et fus le dernier à décoller, après d'ultimes poignées de main, de remerciements et de petits cadeaux (paniers de produits régionaux, bouteilles de vin, etc.) Retour limite sur Maison-Blanche, plus que limite puisque j'arrivai de nuit. Le contrôleur de service ce dimanche-là était membre du Club. Je posai l'appareil « *incognito* » et, surprise en fin de roulage, je vis dans le faisceau du phare un Stampe qui dégagait la piste. C'était un pilote qui avait été surpris par la nuit en allant survoler la ferme d'un de ses amis.

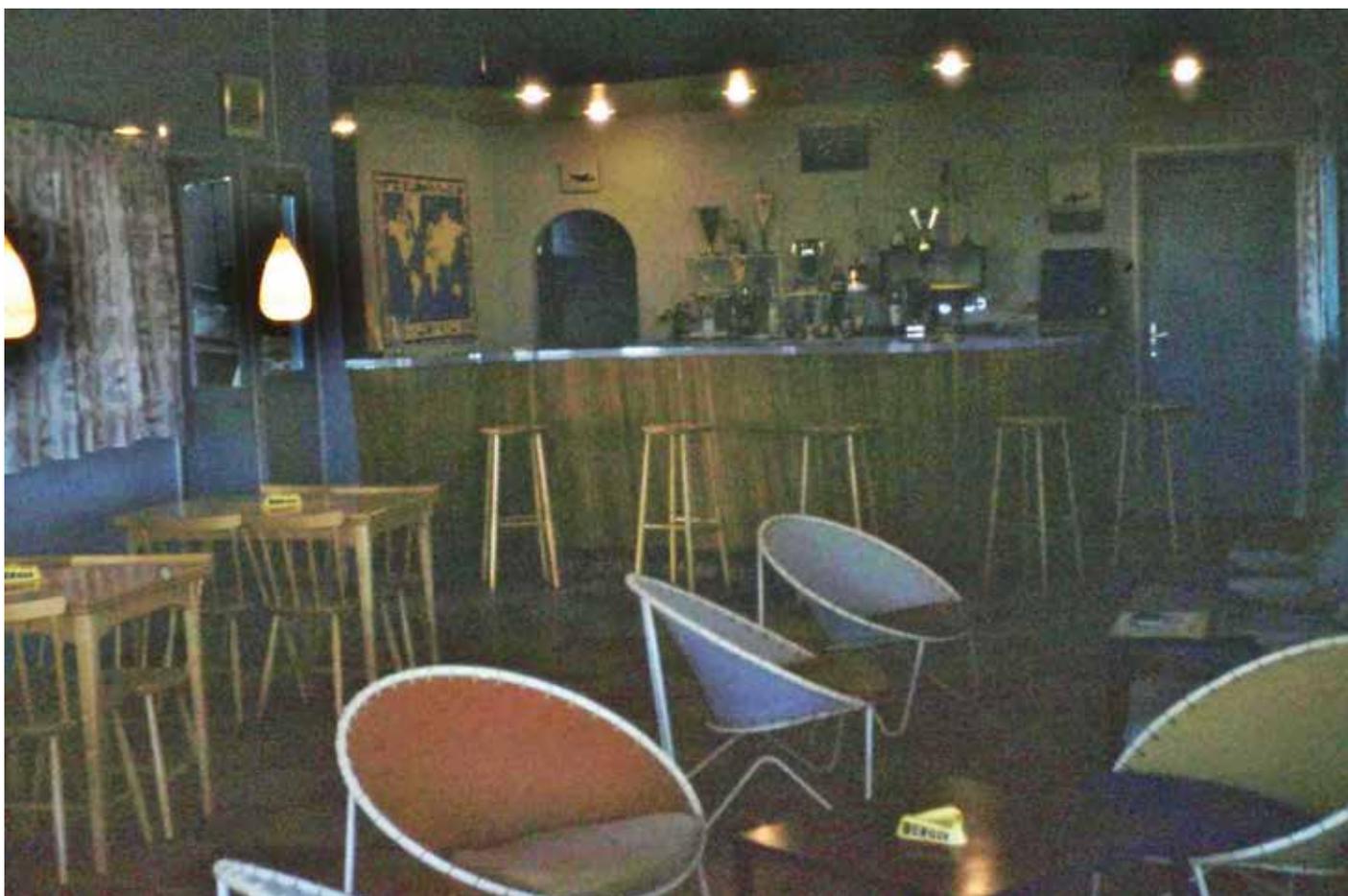
Les résultats étaient très satisfaisants pour le Club. Plus de cent heures de vol. Les passagers avaient réglé leur vol. La municipalité a offert l'essence, les repas et les chambres d'hôtel.

▼ *Le 10 avril 1955, baptêmes de l'air sur l'hippodrome d'Orléansville*





▲ ▼ *Le club-house de l'Aéro-club de l'AIA à Chéragas*



Cirque à Affreville

Le maire d’Affreville, ayant eu vent de la journée aéronautique d’Orléansville, nous contacta pour réitérer une journée de baptêmes de l’air pour ses concitoyens. Seul problème : il n’y avait pas d’aérodrome à proximité de sa ville. Je contactai la DGAC en demandant une autorisation spéciale pour une journée aéronautique, près d’une ville sans aérodrome. Je suggérai un vol de reconnaissance pour évaluer la possibilité de réaliser cette journée.

Demande accordée, je décidai un vol sur Stampe. Après un tour d’Affreville, je choisis un champ fraîchement moissonné d’une longueur de cinq à six-cents mètres de long, large de deux à trois cent mètres et je me posai. Après discussion avec les autorités, je décrétai pouvoir réaliser cette journée aéronautique, à condition de passer un rouleau compresseur sur le chaume sur 600 mètres de long et 20 mètres de large. Disposer de barrières de sécurité pour contenir les gens, de prévoir une ambulance, un véhicule de pompiers, un service d’ordre et de l’essence avion (1 000 litres en fûts). Le tout fut accordé. Un procès-verbal a été rédigé pour la DGAC et le dimanche en quinze fut décidé, après accord des autorités aéronautiques.

Préparation de cinq avions. Tirage au sort des pilotes. Départ le samedi après-midi, pour commencer très tôt le dimanche, avec un retour prévu pour le lundi matin. Tout avait été prévu pour l’hébergement des pilotes.

La journée du dimanche fut affolante. Nous avons volé jusqu’à la limite de la nuit. Le lundi matin, je fis partir les deux Stampe sur Maison-Blanche. Le *Frégate* et le Fairchild ont encore volé pour remercier les autorités, le personnel de la municipalité qui avait travaillé bénévolement pour cette journée, le patron de l’hôtel restaurant et Monsieur le Curé du village qui n’avait jamais vu son clocher si près à la suite d’un passage au ras de son église. Plus cinquante-sept heures de vol avec (comme à Orléansville) tous frais payés. Encore une fois, très bonne journée pour le Club. Il y a eu, par la suite, d’autres déplacements, sur Djelfa, Rivet, Burdeau, entre autre, qui ont laissé de merveilleux souvenirs aux pilotes. Bien entendu, à chaque sortie de ce genre, je me permettais une démonstration de voltige sur Stampe qui était très appréciée par les spectateurs.

Dépannage express à Aïn-Skrouna

Départ de Maison-Blanche à 8 heures du *Norécrin* F-BEBL pour Aïn-Skrouna où il devait laisser un ingénieur de la société Miller, avant de faire route vers Oran pour déposer deux autres personnes et rentrer à Maison-Blanche.

Par radio « *canal spécial* » entre Aïn-Skrouna et la direction d’Alger, le pilote du F-BEBL demanda un relais téléphonique avec le Club. J’appris que le *Norécrin* était tombé en panne de démarreur. Réagissant immédiatement, je pris la décision d’effectuer un dépannage d’urgence en emmenant un démarreur de secours, l’outillage et le mécanicien. Décollage avec le deuxième *Norécrin* F-OAUX et cap sur Aïn-Skrouna, 1 h 40 de vol pour couvrir 300 kilomètres.

Laissant le F-OAUX au pilote pour continuer son périple sur Oran, le dépannage du F-BEBL nous prit moins d’une heure. Mise en route du moteur, après quelques poignées de main, retour sur Maison-Blanche. Temps total de déplacement et dépannage : 4 h 30. À 15 heures, j’ai pu reprendre l’école jusqu’à 19 heures.

C’était là notre manière de travailler : Rapidité – Efficacité – Rendement.



▲ À Chéragas : Jacques Banuls, Gianolo et Alain Poirier encadrent Simone Volait, Annie Marquaire et Mme Banuls

▼ Aïn-Skrouna, l'aérodrome à gauche



La tour à Parachute

Ce souvenir me ramène à bien des années en arrière. C'était au tout début du vol à voile, en 1942 à Alger où, suite à des cours pendant six mois suivis d'un examen théorique, nous devions exécuter trois sauts à la tour à parachute installée au Champ-de-Manœuvre d'Alger.

Du sol, on riait de voir pendre à un filin d'acier, les « *premières victimes* » qui s'élançaient dans le vide pour atterrir rudement au contact de la terre ferme en essayant d'exécuter un « *roulé-boulé* ». Mais une fois en haut, sur la plateforme de lancement, c'était autre chose. D'abord on ne voyait pas le pied de la tour, il y avait le vide et le sol à quinze mètres plus bas. Malgré mon « *côté casse-cou* », je refuserai de sauter, prétextant un mauvais état de santé et je redescendis par les escaliers sous les moqueries de mes camarades, qui eux-mêmes n'en menaient pas large pour autant.

L'adjudant-chef instructeur a bien voulu, sur ma demande, signer l'attestation des trois sauts, en me certifiant que je n'échapperai pas à sauter la semaine suivante, même malade. Il ne m'a jamais revu à l'entraînement. Je n'ai jamais « *sauté* » et j'ai pu, grâce à la signature du « *juteux-chef* », faire carrière dans l'aéronautique.

Mais un proverbe dit bien « *qu'il n'y a que les montagnes qui ne se rencontrent pas* ». Vingt deux années plus tard, je prenais un verre avec deux amis, dans un bistrot d'Aix-en-Provence, au bout du comptoir, un homme ne finissait pas de nous observer. Venant vers nous, il m'adressa la parole en me disant : « *J'ai l'impression que l'on se connaît.* » Je lui répondit qu'il devait faire erreur, que nous n'étions que de passage à Aix. J'avais remarqué qu'en se déplaçant il boitait, et derrière une barbe et moustache imposante, je ne voyais pas où cet homme voulait en venir. « *Ça y est, je sais qui vous êtes !* » Surpris, je demandai de préciser. « *Vous êtes celui qui a refusé de sauter de la tour à parachute au Champ-de-Manœuvre, à Alger, c'était en 1942* ». C'était l'adjudant-chef instructeur qui venait de me reconnaître.

Alors, là, inutile de décrire les retrouvailles. Il m'a cependant ému lorsqu'il m'a dit : « *Tu vois, tu n'as jamais sauté et tu as fait une belle carrière, moi qui ai sauté des milliers de fois, je suis tombé en Indochine sur une mine qui m'a arraché la jambe. Si c'était à refaire, je refuserais à mon tour de sauter.* » Je l'ai chaleureusement remercié de sa signature sur un bout de papier qui m'avait ouvert les portes de l'Aéronautique et nous avons trinqué, je ne sais plus à quoi, mais nous avons trinqué.

Stampe contre pigeons

En exercice de panne en campagne sur Stampe, nous pouvions, à l'époque, présenter l'appareil jusqu'à deux mètres du sol pour juger si l'exercice était correct quant à la précision sur le champ supposé nous recevoir en cas de panne moteur.

Plus tard, il fallait remettre les gaz à cinquante mètres du sol, ce qui laissait à désirer quant à la précision que l'on recherchait. Bref, lors de l'un de ces exercices, l'élève avait choisi un champ fraîchement moissonné en se présentant face au vent, laissant sur sa gauche un bosquet d'arbres et sur sa droite une ligne électrique. À deux ou trois mètres du sol, remise des gaz avec virage à gauche après le bosquet, en reprenant de l'altitude. Surpris par le bruit du moteur, un groupe d'une centaine de pigeons qui picorait dans les chaumes, prit son envol en venant droit sur le Stampe. Ce fut un carnage. Un nuage de plumes entourait l'appareil et instinctivement, malgré le pare-brise,



La tour à parachute installée au Champ-de-Manœuvre

l'élève et moi avons baissé la tête lors du choc frontal. Le moteur se mit à vibrer et j'ai dû poser le Stampe après un virage de 360° pour retrouver de la distance pour nous recevoir vent de face. Dégâts importants : bords d'attaque de l'hélice, malgré le blindage, complètement martelé, ce qui donnait des vibrations au moteur. Plastron avant bosselé, avec du sang et des plumes sur les ailes et le plan fixe arrière. Après le constat des dégâts, coup de fil au Club, depuis une ferme environnante et dépannage du Stampe. Changement d'hélice, plastron décabossé au marteau, nettoyage succinct de l'avion. Essai moteur et décollage pour rallier Maison-Blanche.

Il a été impossible de ramasser un seul pigeon. C'était de la charpie, un vrai massacre qui a fait le bonheur des charognards.

Les « Père Noël »

Chaque année, pour ce jour de fête, nous organisions l'arrivée du Père Noël par avion, devant les enfants et les petits-enfants des membres du Club. On désignait un « *volontaire d'office* » pour représenter l'homme inoubliable. Et j'étais son pilote.

En bout de piste, à l'abri des regards enfantins, nous préparions l'événement. L'avion était bourré de jouets et, le Père Noël à bord, je décollais discrètement (en accord avec la Tour) sur une piste non en service et, après autorisation, je faisais un passage en rase-mottes devant le public. Puis je stoppais l'appareil devant une foule de parents, d'amis et d'enfants qui avaient les yeux plus grands que d'habitude. Voir le Père Noël arriver du ciel était pour eux un émerveillement.

Dans le hangar, au pied du sapin illuminé, la distribution de jouets et de friandises aux enfants, la champagne et petits gâteaux aux parents, les gamins entonnant le « *Petit Papa Noël* », marquaient cette journée unique que seul l'Aéro-club de l'AIA organisait parmi les autres clubs. Journée pleine de sourires, de joies, que les parents, les yeux humides, n'arrêtaient pas de photographier.

Le Piper 10-A-1 de l'ALAT

Sous convention avec l'ALAT basée à Chéragas, nous devions former des pilotes et perfectionner les réservistes qui n'avaient plus volé depuis plusieurs mois, voire plusieurs années. Pour aider le Club, on nous affecta un Piper L-18, le 10-A-1, et nous étions chargés de l'entretien mécanique. On nous fournissait le carburant, les pièces détachées et une prime à l'heure de vol.

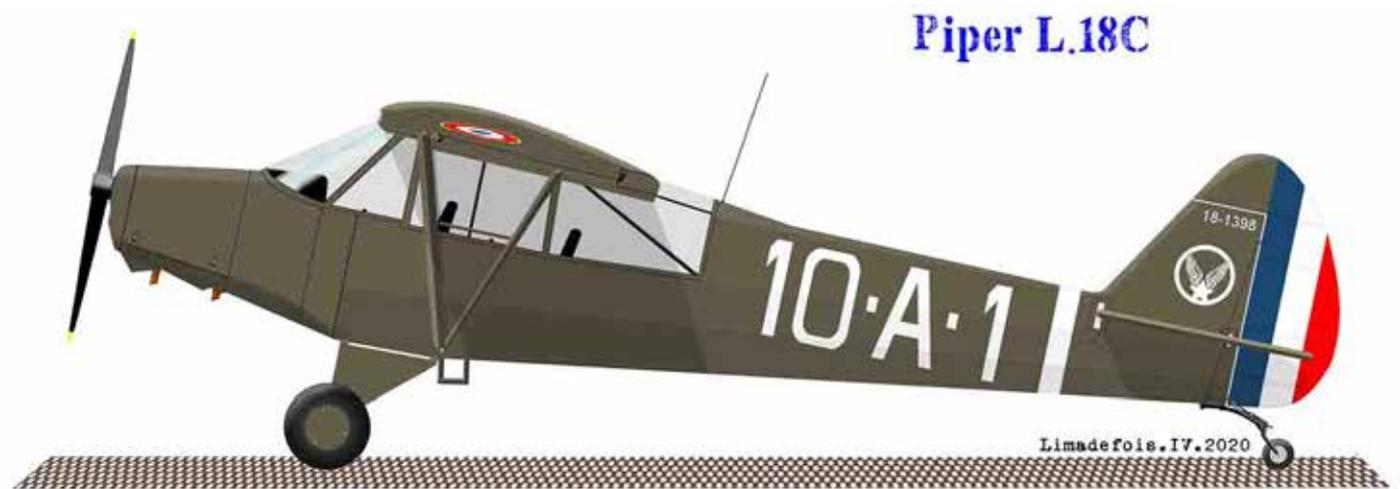
Plusieurs pilotes ont été formés avant de rejoindre une affectation dans des pelotons en opération durant les événements d'Algérie. En exercice de navigation, nous survolions les sites opérationnels pour initier les pilotes aux futurs vols en services commandés. Suite à un vol en direction de Batna et le passage du djebel Hodna, nous devions passer la nuit dans un camp militaire. Le 10-A-1 était gardé par roulement de sentinelles.

Un matin, après les pleins en carburant, alors que je m'entretenais avec le commandant du secteur, l'élève entreprit la visite prévol de l'appareil et m'annonça que tout était OK. Dès le décollage en direction d'Alger, j'ai vite compris qu'il y avait un problème. Nous avions un badin (instrument indicateur de vitesse) nettement au dessous de la réalité, moteur plein gaz. Prenant les commandes, je fis demi-tour en pensant que l'instrument était hors service.

Au sol, je découvris la panne. Durant la nuit, un des militaires de faction avait tordu vers le haut le tube d'entrée d'air dynamique, certainement pour y accrocher sa mitrailleuse. Le commandant



▲ *Le Père Noël arrive en Norécin à Maison-Blanche*



▲ *Le Piper L-18 10-1-1*

▼ *Le Piper L-18 10-A-1 sur le parking de l'ALAT à Chéragas*



à voulu punir le coupable. Qui avait eu cette idée ? on ne le sut jamais. La tubulure redressée avec précaution reprit sa position normale après un reproche à l'élève qui avait négligé sa prévol, nous redécollions pour Chéragas avec un badin correct.

Gerbe de fleurs au cap Matifou

Chaque année, pour la Toussaint, nous étions sollicités pour larguer une gerbe de fleurs, à une heure précise, au milieu d'un cercle de bateaux, près du cap Matifou où se déroulait une cérémonie du souvenir en hommage aux Marins et Aviateurs décédés en mer. Une messe, avec chant des enfants de chœur, en présence des personnalités civiles et militaires qui rendaient honneur aux disparus. Ne pouvant lancer une couronne de fleurs d'un avion conduite intérieure, je prenais un Stampe, en emmenant un pilote qui tenait sur ses genoux la gerbe que l'on devait lancer au milieu du cercle des bateaux. Pour ce faire, je passais sur le dos et au top, la couronne était larguée avant de reprendre un vol normal.

C'était spectaculaire et je n'avais jamais manqué la « cible », si ce n'est qu'en 1961, en passant sur le dos, le pilote à l'arrière s'est emmêlé avec la couronne, accrochant le manche, le tirant vers lui, ce qui fit plonger le Stampe vers les flots. Faisant ce passage à une trentaine de mètres de hauteur, j'ai pu rattraper l'accident qui allait se produire, en redressant l'avion avec un moteur qui bafouillait en me faisant comprendre qu'il n'aimait pas ça, du fait qu'il n'était pas équipé pour un vol dos prolongé.

Évidemment, la couronne de fleurs a touché les flots au delà du cercle, ce qui a dû faire sourire les personnes présentes, quant à la précision du largage, ne sachant pas que quelques secondes de plus, nous étions bon pour un bain de mer catastrophique. C'était la dernière fois que l'on rendait hommage aux disparus en mer.

La fin

En juin 1962, le glas sonne pour l'Algérie et les associations. Suivant les Accords d'Évian, il fallait tout laisser sur place. Nos quinze avions, nos hangars, notre club-house, notre magasin de pièces détachées, l'atelier, etc. ont été abandonnés.

Pour ma part j'ai laissé, au fond du hangar, un Piper que je remontais pour mon compte personnel. Il ne manquait que le moteur et les instruments de bord. Je n'avais qu'à demander les pièces à l'AIA et à l'ALAT.

N'ayant aucune affectation en métropole, j'ai dû rester un an de plus avec l'obligation de tenir en état de vol les avions du Club. J'étais le seul à voler quotidiennement, vols que je qualifiais « d'entretien ».

En juin 1963, on me proposa trois solutions :

- La première : rester en Algérie pour former des pilotes.
- La deuxième : mutation au CEV (Centre d'essais en vol) à Istres comme metteur au point.
- La troisième : prétendre à une retraite anticipée (retraite complète) vu mes versements (points de retraite), mes heures de vol et étant ancien combattant.

J'ai donc choisi la troisième solution.



▲ *Dernier vol à Chéragas*

▼ *Le 29 juin 1963, disparition de l'AIA, Pierre Llopis, à droite, avec les derniers employés*



Pilote en Provence

Aéro-club de Manosque-Vinon

Arrivé en Métropole, j'ai dû me mettre très vite au travail, nos économies fondaient à vue d'œil. Inscrit à l'Aéro-club de Marseille, à Aix-les-Milles, je tenais à rester au contact du monde aéronautique. Puis le club se déplaça à Vinon-sur-Verdon et devint l'Association Aéronautique Verdon-Alpilles.

C'est en survolant en planeur les régions Var et Alpes de Haute-Provence (Basses-Alpes à cette époque) que j'ai pu admirer la ville de Manosque. Mes Parents avaient des amis dans cette ville et en allant leur rendre visite, on me proposa une place de vendeur d'automobiles Renault. Je fis donc des stages de vendeur tous types de véhicules (légers et lourds) et je me retrouvais au sein de la concession de Manosque. Je gravis les échelons jusqu'à être responsable des ventes et cela pendant neuf ans. Mais j'exerçais un métier qui ne m'allait pas du tout.

Les dimanches, je volais toujours un peu à Vinon sur planeur et c'est ainsi que j'ai connu le vice-président de l'Aéro-club de Cadarache-Provence qui, ayant appris qu'un instructeur avion traînait sur le terrain et était disponible, me proposa de prendre son club en main. J'y ai donc œuvré bénévolement de septembre 1963 à juin 1968.

Entre-temps, je fit la connaissance d'un médecin et d'un artisan boucher, deux pilotes qui ne voulaient plus du fait qu'ils avaient démissionné de l'Aéro-club Durance-Verdon, autre club installé sur le terrain. Avec eux se trouvaient une vingtaine de pilotes dissidents. Je leur suggérais alors de créer un club et, du fait que je me déplaçais souvent à Paris pour mon travail, je leur proposais de passer à la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) et au SFA (Service Formation Aéronautique) pour obtenir les documents et les imprimés nécessaires pour créer un nouvel aéro-club à Vinon. C'était en 1965.

À la formation du conseil d'administration, on m'a désigné au poste de président. Poste que j'ai refusé, car je n'étais pas très connu dans la région, alors on désigna le docteur Jean Sola à la présidence, épaulés par des personnes du « *pays* » plus à même d'ouvrir des portes. J'avais donc la charge de la partie technique et de l'école de pilotage.

Très vite un dossier fut établi et posé à la préfecture du département. Notre club se nommait Aéro-club de Manosque. Or, du fait que nous étions des Basses Alpes, nous n'avions pas le droit de nous installer à Vinon-sur-Verdon situé dans le Var ! Alors nous avons dissout le club et nous avons établi une nouvelle demande en rebaptisant le club : Aéro-club de Manosque-Vinon ! Tout le monde fut satisfait et on ne pouvait plus nous interdire de nous installer sur l'aérodrome.

Le club prit un départ vertigineux. En seulement deux ans nous disposions de trois avions, dont un avion neuf sorti d'usine. Cent vingt adhérents et trois instructeurs bénévoles. Étant instructeur sur deux clubs en même temps (Cadarache-Provence et Manosque-Vinon) les dimanches étaient chargés, aussi je démissionnais du premier et je me mis à la disposition du second club. Nous étions en 1968. Et cela dura 40 années consécutives.

Pour la petite histoire, lors de la création du club de Manosque-Vinon, il nous fallait aussi un logo. Je proposais une solution : comme je venais d'AFN, où j'étais instructeur de pilotage, et que je continuais mon métier au sein de ce nouveau club, pourquoi pas alors continuer à faire vivre les ailes de cette mouette sous les cieux provençaux ? Personne n'eut une seule seconde d'hésitation ! Et aujourd'hui encore la petite mouette continue son histoire.

(Dernier vol le 31.IX.1992 pour 13.252 Heures de vol...)

Arrêté au total de
treize mille deux cent cinquante deux
heures de vol.

A Vinon sur Verdun
Le 31-09-1992



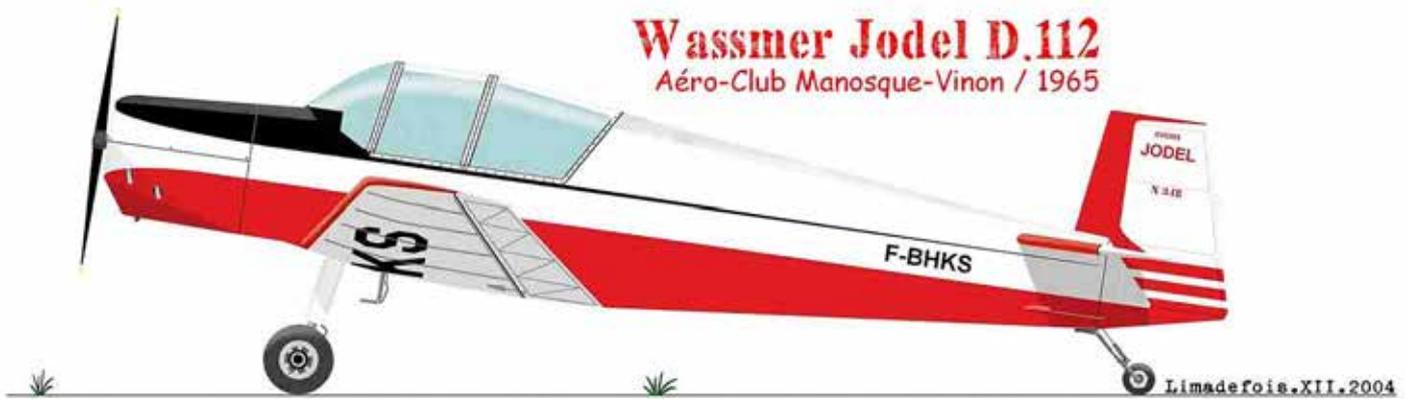
M. Pierre LOPIS
3 Av. de la Pousanne
04 MANOSQUE



L'Aéro-club de Manosque-Vinon actuellement

Wassmer Jodel D.112

Aéro-Club Manosque-Vinon / 1965



Morane Saulnier MS.982 Rallye "Commodore"

Aéro-Club Manosque-Vinon / 1966



Piper Aircraft PA.19

Aéro-Club Manosque-Vinon / 1970



Limadefois.XII.2004

Robin DR.400/160 Chevalier

Aéro-Club Manosque-Vinon / 1976



Limadefois.XII.2004

Histoire de l'Aéro-club de l'AIA

Extrait de : *L'aviation légère en Algérie (1945-1962)* par Pierre Jarrige

1946

L'Aéro-club de l'Atelier industriel de l'Air est créé le 8 février par l'ingénieur en chef Martin, directeur des AIA d'AFN, son adjoint André Chatry et Pierre Llopis. Présidé par Lucien Pidell (Gabriel Bonnet étant vice-président), le premier conseil d'administration se compose de René Cartier, Auguste Donnadiou, Henri Jourdan, Pierre Llopis, Trohais, Jean Vallot et Wedzel.

Le club, qui comptera plusieurs centaines de membres actifs, est ouvert aux employés et apparentés de l'AIA, aux pilotes militaires de réserves sous convention, aux militaires appelés de l'armée de l'Air, à quelques pilotes extérieurs à l'AIA et aux pilotes en entraînement en vue du brevet de pilote professionnel. Une convention avec l'AIA concerne l'entraînement et le perfectionnement au pilotage, sur avions légers, des personnels navigants d'essai, mécaniciens, radios, ingénieurs et expérimentateurs de l'Établissement par l'Aéro-club de l'AIA N°1.

La section véliplane, qui sera toujours très active, animée par Pierre Llopis, vole aux centres de Fort-de-l'Eau, du Djebel-Oum-Settas et du Djebel-Diss et la section aéromodélisme, animée par le brillant Jean-Claude Caillou, obtiendra toujours des résultats remarquables.

Une grande fête a lieu le 24 mars sur l'aérodrome de Fort-de-l'Eau, à l'occasion de la présentation du premier Stampe de passage à Alger (venant de Kasba-Tadla et révisé à l'AIA), devant 3 000 spectateurs et les autorités civiles et militaires.

97 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets du 1^{er} degré sont obtenus.

1947

En juillet, arrive le Fairchild F-BEXB. Cet avion, abîmé par un incendie dans sa caisse de transport, a été donné au club par la direction de l'AIA et il est remis en état par les membres qualifiés du club. L'école de pilotage est assurée par les moniteurs Jean Vallot (ancien pilote militaire formé aux USA), Georges Bricout et Louis Demouveaux.

349 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets du 1^{er} degré et quatre brevets du 2^{ème} degré sont obtenus.

1948

Le Stampe F-BBNM est livré par le SALS en mauvais état après avoir été accidenté. Comme pour le Fairchild, les membres du club le remettent en situation de vol dans les ateliers de l'AIA, sur leur temps de loisirs. Le SALS prête également le Stampe F-BDGC.

En décembre, arrive le Caudron C480 *Frégate* F-ANKY. Cet avion, premier de la série, avait été piloté par Jean Mermoz et avait fait un tour de France de présentation dans les aéro-clubs avec Joséphine Baker à son bord. Il était arrivé à l'École professionnelle de l'Air de Cap-Matifou où il était utilisé en statique pour les cours pratiques. Le directeur, Raoul Malaterre, a la bonne idée de le refaire voler à l'aéro-club où s'entraînent plusieurs cadres et élèves de l'École.

Boleslas Degler, ancien chef-moniteur de modèles réduits aux Sports aériens qui viennent d'être dissous, crée une section modéliste, accompagné de Jean-Claude Caillou. Après le retour de Boleslas Degler en Pologne, Jean-Claude Caillou devient président de la section et montrera une activité débordante aussi bien comme compétiteur que comme animateur. Son prosélytisme amènera au modélisme un grand nombre de jeunes de la région algéroise.



Janvier	Février	Mars
Avril	Mai	Juin
Juillet	Août	Septembre
Octobre	Novembre	Décembre

CARTE D'IDENTITÉ

Nom : *Pidell*
Prénoms : *Lucien*
Profession : *Ingénieur*
Né le : *10 avril 1916*
A : *Setif Constantine*
Domicile : *Établissement Pons*
Maison-Carrée

Le Titulaire,



apposé sur la partie droite et sur la photographie.

AÉRO - CLUB A. I. A.
D'ALGER - MAISON BLANCHE
1947
Bar des Ailes : 12, Rue Michelet, 12

ANNÉE
1948

Janvier	Février	Mars
Avril	Mai <i>Le Trésorier</i>	Juin
Juillet	Août <i>Général</i>	Septembre
Octobre	Novembre	Décembre



Lucien Pidell, président fondateur de l'Aéro-club de l'AIA

Le conseil d'administration est modifié, président : André Chatry (directeur de l'AIA d'Alger), vice-présidents : Auguste Donadieu (chef de la section de vol moteur) et Gabriel Bonnet (chef de la section de vol à voile), secrétaire : Émile Dirson, trésorier : Camille Legay.

Parmi les élèves-pilotes et pilotes se trouvent : Achouche, Amara, Raymond Amarger, d'Avoust, Jean-Georges Bouvier, René Cartier, Debono, Dentel, Auguste Donnadieu, Drahi, Duval, François, Gloaguen, Lehelley, les frères Pierre et Paul Llopis, Mascard, Pellegrini, Pesce, Pidell, Surier et Trohais.

438 heures de vol sont effectuées dans l'année. Cinq brevets du 1^{er} degré sont obtenus par Dentel, Fruter, Camille Legay et Raymond et six brevets du 2^{ème} degré sont obtenus par Bonnet, Georges Jeanson, Tahami Louhala, Raymond, Rideau et Georges Westrelain. Georges Jeanson, et son épouse Odette, tiennent le bar des Ailes, rue Michelet à Alger, lieu de rendez-vous et de discussion très fréquenté par les membres du club.

1949

En juillet, une fête est donnée à l'occasion du 10^{ème} anniversaire de la création de l'AIA au cours de laquelle est inaugurée une plaque à la mémoire des agents de l'AIA morts au Champ d'Honneur et des victimes du travail, en présence du général Arnaud de Vitrolles.

Piloté par le lieutenant Vantillard, le Fairchild F-OABI participe, le 17 avril, à la course de vitesse organisée par l'Aéro-club de Redjas.

Le 19 juin, avec le *Frégate*, l'équipage Pierre Llopis-Raymond Amarger se classe deuxième sur trente participants du concours d'atterrissage de précision de l'Aéro-club de Constantine.

Président d'honneur : ingénieur en chef Jean Duc (directeur des AIA), président : André Chatry, président actif : André Bassoleil, secrétaire-général : Trohais, trésorier : René Cartier.

Le chef-pilote Jean Vallot et Jacques Pierchon (pilote du gouverneur général et moniteur bénévole) s'occupent de Bichelberger, Yves Bihan, Claude Calleja, De Gialluly, Dichtel, Gianolo, Edmond Giraud, Guerlach, Lafitte, Camille Legay, Paul Llopis, Llorca, Robert Mandavialle, Raymond, Renucci, Riff, Roll, Ségura, Soler, Thénault, Vickers et Zamora.

319 heures de vol sont effectuées dans l'année et quatorze brevets sont obtenus. Parmi les brevetés du 1^{er} degré se trouvent : Raymond Amarger, Jean-Claude Caillou, Debonet, Surier. Parmi les brevetés du 2^{ème} degré se trouvent : Mlle Élisseechte, Dentel et Pierre Llopis.

Le club est classé 19^{ème} à la coupe des Ailes.

1950

Le 5 mars, le Fairchild, piloté par Jacques Pierchon accompagné par Soler et Giraud, gagne la coupe Magdeleine Wauthier au rallye des Avions sanitaires.

En juillet, Pierre Llopis, metteur au point cellule et moteur de l'AIA, déjà pilote de planeur et d'avion, devient moniteur après un stage à Saint-Y an.

En novembre, le club achète le Stampe F-BDKX (n° 1150, dernier Stampe construit par l'AIA de Maison-Blanche).

617 heures de vol sont effectuées dans l'année, quatorze brevets du 1^{er} degré et cinq brevets du 2^{ème} degré sont obtenus (dont celui de Jean-Claude Caillou). Le club compte 155 membres actifs et il est 19^{ème} à la coupe des Ailes.



▲ À Maison-Blanche, la flotte de l'Aéro-club de l'AIA : Fairchild 24, Stampe, Jodel 112 et Caudron C 480 Frégate. Au premier plan : un Macchi 320 Vema

▼ Le club-house de Maison-Blanche construit par les membres du Club



1951

Pour la promotion du modélisme et de l'Aéro-club, Jean-Claude Caillou a l'idée inédite de coupler les démonstrations de modélisme et les courses de motos « Racer 500 » et de side-cars dans toute l'Algérie. Il se déplace avec le Fairchild en transportant trois autres modélistes pour faire des démonstrations de vol circulaire dans les stades à l'occasion des fêtes de villages pendant les entractes entre les courses de motos et de racers.

Parmi les pilotes les plus actifs se trouvent : Raymond Amarger, Max Barber, André Barbereau, Yves Bardez, Yves Bihan, Paul Caby, Jean-Claude Caillou, Carot, René Cartier, Dentel, Jean Devautour, Auguste Donnadiou, Edmond Giraud, Gorini, Guillet, Gérard Jarrige, Georges Jeanson, Maurice Lecat, Paul Llopis, Georges Maignon, Marty, Mazzia, Michel Mosquet, Raymond, Soler, Souillard et Paul Wicker.

Parmi les élèves en progression en vue du brevet du 1^{er} ou du 2^{ème} degré se trouvent : Barcelo, Bardoni, Baudelot, Benkinoun, Billon, Brissat, Buono, Claude Calleja, Chetboun, Contan, Costa, Dautheveille, Demoulin, Dutriez, Emerit, François, Guy Faivre, Farese, Marcel Galiéro, Gianolo, Guibert, Krinbarg, Laurent, Ledante, Le Deault, Guillaume Lema, Leroll, Georges et Rodolphe Litter, Robert Mandavialle, Manès, Maurel, Meunier, Muraciolle, Perez, Peuchet, Riera, Roll, Riff, Sarthou, Ségura, Sendra, Soler, Yves Strullu, Thénault, Vial et Victor.

1 102 heures de vol sont effectuées dans l'année. Vingt-deux brevets du 1^{er} degré sont obtenus (dont neuf par des jeunes de moins de 21 ans), parmi lesquels ceux de Maurice Amar, Max Barber, Monique Belleculée, Bennasar, Coll, Devautour, Geilman, Henri Pectenaro, Rodena, Jean Ruffier et Segalier et treize brevets du 2^{ème} degré dont ceux d'Yves Bihan et Camille Dichtel. Le club est 16^{ème} à la coupe des Ailes.

1952

Une grande fête est donnée à l'occasion du mariage de Pierre Llopis et Raymonde Barber (sœur de Max Barber, pilote du club) le 5 janvier. Le couple part en voyage de noce avec le Fairchild.

En mars, Simone Laurens entre au conseil d'administration et sera quelques temps secrétaire-générale. Le Jodel 112 F-BGLZ arrive en juillet, convoyé par Pierre Llopis et le président Bassoleil, en passant par Gibraltar. Ce Jodel a été construit par Dormois, constructeur amateur à Sens.

Le Stampe F-BBNU est également livré, ainsi que les Stampe militaires n° 1114 et 1076 prêtés en convention avec l'armée.

En décembre, Edmond Giraud et Jean Janot participent au rallye aérien de la Datte avec le Jodel 112 et René Cartier, Jacques Banuls et Simone Laurens y participent également avec le *Frégate*.

Le nouveau club-house, construit et aménagé avec goût par les membres, est inauguré, ainsi que le hangar-atelier. Une nouvelle décoration est appliquée aux avions. la coupe Pierre Llopis est créée, destinée au pilote ayant accompli le plus grand nombre d'heures de vol dans l'année.

Parmi les élèves-pilotes se trouvent : Beuchotte, Bez, Bonnet, Brissat, Buono, Claude Calleja, Cervini, Chaumont, Chetboun, Costes, Dautheveille, De Gialluli, Desmoulins, Camille Dichtel, Drillaud, Dufriez, Dupays, El Baz, Emerit, Farese, François, Friker, Louis Fyot, Gerbier, Gerson, Gianolo, Girard, B. Girault, Noël Henin, Laurent, Le Deault, Leguen, Georges Litter, Yvette Melia, Maurice Mora, Munoz, Outin, Peuchet, Plouzo, Poma, Quillent, Quintana, Renucci, Sylvain Riva, Roll, Sendra, Segura, Mme Servière, J. Simon, Solal, Mlle Sourdet, Yves Strullu, Paoletti, Scier, Titiello et Weiter.



▲ Le stand de l'Aéro-club à la foire d'Hussein-Dey en 1959

▼ Le stand de l'Aéro-club à la foire de Blida



Parmi les pilotes les plus actifs se trouvent : Abdessalam, Edmond Amar, Monique Belleculée, Yves Bihan, Boumazouzi, Mlle Bresson, Jean-Claude Caillou, René Cartier, Coll, André Cornet, Pierre Decroix, Dentel, Emile Dirson, Geilman, Edmond Giraud, Guibert, Jean Janot, Georges Jeanson, Krinbarg, Mme Laufer, Georges Maignon, Maurel, Mazzia, Michel Mosquet, Henri Pettenaro, Perois, Riera, Jean Ruffier, Segalier, Marcel Siroty, Raymond Soler et Vial.

Pierre Llopis est nommé chef-pilote, il a comme adjoints Duval et Armand Hastoy. Le club a maintenant six avions : les Stampe F- BBNM, F-BDKX et F-BBMU, le *Frégate* F-ANKY, le Fairchild F- OABI et le Jodel 112 F-BGLZ.

1 043 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Vingt-trois brevets du 1^{er} degré ont été obtenus, parmi lesquels ceux de Jacques Banuls, Baudelot, Beder, Berthet, Cervini, Dubray, Victor Faivre, Ledante, Guillaume Lema, Lescaret, Mercadal, Guy Robert et Rouzaud, ainsi que six du 2^{ème} degré : Bardoni, Benkemoune, Costa, Marcel Galiéro, Robert Mandavialle et Perez. Le club est 18^{ème} à la coupe des Ailes.

Vingt-et-un brevets du 1^{er} degré ont été réalisés en une seule journée sur l'aérodrome de Blida, en présence de Dirson, commissaire de l'Aéro-club de France. Pour la circonstance, trois Stampe, un véhicule de dépannage et la sécurité militaire ont été réunis sur l'aérodrome. Le repas a été offert par l'armée de l'Air.

1953

Le *Minicab* F-OAOV, construit par l'Aéro-club, est terminé en juin et réceptionné par Réale, pilote d'essai de l'AIA. Aussitôt, Pierre Llopis s'inscrit pour la coupe des Compas Vion réservée aux avions de construction amateur et la remporte. Il effectue près de 12 000 km en un peu plus de 60 heures de vol en cinq journées de vol non consécutives, en ralliant des aérodromes de toute l'Algérie.

Fait à peu près unique, Bordat, mécanicien de l'AIA qui entretient la flotte de l'Aéro-club et qui a participé à la construction du *Minicab*, a survécu à un saut avec un parachute qui ne s'est pas ouvert. Grand mutilé, il est cependant moniteur d'éducation physique.

Le 16 mai, Monique Belleculée participe au rallye rassemblement des Avions de tourisme, ainsi que Joseph Ribera. Le Stampe F-BGTO arrive le 6 octobre. Le 13 octobre, Jean-Claude Caillou bat le record mondial de vitesse (vol circulaire) pour hydravion de 5 cm³.

Parmi les pilote féminins qui fréquentent le club, se trouvent : Monique Belleculée, Annie Finat, Nicole Lebon, Annie Marquaire, Mlle Melhil, Mme Philippe, Mme Piquer, Raymonde Royet et Simone Volait.

1 047 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Parmi les brevetés du 1^{er} degré : Chenu, Lt Comenoz, Desplantes, Guenin, Janiak, Masson, Yvette Mélia, Michel et Quillent. Du 2^{ème} degré : Jacques Banuls, Berthet, Gabriel Bonnet, Raymond Courtois, De Gialluly, Filipi, Huwaert et Krinbard. Le club est classé 15^{ème} à la coupe des Ailes. Pierre Llopis est 4^{ème} à la coupe SGF (1^{er} des pilotes d'AFN).

1954

Le club, de plus en plus actif, organise des journée portes ouvertes avec baptêmes, des sorties gastronomiques, des baptêmes sur des terrains extérieurs, sans oublier les déplacements du Père Noël. Le tout est bien médiatisé, en accord avec la DGAC, en vue de la promotion de l'aviation légère.



▲ *Raymonde et Pierre Llopis devant le minibus de l'Aéro-club*

▼ *Le Minicab construit par l'Aéro-club de l'AIA*



Les réunions et les banquets se succèdent à l'occasion de tout (ou de rien) avec simplement le plaisir d'être ensemble, dans une grande famille. Les lâchers, les brevets, les nouveaux avions, les mariages, les naissances, les retrouvailles et les promotions ne manquent pas d'être dignement fêtés. Cette ambiance, apanage du club, se maintient tout au long de son existence au fur et à mesure de l'arrivée des nouveaux membres.

Le 10 juillet, grande animation à l'occasion du mariage de Jean-Claude Caillou, pilote pilier du club et champion modéliste, et de Simone Laurens, véli-vole.

En septembre, le Fairchild F-OABI, piloté par Edmond Girault, est accidenté à Oued-Rharbi (Grand Erg Occidental), une réparation de fortune est faite sur place pendant la première quinzaine d'octobre par Bordat, Pierre Llopis et un soudeur de l'AIA, avant le convoyage à l'AIA pour une remise en état.

Le nouveau (futur) pilote Marc Llopis, fils de Pierre, naît le 14 octobre et fait l'objet d'une très belle réception de bienvenue au club. Monique Bellecullée fait un stage à Saint-Yan.

590 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets sont obtenus, Pierre Llopis continue à se classer parmi les premiers de la coupe de la Société générale de fonderie.

1955

Le Bébé-Jodel (moteur Volkswagen) construit sous la direction de Pierre-Jean Llopis, père de Pierre et Paul, est mis en service. Cet avion ne sera jamais immatriculé.

Pendant quelques temps, paraîtra le journal du club *L'Aéropage*.

Le 16 juin, a lieu un voyage de cinq avions à Aïn-Skrouna, à 110 km au sud-ouest de Tiaret, avec une escale gastronomique à Burdeau. Georges Royet et son épouse Raymonde, Jacques Banuls, De Gialluly, Dentel, René Cartier, Pierre Jeanne, Pierre et Paul Llopis, Boni et Arexi participent au voyage. Un méchoui attend les participants à Aïn-Skrouna où un Siebel et deux Nord 1000 transportent l'ingénieur Paul Wicker, président de la section de vol moteur du club, et quelques invités de la direction de l'AIA.

En juillet, le club fête le départ du président André Bassoleil, après huit années de présidence active. En septembre, le Stampe F-BBNU fauche son train à l'atterrissage à Réghaïa.

Avec le début de la guerre d'Algérie, le club est appelé, en convention avec l'Armée et avec des ordres de missions militaires, à effectuer des vols de reconnaissance de terrains opérationnels avec des officiers de l'armée de Terre, des transports de journalistes en zones opérationnelles, des liaisons ou des évacuations sanitaires. Pierre Llopis, Louis Fyot et Fernaud sont le plus souvent désignés pour ces missions.

En octobre, se déroule la remise des brevets de Alain Boell, Barthélémy Escandell, Roger Fyot, Guinery, Noël Henin, Pierre Jeanne, Eugène Lagarde, Robert Morat, Pascal D'Oriano, Camille Pionneau, Georges et Raymonde Royet et Philippe Saint-Rémy.

L'Aéro-club remporte une nouvelle fois la coupe des Compas Vion avec le *Minicab* (par équipages mixtes).

Dix-sept mécaniciens et contrôleurs de l'AIA, appelés à faire des vols d'essais, sont formés gratuitement par le club.

1 237 heures de vol sont effectuées dans l'année et onze brevets sont obtenus. Le club est 10ème à la coupe des Ailes avec dix brevets du 1^{er} degré et 14^{ème} à la coupe Jean Raty.



▲ Juillet 1956, Marc Llopis (fils de Pierre Llopis) à La Réghaïa, devant Mme Pierre Llopis et Paul Llopis

▼ Quelques brevetés en 1955 : Maurice Mora, Roger Fyot, Michel Mora, Georges Royet, Eugène Lagarde, Raymonde Royet, Barthélémy Escandell, Noël Henin, Pierre Llopis, Camille Pionneau, Jammot et Louis Fyot



1956

Lors de l'assemblée générale du 15 janvier, Paul Wicker devient président, Decoray, chef du service entretien de l'AIA, entre au conseil. André Bassoleil rejoint Jean Duc comme président d'honneur.

Le 7 juin, Louis et Roger Fyot (le père et le fils) se posent en catastrophe près de la station d'essais de l'Oued-Barek (Fondouk) avec le Stampe F- BBNM et sortent indemnes de l'avion détruit.

En juin, le Stampe F-BBNU fauche de nouveau son train d'atterrissage lors d'un atterrissage en campagne vers Aïn-Skrouna.

Le 11 novembre, Madame Dubreuil, épouse du directeur de la station agricole d'Aïn-Skrouna, trouve la mort, ainsi que le pilote René Cartier (vice-président), dans un accident avec le *Minicab*. Pris par le mauvais temps en se dirigeant vers Aïn-Skrouna, le pilote s'est dérouteré vers l'aérodrome de Krafalla où l'avion a fait une chute fatale après un décrochage en dernier virage. René Cartier, né à Oran en 1904, a servi dans l'Armée de l'air avant d'entrer à l'AIA en 1941 comme préparateur de fabrication. Surnommé *Papa Cartier*, gai et aimé de tous, il avait participé à la création du club et totalisait 500 heures de vol.

Le 17 décembre, arrivent Pierre Llopis et Jacques Banuls qui convoient le *Norécrin* F-OAUX et Paul Llopis et Bez qui convoient le *Norécrin* F- BEBL, en provenance de Toussus-Le-Noble, via Bernay pour l'installation des radios et des réchauffages carburateurs. Ces avions sont financés par le club.

Jacques Banuls et Bouveyron entrent au conseil d'administration.

Dans la nuit du 25 décembre, le Jodel 112 F-BGLZ de passage à Burdeau, affrété pour transporter l'inspecteur Véritas, est détruit dans l'incendie du hangar de l'aérodrome à la suite d'un attentat terroriste.

1 869 heures de vol sont effectuées dans l'année, onze brevets du 1^{er} degré et quatre brevets du 2^{ème} degré sont obtenus.

L'Aéro-club remporte, pour la troisième année consécutive, la coupe des compas Vion et obtient le prix de 175 000 F (le *Minicab* a effectué 7 868 km dans l'année avant d'être accidenté).

1957

En janvier, le président Paul Wicker ramène de Clermont-Ferrand le Jodel 120 F-OAZF. Le 15 février, cet avion est baptisé par Madame Wicker, ainsi que les *Norécrin* F-BEBL par Mme Retourné, et F-OAUX par Mme Duc.

Le 24 février, grande manifestation par la section modéliste de Fort-de- l'Eau, animée par André et Henri Jourdan et le chanoine Payno, curé de la paroisse, en présence du général Huet commandant la 7^{ème} DMR.

Le 29 juin, un grave accident arrive au Jodel F-OAZF à Maison-Blanche. Pris dans la turbulence de sillage d'un DC 4 d' Air Algérie, le Jodel est détruit et Pierre Llopis et son élève, Marcel Jaulent, sont gravement blessés et passeront six mois à l'hôpital.

Le 22 décembre arrivent, en provenance de Clermont-Ferrand, après être passé par Rome et Palerme, le Jodel 120 F-OBBX, piloté par Paul Llopis et Barthélémy Escandell, et le F-OBBZ, piloté par Jacques Banuls et Sylvain Riva.

1 557 heures sont effectuées dans l'année et quatre brevets sont obtenus.



▲ En 1955 dans le club-house : Quillent, Pierre Llopis, Jacques Banuls (qui reçoit la Coupe du Moniteur), André Bassoleil (président du Club et directeur de l'AIA), Loanès (mécanicien), Roger Galéa et Boda (mécanicien)

▼ Déplacement du Club à Aïn-Skrouna en juin 1956. Parmi les membres : Paul Llopis, Arexi, Henri De Gialluly, Mme Dubreuil, Pierre Llopis et Jacques Banuls



1958

En mars, le club s'installe sur le nouvel aérodrome de Chéragas.

Fin août, Louis Fyot et son épouse ramènent, depuis Issoire, via Malaga et Oran, le Jodel 120 F-OBET. En septembre, le Fairchild F-OABI est vendu à la Société Air Géotechnique à Alger et le *Frégate* est réformé après plus de dix ans de bons et loyaux services.

En décembre, à l'occasion du départ de Paul Wicker, directeur de l'AIA, Pierre Llopis, chef de patrouille, emmène tous les avions du club, en vol de groupe, survoler le *Ville-d'Alger* en route vers Marseille.

Jean Issartel, ingénieur principal qui remplace Paul Wicker comme assistant de Jean Duc, devient président, vice-président : Louis Fyot et Jean-Claude Caillou, trésorier-général : Paul Llopis.

Pierre Llopis a effectué près de 700 heures de vol en instruction au cours de l'année. Yves Bihan est 8^{ème} à la coupe de la Société générale de fonderie, Louis Fyot et Armand Hastoy sont bien classés dans cette coupe.

1959

Huit avions du club se déplacent à Aïn-Skrouna, invités par Dubreuil. Les festivités inoubliables avec couscous, méchouis, démonstrations d'avions et vols d'initiation se déroulent pendant deux jours.

Des festivités sont organisées également par Jean Rativet sur son aérodrome privé à Hardy et par l'Aéro-club du Sersou à Burdeau où le président Gérard Jarrige reçoit ses camarades de l'Aéro-club de l'AIA.

Des vols d'initiation sont effectués durant deux jours sur l'aérodrome d'Affreville.

Le 29 septembre, arrivent Pierre Llopis et Bouveyron qui ont convoyé le Jodel *Ambassadeur* F-OAMJ de Bernay à Alger, via Gibraltar.

Simonne Volait et Annie Marquaire se classent 3^{ème} avec l'*Ambassadeur* au concours d'atterrissage organisé par l'Aéro-club de Bougie. Avec le même avion, les deux amies effectuent un voyage touristique vers Paris et retour.

Le club essaye le Wassmer *Super IV* F-BIXX, jugé trop onéreux.

1 430 heures de vol sont effectuées dans l'année. Parmi les brevets obtenus, se trouve celui de Pierre Sintès, ingénieur de l'Armement.

1960

Une convention est passée avec l'ALAT pour l'entraînement des pilotes réservistes et la formation des jeunes pilotes dans le cadre du CAPM 14. Le Piper L18 10-A-1 est livré le 2 juillet pour assurer ces missions.

Quatre équipages participent au Tour aérien de Sicile du au 4 juillet : Simonne Volait et Annie Marquaire en Jodel *Ambassadeur* (1^{er} des équipages étrangers), Jacques Banuls et son épouse en *Norécrin*, André Jourdan (qui vient d'effectuer son service militaire comme pilote dans l'ALAT), Caillibote et un journaliste en *Norécrin*, et Gianolo et un passager en Jodel 120.

Simonne Volait est première dans la coupe Jeanne Taron destinée aux grandes voyageuses et deuxième dans la coupe de la Société générale de fonderie dans laquelle Annie Marquaire commence à se classer.



▲ En 1959 à Chéragas : Jean de la Jonquière, président de l'Aéro-club d'Algérie, Pierre Llopis et Paul Llopis à droite

▼ Bernay, le 19 septembre 1959, Lucien Querey, directeur de la SAN, et Pierre Llopis venu prendre livraison du Jodel Ambassadeur F-OAMJ



2 943 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Dix-sept brevets de pilote élémentaire (dont deux par des moins de 21 ans) et onze brevets de pilote privé (dont trois par des moins de 21 ans) ont été obtenus.

1961-1962

En février, le club achète les Jodel 120 F-OAZM et F-OBBM de l'Aéro-club des 3A.

Le 9 mars, au cours du test en vol pour le brevet de pilote professionnel, Testanière et le testeur Gilormini (chef-pilote d'Air Algérie) sont victimes d'un accident mortel avec le *Norécrin* F-BEBL qui décroche à basse altitude au cours d'une remise de gaz, après un simulacre d'atterrissage en campagne.

Le 9 avril, se tient l'assemblée générale dans la salle des fêtes de l'École professionnelle de l'Air de Cap-Matifou, en présence de Charles Rudel directeur du SALS-Algérie et de Clément, commandant de l'aérodrome de Chéragas. Le président Jean Issartel ne peut que constater la bonne santé de l'Aéro-club. Le conseil d'administration, maintenant composé de Jean-Claude et Simone Caillou, Louis Fyot, André Jourdan, Paul Llopis, Annie Marquaire, Munoz et Trohais, est reconduit. Au cours de cette assemblée, Jacqueline Chabaud reçoit la coupe du plus jeune pilote de l'Algérois.

La construction du club-house à Chéragas est menée à bien au cours du premier trimestre.

En juillet, les pilotes Bouveyron et Davadie sont victimes d'un accident mortel avec le Jodel F-OAZM, l'avion est plaqué au sol au cours d'un exercice de panne.

En juillet, le club reçoit les *Norécrin* F-OBTD et F-OBTE, cédés à l'AIA par le CIEES de Colomb-Béchar. Huit pilotes réservistes sont en entraînement dont Chalbet et Emile Patourreau. Barthélémy Escandell devient chef-mécanicien, assisté de Yahia Mimouna.

Malgré les circonstances défavorables, Annie Marquaire, devenue Annie Sayous, se classe toujours très bien dans la coupe de la Société générale de fonderie, elle reçoit également la coupe Jeanne Taron.

Plus de 2 000 heures de vol sont effectuées dans l'année (dont 450 par Pierre Llopis) et trois brevets sont obtenus par H. Ceccaldi, L. Domenech et Huguette Mehl.

En 1962, par dérogation à l'interdiction des vols d'avril 1961, Pierre Llopis est autorisé à entraîner les élèves-pilotes de la préparation militaire ALAT (CAPM 14) avec un Piper L-18. Parmi eux se trouvent : Michel Bouland, Claude Hussenot, Raymond Macia (d'Oran), Alain Poirier, Gaston Rochette et Marcel Vassalo. Il est également autorisé à effectuer les vols d'entretien des avions.

Lorsque le club est contraint de cesser son activité, il compte 160 membres actifs et quatorze avions : quatre Stampe (F-BBNU, F-BCZB, F-BDKX et F-BGTO), trois *Norécrin* (F-OAUX, F-BEOX et F-OAUA), quatre Jodel D 120 (F-OBBM, F-OBBX, F-OBBZ et F-OBET), un Jodel *Ambassadeur* (F-OBMJ), un *Bébé* Jodel et le Piper L-18 10A1 de l'ALAT. Le Piper L-18 de Pierre Llopis est en cours de finition dans le hangar de Chéragas.

L'activité exceptionnelle de l'Aéro-club de l'AIA d'Alger est due avant tout à la personnalité de Pierre Llopis qui a su maintenir constamment un esprit de camaraderie et qui s'est dévoué sans compter au service des élèves et des membres. L'appui inconditionnel des directeurs successifs de l'AIA a permis à Pierre Llopis d'œuvrer dans de bonnes conditions matérielles, tant pour l'utilisation des avions que pour leur entretien.

L'assemblée générale de l'Aéro-Club de l'A.I.A.

Les membres de l'Aéro-Club de l'A.I.A. se sont réunis en assemblée générale, le dimanche 9 avril, dans la salle des fêtes de l'Ecole nationale professionnelle au Cap-Matifou.

La présence de M. Rudel, représentant la Direction de l'aéronautique civile en Algérie, et de M. Clément, commandant l'aéroport de Chéragas, soulignaient l'intérêt, la compréhension que portent à ce club les grands services de l'aéronautique civile.

Avant d'aborder le compte rendu moral, le président en exercice, M. Issartel, a évoqué les accidents aériens survenus récemment. Des accidents tragiques pour des familles atteintes dans leur affection et dont les prolongements au sein du club sont douloureusement ressentis.

Après qu'une minute de silence eut été observée en mémoire de M. Bouveyron Davadie, Testanière, Gilormini, le président a demandé avec insistance que soient protégées les familles en cas d'accident.

Les points suivants résument son intervention sur ce grave sujet.

Alors que des assurances sont contractées pour d'autres activités, les risques aviation sont généralement délaissés. Ceux qui, par un libre choix, pratiquant les sports aériens engagent leur responsabilité.

Sauf faute lourde du club, les seuls secours possibles sont ceux de l'assurance individuelle. Par manque de prévoyance, ils sont faibles et souvent dérisoires.

Les assurances propres au club couvrent sa responsabilité civile. Cette dernière est rarement en jeu.

Pour les accidents récents, les services officiels chargés des enquêtes n'ont relevé aucune négligence et fait aucune réserve sur la qualité des matériels confiés aux pilotes. La valeur technique des personnels chargés de la maintenance rend difficile une telle éventualité. Une garantie supplémentaire à cette quasi-certitude est apportée par la compétence et la conscience professionnelle du mécanicien du club, M. Escandel, qui mérite toute la confiance des pilotes.

Dans son rapport moral, le président a résumé l'activité du club en 1960.

Malgré des interruptions de vol dues aux événements, 2.943 heures ont été effectuées, ce qui représente une progression de 45 % par rapport à l'année précédente. Des brevets de pilote élémentaire ont été décernés à 17 pilotes dont 2 de moins de 21 ans. Les brevets de pilote privé d'avion ont été obtenus par 11 candidats dont 3 de moins de 21 ans.

Il faut souligner la brillante performance de Mme Volait qui occupe la deuxième place dans la Coupe S.G.F. où s'affrontent les meilleurs pilotes français et la première place dans la Coupe Jeanne Taron.

Ces résultats remarquables sont à porter au crédit de l'excellent moniteur Pierre Llopis et à l'esprit aéronautique des membres qui trouvent au club cette ambiance amicale qui fait la force et la durée de toute association.

Cette amitié va trouver un terrain favorable à son plein épanouissement dans le Home-Club qui va être inauguré incessamment. Cette construction a pu être menée à son ter-

me sans compromettre la situation financière du club. Il faut sur ce sujet remercier les services de l'Aéronautique, et notamment celui de l'Infrastructure qui ont bien voulu participer aux efforts du club. L'aide qui a été donnée par l'A.I.A. a été un élément déterminant de la réussite et les sentiments de reconnaissance et de gratitude des adhérents vont vers son directeur, l'ingénieur en chef Wartelle. L'ampleur de cette réalisation commandait une politique de prudence principalement dans l'achat de matériel. Et pourtant un accroissement substantiel d'appareils a été enregistré : 2 Jodel D. 120, 3 Norecrins, 1 Stampe.

C'est l'action conjuguée de la D.T.I. en Algérie, du C.E.V., de l'A.I.A. qui a permis ces achats pour le plus grand nombre d'avions. La gestion intelligente des finances a fait le reste. Le trésorier, M. Paul Llopis, mérite tous les compliments.

Une activité parallèle au sein du club a pris une extension considérable. C'est l'aéromodélisme que Jean-Claude Caillou mène avec dynamisme vers le succès. Les résultats obtenus par cet animateur dépassent le cadre de l'Algérie, inquiètent les meilleurs en métropole, et le sigle A.I.A. apparaît de plus en plus dans les revues aéronautiques.

Après un début timide dû à des circonstances extérieures, la reprise s'amorce pour 1961. Les adhésions nouvelles sont nombreuses et Mlle Marquaire a fait un début remarqué dans la Coupe S.G.F.

Une action intéressante va être tentée pour l'initiation au P.S.V. et à la navigation, et, peut-être, à l'acrobatie. Le parc d'appareils paraît suffisant pour ces missions nouvelles et de nouveaux achats ne sont pas prévus à moins d'une innova-

tion intéressante qui pourrait bien être le moto-planéur Robin-Fournier.

Toutes ces prévisions se réalisant par la foi et la fidélité des membres pour le Club A.I.A. « La vraie question n'est pas de savoir si le club est à la première place et plutôt que de nous bousculer devant ce partillon où ne passera qu'un éphémère gagnant, gardons par notre cohésion et notre amitié, celle qui est depuis longtemps la nôtre : la meilleure. »

L'exposé du président Issartel a été approuvé à l'unanimité des membres. Celui du trésorier, M. Llopis, a recueilli la même approbation. Le bilan de l'exercice était assez éloquent pour satisfaire tout le monde.

Après la lecture des rapports, l'assemblée a complété le conseil d'administration qui a reconduit le bureau sortant pour 1961. L'équipe qui mène le club avec compétence, sagesse et efficacité a été reconduite, à savoir : MM. Issartel, Fyot, Paul Llopis, Mme et M. Caillou, Trohais, Jourdan, Munoz et Mlle Annie Marquaire.

Il est traditionnel de remercier M. Malaterre, directeur de l'Ecole nationale professionnelle de l'air au Cap-Matifou, pour l'hospitalité qu'il accorde à l'Aéro-Club de l'A.I.A. Mais les professionnels du pétrole et les profanes ont apprécié le film qu'il a eu la délicate attention de présenter sur un sujet technique : les produits de la distillation du pétrole brut. Un film en couleurs, dont la partie technique est traitée avec ingéniosité pour être très facilement accessible.

Au cours de l'apéritif qui terminait la réunion, coupe, médailles ont été distribuées. Celle obtenue par Mlle Jacqueline Chabaud récompensait le plus jeune pilote de l'Agérois.

L'Aéro-Club de l'A.I.A. est en marche pour 1961. Ses réussites antérieures seront renouvelées.



Une attitude du président Issartel présentant son compte rendu moral au cours de l'assemblée générale de l'Aéro-Club de l'A.I.A. On reconnaît à sa droite M. Rudel, directeur du service de l'aviation légère et sportive en Algérie et M. Clément, commandant de l'aérodrome de Chéragas

Les avions du Club, par Louis Petit







Ces tableaux de Louis Petit sont visibles au Musée du Centre de Documentation Historique de l'Algérie (CDHA)

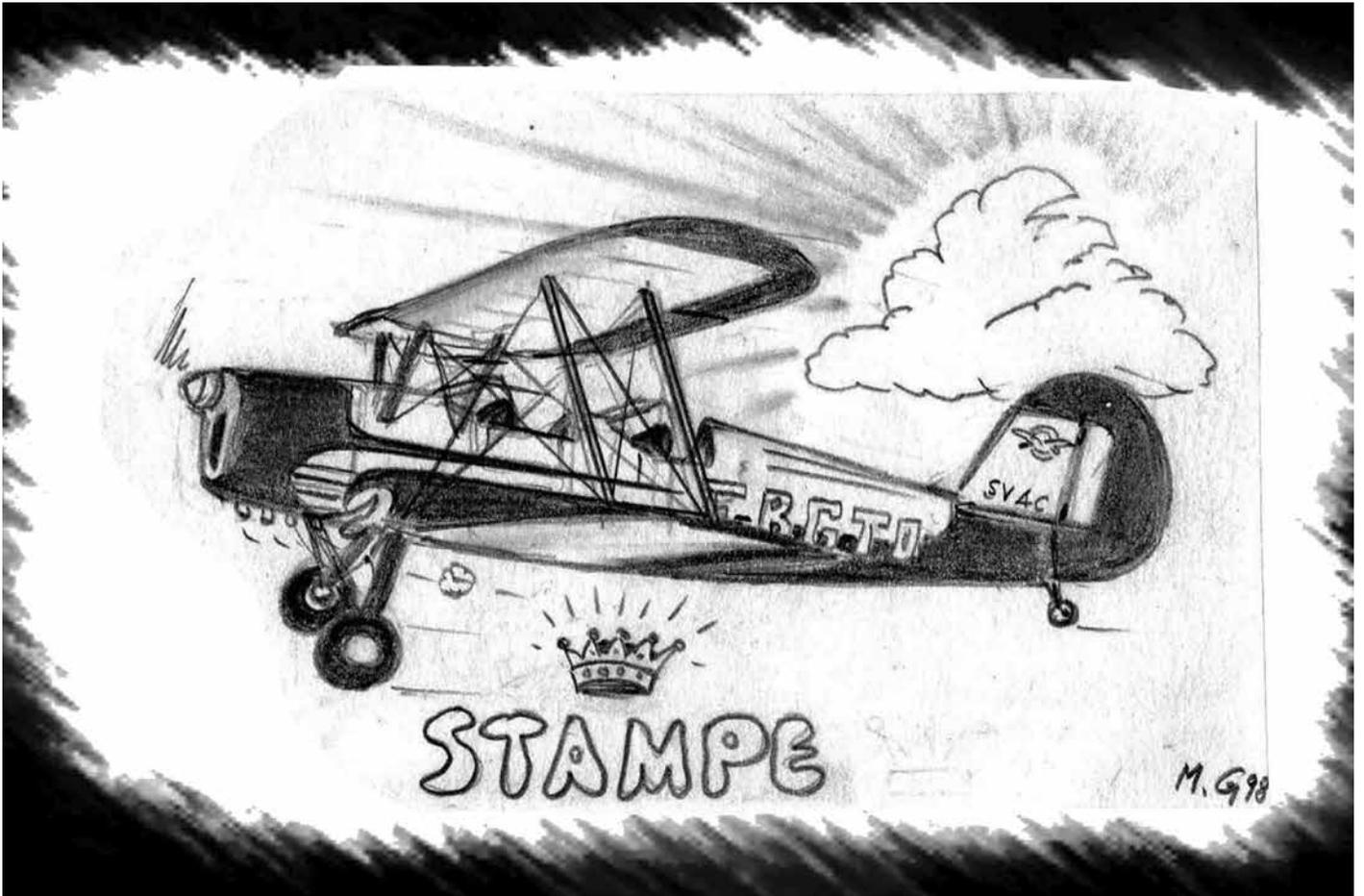
3ter, avenue de l'Europe

13090 Aix-en-Provence

Tél. 04 42 52 32 89

Le CDHA est le conservatoire national de la mémoire des Français d'Afrique du Nord.

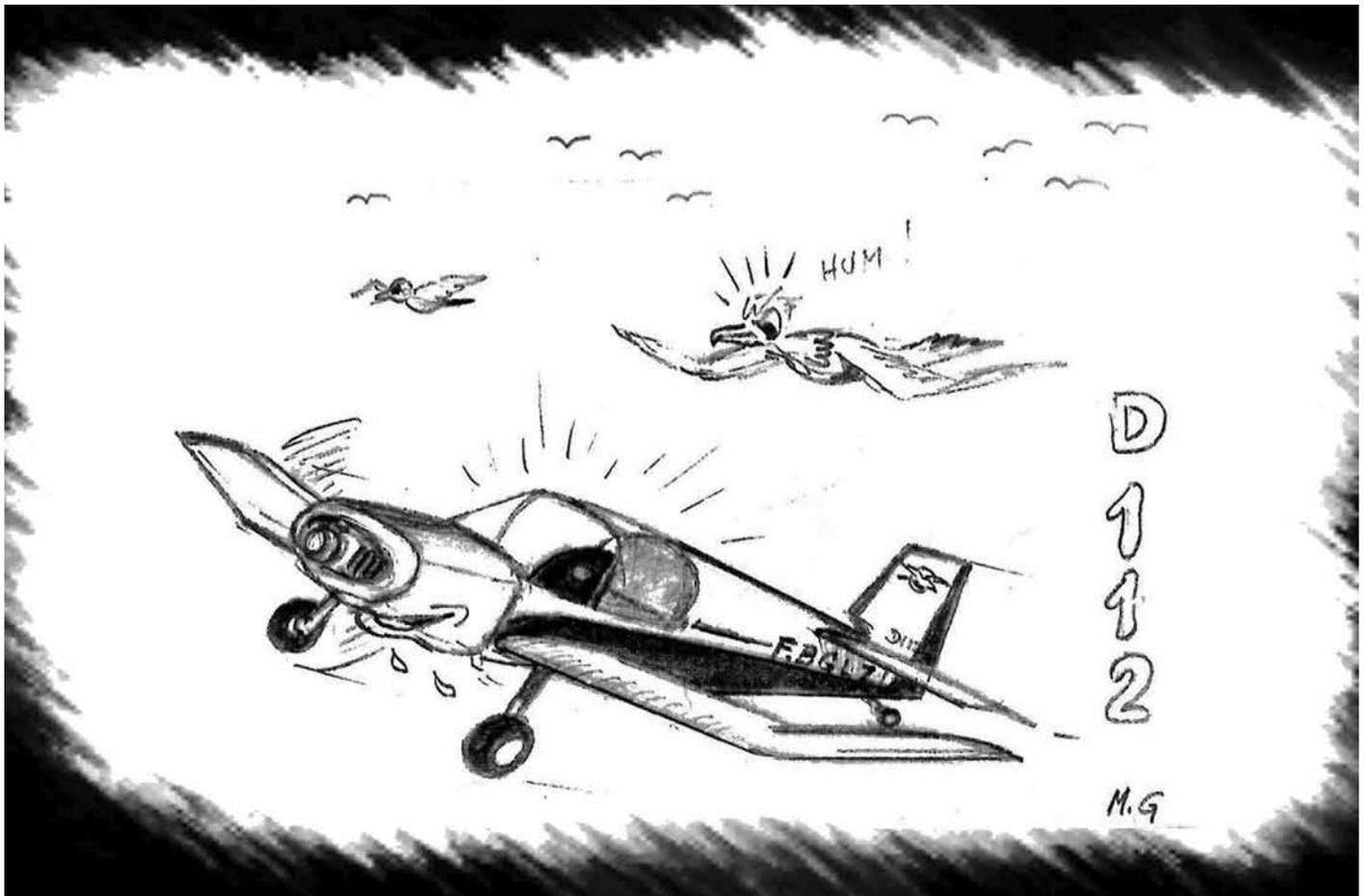
Les avions du Club, par Marcel Galiéro





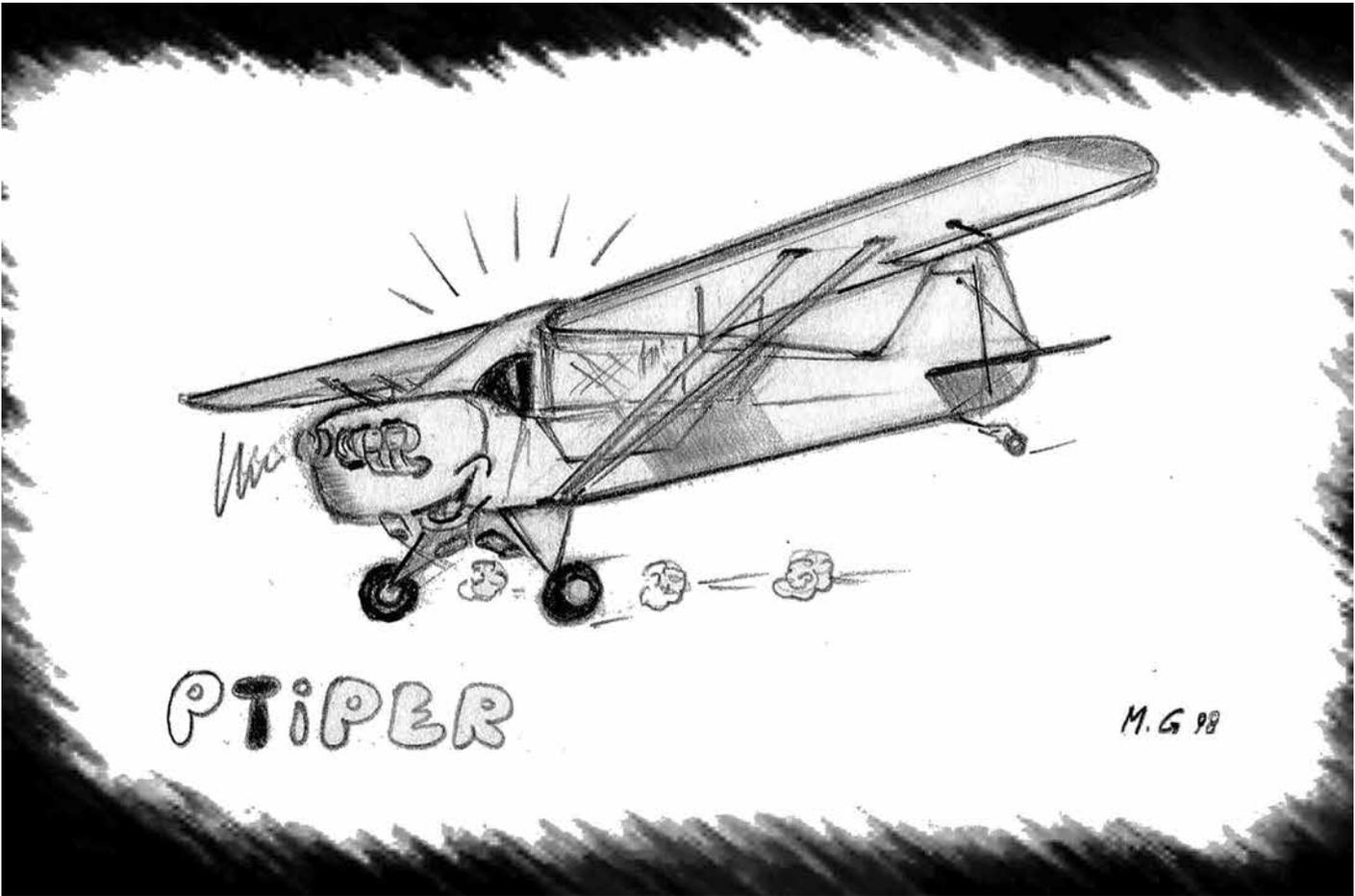
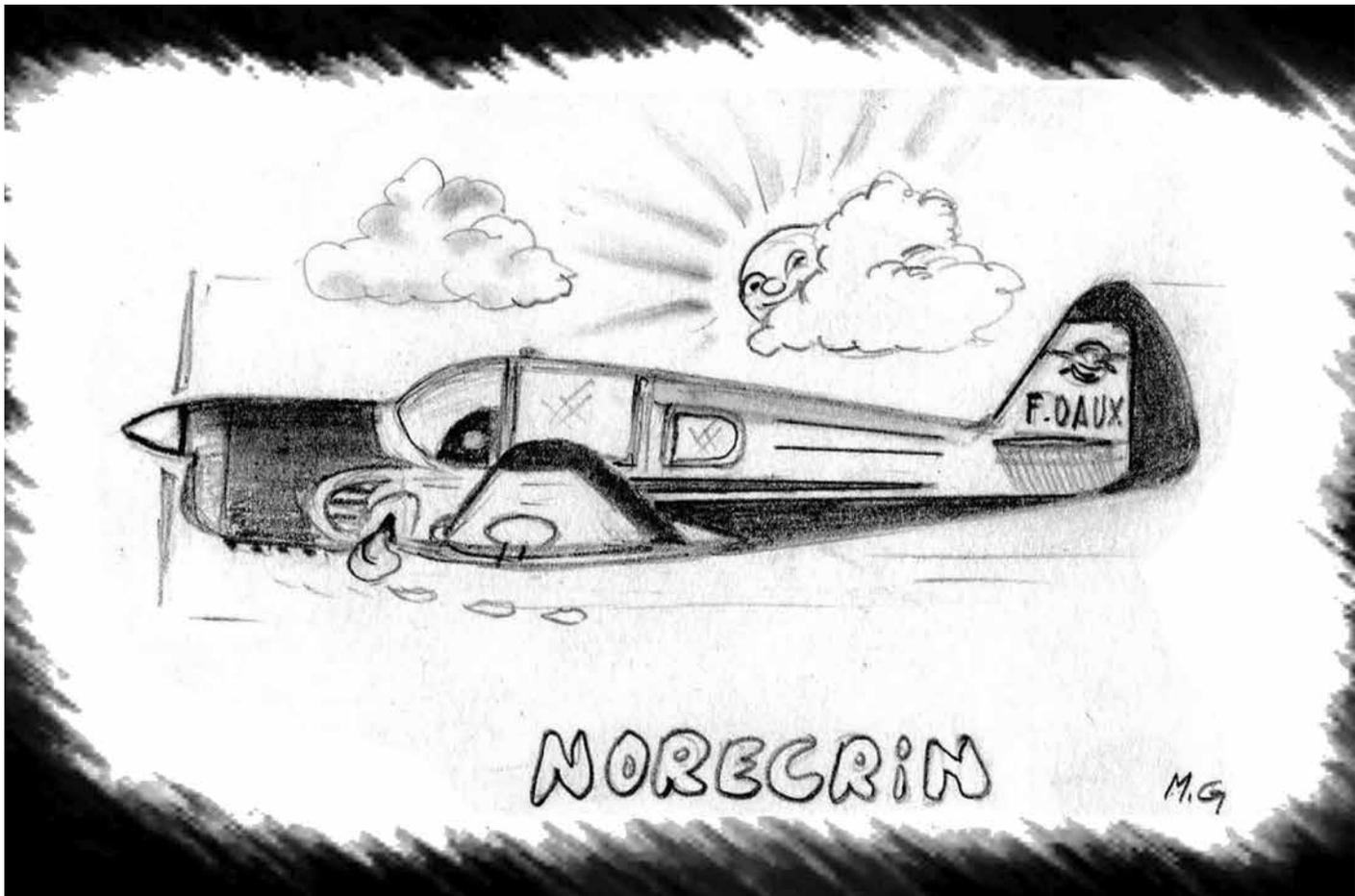
M.G 98

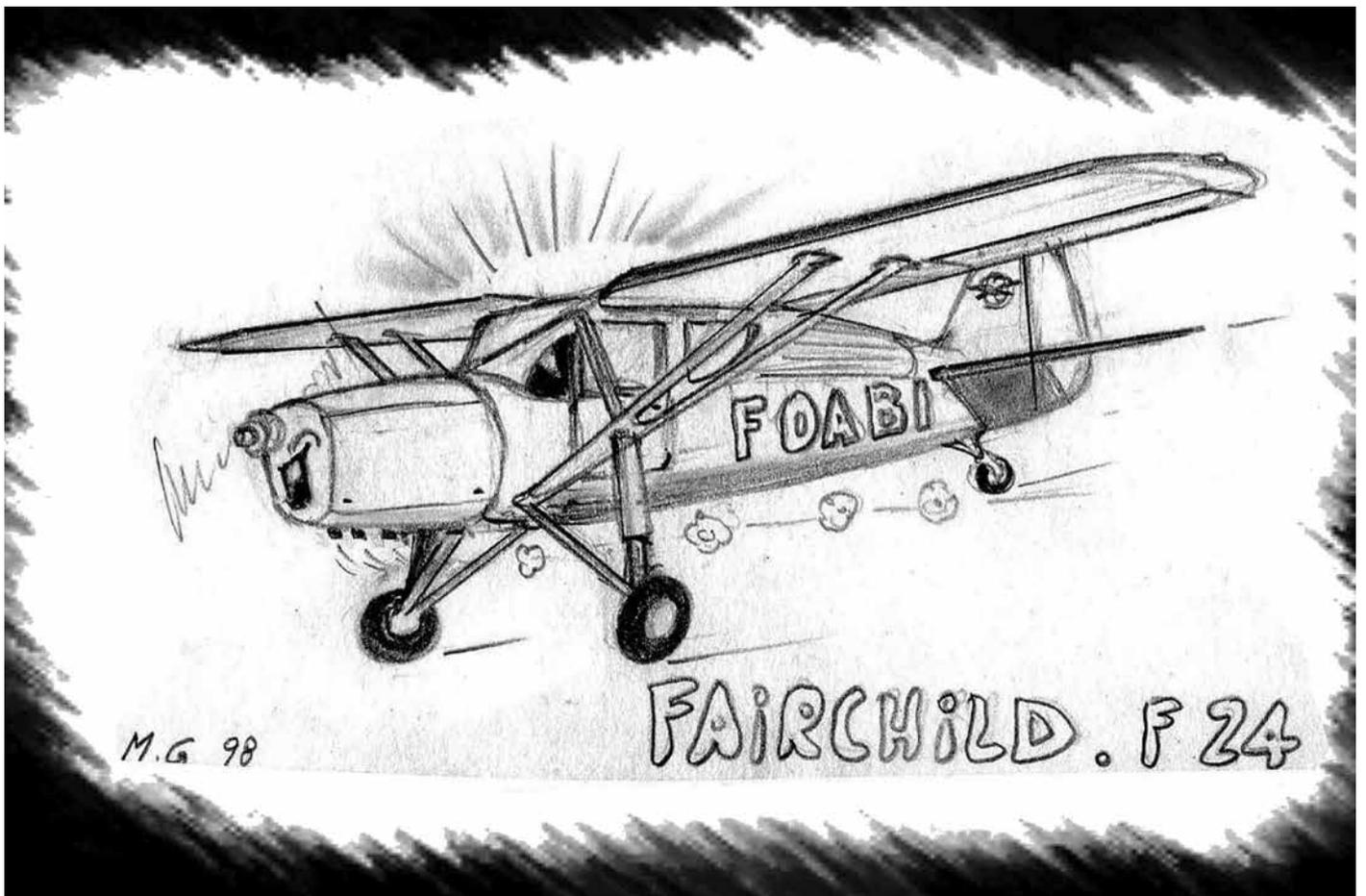
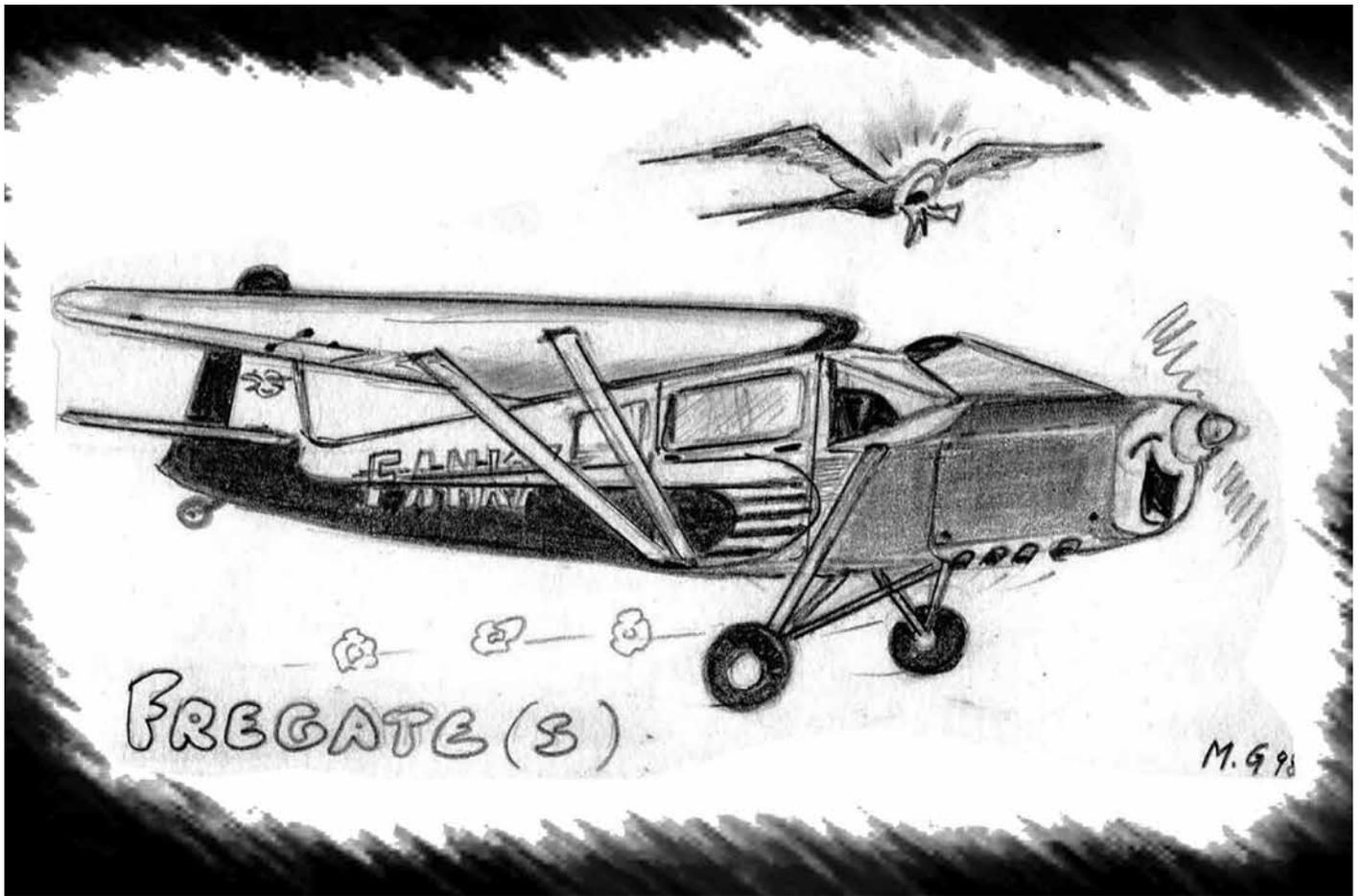
AMBASSADEUR



D
1
1
2

M.G





Album photo



▲ *Pierre Llopis en Avia 152a à Blida*

▼ *Jean Vallot, le premier instructeur de l'Aéro-club*





▲ ▼ *Intervention sur un LeO 45 à Marrakech, par Pierre Llopis et Yves Bihan envoyés par l'AIA de Maison-Blanche*





“LES AILES”
12, RUE MICHELET, 12
BAR SELECT
Terrasse
OUVERT TOUS LES JOURS
de 5 h. 1/2 à 2 h. du matin
le rendez-vous
de ceux qui reviennent
d'AMERIQUE

▲ *Le bar Les Ailes, quartier général de l'Aéro-club de l'AIA à Alger*

▼ *Pierre Llopis et son fils Marc à Chéragas*





Dans les rues de Bône pendant la période militaire



▲ ▼ *En Stampe à Mouzaiaville*



Jean-Claude Caillou

Passionné d'aviation et d'aéromodélisme dès son plus jeune âge, Jean-Claude Caillou est un animateur exceptionnel, il s'occupe des manifestations de l'Aéro-club de l'AIA tout en animant le club d'aéromodélisme. Il remporte, le 13 octobre 1953, le record du monde de vitesse pour hydravion de 5 cm³ en vol circulaire (170 km/h). Il épouse, en 1954, Simone Laurens, tout aussi passionnée d'aviation. Il transmet sa passion en tenant des chroniques aéronautiques régulières dans les journaux d'Algérie.

A droite : Record à Sidi-Ferruch, le 13 octobre 1953.

Ci-dessous, avec Pierre Llopis à gauche.

Tout le monde se souvient de l'excellent chocolat Caillou fabriqué à Alger.



▼ Concours Philips d'aéromodélisme au Stade Leclerc, Jean-Claude Caillou présente un modèle à la pesée effectuée par Lucien Saucède





▲ *L'arrivée du Père Noël à Maison-Blanche en Norécrin*

▼ *Paul Llopis, frère de Pierre, descend d'un Norécrin*





▲ Premier baptême de l'air « officiel » donné par Pierre Llopis (en Frégate)

▼ Albert Bez en Norécrin





▲ *Le Fairchild survole l'Amirauté d'Alger*

▼ *Simone Laurens, Pierre Llopis et Gérard Jarrige*



LISTE DES VOLS

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	comme mem. de l'équipage	COMME PASSAGER	
16-4-49	Stampé	F-BBNM	Report... ↳ Entraînement	1 ^h 10'			
30-5-49	"	"	"	0 ^h 20'			
11-6-49	"	"	"	0 ^h 20'			
"	Fairchild	F-OABI	Voyage	0 ^h 15'			Maison-Blanche-Bled
12-6-49	"	"	"	0 ^h 25'			Bled-Maison-Blanche
"	Stampé	F-BBNM	Entraînement	0 ^h 20'			
19-6-49	"	"	Voyage	0 ^h 25'			Maison-Blanche-Boufarik
"	Fairchild	F-OABI	"	0 ^h 20'			Boufarik-Maison-Blanche
10-7-49	Stampé	F-BBNM	Entraînement	0 ^h 20'			
16-7-49	Fairchild	F-OABI	"	0 ^h 30'			
13-8-49	"	"	Copueluchas	1 ^h 30'			Copueluchas(2)
"	"	"	Vol local	0 ^h 25'			
21-8-49	Noicrin	F-BEMR	Voyage	1 ^h 40'			Maison-Blanche-Constantine
"	"	"	"	1 ^h 45'			Constantine-Maison-Blanche
			A reporter...	26 ^h 02'			Arrivé au total jusqu'au 26 ^h 02' reproduit 8 ^h 55' pour le mois de Juin 1949

▲ ▼ Extraits des carnets de vol de Pierre Llopis

LISTE DES VOLS

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	comme mem. de l'équipage	COMME PASSAGER	
			Report	2.474 ^h 15'			
2-5-53	Stampé	F-BBNV	D-C	1 ^h 55'			
3-5-53	"	"	"	2 ^h 50'			
4-5-53	"	"	"	3 ^h 05'			
6-5-53	"	"	"	0 ^h 55'			
7-5-53	"	"	"	3 ^h 05'			
8-5-53	"	"	"	3 ^h 40'			
9-5-53	"	"	"	2 ^h 45'			
10-5-53	"	"	"	2 ^h 40'			
13-5-53	"	"	"	1 ^h 05'			
16-5-53	"	F-BDKK	Vol local	3 ^h 00'			Vol Essai KX
18-5-53	Fedel	F-BGLZ	"	0 ^h 20'			Vol Essai LZ
20-5-53	Stampé	F-BDKK F-BBNV	D-C	1 ^h 45'			
21-5-53	"	F-BDKK	D-C	4 ^h 20'			
20-5-53	"	"	"	1 ^h 05'			
			A reporter...	2.506 ^h 45'			



▲ ▼ *Dans le club house de l'Aéro-club de l'AIA à Maison-Blanche*



Banquet de l' Aéro-Club

de l' A

J

A



d'Alger - Maison-Blanche

Cap-Matifou 15-12-50

▼ L'Ecole nationale professionnelle de l'Air (ENPA) à Cap-Matifou, d'où sortent de nombreux ouvriers, techniciens et ingénieurs de l'AIA. Visible au premier plan : une partie de la fabuleuse collection d'avions destinés aux travaux pratiques: Bloch 175, Dewoitine 520, Spitfire, SIPA 111, Vanneau, Miles Master, LeO 45, Thunderbolt, Triton, Ouragan, Thunderjet, Mistral et Kingcobra

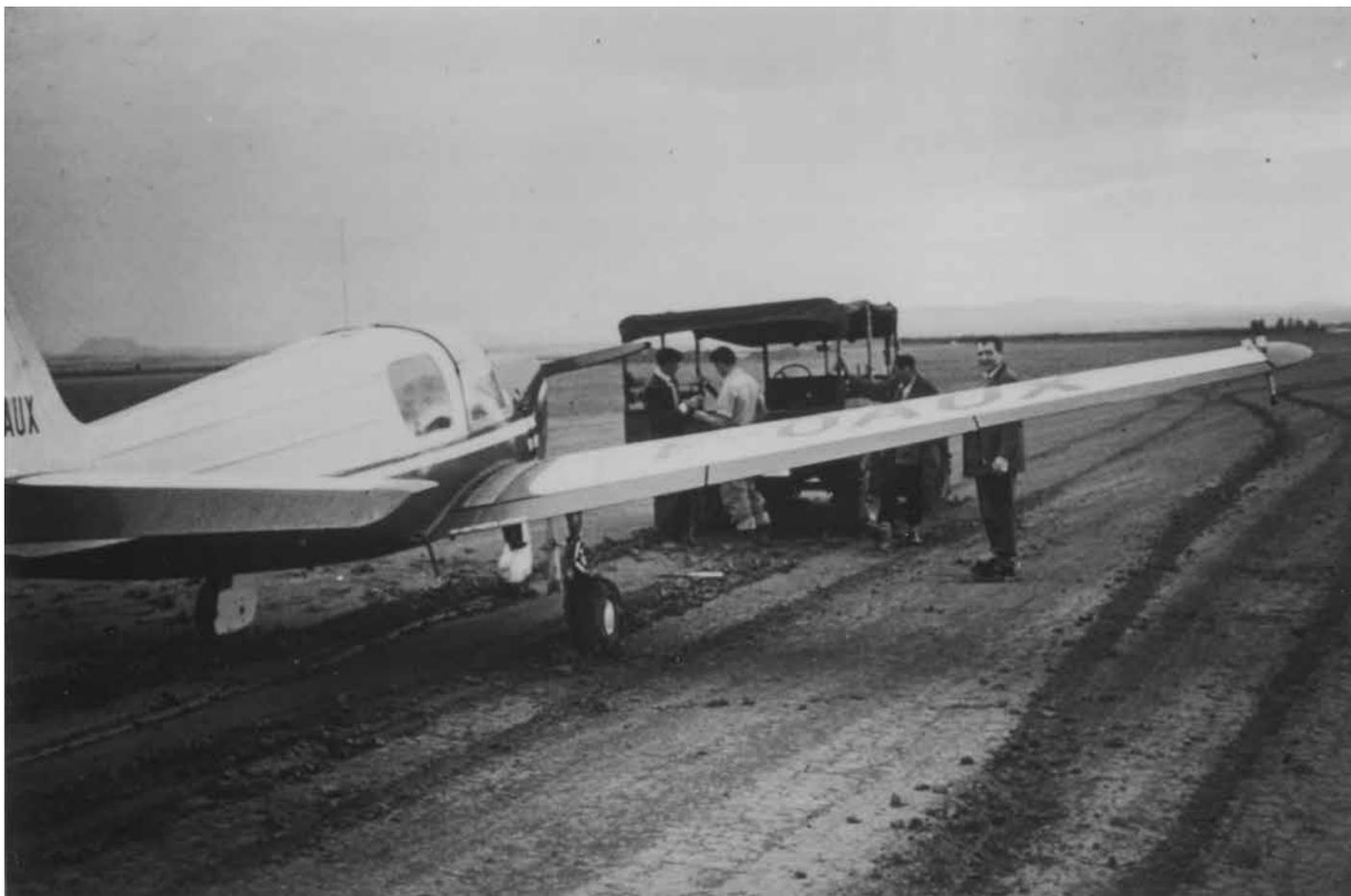




▲ Discours d'André Chatry, directeur de l'AIA et président de l'Aéro-club de l'AIA, à sa droite : Gérard (sous-directeur), à sa gauche : général Jacques Martin (directeur des AIA d'AFN), Mme Chatry et André Bassoileil

▼ Février 1951, à l'ENPA, remise de la Coupe du Moniteur à Jeannot





▲ *Le Norécrin embourbé à Relizane*

▼ *Dans le club-house de Maison-Blanche, Pierre Llopis derrière le comptoir*





16 juin 1955, déplacement à Burdeau ▲ René Cartier, Raymonde Royet, Jaumet, Georges Royet, Picmeau, Pierre Llopis, Barthélémy Escandel, Hubert Forzy, Georges Couderc, Jean-Pierre Zanone, Gérard Jarrige (président de l'Aéro-club du Sersou), Maurice Mora et Michel Mora

▼ Barthélémy Escandell au premier plan, Maurice Mora, Michel Mora et Jaumet à droite.

Le Jodel 112 F-BGLZ de l'Aéro-club de l'AIA, le Norécrin F-BEUK, le Fairchild 24 F-OABA et le Stampe F-BDKP, de l'Aéro-club du Sersou, seront incendiés et le gardien assassiné par le FLN le 26 décembre 1956





▲ *Simone et Jean-Claude Caillou, Georges Barber (beau-père de Pierre Llopis)*

▼ *Stampe à Mouzäïville*





▲ Aïn-Skrouna, juin 1956

▼ Maquette du Stampe F-BGTO





1959 - Rallye de Bougie



Contrôle des épreuves : Gianolo, Dumouchet, Chenu, Paul Llopis, Pierre Llopis, Simone Volait, Annie Maquaire



▼ Dans le club-house de Chéragas, Pierre Llopis derrière le comptoir



▲ ▼ Louis Notteghem et Fred Nicole au meeting de Maison-Blanche le 15 avril 1951





▲ ▼ En 1959, méchoui chez Jean Rativet à Hardy. Louis Querey, constructeur des Jodel, au premier plan

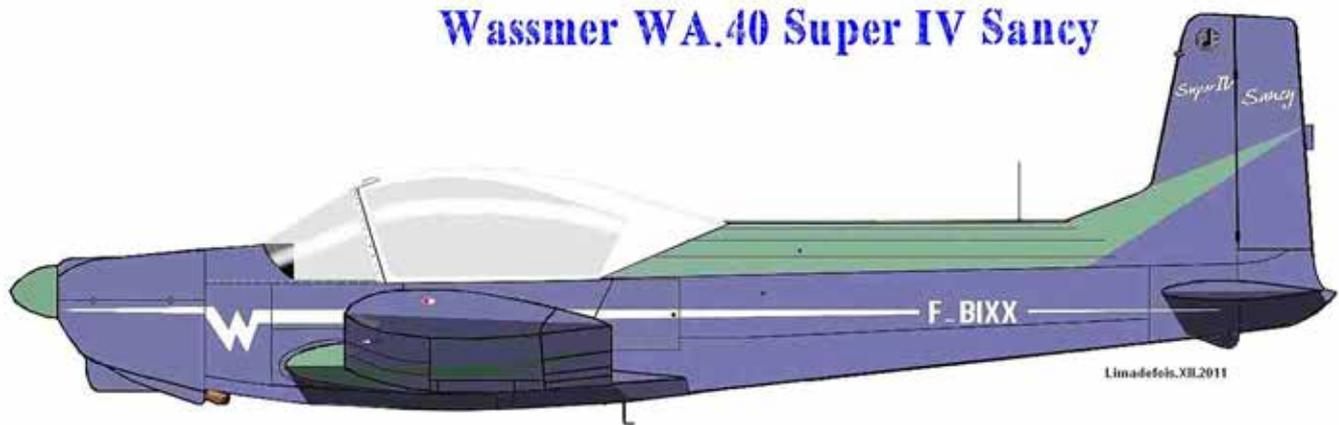




▲ ▼ *Le 22 mai 1960, le Club au rassemblement organisé par l'Aéro-club de Tiaret à Tiaret-Bou Chékif*



Wassmer WA.40 Super IV Sancy



▲ ▼ Le 27 novembre 1959, présentation du Wassmer Super IV à Chéragas



▼ Le Jodel 120 F-0BBZ à Chéragas





▲ *André Jourdan à Chéragas*

▼ *André Jourdan et Caillebote au Rallye de Sicile en Norécrin*



SNCAN N.1203 Norécrin



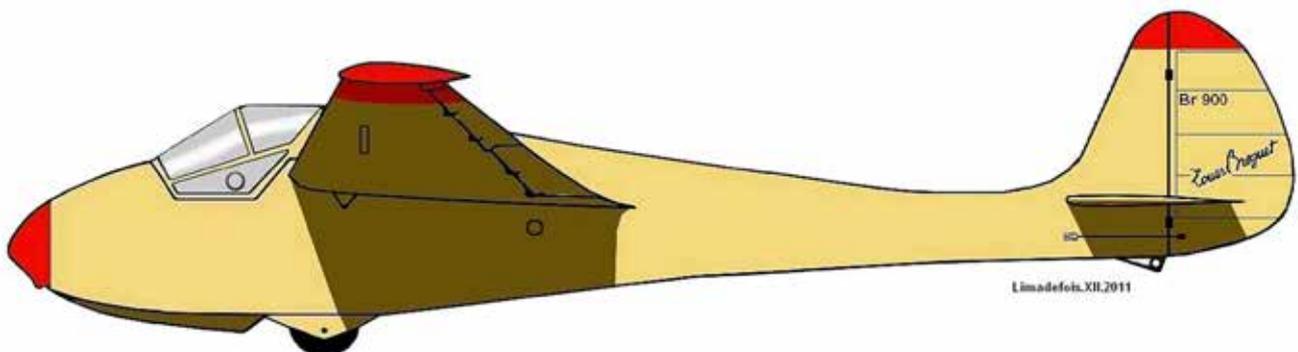
Limadefois, II, 2020

SNCAN N.1203 Norécrin



Limadefois, II, 2020

Breguet Br900



Limadefois, XII, 2011



Pierre Llopis en Stampe, remarquer, à gauche, l'embout de l'« interphone » et, à droite, le rétroviseur pour voir l'élève en place arrière



▲ *Pierre Llopis et Marcel Jaulent en 1958, après l'accident en Jodel le 27 juin 1957*

▼ *Pierre Llopis en Rallye Commodore à Vinon en 1972*





Pierre Llopis dans un Airbus, invité par le commandant de bord Bertrand Roumens, un de ses élèves

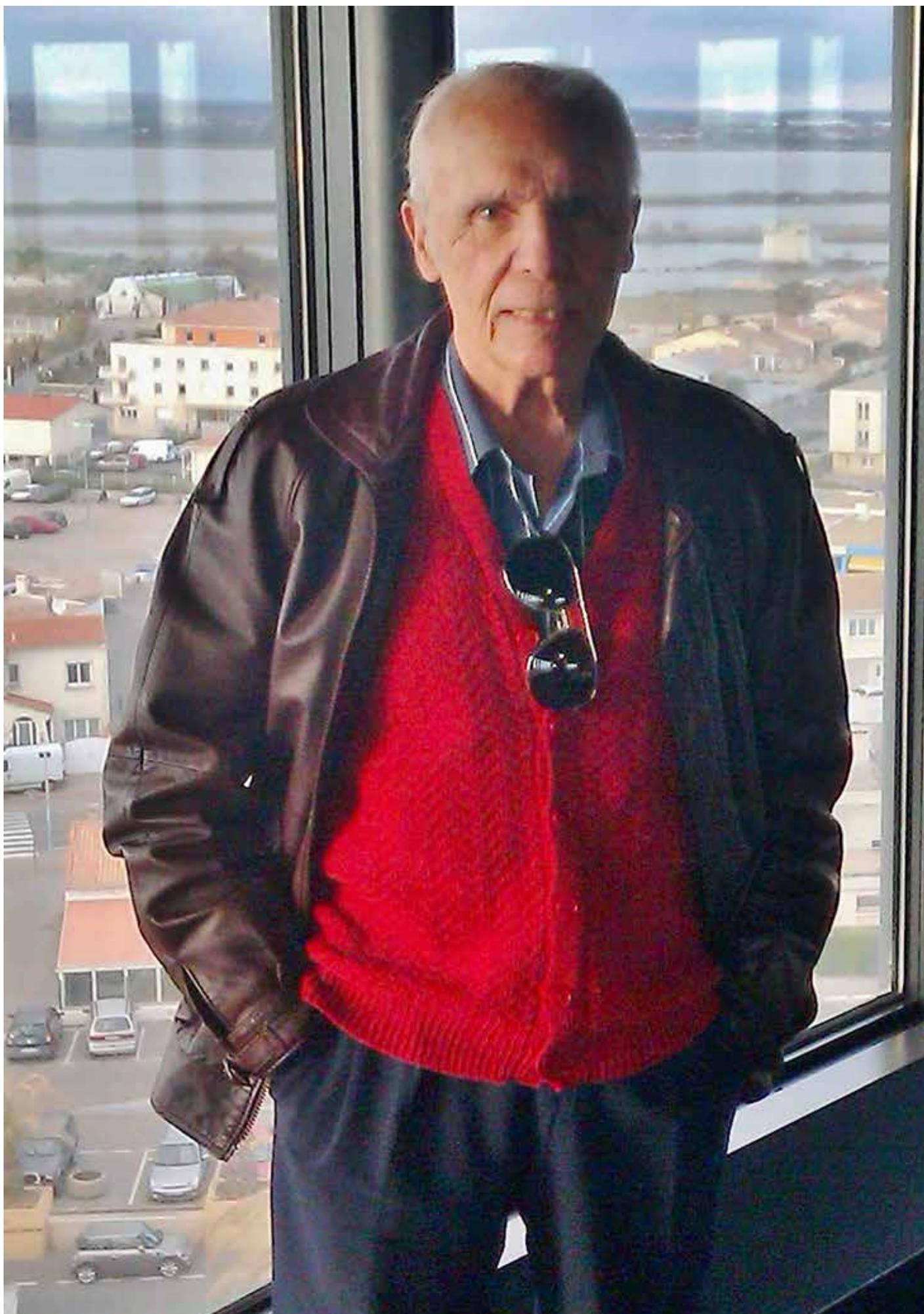


Pierre Llopis, Vieille Tige dans l'âme, avec des amis et des anciens élèves en 2012

« Inventer un avion n'est rien. Le construire est un début. Voler c'est tout » Otto Lilienthal

« Voler dans les airs est comparable à une histoire d'amour, non pas du point de vue de l'attraction sexuelle, mais en tant qu'expérience qui enrichit la vie » Stephen Coonts

« Voler est envoûtant et tous les pilotes sont des victimes consentantes... » Auteur inconnu



Pierre Llopis en 2012, un an avant sa disparition

Vélivole

Au Djebel-Diss et au Djebel-Oum-Settas

C'est avec Maxime Lamort que j'ai connu ma première leçon en double commande sur C 800 au Djebel-Diss. J'étais déjà breveté A, B et C avec quatre-vingt-huit lancers au sandow et treuil, totalisant 03 heures 12 minutes 13 secondes de vol. C'était en novembre 1946 au Djebel-Diss.

À l'heure où j'écris ces lignes, je totalise 13 252 heures de vol dont 750 en vol sans moteur.

Il m'avait donc fallu cinq années pour réaliser ces vols seul à bord, avant de m'entendre dire à ma première leçon en double commande : « *Tu n'es pas encore mort ?* » Cette navrante réflexion était due à ma qualité de pilotage. Pourtant, j'avais l'impression de bien me défendre, d'autant que je me sentais à l'aise sur les pentes des montagnes en utilisant la dynamique des vents.

Je savais pertinemment que j'avais besoin de leçons, de conseils, d'exercices. Maxime Lamort a été pour moi un formidable instructeur.

Durant mes stages d'été de Oum-Settas j'ai pu prouver mes capacités en battant trois records régionaux :

- Celui de la durée : 11 heures 35 de vol en une journée
- Celui de l'altitude en un minimum de temps : 4 600 mètres en un vol de trente-cinq minutes
- Celui de la durée totale : 98 heures de vol au cours d'un stage de vingt-et-un jours.

Plus tard, nous étions quatre ou cinq pilotes à représenter les Sports Aériens d'Alger dans différents centres ou en démonstration dans les meetings régionaux où l'on défendait avec acharnement les couleurs d'Alger.

Major d'un stage au Djebel-Diss, le second, mon ami Raymond Amarger, et moi-même avons eu droit à un voyage au Maroc. Huit jours offerts par le SFATAT, avec visite des centres marocains où nous étions toujours invités à faire une démonstration en vol.

Ce n'était pas toujours probant, mais nous faisons de notre mieux.

Atterrissage dans un cimetière arabe

Durant un vol d'entraînement, je me suis éloigné du centre. Ça grimpa de partout. Je naviguais entre 2 500 et 3 200 mètres. Regardant ma montre, puis la carte que j'avais sur les genoux, j'ai vite compris que je ne pouvais pas rejoindre le Centre. Direction droit sur Oum-Settas. J'essayais de me rapprocher le plus possible pour éviter un dépannage coûteux, en cas d'atterrissage en campagne. La mort dans l'âme, j'ai dû me décider à chercher au sol un endroit propice à un atterrissage près d'un village, si possible, ou d'une ferme.

Vu un village, une ferme importante et une route droite sur cent à cent cinquante mètres au milieu d'un champ de cailloux. Je procédai à un atterrissage de précision pour ne pas être trop long et ne pas « casser du bois ».

J'étais en courte finale lorsque je me suis aperçu que j'atterrissais dans un cimetière arabe. Inutile de dire que je m'attendais au pire.

Les Arabes du village situé à cinq cent mètres couraient vers moi, quand le propriétaire de la ferme voisine, arrivant en voiture, m'évita de me faire lyncher.



▲ *Maxime Lamort en place instructeur dans un C-800 au Djebel-Diss en 1945*

▼ *Mise en piste d'un Avia 40p au Djebel-Diss*



M'excusant auprès des Arabes. Le propriétaire, qui parlait arabe, expliqua je ne sais trop quoi et tout le monde voulu m'aider à sortir le planeur de sa fâcheuse position. Remerciement à la ronde et remorquage du planeur jusqu'à la ferme.

J'ai pu téléphoner au Centre en donnant ma position pour un éventuel dépannage et je me mis à démonter le planeur (ailes, empennage).

Attendant les « copains » je fus invité à la table du propriétaire qui m'avait présenté à son épouse et ses deux filles (dix-sept et vingt ans). Evidemment, c'était la première fois qu'ils voyaient de près un planeur et je dus expliquer pourquoi et comment « ça volait ».

La nuit était là et toujours pas de dépannage

La maîtresse de maison me prépara un lit dans la chambre d'amis, avec chemise de nuit à col empesé et... un bonnet de nuit à pompons.

J'allais me mettre au lit, quand de grands coups d'avertisseurs et des cris de joie annoncèrent mes sauveurs. Une fois tout sanglé sur la remorque de dépannage, adieux et remerciements, nous prîmes la route pour rejoindre le centre. Il était trois heures du matin.

Le Crevard

Un petit rappel d'un vol particulier sur planeur 40p. Tout le monde en piste. Matériel en place... et pas de vent. Dès les premiers décollages, les appareils revenaient au sol. Assis en formant un cercle, « Tom Zef », surnom donné avec respect et affection à notre moniteur Cometti, nous expliquait pourquoi il n'y avait pas de vent et pourquoi les thermiques ne se déclenchaient pas. Mon petit sourire, surpris par l'instructeur, le vexa à tel point qu'il me mit au défi en me demandant de m'installer dans le 40 P, pour un vol démonstratif, en m'infligeant, comme « punition » une tournée générale avant le dîner, si je me faisais « dégueuler » (terme vélivole qui veut dire retour au point de départ). Je fus donc treuillé jusqu'à 200 mètres et larguai le câble. Je n'étais pas très fier car rien ne disait que mon vol allait durer au-delà d'un tour de piste. Mais la chance était avec moi. Sur la piste, je sentis frémir les ailes de mon planeur. Le « vario » ne descendait plus, il était légèrement en dessous de zéro. Sachant que sur cet appareil il y avait un petit décalage sur l'instrument, j'en conclus que j'étais dans du zéro. Peaufinant mon pilotage, j'insistais au-dessus de cette zone qui se préparait à déclencher un thermique. En bas, mes « spectateurs » attendaient mon échec. Insistant dans « ce zéro », mon vario accusa un petit plus à mon grand soulagement. J'étais à cent mètres du sol à exécuter des « 8 », étant plus bas que le sommet de la pente.

Trois, cinq, huit minutes que je tenais l'air dans l'espoir d'un déclenchement salvateur pour pouvoir prendre de l'altitude. En bas, on devait souhaiter mon échec pour se rincer le « gosier », mais ils ne me connaissaient pas. Accrocheur, mon planeur commença à reprendre l'altitude perdue depuis le largage, et voici mon variomètre qui, à ma grande joie, accusa plus un mètre par seconde. Donc je remontais. Dès mon ascension à hauteur des crêtes de la pente, je me mis à spiraler avec du trois mètres seconde au vario qui continua à enregistrer du cinq mètres, ce qui me fit grimper jusqu'à mille cinq cent mètres très rapidement.

Absorbé par mon « travail », je n'avais pas remarqué que mes copains avaient tous décollé et volaient dans la zone que j'avais eu la chance d'exploiter. J'étais parti pour un vol qui devait durer sept heures, me faisant l'honneur d'atterrir le dernier. Le soir, avant « la soupe », j'ai eu droit aux compliments de Tom Zef et c'est lui qui a payé le pot à tout le monde. C'est à cette occasion que l'on me surnomma « le crevard ».



▲ *Le centre de vol à voile du Djebel-Oum-Settas, à proximité de Constantine*



▲ ▼ *Au Djebel-Oum-Settas en 1948*



Les abeilles

Après quelques mois au fond du hangar, les planeurs attendaient sagement qu'on les utilise, du fait qu'ils étaient construits pour voler.

Aidé par les copains, je sortis le 40p n°406, mon préféré, pour une inspection, contrôle, graissage des commandes de vol, etc. Il était huit heures du matin et à huit cent mètres au-dessus du niveau de la mer, il ne faisait pas très chaud.

Mis en piste, je décollai pour voir en vol si tout allait bien, simple tour de piste.

En plein décollage, je fus attaqué par des centaines d'abeilles qui avaient niché au fond du fuselage, dérangées par le bruit du vent sur les ailes. Me larguant à cent cinquante mètres, me protégeant comme je pouvais, je fus piqué au visage, aux mains et au cou. Piquant comme un sourd, je me posai dans un champ de chaume, sautant du planeur en enlevant ma veste de cuir pour me protéger la tête et les mains en m'allongeant à plat ventre sur le sol.

Evidemment, les témoins du Centre se sont demandé ce qui m'arrivait et c'est en courant vers moi qu'ils ont compris pourquoi mon vol avait été interrompu. Le « *toubib* » stagiaire du centre m'a fait une injection et passé une pommade sur les vingt-deux piqûres qui auraient pu m'être fatales si j'avais été allergique aux abeilles.

Le visage boursoufflé, les mains et le cou enflés, j'ai dû rester trois jours sous surveillance médicale avant de reprendre les vols.

Le planeur fut dégagé des abeilles par un produit que mes amis étaient allés chercher à la ferme voisine et tout est redevenu normal.

Mon épreuve des 3 000 mètres

Depuis plusieurs jours, c'était « fumant », mais ni mes amis ni moi ne pouvions atteindre les 3 000 mètres, ce qui était une épreuve du brevet « E ».

Ce fut sans espoir que je me préparai à décoller sur 40p, mon ami Callega en faisait autant sur l'autre 40p.

Décollage, recherche des thermiques et me voilà en pleine ascension vers « les 3000 mètres » fatidiques, ça grimpe à cinq à six mètres-seconde, 1 500 m, 2 000 m, 2 500 m, 3 250 m. Enfin, voilà le but recherché atteint après trente-cinq minutes de vol. J'étais heureux et je savourais enfin ce succès, après une dizaine d'échecs. Alors que j'évoluais dans le calme, j'entendis une « grande gueulante » en plein ciel. C'était mon ami Claude Callega qui s'annonçait, étant à la même hauteur, heureux lui aussi d'avoir enfin les 3 000 mètres à son tableau.

Vol de groupe quelques minutes et je partis, comme à mon habitude, survoler la campagne. C'est en fin de journée que j'atterrissais au centre (le dernier atterrissage). C'était mon point d'honneur et j'eus la joie de voir courir vers moi Callega qui sautait comme un cabri. Nous tombâmes dans les bras l'un de l'autre, heureux d'être enfin parvenus au but que nous recherchions depuis plusieurs jours, mettant notre connaissance et notre finesse de pilotage à l'assaut du ciel, sans succès.

Mais cette joie a été de courte durée pour moi, le barographe avait fonctionné en hauteur mais pas en rotation, si bien que mon vol ne faisait qu'un trait vertical sur la feuille et ne pouvait être considéré comme valable.

Déception de Claude qui voulait me passer son barographe, disant à Zef qu'il m'avait suivi dans

toutes les évolutions et que s'il avait eu la chance d'avoir un baro qui fonctionne, je ne devais pas être pénalisé pour autant. Il me faisait cadeau de son barographe. C'était très gentil de sa part, mais je refusai catégoriquement. Durant les quatre jours suivants, je me suis « baladé » entre 3 000 et 3 800 mètres, mettant tout le monde d'accord.

Cette altitude du « E » a été sacrément arrosée. Quant à la distance du « E », impossible de partir sur 300 kilomètres a but fixé, les événements d'Algérie nous l'interdisaient.

Mon second brevet de vol à voile (brevet B)

Cet épisode des 3 000 mètres a fait revivre en moi le jour de mon deuxième brevet (brevet B). Suite à la série de points fixes, de bonds de quelques secondes, de manœuvres pour exécuter des « S », ma progression se faisait avec l'impatience des tours de piste.

Est-ce le fait que je travaillais aux AIA ou celui de bichonner les planeurs (11a; 152a) du Centre ? Est-ce que mon entraînement avait été remarqué comme positif par l'instructeur, je fus, un dimanche matin, le premier désigné à effectuer un tour de piste complet, après une grande traction par « gazogène ».

Le moniteur avait exécuté devant nous (les élèves), ce tour de piste magique qui hantait nos esprits, espérant rapidement l'imiter pour, enfin, voler comme un oiseau.

Après avoir écouté les consignes, je m'installai sur le siège du 152a, le cœur battant, la gorge sèche, un tantinet nerveux et l'ordre du décollage fut donné.

Le « gazogène » me tira, nez en l'air, au-dessus de l'horizon, face à la mer, le vent sifflant dans les haubans et sur mon visage, je ne voyais plus la fin de cette ascension qui me mena jusqu'à 200 mètres d'altitude.

Traction terminée, libération du câble, manche en avant pour casser la montée, rétablissement des ailes en vue de l'horizon, je pris ma pente de plane dans un silence total. Un véritable enchantement, une découverte extraordinaire. Enfin, je volais.

Après une petite ligne droite, ajustant ma vitesse, j'exécutai mon premier virage à droite suivant les instructions. Coup d'œil sur le terrain, aux alentours je vis la route « moutonnaire », la voie de chemin de fer, les maisons, tout paraissait irréel, sous dimensionné, mais c'était absolument splendide.

Après le deuxième virage, toujours à droite, en position « vent arrière » et en perdant de l'altitude (- 3 m/s), j'ajustai la branche étape de base, en m'alignant en finale pour l'atterrissage, en tâchant d'être ni trop court, ni trop long, en ajustant ma vitesse pour ne pas « décrocher » et, comme un chef, parole de mon instructeur, je posai mon planeur à une trentaine de mètres de mon point de départ.

Dire ma joie, ma fierté, je n'avais pas de mots pour exprimer ce que je ressentais et le « tape-cul » traditionnel par mes amis me fit prendre conscience de mon « exploit ». Pour moi, c'en était un véritable.

J'étais heureux de voir, sur son visage buriné, le sourire de mon instructeur, Monsieur Ferraris, lui ayant prouvé que son « parrainage » à mon inscription n'avait pas été vain.

Le pilote de ligne

Nous avons eu la visite d'un ami de notre instructeur que l'on regardait avec des yeux admiratifs, pilote de ligne, c'était « la classe ». Voulant faire un tour de planeur on s'empressa de sortir du hangar un 15 A.

Quelques consignes, que l'on jugeait inutiles, nous disant qu'un pilote de cette classe devait savoir tout faire. Eh, bien, déception.

Dès la grande traction aux sandows, le 15 a, le nez en l'air, décrocha et s'abattit dans un concert de cordes à piano et de bois brisé. Nous restions sans voix, on venait de nous détruire un planeur.

Ne voulant pas rester sur cet échec, notre « casseur » demanda à refaire un vol. Sortie du deuxième 15 A. Traction maximum sur les sandows, décollage du planeur... et même scénario, perte de vitesse, abattée et destruction du deuxième planeur. Il ne restait que le 11 A au fond du hangar. Nous, les élèves, nous nous sommes placés devant la porte en disant : « pas touche, ça suffit. »

Nous sommes restés deux mois sans voler, en attendant la remise en état des deux 15 A. Quant au pilote de ligne : plus revu !

Par la suite, je fréquentais les centres de vol à voile de Canastel, Djebel-Diss, Fort-de-l'Eau et Djebel-Oum-Settas où je passais brillamment mon brevet D, ne pouvant accéder aux E et F à cause de l'interdiction de réaliser des vols de distances suite aux événements d'Algérie.

Fête de Blida

Porte ouverte organisée par l'Aéro-club de Blida. Les « Sports Aériens » d'Alger étaient invités pour des démonstrations « vol à voile ». Lanciers au treuil ou en remorque. Quelques départs également au sandow pour remémorer les « premiers pas » du vol sans moteur. Plusieurs planeurs en présentation : C 800, Avia 152a, Émouchet, Grunau, Avia 40p. Suite à un décollage remorqué par Stampe, d'un Avia 152a, avec à bord Dirson, le commissaire de l'Aéro-Club de France, Bricout larguait le planeur sur les pentes de la montagne de Chréa et revint se poser. Le 152a, après plusieurs évolutions par faible vent dynamique sur les pentes, perdit de la hauteur et se retrouva dans l'impossibilité de rejoindre l'aérodrome, si bien qu'il se posa sur un stade de foot à la sortie de Blida, terrain entouré partiellement de quelques villas et de rangées d'arbres. Par téléphone, il demanda une équipe pour démonter le planeur et une remorque de transport.

N'ayant rien d'équivalent sur le terrain, du fait que nous étions là pour quelques démonstrations en vol, Bricout demanda si l'on pouvait décoller en remorquage. Dirson donna son avis mais refusa de prendre les commandes. M'interpellant, Bricout m'invita à prendre place dans le Stampe, une corde de remorquage sur les genoux. Après avoir repéré le stade, avec le 152a garé sur le côté (il était entouré de plusieurs curieux) et après deux tours de terrain, Bricout se présenta en glissade et atterrit sur le stade. Au sol, grande discussion entre le commissaire et le chef-pilote. Après avoir évalué le meilleur endroit propice à un remorquage en évitant par fortes inclinaisons, habitations et rangées d'arbres, Bricout me demanda si j'étais capable d'être remorqué avec le 152a.

C'était pour moi une première. J'allais être remorqué, ce qui demande en temps ordinaire, sur un aérodrome, une technique particulière, mais sur un terrain de foot, entouré de dangers, sur courte distance, me donnait froid dans le dos. Mais du moment que mon chef-pilote me faisait confiance, il n'y avait pas à reculer. Après quelques conseils sur la position que devait avoir le

planeur en remorquage, les évolutions que l'on devait exécuter pour ne pas accrocher soit les arbres, soit les bâtiments, bref toutes les recommandations d'usage à un pilote qui, « débutant » dans ce genre de traction, devait faire confiance à cent pour cent à son instructeur et il fallait aussi avoir confiance en soi-même pour ce genre d'exercice ?

Gonflé, je l'étais, avec néanmoins un petit frisson dans le dos, qui mouillait ma combinaison de vol. J'avais été désigné pour un ou deux vols treuillés, sur deux appareils différents, sur l'aérodrome de Blida et je me trouvais embarqué dans une aventure qui m'effrayait quelque peu et qui en même temps me réjouissait, qui m'élevait auprès de mon instructeur, qui avait pleine confiance dans mes qualités de pilote.

Me voilà donc installé à bord du planeur que l'on avait mené à l'extrémité du terrain pour utiliser la diagonale, tout en raccourcissant la corde de trente mètres en faisant des nœuds, sous le regard inquiet de Dirson et des spectateurs. Bricout donna le signal du départ. En quelques mètres, le 152a était en l'air, alors que le Stampe avait encore les roues au sol et, dans un nuage de poussière, il décolla à son tour à une vitesse de sustentation proche du crash. Après quelques coups de manche et de palonnier, j'exécutai à la lettre les recommandations faites avant le départ, inclinant le planeur quand le Stampe s'inclinait, etc. Nous fauflant entre les cimes d'arbres en évitant les habitations. Bref, je ne quittais pas des yeux le remorqueur et c'est comme ça que nous nous sommes trouvés à bonne hauteur, étant sortis de ce guêpier où, personnellement, je pensai que nous allions « *laisser des plumes* ». Arrivé au-dessus du terrain de Blida, Bricout balança les ailes du Stampe pour que je largue le planeur et là, je respirai à fond, content et fier de moi.

Dirson revint à l'aérodrome en voiture, quant à moi, après quelques « *huits* » et renversements de satisfaction, je me trouvai rapidement au sol par un atterrissage digne d'un « chef ». Je posai le 152a pour recevoir les compliments de Bricout devant mes camarades pilotes.

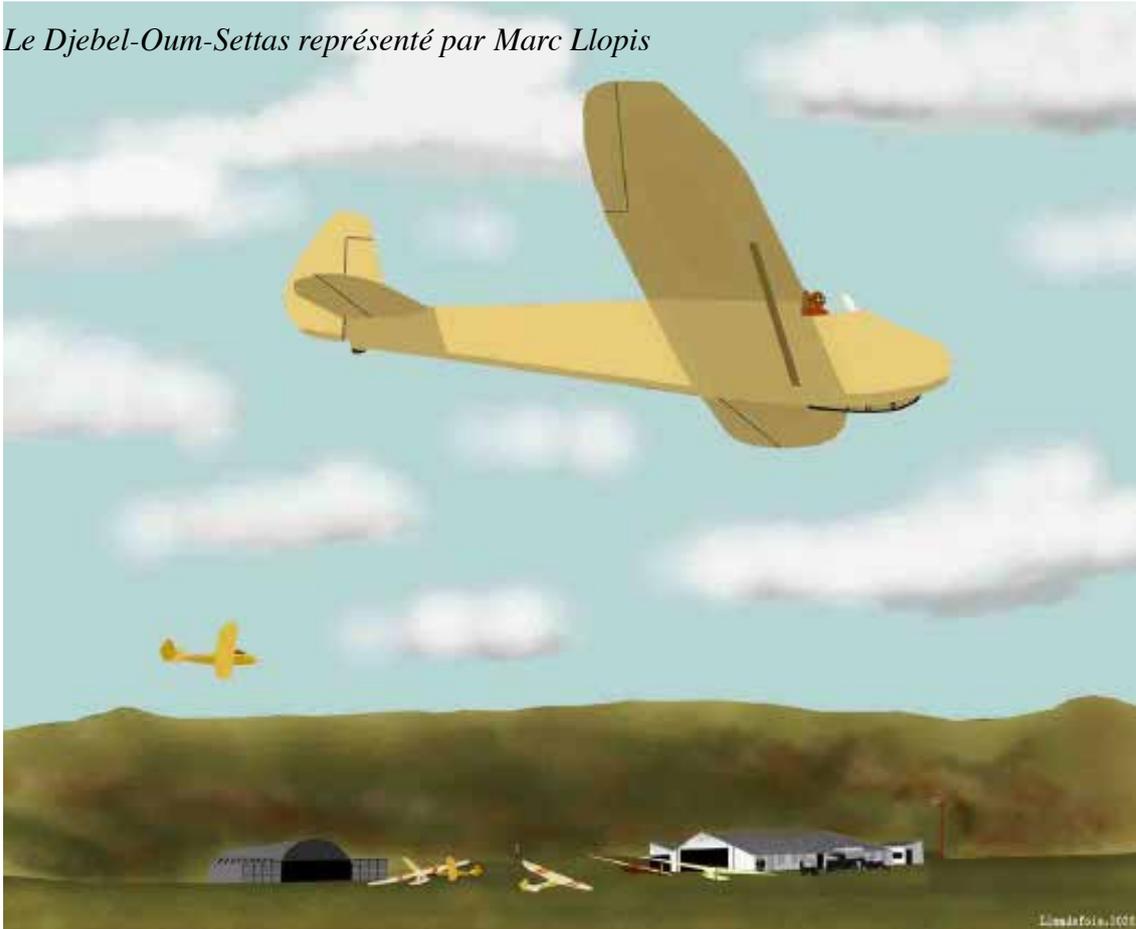
C'était mon premier remorquage et quand je pense aux conditions dans lesquelles cela s'était passé, plusieurs années après, en écrivant ces souvenirs, je ne peux m'empêcher d'avoir encore froid dans le dos. Mon instructeur me félicita par un : « *Bravo, pilote.* »



▼ Pierre Llopis en Avia 152a à Blida

Août 1950 au Djebel-Oum-Settas

Le Djebel-Oum-Settas représenté par Marc Llopis



Trente-deux ans plus tard, le 26 janvier 1982, en mettant de l'ordre dans ma cave j'ai découvert un cahier et ses feuillets dans un classeur, au fond d'une vieille valise. Dire mon émotion en parcourant les premières lignes serait inutile et je n'ai pu m'empêcher de lire d'une seule traite ce que j'avais écrit 32 ans plus tôt, retraçant tous les soirs mes impressions de la journée.

Toutes ces années sont loin mais je retrouve mes souvenirs intacts, le nom de mes amis, mon bon 40p n°306, tous les coins survolé, les joies, les frayeurs, les inquiétudes de chaque moment à la lecture de ces pages que je croyais perdues à jamais. Quoi de plus simple et de meilleur que des souvenirs. J'aurai aimé retrouver mes amis et leur faire partager mes émotions à la lecture de ce modeste manuscrit, maladroitement écrit sur le coin d'une valise le soir, après une bonne journée de fatigue. Ces souvenirs sont notre jeunesse qui soudain retrouvée, rejette nos habitudes d'adultes pour quelques instants. Parce que nous avons des idées communes, parce que nous appartenions à ce monde de vélivole, parce que nous représentions une grande ville comme Alger, nous ne pouvions que nous défoncer, prenant bien souvent des risques pour rivaliser avec nos amis du Constantinois. Cela paraît prétentieux mais c'était plus humain pour nous et infiniment précieux. L'amitié, la sympathique rivalité entre nous, la joie du succès des autres, un certain nombre de semaines de vie commune passé ensemble, pour un même but (toujours mieux faire), un même idéal, un temps que nous ne voulons pas oublier et que grâce à ce document retrouvé, je peux à 58ans, revivre intensément chaque moment de ces jeunes années.

Bien sûr, bien des gens hausseront les épaules en lisant ce récit. Ces souvenirs leur sembleront peut-être dérisoire, mais il s'agit pour moi, comme pour mes amis s'ils pouvaient le relire, d'une tranche de vie chargée de passions. Et cela, nous seuls sommes à même de le comprendre.

6 août 1950

Nous voici enfin au 6 août. C'est aujourd'hui que commence le stage de vol à voile du Djebel Oum-Settas, situé à une trentaine de kilomètres de Constantine.

Comme chaque année, nous nous retrouvons en gare de cette ville pittoresque où nous attend le camion qui doit nous conduire au Centre. Le chef de Centre et moniteur Mr Cometti est là, tout souriant et nous souhaitant la bienvenue. Parmi les quelques pilotes venant d'Alger, certains d'entre nous se connaissent déjà pour y être venus durant les deux années précédentes. « *Nous* » les Anciens, c'est à dire Raymond Amarger, Marcel Galiéro et moi-même, présentons nos camarades Rodolphe Litter et Madame, ainsi que Boumazouzi qui viennent au stage pour la première fois. Nous faisons également la connaissance de Georges Mignot, un pilote Bônois. Henri Dumortier dit Ritou est également de la partie.

Après avoir dégusté un petit déjeuner au buffet de la gare, puis empilé nos valises au fond du camion, nous faisons un saut jusqu'à l'entreprise Lucien Saucède, pour y prendre la Jeep qui servira au ravitaillement. Mr Cometti me donne le soin de la conduire. Prennent place à bord, Georges Mignot et Boumazouzi. Après être passé à l'épicerie d'Édouard Maire (un camarade et pilote du Centre, dit Zizou), nous prenons la route de notre « *repaire* » pour les jours à venir. Nous longeons les gorges du Rummel en direction du terrain d'aviation de l'aéro-club de Constantine, connu sous le nom d'Oued-Hamimin, où nous arrivons bientôt. Le temps de prendre un « *pot* » et nous voici de nouveau en route.

Pas pour longtemps, car au village du Khroub nous faisons une halte pour nous procurer de grands chapeaux de paille, qui seront d'une très grande utilité pour éviter les insulations, car au Centre il n'y a pas beaucoup de coin à l'ombre. D'ailleurs, dès que nous quittons le Khroub, toute végétation disparaît. Nous laissons derrière nous cette route bordée d'arbres et nous bifurquons vers l'est. De loin nous apercevons, non sans une certaine émotion, « *notre* » montagne. Tout en roulant à 50 milles, nous expliquons au nouveaux venus les joies du vol à voile sur ces pentes que nous longeons maintenant.

Devant la Jeep roule le camion. Agrippé aux ridelles, Raymond Amarger eut lui aussi envie de revoir notre amie « *la pente* ». Rodolphe Litter et Marcel Galiéro sont également penchés hors du camion et pensent comme nous aux vols futurs qui leurs procureront de grandes joies. Seul Ritou reste assis au fond du véhicule. Pour lui la pente n'a plus de secrets. Étant de Constantine, ce pilote en herbe est constamment sur le terrain, laissant un peu trop de côté les questions du baccalauréat qui n'ont pas l'air de lui plaire.

Nous quittons enfin la route goudronnée conduisant au village d'El-Aria pour emprunter une route caillouteuse qui nous mène au Centre. Nous traversons la ferme qui nous servira en viande, œufs, lait et surtout eau, et nous faisons enfin halte devant les bâtiments de notre destination : deux hangars à planeurs, la cuisine et le bâtiment principal composent l'ensemble des infrastructures pour ces trois prochaines semaines. De plus le Centre a subi quelques aménagements de premier ordre : téléphone, lavabos, biroute, murs repeints, etc. et surtout l'électricité. Le chef de Centre Cometti est fier de nous faire admirer le tout.

Nous allons tout de suite occuper l'une des deux chambres des stagiaires, attenantes au grand hangar. Comme les années précédentes, je me dirige vers le premier lit de gauche.

En fait je rapproche deux lits l'un contre l'autre pour m'octroyer un peu de confort, sans que ce geste égoïste porte préjudice aux copains. En face de mon lit à « *deux places* » s'ouvre une fe-

nêtre donnant sur la pente est, d'où je peux également apercevoir la ferme éloignée de quelques kilomètres.

Mon voisin de lit sera comme toujours Raymond Amarger, puis prennent place dans cet ordre Ritou, Boumazouzi, Georges Mignot et Marcel Galiéro. Le couple Litter occupe une petite chambre du bâtiment principal. Nous faisons la connaissance de Vallon, menuisier et jeune sportif plein d'allant. Un type courageux au travail, n'oubliant jamais son rire franc et joyeux.

Nous voici donc sur place. Nous rangeons nos affaires et nous nous équipons de notre tenue de travail : short, sandales et panama ! Comme il n'est que 10 h15 du matin, nous nous mettons au boulot. Nous remontons un planeur Avia 40p qui sera le deuxième du Centre. Notre flotte se compose d'un planeur double-commande Caudron C 800, de trois planeurs de début Avia 152a, d'un planeur d'entraînement SNCAN Nord 1300 (version française du planeur allemand Grunau *Baby*), d'un planeur de demi-performance Arsenal SA104 *Émouchet*, de deux planeurs de performance Avia 40p, et en dernier un planeur de haute performance SNCAN Nord 2000. Neuf planeurs au total.

Après avoir remis de 40p en état de vol, nous passons à table. Depuis le matin, le cuisinier était au travail pour calmer nos jeunes féroces appétits. Et comme dans toutes les cantines d'aéro-clubs, pendant le repas nous ne parlons que de vol à voile. Nous faisons part également au moniteur des performances que nous comptons réaliser, sans toutefois en être bien sûrs. Nous reparlons des stages précédents, demandant ou donnant des nouvelles des camarades absents. Rien ne vaut un bon repas autour d'une table pour réunir et serrer des liens d'amitiés. Il est 15 heures et le dernier mot de ce moment de détente est prononcé par Cometti : « *En Piste !* » Les premiers vols vont commencer. C'est parti pour trois semaines d'intenses émotions.

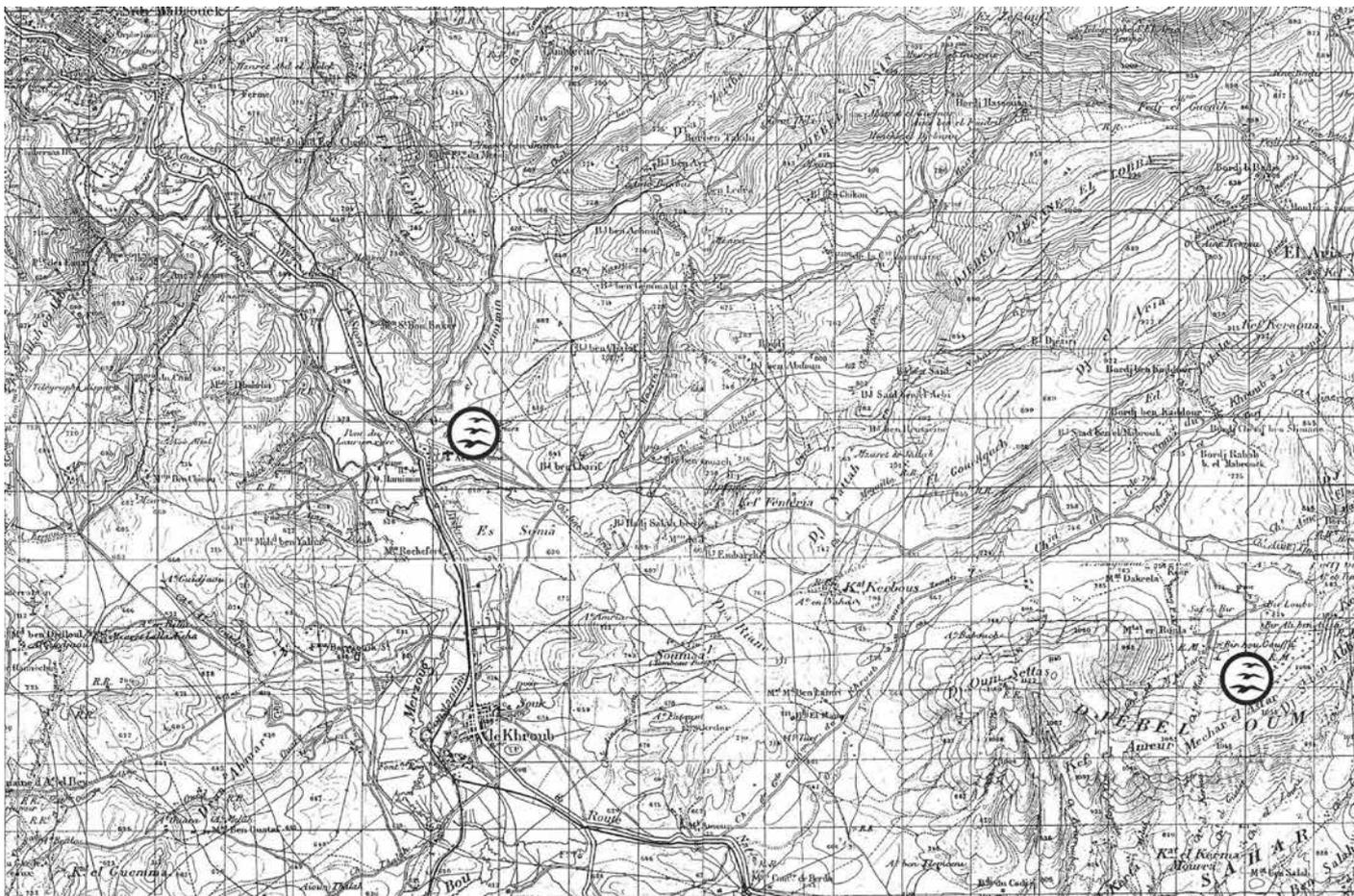
Tout en les caressant avec des gestes d'affection, nous sortons des hangars nos bons vieux planeurs avec qui nous allons parcourir les cieux d'Oum-Settas. Zizou, qui vient d'arriver, saute de sa voiture à bord d'un 40p. Le treuil est mis en place par les soins de Ritou et les câbles sont tirés pas la deuxième Jeep du Centre jusqu'au point de départ des planeurs et le premier vol démarre.

Le 40p de Zizou monte droit dans le ciel. Un frisson nous parcourt le corps malgré le soleil de plomb qui nous brûle la peau. Nous le suivons des yeux, pensant que notre tour viendra où ce beau planeur se laissera guider à notre guise.

Une fois largué, virage à droite et le voici passant à 200 mètres au-dessus de nos têtes et piquant droit vers la pente nord-est. Dès l'approche de cette dernière, nous le voyons monter sous l'impulsion du vent en effectuant des « *huits* » tout au long de la pente. Un à un les rochers sont survolés et bientôt nous avons l'impression que le 40p glisse sur le sommet du relief. Il s'en détache très vite et prend 500 à 600 mètres d'altitude. Là, une voix impérieuse nous arrache à notre contemplation et nous ordonne de sortir le biplace C 800.

Nous assistons au départ de Ritou sur le Nord 1300, et Lucien Saucède qui vient d'arriver prend lui aussi son élan sur Nord 2000. Autre départ sur 40p d'Édouard Maire qui prend un chemin opposé aux deux précédents. À peine le C 800 en piste, nous voyons Ritou très bas sur la pente. Il ne peut plus remonter et doit se poser. Dans la foulée, Lucien Saucède le suit de près car le vent a faibli rapidement. Édouard Maire de son côté spirale au-dessus de la ferme, sans doute un « *thermique de service* », car il gagne encore un peu de hauteur.

Le C 800 est prêt. Raymond Amarger a pris place (toujours les mêmes qui volent en premier !). Il ouvre le bal des Algérois à être en l'air. Ritou tente à nouveau sa chance sur la pente avec le



▲▼ Le centre de vol à voile du Djebel-Oum-Settas, à proximité de Constantine et de l'aérodrome d'Oued-Hamin. La piste est matérialisée par le trait jaune



Nord 2000 libre, mais sans beaucoup plus de succès, car il atterrit 15 minutes après le C 800 qui n'a pas pu accrocher lui non plus. Le vent est complètement tombé et Édouard Maire gratte encore un peu « *les cailloux* » après être redescendu de 200 mètres environ. Nous dégageons la piste et le 40p atterrit tout en douceur. Édouard Maire a volé durant 1 h 20, Ritou 15 minutes en Nord 1300 et 15 minutes en Nord 2000, Lucien Saucède 20 minutes et Raymond Amarger 12 minutes sur le C 800.

Le soleil descend à l'horizon et les ombres des collines environnantes envahissent le terrain. Les planeurs sont rangés dans leurs hangars, et nous, nous avons terminé notre première journée de stage. Après le repas du soir, où nous parlons encore planeurs et vols à venir, nous regagnons nos chambres dans une bonne humeur, mais surtout se remettre de notre voyage en train de nuit et de notre journée de travail.

Tout est calme. Au loin sur les pentes du djebel, un chacal entonne une lugubre mélodie à laquelle les chiens de la ferme font écho. Au Centre rien de bouge. Hommes et planeurs reposent côte à côte. Chacun pense à la journée suivante. Le léger vent a repris un peu de vigueur et vient nous caresser par les portes et fenêtres ouvertes. Un pas résonne au dehors, c'est le gardien de nuit qui fait sa ronde. Tout est calme. C'est la paix pour tout le monde.

7 août 1950

Me voici réveillé le premier. Un coup d'œil sur les copains qui dorment encore dans différentes positions. Les uns couverts, les autres à même le lit, sans être gênés par le soleil qui se lève doucement et qui éclaire le spectacle. Il est 6 h 30. La cloche (un cylindre de moteur d'avion) résonne dehors. C'est le cuisinier qui sonne le réveil. Le petit déjeuner ne doit pas être loin.

Un étrange spectacle s'offre à mes yeux autour de moi. J'avais l'impression d'être rajeuni de six ans et de me retrouver dans un dortoir de l'armée. Dans les lits on râle un peu, on baille à souhait, on rumine tant et plus. Des têtes hirsutes sortent des couvertures. De vrais diables à faire courir tous les chacals du djebel. Et des exclamations fusent un peu partout : « *Oh la barbe !* » disait Marcel Galiéro, « *Mais il sont fous, si tôt ?* » rajoutait Ritou qui a l'habitude d'ouvrir un œil à 8 heures et l'autre vers midi. « *Mon Dieu, vivement ce soir qu'on se couche !* » argumentait mon voisin de lit Raymond Amarger, tout en se frottant les yeux. Seul Georges Mignot souriait à la vue de son voisin Édouard Maire qui tentait d'écarquiller ses yeux pour reconnaître l'endroit. Après ce pittoresque moment il fallait donner l'exemple. « *Allez tout le monde debout !* » Faire sont lit, jeu d'enfant pour certains et corvée pour d'autres. Toilette générale dans le mélange des derniers râles et des premiers rires. Et tout le monde se dirige vers l'odeur d'un bon « *jus* » matinal.

Le vent souffle faiblement du secteur nord/nord-ouest. Nous mettons en piste le C 800 à 9 heures. Le treuil est amené au bord de la route allant vers la ferme, et nous pouvons déployer 1 500 mètres de câble. À mon tour ce matin de passer un test avec le moniteur.

9 h 15, premier décollage. Nous décrochons à 120 mètres d'altitude, un tour de piste et nous sommes au sol. Le treuillage est trop lent. Nous repartons. Début de la traction et à 60 mètres, le câble casse net. Nous virons de 180° et nous nous posons vent arrière, en remontant la piste. Le câble réparé, nous redécollons. Cette fois-ci tout se passe normalement, nous accrochons la pente, et à 300 mètres nous allons vers la ferme où nous trouvons un thermique très chahuté. Malgré tout je m'en tire bien, bien que je ne me sente pas très à l'aise en C 800. Est-ce le fait d'être décalé de l'axe du planeur ou la présence du moniteur ? Après réflexion je pense que la seconde solution est la bonne. 45 minutes après nous atterrissons.



▲ ▼ *Décollage au treuil*



Ritou part en Nord 2000. Le câble casse à nouveau alors qu'il était à une trentaine de mètres du sol. Il fait sont abattée, vire à droite et se pose rapidement devant lui. Là le malheur a voulu qu'un bosse sur le terrain reçoive le Nord 2000 un peu durement et tout l'avant du planeur a craqué. Le coup est dur aussi bien pour le pilote, qui est tout retourné par l'incident, que pour nous qui avions l'espoir de piloter ce beau planeur. Le Centre est privé de son plus bel élément. Et malgré la colère du moniteur, je persiste à croire que Ritou a bien manœuvré. N'importe qui à sa place en aurait autant. La malchance a voulu que le sol fasse un dos d'âne juste à cet endroit. Enfin, la poisse ne va pas poursuivre ce stage, du moins je l'espère. Nous ramenons ce qui reste du Nord 2000 à l'atelier où Vallon se met immédiatement au travail, aidé par Ritou.

L'après-midi le vent tourne au sud. Pas question de voler en plein rabattants. La journée se termine un peu tristement pour nous tous. Plus jamais durant notre stage, nous ne verrons le beau Nord 2000 évoluer parmi nous. À la dernière heure de la soirée nous saluons l'arrivée de Mme Cometti.

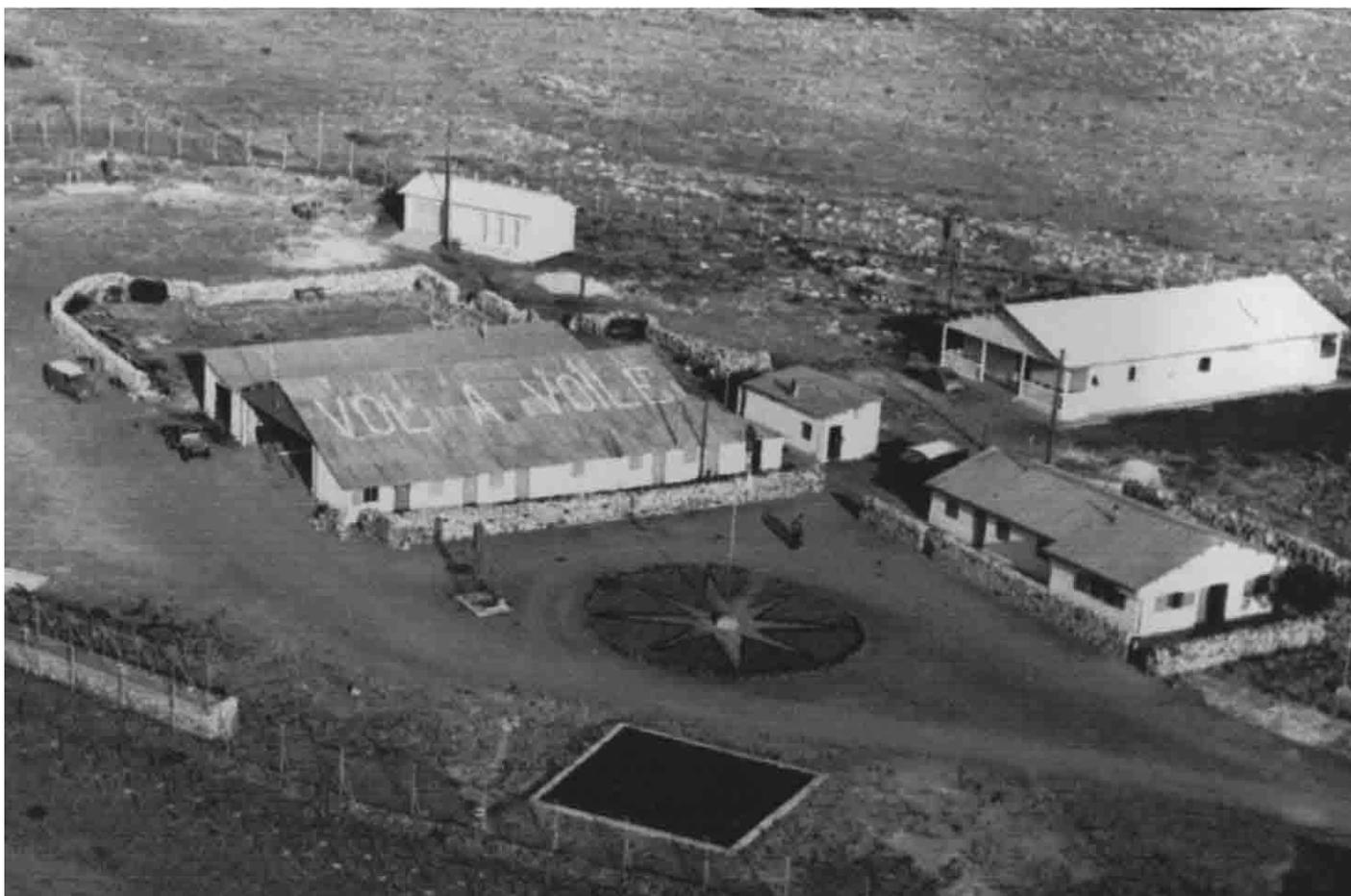
8 août 1950

Vent nord-est irrégulier. Mise en piste d'un Nord 1300, d'un 152a et du C 800. Raymond Amarger décolle avec le premier, je vole avec le second pour 15 minutes seulement, car cela ne tient pas et c'est très chahuté. Je repars à nouveau et encore 15 minutes de vol. Rien à faire, le 152a ne « *comprendra* » rien au vol de pente pour aujourd'hui. De son côté Raymond Amarger tient la pente et grimpe jusqu'à 1 000 mètres d'altitude. J'en suis malade et je suis certain qu'il doit bien se moquer de moi ! Le C 800, avec Rodolphe Litter, part trois fois sans accrocher lui non plus. Cela me soulage un peu, car je commençais à me traiter de « *cloche* ». Vers 11 h 30 tout le monde au sol. Raymond Amarger qui a fait un beau vol de 2 h34 me charrie gentiment.

Mesdames Litter et Cometti reviennent du ravitaillement avec la Jeep. On se met à table, on mange rapidement et on passe tout de suite en piste.

12 heures. Je pars cette fois ci en Nord 1300. Dès le largage je suis chahuté, mais rapidement j'accroche la pente et je me retrouve à 400 mètres de haut. Enfin je suis en l'air pour de bon. Quelques nuages se forment au-dessus d'El-Aria. Je pars devant et touche un thermique sans pouvoir me centrer. Quelle cloche ! Je perds 150 mètres et me voici à gratter les cailloux de la pente. Timidement je pars vers les rochers de la pente est. Ça monte en certains endroits et me voici à 500 mètres, où je remets le cap sur El-Aria. Ces nuages me disent qu'il y a du bon, et bravement je descends à 2 m/s. Vers 400 mètres je reçois un coup de pied aux fesses. Je vire sans attendre les 3 à 4 secondes réglementaires, je sens que ça grimpe, mais c'est confus. Mon vario se ballade et passe de +2 à -1. Je cherche à me centrer dans ce thermique de « *famille* ». Ça alors je suis si cloche que cela ? Je gagne 200 mètres sans savoir comment. Et avec en prime des coups de tabac maison. Je sors de là et je repars vers mes nuages. Décidément j'y tiens. J'en choisis un bien gros et bien noir en dessous. Deux passages et bingo cela repart avec du +3m/s. Je me centre tant bien que mal et je monte. Oh bonheur ! 1 000 mètres d'altitude et cela continu. En peu de temps je me retrouve à 1 700 mètres juste sous la base du nuage. Je peux dire que ce thermique avait bon caractère, car centré comme je l'étais, je ne devais pas aller bien loin en temps ordinaire.

Je ne veux à aucun prix rentrer dans le nuage. J'avoue que j'en ai peur. De grosses volutes tournent au-dessus de ma tête. Je sors les aérofreins, je pousse le manche en avant et je plonge légèrement pour retourner vers le ciel bleu. Il ne faisait pas chaud sous le nuage et en retrouvant les rayons du soleil, je me réchauffe un peu. Je vois que vers le centre du terrain un énorme cumulus est là tout seul, bien détaché des autres qui forment maintenant une chaîne entre El-Aria et Aïn-Abid.



▲ ▼ *Les installations du Djebel-Oum-Settas*



Je me dirige vers lui et à 1 200 mètres j'accroche de nouveau dans son ombre. J'aperçois à 300 mètres sous moi, l'*Émouchet* qui spirale lui aussi dans la même ascendance. Mon vario accuse + 3 m/s et nous grimpons tous les deux sous le nuage. Tout est calme et régulier. Je lève la tête et je regarde la base du nuage. Cette dernière est sombre, d'un gris sale, alors que les bords s'effilochent en roulant, pareil à de la fumée. Mon altimètre indique 1 500 mètres et toujours en dessous l'*Émouchet* qui spirale régulièrement lui aussi. Je trouve même qu'il grimpe bien mieux que mon Nord 1300 car il est plus près. Je reconnais Raymond Amarger qui lève la tête pour surveiller mon vol. Je lui adresse un signe amical auquel il répond, et nous continuons notre ronde vers ce nuage bienfaisant.

1700 mètres à l'altimètre et ça monte toujours aussi tranquillement. J'ai un peu peur de ce nuage mais la présence de Raymond me donne du courage. Je sens quand même en moi cette envie de faire, où du moins essayer, un peu de PSV. Mais mon planeur n'est pas équipé pour ce genre de vol. Et tout est si calme que ce désir grandit en moi à chaque seconde. Ma résolution est prise. J'agrandis ma spirale pour sortir du thermique et me retrouver sur le côté du nuage. Je jette un rapide coup d'œil pour évaluer son épaisseur : 200 mètres environ. OK j'y vais ! Je reprends mon « *ascenseur* » juste au-dessus de Raymond, qui a encore gagné de la hauteur et se retrouve pas très loin de moi.

1 800 mètres. Je suis maintenant au ras du nuage et je m'y engage en spiralant. Après tout, 200 mètres ce n'est pas bien épais et si je m'applique je déboucherai juste au-dessus de lui. Me voilà enveloppé dans le coton. Le sol disparaît complètement de ma vue et tout devient blanc autour de moi. Je ne regarde plus dehors. J'ai les yeux rivés sur mes instruments de bord. Ma vitesse est régulière : 45 km/h. Mon vario stabilisé : + 2,5 m/s. Ma bille est centrée entre les deux repères de son tube. Bien que tout soit correct à bord et rassurant, je suis quand même mal à l'aise. Je sens la peur revenir et m'envahir doucement. Mon cœur a changé de rythme et je sens que ma gorge devient sèche. Je sens cette mauvaise impression depuis que le sol a disparu de ma vue.

2 200 mètres et je grimpe encore. Voilà 400 mètres que je suis à l'intérieur du nuage que j'avais évalué à 200 mètres ! Je sens la sueur sur mon front. Mes mains se crispent sur les commandes. Je commence à regretter amèrement mon audace, et le temps paraît de plus en plus long. Je suis hypnotisé par l'aiguille de l'altimètre qui passe devant 2 300... 2 400... 2 500 mètres et cela commence à chahuter. Je lève les yeux espérant voir le ciel bleu, mais toujours rien. Le blanc cotonneux est toujours présent autour de moi. Quoique que ce geste n'est duré que quelques secondes, je sens que le contrôle de l'appareil m'échappe. Je décide d'aller droit devant moi pour tenter de sortir de ce piège. La bille glisse au premier mouvement de pied et de manche vers la droite. Ma vitesse passe de 50 à 70 km/h en peu de temps. Je sens que je pique et je tente de rectifier en tirant sur le manche. Ma vitesse augmente et atteint maintenant 110 km/h. J'ai soudainement l'impression de virer à droite avec une forte inclinaison. Ma bille n'a pas changée de place et semble coincée au fond de son tube. Je corrige fortement en mettant du pied à gauche et à fond de course, avec du manche dans la même direction, tout en tirant ce dernier dans l'espoir de diminuer ma vitesse. J'aurai voulu sortir les aérofreins, mais ma main gauche est crispée sous le tableau de bord. Mes doigts me font mal tellement je le serre. Ma vitesse augmente encore : 120 km/h. Je m'approche de la vitesse maxi (VNE) de 150 km/h. Je sens que ma tête tourne un peu et je ne sais plus ce qu'il m'arrive. J'ai toujours les commandes à fond à gauche et l'appareil ne redresse pas.

Soudain la terre se dessine devant mes yeux. Tout tourne et à ma grande stupéfaction je suis en virage serré et je pique à gauche, alors que j'avais l'impression de virer à droite. Évidemment en

Les planeurs du Djebel-Oum-Settas par Marc Llopis



voulant corriger j'augmentai ma cadence et mon inclinaison, tout en piquant. À la sortie du nuage je fais encore deux ou trois tours, le temps de réaliser et je redresse lentement pour reprendre mon équilibre et ma ligne de vol. Je retrouve enfin mon calme car j'étais complètement affolé. Ma main gauche me fait encore mal d'avoir tant serré le tableau de bord. Je suis en sueur. Un coup d'œil circulaire et je file dans le ciel bleu à 1 600 mètres d'altitude. Je me sens bien mieux, mais je n'en reviens pas de ma petite aventure. Je n'en suis pas fier.

Tiens Raymond spirale tranquillement sous un autre cumulus. Heureusement qu'il ne m'a pas suivi. Que serions nous devenus ? J'espère que mon entrée et surtout ma sortie du nuage soient passées inaperçues du Centre, car je sais à l'avance ce qu'il m'attend : interdiction de voler demain.

Je regarde ma montre. Il est 14 h 30. Je vire lentement vers le Centre tout en perdant la hauteur sans m'inquiéter pour autant, après le sale moment que je viens de passer. Je regarde « *mon* » nuage qui est maintenant à quelques centaines de mètres de ma position. Je m'aperçois que son centre se développe verticalement et atteint plusieurs centaines de mètres, alors que les bords ne sont épais que de 200 ou 300 mètres au plus. C'est ce que j'avais estimé ! Avant de pénétrer dans le nuage je n'avais vu en fait que la première épaisseur qui me cachait le centre déjà bien développé. Et je me suis engagé sans méfiance au cœur de dernier. Mais le grand tort a été de quitter les yeux de mes instruments de bord, et c'est à ce moment là que j'ai perdu le contrôle de mon planeur.

Je retrouve quelques petites ascendances en les exploitant plus ou moins. Au loin les nuages se désagrègent. Me revoici deux heures après au-dessus de la pente. Raymond Amarger étant derrière moi. Nous voyons Marcel Galiéro qui lui, « *gratte* » cette dernière au ras des rochers. Rodolphe Litter et Boumazouzi volent tout à tour sur C 800 en compagnie du moniteur, ainsi que Georges Mignot. Jusqu'au soir nous croisons au-dessus de la pente, portés par un léger vent nord-est. Le soleil atteint l'horizon et disparaît lentement, lançant ses derniers rayons de la journée. L'ombre envahit doucement le décor en-dessous de nos ailes. Nous attendons d'un moment à l'autre d'être affichés pour rejoindre la piste et nous poser.

Le C 800 vient d'atterrir et la Jeep de service le dégage en le remorquant vers les hangars. La piste dégagée, le panneau rouge est étalé au sol sur lequel le starter de service dispose le signe conventionnel pour faire descendre le 152a piloté par Marcel Galiéro. Celui-ci quitte la pente et descend vers le centre du terrain, puis après avoir viré de 180 ° revient vers la piste devant laquelle il ne tarde pas à faire des « *S* » jusqu'à son entrée. Et le voici posé et la piste est vite dégagée encore un fois. On affiche mon numéro et je me prépare à atterrir. Aérofreins plein sortis, je descends de mes 400 mètres vers la ferme qui n'est pas loin du Centre et je vire longuement pour revenir vers la pente en passant derrière les hangars. Je réduis ma vitesse à 45 km/h et je rentre un peu les aérofreins car je suis légèrement « *court* » pour prendre ma piste. Dernier virage à 15 m du sol et face au vent je sors de nouveau les aérofreins pour être freiné au maximum. Mon patin touche le sol dans le creux que forme la piste face aux hangars. Et 20 mètres plus loin je suis freiné par le frottement du patin et du sol. L'aile gauche touche doucement le sol et je me dispose à sortir de l'habitacle. Parachute dessanglé, ceintures débouclées, cockpit enlevé, je saute au sol pour me dégorger les jambes. La Jeep arrive en vitesse et sort le planeur de la piste. Raymond Amarger atterrit à son tour doucement sur le petit plateau, face au Centre, clôturant ainsi le dernier vol de la journée.

Mon vol a duré 6 h 50, celui de Raymond Amarger 4 h 20. Ce n'est pas trop mal pour le troisième jour de stage. Évidemment je me fais « *sonner les cloches* » par le moniteur qui m'a vu entrer dans le nuage. Mais je ne suis pas sanctionné et c'est pour moi le principal. Raymond Amarger

Les planeurs du Djebel-Oum-Settas par Marc Llopis

Caudron C800 Epervier



Arsenal SA.104 Emouchet



S.N.C.A.N N.1300



S.N.C.A.N N.2000



m'a traité de fou, et m'avoue avoir dégagé la base du nuage dès qu'il m'a vu y pénétrer. Car il était certain que j'en ressortirai en vrille ou au pire en pièces détachées. Je n'étais pas fier de moi et encore moins de mon travail en thermique, tandis que sur la pente je m'en sortais mieux.

Rodolphe Litter, Boumazouzi et Georges Mignot ont pu voler sur la pente grâce aux conseils du chef-pilote. Je crois que les deux premiers vont refaire du C 800. Quant au troisième il sera lâché demain sur 152a, si toutefois le vent le permet. Enfin vivement demain. Après un repas bien gagné, c'est plein d'espoirs que nous nous endormons vers 22 heures, non sans avoir chahuté un peu dans toutes les chambres.

9 août 1950

6 heures du matin. Georges Mignot et Vallon sont debout pour la corvée d'eau. Le chef de centre part en Jeep à Constantine pour le ravitaillement en nous laissant à chacun un travail précis. Après le petit déjeuner nous nous occupons tous séparément d'un planeur. Graissage complet des commandes, coup de chiffon sur les ailes, etc.

Le vent est nul. Stabilité atmosphérique, thermiques inexistantes. Mise en piste vers 14 heures. Le vent s'est levé faiblement toujours du secteur nord-est. Raymond Amarger décolle en 40p et accroche très vite s'élevant au-dessus de 1 000 mètres grâce un léger thermique. Je pars à mon tour sur *Émouchet*. Ritou est au treuil et me tracte jusqu'à 120 km/h au badin (vitesse anormale pour un planeur). Je largue vers 100 mètres de haut, et rapidement je vois que je ne peux rien accrocher sur la pente. Je n'insiste pas et me pose. Je redécoule vers 14 h 30 et cette fois-ci j'arrive à trouver une « pompe ». Je cherche des yeux Raymond Amarger qui a disparu du secteur. Je monte toujours : 1 000, 1 200, 1 500 mètres et mon ascenseur s'arrête là ! Il ne fait pas très chaud, et après un grand cercle je vois Raymond vers le Khroub. Je fonce vers lui, et bien qu'il soit plus haut que moi, je le suis en direction de Constantine.

Je touche une nouvelle pompe au-dessus du terrain d'Oued-Hamimin, et je remonte vers 1 200 mètres. Raymond Amarger spirale entre la ville et moi. Je voudrais aller vers lui mais un regard en arrière me dit que je suis assez éloigné du Centre. Je reviens vers celui-ci, en pensant que Raymond Amarger se payait une belle ballade avec un planeur plus fin que le mien. Coup d'œil à l'altimètre : je descend comme un caillou, mais j'accroche un nouveau thermique à mi-chemin et je me retrouve verticale terrain à 1 000 mètres.

Ritou, qui s'est fait remplacer au treuil par Édouard Maire, part en 40p, tandis que Marcel Galiéro tient la pente sur en Nord 1300. Pour ma part je me fais « vomir » correctement (terme très connu chez les vélivoles) et je me dirige vers la pente que je retrouve avec joie. Je passe du nord-est à l'est avec Ritou et, à 500 mètres, je goutte les joies d'un vol qui devrait durer jusqu'au coucher du soleil.

Malgré moi, je cherche du regard Raymond Amarger vers Constantine. Je l'avais perdu de vue alors qu'il devait survoler l'hippodrome aux portes de la ville. Soudain je vois le 40p de Ritou foncer vers le sol, aérofreins grands ouverts, et atterrir sans qu'on lui ait mis le panneau. Sachant que bien souvent certaines petites envies vous obligent à cette manœuvre précipitée. Je souris à l'idée que Ritou devait se tenir le ventre, tout en maugréant le plat de fayots de midi.

Mais au bout de 20 minutes, je vois un certain remue-ménage au Centre. La Jeep de ravitaillement manœuvrait pour prendre la remorque de dépannage et 10 minutes plus tard prendre la route. Je pensais alors à Raymond Amarger. J'étais certain qu'il s'était vomi à son tour, et qu'on allait le chercher. Du haut de mon « perchoir » je suis un moment la Jeep et sa remorque, qui diminuent

1946

ADUM-SETASS



P. LLOPIS PRÊT POUR
SES 3.000^m



Cette planche et les dix suivantes sont extraites de l'album de Pierre Llopis

de grosseur en s'éloignant. N'ayant plus assez de hauteur je me résigne à regagner la pente nord-est, sachant très bien que je ne pouvais continuer à suivre le convoi, sans prendre le risque de me poser à mon tour dans la nature. Je croise Marcel Galiéro qui fait un battement d'aile et un signe de la main auquel je réponds.

Le C 800 dans lequel se trouve Rodolphe Litter et Édouard Maire volent légèrement plus bas que nous sur nos monoplaces. Le soleil commence à disparaître derrière la montagne de Constantine. Ce soleil rouge nous oblige à sortir la tête de l'habitacle, car quand on l'a de face, il forme sur le plexiglas un écran de feu et comme on n'est jamais seul sur la pente, il vaut mieux se méfier. Quelques instants plus tard, nous voici tous au sol. Marcel Galiéro sur son Nord 1300 a tenu l'air pendant 2 h 20. Ritou, qui a vu Raymond Amarger dans un champ de blé à 10 km du Centre, est descendu prévenir tout le monde (donc pas de maux de ventre) et n'a volé que 40 minutes.

Mon vol a duré 4 h 25. Quant à Raymond Amarger s'étant trop éloigné du terrain et ne pouvant revenir, il a préféré se poser près de la route menant au Centre. Ritou, Paul Boitel (qui était arrivé durant l'après-midi) et Mme Litter sont allés le dépanner. Au repas du soir, tournée générale à la santé du « *dégueulé* » !

10 août 1950

Dès le réveil nous remontons le 40p démonté la veille et qui revolera aux mains de Raymond Amarger. Vers 11 h 30 nous nous mettons en piste. Je pars sur l'autre 40p, celui à bandes rouges sur les ailes et qui deviendra par la suite légendaire à El-Aria. Ritou sur l'*Émouchet* et Marcel Galiéro sur le Nord 1300. Dès le départ je ne me sens pas à l'aise. Est-ce le contrôle du planeur qui m'échappe ? Ça doit être cela car trois minutes plus tard je me retrouve au « *tapis* ». Raymond Amarger accroche immédiatement un thermique et commence à prendre de la hauteur. Je rage contre moi-même et je me traite de tous les noms.

Sur ces entrefaites, alors que j'attends que l'on vienne me ramener au point de départ, la Jeep conduite par Mme Litter qui revenait du ravitaillement avec Mme Cometti passe à allure vive sur le câble de remorquage qui traversait la route. Il s'ensuit un mélange entre ce dernier et le moyeu des roues arrières. Je déboucle mon parachute, le pose à l'extrémité de l'aile couchée au vent, et je pars donner un coup de main pour démêler le câble. Je passe sous silence la scène qui s'en suivit.

Après cet intermède, je repars pour une nouvelle tentative. Cette fois, à 200 mètres d'altitude, j'accroche un léger thermique. Des nuages se forment vers le Khroub et je vole à leur rencontre. J'ai pu durant ce trajet grimper à 2 100 mètres.

Et le vol continu sans histoire, calme au possible où tous les thermiques doux et nombreux m'ont permis d'attendre le soir pour me poser avec 6 h 45 de vol au compteur. Raymond Amarger a tenu l'air 3 h 25 et n'a pu grimper qu'à 1 700 mètres. Il s'est fait « *vomir* » avec Marcel Galiéro et Ritou vers 14 h 50. Le premier est monté vers 1 500 mètres et a volé 3 h 23, quant au second avec 1 h 43 de vol, il n'a pas pu grimper bien haut. Cependant Raymond Amarger repart encore une fois et revole pendant 2 h 40. Paul Boitel sur Nord 1300 d'abord est monté à 1 500 mètres en un vol de 1 h 20, puis est reparti en Avia 152a pour 2 h 20. Cometti et Georges Mignot en C 800 n'ont fait qu'une heure de vol, puis sur le même appareil Édouard Maire et Rodolphe Litter clôturent la journée.

Dans l'ensemble la journée a été satisfaisante, car le soir tout le monde est heureux, moniteur compris.

1946

LLOPIS - DURMORTIER -
CALLEJA - LEMAIRE
ROCHONVULET et X



DEVANT UN 40 P -
DURMORTIER - (X) - ROCHONVULET -
LLOPIS - LALLEMANT - COMRETTI
CALLEJA -



EN ATTENTE DE TRAVAILLAGE
AOUH-SETTAS



11 août 1950

Vent secteur sud dès le matin. Rien à faire par ces conditions, sinon attendre qu'il veuille bien tourner. Est-ce la venue de Dumestre qui nous arrive de Sfax qui nous vaut ce temps ? Midi arrive, on passe à table. Vers le milieu du repas on nous signale une voiture venant en direction du Centre. Tous nos regards se concentrent sur ce point noir qui soulève un nuage de poussière et qui nous paraît être pressé. Nous reconnaissons une 4 CV et nous nous réjouissons à l'idée du « gazier » qu'elle nous amène. Notre ami Claude Calleja qui nous arrive tout droit d'Alger. Sitôt arrêté et sorti de sa voiture, nous bondissons à trois sur Claude et il s'ensuit un « *tape-cul* » de famille. Notre pauvre Claude n'a pas eu le temps de se défendre et c'est avec joie qu'il retrouve le Centre, la pente, les planeurs, l'ambiance et les copains. De retour à table il nous raconte entre deux bouchées, son voyage qui a duré 9 heures, il vante les qualités de sa voiture, « *cravate* » un peu sa vitesse de croisière. Puis nous l'aidons à s'installer dans la chambre. Faisant bon cœur contre mauvaise fortune, je lui cède un de mes deux lits et il s'installe entre Raymond Amarger et moi.

13 heures. Formation nuageuse au-dessus du terrain et vers le nord du Centre. Le chef-pilote nous fait mettre en piste. Raymond Amarger et moi nous nous préparons à partir à nouveau sur les deux 40p. Je décolle le premier et en plein treuillage je touche un puissant thermique. Je largue d'un coup sec sur la poignée. Pendant que le câble retombe vers le sol, je vire très serré en rendant la main. Me voilà centré rapidement dans du + 4m/s au vario. Je grimpe en quelques minutes à 2 650 mètres, base des nuages. Le froid est très vif et je sens que c'est une journée à 3 000 mètres pour l'épreuve du brevet E. Ne voulant pas rentrer dans le nuage, je sors mes aérofrenes et j'augment ma vitesse en poussant le manche en avant. Pour rien au monde je ne veux recommencer mon aventure d'avant hier, surtout avec un 40p.

Il ne fait vraiment pas chaud et pourtant je voudrai bien monter plus haut. Encore 400 mètres et ainsi j'aurai mon brevet. Un virage pour repérer les autres nuages et je crois en voir un dont la base est bien plus haute que les autres. Je fonce à 70 km/h au badin en perdant de la hauteur et je me retrouve juste sous le nuage qui couvre de son ombre le petit village d'Aïn-Abid. Je touche à nouveau une pompe et je spirale en grimpant à + 3 m/s. Le vent frappe violemment le haut des ailes au-dessus de ma tête et vient s'engouffrer dans l'habitacle en passant par mes épaules qui deviennent glacées et commencent à me faire mal. Je desserre un peu mes sangles et je courbe un peu le buste en avant pour essayer de me protéger du froid. Cela n'y fait rien. J'ai toujours cette douleur qui m'oblige à rouler les épaules pour faire circuler le sang dans mes veines.

La base du nuage est atteint sans que finalement elle ne soit plus haute que celles des autres. Encore une fois je sors mes aérofrenes et je me dégage des premières couches de brume. Je reviens vers le Centre en passant au-dessus du gros rocher de la pente nord-ouest. Le vent semble venir du nord-est. Raymond Amarger qui est au sol après deux départs infructueux, repart et réussit cette fois ci à grimper le long de la pente. De mon côté je descends volontairement pour me réchauffer un peu, et ce n'est que vers 1 000 mètres que je me sens mieux. Marcel Galiéro accroche à son tour son Nord 1300 sur la pente, et Paul Boitel s'attaque à elle en Avia 152a. De leurs côtés Dumestre, Claude Calleja, Rodolphe Litter, Boumazouzi et Georges Mignot volent à tour de rôle sur le C 800. Vers 18 h 40 tout le monde en bas. J'ai tenu l'air 5 h 04 et j'ai atteint 2 650 m. Raymond Amarger 3 h 57 et 1 200 mètres. Marcel Galiéro 1 heure et 900 mètres. Paul Boitel a quand même résisté aux dures commandes du 152a pendant 2 h 47, en se contentant de gratter les cailloux de la pente. Pour ma part je suis furieux de n'avoir pu grimper plus haut. L'année précédente j'avais loupé mon altitude du Brevet E après avoir atteint 2 960 mètres de gain. L'aurai-je cette année ?

1946

AOUT. SETASS
CONSTANTINE



MONTAGE D'UN AVIA 15A.

SOUS L'OEIL DU CHEF-PILOTE
M^r COMMETTÉ - PRÉPARATION
DES PILOTES. AVANT LES LANCES



ROCHONVOLET - DUMORTIER - SAUCEDE
LALLEMANT - LA CUISINIÈRE. ET Mlle Aline
INVITÉE.



12 août 1950

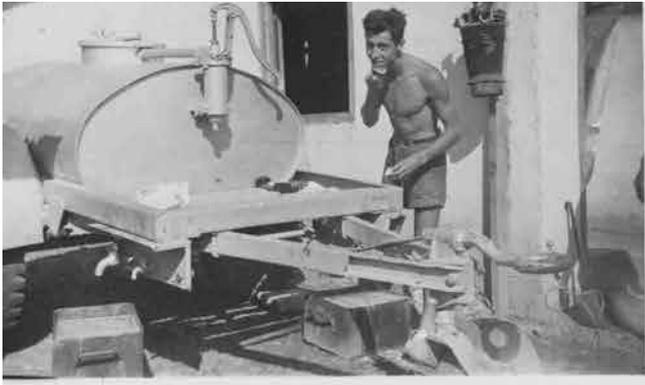
8 heures. Mise en piste d'un Avia 152a pour les « lâchers » : Georges Mignot, Rodolphe Litter et Boumazouzi. Grand jour pour ces trois pilotes qui n'ont encore jamais volés seul au Centre d'Oum-Settas depuis le début du stage. Pour les deux derniers ce sera la première fois, car ils n'étaient jamais venu ici, mais pour le Georges Mignot qui est déjà brevet C et qui a sa durée du brevet D, la pente ne lui est pas inconnue. C'est lui qui décollera en premier.

Après avoir écouté les derniers conseils du moniteur, le voilà installé sur son siège. Le chef-pilote part en Jeep vers le treuil et c'est lui même qui lance ses poulains à deux ou trois mètres du sol

Mais comme la piste est en pente, le planeur glisse dans le vent jusqu'au chemin qui vient de la ferme vers le Centre. À l'atterrissage Georges Mignot se laisse embarquer car il ne tient pas l'appareil au pied. Au tour de Rodolphe Litter maintenant. Le planeur est remonté par la Jeep, conduite par le moniteur, au point de départ, et après avoir répété les mêmes conseils qu'à Georges Mignot, fait la critique sur le demi cheval de bois de ce dernier, le chef-pilote repart au treuil pour lancer Rodolphe Litter. Celui ci installé à bord, regarde droit devant lui en surveillant la câble qui ne va pas tarder à le tirer. Tout se passe bien, mais « l'attéro » est un peu dur. Aussi les cordes à piano nous font entendre une musique qui ressemble à une guitare mal accordée ! Puis vient le tour de Boumazouzi, Zouzi pour les copains, qui se défend très bien. Après la critique des « bonds », les voici prêts pour leur tour de piste. Georges Mignot reprend les commandes, tandis que le moniteur reste près de l'appareil. Ritou se retrouve au treuil et moi je suis de service au câble, en piste avec la Jeep. Raymond Amarger travaille sur les plans du Nord 2000, Claude Calleja tient la feuille des vols de la journée et certains sont occupés à jouer au bridge avec les dames du Centre.

Mignot décolle, rend la main sitôt le largage, vire correctement à droite, file vers la pente qu'il longe en virant encore à droite, et comme il est déjà bien bas, le moniteur, chapeau de paille en main, lui fait de grands signes pour le faire virer vers la piste. Georges Mignot a compris. Le planeur s'incline une dernière fois et va atterrir impeccablement à la hauteur des bâtiments du Centre. Au tour de Rodolphe Litter. Tout va bien au treuillage, largage, léger piquer en virant correctement. Tout son vol s'effectue à une vitesse supérieure à la normale et c'est en vrai « chasseur » qu'il atterrit. Quant à Zizou, tout va bien, malgré le petit écart à l'attéro où il se laisse embarquer légèrement. Tout le monde est content sauf Rodolphe Litter qui ne veut pas comprendre qu'il volait trop vite.

11 heures. Nous mettons les deux 40p en piste. Raymond Amarger et moi nous préparons à partir. Je décolle le premier et j'accroche assez rapidement un thermique, tandis que Raymond Amarger, moins chanceux, atterrit quelques minutes après son départ. Il repart aussitôt et accroche rapidement cette fois-ci. De mon côté je suis centré dans du + 4 m/s et me retrouve quelques instants plus tard à 2 500 mètres de hauteur. Des nuages se forment et j'ai toujours aussi peur d'eux dès que j'arrive vers leurs bases. Je fonce sur Constantine où de gros cumulus me paraissent plus haut. Je perds de la hauteur pendant le parcours et arrive sous un beau « chou-fleur » qui se développe en cheminée sur un de ses côtés. Je suis un peu secoué par cet « aspirateur » mais je grimpe à nouveau en spirale vers sa base que je ne tarde pas à atteindre, avec un creux au ventre tout de même. Pas assez haut me dis-je : 2 600 mètres. Je prend la décision de spiraler entre le nuage et le ciel bleu. Mon cercle de 360° se divisant en deux parties : moitié dans le nuage, moitié ciel bleu. De ce fait je grimpe de 0,50 m/s en passant dans le coton, et je chute de 0,20 m/s à l'inverse. Je saute continuellement dans mes bretelles, et quoique ce genre de vol me fasse penser à un « tape-cul », je continue ainsi en grignotant mètres après mètres, espérant monter plus haut.



TITOU AU TOILETAGE



La température diminue doucement et le froid m'engourdit un peu, tandis que le sol disparaît à intervalles réguliers. Je fais tout mon possible pour ne pas trop pénétrer profondément dans le nuage. Ainsi mon altimètre, que je ne quittais plus des yeux, accuse 3 000 mètres. Je sens mon cœur battre à grands coups et je suis crispé sur les commandes. « *Allez encore quelques mètres !* » me répétais-je sans cesse. Je ne sens plus mes fesses, ni mes épaules car la séance « *tape-cul* » continue toujours. Mon vario commence à « *chinoiser* ». Plus que du +0,10 - 0,20 m/s, puis plus rien, du zéro et la descente qui suit immédiatement. Je suis arrivé au sommet de ma « *tour* ». Je décide alors de rentrer au Centre, en recherchant les rayons de soleil qui se glissent entre les nuages. Je vole ainsi entre ces derniers tout en dégringolant aérofreins ouverts, car je ne veux pas me hasarder dans ces inoffensifs cumulus.

Soudain, j'aperçois Raymond Amarger qui spirale vers le Centre. Je vole toujours à 90 km/h au badin et après avoir rentré mes aérofreins, je vais en direction de Raymond Amarger. Je me retrouve en dessous de lui vers 2 300 mètres, vertical terrain. Il ne m'a peut-être pas vu, trop occuper à spiraler sous un nuage. Je suis vraiment glacé et je ralentis mon allure, tout en tournant longuement sous un cumulus, juste à l'est du terrain, et je stabilise à 2 500 mètres, ne pouvant aller plus haut semble-t-il. Je cherche à nouveau un nuage plus haut que les autres, mais rien à faire, rien n'est disponible. Je repars vers le village d'El-Aria, perdant Raymond Amarger de vue. Je ne pense pas qu'il soit rentré dans « *son* » nuage, car lui non plus n'est pas partisan de ce genre de « *sport* ». Au détour d'un virage, je vois le 40p de Raymond Amarger posé sur le terrain. Aurait-il réussi ses 3 000 mètres ? C'est possible, car pour qu'il se pose sans chercher à rester plus longtemps en l'air, c'est qu'il y a quelque chose. À moins que son estomac soit vide. Un coup d'œil à ma montre et je reste sur ma dernière idée : je suis persuadé que Raymond Amarger a faim. Il est 13 h 20.

Je continue à chercher un nuage plus haut que ceux qui sont au-dessus de moi pour me permettre une belle remontée, car je ne suis pas certain d'avoir réellement mes 3 000 mètres. Cette idée me hante depuis que mon « *ascenseur* » a cessé de fonctionner subitement. Au bout d'un moment, ne trouvant plus rien et ayant trop froid, je prends le parti de descendre vers des couches d'air plus chaudes. À 800 mètres je me sens nettement mieux. Bien haut les nuages roulent vers le sud-est. En bas au Centre mes camarades mettent le Nord 1300 et l'*Émouchet* en piste. Ils ne tardent pas à décoller et gratter immédiatement la pente sur laquelle souffle un bon petit vent nord-est. Je croise le Nord 1300, et comme je veux en avoir le cœur net sur mon altitude réelle, je descends volontairement et je me pose en douceur.

Sitôt au sol, je saute de la carlingue et ouvre le casier où le barographe est logé. Mon « *baro* » a marché et j'aperçois de beaux « *pains de sucre* » tracés par la plume tremblante sur le rouleau de papier diagramme. Dès que mon planeur est rangé, le moniteur ouvre le boîtier et contrôle mon altitude. Et après calculs et tracés sur la table des pressions et après avoir compté et recompté, je n'ai réalisé que 2 920 mètres de gain ! Décidément je ne suis pas verni. Raymond Amarger a réalisé 2 580 mètres de gain et un vol de 1 h 43. Le mien a duré 3 h 45.

Le vent change de direction et se renforce. Puis le temps se gâte et les nuages qui deviennent noirs ont changés leurs courses, arrivent du sud-ouest. Paul Boitel et Dumestre qui sont en l'air s'éloignent du Centre. Le moniteur fait allumer le feu conventionnel : « *Tout le monde en bas !* », fait disposer les panneaux blancs, une flèche indiquant la direction à prendre pour atterrir. Mais les deux pilotes n'ont pas vu le premier feu. Le chef-pilote allume cette fois un grand feu d'essence. Il est furieux. Là-bas sur la pente ouest, Dumestre sur le Nord 1300 a compris et revient



vers le terrain. Paul Boitel semble avoir compris et fais demi tour en toute hâte lui aussi. Mais le vent provoquant des rabattants le long de la pente, Paul Boitel est salement secoué. Il descend très vite pour se poser sens contraire de la flèche. Dumestre de son côté se dispose à prendre la piste correctement.

Paul Boitel, encore a 50 m de haut, « *efface* » la piste poussé par le vent et cherche à descendre par tous les moyens, tout en allant à la rencontre de Dumestre, qui aérofreins ouverts augmente sa vitesse de chute et se retrouve à la même hauteur que le premier. Du sol nous avons l'impression que les deux planeurs qui vont l'un vers l'autre, vont entrer en collision. Le chef-pilote tempête contre Paul Boitel qui suit toujours la piste sans faire de manœuvre pour raccourcir sa trajectoire. Dumestre a du le voir, car il dévie sa route et va se poser dans le champ à gauche de la piste. Paul Boitel toujours vent dans le dos, saute la route venant au Centre et continue droit devant lui, et aérofreins grands ouverts de pose filialement dans le champ face au treuil.

Le moniteur saute dans la Jeep avec quelques copains pour aller le chercher, tandis que je cours vers Dumestre, en compagnie de Vallon, Raymond Amarger et Claude Calleja. Enfin tout s'est à peu près bien passé. Évidemment, Paul Boitel se fait copieusement engueuler. La pluie tombe maintenant à grosses gouttes. La journée est terminée. Il est 17 heures.

Le repas du soir est plus calme. Les esprits moins échauffés.

13 août 1950

Une semaine de passée. Debout à 6 h 30, rapide toilette suivit d'un bon petit déjeuner, et nous mettons tous au travail. Je suis chargé du resserrage des fixations d'aile des 40p, de l'*Émouchet* et du Nord 1300. Édouard Maire me donne un coup de main. Ils en ont besoin à cause des violentes secousses de la veille. Vallon et Ritou montent un ski métallique sous un des 152a. Vers les 7 h 30, un Morane 315 arrive de l'aéro-club de Constantine pour nous saluer, en faisant un passage bas sur le Centre. C'est vrai nous sommes dimanche ! Nous, nous travaillons. Je dis bien « *nous* », car d'autres camarades jouent déjà au bridge malgré l'heure matinale. À 9 heures, je donne un coup de fil pour avoir des nouvelles de ma famille à Alger. Elles sont excellentes et cela me rassure un peu. Tiens, encore un ronflement de moteur au-dessus du Centre. Le Morane 315 et le Stampe SV4 de l'aéro-club passent en vol de groupe, et reprennent leur route vers leur terrain. Les seules distractions depuis une semaine.

Nous avons aujourd'hui une invitée d'honneur : Mlle Aline Moignard, la postière du village d'El-Aria. Nous la connaissons tous par téléphone, nous savons qu'elle possède une gentille petite voix. Nous l'attendons donc. Mais comment est-elle ? Brune, blonde, rousse ? Grande, petite ? Couleurs des yeux ? Que de questions harcèlent le chef-pilote qui est le seul à la connaître. Ce dernier part en compagnie de sa femme pour aller chercher Aline. Pour le coup, tous les barbus se sont rasés, les tignasses peignées, les vêtements changés. Tout le monde sur son « *trente-et-un* ». Comme le temps n'est pas fameux, nous n'avons pas sorti les planeurs.

Enfin voilà la « *Postière* » ! Une gracieuse jeune fille aux cheveux châtons-blonds descend de la Jeep. Tous les regards avides sont braqués sur le véhicule et son occupante, en restant bien cachés derrière les fenêtres des chambres. Vallon « *croise* » entre la cuisine et le bureau du chef-pilote, ne sachant pas très bien ce qu'il cherche. Par la porte grande ouverte, étant assis sur mon lit, je suis des yeux la seule jeune fille que nous ayons vue depuis huit jours. Enfin nous allons au bar et Mme Cometti nous présente. Ses yeux sont bleus, son sourire un peu triste et nous parlons tous « *PTT* ».



Nous mettons quand même en piste Dumestre qui va tenter avec le Nord 1300 ses 5 heures pour son brevet D. Par trois fois nous le treuillons sans qu'il puisse accrocher. Finalement, le mauvais temps arrive et nous rentrons le planeur pour passer à table. Mlle Aline est à ma droite et tous les copains me traite de « *kidnappeur* ». Je n'ai pourtant rien fait pour cela. C'est une idée de Mme Cometti. Enfin je fais mon possible pour être sérieux et galant. L'après-midi, la pluie s'invite à grands coups de tonnerre. Le vent souffle en rafale et nous ne pouvons mettre le nez dehors. Les uns jouent aux cartes, les autres discutent le coup, Mlle Aline et moi jouons au « *jeu du bouchon* » et je fais semblant de perdre. Quel métier !

Vers 19 heures notre invitée du jour repart chez elle. Mme Litter et Marcel Galiéro se préparent pour prendre le train d'Alger à 21 heures. Il fait sombre et je dois prendre la Jeep de piste pour aller au treuil et rentrer les câbles trempés qui sont restés tirés sur le terrain. Après le dîner, nous rejoignons nos chambres. La journée n'a pas été « *fumante* », et nous sommes un peu triste du départ de Marcel Galiéro qui n'a pas pu rester plus longtemps parmi nous.

14 août 1950

Arrivée de Rosello en provenance de Constantine. À 9 heures nous mettons en piste un 152a, sur lequel Georges Mignot, Zouzi et Rodolphe Litter vont faire des tours de piste. Je remonte, avec Vallon, le gouvernail de direction du 40p (n°306) qui a subi une petite réparation. Puis nous mettons les deux 40p sur l'aire de départ. Raymond Amarger et moi devons décoller car le temps est bien meilleur qu'hier. De beaux petits nuages se forment vers El-Aria, et comme il n'y a pas un souffle de vent, nous allons essayer d'accrocher des thermiques purs. Ce qui ne sera pas facile, ni de tout repos. Je pars le premier, et après 12 minutes de vol je me retrouve au sol. Rien à faire, il faut que je décolle de nouveau, car cela devrait être « *fumant* » aujourd'hui. Raymond Amarger qui a pris son envol derrière moi tient à mi-pente, en se débattant avec un thermique qui, lui, essaie de combattre un léger vent qui se lève secteur nord-est. Je repars et je fonce directement vers la pente. Le vent est encore faible mais sur le « *piton* » je touche une petite « *pompe* ». En faisant des « *huits* » horizontaux très serrés je cherche à prendre de la hauteur. Parfois mon aile passe très près des rochers et je redresse à grands coups de pied et de manche. Heureusement que mon 40p a bon caractère. J'atteins enfin le sommet. Raymond Amarger, qui croise en dessous, s'accroche désespérément en filant le long du versant. Je continue à faire des « *huits* » pour gagner encore un peu de hauteur et ne plus risquer les « *engueulades* » du moniteur pour voler si bas.

Je centre à présent mon planeur en spirales régulières dans ce thermique qui m'a sauvé dès le départ. Déjà 30 minutes de vol. Comme cela passe vite quand on est sur « *les dents* ». Mon altimètre accuse 1 100 mètres. Raymond Amarger est toujours le long de la pente. Qu'attend-il pour faire des « *huits* » serrés dans une pompe ? Je vois qu'il a gagné quand même de la hauteur, puisque je vois sur le sol l'ombre plus petite de son planeur qui saute les rochers. Au sol les copains ne chôment pas. Le Nord 1300 est mis en piste avec l'*Émouchet*. Comme les nuages ne sont pas très loin, je file vers El-Aria qui est caché par l'ombre d'un gros nuage. Sitôt dessous, je prends un grand coup de pied sous les fesses et je n'attends pas pour mettre à mon tour un grand coup de pied et manche à gauche pour rester dans l'ascenseur. Oh, oh, + 4 m/s au vario ! Ça c'est du sérieux et en avant la ronde en colimaçon. J'arrive très vite à la base du nuage qui est à 2 250 mètres d'altitude. Le froid se fait à nouveau sentir, et je mets les gants que j'ai emprunté au chef-pilote. Je remonte bien haut le col de ma combinaison de vol, ainsi que celui de la veste en cuir que Ritou m'a gentiment prêté.

Je m'éloigne des premières brumes du nuage qui n'est malheureusement pas assez haut. Sous



LE CENTRE AOUH-SETASS VUE
DU HAUT DE LA PENTE.



LLOPIS AU DEPART SUR EMOUCHET



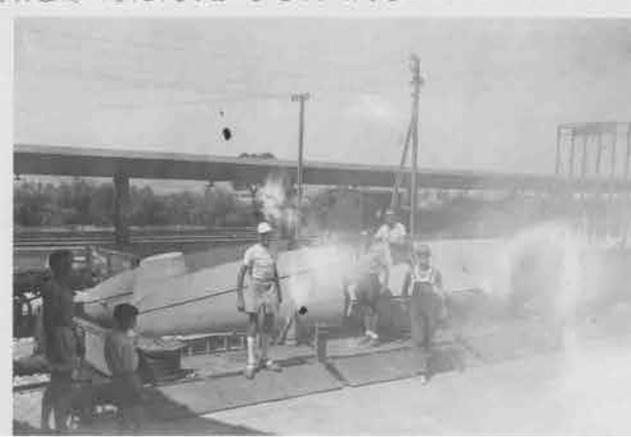
1947



RETOUR. D'UNE "VACANCE"
EMOUCHET AMARRE SUR
LA JEEP. DU CENTRE



RECEPTION D'UN MORD 1.300 EN GARE
DU KROUBS-



mes ailes, le village d'El-Aria. Petit village dans la verdure où aboutissement trois routes : celles du Khroub, de Constantine et d'Aïn-Abid. La petite postière doit être à son guichet vide et devant son standard muet, car il y a peu de gens au village. Je lui téléphonerai ce soir à mon retour. Mais ce n'est pas à 2 000 mètres que l'on pense à tout cela. Allez au boulot !

Les nuages se forment en larges plaques entre le nord et le nord-est. Comme il est de bonne heure (13 heures) je décide d'aller me promener face au vent, face au nord-est, en direction de la mer. J'ai eu soin d'embarquer avec moi un casse-croûte : pain et morceaux de sucre. Je me mets à déjeuner, mais le pain est sec et le sucre me donne soif. Mais pas de bistrot à cette hauteur. Je m'oriente vers le djebel Taya et après plusieurs montées et descentes sous les nuages, j'arrive au-dessus de cette grande montagne constituée de quatre pointes en forme de dents de scie retournées vers le ciel. Je sais que je suis loin du Centre et je n'ai plus qu'une chose à souhaiter, c'est de retrouver beaucoup d'ascendances pour revenir à mon point de départ, car sous moi le relief n'est pas trop sympathique. Aussi, je mets le cap sur un énorme nuage à l'ouest. Je peux ainsi maintenir mon planeur entre 1 500 et 2 000 mètres d'altitude. Je me dirige maintenant vers Constantine, car vers le Centre les nuages sont plus petits et bien espacés. D'un nuage à l'autre, me voici à l'hippodrome qui borde la ville, elle même sur un rocher. J'ai tout mon temps pour l'admirer et quand même, sans trop m'attarder, je reviens vers le Centre, cap au sud. Mais cela descend terriblement avec du - 3m/s, et mon « *alti* » marque 1 200 mètres. Je vire vers un nuage en direction du Khroub et celui ci veut bien me remonter à 1 800 mètres. Je continue sans dévier vers la « *maison* », et je pique vers les montagnes qui bordent le camp. Le vent nord-est est bien établi et j'aperçois le 40p suivit de l'*Émouchet*.

Les nuages disparaissent les uns après les autres et je me retrouve tant bien que mal vertical terrain. Le 40p est à ma hauteur et je cherche à me placer dans sa queue comme le font les pilotes de chasse pour se mitrailler. Raymond Amarger, qui bien sûr se trouve à bord, me voit un peu tard et tente à se dégager en spiralant. Je serre plus fort mes virages en inclinant fortement mon planeur. 80 km/h au badin et je ne le lâche pas d'une semelle. Je vois nettement Raymond Amarger qui a sa tête tournée vers moi, manœuvrant à tout moment pour m'échapper. Rien à faire, je le tiens. Comme ce manège a duré quelques minutes, tout en perdant de l'altitude, je dégage par la droite et je longe la pente qui est à 300 mètres sous mes ailes. Raymond Amarger profite de terminer son virage à gauche et vient se placer dans la queue de mon appareil. Il fonce pour me rattraper. Je le laisse approcher tout en augmentant légèrement ma vitesse. Dès que je le « *sens* » derrière moi, car je ne le vois plus, je donne tout à gauche, virage à très grande inclinaison, et je tire en même temps sur le manche. Mon virage l'a surpris tant par sa rapidité que sa brusquerie, et j'en profite pour me remettre dans ses « *6 heures* » (secteur arrière, dans sa queue). Il réagit vite, mais je ne veux pas le lâcher. Et nous revoici en spirales serrées, cherchant l'un et l'autre à bien se placer. Comme cette manœuvre ne peut faire gagner de l'altitude, nous nous retrouvons très près du sol. Et heureusement que la pente est là. Un bon petit vent nous remonte à 400 mètres, après quelques passages en compagnie de l'*Émouchet* qui vole en petit père tranquille.

Un 152a décolle mais n'accroche pas car il s'éloigne trop de la zone d'ascendance des bords de la montagne. Aussi atterrit-il rapidement, pour repartir un moment plus tard sans avoir plus de chance, car il effectue la même faute : trop loin de la pente. Le C 800 décolle à son tour et grimpe paisiblement. Je quitte le secteur pour aller au-dessus de la ferme, pour essayer de tâter les derniers soubresauts des thermiques qui ont encore la force de se dégager du sol. Je tourne ainsi de la pente est à celle de l'ouest, en croisant de la ferme au Centre et en attendant de descendre. J'ai mal aux reins et j'en profite pour desserrer un peu les sangles qui me plaquaient contre le siège.



PIERRE LLOPIS. AVANT DECOLLAGE
POUR EPREUVE DISTANCE - DU - "D"



DUMORTIER AVANT DEPART



LITTE. AVANT SON LACHER
SUR 1300 MORD.



Je peux remuer un peu et me dégourdir les épaules. Voilà 6 heures que je suis en l'air. Je trouve du zéro sur côté est et je reste là encore trente bonnes minutes à faire des « *huits* » horizontaux, tout en affinant mes virages pour que la bille reste au milieu, coincée sur l'index repère.

Je rejoins le C 800 qui gratte le côté nord-est. Le soleil commence à rejoindre l'horizon et l'heure de reprendre contact avec le sol est là. Le C 800 se pose suivit comme son ombre par l'*Émouchet*. Raymond Amarger et moi attendons que la piste soit libre pour descendre à notre tour. Comme je suis plus haut que lui, il part le premier aérofreins grands ouverts vers la ferme pour perdre de la hauteur, et dès qu'il touche le sol, je descends à mon tour. Mon vol a duré 7 h 46 et je suis assez content de ma promenade.

À mon arrivée je m'aperçois que le 40p que j'avais pris en « *chasse* » était piloté par Ritou qui avait pris l'air après que Raymond Amarger fut descendu pour aller déjeuner naturellement ! De ce fait il n'a volé que 2 h 35. Ritou 2 h 20 et Paul Boitel qui a pris la place de Dumestre sur *Émouchet* a effectué 2 h 16 et ce dernier a lui même volé 2 h 30. Quant à Claude Calleja et Rossello, ils ont goûtés les joies de la pente avec le moniteur sur C 800. Évidemment, après que les « *taxis* » aient pris leurs places dans les hangars, nous discutons le coup et je trace, sur la carte de la région qui est fixée au mur du bureau du chef-pilote, le trajet de mon escapade. Je suis donc allé au-dessus du djebel Taya qui se trouve à 40 km du Centre pour revenir sur Constantine, le Khroub et retour au terrain. Je suis heureux de mon « *travail* » et après le repas du soir je ne me fais pas prier pour aller me coucher, oubliant de téléphoner à Mlle Aline. Ce sera pour demain. Mes rêves me plongent vers les nuages et le vent, seuls compagnons de mes nuits.

15 août 1950

6 h 30, debout tout le monde. Enfin j'exagère un peu, car parmi les six occupants de la chambre il se trouve deux bons dormeurs : Ritou et Claude Calleja. Deux spécimens qui ne sont jamais pressés et qui approuvent pleinement l'expression favorite de mon Père : « *Demain, jour ou pas jour, tout le monde debout à... 10 heures !* » Sous leurs couvertures, ne sortant que le bout de leurs nez, ils roupillent à leurs aises. Des ronflements sonores, accompagnés de bruits ressemblant étrangement à un roulement de tonnerre se répercutant dans les montagnes, viennent droit du lit qui est à ma gauche. Tandis qu'en quatrième position, des dents grincent comme un concasseur de pierre sous les couvrantes en désordres qui laissent échapper un vilain pied nu caressé par un premier rayon de soleil entrant par la porte grande ouverte. Quel spectacle ! Georges Mignot, Édouard Maire, Raymond Amarger et moi avons déjà fait nos lits. Nous prenons notre temps pour nos ablutions matinales et pour nous raser. Seul Georges Mignot a des ennuis avec son « *collier* » : sa barbe pousse gentiment mais demande beaucoup de soins. Un autre « *barbu* » fait parti du groupe en la personne de Claude Calleja (un des deux dormeurs), mais lui attend que sa barbe en vaille la peine avant de la tailler, aussi il ne gagnerait certainement pas un concours de beauté avec une barbe pareil.

Le temps n'est pas très « *fumant* ». Le ciel se couvre jusqu'à 9/10^{ème} d'altocumulus, et le vent est nul. Alors en attendant le repas de midi tout le monde s'occupe comme il peut : jeu de carte, lecture, écriture, bricolage, scruter le ciel.

13 h 45. Nous mettons en piste les deux 40p réservés une fois de plus pour Raymond Amarger et pour moi. Toujours pas un souffle de vent. Pas le vol d'une buse qui pourrait nous guider pour essayer d'accrocher quelque chose et de tenir l'air un moment. Après avoir été lancés à 250 mètres, nous virons, nous cherchons une pompe, nous longeons la pente et nous reprenons contact avec le sol 15 minutes après notre départ. C'est le calme plat. Le ciel s'est finalement couvert et une



ENTRETIEN PROPRETE DU
MATERIEL.



SOUS L'OEIL DU CHEF. COMMETTI
LLOPIS SE PREPARE POUR UNE
EPREUVE - ALTITUDE.



UNE CITERNE D'EAU - SOLIDE



PAC DE VENT - RELAXE.

pluie fine nous oblige à rentrer les planeurs. Cela ne dure pourtant pas. Notre ami Ritou s'empresse de sortir son modèle d'avion vol circulaire et l'essayer. Après une longue préparation et une mise en route du moteur qui dépasse les bornes de la patience, le petit avion prend son élan et tourne impeccablement autour de son pilote qui le tient et le guide au moyen de deux câbles qui agissent sur la profondeur du « *bolide* ». Ainsi, nous passons notre temps à regarder tourner l'engin et la nuit arrive vite sans avoir eu le plaisir de pouvoir voler.

16 août 1950

Aujourd'hui le temps a l'air favorable aux vols. Ciel couvert au 6/10^{ème}. Altocumulus, vent léger secteur est. Mise en piste à 10 heures des deux 40p et deux des 152a. Le chef-pilote profite du léger vent pour lâcher Claude Calleja et pour faire faire également un tour de piste à Rodolphe Litter. Comme je l'annonçais aux copains qui discutaient le coup avec moi, pendant les évolutions du planeur, le lâché de Claude Calleja allait être suivi d'une « *gueulante* » à faire fuir les chacals du Djebel, et faire mettre en perte de vitesse toutes les buses et les charognards au-dessus du rocher du grand piton. Et cela ne manque pas. Dès son atterrissage, fier de lui avec son grand sourire, Claude entonne à tue-tête la chanson « *Debout devant le zinc* » avec sa « *douce* » voix de garage ou des dockers du port d'Alger. De son côté Rodolphe Litter vole toujours trop vite mais atterrit très bien.

Comme Ritou et Raymond Amarger prennent places à bord des deux 40p, le chef-pilote fait sortir l'*Émouchet* pour que je puisse voler à mon tour. Je regarde avec anxiété mes deux amis qui se battent sur la pente, raclant les rochers, profitant du moindre souffle de vent pour essayer de tenir et même gagner de la hauteur, sans y parvenir. Mes chances sont minces car les capacités de mon planeur sont moins pointues que les leurs, mais je décolle quand même. À cet instant, Raymond Amarger atterrit et Ritou le suit de près. Comme je ne suis pas très haut au décrochage du câble, je n'insiste pas et je me pose à mon tour.

Après trois départs infructueux chacun, nous finissons par accrocher, car le vent, notre bon ami du moment, a bien voulu forcer un peu. Pour ma part, j'ai pu trouver un petit thermique dès le treuillage terminé. Je spirale aussitôt très serré et je grimpe lentement pour me retrouver quelques instants plus tard à 900 mètres au-dessus de la pente. Des nuages se forment vers Constantine et le Khroub. Je décide d'aller dans cette direction, pendant que Raymond Amarger et Ritou longent les crêtes. Je file vers les premiers nuages qui ne sont qu'à quelques kilomètres, tout en perdant de la hauteur. Nouveau thermique, nouvelle montée et me revoici à 800 mètres, je reprend mon cap vers le Khroub. J'atteins enfin le premier cumulus qui me tire jusqu'à 1 500 mètres. Il est 15 h 35 et je suis maintenant vertical Constantine. Mon départ a été noté à 11 h 15 : donc 4 h 30 que je suis en l'air. En sautant d'un nuage à l'autre, je passe du Khroub à El-Aria, d'El-Aria au Khroub, puis Constantine, etc. Au bout d'un long moment, je reviens vers le Centre pour signaler ma présence, quand j'aperçois à ma droite entre le Khroub et Ouled-Rahmoun, une nuée de charognards spiralant dans tous les sens et qui se trouvent plus haut que moi. Comme je suis à 1 200 mètres, je mets le cap sur eux et j'arrive à 700 mètres d'altitude en plein sur le thermique dans lequel les carnassiers, bien plus haut, continuent tranquillement de grimper.

Après trois à quatre tours pour me centrer mon vario accuse + 1,50 m/s, puis + 2 m/s, + 3 m/s. J'en profite pour « *pinocher* » mon pilotage. Mais ma bille reste ne reste pas toujours au centre de son tube, car sans cesse je lève la tête pour ne pas perdre de vue mes « *oiseaux bienfaiteurs* ». J'arrive ainsi à gagner 1 000 mètres et ça grimpe toujours. Mes amis ailés partent maintenant en direction de Canrobert. Le nuage qui m'aspire est noir dans son centre et je m'en méfie donc.



CORVÉE - D'EAU - AVEC CITERNE



FONTAINE POUR RAUCITALLEMENT EN EAU
DANS UNE FERME A 6 KMS. DU CENTRE



LE PLEIN.



Le froid commence à se faire sentir et je relève le col de ma combinaison. Mon altimètre est à 2 000 mètres. Je lance fréquemment un œil sur mon nuage, car j'approche rapidement de sa base et ne veux surtout pas y pénétrer. Aussi à 2 300 mètres dès les premières apparitions de brume, j'ouvre les aérofreins, je rends la main et je me dirige droit devant moi pour me dégager. Le soleil réapparaît et me réchauffe un peu. Direction le Centre en coupant par le djebel.

Tiens, les deux 40p sont au sol. Que se passe-t-il ? Je descends volontairement encore un peu car j'ai vraiment froid et à 1 000 mètres je commence à me sentir mieux. La « *biroute* » (manche à air) du terrain pend le long de son mât et la fumée de la cheminée des cuisines monte verticalement : donc pas de vent. Cela me fait penser que je n'ai rien dans l'estomac. Tant pis, je dînerai mieux ce soir. Mais maintenant, ça descend pour de bon et pas un nuage pour m'aider à reprendre de la hauteur. En haut de la piste les planeurs sont au sol. Je ne suis plus qu'à 500 mètres de haut et je cherche partout un ascenseur, mais rien n'y fait. J'exploite la ferme, le piton, le centre du terrain, rien, toujours rien. La calme plat. Du sol, les copains me regardent et doivent penser que je me fais littéralement « *dégueuler* ». Je vire à 300 mètres au-dessus du Centre et je sens que mon aile droite a été secouée. Sans perdre une seconde, je braque tout et j'observe anxieusement mon vario. Un léger coup sous les fesses et l'aiguille qui jusque là était rivée à - 1,50 m/s de descente, remonte à + 0,20 m/s.

Comme elle a du retard et que zéro se trouve au-dessous du chiffre du cadran, j'en déduis que je ne descends plus, mais au contraire que je monte légèrement. Oh pas de beaucoup, mais si cela tient ainsi c'est que je ne suis pas près d'atterrir. Je sais aussi que les copains et le moniteur qui sont assis près des planeurs ont les yeux sur moi. Je vais essayer de leur montrer ce que je sais faire. Je continue ma spirale et à ma grande joie le vario reste optimiste. Bien mieux quelques instants plus tard il passe à + 0,50 m/s puis lentement mais sûrement à + 1 m/s + 1,50 m/s + 2 m/s ! Et je me retrouve à 1 500 mètres au-dessus de l'entonnoir que forme la pente en haut de la piste d'envol. Un coup d'œil vers le terrain et je vois un 40p en l'air et qui spirale devant la pente, tandis que l'*Émouchet* gratte cette dernière sans résultats et se pose. Je souris à l'idée de la démonstration que j'ai donné aux copains qui, à coup sûr, me voyaient déjà au tapis. Enfin j'ai tout le temps devant moi et j'en profite pour regarder devant moi, et admirer ce paysage que je connais depuis trois ans et que je trouve toujours aussi beau qu'à mes premiers vols.

Vers 17 heures, alors que le vent a bien voulu se lever, le 40p qui s'était posé redécollé, suivit du Nord 1300. Je reconnais à bord du première planeur Raymond Amarger qui a vite pris de la hauteur. Nous nous croisons et nous faisons un signe de la main, tout en faisant un battement d'aile. Nous sommes à 500 mètres d'altitude et nous volons ensemble pendant un moment. Le Nord 1300 croise sur la pente et seul le soleil commence à descendre sur l'horizon, nous offrant comme tous les soirs, un spectacle magnifique.

C'est à notre tour de nous poser. Le Nord 1300 atterrit le premier, et je me fais un point d'honneur de rester le dernier en l'air. J'y ai droit du fait que je suis seul en l'air depuis 11 h 15 ce matin. J'exploite au maximum l'ascendance de restitution qui me fait remonter vers 400 mètres. Raymond Amarger se pose enfin et c'est définitivement à mon tour. Je touche le sol à 18 h 31 après avoir effectué un vol de 7 h 16. Je suis fatigué mais très content de moi. Raymond Amarger a volé en deux fois, car il est descendu vers 13 h 00 pour déjeuner. Ritou a été « *vidé* » quelques temps après. Édouard Maire a volé lui aussi sur 40p et a laissé l'appareil à Raymond Amarger qui avait fini de se restaurer. Claude Calleja a essayé la pente avec le Nord 1300. La journée est bien remplie. Le soir je retrouve la table et les taquineries de mes « *amis* » : « *Toujours le même qui vole !* »



JUMORTIER



MAIRE



17 août 1950

Le ciel est bleu mais le vent est secteur sud et assez fort. Malgré tout, nous mettons en piste un 152a à 9 heures. Robert Raillard, un nouveau stagiaire venu de Bône, fait un bond et se pose dans les chaumes à droite de la piste. Les rabattants empêchant les vols, nous profitons pour aller au ravitaillement à la ferme : eau, poulets et œufs frais. Nous nous partageons aussi le travail sur les machines. Les uns vérifient et graissent le matériel roulant, les autres s'activent sur les planeurs. Raymond Amarger continue à dessiner les plans du Nord 2000, Claude et Ritou mettent à jour les carnets de vol des pilotes.

À 13 heures, sortant d'un rapide repas, le Nord 1300 est mis en piste. Georges Mignot se prépare, tandis que je suis désigné au treuil. Après trois lancers, il n'a toujours pas accroché. Mise en piste des 40p pour Raymond Amarger et Ritou, qui n'ont pas plus de chance que Georges Mignot. L'*Émouchet* est dehors et Claude Calleja s'y installe. Nouveaux décollages pour les 40p qui cette fois ci accrochent un thermique. Claude les suit de près et gagne lui aussi de la hauteur, suffisamment pour être tranquille pendant un bon moment. Le vent tourne secteur est. Le Nord 1300 décolle à son tour et Georges Mignot accroche tout de suite sur la pente. Les 152a sont en piste. Décidément ils vont tous voler et je serai le seul à « *ramper* » aujourd'hui ?

Raillard parti en 152a réussit son brevet C. Rodolphe Litter treuillé deux fois n'a pas pu accrocher ? Ses virages sont trop piqués et il était trop loin de la pente. J'ai eu des ennuis avec le treuil et c'est couvert de terre, de cambouis et de paille, que je rentre le soir prendre ma douche. Je râle parce que je n'ai pas volé, mais je me promets de me attraper demain.

Le soir nous allons à la poste d'El-Aria pour chercher le courrier. Mlle Aline est toute joyeuse de nous revoir. De retour au Centre nous arrosons le brevet de Raillard.

18 août 1950

Ce matin pas de vent, mais des nuages en formation à l'est et l'ouest du Centre. Mme Cometti et Georges Mignot sont au ravitaillement à Constantine. Mise en piste d'un 152a. Rosello effectue deux bonds à 10 mètres du sol, puis deux tours de piste. Ce qui lui vaut son brevet B qu'on arrosera ce soir. Ce matin, je fabrique une pièce qui a pour but de guider le câble à l'enroulement sur le tambour du treuil. Celle-ci avait cassé la veille. La réparation terminée, nous mettons en piste les deux 40p. Et comme d'habitude Raymond Amarger et moi sommes déjà prêts à décoller. Le temps est favorable aux 3 000 mètres (enfin j'espère) et nous allons à nouveau tenter notre chance. Je prends mes précautions. Je me couvre comme pour aller au Pôle Nord : deux pull-overs, combinaison de vol, veste de cuir, serviette enroulée autour du cou, deux paires de chaussettes, gants, casquette et casque en cuir, lunette. Me voilà paré, mais qu'est ce qu'il fait très chaud au sol ! Pourvu que je puisse accrocher. Et c'est parti.

Dès le largage je touche un thermique, et je me centre en quelques secondes. Je monte dans du + 2 m/s jusqu'à 1 500 mètres. Première étape pas trop mal réussie. Je fonce sur Ain-Abid où les nuages sont plus nombreux. Le vent en altitude est de secteur sud-ouest, vue la trajectoire de leurs ombres sur le sol. Vers Canrobert le temps est noir, ainsi que vers Sétif. Je décide de changer de cap et d'aller face au vent, c'est à dire vers le djebel Guerioun. D'un nuage à l'autre je gagne de l'altitude et à ma grande joie mon altimètre marque 3 100 mètres. Mais à tout moment je me fais envelopper par les barbules des nuages. Les vibrations du 40p et l'aventure de l'autre jour me conseillent la prudence. Aussi je file aérofreins ouverts pour me dégager, cherchant plus en avant d'autres nuages plus haut. Mais le temps vers Canrobert m'inquiète sérieusement. Je ne vois plus



Jean-Baptiste Cometti, dit Maurice, dit Zeff, dit La Comète, un des découvreurs et le chef de Centre du Djebel-Oum-Settas

la montagne qui se dresse devant le village. Un véritable rideau noir le cache à ma vue. Vers ma droite en direction de Sétif, le même phénomène se dresse telle une muraille. Malgré tout mon équipement je ressens le froid et le mauvais temps évolue rapidement. Comme je suis vertical le djebel Gueriou, je prends la décision de rebrousser chemin vers le Centre, comptant sur le vent pour me pousser plus rapidement.

Les deux fronts d'orage vont se rejoindre au-dessus du Centre, aussi il ne faut pas tarder en route. Tout en revenant, je cherche Raymond Amarger qui doit se trouver dans les parages. Je ne le vois pas et je continue ma descente à 110 km/h au badin. Des nuages me « *pompent* » au passage et secouent ma machine qui vibre par la vitesse que je lui impose. Je lance un regard inquiet vers l'arrière car l'orage me talonne de près. De longs éclairs sillonnent ce rideau encore plus noir que tout à l'heure. La vitesse imposée et soutenue n'est pas pour cette vieille carcasse de 40p et mon regard ne quitte plus le badin.

La montagne du Centre approche lentement. Trop lentement à mon goût. Je ne suis qu'à la verticale de la ligne de chemin de fer allant du Khroub à Canrobert. J'entends maintenant le tonnerre qui gronde derrière moi et de gros nuages noirs roulent juste au-dessus de ma tête.

Continuant ma course folle vers le terrain, je passe au travers d'une pluie fine, vertical versant sud du djebel Oum-Settas. Je franchis la crête à 800 mètres d'altitude et, en larges virages aérofrenés grands ouverts, je descends à 6 m/s au-dessus du Centre. Arrivé vers 100 mètres, je signale ma présence en « *gueulant* » à tue-tête pour faire sortir les copains des hangars. Je me pose en remontant la piste. Les copains « *sautent* » sur mon planeur car le vent tourbillonnant le malmène un peu. Je les préviens du mauvais temps qui arrive très vite car du Centre on ne peut le voir, la montagne le masquant. Je demande que le panneau rouge soit mis en place pour prévenir Raymond Amarger qui doit être bien plus haut car nous le voyons pas. Où-est-il celui là ? Ce n'est pas un débutant, le temps menaçant doit l'inquiéter lui aussi. Tout le monde scrute avidement le ciel. Et puis un cri. Un doigt pointé.

Et voici le 40p qui apparaît, fonçant vers nous, venant du nord-est et qui dans un « *atterro* » impeccable termine son vol encore tout secoué par l'épreuve qu'il vient de subir. Il est 13 h 50 et nous rentrons les planeurs en vitesse. Le mauvais temps se déclenche au-dessus du terrain, et après les premiers coups de tonnerre, la grêle tambourine les tôles et tuiles des bâtiments. Jamais je n'avais vu de si gros grêlons en plein mois d'août.

Comme tout le monde avait déjeuné, Raymond Amarger et moi face à face au réfectoire, engloutissons notre repas. Et entourés de nos camarades, nous échangeons nos impressions sur nos vols respectifs. Je lui fais remarquer qu'il avait eu tort d'aller vers le ciel bleu, c'est à dire vent arrière, et que pour revenir au terrain, vent de face, il avait risqué gros. Il l'avait d'ailleurs compris au moment où il s'était trouvé sur le djebel Taya, à 40 km du Centre. Ne reconnaissant plus le terrain il avait fini par revenir sur ses « *pas* ». Non sans inquiétude quand même. Notre discussion sur les fronts d'orage était très instructive et intéressante. Nous avons partagé cette expérience avec les copains qui ont appris beaucoup de choses. Raymond Amarger et moi sommes bien heureux d'avoir les pieds sous la table, alors que dehors la pluie bat son plein, inondant la piste et le couloir du bâtiment principal.

Je n'ai pas eu de chance puisque je n'ai atteint que 2 900 mètres de gain au-dessus du point de largage. Quant à Raymond Amarger, il a effectué 2 200 mètres et se voit, comme moi, privé encore une fois de ses 3 000 mètres, objet de nos convoitises. Sacré brevet E !



▲ *Les installations*

▼ *La corvée d'eau, il faut remplir le haquet*



19 août 1950

Matinée avec vent plein sud. Vers 10 h 30 mise en piste des deux 40p et de l'*Émouchet*. Prennent place à bord : Raymond Amarger, Claude Calleja et Paul Boitel. Plusieurs départs successifs sans résultats. À midi tout le monde à table autour d'un bon couscous. Et comme à l'accoutumé les discussions n'ont pas d'autres sujets que l'aviation : vol à voile, vol à moteur, parachutisme, aéromodélisme, etc. Tout est mélangé et fait le bonheur de chacun.

13 h 30. Le vent s'est calmé et déjà du monde sur la piste avec à nouveau les 40p, l'*Émouchet*, et le Nord 1300. Successivement Claude Calleja, Raymond Amarger, Paul Boitel, Édouard Maire, Cometti se font lancer et « *vider* » aussitôt. Est-ce l'effet du couscous ? Il fait lourd et de gros nuages commencent à cacher le soleil. Cometti repart en Nord 1300 et je le suis sur 40p. Nous tenons un petit thermique juste au-dessus du treuil. Puis je vois le Nord 1300 dégager vers la pente sur laquelle se lève un vent du nord-est. Je lâche mon thermique à 500 mètres, en fait c'est plutôt lui qui me laisse en plan. Je décide de filer vers El-Aria, mais je n'y arrive pas. Je sens que cela secoue un peu plus. Le ciel se charge de nuages de plus en plus gros. Je remets le cap vers le Centre où j'aperçois Cometti qui amorce son dernier virage avant de se poser. J'arrive vertical terrain à 200 mètres, j'essaie de gratter un peu la pente, mais ça chahute terriblement maintenant. Le manche à balai s'agite tout seul et je resserre mes sangles par précaution. Encore une fois mon planeur est violemment secoué alors que je ne suis qu'à la hauteur du sommet de la pente. Je jette un œil sur la piste et je vois le panneau rouge qui est maintenu par quatre camarades. Ce signal veut dire « *Danger* ». Je quitte la pente et j'hésite dans quelle direction dois-je me poser, car la biroute parallèle au sol est complètement affolée et tourne dans tous les sens. Mon bon 40p sursaute à chaque bourrasque et j'ai du mal à tenir ma ligne de vol. Dernier virage à 50 mètres sol, sortie des aérofreins et je pique pour avoir une vitesse de 80 km/h au badin. Je saute une bosse sur le terrain et j'ai toutes les peines du monde pour maintenir l'aile gauche au vent. Je touche le sol et je suis freiné sous moins de 30 mètres. Les copains arrivent en courant et maintiennent mon appareil au sol. Mme Cometti pèse de tout son poids sur l'extrémité de l'aile gauche pour la plaquer au sol. Le moniteur arrive en Jeep et m'ordonne de rester sur mon siège, tandis que dans les rafales de vent on me ramène au hangar. Des visiteurs étaient là et, voyant le spectacle, je me demande ce qu'ils doivent penser du vol à voile. Le matériel est rentré juste avant les premières gouttes d'eau.

On se retrouve tous au bar à boire quelques anisettes pour nous faire oublier ce temps. Dehors la pluie tombe régulièrement. Mon vol a duré 35 minutes et je « *sens* » encore les secousses du planeur dans les épaules. La grêle fait maintenant son apparition et les grêlons sont presque aussi gros que des œufs de caille. Décidément, pour un mois d'août, c'est réussi ! Lors d'une accalmie, Vallon, Ritou et moi nous ramassons quelques grêlons dans le champ de chaume et au bar nous buvons une anisette bien glacée.

Le soir arrive et notre bonne humeur laisse place à la tristesse de voir partir Raymond Amarger sur Alger. L'équipe d'Algérois diminue et nous comptons fermement sur lui pour sauver le « *prestige* » du vol à voile algérois. Je tiens ici à vanter les qualités de ce bon camarade en ouvrant une parenthèse pour lui faire une place digne du fin pilote qu'il est. Admiré par tout le monde, des copains comme du chef-pilote, maître de lui à tout moment, Raymond Amarger est un pilote calme et prudent. Son amour pour l'aviation l'a mené sur tous les terrains d'Algérie : Fort-de-l'Eau, Mostaganem, Blida, Constantine... C'est un solide pilier sur lequel le vol à voile peut compter pour son dévouement, son assiduité, ses connaissances, sa finesse de pilotage. J'ai bien



▲▼ Nord 1300



souvent admiré et envié son calme dans les nombreux « *manques de pot* » que nous avons vécu ensemble. Alors que je tempêtais avec mon sale caractère contre les conditions atmosphériques défavorables, son calme et son sourire me désarmaient inmanquablement et me faisaient prendre patience jusqu'au lendemain.

Oui son départ nous rend triste mais nous n'y pouvons rien. Lui même est assez ému en nous souhaitant de réussir nos prochains vols et, sur ces dernières paroles, la Jeep emmène avec elle le meilleur pilote des six que forme l'équipe de l'AIA d'Alger.

Le soir je reprends mon deuxième lit, celui que j'avais prêté à Claude lors de son arrivée, et ce dernier occupe à présent la place de Raymond Amarger. Nous avons tous du mal à nous endormir.

20 août 1950

Vent plein sud de bon matin. Vers 10 heures mise en piste quotidiennement des 40p, de l'*Émouchet* et du Nord 1300. Ritou et moi sur les deux premiers. Claude sur la « *mouche* », et Laurie (docteur de son état) sur le dernier. Dès le largage nous accrochons un thermique. Je grimpe à 1 500 mètres, je reste vertical terrain car, à midi, nous avons pour déjeuner du canard aux olives. Aussi, je descends volontairement, ce qui laisse les copains étonnés ainsi que le chef de Centre et Mme Cometti. Comme nous sommes un dimanche, nous avons à notre table Mlle Aline.

Le temps n'étant pas fameux, les trois autres pilotes atterrissent vers 13 h 30 et les copains, étant les « *meilleurs copains du monde* », me « *chinent* » pour mon atterrissage précipité et la petite postière n'ose plus lever les yeux. Rosello en tête, ils font allusion à beaucoup de choses qui, fort heureusement pour moi, ne sont pas vraies. Je m'excuse auprès de Mlle Aline et je la prie de ne pas croire un seul mot sur tous ces racontars lancés à voix haute autour de la table. Pour pousser la plaisanterie à fond, Raillard a pris ma place près de la postière et tout au long du repas la comédie continue, sans que ces « *bourreaux* » aient pitié de leur petite victime qui rougissait à chaque instant.

Vers 14 heures, formation nuageuse au-dessus de Centre : cumulus bourgeonnants ! J'en profite pour « *dégager* » du repas. Je pars en 40p, suivi de Claude, mais nous n'accrochons aucune pompe. Le vent tourne au sud-ouest et le ciel se couvre complétement. Nous rentons les planeurs et nous prenons quelques photos souvenirs avant que la grêle ne nous fasse réintégrer les locaux : les uns dans les chambres, les autres au bar où nous bavardons pour tuer le temps. C'est rageant d'avoir tous les dimanches du vent, de la pluie et de la grêle et de ne pas pouvoir mettre le nez dehors et voler.

Pour couronner la journée, Rodolphe Litter et Raillard nous quittent le soir même. L'un vers Alger, l'autre vers Bône. Encore un Algérois de moins. Nous ne sommes plus que trois : Zouzi, Claude et moi.

21 août 1950

Encore du vent du sud. Plus qu'une semaine de stage. Nous n'avons pas de chance cette année et ce stage ne sera pas à l'honneur comme ceux des années précédentes.

11 heures, mise en piste d'un Avia 152a. Zouzi et Rosello font deux tours de piste chacun. Ce n'est pas mal du tout et nous, les « *lâchés* », nous critiquons les manœuvres en « *connaisseurs* », en donnant aux nouveaux de nombreux conseils.

Midi ! Tout le monde à table. Et le cirque recommence à 13 heures : mise en piste de l'*Émouchet*, du Nord 1300 et des 40p. Je décolle sur l'un d'eux et je me repose aussitôt. Malgré le vent,



▲ *Mise en piste*

▼ *Nord 2000 sur les installations, la piste en jaune*



Georges Mignot, en Nord 1300, tient au ras des cailloux. Il essaie de passer les 5 heures du brevet C. Pas de chance, 15 minutes après il est de nouveau au sol. Claude Calleja décolle et accroche le thermique des fouilles, au-dessus de la ferme, et grimpe vers 1 200 mètres. Je repars et j'accroche cette fois ci pour me retrouver à 1 500 mètres au-dessus du terrain. Direction le Khroub où de beaux cumulus se développent. Ça pousse sèchement, spirale serrée et me voici à 2 000 mètres en moins d'un quart d'heure. Il commence à faire froid, je remonte mon col, je mets mes gants et je frotte mes cuisses avec ma main gauche, tout en remuant les doigts de pied.

Vers le djebel Guerioun au sud du terrain, beaucoup de nuages assez hauts d'après mon jugement. Je fonce vers eux à 90 km/h au badin, me souciant peu du - 2,5 m/s qu'indique mon vario. Je survole un petit village sillonné de voies de chemin de fer et j'arrive 20 minutes plus tard sous un beau « *chou-fleur* », sans que ce dernier daigne vouloir me faire gagner de la hauteur, car mon altimètre est de 1 200 mètres. Je n'ose pas regarder vers le Centre qui est loin derrière la queue de mon planeur. Je tourne dans tous les sens en faisant des « *huits* » sous mon nuage. Rien à faire, je continue de descendre dans du - 2m/s.

900 mètres et je commence à m'inquiéter sérieusement. Je fais alors demi-tour vers le terrain, en me disant que si je dois atterrir en campagne, je le ferai le plus près possible du Centre, pour éviter un dépannage long et coûteux. Je repasse sur le village que j'avais survolé auparavant et je jette un coup d'œil sur le sol, cherchant déjà un champ accueillant près de la route ou d'une habitation. J'aperçois une fumée qui va en direction du sud-ouest. Mon alti accuse 750 mètres. Les nuages sont trop hauts au-dessus de moi pour aspirer mon 40p qui file à 80 km/h, répondant aveuglement à mes ordres. Pourtant, alors que j'étais bien décidé à atterrir, mon aile gauche est secouée sèchement me faisant entrevoir un immense espoir. Tout à gauche en tirant sur le manche pour casser ma vitesse. Je tâtonne un moment, le cœur battant la chamade, le front moite, espérant toucher à nouveau ce thermique qui sauvera ma situation.

Ça y est j'y suis et il est costaud ! Fiévreusement je me centre, mais pas très bien, aux premiers tours. Altitude 600 mètres. Terrain situé à 15 km maximum à vol d'oiseau. Mon vario, après avoir oscillé entre + 0,5 et + 1 m/s, se stabilise dans du + 1,50 m/s. Et c'est en poussant un grand « *ouf* » que je remonte de quelques centaines de mètres. Joie de courte durée car encore une fois je perds mon thermique et je retombe dans du - 2 m/s. Altitude 1 050 mètres. Je cherche mon « *sauveur* » et je le retrouve toujours aussi puissant. Cette fois ma nervosité fait place à un calme rassurant. Merci Raymond Amarger. Je me laisse dévier tout en spiralant vers le djebel Guerioun. Vario : + 3 m/s. Alti : 1 900 mètres. Sauvé ! Je peux rentrer au terrain, mais je le laisse toujours grimper, décontractant mes muscles tendus. Je peux dire que j'ai eu très peur, pas pour l'atterrissage forcé que je me préparais à faire, mais à la colère du chef-pilote qui aurait suivi. Dorénavant, je me garderai bien de partir si loin sans solutions de retour. Enfin je m'en tire bien et je souris à l'idée de la tête que j'aurai pu faire devant les copains à mon retour au Centre.

Je suis maintenant à 2 300 mètres, je ne monte plus qu'à 0,5 m/s. J'approche à nouveau d'un nuage à la base sombre. Je l'évite en poussant sur le manche tout en prenant le cap du terrain. Mais entre lui et moi se trouve un énorme cumulo-nimbus. Vu sur le côté son aspect est impressionnant. Je suis légèrement plus haut que sa base. Je sors mes aérofreins et je pique pour passer à 300 mètres en-dessous de lui. Sitôt engagé, et malgré ma vitesse de 100 km/h, je suis littéralement aspiré à 2 m/s. Je plonge encore un peu à plus de 110 km/h. La situation ne change pas vraiment. Je monte encore et toujours, et cette fois ci je ne m'en réjouis absolument pas. Des coups secs se font entendre sur mes ailes. Je lève la tête vers les volutes noires qui tournent sans cesse, et un



▲ *Les installations*

▼ *L'Avia 40p vu par Pierre Llopis*



léger « *tac* » se produit sur le verre de mes lunettes de soleil. Un grêlon ! Je pique résolument à la vitesse maximum que peut supporter mon appareil et je rebrousse chemin. Déjà d'autres grêlons commencent à tambouriner sur toutes les surfaces exposées de mon planeur. Je pense à la toile des mes ailes et je crains des déchirures, sachant l'état dans lequel se trouve l'entoilage qui, depuis des années, subit l'assaut du soleil et de la pluie de la région.

Mon badin toujours à 110 km/h, je me retrouve dans du ciel bleu, avec des grêlons qui continuent de tomber, mais moins fort. Un semblant de calme. Malgré la température peu élevée j'ai eu chaud. Je tire sur le manche et réduis ma vitesse, et je vire vers la droite pour prendre plein ouest. Je suis à 1 800 mètres et je dois contourner ce nuage qui me barre la route du retour. Vers le Khroub j'évite un autre nuage peu engageant. Je perds régulièrement de la hauteur et je passe les 1 600 mètres. Il faut absolument que je retourne plein est si je veux éviter un atterro en campagne. C'est bien ma journée.

Je file vers le terrain d'Oued-Hamimin en espérant trouver sous ces petits nuages quelques ascendances favorables. J'y arrive sans peine à 90 km/h au badin et, à 1 200 mètres, je touche enfin un thermique qui me remonte à 2 100 m. Le gros temps est passé et je reviens vers le terrain, vitesse stabilisée. « *Boum* », encore une poussée sous les fesses. Je compte les trois secondes réglementaires, et je vire à gauche. Ce grimpe dur sous un gros nuage dans du + 3m/s. Je surveille mon pilotage ne craignant plus rien à présent du temps menaçant, sinon de louper une fois de plus mes 3 000 mètres.

Et c'est reparti : le froid refait son apparition, les membres qui s'endorment doucement, on remue un peu ce que l'on peut. Toujours en spirale, je me laisse faire et je suis attentivement la progression de l'aiguille de mon altimètre. Je suis à 2 900 mètres et mon ascension diminue. Le nuage est là, frôlant mes ailes. Malgré mon appréhension, je me demande si je tente une nouvelle fois quelques minutes de vol à l'intérieur pour gagner encore un peu de hauteur ? La brume m'enveloppe déjà, et dès que la terre disparaît à mes yeux, je pique comme un « *sourd* » retrouvant l'angoisse de mes premiers essais. 120 km/h et voilà la terre qui réapparaît. Non, définitivement je ne m'y ferai jamais sans instruments de PSV. À regrets je regagne le terrain en sortant un peu les aérofreins pour évoluer dans des couches plus chaudes. Vers le nord un nuage d'une teinte violette attire mon attention. 1 000 mètres. Je décide d'aller voir cela de plus près.

Je pars en direction de Constantine et après avoir dépassé Oued-Haminin je me rend compte que ce « *nuage* » n'est qu'un fait de la fumée venant d'une forêt en feu dans le nord de la ville. Je continue droit devant moi et l'odeur de brûlé envahit l'habitacle. Je fais demi-tour vers le terrain en « *billant* » à 100 km/h au badin. Craignant que ce nuage, étendu sur plusieurs kilomètres et épais de 800 mètres environ, ne gêne les copains en vol, j'atterris après 4 h 46 de vol pour faire part de mes craintes au chef-pilote qui ne juge pas utile pour le moment de faire revenir les autres planeurs. Il n'y a pas de danger.

Ouvrant mon barographe je ne peux que constater que malgré toutes les courbes inscrites sur le ruban, bien entendu je n'ai pas atteint mon objectif. Je n'ai réalisé que 2 820 mètres de gain. Ah ! Ces 3 000 mètres inaccessibles ! J'en deviens malade.

Claude avait atterri avant moi et avait tenu l'air 2 h 40 avec une montée à 2 600 mètres. Ritou à volé 1 h 30. Zouzi et Rosello ont obtenu leur brevet C. Ce soir nous allons boire, pour fêter les deux heureux pilotes et à mes 200 heures de vol à voile que je venais de dépasser dans l'après-midi. Tout le monde riait et nous avons même tous chanté. Cette nuit j'ai mal dormi. Est-ce les émotions de la journée ? Il y avait de quoi.



▲ *Le Morane Saulnier 315 utilisé comme remorqueur*
▼ *Nord 2000*



22 août 1950

Ce début de journée démarre avec un vent de secteur sud-ouest. Un peu de maintenance, tout le monde à table à 11 h 20 et mise en piste à 12 h 15. Je suis désigné pour passer la journée au treuil. Quelle corvée ! Dans quatre jours la fin du stage et toujours pas de 3 000 mètres. Quelle poisse ! Je ronge mon frein.

Mignot part en *Émouchet* et réussit du même coup ses 5 heures et ses 1 000 mètres de gain, le tout comptant pour son brevet D. Zouzi n'accroche pas la pente et se retrouve par deux fois au tapis. Claude Calleja et Ritou volent sur les 40p. Paul Boitel est sur Nord 1300 et dans le C 800, Cometti avec Vallon qui subit aujourd'hui sa première leçon de pilotage. Restent au sol Mme Cometti, le cuisiner et moi. Tous les copains sont en vol et j'en profite pour admirer les évolutions de tous ces planeurs sur la pente nord-est du terrain. Silencieux et gracieux ils se croisent à différentes altitudes. Quelque fois un audacieux quitte le groupe, fait un petit tour sur la plaine, perd de la hauteur et réintègre la pente toujours aussi accueillante.

16 h 30, je rentre les câbles et je retourne au Centre pour prendre une bonne douche. Le soleil entame sa descente. Mme Cometti délaisse son tricot pour faire le « *starter* », pointer les heures d'arrivée de chacun, afficher chaque planeur et ce n'est pas de tout repos. Je me trouve au volant de la Jeep de service et dès que le C 800 est au sol, je le remorque vers les hangars. Le feu est allumé, le panneau rouge posé au sol, on dispose les signes conventionnels propres aux atterrissages de chaque planeur. Bientôt tout le monde est en bas. Les grands oiseaux rejoignent leur nid. Je n'ai pas volé aujourd'hui, mais je me rattraperai demain.

23 août 1950

Arrivée du Nord 1300 N °18 au Centre, après avoir été le chercher en gare du Khroub. Un nouveau planeur, c'est une bonne journée qui commence. Avant le déjeuner nous téléphonons à Mlle Aline qui nous fait écouter de la musique en approchant son standard près d'une radio. Tout le monde s'est passé le combiné d'une oreille à l'autre et a pu profiter un court instant d'un peu de musique. Nous avons tous remercié Mlle Aline pour son aimable attention et nous sommes passé à table le cœur joyeux.

13 h 00. Mise en piste des 40p pour Claude et moi. Nous prenons place à bord, non sans s'être équipé chaudement, car le temps semble propice aux 3 000 mètres. Je décolle rapidement et j'accroche en plein treuillage un puissant thermique à 100 mètres de haut. Je largue et je me mets immédiatement en spirale serrées. Très vite je grimpe à 1 500 mètres. Claude qui vient de décoller a sauté dans mon thermique et grimpe au-dessous de moi. Tant mieux, il y aura de la « *bagarre* » entre nous et j'aime bien ça.

Ne grimant plus, je mets le cap vers le Khroub où de gros cumulus sont en formation. Je ne tarde pas à les rejoindre pour grimper à 2 150 mètres. Le vent en altitude les pousse vers le djebel Guerrioun. Je change de cap et, plein sud, je me dirige vers les plus hauts qui sont à une vingtaine de kilomètres du Khroub. De l'un à l'autre en gagnant un peu de hauteur, j'arrive sur la région que j'avais survolé deux jours auparavant, mais là, étant à 2 700 mètres, je ne crains rien. Je continue au-dessus du djebel à l'altitude de 2 950 mètres. Allez encore un petit effort et les 3 000 mètres sont dans la poche. Un coup d'œil circulaire, je choisis un nuage qui me semble un peu plus haut que ses congénères. OK ça monte encore un peu et mon alti indique 3 200 mètres. Mais, étant au ras de la base du nuage et ayant toujours cette peur de m'enfermer à l'intérieur, je pousse le manche en avant, certain d'avoir cette fois-ci mes 3 000 mètres de gain, mais je ne veux pas trop y croire quand même. Direction le Centre.



▲ ▼ Nord 2000



Tiens mais c'est Claude qui est là sur ma gauche, venant lui aussi du Khroub. Il est aussi haut que moi, donc il doit avoir ses 3 000 lui aussi. Pourvu que les « *baros* » aient bien fonctionné et enregistré nos altitudes. Me voilà encore inquiet. Battements d'ailes. Claude répond immédiatement. Je fonce vers le terrain, il en fait autant mais en partant vers Sigus, cap à l'est. Moi je coupe directement au nord-est et j'arrive vertical terrain encore à 2 000 mètres. J'en profite pour pousser jusqu'à El-Aria où je me laisse descendre doucement. Vers 400 mètres je pousse des cris de victoire au-dessus de la poste, mais à cette hauteur on ne doit pas m'entendre. Je mets le cap sur le terrain où je retrouve la pente, avec des copains qui la survolent. Claude a finalement atterri avant moi, certainement pressé de connaître le résultat de son épreuve. Je n'ose pas me poser car je ne voudrai pas être déçu une fois de plus. Mais au bout de 30 minutes de va et vient sur le versant, l'heure arrive d'atterrir. Le 40p de Claude redécolle avec sans doute Ritou aux commandes.

Me voici au sol. À la vue de Claude gesticulant dans tous les sens, je comprends qu'il a réussi son vol. Je dévisse fiévreusement le carénage qui ferme le coffre à barographe. Il a marché. Un regard suffit pour voir les 3 000 mètres passés. Hourra, c'est dans la poche.

Mais je ne suis pas au bout de mes émotions. Après vérification rigoureuse du baro, celui-ci a nettement marqué au-dessous de l'altitude indiqué par mon altimètre et il n'y avait pas non plus de point le plus bas enregistré, vu qu'en plein treuillage j'avais largué et continué directement mon ascension. Malgré tout j'ai 3 035m de gain, mais l'Aéro-club de France homologuera-t-il mon baro ? Le moniteur est sceptique et moi effondré. Claude a 3 130 mètres de gain, et il me semble que j'étais au-dessus de lui. Quelle guigne !

Mon vol a duré 5 heures, Claude 3 heures, Ritou 1 h 30, Rosello 0 h 58, Zouzi 0 h 53 et Paul Boitel 2 h 20.

Au repas du soir nous nous régalons avec les cailles tuées par Rosello, chasseur enragé.

24 août 1950

Ce matin modification des commandes d'aileron sur le Nord 1300. Vérifications partielles des planeurs. Graissage des commandes, petits entretiens. Entre deux, Claude et Zouzi font les « *chiens de chasse* » et Rosello tue cinq cailles de plus devant le Centre.

13 h 00 mise en piste. Je décolle à nouveau sur 40p bien décidé aujourd'hui à faire quelque chose de valable. Je touche une pompe dès le départ et je l'exploite à fond pour me retrouver à 800 mètres. Bon la journée promet. Ce que j'ai toujours cru les jours précédents. Cap sur le djebel Fortas au sud du Centre, vers une formation nuageuse que j'atteins en 20 minutes de vol. Cumulus, pompe, spirale, base du nuage à 1 900 mètres. Je continue ma route en spiralant deux ou trois fois sous des nuages porteurs et me voici derrière le djebel Fortas. Je le laisse à gauche et je me dirige vers un épais cumulus à quelques kilomètres droit devant moi. Je dépasse le Guerioun et j'atteins encore de gros cumulus qui m'aspirent à 2 600 mètres. Rien à faire il faut y arriver. Comme à l'accoutumée le froid est à bord, mais tant pis. Je poursuis sachant que plus je vais vers le sud, de plus, le plafond s'élève et je ne crains plus l'attéro en rase campagne. Les copains m'ont rassuré sur ce cas s'il se présentait.

80 km/h au badin. Je laisse les lacs salés sur ma gauche. Je monte vers un énorme « *bébé* » qui me fait sourire d'aise malgré ma bouche frigorifiée. Je dépasse les 3 000, mais cette fois je ne m'en contenterai pas. Je continue mon ascension coûte que coûte. J'ai de plus en plus froid, et j'ai l'impression que l'air que je respire me refroidi de l'intérieur. Mais au fond de moi je suis

AERO-CLUB DE FRANCE

Commission de Vol à Voile, 6, Rue Galilée - PARIS (16^e)

BREVET 

Altitude

PROCÈS VERBAL D'ÉPREUVE

brevet E

du Brevet  de pilote d'avion sans moteur (1)

BREVET C. — Le candidat devra effectuer un vol au-dessus de son point de départ d'un moins cinq minutes, ou un vol d'un moins cinq minutes sans perte d'altitude suivi d'un atterrissage normal. Le vol devra être contrôlé par un barographe.

Nom et prénom du candidat LLOPIS, Pierre
Adresse habituelle 15 Rue de Constantine, Hussein Dey. (Alger)
Nationalité Française Profession Mécanicien Avion
Date et lieu de naissance 28 Mars 1925 à Saïda (Oran)
Pièces d'identité présentées au commissaire Permis de Conduire
Numéros des brevets A _____ et B _____

Nom du commissaire responsable SAUCÈDE
(légalité pour les brevets de planeur)
Altitude du point de départ 800 mètres
— l'atterrissage 800 mètres
Lieu de l'épreuve Centre de Vol sans Moteur de Djebel El-Moussa El-Hair (Oran)
Heure de l'épreuve 10^h 11' - 15^h 32'
Vitesse du vent (approximative) NE 92 km
Caractéristiques de l'appareil 60P N° 300
Distances parcourues _____
Durée au-dessus du point de départ (2) 5^h 26'
Hauteur atteinte (2) 3600 m au-dessus du terrain Cote de hauteur 3400
Marque et numéro du barographe Richard N° 117.176
Cotation altimétrique du barographe 00 6000
Durée de révolution d'un tour de cylindre 16 secondes
(Voir les instructions spéciales au verso)
Incidents divers N.A.

(1) Peut être utilisé pour le brevet D.
(2) D'après les indications du barographe.

NOTA. — Les durées indiquées au règlement sont des minima, les commissaires doivent se montrer très sévères pour la mesure du temps.

T. S. V. P.

heureux. Encore, encore un peu pour bien assuré mon gain d'altitude. 3 600 mètres, je n'en peux plus. Je quitte le nuage et je vais demi-tour vers le terrain, que je ne vois pas, car je suis à la verticale de Batna, à 85 km du Centre.

Maintenant il faut rentrer, et je vais essayer de revenir « à la maison ». 100 km/h au badin, je file en évitant les nuages plus bas. Me voici sur les lacs salés, puis après avoir spiralé dans du + 2 m/s je remonte à 3 200 mètres, et je repars à toute allure, mon badin calé sur 100. Je suis pressé de connaître le résultat de mon vol. Je traverse plusieurs pompes que je néglige. Me revoici au-dessus du djebel Guerioun puis du djebel Fortas. Je continue et, comme je viens de sauter sur une ascendance, brutalement le manche au ventre et tout à gauche, je vire sec en cabré pour diminuer ma vitesse. Spectaculaire mais les ailes de mon bon 40p ne sont pas trop d'accord, car elle me le font savoir en craquant un peu. Il n'en revient pas et moi non plus. Nous sommes incorrigibles et on ne peut pas laisser passer une pompe de plus. Et je remonte à 2 900 mètres. Allez je n'insiste pas car la base du nuage est juste là. C'est décidé je rentre directement. 110 km/h. - 2,50 m/s et je passe la crête du djebel Oum-Settas à 800 mètres de haut. Je suis revenu sans la moindre anicroche.

Je me pose et je saute comme un diable de l'habitacle pour voir mon boulot sur le baro. Victoire ! Il a parfaitement fonctionné et j'ai 3 450 mètres de gain au-dessus du point de largage. Le tout en 2 h 35 de vol et 170 km aller-retour.

Claude repart avec mon bon 40p (n°306) et lui fait faire une petite promenade de « vieux » pendant 2 h 30. De leurs côtés, Ritou a tenu l'air 5 h 10, Paul Boitel 5 h 11 et Édouard Maire a réussi sa durée du brevet D avec 5 h 10. Pas mal les copains ! Le plus malchanceux de la journée est Rosello, en 152a, qui a fait un atterrissage en bas de la pente parmi les rochers. Pas de casse heureusement, c'est tout ce qu'il faut. Il fait nuit noire quand nous arrivons au Centre avec le planeur, les bras lourds et les jambes égratignées par les épines de la végétation environnante. Rosello est à l'amende d'une tournée générale. Après le repas, nous faisons sauter les bouchons pour fêter le brevet de Claude. Tout le monde est heureux et la soirée se termine sur une note gaie : tous en cœur nous allons « arroser » la piste devant le regard ahuri du gardien.

Demain sera mon tour.

25 août 1950

9 heures du matin, ciel bleu, température au sol 35 °, météo excellente. Mise en piste d'un 40p pour Paul Boitel ainsi que l'*Émouchet* pour Georges Mignot, ils vont tenter l'épreuve du brevet D. Avant leur départ je conseille un peu ce dernier et je lui dit de me suivre car je décolle avec l'autre 40p. Je l'emmènerai sur Canrobert, quitte à se poser là-bas. Des nuages s'installent au-dessus du terrain. Paul Boitel décolle mais s'installe mal dans un thermique, Georges Mignot le suit. Je grimpe dans mon planeur qui est déjà en piste et, sans me couvrir, je décolle assez vite. Une nuée de charognards tourbillonne derrière la ferme, je fonce dans le tas sitôt largué. Je monte à + 3 m/s et je dépasse mes deux copains mal centrés dans leur pompe. Je leur fait des geste désespérés pour qu'ils viennent sous moi et je « gueule » comme un charretier pour attirer leur attention. Mais ils semblent sourds et aveugles. Je suis maintenant dans du + 5 m/s et je me demande ce qu'ils ont à ne pas vouloir me suivre. Pourtant j'avais prévenu Georges Mignot.

2 500 mètres et + 6 m/s au vario. Je tiens mon planeur bille au milieu, en serrant le plus possible mon virage que j'effectue à plus de 45 ° d'inclinaison, gardant ma vitesse constante. Seulement voilà, la température change rapidement et le froid arrive en force. Je suis à 3 100 mètres juste sous un gros cumulus. Je n'en peux plus mais je ne peux que m'en prendre à moi-même. Je ne

sens plus rien sur moi tellement le froid me pénètre. Je grelotte, je claque des dents, j'ai la main droite crispée sur le manche, l'autre sur le tableau de bord. 3 700 mètres. Je ne tiens plus, je tremble de tout mon corps, me maudissant de ne pas avoir pris le temps de m'équiper sérieusement. Je craque. Aérofreins sortis, je pousse le manche en avant et je passe à 120 km/h. Le vent qui s'engouffre dans l'habitacle n'arrange rien. Je spirale en descendant verticale d'El-Aria, avec de très longs virages. Je n'ai qu'une obsession, celle de me réchauffer. J'ai infligé à mon brave 40p une descente du diable. La terre se rapproche et je me dirige vers le terrain en diminuant ma vitesse. Je sors les aérofreins à fond, -11 m/s, 100 au badin. Je vire derrière les bâtiments et je me pose doucement devant le hangars. Les ailes du planeur sont glacées malgré la chaleur au sol et je suis toujours aussi gelé. J'arrive difficilement à me remuer. J'ai atteint 3 700 mètres en 41 minutes de vol (petit record du Centre). Je fais part au moniteur des causes de mon atterrissage précipité et du regret d'avoir laissé cet ascenseur que j'évaluais de 4 200 à 4 300 mètres d'altitude.

Ritou repart avec le 40p et reste en l'air jusqu'au soir. Après m'être ressaisi et réchauffé, je redécollé sur le Nord 1300 et je me laisse bercer par un bon petit vent pendant 1 h 40. Paul Boitel et Georges Mignot sont à Canrobert. Ils ont réussi du même coup la distance du brevet D et l'altitude du E. En outre, Édouard Maire, qui m'avait laissé le Nord 1300, a réussi également le E. Lucien Saucède clôture le festival avec aussi le E. Un grand bravo pour tout le monde et jamais un centre de vol à voile n'avait connu autant de joie et de réussite avec une petite poignée de passionnés comme nous l'étions à ce moment là.

Le champagne nous a éclairci les voix. Je ne pense plus au mauvais quart d'heure que j'ai passé entre 3 000 et 3 700 mètres d'altitude. Tard dans la nuit, je m'endors en pensant, dans la douce pénombre de la chambre, à ces heures merveilleuses et inoubliables que le seul le vol à voile peut nous procurer. Je suis certain que près de moi, Claude, Ritou, Édouard Maire et d'autres ne dorment pas et je n'ose troubler ce silence où l'on se croit seul à rêver. Dehors la lune perce la nuit et quelques nuages pour éclairer furtivement la plaine et le Centre qui s'endort.

26 août 1950

Dernière journée de vol au Centre, demain nous partons. Aidé par les copains, je remonte et je règle le Nord 1300. Le Morane-Saulnier du terrain d'Oued-Hamimin est parti de bonne heure à Canrobert pour remorquer deux planeurs pilotés par les frères Saucède. Georges Mignot et Paul Boitel ont pris place à tour de rôle à bord du remorqueur. Tour à tour les deux planeurs sont ramenés au-dessus du terrain et, après avoir largué, ils se posent directement. Nous félicitons de leur double succès Georges Mignot et Paul Boitel et l'anisette ne tarde pas à couler au bar.

11 h 15. Le moniteur nous demande à Claude et à moi si nous désirons voler avant de se mettre à table. Quelle plaisanterie ! Se mettre à table le dernier jour de stage ! Vite les 40p en piste. Un saut à la chambre pour récupérer les équipements chauds et nous voici « *déguisés* », prêts à partir. Je décolle en tête et j'accroche immédiatement un thermique. Comme c'est mon dernier vol de cette année au terrain d'Oum-Settas, je vais survoler la campagne pour lui faire mes adieux. Car sur Constantine, dès que j'ai atteint les 700 mètres et quelques pompes plus tard, je suis à 2 300 mètres, vertical cette ville traversée par cet immense ravin. Je reconnais le pont suspendu, la piscine, la place principale, le casino, la gare et, bien sûr, l'hippodrome. Au bout d'un moment je me retrouve à 1 700 mètres et décide d'aller voir, face au vent, ces nuages qui viennent du nord-est. Au premier nuage je gagne 800 mètres et je me retrouve à 2 500 mètres, survolant une région montagneuse, puis une vallée. Dépassant deux gros villages, je continue perdant et gagnant de la hauteur à tout moment. Et je ne suis pas surpris de voir la mer devant moi !

N° COURS	DATE	APPAREIL TYPE MONTRE	TEST DIRECTION VIBRER	GENRE DU VEC	MOUS DE L'APPAREIL	HEURE DE DEPART	HEURE D'ARRIVEE	HEURE D'ARRIVEE CORRIGEE	ALTIÈRE	DISTANCE	OBSERVATIONS
13760	11-8-50	40R306		Ext.	Tremil	13,39	18,43		5 ^m 04	2650	
13757	12-8-50	"		"	"	11,03	14,56		3 ^m 53	3100m	
13763	13 -	5A103028		"	"	10,34	10,49		15'		
13764	"	"		"	"	10,35	11,04		7'		
13770	14 -	40R306		"	"	10,21	10,33		12'		
13775	"	"		"	"	10,57	12,34		7 ^m 46'	2200m	
13780	15 -	"		"	"	13,35	14,00		5'		
13784	16 -	5A103028		"	"	9,30	9,38		8'		
13789	"	"		"	"	10,44	10,52		8'		
13801	"	"		"	"	16,14	18,30		7 ^m 16'	2300	
13825	18 -	40R306		"	"	11,20	12,55		4,27'	2300	après un total général de 209 heures
13847	19-8-50	40R306		"	"	14,42	15,17		35'	1.820	de vol, dont 43 heures
13856	20-8-50	40R306		"	"	10,25	10,37		12'		27 minutes pour la course de
13862	"	40R306		"	"	10,58	12,13		2 ^m 45'	1.400	du 7 au 20 Août 1950



CENTRE NATIONAL DE CONSTANTINE											
N° COURS	DATE	APPAREIL TYPE MONTRE	TEST DIRECTION VIBRER	GENRE DU VEC	MOUS DE L'APPAREIL	HEURE DE DEPART	HEURE D'ARRIVEE	HEURE D'ARRIVEE CORRIGEE	ALTIÈRE	DISTANCE	OBSERVATIONS
13865	20-8-50	40R306		Ext.	Tremil	14,17	14,23		302 ^m 25		
13866	"	"		"	"	14,38	14,45		5'		
13868	"	"		"	"	15 ^m 14	15 ^m 17		18'		
13875	21-8-50	40R306		"	"	13,23	13,29		3'		
13877	"	Mod 2000		"	"	13,48	13,31		6'		
13901	21-8-50	" 2000		"	"	13,07	13,47		4 ^m 43	2320	
13911	24-8-50	"		"	"	12,18	12,50		5 ^m 00	2167	
13922	24-8-50	" 2000		"	"	12,01	12,21		2,24	3420 ^m	ALTIÈRE Brevet E
13926	"	Mod 17		"	"	14,20	17 ^m		0 ^m 41	2700	
13931	24-8-50	40R306		"	"	11,36	12,55		30	1000	
13937	"	"		"	"	11,36	12,55		2,20	2.400	
						14,55	16,20		1,45		
									22132		

après un total général de 461 heures
 32 minutes de vol, dont 68 heures
 19 minutes pour la course de la région d'altitude
 Le Centre National de Constantine

Épreuve d'altitude du brevet E

Oui la mer ! Djidjelli à ma gauche, un phare à droite. Le mer que je n'avais pas vu depuis trois semaines. Je me repère au sol et je reconnais, loin derrière moi, à ma droite, le djebel Taya. Je ne vois plus Constantine et je suis maintenant à 3 400 mètres. Je voudrais bien continuer vers la mer qui n'est qu'à une vingtaine de kilomètres, mais devant moi s'étend un ciel bleu, aussi bleu que la mer et sans un seul nuage. Alors je reviens sur « *mes pas* » vers la chaîne de nuages que j'avais laissée. Au-dessous j'aperçois un village qui ne me dit rien. Je le repère bien : routes, oueds, me promettant de regarder sur la carte à mon retour au Centre, car même si j'en suis assez éloigné, je suis certain de pouvoir rentrer sans problèmes. Je pointe le nez de mon 40p sur le djebel Taya et, vent dans le dos, je refais le chemin inverse. OK, je laisse Constantine à ma droite maintenant, et j'aperçois au loin devant moi un peu à gauche les montagnes de Souk-Ahras. J'oblique vers la droite et j'arrive à Aïn-Abid que je survole à 3 200 mètres. Décidément les 3 000 mètres n'ont plus de secret depuis ces trois derniers jours, mais il fait froid, de plus un besoin naturel qui commence à de faire sentir m'oblige à revenir vers le terrain où je ne tarde pas pour me poser au bout de 3 h 40 de vol. J'ai effectué 140 km aller-retour.

Ce n'est pas trop mal pour un « *au-revoir* » au Constantinois. Claude Calleja s'est posé bien avant moi après un vol de 1 h 25 et 3 400 mètres d'altitude. Un mal de dents l'a obligé à redescendre.

Je redécolle une demi-heure plus tard toujours sur 40p et je vole pendant 1 h 25 où j'ai tout le temps de regarder une dernière fois la pente, les charognards en vol et d'admirer une fois de plus le magnifique coucher de soleil sur cette région. Je suis triste ce soir, je laisse l'honneur d'atterrir le dernier à Ritou. Je ne sors pas les aérofreins, je spirale gracieusement au-dessus de la ferme, tenant le manche à balai avec seulement deux doigts. Je le manie délicatement et j'impose le minimum de mouvement aux commandes de ce bon 40p n°306, comme pour lui dire adieu et merci de m'avoir si gentiment promené au-dessus des plaines, montagnes et ravins et qui m'a toujours prouvé aveuglement sa confiance en toutes occasions. Merci l'ami.

J'amorce le dernier virage toujours aussi lentement. Je suis face à la piste, un léger vent vient encore sustenter les longues ailes. C'est très doucement que je lui refuse le sol. Mais impitoyable, il est là, nous recevant d'abord en douceur, puis freinant fortement notre course, la dernière de ce stage. Il nous immobilise, nous rivant à lui pour une longue durée. Le bruit du raclement a cessé et l'aile gauche s'incline et touche le sol. Je dégrafe mes sangles, je sors de l'habitacle et je ne peux m'empêcher de caresser ses ailes fines pour le remercier.

C'est fini, on vient nous chercher. Ritou se pose à son tour. Le dernier planeur est au sol. Cette semaine a vraiment été « *fumante* ». Nous avons prouvé que le vol à voile n'était pas mort en Algérie et nous nous retrouvons tout heureux devant une bonne soupe. Ce soir nous sablons le champagne, Mlle Aline est là et Lucien Saucède nous passe un film : « *Narcisse Aviateur* », ce qui ne manque pas de nous amuser. Demain nous aurons mérité ce repas de fin de stage.

Minuit, tout le monde dort. Tout est calme. Au loin dans les djebels les chacals entonnent leurs lugubres chansons et le vent vient nous caresser pour nous faire ses adieux.

27 août 1950

De bonne heure nous allons chercher le treuil. Ritou et Vallon se chargent de lui faire un brin de toilette. Claude sort sa voiture du hangar à planeurs et on case ces derniers. On range les chambres, les lits et c'est la toilette : douches, taillages des barbes, coups de rasoir et de peigne, vêtements propres. Nous ne nous reconnaissons plus ! Les premiers invités arrivent. Messieurs Dumortier père, Lucien Saucède et son frère Pierre, Monsieur et Madame Rosello, Mlle Aline,

ainsi que plusieurs autres personnes. Le chef de Centre, Monsieur Cometti, termine les carnets de vol et dresse le palmarès du stage avec un bon petit sourire au coin des lèvres. Il est content, et nous donc !

Le repas est délicieux, le cuisinier s'est vraiment surpassé et le dessert arrive avec le champagne, ainsi que des chansons. Mlle Aline, Claude, les frères Lucien Saucède, Mr et Mme Cometti et moi-même chantons à tour de rôle et les applaudissements sont bien mérités. Pierre Saucède nous filme avec sa caméra. Les bans d'aviateurs fusent de toutes parts. Les verres sont cesse remplis et vidés aussitôt.

Mais le départ est là. La 4 cv de Claude est parée, les bagages sanglés sur le toit et nous nous faisons nos adieux. Mr Cometti nous offre, aux trois rescapés de l'équipe de l'Aéro-club de l'AIA d'Alger, une bouteille de champagne. Je le remercie pour ce beau geste au nom de mes camarades présents et absents, lui assurant qu'elles seront vidées à la santé de tous les vélivoles du stage et en compagnie de ceux qui n'ont pas pu le finir avec nous. Nous emmenons Mlle Aline avec nous et nous la déposons chez elle. Les adieux sont émouvants et nous nous séparons bons amis, nous promettant de s'écrire de temps en temps.

Et puis Claude, Zouzi et moi sommes de retour vers Alger, roulant toute la nuit, en espérant revenir l'année suivante.



Adieu au Djebel-Oum-Settas

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camlièri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmänn - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- **À grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT en AFN** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Holste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Émile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvige dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)

- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **Alouette II SE 3130 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)
- **Général Hartemann 1934-1944** (Général André Hartemann, Pierre Jarrige)
- **Une famille volante** (Jacques Frachon-Germain, Pierre Jarrige)
- **LANA** (Pierre Jarrige)
- **SRAT** (Pierre Jarrige)
- **CGT et SATT** (Pierre Jarrige)
- **Air Afrique** (Pierre Jarrige)
- **Aviateurs belges en Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Latécoère en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Les carnets de Georges Lacoste** (Pierre Jarrige)
- **Vent debout** (Beppo de Massimi - Réédition augmentée par Air Aventures)
- **Le Breguet 14 F-POST** (Eugène Bellet)
- **Aéropostale en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1933-1940)** (Pierre Jarrige)
- **Sous le signe de l'Hippocampe** (Pierre Laffargue, Pierre Jarrige)
- **SCLA - LAM - GT 2/15** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1946-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Air Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Aérotec** (Pierre Jarrige)
- **Aéro Africaine - Transsaharienne - CATA** (Pierre Jarrige)
- **Compagnies locales - Travail aérien - Aviation d'entreprise** (Pierre Jarrige)
- **Aviation d'État - Liaisons internationales** (Pierre Jarrige)
- **Gliding in Algeria** (Vintage Gliding Club, Bruce Stephenson, Pierre Jarrige)
- **Sur les ailes de ma vie** (Claude Szkolnik, Pierre Jarrige)
- **Moyens aériens** (5^{ème} Région Aérienne)

