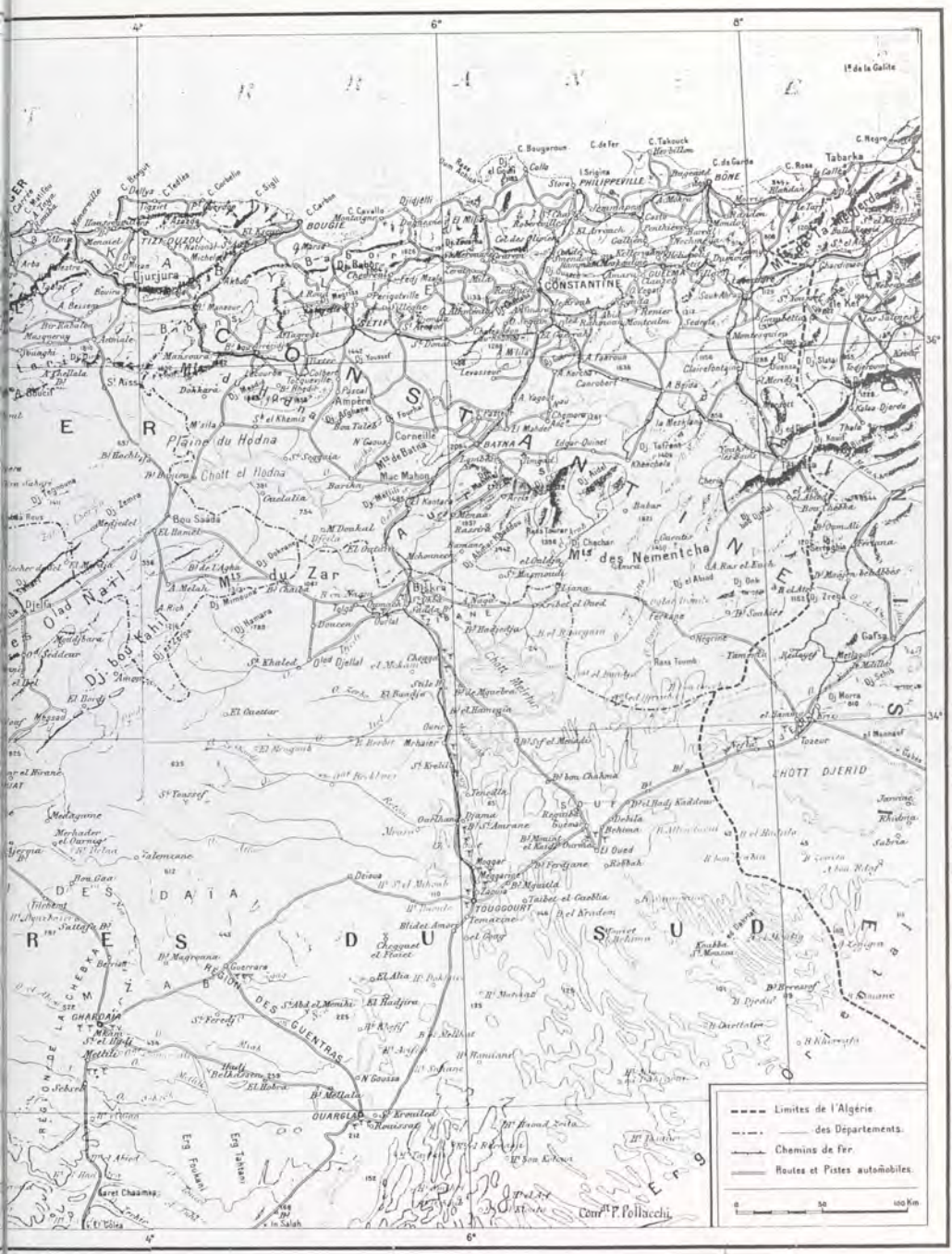
L'AVIATION LEGERE EN ALGERIE (1909-1939)

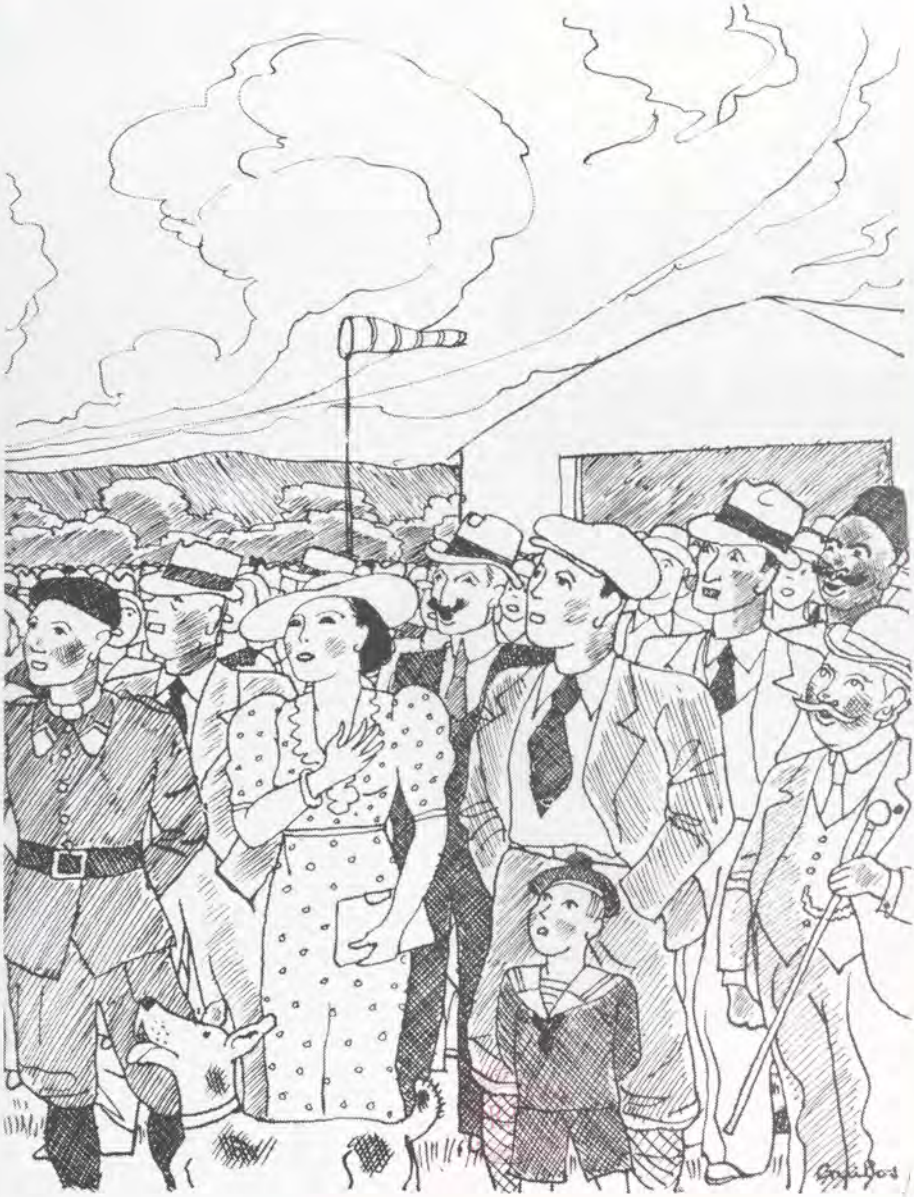
LES PRECURSEURS
ALGER
AÏN-TEMOUCHENT
BATNA
BISKRA
BLIDA
BÔNE
BOUGIE
CONSTANTINE
DJIDJELLI
LAMORICIERE
MASCARA
MOSTAGANEM
ORAN
ORLEANSVILLE
PHILIPPEVILLE
RELIZANE
SAÏDA
SETIF
SIDI-BEL-ABBES
SOUK-AHRAS
TIARET
TLEMCEN
VOYAGES ET RALLYES

Pierre JARRIGE

L'ALGERIE POLITIQ



E ET TOURISTIQUE



Meeting à Hussein-Dey

En préparation :

- HISTOIRE DE L'AVIATION EN ALGERIE (1909-1939)

(Aviation civile, Aviation commerciale, Aviation militaire, Aérophilatélie)

L'AVIATION LEGERE EN ALGERIE (1909-1939)

Pierre JARRIGE

Pierre JARRIGE
Saint-Ferréol
31250 REVEL

ISBN 2-9506620-0-5

Remerciements

Cette histoire a été écrite avec les témoignages et les documents des femmes et des hommes qui ont vécu l'Aviation en Algérie. Que toutes les personnes qui ont recherché dans leur passé ou dans leurs archives familiales des souvenirs toujours émouvants, trop souvent douloureux, soient remerciées pour leur contribution à notre mémoire collective.

Précurseurs : Claude Métrot, Jean Métrot, Claude Schurrer, Ferdinand Serviès

Alger : Georges Averseng, Henri Bernet, Marcel Bosca, Taty Desjoyaux, Anne-Lise Duchêne Marullaz, Armande Fraix, Georges Gérard, Henry Germain, Eliane Guiz, Tina Laffargue, Jean Lignel, Christiane Macias, Benoit Manès, Hubert Masquéfa, Adrien Morand de la Genevraye, Jeanne Neveux, Rémi Saint-André, Marguerite Vanoni, Pierre Wartelle

Aïn-Témouchent : Jean Tesseire

Batna : Marcel Durand, Louis Marquet

Biskra : Lamine Abhari, Lucienne Couget, André Cravero, François Escher

Blida : Yvan Amat, Suzanne Aupècle, Germaine Averseng, Hilaire Bardot, Claude Lauprêtre, Fernand Lestrade, Pierre Souday

Bône : Pierre Gassiot, Didier Germain, Philippe Pace, Andrée Volmerange

Bougie : Paul Aubert, Marguerite Gavila-Magneville, Gilbert Guidoni, Jean de la Jonquière, Etienne Pouzade, Eliane Vernier

Constantine : Jean Bovet, Henri Carbonel, Jean-Baptiste Cometti, Jean Meyer, Paul Poinsot, Jean Regazzacci, Lucien Saucède, Pierre Saucède

Djidjelli : Gabriel Andrès, Eugène Fauché

Lamoricière : Paul Faure

Mascara : Charles Durandeux, Jean Jamme, Daniel Robert-Bancharelle

Mostaganem : Antoine Algudo, Louis Buet, Louis de Bussy, Jean Cruon, Pierre Jobert, Gérard Langlois, Rolland Morin, Roger Prietto, Claude Serrat

Oran : Jacques Couniot, Françoise Fouques Duparc, Suzanne Périchon, Simone Saintpierre, Paul Salessy

Orléansville : Claude Montalant, Louis Nicolle, Alain Penniello, André Solari

Philippeville : Gilbert Attard, Albert Falcone, Marcel Gori

Relizane : Nelly Fouquet, André Noël

Saïda : Paul Jauffret

Sétif : René Baldacchino, Pierre Barral, Charles Dahmen, Horace Gonzalès

Sidi-Bel-Abbès : Cécile Alberge, Paul Bellat, Jacques Bouche, Jeanne Caizergues, Bartel Delorme, André Kappès, Robert Lachèze, André Laumet, Paule Roussel

Souk-Ahras : Lucien Scalone

Tiaret : Ernest Boggio

Tlemcen : Jacques Dupuy

SOMMAIRE

Avant-propos

Les milliers de spectateurs enthousiasmés par les premiers vols de René Métrot, Julien Serviès et Léonce Ehrmann conserveront la passion de l'aviation qu'ils sauront répandre autour d'eux et transmettre à leurs descendants. Durant la première guerre mondiale, ils seront les témoins, et parfois les acteurs, de la transformation de l'avion en une arme redoutable.

Après la Grande Guerre, les pertes en jeunes hommes et les sacrifices demandés à la population toute entière contraindront l'Algérie et la métropole au deuil, à l'effort et à la reconstruction. Si l'Algérie n'a pas été touchée par la guerre dans ses oeuvres vives, elle a encore beaucoup à accomplir avant de présenter en 1930, pour l'année du Centenaire, l'image d'un pays en plein développement pour qui l'avenir est riche de promesses.

L'aviation légère se développe alors d'une manière foudroyante avec une nouvelle génération avide de sports, de voyages et d'exploits. En moins de trois années, l'Algérie se couvre d'aérodromes et plus d'une vingtaine d'aéro-clubs voient le jour. Les avions affluent, la Méditerranée est traversée couramment et les touristes aériens sillonnent le Sahara et l'Afrique. Dans les plus petites villes, l'aérodrome devient le lieu de rencontre d'une population qui satisfait sa convivialité et son goût de l'aventure, autour d'un fort noyau d'anciens pilotes militaires. Avec des instructeurs de qualité et du matériel éprouvé, de grands pilotes apparaissent dont les performances attisent l'engouement général.

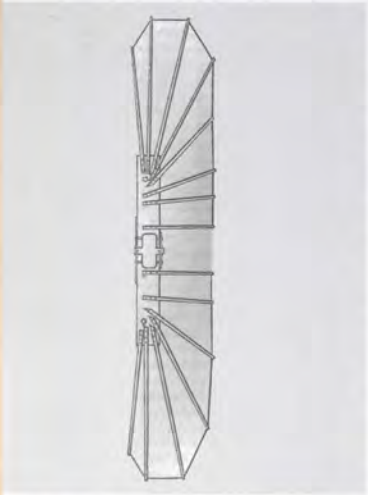
Que motive cette passion ? Peut-être l'attrait du sport mécanique, peut-être le climat souvent favorable malgré l'hostilité du relief, mais très certainement l'envie de se surpasser et de faire éclater les limites de l'Algérie, île entre mer et désert, grâce à l'avion qui devient le symbole et l'expression d'une province en plein développement.

Lorsque, à partir de novembre 1942, il sera demandé à l'Algérie un nouvel effort pour venir en aide à la métropole envahie, les Aviations alliées y trouveront une infrastructure solide et une population prête à leur donner les meilleurs des siens.

1 - LES PRECURSEURS

René Métrot et l'Algérois

Louis Mouillard



Le planeur numéro 3 qui a permis l'envol

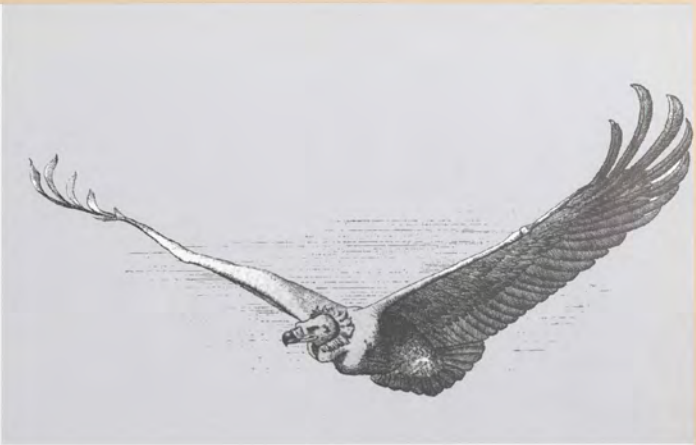
Louis Mouillard

Le 12 septembre 1865, à Baba-Ali, dans les environs d'Alger, Louis Mouillard s'élance d'un talus et se maintient en l'air pendant 15 secondes en parcourant 42 mètres. Pour réaliser ce premier vol humain en Afrique, Louis Mouillard a confectionné un planeur portatif monoplan de 12 mètres-carrés de surface pour un poids de 13 kilos. La résistance du longeron, constitué par des hampes de fleur de grand agave (souvent appelé aloès), est sans doute insuffisante car, au cours d'un essai le lendemain, l'aile se replie en luxant l'épaule du pilote.

Louis Mouillard, né à Lyon le 30 octobre 1834, ornithologue passionné doté d'une vue exceptionnelle et d'un très bon coup de crayon, étudie, depuis son enfance, le vol des oiseaux sous toutes ses formes. A la suite de revers de fortune, il se retrouve à Baba-Ali, où il tente d'exploiter une ferme léguée par son père qui vendait en Algérie du tissus pour burnous, chéchias et haïks. Ses loisirs sont occupés par l'observations des oiseaux, nombreux dans la Mitidja encore sauvage, et ses économies et les maigres recettes de sa propriété sont consacrées à l'achat d'oiseaux marins capturés par les pêcheurs. Il réalise de grands progrès dans la connnaissance du vol des oiseaux voiliers ou rameurs et, hanté par le vol humain, il construit et essaye en vain plusieurs dispositifs avant d'arriver à l'appareil numéro 3 qui lui permet de quitter le sol. Ruiné et malade, il quitte l'Algérie en 1866 pour Le Caire où, grâce à l'appui de son ami Alphonse Daudet, il est nommé professeur de dessin à l'Ecole polytechnique. L'Egypte sera pour lui un merveilleux champ d'observation et d'expérience. Il publiera, en 1881, un abondant ouvrage très bien illustré : *L'Empire de l'air*, qui sera suivi d'un ouvrage posthume : *Le vol sans battement*.

Louis Mouillard disparaîtra en 1897 dans la misère. L'importance de ses découvertes et de ses expérimentations ne sera révélée que plus tard, lorsque le précurseur américain Wilbur Wright déclarera en 1912 : « L'Empire de l'air *est bien l'un des morceaux les plus remarquable que l'on ait jamais écrit. Ses observations sur les habitudes des oiseaux ont amené Louis Mouillard à conclure que le vol à voile était possible à l'homme et, cette idée, il l'a présentée à ses lecteurs avec un enthousiasme si exaltant et si persuasif que son livre a produit les résultats les plus importants dans l'histoire de la conquête de l'air. A l'exception peut-être de Lilienthal, aucun de ceux qui écrivirent au 19ème siècle n'a possédé un pareil pouvoir de faire des adeptes à la foi en la possibilité du vol humain* ».

Le vautour origan dessiné par Louis Mouillard



Alger photographié du ballon monté par A. Wedell

Le ballon de Louis Odin survole le bateau au départ pour la métropole dans le port d'Alger

1909

Après les essais d'aérostation entrepris de 1893 à 1896 par Fiévée et Rey à L'Arba, il faut attendre 1909 pour que les Algérois s'intéressent de nouveau à l'aviation. Une section de la Ligue nationale aéronautique est installée à Alger en mars, présidée par André Maginot, directeur de l'Intérieur au Gouvernement général et futur ministre de la Guerre, qui fait venir le docteur René Quinton, président de la LNA, pour une conférence très appréciée salle Barthe, rue d'Isly.

En mai, le ballon *Algérie* de Jacques Faure et Mortimer Singer fait des ascensions et, alors que durant l'été Louis Blériot traverse la Manche et que la Grande semaine d'aviation de Champagne remporte un succès considérable, Braun entame la construction d'un aéroplane à Alger, ainsi que Léon Mouraret et Piétri.

L'Aéro-club d'Algérie est créé le 22 octobre. Le 5 novembre, le vapeur *Savoie* débarque le premier aéroplane manufacturé acheté en Algérie : un Blériot *Traversée de la Manche* pour Gérin qui le laissera prudemment suspendu au plafond de son garage de la rue de la Liberté où il attirera des milliers de curieux. Le désir qu'ont les Algérois de voir un aéroplane en vol sera vite comblé. René Métrot et Jean Marcé avaient admiré, au cours d'un séjour en métropole, les premières machines volantes à Mourmelon ; ce fut une révélation, ils commandèrent immédiatement deux Voisin alors que René Métrot restait au Camp de Châlons pour apprendre à piloter.

Le biplan Voisin (moteur ENV) de René Métrot arrive le 10 novembre, suivi, le 17 novembre, du monoplan Blériot (moteur Anzani) d'André Taurin. Le matériel est rapidement remonté en vue d'une grande manifestation aéronautique prévue le 21 novembre, sous le patronage du député Maurice Colin, du gouverneur général Célestin Jonnart et de Hannedouche, président du Comité d'hivernage. Un hangar est construit aux frais de René Métrot et Jean Marcé sur l'hippodrome du Caroubier, avec l'autorisation de la Société hippique et de l'armée, propriétaires du terrain. René Métrot achève de mettre son appareil au point et, le 18 novembre à 17 heures 30, il effectue le premier vol motorisé en Afrique en s'élevant en 70 mètres et en parcourant 1 kilomètre à 25 mètres de hauteur. L'appareil, légèrement endommagé à l'atterrissage, pourra être réparé à temps pour la manifestation qui a été reportée au 28 novembre, alors qu'un deuxième Voisin est débarqué.

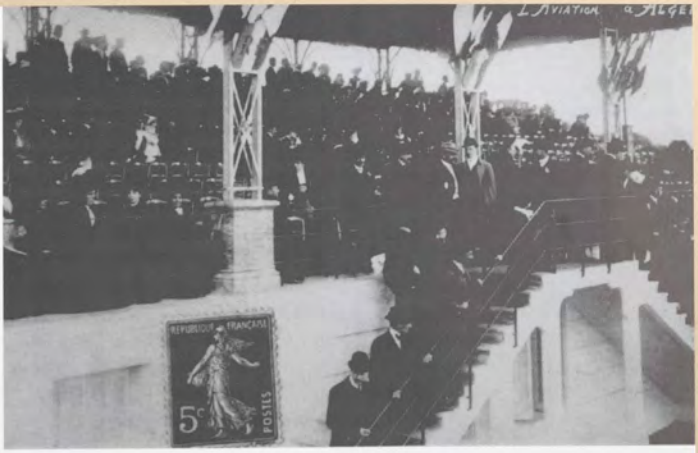
La Grande journée aéronautique

Les organisateurs de la Grande journée aéronautique sont inquiets. La foule, énervée par le report de la manifestation, est impatiente de voir évoluer les aéroplanes et supporterait mal d'être déçue.

Maintenant que les aéroplanes sont remontés et le hangar terminé, tout est à la merci du vent. Le temps de cette fin novembre est incertain, un système de signalisation est prévu devant les cafés Terminus et Tantonville afin de prévenir les spectateurs (drapeaux rouges : vol, drapeaux noirs et rouges : peut-être, drapeaux noirs : pas de vol). Les drapeaux rouges mis en place le matin du 28 novembre 1909 déclenchent la ruée vers le Caroubier. La fanfare l'Africaine accueille les spectateurs qui mettent plus de deux heures pour franchir les embouteillages et l'Hirondelle algérienne organise un lâcher de pigeons alors que les aviateurs placent enfin leurs machines sur la piste de 350 mètres aménagée devant les tribunes de l'hippodrome.

Le journaliste Edouard Mamain commente l'évènement : « *Devant une affluence d'au moins 50 000 personnes, le premier homme volant a fait une exhibition... avant tout, nous devons reconnaître la parfaite courtoisie des organisateurs et adresser à Messieurs Métrot et Marcé, promoteurs et organisateurs de cette belle réunion, toutes nos félicitations et nos compliments les plus chaleureux pour leur heureuse initiative ; grâce à eux, nous avons pu connaître, presqu'en même temps que la métropole, la nouvelle conquête de l'air. Les compagnies de chemins de fer PLM et CFRA avaient organisé des trains spéciaux qui, depuis le matin jusqu'à 3 heures de l'après-midi, ont déversé sur l'aérodrome une foule considérable désireuse de voir de près les aéroplanes. Malheureusement, le terrain ne se prêtait pas beaucoup à ce genre de sport, nos aviateurs n'avaient pas l'espace voulu pour*

Les tribunes de l'hippodrome du Caroubier lors de la Grande journée aéronautique



Le hangar construit par René Métrot et Jean Marcé au Caroubier

Le Voisin de René Métrot avant le départ

Les coupes et objets d'art remportés par René Metrot (ME)

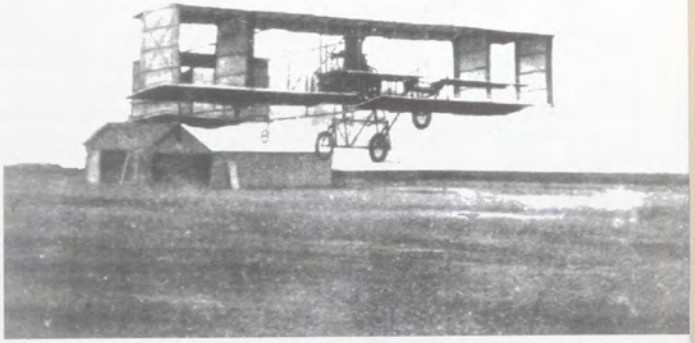
prendre une bonne envolée et la piste était détrempée par la pluie de la nuit précédente. A 3 heures 30, sous les présidences d'honneur de Monsieur le gouverneur général, du préfet d'Alger et du général Bailloud, Taurin, sur Blériot, prend place dans le fuselage de son appareil et donne l'ordre de mettre en marche.

L'appareil s'élance, mais pas pour longtemps ; 50 mètres après, il s'arrête et est ramené par les mécaniciens au point de départ. A 3 heures 40, malgré un léger vent du nord-ouest qui oscille entre 5 et 10 mètres-seconde, Taurin fait une nouvelle tentative, mais le vent le fait dévier avant qu'il ne s'élève et, abandonnant la piste, il file sur les tribunes ; heureusement il ne perd pas son sang-froid et, à quelques mètres du public, il coupe l'allumage et évite un accident. A 4 heures, Métrot, sur biplan Voisin, part majestueusement et, à une cinquantaine de mètres de son point de départ, décolle facilement et monte à une dizaine de mètres, passant devant les tribunes aux applaudissements et cris enthousiastes des spectateurs. La musique joue La Marseillaise. *Il continue à s'élever jusqu'à environ 30 mètres, mais en arrivant à l'extrémité de l'aérodrome, il tourne à droite, côté mer, et se trouve très gêné par le vent qui en cet endroit soufflait par rafales ; après avoir plané quelques instants, il descend dans le polygone de l'artillerie et atterrit dans des conditions parfaites. A 4 heures 45, Taurin fait un nouvel et heureux essai ; à 30 mètres de son point de départ, il décolle et monte à 5 mètres, mais il est également pris par le vent et obligé d'atterrir. Le public, voyant venir la nuit, de lui-même s'en va rejoindre voitures et autos et donne ainsi le signal du départ. Le retour vers Alger-la-Blanche se fait au milieu d'un encombrement considérable et heureusement sans accidents, grâce aux mesures d'ordre prises par les organisateurs. Souhaitons d'avoir bientôt un lendemain à cette belle et première fête aéronautique ».*

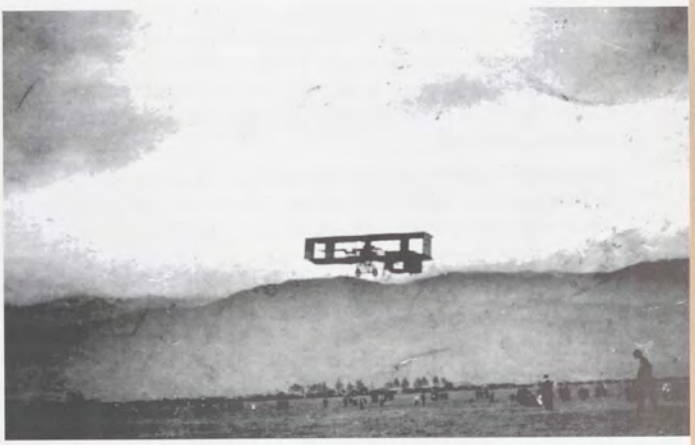
René Métrot, héros de cette journée, est né le 4 janvier 1873 à Blida, avenue des Moulins, où son père était arrivé comme déporté politique. Il est étudiant à Blida, Constantine et Alger ; devient bachelier ès-sciences et fait deux années de mathématiques spéciales. Il arrête ses études aprés avoir été admissible à l'écrit du concours de l'Ecole polytechnique et devient inspecteur-adjoint de la traction à la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien. Il a l'honneur, en 1903, de conduire le train présidentiel d'Emile Loubet qui lui remet, à cette occasion, les palmes académiques. René Métrot démissionne ensuite des Chemins de fer pour fonder, avec Jean Marcé, un garage au 39 de la rue d'Isly (voitures Delage et Panhard).

Jean Marcé, bien que ne sachant pas piloter, entreprend un beau matin de s'envoler subrepticement avec la complicité du mécanicien Jules Dany qui lance le moteur. Il parvient à décoller, survole Alger et son port pour la première fois, mais le périple s'achève sur la plage où l'appareil est endommagé.

Le Voisin de René Métrot en vol devant son hangar



Le Voisin de René Métrot en vol



La voilure du Voisin est ramenée, démontée, après un accident

L'aviation à Blida

L'aviation commence également à passionner les Blidéens. Le mécanicien Jean Cormier construit, en 1909, un petit monoplan de 5 mètres d'envergure et 4 mètres de longueur. Il compense le poids du moteur par du lest et fait une tentative de décollage, remorqué par une voiture. Il parvient à monter à une quinzaine de mètres mais l'essai avorte et la machine volante est détruite, sans mal pour son pilote-constructeur. Un autre Blidéen, Boy-Linvingston, construit, également sans grand succès, un biplan genre Wright.

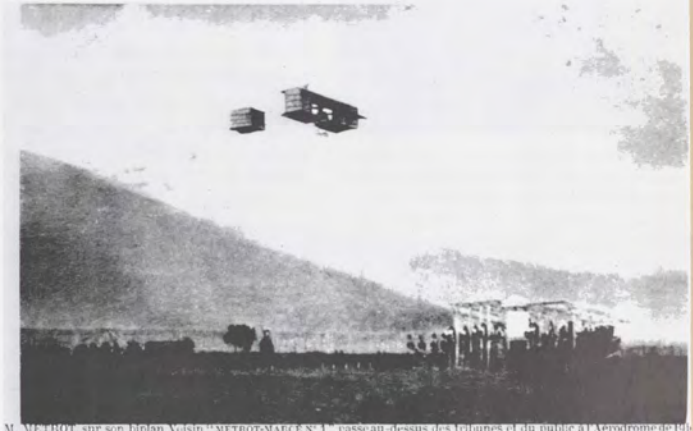
Bérard, maire de Blida, n'attend pas de résultats concluants des amateurs locaux pour satisfaire le désir qu'ont ses administrés de voir des aéroplanes en vol et demande à René Métrot et André Taurin de refaire à Blida une journée aéronautique. En accord avec Fernand Ricci, président de la Société des courses, l'hippodrome de Joinville est aménagé en aérodrome et, le matin du 19 décembre 1909, tout le monde se précipite pour admirer les hommes volants. Des trains spéciaux amènent de Médéa, Miliana et Orléansville une foule considérable qui se joint aux Blidéens.

René Métrot prend l'air à 14 heures 55 et fait cinq tours complets d'environ 4 kilomètres en près de 16 minutes. André Taurin décolle ensuite et se pose immédiatement, moteur grippé. René Métrot redécolle à 16 heures 15 pour un vol de 10 minutes, accompagné de *La Marseillaise* jouée par les Amis réunis. Après l'atterrissage, c'est la ruée enthousiaste vers le pilote pour le porter en triomphe. Le 21 décembre, René Métrot survole la ville de Blida puis, le dimanche 26, il organise nouvelle journée aéronautique sur le terrain de Joinville où il profite de l'occasion pour passer le brevet de pilote. Il fait un premier vol de 14 minutes vers Oued-El-Alleug et La Chiffa puis se rend ensuite à l'invitation des turfistes de Boufarik.

Un correspondant enthousiaste fait le commentaire suivant de ces deux vols : « *Un match entre un biplan et un train - Les vingt mille personnes qui se pressaient à l'hippodrome de Joinville ont assisté à un impressionnant spectacle. Métrot, sur son biplan cellulaire, avait d'abord accompli quatre tours d'essai à une hauteur moyenne de vingt mètres, passant et repassant devant les tribunes, aux applaudissements frénétiques de la foule; puis, s'élevant rapidement, il avait atteint cent mètres et était redescendu à cinq mètres du sol. Tout à coup, un panache de fumée sortit de La Chiffa, c'était le train de voyageurs remorqué par deux puissantes locomotives, qui gravissait la rampe. Métrot l'aperçut : élargissant alors son virage, pour donner ainsi au train le temps de sortir de la tranchée, il piqua sur le dernier wagon et dépassa successivement toutes les voitures, aux applaudissements des voyageurs et des spectateurs. Ceci se passait il y a quelques jours et, dans cette réunion, l'aviateur Taurin s'était également distingué, effectuant un parcours d'environ cinq kilomètres et revenant ensuite atterrir à son point de départ, non sans avoir également été très ovationné.*

Mais voici qui est encore mieux et vient d'être exécuté plus récemment. Métrot, après une superbe envolée au-desus de Blida, vient d'accomplir un nouvel exploit, le classant parmi les plus hardis aviateurs européens. Répondant à l'invitation du comité de la Société hippique de la Mitidja, il avait promis de se rendre de son hangar de Blida, par voie aérienne, sur le champ de course de Boufarik. L'aviateur tint magnifiquement parole, à 3 heures 32 minutes 33 secondes, contrôlé par les délégués de l'Aéro-club d'Alger, avec un vent de 10 mètres-seconde, il quittait son hangar, s'élevait rapidement à une quarantaine de mètres, puis piquait droit sur la colonne commémorative du sergent Blandan, élevée au centre du village de Béni-Méred. Métrot obliquait ensuite vers la gauche et, après un vol de 12 minutes 24 secondes, atterrissait par un vol plané au centre de l'hippodrome de Boufarik. Une foule énorme, débordant le service d'ordre assuré par les tirailleurs, faisait de frénétiques ovations à Métrot. Après avoir bu une coupe de champagne offerte par le comité de la Société hippique et assisté à une course, l'aviateur quittait terre à 4 heures 38, prenait pour point de direction la colonne Blandan, puis le clocher de Blida, et atterrissait par un calme plat, à 4 heures 50, devant son hangar. Avant de partir pour Boufarik, Métrot avait, sur l'aérodrome de Blida, accompli son troisième vol obligatoire pour obtenir son brevet de pilote, que lui décerna à l'unanimité la délégation de l'Aéro-club d'Alger ».

Les vols de René Métrot et André Taurin à Blida, au départ de l'hippodrome de Joinville



M. MÉTROT, sur son biplan Voisin "MÉTROT-MARCÉ N° 1" passe au-dessus des tribunes et du public à l'Aérodrome de Bl
J. Geiser, phot.-Alger.

M. TAURIN, sur son monoplan Blériot "BÉNÉDICTINE" en plein vol à l'Aérodrome de Blida J. Geiser, phot.-Alge

Le Champ-de-Manoeuvre et les spectateurs pendant la Grande semaine d'aviation de 1912 (l'avion est un photo-montage, mais le cercle d'aérodrome est tracé et un sphérique est en cours de gonflement à gauche)

1910

Le brevet de René Métrot est homolgué sous le numéro 19 du 6 janvier 1910. Le 7 janvier, toujours à Blida, il parcourt 5 kilomètres en ayant comme passager François Beuscher, directeur de *La dépêche algérienne*, il volera ensuite 10 minutes avec Sneden.

Ayant entre-temps ouvert, avec Jean Marcé, un commerce d'aéroplanes sur l'aérodrome d'Hussein-Dey, René Métrot, pris par l'ambiance des meetings, va faire une grande tournée qui le verra se classer à Héliopolis (Egypte), Nice, Tours, Lyon et Reims. Il participera également au circuit de l'Est. Quant à André Taurin, né à Rouen le 9 janvier 1874 et titulaire du brevet de pilote numéro 84 du 10 juin 1910, il participera à plusieurs meetings en France et en Angleterre, puis se consacrera à son métier d'armateur à Fécamp.

L'activité aéronautique ralentit dans la région d'Alger après le départ de René Métrot. Quelques amateurs tentent de construire et de faire décoller des plus lourds que l'air. En mai, à Rouiba, Gérin et Vila se lancent dans la fabrication d'un aéroplane. Edouard Fouqueux essaye un planeur de 5 mètres d'envergure en juillet au Champ-de-Manoeuvre ; il avait auparavant expérimenté des cerfs-volants au Fort-l'Empereur. Quant à Léon Mouraret, comptable des Ets Granwick, il persévère dans la construction de son aéroplane. Après avoir fait voler un modèle au 1/10ème à Mustapha, il achève son *Hydro-aéroplane*. C'est un engin ambitieux, assez bizarre, original avec une surface canard orientable autour de deux axes et son empennage arrière cruciforme aux lignes très effilées. La voilure biplane a 11 mètres d'envergure et le tout a 9,50 mètres de longueur. L'atterrisseur est amphibie avec deux longs flotteurs situés à la hauteur des moyeux des quatre roues de grand diamètre. Léon Mouraret compte sur un moteur de canot Mutel de 60 chevaux pour mouvoir l'ensemble et, éventuellement, décoller. Il arrive, le 23 octobre, à faire deux bonds de 200 mètres à environ 40 centimètres du sol sur l'hippodrome de Boufarik. Le deuxième saut s'achève dans une touffe de jujubiers qui ruine ses espoirs.

Plus tard, en mars 1912, Gomila construira à Boufarik un aéroplane à moteur Anzani 25 chevaux qui ne connaîtra pas le succès.

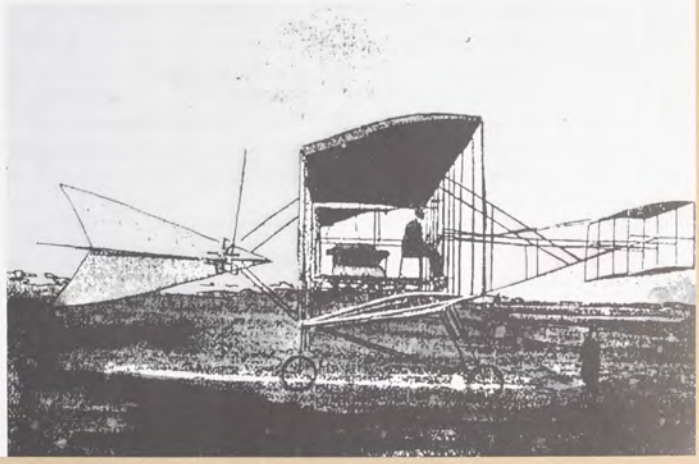
Afin de tromper l'impatience des aérophiles algériens, un concours de modèles réduits est organisé par le journal *L'Algérie sportive* en juillet 1910. Une vingtaine de modèles sont exposés, du 27 novembre au 8 décembre, au musée municipal de la rue de Constantine et les épreuves en vol ont lieu, sans résultats appréciables, le 23 avril.

René Métrot ne perd pas de vue l'Algérie pendant sa tournée de meetings. Il envoie une dépêche, en septembre, au général Bailloud commandant le XIXème Corps : « *J'organise, en octobre prochain, une école de pilotes-aviateurs sur l'aérodrome de Blida. Je me tiens à la disposition de l'Armée pour l'apprentissage des officiers et pour effectuer, dès maintenant, des reconnaissances militaires ou des raids dans le Sud-Algérien. Je m'incorporerais, si nécessaire, dans le service de l'Aviation militaire* ».

Léonce Ehrmann survole Alger en Borel, après avoir décollé du Champ-de-Manoeuvre, pendant la Grande semaine aéronautique de 1912

Léonce Ehrmann va se poser dans le cercle qui sert de cible pour l'atterrissage

L'"Hydroaéroplane" de Léon Mouraret (BD)



1911

Les Algérois, tenus au courant des exploits de René Métrot en Europe et en Egypte, lui font un accueil triomphal à son retour à Alger. L'inauguration de l'école a lieu le 16 janvier ; par un temps splendide, René Métrot et Jean Marcé présentent les premiers élèves : Sneden, Giraud, Vincent Grégori, Holden, Blanc, Jules Dany et Mlle Evis Moore. Le lieutenant du Peuty, du 5ème chasseur d'Afrique, est le premier élève militaire parmi une dizaine d'officiers désignés pour suivre les cours sur les trois biplans. Après un vol d'une demi-heure, René Métrot donne les premières leçons au lieutenant du Peuty, à Vincent Grégori et à Jules Dany, en présence de nombreux spectateurs. Le colonel Edouard Hirschauer, commandant l'Aviation militaire, et le capitaine Hugoni, commandant l'école de pilotage de Châlons, visitent l'école le 28 février, avant de se rendre à Biskra où doit être implanté le premier centre d'Aviation militaire. Evis Moore, première élève-pilote féminine originaire d'Algérie, née Jane Wright et veuve du docteur Denis, sera la première victime féminine de l'aviation, le 21 juillet 1911 à Etampes.

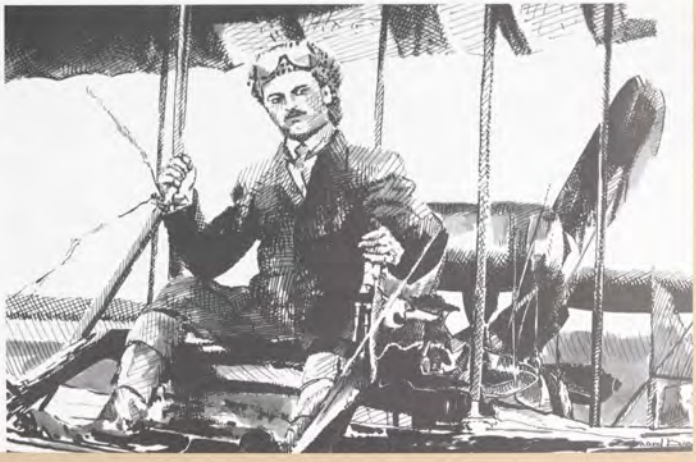
La vogue de l'aéroplane n'a pas supplanté, dans le public, le goût pour l'aérostation. Louis Odin, un métropolitain en hivernage à Alger, débarque avec son sphérique de 1 240 mètres-cubes, baptisé, lui-aussi, *Algérie*. Un rallye auto-ballon est organisé le 29 janvier ; Louis Odin décolle avec A. Wedell, en présence du mécène de l'aviation Ernest Archdeacon, vice-président de la LNA, qui fait une tournée de propagande en Algérie comme délégué de l'Association générale aéronautique. Le rallye est remporté par Coquillat qui s'empare du guide-rope au Hamiz. Après ce vol, Louis Odin et A. Wedell fondent la Société algérienne d'aéronautique pratique (SAAP) 3, place de la Bastille ; cette association, consacrée à l'aérostation, est présidée par de Barry - vice-présidents : Coquillat, François Beuscher, Chapellier et le docteur Rouquet - secrétaires : Léon Mouraret, Massieu, Vidal, Edouard Fouqueux et Malac - trésoriers : Sacerdot et Besson - administrateur technique : Louis Odin - chef de matériel : Blâche.

La SAAP entreprend alors une série d'ascensions au départ de l'usine à gaz du Boulevard Baudin où des collectes sont organisées au profit des soldats du Maroc pendant les opérations de gonflement. Le 9 avril, Louis Odin atterrit à Baba-Hassen. Le 11 mai, nouveau rallye auto-ballon, A. Wedell décolle avec comme passagers Sneden et le baron et la baronne de Viviers ; il atterrit à Mahelma après être monté à 650 mètres, Vidau est vainqueur. Le 21 mai, la nouvelle de l'accident d'Issy-les-Moulineaux, au cours duquel le ministre de la Guerre Berteaux a trouvé la mort, arrive durant les préparatifs de gonflement qui ne peuvent être suspendus et le ballon décolle avec un crêpe noir, monté par Louis Odin et Blâche. Après le décollage, l'*Algérie* survole Birkadem puis Saoula, le guide-rope passe ensuite à moins de 2 mètres du clocher de Draria ; le ballon monte à 3 100 mètres d'altitude avant de se poser à Douera, où il est accroché par Paul Garguic. Le 23 mai, monté par A. Wedell et son épouse, le baron de Viviers et le capitaine Salomon Adam, le ballon traverse toute la baie et va se poser à Fort-de-l'Eau, où les aéronautes sont invités à déjeuner par l'abbé Bado. Le 24 juin, Louis Odin se marie et, à l'instar de Camille Flammarion, il entreprend de partir en voyage de noces en ballon et va se poser, avec son épouse Antoinette, originaire de Cap-Matifou, à Saoula, près de l'oued Kerma.

Le 5 juillet est créé, « *dans le but d'encourager l'aviation en Algérie* » , le Comité d'aviation nord-africain avec pour présidents Charles Legendre (industriel) et Brissonet (négociant) - vice-présidents : docteur Rouquet et Horace de Harven (industriel) - membres : Emile Daragon (ingénieur), Louis Hoste (ingénieur), Georges Vautrin (architecte), Letellier (avocat), Castelli, Paul Cazelles (membre du Conseil supérieur de l'Algérie), Charles Cabaret, Ferdinand Guillot (négociant) et Florent Spitz (dessinateur). L'Aéro-club d'Algérie a été constitué entre-temps comme section de l'Automobile-club d'Algérie (siège social 23, bd Carnot). S. Divielle, premier président de l'Aéro-club, remet à René Métrot et Jean Marcé un insigne "Aviation" à l'occasion du passage du ministre Thierry.

Edouard Paillole, qui débarque à Alger avec son biplan Farman en juin, ne profitera que peu de temps de son brevet tout récent (numéro 516 du 15 juin 1911). Il s'écrase dans la matinée du 14 juillet, après 20 minutes de vol, alors qu'il venait de décoller d'Hussein-Dey pour survoler la revue des troupes au Champ-de-Manoeuvre. Première victime de l'aviation en Algérie, il était né à Mascara en 1880.

Le 24 juin 1911 : Louis Odin et son épouse partent en voyage de noces (BD)



Le Mascaréen Edouard Paillole, première victime de l'aviation en Algérie (BD)

1912

Malgré l'existence du Comité nord-africain d'aviation et de l'Aéro-club d'Algérie, c'est la SAAP qui est chargée d'organiser la Grande semaine d'aviation prévue à Alger du 12 au 19 mai. Le général Bailloud met le Champ-de-Manoeuvre à la disposition des organisateurs et le maire, Charles de Galland, donne une subvention au comité d'organisation, composé de Perrier (secrétaire général du Gouvernement général) et de l'amiral Cros, qui profite de l'expérience du préfet Laserre qui avait organisé la course Saumur - Angers, alors qu'il était en poste en métropole. Les hangars sont installés à côté de l'ancien vélodrome, alors transformé en arène tauromachique.

Plus de 100 000 spectateurs se rassemblent, le samedi 18 et le dimanche 19 mai, au son d'une musique venue d'Ibiza. Le plateau est composé de deux aviateurs : Léonce Ehrmann et Pierre Daucourt, et de deux aéronautes : Paul Leprince et Louis Odin. Léonce Ehrmann arrive, avec son monoplan Borel, de Boufarik où il a participé, devant plus de 30 000 spectateurs, à la fête annuelle sur l'hippodrome ; il dispute, avec Pierre Daucourt (originaire de Troyes) sur Blériot, une course de vitesse, une course poursuite et un lâcher de précision. Les aéronautes, Paul Leprince et son ballon l'*Atlas* et Louis Odin, toujours avec l'*Algérie*, donnent des baptêmes de l'air en captif et font quelques voyages. Aussitôt la fête finie, les participants embarquent sur le *Carthage* à destination de Marseille, où doit se tenir une autre exhibition aéronautique.

1913

Le lieutenant Edmond Gaubert vient faire une démonstration en septembre au Champ-de-Manoeuvre. Né à Alger le 16 mars 1876, ancien champion cycliste bien connu des Algérois, il avait effectué, à 18 ans, Alger - Castiglione et retour en 3 heures 12. Il s'engage dans l'infanterie de marine à 19 ans et participe, à Madagascar, aux combats de Majunga et aux prises de Tananarive et Tamatave où il est gravement blessé. Sitôt guéri, il part guerroyer au Tonkin avant d'entrer à Saint-Maixent. Lieutenant en 1908, il passe dans l'Aviation militaire et obtient le brevet de pilote. Il participe au ciruit européen de 1911 sous le pseudonyme de Dalger, se blesse et perd un oeil près de Villers-Cotteret. Borgne, il commande l'aérodrome de Reims et prend part à la course Paris - Bordeaux et au circuit d'Anjou. Il gagnera les deux premiers prix de l'Aérocible Michelin, fera une nouvelle chute en juillet, puis remportera la course d'hydravions de la Marine à Fréjus en août.

1914

Le 11 janvier, Hanouille, sur Blériot, vient faire une démonstration à Hussein-Dey devant les Algérois émerveillés qui voient pour la première fois un avion "boucler la boucle" et voler sur le dos. Le monoplan avait été exposé, auparavant, au théatre de la rue Michelet pendant les conférences du pilote. Après avoir participé aux meetings de Nice et de Monte-Carlo, Hanouille se tuera en février à San-Sebastian (Espagne), en tombant à la mer après la rupture de son gouvernail de profondeur.

Edmond Gaubert revient à Alger en mars, il fait une conférence le 28 mars à la salle du skating, rue Weisse, et s'installe pour voler à Boufarik, où il donne des baptêmes de l'air et "boucle la boucle" le 18 avril. Le 3 mai, il exécute quatorze boucles consécutives à Alger.

Entre-temps, l'école de pilotage installée sur l'aérodrome de Blida-Joinville par René Métrot et Jean Marcé, essaie de survivre tant bien que mal. Les frais engagés sont trop importants et le matériel volant est à bout de souffle. L'activité doit cesser faute d'argent et d'élèves, les associés se séparent après avoir englouti toutes leurs disponibilités dans l'entreprise.

Les deux biplans Voisin, mis à la vente, ne trouvent pas d'acquéreurs et sont démontés. Les moteurs sont alors utilisés, l'un pour actionner le groupe électrogène qui alimente les lampes à vapeur de mercure du garage de la rue d'Isly, l'autre pour propulser un canot qui, monté par Jean Marcé, gagnera une course organisée par le Sport nautique d'Alger.

René Métrot partira au Maroc reprendre sa carrière d'ingénieur des chemins de fer.

L'Algérois Edmond Gaubert (BD)

Pierre Daucourt (BD)

René Métrot, automobiliste (SH)

Julien Serviès et l'Oranie

1909

Le 29 mars, est créée à Oran une section de la Ligue nationale aéronautique présidée par de Rochefort (directeur de la Compagnie générale transatlantique) - vice-présidents : docteur Gieure, Duret, G. Perrier (secrétaire général de *L'écho d'Oran*), Rozée d'Infreville (chef d'état-major), Fauchon et Bérenger - secrétaires : Jouannault et J. Paloux - trésorier : Alfred Cazes - archiviste : Roux (commerçant). Peu de temps après, Bérenger (adjoint au maire) devient président et de nouveaux membres apparaissent : Engel (ingénieur), Thomas (banquier), les commandants Larrazet et Perret, Philippon de Bailleul et Bosc. Avant même qu'un vol ait été effectué en Algérie, la section de la Ligue offre un prix au premier aviateur algérien qui effectuera 10 kilomètres en circuit fermé.

Julien Serviès réalise le premier vol en Oranie le 14 décembre 1909 à La Sénia, avec un biplan Sommer, sur un terrain mis à sa disposition par Bouisse (fondateur de Bouisseville).

1910

Une grande rencontre aéronautique est organisée le dimanche 9 janvier. Plus de 40 000 personnes se rendent à La Sénia où le meeting doit se dérouler en présence du général Lyautey, commandant la division d'Oran. L'ambiance est orageuse parmi les spectateurs qui attendent impatiemment les décollages. Le Belge Jan Olieslagers décolle très tard, à 17 heures 06 ; il éxécute un piètre saut et manque se faire lyncher en revenant à son point de départ. L'aviateur et son Blériot doivent encore être protégés par les chasseurs d'Afrique et les gendarmes lorsque, après un deuxième essai aussi infructueux, la foule brise les barrières et les chaises du buffet. Jan Olieslagers parvient à faire quelques vols le lendemain puis, le mercredi, il survole Oran à 150 mètres et se pose à la ferme Calmels, à Sidi-Mahrouf, après 48 minutes de vol. Dès lors, par un revirement spontané des Oranais, il devient follement populaire ; il vole tous les jours en améliorant constamment ses performances et arrive à rester en l'air 1 heure 12 le 16 janvier.

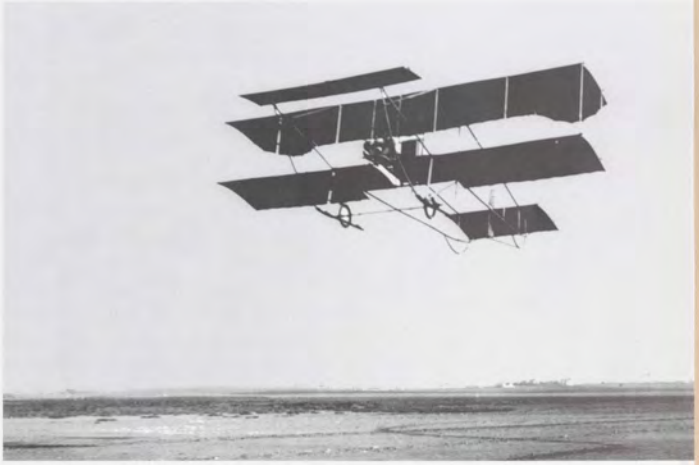
Il faut dire que Jan Olieslagers, qui comptait sans doute sur son expérience d'ancien champion motocycliste pour progresser dans l'art du pilotage, n'avait pratiquement jamais volé avant d'arriver à La Sénia. Il avait seulement effectué quelques bonds à Anvers et n'avait jamais viré avant d'y être contraint lors de son vol sur Oran. Hélas, en décollant pour Sidi-Bel-Abbès le 20 janvier, il accroche les fils télégraphiques qui longent la voie ferrée bordant l'aérodrome et le Blériot s'écrase en flammes. Le pilote s'en tire avec quelques brûlures sans gravité, mais l'aéroplane est entièrement détruit. La générosité oranaise se manifeste aussitôt par une souscription qui permet d'offrir un autre avion au pilote malheureux qui rentre en Europe pour une tournée de meetings.

Jan Olieslagers reparti, Julien Serviès demeure le seul homme volant d'Oranie avec l'aéronaute Georges Cormier qui effectue quelques ascencions en mai avec le *Ville-d'Oran*, un sphérique de 1 200 mètres-cubes. Un rallye ballon-auto est organisé le 7 mai par le Comité des fêtes de l'industrie et du commerce. L'objectif sera difficile à atteindre car le *Ville-d'Oran*, monté par Georges Cormier et Bourgeat, décolle vers 16 heures, se dirige vers Aïn-el-Arba en montant à 700 mètres, puis se pose et passe la nuit sur un îlot du lac de Misserghin.

Julien Serviès continue à s'entraîner régulièrement sur son Sommer à moteur Clément-Bayard et passe avec succès les épreuves du brevet de pilote, le 31 août, devant le commandant Larrazet et le journaliste Alfred Cazes, commissaires de l'Aéro-club de France, en présence du général Lere, commandant la subdivision. Il emmène aussitôt comme passagers Victor Storto, puis Edmond-Paul Vallier, le docteur Maraval, Alfred Cazes, le commandant Larrazet et J. Llobet. Il commence également à s'entraîner en vue de remporter le prix de durée de 2 000 F mis en compétition par François Puech (de Saint-Denis-

Le garage Serviès à Oran ; au plafond, une Demoiselle *de Santos Dumont qui n'a jamais décollé ailleurs que dans ce local* (FS)

Julien Serviès au décollage avec son Sommer (TL)



Le pilote belge Jan Olieslagers

Julien Serviès

du-Sig), il s'agit de battre le record de durée établi par Olieslagers. Le 4 septembre, Julien Serviès emmène en vol l'épouse de François Puech. Il se rend sur l'hippodrome de Perrégaux à l'occasion des fêtes patronales du 10 septembre, en survolant au passage Bou-Henni qui s'appellera plus tard Jean-Mermoz.

Le père de Julien Serviès était arrivé à Saint-Denis-du-Sig avant la guerre de 1870. Il y avait amené une batteuse à vapeur et créé un atelier de forge et charronnage. Il eut l'idée d'accoupler la locomobile à un moulin à huile, après qu'elle eût mis le feu à la batteuse. La production des oliviers sauvages étant insuffisante, il lança avec succès la culture de l'olivier dans la région. Ayant revendu le moulin, il monta un garage (Clément-Bayard) boulevard Magenta à Oran. Julien Serviès naquit le 24 mars 1876 à Saint-Denis-du-Sig. Il travailla au garage paternel puis créa la première ligne d'autocar entre Oran et Mostaganem en 1906, avant de s'intéresser à l'aviation.

Le 9 décembre, cent cinquante personnes se pressent dans la salle du conseil municipal de l'hôtel de ville pour assister à l'assemblée constitutive de l'Aéro-club de l'Oranie, sous la présidence du docteur Maraval ayant à ses côtés les généraux Lyautey et Lere, le préfet Lerebourg et le maire Colombani. Le programme de l'Aéro-club est ambitieux : « *Créer une école de pilotage pour civils et militaires, organiser un circuit du Maroc, mettre sur pied un projet de traversée du Sahara, acquérir un ballon* ». Les membres du comité directeur sont élus par acclamations : docteur Maraval, Bérenger, Duret, Thomas, commandant Larrazet, Prunier, Volhardt, Arambourg, Barrelier, Bourgeat, docteur Colombani, Frette, Gradvohl, Négrel, Julien Serviès, Engel, Henry, Jullian, Rey et Smadja. Dès sa création, l'Aéro-club compte deux cents membres et une section féminine en tête de laquelle s'inscrivent Mesdames Lyautey et Lerebourg. Un accord est conclu avec la Société Guyot, exploitant de l'aérodrome de La Sénia, qui avait de grands projets commerciaux irréalistes.

1911

En janvier, le lieutenant Vétillard, du 2ème régiment Etranger, fait des essais de cerfs-volants à Béni-Ounif et Bocioné construit, sans résultats appréciables, un biplan à Oran. Ils avaient été devancés par de Beaudroit, architecte à Aïn-Séfra, qui avait essayé un planeur de sa conception. Remorqué par une automobile, le 2 novembre 1909 devant 2 000 spectateurs, le planeur s'était écrasé en se brisant une aile. Au deuxième essai, après réparation, c'est le cable qui lâcha et l'engin fut irremédiablement détruit.

Le 28 février, le ministre Albert Sarraut inaugure l'Ecole civile et militaire de l'Oranie, organisée par l'Aéro-club, accompagné du général Toutée (nouveau commandant de la division), du préfet et du maire. Les premiers élèves sont présentés aux autorités : Fulgence Llorca, docteur Maraval, Bellas, Edmond-Paul Vallier, François Puech, Ferdinand Serviès (qui sera lâché le 2 juillet),

Julien Serviès après une compétition automobile (FS)

La famille Alberge, de Sidi-Bel-Abbès, à La Sénia (CA)

Septembre 1910

lieutenant Poissonier et commandant Larrazet. Le vent empêche le décollage du pilote Bonnet-Labranche, venu de métropole pour participer au lancement de l'Ecole.

Le dimanche 11 juin, Julien Serviès effectue le premier voyage aérien en Algérie en décollant d'Oran à 16 heures 55 pour voler vers son village natal, Saint-Denis-du-Sig, où il se pose à 17 heures 25 sur la propriété Escudier. Il est suivi durant tout le vol par des autos et des motos ; il retourne à Oran le lendemain.

Le dimanche 12 novembre, Lucien Serviès montre pour la première fois un avion aux Mostaganémois, sur l'invitation d'un comité présidé par maître Colonieu et composé de Boyer, Cosman, Maury, Henry Yvars, Delprat, Joseph Navarro, Ernest Dermy, Brousse, Bentayoun, Saurin, Abécassis, Girin, David Amar, Edmond Amar, Billet, Elie Clerc, Albert Jobert, Georges Denis, Lemoine, Deville, Dangenne, Mustapha Ben Kritly et Machu. Julien Serviès sort son Deperdussin de l'abri en toile de l'hippodrome de Bourjolly, décolle pour un premier vol à 9 heures 48, pique droit vers la mer, monte à 600 mètres, tourne au large et vient se poser au milieu des applaudissements. Le lendemain, le vent trop fort l'empêche de décoller, mais une nouvelle présentation, qui se termine dans la mer après un rase-vagues trop téméraire, a lieu le dimanche suivant (le pilote est repêché, mais l'avion est perdu).

Julien Serviès, premier pilote de guerre

Le 13 octobre 1911, Julien Serviès, qui vole maintenant sur Deperdussin à moteur rotatif Gnôme, gagne la célébrité en devenant le premier pilote au monde à participer à une opération militaire. La conquête du Maroc-Oriental se poursuit et, si l'armée occupe de nombreux postes aux confins algériens, le pays est loin d'être pacifié et les liaisons sont difficiles. Il se forme alors à Oujda, au centre des opérations militaires, un comité chargé de faire voler Julien Serviès dans une région soumise depuis peu, afin de produire sur les Marocains une impression favorable au prestige de la France. Ce groupement a comme principaux animateurs Legay, Jacquin, Hyppolyte Simon, Régis Sabatier et Lischtenstein.

Les premiers vols de Julien Serviès, rappelé en mission spéciale, ont une forte influence, non seulement dans la zone occupée, mais aussi dans les régions insoumises. Le pacha Si Ahmed Ben Kerroum, à qui Julien Serviès est présenté après un vol, lui serre cordialement les mains en déclarant : *« Ce que je viens de voir dépasse l'imagination, il ne reste plus maintenant aux Français qu'à découvrir le secret de la mort »*. Si Mohamed Ben Abdellouab, dernier ministre de la guerre d'Abd El Aziz, déclare, après avoir perdu la bataille de l'Oum-Er-Rebia remportée Moulay Hafid : *« Si Abd El Aziz avait eu un appareil comme celui-là, il aurait vu venir la mehalla de Moulay Hafid et, connaissant sa force, il n'aurait pas été vaincu »*.

Ces succès engagent l'état-major à utiliser l'aéroplane pour une mission de reconnaissance. Voici ce qu'en dit lui-même Julien Serviès : *« Dans la matinée du 13 octobre 1911, le colonel Henrys me demanda s'il ne me plaîrait pas de remplir, dès le lendemain matin, une mission qui pouvait être des plus convaincantes, mais dont il me signala tous les dangers : une colonne avait quitté Berguent le matin pour rejoindre Oujda. Elle devait se trouver le lendemain dans une région montagneuse où la sécurité n'existait pas encore. Le colonel me demanda si je voyais la possibilité de survoler ces points distants d'Oujda d'une cinquantaine de kilomètres et de me rendre compte s'il ne s'y trouvait pas quelques groupes de rebelles capables de gêner la marche de nos troupes. Le colonel, qui semblait avoir des craintes pour ma sécurité, ajouta qu'à cette occasion les troupes de la garnison feraient des reconnaissances qu'elles poursuivraient le plus loin possible en direction de la colonne, ce qui leur permettrait de pouvoir venir plus rapidement à mon aide en cas d'atterrissage forcé. J'acceptai avec une grande joie... Il était exactement 7 heures 10 quand je quittai le sol. Pas de vent, le ciel était un peu nuageux, mais la visibilité parfaite. Au sud, à une trentaine de kilomètres, se détachait nettement une région montagneuse. C'était là que je devais rejoindre la colonne partie de Berguent... Je passe sur le monument commémoratif de la bataille d'Isly... A 7 heures 22, à une trentaine de kilomètres au sud d'Oujda, mon attention fut brusquement attirée par plusieurs colonnes de fumée à 5 ou 6 kilomètres de moi. Je piquai aussitôt vers le sol, j'aperçus alors des feux de broussailles et autour d'eux environ trois cents*

Le vol de Julien Serviès au Maroc

Julien Serviès

Julien Serviès avec son Deperdussin à Mostaganem (PS)

Marocains. J'étais à peine à 150 mètres d'altitude. Soudain, le bruit de mon moteur attira leur attention et ce fut aussitôt une fuite éperdue de nomades sur leurs rapides chevaux... J'essayai de fouiller de mes yeux le moindre recoin. Allais-je me révéler incapable de préserver nos soldats ? Une agglomération de tentes et de maisons de pierre s'étend devant moi. Ce sont les Aouïnet. Je vire à 90 degrés pour prendre la direction est-ouest à 500 mètres d'altitude. Soudain devant moi, à 7 ou 8 kilomètres environ au nord, j'aperçois un petit nuage de poussière. Je ne puis retenir un cri de joie, c'était la colonne. Je pique jusqu'à faire vibrer les haubans et je survole dans l'ordre, à 100 mètres à peine, l'artillerie, la cavalerie et l'infanterie. Les légionnaires, les bras tendus vers moi, agitent leurs képis et, vingt minutes plus tard, j'atterris à Oujda ». Le retour du pilote est triomphal. Le général Lobby, venu spécialement de Tlemcen, et le colonel Henrys le félicitent chaleureusement.

Julien Serviès effectuera une autre période au Maroc le 22 mars 1912. Il décollera de Merada, passera sur Guercif non encore conquis, traversera la Moulaya, dépassera Bou-Yacouba et Toubi-Bicha, découvrira le gros des forces rebelles qui compte cinq à six mille hommes, le survolera à basse altitude, reviendra par le djebel Melah et, après plus d'une heure de vol en région dissidente, rapportera des renseignements qui contriburont au succès de l'opération. Ces exploits lui vaudront d'être décoré de la croix de la Légion d'honneur. Il sera également promu, insigne distinction, caporal d'honneur du 1er régiment Etranger.

1912

Les 21 et 22 avril, la ville de Sidi-Bel-Abbès innove en créant un grand challenge automobile, aviation, cyclisme, course à pied et athlétisme. Léonce Ehrmann, y participe avec son monoplan Borel et, seul aviateur présent, obtient un succès considérable.

Julien Serviès continue d'avoir une activité débordante, il participe aux fêtes patronales des villes et villages de l'Oranie avec un nouveau Deperdussin en se posant, le plus souvent, sur les hippodromes. Il est le 21 avril à Mascara et le 21 juillet à Gambetta. Le 4 août, il vole à Oran au quartier d'Eckmulh, où un terrain est aménagé derrière les arènes, dans le polygone d'artillerie (les spectateurs sont amenés par tramways spéciaux, dès 4 heures 30 du matin). Il embarque le 5 août pour Vigo, en Espagne, où il fait une démonstration devant le roi Alphonse XIII, avant de se rendre au meeting de Santander.

Il est le 15 septembre à Arzew et les 24 et 25 novembre à Tiaret, invité par un comité composé de personnalité de la région : le docteur Azam (conseiller général), Flutet (maire), Lemoine et Montière (administrateurs), Vaugien (notaire), Philippe Pradel, Abderrahim Aït, Bigarre, Alexis Rousseau, Messiah, Pierre Maunier, Mebarek Bouhakaz, Joseph Serrero, Benaouda Kara, Sliman Fekar, Adolphe Porthe, Rodolphe Rolland, Hauteville, Meissonnier, André Cornud, Mohamed Aïssa, Rémi Boffa et Albert Dolle. Julien Serviès ira ensuite à Tunis, où il sera félicité par le résident général Alapetite.

1913

L'aviation est de nouveau conviée au grand challenge d'athlétisme de Sidi-Bel-Abbès, les 26, 27 et 28 avril. Dès le 26, Pierre Daucourt, qui s'était déjà exhibé à Alger, fait des vols intéressants, mais le dernier jour, le lundi 28, il capote à l'atterrissage et brise son monoplan Borel.

Le 4 juin, l'Ecole civile et militaire de l'Oranie est transformée en Société anonyme présidée par Louis Sénergous (ingénieur), avec comme administrateurs : Soulier (pharmacien), Bendjo (banquier), Macé, Moulin-Krumb, (commerçant), Amoros (industriel), H. Rico (agriculteur à Rio-Salado), Simounet (adjoint au maire) et Piétri (maire de La Sénia). Soulier est directeur de l'Ecole et Julien Serviès en est, bien sûr, le chef-pilote.

Le 11 août, Julien Serviès décolle de Saint-Denis-du-Sig pour aller à Port-aux-Poules, où il fait voler Paul Fouque (de Saint-Cloud). Le 23 août, il bat le record algérien de durée. Il est à Perrégaux le 15 septembre, où il fait une splendide cabriole en écrasant son avion sur les berges de l'oued, à côté des tribunes du champ de courses. Le même mois, il fait voler le général Drude avec un avion de l'Ecole et va atterrir à Charon après avoir survolé les troupes en manoeuvre.

L'Ecole algérienne d'aviation à La Sénia (photo-montage, il n'y a jamais eu autant de hangars et d'avions)

Le 23 août 1913 : Julien Serviès bat le record algérien de durée avec son Borel

Jules Védrines

Le monument souvenir du premier voyage aérien en Algérie érigé à Saint-Denis-du-Sig (YH)

Jules Védrines en Oranie

L'évènement de 1913 est la tournée de Jules Védrines. Déjà célèbre, Jules Védrines arrive en juin dans un enthousiasme indescriptible. Son sens du spectacle et sa gouaille de titi plaisent aux spectateurs de ses vols et de ses conférences. Ses réparties, ajoutées à un sens inné du vol, font de lui un des aviateurs les plus intéressants.

Dès l'arrivée de son Borel à Oran, le 5 juin, il décolle pour Mostaganem et termine le voyage dans la tranchée de la voie ferrée de Mazagran, à la suite d'une panne de moteur. L'hélice est brisée et la cellule légèrement endommagée. Il reprend les vols le 7 juin, après avoir réparé les dégâts. Le 8, il fait son plus long vol, survole Karouba, vire sur la mer, monte à 300 mètres, puis fait plusieurs passages au ras du sol devant les tribunes. Il rejoint La Sénia le même jour en 17 minutes et atterrit dans un cercle de 12 mètres tracé au préalable. Il fait, dans l'après-midi, une exhibition mémorable en survolant le faubourg Carteaux, Gambetta et Oran, en passant sur Santa-Cruz et le Murdjadjo, puis en se posant après une longue spirale moteur coupé. Il effectuera deux autres vols dans l'après-midi et donnera une conférence le soir même au Casino. Il se rend les jours suivants à Sidi-Bel-Abbès et à Mascara, où il se pose le 17 juin devant 10 000 personnes ; il y fait une conférence au théatre avant de participer à la soirée dansante. Il décolle le lendemain pour Saint-Denis-du-Sig, dernière visite avant de quitter l'Oranie.

1914

Julien Serviès parvient à voler au cours du meeting d'Orléansville du 12 avril, malgré le violent sirocco, alors que Fulgence Llorca se retourne au décollage. Le 10 mai, Julien Serviès boucle la boucle pour la première fois et renouvèle dix fois l'exploit en public durant la revue des troupes à l'hippodrome, le 14 juillet.

Aussitôt la guerre déclarée, le 2 août, Julien Serviès donne à l'armée les trois avions de l'école de pilotage et part avec huit de ses élèves, dont ses frères Ferdinand et André. Il commence par participer à la défense de Paris, puis est affecté à l'escadrille de bombardement VB1. Cité deux fois à l'ordre de l'Armée et décoré de la croix de guerre, il est contraint de se poser dans les lignes ennemies, le 6 décembre 1914, dans la région d'Ypres, le moteur de son avion touché par un éclat de shrapnell. Prisonnier avec son observateur, le lieutenant Louis Barrès, il effectuera deux tentatives malheureuses d'évasion. Son plus jeune frère, Ferdinand, pilote de l'escadrille MF32, sera tué en combat aérien, le 22 juin 1915, au cours d'un réglage d'artillerie au Labyrinthe (au nord d'Arras), premier aviateur algérien tué au combat. Son autre frère, André, trouvera la mort à Angers, en 1919, en essayant le bimoteur Letord 7.

Après sa libération, Julien Serviès continuera à se dévouer au service de l'aviation ; le général Edmond Jouhaud lui dira, en lui remettant la cravate de commandeur de la Légion d'honneur, le 12 avril 1960 : *« C'est vous qui par vos premiers vols m'avez ouvert la voie, qui avez été à l'origine de ma carrière d'aviateur »*.


École Algérienne d'Aviation

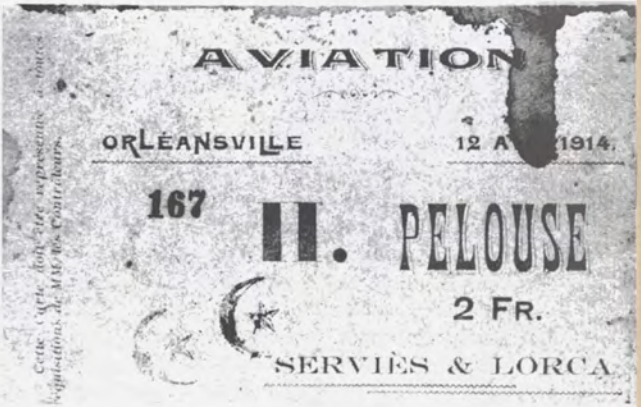
CARTE D'ENTRÉE PERMANENTE

Monsieur Edouard Berge
ET SA FAMILLE (3 PERSONNES)

Oran, le 7 Janvier 1914

LE PRÉSIDENT,

Valable tous les jours y compris les jours de fête aéronautique


AVIATION

ORLÉANSVILLE

12 A 1914.

167

H. PELOUSE

2 FR.

SERVIÈS & LORCA

Ceux, cette fois, ne représentent aucunes réductions de M.M. les Contrôleurs.

Peu avant la déclaration de guerre, Julien Serviès et son équipe d'élèves à La Sénia (FS)

Léonce Ehrmann et le Constantinois

Clément Ader à Constantine

Au mois d'octobre 1882, Constantine reçoit un hôte de marque : Clément Ader, le père de l'aviation française qui, au courant des travaux de Louis Mouillard, vient étudier sur place le vol des vautours, huit ans avant son bond historique.

Après avoir effectué la traversée Marseille - Alger sur le *Ville-d'Oran*, Clément Ader arrive, d'escale en escale, à Philippeville où il s'installe sur une plate-forme du train de Constantine, afin de mieux voir le paysage et les vautours éventuels. Rendu à Constantine, dont il admire le site, il scrute en vain les gorges du Rhumel, va visiter les gadoues et n'hésite pas à sacrifier, sans succès, un âne en appât sur les hauteurs de Sidi-M'Cid. Ce n'est qu'après quelques jours, le temps ayant changé, qu'il obtient satisfaction et voit arriver en grand nombre vautours et gypaètes, attirés par des déchets de viandes et portés par un courant aérien qu'il situe aussitôt. Dès lors, il multiplie les observations et conclut que les vautours utilisent des courants obliques ascensionnels pour se maintenir en l'air sans battements d'aile. Visionnaire, prônant avant tout l'utilisation militaire de l'aviation, Clément Ader tirera, en 1909, la conclusion lucide de son voyage : *« L'Algérie présente la particularité, importante pour l'avenir, d'avoir son territoire sillonné par de grandes voies aériennes, dans lesquelles les avions de guerre pourront voler facilement et économiquement, pour conserver à la France, si elle l'a encore, cette partie d'elle-même ».*

L'aéronaute Charly à Bougie

En 1893, Charly fait une exhibition avec sa montgolfière à Bougie. Il décolle malgré un fort vent de nord-est et part tel un bolide. Il a heureusement laissé sa femme à terre et n'est accompagné que d'un chien et d'une bouée. Il rase les remparts tout en attisant le feu de paille, se trouve d'un bond au rocher des Singes et part vers le phare Carbon, sans s'être élevé de plus de 300 mètres. Il déchire alors l'enveloppe et l'aéronaute et l'animal se maintiennent à l'eau avec la bouée jusqu'à ce qu'un remorqueur aille les chercher à 3 ou 4 miles en mer. L'épouse de Charly ne survivra que peu de temps, quelques mois plus tard elle accrochera le toit d'un gratte-ciel de Chicago en faisant du trapèze sous le ballon de son mari.

Des projets ambitieux

En janvier 1911, Ernest Archdeacon s'arrête à Constantine au cours d'une tournée de propagande pour le compte de l'Association générale aéronautique. Une section locale de l'AGA, présidée par Pernot, est fondée dans le but de créer des aérodromes et faciliter le tourisme aérien. Au mois de mars, la section compte environ soixante-dix membres ; en accord avec le colonel Edouard Hirschauer et le capitaine Desouches, en mission en vue de l'implantation de l'Aviation militaire en Algérie, elle entreprend une action de propagande avec des conférences et des projections, fait des études sur les courants aériens et tente d'installer un aérodrome à Bône. Des délégués sont en place dans le département : Bougault à Biskra, Fiori à Bougie, le docteur Gauthier à Sétif et le docteur Jouane à Guelma.

Léonce Ehrmann le téméraire

Le 11 janvier 1912, Léonce Ehrmann débarque à Alger du *Maréchal-Bugeaud* avec son monoplan Borel à moteur Gnôme 50 chevaux et son "manager" Raffalovitch. Léonce Ehrmann, né à Boufarik le 31 août 1877, est déjà célèbre lorsqu'il arrive à Constantine, le 31 janvier. C'est un athlète, casse-cou et beau garçon, qui a été un des champions cyclistes d'Algérie avant d'aller courir à Paris au Parc des Princes et au vélodrome Buffalo. Amateur de sports dangereux, il a également fait du trapèze volant. Après avoir appris à piloter à l'école Blériot et passé le brevet numéro 646 du 6 octobre 1911, il devient chef-pilote de l'école Patria en Italie, puis chez Pivot à l'école militaire de Mourmelon. Il a été le seul à prendre le vol devant la commission sénatoriale au concours militaire de Reims, bien que n'étant pas engagé, et a participé à plusieurs meetings.

Une grande journée aéronautique se déroule le 4 février 1912 sur l'hippodrome de Sidi-Mabrouk à Constantine. Des trains spéciaux amènent la population de la région environnante, c'est devant une foule considérable que Léonce Ehrmann décolle à 16 heures 30, malgré un fort vent. Ce premier vol est suivi d'une tournée qui le mènera à Bône, Guelma, Souk-Ahras, Tébessa et Sétif (en mars). Il retourne à Alger au mois de mai pour participer à la Grande semaine d'aviation.

Il va ensuite en Europe et se blesse gravement après avoir percuté le sol en vol rasant au cours du meeting de Vienne (Autriche) en juillet 1912, juste après avoir gagné le premier prix de vitesse et avoir été présenté au prince héritier.

Soigné aux frais du gouvernement autrichien durant six mois, il revient ensuite passer une longue convalescence en Algérie avec une jambe folle et envisage alors la traversée de la Méditerranée en avion. Il n'a de cesse de revoler, adapte les commandes d'un autre aéroplane Borel à son infirmité et reprend les présentations téméraires.

Le drame de Bône

Léonce Ehrmann donne une conférence à Bône le 9 octobre 1913 et y revient le 18 avril 1914 pour une journée d'aviation sur l'hippodrome de l'Allélick. Il "boucle la boucle" à deux reprises devant la foule émerveillée et angoissée par son audace. Après avoir été félicité par Barral, président du Comité d'aviation, le député Thomson et l'adjoint au maire Bulliod, et après avoir peut-être survolé le cimetière de Bône, il redécolle pour une présentation encore plus risquée. Les efforts auxquels il soumet son avion au cours d'un vol dos prolongé sont trop importants. C'est la rupture et l'écrasement dans lequel il trouve la mort sous les yeux des spectateurs horrifiés.

Les Bônois conserveront le souvenir du pilote ; un comité, présidé par Paul Bordage, érigera un monument à sa mémoire sur l'hippodrome.

Furtyss, le premier pilote constantinois, est lâché au mois d'avril 1914 à l'école de pilotage de La Sénia, alors que le Comité sétifien pour l'aviation militaire est créé, le 29 avril 1914, pour doter l'armée d'un aérodrome. Ce Comité, présidé par Gravier et Gassiot-Talabot, avec comme membres : René Poulhariès, Louis Vayre, Emile Dony, Magneville et Bize, pense, à juste titre, que la position géographique de Sétif est favorable à l'implantation d'une escadrille militaire et recueille plus de 13 000 F pour y installer un aérodrome, ainsi que des terrains de secours à Bordj-Bou-Arreridj et Ampère.

La suite des évènements donnera raison au Comité sétifien ; c'est dans le Constantinois qu'auront lieu en février 1917, après la révolte sénoussite au Sahara, les premières opérations militaires aériennes en Algérie.

Ballon sphérique sur Constantine (AP)

Léonce Ehrmann

Les premiers pilotes

Le brevet de pilote-aviateur

Le 4 janvier 1909, l'Aéro-club de France octroye, sans examen, seize brevets de pilote-aviateur délivrés par ordre alphabétique à des pilotes chevronnés (le brevet numéro 13 n'est pas attribué et le numéro 5bis est accordé à Ferdinand Ferber à titre posthume).

Le 1er janvier 1910, entre en vigueur la règlementation concernant la délivrance du brevet de pilote-aviateur. Le candidat, âgé d'au moins 18 ans, doit effectuer trois circuits fermés, sans contact avec le sol, d'au moins 5 kilomètres chacun. L'avion doit être arrêté, après chaque circuit, à moins de 150 mètres d'un point désigné à l'avance.

Les épreuves sont modifiées en février 1911. Le candidat doit alors effectuer deux circuits fermés de 5 kilomètres entre deux poteaux situés à plus de 500 mètres l'un de l'autre et une épreuve de hauteur consistant en un "8" à 50 mètres du sol, avec barographe. Il doit se poser, après chaque épreuve, à moins de 50 mètres d'un point désigné à l'avance.

Si de nombreux pilotes volent sans être brevetés, le brevet est cependant exigé de tout pilote faisant une démonstration publique. L'Aéro-club de France délivrera 1 723 brevets avant la Grande Guerre.

Les pilotes-aviateurs nés en Algérie

Les vingt-et-un pilotes ci-dessous, nés en Algérie, se trouvent parmi les mille premiers pilotes brevetés. Quelques-uns se sont fait remarquer : le lieutenant Paul Acquaviva, ancien élève de l'Ecole polytechnique, gagne la coupe Deutsch de la Meurthe, à Caen, et prend part aux grandes manoeuvres de Picardie en 1910 ; il est, en 1911, le premier pilote à expérimenter la TSF à bord d'un avion. René Mesguich, architecte réputé, fera, malgré son âge, une guerre brillante dans la chasse, puis dans l'Aviation maritime, avant de disparaître en hydravion au large de Perpignan le 10 octobre 1917. Edouard Nieuport donnera son nom à des avions réputés (son père était colonel d'artillerie à Blida).

Lieutenant Paul Acquaviva, né le 26-6-1883 à Bône, brevet numéro 68 du 2-5-1910
Lieutenant Roger d'Aiguillon, né le 25-1-1883 à Constantine, brevet numéro 308 du 7-12-1910
Capitaine Albert Balensi, né le 26-10-1877 à Alger, brevet numéro 173 du 9-8-1910
Edouard Beaud, né le 1-4-1885 à Meurad, brevet numéro 150 du 19-7-1910
Jean Benoist, né le 10-9-1880 à Bugeaud, brevet numéro 369 du 3-2-1911
Jacques Chapelle, né le 14-7-1881 à Tebessa, brevet numéro 547 du 28-7-1911
Paul Chausse, né le 2-8-1890 à Sakamody, brevet numéro 519 du 15-6-1911
François Drouhet, né le 24-10-1887 à Fort-National, brevet numéro 727 du 2-2-1912
Léonce Ehrmann, né le 31-8-1879 à Boufarik, brevet numéro 646 du 6-10-1911
Jules Fabre, né le 18-1-1871 à Alger, brevet numéro 967 du 2-8-1912
Lieutenant Edmond Gaubert, né le 22-3-1879 à Alger, brevet numéro 313 du 7-12-1910
Charles Joly, né le 3-10-1879 Alger, brevet numéro 530 du 15-6-1911
Georges-Ernest Mahieu, né le 15-9-1883 à Constantine, brevet numéro 123 du 21-6-1910
René Mesguich, né le 24-7-1874 à Alger, brevet numéro 713 du 12-1-1912
René Métrot, né le 4-1-1877 à Blida, brevet numéro 19 du 6-1-1910
Henri-Eugène Mouchard, né le 28-6-1885 à Bougie, brevet numéro 885 du 25-5-1912
Edouard Nieuport, né le 24-8-1875 à Blida, brevet numéro 105 du 10-6-1910
Edouard Paillole, né le 24-8-1880 à Mascara, brevet numéro 516 du 15-6-1911
Julien Serviès, né le 24-3-1876 à Saint-Denis-du-Sig, brevet numéro 218 du 19-9-1910
Etienne Touzet, né le 5-9-1855 à Alger, brevet numéro 485 du 29-4-1911
Edmond-Paul Vallier, né le 5-8-1882 à Oran, brevet numéro 269 du 19-10-1910

L'AÉRO-CLUB
DE FRANCE
PARIS

Certifie

que Mr Métrot
René
N° 19.

a été nommé

PILOTE-AVIATEUR

le 6 Janvier 1910

LE PRÉSIDENT.

Fédération Aéronautique
Internationale

FRANCE

Nous soussigné, pouvoir sportif reconnu par la Fédération Aéronautique Internationale pour la France certifions que

Mr Ferdinand Seroiès
né à Saint Denis du Sig
le 21 Décembre 1892
ayant remplé toutes les conditions imposées par la FAI a été breveté:

Pilote Aviateur

à la date du 14 Juin 1915
Commission Sportive Aéronautique
Le Président

Signature du Titulaire

N° du Brevet : 2065

2 - 1930-1939, L'ESSOR

Les Fédérations aéronautiques

1930 est l'année du Centenaire. La France, fière de l'oeuvre accomplie depuis un siècle dans sa province, veut mettre en évidence les réalisations qui, dans tous les domaines, transforment l'Algérie en un pays moderne. Tout au long de l'année, des expositions, des conférences, des manifestations et des congrès placent l'Algérie sous les feux de l'actualité française à l'occasion des fêtes commémoratives de la Conquête.

L'année du Centenaire marque le coup d'envoi de l'aviation légère. Lors des meetings organisés dans plusieurs grandes ville (Alger, Oran, Constantine, Bône et Sétif) par la Société pour le développement de l'aviation (SDA) de Maurice Finat, la population découvre les avions mis en service depuis peu en métropole. Les plus prestigieux aviateurs font des démonstrations éblouissantes et, avec les tentatives de records de durée et de distances effectuées à Oran, l'Algérie toute entière vit à l'heure de l'aviation.

Le congrès de la Fédération nationale aéronautique française

Sur invitation de l'Aéro-club de l'Oranie, le premier congrès de la Fédération nationale aéronautique (FNAé) se tient à Oran du 5 au 7 mai 1930, présidé par Rodolphe Soreau, en présence de Victor Laurent-Eynac, ministre de l'Air. En plus de l'Aéro-club d'Algérie et de l'Aéro-club de l'Oranie, vingt-six aéro-clubs métropolitains sont représentés à ces assises, ainsi que diverses organisations aéronautiques. Ce congrès est la première manifestation commune à tous les aéro-clubs de France qui, avec le soudain développement de l'aviation de tourisme, ont ressenti le besoin d'une action concertée en créant, le 6 décembre 1929, la Fédération nationale aéronautique. Tous les problèmes communs d'infrastructure, de matériel, de règlementation, de primes et d'assurance sont abordés par le secrétaire général Rémi Chollat (né à Orléansville), en présence de nombreuses personnalités, dont le député d'Oran Roux-Freissineng, Jacques Bréguet, le commandant Jean Dagnaux et le commandant Jean Baradez.

La Fédération aéronautique nord-africaine

Les aéro-clubs nord-africains avaient, depuis quelques années, entrepris une action commune. En juin 1927, William Billon du Plan, président de l'Aéro-club d'Algérie, réunissait les délégués des quatre aéro-clubs d'Afrique du Nord existant alors : Algérie, Oranie, Maroc et Tunisie, pour créer le Comité d'études aéronautiques d'Afrique du Nord, chargé d'étudier les problèmes relatifs à l'aviation légère et à l'aviation sanitaire. En effet, les responsables des aéro-clubs comprenant que l'aviation de tourisme allait être appelée à se développer, ne voulaient pas rester en arrière du mouvement. Le Comité avait préparé, également, la tournée de meetings de la SDA durant l'année du Centenaire.

Le 3 juillet 1930, le Comité d'étude, devenu Comité d'entente, auquel s'est joint l'Aéro-club de Constantine nouvellement créé, se réunit à Alger pour mettre sur pied la représentation des aéro-clubs d'Afrique du Nord au sein de la FNAé. Une nouvelle réunion aura lieu le 12 décembre.

Début 1933, le Comité d'entente devient la Fédération des aéro-clubs nord-africains (FAéNA), sous la présidence du commandant Laurent, président de l'Aéro-club du Maroc, et les vice-présidences d'Homberger, président du Club aéronautique de Rabat, et René Prévost de l'Aéro-club d'Algérie ; Durney, de l'Aéro-club d'Algérie, est trésorier général ; William Billon Duplan et Julien Serviès sont présidents d'honneur. Pratiquement tous les clubs qui se créent en Afrique du Nord (vingt-trois en Algérie et douze au Maroc et en Tunisie) adhèrent à la FAéNA, dont la première décision est d'organiser le rallye Algéro-marocain du 18 avril 1933.

Le congrès de la FNA en visite à Tlemcen (CS)

Le ministre de l'Air Victor Laurent-Eynac à La Sénia (FD)

Le 12 mai 1930 : visite à La Sénia de Victor Laurent-Eynac et du député Roux-Freissineng (FD)

Henri Bories, président de l'Aéro-club de Mostaganem, est élu président de la FAéNA lors du congrès qui se tient dans les locaux de l'Aéro-club d'Algérie le 23 février 1935, vice-présidents : Homberger (Maroc), Guillon (Tunisie), Louis Durafour (Alger), Henri Fouques Duparc (Oran) et Maurice Bovet (Constantine). Le commandant Devé et William Billon du Plan, présidents d'honneur, assistent à ce congrès au cours duquel l'accent est mis sur l'aviation sanitaire et sur les services que pourraient rendre les aéro-clubs dans ce domaine. Il est préconisé de créer, dans chaque club, une commission médicale d'aviation sanitaire. Un calendrier sportif est également mis au point et il est envisagé d'intensifier l'action de propagande.

Cinquante-cinq mille heures de vol, qui représentent environ dix millions de Francs de chiffre d'affaire, sont réalisées en Algérie par 182 avions de tourisme de 1930 à 1934 ; 15 aérodromes, 20 hangars et 6 club-houses ont été installés de toute pièce par les 23 aéro-clubs qui totalisent 6 500 membres. Trois millions huit cent mille Francs ont été dépensés pour l'infrastructure des aérodromes destinés à l'aviation légère. Dans ce total, la part du ministère de l'Air est de 37 %, celle du Gouvernement général, des départements et des municipalités de 20 %, celle des Chambres de commerce et autres collectivités de 3 % et celle des aéro-clubs eux-même, qui sont endettés de plus de 500 000 F, s'élève à 40 %.

Devant l'ampleur du mouvement d'aviation légère en Afrique du Nord, l'Aéro-club d'Algérie est chargé d'organiser, du 18 au 21 mai 1935, le congrès de la FNAé qui rassemble de nombreux délégués d'associations métropolitaines. La FAéNA est également bien représentée au sein du Comité des aéro-clubs d'Outre-Mer ; créé à Paris, ce Comité, présidé par Paul Reynaud avec Albert Fleury au poste de secrétaire général, rassemble 36 aéro-clubs et participe au premier salon de la France d'Outre-Mer au Grand Palais.

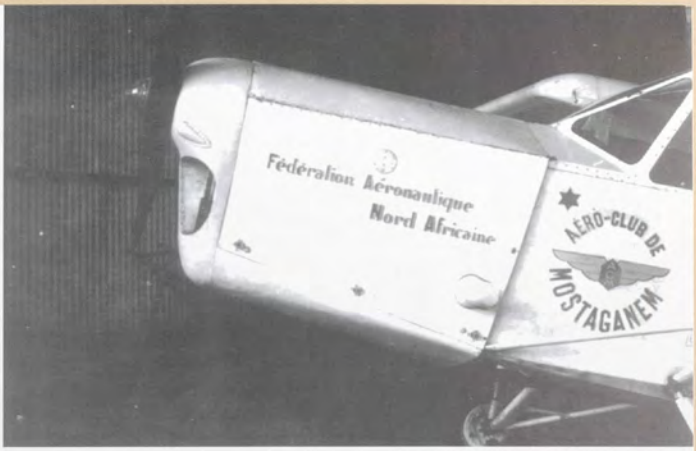
Le 30 novembre 1935, s'ouvre à Alger le congrès de la FAéNA, en présence du champion de vol à voile Eric Nessler venu faire des démonstrations avec un planeur Avia 40P, accompagné de Pierre Massenet, directeur de l'Avia (Centre officiel d'étude et d'application du vol sans moteur) ; Eric Nessler se rendra ensuite à La Sénia, Sidi-Bel-Abbès, Mostaganem et Bougie. Le Comité algérien d'aviation sanitaire est créé lors de ce congrés présidé par le général Féquand, commandant la 5ème région aérienne. L'aviation sanitaire a toujours été présente à l'esprit de la FAéNA ; c'est sur sa demande que le ministère de l'Air accorde, par décret du 14 octobre 1935, une prime de 5 000 F pour l'achat d'un avion transformable en avion sanitaire.

En janvier 1936, les représentants de la FAéNA au congrés de Fédération aéronautique française (ancienne FNAé) obtiennent une répartition équitable des fonds du Sweepstake entre les aéro-clubs métropolitains et algériens. Vingt-cinq aéro-clubs sont représentés lors de l'assemblée générale de la FAéNA le 19 décembre 1936 ; William Billon du Plan est élu président et le journal *le Pingouin*, du Club aéronautique de Bel-Abbès, devient l'organe officiel de la Fédération. Un grand concours nord-africain de modèles réduits est prévu pour 1937 ; l'implantation du Centre de vol à voile du Djebel-Diss commence à être évoquée, ainsi que les difficultés soulevées par l'apparition de l'Aviation populaire.

Le 1er janvier 1937, est appliqué le décret plaçant tous les services de l'Aéronautique civile en Algérie sous l'autorité du gouverneur général qui prend en compte, sur le budget de l'Algérie, l'Etablissement régional de la Navigation aérienne dirigé par Gaston Pourcher et son adjoint Georges Gérard. Il y a alors en Algérie trente-deux aérodromes d'aviation légère, deux aérodromes de l'Aéronautique civile, six aérodromes de l'Aviation militaire et cinquante-deux terrains de secours militaires. La tutelle du ministère de l'Air reste cependant vigilante, comme par exemple lorsqu'il entend s'accaparer et répartir à sa guise les subventions accordées aux aéro-clubs par les Délégations financières dont les ressources proviennent essentiellement du territoire algérien.

Lors du congrès du 4 juillet 1937 de la FAéF, au théatre des Ambassadeurs à Paris, plusieurs représentants des aéro-clubs algériens feront des remarques pertinentes sur l'Aviation populaire et sa promesse : *« demain on volera gratis »*.

Le Caudron Phalène *F-AMKM d'Henri Bories, président de la Fédération* (LB)



Le stand du Comité des aéro-clubs d'Outre-Mer lors du premier Salon de la France d'Outre-Mer au Grand Palais en 1935 (TD)

LOTERIE ALGÉRIENNE

Le billet officiel de la tranche du 14 Juillet, qui a été tirée hier à Cherchell, mettait à l'honneur notre grande aviation.

Il représentait, en effet, à gauche, un hydravion d'Air-France, reliant notamment, chaque jour, la Métropole à l'Algérie, et, à droite, des appareils d'Air-Afrique qui relient périodiquement l'Algérie à tout notre Empire Colonial Africain.

Prochain tirage le 28 Août à Djidjelli

La Fédération aéronautique algérienne

Le 7 janvier 1938, l'ancien ministre Victor Laurent-Eynac arrive avec l'hydravion d'Air France pour participer aux travaux de l'assemblée générale de la FAéNA, ainsi que Rémi Chollat, toujours secrétaire général de la FAéF. Le Maroc se retirant de la Fédération car les problèmes dûs à ses structures administratives sont trop différents de ceux de l'Algérie, la FAéNA devient la Fédération aéronautique algérienne (FAéA).

En 1938, la crise frappe sérieusement l'Algérie par la mévente des produits agricoles. Les clubs ont de la difficulté à maintenir leur activité et Rémi Saint-André, fondateur et secrétaire général de la Loterie algérienne, a l'excellente idée d'associer les clubs à la Loterie. La FAéNA émet des billets au profit des aéro-clubs parmi lesquels un concours est lancé, animé par le journal *le Pingouin*. L'avion *Taupin*, construit à Hussein-Dey, décoré aux couleurs de la Loterie algérienne, se promène longuement au-dessus des villes où ont lieu les tirages et lance des dixièmes en parachute. Le premier tirage du concours a lieu à Cherchell le 14 juillet 1938, suivi du tirage du 28 août à Djidjelli. Les profits retirés de cette opération permettent aux aéro-clubs de subsister à un moment où l'exploitation des avions est de moins en moins rentable. L'opération conjointe de propagande de la Loterie et des aéro-clubs est le premier succès à mettre à l'actif de Rémi Saint-André, futur vice-président de la FAéA, qui aura beaucoup d'autres initiatives afin de promouvoir l'aviation et le sport en Algérie.

Lors de la session de mai/juin 1938 de l'Assemblée algérienne, Amédée Foger fait un rapport sur l'aide apportée par les Délégations financière aux aéro-clubs ou associations. Il y a alors quarante-deux aérodromes et soixante-douze terrains ouverts à la circulation aérienne en Algérie pour 185 avions (113 en club et 72 privés). Les aéro-clubs d'Algérie sont encore représentés au congrès de Dinard de la FAéF du 28 au 30 juillet 1938, et font remarquer qu'ils continuent de payer la taxe "automobile" sur l'essence, alors que les aéro-clubs métropolitains en sont exonérés ; ils soulèvent également le problème qui entrave toujours le développement de la véritable aviation populaire : la suppression de la prime aux brevets.

Le 28 janvier 1939, la FAéA, présidée par William Billon du Plan, tient une de ses dernière réunions. René Prévost, secrétaire-général, et Georges Menais, secrétaire-adjoint, toujours aussi dévoués à la cause de l'aviation légère, animent la séance en présence d'une trentaine de délégués des aéro-clubs affiliés.

La Fédération aéronautique algérienne, dirigée par des personnalités compétentes, a su appuyer les aéro-clubs des trois départements dans leur essor par son action auprès des pouvoirs publics. Son expérience et ses structures, mises en sommeil durant la dernière guerre, ont été suffisamment solides pour relancer efficacement l'activité en 1946.

Congrès de la Fédération aéronautique algérienne, en présence du député de Constantine Emile Morinaud (à gauche), de Gaston Pourcher (au centre) et du général Féquand (à droite), à l'hôtel Saint-Georges à Alger (JB)

L'Aviation populaire

Du Front populaire à l'Aviation populaire

Le 31 janvier 1933, le radical Pierre Cot devient ministre de l'Air dans le premier gouvernement d'Edouard Daladier, puis le restera avec Albert Sarraut et Camille Chautemps jusqu'en en février 1934. Le nouveau ministre se trouve confronté à des problèmes graves et urgents à régler. Malgré les exploits de quelques pilotes, les constructeurs n'arrivent pas à moderniser leur production qui connaît un retard considérable ; le ministre relance alors la politique de prototypes inaugurée en 1928 par l'ingénieur général Albert Caquot. Quant aux compagnies aériennes, qui se débattent au milieu de difficultés financières importantes, il décide la fusion de quatre d'entre-elles et de l'Aéropostale en liquidation, afin de créer Air France. Redevenu ministre de l'Air sous le gouvernement Blum, le 5 juin 1936, après avoir chanté *l'internationale* en compagnie de Jacques Doriot et Maurice Thorez le 14 juillet 1935, Pierre Cot est alors chargé de nationaliser la construction aéronautique dans le programme de Front populaire avant de participer, avec l'Aviation populaire, à l'euphorie des lendemains qui chantent.

En 1936, Pierre Cot déclare : « *La jeunesse française de toute condition sociale aspire ardemment à se livrer au sport aérien qui, jusqu'à ce jour, a été le privilège à peu près exclusif des classes aisées. C'est de cette aspiration qu'est née la mystique de l'Aviation populaire dont il importe au plus tôt de faire une réalité* ». Le ministre charge son ami Jean Moulin de lancer, à partir d'octobre, ce programme généreux qui comporte trois stades - instruction préaérienne à l'école pour les enfants de 9 à 14 ans - entraînement au vol sans moteur de 14 à 17 ans - entraînement au vol à moteur de 17 à 21 ans. Deux principes dominent : la gratuité et la sélection dans un cadre unique. La finalité de l'Aviation populaire, dont l'inspecteur général est le prestigieux pilote de records Sadi Lecointe, semble être plutôt de créer un réservoir de pilotes dans lequel l'armée de l'Air pourrait puiser, surtout en cas de mobilisation générale. En effet, les bases de cette aviation populaire ont de quoi surprendre, ne serait-ce que par la tranche d'âge des jeunes gens concernés qui exclue tous les passionnés plus âgés, et les jeunes filles.

Après avoir envisagé de confier le programme à des associations montées sous le signe de l'Aviation populaire, le ministère se tourne vers les aéro-clubs, qui ont au moins le mérite d'exister, tout en les menaçant de créer de nouvelles associations dans les zones d'action de ceux d'entre eux qui ne consentiraient pas à monter une section d'Aviation populaire. La composition obligatoire d'une section a de quoi inquiéter les plus conciliants des présidents de clubs. En effet, il est exigé, entre-autre, que l'aéro-club admette dans son conseil d'administration, pour la gestion de la section d'Aviation populaire qui sera entièrement autonome : un représentant local du ministère de l'Air, un membre de l'Enseignement désigné par le ministère de l'Education nationale et un délégué de la Confédération générale du travail, désigné par l'Union départementale des syndicats confédérés. Outre le fait qu'il apparaît illégal d'admettre dans le conseil d'administration d'une association des personnes non élues, les dirigeants de clubs, qui connaissent la fragilité de leurs associations, rechignent à mettre le loup dans la bergerie.

Une réquisition pure et simple est même envisagée par l'Aviation populaire qui, tout en se gargarisant de belles paroles et de programme fastueux, se trouve tentée de faire main-basse sur les avions des aéro-clubs, lesquels peuvent être soucieux en entendant le ministre déclarer : « *L'expérience acquise par les clubs rattachés à la Fédération aéronautique française et les moyens dont ils disposent peuvent être judicieusement mis en oeuvre* ». Les aéro-clubs devant rendre leur réponse avant le 1er septembre 1936, une concession leur est faite : « *pour ne pas donner à la règlementation envisagée un cadre trop rigide* », en remplaçant le délégué de la CGT par : « *une personnalité représentant les éléments populaires locaux* ».

Pierre Cot, certainement convaincu de l'intérêt de l'Aviation populaire, se met lui-même à apprendre à piloter tout en instaurant, paradoxalement, le brevet du 2ème degré, beaucoup plus onéreux que l'an-

cien brevet de tourisme. En attendant que les belles promesses se réalisent, la situation des aéro-clubs se dégrade rapidement avec la supression des primes concernant les brevets et les avions.

Dans ce système prémilitaire, copie assez inattendue en France de ce qui se pratique dans l'Allemagne nazie et l'Italie fasciste, on peut se demander où auraient bien pu continuer à voler économiquement, après 21 ans, les jeunes gens qui auraient été breveté dans une section d'Aviation populaire. La réponse est donnée à partir de 1937 quand le caractère prémilitaire s'accentue encore, alors qu'aucun matériel volant n'est encore en place ailleurs que dans les aéro-clubs traditionnels : la sélection prévue aux différents stades devient draconienne et le troisième stade précède l'engagement de trois ans comme boursier de pilotage.

Cent deux millions de Francs ont été alloués en 1936 et 1937 à l'Aviation populaire. Soixante millions sont accordés en 1938 où il devient nécessaire pour les candidats de passer la visite médicale du personnel navigant de l'armée de l'Air.

Trois mille trois cent deux brevets du 1er degré et 1 147 du 2ème degré ont été obtenus en métropole depuis 1936 dans les 183 section d'Aviation populaire. Le coût moyen du brevet s'élève à 34 000 F, alors qu'un brevet passé en aéro-club revient environ à 15 000 F. Huit cent quatre-vingt trois brevets de pilotes de planeur ont été obtenus durant la même période dans les 45 sections de vol à voile.

Début 1939, sous la pression de la crise internationale, l'Aviation populaire est liquidée et les structures mises en place sont reprises, avec les même principes de sélection, par l'Aviation prémilitaire, alors que le matériel arrive enfin en quantité. Malgré l'importance des moyens mis en oeuvre, une poignée de jeunes gens seulement parviendra à intégrer l'armée de l'Air et à suivre le stage de pilote militaire. Quant aux autres, ils n'auront eu que la déception de cesser brutalement de voler.

L'Aviation populaire et les aéro-clubs d'Algérie

Les aéro-clubs algériens n'avaient pas attendu les instances ministérielles pour créer une aviation popularisée avec des sections de cadets, de vol à voile et d'aviation légère, pour lesquelles les efforts réunis de tous les membres des clubs, des élus locaux et des services administratifs valaient mieux que n'importe quelle promesse de manne providentielle.

Le 29 août 1936, la Fédération aéronautique nord-africaine se réunit en assemblée extraordinaire afin d'étudier la création au sein des aéro-clubs d'une section d'Aviation populaire. L'accent est mis sur la difficulté de réduire le coût de l'heure de vol en attendant le matériel et les moyens promis par le ministère. Il est clair, par ailleurs, que l'intrusion de la politique dans des associations statutairement neutres ne peut que détruire l'harmonie entre les membres.

Le 12 avril 1937, Sadi Lecointe visite les aéro-clubs basés à Alger : l'Aéro-club d'Algérie, l'Aéro-club Jean Mermoz, les Sauterelles et le Club d'aviation légère amateur d'Alger ; à sa demande, est organisée en commun une section d'Aviation populaire présidée par René Prévost, assisté de Marcel Kraft et Georges Menais. L'action de cette section se bornera à une propagande en milieu scolaire, beaucoup moins efficace que la campagne entreprise quelque temps auparavant par Pierre Laffargue, sous l'égide des Groupes laïques d'études d'Alger.

Sur les 160 millions votés pour l'Aviation populaire, l'aviation nord-africaine n'a reçu que des sommes dérisoires dont la plus grande partie est allée à des groupements essentiellement politiques qui n'avaient même pas d'avions ni de planeurs. William Billon du Plan dira, lors de l'assemblée générale de l'Aéro-club d'Algérie du 31 mars 1938 : « *Aviation populaire, généreuse pensée, transformée par certains intoxiqués de politique en brûlots d'attaque contre les aéro-clubs avec la pensée suivante : ceux qui n'ont pas volé avant vont voler et ceux qui volent déjà ne voleront plus. La première affirmation est restée vaine et la seconde pourrait se réaliser. L'Aviation populaire n'existe pas en Algérie et a de piètres résultats en métropole. L'offre de collaboration de l'Aéro-club d'Algérie à l'Aviation populaire est restée pour compte* ».

Les brevets et les primes

Le brevet de pilote de tourisme

La délivrance du brevet de pilote civil, suspendue à la déclaration de guerre le 2 septembre 1914, n'est rétablie qu'en 1921. De 1914 à 1921, l'armée délivra 16 934 brevets de pilote militaire qui étaient cependant conformes aux normes civiles de la Fédération aéronautique internationale.

A partir du 1er janvier 1921, et jusqu'au 31 mars 1931, le sous-secrétariat d'Etat à l'Aéronautique, puis le ministère de l'Air, délivrent 736 brevets de pilote-aviateur de tourisme premier et deuxième degrés (dont 203 pour l'année 1930). Pour être breveté, le candidat doit avoir plus de 18 ans. Les épreuves pratiques, communes aux deux degrés, comportent une montée à 2 000 mètres avec atterrissage en vol plané et cinq "8" entre deux poteaux distants de 500 mètres. L'entraînement en vue du premier degré est de 15 heures de vol minimum, augmenté de 25 heures seul à bord et d'une épreuve théorique pour l'obtention du deuxième degré. Le brevet du 1er degré n'autorise pas l'emport de passagers et interdit de voler au-delà de 10 kilomètres de l'aérodrome de départ. Le renouvellement annuel nécessite un certificat médical et 3 heures de vol dans les six derniers mois. Le brevet peut être également obtenu par équivalence avec le brevet de pilote militaire. L'arrêté du 10 février 1926 modifie les épreuves pratiques en imposant un vol d'une heure au-dessus de 2 000 mètres de hauteur, un vol plané à partir de 1 500 mètres de hauteur avec atterrissage à moins de 150 mètres d'un but fixé et cinq "8" autour de deux repères distants de 500 mètres, avec atterrissage à moins de 50 mètres d'un but fixé.

Le 3 décembre 1930, apparaît le brevet unique de tourisme qui sera délivré par l'Aéro-club de France à partir du 1er avril 1931. Le candidat doit être âgé de plus de 17 ans et totaliser plus de 15 heures de vol et 30 atterrissages seul à bord. L'épreuve consiste en un examen théorique, un vol plané à partir de 600 mètres de hauteur avec atterrissage à moins de 150 mètres d'un but fixé et cinq "8" à une hauteur constante de 200 mètres, avec atterrissage à moins de 50 mètres d'un but fixé.

Pierre Cot rétablit le brevet de tourisme à deux degrés le 12 septembre 1933, applicable le 10 octobre. Le premier degré reste inchangé mais est limité au pilote seul à bord. Pour obtenir le deuxième degré, le candidat doit effectuer 3 000 kilomètres avec 5 atterrissages sur des aérodromes différents distants de 20 kilomètres minimum (1 000 kilomètres peuvent être remplacés par 20 heures de vol) et deux voyages en ligne droite de 500 kilomètres dans la journée. Compte-tenu des difficultés géographiques et de la faible densité des aérodromes, des modifications sont apportées aux conditions d'obtention en Algérie : 1 000 des 3 000 kilomètres peuvent être remplacés par 10 heures de vol, les deux voyages sont compris dans les 3 000 kilomètres et le tiers des 3 000 kilomètres peut être effectué accompagné d'un autre pilote. Devant les protestations soulevées par ce nouveau brevet du deuxième degré, les conditions de délivrance sont assouplies le 1er mai 1935. Il suffit alors de faire 15 heures de vol après l'obtention du premier degré, pratiquer cinq aérodromes à plus de 20 kilomètres et parcourir 300 kilomètres en ligne droite en une journée. Les détenteurs du premier degré sont autorisés à transporter des passagers et ceux qui l'ont obtenu avant le 10 octobre 1933 ont le deuxième degré par équivalence.

En 1930, une subvention de 3 000 F est accordée pour chaque brevet passé entre 18 et 30 ans. Cette prime est ramenée à 1 500 F en 1932 puis à 1 000 F le 29 mars 1935, sous réserve d'avoir entre 18 et 27 ans ; elle disparaît avec la création de l'Aviation populaire. Parallèlement, le ministère de l'Air rembourse les frais du brevet, avec un plafond de 6 000 F, aux appelés ou engagés par devancement d'appel.

Soixante-six brevets de pilote sont délivrés sur épreuves en Algérie entre le 1er avril 1931 et le 31 décembre 1932 et 152 en 1933. Fin 1934, 389 pilotes auront été formés en Algérie et 837 fin 1937 (533 pilotes ont été formés dans toute la France et la France d'Outre-Mer entre le 1er avril 1931 et le 31 décembre 1932, 724 en 1933, 777 en 1934, 1 175 en 1935, 1 600 en 1936 et 2 390 en 1937).

BREVET D'APTITUDE

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE

Le titulaire ne peut circuler comme pilote d'avion de tourisme que si le présent brevet est accompagné d'une licence dûment valide.

Le brevet d'aptitude de **Pilote d'avion de tourisme** n° 2952 en date du 25 Juillet 1934 a été délivré à M. Durand, Marcel pour les types d'appareils suivants : (Voir licence page 7).

A Paris, le 25 Juillet 1934

P. Le Directeur de l'Aéronautique Civile

AÉROCLUB DE FRANCE — L.F. PRÉSIDENT — COMMISSION D'APTITUDE

BREVET D'APTITUDE

ETAT-CIVIL	SIGNALEMENT
Nom : Durand	Taille
Prénoms : Marcel, Charles	Cheveux
Nationalité : Française	Front
Lieu de naissance : Bansville (Alger)	Sourcils
Date de naissance : 18 ja[illegible]r 190[illegible]	Yeux
Domicile : au Borrom[illegible] Fontaine Ch[illegible] près Ain Yagou[illegible] (Constantine) Algérie	Nez
	Bouche
	Barbe
	Menton
	Visage
	Teint
	Signes particuliers

BREVET D'APTITUDE.

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE :

Le titulaire ne peut instruire en [illegible] de tourisme que si le présent brevet est accompagné [illegible] valide.

Le brevet d'aptitude de Pr[illegible]É-LOTEUR d'~~hydravions~~ d'avions(1) de tourisme, N° [illegible] en date du 15 MARS 193[illegible] a été délivré à M. Duchêne-Marullaz déjà titulaire du brevet d'aptitude d'avions(1) ~~d'hydravions~~ de tourisme (2e degré) N° 482.

Alger le 15 MARS 1938

Le Directeur de l'Aéronautique civile, P. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL et par autorisation Le Chef du Service Central de l'Aéronautique Civile,

(1) Rayer ce qui n'y intéresse pas.

BREVET D'APTITUDE.

ÉTAT CIVIL.	SIGNALEMENT.
Nom : Duchêne-Marullaz	Taille :
Prénoms : Jacques, Charles, Léon	Cheveux
Nationalité : Française	Front
Lieu de naissance : Kola[illegible]	Sourcils
Date de naissance : 16 [illegible] 19[illegible]	Yeux
Domicile : 12 B[illegible] Alger	Nez
	Bouche
	Barbe
	Menton
	Visage
	Teint
	Signes particuliers :

[30092]

Le brevet de moniteur

L'arrêté du 25 décembre 1934, signé du général Denain pour entrer en vigueur le 1er février 1935, crée le brevet de moniteur. Le candidat doit avoir le brevet du deuxième degré, totaliser plus de 200 heures de vol après le brevet et passer l'examen théorique du brevet de pilote de transport public. Il est désormais interdit de donner des leçons de pilotage sans détenir ce brevet ; dans la pratique, de nombreux pilotes de tourisme dispenseront bénévolement l'instruction en vol.

Le brevet de pilote-estafette

L'arrêté du 9 mai 1934 permet aux pilotes de plus de 30 ans, brevetés deuxième degré, ayant effectué plus de 20 heures de vol depuis le brevet, d'obtenir le brevet de pilote-estafette. Les pilotes-estafettes ne sont pas autorisés à s'entraîner dans les Centres de réserve, mais peuvent être appelés à participer à des manoeuvres en utilisant des avions réquisitionnés pour la circonstance. Les pilotes de tourisme plus jeunes, qui ont plus de 100 heures de vol, peuvent, depuis l'instruction ministérielle du 27 juin 1931, passer le brevet de pilote militaire au cours d'une période ; ils obtiennent alors toutes les prérogatives des pilotes réservistes. Les jeunes gens incorporables, titulaires du brevet de pilote de tourisme obtenu avec ou sans bourse de l'armée de l'Air, peuvent devenir pilotes militaires après engagement de 3 ans.

Les brevets de pilotes de planeur

Il est nécessaire, pour obtenir le brevet A, d'effectuer 30 secondes de vol avec atterrissage correct. Pour le brevet B, il faut effectuer une minute de vol avec deux courbes en "S" et deux vols de 45 secondes et, pour le brevet C, voler 5 minutes à une altitude supérieure à celle du point de départ. Trente-huit brevets A, B et C sont délivrés en 1930 pour toute la France, 104 en 1931, 162 en 1932 et 259 en 1933.

Les primes pour les avions

En 1929, le ministère prévoit de promouvoir l'aviation de tourisme par une série de mesures : primes d'achat et d'utilisation pour les avions de construction française, primes de vol, crédits pour la construction de prototypes, réalisation d'un concours, mise à la dispositions des aéro-clubs de trente Hanriot 14, création et amélioration des aérodromes.

Un système complexe de primes est mis en place le 17 avril 1930. A titre d'exemple, l'acheteur d'un Potez 36 de 95 chevaux (valeur 62 000 F) touche une prime fixe de 8 000 F, une prime de charge utile de 10 000 F, une prime de puissance de 9 000 F et une prime de sécurité de 1 800 F. A ce total de 27 000 F s'ajouterait 20 % si le propriétaire est pilote de réserve. Les primes horaires d'entretien sont calculées sur le nombre d'heures de vol annuel, 65 F entre 100 et 150 heures, 85 F entre 150 et 200 heures, 135 F entre 200 et 250 heures et 160 F au-desus de 250 heures. Les primes d'entretien sont réduites de 30 % pour les avions ayant un moteur étranger. Les avions primés doivent porter une étoile à six branches, rouge sur fond blanc, sur les côtés du fuselage. Le Caudron 270 *Luciole*, vainqueur du concours, se voit accorder une surprime de 10 000 F.

Huit avions pour l'Algérois et 24 pour l'Oranie ont été primés au 15 mai 1932. Le système de primes est fréquemment modifié par suite du nombre croissant de demandes. Par arrêté du 27 juin 1932, les primes passent à 30 000 F pour un triplace plus 100 F par cheval de 40 à 60 chevaux et 200 F de 60 à 120 chevaux pour les moteurs français. Une prime kilométrique s'ajoute de 0,5 F au kilomètre pour les monoplaces et de 1 F pour les multiplaces, plafonnée à 6 000 F par semestre pour les particuliers et 10 000 F pour les aéro-clubs (sous réserve d'avoir parcouru au moins 8 000 kilomètres dans l'année). Les avions de plus de 200 chevaux ne sont plus primés.

Fin 1933, il y a 130 avions de tourisme primés en Algérie, 47 dans l'Algérois, 68 en Oranie et 15 dans le Constantinois (il y a alors 825 avions de tourisme en France et en France d'Outre-Mer). Fin 1934, 182 avions, dont 6 étrangers (pour 866 avions de tourisme en France et France d'Outre-Mer), ont été achetés par les aéro-clubs algériens qui ont reçu 4 300 000 F de primes pour l'achat de ces avions d'une valeur totale de 12 000 000 F. Le total des avions de tourisme basés en Algérie se stabilisera autour de 200 jusqu'en 1939, alors qu'il sera de 1 300 en 1936 pour toute la France.

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE
INTERNATIONALE

AÉRO-CLUB DE FRANCE

Nous soussigné pouvoir sportif reconnu par la **Fédération Aéronautique Internationale** *pour la France, certifions que :*

M Pierre Laffargue

né à Decazeville

le 24 Decembre 1897

ayant remplit toutes les conditions imposées par la F.A.I. a été breveté

Pilote d'Avions sans moteur
Catégorie A

à la date du 14 Decembre 1936

Commission Sportive

Le Président : Michaux

Signature du Titulaire : Laffargue

N° du Brevet : 693

Le titulaire ne peut exercer les fonctions de pilote-moniteur de planeurs que si le présent brevet est accompagné d'une licence dûment validée.

BREVET
DE PILOTE-MONITEUR DE PLANEURS

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE

Le Brevet de **PILOTE-MONITEUR DE PLANEURS** a été délivré à

Mr Aquilee Costa

né à Paris

le 15 Avril 1904

N° du Brevet 30

A Paris, le 12 Juillet 1937

Pour le Directeur de l'Aéronautique civile,
le Président de l'Aéro-Club de France :

ÉTAT-CIVIL

Nom : Costa

Prénoms : Andre

Nationalité : Française

Lieu de naissance : Paris

Date de naissance : 15 Avril 1904

Domicile : 51 Boulevard Algérie

SIGNALEMENT

Taille

Cheveux

Front

Sourcils

Yeux

Nez

Bouche

Barbe

Menton

Visage

Teint

Signes particuliers :

3 - ALGER

L'Aéro-club d'Algérie

Au lendemain de la Grande Guerre, l'Aéro-club d'Algérie a une activité réduite. Il regroupe d'anciens pilotes et observateurs militaires et des sympathisants de l'aviation, mais l'absence d'avions légers d'une utilisation pratique empêche toute activité aéronautique de tourisme.

En 1922, un groupe d'amis, parmi lesquels William Billon du Plan, S. Divielle, René Prévost, William Harrisson, Gaston Pourcher (directeur du service de la Navigation aérienne), Ducasse (as de guerre), Jougla, Fabreguettes et le colonel Varaigne, décide de redonner vie à l'Aéro-club d'Algérie qui n'était jusqu'alors qu'une section de l'Automobile-club d'Algérie. Les statuts sont déposés le 5 décembre 1922, sous la présidence de Julien Laurens, et l'Aéro-club d'Algérie est affilié à l'Aéro-club de France en décembre 1923. Toujours faute d'avions fiables, l'activité se résume à des banquets, des fêtes et des conférences comme celle de l'aviatrice Marie Marvingt le 8 juillet 1922, au Splendid-cinéma, ou celle du comte Henry de la Vaulx, président de la Fédération nationale aéronautique et de la Ligue nationale aéronautique, au Théatre municipal, le 23 février 1923, devant 2 000 personnes.

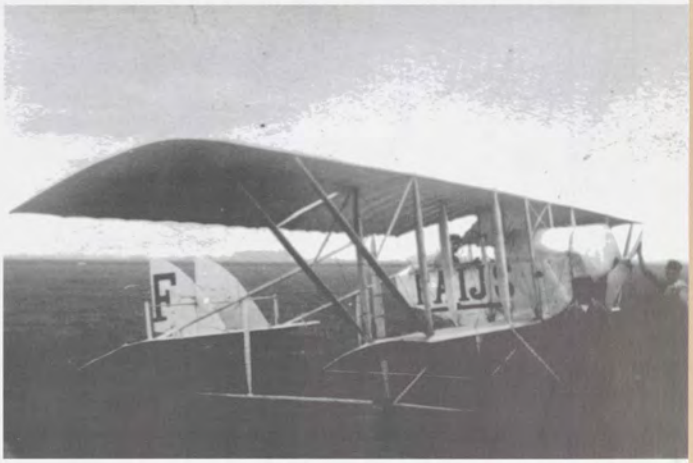
Entre-temps, André Rolland monte une entreprise : France-aviation (chef de centre : Prou) qui, en convention avec l'armée (contrat de septembre 1925 avec les écoles Paul-Louis Richard), entretient les pilotes réservistes sur des avions Sopwith SOP 1. L'inauguration de France-Aviation, à Maison-Blanche, a lieu en février 1926. La pléiade d'anciens pilotes militaires, pour la plupart anciens pilotes de guerre, qui vole à France-Aviation forme le noyau de l'Aéro-club : André Giraud, François Foguès, Auguste Pershon, Victor Carue, Henri Cazeaux, Maurice Campagnac, Yves Lazard, Emmanuel Francoz, Roger Vuillemenot, Emile Bonin, Robert Fourcade, Paul Homo, Georges Borgeaud, Geneste, Amédée Rocca, Willliam Harrisson, Pierre Bresson, Edouard Laïck, Mathieu de Tonnac de Villeneuve (4 victoires aériennes), Louis Roidot, Gilbert Loup, Sansön, Pierre Clément, Robert Volmerange, Lecutier, Claude Cusin, François Morandini, Robert Jumeau, Jean Merigon, Alexis Post, André Chambaud, André Heinzelmann, Jacques Adam, Auguste Villard, Louis Mordellet, Charles Daclin, Charles Simon, Pierre Portevin, Honoré Dumestre, Roger Lajous, René Bouderaud, Roger Duprat, Pirel, Henri Roure, Maurice Wright, Tabuteau, Pierre Gerner, Maurice Flottes et Charmond. Pour maintenir l'esprit aéronautique et intéresser davantage les pilotes réservistes, des meetings, des coupes et des compétitions sont organisés régulièrement, avec un grand succès, par France-aviation qui fait de la bonne propagande en organisant ces manifestations. Le meeting du 6 juin 1926 rassemble plus de 20 000 personnes à Maison-Blanche.

William Billon du Plan prend la suite de Julien Laurens à la présidence de l'Aéro-club. Il crée une école prémilitaire de mécaniciens qui commence son activité en septembre 1926, animée par René Prévost et Henri Rebut, directeur de l'hydrobase de l'Agha.

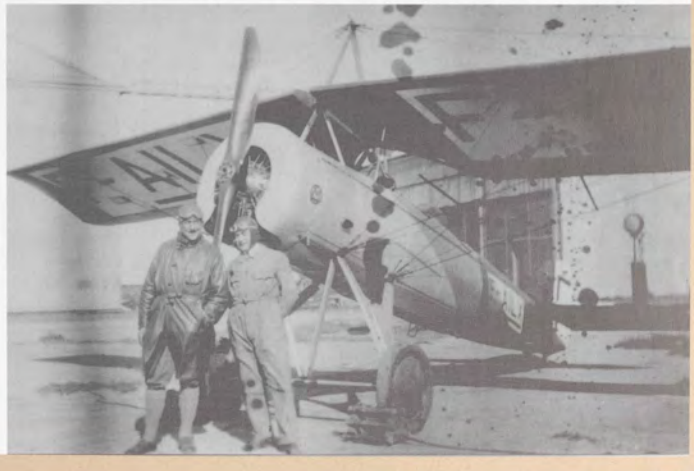
Début 1927, l'Aéro-club aide Emile Bonin, ancien pilote de guerre de l'escadrille des Cigognes qui avait auparavant tenté de créer un aéro-club à Sétif, à lancer une école de pilotage avec le pilote oranais Louis Roidot : le Centre d'aviation civile et privée de Maison-Blanche. Le Centre exploite le Hanriot 14 (moteur rotatif Gnôme) F-AIDV, le Spad XVI F-AGDS et un Nieuport 38. Les installations consistent en un petit châlet avec bar construit par l'Aéro-club sur l'aérodrome de Maison-Blanche. Marcel Morand de la Genevraye et Lucien Grach, minotier à Tiaret et coureur automobile réputé sur Amilcar, y commencent leur entraînement en vol en mars. C'est la première activité aéronautique sportive à Alger depuis les vols des précurseurs avant la guerre.

Formasero, Knecht et Georges Descamps devant le Nieuport 38 du Centre d'aviation civile et privée de Maison-Blanche (PL)

Le Caudron G3 de Roger Vuillemot et Vidal (FR)



Vilette et Jean-Marie Fraix devant le Morane-Saulnier 139 de Vuillemot et Vidal (FR)



Emile Bonin (BD)

Marcel Morand de la Genevraye (BD)

En même temps qu'Emile Bonin, deux autres anciens pilotes militaires, Roger Vuillemenot et Vidal, créent une école de pilotage avec les moniteurs Vilette et Robert Petit. Ils finissent de remonter leur premier avion, le Caudron G3 F-AIJS, le 15 mars 1927. Sur cet avion, sur le Morane-Saulnier 139 F-AILX et sur un Hanriot 14, Vilette forme le premier pilote d'avion de tourisme en Algérie : Jean-Marie Fraix, qui sera breveté le 7 janvier 1930 sous le numéro 467. Vilette et Jean-Marie Fraix seront légèrement blessés, au mois de mai, dans un accident à Bou-Medfa (auparavant, Vilette avait donné le baptême de l'air sur le Morane-Saulnier 139 à Madame Pradal, âgée de 92 ans).

En 1928, une petite entreprise, Alger-Aviation, dirigée par René Durand, tente de survivre avec un Hanriot 14. Le chef-pilote Estradère participe au tournage du film *La Symphonie Pathétique* à Bou-Saada et à Maison-Blanche, avec l'acteur Georges Carpentier, avant que la société disparaisse.

Le gala du 25 janvier 1929, organisé par l'Aéro-club d'Algérie, obtient un succès considérable. Les pilotes réservistes rassemblent beaucoup de monde autour d'eux. Leurs évolutions sont toujours suivies de près par la populations comme, par exemple, lors du Concours de style et d'atterrissage de juin 1928, remporté par François Foguès.

Marcel Morand de la Genevraye

Marcel Morand de la Genevraye, premier élève-pilote à s'inscrire à l'école d'Emile Bonin, est né dans une famille d'agriculteurs d'Affreville le 7 janvier 1902. Lâché le matin du 12 mars 1927, après un mois d'entraînement et 72 tours de piste en Hanriot 14, il devient rapidement populaire. Ses prouesses sont l'objet de toutes les conversations. Son exemple est communicatif et les gens se pressent pour prendre le baptême de l'air avec Emile Bonin ou Louis Roidot.

Le jeune pilote est félicité, le 13 mars, par Gilbert Sardier, as de guerre et président de l'Aéro-club d'Auvergne, qui vient, au cours de son voyage de noces, rendre visite à l'Aéro-club d'Algérie. L'après-midi même, Gilbert Sardier survole, avec Emile Bonin, le corso fleuri sur les boulevards. Marcel Morand de la Genevraye se rend à Marseille à la mi-avril pour passer les épreuves théorique du brevet de pilote.

Le premier élève-pilote algérois n'arrivera malheureusement pas au brevet et sera la première victime de l'aviation légère d'après-guerre. Marcel prend place, le 8 mai 1927, dans le Spad, avec Emile Bonin et le parachutiste René Granveaud qui doit être largué au cours d'un meeting sur l'aérodrome d'Hussein-Dey. L'avion, sans doute surchargé, s'écrase et les trois occupants sont tués. Lors des obsèques, le cortège passe rue d'Isly où les magasins baissent leurs rideaux en signe de deuil. Cet accident marque la fin du Centre d'aviation civile et privée de Maison-Blanche.

Jean-Marie Fraix, premier pilote de tourisme algérien

République Française

SERVICE
de la
NAVIGATION AÉRIENNE

BREVET
DE
pilote d'avions de tourisme (1er degré)

Délivré à Mr Fraix Jean

Le 7 janvier 1950.

P. O. L.
de la Direction de l'Aéronautique

La Directeur du S.N.Ae.

N° 2.467

Nom et Prénoms du Titulaire
Fraix Jean Marie
Adresse à Maison Blanche (Alger)

Signature du Titulaire,
Fraix Jean

Le présent Brevet ne donne droit à son titulaire de faire partie de l'équipage d'un aéronef que s'il est accompagné de la Carte d'Identité dûment validée.

Le moniteur Forestier, de la Compagnie aérienne française (PL)

Georges Descamps (en combinaison), Pierre Averseng et Marcel Christofle devant un Morane-Saulnier 191 de la Compagnie aérienne française (PL)

William Billon du Plan (VA)

Le colonel Joseph Vuillemin

William Billon du Plan

Le président de l'Aéro-club d'Algérie, William Billon du Plan, né dans l'Isère en 1879, a une intense activité sportive, commerciale et politique. Il s'occupe, depuis 1902, de commercialiser voitures et camions et participe à de nombreuses compétitions automobiles. Président du Syndicat de l'automobile, il sera aussi conseiller municipal et adjoint au maire d'Alger, conseiller général, président d'honneur des Médaillés militaires et de l'Union dauphinoise. William Billon du Plan est également un aviateur expérimenté. Après avoir commencé la guerre dans la cavalerie, puis gagné la croix de guerre en Roumanie et en Russie comme pilote, il devient chef-pilote de la base d'Hussein-Dey (cela lui donne l'occasion de prendre un bain forcé dans la rade d'Alger le 29 janvier 1919, après que le moteur de son Bréguet 14 se soit arrêté alors qu'il survolait la Grande poste). Redevenu civil, il prend la direction de Berliet.

Joseph Vuillemin

Le colonel Joseph Vuillemin, né le 14 mars 1883, commandant l'Aviation militaire en Algérie, un des plus ardents promoteurs de l'aviation de tourisme, prêche l'exemple. Il était rentré de vacances le 9 septembre 1929, en passant par l'Espagne avec son petit biplace Caudron 117 (moteur Salmson 60 ch) F-AJIB et en transportant son épouse et son fils Georges, alors âgé de 4 ans. Depuis, il promène sa famille, à laquelle s'est ajoutée Jacqueline ("Quaco"), dans le ciel nord-africain.

Le colonel connaît bien le Sahara qu'il a sillonné en avions militaires. Cela lui permet de réaliser un voyage touristique qui est en réalité un raid remarquable. Il décolle le 8 janvier 1930 avec son Caudron 117, toujours accompagné de sa femme et de son fils, en patrouille avec le Caudron 161 F-AIPV piloté par Gauron et Lebas (mécanicien). Les deux avions rejoignent à El-Goléa trois voitures Renault et une Lancia, montées par Pierre Scortel ("as" du bombardement), Dupuis, Delaunaye (ancien observateur du Groupe Vuillemin) en voyage de noces avec son épouse, René Caudron (le constructeur d'avions) et son épouse et les mécaniciens. Les avions et les voitures atteignent Niamey, puis rentrent à Alger le 12 février après avoir parcouru près de 5 000 kilomètres sans incidents. Ce voyage exemplaire consacre l'aviation de tourisme au Sahara.

1930

L'assemblée générale du club, le 22 février (au siège social 7, rue de Constantine), élit un nouveau conseil d'administration - président : William Billon du Plan - vice-présidents : Gaston Pourcher et René Prévost - secrétaire général : Henri Rebut - trésorier général : Geneste - trésorier adjoint : Henri Cazeaux - assesseurs : Jacques Adam, Marcel Baer, Berlureau, Gaston Biscos, Blaignan, Georges Borgeaud, Dandy, Domenach, William Harrisson, Robert Petit et Charles Simian - conseillers militaires : colonel Vuillemin, lieutenant-colonel Chatel, commandant de Turenne et lieutenant de vaisseau Tourette.

Société pour le développement de l'Aviation
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 455 000 FRANCS
Siège Social : 30, Rue Caulaincourt — PARIS

BILLET DE VOL

11358 Nombre de Personnes

Agence :
M
Date
Destination Prix :

Voir au dos — Avis Important

Baptême de l'air

Par Maryse HILSZ

POUR UNE PERSONNE

N° 420

M

Date :

Destination :

Voir au dos — Avis important

COMPAGNIE AÉRIENNE FRANÇAISE
45, Rue Royale, 45
PARIS
R. C. Seine

SERVICE DE VOYAGES & TRANSPORTS AÉRIENS

AVIONS SPECIAUX POUR TOUTE DESTINATION

Billet N° 21059

Nom du Passager :
Temp. ou trajet de :
Prix :
Date :
Heure :
Aéroport de départ :

Voir au verso les conditions générales

Centre d'Aviation Civile et Privée de Maison-Blanche
ÉCOLE DE PILOTAGE — BAPTÊME DE L'AIR
EXCURSION - PHOTO - PUBLICITE - LOCATION d'APPAREIL

BAPTÊME DE L'AIR

Le Pilote certifie que M
a reçu le Baptême de l'Air le
Prix :
Le Pilote

Le Caudron 161 F-AIPV du colonel Joseph Vuillemin (FR)

Les fêtes du Centenaire approchent et l'aviation de tourisme commence à prendre de l'importance en métropole grâce à un matériel bien adapté. Le nouveau conseil d'administration, conscient de cet essor, lance un vaste programme : meeting du Centenaire le 25 mai, concours de planeurs et de modèles réduits du 18 au 25 mai, rallye avions/autos, coupe des pilotes civils et militaires en automne, création d'une section de vol à voile, construction d'un planeur, création d'une école de boursiers de pilotage. Dès lors, l'Aéro-club d'Algérie commence à connaître une activité intense.

Geneste représente l'Aéro-club au congrès de la Fédération nationale aéronautique qui se tient à Oran du 5 au 7 mai. Le 10 mai, le club reçoit Victor Laurent-Eynac, ministre de l'Air, après qu'il ait assisté au départ du vol inaugural de la ligne (éphémère) Alger - Casablanca. Le 12 mai, Pierre-Etienne Flandin, ministre du Commerce et président de l'Aéro-club de France, préside le gala donné à l'hôtel Aletti. Le meeting du 25 mai, organisé par la Société pour le développement de l'aviation, ancre définitivement l'aviation dans la vie algéroise. La SDA réunit un beau plateau en présentant, sur Caudron 128, les meilleurs pilotes de l'époque : Maurice Finat, Max Knipping, Mauler, Chovart, René Lefèvre et le grand as Michel Detroyat sur son Morane-Saulnier 230. Les exhibitions de ces grands pilotes déchaînent l'enthousiasme et les spectateurs avertis réalisent que l'avion léger est devenu digne de confiance. L'Aviation militaire, commandée par le colonel Dangelser, participe également à ces manifestations.

Quatre élèves sont lâchés par Robert Petit au mois de mai sur le Caudron G3 : Charles Marignan, Marius Ladhuie, Roger Narbonne et Jacques Duchêne Marullaz. C'est la dernière activité à Alger de Robert Petit qui part pour l'Aéro-club de Mostaganem avec le Hanriot 14 F-ALIH vendu à ce club. Un apéritif d'adieu est offert, le 5 juillet, à l'occasion du départ de Geneste qui quitte Alger pour Saïgon. Après avoir passé cinq années à oeuvrer pour la propagande au sein de l'Aéro-club d'Algérie, Geneste s'occupera activement de l'Aéro-club de Cochinchine.

L'Aéro-club poursuit son activité. Ravaz et Marcel Dumazès, anciens pilotes militaires, reprennent le manche après plus de dix années d'interruption. Le 16 octobre a lieu, à Maison-Blanche, le concours annuel des pilotes de réserve organisé sous l'égide de la Compagnie aérienne française (CAF) qui a pris la suite du Centre d'entraînement des pilotes civils et s'occupe des réservistes en les faisant voler sur des Morane-Saulnier 35, 139 et 191, des Hanriot-Dupont 32 et des Nieuport-Delage 391 ; Henri Cazeaux et Roger Lajous remportent l'épreuve. Le même jour, Georges Averseng est lâché par Georges Descamps sur le Caudron 117 qu'il a acheté au colonel Vuillemin le 16 août, alors que son cousin Pierre Averseng commence à apprendre à piloter.

1931

Au début de l'année, une vingtaine d'élèves-pilotes volent sur l'aérodrome de Maison-Blanche dans deux organisations - à l'Aéro-club d'Algérie, avec le chef-pilote André Heinzelmann et le mécanicien Jean-Marie Fraix, sur Hanriot 14, s'entraînent Edmond et Marcel Rebaud-Girod, Jean Garelly, Contou, Merico, Bonnet, Mlle Brochier et Mme Devèze et sa fille - à la Compagnie aérienne française, chef-pilote Georges Descamps et moniteur Forestier, sur le Morane-Saulnier 139 F-AHBP, s'entraînent le docteur Robert Tillier et son épouse Suzanne, Georges Blachette, Ivan Basiaux et Jacques, Marcel, Jean, Robert et Henry Germain.

Le 16 février, l'Aéro-club reçoit l'ingénieur en chef Louis Hirschauer, chef du service de l'Aviation civile, qui, en tournée d'inspection, félicite les dirigeants pour leur activité et leur promet une aide substantielle. Le Hanriot 14, vendu à l'Aéro-club de Mostaganem en mai, est remplacé par le Caudron 232 F-AJSQ *Ville-d'Alger* à l'achat duquel le colonel Vuillemin et la municipalité d'Alger ont largement contribué (cet avion est décoré de la fameuse "Cocotte", emblème du colonel Vuillemin). Un autre Caudron 232 (F-AJXG) est acheté par Louis Durafour qui le met à la disposition du club en mai. L'industriel en constructions métalliques Louis Durafour, déçu de ne pas avoir été retenu comme pilote durant la guerre, se rattrape largement comme pilote de tourisme et servira constamment la cause de l'Aéro-club d'Algérie par ses voyages, ses actions de propagande et sa présence permanente.

ALGER - MAISON-BLANCHE (Algérie - Alger)

Aérodrome mixte de l'Aéronautique Marchande et des Forces Aériennes

(Centre d'entraînement des Pilotes civils)

Position :

16 km SE d'Alger, 1 km 500 S de Maison Blanche. — Lat. : 36° 42' N, Long. : 3° 13' E. — Alt. : 22 m.

Description :

Aire d'atterrissage : 700 m × 900 m.
Nature du terrain : ferme, lourd après pluies prolongées.
Caractères des environs : région de plaine, couverte de vignes nombreux canaux d'irrigation.

Repères :

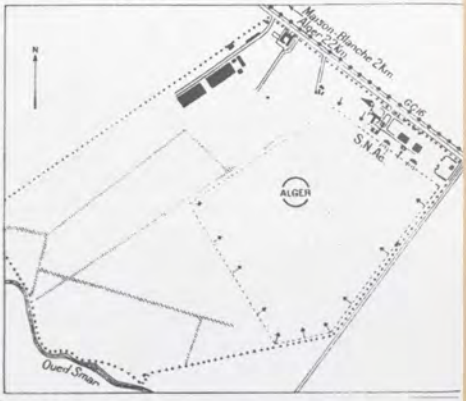
12 km N : phare maritime à éclats du cap Matifou, portée 54 km.

Signalisation : De nuit : balises.

Installations :

radiotélégraphie, radiogoniométrie, indicatif F.N.A.; longueurs d'onde : 900 et 930 m. — Hangars : 33 m × 30 m (8 m 50 sous entrait) — atelier du centre d'entraînement. — 3 9.09 à Alger. — Navi rienne Alger.

Ravitaillement : ⚓, ⛽, ⛽.



ALGER (Algérie) [P] (Pli 15), (Alt. 1 à 100 m.), 166.604 Eur., 59.614 Ind. = *Taxe séj. : 0 fr. 75 à 2 fr. 50.* = **Voir** : Cath. St-Philippe (XIXe); Palais de l'Archevêché ★; Palais du Gouverneur; Bibliothèque Nationale; Mosquée de la Pêcherie (Djemaa El Djedid); Grande Mosquée ★ XVe; La Ville arabe ★★ (ruelles en escaliers, mosquées); Kasbah; Cimetière musulman d'El Kettar ★; Mosquée et Zaouia de Sidi-Abd-er-Rahmane; Jardins de Mustapha supérieur; Musée des Antiquités; Bois de Boulogne; Jardin Marengo ★, Medersa de Tsalibia; Kgd. N.-D. des Victoires; Port. = **Exc.** : N : St-Eugène et Pointe Pescado 4. — SE : *(par la r. de Lyon)* Jardin d'essai ★★ 5; Cimetière musulman de Belcourt; Grotte de Cervantès; Hussein Dey et Maison Carrée; Circuit d'El-Biar, Bouzaréa, quartier de Bab-el-Oued.

L'aérodrome de Maison-Blanche en 1928 ; au fond, les installations militaires ; à droite, le long de la de la route Le Fondouck - Maison-Carrée, les installations de l'Aéro-club, qui seront déplacées lors de la construction de la piste 05/23 (GD)

En septembre 1930, à l'instigation de Pierre Laffargue, une section de vol à voile avait été créée avec un bureau et une administration propre. La section avait démarré avec une quarantaine d'adhérents. Pierre Laffargue, aidé d'Albert Billier, Forestier et Robert Colin, avait entrepris aussitôt la construction d'un planeur dessiné par René Prévost d'après les plans de l'Avia XIA. Le planeur est exposé désentoilé, début mars, au garage Unic, 41 rue Michelet. Plus de 120 personnes adhèrent alors à la section comme membres sympathisants ou actifs, parmi les 5 000 personnes venues admirer le planeur. A. Roth, adjoint au maire de Delly-Ibrahim, met un terrain à la disposition de la section dont Pierre Laffargue est président - vice-président : Georges Descamps - secrétaire: Albert Billier ("Bébert") - conseiller technique : René Prévost - trésorier : Forestier - assesseurs : Henri Cazeaux, Raymond Alle, Antoine Scotto et Bouas. Le planeur a 11 mètres d'envergure, 17 mètres-carrés de surface portante, 5,90 mètres de longueur et pèse 95 kilos à vide.

Après l'exposition, le planeur est tansporté à Maison-Blanche où Trouillet (mécanicien de la CAF) et son épouse se chargent de l'entoilage. Georges Descamps procède aux premiers essais le 23 avril et effectue plusieurs vols satisfaisants, lancé au sandow. Cette section, comme beaucoup de sections vélivoles de l'époque dans d'autres aéro-clubs, n'aura qu'une brève existence. L'enthousiasme des amateurs ne peut suppléer à la médiocrité du matériel et au manque de pilotes qualifiés (il n'existe pas encore de planeur-école biplace).

Un grand meeting a lieu à Maison-Blanche le 14 mai, organisé par l'Aéro-club et la Société de propagande aéronautique. Plus de 30 000 personnes, venues de tout le département, se pressent sur l'aérodrome pour voir les évolutions acrobatiques de Michel Detroyat, Louis Rouland et Georges Descamps, les sauts en parachute d'André Vassart et les vols en patrouille des avions militaires sous les ordres du capitaine Rossignol. Le *Ville d'Alger* et le planeur construit par Pierre Laffargue sont baptisés à cette occasion par Mme Brunel, épouse du maire, et par Mme René Prévost, en présence de Marcel Peyrouton, secrétaire général du Gouvernement général, Galle, président des Délégations financières et du général Georges, commandant le XIXème corps d'armée. Deux jours plus tard, le gala des Ailes rassemble tous les membres du club et leurs amis dans les salons de l'hôtel Aletti.

En août, Bonnet, accompagné d'André Heinzelmann, va chercher son Caudron *Luciole* F-ALMM en métropole. Après plusieurs ennuis de moteur, les deux pilotes jugent plus prudent de mettre l'avion sur le bateau à Port-Vendres. Le 14 août, Georges Averseng arrive de Meaulte avec le Potez 36 F-ALJL qu'il vient d'acheter. Marcel Kraft et Auguste Villard convoyent, le 20 septembre, le Farman 192 F-ALEB de la Société des lignes téléphoniques nord-africaines.

1932

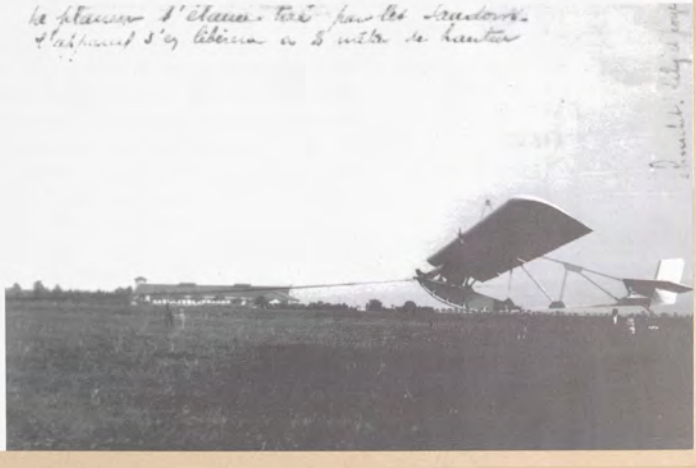
Peltzer ramène son Farman 200 F-ALLD le 17 janvier. A partir de février, l'aviatrice et propagantiste Marie Marvingt (brevetée en 1910) entame une grande tournée de conférences en Algérie et Tunisie. Elle donnera 88 conférences jusqu'en juillet, sous l'égide de la Ligue aéronautique de France dont le groupe d'Alger est présidé par Paul Denarnaud.

Le club-house est inauguré à Maison-Blanche le 15 mai. Sa construction, à laquelle ont contribué les pétroliers Shell et Standard, a coûté 245 000 F. Pierre Laffargue, ébéniste et journaliste sportif, en a conçu et réalisé les aménagements intérieurs, il est géré par le sympathique Vanini, propriétaire d'un hôtel-restaurant à Maison-Blanche. L'Aéro-club, qui vient de recevoir le Potez 36 F-ALTF, organise à cette occasion, son premier rallye ; il s'agit d'un concours de régularité disputé par 20 concurrents sur le trajet Oran - Sidi-Bel-Abbès - Noisy-les-Bains (Mostaganem) - Orléansville - Blida - Alger. Les pilotes, répartis en quatre classes selon la vitesse de leurs avions, doivent maintenir une moyenne déterminée. Jacques du Jonchay (de Biskra) remporte l'épreuve sur De Havilland *Moth*, suivi d'Henri Cazeaux sur son Caudron *Luciole* F-ALVP et Sempéré (d'Oran) sur Potez 36. Henri Cazeaux, négociant en vins et ancien pilote militaire, cousin du pilote de raid Guilbot, entraîne de nombreux élèves comme moniteur bénévole au sein de l'Aéro-club.

Le planeur construit par Pierre Laffargue, exposé rue Michelet (PL)

Georges Descamps aux commandes du planeur (PL)

Le 23 avril 1931 : décollage au sandow à Maison-Blanche (PL)



Henri Cazeaux (PL)

Domenach, commandant de l'aérodrome de Maison-Blanche et ancien boxeur (ça aide !) (AC)

Marcel Germain arrive à Alger le 10 août avec son Caudron *Phalène* F-ALZN. Robert et Suzanne Tillier décollent d'Orly le 28 septembre avec le Potez 36 F-ALTM qu'ils viennent d'acheter. Ivan Basiaux ramène également son Potez 36 F-ALYU, accompagné de Jacques Duchêne Marullaz. Le 19 octobre, le club reçoit les membres de la Conférence interméditerranéenne en présence de Vivent, sous-directeur de l'Aéronautique civile.

L'automne est fertile en évènements. Les pilotes entreprennent de grands voyages, entraînés par l'exemple du colonel Vuillemin. Les convoyages depuis la métropole et les excursions en Afrique du Nord ne leur suffisent plus, ils survolent maintenant le Sahara sur la trace des équipages militaires. Du 5 au 9 octobre, Robert Germain et le sergent Pradier effectuent le tour du Grand Erg Occidental par Timimoun, Adrar et Colomb-Béchar avec le *Phalène* F-AMIF, c'est une première pour un avion de tourisme. Les pilotes algériens devancent même les militaires lorsque l'équipage Marcel Germain et Robert Volmerange réalise, le 11 novembre, le splendide raid Alger - Djanet avec le Caudron *Phalène* F-ALZN *Taty* (surnom de Mathilde Germain). D'autres pilotes se font remarquer par leurs randonnées : le lieutenant Alexandre Bernard, Marcel Kraft, Jacques Duchêne Marullaz, Pierre Averseng...

A la fin de l'année, l'Aéro-club d'Algérie, qui regroupe de nombreux propriétaires d'avions privés, abrite 32 avions, le tiers du total de l'Algérie, alors qu'il y a 471 avions de tourisme en métropole et France d'Outre-Mer. Il compte 900 membres (actifs et sympathisants) et une section féminine de 47 adhérentes. L'école de pilotage a déjà formé une trentaine de pilotes et l'école de mécaniciens totalise 90 brevetés. Une école de navigation fonctionne également avec une vingtaine d'élèves. Les bâtiments prêtés par l'Etat ne suffisent plus, trois hangars sont construits (au total 1 700 mètres-carrés), ainsi qu'un atelier employant cinq mécaniciens et trois aides dirigés par Jean-Marie Fraix. Le chiffre d'affaire annuel de l'atelier, qui travaille pour tous les avions basés à Maison-Blanche, est de 200 000 F. Avec 500 000 F de dépenses engagées, le club a reçu 96 000 F de subventions.

1933

L'année se présente bien, les nombreux élèves-pilotes volent sur les deux Caudron 232 et sur le *Luciole Pascal-Gras* (financé par l'industriel de l'anisette) de l'Aéro-club ou sur le Nieuport et le Morane-Saulnier 191 de la CAF. Les pilotes brevetés continuent à voler activement et à faire de grands voyages. En janvier, Marcel et Jacques Germain font Alger - Gao - Zinder - Abecher - El Obeid - Khartoum - Le Caire - Tripoli - Alger en Farman 190. Georges Averseng achète, le 11 mars, le Comper *Swift* G-ACDT, gagnant de la course Londres - Melbourne, qui sera détruit dans un accident à Sidi-Bel-Abbès. Jean Garelly achète le *Luciole* F-ALDE, Jean Camps le *Luciole* F-AMAD, René Mariano le *Luciole* F-AMAC et Marcel Kraft le *Phalène* F-AMKV, après avoir reven-

Jean-Marie Fraix et son fils, devant le Caudron Phalène *F-AMCA du colonel Joseph Vuillemin* (FR)

Le 11 novembre 1932 : Marcel Germain et Robert Volmerange à Djanet (TD)

Le club-house de l'Aéro-club d'Algérie à Maison-Blanche (ST)

du son *Luciole* F-ALDD *Le-Mickey*. Jean-Baptiste Germain achète également un *Phalène*. Les festivités continuent aussi et un grand bal est donné au Casino municipal au profit de Ligue aéronautique de France avec, en attraction, le chanteur fantaisite Roger.

Le 18 mars, Louis Durafour décolle avec son ami, l'architecte Le Corbusier, pour un week-end à Laghouat et au Mzab avec son *Phalène* F-AMAV. Le Corbusier retire de ce voyage une formidable leçon d'architecture qui comptera pour une grande part dans son inspiration. Le grand architecte, passionné d'aviation, qui a volé avec Antoine de Saint-Exupéry, s'est posé sur le Mont-Blanc avec le pilote suisse François Durafour et a voyagé en Zeppelin, reviendra survoler à plusieurs reprises l'Algérie et ramènera plusieurs croquis réalisés au sol et en vol.

L'Aéro-club participe à la foire d'Alger du 9 au 24 avril où plusieurs stands sont consacrés à l'aviation, dont celui de Stanavo où est exposé, en démonstration du système de remplissage Aéropit avec distributeur enterré, le Caudron *Phalène* F-AMKH de Fernand Masquéfa, agriculteur à Montebello. Le 10 mai, le club reçoit les officiers du porte-avions *Béarn* de passage à Alger. La comtesse de Forges et son fils Paul décollent le 6 mai pour l'Egypte avec le *Luciole* F-ALSQ *L'Engoulevent*. Le voyage s'arrête à Benghazi après la destruction de l'avion dans un atterrissage forcé, sans mal pour ses occupants. Le 17 mai, Georges Descamps et Robert Germain et son épouse vont à Adrar. Ils reviennent le 21 mai en faisant Adrar - Alger dans la journée avec un Monospar, bimoteur anglais (moteurs Pobjoy) qui autorise une vitesse moyenne de 220 kilomètres-heure (Georges Descamps avait convoyé ce Monospar depuis Londres le 17 avril).

Au printemps, André Heinzelmann, qui rejoint avec Georges Descamps l'Ecole nord-africaine d'aviation (ENAA) fondée par Marius Ladhuie, est remplacé par Henri Ferraris. Emile Duterriez remplace Georges Descamps à la CAF qui s'occupe toujours d'entretenir les réservistes.

Le 13 juin, le général Michaud, inspecteur des Forces aériennes d'Outre-Mer, son adjoint le capitaine Laurent et Gaston Pourcher rendent visite à l'Aéro-club qui, malgré le départ du colonel Joseph Vuillemin, muté au Maroc avec son *Phalène* F-AMCA, continue à coopérer activement avec les militaires grâce à la participation du colonel Pierre Weiss. Le même mois, l'école de mécaniciens obtient vingt reçus sur vingt-huit candidats à l'examen de mécanicien militaire. Parmi eux, Benoit Manès, alors employé comme mécanicien au sol à Air Afrique, fera une belle carrière de mécanicien navigant, puis pilote commandant de bord à Air France. Les cours de l'école de mécaniciens ont lieu à l'Ecole d'hydrographie de la rampe Chasseriau et au Parc d'aviation d'Hussein-Dey.

Suzanne Aupècle, brevetée en juin, fait partie des élèves-pilotes féminines de l'Aéro-club d'Algérie avec Mme et Mlle Devèze, Mlle Brochier, Mmes Suzanne Tillier, Simone Germain, Juliette Bielle, de Freyssinet, Blanchet, Robert Germain et Madeleine Radisse (épouse de Maître Marchand, notaire, Madeleine Radisse, violoniste de grand talent, sera une grande propagantiste de l'aviation). La section féminine de l'Aéro-club est présidée par Mme Robert Germain, assistée de Madeleine Radisse, secrétaire générale.

Le Caudron *Phalène* F-AMIJ de Georges Blachette est convoyé le 5 juillet par Georges Descamps. René Guiraud, tout juste breveté, achète le Caudron *Luciole* F-ALXN. Maryse Bastié arrive d'Alicante le 8 juillet en Potez 43, en patrouille avec Jacques Duchêne Marullaz, devenu concessionaire des avions Potez, qui ramène le sien (F-AMGN). Maryse Bastié se base alors à Maison-Blanche pour rayonner dans toute l'Algérie et la Tunisie afin de représenter les avions Potez. Henri Cazeaux se pose à Burdeau le 10 juillet.

Le 4 août, à la suite d'une panne de moteur, Henry Germain et son épouse se posent dans un champ sur la commune de La Fouillouse, après avoir décollé de Saint-Etienne en ramenant un Monospar d'Angleterre ; l'avion est détruit et les passagers indemnes. Jacques Germain se pose à Maison-Blanche le 6 août avec son nouveau De Havilland *Dragon* F-AMTR. Louis Durafour ramène également de métropole son nouveau *Phalène* (F-AMIR).

Le 7 mai 1933 : Fernand Masquéfa devant son Phalène (MA)

Anne et Renée Masquéfa (MA)

Le 4 août 1933 : le Monospar d'Henry Germain accidenté dans la région de Saint-Etienne (HG)

René Mariano et André Heinzelmann (PL)

Juliette et Robert Bielle (PL)

Charles Demazières arrive à Alger, le 22 septembre, avec le Marcel-Bloch MB 80 F-AMBO qu'il doit présenter en Afrique du Nord. Le Caudron *Phalène* F-AMMN (tango et noir) arrive pour l'Aéro- club le 28 septembre, ainsi qu'un Caudron *Phalène* pour le populaire René Mariano, qui rejoint son Caudron *Luciole* (F-AMAC) baptisé *L'Oiseau Rare*, décoré d'un poulet qui ne porte qu'une plume, mais bien placée ! (il s'appellera ensuite *Le sympathique* lorsque Marius Ladhuie le rachètera). René Mariano, agriculteur à Ameur-el-Aïn, est un passionné d'aviation, il dit lui-même : « *Que voulez-vous, je ne joue pas, je ne fais pas de politique, alors je vole. Mes joies, c'est l'aviation qui me les donne. Des déceptions ? oui, mais qui n'a jamais eu de déceptions dans sa vie ? Ma vie est maintenant dans un moteur et deux ailes. La vie est un sport, l'aviation c'est mon sport* ».

Une manifestation sympathique a lieu le 7 octobre au club-house à l'occasion de la remise de la croix de la Légion d'honneur à Marcel Germain à la suite de son raid Alger - Djanet, en présence de Charles Brunel, maire d'Alger, des généraux Noguès et Meynier et de nombreuses personnalités. Roger Narbonne reçoit son Caudron *Phalène* F-AMFX le 19 octobre et le *Luciole* F-AMAE des frères Rebaud-Girod est réceptionné le 22 octobre.

En novembre, Fernand Aupècle donne son Caudron *Luciole* F-AMDL à l'Automobile-club en le baptisant du nom de son père : *Jean-Marie-Aupècle*. Il commande le Caudron *Phalène* F-AMIB pour lui-même, alors que sa soeur Suzanne commande un *Luciole*. Le 25 novembre, Robert Germain, Georges Descamps et leurs épouses vont à Paris chercher Mme Delesalle, épouse du sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, puis redescendent pour un voyage vers Gao en De Havilland *Dragon* à partir du 3 décembre. Ils rentrent à Alger le 16 décembre pour accueillir Charles Delesalle qui arrive de Paris, en compagnie du ministre Pierre Cot, avec un trimoteur Marcel-Bloch MB 120.

Trois avions se rendent à Adrar le 11 décembre pour rencontrer la Croisière noire qui remonte de l'AEF vers la Tunisie ; Jacques Duchêne Marullaz et Raymond Faouen sont en Potez 43, André Heinzelmann, Georges Blachette et Paul de Forges en *Phalène* et René Mariano, également en *Phalène*, transporte les journalistes Lavaud (de *La presse libre*) et Bourdet (du *Petit parisien*). Ils accompagnent quatre avions militaires pilotés par le colonel de Serre, le lieutenant-colonel Weiss, le lieutenant Levrey et le sergent Porte. L'arrivée de la Croisière noire à Alger le 17 décembre, en provenance de Tunis, est l'occasion de nombreuses festivités auxquelles participe l'Aéro-club qui organise un grand banquet au Casino municipal. Le ministre Pierre Cot, venu pour la circonstance, fait, dans son discours, l'éloge de l'Aéro-club d'Algérie. Le 13 décembre, Louis Durafour, Fourré, Le Beau et Paul Ducrest partent en *Phalène* pour participer au rallye du Caire. Huit avions quittent l'Algérie pour participer à ce rallye, portant à seize le nombre des participants français pour trente équipages au total.

La propriété de Jean Camps, au Hamiz, vue du Phalène *de René Mariano* (PL)

Le 7 octobre 1933 à Maison-Blanche : remise de la croix de la Légion d'honneur à Marcel Germain : Robert Volmerange, William Billon du Plan, Marcel Germain, Taty Germain, Mme Jean Germain et Jean Germain (TD)

Le 7 mai 1933 : Fernand Masquéfa, Jean Camps et Jean-Marie Fraix (MA)

Le 21 décembre, Sir De Havilland lui-même livre un *Leopard Moth* pour Jean Germain. Le 29 décembre et les jours suivants, les Etablissements Mohring et Cohade, représentant des avions Farman, reçoivent les Farman 402 F-AMUO et F-AMXH, convoyés par le pilote Victor Pinson, ancien militaire, qu'ils viennent d'embaucher. Parmi les propriétaires d'avions se trouvent encore : Marcel Kraft et Vallat (*Luciole* F-AMDN), Malaval, Jacques Adam, commandant Hamoir (Potez 36 F-ALTH puis Potez 43 F-AMJN), Lemoigne (des Ets Frigidaire), Bernard Rhein et Olivier (*Phalène*), Bonnet (qui achète le Farman 202 F-ALLD de Peltzer), Martinolle et Henri Bernabé (*Phalène* F-AMDK), de Jerphanion (Potez 43 F-AMJY, puis Potez 58 F-AMZL), Domenach (*Phalène* F-AMKS) et Jean Neveux (Farman 402 F-AMTP).

Vingt brevets ont été obtenus au cours de l'année : Jean-Baptiste Germain et son épouse Simone, Fernand Masquéfa et son cousin Maurice Masquéfa, Jean Germain (âgé de 63 ans), René Guiraud, Eloff, Robert et Juliette Bielle, Raymond Faouen, Bernard Rhein, le docteur Filippi (de Sidi-Aïch), De Zerbi (directeur de la SGHP), Clément Torrès, Henri Tuja, Mlle Devèze, Henri Rebut, Fernand Tracol, Coulboué et Emile Foulon. D'autres élèves sont en cours de progression : Robin, Cardonna, Martinet, Jacques et René Pons, Tenime et Pierre Laffargue.

Six cent soixante et une heures de vol ont été effectuées par l'Aéro-club dans l'année pour un chiffre d'affaire de 379 000 F. L'Aéro-club et ses membres totalisent 34 avions. Les quatre avions du club ont donné plus de cinq cents baptêmes. Le chef-pilote Henri Ferraris a réalisé 317 heures de vol. Le prix du brevet est fixé à 5 000 F, sans les primes, pour les 15 heures de vol nécessaires ; les élèves qui n'ont eu aucune casse au cours de ces 15 heures se voient attribuer gratuitement 5 heures supplémentaires.

René Prévost

Le 20 mai 1933, René Prévost reçoit la croix de la Légion d'honneur dans les locaux du club-house. René Prévost, inspecteur Véritas, ingénieur diplomé de Sup'Aéro (promotion 1919), consacrera toute son existence, bien que gravement malade, à l'Aéro-club d'Algérie et à la Fédération aéronautique nord-africaine. Il sera président du club pendant et après la guerre. Ses compétences techniques et administratives et son sens des relations humaines permettront à l'Aéro-club d'Algérie de rester parmi les plus importants aéro-clubs de France. Le Fairchild 24 F-OABB de l'Association aéronautique algérienne sera baptisé *Président-Prévost* en décembre 1957.

Henri Ferraris

Henri Ferraris est né à Nice le 31 octobre 1895. Breveté pilote militaire (numéro 4 145 du 5 août 1916), sa brillante conduite au combat lui a valu d'être trois fois cité et d'obtenir la médaille militaire et la croix de la Légion d'honneur. Démobilisé en 1919, il entre à la Compagnie Ernoul comme pilote de ligne sur Bordeaux - Marseille de 1920 à 1922. Rengagé comme moniteur à Istres en septembre 1922, il est ensuite affecté au 1er Groupe d'aviation d'Afrique à Alger. Il participe à la pénétration saharienne et à deux campagnes au Maroc en 1925 et 1926.

Henri Ferraris devient chef-pilote de l'Aéro-club d'Algérie le 1er mars 1933, tout en étant pilote aux Lignes aériennes nord-africaines. Rémi Saint-André, son élève et ami, en parle avec affection dans son livre *Sur les ailes du temps* : « *Il est aimé et respecté de tous, tant pour sa compétence des choses de l'air que pour sa connaissance des hommes, toujours plein de sagesse et d'une autorité sans faille mais empreinte de bonhomie souriante* ». Henri Ferraris consacrera vingt années de son existence à l'Aéro-club d'Algérie et formera, sans le moindre incident, plus de 250 pilotes en 10 200 heures de vol « *avec un dévouement inlassable, un dynamisme extraordinaire, une compétence indiscutée, une grande autorité et un merveilleux esprit de camaraderie* ».

Jean-Marie Fraix

Jean-Marie Fraix, premier pilote de tourisme algérien, devient la cheville ouvrière de l'Aéro-club par sa présence permanente comme chef-mécanicien et animateur. Il restera plus de trentes années sur l'aérodrome de Maison-Blanche et sera connu et aprécié par plusieurs générations de pilotes.

Henri Ferraris (RS)

René Prévost, Mme Saint-André et Rémi Saint-André (RS)

Rémi Saint-André se ravitaille en essence, moteur tournant, à Corneille (RS)

Jean-Marie Fraix et Henri Ferraris (FR)

1934

Le 7 janvier, baptême du cinquième avion du club : le Caudron *Phalène* F-AMVI, baptisé *Général-Laperrine* par Mme Marijon, épouse du directeur de la société Stelline qui a offert l'avion. Le mauvais temps ralentit l'activité, mais la coupe Caudron (réservée aux avions de construction française) peut être disputée le 21 janvier avec deux épreuves : atterrissages de précision moteur réduit et lancers de messages lestés. Marius Ladhuie est vainqueur devant trente concurrents. Durant tout le mois de janvier, Ducceschi, marchand de cycles au boulevard Baudin, expose dans son magasin le petit avion qu'il a construit, équipé d'un moteur Aubier-Dunne 16 chevaux. Ce monoplan parasol de forme classique, construit en tubes d'acier soudés et pesant 130 kilos à vide, n'obtiendra pas de succès.

Le 13 mai 1934 : Mary Costes à Maison-Blanche (PL)

Le 14 janvier, Robert Germain, Georges Descamps et Lavaud partent vers le Niger et le Tchad en De Havilland *Dragon*. Ils passent par Boussa et rentrent à Alger le 16 janvier, après avoir effectué la première liaison Alger - Fort-Archambaud et retour par le Hoggar. Jacques, Marcel et Jean Germain et le docteur Louis Alcay se posent à Alger le 23 janvier avec le De Havilland *Dragon* F-AMTR après avoir fait le tour de l'Afrique par la vallée du Nil, Johannesburg et la côte occidentale, en restant trois jours en panne dans la région de Douala. Les voyageurs ont effectué plus de 20 000 kilomètres en plus de 130 heures de vol ; ils avaient décollé le 16 décembre.

La comtesse de Forges, vue par le peintre Jean-Gabriel Domergue

Le gala de la Maison des ailes du 27 janvier réunit tous les membres de l'Aéro-club et leurs amis au Casino municipal autour de l'orchestre Rossetti avec, comme l'année précédente, le chansonnier Roger. Les fonds réunis par le gala et la tombola sont destinés à la fondation créée par Suzanne Deutsch de la Meurthe en faveur des aviateurs retraités ou infirmes.

Le 5 février, Victor Pinson, Paul Ducrest, Ximénès (ingénieurs de Standard-oil) et Cohade vont à Adrar et Colomb-Béchar en effectuant le tour du Grand Erg avec le Farman 402 de la Société Mohring et Cohade. Le 18 février, se déroulent les épreuves de la coupe Caudron remise en jeu par Marius Ladhuie ; trente-deux pilotes disputent l'épreuve remportée par Marcel Rebaud-Girod. Le stand de l'Aéro-club d'Algérie à la foire d'Alger, inaugurée le 24 mars, connaît un grand succès, ainsi que les stands du ministère de l'Air et de Shell-aviation.

Le 18 avril, le conseil d'administration, élu une semaine auparavant par l'assemblée générale tenue à la brasserie des Etudiants, bd Baudin, organise le bureau. Président : William Billon du Plan (élu avec 129 voix sur 133) - vice-présidents : René Prévost et Louis Durafour - secrétaire général : René Brocard - secrétaire adjoint : Paul Denarnaud - trésorier général : Marcel Rey - trésorier adjoint : Barthélémy. Commission de l'aviation de tourisme : Louis Durafour, assistants : Paul Ducrest, Jean Germain et Jean Longobardi.

Le 21 janvier 1934 : Carrey, Jean Camps, Pierre Laffargue et René Mariano (PL)

Le 23 janvier 1934 : Louis Alcay, Jacques Germain et Jean Germain au retour de leur voyage en Afrique (TD)

Réception à l'Aéro-club d'Algérie : Gaston Pourcher, X, X, X, capitaine Charles, Georges Gérard, Robert Volmerange, Seguier, Louis Durafour, Marcel Kraft, X (GE)

Commission sportive : président: Fernand Aupècle - assistant : Robert Bielle. Commission technique : professeur Louis Verain. Commission de propagande : Ximenès. Commission de contrôle et d'assurance : maître Marcel Pagès. Administrateurs : général Meynier, Gaston Pourcher, Henri Cazeaux et Calléja. Afin d'avoir le maximum d'appuis possibles dans son action de propagande, l'Aéro-club se dote d'un conseil supérieur qui comprend le général Armengaud, le général Meynier (commandant les Territoires du Sud), le colonel Pierre Weiss, Gaston Pourcher, Morard (président de la Chambre de commerce) et Fernand Tracol.

Charles Demazières, rappelé pour une période de réserve comme sergent-chef en avril, participe activement, avec son Marcel Bloch MB 93, aux dernières opérations de pacification menées dans les confins algéro-marocains par le général Giraud. Son avion léger se montre beaucoup plus fiable que les Potez 25 et rend des services appréciables. Le 27 avril, les avions de l'Aéro-club vont survoler le *Ville-d'Alger*, nouvelle unité de la Compagnie de navigation mixte, qui fait son entrée dans le port.

Suzanne Aupècle reçoit son nouveau *Luciole* F-AMSC le 3 mai. Marcel Germain va à Tripoli le 5 mai, accompagné de quatre équipages de l'Aéro-club, pour participer au rallye organisé à l'occasion du Grand prix automobile, avec le De Havilland *Leopard Moth* F-AMXQ qu'il a reçu le 5 mars. Au retour, le 28 mai, il a un accident qui immobilisera son avion jusqu'au mois de septembre . Le 5 mai également, le dentiste algérois Bréal est victime d'un accident mortel à Tunis avec Golay et Louis Joly sur le Farman de ce dernier (Louis Joly est un coureur automobile tunisien réputé que les Algérois ont souvent vu sur le circuit de Staouéli). Le Potez 43 F-AMQL du docteur Robert Tillier arrive le 10 mai.

Le 13 mai, grand remue-ménage à Maison-Blanche. Marcel Doret, en Algérie depuis le 4 mai pour une tournée de meetings, arrive de Constantine avec son Dewoitine 27, ainsi que Dieudonné Costes et sa très belle épouse Mary, de retour de Tripoli en Caudron *Phalène*. Ils sont reçus par l'Aéro-club, ainsi que le général Armengaud arrivé le matin même en bateau pour prendre le commandement de la 5ème région aérienne. Le jeune Guy Masquéfa remet une gerbe de roses à Mary Costes et un vin d'honneur, agrémenté par la présence d'Elisabeth Argerl, Mademoiselle Paris 1934, ambassadrice de la mode et de la haute couture, est servi sur l'aérodrome avant le repas au Casino municipal. Le soir, les Croix de feu et leur chef : Georges Faucon, reçoivent Dieudonné Costes à la brasserie de l'Etoile, rue d'Isly. Marcel Doret retourne le lendemain en métropole par l'hydravion d'Air France (il doit revenir reprendre son avion le 24 mai pour participer au meeting d'Oran) et Dieudonné Costes repart avec son *Phalène* en passant par Casablanca, accompagné par de nombreux avions de l'Aéro-club qui se rendent au Week-end aérien organisé par l'Aéro-club du Maroc le 19 mai. Jean et Henry Germain prennent les premières places du rallye organisé à cette occasion.

Le 27 mai, l'Aéro-club organise la coupe du Gouverneur général. Douze participants sont réunis pour la course de régularité Alger - Oran, avec escale à Orléansville (cette épreuve permet d'assister au meeting d'Oran). Suzanne Aupècle, en *Phalène*, se classe première devant Jacques Germain.

Le 7 juin, l'Aéro-club reçoit la visite de Mme Jaffreux-Tissot, secrétaire générale de l'Aéro-club de France, et Bohdau Kwiecinsky, vice-président de l'Aéro-club de Pologne, et Makowski, président de la commission sportive de cet aéro-club, qui préparent le prochain Challenge international des avions de tourisme. Les deux Polonais sont arrivés avec un RWD 9 construit dans leur pays.

Le 8 juin, le club organise un grand dîner d'adieu dans les salons de l'hôtel Saint-Georges à l'occasion du départ du colonel de Serre qui est remplacé par le colonel Pierre Weiss à la tête du 1er GAA. Les membres de l'Aéro-club sont toujours très liés aux pilotes militaires ; l'adjudant-chef Tolaguerra, les sergents Porte (originaire de Médéa, qui sera victime d'un accident d'avion le 2 juin), Pradier et Georges Libert, volent fréquemment sur les avions du club ou sur leurs propres avions, suivant l'exemple laissé par le colonel Joseph Vuillemin. Paul de Forges en particulier, qui effectue son service militaire comme sergent-pilote, réalise de grandes randonnées sur son Farman 402 F-AMXE avec sa mère ou avec le colonel Pierre Weiss ; il va jusqu'à Jerusalem et sillonne tout le Sahara. Le baron Renaud Wauthier,

Le 13 mai 1934 : Marcel Doret reçu à l'Aéro-club d'Algérie (PL)

Le 13 mai 1934 : Elizabeth Argerl, Miss Paris 1934, et Louis Durafour (PL)

Le Luciole *de Marcel Kraft en panne en Tunisie* (MJ)

pilote militaire, est également vu sur tous les terrains d'Afrique du Nord avec ses Farman 190 F-AJTS, puis Farman 390 F-AMFC, baptisés *Général-Laperrine*.

Le 24 juin, grand déplacement de plusieurs avions pour l'inauguration du terrain de Fréha, en Kabylie, où plus d'une centaine de baptêmes sont donnés. L'aérodrome de Fréha, à côté d'Azazga et de la belle forêt de Yakouren, où l'Aéro-club de Grande-Kabylie est en formation, a pu être aménagé grâce aux efforts de Gaston Paris (président), administrateur de la commune mixte du Haut-Sebahou ; Decosse, maire de Fort-National ; Raymond Valensot, adjoint au maire de Tizi-Ouzou ; André Flandin-Thoniel, conseiller municipal d'Azazga ; Arsène Weinmann, conseiller général, délégué financier et maire d'Azazga, et du député Gustavino.

Le 8 juillet, coupe de la ville de Maison-Blanche, en présence du maire Dupuy et de Grégoire, président du comité des fêtes. Louis Durafour est vainqueur devant Marcel Kraft et Emile Ladhuie. L'Aéro-club envoie une délégation participer, le 9 juillet à l'hydrobase de l'Agha, aux cérémonies d'accueil du général Armengaud venu prendre officiellement ses fonctions à la tête de la région aérienne.

Les avions du 4ème Challenge International des avions de tourisme créent une grande animation en se posant à Maison-Blanche, le 9 septembre. Ils arrivent de Casablanca après escale à Sidi-Bel-Abbès ; le Polonais André Wlodarkiewicz arrive en tête. Les équipages passent une journée entière à Alger et repartent le 11 pour Biskra et Tunis.

Les pilotes continuent à voyager à travers toute l'Afrique du Nord et toute l'Europe. Fernand Masquéfa va à Burdeau avec son *Phalène* (Jacques Germain s'y rendra en novembre). Nouveaux propriétaires d'avions : Raymond Rostand (directeur de la Société africaine des bois) qui a acheté le *Phalène* F-AMCC de Jean Orfila, Dupuy (*Luciole* F-AMHD), Lehalle, Grasset et Ivan Basiaux qui, accompagné de son épouse, ramène son Potez 58 F-ANFH en octobre en passant par le Portugal à cause des troubles en Espagne. Roth achète le *Phalène* F-AMSQ *Geneviève*, puis le Potez 58 F-ANLU.

Au mois de novembre, Henry Germain achète le Farman 190 F-ALEB des Lignes télégraphiques nord-africaines et le Farman 190 F-ALAP de Christian Moench pour les affecter aux Lignes aériennes nord-africaines qu'il vient de créer (la ligne Alger - Oran sera inaugurée le 6 décembre). Le 9 novembre, le colonel Pierre Weiss, muté à Tours, invite les membres de l'Aéro-club à un repas au quartier Holbecq, le parc d'Hussein-Dey. En décembre, Gaëtan Dardignac, en tournée en Afrique du Nord, vient présenter le Salmson *Phrygane*.

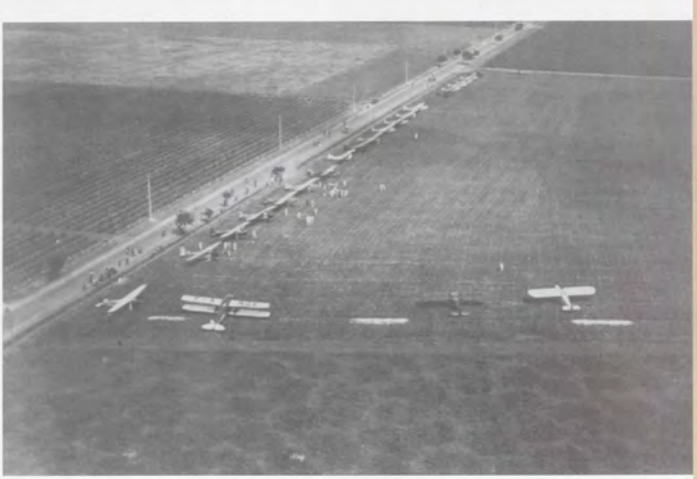
Soixante-huit brevets ont été obtenus depuis la création du club et vingt-trois dans l'année : Malaval, Grasset, Millet, Jean Chapelle, Charoyet, Prohon, Laurent, Verduzier, Riollot, le docteur Louis Alcay, Germain Kohler, Guillaume Archilla (agriculteur à Burdeau), Sanson, Sintès, Domenach, le docteur Bichelberger (du 1er GAA), Guy Raynaud, Lehalle, Gabit, de Malaucène, Mme Blanchet, Champenois (de Dellys) et A. Roth. De nombreux pilotes et élèves-pilotes volent régulièrement : Durafour fils, A. Dieulouard, Mme Kohler, Marijon, Mérico, Fouquet, Ange Lombard, Marteil, Cagrard, Loubet, Lacoste, Maraval, Gilbert Loup, Charles Linarès, Adrover, Oberthur, Missika et Nardin.

Depuis sa mise en service, le *Général-Laperrine* a donné des centaines de baptêmes de l'air aux particuliers, aux enfants des écoles et à divers groupements et associations (Médaillés militaires, Enfants de Belcourt, Union dauphinoise, La Parisienne...). Afin d'intensifier son action de propagande, le club accorde des primes de vol aux journalistes traitant des questions d'aviation. Ces primes s'ajoutent aux brevets déjà obtenus par les journalistes Raymond Faouen et Marcel Baer.

Six cent quatre-vingt quatorze heures de vol ont été effectuées par les avions du club durant l'année et 1 717 par les avions privés. L'Aéro-club possède maintenant deux Caudron 232, deux Potez 36 et un Caudron *Phalène*, alors qu'un *Luciole* et un *Phalène* de l'Automobile-club sont mis à la disposition des membres appartenant aux deux clubs. Le prix de l'heure de vol est fixé à 150 F sur *Luciole* et Potez 36, plus 90 F pour la double-commande. Les 5 heures gratuites sont toujours accordées pour non-casse durant les 15 heures d'entraînement en vue du 1er degré et la casse éventuelle est facturée au pilote selon

Le 24 juin 1934 à Fréha : Jean Moissenet, Laure Senty (de Radio-Alger), Mme Durafour et Timsit (RS)

Rassemblement dans la campagne de l'Aéro-club d'Algérie (DM)



Jean-Marie Fraix, Marcel Christophle et William Billon du Plan (FR)

Suzanne Tillier (VA)

un tarif dégressif plafonné à 2 000 F. L'Etat allouant une prime de 1 500 F à tout pilote breveté entre 18 et 30 ans, le 1er degré revient, pour un candidat normal, à environ 2 000 F. La cotisation annuelle s'élevant à seulement 60 F, le brevet est facilement accessible.

Robert et Suzanne Tiller

Le 25 novembre 1934, alors que les épreuves de la coupe du Drap d'or, mise en compétition par Marcel Rebaud-Girod, battent leur plein, l'Aéro-club est frappé par un terrible accident. A 14 heures, un coup de téléphone annonce à Vanini, gérant du club-house, que le Potez 43 du docteur Robert Tillier, pris dans les nuages, s'est écrasé à Beni-Mellal, dans les monts de Sakamodi qui surplombent L'Arba. Le docteur et sa passagère, Geneviève d'Estournelle, étudiante en médecine, sont tués sur le coup. Son fils Claude, gravement blessé, est brancardé sur 6 kilomètres jusqu'à L'Arba, avant d'être conduit à la clinique Lavernhe où il sera sauvé par les soins des docteurs Henri Duboucher et René Lavernhe. Les épreuves de la coupe sont annulées en signe de deuil. Les avions de l'Aéro-club survolent la foule énorme qui suit le cortège funèbre par les rues Amiral-Coligny, Enfantin et Michelet. Le docteur Robert Tillier, radiologue estimé originaire de Lyon, ne comptait que des amis ; Après la guerre, le Fairchild 24 F-OOAS de l'Aéro-club d'Algérie sera baptisé *Docteur-Tillier*.

Mme Blanchet (artiste-peintre sous le nom de Marie Viton, qui sera Peintre de l'Air en 1944), mère de Geneviève d'Estournelle, aura le courage de continuer à piloter, ainsi que Suzanne Tillier.

Suzanne Tillier, épouse du docteur, avait été la première pilote de l'Algérois. Démunie après la mort de son mari dont elle était l'assistante, elle se lance dans le pilotage et se perfectionne en voltige avec Michel Détroyat et en pilotage sans visibilité avec Guy Bart. Elle passe le brevet de transport public et devient monitrice après avoir fait de grands voyages dans le Sud-Algérien. Remarquée par Maryse Bastié, elle fera équipe avec elle pour des raids.

Henry Germain (GD)

La famille Germain

La grande famille Germain, de Mouzaïaville, qui a obtenu des résultats remarquables qui honorent l'Algérie dans le domaine agricole, est alors la famille la plus aéronautique du monde. Elle compte huit pilotes, dont deux femmes, qui pratiquent tous l'aviation d'une manière très active. C'est après avoir rencontré Henri Detroyat, lors de sa visite à Alger en 1930, que les premiers membres de la famille Germain se sont mis à l'aviation. Leur exemple a largement contribué à développer le goût de l'aviation dans la population algérienne.

Parmi les nombreux voyages entrepris par la famille Germain, celui qui débute le 27 janvier 1935 est remarquable. La famille décolle ce jour-là, au grand complet vers Gao par Laghouat, El-Goléa et Reggane. Le De Havilland *Dragon* (F-AMTR), piloté par Henry Germain, transporte Mme Henry Germain et Jean-Baptiste Ger-

Marcel et Taty Germain (TD)

Le Caudron Phalène *F-ALZN* Taty *de Marcel Germain* (TD)

Marcel et Taty Germain à la ferme de Mouzaïaville, devant le De Havilland Leopard Moth *F-AMXQ* (TD)

main. Un deuxième *Dragon* (F-AMUZ), est piloté par Jacques Germain, avec Mme Jacques Germain et le mécanicien Cassar comme passagers. Marcel et Mathilde Germain prennent place dans le De Havilland *Leopard Moth*. Si le voyage aller se passe dans de bonnes conditions, il n'en est pas de même pour le retour constamment gêné par le mauvais temps (neige, vent de sable, pluie torrentielle sur le Tanezrouff). Le 13 février, Henry Germain se pose 30 kilomètres avant laghouat (vers le rocher des Chiens), moteurs givrés ; il redécolle après dépannage, survole Laghouat sans voir la ville et se pose, sans mal, à 7 kilomètres au nord, moteurs à nouveau givrés. Après une nuit passée dans l'avion, les occupants sont retrouvés par les spahis du capitaine Lacoste. Le *Dragon* de Jacques Germain arrive péniblement à Laghouat sur un moteur et se pose 800 mètres avant l'aérodrome, le deuxième moteur givré. Marcel Germain se pose également en campagne avec le *Leopard Moth*, moteur givré, 3 kilomètres avant Laghouat ; l'avion s'enfonce alors dans un fossé comblé par la neige, le train d'atterrissage est abîmé et Marcel et Taty Germain rentrent à pied à Laghouat.

Marcel Germain

L'Aéro-club d'Algérie est durement éprouvé, le 17 février 1935, lorsque Marcel Germain se tue à Maison-Blanche à 15 heures 45, avec le Caudron C 430 *Rafale* F-ANAQ.

C'est un grand pilote, estimé de tous, qui disparaît. Marcel Germain, né le 23 janvier 1903 à Mouzaïaville, est le fils de Jean Germain et le frère de Jacques et Jean-Baptiste. Il avait été breveté le 3 février 1932 et avait l'intention d'acheter le *Rafale* qu'il essayait pour la troisième fois. L'accident a eu lieu après un décrochage consécutif à une montée en chandelle (de plus, le dispositif automatique qui maintient l'hélice plein grand pas après le décollage ne permet pas d'utiliser toute la puissance du moteur à faible vitesse). Le docteur Pouget, qui assiste à l'accident, ne peut que constater la mort du malheureux pilote.

Plus de trois mille personnes suivent le convoi funéraire par le chemin de Gascogne jusqu'à l'église Sainte-Marie de Mustapha-Supérieur où l'absoute est donnée par Mgr Leynaud, évêque d'Alger. Le cortège, dans lequel figurent toutes les personnalités algéroises, se dirige ensuite vers le cimetière de Saint-Eugène où ont lieu les allocutions de William Billon du Plan, Gaston Pourcher et Tesquet, maire de Mouzaïaville, avant que Mgr Dauzon ne récite les dernières prières, pendant que quatre avions tournoient dans le ciel.

Marcel Germain sera cité à l'ordre de la Nation : « *Pilote-aviateur d'une énergie et d'une valeur peu communes. Etait devenu, par ses vols de tourisme et ses performances à travers l'Afrique, le pionnier et le symbole de l'aviation algérienne en plein essor. Le 11 novembre 1932, a atterri à Djanet à 2 000 kilomètres d'Alger, montrant pour la première fois un avion à notre grande oasis frontalière du Tassili. En 1934, a effectué sans incident le périple du continent africain. Demeurera dans l'histoire de la pénétration saharienne un exemple de patriotique initiative et du courage le plus volontaire* ».

Le Nord 1203 *Norécrin* F-BEMR de l'Aéro-club d'Algérie sera baptisé *Marcel-Germain* en 1949.

1935

Les épreuves de la coupe Cap d'or se disputent le 13 janvier malgré le mauvais temps. Le docteur Georges Fanjeaux est premier en catégorie amateur et Jean-Marie Fraix premier parmi les détenteurs du brevet de pilote militaire de réserve. Suzanne Aupècle se voit remettre, à cette occasion, le prix qu'elle avait gagné lors de la coupe du Gouverneur général. Le gala annuel de la Maison des ailes a lieu le 26 janvier, dans les salons de l'hôtel Aletti, avec toujours autant de succès.

Au mois de février, l'Aéro-club achète un nouveau *Luciole* (F-AMSD), huitième avion de sa flotte. René Hirsch, inspecteur des Eaux et forêts, est muté à Alger, il arrive de Batna avec son Farman 402 F-ANFL. Le siège social du club est transféré, le 15 mars, au 29 boulevard Carnot.

Au mois d'avril, Chabot, en tournée publicitaire avec le Morane-Saulnier 230 F-AMYB des apéritifs Byrrh, effectue des vols d'acrobatie et donne des baptêmes. Lors de l'assemblée générale du 9 avril à

Marcel Germain devant le Caudron Rafale *avec lequel il trouvera la mort* (TD)

Giner, gardien de l'aérodrome de Maison-Blanche (LM)

Le 6 septembre 1935 : Jean Mermoz et le De Havilland Comet (LM)

la brasserie de l'Etoile, a lieu la réélection du conseil d'administration sortant et l'élection au conseil supérieur de Marcel Christofle, Marcel Kraft et Alfred Thiébaud. Ce dernier, commissaire de police qui vient d'être affecté à Alger, met sa compétence au service de l'Aéro-club d'Algérie après avoir été parmi les fondateurs des aéro-clubs de Sidi-Bel-Abbès et de Biskra. Le 21 avril, les membres du club sont affectés par la mort de Maurice Finat, tombé au cours d'un raid en Afrique ; Paul de Forges est gravement blessé dans cet accident au Tanganika. Jean-Marie Fraix et Victor Pinson deviennent pilotes de transport public et moniteurs.

En mai, quatre avions du club participent aux manoeuvres aériennes de Tunisie et d'autres survolent le monument aux morts à l'occasion des fêtes de Jeanne d'Arc. Le 2 mai, l'Aéro-club manifeste sa sympathie au général Armengaud qui quitte le commandement de la 5ème région aérienne ; il est remplacé, au mois de juin, par le général Féquand dont l'hydravion est escorté, lors de son arrivée, par trois groupes de cinq avions du club et de ses membres. Une grande réception est donnée ensuite à Maison-Blanche par l'Aéro-club le 22 juin. Le même mois, Marcel Kraft, directeur de Standard-Oil et pilote très actif, va jusqu'à Benghasi (Lybie). Jean Trélaun achète le Potez 58 F-ANFH d'Ivan Basiaux.

En juillet, Gaston Pourcher et son adjoint Georges Gérard reçoivent du service de la Navigation aérienne le Caudron *Phalène* curieusement immatriculé F-URAX. Cet avion leur permettra de circuler plus facilement pendant leurs voyages d'inspection.

En août, Louis Durafour ramène son nouvel avion : le Caudron *Frégate* F-AOIC, par l'Italie. De nombreux voyages continuent à être effectués à travers l'Algérie durant le mois de septembre vers Vialar, Affreville, Touggourt ou Djelfa, et vers toutes les villes plus importantes. De nouveaux propriétaires d'avions apparaissent : Germain Kohler, William Gerstlé et Jacquet qui achètent des Farman 402, alors que Casseville est acquéreur d'un *Luciole*. Le 6 septembre, Jean Mermoz qui effectue, avec Léopold Gimié, Paris - Alger - Paris en 8 heures 32 de vol effectif avec un De Havilland *Comet*, émarge au passage le livre d'or du club ; Georges Faucon l'accueille également avec une délégation des Croix de feu.

En octobre, comme tous les ans, les cours de mécanicien militaire reprennent. Fernand Tracol, accompagné d'Henri Cazeaux, ramène son Caudron 600 *Aiglon* en passant par l'Espagne et le Maroc. La coupe du Gouverneur général se dispute le 6 octobre. Plusieurs avions vont au Maroc pour représenter l'Aéro-club à l'occasion du transfert des cendres du maréchal Lyautey ; d'autres participent aux manoeuvres du Sud-Constantinois. Antoine de Saint-Exupéry, de passage en Caudron *Simoun* vers Tunis, rend visite à l'Aéro-club. Le 30 novembre, a lieu l'ouverture du congrès de la Fédération aéronautique nord-africaine dans les locaux de l'Aéro-club, ainsi qu'une grande soirée au Casino municipal décoré avec le planeur Avia 40P d'Eric Nessler.

Le 6 septembre 1935 : Jean Mermoz reçu par l'Aéro-club d'Algérie (RS)

Le 1er décembre 1935 : le planeur Avia 40P d'Eric Nessler à Maison-Blanche (PL)

L'Avia 40P d'Eric Nessler en vol au-dessus de Maison-Blanche (PL)

Durant le mois de décembre, Henri Cazeaux va à Burdeau et l'Aéro-club ouvre, en plus de l'école de mécaniciens, une école de radio-télégraphistes et une école d'observateurs météorologistes (ces cours permettent aux élèves diplomés d'effectuer leur service militaire dans l'Armée de l'air). Les exhibitions du champion de vol à voile Eric Nessler, en planeur Avia 40P, attirent une grande affluence à Maison-Blanche le 1er décembre et donnent l'espoir d'une reprise de l'activité vélivole, inexistante dans la région depuis la tentative de 1931. Eric Nessler effectue trois vols dans la journée, remorqué par Henri Ferraris en *Luciole* ; après largage à 800 mètres, il reste en l'air 28 minutes le matin au dessus de L'Arba, du Fondouck et du Hamiz. L'après-midi, il restera en l'air 25, puis 28 minutes, après largages à 600 et 1 100 mètres. Pierre Massenet, directeur de l'Avia (Centre officiel d'études et d'application du vol sans moteur), venu à l'occasion du congrès de la Fédération, laisse une documentation et des films qui permettront à René Prévost de faire une conférence sur le vol à voile au cinéma Empire le 15 décembre. Le 5 décembre, Eric Nessler rencontre à Maison-Blanche Rozis, maire d'Alger, venu visiter les installations de l'Aéro-club. Le même mois, Georges Averseng arrive de Guyancourt avec son Caudron *Aiglon* F-AOGB.

Neuf brevets ont été obtenus dans l'année : Jean Trélaun, Marcel Rey (apprécié par ses talents sabiristes), Bourreaud, Sanchidrian, Piquer, Beudon, Marcel Christofle (architecte), Chadni Ferhat et Amar Ben Ahmed. Cosimi et Audet sont élèves-pilotes.

Six cent quatre-vingt huit heures de vol ont été effectuées par les avions du club et 1 433 heures par les avions privés. L'Aéro-club compte alors 890 membres actifs et sympathisants. Il a eu, dans l'année, 502 000 F de dépenses pour 185 000 F de subventions, plus 50 000 F alloués par la ville sur intervention de Calleja, conseiller municipal et rapporteur du budget. L'Aéro-club dispose toujours de huit avions et ses membres en possèdent quarante-sept, dont trente-cinq basés à Maison-Blanche.

Gaston Pourcher et Georges Gérard

Gaston Pourcher est né à Koléa. Il avait commencé la guerre dans l'artillerie, puis fut versé, sur sa demande, dans l'Aviation militaire. Observateur, puis pilote, il commanda une escadrille de corps d'armée où il fut deux fois blessé et six fois cité. Redevenu civil, il fut le premier commandant de l'aéroport du Bourget en 1919, puis organisa le réseau aérien métropolitain. Nommé délégué du Service aéronautique pour l'Algérie en 1922, il entra au Gouvernement général en 1930 en qualité de directeur du Service de l'aéronautique civile. Gaston Pourcher a été parmi les fondateurs de l'Aéro-club d'Algérie et participa également à la création de la Fédération aéronautique nord-africaine. Il joua un rôle essentiel dans le développement de l'aviation légère, de l'aviation commerciale et de l'infrastructure en Algérie entre les deux guerres.

Georges Gérard, né à Tizi-Ouzou le 2 septembre 1897, a combattu très jeune dans les tranchées à Verdun. Ingénieur issu de Sup'Aéro (promotion 1921), il entra au service de la Navigation aérienne et passa le brevet de pilote des corps techniques. Affecté en Algérie, il seconda efficacement Gaston Pourcher avant de prendre sa suite.

1936

Le 17 janvier, Louis Durafour, Marcel Kraft, Marcel Christofle, Gaston Breton et le colonel Henry Plantey vont jusqu'à Tamanrasset afin d'étudier le trajet du futur rallye du Hoggar. Le *Général-Laperrine*, piloté par Henri Ferraris, effectue une évacuation sanitaire à Ghardaïa le 21 février (parti le matin, il est de retour à 15 heures avec le malade). Un nouvel avion arrive pour le club le 1er mars : le Potez 58 *Ville-d'Alger-2*, acheté avec une subvention du conseil municipal. La moitié du conseil d'administration est renouvelée lors de l'assemblée générale du 2 mars ; sont élus ou réélus : le docteur Roger Meunier, André Lobey, Jean Longobardi, Marcel Kraft, Paul Ducrest, Marcel Rey, Fernand Aupècle, Louis Durafour, Albert Billier, Marcel Christofle, Henri Chaussegros et Félix Chambreuil. Le professeur Louis Verain entre au conseil supérieur de l'Aéro-club. Afin de lutter contre la crise, une section d'aviation légère est créée, présidée par Louis Durafour. Rose Ischy assure le secrétariat du club.

Gaston Pourcher (LM) *et Georges Gérard* (AC)

Décembre 1935 : Eric Nessler et son planeur à Maison-Blanche (PL)

William Billon du Plan et Viviane Elder (PL)

Le 29 septembre 1936 : barogramme d'un vol effectué par Joseph Thoret, hélice calée (GE)

Le 5 octobre 1936 : Suzanne Tillier et Maryse Bastié de passage à Alger (LL)

Le colonel Pierre Weiss, orateur émérite, de retour à Alger pour quelques temps, donne une conférence à la salle Pierre-Bordes au mois d'avril. Le club achète un Caudron 232. Plusieurs avions vont survoler la Pointe-Pescade lors des fêtes de la Saint Christophe. Les pilotes du Cercle aérien Tolaguerra baptisent de nombreux boys-scouts sur le *luciole* de Suzanne Aupècle, marraine du club. Du 15 au 23 mai, Marcel Kraft, Jean Bazinet et Charles Magneville (de Bougie) participent aux manoeuvres aériennes du Maroc avec un Caudron *Phalène*, un Potez 58 et un Caudron *Luciole*. Durant le congrès de la Fédération nationale aéronautique de France, organisé par l'Aéro-club du 18 au 21 mai, le Modèle-air-club d'Alger, section de la Ligue aéronautique de France, organise un concours de modèles réduits. Le 20 juin, l'Aéro-club fait ses adieux au général Féquant, remplacé par le général Victor Denain qui devient également inspecteur des Forces aériennes d'Outre-Mer.

Grande fête au club-house le 11 juillet. Le 16 juillet, l'ingénieur Desmaisons essaye le silencieux d'échappement qu'il a conçu : les essais, avec un avion piloté par Marcel Rey et en présence d'un bon nombre de témoins, semblent concluants. Le 5 septembre, l'Aéro-club reçoit le général Pennès qui succède au général Lacolley à la tête de la 5ème région aérienne. Le 29 septembre 1936, le capitaine Joseph Thoret, de passage à Alger pour enseigner sa méthode de "vol dans les remous", fait une démonstration de vols hélice calée en Morane-Saulnier 315.

Maryse Bastié et Suzanne Tillier, parties de Paris le 3 octobre en Caudron *Simoun* en passant par Tunis (la guerre d'Espagne interdit le trajet direct), sont à Alger le 5 octobre. Elles se dirigent ensuite sur Dakar d'où Maryse Bastié s'envolera plus tard pour l'Amérique du Sud (le 15 juillet 1937, Suzanne Tillier accompagnera Maryse Bastié à Moscou). Le Modèle-air-club et la Fédération aéronautique nord-africaine organisent, le 25 octobre, un grand concours de modèles réduits d'avions et de planeurs.

Le 1er novembre, une escadrille du club survole le square Guynemer et lance une gerbe de fleurs sur le monument aux Morts et une autre sur la cérémonie en mer. Le 11 novembre, nouveau survol des cérémonies et, le 15, coupe du Gouverneur général, remportée par les frères Rebaud-Giraud, alors que se déroule le même jour un concours entre équipages de réserve.

La disparition de Jean Mermoz et de son équipage, le 7 décembre, affecte terriblement ceux qui, nombreux en Algérie, avaient de l'estime et de l'affection pour le grand pilote. La médiocre classe politique de l'époque, largement dépassée par la personnalité de Jean Mermoz, choisit, contre ses sentiments profonds, d'en faire un héros. Dans l'atmosphère parisienne irrespirable de l'époque, il était « *géant parmi les pygmées* ».

Quatorze pilotes ont été formés durant l'année : Durand, Lucien Joubert, Cornède, Edgard Dardaigne, Alric, Jacques Simian, Calleja, Pierre Colonna, Chaillot, Aquet, le docteur Roger Meunier,

Le 29 septembre 1936 : Joseph Thoret à Maison-Blanche (PL)

Septembre 1936 : révision du Potez 36 F-ALTH dans la cour de la ferme Vanoni à Koléa...

...Jean Neveux s'active sur le moteur (JN)

Jean Rollier, Le Lardeux et Boulanzou. Pierre Laffargue a passé le brevet B de vol à voile à La Banne-d'Ordanche. De nouveaux pilotes volent sur les avions du club : Schmitter, Vincent, Carrot, de Froissard, ainsi que Robert Volmerange qui vient de Bône pour prendre la direction des Lignes aériennes nord-africaines.

Les avions du club ont effectué 741 heures de vol dans l'année et ceux des particuliers 1 357. Cinq cent trente-six baptêmes ont été donnés. Le club, qui dispose toujours de huit avions, compte 813 adhérents, dont 186 pilotes. L'Aéro-club baisse les prix des heures de vol pour rendre le pilotage encore plus accessible: les Caudron 232 et *Luciole* sont à 120 F de l'heure, le Potez 58 et le Caudron *Phalène* à 180 F. L'heure de monitage coûte 60 F.

1937

Un Potez 43, qui servira surtout à l'école, arrive pour le club en janvier. La journée du 31 janvier est consacrée, ainsi que sur tous les aérodromes du pays, à la mémoire de Jean Mermoz et de son équipage. Mgr Leynaud procède à cette occasion au baptême de l'avion sanitaire Caudron *Pélican* F-AOFS *Jean-Mermoz*, avec comme marraine Mme Rozis, épouse du maire. Cet avion a été acheté avec une subvention de 52 000 F de la municipalité. La coupe offerte par le docteur Göeau-Brissonière, disputée avant la cérémonie, est remportée par Henriet. A l'appel de la Fédération aéronautique nord-africaine, l'Aéro-club lance une souscription pour l'édification d'un monument à Jean Mermoz qui avait de profondes attaches en Algérie.

Le 15 février, Pierre Laffargue, propagandiste infatigable, réalise un montage de films sur le vol à voile et l'aviation de ligne et le diffuse largement par l'intermédiaire de la section de l'Aviation au sein des Groupes laïques d'études d'Alger qui créent un grand concours dans les milieux scolaires sur le thème aéronautique. Le champion Guillemard, moniteur de la Fédération, doit assister au concours.

Un membre très estimé de l'Aéro-club, Jean Camps, agriculteur au Hamiz, décède le 21 février. Plusieurs avions survolent son enterrement à Rouïba.

La coupe de l'Automobile-club, disputée le 7 mars, est remportée par Henri Cazeaux. Antoine de Saint-Exupéry et son mécanicien André Prévot font escale à Alger le 10 mars, en Caudron *Simoun*, en provenance du Maroc (il étaient parti de Paris le 17 janvier). Michel Detroyat arrive par l'hydravion d'Air France, le 12 mars, pour une série de conférences en Afrique du Nord. Il est reçu par l'Aéro-club et fait le soir même une conférence sur l'aviation américaine au cinéma Empire (Michel Detroyat vient de remporter le Greeve Trophy et le Thomson Trophy à Los-Angeles). Le 23 mars, l'Aéro-club reçoit l'aviatrice Viviane Elder (de son vrai nom : Viviane Hignette), sauvée du naufrage par un cargo grec quelques jours auparavant, alors que son avion était tombé en mer entre la métropole et Tunis.

Le rallye de Touggourt est organisé par l'Aéro-club sous le patronage de l'OFALAC et du Syndicat d'initiative de Touggourt à l'occasion des Fêtes sahariennes du 2 au 5 avril. L'administrateur Merle des Isles reçoit les participants après l'épreuve touristique avec arrivée à Touggourt et l'épreuve sportive sur le terrain. L'équipage Jean Bazinet/Pierre Colonna est classé premier.

Près de 5 000 jeunes assistent, le 8 avril au cinéma Majestic, à la projection des films *Atlantique Sud* et *Cinq jours en avion* produits par Air France et la régie Air Afrique. Cette manifestation est le couronnement du concours scolaire d'aviation lancé par les Groupes laïques d'études d'Alger. Plus de 7 000 élèves ont répondu à ce concours par des dessins, des rédactions ou des modèles réduits. C'est un grand succès pour Pierre Laffargue qui s'est dépensé sans compter, depuis le début janvier, pour intéresser les écolier et les collégiens à l'aviation sous toutes ses formes. Les dessins et les maquettes réalisés à cette occasion seront exposées du 13 au 20 mai dans les locaux des automobiles Renault, rue Michelet. L'exposition, inaugurée par le recteur Georges Hardy, recevra plus de 50 000 visiteurs.

Le 9 avril, assemblée générale au Casino municipal. Après lecture du rapport moral par Marcel Christofle, sont élus ou réélus - président : William Billon du Plan - vice-président : René Prévost -

Le 6 juin 1937 à Maison-Blanche : manifestation d'aéromodélisme des Groupes laïques d'étude d'Alger...

...et visite du Caudron Aiglon *de l'Aéro-club* (PL)

Jean Camps, agriculteur au Hamiz (HM)

Emile Duterriez (PL)

Suzanne Aupècle au poste de pilotage d'un Phalène *(noter le curieux manche à balai suspendu au plafond)* (LL)

administrateurs : Paul Denarnaud, Alfred Trichaud, Marcel Pagès, Fernand Tracol, Sanchidrian et Jean Bazinet. Sadi Lecointe, ex-recordman du monde de vitesse, inspecteur général de l'Aviation populaire, visite les installations de l'Aéro-club le 12 avril, en compagnie de son épouse Line, et pose les bases d'une section d'aviation scolaire préparatoire à l'Aviation populaire.

Le 30 mai, rallye sur le terrain de Fréha à l'invitation de l'Aéro-club de Grande-Kabylie. Le 6 juin, grand concours de modèles réduits organisé par l'Aéro-club et le Modèle-air-club à Maison-Blanche. Cinquante-trois appareils sont présentés - catégorie avions (moteurs caoutchouc), premier junior : Paul Tricoire, premier senior : de Gonfreville - catégorie planeurs, premier junior : Jean Delbays, premier senior : Norbert Chabannes - catégorie avions commerciaux, premier : Maximilien Espinosa.

Trois avions de l'Aéro-club participent, du 24 juin au 4 juillet, au rallye de la France d'Outre-Mer organisé à l'occasion de l'Exposition internationale de Paris et ramènent la coupe de l'Exposition. Suzanne Aupècle, seul concurrent féminin d'Afrique du Nord, qui remporte la coupe Féminine, y participe avec le commandant Béraud en *Phalène*, louis Durafour, Jean Bazinet et Pierre Colonna en Caudron *Frégate*, William Billon du Plan, Marcel Christofle et Jean-Marie Fraix en *Phalène*, Jacques Germain en De Havilland *Dragon* (F-ANGE) et le baron de Foucaucourt avec son Farman 403 F-AODY baptisé *Inch'Allah*, qui a succédé au *Luciole* F-AMHF et au Farman 402 F-AMUX. Le rallye, basé sur le nombre de kilomètres-passagers parcourus, incite les pilotes à éloigner leur point de départ et ils choisissent de partir de Laghouat. Marcel Desbruns, de l'Aéro-club d'Oranie, classé premier de la région Afrique du Nord, sera disqualifié pour fraude. L'Aéro-club d'Algérie est premier au classement par club et le baron de Foucaucourt deuxième au classement général.

Durant le mois d'août, le club achète le Caudron C 109 F-AQCI (Salmson 40 chevaux) qui permet de voler pour 90 F l'heure. Henry Germain achète le De Havilland *Hornet Moth* F-AQZV. William Gerstlé se pose sur la plage de Sidi-Ferruch, le 5 septembre, à la suite d'une rupture de canalisation d'essence. Le 7 octobre, l'Aéro-club reçoit le sénateur Amaury de la Grange, président de l'Aéro-club de France, afin de préparer le rallye du Hoggar.

Dix-neuf brevets ont été obtenus dans l'année : Lieutaud, Louis Coupvent (qui se tuera en avion en Afrique Noire), Berchon, de Bermond, Nibelle, Marcel Christofle, Cavaillé, Bayet, René Domeck, Grognier, Pierre de Beaucoudrey (inspecteur des Eaux et forêts), Calafat, Chaudron, Medan, Rebout, Sellier, le docteur André Verain, Schyler et Raybaudy. Boyet, Nocchi, Sporer, Jaen et Mlles Michaud et Nicole Lénier volent en double-commande.

Mille deux cent une heures de vol ont été effectuées par les sept avions du club : deux Potez 36, un Potez 43, un Potez 58, un Caudron *Luciole*, un Caudron *Phalène* et un Caudron *Pélican*.

Le 23 mai 1937 : Unal, Riche et William Billon du Plan (PL)

Le 12 avril 1937 : Sadi Lecointe en visite dans les ateliers de l'Aéro-club d'Algérie (PL)

Le 12 avril 1937 à Maison-Blanche : Marcel Kraft, Louis Durafour, Suzanne Aupècle, Roger Meunier, Marcel Christophle, Sadi Lecointe, René Prévost, Marcel Rey, Wiliam Billon du Plan et Henri Ferraris (PL)

Quarante-sept avions privés, qui ont effectué 1 432 heures, sont basés sur l'aérodrome de Maison-Blanche qui a enregistré 1 650 mouvements. Le club compte alors 870 membres dont 171 pilotes. Toujours soucieux de la propagande, l'Aéro-club accorde 15 heures de vol gratuites aux membres de la presse algérienne afin d'encourager leurs efforts en faveur de l'aviation.

1938

Plusieurs avions participent au rallye du Hoggar du 10 au 17 janvier. Robert Jumeau va jusqu'à Tamanrasset avec son avion et Jean Bazinet et Fernand Aupècle participent aux manoeuvres de Tunisie. Les 19 et 20 mars, se déroule le rallye des Oasis organisé par Rémi Saint-André, sous l'égide de la Loterie algérienne, à l'occasion de la deuxième Foire saharienne. Le *Taupin*, construit à Hussein-Dey et piloté par Nissolle, remporte l'épreuve. L'assemblée générale du 31 mars fait état de la bonne santé du club et de son activité satisfaisante, compte tenu de la crise et de l'inquiétude du moment.

Le 17 avril, Louis Durafour décolle de nouveau avec Le Corbusier pour survoler le Sud-Algérien où l'avion permet au grand architecte de découvrir *« le secret des villes du désert »*.

Durant le mois de mai, Henry et Jacques Germain vont à Tripoli en De Havilland *Dragon* et René et Georges Averseng font le tour du Grand Erg Oriental en Caudron *Frégate*. En juin, Suzanne Aupècle, seule à bord, effectue le voyage Londres - Alger en passant par Naples et Tunis avec son De Havilland *Hornet Moth* F-AQJS. Mlles Laussedat, Antona, Françoise Laurens et Caffot de l'AFASA s'entraînent.

Seize brevets ont été obtenus dans l'année : Fauroux, Gridelet, Mignot, Coriat, Mlle Dazinière, Coulombel, Souchet, Maurice Salles, Henri Mouriès, Reynaud, Maxime Angel, Lionel Pérois, Giraudeau, Marcel Grau, Rémi Saint-André et le docteur José Aboulker. De Tocqueville et Finkel sont élèves.

Plus de 1 000 heures de vol ont été effectuées par les avions du club et 911 par les avions privés. L'Aéro-club possède un Caudron 230, deux Potez 36, un Potez 43, un Potez 58, un Caudron *Luciole*, un Caudron *Phalène*, un Caudron *Pélican* et le Caudron *Aiglon* F-ANZZ.

Rémi Saint-André

Rémi Saint-André, breveté à la fin de l'année, est l'un des principaux animateurs de l'aviation algérienne. Né à Mostaganem le 11 juillet 1899, il a la chance d'assister aux premiers vols de Julien Serviès et Jules Védrines. Après avoir vainement tenté de devenir aviateur à la fin de la première guerre, il se lance à fond dans l'aviation de tourisme. Infatigable, il excelle dans tous les sports et devient champion d'Algérie en yole et en canoë. Sa fonction d'administrateur civil au Gouvernement général, sa convivialité et son sens inné des relations humaines lui permettent de lancer avec succès la Loterie algérienne, avant de devenir directeur du service de la Jeunesse et des sports de l'Algérie.

Par ses qualités d'organisateur, Rémi Saint-André rend des services inestimables comme vice-président de l'Aéro-club d'Algérie et de la Fédération aéronautique algérienne. Il est à l'origine de la plupart des manifestations organisées par l'Aéro-club qui lui doit une grande partie de son rayonnement.

1939

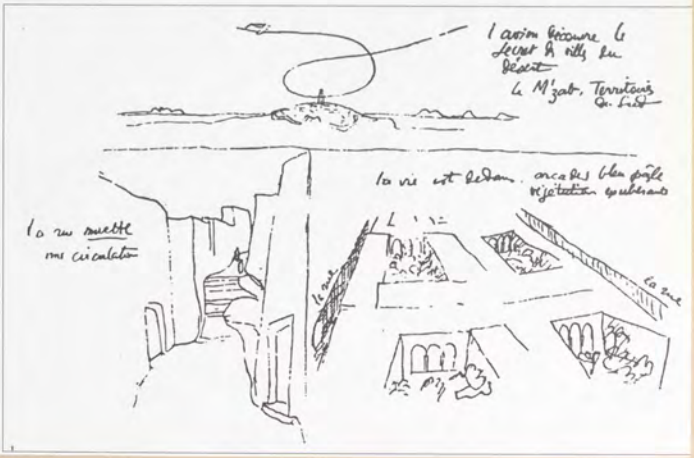
William Billon du Plan, qui vient d'être promu officier de la Légion d'honneur, est félicité lors du congrès de la Fédération aéronautique nord-africaine, le 28 janvier. Le concours d'atterrissages de précision du 5 février est remporté par Albert Billier.

Deux grands amis de l'Aéro-club disparaissent le 23 février : le baron et la baronne de Foucaucourt se tuent dans le Tibesti après être partis d'Alger, le 11 février, avec leur Percival *Vega-Gull* (F-AQIR). Le baron et la baronne, grands touristes aériens, étaient unanimement appréciés en Algérie, où ils avaient effectué de nombreux voyages. Le baron de Foucaucourt, inspecteur des finances, était en poste à Alger depuis plusieurs années. Voyageant toujours accompagné de son épouse, qui avait passé le brevet de navigateur aérien (numéro 2), il avait aménagé un aérodrome sur sa propriété de Monsures, en Picardie. L'administrateur de Mac-Mahon, où le frère du baron commande l'escadron de spahis, nomme *de Foucaucourt* l'aérodrome du village.

Rémi Saint-André (AC) (RS)

Le 10 janvier 1938 : Suzanne Aupècle et Pierre Laffargue décollent pour Biskra (PL)

Avril 1938 : dessin de Le Corbusier au cours d'un voyage avec Louis Durafour (Casabella)



Raymond Faouen, pilote et journaliste aéronautique de La dépêche algérienne (PL)

Le baptême de l'air du vieux pêcheur (remarquer les parties relevables des ailes du Potez 43, facilitant l'accès à bord) (LM)

Le deuxième concours d'atterrissages de précision se déroule le 19 mars, remporté par Marcel Rebaud-Girod. Rémi Saint-André, second à ce concours, est vainqueur du troisième concours organisé le 26 mars.

Un nouveau club : Les ailes nord-africaines est créé en mars. Davantage orienté vers la formation et le perfectionnement du pilotage, ce club reprend les installations de l'ancienne Station Caudron-Renault et effectue 310 heures de vol de mars à juin. Mlle Dazinière, Duhem, Jean Moissenet, le docteur Jean Salasc, le docteur François Gillot, Jean-Claude Marguerie, Penard, Jacques Pons, Barrat,Camps, Carrey, Casseville, Alexandre Bernard, Hubert Hebrard (mécanicien à Air Afrique, futur pilote de ligne), Mlle Caligaris, Locussol, Nicolas Yordamlys, Meslem, Letouzey, Hugon, Moulin, Bugaud, Carette, Bouvet, Gallian et Bresseau sont pilotes ou élèves-pilotes de ce club. Plusieurs pilotes s'y entraînent au vol de nuit, dont Mme Blanchet, Jacqueline Crespin (de Biskra), Bernard Rhein, Berchon, Henriet, Henri Robert et le docteur José Aboulker. Leboulicaud, Fourré et Emile Duffrancq y passent le brevet de transport public, Michel Yordamlys le 1er degré et Faucher le 2ème degré.

La dernière assemblée générale annuelle de l'aéro-club d'Algérie se tient le 2 mai. Le Caudron *Pélican* effectue une évacuation sanitaire de Sidi-Aïssa à Alger et une sortie avion-auto est organisée en juin avec l'Aéro-club de Grande-Kabylie, à Fréha. Le général Bouscat devient inspecteur des Forces aériennes d'Outre-Mer le 25 juillet, il prend également le commandement de la 5ème région aérienne.

Mille cent six heures de vol ont été effectuées durant les six premiers mois de l'année par les avions de l'Aéro-club et de ses membres. Les six derniers brevets ont été obtenus par : Bresseau, Hanin, Henri Robert, Mme Casanova, Mlle Renaud et le docteur Jouanneau, alors que Carrard, Grégoire, Giraudeau, Tanton, Legleyse, Séguier, Brédy, Borgonovo et Tricot volent en double-commande.

L'Aéro-club d'Algérie, qui compte 805 membres actifs ou sympathisants au moment de la déclaration de guerre, a obtenu 119 brevets du 1er degré depuis sa création. La première partie de sa longue existence s'achève après plus de vingt-cinq années durant lesquelles, administré par des responsables de grande qualité soutenus par des membres enthousiastes, il a oeuvré pour le plus grand profit de l'aviation algérienne et française. Les dernières mesures du conseil d'administration préparent la renaissance qui devra attendre plus de cinq années : encaissement des créances, avec le soucis de ménager les membres mobilisés - règlement des fournisseurs - entretien des locaux - allocation d'une indemnité de congé et d'indemnités complémentaires au personnel mobilisé. Les sept avions que possède l'Aéro-club et les trente-neuf avions privés qu'il abrite disparaîtront tous dans la tourmente.

Le Farman 402 de Jean Neveux en fâcheuse posture (JN)

Pierre Laffargue, ébéniste et journaliste, propagandiste infatigable de l'aviation

Un groupe de pilote réservistes algérois, parmi lesquels : Enselme, André Vanoni, André Lobey, Jacques Duchêne Marullaz, Mathieu de Tonnac de Villeneuve, Fernand Aupècle et Paul Homo (DM)

L'Entreprise nord-africaine d'aviation

André Heinzelmann, licencié par l'Aéro-club d'Algérie en mars 1933, est aussitôt engagé comme chef-pilote par Marius Ladhuie qui vient de créer l'Entreprise nord-africaine d'aviation (ENAA) basée à Maison-Blanche. Marius Ladhuie engage également Georges Descamps qui vient de la Compagnie aérienne française et qui partagera son temps avec les Lignes aériennes nord-africaines dont il est le chef-pilote.

Marius Ladhuie, garagiste à Alger, passionné d'aviation, est un personnage pittoresque et débordant d'optimisme. Il lui faut d'ailleurs beaucoup d'optimisme pour se lancer dans cette aventure avec son Potez 36, en étant encore élève-pilote.

Les premiers résultats, après une année d'exploitation, sont encourageants. La flotte est augmentée du Potez 58 F-AMZH, de deux Potez 36 et d'un Caudron *Luciole* prêtés par des particuliers. Seize pilotes sont déjà brevetés, après un an d'activité, en mars 1934 : André Vanoni, Portes, Cohade, Emile Foulon, Desvaux, le docteur Jouanneau, A. Roth, Bodean, Perchereau, Fernand Masquéfa, Jean Lombarde, Gaston Brossette, Alfred Jaïs, Jacquet, Pierre Ladhuie et Marius Ladhuie lui-même. Cinq élèves-pilotes sont lâchés : René et Pierre Domeck, Bruat, le docteur Nicolaï et Mme Lejalle. Huit élèves sont encore en double-commande : Foissier, Taulo, Philibert, Henri Mazoyer, Pellegrin, le docteur Georges Fanjeaux, Delorme et Vastine. Deux élèves sont encore trop jeunes pour passer les épreuves du brevet, ce sont les fils du docteur Tiller ; Jean-Michel, 15 ans, et Claude, 16 ans (ce dernier sera gravement blessé dans l'accident de son père le 25 novembre 1934) ; Jean-Michel a été lâché le 19 avril 1933 sur l'avion de son père.

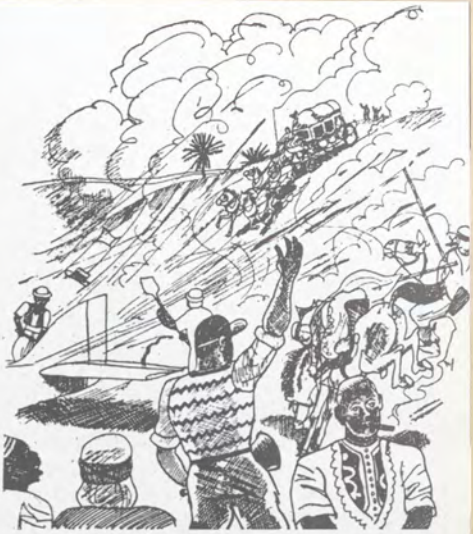
Cinq cent quatre-vingts heures de vol ont été effectuées durant la première année, dont 369 avec le chef-pilote ; les élèves de l'ENAA se classent toujours très bien dans les coupes et rallies organisés régulièrement à Maison-Blanche.

En plus de la formation des élèves-pilotes, l'ENAA représente la firme d'aviation anglaise Comper, effectue des transports à la demande et du travail aérien : photos, publicité, baptêmes, organisation de meetings (le 24 juin 1934 à Alger-Plage avec le parachutiste Edmond Leducq, le 25 juin à Chebli). L'Entreprise déploie également son activité à Hussein-Dey, qui est plus près de la ville pour les élèves-pilotes. L'excellent moniteur André Heinzelmann, secondé à partir de 1934 par Victor Pinson, est détaché pour quelques temps dans divers aéro-clubs : Orléansville, Biskra... Sa participation au tournage d'un film à Biskra, où il est chargé de souffler le sirocco avec son Caudron *Luciole*, lui vaut le surnom de "Vent de sable".

Suaos, Azzi et Guye sont brevetés en 1935 et le populaire coureur automobile Dupont commence à apprendre à piloter. Après deux années d'existence, l'ENAA a effectué 1 179 heures de vol et fait passer 68 brevets. Deux Farman 402 sont mis à la disposition de l'entreprise par d'anciens élèves. A cette époque, volent en double-commande : Raoul Bosselut, Henriet, René Courjon, Souchet et Guilhaume. Langlet, Alfred Jaïs, Marcel Fischer, René Domeck, Bredy et Jean Lombarde s'entraînent en vue du 2ème degré.

L'activité cesse en mars 1937 et André Heinzelmann va voler à l'Aéro-club Jean Mermoz. L'Ecole nord-africaine d'aviation, petite entreprise animée par un chef-pilote remarquable, a obtenu, sans subventions, de très bons résultats.

André Heinzelmann disparaîtra pendant la guerre, avec son avion, dans la rade d'Alger. Le Stampe SV4C F-BDKQ de l'Aéro-club d'Algérie portera son nom.



André Heinzelmann souffle le sirocco à Biskra avec un Luciole *pour les besoins d'un film ; ci-dessus, la réalité* (FE) *et ci-contre, vu par Guilos*

André Heinzelmann et Jean Camps à Maison-Blanche (HM)

La Station Caudron-Renault

En avril 1934, la société Caudron-Renault crée un département aviation pour l'Afrique du Nord à la tête duquel est placé le capitaine Alexandre Bernard, pilote du général Laperrine lors du drame saharien. La Station de Maison-Blanche, qui fonctionne sur le modèle de celles déjà installées en métropole, obtient rapidement un grand succès. Assistée par Emile Ladhuie, concessionaire pour Alger, elle assure la vente et la location des avions Caudron et l'entretien et la réparation d'avions de toutes marques. Elle s'occupe également de travail aérien, de transport à la demande, de publicité et d'école de pilotage. André Vercruysse, pilote réputé, en est le chef-pilote, assisté de Jacques Adam et Emile Duterriez.

Le 25 août 1934, la Station présente le Caudron *Rafale* F-ANAQ, convoyé en 7 heures 10 de vol depuis Paris par Jacques du Jonchay, agent Caudron pour le Constantinois et la Tunisie. Avec cet avion, Alexandre Bernard remporte, le 9 septembre, la Coupe Graham, en effectuant le parcours Casablanca - Sidi-Bel-Abbès (685 kilomètres) en 2 heures 48 (245 kilomètres-heure de moyenne). Le 19 décembre, il améliore son temps de 8 minutes (la Coupe Graham, mise en compétition par la Société marocaine des automobiles Graham Paige, est attribuée au pilote qui aura effectué, durant l'année 1934, le meilleur temps sur le trajet Casablanca - Sidi-Bel-Abbès). Marcel Germain se tuera le 17 février 1935 avec ce *Rafale*.

Parmi les premiers élèves-pilotes de la Station se trouvent Schoeninger, Azzi, J. Casseville, Perriquet, Fischer, les docteurs José Aboulker et Bichelberger, Georges Dumouchet et Toboul, alors que les pilotes brevetés Pouzeng, Gabit, Fourré, Adrover, Coulboué, Georges Gérard, Attias et Pierre, Jack et René Averseng y louent des avions.

1935

Plus de 800 heures de vol sont effectuées dans l'année. D'Aiserey, Adrover, Georges Ledoigt, Fourré, Quigner et Marcel Brichet sont brevetés. Alexandre Bernard et André Vercruysse effectuent de grands voyages de présentation à travers l'Afrique du Nord et le Sahara avec le *Phalène* F-AMKV. Les avions viennent de toute l'Afrique du Nord pour entretien ou réparation vers la Station qui accueille également les nombreux touristes aériens de passage à Alger.

1936

Plus de 700 heures de vol sont effectuées dans l'année. Vidalet, Duhem et Deshorts sont brevetés. Colovret, Alfred Jaïs, Froissard, Bugaud, Allary, Henri Robert, Meslem, Martinolles, Carrot, Delorme et Valette volent en double-commande. Mmes Blanchet et Madeleine Radisse, Georges Menais, Fournier, Suaos, Missika, Clément Torrès, Marcel Christofle, Lobere, Deshorts, Alfred Thiébaud, Monpéré et Zelman utilisent les avions de la Station.

1937

Jean Moissenet, Pignon, Tarpin, Casanova, Delpau, Baron, Mlle Angurel, Lachkar et Hubert Hébrard (mécanicien d'Air Afrique et futur pilote de ligne) sont brevetés. Kohl, Jaubert, Deslous, Aquet, Barrat, Truchi, Gueit, le docteur Jean Salasc et Cazalis volent en double-commande. Louis Coupvent, Lagleize, Grégoire, Jean Camps, Jean Bazinet, René Hirsch, Sesini, de Jerphanion et Adida utilisent les avions de la Station.

1938

Près de 200 heures de vol sont effectuées en juillet. Malgré ces bons résultats, la fin de l'année voit la fermeture de la Station, Renault ne poursuivant pas sa collaboration avec Caudron. La Station de Maison-Blanche a été une des plus actives de celles installées sur le territoire national grâce, en grande partie, à la personnalité du capitaine Alexandre Bernard qui a fortement marqué l'activité de Maison-Blanche. L'aéro-club Les ailes nord-africaines en reprendra les installations.

Octobre 1937 : Alexandre Bernard, Gaston Pourcher et Lucien Bossoutrot à l'hydrobase de l'Agha (PL)

Alexandre Bernard et son Phalène *F-AMKV* (MD)

Le Caudron Rafale *F-ANAQ* (PL)

La Station Duchêne Marullaz

Le 1er Groupe d'aviation d'Afrique s'installe à Maison-Blanche début 1934 et l'aérodrome d'Hussein-Dey est alors désaffecté. Jacques Duchêne Marullaz obtient de l'armée et de son concitoyen Gaston Pourcher, directeur de la Navigation aérienne, l'autorisation d'ouvrir cet aérodrome à la circulation aérienne publique et y implante un club-house, un atelier et un hangar pouvant contenir une vingtaine d'avions. Il accueille les avions de passage dans sa station-service où plusieurs avions privés sont basés. Deux mois après son ouverture officielle, le 6 février 1934, l'aérodrome a déjà enregistré 400 atterrissages. En effet, l'aérodrome d'Hussein-Dey, une bande de 800 mètres de long sur 450 mètres de large, est admirablement situé, au bord de la mer, à 10 minutes du centre ville par la route Moutonière.

Jacques Duchêne Marullaz est né à Koléa le 16 février 1900. Après avoir passé trois années dans la Marine nationale, il devient lieutenant de marine marchande puis travaille dans l'industrie du liège ; il prend ensuite la direction de l'agence Chrysler d'Alger et commence alors à s'intéresser à l'aviation à laquelle il consacrera toute son existence à partir de 1932. Après avoir passé le brevet de pilote numéro 487 le 17 novembre 1931, il devient représentant des avions Potez en juin 1932. Il accompagne souvent Maryse Bastié dans ses déplacements en Afrique du Nord et il est d'ailleurs avec elle lorsque le Potez 43 F-AMBM, utilisé pour une tournée, est détruit au sol à Bizerte-Sidi-Ahmed, le 13 mars 1933, par un pilote militaire trop audacieux. Il devient spécialiste des convoyages d'avions neufs depuis la métropole et parcourt inlassablement l'Afrique du Nord.

L'attention de la ville d'Hussein-Dey est rapidement attirée par les possibilités qu'offre cet aérodrome, la délibération du conseil municipal du 5 avril 1934 lui est entièrement consacrée. Le conseil décide à l'unanimité d'obtenir la cession de l'aérodrome à la commune, ou son affectation définitive à l'aviation civile sans limitations d'utilisation. Le conseil décide également d'agrandir l'aire d'atterrissage et d'améliorer l'état de surface afin de permettre l'accès de l'aérodrome aux avions de transport. Le maire Ferré demande aussi l'aide de la ville d'Alger, première bénéficiaire de cet aérodrome. L'activité de l'aérodrome d'Hussein-Dey restera cependant limitée à l'aviation de tourisme, Maison-Blanche demeurant l'aérodrome d'escale et de transit pour les vols commerciaux et internationaux.

Hussein-Dey est aussitôt utilisé par l'Aéro-club d'Algérie et par les écoles de pilotages qui viennent, depuis Maison-Blanche, y prendre leurs élèves et les y déposer à l'issue des vols. Air Algérie (rien de commun avec la future Compagnie), créée par Jacques Duchêne Marullaz, débute en juillet 1934 son activité de location d'avions, travail aérien et école de pilotage avec un Potez 36 (F-ALYJ puis F-ALJL et F-ALYV), un Potez 43 (F-AMGN) et un De Havilland *Moth* (F-AJLX *Capitaine-Madon*) au prix de 200 à 250 F l'heure.

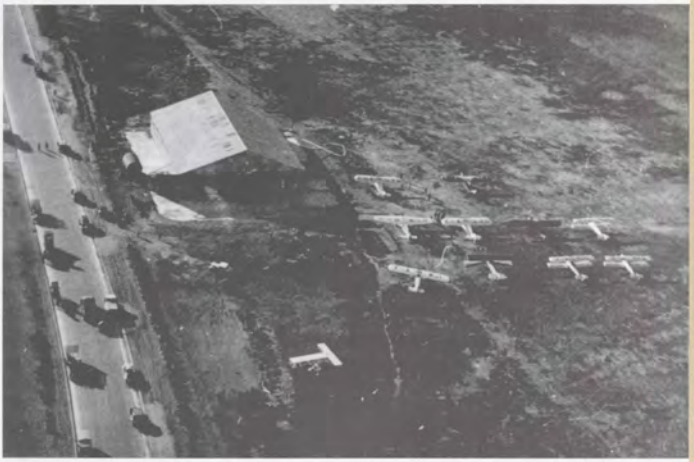
1934

Le 21 février, avec son Potez 43, rééditant l'exploit de Marcel Germain, Jacques Duchêne Marullaz se rend à Djanet en patrouille avec quatre Potez 25 en transportant son épouse et de Mme de Serre, épouse du colonel commandant l'Aviation d'Algérie.

L'aérodrome reçoit la visite agréable, le 23 avril, de Lily Adragna, Reine du Printemps, accompagnée de Marguerite Pons et Juliette Bassas, demoiselles d'honneur, qui prennent le baptême de l'air. Le 20 mai, Charles Brunel, maire d'Alger, vient en visite officielle et fait un tour en avion, accompagné de son épouse, piloté par Charles Poulin (d'Air Afrique). Le 4 juin, Marcel Brau, mécanicien de la station et ancien d'Air France, est victime d'un accident impressionnant. Alors qu'il arrive d'Orléansville avec le Potez 36 F-ALIT qu'il vient d'acquérir, il accroche, au cours de la prise de terrain, les fils électriques qui bordent l'aérodrome ; le Potez fait une splendide cabriole et le pilote et son passager, Albert Leureau, sortent indemnes des morceaux de l'avion. Le voyage avait déjà été perturbé par une panne qui avait contraint l'avion à passer la nuit dans un champ près de Lavigerie.

L'aérodrome d'Hussein-Dey, à gauche les installations militaires, à droite le hangar de Jacques Duchêne Marullaz (DM)

Le hangar et le parking de Jacques Duchêne Marullaz, le long de la route Moutonière (DM)



Le projet d'extension sur la mer, qui n'a jamais vu le jour, de l'aérodrome d'Hussein-Dey (PL)

Les fêtes d'Hussein-Dey donnent l'occasion d'une grande manifestation aérienne les 23 et 24 juin ; vingt-sept avions répondent à l'appel. Divers prix sont mis en compétition ; Diaz (du Maroc) remporte le prix de la plus longue distance en venant de Taourit et Germaine Pelloquin (de Mostaganem) et Marcel Desbruns (d'Oran) se partagent le prix de la régularité. Le Club aéronautique de Tiaret remporte le prix du plus grand nombre d'avions. Georges Descamps, Jean-Marie Ruamps et Maurice Campagnac font des vols acrobatiques, Edmond Leducq et Vincent sautent en parachutes ainsi qu'Emile Duffrancq (de Mascara) qui tombe en mer à 100 mètres de la plage. Le banquet du dimanche, servi par Baroli, rassemble plus de 200 convives. Après cette manifestation, l'aviation légère est définitivement implantée à Hussein-Dey, 772 mouvements sont enregistrés au mois de juin.

En octobre, Jacques Duchêne Marullaz accompagne Pierre Averseng pour photographier les vestiges romains du Sud. Le 25 octobre, il reçoit le colonel François de la Rocque, fondateur des Croix de feu.

1935

L'activité d'Air Algérie se développe ; la proximité de l'hippodrome du Caroubier amène le célèbre jockey Vassard à passer le brevet du 2ème degré dans le temps record de deux mois : janvier et février. Vincent, Roumegous, Missika, de Bermond, Boullenger, Darrieu, Muscat, Lieutaud, Arène, Mayer, Belkacem Chaoui (premier pilote musulman breveté à Alger), Legris, Loubry, Richard et Carrey sont également brevetés dans le courant de l'année. Tremellat, de Bridieu, René Courjon, Chadni Ferhat et Malfettes sont élèves-pilotes. Plusieurs pilotes volent à Hussein-Dey sur leurs avions ou sur ceux de la Station, parmi lesquels : Jean Neveux, Jean Camps, adjudant-chef Tolaguerra, Suaos, Charoy, sergent Pradier, lieutenant Gaël Cressaty, commandant Schmitter, Fernand Masquéfa, William Gerstlé, Chaillot, de Freyssinet, Georges Dumouchet, Roger et Louis Narbonne, Fischer, Emile Foulon, Tendro, Jean Garelly, Gueit, Raymond Faouen, Jean Lombarde, Henri Robert et Juliette Bielle.

En février, Jacques Duchêne Marullaz, accompagné de René Mariano et Maurice Staletti, lance des vivres sur la station de ski de Chréa bloquée par la neige ; il passe les épreuves du brevet de pilote militaire (de réserve) sur Potez 25 le 15 février et participe aux manoeuvres de Tunisie en mai avec le potez 43 F-AMGN. En avril, il devient pilote de transport public et moniteur. Le 30 mai, il effectue une évacuation sanitaire en ramenant un malade de Vialar avec le Potez 58 de l'AFASA. Il déplace François de la Rocque dans les environs d'Alger les 9 et 10 juin et participe aux manoeuvres de Tunisie en octobre ; le 22 septembre, il participe à une manifestation des Croix de feu avec son Potez 43 et évacue une blessée depuis Victor-Hugo le 16 novembre.

1936

Rajasseur, Souchet, Loubet, Jaubert, Benoit Manès, Garcia, Lefebvre, Giacobbi, Gallot, Turbé, Gauthier, Homo et Coulombel sont brevetés dans l'année. De Lay, André Janin (qui achètera le *Phalène* F-AMVG), Dumarçais, Audet, le docteur Béraud, Hubert Hébrard, Mme Kohler, Thibaud, Margaillan, Sureau, Bouinot, Bérard, Nocchi, Navarro, Dahlen, Lurme et Deschamps sont pilotes ou élèves.

Berland, sous-directeur de laboratoire au Muséum de Paris, utilise les avions de la Station pour des recherches sur les insectes. L'équipage Baer/Ermelier effectue des missions photographiques ; Roland Ermelier, reporter-photographe acharné d'aviation, est constamment présent sur les aérodromes, toujours prêt à profiter d'un vol pour prendre des photos, ou à effectuer le reportage d'une manifestation aéronautique. En août, au départ d'Hussein-Dey, Raymond Rostand réalise un beau périple avec son *Phalène* F-AMCC : Alger - Perpignan en 5 heures 30, un tour de France rapide et retour en deux étapes, Cannes - Tunis et Tunis - Alger.

Jacques Duchêne Marullaz participe aux manoeuvres du Maroc en juin avec son Potez 43. Il accompagne Jean Mermoz à Oran le 17 octobre et retourne le chercher le 28. Il se rend de nouveau à Oran le 5 décembre avec Jean Mermoz, auquel il est très lié au sein des Croix de feu ; c'est la dernière fois que les deux amis volent ensemble car Jean Mermoz rejoint à Oran l'avion de ligne qui l'amènera à Dakar d'où il décollera le 7 décembre avec le *Croix-du-Sud* pour disparaître à jamais avec son équipage.

Le club-house d'Hussein-Dey (DM)

Mars 1933 : Jacques Duchêne Marullaz et Maryse Bastié (DM)

Le 20 mai 1934 : Jacques Duchêne Marullaz et Charles Brunel, maire d'Alger (DM)

1937

Raybaudi, Sambucci, Gonon, Pietus et Chalaye sont brevetés dans l'année. Escandel, Marrot, Henri Dettweiler, Aumont et Thomas sont élèves-pilotes.

Le 25 février Jacques Duchêne Marullaz donne des baptêmes de l'air au profit des élèves de l'école Chazeau. En avril, il crée l'Aéro-club Jean Mermoz qui prend la suite de l'école de pilotage de la station et qui s'occupe également d'aéromodélisme. Le 12 avril, Sadi Lecointe, inspecteur général de l'Aviation populaire, visite l'Aéro-club Jean Mermoz.

Les 9 et 10 mai, Jacques Duchêne Marullaz accompagne des jeunes de l'Aéro-club Jean Mermoz au concours de modèles réduits de Constantine où de Gonfreville obtient le premier prix. Il participe ensuite aux manoeuvres de Boghari du 20 au 27 mai et se pose à Fréha pour participer aux fêtes d'Azazga des 4 et 5 septembre.

En octobre, il effectue une grande tournée de démonstration dans toute l'Algérie avec le *Taupin*, dont une série est lancée à Hussein-Dey par la CNL. Le 24 octobre, il retourne à Constantine avec Chatain, Norbert Chabannes et Frison pour un nouveau concours de modèles réduits financé par le chocolat Tobler.

1938

Buhagiar, Chatenet, Bonfils, Bouchet, Cotin, Porée, Renard, Tanton, Berger, Bouffartigues, René Louviot, Cornet, Viallet, Jean-Claude Marguerie et le docteur Jean Salasc sont brevetés. Perez, Gandois, Thoa, Renaud, Tromborne, Adrien Chollet, Pierre Wartelle et Chevalier sont élèves-pilotes.

En janvier, Jacques Duchêne Marullaz participe aux manoeuvres de Tamanrasset, toujours avec son Potez 43 et, en juin, à celles de Tunisie. Du 1er au 5 juin, il transporte François de la Rocque dans l'Ouest-Algérien et le Maroc, avec le Caudron *Frégate* F-ANRA. Le 25, il accompagne son équipe au concours de modèles réduits de Sidi-Bel-Abbès.

Le 28 juillet, il effectue le premier vol du *Taupin 5/2* F-APAJ et, le 20 août, celui du *Taupin* F-APAK ; il présente, dans différentes manifestations, le *Taupin* F-APAB peint aux couleurs de la Loterie algérienne. Le 26 septembre, il fait le premier vol du BBG 2, un avion original construit par Marcel Brau.

Le 10 octobre, il effectue une évacuation sanitaire à Burdeau, accompagné du docteur Layros, avec le *Phalène* F-AMLR. Du 23 au 26 octobre, il accompagne de nouveau François de la Rocque dans une tournée de Constantine à Mostaganem.

1939

Le docteur François Gillot, Basile, Faucher (radio d'Air Afrique), Acézat, Durin et Louis Lavaysse sont brevetés avant le début des hostilités. Fallou, Fortin, Albert Juaneda, Texier, Le professeur Lebon, Jarron, Duroux, Chavagnat, Ampart et Rellinger sont élèves-pilotes.

Le 26 janvier, Jacques Duchêne Marullaz transporte François de la Rocque à Tunis et, du 5 au 10 mai, il l'accompagne, ainsi que Carvallo, dans une grande tournée dans l'Ouest-Algérien et le Maroc. Le 9 juin, il transporte le député Robbe à Bou-Saada. Du 5 au 12 août, pour ses derniers vols civils d'avant-guerre, il accompagne le docteur François Gillot dans un grand voyage en Italie.

Après avoir considérablement oeuvré pour l'aviation légère algérienne et effectué dix-huit évacuations sanitaires, Jacques Duchêne Marullaz est mobilisé. Il consacrera toute sa volonté et tout son courage habituels au métier militaire et se comportera vaillamment. Pilote de chasse au Groupe 1/6 sur Morane 406, il sera descendu le 20 mai 1940 à Peronne et sera sauvé par son parachute. De retour en Algérie, il commandera l'Ecole des cadres des Compagnons de France à El-Riath, puis le Centre de vol à voile du Djebel-Diss. Après le débarquement allié du 8 novembre 1942, il commandera l'Escadron d'entraînement de Kasba-Tadla, puis redeviendra pilote de chasse en 1943 au Groupe Lafayette à Sidi-Ahmed sur Curtiss P40 avant d'être, en 1944, attaché militaire à Téhéran.

A gauche : Jacques Duchêne Marullaz et le colonel François de la Rocque (DM), *à droite : Jean Neveux et le De Havilland* Moth *F-AJLX* (JN)

Jacques Duchêne Marullaz (en chemise) et des élèves de l'Aéro-club Jean Mermoz (DM)

Octobre 1937 : les aéromodélistes de l'Aéro-club Jean Mermoz (DM)

L'Association féminine d'aviation sanitaire

Nécessité de l'aviation sanitaire

En 1934, l'Algérie compte 5 800 000 habitants répartis sur 200 000 kilomètres-carrés, 110 médecins fonctionnaires exercent dans les villages de l'intérieur et 848 médecins libres dans les villes. Tous les spécialistes se trouvent dans les grandes villes mais, à la campagne, le médecin généraliste est chargé de toutes les responsabilités et doit satisfaire tous les besoins de la clientèle. La nécessité se fait souvent sentir de diriger le patient vers un spécialiste ou vers un hôpital situés dans un grand centre. Si le train et l'automobile permettent des déplacements aisés sur de courtes distances, l'avion peut être intéressant pour de grands trajets. Les avions militaires procèdent déjà à des évacuations sanitaires au profit de la population, mais de façon tout à fait exceptionnelle. Aussitôt les aéro-clubs créés, les autorités et la population mesurent les services que peuvent rendre les avions légers pour amener rapidement un malade ou un blessé vers un centre hospitalier, ou pour transporter les médecins ou les médicaments. L'avion de tourisme rapidement transformable, piloté par un membre de l'aéro-club et pouvant transporter un accompagnateur (médecin ou infirmière), paraît être parfaitement adapté à ces missions.

Lors du congrès de la Fédération aéronautique nord-africaine du 23 février 1935, l'accent est mis sur la nécessité de faire collaborer les aéro-clubs et les sociétés locales de la Croix-rouge, en créant des commissions médicales d'aviation sanitaire. Ces commissions auront la charge de la préparation des infirmières-navigantes, de l'entraînement des pilotes et de la propagande auprès du corps médical.

La section féminine de l'Aéro-club d'Algérie, présidée par Mme Robert Germain, s'oriente, aussitôt créée, vers l'aviation sanitaire en accord avec la commission sanitaire présidée par le docteur Brunier. Le docteur Crochet, chirurgien à Reims et pilote confirmé, a fait plusieurs voyages en Algérie, avec son Potez 43 sanitaire ou son Caudron *Pélican* (qui sera détruit le 6 mars 1935 au Maroc, dans un accident entraînant la mort de Gorlacher), comme délégué du Comité central de l'aviation sanitaire, organisme fondé en métropole par la marquise de Noailles (auparavant, avait été créée, en 1929, à l'issue du premier congrès de l'Aviation sanitaire, l'association des Amis de l'aviation sanitaire, sous l'égide du député Chassaing, du docteur Foveau et de Marie Marvingt).

Avec le concours de la Croix-rouge et les conseils de Gaston Pourcher et du professeur Amédée Laffont, l'Association féminine d'aviation sanitaire d'Algérie (AFASA) est créée, avec un comité d'honneur présidé par Mme Carde (épouse du gouverneur général) - vice-présidentes : Mmes Souchier et Noguès-Delcassé (épouse du général et fille du politicien) - membres : Mmes de Chateaubriand, Meynier (épouse du général), Ardaillon (fille du recteur), de Montcabrier (épouse de l'amiral), Brunel (épouse du maire), Lasnet, de Serre (épouse du colonel), Pourcher et Jean Germain. Le conseil d'administration est présidé par Mme Robert Germain - vice-présidente : Suzanne Aupècle - secrétaire générale : Madeleine Radissse - trésorière : Christine de la Marlière - membres : Mmes Mathilde Germain, Simone Germain, Gérard, S. Divielle, Pétrissard et Duchêne Marullaz.

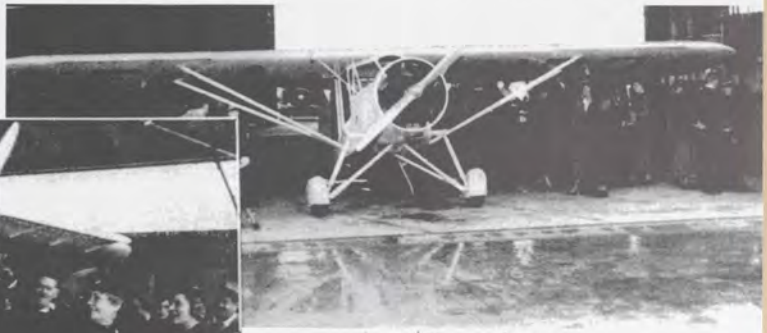
Le *Charles-de-Foucauld*

Afin de recueillir l'argent nécessaire à l'achat d'un avion, une soirée de gala est donnée le 24 mai 1934 à l'hôtel Saint-Georges. Avant les représentations artistiques, le colonel Pierre Weiss fait une brillante causerie pour retracer les buts de l'Association. Le succès obtenu par cette soirée et par la collecte permettent l'achat du Potez 58 F-ANDQ qui arrive le 20 octobre 1934, convoyé par Jacques Duchêne Marullaz et Eugène Fauché (de Djidjelli). L'avion est basé à Hussein-Dey, afin de se trouver plus près du centre ville. Le 21 novembre, se déroule la cérémonie de baptême du premier avion sanitaire civil de France, le *Charles-de-Foucauld*, dans sa livrée blanche à grandes croix rouges ; il est baptisé par Mme Carde en présence de tous les membres de l'AFASA et de nombreuses personnalités du monde aéronautique et du monde médical, devant un buffet préparé par la pâtisserie *Princière*.

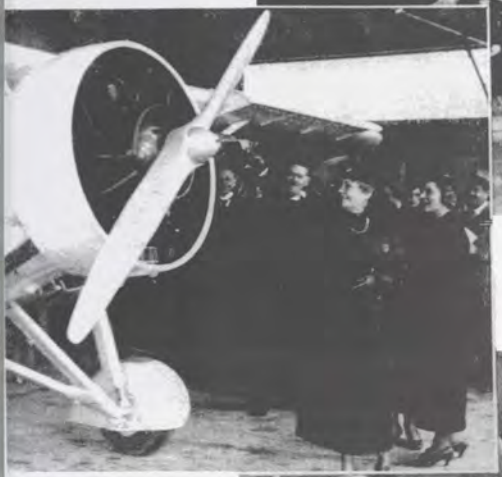
Aussitôt mis en service, le *Charles-de-Foucauld* effectue de nombreuses missions dans toute l'Algérie : Bône, Djelfa, Victo-Hugo, Reibell, Vialar..., piloté par Charles Poulin, Jacques Duchêne Marullaz ou d'autres pilotes bénévoles, souvent accompagnés des docteurs Charles ou Morand et d'infirmières bénévoles qui suivent une formation en vol de 10 heures au sein de l'Aéro-club d'Algérie.

Le 30 novembre 1935, au cours du congrès de la Fédération aéronautique nationale, le docteur Roger Meunier fait un exposé très remarqué sur le rôle de l'aviation sanitaire, l'étendant jusqu'au traitement antipaludéen des terrains marécageux et au transport d'équipes de secours en cas de catastrophes ou d'épidémies. A l'issue de ce congrès, l'aviation sanitaire prend une nouvelle dimension, l'avion n'est plus considéré comme une simple thérapeutique de la coqueluche ou de l'asthme. Une commission permanente de l'Aviation sanitaire est créée regroupant des médecins et des représentants de la Santé publique, de l'armée, des aéro-clubs et de la Croix-rouge.

Le 1er juin 1936, nouvelle soirée de gala à l'hôtel Saint-Georges, en présence des personnalités locales et du capitaine de vaisseau Thierry d'Argenlieu, commandant la 9ème division légère de passage dans le port d'Alger. Ce gala est destiné à financer l'achat d'un nouvel avion ; cependant, le *Charles-de-Foucauld* restera le seul avion de l'AFASA et suffira à la tâche car les aéro-clubs de l'intérieur s'équipent en avions sanitaires, de manière à évacuer plus rapidement les malades ou les blessés. Il est bien évident qu'il est préférable de placer les avions sanitaires près des endroits à risques, après avoir initié le personnel médical au convoyage par air, plutôt que d'effectuer un aller-retour au départ d'Alger.



Le *Charles-de-Foucauld* dans son hangar.



Le 1er avion sanitaire à Alger

Photos Rayna

Au-dessus :
Mme Carde brise la traditionnelle bouteille de champagne.

Ci-contre, de gauche à droite :
Mme Pourcher
Lacollet
Duchêne-Marullaz
Robert Germain
S. Aupècle
Mlle de La Marlière
Mlle Gérard

Le *Pou du ciel* à Alger

La construction amateur a toujours eu de fervents adeptes en Algérie. Avant et après la première guerre mondiale, de nombreux amateurs se sont lancés, avec plus ou moins de bonheur, dans la construction d'avions ou de planeurs selon des plans souvent originaux : Fournier à Marengo, Conte à Miliana, Mouraret, Ducceschi, Bonnefont-Péduplan et Seigle à Alger, Louis Poire et Paul Grégoire à Oran, Jean Oliver à Blida, les frères Saucède à Constantine, les frères Jamme à Mascara, Marcel Brau à Hussein-Dey, René Hirsch à Batna. D'autres ont construit leurs aéronefs selon des plans qui devaient, en principe, leur donner davantage satisfaction : Pierre Laffargue à Alger et les Aiglons du Chéliff (planeurs Avia XIA), Roger Prietto à Mostaganem, Anthoine à Tiaret et Paul Poinsot à Constantine (avions Henri Mignet HM 8), Dumestre à Blida (planeur Zögling). Mais c'est le mouvement poucelliste qui, à partir de 1935, déchaîne les passions et crée la plus vive émulation. Les constructeurs amateurs trouvent enfin le modèle qui devrait leur permettre de construire un avion sur lequel ils pourraient apprendre à piloter seuls ; ils sont souvent plus enthousiastes que le concepteur du *Pou du ciel* lui-même, Henri Mignet.

Henri Mignet

Après plusieurs tâtonnements à la recherche de l'avion sûr, économique et facile à construire, dont le HM 8, Henri Mignet en arrive au *Pou du ciel* et publie un livre : *Le sport de l'air*. Ce livre, aussitôt surnommé *Le Bouquin*, est tout à la fois un programme de construction, un cours de pilotage et d'aérodynamique, un recueil de souvenirs, et surtout une doctrine.

En effet, Henri Mignet bâtit autour du *Pou du ciel* tout un système qui doit répondre globalement aux aspirations des passionnés de l'air. Il établit les bases d'une philosophie de l'Air qui ouvre les portes de l'aviation à Monsieur Toutlemonde : *« Si vous savez clouer une caisse, vous saurez construire un avion »*. La construction et l'utilisation du *Pou* deviennent les pôles autour desquels l'amateur organise son existence. Henri Mignet, qui a écrit le fameux *Bouquin* en réaction contre l'aviation traditionnelle qu'il jugeait trop coûteuse, car trop dépendante des nécessités de l'armée ou de la ligne, en arrive à poser les bases d'une vie saine et naturelle, à l'image des principes qui l'ont guidé dans l'élaboration de ses avions.

Pour moins de 4 000 F, alors qu'un avion classique coûte environ 20 000 F, *Le sport de l'air* donne la recette pour construire, en trois cents heures de travail, un petit avion monoplace à ailes en tandem dépourvues d'ailerons et au pilotage simplifié. Le manche à balai, actionné d'avant en arrière, agit sur l'angle d'incidence de l'aile avant et permet de contrôler l'assiette, alors qu'actionné latéralement il agit sur la gouverne de direction qui, largement dimensionnée, assure le contrôle de l'inclinaison par effet d'attaque oblique. Dans l'esprit d'Henri Mignet, cet avion ne doit connaître ni la perte de vitesse, ni la vrille, réputées alors être les causes principales d'accidents. Cet avion révolutionnaire est mû par un moteur dont le choix est guidé par l'opportunité, ou par les finances de l'amateur, dans la gamme de 20 à 35 chevaux. Certains constructeurs proposent des moteurs aéronautiques (Poinsard, Mengin, Train, Aubier-Dunne, Ava, Anzani...), alors que la récupération de moteurs de motos, souvent des surplus de guerre, permet une solution moins onéreuse (Harley-Davidson, Chase, Douglas, Indian, Saroléa...).

Les *Pou du ciel* se multiplient

Le journal *Les ailes* révèle l'existence du *Pou du ciel* le 13 septembre 1934. *Le sport de l'air* paraît en novembre ; le premier tirage, de 6 000 exemplaires, est épuisé en quelques semaines et des centaines d'appareils sont mis en chantier dans le monde entier.

Devant les besoins pressants des constructeurs amateurs qui demandent une règlementation adaptée à cette nouvelle forme d'aviation, le général Denain, ministre de l'Air, crée, en juillet 1935, le certificat de navigabilité restreint aéronautique (CNRA). Le CNRA permet aux avions de construction amateur de voler librement sur le territoire national, après avoir subi les épreuves en vol d'homologation.

Le Club d'aviation légère amateur d'Alger, fondé par Henri Dettweiler


1936

Club d'Aviation Légère Amateur d'Alger

Siège Social : 38, Boulev. Saint-Saëns
Téléphone 43-26

Fondé le 29 Juillet 1935

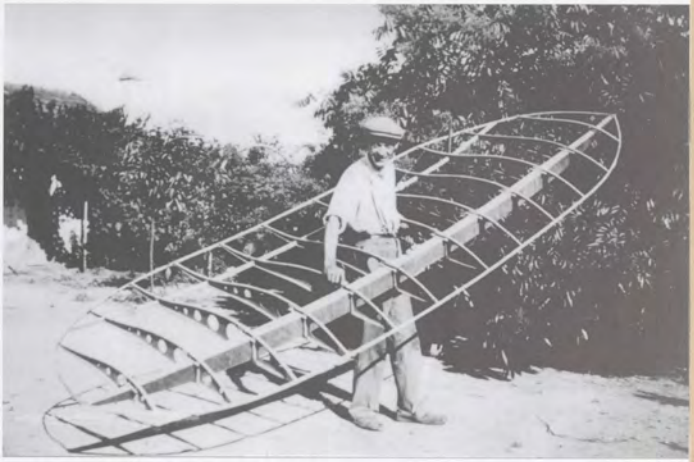
Aérodrome
ALGER-PLAGE

Monsieur Meyaux Jean

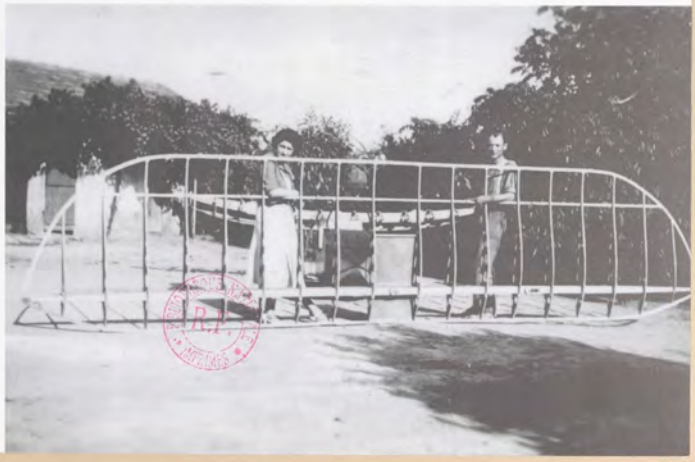
Membre : Actif

Adresse : 61 rue Charras . Alger.

André Vanoni (MV)



Marguerite et André Vanoni (MV)



Des émules de Mignet apparaissent un peu partout en Algérie : les frères Kuonen, Max Millot et Philippe Pace à Bône, les frères Saucède, les frères Barthélémy, Paul Poinsot, Alfred Petit, Marcel Coutayar et Pastre à Constantine, Pierre Barral à Sétif, Ernest Duc à Touggourt, Marcel Brichet à Aïn-Oussera, les frères Gourdon et L. Comtat à Mahelma et Fabre et Jean Patteta à Oran (dont le *Pou* sera le premier qui volera en Algérie, le 29 juillet 1935).

Le Club d'aviation légère amateur d'Alger est fondé le 29 juillet 1935, sous la présidence d'Henri Dettweiler, afin de rassembler tous les constructeurs et futurs constructeurs de *Pou* de la région algéroise. Plus de soixante adhésions sont recueillies lors de la réunion constitutive, le 28 mai à la Maison de l'agriculture, dont celles de Mmes Dettweiler, Koralex et Ardoino. Le bureau est formé d'Henri Dettweiler, Ardoino, Gazelle, Thomas, Waligorsky, Anthièvre, René Prévost, Guerrier, Jalabert, A. Adam et de Gonfreville. La section technique est animée par Richard, Bourdon et Porée.

Charles Marignan

Le premier *Pou du ciel* algérois décolle de Maison-Blanche le 9 août 1935, piloté par André Vercruysse, après avoir été exposé à la foire d'Alger. Il s'agit du *Pou du ciel* numéro 53 construit par Charles Marignan, employé de Shell sur l'aérodrome. Le *Pou* se comporte bien entre les mains expérimentées d'André Vercruysse et réussit, le jour même de son premier vol, les épreuves d'homologation : trois "8" à 50 mètres de hauteur, sous les regards intéressés des pilotes et des mécaniciens présents. Le lendemain, il effectue 30 minutes de vol, toujours piloté par André Vercruysse, avant que son constructeur le prenne en main.

Charles Marignan, pilote de tourisme confirmé, profitera peu de temps de son *Pou* et sera la première victime du mouvement poucelliste. Le 19 août 1935, au cours de son troisième vol, le *Pou* effectue deux ondulations et la troisième se termine par un piqué à la verticale de 40 mètres ; le pilote survivra quelques minutes dans le champ de la ferme Duroux où son avion s'est écrasé. Agé d'une trentaine d'années, il laisse une veuve et deux orphelins. Tous les habitants de la commune et toutes les autorités civiles et militaires assistent à ses obsèques, le 20 août, au cimetière de Maison-Blanche.

Menaces sur le *Pou du Ciel*

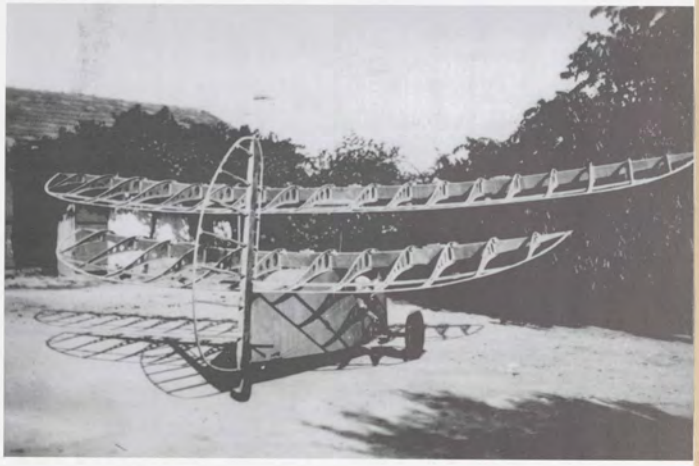
L'enquête consécutive à l'accident n'apprend pas grand'chose quant aux causes de la perte de contrôle du *Pou* par son pilote. Il semble qu'il n'y ait pas eu de rupture en vol et on conclut rapidement que l'hypothèse la plus admissible est celle du manche qui a échappé à la main du pilote.

Le général Féquant, commandant la 5ème région aérienne et inspecteur des Forces aériennes d'Outre-Mer, a connaissance de l'accident le 26 août, à son retour d'un voyage en Afrique. Prudent, il prend aussitôt une mesure draconienne en produisant une note sévère : « *Une série d'accidents sur appareils* Pou du ciel, *dont le dernier mortel, décelant une technique de construction et de pilotage encore incertaine, il paraît prudent, du point de vue de la sécurité publique et pour la meilleure propagande de l'aviation légère, d'interrompre tout vol sur ces appareils jusqu'à détermination par les services techniques officiels des caractéristiques et formules de construction de ces engins. En conséquence, tous vols sur appareils* Pou du ciel *sont interdits en Afrique du Nord, à dater de ce jour et jusqu'à nouvel ordre* ».

Le 13 septembre 1935, Paul Saurin, député-pilote d'Oran, écrit au ministre de l'Air et arrive à faire suspendre l'interdiction de vol en Afrique du Nord. Les amateurs algérois avaient alors entrepris la construction de plusieurs *Pou* : Raoul Bosselut, Porte et Guerrier à Alger, ainsi que Michouk, patron d'un café aux Tagarins, qui en construit un dans sa salle de billard. Au mois de septembre, sur une vingtaine de *Pou du ciel* en construction en Algérie, six ont commencé leurs essais en vol. Entre-temps, deux autres accidents mortels en métropole, le 13 septembre et le 26 novembre, dans les mêmes conditions que celui de Marignan, amènent les pouvoirs publics à acquérir un *Pou du ciel* et à entreprendre une étude systématique sur son comportement aérodynamique. L'expérimentations officielle commence alors au Centre d'essais en vol de Villacoublay et en soufflerie.

Le Pou du Ciel *d'André Vanoni avant l'entoilage* (MV)

Dans la cour de la ferme Vanoni de Koléa (MV)



Le 10 août 1935 : Charles Marignan à bord de son Pou du ciel (PL)

Les enfants Vanoni (MV)

Jean Neveux (JN)

André Vanoni

Peu de *Pou du ciel* donnent satisfaction. La formule est peut-être potentiellement dangereuses, les constructeurs ne respectent pas toujours les prescriptions d'Henri Mignet, ils sont quelques fois trop téméraires et n'ont bien trop souvent aucune notion de pilotage. Un des rares constructeurs amateurs qui obtienne des résultats satisfaisants est André Vanoni.

André Vanoni, viticulteur et conseiller municipal de Koléa, est un sportif accompli. Il pratique assiduement la course automobile depuis plusieurs années et se classe toujours très bien avec son Amilcar 1 100 centimètres-cubes. Pris par la passion de la construction amateur, alors qu'il n'a encore jamais volé, il suit scrupuleusement *Le Bouquin* et construit dans un hangar de sa ferme, avec l'aide de son épouse Marguerite, le *Pou du ciel* numéro 115 équipé d'un moteur Poinsard 25 chevaux. Par chance, André Vanoni fait la connaissance de Jean Neveux, exploitant de cinémas à Alger et pilote très confirmé, qui possède le Farman 402 F-AMTP.

Jean Neveux, qui a vu voler des *Pou du ciel* en métropole, vient inspecter le *Pou du ciel* à la ferme et en estime la construction suffisamment sérieuse pour faire quelques essais de roulage. Les champs de la propriété Vanoni s'avérant beaucoup trop escarpés pour entreprendre un vol, le *Pou du ciel* est transporté sur la propriété d'un voisin, Mohamed Daouadji, où, le 10 novembre 1935, Jean Neveux effectue le premier décollage sur un terrain plat entre le pont du Mazafran et Saint-Charles. Henri Dettweiler fait aussitôt partir la demande d'homologation du petit avion aux services officiels

Jean Neveux effectue plusieurs vols satisfaisants au départ du terrain de Mohamed Daouadji avant de convoyer le *Pou du ciel* vers l'aérodrome de Blida-Joinville le 17 novembre 1935, premier voyage d'un *Pou du ciel* au-dessus de la campagne algérienne.

Les deux amis font de nombreux vols au départ de Blida, alors qu'André Vanoni prend des leçons de pilotage à l'Aéro-club de Blida-Mitidja. Le *Pou du ciel* est ensuite basé sur l'aérodrome d'Hussein-Dey où il est abrité quelque temps à la Station Duchêne Marullaz, avant de rejoindre Maison-Blanche, puis le terrain d'Alger-Plage

Ayant pris goût à l'aviation de tourisme et aux avions conventionnels, André Vanoni passe le brevet de pilote et vend son *Pou du ciel* à un amateur de la région qui le brise aussitôt à l'occasion d'un atterrissage malencontreux. André Vanoni pilotera longtemps au sein de l'Aéro-club d'Algérie, tout en continuant à pratiquer avec succès la course automobile. Sa passion pour le *Pou du ciel* aura un effet inattendu, pour le plus grand plaisir des cinéphiles algérois, puisqu'il s'associera à Jean Neveux pour exploiter la fameuse tétralogie des salles de cinéma algéroises : *ABC*, *Paris*, *Musset* et *La Perle*.

Henri Mignet (CG) *et André Vanoni, mobilisé en 1939* (JN)

Préparatifs d'André Vanoni avant le décollage (MV)

Jean Neveux en vol avec le Pou du ciel *d'André Vanoni* (JN)

La polémique s'installe

Le 6 février 1936, le *Pou du ciel* numéro 143 (moteur Poinsard) baptisé *le Guébli*, construit à Aïn-Oussera, par Marcel Brichet (pilote confirmé) avec l'aide de René Deloye et Henri Robert, effectue un premier vol un peu hésitant. Après quelques réglages, il réalise dès le lendemain 1 heure 30 de vol et, malgré les 91 kilos de son pilote et les 680 mètres d'altitude du terrain situé sur les Hauts-Plateaux, il arrive à monter à 300 mètres de hauteur.

Au mois de mars 1936, le Club d'aviation légère amateur d'Alger s'installe à Alger-Plage sur un champ prêté par un sympathisant. Le terrain est inauguré le 8 mars avec l'arrivée d'André Vanoni escorté de cinq avions venant d'Hussein-Dey. Trois *Pou du ciel* sont alors en construction au Club d'aviation légère.

Le 15 juin 1936, d'autres accidents mortels s'étant produits en métropole, Pierre Cot, ministre de l'Air, prend la décision d'interdire les vols de tous les *Pou du ciel* en attendant les résultats définitifs des essais en vol et en soufflerie. Les amateurs, traduisent cette décision comme une interdiction d'utiliser les aérodromes d'Etat, et les plus téméraires continuent à voler au départ de terrains privés, mais le mouvement poucelliste marque le pas.

Les essais continuent à être menés avec toute la diligence possible par les services officiels et le *Pou du ciel* se trouve être le premier avion à passer en dimensions réelles dans la grande soufflerie de Chalais. Les résultats, contestés par les fanatiques de la formule Mignet, ne plaident pas en faveur du petit avion. Il ressort des essais que les limites de calage et de centrage des ailes sont très étroites et qu'à incidence négative de l'aile avant, l'avion devient d'une instabilité longitudinale totale et tend à venir se stabiliser en vol dos après passage par l'avant. Le rapport officiel va jusqu'à conclure : *« La délivrance d'un certificat de navigabilité est impossible à un appareil restant encore affecté de vices rédhibitoires nombreux et graves »*.

L'interdiction provisoire de vol est en conséquence maintenue par le ministre, mais une interprétation judicieuse de la règlementation permet les vols dans un rayon de 5 kilomètres autour d'un terrain privé, et même sur un terrain d'Etat, si le *Pou* comporte au moins une modification (il change alors de catégorie et devient un prototype).

Les essais reprennent plus timidement par des constructeurs rendus prudents à la suite des ennuis survenus à leurs chers *Pou du ciel*. Durant l'été 1938, les frères Gourdon et L. Comtat, de Mahelma, terminent la construction du *Pou du ciel* entreprise près de quatre années auparavant. Le moteur prévu, un moteur de moto américaine Indian, est remplacé par un Mengin. Les modifications préconisées par Henri Mignet et les services techniques sont appliquées à la lettre et le *Pou du ciel* atteint 160 kilogs à vide. En novembre 1938, après un dernier point fixe à 2 300 tours-minute, Philippe Gourdon décolle franchement en une cinquantaine de mètres et obtient une vitesse en palier de 110 à 120 kilomètres-heure avant de se poser en 40 mètres après un vol satisfaisant. La formule Mignet paraît maintenant devenue fiable.

Le régime du CNRA est appliqué en Algérie en juin 1939, avec quelque retard sur la métropole. Rien ne s'oppose plus aux vols des constructeurs amateurs. Mais, bien que guéri de ses défauts de jeunesse, le *Pou du Ciel* a suscité trop de passions ; trop aimé par les uns et trop décrié par les autres, il sera désormais l'objet de discussions enfiévrées et stériles.

Malgré tous ses avatars, le *Pou du Ciel* a cependant un grand mérite, celui d'avoir mis l'aviation légère à la portée de tous. Le mouvement mondial lancé par Henri Mignet a porté en lui les germes de la véritable aviation populaire et de la construction amateur. Depuis Mignet, les amateurs peuvent concrétiser leur rêve qui a cessé d'être inaccessible avec la diffusion, pour la première fois, de plans exploitables par le grand public. Ce premier pas franchi, d'autres avions d'amateurs apparaîtront, pas toujours meilleurs et quelques fois pires, qui permettront à des milliers de fanatiques d'assouvir leur passion.

Jean Neveux et Madame Duchêne Marullaz sur l'aérodrome d'Hussein-Dey (JN)

Jean Neveux à Hussein-Dey, au poste de pilotage du Pou du ciel *d'André Vanoni* (JN)

Mesdames Neveux et Vanoni et Vanoni fils (JN)

Le *Taupin*

Jean Lignel et Louis Peyret

Jean Lignel, ingénieur aéronautique diplomé de Sup'aéro (promotion 1931), co-fondateur et administrateur de la Société française de construction aéronautique (SFCA), est un passionné d'aviation. Actif et entreprenant, il recherche des formules originales et des procédés nouveaux de fabrication. En 1935, il prend connaissance des travaux de Louis Peyret, alors disparu, qui a eu des idées originales en matière aérodynamique puisqu'il a construit de façon artisanale, en 1929, un petit monoplace selon la formule "biplan en tandem" ou "double monoplan", équipé d'un moteur ABC. Cet avion, que Jean Lignel découvre relégué au fond d'un hangar, succède à un grand nombre de modèles réduits, car Louis Peyret travaille depuis 1900 sur cette formule inspirée de l'aéronef du pionnier de l'aviation, Langley (Louis Peyret a également construit des planeurs, dont un exemplaire a participé au concours de Biskra en 1923). La disposition de deux ailes en tandem offre, entre autres avantages, une large excursion possible du centre de gravité et un bon contrôle de l'avion à basse vitesse. Jean Lignel obtient, de la veuve de Louis Peyret, la licence du "double monoplan" dans l'espoir de produire un avion économique et sûr qui permettra de satisfaire une partie des besoins importants en avions légers suscités par l'Aviation populaire et le regain d'intérêt des Français pour l'aviation de tourisme.

Le curieux petit monoplace construit par la SFCA, qui effectue son premier vol en mars 1936 avec un moteur Poinsard de 28 chevaux, attire immédiatement l'attention du public. Une usine est édifiée sur le terrain de Buc pour assurer la construction en série d'une quarantaine d'exemplaires équipés d'un moteur Mengin 32 chevaux. Jean Lignel a l'idée d'en extrapoler un avion école biplace doté d'un moteur Régnier 4 Do de 60 chevaux. Cette nouvelle version hérite des qualités de vol du monoplace et de sa robustesse. Agréables à piloter, sûrs et maniables, pardonnant les erreurs, décollant et se posant sur des distances très courtes, ces avions obiennent un grand succès populaire. Ils prouvent leurs qualités en battant plusieurs records de distance et d'altitude dans leur catégorie.

Ancien élève d'une Grande école, Jean Lignel choisit *Taupin* comme nom de baptême de sa nouvelle production (un taupin est un élève de taupe, classe préparatoire aux Grandes écoles). Le biplace est baptisé *Taupin 5/2* (cinq-demi, intégrale de $x=2$, est le surnom d'un élève contraint de redoubler la classe préparatoire pour intégrer X, l'Ecole polytechnique).

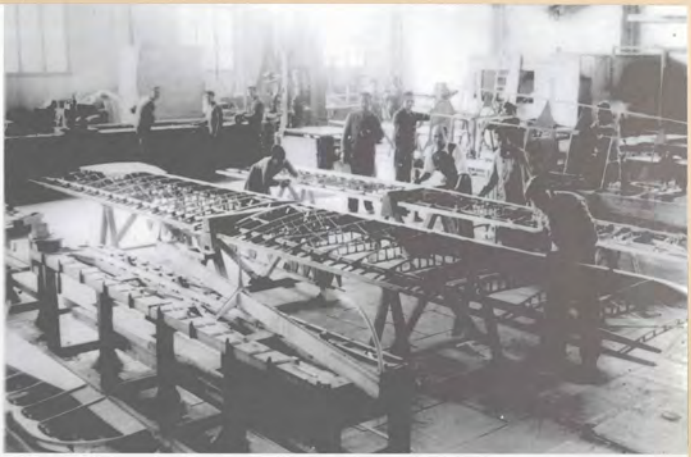
Le *Taupin* à Alger

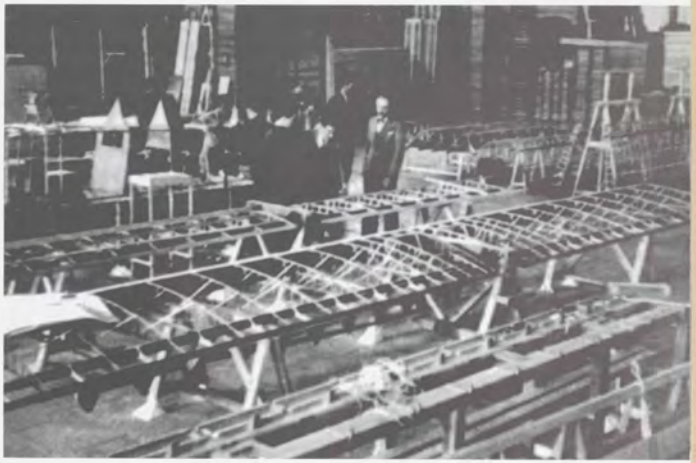
Désireux de décentraliser la production, Jean Lignel entre en relation en 1936 avec l'entreprise de menuiserie des beaux-frères Chollet, Nicole et Longobardi (CNL) installée à Hussein-Dey. L'entente entre Adrien Chollet et Jean Lignel est immédiate, un contrat est aussitôt signé prévoyant la construction des *Taupin* et *Taupin 5/2*. C'est la première construction d'avions en série envisagée sur le sol africain.

Afin de faire connaître le *Taupin* avant que sa production soit lancée à Hussein-Dey, le F-APAB est envoyé en 1937 en Algérie où il fait de grandes tournées de présentation, généralement piloté par Jean Lignel, Jean Trélaun, Emile Duffrancq ou Jacques Duchêne Marullaz. Il participe également aux meetings et se trouve souvent prêté, pour évalutation, aux aéro-clubs. Il est présenté par Jean Lignel lui-même au gouverneur général, lors du meeting de Constantine du 15 novembre 1937.

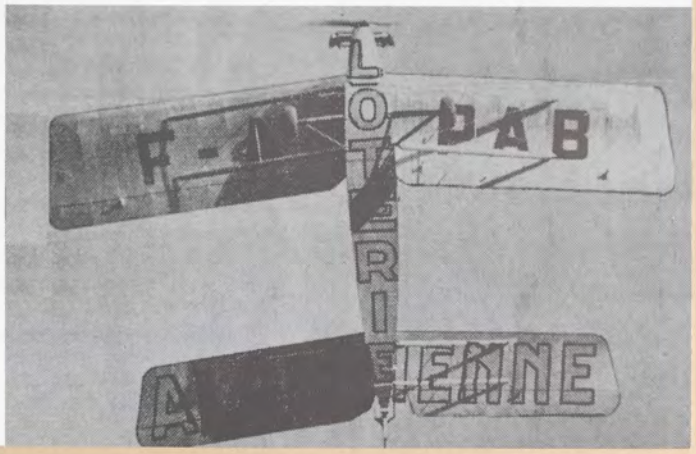
Une bonne opportunité se présente au *Taupin* lorsque Rémi Saint-André, secrétaire général de la Loterie algérienne, a l'excellente idée d'utiliser ce sympathique avion comme support publicitaire en profitant de la disposition particulière des ailes. Le petit avion promène l'inscription "Loterie algérienne" peinte en grandes lettres sous l'aile arrière et le fuselage et survole longuement les villes et les villages en se rendant sur les lieux des tirages de la Loterie. Le *Taupin*, piloté par Nissolle, fait encore parler de lui en remportant le premier prix au classement général du rallye des Oasis organisé à Biskra, les 19 et 20 mars 1938, par l'Aéro-club d'Algérie, toujours sous l'égide de la Loterie algérienne. L'accent étant

Sur ces deux photos, la construction des Taupin *dans l'atelier de l'Entreprise Chollet, Nicole et Longobardi à Hussein-Dey* (MB) (JL)





Le Taupin *aux couleurs de la Loterie algérienne* (RS)



Le 26 juillet 1938 : premier vol du Taupin *F-APAI à Hussein-Dey* (DL)

Le 28 juillet 1938 : le général Tetu s'installe dans le biplace Taupin 5/2 *F-APAJ* (PL)

mis sur l'économie, il effectue le voyage retour Biskra - Alger en 2 heures 55, en consommant 24 litres d'essence. Il gagne également le concours de précision en se posant exactement sur le but.

Le 8 mars 1938, le chef d'atelier André Villers et le mécanicien Bourdarot sont détachés de l'usine de Buc pour lancer la construction à Hussein-Dey. Ils arrivent avec les éléments métalliques, deux longerons d'ailes, les équipements et les moteurs. Une équipe est mise en place par CNL - mécanique : Georges Muller et Albert Fritzmuller - responsable des voilures : Marcel Bosca - responsable des fuselages : Edgar Cazes - entoilage : Armand Nadal - peinture : Albert Juaneda. Jean Longobardi, ingénieur des Mines et ancien observateur aérostier de la Marine, s'occupe directement de la fabrication. Le contrôle de la fabrication est assuré par Gaimard.

Les ateliers de la CNL se trouvant en face de l'aérodrome d'Hussein-Dey, il n'y a aucune difficulté à amener le premier *Taupin* construit en Algérie (F-APAI numéro 48) y faire, avec succès, son premier vol le 26 juillet 1938, piloté par Jacques Duchêne Marullaz. Deux jours plus tard, c'est le premier *Taupin 5/2* (F-APAJ numéro 2) qui décolle, toujours piloté par Jacques Duchêne Marullaz qui gare les avions terminés dans sa Station. Ce premier vol a pour spectateurs le colonel Rignot, Gaston Pourcher, le commandant Laganne et le général Tetu. Ces deux derniers voleront le jour-même comme passagers sur le nouvel avion. La série se poursuit, le *Taupin 5/2* (F-APAK numéro 49) vole le 20 août.

Le 18 septembre 1938, une course originale a lieu entre le *Taupin* et des hors-bords à Alger-Plage. Avec son rayon de virage très court, le *Taupin* bat les hors-bords pilotés par François Mercurio, Georges Crotte et Albert Scotto. Entre chaque manche, le *Taupin*, piloté par Jacques Duchêne Marullaz, atterrit sur la plage.

Malgré ses qualités évidentes et l'interêt qu'il suscite, le *Taupin* n'obtient pas le succès qu'il mérite. Il arrive trop tard ; les aéroclubs sont largement pourvus en matériel, les particuliers ne bénéficient plus de primes d'achat, la crise est encore là et des préoccupations plus graves apparaissent. Les *Taupin*, qui sont parmi les derniers avions immatriculés en Algérie avant la guerre, ne trouvent pas tous acquéreurs malgré les efforts de Beaumont, chef de vente du département aviation. Une dizaine de *Taupin* ont été construits à Hussein-Dey, dont huit monoplaces (et une cinquantaine en métropole). Plusieurs invendus sont rachetés par la SFCA en mars 1939, d'autres partiront au Maroc et l'un d'entre eux restera longtemps visible, accroché au plafond de l'atelier de CNL en compagnie d'un planeur Avia XIA.

Ce planeur est le fruit du travail de la section vol à voile créée au sein du personnel de l'usine par Jean Longobardi. Tous les soirs et tous les dimanches matins, Marcel Bosca, Armand Nadal, Albert Juaneda et Edgar Cazes s'activent à la construction du planeur sur lequel ils espèrent voler un jour. Les évènements en disposent autrement, ils doivent partir pour la guerre, le XIA à peine terminé.

La dernière pesée du Taupin *F-APAI dans le hangar de Jacques Duchêne Marullaz à Hussein-Dey* (PL)

Le 26 juillet 1938 : ultime point fixe avant l'envol (PL)

Le Taupin *revient au parking après son premier vol* (PL)

Planeurs Caudron C 800, Avia 40P et Avia 152A construits à Boufarik et en service dans plusieurs centres de vol à voile pendant la guerre (PL)(DM)

La suite du *Taupin*

La suite de l'histoire sort du cadre de cette étude, mais montre que l'arrivée du *Taupin* à Alger a eu des conséquences inattendues et fructueuses.

En septembre 1938, devant la menace de guerre et la nécessité d'équiper rapidement l'armée de l'Air, le ministère de l'Air avait confié à la SFCA la fabrication de 60 avions-écoles Morane-Saulnier 315, la construction des voilures en bois devant être effectuée par CNL. Les besoins de l'armée devenant rapidement très pressants, un nouveau contrat portant sur 250 Morane-Saulnier 315 supplémentaires est signé, en septembre 1939, avec la SFCA qui prévoit d'en construire une série en Algérie dans le cadre d'un marché de décentralisation.

La CNL ne pouvant assurer la construction des éléments métalliques, Jean Lignel et Adrien Chollet créent, en novembre 1939, la Société algérienne de construction aéronautique (SACA), siège social 45, bd Saint-Saëns à Alger, directeur : André Meunier. La SACA doit poursuivre la production des *Taupin* et entreprendre celle des Morane-Saulnier 315.

Jean Lignel retient pour cela l'usine désaffectée de 10 000 mètres-carrés de la Tabacoop à Boufarik. Une grande partie du personnel ayant travaillé pour les *Taupin* à Hussein-Dey est embauchée par la SACA, mais l'armistice intervient avant que le premier Morane-Saulnier 315 ne sorte de chaîne et le nouveau gouvernement résilie le contrat.

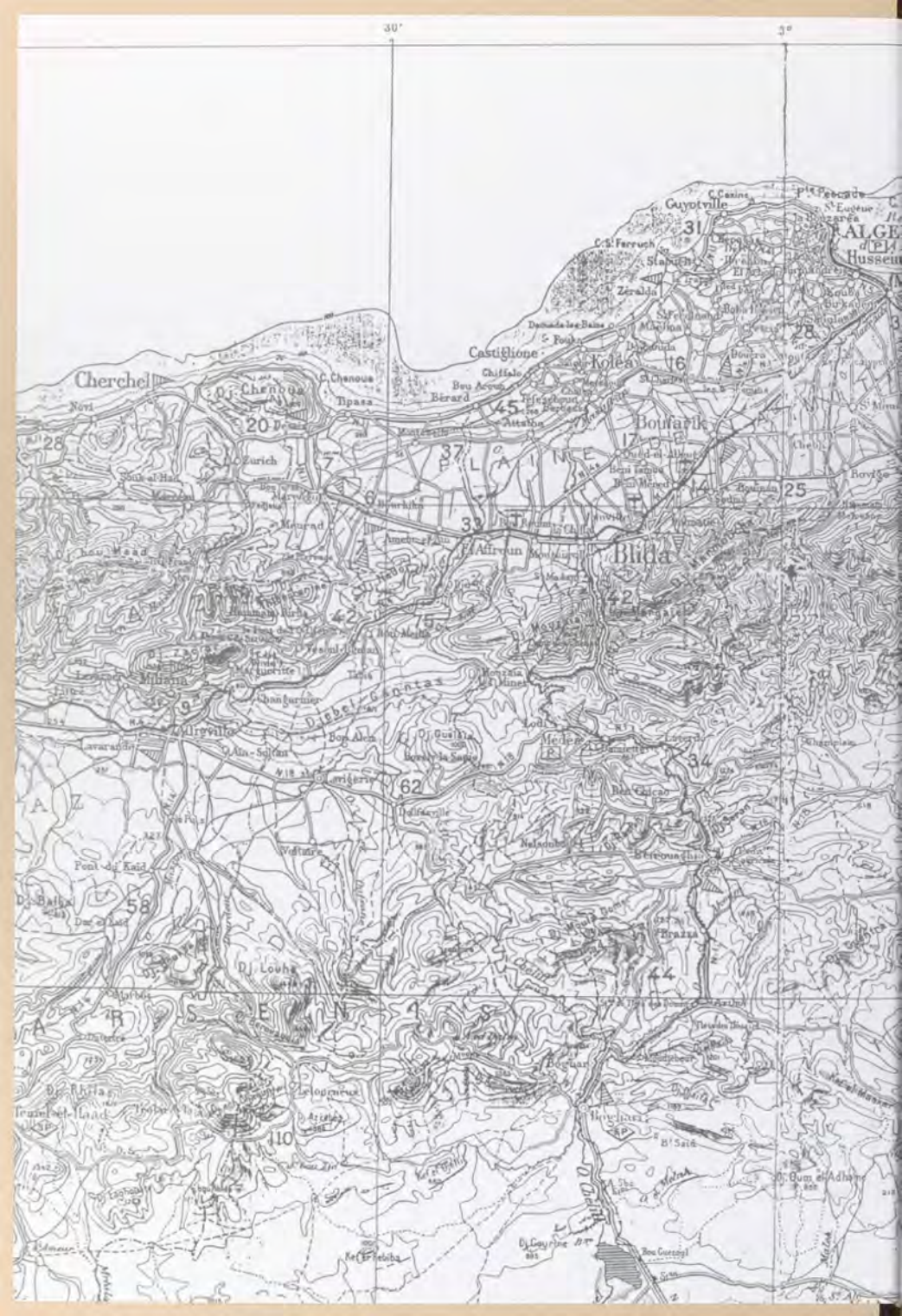
La direction de Renault, qui a connaissance de l'usine de la Tabacoop par son représentant d'Alger qui y fabrique des gazogènes, rachète alors l'établissement dans l'espoir de se trouver hors de portée des canons de la marine britannique. Avant de participer à l'effort de guerre dès le débarquement, avec la révision des avions alliés, et afin d'utiliser la compétence du personnel déjà en place, la construction en série des planeurs Avia 152A, Avia 40P et Caudron C 800 est entreprise sous la direction de Calmels.

Les premiers planeurs Avia 152A sont livrés durant l'été 1942 aux centres de vol à voile du Djebel-Diss, du Djebel-Khallel, du Djebel-Oum-Settas, d'Hussein-Dey et de Bougie, et les premiers biplaces Caudron C 800 en mars 1943. Une vingtaine de C 800, une dizaine de 40P et une cinquantaine de 152A seront produits à Boufarik. Ce matériel permettra de maintenir, pendant la guerre, une activité aéronautique sportive sur quelques aérodromes nord-africains.

Les biens de Renault seront confisqués après la guerre et l'usine de Boufarik sera affectée aux Ateliers industriels de l'air (AIA). En 1946, Jean Lignel, toujours aussi dynamique après des aventures mouvementées pendant la guerre, créera plusieurs entreprises industrielles en Afrique du Nord et, sous son impulsion, la SACA s'intéressera au transport aérien et deviendra la Compagnie Air Algérie.

le 28 juillet 1938 : le biplace Taupin 5/2 *le jour de son premier vol* (MB)

Toute l'équipe de l'Entreprise Cholet, Nicole et Longobardi sur l'aérodrome d'Hussein-Dey en 1938 (MB)


30'
3°
C. Caxine
Guyotville
Pte Pescade
St Eugène
la Bouzaréa
ALGE
Hussein
31
C. St Ferruch
Staouéli
Zéralda
El Achour
Birkadem
St Ferdinand
Mahelma
Douéra
28
Douaouda-les-Bains
Fouka
Castiglione
Koléa
16
Chiffalo
Bou Haroun
Tefeschoun
Bérard
Attatba
45
Boufarik
Oued-el-Alleug
17
Beni Mered
14
Bou Inan
25
Bovigne
St Mered
Cherchel
Novi
Dj. Chenoua
C. Chenoua
Tipasa
20
Desaix
28
Zurich
7
Montebello
37
PLAINE
Souk el Had
Marengo
Bourkika
6
Mourad
Ameur-el-Aïn
33
El Affroun
Mouzaïaville
Blida
42
Dj. bou Maad
Hammam Righa
42
75
Bou Medfa
Mouzaïa les Mines
Lavarande
Miliana
Margueritte
Changarnier
Djebel Gantas
9
Affreville
Lodi
Médéa
Damiette
Lavarande
Aïn-Sultan
Bou Aïen
Dj. Guelâa
Borely-la-Sapie
Lavigerie
62
34
Loverdo
Ben Chicao
Champlain
Dollfusville
Nelsonbourg
Berrouaghia
Voltaire
Pont du Kaïd
Dj. Bathe
58
Duc d'Aumale
Dj. Louha
Dj. Mouzaïa
Cheliff
Brazza
44
S E R S O U
Teniet-el-Had
Dj. Rhilas
Letourneux
Boghar
Boghari
D. Arizna
110
Ksar el Boukhari
Dj. Guyrine
Bou Guezoul
B. Saïd
Dj. Oum el Adhane
O. Cheliff
Ke. Er Rebiba
A Z


30'
4°
C. Bengut
Dellys
C. Tedlès
Tigzirt
C. Djinet
Abbo
Ben N'Choud
Ouled Keddach
Rebeval
Aïn-Tayâ
F. aux Poules
Courbet
Zaatra
Isserbourg
Haussonvillers
Bordj Menaïel
Camp du Maréchal
Mirabeau
Tizi Ouzou
Sebaou
Rouïba
Alma
Bellefontaine
Ménerville
St Pierre
St Paul
Palestro
Beaupré
Dra el Mizan
G R A N D E   K A B
D J U R D J U R A
Bouïra
Aboutville
Bertville
Aïn Bessem
Bir Rabalou
Plaine des Aribs
Aumale
Dj. Dira
Dj. Chaaba
Dj. Afoul
Sidi-Aïssa
Nasa
Dj. Tarf
Hadjer
Azerou N'Saïd
Dj. Chouchet
N.24
N.25
N.5
N.18
N.8
38
14
22
23
27
29
25
30
18
27
20
38
5
35
26
9
19
20
33
39

4 - AIN-TEMOUCHENT

Le Club aéronautique d'Aïn-Témouchent

1931

Le Club aéronautique d'Aïn-Témouchent est créé le 27 mai à l'hôtel de ville, en présence de J. Clairac (commissaire de police et ancien aviateur militaire), René Enjalbert (délégué financier) et Mathiot (administrateur). Un conseil d'administration provisoire est constitué sous la présidence d'honneur du maire et conseiller général Danthon avec J. Clairac, président - vice-présidents : François Camfrancq (maire des Trois-Marabouts et ancien pilote militaire) et Raymond Duffau - trésorier : Torrès - trésorier adjoint : Henri Bessière - secrétaire général : Jean Cuaz - secrétaire adjoint : Ben Adiba - conseiller juridique : maître Blanchard - assesseurs : Eugène Alberge, Louis Bouyer, Benabdallah Chergui, Paul Lamarche, René et Gaston Rico, Alfred Liverato, Julien Crutto, René Cahuzac, Charles Jaubert, Baptiste et Lucien Barret et Combré. Bien que totalement autonome, le club adhère au Club aéronautique d'Oranie qui a délégué Henri Fouques Duparc et Gaëtan Lévecque à l'assemblée constitutive.

Le terrain d'aviation, installé sur l'hippodrome à 2 kilomètres de la ville, est inauguré le 6 juillet. Trois équipages du Club aéronautique d'Oranie arrivent le matin pour donner des baptêmes de l'air à la population qui s'est rassemblée, nombreuse, sur l'aérodrome : Henri Fouques Duparc et Yvon Milhe Poutingon, André Lamur et Mérard, Albert Monville et Virgile Renoux. L'aérodrome est l'objet, toute la journée, d'une animation fébrile et les baptêmes se succèdent sans interruptions, sauf pour le déjeuner à l'hôtel de Londres. André Lamur, accompagné d'Yvan Tandonnet, se posera de nouveau à Aïn-Témouchent le 5 novembre, au cours du convoyage vers Mostaganem du Potez 36 F-ALKC, venant de Biarritz via Tanger. Le 2 décembre, Jean Cuaz (breveté à Oran) et Raymond Duffau reçoivent le Potez 36 F-ALQD qui est basé à La Sénia en attendant que le hangar soit construit. En décembre également, deux projecteurs sont installés sur l'hôtel de ville pour faciliter le repérage lors des tentatives de record de durée de Jean Mermoz et Louis Mailloux.

1933

Un bail est consenti par la municipalité pour le terrain installé sur l'hippodrome et les communaux attenants, un hangar pour huit avions est commandé, le balisage est installé et les aménagements continuent. Tout est à faire et ce n'est qu'au printemps que l'activité démarre pour le Club aéronautique d'Aïn-Témouchent qui fonctionne en accord avec la Société hippique présidée par Armand Orséro.

Les dirigeants se heurtent, dès le début, à d'importantes difficultés matérielles. René Enjalbert fait obtenir une subvention de 7 000 F, insuffisante pour couvrir les besoins du club et, malgré la visite en juin de Gaston Pourcher, directeur de la Navigation aérienne, les subventions promises pour l'aménagement du terrain ne sont pas accordées. Le même mois, le moniteur Scherrer, qui vient du Maroc, est en place et les vols commencent avec le Spad 34 donné par le Club aéronautique de l'Oranie à qui cet avion peu fiable avait déjà causé quelques déboires.

En juillet, Raymond Duffau reçoit son Caudron *Luciole* F-AMDJ ramené de métropole par Scherrer, deuxième avion basé à Aïn-Témouchent. Maurice Bedel vient de Sidi-Bel-Abbès le 13 juillet, avec son Caudron *Phalène*, pour une journée de baptêmes.

Raymond Duffau et Marcel Charles passent le brevet du 1er degré en novembre (contrôlés par Robert de Dietrich et Louis Gazaniol du Club aéronautique de Bel-Abbès), alors que Laurent Piétri et Gilbert Orséro sont lâchés. Georges Averseng (de Béni-Saf), René Bastier (des Trois-Marabouts) et René Rico (de Rio-Salado) viennent s'entraîner régulièrement sur le terrain.

L'aérodrome et les tribunes de l'hippodrome d'Aïn-Témouchent (JT)

Le hangar de l'Aéro-club (PN)

Un jeune membre de l'Aéro-club devant le Luciole *F-AMDJ* (JT)

Trente-quatre membres sont présents sur 103 inscrits, lors de l'assemblée générale du 28 décembre au Splendid-Cinéma. Quelques changements ont lieu dans le conseil d'administration - président d'honneur : J. Clairac - président : Raymond Duffau - vice-présidents : Marcel Charles et Henri Bessière - trésorier : Alexandre Camors - trésorier adjoint : Ben Adiba - secrétaire : Jean Cuaz - secrétaire adjoint : Gilbert Orséro - membres du conseil : Baptiste et Lucien Barret, René Cahuzac, François Camfrancq, Julien Crutto, Daillet, Emile Depange, Charles Jaubert, Pierre Lecaroz, Armand Orséro et Laurent Piétri.

1934

Des pluies abondantes ralentissent l'activité durant l'hiver, Pierre Lecaroz et Sylvain Chouraqui sont cependant lâchés. Gaston Rico, Gilbert Orsero et Pierre Lecaroz passent le brevet le 21 février et le club totalise sept pilotes brevetés à la fin de l'hiver.

Au mois de mars, Scherrer, accompagné par Charles Piétri et Latour, va chercher à Paris le Farman 402 acheté par Marcel Charles et Laurent Piétri. L'équipage rentre en faisant un grand périple par Marseille, Ajaccio, Cagliari, Bône et Alger ; ce voyage, constamment contrarié par le mauvais temps, représente une belle performance avec plusieurs centaines de kilomètres de survol maritime.

Le Farman est baptisé *Cyrnos* le 3 juin, en présence du maire Danthon dont l'épouse est la marraine. Trois avions sont alors basés à Aïn-Témouchent : le Caudron *Luciole* de l'Aéro-club, le Farman 402 de Charles Piétri et le Potez 36 de Trouhin. Deux autres avions sont en commande : le Farman 402 F-AMXJ pour Pierre Lecaroz et Boyet, qui sera convoyé par Scherrer en avril, et un Potez 58 pour Georges Averseng.

Sept brevets du 1er degré sont passés dans l'année : Charles Piétri, René Jaubert, Ben Adiba, Reda Abouzeid, Sylvain Chouraqui, Paul Cahuzac et Mathiot. Pierre Lecaroz et Charles Pietri obtiennent le 2ème degré. Scherrer, ancien pilote de guerre, est décoré de la médaille militaire.

1935

Quatre nouveaux élèves-pilotes s'inscrivent en janvier : René Krauss qui passera le 1er degré en mars, Passereau, Alfred Gonfrier et Cyrille Calmels (ces deux derniers de Lourmel où un aéro-club est formé, présidé par Cyrille Calmels).

A la suite de l'assemblée générale du 31 janvier au Splendid-Cinéma, le conseil d'administration est légèrement modifié - président : Raymond Duffau - vice-présidents : Henri Bessière et Marcel Charles - secrétaire général : Fekar - secrétaire adjoint : Gilbert Orséro - trésorier : Camors - assesseurs : Pierre Lecaroz, Paul Cahuzac, Charles Jaubert, Pujol, Ferry, Mas, Charles Piétri, Passereau, Ben Adiba et Lucien Bastier. Le maire Danthon est toujours président d'honneur. Bien que l'Aéro-club ne dispose que de faibles ressources, le conseil d'administration décide la construction d'un club-house et passe commande d'un Salmson *Phrygane*.

En plus de l'école de pilotage, de nombreux vols sont effectués dans toute l'Algérie ou vers le Maroc et de nombreux baptêmes sont donnés tous les dimanches (une centaine par mois). Les habitants de tous les villages voisins participent à la vie du club (Laferrière, Trois-Marabouts, Aïn-Kial, Guiard, Rio-Salado, Béni-Saf, de Malherbe, Turgot...). Aïn-Témouchent, l'ancienne *Albulae* des Romains qui en avait déjà apprécié la richesse du terroir, est une des plus petites villes dotée d'un aéro-club, qui, grâce à l'action de Scherrer et des dirigeants, se place au même rang que les principaux aéro-clubs d'Algérie.

Scherrer, Gaston Rico et Reynaud effectuent un voyage vers Casablanca en juin puis, en juillet, Scherrer, Cyrille Calmels et Alfred Gonfrier vont à Paris chercher le nouveau Salmson *Phrygane* F-ANMM. Jean Cuaz et Passereau s'entraînent régulièrement, Georges Alny est breveté en décembre et deux élèves s'inscrivent à l'école de pilotage : Fabas, ingénieur à la SAEF, et Cohen, minotier. L'assemblée générale de la Fédération aéronautique nord-africaine (section Oranie) se tient à Aïn-Témouchent en novembre.

De 1936 à 1939

Nouveaux élèves-pilotes en 1936 : Demeure et Jean Galindo (qui sera breveté 1er degré en juin avec Gomez). Braun et Bresson effectuent de nombreux voyages comme passagers, pilotés par Jean Cuaz ou Pierre Lecaroz. Scherrer décède à la fin de l'année et le club se trouve sans chef-pilote alors que les avions basés à Aïn-Témouchent effectuent une cinquantaine d'heures de vol par mois.

L'assemblée générale du 20 janvier 1937 s'ouvre devant 60 adhérents sous la présidence de Raymond Duffau, président sortant. Après une minute de silence à la mémoire de Jean Mermoz et de son équipage, Gilbert Orsero fait le compte-rendu et développe la progression constante du club qui, depuis 1931 et malgré d'importantes difficultés matérielles, est parvenu à propager le goût de l'aviation à Aïn-Témouchent et dans la région. Des travaux importants sont en cours, le club-house, agrémenté d'un jardin avec jeux d'enfants, doit bientôt ouvrir ses portes. Cyrille Calmel fait un exposé sur la question de l'Aviation populaire puis le conseil d'administration rappelle aux membres la nécessité d'amener de nouveaux adhérents et d'intensifier la propagande auprès des personnes susceptibles de passer le brevet. Il est procédé ensuite au renouvellement du conseil ; sont élus - présidents d'honneur : Victor Cahuzac, Danthon et Marcel Thomas (administrateur commune mixte) - président : Raymond Duffau - vice-présidents : Marcel Charles, docteur Burkle et Pierre Lecaroz - secrétaire : Vallez - secrétaire adjoint : Paul Cahuzac - trésorier : Camors - trésorier adjoint : Jean Soriano - assesseurs : Pujol, Passereau, Gilbert Orséro, Ben Adiba, Ferry, Trouhin, Vallez et René Cantié.

Le *Luciole* de Raymond Duffau est acheté par le club au début de l'année 1937 ; il vient rejoindre le Potez 36 qui sert à l'entraînement des pilotes à un prix relativement bas. Malheureusement, ce *Luciole*, presqu'aussitôt accidenté, se retrouve à Mostaganem dans l'atelier d'André Dambach. Cet accident et les effets de la crise dégradent la situation. Les finances du club ne permettant pas de payer un chef-pilote à plein temps, un accord est passé avec l'Aéro-club de Lourmel. Pivet est engagé en janvier 1938 pour assurer l'école de pilotage dans les deux clubs avec l'avion de l'Aéro-club de Lourmel, en attendant que le *Luciole* soit réparé.

Un bal est organisé le 12 février 1938 (orchestre Loubier). Le 12 mars 1938, première réunion de la section Modèlisme présidée par René Cantié - vice-présidents : Marcel Thomas et Jean Teisseire - trésorier : Camille Soriano - responsable technique : Pivet.

Le *Luciole* réparé est aussitôt réquisitionné comme avion-estafette, sans que le Club aéronautique d'Aïn-Témouchent ait pu vraiment sortir de la crise malgré les efforts de ses dirigeants et de ses membres. Cependant, dans ce contexte difficile, les résultats obtenus sont intéressants, Aïn-Témouchent s'est vu doté d'un bel aérodrome et de nombreux habitants de toute la région ont pu assouvir leur passion du vol.

Aïn-Témouchent (Oran) © (Pil 3). (Alt. 258 m.). 7.330 Eur., 3.760 Ind. ≡ **Stationnement** : *réglementé*. ≡ **Circulation** : *sens unique dans certaines rues*. ≡ **Exc** : *voir exc. n° 3*.
100 Khisl 15 - Beni-Saf 33 - Hammam-bou-Hadjar 22 - Lalleriere 7.5 - Oran 72 - Palomy 56 - Rio Salado 13 - Sidi-bel-Abbès 62 - Tlemcen 66
Royal, (wc) Garage 100 m.
de Londres, 35 boul. *National*, (20 ch) (wc) cour att.
STOCK MICHELIN Gar. Central Devouge, r. *Pasteur*, Delahaye, Peugeot. 1.21.
STOCK MICHELIN Graumann, *Boul National*, Ford. 0.45.
STOCK MICHELIN Gaudériau et Bibette, 55 boul. *National*, Renault. 0.42.
Jourdes, pl. *Gambetta*.
— Rosz, 8 r. *Dulertre*, Buick, Chrysler et Walcker, Chevrolet, Packard, Rochet-Schneider, Sohua. 1.13.
— Philippos, r. *Dulertre*, Citroën. 0.06.
— Pivet, av. *Lamoricière*. 1.25.
— S.A.M.A. Aubert, Hotchkiss, Matbil. 1.39.
— S. A. des Ets J. Vinson, Delahaye, Peugeot.
Carminielli, 9 r. *Carnot*.

Le club-house (PN)

5 - BATNA

L'Aéro-club de Batna

Jean Meilhe et Marcel Durand embarquent à Alger pour aller chercher le Potez 43 (MD)

Le 22 juin 1933 : Maryse Bastié à Batna (MD)

1933

L'Aéro-club de Batna est fondé en mars, le premier conseil d'administration est formé le 27 mai - président : Pierre Tingry (ingénieur des Ponts et chaussées) - vice-président : docteur José Noël (maire de Lambèse) - secrétaire général : Georges Baunac (Shell) - secrétaire adjoint : Henri Auclair (assureur) - trésorier : Félicien Rameaux (garagiste) - trésorier adjoint : Marc Rousset - adjoints techniques : M. Beaufort (pilote de réserve) et Jean Pupier - assesseurs : Louis Durand (minoterie Lleu), Marcel Durand, Alfred Borgonovo, Henri Leclerc - conseillers techniques : le commandant du 3ème Groupe d'aviation de Sétif, René Hirsch (ancien pilote militaire), lieutenant Zaïdi (commissaire de l'Aéro-club de France) et Tuduri (ingénieur). Pour l'aider dans sa tâche, le conseil d'administration constitue un comité d'honneur composé du ministre de l'Air, du sous-préfet, du commandant d'armes, des délégués financiers et du maire Maglioli.

Dès sa formation, l'Aéro-club dispose d'environ 20 000 F qui sont investis dans l'achat du Potez 43 F-AMPL. Cet avion bleu et noir, aux couleurs de la ville, se pose le 8 octobre, au milieu d'un enthousiasme indescriptible, sur l'hippodrome prêté par la Société des courses. Le sergent-chef Jean Meilhe, chef-pilote de l'Aéro-club, en a assuré le convoyage depuis Méaulte, accompagné de Marcel Durand. Les membres du club entament aussitôt une campagne de propagande active par des conférences, des réunions et des baptêmes de l'air. Le capitaine Deschamps, de Sétif, fait un exposé au Théatre municipal le 9 juin et Maryse Bastié, représentant les avions Potez, est chaleureusement accueillie le 22 juin.

L'hippodrome se révèle trop exigu, avec ses 250 mètres de longueur, pour une utilisation normale du Potez 43 et du Hanriot 14 prêté par l'armée (Batna est à 1 050 mètres d'altitude, les performances des avions au décollage s'en ressentent fortement). L'Aéro-club part alors en quête d'un aérodrome, alors que Désiré Dillensenger, propriétaire à Fontaine-Chaude, met à sa disposition un champ de 500 mètres sur 450 mètres. Malgré l'éloignement de Fontaine-Chaude (25 kilomètres), l'Aéro-club connaît aussitôt une belle activité. Marcel Durand (neveu de Désiré Dillensenger) s'efforce de rendre le terrain praticable et d'en faire une escale agréable qui sera fréquentée par de nombreux touristes aériens.

Batna, créée en 1844 à l'occasion de l'expédition de Biskra, est au centre d'une région touristique qui attire de nombreux visiteurs venant admirer les ruines romaines de Timgad, de Lambèse, de

Le 8 octobre 1933 : arrivée de Jean Meilhe et Marcel Durand avec le Potez 43 F-AMPL (MD)

Jean Meilhe et Marcel Durand à leur descente d'avion, autour d'eux : Henri Leclerc, Alfred Borgonovo, Audinet, Georges Baunac et Félicien Rameaux (MD)

Joseph Borgonovo, Jean Causse, Jean Meilhe et Mira (MD)

BATNA (Constantine) (Pli 8) (Alt. 1.054 m.). 2.856 Eur., 4.316 Ind. = Ext.: NO. Forêt de cèdres 13; de la maison forestière, excursion du Djebel Touggour (4 h. 30). = Voir exc. n° 86. = Terrain d'aviation 1.

Transatlantique, 10 pl. de la République (1er oct.-31 mai), (28 ch) 2 (wc) Gar att Ut Hotransat 0.01.

d'Angleterre et d'Orient, av. de la République, (20 ch) 8 Rem int Orient 0.40.

STOCKISTES MICHELIN :

Rameaux, av. de la République. RENAULT. Box 0.63.

Klenck et Meyer, Gar. Moderne, av. du Stand. DELAHAYE, PEUGEOT. Box 1.07.

Rochalier, 10 av. de la République. 1.25.

Ets Cherri, 2 r. Damrémont. CITROËN. Box 1.24.

Marguinedès, International Gar. 0.07.
— Roy, r. Damrémont. FORD.
— Turrel, av. de la République. DONNET.
— Chikki Amar, 6 r. Victor Hugo.
— Lanzenti, 39 av. de la République.

Librairie: Bernard, av. de France.

Aïn-M'Lila 70 — Arris 60 — Barika 90 — Biskra 117 — Constantine 118 — Corneille 56 — El Kantara 65 — Khenchela 94 — Lambèse 11 — Mac-Mahon 35 — Sétif 143 — Tiaret 36

Le 22 juin 1933 : Maryse Bastié, Pierre Tingry et Félicien Rameaux (MD)

Tobna ou de Zana et le mystérieux Medracen. C'est aussi le point de départ vers les monts de Belzama aux forêts de cèdres réputées et vers le massif de l'Aurès aux villages pittoresques et au relief tourmenté où se dresse le Ras-Keltoum, dans le djebel Chélia, sommet le plus élevé du nord de l'Algérie (2 328 mètres).

Le sergent-chef Jean Meilhe, enfant du pays, est déplacé en novembre de Sétif à Bizerte. Muté ensuite en métropole, il disparaîtra le 13 juin 1935 en percutant la montagne près de l'abbaye de Lestelle, sur la route Pau - Lourdes. L'adjudant Adrien Bourbon (qui épousera Mlle Causse) et le sergent Villain prennent sa suite à l'école de pilotage au cours de leurs permissions, alors qu'un hangar est construit sur l'aérodrome provisoire du Champ de course, aménagé et agrandi en attendant une solution définitive (Adrien Bourbon, pilote chevronné, y effectue des vols de nuit).

1934

Au noyau d'anciens pilotes militaires se joint un solide groupe d'élèves-pilotes : Henri Auclair, Georges Baunac, Alfred Borgonovo, Louis Durand, Marcel Durand (lâché après 4 heures de double-commande), Michel Duchampt (épicier), Gervaise, Henri Leclerc, Max Millet, José Noël, Jean Pupier, Lucien Champetier, Calleja et Marc Rousset. Les efforts de l'Aéro-club sont couronnés par le succès de Jean Pupier et de Gervaise aux épreuves du brevet du 1er degré, le 22 février, contrôlés par le capitaine Pierre Domerc (de Sétif). Jean Pupier passera le 2ème degré le 11 novembre.

L'assemblée générale du 17 mars voit une modification dans le bureau avec le départ de Tuduri, l'arrivée de Lucien Champetier et la création de la commission du terrain pour résoudre le problème de l'aérodrome et de la commission des fêtes pour préparer les manifestations des 21 et 22 avril, car de grandes festivités sont prévues pour l'avant-dernier week-end d'avril : baptêmes de l'air, concours d'atterrissage, épreuve de lancer de précision de messages lestés, épreuve de régularité, baptême du Potez 43, banquet et bal. La commission des fêtes lance de nombreuses invitations dans toute l'Algérie pour cet évènement sportif et mondain mais la météo en dispose autrement. Le vent se lève dès le début du samedi après-midi pour devenir une véritable tornade ; aucun des invités ne peut venir par la voie des airs, pas même le capitaine Pierre Domerc et les avions du 3ème Groupe de Sétif. Le bal est cependant maintenu dans les salles du Casino mises gracieusement à la disposition des organisateurs par les administrateurs Louis Royer et Louis Marquet. L'affluence à la soirée laisse espérer une recette suffisante pour permettre le remplacement du toit du hangar emporté par la tempête.

Le 12 mai, alors que les travaux de reconstruction du hangar battent leur plein, les membres du club ont le plaisir de recevoir la visite du champion d'acrobatie Marcel Doret et de Dieudonné et Mary Costes. Dieudonné Costes, vainqueur de l'Atlantique Nord d'ouest en est, accepte de parrainer l'Aéro-club pour son nouveau départ.

Arrosage le 10 décembre 1933 : Michel Duchampt, X, Louis Durand, Gervaise, Jean Pupier, Adrien Bourbon, Jean Causse, Gilbert Champetier, René Hirsch et Marcel Durand ; devant : Félicien Rameaux (MD)

Le petit hangar construit sur l'hippodrome (MD)

Les membres de l'Aéro-club entourent Marcel Doret et Dieudonné et Mary Costes à la brasserie de l'Etoile d'Antoine Polio (MD)

Désiré Dillensenger (MD)

Jean Pupier et Gervaise (MD)

La fête aérienne, reportée aux 2 et 3 juin, est de nouveau gênée par un fort vent. Aucune épreuve de précision ne peut être disputée, mais les spectateurs et les invités, venus de tous les aérodromes d'Algérie, peuvent admirer les évolutions des appareils militaires pilotés par l'adjudant Edmond Ballin, l'adjudant Cauteres et le sergent-chef Martinet. La fête se termine chez d'Ambra, à l'hôtel d'Angleterre, en présence du général Herchet commandant la brigade de Batna, du maire Maglioli et de Arrighi, représentant le préfet.

Marcel Durand et la plupart des élèves-pilotes passent le brevet en juillet ; deux nouveaux membres apparaissent : Amérigo et Gilbert Champetier. Les pilotes font preuve d'une belle activité en se déplaçant vers la plupart des villes d'Algérie et de Tunisie et en organisant des journées aéronautiques dans les villages voisins : Kenchela, Aïn-Beïda, Edgard-Quinet...

Le mouvement aéronautique se développe de plus en plus, mais le problème de l'aérodrome n'est toujours pas résolu et la solution du terrain de Fontaine-Chaude pénalise lourdement les pilotes. Les recherches se poursuivent pour une installation définitive à côté de la ville.

1935

Le 20 mars, le capitaine Alexandre Bernard, représentant les avions Caudron, vient présenter le Caudron *Pélican* (version sanitaire du *Phalène*) avec le docteur Crochet et Madeleine Radisse, grands propagandistes de l'aviation sanitaire. Cet avion intéresse vivement les médecins et les dames de la Croix-rouge qui assistent à une démonstration d'utilisation.

Le même mois, René Hirsh, propriétaire du Farman 402 F-ANFL, est muté à Alger (en 1932, René Hirsch, inspecteur des Eaux et forêts, avait construit un avion équipé d'un moteur Anzani qui s'était brisé en se mettant en pylône à son premier vol).

Le 9 mai, le pilote d'acrobatie Chabot fait une exhibition publicitaire avec le Morane-Saulnier 230 des apéritifs Byrrh. Un incident immobilise le Potez 43 durant l'été ; pour le remplacer, le club achète le Potez 43 F-AMJJ de Gustave Wolf (de Constantine).

1936

Le Potez 43 revole, après réparation, jusqu'au 15 mai, date à laquelle il est sérieusement endommagé, avec Jean Pupier aux commandes, sans mal pour ses passagers.

Pierre Tingry annonce, lors de l'assemblée générale du 12 juillet, qu'il ne peut plus assurer la charge de président. Il est alors nommé président d'honneur et un nouveau conseil d'administration est élu - président : Michel Duchampt - vice-présidents : Louis Durand et maître Gélas (notaire) - secrétaire : Henri Auclair - trésorier : Alfred Borgonovo - membres : Marcel Durand, Lucien Champetier, Félicien Rameaux, Georges Baunac, Léon Paul, Henri Leclerc et Marc Rousset.

Le 22 février 1934 : Adrien Bourbon, Jean Pupier, capitaine Pierre Domerc, sergent-chef Vilain et Gervaise (MD)

Le 15 mai 1936 : Adrien Bourbon devant le Potez 43 accidenté (MD)

Le domaine de Fontaine-Chaude, l'aérodrome se trouve en haut et à gauche, on voit le rond et les balises d'angle sont visibles (MD)

Marcel Durand devant un Salmson Phrygane (MD)

Le rond du nouvel aérodrome (MD)

1937

Les interventions pressantes des dirigeants du club et des délégués financiers Maglioli et Sisbane finissent par aboutir ; au début de l'année commence l'aménagement de l'aérodrome municipal à un kilomètre de la ville, entre la voie ferrée et la route de Biskra. Le 31 janvier, comme sur tous les aérodromes du pays, a lieu la cérémonie à la mémoire de Jean Mermoz et de son équipage ; le président Michel Duchampt ne manque pas d'y associer le souvenir du sergent-chef Jean Meilhe.

Le Caudron *Luciole* F-APEL complète la flotte du club en février.

1938 - 1939

Treize pilotes volent régulièrement au début de l'année : Lucas Duchampt, Félicien Rameaux, Plaisance, Henri Auclair, Marcel Durand, de Treden, Alfred Borgonovo, Barruel, Jean Pupier, Laurenti, Guermonprez, Amérigo et Moras. Six élèves continuent à voler en double-commande : Lhelgouach, Nello Baldassini, Nelva, Fabre, Salzes et Bazeaucourt et trois pilotes, dont Kerstenne, passent le 1er degré. Le docteur Alexandre Biancardini, H. Calleja et Jean Sammarcelli passent le 2ème degré (Jean Sammarcelli, agent technique des Eaux et forêts, deviendra la cheville ouvrière du club). De nouveaux élèves-pilotes apparaissent au cours de l'année : Mlle Castelli, Jaubert, Laurens, Clairac, Audinet, Rolland, Denardou, Bardot, Franceschi, Cazier, Sasoressi et Louis Gallo entraînés par André Fenech, chef-pilote de l'Aéro-club de Constantine, qui assure l'école de pilotage à Batna quelques jours par semaine.

Le Potez 43 F-AMPL est ramené le 4 juin par Alfred Borgonovo et Jaubert, après avoir été réparé à la suite de son accident de 1936. Le club reçoit un nouvel avion le 14 juillet : le Caudron *Phalène* F-APIJ, convoyé par André Fenech et Lucas Duchampt (cet avion a appartenu à Georges Blachette, à Alger, sous l'immatriculation F-AMIJ). Ce *Phalène* ne peut entrer, même avec ses ailes repliées, dans le petit hangar qui contient à grand'peine les trois autres avions du club, il doit retourner tous les soirs à Constantine.

Jouxtel passe le 1er degré et Cazier et Lucas Duchampt le 2ème degré durant l'été, Xavier (architecte de la ville) et Sellier s'inscrivent au club ; Rousseau et Louis Gallo volent toujours en double-commande. La construction d'un hangar est entreprise sur l'aérodrome en cours d'aménagement que le club commence à utiliser.

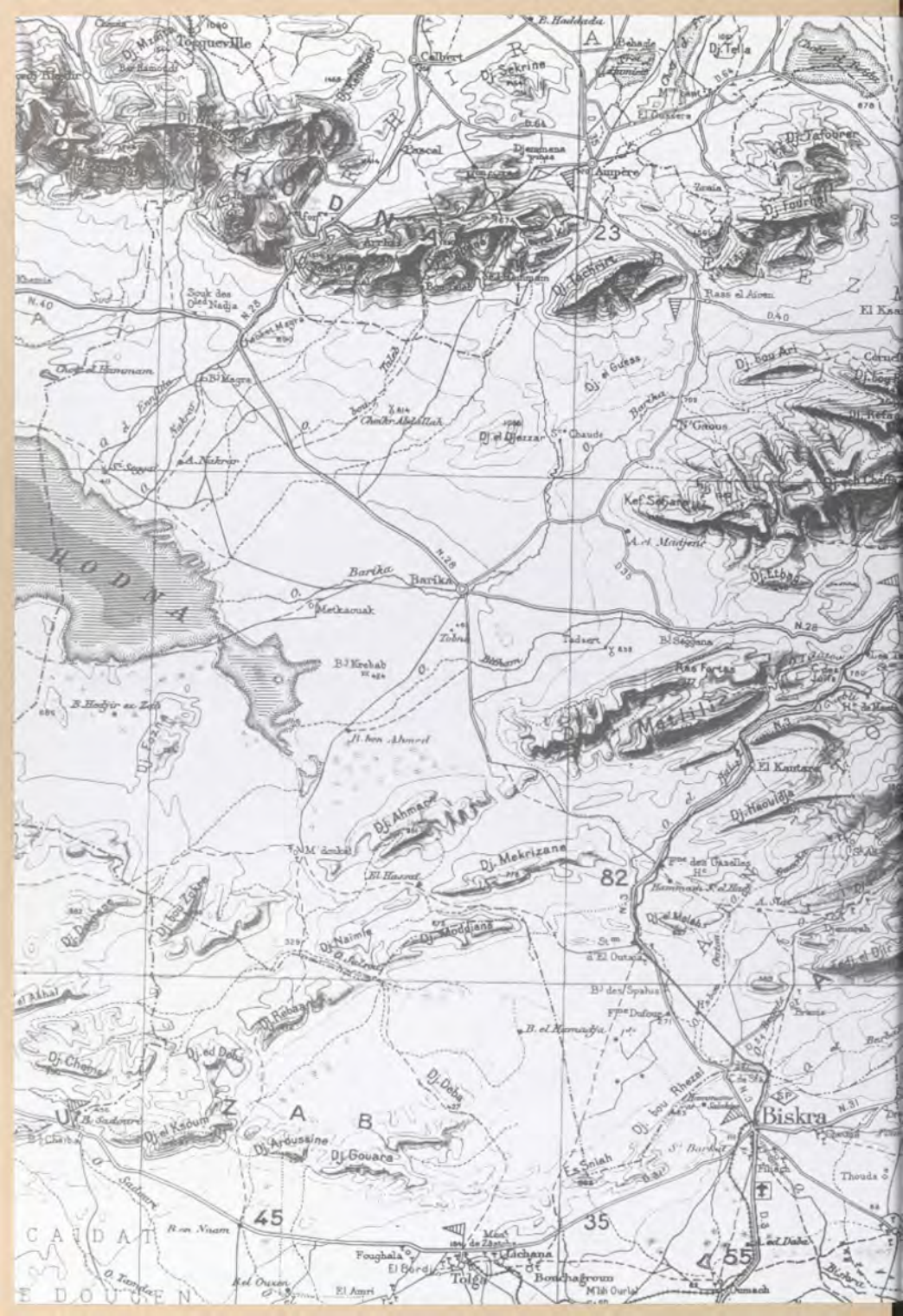
Cinq cent douze heures de vol ont été effectuées durant l'année 1938 et 144 heures de janvier à juin 1939, alors que Léon Paul, Danos, Quincy, Lebert et Reveglio s'inscrivent au club.

Installé sur le nouvel aérodrome avec deux Potez 43, un Caudron *Luciole* et un Caudron *Phalène*, un hangar spacieux, une station-service et un club-house, l'Aéro-club de Batna ne profitera que peu de temps avant la guerre des conditions idéales qui sont maintenant réunies.

Le 9 mai 1935 : devant le Morane-Saulnier 230 F-AMYB de Byrrh, Audinet, François Rocco, Désiré Dillensenger, Jean Pupier, Henri Auclair, Félicien Rameaux et Marcel Durand (MD)

Marcel Durand, François Rocco, Chabot, Jean Pupier, un mécanicien et Farrugia (MD)

Jean Pupier, Gabrielle Dillensenger, Nello Baldassini, Marcel Durand et Léone Durand (MD)


B. Haddada
Tocqueville
Dj. Mzaita
Calbert
Dj. Sekrine
Dj. Tella
Ampère
Pascal
Djemmana
El Ouricia
Dj. Tafourer
Dj. Fourhal
H O D N A
B E L E Z M A
23
Dj. Tachrirt
Rass el Aioun
El Kaa
Souk des Oled Nadja
N.28
N.40
Chott el Hammam
B^d Magra
Cheikh Abdallah
Dj. el Djezzar
St^e Chaude
Dj. el Guessa
N'Gaous
Dj. bou Ari
Kef Sefane
A. el Madjene
Dj. Etbag
Barika
Metkaouak
Tobna
B^j Krebab
Tadsert
B^j Saggana
Ras Fortas
Metlili
El Kantara
Dj. Haouidja
H. ben Ahmed
B. Hadjir ez Zeb
H O D N A
Dj. Ahmar
Dj. Mekrizane
82
F^me des Gazelles
Hammam S^d el Hadj
Dj. el Melah
Dj. bou Zokra
Dj. Naimia
Dj. Modjiana
El Hassai
St^m d'El Outaia
B^j des Spahis
F^me Dufour
B. el Hamadja
Dj. Rebaa
Dj. ed Debs
Dj. Chema
Dj. Deba
Dj. bou Rhezal
Biskra
N.31
Dj. el Kaoum
Z A B
Dj. Aroussine
Dj. Gouara
Es Sniah
45
35
55
Foughala
El Bordj
Tolga
Lichana
Bouchagroum
M'lili Ourlal
Oumach
El Amri
Zaatcha
Thouda
CAIDAT
E DOUCEN


Hokhet el-Djemel
Levasseur
Rouget de Tale
Dj. Arrouat
Ain-kercha
Dj. Oum Kehrid
Ain Yagout
Djemelli
Lutand
(Nouveau Chemora)
Chembra
Pasteur
Batna
Dj. Amrane
Tiragad
A. Toufana
Edgar-Quinet
Dj. Tuga
Dj. Islat bou s Arouah
Dj. Fourhat
Dj. CHELIA
Dj. Achaea
Dj. Tasfiar
Dj. Zellakou
Dj. Ahmar Khadou
Dj. Mezbel
Ras Fourar
Dj. Rhelisa
Khanga Si Nadji
Lima
Badès
Ain Nass
Mechouard
Chemora
Ain Yagout
Ain Tagoa
Chott Gadeine
Dj. Ouarsenis
Dj. Tagmit

6 - BISKRA

Le Concours de vol à voile

Joseph Thoret à Biskra

Le 3 janvier 1923, le lieutenant Joseph Thoret tient l'air 7 heures 03 au dessus du mont Delouatt avec un Hanriot 14 de l'Aviation militaire. Ce vol, dont la durée dépasse largement l'autonomie de l'avion, est effectué hélice calée. Joseph Thoret est alors le spécialiste du vol dynamique, il est parmi les premiers à exploiter cette forme de vol à voile qui utilise les courants ascendants créés par le vent frappant une paroi inclinée perpendiculaire à son écoulement (le vol à voile thermique utilise les courants créés par l'air chaud qui s'élève, la combinaison des deux genres permet le vol à voile thermo-dynamique). Aucun planeur ne permet alors l'utilisation des courants dynamiques et Joseph Thoret utilise cet Hanriot biplace, suffisamment résistant pour supporter la turbulence importante occasionnée par le vent et qui permet, de plus, de se déplacer au moteur pour prospecter une région.

Joseph Thoret est un vieux pilote ; breveté à 19 ans en janvier 1912 (numéro 708), il commence la guerre dans l'observation et le bombardement et reçoit la médaille militaire à 22 ans. Fait prisonnier à la suite d'une panne en territoire allemand en janvier 1915, plusieurs tentatives d'évasion et des séjours en forteresse lui ruinent la santé. Evacué par la Suisse, il reprend sa place de pilote en novembre 1917 comme instructeur. Il totalise 1 600 heures de vol lorsqu'il se trouve à Biskra avec son épouse en novembre 1922, envoyé en mission par le sous-secrétariat à l'Aéronautique afin de rechercher des sites propices au vol à voile.

Le monde aéronautique commence à s'intéresser au vol à voile. Les Allemands, voyant leur aviation anéantie par le traité de Versailles, se sont tournés vers cette discipline dans laquelle ils obtiennent des succès qui chatouillent désagréablement l'amour-propre des aviateurs français. Le premier Congrès expérimental d'aviation sans moteur et à faible puissance, qui s'était tenu en 1922, n'avait pu que constater la suprématie allemande. 1923 devrait être l'année de la revanche et le matériel est fourbi pour le grand concours qui se déroulera à Biskra fin janvier.

Joseph Thoret, arrivé en précurseur, continue ses vols remarquables. le 9 janvier 1923, il décolle avec le mécanicien Young pour un vol de 1 heure 09, toujours hélice calée. Il vole plusieurs fois par jour tout en initiant l'adjudant François Descamps au vol sans moteur et le lâche "hélice calée". Il prospecte systématiquement la région en étudiant l'aérologie, le relief et les possibilités d'atterrissage. Les chaînes, comme celle du Bou-Rhejal, sont généralement orientées est-ouest et ont souvent des arêtes rocheuses et des versants à pic ; elles produisent toutes des ascendances par vent du nord, à l'exception du djebel Setah à l'altitude trop faible et au relief insuffisamment marqué. Les vents réguliers qui soufflent du nord-ouest en hiver promettent donc des conditions favorables. Le problème de l'atterrissage est plus difficile à résoudre car les pieds des montagnes sont encombrés d'éboulis, ce n'est que loin des sommets que commence la plaine sablonneuse ; seul, le Delouatt se trouve à proximité d'un terrain praticable situé à 3 kilomètres au nord de Biskra.

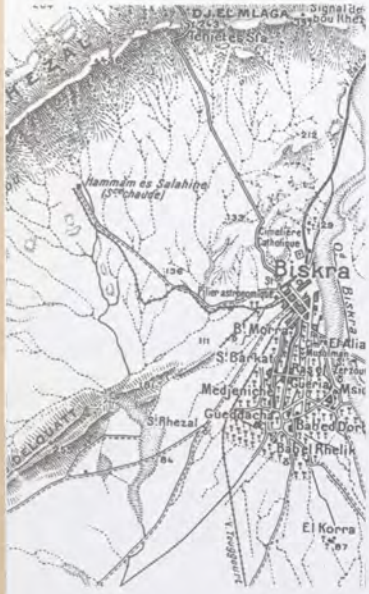
L'organisation du Concours

Pendant que Joseph Thoret survole la région et totalise 26 heures de vol à voile, un comité s'active pour mettre sur pied le Concours, également appelé Meeting expérimental. Le mouvement, lancé par le colonel Quinton, André Citroën, Dal Piaz (président de la Compagnie générale transatlantique) et Lucien Saint, sous la direction du prestigieux commandant Brocard, ancien commandant de l'escadrille des Cigognes, prend rapidement de l'ampleur avec l'aide de l'Aéro-club de France. En Afrique du Nord,

Les planeurs sont garés la nuit dans des alvéoles creusées dans le sable au pied du Delouatt (AE)

Le "nid d'aigle", à mi-pente du Delouatt (AE)

Départ d'un Dewoitine au sandow, sur la plate-forme en planche (AE)



le Concours est assuré de l'appui du gouverneur général Théodore Steeg, du général Paulinier commandant le XIXème corps d'armée, de Boulogne, directeur des Territoires du Sud, du maréchal Lyautey, du maréchal Franchet d'Esperey et, bien sûr, du comité local de Biskra qui, sous la présidence de César Gonin et avec l'appui du maire Edmond Cazenave, est à l'origine du choix de Biskra pour cette manifestation prévue du 27 janvier au 8 février 1923.

Les compagnies de chemins de fer et la Compagnie générale transatlantique consentent des conditions intéressantes pour le transport du matériel et des concurrents, les subventions affluent, accordées par le secrétariat d'Etat à l'Aéronautique, la Compagnie générale transatlantique, la Banque de l'Algérie, la Résidence de Tunis, la ville de Constantine, la ville de Biskra et le maréchal Lyautey. Les prix sont nombreux et intéressants - Prix de la ville de Biskra (totalisation des durées pour un même appareil) : 10 000 F - Prix de la Résidence de Tunisie (plus grande hauteur atteinte) : 5 000 F - Prix du maréchal Lyautey (plus grande distance en ligne droite) : 5 000 F - Prix du gouverneur de l'AOF (plus grande distance hors du relief) : 5 000 F.

Les tirailleurs sénégalais sont largement mis à la disposition des organisateurs. Il faut beaucoup de main-d'oeuvre, car la plate-forme de départ en planches est installée sur un petit terre-plein de 10 mètres sur 6 mètres taillé à flan de montagne au pied de 60 mètres de paroi verticale. C'est un véritable nid d'aigle, enfoncé dans la montagne, avec sur sa gauche un énorme bloc rocheux et qui domine d'environ 70 mètres l'oued sablonneux servant d'aire d'atterrissage. Une seule direction de départ est possible : nord/nord-ouest, avec des écarts possible de 10 à 15 degrés. Les décollages se font au sandow et les planeurs sont remontés sur la plateforme à l'aide des mulets des tirailleurs sénégalais qui tirent sur une corde passant dans une poulie fixée aux rochers.

Georges Barbot (AE)

Casses et records

Les pilotes, parmi les meilleurs de France, volent sur deux types de planeurs : Georges Barbot, François Descamps, Alfred Fronval et Joseph Thoret sur Dewoitine et le lieutenant Le Petit sur biplan en tandem Peyret.

Dès le 30 janvier, François Descamps et Joseph Thoret font des vols de près de 4 heures et Joseph Thoret s'élève à plus de 400 mètres au-dessus de son point de départ. Le 31, Georges Barbot bat officieusement le record du monde de durée avec un vol de 8 heures 36, en présence du colonel Rolland, commandant l'aviation d'Algérie, et de nombreuses personnalités (le commissaire chronométreur, retenu à Istres, n'arrivera qu'avec plusieurs jours de retard). Georges Barbot doit être soutenu après l'atterrissage, paralysé par le froid et les turbulences. Le même jour, Joseph Thoret rate son départ, se retourne et dévale la pente ; par chance, il s'en tire avec une commotion, mais le concours est terminé pour lui car son planeur est irréparable.

Les départs au sandow sont impressionnants, avec un vent soufflant constamment à 15 mètres-seconde et 30 degrés de l'axe. Les pilotes doivent piquer pour décrocher le sandow avant de remonter, violemment entraînés par les courants ascendants. Comme Joseph Thoret, Georges Barbot rate son décollage le 7 février, une rafale déporte son planeur qui s'aplatit et reste plaqué par le vent contre la paroi. Alfred Fronval, qui est surtout pilote d'avion, cède son planeur à Georges Barbot et rentre en métropole. Il ne reste en course que Georges Barbot, François Descamps et le lieutenant Le Petit.

François Descamps, bien que récemment acquis au vol à voile, se révèle le meilleur avec son planeur Dewoitine à ailes rigides et épaisses qu'il pilote avec finesse en exploitant au mieux les ascendances. Le 7 février, il gagne le prix de hauteur et bat le record du monde en s'élevant à 630 mètres au dessus de son point de départ, accompagné par un faucon tout au long du vol.

Le 12 février, Le Petit décolle avec son Peyret à ailes souples qu'il essaye pour la deuxième fois. Il arrive à gagner de la hauteur, dépasse la crête puis commet l'erreur de se placer sous le vent du relief. Il est alors durement secoué et fait une sorte de tonneau avant de s'écraser sur le nez, par chance sur une partie sablonneuse ; le planeur est en morceaux et le pilote, blessé à la cheville, est descendu en brancard.

Le 21 février, veille de la fermeture qui a été repoussée, Georges Barbot et François Descamps tentent le prix de distance. François Descamps longe le relief et va se poser à Beni-Mora en parcourant un peu plus de 5 kilomètres, tandis que Georges Barbot part vers le sud du relief, en pleins rabattants, et brise son planeur à 4 kilomètres du point de départ en se posant vent arrière. Seul François Descamps termine le meeting avec un planeur intact.

Les résultats obtenus peuvent paraître décevants mais le concours de Biskra a permis au vol à voile français de sortir de la période expérimentale. Dans les conditions très dures rencontrées à Biskra, cinq vélivoles français ont battu sept fois les records allemands. Les enseignements retirés de ce concours permettront d'améliorer la technique de construction des planeurs et d'exploitation des courants aériens. La preuve a également été faite que l'aérologie algérienne se prête admirablement bien à la pratique du vol à voile.

François Descamps (EN)

Alfred Fronval (EN)

Fronval dans son Dewoitine, prêt au départ (IL)

Le lieutenant Le petit et son Peyret (IL)

Le Comité d'aviation de tourisme de Biskra

Léna Bernstein et Marguerite Cazenave (DS)

Lucien Schmidt se penche avec sollicitude sur Léna Bernstein révisant son moteur (DS)

Biskra a toujours vécu au rythme de l'aviation algérienne. C'est sur son aérodrome qu'a été installée la première escadrille d'Algérie, le lieutenant Max de Lafargue y a effectué le premier vol militaire le 17 février 1912. Le 22 avril 1922, un Dorand AR de la Société du réseau aérien transafricain effectue le vol inaugural Alger - Biskra, première ligne intérieure algériennes, qui périclitera rapidement. Biskra attire encore l'attention du monde aéronautique lors du concours de vol à voile de 1923, avant que, le soir du 20 décembre 1923, les Biskris voient passer dans leur ciel l'impressionnante silouhette du dirigeable *Dixmude*, qui disparaîtra dans la tempête quelques heures plus tard au large des côtes siciliennes.

Léna Bernstein

Le 3 juin 1932, se déroule un drame dont les Biskris se souviendront longtemps. Léna Bernstein, une jeune aviatrice de 26 ans d'origine russe, brevetée en 1928, attend depuis quelques jours l'autorisation ministérielle de décoller pour une tentative de record de distance vers Bassorah.

Léna est épuisée moralement et physiquement ; elle est à bout de ressources et doit absolument battre ce record pour retrouver une place dans le monde de l'aviation et faire face aux dettes accumulées. Cette grande fille blonde n'a connu la chance que deux fois dans sa vie : une première fois lorsqu'elle est devenue championne du monde de distance en ligne droite en reliant Istres à Sidi-Barani (Egypte) puis, une seconde fois, lorsqu'elle a battu le record féminin de durée et de distance en circuit fermé. Elle ne savoura son plaisir que peu de temps, Maryse Bastié lui ravit le record en circuit fermé, puis un Américain celui de distance en ligne droite.

Depuis, Léna s'épuise à réunir les moyens financiers et matériels pour reconquérir le record de distance en ligne droite. Tout se ligue contre elle, les commanditaires se récusent, les fabricants de cellules et de moteurs imposent des conditions draconiennes, les assureurs majorent les primes, les services techniques du ministère limitent l'emport d'essence. Elle réussit cependant à trouver des avions, mais la malchance ne la lâche plus. Elle détruit un appareil en Indes au cours d'une tentative Paris - Saïgon, puis en brise un autre et se blesse gravement à Istres au cours d'un décollage pour un vol vers l'Egypte.

Lorsque Léna trouve refuge à Biskra, à la suite d'une panne de moteur en tentant le raid Alger - Bagdad, après avoir quitté la métropole en esquivant tous les contrôles, elle est totalement isolée et à bout de ressources. Elle a encore l'espoir de décoller pour Bassorah et de reprendre le record aux Américains si les services techniques, qui ont retrouvé sa trace, lui en accordaient l'autorisation après un complément d'enquête. Mais un coup fatal lui est

Le Farman 236 F-ALMB de Léna Bernstein à Biskra (DS)

La municipalité de Biskra qui a largement aidé le CATB, au centre : le maire Edmond Cazenave et Lucien Schmidt (LC)

Le 26 février 1933, quelques membres du Club aéronautique : Robert Lloret, E. Duprat, Causse, Lucien Schmidt, Simon de Blonay, Alfred Thiébaud, Maryse Bastié, Jacques du Jonchay, Joseph Thoret, Maurice Fourneyron, Guérard, X et Prevost (MD)

porté lorsque son Farman 236 F-ALMB, mal amarré, est retourné et brisé par le vent. Que lui importe alors que l'autorisation ministérielle arrive ou n'arrive pas, elle n'a même plus les moyens de faire réparer son avion. Desespérée, elle part seule à pied vers Tolga ; son corps sera retrouvé à coté d'une bouteille de champagne et de trois tubes de gardénal vidés de leur contenu.

Le président Lucien Schmidt

Bénéficiant d'un emplacement de choix sur la route orientale du Sahara et voyant passer de nombreux équipages, les Biskris ne pouvaient rester indifférents à l'activité de leur aérodrome. Ils créent, dans le but de recevoir les touristes et d'essayer de redonner à Biskra une partie de son ancienne splendeur, le Comité d'aviation de tourisme de Biskra (CATB) qui voit le jour en janvier 1933 sous l'impulsion du président Lucien Schmidt et d'un groupe de mordus parmi lesquels se trouvent Jacques du Jonchay, Gueirard (avocat), E. Duprat (enseignant), Causse (pharmacien), Prévost (secrétaire de mairie), Simon de Blonay, Clémenti, Paul Pizzaferri, Robert Lloret (garagiste), Guellal, Maurice Fourneyron (ingénieur TPE et beau-frère de Lucien Schmidt) et Alfred Thiébaud, vice-président.

En la personne de son vice-président Alfred Thiébaud, le CATB a un excellent promoteur ; commissaire de police et ancien pilote militaire, il avait fondé le Club aéronautique de Bel-Abbès (CABA) et lui avait donné un élan exceptionnel avant d'être muté à Biskra.

Le président Lucien Schmidt, un colosse débonnaire qui va marquer de son empreinte toute la vie du CATB, est une personnalité attachante. Né à Constantine en 1893, il s'engage dans l'artillerie en 1910. Il s'intéresse à l'aviation et devient mécanicien avant d'être sergent-pilote en 1916 ; il est blessé à trois reprises sur le front de Roumanie, puis envoyé en mission spéciale à Léningrad où il se trouve au début de la révolution. Après maintes péripéties, il quitte l'armée comme adjudant en 1921 pour prendre la direction de l'hôtel Oasis. Sa conduite durant la guerre lui a valu la médaille militaire et la croix de la Légion d'honneur. Il compte de nombreux amis, dont les colonels Joseph Vuillemin, Pierre Weiss et Georges Pelletier d'Oisy, qui lui rendent souvent visite (Georges Pelletier d'Oisy vient également voir sa soeur, Mme de Lafargue, épouse du premier commandant de l'escadrille, qui habite toujours Biskra).

L'aérodrome *Thoret*

Sous la houlette de ses fondateurs et avec l'aide constante du maire et conseiller général Edmond Cazenave, le CATB se développe rapidement. Le terrain de Béni-Mora, qui appartient à la Société hippique et à la société de Biskra-Oued-Rhir, utilisé par Jacques du Jonchay qui y a construit un petit hangar pour abriter son De Havilland 60 *Moth* F-AJOF, se révèle trop exigu. Le club entreprend l'installation du nouvel aérodrome de Biskra-Sud, dont l'aménagement avait commencé le 11 décembre 1932. Cet aérodrome ne pose aucun problèmes, c'est un vaste billard de 36 hectares, avec possibilité d'agrandissement. Il est doté d'un hangar de 500 mètres-carrés et les pétroliers Shell, Standard et Stelline y installent chacun une pompe. Avec l'arrivée d'un Hanriot 14 donné par l'armée, tout est en place pour l'inauguration qui se déroule les 23 et 24 février 1933.

Le CATB organise une grande fête pour cette inauguration, avec le concours des escadrilles militaires, des touristes aériens venus de toute l'Algérie et des Pingouins de Sidi-Bel-Abbès ralliés au grand complet à l'appel de leur ancien président Alfred Thiébaud. Les discours d'Edmond Cazenave, de Lucien Schmidt et du sous-préfet Nou rendent hommage à l'esprit aéronautique qui anime les Biskris, puis le nom d'aérodrome *Thoret* est donné au terrain en l'honneur de Joseph Thoret qui est là, dix ans après avoir "inventé" le vol à voile dynamique. Joseph Thoret dévoile, sur l'hippodrome de Béni-Mora, un monument conçu par Maurice Fourneyron qui porte l'inscription suivante : *Non loin d'ici, au djebel Delouatt, le 3 janvier 1923, le lieutenant Thoret, sur avion Hanriot 14, vola à voile hélice calée, sept heures et trois minutes, doublant ainsi le record des planeurs*. Les aviateurs n'oublient pas non plus Léna Bernstein, le lendemain, Maryse Bastié fleurit la tombe de la malheureuse aviatrice.

L'aménagement de l'aérodrome se poursuit avec l'installation du club-house, de l'atelier de réparation et du téléphone. Le De Havilland *Moth* de Jacques du Jonchay, qui quitte Béni-Mora pour venir prendre

Le 23 février 1933, Maryse Bastié se recueille sur la tombe de Léna Bernstein au cimetière de Biskra (MD)

Joseph Thoret survole, avec le Hanriot 14, le monument érigé en son honneur (CA)

Au pied du monument, premier rang : Simon de Blonay, Maryse Bastié, Lucien Schmidt, Joseph Thoret, Edmond Cazenave, Alfred Thiébaud, Causse et Guellal ; deuxième rang : Gueirard, Clémenti, Prevost et Robert Lloret (LC)

BISKRA (Constantine), © (PH 7). (Alt. 111 m.). 1.759 Eur., 13.804 Ind. = *Taxe sél. 6 fr. 33 & 8 fr. 40*: 1er *oct.-15 mai.* = **Circulation:** sens unique dans certaines rues. = **Voir:** Vieux Fort turc (vue); Le Vieux Biskra; Oasis ★; Jardin Landon ★; Monument du Cardinal Lavigerie (B); Place du Marché (*le matin*) (A). = **Exc.:** E: Oasis d'Oumache (*piste carrossable*) 20; Oasis de Chetma (*piste carrossable* 8. — SE: Oasis et Mosquée de Sidi Okba 20. — NO: Hammam Salahine 7. — *Voir exc. n° 59.* = **Spécialité:** Tapis.

Golf, Hippodrome et Terrain d'Aviation à Beni-Mora 1,5.

Syndicat d'Initiative, *av. de la Croix.*

Royal-Hôtel (*15 nov.-15 mai*), Repas 9,35-40 (bnc) Ch 45 à 250 Chfr 50 (*bc*) Serv 10 % TS 3 (150 ch) 150 36 (wc) Garage 50 m Royal 0,28.

Transatlantique (80 ch) 44 Hotransat 0,14.

Palace-Hôtel, *boul. Carnot (1er oct.-30 juin)*, Repas 8,30-35 (bnc) Ch 45 à 180 Chfr 50 (bc) Serv 10 % TS 1,80 (25 ch) 25 14 (wc) Gar ait *grat* Palace 0,16.

Victoria, *av. Gambetta, (15 oct.-15 juin)*, Repas 6,25-30 (bnc) Ch 35 à 100 Chfr 40 (bc) Serv 10 % TS 2 (50 ch) 50 12 (wc) Gar 20 m *grat* 0,06.

des Zibans (Transatlantique) (36 ch) 3 Hotransat 0,03.

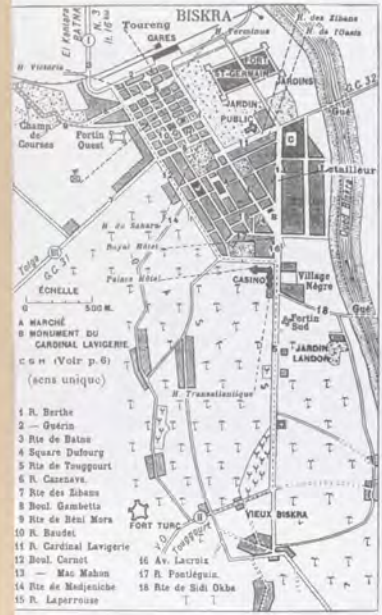
du Sahara, *18 r. Berthe (15 sept.-31 mai)* (40 ch) 4 (wc) Gar 500 m 34.

de l'Oasis, *r. Cardinal Lavigerie (15 sept.-31 mai)*, (40 ch) 2 (wc) 0,08.

Terminus.

STOCK MICHELIN Letailleur, *9 boul. Mac-Mahon.*
STOCK MICHELIN Toureng, Gar. des Zibans. CITROËN. 0,21.

Adjos, Gar. des Messageries, *boul. Carnot.* 1,11.



Libraires:

Roigt, *31 bis r. Berthe,* M. Maure, *33 r. B...*

Batna 177 (7) — Bou-Saada 276 (8) — Constantine 234 (7) — El Kantara 54 (7) — Mac-Mahon 82 (7) — M'Chounèche 30 (7) — M'Haier 102 (8) — Ouled-Djellal 86 (8) — Touggourt 220 (8).

place à côté du Hanriot 14 sur le nouvel aérodrome, est baptisé le 4 mai 1933 par l'abbé Martimort, avec comme parrain et marraine Lucien Schmidt et Marguerite Cazenave. C'est un baptême d'adulte, car cet avion compte déjà 500 heures de vol.

Biskra, escale touristique

Par son accueil et son charme, l'aérodrome *Thoret* devient une escale quasi obligatoire pour les touristes aériens et les équipages militaires qui jalonnent la route du Sud ; les visiteurs affluent de plus en plus nombreux après l'inauguration. Un accueil chaleureux est réservé aux participants du rallye aérien Algéro-marocain qui font étape le 18 avril 1933, les équipages ne repartent qu'après avoir admiré le jardin Landon, la palmeraie, les dunes, les danses des Ouled-Naïls et utilisé le pittoresque petit tramway. Biskra, l'antique *Vescera*, est un lieu de villégiature réputé. Eugène Fromentin et André Gide avaient déjà apprécié le site et le climat de la station qui a depuis longtemps une renommée universelle. Un équipement hôtelier de qualité, le Casino, l'hippodrome, le golf et les thermes d'Hammam-Salahine attirent de nombreux hivernants qui ont un vaste choix d'excursions dans toute la région des Ziban et, au-delà, vers les paysages les plus pittoresques de l'Algérie.

Les infatigables Lucien Schmidt et Alfred Thiébaud assurent une promotion exceptionnelle au CATB, aidés dans leur tâche par le président du syndicat d'initiative : l'éditeur-photographe Alexandre Bougault. Tous les touristes et toutes les autorités de passage prennent le chemin de l'aérodrome, même lorsque le protocole ne le prévoit pas. C'est ainsi que le livre d'or se couvre rapidement des signatures de Souchier, secrétaire général du Gouvernement général, Taussac, préfet de Constantine, Nou, sous-préfet de Batna, Troussel, secrétaire général de la préfecture, comte de Clermont-tonnerre, général Noguès, Mme Jaffreux-Tissot ou des aviateurs Marcel Doret, Dieudonné et Mary Costes, André Bailly, général Bouscat, colonel de Serre, lieutenant-colonel Pierre Weiss, lieutenant de Guillard... Les buts touristiques ne manquent pas dans la région, tout le monde veut survoler la chaîne des Ziban, les gorges d'El-Kantara, la ville sainte de Sidi-Okba ou les palmeraies vers Tolga, Sidi-Khaled et Ouled-Djellal. Des excursions plus importantes sont organisées vers Tozeur, Nefta, Ourir, Touggourt ou El-Oued. De nombreux terrains annexes permettent de poser pied à terre dans les endroits les plus reculés.

1933

Une souscription lancée parmi la population permet de recueillir plus de 40 000 F, investis dans l'achat du Caudron *Phalène* F-AMKD aux couleurs rouge et tango. Le nouvel avion, baptisé *Reine des Ziban*, rejoint son port d'attache le 27 octobre. Le *Reine des Ziban*, qui sera constamment sur la brèche pour des missions sanitaires avec le docteur Laurent, ou pour des baptêmes, piloté par Alfred Thiébaud, le pilote le plus chevronné, ne chôme pas, de même que le Hanriot 14 qui assure l'école de pilotage. Les premiers

Le 26 février 1933, Maryse Bastié et le Bachagha Si Bouaziz Ben Gana (MD)

Mai 1934, Dieudonné Costes, Lucien Schmidt, Marcel Doret et Clémenti (LC)

Le 4 mai 1933, baptême du Moth *de Jacques du Jonchay par l'abbé Martimort* (LC)

succès sont obtenus avec les brevets de Bernard Klein (directeur de l'usine électrique) et de Renard (industriel métropolitain en villégiature).

Une section de vol à voile d'une quinzaine de membres se dote d'un planeur Avia XIA dont les premières glissades, devant le bar, attirent beaucoup de spectateurs. Mais les difficultés de mise en oeuvre, dues à l'absence de treuil efficace, rendent l'utilisation du planeur aléatoire car les lancers au sandow ne permettent pas d'expoiter les ascendances thermiques très irrégulières. Les débuts réussis du club sont couronnés, fin décembre, par un grand bal au Casino qui fait retrouver à Biskra son luxe d'antan.

1934

En février, le Club aéronautique de Tiaret détache pour quelques mois son chef-pilote André Vercruysse, afin d'assurer la formation d'André Cravero (directeur du collège), du baron Simon de Blonay et de Robert Lloret (garagiste). André Vercruysse arrive avec le Potez 36 F-ALNQ acheté à Tiaret par Lucien Schmidt, Paul Pizzaferri, Roger de Sinety, Bernard Klein et le docteur Laurent.

L'arrivée de ce Potez 36, baptisé *Foufoune*, porte à quatre le nombre d'avions basés à Biskra. Le même mois, Jacques du Jonchay devient agent Caudron pour le Constantinois et la Tunisie. Il vend alors son *Moth* à Lucien Camillieri et Lucien Scalone (de Souk-Ahras) et achète le Caudron *Phalène* F-AMVL, baptisé *L'Ange Gabriel*, qu'il recevra le 10 avril. Il part le 1er mai, pour un grand voyage vers l'Egypte et la Palestine, accompagné de son épouse et de ses amis Machard.

Jacques du Jonchay est le fils du général de cavalerie du Jonchay, retiré à Biskra et propriétaire d'une palmeraie. Son frère Christian avait commencé la guerre dans le goum du bachagha Si Bou Aziz Ben Gana, il était alors le plus jeune engagé de France. Chevalier de la Légion d'honneur à 19 ans, il est gravement blessé au Levant. Il devient, en 1924, officier-pilote et totalise plus de dix citations. Il commandera ensuite l'escadrille des Cigognes puis sera affecté au Centre d'essais en vol de Villacoublay ; il participera également à plusieurs compétitions aéronautiques.

Cent cinquante quatre avions sont de passage au cours de l'année, dont ceux participant au 4ème Challenge international des avions de tourisme qui font escale à Biskra le 11 septembre. Le Challenge international, qui a lieu tous les deux ans, est organisé cette année par l'Aéro-club de Pologne qui a choisi un itinéraire de 9 000 kilomètres au départ de Varsovie et passant par l'Afrique du Nord. C'est là, la plus importante manifestation aérienne qui ait été vue juqu'alors en Algérie et c'est un honneur pour Biskra d'avoir été choisie comme escale, avec Sidi-Bel-Abbès et Alger. Les avions se succèdent au pointage tout au long de la journée, venant d'Alger et repartant vers Tunis. C'est l'occasion pour les membres du CATB de voir des avions exotiques ; les équipes de Pologne, Allemagne, Italie et Tchécoslovaquie rassemblent plus d'une trentaine d'appareils inconnus en Algérie (l'équipe de France avait déclaré forfait avant le départ).

Près de 500 heures de vol ont été effectuées en moins d'un an et six élèves-pilotes sont brevetés. De nouveaux élèves s'inscrivent : Prévost, Adjus et Babey (propriétaire du Palace-hôtel). L'utilisation des avions du CATB prend un aspect utilitaire avec les évacuations sanitaires ou les déplacements à Tolga de Ruche (inspecteur de l'académie de Constantine) et à Touggourt de Punch (inspecteur de l'enseignement primaire), venu faire passer les épreuves du certificat d'étude. Durant l'été, l'activité se déplace au nord, sur le terrain de Désiré Dillensenger à Fontaine-Chaude (près de Batna) et André Vercruysse retourne à Tiaret.

De 1935 à 1939

André Heinzellmann vient de Maison-Blanche en détachement, durant l'hiver 1935, pour assurer l'école de pilotage, envoyé par l'Entreprise nord africaine d'aviation avec le Caudron *Luciole* F-ALMM qu'il utilisera pour souffler le sirocco au cours du tournage d'un film. Ce *Luciole* deviendra par la suite la propriété du CATB. Un grand bal est donné dans les salons du casino, le 13 avril 1935, à l'occasion du rallye Inter-clubs. Répété chaque année, le bal de printemps du CATB devient l'évènement mondain de la saison. Lors de l'assemblée générale du 26 avril, le club fait ses adieux à Alfred Thiébaud nommé

Mai 1934, les membres du club autour de Marcel Doret et Dieudonné et Mary Costes (BK)

Le Reine des Ziban *et les membres du club devant les installations* (BK)

L'inauguration du hangar conçu par louis Fourneyron, architecte de la ville (LC)

Jacqueline Crespin (FE)

Jean Orfila, Jacqueline Crespin et Jean Meyer (JM)

à Alger et André Cravero, breveté 1er degré en juin 1935, prend sa suite, avec une grande compétence, comme vice-président (il sera breveté 2ème degré en février 1937).

En 1936 et 1937, malgré son classement au Journal Officiel comme station thermale et climatique, malgré les efforts de promotion du Gouvernement général et malgré les bonnes prestations des hôteliers, Biskra se ressent de la crise. L'émerveillement de l'ambassadeur des Etats-Unis à Paris, venu d'Alger en Potez 29 piloté par le commandant Laganne, ne suffit pas à relancer l'affluence. Cependant, l'esprit aéronautique est bien implanté chez les Biskris ; Prévost, Simon de Blonay, Pierre Munier (inspecteur des impôts) et Marcel Devicq, futur député des Territoires du Sud, sont brevetés 1er degré durant l'hiver 1937-38.

Instruite par le nouveau chef-pilote Jean Orfila (venu de Bougie), la jeune lycéenne Jacqueline Crespin passe le brevet du 1er degré (numéro 7 598) le 21 mai 1937, âgée seulement de 17 ans et demi, sur le Caudron *Luciole* F-AMAD du club. Elle avait été lâchée le 20 avril après 12 h 38 de double-commande en deux mois et elle passera le 2ème degré le 16 novembre. Jacqueline Crespin est la fille du célèbre écrivain algérianiste Magali Boisnard, grand prix littéraire de l'Algérie en 1936, et de son époux le docteur Crespin, directeur de l'hôpital. Désireuse d'effectuer un raid saharien en avril 1938, elle en demande l'autorisation au conseil d'administration du CATB qui, prudent, arrive à l'en dissuader.

Le 17 janvier 1938, Biskra accueille encore une grande manifestation internationale : le rallye du Hoggar. Les dirigeants et les membres du club, qui sont maintenant accoutumés à ces rassemblement, savent recevoir parfaitement les vingt-et-un équipages venus d'Afrique du Nord, de métropole, de Suisse, de Belgique, d'Allemagne et d'Angleterre, tout en assurant l'intendance et le contrôle de l'épreuve.

Afin d'assurer tous les vols touristiques et les évacuations sanitaires, un nouvel avion est acheté : le Caudron 510 *Pélican* F-AOFL, aménagé en avion sanitaire.

Les 19 et 20 mars 1938, le rallye des Oasis, organisé par Rémi Saint-André sous l'égide de la Loterie algérienne, réuni sur l'aérodrome *Thoret* une trentaine d'équipages venus de toute l'Afrique du Nord. Le *Taupin*, construit à Alger et piloté par Nissolle, gagne le concours de précision en se posant exactement sur le but. Il finit également premier au classement général car, l'accent étant mis sur l'économie, il effectue le voyage de retour Biskra - Alger en 2 heures 55, en consommant 24 litres d'essence.

Tout au long de son existence, le Comité d'aviation de tourisme de Biskra a su contribuer efficacement au renom international de Biskra. Il a puissamment aidé la municipalité en faisant venir dans l'oasis les touristes aériens et les grands rallies internationaux pour le plus grand bien de l'économie régionale, tout en assurant une belle activité aéronautique au service des Biskris.

Réunion du CATB au café Glacier autour de Maryse Bastié (LC)

L'aérodrome de Béni-Mora, au premier plan, le Percival Gull *d'André Lamur (d'Oran)* (FE)

Le 19 mars 1938, tirage nocturne de la Loterie algérienne au Casino (RS)

7 - BLIDA

L'Aéro-club de Blida-Mitidja

1932

Au début de l'année, alors que sous l'impulsion de l'Aéro-club d'Algérie la pratique de l'aviation s'étend de plus en plus dans le département, quelques Blidéens décident de créer un aéro-club. Le 22 janvier, Lucien Cayol (agent Citroën, ancien pilote militaire de l'escadrille des Cigognes), Maurice Blanc (adjoint au maire) et quelques autres fervents de l'aviation se réunissent à la mairie sous la présidence de Robert Cusin (substitut du procureur de la République, lieutenant-pilote de réserve) pour fonder l'Aéro-club de Blida-Mitidja dans le but de : *« créer un centre de relations amicales et de rapports étroits entre tous ceux qu'intéresse l'aéronautique, de propager et de stimuler le goût de l'aviation, de développer les aptitudes de chacun en matière d'aéronautique, d'apporter leur contribution à l'étude et à la résolution de tous les problèmes intéressant l'activité aérienne et ses progrès en Algérie et plus particulièrement dans l'arrondissement de Blida, de favoriser la création de tous les organismes susceptibles d'aider au développement de l'aviation privée ».*

Les profanes étant encore nombreux à Blida, l'Aéro-club, par une série de manifestations qui remportent un grand succès, fait de la bonne propagande. La fête d'inauguration a lieu un mois après la fondation du club, le 28 février, sur l'aérodrome de Joinville. Dès le lendemain, les adhésions affluent, l' élan est donné, l'Aéro-club de Blida-Mitidja est lancé. Il commande aussitôt un avion, le Potez 36 F-ALTO *Ville-de-Blida* qui sera livré en juillet.

Deux mois plus tard, une section de vol à voile est créée, animée par Dumestre et Louis Poire (ce dernier est un receveur des Postes qui avait construit un planeur à Oran en 1923). Cette section acquière immédiatement un planeur type *Chanute*, alors que Dumestre construit un planeur Zögling. Comme pour toute les sections vélivoles créées à cette époque, les résultats obtenus ne sont pas à la hauteur des ambitions, faute de matériel valable et de pilotes expérimentés. Gaston Ricci, maire et conseiller général, avait pourtant offert une prime de 500 F pour le premier brevet A qui serait obtenu.

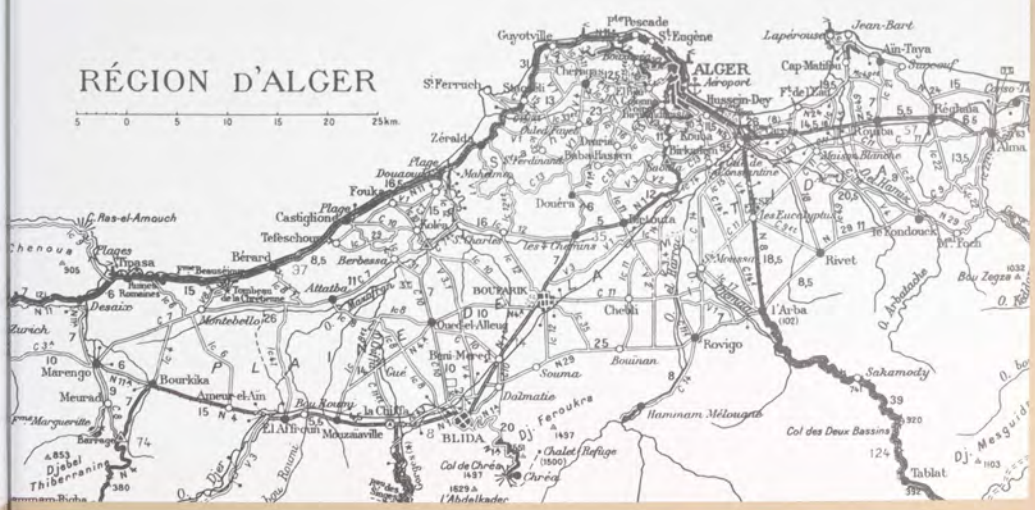
Après bien des démarches, l'Aviation militaire autorise l'ouverture de l'aérodrome à la circulation aérienne publique en octobre et, aussitôt, est créée la section d'Aviation légère. Placée sous la présidence de Lucien Cayol, cette section a pour but, bien avant l'Aviation populaire, de : *« développer l'aviation dans toutes les classes de la société »*. Le 15 octobre, l'Aéro-club engage un chef-pilote réputé : l'Oranais Louis Roidot, ancien pilote militaire, ancien pilote de l'Aéropostale et d'Air-union, titulaire de 3 200 heures de vol, qui possède les brevets de transport public, navigateur aérien et pilotage sans visibilité.

Antoine Marghella s'occupe activement de la promotion de l'Aéro-club. Bien qu'ayant toujours réussi à éviter de monter dans un avion, il se dépense sans compter pour le bien du club ; il organise méchouis, banquets et réceptions, s'occupe service d'ordre sur l'aérodrome, accueille et décide les curieux à prendre le baptême de l'air, fait des communiqués éloquents à la presse.

L'après-midi du dimanche 30 octobre, se déroule la grande manifestation du baptême du *Ville-de-Blida* dont la marraine est madame Gaston Ricci, épouse du maire. C'est l'occasion pour Mgr Leynaud, archevêque d'Alger, de procéder à son premier baptême d'avion, avant de prendre lui-même le baptême de l'air. Cette fête, à laquelle assistent de nombreux équipages venus de tous les aérodromes d'Afrique du Nord, une importante délégation du 1er Groupe d'aviation d'Afrique et toutes les personnalités du département, laissera un souvenir inoubliable dans la mémoire des participants.

Le Potez 36 Ville-de-Blida *devant le hangar militaire* (HB)

Marcel Doret et son Dewoitine 27, couverts d'huile après une scéance de voltige sur l'aérodrome de Joinville (MC)



Louis Botella (DR)

Les difficultés financières sont provisoirement aplanies grâce au concours des Associations agricoles et à la générosité de certains membres. Les premiers résultats sont obtenus : Fernand Lestrade et Paul Ackermann sont lâchés en décembre. Le même mois, est entreprise la construction du hangar de 600 mètres-carrés fourni par la société Paindavoine de Lille, la maçonnerie étant effectuée par Maurice Sicre de Boufarik. C'est après des négociations serrées que l'Aéro-club a pu obtenir l'autorisation de construire son hangar sur un aérodrome militaire.

L'Union sportive de l'Ouest-Mitidja

Début 1933, l'Union sportive de l'Ouest-Mitidja (USOM), présidée par Pierre Averseng, neveu du maire d'El-Affroun Gaston Averseng, décide la création d'une section aviation.

L'USOM représente une véritable mosaïque de toutes les corporations et de toutes les classes de la société algérienne. Tous les membres y poursuivent un même idéal : le Sport, et c'est avec enthousiasme qu'ils accueillent la nouvelle section. Une quarantaine de baptêmes sont donnés à El-Affroun par Louis Roidot avec le *Ville-de-Blida* le 23 mars. Le capitaine Alexandre Bernard participe à la fête avec un avion sanitaire de l'armée. A l'issue de cette journée, Gaston Averseng adresse un télégramme au gouverneur général Jules Carde pour lui demander de bien vouloir prendre la présidence d'honneur de la section ; demande aussitôt acceptée par Jules Carde, surnommé le "Gouverneur général de l'aviation".

A la suite de cette manifestation, la Caisse régionale d'El-Affroun, sur proposition de son président Gaston Averseng, mettra vingt bourses de pilotage à la disposition de l'ACBM. Christophe Soreau sera, le 1er juillet 1933, le premier pilote breveté de l'USOM, suivi de Maxime Cano et René Matté en septembre 1933, ainsi que de René Mariano (d'Ameur-el-Aïn) et Georges, René et Jack Averseng.

1933

Deux avions participent au meeting de Sidi-Bel-Abbès du 13 janvier ; Louis Roidot se fait remarquer en ramenant à Blida la coupe du concours d'atterrissage hélice calée. Camille Gasc est breveté en février, sixième brevet obtenu par le club. En mai, Robert Cusin est toujours président - vice-présidents : Maurice Blanc et Xavier Dachot (ancien maire) - secrétaire général : Antoine Marghella - trésorier général : Jean Cot - trésorier adjoint : Célestin Redo (travaux publics) - assesseurs : Lucien Cayol, Louis Pansin, Charles Hagny, Henri Benet (juge), Charles de Lazzari (du Service des Eaux et forêts), Charles Santonacci, Louis Botella, Edouard Lengrand, Henri Mazoyer, Henri Fournier (Shell), Marcel Germain, Pierre Averseng, docteur Claude Lauprêtre et Camille Gasc. Le hangar est enfin inauguré le 14 mai. Jusqu'à cette date, la flotte du club était garée dans les hangars prévus pour héberger le 1er Groupe d'aviation d'Afrique qui devrait déménager de Maison-Blanche le 1er janvier 1934.

Fernand Aupècle (SA)

Fernand Lestrade (YL)

Norbert Gessin (GS)

Suzanne Bardot et Aimée Rème (CO)

Entre-temps, une section est créée à Affreville. Eugène Jourdan, actif maire de cette ville, recherche un aérodrome pour la vallée du Chéliff. Un terrain de 60 hectares est trouvé sur la propriété de l'agha Ben Siam et un accord entre ce dernier, la ville d'Affreville et la Navigation aérienne, permet d'ouvrir un aérodrome. Eugène Jourdan organise, le 9 avril, une manifestation qui réunit de nombreux équipages civils et militaires sur le nouvel aérodrome ; l'ACBM, bien sûr, participe au grand complet à la fête.

Une section est également créée à Marengo sous la présidence de Paul Bosc. Elle achète aussitôt le Caudron *Luciole* F-AMDR *Ville-de-Marengo* qui avait été exposé au dernier salon de l'Aéronautique et qui sera convoyé depuis Guyancourt par René Guiraud le 17 mars. Marcel Despaux, premier élève de la section de Marengo, sera breveté le 1er juillet.

Le dimanche 11 juin, l'ACBM organise un grand meeting qui remporte un beau succès malgré le mauvais temps et la pluie qui ne cesse de tomber durant toute la matinée. La manifestation est rehaussée par la présence du gouverneur général Jules Carde, du préfet Atger, du général Michaud, de Gaston Pourcher, directeur de la Navigation aérienne, des aviateurs Maryse Bastié et René Lefèvre et de toutes les autorités civiles et militaires de la région. Plus de soixante avions, venus de tous les aérodromes d'Algérie, rallient Blida ; arrivant de Maison-Blanche, quatre patrouilles de cinq avions militaires, sous les ordres du lieutenant-colonel Pierre Weiss, se posent sur leur futur aérodrome après avoir effectué un défilé impeccable. L'assistance est tenue en haleine pendant plus de trois heures par les remarquables exhibitions de Marcel Doret sur son Dewoitine 27, de Louis Roidot sur les avions du club et d'André Vassard au trapèze volant sous un Caudron *Luciole*, ou en parachute. Le tout aux accents des fanfares Les amis réunis de Blida et Le progrès de Boufarik.

L'école de pilotage continue de battre son plein sous la direction de Louis Roidot. A la fin de l'année, 29 pilotes ont été brevetés depuis les débuts du club. Parmi eux : Hilaire Bardot (premier élève formé à Blida par Louis Roidot, lâché après 3 heures 25 de double-commande), Fernand Lestrade (agriculteur à la Chiffa, brevet numéro 1 640 du 8 avril), André Janin (d'Attatba), Roger et Nancy Salord, André Benoit, Henri Fournier, Marcel Mathey, les frères Ackermann, Camille Gasc, Louis Botella, Torrens et le docteur Claude Lauprêtre. D'autres élèves s'entraînent avec assiduité : Feraut, Maylié, Amiaud, Habib et Roger Choulet (petit-fils du propriétaire du terrain sur lequel a été construit l'aérodrome).

Le Potez 36 et le *Luciole* ont effectué 500 heures de vol dans l'année, entretenus par Louis Botella. Une école prémilitaire de mécaniciens aéronautiques a été créée sous l'égide du club le 1er octobre.

Pierre Averseng

Le 24 juillet 1933, Pierre Averseng prend livraison à Guyancourt, avec le lieutenant Alexandre Bernard, du Caudron *Phalène* F-AMKV de ce dernier. Les deux pilotes rentrent par la Suisse, l'Italie, l'Autriche, la Roumanie et la Grèce. Les deux amis étaient déjà allé à Tamanrasset par Laghouat, Ghardaïa, El-Goléa, In-Salah et Arak en octobre 1932 avec le Caudron *Luciole* F-AMAC de René Mariano. Le retour avait eu lieu par In-Ekker, Amguid, Fort-Flatters, Ouargla, Touggourt et Biskra.

Pierre Averseng, né le 20 mai 1906 à El-Affroun, avait entrevu, au cours de ces voyages, toutes les possibilités de l'archéologique aérienne. Humaniste érudit et excellent pilote, il entame un important travail de recherche sur les vestiges romains en Algérie et entreprend d'en dresser un inventaire en accord avec Louis Leschi, directeur du Service des antiquités au Gouvernement général, et en relation avec le RP Poidebard, précurseur de l'archéologue aéronautique en Syrie, et le professeur Maurice Reygasse qui avait également utilisé l'avion pour des recherches sur la préhistoire du Sahara. Devant les résultats obtenus, l'armée de l'Air sera ensuite mise à contribution avec, en particulier, le commandant Jean Baradez et le lieutenant Fernand Piéchon. Esprit curieux et inventif, Pierre Averseng avait été formé à l'Aéro-club d'Algérie. Il s'initiera également à la voltige avec le Morane-Saulnier 341 F-ANAY de Louis Gazaniol (de Sidi-Bel-Abbès) et s'intéressera au déclenchement de la pluie artificielle par avion. Pour ses recherches, il utilisera soit son Potez 36 F-ALJL, soit le *Phalène* du lieutenant Bernard ; peu de temps avant la guerre, il rachètera un Latécoère 28 d'Air France.

Le Caudron Phalène *F-AMLS de Camille Gasc devant les docks coopératifs de Burdeau* (AP)

A Bourlier : Camille Gasc, Louis Cros, Hilaire Bardot et Paul Laverdet (HB)

Pierre Averseng et le Caudron Phalène *F-AMKV* (AV)

1934

Cinq avions sont basés sur l'aérodrome de Blida au début de l'année : Le Potez 36 *Ville-de-Blida*, le *Luciole Ville-de-Marengo*, le *Luciole* du docteur Claude Lauprêtre, le *Phalène* F-AMLS de Camille Gasc (reçu le 1er octobre 1933) et le *Luciole* F-AMAC de René Mariano. Un autre *Phalène* (F-AMVG) est en commande pour André Janin.

Le comité des fêtes du club, présidé par Louis Pansin, propriétaire de l'hôtel d'Orient, ne chôme pas ; il organise, le 17 février, le grand gala des Ailes dans les salons de son hôtel (ce gala avait été reporté d'une semaine à la suite de de la mort du roi Albert 1er de Belgique). Réception le jeudi 5 avril, toujours à l'hôtel d'Orient, en l'honneur de l'armée de l'Air dont le 1er Groupe a enfin rejoint les installations de l'aérodrome de Blida. Gaston Ricci, qui a tout fait pour faciliter aux militaires leur installation dans « *la ville des roses* », la plus coquette cité d'Algérie, souhaite la bienvenue au commandant Tranchant et à ses hommes. Les aviateurs civils et militaires fraterniseront désormais sur l'aérodrome de Blida-Joinville.

Le 11 avril, Brière, député d'Oran, membre de la Commission aéronautique et inspecteur permanent des aérodromes algériens, visite les installations avec le député Renaudel et promet d'apporter une aide efficace à l'Aéro-club toujours présidé par Robert Cusin, avec Pierre Averseng vice-président et Henri Fournier secrétaire général.

La crise frappe alors durement la Mitidja, les particuliers ne peuvent plus fournir les mêmes efforts et les belles promesses des pouvoirs publics ne sont pas tenues. L'ACBM est dans une passe difficile, beaucoup d'adhérents ne peuvent plus payer leurs cotisations et des membres du conseil d'administration quittent le club. Dans un dernier sursaut, les adhérents restants demandent au docteur Claude Lauprêtre de prendre en main les destinées de l'Aéro-club ; un nouveau conseil d'administration est élu qui accepte de mener une lutte acharnée pour sortir de l'impasse.

La situation s'améliore en quelques mois et le club peut reprendre son régime de croisière. La crise étant passée, de nouveaux élèves-pilotes s'inscrivent : Edouard Humbert (de Castiglione), de Loubresse, Pierre Angelvy (de Tipasa), Graimprey et Clauter.

Marcel Doret rend une nouvelle visite à Blida le 4 mai après une belle exhibition au dessus de la ville. Les fêtes de Pentecôte sont marquées par une grande manifestation qui rassemble tous les pilotes pour un concours d'atterrissage hélice calée et une course au ballonnets (il s'agit de faire éclater, avec l'hélice, des petits ballons gonflés à l'hydrogène) ; Roger Salord est classé premier, suivi de Rodolphe Soreau. A la même époque, Jack Averseng se classe premier au meeting d'Oran, devant soixante concurrents.

L'activité est intense durant l'été, plus d'une centaine d'heures de vol sont réalisées chaque mois par les avions du club ou de ses membres. De nombreux voyages sont effectués vers tous les aérodromes d'Algérie : Oran, Constantine, Ténès, Aïn-Bessem, Burdeau, Bourlier ou Tiaret, alors que Pierre Averseng photographie dans le sud le *Fossatum Africae*. Edouard Humbert est lâché en novembre et Marcel Vidal (de Boufarik) commence à voler en décembre.

Jean Oliver, constructeur amateur

Début 1934, entraîné par la vague de construction amateur qui gagne l'Algérie, Jean Oliver, chef d'atelier au garage Vinson, avait construit un Mignet HM 8 qui avait réussi à décoller. Mais le moteur vibrait et la cellule ne devait pas trop convenir à Jean Oliver puisqu'avec l'aide de ses amis Marceau Jaubert, Louis Roidot et Louis Botella, il entreprend la construction d'un avion entièrement original. Il s'agit d'un monoplan classique à aile médiane et à empennage largement dimensionné.

L'histoire du moteur révèle l'habileté du constructeur. Ses moyens ne lui permettant pas d'acheter un authentique moteur d'avion, Jean Oliver se procure un moteur provenant d'une voiture Salmson VAL 7cv. Il commence à le transformer en moteur à refroidissement par air puis installe une magnéto à avance automatique. Pour assurer l'alimentation, il confectionne une pompe à air qui met sous pression le réservoir d'essence. La puissance de ce moteur, pour lequel les ingénieurs de Billancourt n'avaient

Voyage de Pierre Averseng et d'Alexandre Bernard au Sahara en Caudron Luciole (AV)

Pierre Averseng voltige au-dessus de la Mitidja avec le Morane-Saulnier 342 de Louis Gazaniol (AV)

Inauguration de l'aérodrome de la ferme de Fernand Aupècle à Bourkika (SA)

certainement pas prévu d'utilisation aéronautique, est de l'ordre de 18 chevaux à 1 900 tours-minutes, pour un poids en ordre de marche de 52 kilos. La fabrication de l'hélice donne également à l'ingénieux amateur l'occasion de s'exprimer : il s'agit d'une hélice métallique bipale à pas réglable au sol dont les pales sont coulées en utilisant l'aluminium d'une hélice réformée de Potez 25 militaire.

L'avion lui-même, avec ses 8 mètres d'envergure et son atterrisseur équipé de roues de brouette Michelin habilement adaptées, pèse 300 kilos en charge, c'est beaucoup trop ! Louis Roidot en fait la triste expérience au cours du seul et unique vol du petit avion. Après avoir décollé en 70 mètres environ, il parcourt 5 kilomètres sans pouvoir s'élever puis, géné par de grands arbres, il doit atterrir un peu brutalement dans un champ. La réparation des dégâts et les modifications nécessaires permettront au constructeur amateur d'occuper ses loisirs, sans danger, pendant encore longtemps.

Suzanne et Fernand Aupècle

Parmi les plus passionnés d'aviation de la Mitidja se trouvent Fernand Aupècle, agriculteur à Bourkika, et sa soeur Suzanne. L'inauguration du terrain de leur ferme, le 27 juin 1934, donne lieu à un grand rassemblement où dominent gaîté et camaraderie. Sous le hangar tout neuf est dressée une table de quarante couverts. A la fin du repas, Paul Bosc et Louis Durafour (président de la section d'aviation légère de l'Aéro-club d'Algérie) félicitent le maître de maison pour ses réalisations en faveur de l'aviation. Par la suite, la cave de Fernand Aupècle, sur laquelle est peint en grandes lettres le nom de la ville, servira de repère aux aviateurs. Fernand Aupècle est né le 5 juin 1897 à Bourkika dont il est maire.

1935

Paul Perriquet (secrétaire général du club) reçoit, en janvier, le Hanriot 14 F-ALCR. La brillante soirée de gala du 2 février marque le renouveau de l'ACBM. Le conseil d'administration présente une situation nette lors de l'assemblée générale d'avril, le club n'a plus de dettes et il possède un hangar (valeur : 10 000 F) et deux avions (50 000 F). La construction du club-house avec salle de conférence, secrétariat et logement du gardien est entreprise (devis : 46 500 F) et un Caudron *Phalène* est en commande.

De nouveaux membres s'inscrivent : Juanico, Louvard, Viguier, Tolédo, Aranda, René Pinto, Wesphalen et son épouse, Mlle Ayello, André Vanoni, Jean et Jeanne Neveux, Prodon, Charles Lecloux et Pernet. Des pilotes militaires volent aussi au club : le lieutenant Magne et les sergents Petus et Pradier.

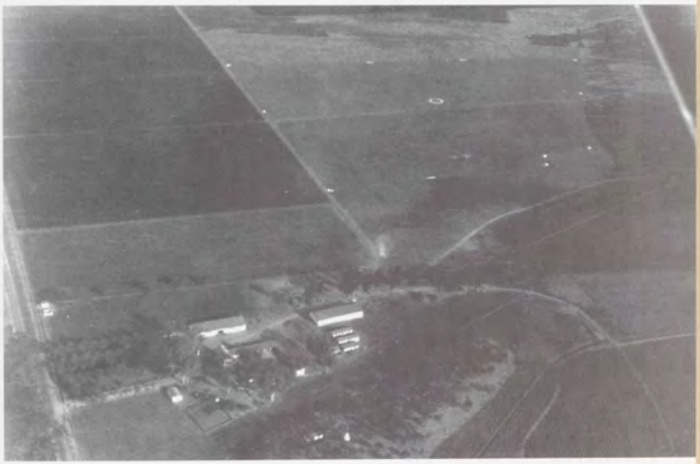
Le 22 septembre, l'aérodrome est le siège d'un grand rassemblement d'avions pilotés par des Croix de feu qui participent à la commémoration de la victoire de la Marne. Louis Roidot, qui part pour l'Aéro-club de Philippeville en novembre, est remplacé par Louis Botella (mécanicien à Blida). René et Georges Averseng reçoivent le Caudron 600 *Aiglon* F-AOCB en décembre.

De 1936 à 1939

En 1936, un gros effort est fait pour abaisser le prix de l'heure de vol. Les prix pratiqués sont alors parmi les plus bas d'Afrique du Nord : 100 F de l'heure pour le *Luciole* et le Potez 36 et 160 F pour le *Phalène*. Le brevet revient à environ 2 500 F sans la prime. Le chef-pilote Louis Botella, ne manque pas de travail, il a comme élèves Henri Allenou, Georges Croizier, Mlle Croizier, le docteur Chapuillot, Delorme, Berget, Comtat, Pignol, Mme Sesini, Salles (de Mouzaïaville) et François Faure, accompagné de son épouse et de sa fille. Louis Botella se fait remarquer en octobre 1936 par un double exploit : il réussit un magnifique atterrissage en campagne après avoir perdu son moteur en plein vol et il passe brillamment le brevet de pilote de transport public. En 1936 également, le Fokker *Avion-bleu VI* de l'Entreprise aérienne Moreau, de Paris, est basé plusieurs mois sur l'aérodrome de Blida pour effectuer des missions photographiques. En février 1937, André Vanoni, déjà bien entraîné sur le *Pou du ciel* qu'il a construit à Koléa, passe le 1er degré après quelques heures de double-commande, il passera le 2ème degré en juillet.

L'Aéro-club de Blida-Mitidja peut être fier de son oeuvre lorsque la guerre arrive, il a formé plus d'une centaine de pilotes et effectué plus de 6 000 heures de vol, sans le moindre accident. Grâce à lui, un immense élan aéronautique a été donné à toute la région.

Le 22 septembre 1935 : le De Havilland Moth *F-AJLX de Jacques Duchêne Marullaz lors d'un rassemblement de Croix de feu dans la Mitidja* (YA)



La ferme Aupècle à Bourkika, l'aérodrome est visible en haut (SA)

En mai 1939 : le lieutenant Piétu, Pierre Averseng et Louis Botella devant le Latécoère 28 de Pierre Averseng qui porte encore la "Crevette" (AV)

8 - BONE

Les ailes bônoises

En 1929, quelques aviateurs bônois qui, pour la plupart, avaient fait la guerre dans la "Cinquième arme", ont l'idée de se grouper autour d'un programme initial modeste. Animés par Herbert, ils désirent, par des conférences, par des articles et au besoin par des banquets : *« répandre l'idée aéronautique dans le public »*. L'année suivante, alors que les fêtes du Centenaire battent leur plein dans toute l'Algérie, le noyau de précurseurs crée, le 9 février 1930, l'Aéro-club Les ailes bônoises. Herbert décède des suites de ses blessures de guerre et le premier conseil d'administration du club est constitué, composé de pilotes ou observateurs de réserve - président : Marcel Dayre - vice-président : Robert Volmerange - trésorier : Choupaut - secrétaire général : Roger Ritoux-Lachaud - secrétaire adjoint : Bravard.

Bône, qui possède une hydrobase depuis la guerre, n'a pas d'aérodrome. Les dirigeants du club jettent un regard lourd de convoitise vers l'hippodrome de l'Allélick qui a servi avant-guerre pour des meetings et qui est maintenant utilisé par la Compagnie Air-union dont les pilotes Robert Bajac et Paul Périchon ont effectué quelques vols sur la ligne Bône - Tunis, inaugurée le 10 avril 1930 en Farman 190. L'armée, propriétaire de l'hippodrome, a concédé un bail à Air-union et, avec l'accord de cette compagnie, un grand meeting est organisé le 22 juin 1930. Ce meeting, sous la présidence du colonel Joseph Vuillemin, est un succès. Les grands noms de l'aviation y participent : Max Knipping, Maryse Hilz, Louis Roulland, René Lefèvre, Istria, André Vassard, ainsi que deux parachutistes bônois : Robert Volmerange et Abelly.

La preuve étant faite que la population bônoise s'intéresse à l'aviation, les premiers projets d'installation de l'Aéro-club sont avancés. Après des mois de palabres, de démarches et de correspondances, Les ailes bônoises obtiennent la rétrocession du bail de l'Allélick, devenu "hippoaérodrome".

Le problème de l'aérodrome réglé, reste celui du financement. Des appels sont lancés à la municipalité et à la Chambre de commerce, présidée par Alexandre Teddé, qui répondent efficacement. Avec leur concours, sont construits un grand hangar de 550 mètres-carrés pouvant abriter une dizaine d'avions et un club-house avec bar (indispensable à tout essor aéronautique). Le terrain est en partie nivelé et drainé, puis, les crédits épuisés, c'est grâce à la générosité des Ets Bertagna que peuvent être aménagés 25 hectares supplémentaires, que les derniers drains sont établis vers la Seybousse et que les fleurs et les arbustes peuvent être plantés et entretenus. Les Ets Ballot offrent le rond d'atterrissage signalant le terrain et l'activité aérienne peut vraiment commencer : l'aérodrome, qui mesure maintenant 600 mètres sur 575 mètres, est prêt à recevoir les premiers avions.

1933

Le Caudron 270 *Luciole* F-ALVP de Marcel Bouilloux (garagiste) arrive en mai, piloté par Henri Cazeaux, suivi par le De Havilland 60 *Moth* du club et, en juin, par le Caudron 286 *Phalène* F-AMIO que Marcel Bouilloux a acheté à Louis Durafour, après avoir revendu son *Luciole* à Marcel Dayre qui le baptise *Kissou*. Maryse Bastié, représentant la maison Potez, rend visite au club le 17 juin et obtient la commande du Potez 43 F-AMLJ *Ville-de-Bône*. Une voiture assure la liaison avec la ville distante de 1,5 kilomètres et le logement du mécanicien Alzonna est terminé.

Les anciens pilotes et observateurs militaires s'inscrivent au club où les élèves-pilotes affluent. Marcel Dayre et Rolland entraînent ou réentraînent Roger Ritoux-Lachaud, Maurice Candas et Gonon, tandis que Robert Volmerange s'occupe de Marceau Della Giustina, André Dhorlac (directeur des Lièges de Ledough), Gaffiero et Jean Bazinet.

Le 10 avril 1930 : le pilote de ligne Paul Périchon inaugure la liaison Tunis - Bône de la Compagnie Air-union, en Farman 190 (SP)

Le 11 novembre 1932 : Robert Volmerange (à gauche) à Djanet, en compagnie de Marcel Germain et du capitaine Duperré (TD)

Le 17 juin 1933 : Maryse Bastié parmi les membres des Ailes bônoises (LM)

Robert Volmerange, ancien pilote de guerre, deux fois blessé, totalise deux victoires aériennes et trois citations. Il avait été, avec Marcel Germain, le héros, du raid Alger - Djanet du 11 novembre 1932 qui avait eu un grand retentissement dans la population bônoise.

Les premiers résultats des Ailes bônoises ne se font pas attendre : Marcel Bouilloux est breveté en juillet puis, le 4 octobre, le capitaine Pierre Domerc et le sergent Villain, du 3ème Groupe d'aviation d'Afrique à Sétif, font passer les épreuves du brevet à Roger Ritoux-Lachaud, Marceau Della Giustina et André Dhorlac. Les anciens pilotes de guerre Albert Tucci (deux victoires aériennes homologuées, quatre fois cité), Boussod et l'architecte Pierre Truchot volent régulièrement, alors que Rolland donne de nombreux baptêmes de l'air. Marcel Dayre et André Fadda se rendent à Tunis au mois de juillet, à l'occasion du décès du docteur Petrolacci, pour saluer la dépouille mortelle du maire de Bône. A la fin de l'année, Marcel Bouilloux achète le Potez 36 de Marcel Kraft (d'Alger).

1934

Bône, la belle et grande *Hippo-Reggius* des Romains, est le débouché sur la mer de l'Est-Constantinois, vaste et riche région où sont réunies ressources agricoles, forestières et minières. Son port est le principal port exportateur de produits miniers de la Méditerranée.

Avec un tel environnement, l'aérodrome de l'Allelick, réputé par la qualité de son accueil, prend rapidement de l'importance et reçoit de plus en plus de visiteurs d'Europe et d'Afrique du Nord. Le 26 janvier, Etienne Chartoire, qui participe sur l'avion du constructeur amateur Dupuy à la coupe du président de la République sur l'itinéraire Paris - Saïgon, fait escale à l'Allelick. Le 15 mars, ce sont André Malraux et Edward Corniglion-Molignier qui s'arrêtent en Farman 291 de retour d'Arabie où ils ont, soi-disant, découvert le palais de la reine de Saba. Le 26 avril, c'est le pilote de raid Christian Moench qui fait escale avec son De Havilland *Leopard Moth*.

Le Potez 58 F-ANYG de la Compagnie des phosphates du Kouif, dont l'exploitation se trouve à côté de Tébessa et le terminal d'embarquement au port de Bône, fréquente l'aérodrome. Son pilote, Gilbert Hirsch, sera connu sous le nom de Gilbert Granval, après avoir commencé la guerre comme adjudant-pilote et l'avoir continuée dans la Résistance. La compagnie possèdera ensuite le Percival 10B *Vega Gull* F-APHX.

Le capitaine Pierre Domerc fait passer le brevet du 1er degré à Maurice Candas et Jean Bazinet le 22 février. L'assemblée générale du 25 février entraîne quelques changements dans la composition du conseil d'administration - président : Marcel Dayre - vice-président : Robert Volmerange - trésorier : Choupaut - trésorier adjoint : Bravard - secrétaire : Roger Ritoux Lachaud - secrétaire adjoint : Marceau Della Giustina. Le comité d'honneur est composé de Laurens et Saint-Martory. Le Bônois Gaston Laffannechère est fêté le 24 mars en recevant la croix de la Légion d'honneur. Né à Bône le 15 septembre 1904, il a servi dans l'Aviation militaire comme pilote, puis est entré aux Lignes Farman et à Air France où il fera une brillante carrière de pilote de ligne.

De nouveaux élèves s'inscrivent au printemps : Maurice, Paul et Didier Germain, Stephan et Francis Nuncie, Henri Scotto, Albert Appap, Piquet, André Gallo, Alain Jossaud et Mercier, alors que Marceau Della Giustina achète un avion. En avril, Marcel Dayre se pose en panne d'essence à 300 mètres de la côte. Il rentre à la nage et l'avion, remorqué sur la plage, sera remis en vol.

Un évènement tragique a lieu le 27 juin ; Paul Germain accroche un poteau électrique en approche finale avec le Potez 43 et se tue le jour même du lâcher de son frère Didier. A la suite de ce drame, Didier et son père, Maurice Germain, cessent de voler.

Le 26 juillet, arrive le Potez 58 F-ANDK *Ville-de-Bône* convoyé par Jacques Duchêne Marullaz. Le 6 août, la Compagnie générale transsaharienne inaugure, en Caudron *Phalène* piloté par Monteil, la liaison quotidienne Bône - Tunis. Cette ligne sera aussi éphémère que celle d'Air-union. En septembre, Albert Tucci (viticulteur), accompagné de son épouse et de Jacques Duchêne Marullaz, va prendre

Le 27 juin 1934, peu avant l'accident mortel de Paul Germain : Marcel Bouilloux, Steve Nuncie, Yvette Gallo, Paul Germain et Jacques Duchêne Marullaz sur la terrasse du club-house (DG)

Le Caudron Luciole *F-ALVP de Marcel Dayre* (BE)

Le Potez 58 de la Compagnie des phosphates du Kouif devant le hangar des Ailes bônoises sur l'aérodrome de l'Allélick (PG)

BÔNE (Constantine). ⊕ **(Pli 8)**, (Alt. 8 à 50 m.), 31.065 Eur., 17.516 Ind. = **Voir:** Cours Jérôme Bertagna (D); Jardin Randon (B); Pépinière; Colline des Santons (Kasbah, vue) (A). = **Env.:** N : Cap de Garde 10; St-Cloud-les-Plages (par la route de la Corniche) 4. — O: Hippone (Musée, Basilique St-Augustin; de la plate-forme, vue ★) 3. = **Esc.:** O: Bugeaud (Stat. cst. en forêt; ascension du Bou-Zizi et du Kef Seba) 13 ⊕. — S: *Hippodrome (terrain d'aviation) à l'Allelik 4.*

Syndicat d'Initiative, *pavillon du S. I. B., r. Thiers.* ✆ 3.66.
Auto-Club de la région de Bône, *pavillon du S. I. B.*

Transatlantique, *chemin de la Corniche*, (32 ch) ⊞ $ ▲▲ 12 ☕ Gaz ≈ Hotrasset ✆ 2.44.
Grand Hôtel et d'Orient, *cours Bertagna*, (60 ch) $ ▲▲ 5 ☕ (wc) Gaz 300 m ⊞ ≈ 0.51.
Touring, *r. des Volontaires et Perrégaux*, (27 ch) $ 27 ▲▲ 1 ☕ (wc) ✆ 3.80.
de Nice (meublé), *11 r. Perrégaux*, $ 1 ☕ (wc) Gaz ini ⊞ ✆ 2.09.
Nicolas Pataloro, *r. Perrégaux.*

STOCKISTES MICHELIN :
Ets Sens Olive et Mignot, Auto Gar. Bonois, 8 r. *Prosper-Duboung.* (318). BERLIET, CITROËN, DELAGE. ⊞ ✆ 0.25.
Sultana, *av. de la Gare, quai de l'Ouest et r. Perrégaux.* CHENARD ET WALCKER, ROCHET, ROSENGART, TALBOT. ⊞ ✆ 0.17 et 0.18.
Orth frères, *r. Salvador Coll.* ⊞.
Sté Algérienne des Autos Renault. RENAULT.
Ets Adam et Cie, *boul. Généraux-Morris.* FIAT. ⊞ ✆ 2.60.

Brinet, *16, r. Jérusalem.* ⊞ ✆ 5.44.
— Gaillot, *12 bis r. Prosper-Duboung.* ⊞ ✆ 3.50.
— Barbaro Fres, *r. Marcel Lucet.* ⊞ ✆ 1.58.
— Zolner Fres, *37 r. Bouscarein.* ⊞ ✆ 6.42.
— Borz, *boul. Généraux-Morris.* ⊞ Bos ⊞.
— S. A. M. A., Sté Algérienne de Matériel Agricole, *r. Thiers.* AUSTIN, HOTCHKISS, MATHIS. ⊞ ✆ 4.42.
— S. A. des Ets J. Vinson. DELAHAYE, PEUGEOT.

Bouteyeb, *4 r. Jean Jaurès.*
— Pardini et Cie, *1 bis r. Bugeaud.*

Libraires:

Azzlade, *7 r. du 4 Septembre.* Pompéani fils, *place de l'Église.*
Mariani, *9 r. Thiers.* E. Barnet, *r. Neuve St-Augustin.*
Bayard, *6 cours Bertagna.*

Ain-Mokra 32 ⊕ — Béja 213 ⊕ — Bugeaud 13 ⊕ — La Calle 86 ⊕ — Constantine 187 ⊕ — Duvivier 59 ⊕ — Duzerville 12 ⊕ — Guelma 65 ⊕ — Morris 21 ⊕. — Phillippeville 101 ⊕ — Souk Ahras 100 ⊕ — Le Tarf 66 ⊕.

livraison de son Potez 58 F-ANFI à Méaulte et rentre par l'Espagne et le Maroc. Toujours en septembre, débutent Dalaise et Robert Beghain (viticulteur), alors que le sympathique Albert Appap est lâché.

Jean Tapie

Le 1er juin 1934, l'aérodrome prend le nom d'un enfant de Bône : *Jean-Tapie*.

Jean Amédée Tapie, né le 28 mai 1903, a eu une brève mais remarquable carrière de pilote et ingénieur d'essai. Issu de l'Ecole polytechnique (promotion 1922, classé trentième sur 258) et de Sup'aéro (promotion 1927), il entre à la Section d'essais en vol du Service technique de l'aéronautique. Il collabore activement à la mise au point de méthodes d'essais de stabilité et participe à plusieurs vols expérimentaux dans des conditions critiques, sinon dangereuses. Il a un accident grave en Bréguet 19 en participant à la coupe Cecil à l'occasion du meeting de Vincennes du 20 mai 1928. A l'arrivée, en survitesse et à basse altitude, le plan supérieur du Bréguet est arraché et heurte le front de Jean Tapie qui, éjecté, est sauvé par le déclenchement automatique de son parachute. Son coéquipier, le capitaine Brager, meurt en s'écrasant avec l'avion.

Jean Tapie ne se remettra pas de cet accident, il est retrouvé dans le coma avec l'os frontal enfoncé et diverses fractures ; une anesthésie effectuée dans de mauvaises conditions aggrave son état de santé par des complications pulmonaires. Il reprend cependant sa place aux essais en vol et devient chef du Centre, avant de mourir, le 12 novembre 1930, des suites de l'accident. Il a obtenu la grande médaille d'or de l'Aéronautique en 1929 et a été nommé chevalier de la Légion d'honneur le 7 mars 1930.

Lors de l'inauguration des locaux du boulevard Victor de l'Ecole nationale supérieure de l'aéronautique, le 17 décembre 1932, le foyer des élèves a été baptisée salle *Tapie* (Georges Tapie, frère de Jean Tapie, sera médaille de bronze en canoë deux-barré aux Jeux olympiques de Berlin de 1936, après avoir été plusieurs fois champion de France en canoë simple).

1935

Marcel Bouilloux vole activement et a effectué de 200 heures de vol en un an et demi. En janvier, il vend son *Phalène* à Alain Jossaud et achète un *Luciole*. En février, le général Lacolley et le capitaine Arsac, en tournée d'inspection, visitent l'aérodrome que les équipages militaires d'Algérie et de Tunisie fréquentent assiduement avec des LeO 20, des Morane-Saulnier 230, des Nieuport 62 ou des Potez 25 (capitaines Bondson et Wasmer, lieutenant Domergue, adjudant-chef Ledda, sergent-chef Martin, sergent Grapoli...). Tout comme leurs camarades pilotes civils, ils apprécient l'ambiance chaleureuse qui règne sur le terrain. Le 14 février, Michel Trouilleur, officier-pilote de réserve et ingénieur à l'usine électrique, qui vient de Phillipeville où il a contribué à la création de l'Aéro-club, fait, devant une nombreuse assistance, une confé-

Jean Tapie parmi ses camarades de Sup'aéro morts en service aérien (ENSAE)

Mai 1934 : un groupe de membres des Ailes bônoises sur la terrasse du club-house (DG)

La vitrine du magasin des Galeries de France décorée par Philippe Pace (VA)

rence sur l'aviation dans la salle du conseil municipal. Des journées aéronautiques, organisées régulièrement dans les villages de la région : Guelma, Sédratta, La Calle..., permettent à toute la population environnante de profiter des baptêmes de l'air et des promenades aériennes.

Cinq pilotes sont brevetés en avril : Stephan et Francis Nuncie, André Gallo, Albert Appap et Robert Beghain, alors que Robert Volmerange et Marcel Dayre passent le brevet de transport public et moniteur. Le 15 avril, les Lignes aériennes nord-africaines d'Henry Germain inaugurent, avec le Fokker VII F-AJUD, la nouvelle liaison Alger - Bône. En mai, Marcel Bouilloux ramène, toujours par l'Espagne et le Maroc, le nouveau Potez 58 F-ANIR du club en faisant Rabat - Oudjda - Bône dans la journée (10 heures de vol). Le hangar abrite maintenant sept avions : les deux Potez 58 du club, le Potez 58 d'Albert Tucci, les *Phalène* de Marcel Dayre et Alain Jossaud, le *Luciole* de Marcel Bouilloux et le Farman 202 F-ALLD *Kissou IV* d'Albert Appap. Un Caudron *Pélican* sanitaire est en commande. En mai, à l'issue de l'assemblée générale, le bureau change peu - président : Marcel Dayre - vice-président : Robert Volmerange - secrétaire général : Roger Ritoux-Lachaud - secrétaire adjoint : Michel Trouilleur - trésorier : André Dhorlac.

Les membres des Ailes bônoises, sur les avions du club ou sur les avions privés, font de nombreux voyages d'affaire ou d'agrément à travers toute l'Afrique du Nord, mais ce sont Roger Ritoux-Lachaud et Marcel Dayre qui retiennent le plus l'attention. Les deux pilotes décollent le 14 août à 21 heures 50, avec le *Phalène* F-AMAV de Marcel Dayre, en ayant l'intention de réaliser le plus rapidement possible la liaison Bône - Casablanca et retour. La météo n'est pas fameuse, ils survolent Philippeville à 22 heures 35 et Blida à 2 heures du matin. Vers Orléansville, l'équipage rencontre de la pluie et du brouillard et une magnéto donne des signes de défaillance. Ils atteignent néanmoins La Sénia à 4 heures 30 du matin après un vol de nuit sans escale de 775 kilomètres. Après un plein d'essence en 6 minutes, les ennuis de magnéto les contraignent à ne repartir qu'à 9 heures 35 pour atterrir à Casablanca à 15 heures. Les deux pilotes reprennent le chemin du retour à 15 heures 40 mais la magnéto, toujours défaillante, les oblige à se poser à Fez à 17 heures 35 (247 kilomètres). Le 16, décollage à 10 heures 30 pour Blida qui est atteint à 17 heures 10 (792 kilomètres) et de 17 heures 50 à 21 heures 15, dernière étape vers Bône (450 kilomètres) où ils atterrissent sur le terrain éclairé, tant bien que mal, par des phares de voitures. Cette randonnée représente 3 000 kilomètres franchis en 24 heures 23, dont 9 heures de vol de nuit. Quelques jours plus tard, Roger Ritoux-Lachaud et Pierre Dhorlac, procureur de la République à Beyrouth, effectuent un tour de la Tunisie en trois étapes, 1 200 kilomètres et 8 heures de vol.

Le club continue son activité, de nombreuses personnalités sont transportées vers diverses villes d'Algérie et de Tunisie : Munck, Deyron et Prunetti, délégués financiers, le député Joseph Serda et le docteur Paul Pantaloni, maire de Bône. Amar, du cirque, vient de Tunis en pilotant lui-même son Caudron *Luciole*. Un nouveau membre arrive en décembre, muté depuis Oran comme conservateur des Hypothèques : Alex Périchon, né à Bône en 1894 alors que son père construisait le port. Pilote depuis 1918, Alex Périchon est le frère du pilote de ligne Paul Périchon. Capitaine de réserve de la Légion étrangère, trois fois blessé et quatre fois cité, il participera dorénavant très activement à la vie des Ailes bônoises avec son *Phalène* F-AMGD. En décembre également, l'avion sanitaire Caudron *Pélican* F-ANKL est ramené de métropole par Roger Ritoux-Lachaud. Marcel Bouilloux achète le Caudron *Phalène* F-AMID qui vient grossir la flotte basée sur l'aérodrome *Jean-Tapie*, alors que Marcel Dayre achète un Caudron *Aiglon* d'un vert éclatant (baptisé *Kissou 2*).

A la fin de l'année, Les ailes bônoises peuvent s'enorgueillir de résultats flatteurs : 22 pilotes brevetés, 2 000 heures de vol, 3 000 baptêmes de l'air, des voyages à Casablanca, Oran, Touggourt, Biskra, Tunis, Gabès, Alger et Paris, dont certains effectués de nuit, et de nombreuses évacuations sanitaires en Caudron *Phalène* ou *Pélican* (souvent pilotés par Marcel Dayre, accompagné du docteur Marcel Taïeb).

Le capitaine Arsac vient étudier sur place la possibilité de créer un Centre d'entraînement pour les nombreux pilotes et observateurs de réserve de la région qui doivent se rendre à Sétif pour effectuer leurs périodes.

Paul Albagnac (AC) *et Paul Germain* (DG)

Le 15 avril 1935 : inauguration par les Lignes aérienne nord-africaines de la liaison Alger - Bône (HG)

Le Caudron Phalène *F-AMGD d'Alex Périchon survole le port de Bône* (SP)

1936

Bône ne reste pas étrangère au mouvement poucelliste. Max Millot, architecte, construit le *Pou du ciel* numéro 99 en collaboration avec Philippe Pace (marchand de cycles), les frères Bernardi et Charles Xueref, dit "Charlot", mécanicien de l'Aéro-club. D'abord piloté par Max Millot, le *Pou* effectue quelques lignes droites puis, enlevé par Marcel Dayre en 50 mètres, il décolle franchement pour un premier vol entre 50 et 80 mètres de hauteur. Peu de temps après, Marcel Dayre réceptionne en vol le *Pou du ciel* numéro 121 des frères Kuonen (restaurateurs suisses-allemands), équipé comme le *Pou* de Max Millot d'un moteur Poinsard 35 chevaux et d'une hélice Chauvière. Un vin d'honneur suit ce premier vol et Marcel Dayre félicite chaleureusement Max Millot et les frères Kuonen pour leurs réussites. Le *Pou du ciel* des frères Kuonen ne volera pas longtemps ; en effet, un des frères qui n'était jamais monté en avion, ni comme élève ni comme passager, s'avise, le 24 janvier, de s'asseoir aux commandes et de décoller. Il arrive à prendre l'air et à faire deux tours de terrain avant de s'écraser dans un champ de vigne à proximité immédiate de l'aérodrome. Le *Pou* est entièrement brisé, à l'exception de la dérive, son pilote est blessé au menton.

L'assemblée générale du 8 mars entérine le départ de Robert Volmerange qui a pris, à Alger, la direction des Lignes aériennes nord-africaines, et forme un nouveau bureau - président d'honneur : Robert Volmerange - président et moniteur : Marcel Dayre - vice-président : Roger Ritoux-Lachaud - trésorier : Marcel Bouilloux - secrétaire général : Alex Périchon - adjoint technique : André Gallo.

1937 - 1938 - 1939

Le grand projet est maintenant le futur aérodrome. Des études avaient été entreprises à l'époque d'Air-Union par Jacques Bréguet et le général Joseph Vuillemin, mais rien ne fut décidé et le temps passa. Les ailes bônoises relancent l'initiative et la 5ème région aérienne reprend le projet qui reçoit l'agrément du ministère de l'Air. La mise en service du nouvel aérodrome devient urgente car le club effectue maintenant en moyenne une centaine d'heures de vol par mois au profit des pilotes brevetés et des débutants : Pierre Mariage, Marcel Devicq (de Touggourt), René Borgeaud, le docteur Amor, Haren, Monpéré ainsi que Paul Albagnac, futur président du club, qui est breveté le 1er octobre 1937.

Le Centre aérien démarre son activité au profit des pilotes et observateurs de réserve : Marcel Dayre, André Dhorlac, Pierre Truchot, Roger Ritoux-Lachaud, Armand Eparvier, Michel Trouilleur, Maurice Candas, Chalumeau, Rolland et Mathieu. Le capitaine de réserve Pierre Truchot, président de l'Amicale des officiers de réserve de l'armée de l'Air du Constantinois, organise des rassemblements et des manifestations avec les Centres voisins de Constantine et de Sétif.

En 1937, sous l'impulsion de Philippe Pace, est créé le Modèle air-club de Bône avec comme président Charpentier, directeur de l'Air-liquide, aidé par Gaches, Robert et Lampe. Le Modèle air-club commence son existence en faisant une exposition réussie dans les vitrines des Galeries de France.

Du 10 au 18 janvier 1939, le club héberge Maryse Hilsz, obligée de se poser à Bône avec son caudron *Simoun* à la suite d'une panne de moteur sur le trajet Alger - Tunis. Le bureau est modifié à la suite de l'assemblée générale du 26 mars 1939 - président : Marcel Dayre - vice-président : André Truchot - secrétaire : André Gallo - trésorier : Haren - directeur technique : Rolland. Mlle Caumeil débute comme élève-pilote en avril.

En janvier 1938 avaient commencé les travaux du nouvel aérodrome de Bône-Les Salines, à 9 kilomètres de la ville sur la route de La Calle. Il sera doté de vastes hangars civils et militaires, d'un atelier de réparations, d'une station météo, d'un club-house et d'une piste de 1 200 mètres.

L'aéro-club Les ailes bônoises aurait pu avoir enfin des installations à la mesure de ses moyens et de l'enthousiasme de ses membres. Lors de la déclaration de guerre il est encore à l'Allélick où le hangar abrite deux avions école, un avion sanitaire et huit avions privés. Ce matériel sera entièrement détruit à la suite de la mise en route malencontreuse d'un avion militaire qui viendra percuter le hangar et y mettre le feu.

Robert Volmerange et le chef-pilote Georges Descamps (HG)

Alex Périchon (SP)

Devant le monument à Léonce Ehrmann élevé sur l'aérodrome de l'Allélick : Lafforgue, Alexandre Teddé, Marcel Cosse, Jean Galano, Philippe Pace, Ignace Civiletti et Joseph Xicluna (PA)

9 - BOUGIE

L'Aéro-club de Bougie-Soummam

BOUGIE (Constantine). 250 (Pl. 7). (Alt. 3 à 500 m.). 9.445. Par 16.508. Ind. = Taxe adj. 8 fr. 22 et 1 fr. 75. = **Circulation:** *Diverses uniquement.* — **Stationnement:** *Emplacements réservés.* = **Voir:** Port; Kasbah (B); Babel-Bahar (porte de la mer) (A); Musée (M). Panorama sur le golfe = **Env.:** N: Chemin des Oliviers (corniche, rap. Bonah). = **Env.:** N: Ascension du Gouraya (660 m.) par le plateau des Ruines 5, puis 30 m. à pied. — NE: Anse des Aiguades 4; Sémaphore du Cap Carbon, 7. = **Spécialités:** Tapis. Cuivres indigènes.

Syndicat d'Initiative et de Tourisme de la Région de Bougie, 18 r. *Trézel.* ➢ 0.87.

Transatlantique, (55 ch) ▤ $ ⅄.⅄ 26 ☕ (wc) Gar inl ▣ ✈ Hb. transit ➢ 0.41.

d'Orient, 5 et 7 r. *Trézel,* Repas 8 25.32 (lour) ch 25 à 90 Serv 10 % TS 1.95 (25 ch) $ ⅄.⅄ 1 ☕ (wc) Garcur 30 m ➢ 19.

de l'Etoile.

STOCK MICHELIN Pouzade, *pl. Sous-Préfecture.* RENAULT. ▣ ➢ 0.45.

STOCK MICHELIN Jammes, Modern' Gar., *quai de la Marine.* BERLIET, DELAGE, PANHARD, (AIR). ▣ ➢ 1.75.

STOCK MICHELIN S. A. Ferrando frères, *pl. de l'Eglise.* CITROËN, UNIC. ▣ Box ▣ ➢ 1.38.

STOCK MICHELIN Laubor, *r. Ménouché et 6 r. Trézel Basse.* COTTIN. ▣ ➢ 2.07.

Pierre Jacques, Splendid Gar., *pl. de la Mairie.* PEUGEOT ▣.

— **Trama,** *camp inférieur.* ▣ ➢ 2.07.

— Sté Industrielle d'Aut-moulins de Bougie (S. T. D. A. B.), *r. Trézel Basse.* CHEVROLET. ➢ 2.62.

NTAS, Sté Agricole et Auto. de la Soummam, *Paul Dufour.* Alpinax, Hotchkiss, Matrix ▣ ➢ 2.06.
Laromibe et Cavaille, *Camp Inférieur.*
Gerard, *Camp Inférieur.* ➢ 221.

Libraire: Mme Bonain, 36 r. *Trézel.*

Akbou 72 ① — Alger 237 ① — Azazga 97 ① — Djidjelli 96 ① — El Kseur 26 ① — Kherrata 50 ① — Philippeville 200 ① — Sétif 112 ① — Souk-el-Tenine 34 ① — Tizi-Ouzou 133 ①.

Henri Borg, président de l'Aéro-club (AC)

En 1930, Henri Maire, négociant en vins, s'initie au pilotage à Maison-Blanche auprès d'Henri Cazeaux. Il veut faire partager sa passion de l'aviation à ses concitoyens et invite son moniteur et le pilote Jean Camps (agriculteur de la région d'Alger) à venir voler à Bougie. Les trois aviateurs donnent de nombreux baptêmes au départ d'un terrain vague situé aux Concessions (entre les Quatre-Chemins et la mer). Le mouvement prend de l'ampleur ; un comité se réunit le 12 août 1932 en vue de la création de l'Aéro-club de Bougie-Soummam - président : Henri Borg (agriculteur, ancien observateur militaire, fils du maire) - vice-président : Guillot - secrétaire : André Aubert (transitaire) - membres : Charles Magneville (garagiste), Georges Duchemin (transitaire) et Jean Devau (quincailler). Le siège social est place du Docteur-Perrusset.

1933

Le Gouvernement général accorde une subvention de 15 000 F au nouvel aéro-club qui se met aussitôt en quête d'un aérodrome, chose ardue dans une région comme la vallée de la Soummam où toutes les parcelles, même escarpées, sont plantées de vigne. Un terrain, loué à quatre propriétaires différents, est trouvé après de longues recherches à 3 kilomètres au sud de la ville, à proximité de celui utilisé pour les premiers vols. L'Aéro-club est définitivement fondé le 4 janvier et, en avril, l'aérodrome de l'Oued-Seghir de 750 mètres de long sur 650 mètres de large est aménagé avec un hangar de 300 mètres-carrés. Pendant les travaux, le Caudron *Luciole* F-AMDM d'Henri Maire, premier avion basé à Bougie, effectue des vols quotidiens. Il rentre tous les soirs, les ailes repliées, dans les chais de la Société Henri Maire. Ces vols amènent de nombreux Bougiots à l'aviation puisqu'après moins d'une année d'activité l'Aéro-club compte 280 membres.

L'année est fertile en évènements. En mai, arrivée du premier avion de l'Aéro-club : le Caudron *Luciole* F-AMHH, couleur aluminium, convoyé depuis la métropole par Maurice Campagnac, chef-pilote, originaire de Rouïba, agriculteur à El-Kseur et ancien pilote militaire de Bréguet 14. Dix-huit élèves-pilotes commencent aussitôt leur entraînement, dont Germain Sonigo qui sera le premier breveté, suivi d'Emile Maire, Elie Brichet (entrepreneur agricole) et Mouhoubi (un des propriétaires du terrain, négociant en produits coloniaux au Camp-Inférieur). Gaston Pourcher, directeur de la Navigation aérienne, rend visite au club et félicite les membres pour leur activité. Le même mois, deux escadrilles de trois avions survolent la porte Sarrazine à l'occasion des fêtes du centenaire de

Deux vues du Caudron Luciole *F-AMDM d'Henri Maire sur l'aérodrome d'Oued-Seghir* (EV)

Autour du Luciole *d'Henri Maire : Jean Devau, Henri Borg, Billet et Henri Maire* (EV)

la prise de Bougie. Parmi les pilotes, appartenant au 3ème Groupe d'aviation de Sétif, se trouve Emile Cimino, un enfant du pays.

Plus de 600 personnes répondent à l'invitation du président lors de l'inauguration du club-house, le 27 août, et toutes les demandes de baptêmes ne peuvent être satisfaites. Le docteur Filippi, venu d'Alger avec son Caudron *Phalène* F-AMLV, basera désormais cet avion sur le nouvel aérodrome. Le docteur Filippi, qui exerce à Sidi-Aïch, avait été breveté le 31 juillet après avoir appris à piloter à l'Aéro-club d'Algérie avec Henri Ferraris. Il avait ramené son avion de métropole, accompagné de Fouquet, en passant par l'Espagne. Le 25 octobre, le capitaine Deschamps vient de Sétif, en Bréguet 19, pour inspecter le nouvel aérodrome. Le Bréguet, lourdement chargé de 500 litres d'essence, se pose et redécolle facilement du terrain et le consacre comme escale possible pour les avions militaires. Henri Borg, Georges Duchemin et Charles Magneville passent le brevet en novembre.

Le samedi 11 et le dimanche 12 novembre, grande manifestation aérienne à l'occasion de l'ouverture officielle de l'aérodrome et du baptême du *Luciole*. Malgré le mauvais temps, seize avions venus d'Alger, Bône, Constantine et Mostaganem apportent le salut fraternel des autres aéro-clubs d'Algérie. Le programme prévoit des vols, des acrobaties et des baptêmes de l'air et deux bals pour le samedi et le dimanche et un banquet officiel pour le dimanche midi (ces trois manifestations devant se dérouler dans le hangar même de l'Aéro-club) ; toutes les personnalités de la région assistent à cette fête. Le *Luciole*, baptisé par le chanoine Lembo, a pour marraine Eliane Maire, fille ainée d'Henri Maire. Chacun rentre chez soi après ces festivités, enchanté de l'hospitalité bougiote.

De nombreux avions feront désormais escale sur le terrain bien protégé du mauvais temps sur le trajet Alger - Tunis (une voiture du garage Pouzade est mise à la disposition des équipages pour se rendre en ville). Bougie, l'ancienne *Saldae* des Romains, est une escale appréciée de tous les touristes venus d'Europe et d'Afrique du Nord. Située au fond d'un golfe admirable, au débouché de l'oued Soumman et dans un cadre de verdure luxuriante, « *la Perle de l'Algérie* », possède de nombreux monuments et vestiges anciens. Aux alentours, le Gouraya, le pic des Singes, le cap Carbon et la corniche composent un site splendide, qui a charmé Guy de Maupassant, autour du port actif et très bien abrité.

1934

Le régime de croisière a été atteint en moins d'un an mais l'Aéro-club ne s'endort pas sur ses lauriers. Un projet d'agrandissement de l'aérodrome est lancé, un réseau de terrains de secours est créé dans les communes voisines et Henri Maire, toujours sur la brèche, s'active à donner des baptêmes et à soigner les coquelucheux. le mécanicien Froidure, originaire de Toulouse, s'occupe de l'entretien du matériel, aidé de Serge Guidoni. De nombreux voyages sont entrepris dans toute l'Algérie par Marcel Campagnac, Georges Duchemin, André Aubert et le docteur Filippi.

Un grand gala est donné le 7 avril dans les salons de l'hôtel Transat, en présence des équipages de trois Potez 25 et de vingt-cinq aviateurs militaires venus de Blida (notamment le commandant Gudot de Dainville, l'adjudant-chef Lapeyre et les sergents Costenoble, Quimpenez et Caturla).

Dans le but de donner le goût de l'aviation à la jeunesse locale, l'Aéro-club met à la disposition des directeurs d'écoles des baptêmes destinés à récompenser les deux élèves les plus méritants de chaque classe. Le jeudi 12 avril, l'école Louis Maudet inaugure cette initiative devant les parents heureux de la récompense accordée à leurs enfants. Après les élèves, le directeur Bounine et les instituteurs Palombo et Attard prennent place dans l'avion.

Du 3 au 6 mai, le docteur Filippi, accompagné de ses amis Duhem, participe au rallye de Tunisie. Malgré une météo défavorable, l'équipage bougiot et son Caudron *Phalène* se comporte bien dans le circuit des villes tunisiennes. Après la magnifique réception des Tunisiens, le docteur ramène la coupe Tabarin. Du 15 août au 10 octobre, le docteur et son épouse effectueront un grand voyage en Europe qui les mènera jusqu'à Athènes, Belgrade, Vienne, Berlin, Hambourg, Amsterdam et Paris avant de revenir par Rome.

Etienne Pouzade devant le Luciole *F-AMHH* (EP)

Trois membres de l'Aéro-club devant le Luciole (EV)

Le 6 mai 1934 : le Caudron Phalène *du docteur Filippi sur l'aérodrome de Tunis-El Aouïna* (BE)

Henri Maire en famille (LM)

Yolande Tognazoni (JJ)

Le 10 mai, l'Aéro-club reçoit les équipages de dix-neuf hydravions des escadrilles BA1, BA2 et EA de Berre, amerris la veille. Les marins visitent les grottes de Chabit et la grotte Merveilleuse dans les voitures des membres du club, avant d'être invités à un apéritif sur l'aérodrome.

Au mois de juin, Henri Maire et son frère Emile convoyent depuis la métropole le Potez 58 F-AMYI acheté par ce dernier, alors que sept pilotes copropriétaires, dont Marcel Bernard, Elie Brichet, André Aubert et Charles Magneville, achètent le Hanriot 32 F-ANHX à moteur rotatif Gnôme et Rhône 80 chevaux. Cet avion, déjà ancien, n'apportera que des déboires à ses propriétaires et restera la plupart du temps au fond du hangar, les ailes sagement repliées ; seul, Charles Magneville fera faire quelques vols à cet avion.

Le général Armengaud, commandant l'armée de l'Air en Algérie, visite les installations de l'Aéro-club en juillet, à l'occasion des manoeuvres qui ont lieu sur l'aérodrome, avec la participation des avions militaires de Sétif et des avions civils. Le général félicite les dirigeants du club pour leur dynamisme et, plus particulièrement, Etienne Pouzade (familièrement surnommé "Coco") qui vient juste d'être breveté.

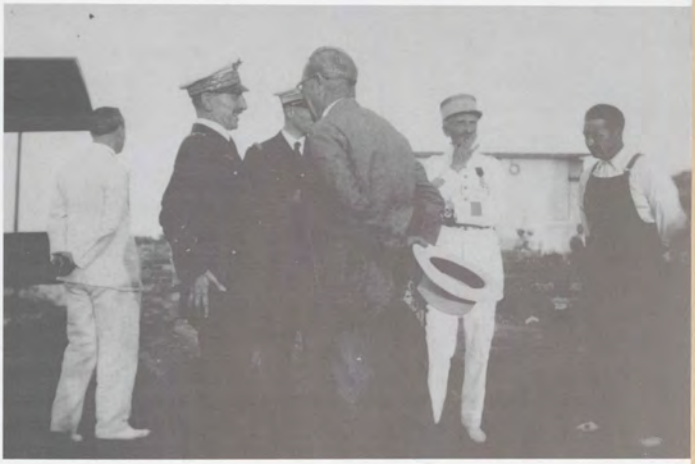
De 1935 à 1939

Début 1935, Maurice Campagnac et Elie Brichet ont un accident avec le Potez 58 F-ANDJ que vient d'acheter ce dernier avec Georges Duchemin. L'équipage est indemne, mais l'avion est complètement détruit. Après cet accident, Jean Orfila prend la suite de Maurice Campagnac au poste de chef-pilote. Jean Orfila, originaire de Maison-Carrée, est un ancien sergent-pilote de l'armée de l'Air. Il est assisté dans sa tâche par Henri Borg et Henri Maire qui font office de moniteurs.

A la fin de l'année 1935, après trois années d'existence, l'Aéro-club de Bougie totalise quatorze pilotes formés. Parmi les élèves-pilotes et sympathisants se trouvent : Lucien Debrand, Roger Maire (breveté le 16 février), Emile Lebrun, Marcel Bernard (agent Stelline), Ellul, André Aubert, René Philip, Emile Vaccaro, Jean Vernier, Jules Caupert (assureur) et Yolande Tognazoni. Parmi les pilotes brevetés actifs : Jean Devau, Georges Duchemin, Elie Brichet, Charles Magneville, Emile Maire, Henri Bocherens et Etienne Pouzade.

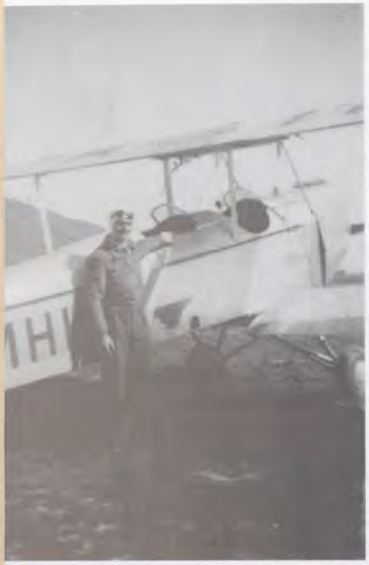
La composition du conseil d'administration, toujours sous la présidence d'Henri Borg, est modifiée en 1936 - vice-présidents : Henri Maire, Georges Duchemin et Henri Bocherens - secrétaire : Jules Caupert - trésorier : Marcel Bernard - assesseurs : André Aubert, Elie Brichet et le docteur Filippi. L'aérodrome devient municipal en 1937. Jean de la Jonquières s'inscrit comme élève-pilote en mars ; Serge Guidoni est lâché et Roger Maire passe le 2ème degré. Le club, qui totalise alors vingt-six pilotes, achète le Caudron *Phalène* du docteur Filippi.

Juillet 1934, visite du général Armengaud : Maurice Campagnac, Jules Caupert, Deroulède, Georges Duchemin, Cdt Cornut, Gal Armengaud, Marcel Bernard, Henri Maire et Etienne Pouzade (EV)



Le général Armengaud discute avec Henri Maire ; à droite : Maurice Campagnac (EV)

Yolande Tognazoni et le Luciole *F-AMHH ; au fond, le Gouraya couvert de nuages* (JI)



Gibert Guidoni (GG)

Charles Magneville (GN)

La vocation maritime de Bougie continue de s'affirmer, la ville a toujours été tournée vers la mer et la population vit au rythme de l'activité du port et de l'hydrobase. Le 20 avril 1937, sept hydravions LeO 257 commandés par le commandant Dève font escale et les équipages sont reçus par l'Aéro-club, de même que les équipages de quatre hydravions anglais Short venant de Gibraltar et allant à Malte à l'occasion des grandes manoeuvres méditerranéennes. Un thé dansant est offert le 16 octobre aux officiers du porte-avions *Commandant-Teste*.

Sur le *Phalène* du club, Jean de la Jonquières effectue, le 12 juin 1938, un vol remarquable. Ayant à son bord Serge Guidoni (encore élève-pilote), Jean de la Jonquières, âgé seulement de 17 ans, vole de Bougie à Casablanca dans la journée avec escales à Alger et Oran (5 heures de vol entre Oran et Casablanca). Après cet exploit, les jeunes Bougiots rentrent en touristes par Rabat, Fez, Taza, Sidi-Bel-Abbès, Orléansville et Alger. Jean de la Jonquières avait été formé par Henri Maire.

C'est dans ce même *Phalène* que prennent place, le dimanche 7 août 1938, Roger Maire (fils d'Henri Maire), René Philip et un ami : Pierre Tracol. Pierre Tracol, second-maître pilote à l'escadrille 4S1 de la base aéronavale de Bizerte-Karouba, est le fils de Fernand Tracol, industriel bien connu, président d'honneur de l'Automobile-club d'Alger. Ce vol, simple saut de puce entre les aérodromes d'Hussein-Dey et Maison-Blanche, s'achève en tragédie. Au cours de la prise de terrain, à 16 heures 30, l'avion s'écrase dans la propriété Torrens, près du vignoble Duroux. Roger Maire et Pierre Tracol sont tués sur le coup. René Philip survit à ses blessures grâce aux interventions du docteur Pierre Goinard à la clinique Lavernhe.

La disparition des deux jeunes gens cause une émotion considérable, leurs obsèques sont suivies, à Bougie et à Alger, par une foule considérable. L'armée de l'Air et la Marine nationale leur rendent un dernier hommage au cours des cérémonies émouvantes (Pierre Tracol totalisait déjà 776 heures de vol et avait eu auparavant un grave accident en Farman *Goliath* en métropole). A la suite de ce drame, Henri Maire se désintéressera de l'aviation.

D'autres épreuves attendent, sous d'autres cieux, les jeunes Bougiots qui partent pour la guerre. Les avions de l'Aéro-club disparaîtront tous et seule une petite activité vélivole persistera pendant la guerre sur l'aérodrome d'Oued-Seghir.

Un De Havilland Dragon *des Lignes aériennes nord-africaines de passage à Bougie* (EV)

Roger Maire et Jean Orfila (EV)

10 - CONSTANTINE

L'Aéro-club de Constantine

La porte Caracalla de Tébessa survolée par un ballon imaginé par Marcel Jeanjean (Imp. Moderne)

Maurice Bovet (IB)

Bien que créé le 18 novembre 1927, l'Aéro-club de Constantine ne commence son activité qu'en 1930 sous l'impulsion d'un groupe de fanatiques, mené par Maurice Bovet et composé de Gustave Wolf, Marcel Kaouki, Charles Filippi, Raymond Pourquié, Maurice et Louis Fournel, Léon Gohin et Marceau Palats, qui installe une école prémilitaire de mécaniciens d'aviation animée par l'adjudant Caujolles du 3ème Groupe d'aviation de Sétif.

Un premier meeting, l'année du Centenaire, rassemble une foule considérable le 15 juin 1930 sur l'hippodrome de Sidi-Mabrouk. Un beau plateau est réuni : Michel Detroyat, René Lefèvre, Alfred Fronval, Dubourg, Maryse hilsz, Max Knipping, les parachutistes André Vassard et Istria, et des équipages militaires. D'autres meetings sont organisés en 1931 et en 1932. Celui du 25 avril 1931 obtient un succès remarquable ; un Farman 190, piloté par Cornez, donne des baptêmes de l'air et Michel Detroyat effectue tout d'abord une splendide démonstration de voltige solo sur Morane-Saulnier 230. La Patrouille tricolore de Michel Detroyat, Louis Rouland et Roger Déglise fait ensuite une exhibition exceptionnelle : trois Morane-Saulnier 230, chacun à une de nos couleurs nationales, reliés entre eux par des liens matérialisés par des petites flammes, effectuent un vol acrobatique complet.

Ces manifestations ont un résultat inespéré, les souscriptions et les nombreux dons qui parviennent permettent d'acheter un premier avion : le Potez 36 F-ALYM *Ville-de-Constantine*, qui arrive le 8 octobre 1932 sur l'hippodrome de Sidi-Mabrouk, convoyé par Maurice Bovet et le chef-pilote Richaud. Les moniteurs Richaud et Edmond Ballin (de Saint-Arnaud) commencent l'instruction en vol pendant leurs permissions (ils viennent du 3ème Groupe d'aviation de Sétif). Le siège social du club est fixé à l'hôtel Cirta, puis dans une petite salle du Casino municipal.

Les locaux du club devenus trop petits, l'école de mécaniciens, animée maintenant par le lieutenant Marseille et l'adjudant-chef Veran, est adoptée par le Comité de patronage d'apprentis de Constantine, présidé par Henri Saucède.

Maurice Bovet

Maurice Bovet est né le 17 novembre 1895 à Guelma, d'une famille suisse arrivée en Algérie vers 1860. Engagé volontaire, il avait commencé la guerre dans la cavalerie puis, à partir de 1916, il était devenu officier-pilote commandant l'escadrille BR 123 ; sa brillante conduite lui avait fait mériter sept citations, la croix de guerre et la

En 1924 : les futurs membres de l'Aéro-club sont réunis après une course de côte (JB)

Le 15 juin 1930, meeting sur l'hippodrome de Sidi-Mabrouk : le général Vuillemin et son épouse, Maurice Bovet et Antoine Faure (d'Oued-Zénati), ancien pilote de guerre (JB)

Le 25 avril 1931 : sur l'hippodrome de Sidi-Mabrouk, le Farman 190 de Cornez donne des baptêmes de l'air (LS)

Légion d'honneur. Ayant fait de très bonnes études jusqu'en mathématiques supérieures, il est à même d'assimiler toutes les techniques qui apparaissent ; il se lance dans les sports mécaniques et participe avec succès aux courses automobiles sur Voisin, Amilcar ou Bugatti.

Dès la renaissance de l'aviation de tourisme en 1930, Maurice Bovet met ses capacités et ses connaissances aéronautiques au service de l'Aéro-club de Constantine qu'il dirigera avec compétence tout en déployant son activité sur la propriété familliale de Ras-el-Akba, sur la commune d'Oued-Zenati dont il deviendra maire avant d'être remobilisé en 1939.

Au lycée de Constantine, Maurice Bovet a côtoyé un autre élève, un peu plus âgé que lui mais tout aussi passionné d'aviation, qui deviendra universellement connu par ses dessins aprés avoir également servi comme pilote durant la Grande Guerre : Marcel Jeanjean, que l'album *Sous les cocardes* aurait seul suffit à rendre célèbre. Marcel Jeanjean, également condisciple du futur maréchal Alphonse Juin, est né en 1892 à Tébessa où son père était postier avant d'être muté à Aïn-Beïda, puis Relizane.

1933

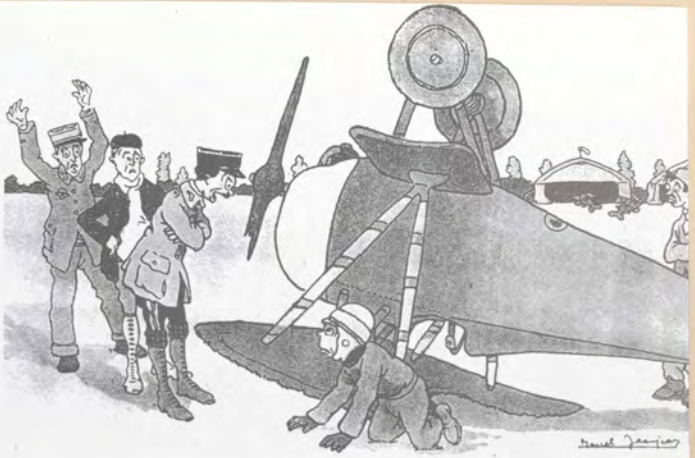
Gustave Wolf, brasseur à Constantine et Philippeville, qui passe son brevet au début de l'année, achète le Caudron *Phalène* F-AMKA *Bobby* et prête un hangar qui permet d'abriter la flotte qui grossit. Julien Richard, embauché comme chef-pilote par le club, arrive le 24 mai avec le Potez 43 F-AMJV. Le Potez 36 F-ALXX est également livré au club le même jour. Antoine Sposito, ancien adjudant-chef de l'Aviation militaire, est embauché comme mécanicien en juin ; sa compétence permet au club de poursuivre son activité sans défaillance de la part du matériel (Antoine Sposito a un cousin, adjudant-chef pilote à Sidi-Ahmed et moniteur de l'aéro-club de vol à voile de Tunis Les jeunes ailes). Avec l'arrivée du Caudron *Luciole* F-AMDR, l'hippodrome commence à devenir trop petit pour contenir les évolutions de six avions ; des pourparlers sont alors entamés pour aménager un aérodrome à Oued-Hamimine, à 11 kilomètres au sud de la ville.

L'école de pilotage a déjà formé six pilotes au milieu de l'année : le lieutenant Marseille, Gustave Wolf, Louis Fournel (de Souk-el-Arba), Paul Meschi (lâché après 2 heures de double-commande) et Lucien Camillieri et Lucien Scalone, tous deux de Souk-Ahras. Ils sont suivis par Raymond Pourquié (dentiste) en juillet, Charles Filippi (pâtissier réputé, à l'enseigne du *Poussin Bleu*, rue Caraman) et Albert Girard (pilote de réserve) en septembre, puis Marcel Kaouki (minotier au Hamma) et Charles Francini (garagiste) début octobre. Mme P. Jullien, brevetée le 5 octobre, est la première pilote féminine du Constantinois. Le capitaine Pierre Domerc, commissaire de l'Aéro-club de France, se charge de faire passer ces brevets. D'autres pilotes et élèves-pilotes volent régulièrement : D. Moline, André Gueit (qui possèdera quelques temps un Potez 58), le docteur Francis Lavillat, Claude Grandperrin (directeur des Contributions, observateur de réserve), Marceau Palats (agent de transports) et Jean Pujol, cependant que de nombreux sympathisants s'activent pour le club, parmi lesquels Henri Saucède, Henri Vincent et Henri Ferrando (président de la Chambre de commerce).

Maryse Bastié, en tournée pour la maison Potez, rend visite au club avec son Potez 43 ; elle obtient du succès puisque, grâce à une souscription, le Potez 58 F-AMZJ est commandé (il sera livré le 20 mai 1934). Les membres du club ne manquent pas de faire de la propagande, ils se rendent dans les communes du département pour donner de nombreux baptêmes à Chateaudun-du-Rhumel, Souk-Ahras, Saint-Arnaud, Collo... Les difficultés du début sont oubliées, c'est maintenant un véritable engouement pour ce nouveau sport et chaque brevet est fêté par un copieux arrosage, sinon par un banquet.

Le 14 octobre, Emile Morinaud, député-maire de Constantine, annonce que la ville a enfin acheté le terrain d'Oued-Hamimine et qu'il sera bientôt à la disposition du club ; le colonel Pierre Weiss vient lui-même, avec le sergent Porte, survoler le futur aérodrome. Les travaux commencent aussitôt, un hangar de 600 mètres-carrés est en construction et les 53 hectares du terrain sont épierrés, nivelés et balisés.

Le capotage du caporal et le capotage du capitaine vus par Marcel Jeanjean (Hachette)



Octobre 1933 : le hangar de l'Aéroclub en construction à Oued-Hamimine (JB)

CONSTANTINE (Constantine), (Pu f), (Alt. 644 m.), 46 647 Enr., 47 096 Ind. *Tél: 1 ; 0 fr. 30 à 1 fr. 10 ; 1er nov.-30 avril; réduite de moitié du 1er mai au 31 oct.* Voir: Quartiers Juif et arabe; Pont-viaduc de Sidi-Rached ★ (R 14-6); Grande Mosquée (P 12-3); Mosquées de Sidi Lakhdar (K 14-3-4) et de Salah Bey (Q 13-14-4); Cath. Notre-Dame des Sept-Douleurs (L 13-4); Palais de Hadj Ahmed (P 13-4); Kasbah (B 13-3); Pont suspendu de Sidi Mécid ★ (A 14-1-2); Hôtel de Ville (musée) (H 13-4); Passerelle Perrégaux (N 14-4); Gorges du Rhumel ★★ *(chemin des Touristes par sentier; entrée 3 fr.)*; Pont d'El Kantara ★ (vue) (E 15-16-3). ⇒ Exc.: N: Route de la Corniche et le Hamma ★ 9 — NE: Lac de Dj. Ouach 8. — S: *Hippodrome (terrain d'aviation)* 4.

Syndicat d'Initiative, *8 boulevard Joly-de-Bréillon.*
Automobile-Club de la Province de Constantine, *14 r. Caraman.*

Transatlantique, *rte de Sétif*, (46 ch) 19 Gar Hotransat.

Cirta, *av. d'Angleterre* (1 12-6), (*1er oct.-16 mai*), Repas 8.30 30 (bac) Ch 40 à 150 Chfr 60 (bc) Serv 10 % TS 2,60 (150 ch) Asc 150 40 (wc) 4.64.

Grand-Hôtel, *6 r. Nationale* (f 13-4), (46 ch) Asc 6 0.47.

de Paris-Royal, *1 r. Nationale* (e 13-3), Repas 5.25 28 (bac) Ch 30 à 60 Chfr 75 (bc) Serv 10 % TS 1.75 (40 ch) Asc 40 à 6 (wc) Hôtel-Paris 0.45.

Orient et St-Georges, *14 r. Caraman* (d 13-4), (30 ch) (wc) Garage 200 m 1.13.

Brasserie de l'Etoile, *pl. de la Brèche*, Repas 20.20 (bac) 1.25.

Brasserie Gambrinus, *6 r. Caraman*, Repas 12.12 (bac) 3.32.

STOCKISTES MICHELIN :

S. A. Ferrando frères, Central Gar., *r. Segui-Villevaleix* (g 11-5). Citroën, G.A.R., Sunbeam, Talbot, Unic. 0.71 et 4.71.
Cirta Gar., *10 r. Segui-Villevaleix* (i 11-5). Chenard et Walcker, Rochet, Rosenblatt, Voisin. Box 7.01.
Francini, *96 et 61 r. Nationale* (a, b 15-3). Cottin 7.29.
Fournel, *18 r. Rohault de Fleury* (f 12-6). Delage, Salmson. 1.86.
Succ. de la Sté Nord Africaine des Auto. Citroën, *r. Segui-Villevaleix* (h 11-5). Citroën. 3.96.
Marot et Ferrandi, *1 r. de la Tour*, (c 13-4) *et 5 rue du Dr Memy.* Panhard. 8.46.
Gros, *81 av. de France* (k 112-6). Berliet. 4.46.
Sté Algérienne des Auto. Renault, *4 r. Blanchet.* Renault. 9.46.

Martin, *pl. Baudin.* 4.82.
— Chêne et Sérès, *24 av. d'Angleterre.* 6.97.
— Feuille, *boul. Mercier.* Ballot, La Licorne.
— Pingnard, *17 av. Bienfait.*
— Crépin, *av. d'Angleterre.* 1.56.
— Ets P. Adam et Cie, *114 r. Nationale.* Fiat. 8.47.
— Méléé et Pineau, *11 boul. Victor-Hugo.* 13.77.
— Tastrigan, *5 av. de Roumanie.* 9.23.
— Didon, *faub. d'El-Kantara.*

Fredolin, *58 r. Nationale.*
— Mangano, *18 av. du 11 Novembre.*
— Larue, *13 av. d'Angleterre.*
— Pegnard et Cie, *av. d'Angleterre.*
— Livi, *16 r. Nationale.* Motoloc.
— Passo, *13 r. du 11 Novembre.*
— Bastianini, *8 r. Poulle.*
— S. A. M. A. (Sté Algérienne de Matériel Agricole), *73 r. Nationale.* Averos, Hotchkiss, Matbro. 5.35.
— S. A. des Ets J. Vinson, *pl. Lamoricière.* Delahaye, Peugeot.

Cassar, *7 r. Ledru Rollin.*
— Brun, *58 r. Nationale.*
— Tieman, *74 r. Nationale.*

Libraires :

Mme Jacquet, *52 r. Damrémont.* L. Chapelle, *1 pl. d'Orléans.*
J.-B. Carbonell, *4 r Brunache.*

Aïn-Beïda 114 — Aïn-M'Lila 48 — Batna 118 — Biskra 235 — Bône 187 — Châteaudun-du-Rhumel 56 — Condé-Smendou 28 — Djidjelli 149 — Guelma 122 — Le Hamma 7 — Le Khroub 16 — Mila 60 — Oued Zenati 80 — Philippeville 84 — Sétif 126 — Souk-Ahras 199 — Tebessa 253.

1934

L'hiver est rude (Oued-Hamimine est à 594 mètres d'altitude) et les vols se font rares. Le bureau du club est élu aux acclamations lors de l'assemblée générale du 25 février - président : Maurice Bovet - vice-présidents : Gustave Wolf, Henri Saucède, Maurice Dessens (directeur des Grands magasins du globe), Henri Vincent et Marcel Kaouki - secrétaire général : D. Molines - secrétaire adjoint : Léon Gohin (ancien pilote militaire) - trésorier général : Maurice Fournel - membres : Fernand Duplan, Charles Rossi, Charles Francini, Louis Feuille, Raymond Pourquié et Charles Filippi - adjoints techniques : commandant Delcroix, capitaine Pairault, Louis Fournel et les directeurs des sociétés Standard (Bernard), Shell et Stelline. Une section féminine est créée au sein du club au mois de mars ; cette section, dirigée par Henriette Guerreau (pharmacienne et soeur de Victor Guerreau, pilote chez Morane-Saulnier), travaille en relation avec l'Association féminine de l'aviation sanitaire en Algérie. Le même mois, Gustave Wolf reçoit un Caudron *Luciole*. Le docteur Francis Lavillat se déplace souvent en avion auprès de ses malades ; il va jusqu'à Touggourt, le 22 mars, piloté par Julien Richard.

Le déménagement définitif sur l'aérodrome Oued-Hamimine a lieu au mois d'avril ; le coquet club-house, terminé le 20 juin, est tenu par la charmante Dolorès Simon, surnommée "Cocotte". Le nouvel aérodrome devient très animé dès son ouverture à la circulation aérienne publique. Le 6 mai, passage de Gaston Pourcher, directeur du Service de la navigation aérienne, et du capitaine Alexandre Bernard. Le 11 mai, arrivée de Dieudonné et Mary Costes en Caudron *Phalène* et de Marcel Doret sur son Dewoitine 27 (tous trois venant de Tunisie). Marcel Doret ne peut s'empêcher de passer à trois reprises sous la passerelle Sidi-M'Cid le 13 mai, renouvelant l'exploit d'Alfred Fronval en 1930.

Antoine Faure (d'Oued-Zénati), ancien pilote de guerre et commissaire de l'Aéro-club de France, fait passer les épreuves du brevet à Eugène Vicaire le 14 mai ; Lucien Saucède (fils d'Henri Saucède) est lâché le 25. Durant le printemps, l'effectif des élèves-pilotes se grossit de Mercuri, Bonelle, Mari, Jean Serrière et Alfred Hoguet, alors que les pilotes transportent régulièrement le préfet Laban, son chef de cabinet Saincierge (capitaine-observateur de réserve, plus tard sous-préfet de Guelma puis de Tiaret) et Gauthier, commissaire au Kroubs. Le 26 septembre, Julien Richard ramène de métropole, via l'Espagne, le Potez 58 F-ANYG. En octobre, le conseil d'administration décide de rendre plus accessible le brevet de pilote dont le prix est ramené de 5 000 à 4 200 F pour les 15 heures règlementaires. L'inauguration officielle du nouvel aérodrome, avec un grand meeting, a lieu le 21 octobre. Marceau Palats passe lui aussi sous la passerelle Sidi-M'Cid le 2 novembre.

Le 6 décembre, quatre bimoteurs LeO 20 font sensation au dessus de la ville, avant de se poser. Constantine reçoit souvent la visite

Le 11 mai 1934, à leur arrivée à Oued-Hamimine : Dieudonné Costes, Mme Doret, Mary Costes et Marcel Doret (JB)

Dans les gorges du Rhumel : Maurice Bovet, Dieudonné Costes, X et Marcel Doret (JB)

Henri Saucède et Maurice Bovet (LS)

d'avions militaires : escadrille de Wibault de la base aéronavale de Bizerte ou d'antiques Farman *Goliath* en route vers Biskra. Le champagne est sablé pour le lâcher de Ronnat le 7 décembre.

La fin de l'année voit la mise en service d'un nouvel hangar de 900 mètres-carrés et la création, par le capitaine Arsac, du Centre d'entraînement aérien régional destiné aux nombreux pilotes et observateurs réservistes de la région constantinoise qui devaient jusqu'alors se rendre à Sétif pour voler.

1935

L'Aéro-club de Constantine, qui se devait de marquer par une fête son remarquable développement, donne un grand bal dans la salle des fêtes du Casino le 2 février. Toutes les personnalités se pressent à cette manifestation qui laissera un souvenir inoubliable.

Gustave Wolf arrive de Paris le 17 février, accompagné de Julien Richard, avec sa nouvelle acquisition : le splendide Salmson *Phrygane* F-ANMG, d'un vert éclatant, après un voyage rendu très éprouvant par des tempêtes de neige et des orages de grêle. Marcel Coutayar (d'Aïn-Kercha), ancien pilote militaire qui continue à s'entraîner au Centre aérien de réservistes, s'inscrit au club, ainsi qu'Henri Wolf (fils de Gustave Wolf).

L'assemblée générale du 3 avril rassemble les membres autour du président Maurice Bovet qui remercie les autorités civiles et militaires de l'aide apportée au club. Un nouveau conseil d'administration est formé - vice-présidents : Henriette Guerreau (présidente de la section féminine) et Dupré (secrétaire général de la préfecture) - secrétaire général : D. Molines - trésorier général : Charles Francini - trésorier adjoint : Léon Gohin - membres : Saincierge, Louis-Marie Biton (directeur de l'école pratique d'industrie) - conseiller technique : Monniot - commissaires aux comptes : Maurice Dessens et Maurice Fournel. L'assemblée générale de la section féminine se tient le 25 avril ; Henriette Guerreau expose les objectifs qu'elle s'est fixée : *« achat d'un avion - création d'un corps médical spécialisé - formation d'un groupe d'infirmières convoyeuses de l'air, en collaboration avec la Croix-rouge »*.

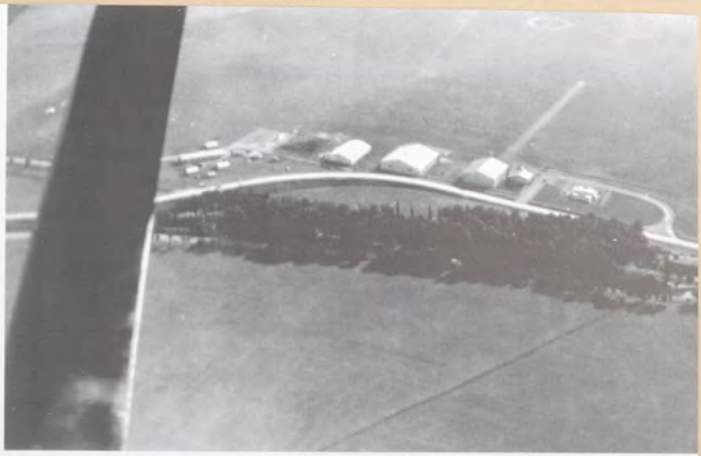
A partir du 20 avril, le Fokker VII, puis les De Havilland *Dragon* des Lignes aériennes nord-africaines, se posent régulièrement à Oued-Hamimine sur le trajet Alger - Bône - Tunis (ils seront relayés, plus tard, par les Caudron *Goéland* d'Air Afrique).

En juillet, Julien Richard, engagé en métropole par la maison Caudron, est remplacé par André Fenech, né à Constantine, qui revient au pays avec sa légendaire bouffarde. Le nouveau chef-pilote est un ancien ; breveté depuis 1913 (brevet militaire numéro 645), il a été pilote de guerre, puis pilote militaire en Pologne, au Maroc, en Tunisie et en AOF. Le Caudron *Aiglon* F-AOKA du club arrive le même mois. Charles Filippi achète le Caudron *Aiglon Kissou 2* de Marcel Dayre (de Bône) et revend *Luciole* F-AMCK (un des rares à posséder une hélice métallique) à Maurice Faure, agriculteur à Redjas. Maurice Faure, pilote acharné, développera d'une manière remarquable l'aviation à Redjas et utilisera son avion de façon quasi quotidienne pour ses déplacements. Toujours en juillet, Paul Cherri (de Batna), Antoine Sposito, Jean Pujol et Porteret passent le brevet.

Un membre de marque : Baratieri di Sampietro, vice-consul d'Italie à Constantine, passe le brevet le 20 septembre, ainsi que le garagiste Colovret qui s'active à créer un aéro-club à Canrobert. Charles Francini, qui seconde André Fenech dans sa tâche, lâche, en octobre, Saincierge et le docteur Francis Lavillat. Avec Alfred Hoguet, qui a passé son brevet en avril, ce sont vingt-cinq pilotes qui volent régulièrement.

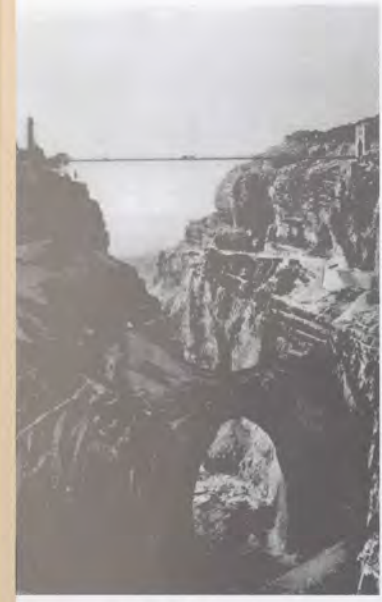
De nombreux visiteurs se posent à Oued-Hamimine, venant d'Europe et d'Afrique du Nord, parmi eux des militaires : le capitaine Hartmann, les lieutenants Dainville et Ricard, le sergent Porte et l'adjudant Edmond Ballin, ancien moniteur du club. Le gouverneur général Georges Le Beau, en tournée, arrive le 12 octobre avec son escorte militaire. En novembre, Gaston Pourcher et le capitaine Tavernier, du génie d'Alger, viennent étudier sur place les problèmes d'agrandissement du terrain, de nivellement et de balisage de nuit.

L'aérodrome d'Oued-Hamimine (JM)



Le Caudron Phalène *F-AMSL devant les installations de l'Aéro-club* (BE)

Le Potez 36 de l'Aéro-club (JB)



La passerelle Sidi M'Cid sur les gorges du Rhumel : plusieurs pilotes ne résisteront pas à la tentation de passer dessous

Août 1937 : première leçon de pilotage de Jean Bovet en Potez 36 (JB)

1936

L'année commence par les lâchers de Lafay et Pierre Saucède (frère de Lucien), alors que le docteur Francis Lavillat passe le brevet et achète le Caudron *Phalène* F-AMSL de Paul Planchat (de Philippeville). Le docteur Lavillat, très myope, vend rapidement son *Phalène* au club ; baptisé *La femme seule*, à cause de son immatriculation, le capot de cet avion est décoré d'une femme nue chevauchant un croissant de lune. De nouveaux membres s'inscrivent à l'école de pilotage : Jean Meyer (agriculteur et maire d'Ouled-Rahmoun), Henri Maschat, Dupeux, Crimi, Jules et Bernard Rimbert et Leschenes, alors que les pilotes brevetés continuent à faire des voyages dans toute l'Afrique du Nord.

Le Caudron sanitaire *Pélican* F-ANTV *Ville-de-Constantine*, arrive au début de l'année, convoyé par André Fenech. Le *Pélican* F-ANTQ *Général-Laperrine* arrive également pour la section féminine. Une grande fête est organisée par Henriette Guerreau en l'honneur de cet avion : le samedi 16 février, tournoi de bridge et grand bal et, le dimanche 17, le *Pélican* est baptisé par sa marraine, Mme Henri Ferrando, présidente de la Croix-rouge, et son parrain, René Bouffet, préfet de Constantine. Un avion sanitaire militaire et l'escadrille de chasse du porte-avions *Béarn* participent à la fête (les fils jumeaux de Madame Ferrando, pilotes militaires, trouveront la mort dans des conditions dramatiques après la dernière guerre).

Le 12 mars, l'Aéro-club fête les résultats obtenus depuis sa création et remercie les autorités qui lui ont apporté leur aide. Maurice Bovet réunit dans les salons du Casino le docteur Pierre Liagre, maire, et le conseil municipal, qu'il remercie de l'aide qu'ils ont constamment apportée au club. Le président remet ensuite un objet d'art à Henri Saucède à l'occasion de sa promotion dans la Légion d'honneur. Maurice Bovet a de quoi être fier, 177 heures de vol ont été effectuées au mois de mars, dont 88 par les avions du club.

Lauffenburger (photographe) et Pierre Combes (gendre de Gustave Wolf) passent le brevet début avril. L'aérodrome reçoit la visite des généraux Lacolley et Féquand en visite d'inspection, suivis, le 8 avril, par Gaston Pourcher et son adjoint Georges Gérard. Le Centre d'entraînement des réservistes connaît une grosse activité et participe aux manoeuvres de Barika et de N'Gaous (90 heures de vol effectuées par les réservistes).

Les efforts de Colovret, à Canrobert, sont couronnés de succès avec l'inauguration, le 11 juin, de l'aérodrome situé à 3 kilomètres au sud du village, en bordure de la route de Tébessa ; le hangar, le balisage et le chemin d'accès sont terminés avec à l'aide de l'administrateur Rigal. L'Aéro-club, tout juste formé, achète le Farman 202 F-ALLD d'Albert Apap (de Bône) en le rebaptisant *Canrobert*. De nombreux membres de l'Aéro-club de Constantine accompagnent le préfet venu en personne inaugurer les installations.

Après la réussite à l'examen prémlitaire de mécanicien : Paul Meschi, Black, Di-Maria, Pierre Andreï, Jean Meyer, A/C Caujolles, Perret, Berry ; devant : Saulnier et Perez (JM)

Maurice Bovet devant le Caudron Pélican *F-ANTV* Général-Laperrine (JB)

Le Farman 200 de l'Aéro-club de Canrobert (BE)

Pierre Saucède et Jean Meyer passent le brevet du 1er degré le 3 juillet, alors que Lafay, Lucien Magneville et le docteur Méchin sont lâchés et que Lucien Saucède passe le brevet du 2ème degré. Dans le courant de l'année, Pierre Saucède a remplacé Molines, muté hors de Constantine, au poste de secrétaire général.

1937

En janvier, les frères Saucède achètent un motoplaneur Sfan 2 qui sera accidenté au sol le 10 janvier 1938 à la suite d'un coup de vent. Le même mois, succès au brevet du docteur Mechin et de Mohamed Seraoui, premier pilote musulman du département de Constantine, qui sera suivi la même année par Ali Tarif Kurd, Hazim Havani et Besar Ben Ali.

A la suite des remous causés par la création du club des Ailes populaires constantinoises, présidé par Alfred Hoguet et créé dans le cadre de l'Aviation populaire, Maurice Bovet ne se représente pas à la présidence. Gustave Wolf est alors élu président et Jean Meyer, président de la section de modèlisme Hélène Boucher, entre au conseil d'administration.

Jean Meyer est breveté 2ème degré le 22 avril, suivi de Maurice Faure. Pierre Saucède, breveté 2ème degré en juillet, effectue, le 7 juillet, une évacuation sanitaire avec le *Général-Laperrine* au profit de Madame Livi, accompagnée de sa fille infirmière. La section Hélène Boucher, qui compte alors quarante membres, organise le Challenge de modèles réduits du chocolat Tobler le 24 octobre ; Lay, premier Constantinois, se classe second.

1938

L'activité continue à se développer, l'Aéro-club réalise maintenant 80 à 100 heures de vol par mois. De nouveaux adhérents apparaissent : Laloum, Gros, Emile Doux, Robert, Charles Fournier, Amédée Traqui, Luciani, Servel, Champenois, Revert, Moras, Pennerath, Borgonovo, Edouard Derrieu, Febvre, Grima, Cachan, Laffont, Provent, Lapeyre et Georges Caffarel (droguiste). Pandolfo, Nicastro, Edouard Derrieu et Emile Doux sont brevetés. Les pilotes participent à toutes les manifestations organisées par les aéro-clubs d'Algérie (rallye de Biskra en mars, rallye de Sidi-bel-Abbès en avril). Des journées de baptêmes continuent à être organisées en pleine nature à proximité des villages environnants.

Nicastro, aux commandes de *La femme seule,* fait une approche à trop basse hauteur, accroche les fils téléphoniques qui longent la voie ferrée à la hauteur du pont de chemin de fer et finit sur le dos (il s'en tirera relativement bien, avec trois semaines de plâtre).

Fin mars, une tragique nouvelle bouleverse les membres du club : Julien Richard, un des premiers moniteurs de l'Aéro-club, trouve la mort le 24 mars avec son élève, sur l'aérodrome de Vichy-Rhue. Il totalisait 3 700 heures de vol et plus de 200 élèves formés, parmi lesquels de nombreux pilotes Constantinois.

La section Hélène Boucher, toujours très active, organise un nouveau challenge Tobler de modèles réduits le 20 novembre.

Aidé par l'administrateur Marcel Ribot, le petit Aéro-club de Canrobert fonctionne bien, sous la présidence d'Henri Vincent. Colovret assure l'instruction avec un Caudron C 109, Novak passe le 1er degré, Henri Vincent, Betsch, Sandréto, Maruani et Bénisi s'entraînent. Un Caudron *Phalène* est attendu pour la fin de l'année.

1939

L'activité s'accroît avec de nouvelles adhésions : Giuilli, Raymond Faure (frère de Maurice Faure), Jean Pupier (de Batna), Giraudeau, Mlle Chaffin, Mondon, Aubertie, Brun, Sabatier, Gormand et Chêne qui est rapidement breveté. L'assemblée générale a lieu le 12 mars ; le Hanriot 16 (numéro 2), prêté par l'armée de l'Air dans le cadre de l'entraînement des jeunes pilotes, est livré le même mois par l'adjudant-chef Jacob et le mécanicien Pierre, en provenance de Tunis-Sidi-Ahmed. Tournier et Deschmacker sont lâchés en mai.

A la fête aérienne de Sidi-Bel-Abbès, le 5 avril 1938 : Jean Meyer, X, Maurice Bovet, Lucien Schmidt, Mme Bovet, Pierre Saucède, X (JM)

Le 19 mars 1938 : Jean Meyer et le Caudron Aiglon *au rallye des Oasis à Biskra* (JM)

Maurice Bovet, Mme Bovet et Mme Moulat au rallye des Oasis à Biskra (JB)

Le Caudron Aiglon *de l'Aéro-club* (LS)

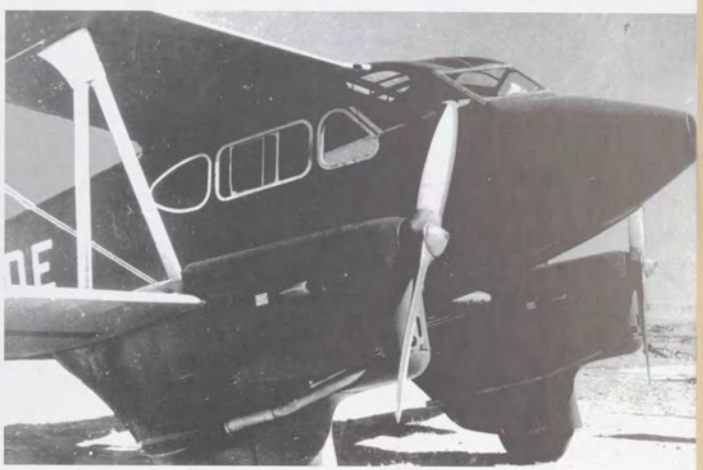
Le dimanche après-midi 18 juin, survient un drame qui choque profondément les membres de l'Aéro-club et leurs amis : l'accident mortel, sur l'aérodrome, de Gustave Wolf et de son passager, le photographe Lauffenburger. Le British Aircraft *Eagle* F-APDG, nouvelle acquisition de Gustave Wolf, décroche en virage après un passage à basse altitude et les deux hommes périssent carbonisés malgré les efforts de Paul Poinsot et Antoine Sposito (avant le *Eagle*, Gustave Wolf avait possédé un De Havilland *Puss Moth* et le De Havilland *Dragon* F-APDE, qui avaient succédé aux *Luciole*, Potez 43 F-AMJJ, *Phalène* et *Phrygane*).

La citation à l'ordre de la Nation de Gustave Wolf situe bien l'esprit exceptionnel qui a animé les dirigeants et les membres de l'Aéro-club de Constantine depuis sa création : *« Président de l'Aéro-club de Constantine, chevalier de la Légion d'honneur, grand animateur de l'aviation civile en Algérie, n'a jamais cessé, malgré son âge, de donner l'exemple du plus bel allant. S'est dépensé sans compter pour le développement de l'aviation de tourisme en organisant de nombreux voyages aériens. Totalisait environ 3 000 heures de vol, dont plus de 1 200 comme pilote ».*

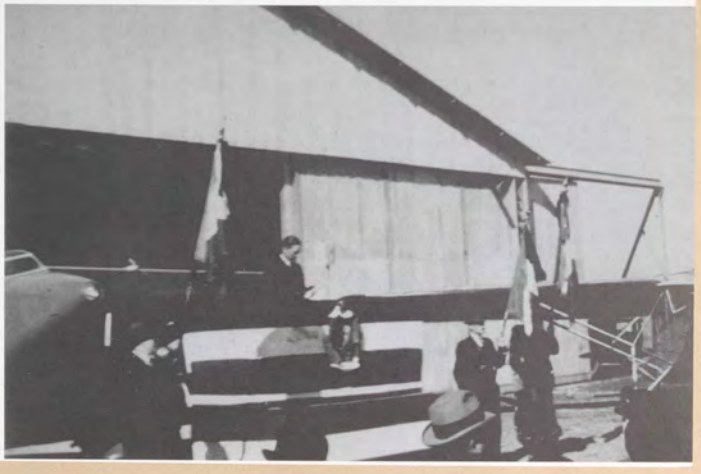
Le conseil d'administration de l'Aéro-club : Charles Francini, X, Francis Lavillat, Gustave Wolf, Maurice Bovet, X, Lucien Saucède, X, Maurice Dessens, XXX (JB)

Le 20 novembre 1938 : challenge Tobler de modèles réduits (JM)

Le De Havilland Dragon *F-APDE de Gustave Wolf* (SP)



Le 31 janvier 1937 : cérémonie sur l'aérodrome à la mémoire de Jean Mermoz et de son équipage (JB)



Vol à voile et construction amateur

Jean Meyer et Lucien Saucède devant un Potez 43 de l'Aéro-club de Constantine (JM)

Lucien Saucède devant un Potez 43 (LS)

Dès le mois de juin 1932, sous l'impulsion de Pastre, Fernand Martin (clerc de notaire) et Marcel Coutayar (ancien pilote militaire), une activité vélivole débute sur un terrain à Aïn-M'lila (40 kilomètres au sud de Constantine) avec un planeur Sablier 14 et un treuil, sous le nom des Faucons du Guerioun (d'après le nom du djebel voisin).

Air-équipage

A la suite de cette initiative, Paul Poinsot et les frères Lucien et Pierre Saucède créent à Constantine l'Aéro-club L'équipage (siège social chez le père de Paul Poinsot, faubourg Saint-Jean) qui deviendra Air-équipage, section de l'Aéro-club de Constantine, avec Léon Gohin comme président.

En 1936, Air-équipage récupère le planeur Sablier, cassé par Eugène Vicaire qui avait décollé en maintenant le manche en arrière lors de son premier vol (il s'en était tiré avec une cheville foulée), et la bobine adaptable à une roue motrice d'auto pour le treuillage. Le planeur est remis en état dans un local prêté par Lucien Magneville, puis les premiers essais de vol à voile commencent à Oued-Hamimine avec pour treuil *Zizine*, la camionnette Rochet-Schneider de Louis Fournel.

Les premiers vols des pilotes débutants ne vont pas sans incidents, malgré la structure solide du Sablier (en grande partie en tubes de fer carrés). Les membres d'Air-équipage se perfectionnent rapidement dans la mécanique aéronautique, d'autant plus qu'ils pratiquent la construction amateur depuis quelques années.

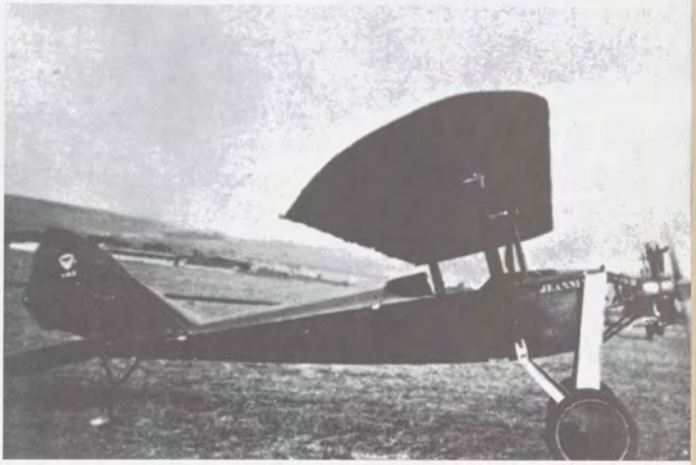
De 1933 à 1935, Paul Poinsot construit un HM 8 (avion Henri Mignet première formule), aidé de Jean Bayada (mécanicien) et de Gabriel Courbet (expert-comptable). Equipé d'un moteur provenant d'une moto américaine Indian, cet avion n'est pas assez puissant (ou trop lourd) pour pouvoir décoller et va être utilisé comme "rouleur" pour inculquer aux débutants les rudiments du pilotage.

En 1935, Paul Poinsot remotorise ce HM 8 avec un vrai moteur d'avion Anzani de 35 chevaux, et le baptise *Jeanine*, du nom de la fille d'un ami. Cette nouvelle version aura une vie éphémère. Un pneu déjante au cours d'un essai de roulage, entraînant la destruction de l'appareil dans un magistral cheval de bois qui ruine en trois secondes le fruit de trois années de travail. Paul Poinsot part au régiment deux mois plus tard.

Entre-temps, Lucien et Pierre Saucède poursuivent un vieux rêve de l'humanité : le vol musculaire. Pour cela, ils modifient un Vélo-vélocar dont un exemplaire avait battu le record du monde de vitesse, non homologué car non conforme aux normes, le cycliste

Mars 1935 : X, André Barthélémy, Pierre Saucède et Lucien Saucède devant des pièces du Pou du ciel *en construction* (LS)

Le HM 8 Jeanine *de Paul Poinsot* (LM)



Le 6 juillet 1934 : tentative de vol humain par Lucien et Pierre Saucède (LS)

Le 5 novembre 1935 : dernier point fixe avant le décollage (LS)

Janvier 1936 : le Pou du ciel *en vol* (LS)

étant couché sur le dos. Ils y adaptent une voilure rectangulaire de 18 mètres d'envergure et 1,50 mètres de profondeur à profil 70A (celui des planeurs Avia XIA et XVA) et une hélice actionnée par le pédalier.

Malgré tous les efforts de ses constructeurs, cet engin de 44 kilos à vide et 112 kilos avec le pilote ne parviendra jamais à décoller. Juillet 1934 voit la fin de ces tentatives.

En 1937, le mouvement d'Aviation populaire se développe et Alfred Hoguet et Paul Poinsot créent le club Les ailes populaires constantinoises 20, rue des généraux Morris (Alfred Hoguet, président, et Paul Poinsot, conseiller technique et chef d'atelier). Le club dispose d'un bel atelier : l'ancienne menuiserie Nicastro, place Lamartine. Tous les soirs et tous les dimanches, une vingtaine d'amateurs s'acharnent sur les restes du HM 8 de Paul Poinsot dans l'espoir, vain, de le voir voler un jour.

Le *Pou du ciel* des frères Saucède et Barthélémy

Pierre Saucède ayant vu voler à Beaune (Côte-d'Or) Edouard Joly sur son *Pou du Ciel*, il achète le *Bouquin* d'Henri Mignet et, en rentrant du service militaire en octobre 1934, il décide, avec son frère et deux camarades qui habitent la même rue : les frères Pierre et André Barthélémy, d'entreprendre la construction d'un *Pou*. Le *Pou* (numéro 126) est construit en trois mois et demi dans le garage à voitures des frères Barthélémy et monté dans l'atelier d'Henri Saucède.

Terminé en avril, ce *Pou du ciel* connaît quelques malheurs au cours de la mise au point : réglages trop sommaires, inexpérience des pilotes, hélice mal adaptée, centrage trop avant, aile vrillée... Les réglages corrects finissent par être trouvés après plusieurs réparations et Lucien taille une hélice qui donne les 1 600 tours-minute permettant le décollage avec le moteur Aubier-Dunne de 17 chevaux (bicylindres deux temps à réducteur).

Le premier vol de Lucien Saucède, le 5 novembre 1935, n'est pas glorieux : tour de piste à 5 mètres de hauteur avec plusieurs atterrissages dans les champs labourés qui entourent l'aérodrome. Le 24 novembre, quatre tours de piste entre 5 et 10 mètres sont réalisés par Pierre qui arrive à voler 9 minutes.

Le 25 novembre, c'est le vol d'homologation de 17 minutes par Lucien. Le 26 novembre, le *Pou du ciel* totalise 1 heure 30 de vol et Lucien y ajoute 26 minutes en s'élevant à 160 mètres. C'est le succès ! Un peu plus tard, suite à une descente parachutale de 60 mètres de hauteur, moteur réduit et manche en arrière, l'essieu tordu doit être remplacé.

Les vols continuent en 1936 jusqu'au jour où, le moteur ne donnant pas toute la puissance nécessaire, Pierre Saucède n'arrive pas à monter plus vite que le sol et, vent trois-quart arrière, le *Pou* percute et se retourne, les ailes et la carlingue brisées, sans mal pour son pilote.

Lucien Saucède, André et Pierre Barthélémy pendant la construction du Pou du ciel (LS)

Les premiers atterrissages ne vont pas sans dégâts (LS)

Le Pou du ciel *des frères Saucède et Barthélémy sous l'aile d'un trimoteur Bloch 120 d'Air Afrique* (LS)

Août 1939 : la mise au point du Pou du ciel *de Paul Poinsot* (PP)

En 1939 : Paul Poinsot devant Kissou (PP)

Le *Pou du ciel* de Paul Poinsot

En 1938, fidèle à Mignet, Paul Poinsot, aidé de Grand, entreprend la construction du *Pou du ciel* numéro 232, baptisé *Kissou*. Le premier clou est enfoncé le 2 avril 1938. Le 30 mars 1939, après bien des jours et des nuits de travail, l'appareil enfin terminé est remorqué derrière la Peugeot 201 paternelle vers Oued-Hamimine.

Le constructeur a fixé au 2 avril 1939 le premier essai, ce qui est une excellente manière de fêter le premier anniversaire de la mise en chantier. Hélas, il neige ce jour là. Ce n'est que le 6 avril qu'un vol peut être tenté ; le temps est splendide, avec un léger vent du nord-ouest. Il est 5 heures du matin, Lucien Saucède, familiarisé avec le pilotage du *Pou*, s'installe aux commandes. Le moteur Mengin (amélioration du Poinsard) est mis en route ; l'appareil démarre lentement puis roule queue haute, mais il faut enlever les carénages de roues dont les ferrures ont cédé. D'autres lignes droites suivent. Le *Pou* décolle légèrement à la quatrième tentative, avec un léger dandinement ; la cinquième ligne droite est faite à 2 mètres de hauteur. L'épreuve décisive est alors tentée, Lucien roule 50 mètres, décolle, monte régulièrement et entreprend un premier tour de piste, puis un second. Paul Poinsot, émerveillé, admire les évolutions de son oeuvre, payé de toutes ses années d'effort.

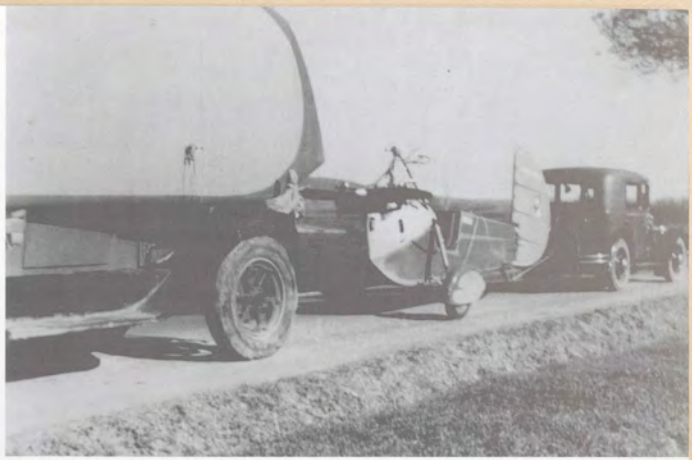
Kissou totalise 10 heures 38 de fonctionnement en juillet 1939. Paul Poinsot, qui n'est pas encore pilote, décolle son *Pou* trois fois. A la troisième reprise, il part trop cabré et, aussitôt en l'air, réduit le moteur ; l'appareil tombe de 6 mètres mais l'amortisseur Lambert absorbe bien le choc. L'aventure qui finit bien montre à Paul Poinsot le chemin de la raison et, avant de revoler sur *Kissou*, il prend l'excellente décision de s'entraîner en double-commande.

Quelques jours avant la mobilisation, *Kissou* allait faire un dernier vol avec son propriétaire qui le décolle sans avoir vérifié le niveau d'essence. Le moteur s'arrête en pleine montée et le petit avion se pose, tant bien que mal, dans un fossé, le fuselage brisé en deux. D'autres préoccupations attendent maintenant Paul Poinsot qui part pour l'armée de l'Air avec ses deux frères.

Le *Pou du ciel* d'Ernest Duc

Plus au sud, à Touggourt, Ernest Duc voit sa persévérance et sa fidélité à la formule Mignet récompensées. Il avait toujours eu envie de construire son avion et avait commencé par le moteur. Il s'était décidé pour un moteur de voiture Ford de 2,9 litres, lui permettant de se passer de réducteur en mettant l'hélice en prise directe. Il entreprend de le transformer en moteur d'avion lorsqu'il découvre le fameux *Bouquin*. Son moteur lui paraissant suffisamment puissant, il choisit alors de faire un *Pou du Ciel* biplace côte à côte en extrapolant les dimensions originales. Il arrive à 7,50 mètres d'envergure, 19 mètres-carrés de surface et 0,90 mètres de maître-couple ; l'ensemble atteignant 275 kilos à vide et 350 kilos en ordre de vol avec un pilote et le moteur de 95 kilos. Le volant magnétique est remplacé par une magnéto montée en bout de vilbrequin à la

Le 30 mars 1939 : convoyage de Kissou *vers l'aérodrome d'Oued-Hamimine derrière la Peugeot 201 paternelle* (PP)



Kissou *à Oued-Hamimine* (PP)

Kissou *en vol* (LS)

place de la manivelle et le refroidissement par eau est assuré par un imposant radiateur dont le principal inconvénient est de masquer la vue du pilote. Des roues de Simca 5 achèvent de donner la touche "automobile" et, à 1 800 tours-minute, Ernest Duc arrive à quitter le sol pour une ligne droite à basse hauteur.

La puissance du moteur Ford étant manifestement insuffisante pour pemettre l'emport d'un passager, Ernest Duc rééquipe son *Pou* avec un Anzani 5 cylindres en étoile de 50 chevaux. Il modifie également les commandes selon les dernières normes et confie les essais à Aquet, chef-pilote de l'Aéro-club de Touggourt.

Aquet décolle sans problème avec ce nouveau moteur et entreprend aussitôt les essais en charge avec un sac de sable de 50 kilos vite remplacé par un passager confiant : Casus, qui a l'honneur d'être, le 2 avril 1939, le premier passager d'un *Pou du ciel*.

Le *Pou du ciel* biplace sera détruit lors d'un dernier vol, sans personne à bord, emporté par le souffle d'un Potez 25.

Les autres *Pou du ciel* constantinois

D'autres amateurs de la région construisent des *Pou du ciel* avec des fortunes diverses, mais jamais avec un très grand succès.

Alfred Petit en construit un au Kroubs, avec un moteur Poinsard 25 chevaux. C'est un chef-d'oeuvre de construction ; il est parfait et vole aussi bien qu'il est bien construit, ainsi que le constate Lucien Saucède qui en a construit l'hélice et fait son premier vol (son seul défaut est l'absence de pot d'échappement). Malheureusement, Alfred Petit décide un jour de prendre l'avion en main et se retrouve, sans trop de mal, au milieu des débris. L'absence de témoins ne permet pas de connaître la cause de cet accident.

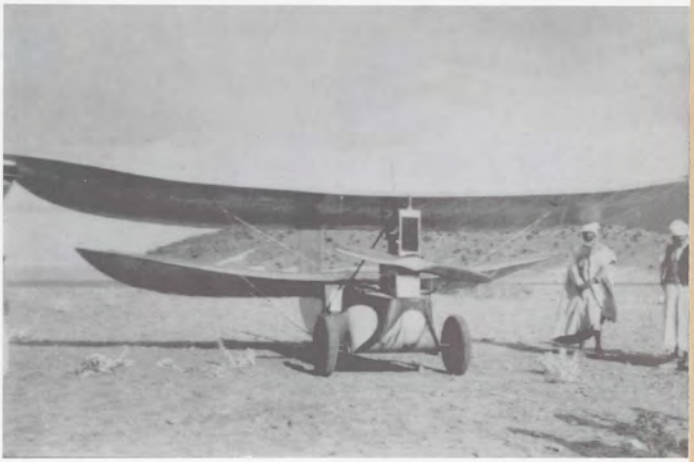
Le Pou du ciel *d'Alfred Petit au Kroubs en 1934*
(JM)

Marcel Coutayar, d'Aïn-Kercha, construit aussi son *Pou*, mais il a un gros problème de taille (ou plutôt de poids) pour pouvoir s'envoler. Il n'hésite pas à maigir d'une bonne douzaine de kilos avant de caser dans le petit poste de pilotage les 110 kilos qui lui restent encore. On ne sait toujours pas si l'ensemble a pu prendre l'air et revenir au sol dans de bonnes conditions.

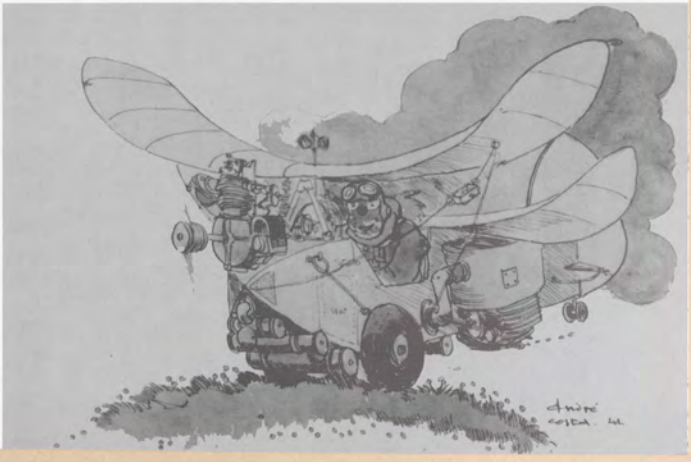
Pastre, à Aïn-M'Lila, construit un *Pou* à ailes à becs pointus et moteur Aubier-Dunne 17 chevaux. Pierre Saucède va l'essayer, commence à le mettre au point et constate qu'une différence d'incidence entre les ailes gauche et droite l'empêche de voler correctement. Après avoir corrigé le défaut, un véritable vol est entrepris. Le décollage en 50 mètres et la montée initiale jusqu'à 10 mètres se déroulent bien mais le *Pou* échappe à tout contrôle au moment de passer en vol horizontal. Il se met à piquer malgré les efforts du pilote et percute le sol à 60 kilomètres-heure. Pierre Saucède s'extirpe des décombres et tente d'analyser les causes de cet accident. Il semble que le constructeur, sans respect pour le sacro-saint *Bouquin*, ait cru bon d'augmenter l'intervalle entre l'aile avant et l'aile arrière ; cette modification pourrait avoir entraîné l'instabilité divergente dont Pierre Saucède a fait les frais.

Ernest Duc et son Pou du ciel *à Touggourt en 1939* (PP)

Le Pou du ciel *d'Ernest Duc, avec son moteur de Ford A et ses roues de Simca 5, attire les curieux* (PP)



Le Pou du ciel *vu par André Costa*



Le PLS 1 en vol (LS)

Le vol à voile et le PLS 1

Pendant ce temps, le vol à voile attire de nombreux adeptes : Robert Coste (employé des Ponts et chaussées), Charles Orsini, Jean Serrière, Neveu, René Dumortier, Gaston Labrouche, Raymond Pourquié, Maire, le docteur Marcel Laurie, André Desoutter, Devillers, Gaudin, Paillardin, Robert, Schlafmunter, Mondon et une cheville ouvrière : Jean-Baptiste Cometti, dit "Zeff". Lucien Saucède, qui a fait un stage à La Banne-d'Ordanche en août et septembre 1937, officie comme moniteur (brevet numéro 65).

Les frères Saucède avaient acheté en 1937, à l'Aéro-club d'Abbeville, un moto-planeur monoplace Sfan 2 (moteur Poinsard 25 chevaux). Ils en profitèrent peu car il est soulevé et retourné par le vent le 10 janvier 1938. La voilure et la profondeur sont intactes, protégées par le moteur juché sur un pylône au dessus de l'aile. Les poids réunis du moteur, du train d'atterrissage et du réservoir plein (28 litres) représentant le poids d'un individu normalement constitué, les deux frères ont l'idée géniale de transformer l'épave en planeur biplace en tandem avec atterrisseur largable.

Il existe alors peu de planeurs biplaces. Un de début : l'Avia XXA (Jarlaud et Carlier) à Pont-Saint-Vincent et quelques biplaces de performance : les fameux *Kranich* et Göppingen 4 *Gövier* allemands, le russe KIM 3 *Stackanovetz* et le français Castel 24.

Entourés d'une équipe de vélivoles, les frères Saucède entament les travaux de construction du fuselage et de la dérive dans le couloir de la maison paternelle. La transformation, rondement menée, est réussie. Le planeur, baptisé PLS1, vole parfaitement bien et fournira désormais de bons et loyaux services.

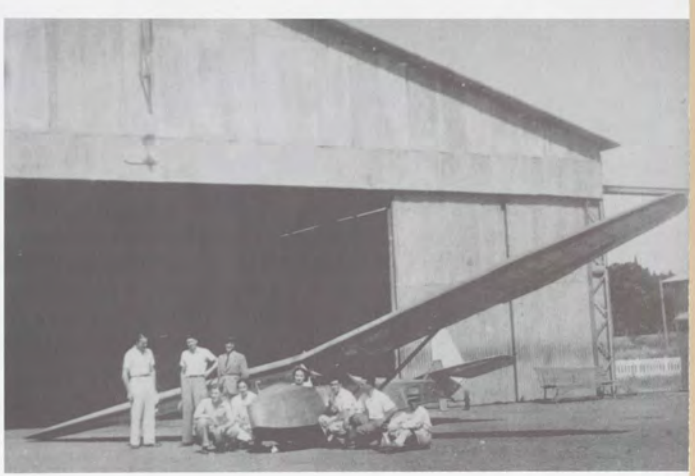
Le PLS1 est utilisé à partir de juillet 1938 pour l'école et pour les baptêmes, toujours treuillé par *Zizine*, puis par une camionnette Ford 19 cv donnée par Lucien Magneville (la bobine du cable est montée sur le moyeu arrière, le différentiel ayant été bloqué en y coulant du plomb). Il effectuera plus de 2 000 lancers au treuil à Oued-Hamimine, puis au Centre du Djebel-Oum-Settas, avant d'être retourné par le vent, après la guerre (son homologation officielle sera prononcée en février 1944).

Peu avant la guerre, Lucien Saucède reconnaît le site du djebel Oum-Settas en y faisant des vols de prospection avec l'*Aiglon* de l'Aéro-club. Cette montagne de 525 mètres de dénivellation, particulièrement propice au vol à voile, offre une pente de 11 kilomètres de longueur permettant de voler sur un arc de cercle de près de 180 degrés par vent du nord-ouest. Pendant et après la guerre, un Centre important sera installé sur ce terrain loué au bachagha Salah Améziane, ami de l'aviation, pour le Franc symbolique.

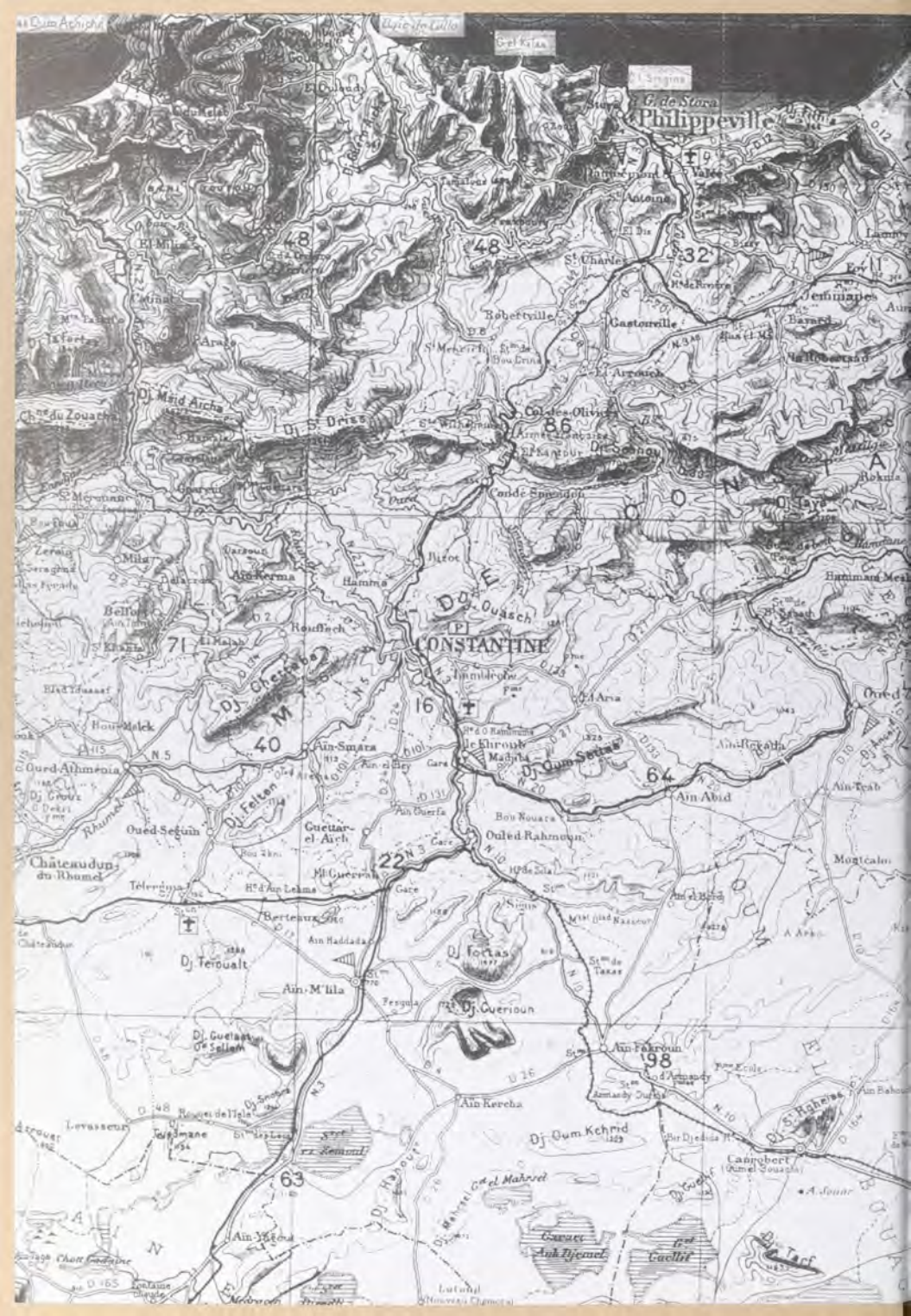
L'enthousiasme, la persévérance et la compétence des amateurs constantinois seront récompensés à leurs justes mesures : Lucien Saucède, Paul Poinsot, Jean Serrière et Jean-Baptiste Cometti feront par la suite de belles carrières dans l'Aéronautique civile.

Jean Regazzacci, Schlafmunter, Lucien Sauccède, Jean Serrière et le PLS 1 (LS)

En 1939 : Delarue, Jean-Baptiste Cometti, Lucien Saucède, Pallardin, Mme Schlafmunter, Mlle Chanel, Robert, Robert Coste et Jean Regazzacci autour du PLS 1 (LS)



Fin 1941 : à Oued-Hamimine, à côté du treuil Farman à gazogène, un Avia 152A et le PLS 1 (LS)

 Philippeville
G. de Stora
Stora
Valée
St Antoine
Damrémont
St Charles
El Milia
Robertville
Gastonville
Jemmapes
El Arrouch
Col des Oliviers
Dj. Msid Aïcha
Ch.ne du Zouaoua
Dj. St Driss
St Wilhelmine
Condé Smendou
Dj. Taya
St Mérouane
Mila
Zeraia
Belfort
Aïn Kerma
Hamma
Bizot
Rouffach
Dj. Ouasch
CONSTANTINE
Dj. Chettaba
Bou Malek
Oued Athmenia
Dj. Grous
Oued-Seguin
Châteaudun du Rhumel
Aïn-Smara
Aïn-el-Bey
Le Khroub
Dj. Oum Settas
Aïn-Abid
Aïn Regada
Oued Zenati
Dj. Felten
Guettar-el-Aïch
Oulad-Rahmoun
Bou Nouara
Montcalm
Aïn M'lila
Dj. Teioualt
Dj. Fortas
Dj. Guerioun
Aïn-Fakroun
Aïn Kercha
Dj. Oum Kehrid
Canrobert
Dj. St Rgheïss
Levasseur
Aïn-Yagout
Dj. Tarf
Garaet Aïn Djemel
Gt Guellif
Chott Gadaïne
Rhumel
CONSTANTINE
N. 3
N. 5
N. 10
N. 20
32
48
48
86
71
40
16
22
64
98
63


C. de Garde
BÔNE
Oued el Aneb
Aïn Mokra
58
Lac Fetzara
Duzerville
D.129
D.109
Lac des Oiseaux
Morris
St. de St Paul
Darousse
Randon
64
Zerizer
65
Penthièvre
Mondovi
Barral
59
N.16
Nechmeya
St Joseph
Dj. Aouara
Héliopolis
Guelma
Millésime
Petit
36
N.20
Medjez Sfa
Duvivier
Lamy
Munier
86
Lapaire
Nador
77
65
Dj. Mahouna
Aïn Seynour
Souk Ahras
Dj. Berda
Gounod
Rass el Alia
Zarouria
Medjerda
Dj. Tifech
54
Dj. Zellez
Sédrata
Gambetta
St. de Drea
D.7
Montesquieu
Dj. bou Sessou
72
Dj. Taguileïne
50
Dj. Tagaguelt
Dj. Harraba
Mellègue
Dj. Ouenza
Ouenza
Kebrit
Clairefontaine
Mines de Mesloula
Dj. Mesloula
Aïn-Beïda
A. Chedjera
Dj. Amama
Dj. bou Kadra
Meskiana
Kalaat
22
89
93

11 - DJIDJELLI

L'Aéro-club de Djidjelli

Trois amis se sont dépensés pour doter « *la parure de la Côte de Saphire* » d'un aérodrome et d'un aéro-club : Eugène Porte (notaire), Eugène Fauché (ancien mécanicien-navigant de guerre) et André Nola, premier président du club, qui bénéficient de l'appui bienveillant du maire Jules Lochard. Jules Lochard avait déjà prêté à l'Aéro-club, sur sa propriété d'El-Achouett, un terrain qui servait d'escale à quelques avions venus saluer la population djidjellienne en attendant la mise en service de l'aérodrome dont l'aménagement sera terminé et le hangar construit avant même l'arrivée du premier avion.

Une inauguration retentissante

Les fêtes de Pentecôte des 3, 4 et 5 juin 1933 consacrent les efforts des promoteurs. C'est avec une joyeuse solennité que le nouvel aéro-club accueille les invités, venus de toute l'Algérie pour profiter du site admirable de la petite ville. Dès le samedi 3, le Potez 43 F-AMJK *Ville-de-Djidjelli*, piloté par Suzanne Tillier, se pose, venant d'Alger, sur l'excellent aérodrome, vaste, soigneusement balisé, situé aux portes de la ville. Toute la journée affluent les avions arrivant de Maison-Blanche, de Bougie, de Bône, de Biskra, de Sidi-Bel-Abbès, de Constantine, de Sétif ou de Blida. Aussitôt posés, les équipages sont entourés de la sympathie des Djidjelliens heureux de voir leur nouvel aérodrome entrer en service. Le soir venu, le projection du film *Les titans du ciel* permet au public fervent de rester dans l'ambiance aéronautique. Quatre Bréguet 14 arrivent de Sétif le dimanche matin, pilotés par les capitaines de Charette et de Verchère, le lieutenant Schneider et le sergent Lubin.

Le *Ville-de-Djidjelli* ne chôme pas. Piloté par le chef-pilote du club, le sergent Gabriel Andrès (originaire de Constantine), il donne de nombreux baptêmes tandis que la plage toute proche attire les baigneurs. A 15 heures, devant les tribunes bien garnies, Gabriel Andrès présente le Potez 43 tandis que les membres défilent en un joyeux cortège derrière la bannière du club brandie par Louis Durafour (l'industriel algérois qui a construit le hangar). Lorsque les autorités attendues sont présentes, a lieu le baptême du *Ville-de-Djidjelli*. Maryse Morinaud (fille du conseiller général et député-maire de Constantine, Emile Morinaud), en est la marraine, mais, empêchée, elle est remplacée par Suzanne Tillier (épouse du docteur algérois Robert Tillier) chargée de briser la bouteille de champagne (tâche ardue car une bouteille de champagne est plus résistante qu'un avion). Le ciel, jusqu'alors clément, devenant menaçant, tout le monde se réfugie dans le hangar décoré et fleuri pour retrouver le buffet et la piste de danse jusqu'à l'heure du banquet et des inévitables discours. Le bal reprend ensuite, alors que se tire une loterie aux lots innombrables et que Mme Morinaud fait apprécier ses talents de pianiste. Les équipages, obligés de rejoindre leurs occupations, repartent lundi aprés-midi avec le regret de ne pouvoir participer au dernier bal que surprendra l'aube de mardi.

Ces premières festivités ancrent dans l'esprit de chacun la réputation d'hospitalité de la population djidjelienne, réputation qui ne fera que s'accroître par la suite. Djidjelli, l'antique *Igilgili*, recevra de nombreux touristes aériens venus admirer la célèbre Corniche Kabyle et le cadre splendide de la petite ville.

1933

Peu de temps aprés l'inauguration, Eugène Porte va chercher en métropole son Potez 43 (F-AMJI) qui servira beaucoup la cause du club où commencent à voler plusieurs élèves-pilotes : André Nola, Maurice et Edmond Staletti (qui deviendra une cheville ouvrière du club), le docteur Sy, Eugène Fauché et son frère Aimé, Touchelet, Fernand Martin (clerc), qui profitent des permissions de Gabriel Andrès,

L'aérodrome de Djidjelli et le bord de mer (EF)

La flotte de l'Aéro-club et le Farman 393 de Jean Noël devant les installations (EF)

Les visiteurs lors de l'inauguration (EF)

Djidjelli (Constantine), © (PN 7), (Alt. 9 à 50 m.), 1.604 Eur., 3.542 Ind. — *Pas de* ⛽ = **Exc.** : *voir exc. n° 19.*

Syndicat d'Initiative, au Bureau du Syndicat commercial.

Bougie 96 - Collo 142 - Constantine 158 - Duquesne 9 - El Milia 68 - Philippeville 164 - Sétif 140 - Souk-el-Tenine 62 - Ziama-Mansou-

🏨 **de France** (meublé), *r. de Picardie*, Ch 16 à 60 Serv 10 % (24 ch) 🚿 24 🛁, 3 🚾 (wc) Gar 60 m 5 fr 🅿 🍴 0.71.

★ Glacier (Joubert).

STOCK MICHELIN **Fauche,** Citro Garage, r. Vironne. CITROEN. 🅼

Maryse Bastié et Eugène Fauché (EF)

Robert, dans le Ville de Djidjelli (GA)

basé à Sétif, pour s'entraîner. Maryse Bastié rend de nouveau visite à Djidjelli en juin (elle y était déjà venue au mois de mars) ; elle affectionne particulièrement cette escale et y reste plusieurs jours pour rayonner dans tous le département et promouvoir, avec succès, les avions Potez. Les premiers résultats sont enregistrés dès le mois de juillet : André Nola, Fernand Martin, "Tonton" Eugène Fauché et le docteur Sy passent brillamment les épreuves du brevet de pilote devant le capitaine Pierre Domerc (de Sétif). Fernand Martin avait réussi la performance d'être lâché après 1 heure 30 seulement de double-commande. Ces succès ont un retentissement certain et les Djidjelliens fréquente assiduement le club pour des baptêmes (140 en septembre et octobre) ou des voyages vers Sidi-Bel-Abbès, Oran, Redjas, Aïn-Fakroun...

L'activité ralentit en novembre, à la suite du départ du chef-pilote Gabriel Andrès, promu adjudant et muté à Sidi-Ahmed (Tunisie). Gabriel Andrès poursuivra une brillante carrière militaire qui, après bien des aventures et des péripéties, le mènera jusqu'au grade de colonel.

Le 18 décembre, les Djidjelliens ont le plaisir de voir passer, à 9 heures du matin, les avions de l'escadre Vuillemin de la Croisière noire. L'un des Potez 25, piloté par le capitaine Gaillard, doit d'ailleurs se poser à la suite d'ennuis de bougies ; il est aussitôt entouré d'admirateurs empressés et repart, rapidement dépanné. Edmond Staletti passe le brevet le 21 décembre.

1934

Fernand Martin et maître Porte, avec Théolat comme passager, se rendent aux fêtes organisées par le Club aéronautique de Bel-Abbès le 15 janvier et reviennent avec le prix de l'équipage ayant parcouru la plus grande distance.

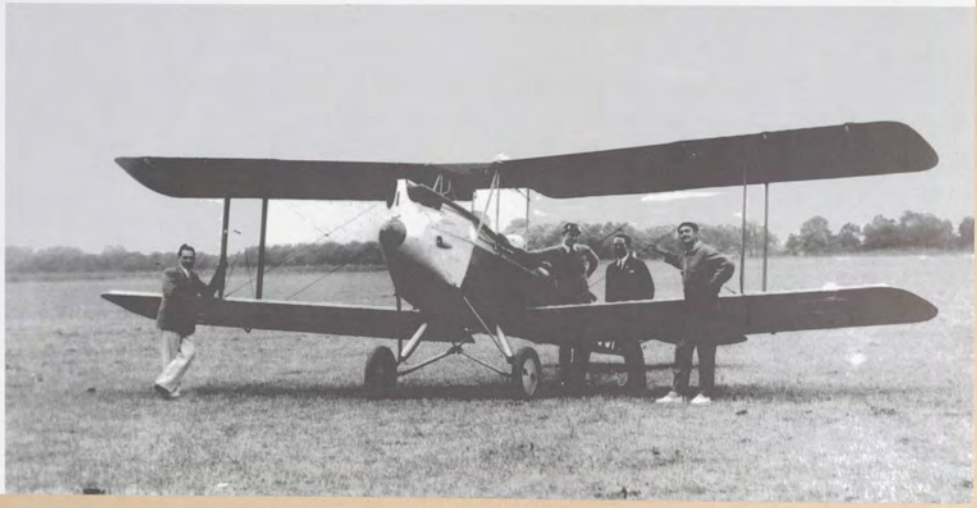
L'assemblée générale du 30 avril approuve le compte-rendu moral et financier et renouvelle sa confiance au conseil d'administration. Jules Lochard, Jean Noël et Michel Nola sont présidents d'honneur - président : André Nola - vice-présidents : Eugène Fauché, Milhe et Vidal - secrétaire général : Jean Nola - secrétaire adjoint : Cartoux - trésorier : Eugène Porte - trésorier adjoint : Banco - assesseurs : Théolat, Edmond Staletti et Fasciale. L'assemblée générale fait état de la bonne santé de l'Aéro-club. Des aménagements ont été apportés aux installations et à l'aérodrome (groupe électrogène, adduction d'eau, allongement des bandes d'envol).

L'activité a été soutenue, de juin 1933 à mai 1934, les deux Potez 43 ont effectué 370 heures de vol et parcouru 40 000 kilomètres en 54 voyages. Mille cinq cent tente-sept atterrissages ont été effectués depuis la création de l'aérodrome et 660 baptêmes ont été donnés. Le prix du brevet est fixé à 5 000 F, avec la faculté de faire 5 heures supplémentaires de perfectionnement au tarif réduit de 100 F par heure. Le prix normal du Potez 43 est de 230 F pour les élèves en double-commande et 200 F pour les pilotes brevetés. Le prix du baptême est de 25 F.

André Nola, Gabriel Andrès, Eugène Fauché, X, Faouen (EF)

Edmond Staletti et Eugène Fauché devant le Sfan 2 (EF)

André Nola, Jacques Du Jonchay, Banco et Guyon devant le De Havilland Moth *de Jacques Du Jonchay* (EF)



Un deuil frappe malheureusement l'Aéro-club avec la mort prématurée d'André Nola. Lors son enterrement, le 15 septembre, Jules Lochard, Eugène Porte et Mattei (au nom de l'Amicale corse) exaltent les vertus du regretté président. Le conseil d'administration décide, dans sa séance du 25 septembre, de donner son nom à l'aérodrome.

1935

Jean Noël (courtier en vins) devient président. Il achète pour ses besoins le Farman 393 F-ANHI et engage Delarue comme pilote. Celui-ci arrive avec le nouvel avion le 3 janvier, en pleine tempête.

Le même hiver, les bimoteurs LeO 20 de la ligne militaire Casablanca - Tunis se posent régulièrement à Djidjelli, seul terrain du littoral restant praticable. L'aérodrome voit le passage de nombreux avions civils et militaires (général Lacolley, commandants Schmitter et Lapied, adjudant Frayssinet...) qui apprécient l'escale touristique de Djidjelli, alors que l'aménagement de l'aérodrome se poursuit.

Certaines de ces visites ne sont pas préméditées, en effet, deux avions se posent en panne sur la plage et doivent être ramenés sur l'aérodrome pour pouvoir reprendre l'air. Si cela est facile pour le Caudron *Luciole* de l'équipage Bonnet/Heinzelmann (d'Alger), qui peut se remorquer les ailes repliées, il en va autrement pour le Farman 190 de l'Entreprise de photo aérienne (de Carcassonne) qui doit être entièrement démonté par les soins d'Eugène Fauché.

Entre-temps, l'arrivée de Durandeau comme chef-pilote a relancé l'activité de l'école au profit de Garçin, Caruana et Vidal. L'activité totale du club, depuis son début, se traduit alors par 650 heures de vol, 5 brevets et 800 baptêmes. Avec l'arrivée, pour l'Aéro-club, du Salmson *Phrygane* F-AOCX et du De Havilland *Moth* F-ALJK, la flotte est portée à cinq avions : un Potez 43 (Eugène Porte a revendu le sien à Alger), un Farman 393, le *Phrygane*, le *Moth* et le Mauboussin 120 *Corsaire* d'Eugène Porte qu'il va chercher lui-même à Paris, accompagné de "Tonton" Eugène Fauché.

Le vol du *Corsaire*

Le convoyage du Mauboussin *Corsaire* (F-ANGM), du 18 au 23 mars 1935, est épique. Peu après le décollage d'Orly, atterrisage en campagne à Blaizy à cause du mauvais temps. Le lendemain, Eugène Porte décolle pour aller chercher Eugène Fauché à Semur-en-Auxois (Côte-d'Or), afin de ne pas quitter le champ avec un avion trop chargé. Le décollage sur ce terrain de fortune est interrompu par un cheval de bois et il faut une équipe d'une quinzaine d'hommes pour extraire l'avion de la haie d'aubépines dans laquelle il s'est encastré. Il en sort avec pas mal d'accrocs et d'éraflures mais peut encore décoller pour aller se faire réparer chez les militaires de Dijon parmi lesquels les deux Djidjelliens retrouvent de nombreux amis qu'ils avaient connus à Sétif, au 3ème Groupe d'aviation d'Afrique.

Le mauvais temps entrave la suite du voyage et plusieurs déroutements sont nécessaires. Quarante kilomètres avant Valence (Espagne), le moteur s'arrête à la suite d'une erreur dans la sélection des réservoirs et une plage accueille le *Corsaire*. Après un décollage acrobatique sur une bande de 6 à 7 mètres de largeur, avec la mer d'un coté et les "décors" de l'autre, l'équipage rallie Valence (en pleine guerre civile espagnole), puis Alicante, Oran, Orléansville et Alger, toujours contrarié par le mauvais temps. Lorsqu'il rejoint enfin son port d'attache, le *Corsaire* a parcouru 3 220 kilomètres en 23 heures de vol (140 kilomètres-heure de moyenne), avec une consommation horaire de 16 litres.

Le bimoteur Porte

En 1938, mettant à profit son expérience de grand touriste aérien, Eugène Porte qui totalise alors 450 heures de vol conçoit, avec l'aide de l'ingénieur Lagrevol, un avion bimoteur. Il s'agit d'un avion à aile basse, train fixe, empennage bidérive, équipé de deux moteurs Régnier 90 chevaux. Cet avion est l'objet d'une étude très poussée, ses créateurs s'étant efforcés de réaliser le meilleur compromis afin d'obtenir à la fois le maximum de simplicité, de solidité, de sécurité et d'économie, tout en réalisant les meilleures performances possibles. Il est aménagé pour transporter quatre personnes et leurs bagages dans une cabine confortable, avec un rayon d'action de 1 500 kilomètres.

Le Mauboussin Corsaire *d'Eugène Porte* (EF)

Le Luciole *de Bonnet, remorqué pour réparation, passe devant le garage d'Eugène Fauché* (EF)

Parmi les Djidjelliens devant le Farman 190 de l'Entreprise de photo aérienne : Andreï, Maurice Staletti, Eugène Fauché, Eugène Porte et Milhe (EF)

Eugène Fauché et Marcel Palats (GA)

André Nola, Eugène Fauché et Maurice Staletti (EF)

Les premiers essais, début 1939 sur le terrain de Saint-Cyr (près de Versailles), sont extrêmement encourageants. La vitesse dépasse 220 kilomètres-heure, l'avion est très stable, les commandes efficaces et douces, l'atterrisseur, spécialement construit par Messier, est très souple. Cet avion aux lignes élégantes promet beaucoup et Eugène Porte peut être fier de son oeuvre, mais la guerre arrive et en empêche la mise au point et le développement.

De 1936 à 1939

En 1936, sous l'influence du mouvement d'Aviation populaire, un gros effort est fait pour baisser le prix de l'heure de vol. Grâce à l'achat d'un motoplaneur Sfan 2 et au bénévolat de Durandeau, le brevet revient à 1 500 F.

Robert Nola (fils d'André Nola) est lâché en juin 1936, ainsi que René Bondurand (inspecteur des Eaux et forêts), Bachelot (liégeur) et Jean Davet (industriel). Marie-Louise Comolli commence à apprendre à piloter.

Le 14 septembre 1936, pris par les rabattants, l'équipage Nola-Fauché est contraint de poser, assez brutalement, le *Ville-de-Djidjelli* dans le col de Tamentout, près de la ferme Lochard de Fedj-M'zala. Cet accident contraint les élèves-pilotes à continuer leur progression à Constantine, ou à abandonner le pilotage, au grand regret de Marie-Louise Comolli sur le point d'être lâchée.

Le 2 janvier 1937, un sympathique pilote du Club aéronautique de Bel-Abbès, Maurice Bedel, épouse Jeanne Abadie, fille de l'administrateur de la commune mixte. Maurice Bedel est déjà célèbre par les grands voyages qu'il effectue avec son Caudron *Phalène* à travers l'Afrique du Nord et l'Europe.

Le 28 août 1938, l'Aéro-club est associé au tirage de la Loterie algérienne qui a lieu à Djidjelli, selon l'initiative de Rémi Saint-André ; le club, en plaçant 2 500 dixièmes, arrive en tête du concours et touche la prime prévue.

Lorsque la période heureuse d'avant-guerre se termine, l'Aéro-club de Djidjelli, avec ses membres enthousiastes et son cadre enchanteur, a pleinement réalisé tous ses objectifs. Son aérodrome accueillant a été l'escale privilégiée de tous les équipages qui ont fréquenté l'Algérie. Sa cordialité et son esprit aéronautique demeureront légendaires.

Le bimoteur Porte (EF)

Eugène Fauché, André Nola, Gabriel Andrès, Fernand Martin et le docteur Sy (EF)

Le 14 septembre 1936 : accident du Ville-de-Djidjelli *à Fedj-M'Zala* (EF)

12 - LAMORICIERE et TLEMCEN

Le Club Aéronautique de Lamoricière

Lamoricière (Oran) © (Pli 5). (Alt. 703 m.), 1.306 Eur., 1.242 Ind. **Stationnement:** *réglementé* = **Env.:** *voir env. n° 8.* Descartes 17 - Mascara 147 - Pont-de-l'Isser 35 - Sedbec. 47 - Sidi-bel-Abbès 58 - Tlemcen 53.

⚲ de France.

Leroy, Citroën. ⛽ ⚲ 0.12.

TLEMCEN (Oran, ⊕ (Pli 6). Alt. 800 m.), 8.246 Eur., 14.859 Ind. *Taxe sf.: 0 fr. 50.* = **Circulation:** *Sens unique dans certaines rues.* = **Stationnement:** *réglementé.* = **Voir:** Grande Mosquée ★★ XIIIe (D); Méchouar (citadelle) (N); Mosquée de Sidi bel Hassen XIIIe (musée ★) (B); Mosquée de Sidi el Haloui XVe (A); Mosquée de Sidi Ibrahim (P); Mosquée Ouled El Iman XIVe (K); Quartier arabe; Bab El Kermadin (B); Médersa (L). = **Env.:** NE: Agadir, bois sacré de Sidi Yakoub ★) (*1 h. à pied*). — SE: Bou Medine (la Koubba, mosquée ★, la Médersa, Dar-es-Sultan, vue) 2. — O: Mansourah (ruines de l'enceinte, minaret de la mosquée ★) 3. = **Exc.:** *Voir env. n° 7, 8 et 9.* = **Spécialités:** tapis, articles indigènes. = Syndicat d'initiative, au Musée, r. *Eugène-Etienne.* ⚲ 1.61.

Transatlantique, (45 ch) ⛽ 6 ⚓ 20 Gar ⚲ Hotrassat ⚲ 1.45.

Régina Hôtel, *r. E. Etienne.* Repas 4,50. 12/18, 12/15 (tmc) Ch 15 à 60 Chfr 45 (bc) Serv 10 % (60 ch) ⛽ 6 ⚓ 60 ⚓ 4 (wc) Gar ent 5 à 10 fr ⛽ U ⚲ 1.34.

de France, *r. de Fès,* (40 ch) 6 40 ⚓ 2 (wc) Rem int ⛽ ⚲ 1.49.

des Voyageurs, *r. du Méchouar.* Repas 6, 15. 15 (bc) Ch 35 à 65 Chfr 50 (bc) Serv 10 % (60 ch) ⛽ 6 60 ⚓ 1 (wc) ⚲ 2.03.

STOCK MICHELIN **Joubert,** Tlemcen auto, *60 r. Ximenès.* Citroën. ⛽ ⚲ 0.64.

STOCK MICHELIN **Sté Algérienne des Autos. Renault,** *boul. du 8e Chasseurs.* Renault. ⛽ ⚲ 2.92.

STOCK MICHELIN **Wauters et Rossines,** *r. d'Hennaya et allée des Pins.* Delahaye, Peugeot. ⛽ ⚲ 0.71.

Pons, Gar. Parisien, *rte d'Oran.* ⛽.
- Bertrand et Sauer, *r. de France.* Berliet. ⚲ 2.44

Elvez et Cie, *r. Eugène Etienne.* Buick, Chenard et Walcker, Chevrolet, Hochet, Soaua. ⛽ ⚲ 0.35.
- Benédicom, *r. Eugène Etienne.* Talbot. ⛽. ⚲ 0.26.
- Larbi Bendimered (Transports Bendimered), *pl. du Méchouar.* ⛽ ⚲ 0.86 *et* 2.15.
- Bertrand, Gar. Régina, *r. Eugène Etienne.* ⛽ Box ⛽ ⚲.
- Montoro, *13 r. de Sidi Bel Abbès.* ⛽.

Aïn-Témouchent 66 ① — Beni-Saf 67 ⑥ — El Arscha 86 ⑥ — Lamoricière 33 ① — Marnia 53 ⑥ — Mascara 180 ① — Nedroma 56 ⑥ — Oran 138 ① — Oudida 80 ⑥ — Pont-de-l'Isser 35 ① — Port-Say 122 ⑥ — Sidi-bel-Abbès 91 ① — Sebdou 38 ⑥.

Libraires:

J. Cohen, *10 r. de France.* Desbonnet, *16 r. de France.*

Le Club aéronautique de Lamoricière est fondé en mai 1933, affilié au Club aéronautique de Bel-Abbès (CABA). Le conseil d'administration, sous la présidence d'honneur de Léon Courtot (maire), rassemble tous les promoteurs du mouvement - président : Emile Reis (agriculteur) - vice-président : Paul Faure (agriculteur) et André Gonnet - trésorier : Albert Dulard - membres : Charles Gardié (Cie Algérienne), Emile Hessler (adjoint au maire), Saint-Gaudens (secrétaire de mairie), André Leroy (contentieux), Antoine Canicio (agriculteur), Louis Soto (garagiste) et Laurent Boreilo (garagiste). Emile Reis met à la dispositon du Club un terrain de 20 hectares à 3 kilomètres de la ville, route des Abdellys.

Dès ses débuts, le club compte 150 membres dont 15 élèves-pilotes grâce aux efforts des dirigeants parmi lesquels Paul Faure devient la cheville ouvrière. Lamoricière, situé au bord de l'Isser entre Sidi-Bel-Abbès et Tlemcen, dans une région riche arrosée de splendides cascades, devient le premier village à s'être doté d'un aéro-club.

Le 25 juin 1933, se déroule l'inauguration officielle du terrain et le baptême du Caudron *Luciole* F-ALRI. De nombreux avions de Sidi-Bel-Abbès et de Mostaganem se rendent à cette occasion sur le nouvel aérodrome. Le *Luciole* est baptisé *Altava*, du nom antique de Lamoricière, en présence d'un invité prestigieux : le général Rollet, inspecteur général de la Légion étrangère. En effet, Lamoricière fête non seulement la naissance de son Aéro-club, mais aussi les anciens combattants qui doivent recevoir leur drapeau des mains du grand chef. En fin de matinée, après les baptêmes de l'air, tout le monde se retrouve devant le monument aux Morts où, au cours de la cérémonie de remise du drapeau au président Simminger, le général Rollet tient un discours sobre mais qui va droit aux coeurs des assistants : *« Anciens combattants de Lamoricière, votre président m'a demandé de venir vous remettre officiellement votre drapeau ; j'ai accepté avec beaucoup de plaisir parceque vous avez droit à mon estime. Je vous ai vu à l'oeuvre, je sais de quoi vous êtes capables, aussi ai-je confiance en vous. Vous n'aspirez qu'à vivre en paix, mais, le cas échéant, vous sauriez encore défendre vos libertés pour que la France vive ».* Léon Courtot répond : *« A l'heure où l'on veut nous contester la qualité de Français, à l'heure où le parlement va enfin se prononcer, confiant en la Mère Patrie, je vous convie à crier avec moi : Vive la France ! ».* Lagabe, président des Médaillés militaires d'Afrique du Nord, déclare : *« Si mon cimetière meusien est resté français, c'est à vous, anciens combattants algériens, qu'il le doit ».*

Le 25 juin 1933 : l'aérodrome de Lamoricière le jour de son inauguration (PF)

Le 27 mai 1934 : Emile Ruiz, Mlle Martinez et Joseph Martinez (PF)

En octobre 1934 : M. et Mme Botta (PF)

Paul Liepmann, président du CABA, exprime ensuite toute l'amitié que la population porte à la Légion étrangère : *« Je ne vous cacherai pas l'immense plaisir que nous éprouvons à retrouver ici, dans cette ambiance aéronautique, un grand ami de notre club, le général Rollet, l'éminent chef de notre vaillante Légion, le grand soldat qui incarne si bien l'esprit même de cette troupe merveilleuse. Si la France doit à cette admirable cohorte une grande part de son oeuvre colonisatrice, le CABA ne saurait oublier que la Légion est à l'origine même de sa création et que c'est beaucoup grâce à son aide efficace que nous devons de posséder aujourd'hui l'aérodrome que bien des clubs nous envient... Certes, je n'aurais pas prévu que ce pût être pour célébrer la mise en service de l'aérodrome et le baptême du premier avion de Lamoricière que je viendrais parmi vous. C'est vous dire avec quelle prodigieuse rapidité les dirigeants du club local ont su mener à bien une tâche qui pouvait s'avérer ingrate au début mais dont la réalisation, grâce à leur activité féconde et à la parfaite entente qui règne entre eux, a été menée et se poursuit de main de maître. Lamoricière est le premier parmi les petits centres algériens a avoir mis sur pied une oeuvre aéronautique qui n'était, jusqu'à présent, que l'apanage de certaines villes aux ressources nombreuses et, en cela, vos dirigeants ont droit aux éloges les plus flatteurs ».*

Après le repas, toute la population se dirige vers l'aérodrome décoré de trophées et de drapeaux. Le curé bénit l'avion, puis Rose-Marie Courtot brise la traditionnelle bouteille de Champagne sur le moyeu de l'hélice, en présence du parrain, l'aviateur bel-abbésien Maurice Roess, ancien pilote de guerre.

Un hangar pouvant abriter six avions est construit durant l'hiver 1933/34. L'école de pilotage est assurée par Albert Monville qui vient de Sidi-Bel-Abbès et Charles Le Quillec qui vient d'Oujda. Tois pilotes sont déjà brevetés en septembre 1933 : Emile Reis, André Gonnet, Paul Faure et cinq autres élèves sont en cours de formation. De nombreux vols sont effectués vers les autres aérodromes d'Algérie ou du Maroc. Le 5 novembre 1933, l'Aéro-club organise, avec le concours du CABA et du parachutiste Edmond Leduc, un meeting qui remporte un gand succès. En plus du *Luciole Altava*, un Potez 36 et un Caudron *Phalène* seront basés à Lamoricière dont le club restera étroitement lié au CABA.

Les ailes tlemceniennes

Les ailes tlemceniennes naissent le 21 mai 1931 avec un conseil d'administration composé du président Pierre Cardone - vice-président : Paul Torro - trésorier : Bounet - secrétaire : Ghozi - administrateurs : Charles Mathé, Terrade, Ben Sliman, Optitz et Raoul Kowacs. Le maire Valleur, le colonel Noë du 2ème Spahis, l'administrateur Castanet et le capitaine Auproux assistent à la réunion car le principal problème qui se pose est celui de l'aérodrome. En effet, le seul emplacement utilisable serait le terrain de manoeuvre d'Aïn-Kerchera que, malgré plusieurs interventions, l'armée refusera toujours de prêter ou même d'échanger contre une autre parcelle.

En mai 1933, le conseil d'administration est modifié avec comme commissaire : Terrade - secrétaire : Masseport - secrétaire adjoint : Larbi Bendimered - trésoriers : Optitz et Ballester (ancien pilote de guerre). Des terrains sont prospectés à Aïn-Fezza et à Hennaya (Eugène-Etienne) où se trouve un terrain de secours ; mais le club, avec 12 000 F en caisse, est loin de pouvoir réunir les 500 000 F que coûteraient l'achat et l'aménagement d'un aérodrome. Faute d'infrastructure, les habitants de *« la perle du Maghreb »* n'ont que la ressource d'aller voler à Lamoricière ou à Sidi-Bel-Abbès.

Dans les environs de Tlemcen, réside Louis Dollfus, propriétaire du domaine de Lismara. Né le 10 mai 1901, cousin du célèbre aéronaute Charles Dollfus, il est venu à l'aviation de tourisme en 1929. Il pratique tous les sports et en particulier la navigation à voile sur le lac Léman où il a basé son hydravion FBA 17 F-AJOR. Il fait partie d'une famille d'industriel du textile (DMC) ; son père, Jules Dollfus, avait construit le chemin de fer Oran - Oudjda. Passionné d'aviation et de mécanique, Louis Dollfus voyage toujours, accompagné de son épouse et de sa fille, sur un des avions qu'il a possédés : Morane-Saulnier 230 F-AJMB, Farman 293 F-ALRX, Farman 402 F-AMXJ, Potez 56 F-ANMX ou Morane-Saulnier 341 F-ANVV.

Lors de l'inauguration de l'aérodrome, le général Rollet discute avec un ancien combattant (PF)

Mlle Martinez (PF)

Le 27 mai 1934 : Paul Faure, Mlle Martinez et Joseph Martinez (PF)

Le 27 septembre 1931 : Henri Fouques Duparc en panne à Tlemcen (FD)

13 - MASCARA

L'Aéro-club de Mascara

Le 14 juin 1931, Camille Dallée (maire), Lucien Chomet, Selbe et Mme Mathieu créent à Mascara une section du Club aéronautique d'Oran (CAéO), sous la présidence d'Armand Clausel (avoué).

1932

Une première manifestation aéronautique se déroule, le 24 janvier, sur un terrain mis à la disposition du club par Louis Martin, avec les pilotes Macia et Sempéré (d'Oran) et Jacques Serrat (de Mostaganem) ; l'apéritif est offert par E. Enthoven qui inaugure son garage. En février, la section se sépare du CAéO sous le nom d'Aéro-club de Mascara, toujours sous la présidence d'Armand Clausel - vice-présidents : Fernand Casteran et Maurice Bensadoun - secrétaire : Bittar - trésorier : Planté-Longchamp - membres : Fernand Durandeux, Eugène Comard, Lucien Chomet, Edouard Malé, Paul Cuq, Gaston Merle, Enthoven fils, J. Bensadoun et Charles Pessina.

Une subvention de 5 000 F est votée par le conseil général sur proposition de Pascal Muselli, délégué financier, pour aider au lancement de l'Aéro-club ; la municipalité y ajoute une subvention de 30 000 F. L'hippodrome des Rosiers, utilisé pour les premiers vols, se révèle rapidement trop exigu ; l'adjonction de quelques parcelles permet d'obtenir un petit aérodrome de 36 hectares, doté d'un axe d'envol de 400 mètres, à 4 kilomètres au sud-ouest de la ville, pour lequel le maire consent un bail de 18 ans. Un hangar de 400 mètres-carrés est construit et le terrain aménagé par les soins de Lucien Chomet (architecte-voyer). Mme Mathieu et Mme Clausel, qui sera brevetée en septembre à Mostaganem, animent le club avec efficacité.

Le 14 mai, Daniel Robert-Bancharelle, neveu de Maurice Bancharelle qui a contribué activement à la création du club, se pose aux Rosiers avec le Caudron *Luciole* F-ALUT, accompagné de Fernand Durandeux, propriétaire de l'appareil, aprés être passé par l'Espagne et le Maroc. Baptisé *Mektoub*, ce *Luciole* est le premier avion basé à Mascara.

Lors de l'assemblée générale de décembre, Armand Clausel devient président d'honneur et Maurice Bancharelle président actif - vice-présidents : Antoine Greffier (distillateur), Charles Muselli (avoué) et Fournier (ingénieur du Service vicinal) - secrétaire : Félix Cuq (agent Shell) - trésorier général : Fernand Casteran (directeur du Comptoir d'escompte) - trésorier adjoint : Adolphe Richard (sous-directeur du Comptoir d'escompte).

Daniel Robert-Bancharelle

Daniel Robert-Bancharelle, né le 13 janvier 1914 au château de la Genaudière (Maine-et-Loire), est au seuil d'une longue et belle carrière de pilote, de moniteur et d'animateur. Après avoir pris le baptême de l'air en septembre 1931 à La Senia, il commence immédiatement à apprendre à piloter au Club aéronautique de l'Oranie, avec Albert Monville, et doit attendre l'âge légal de 18 ans pour décrocher le brevet de pilote de tourisme (numéro 630), le 22 janvier 1932, devenant ainsi le premier pilote mascaréen. Il commence aussitôt à aider Albert Monville comme moniteur-adjoint.

En juillet, il est chef-pilote de l'Aéro-club de Mostaganem où il travaille avec la même ardeur. Il assure le convoyage de nombreux avions et devient le spécialiste de la liaison métropole - Algérie. En février 1933, il devient chef-pilote du CAéO. Il abordera le vol à voile en janvier 1934 au djebel Khallel, tout en s'occupant activement de l'Aéro-club de Mascara dont il deviendra chef-pilote bénévole en 1934 (Daniel Robert-Bancharelle travaille avec son oncle à Tizi sur les fermes d'Aïn-Farès et Bou-Hadi).

Pâques 1932 à Colomb-Béchar, devant le Luciole *de Fernand Durandeux : Jean Jamme, le père Bauters, Eugène Jamme, le père supérieur Cussac de l'école des Pères blancs et les pensionnaires Louis Gros et Ferrer* (JA)

Charles et Marc Durandeux devant le Luciole *F-ALUT* (CD)

Un groupe de membres de l'Aéroclub (CD)

La coupe remportée par Eugène Jamme lors du rallye du CABA en janvier 1934 (DR)

1933

Le 13 janvier, Daniel Robert-Bancharelle décolle pour Tunis avec sa tante, Mme Bancharelle (épouse du président), première étape vers le rallye du Caire. En mars, il convoie le Caudron *Phalène* (F-AMIM) d'Emile Ramon. La Société Caudron éprouve d'ailleurs des difficultés à fournir tous les *Phalène* en commande, dont les délais de livraison s'allongent pour les nombreux clients d'Algérie et de métropole.

L'Aéro-club poursuit un effort intense de propagande : baptêmes de l'air, vols au profit des enfants des écoles, participations aux fêtes de villages, vols de nuit... De nombreux élèves-pilotes se joignent au noyau d'anciens pilotes militaires : Honoré Jordana, A. Demas, Georges Serfati, Fernand Malé, Louis Cristau, Armand Clausel, Eugène Comard. Les premiers pilotes brevetés sur le terrain des Rosiers sont Paul Cuq (agriculteur à Tizi), Emile Ramon et Eugène Jamme qui passent le brevet en mai devant Robert de Dietrich et Louis Gazaniol (commissaires de l'Aéro-club de France) du Club aéronautique de Bel-Abbès.

Joseph Kessel fait une conférence sur l'aviation à l'hôtel Isnard en mars. Le même mois, l'Aéro-club reçoit le Caudron *Luciole* F-AMCO. Le 30 avril, le club reçoit la visite de Charles Delessalle, député du Pas-de-Calais et rapporteur du budget de l'air, Marlier, préfet d'Oran, et Roux-Freissineng, député d'Oran ; Suzette Mathieu remet une gerbe de fleurs aux personnalités que Maurice Bancharelle et Gembert (maire) reçoivent à déjeuner.

Le 23 juillet, Daniel Robert-Bancharelle amène de métropole le Caudron *Phalène* F-AMGG *Ville-de-Mascara*, décoré aux couleurs de la ville. Il convoie son avion personnel, le *Phalène* F-AMMS le 13 octobre, puis, le 23 novembre, il rentre avec Georges Malé et son *Phalène* F-AMIA. Le Caudron *Luciole* F-AMHC arrive également pour l'Aéro-club.

La situation à la fin de l'année est satisfaisante : deux *Luciole* et six *Phalène* sont basés sur le terrain des Rosiers devenu aérodrome municipal. Le club compte dix-huit pilotes brevetés, dont Georges Malé et le sergent Perez brevetés en septembre, et douze élèves, dont Félix Cuq, Emile Duffrancq et Pierre Lebloaz. Trois cents Mascaréens sont membres du club, 1 200 heures de vol ont été effectuées dans l'année et les finances sont saines, bien que le club ne profite d'aucune subvention.

1934

La construction d'un second hangar de 500 mètres-carrés est décidée lors de l'assemblée générale de janvier, ainsi que l'agrandissement du terrain (porté à 600 mètres de longueur) et le balisage de nuit. Le conseil d'administration est renouvelé - présidents d'honneur : Pascal Muselli (maire, président du Conseil général, délégué financier), Louis Vautherot, Armand Clausel et le sous-préfet de Mascara - président : Maurice Bancharelle (également

Parmi les membres du club : Daniel Robert-Bancharelle, Georges Malé, Eugène Jamme, Paul Jamme et Paul Cuq (JA)

Un Luciole *et le Jamme J5 devant le hangar de l'Aéro-club* (AN)

Le 23 juillet 1933 : à l'arrivée du Phalène Ville-de-Mascara *le pilote Daniel Robert-Bancharelle est entouré de Paul Cuq, André Cuq et Emile Duffrancq* (AN)

président de la Société hippique) - vice-présidents : Ali Chekkal (avocat) et Charles Pessina (agriculteur) - secrétaire général : Paul Cuq - secrétaire adjoint : Georges Menais (employé de la Cie Algérienne) - trésorier : Fernand Casteran - trésorier adjoint : Adolphe Richard - commission des travaux : Thomas (ingénieur à la SAEF) - commission technique : Gaston Merle (agent Stelline, ancien pilote de guerre).

Les 13 et 14 janvier, l'Aéro-club participe aux fêtes du CABA au cours desquelles Eugène Jamme remporte la coupe de régularité alors que Daniel Robert-Bancharelle gagne le concours d'atterrissage hélice calée et se classe second au concours de destruction de ballonnets.

Félix Cuq, Pierre Le Bloaz et Emile Duffrancq passent le 1er degré le 22 février. Le lendemain, Daniel Robert-Bancharelle ramène le *Phalène* F-AMSR offert au club par les Associations agricoles ; cet avion, qui porte le nom du président des Associations : *Louis-Vautherot*, est jaune et vert et décoré sur le fuselage d'une grappe de raisin et d'un épi, symboles de l'activité agricole de la région. Mascara, qui a été l'enjeu de luttes acharnées entre Abd-el-Kader et les troupes françaises, a été définitivement conquise par Bugeaud en mai 1841. Située au coeur d'une vaste région de vignoble, ses vins comptent parmi les plus réputés d'Algérie.

Du 4 au 14 mai, Daniel Robert-Bancharelle, accompagné de Pierre Lebloaz et Eugène Comard, effectue le tour de la Méditerranée par Alger, Tunis, Palerme, Naples, Rome, Venise, Milan, Marseille, Barcelone et Alicante. Ce voyage représente 4 360 kilomètres parcourus en 25 heures de vol à la vitesse moyenne de 175 kilomètres-heure avec le *Phalène* F-AMMS *Pourquoi-pas ?* Daniel, âgé de 20 ans, totalise déjà 1 000 heures de vol et quinze convoyages métropole - Algérie. En octobre, il réalisera en 12 000 kilomètres, avec Madame Bancharelle, le tour des capitales européennes.

Les effets de la crise se font sentir et la situation financière de l'Aéro-club se dégrade ; le conseil d'administration se réunit en assemblée extraordinaire, le 28 août, pour trouver une solution au lourd passif qui grève l'activité du club qui demande de nouvelles subventions pour continuer sur sa lancée. Malgré cette passe difficile, le club commande en octobre le dixième avion basé sur l'aérodrome : le Mauboussin 112 *Corsaire* F-AMEU destiné à entraîner une vingtaine de pilotes, dont le mécanicien Emile Duffrancq ("Mimile"), ancien mécanicien militaire qui pratique également le parachutisme dans les meetings, qui a passé le brevet du 2ème degré en juillet, ainsi que le sous-préfet Lacour, Eugène Comard et Ladarre brevetés en août.

1935

L'assemblée générale du 18 janvier se déroule en présence du sous-préfet Lacour, du général Saint-Maurice, commandant la subdivision, et des conseillers généraux Louis Vautherot et Poncet. Le conseil d'administration, qui demeure inchangé, apprend que les subventions qui se font de plus en plus désirer ne vont plus tarder. Jean-Pierre Carrafancq et René Dallée sont élèves-pilotes en janvier et Marcel Jamme est lâché le 3 janvier. L'Aéro-club commande le Caudron C 600 *Aiglon* F-ANSG en mars ; Emile Duffrancq et Fernand Malé ramèneront en juillet cet avion baptisé *Pascal-Muselli*.

Daniel Robert-Bancharelle, qui doit partir pour le service militaire en avril, vend son avion à Bergès (d'Oran). Il est invité, avant de partir, à une réception cordiale offerte par les nombreux pilotes qu'il a formés et par Albert Monville du Club aéronautique de Bel-Abbès. Après six mois passés à Istres, il est affecté pour un an à la 31ème Escadre de Tours en qualité de pilote instructeur des escadrilles 5 et 6 pour assurer la transformation des pilotes de Bréguet 27 sur bimoteur Potez 540. Il reviendra avec les brevets de navigateur aérien, de pilote de transport public et de pilote militaire. Beau palmarès pour un pilote de 22 ans !

Maurice Bancharelle abandonne la présidence de l'Aéro-cclub en juin et l'assemblée générale de septembre élit un nouveau conseil d'administration - président : Paul Cuq - vice-présidents : Gaston Merle, Fernand Malé et Paul Montbertrand - secrétaire général : Pruneaux - trésorier général : Fernand Casteran - trésorier adjoint : Adolphe Richard - assesseurs : docteur Nahon, Georges Malé et Fournier.

Emile Duffrancq, Daniel Robert-Bancharelle et le Phalène Pouquoi-pas ? (DR)

Le Luciole *F-AMFN, accidenté par Fournier dans un champ au sud de Tizi...*

...puis remis sur ses roues dans une cour de ferme (AN)

Daniel Robert-Bancharelle, Emile Duffrancq et Marcel Jamme (IA)

Fernand Durandeux (CD)

1936

L'absence de Daniel Robert-Bancharelle est durement ressentie par le club. Le départ pour l'Aéro-club de Sétif du mécanicien Emile Duffrancq qui assurait également l'interim de l'école de pilotage, n'arrange pas non plus la situation. Lorsqu'André Noël arrive en février comme chef-pilote, le matériel n'est pas brillant : l'*Aiglon* gît sur des tréteaux avec le train d'atterrissage, le longeron et le fuselage endommagés par Mimile au cours d'une tentative d'atterrissage hélice calée qui s'était terminée contre la pompe à essence ; le *Phalène* F-AMSR croupit au fond du hangar, couvert de poussière et de crottes de moineaux, son moteur entièrement démonté ; quant au *Luciole* F-AMFN, bien qu'il soit encore complet, il nécessite une révision complète de la cellule et du moteur.

C'est un chef-pilote complètement démoralisé qui prend l'affaire en main. André Noël, originaire d'Evreux où il était moniteur de l'aéro-club, possède heureusement le brevet supérieur de mécanicien militaire. Ses débuts à l'Aéro-club de Mascara consistent à remettre en état, le plus tôt possible, suffisamment de matériel pour assurer les vols. Ses efforts sont couronnés le 14 mars, par son premier vol dans le ciel africain sur le *Luciole* avec lequel il assure immédiatement l'école de pilotage, tout en travaillant sur l'*Aiglon* qui revolera le 7 juin et le *Phalène* qui revolera le 19 décembre.

L'arrivée d'André Noël relance l'activité des pilotes et des élèves, de nouveaux membres s'inscrivent : Paul Montbertrand (administrateur adjoint de la commune mixte), Fournier, Methonnet, Fratani, Ali Hadjari, Le Feuvre, Mlle Zanca, Maurel, Camo, Martinez, Rigolage, Paul Salessy, Metayer et Lacour (certains profitent de bourses de pilotage offertes par la municipalité), alors que les anciens continuent l'entraînement : Eugène et C. Comard, la famille Cuq, Fernand et Georges Malé, Ramos, Eugène et Marcel Jamme, Roux, Jean-Pierre Carrafancq, Eugène Amiel, Gaston Merle. En juillet, André Noël accompagne le docteur René Heuby (du Club aéronautique de Tiaret) à Lunéville, en passant par l'Espagne, avec l'*Aiglon* F-ANYT ; il revient par l'Italie avec un nouvel avion pour l'Aéro-club : le Caudron *Pélican* F-AOFN qu'il pose à Mascara le 19 août.

Le 8 octobre, se déroule une grande fête aérienne en présence du préfet Rousselot, du général Pennès (commandant l'Air en Algérie) et de Pascal Muselli, avec concours d'atterrissages et de messages lestés, voltige par André Laumet (de Sidi-Bel-Abbès) en Morane-Saulnier 341, vol en planeur Avia 40P par André Costa, voltige par l'adjudant Gaël Cressaty (as de la fameuse patrouille d'Etampes) en Morane-Saulnier 230, présentation de l'*Aiglon* par Pierre Monville et une séance d'"Adémaï aviateur" par André Costa. Ensuite ont lieu les baptêmes des nouveaux avions du club : celui du *Pélican* par sa marraine, Mme Rousselot, et celui de l'*Aiglon* par Mme Muselli. Eugène Amiel possède également un *Aiglon* avec lequel il se classera second au rallye de Touggourt le 1er avril 1937.

La famille Amiel en admiration devant le bourricot utilisé par André Noël pour se rendre à l'aérodrome (AN)

André Noël, les frères Amiel et un ami (AN)

Le conseil d'administration : Georges Serfati, Paul Cuq, Fernand Durandeux, Edouard Malé, Maurice Bensadoun, Maurice Bancharelle, J. Bensadoun, Fournier, Adolphe Richard, Eugène Jamme et Charles Muselli (AN)

Paul Cuq (AC)

Le Jamme J5 en vol (JA)

1937

L'année commence par l'assemblée générale du 5 janvier. Des modifications interviennent au conseil d'administration - présidents d'honneur : Pascal Muselli, Mouillot (sous-préfet), Sédira (administrateur), général Lahure (commandant la subdivision), Armand Clausel et Louis Vautherot - président : Paul Cuq - vice-présidents : Fournier, Fernand Malé et Paul Montbertrand - secrétaire général : Félix Cuq - secrétaire adjoint : Louis Castex - trésorier général : Fernand Casteran - trésorier adjoint : Marcel Coriat - commission technique : Georges Malé, Fournier, Thomas et Enthoven - commission sanitaire : docteur Nahon, Fernand Malé et Daho Chekkal - commission de réception : Paul Cuq, Fournier, Fernand Malé, Paul Montbertrand, Maurice Bensadoun, docteur Nahon et Paul Charmes. Un nouvel essor est donné au club par le conseil d'administration, le nombre d'adhérents double en quelque mois et de nouveaux élèves-pilotes apparaissent, dont Marie-Rose Anton. La flotte importante permet d'élargir le champ d'action. Outre les baptêmes et l'école, les avions de l'Aéro-club effectuent maintenant des vols de nuit, des évacuations sanitaires, des transports à la demande, des missions photographiques ou des tournées publicitaires. Des améliorations sont apportées à l'aérodrome des Rosiers et aux installations de plus en plus fréquentées par les membres des aéro-clubs voisins et par les équipages militaires.

Les prospections en vue de pratiquer le vol à voile au djebel Khallel, entreprises en 1934, se poursuivent avec André Noël et Daniel Robert-Bancharelle qui utilisent le planeur Avia 32E des frères Jamme remorqué par un *Luciole*. Les vols d'étude du site déboucheront sur une activité permanente pendant et après la guerre. Une section d'Aviation populaire et de modèles réduits est créée, présidée par Thomas et Fournier et avec comme assesseurs Louis Cristau, Raoul Martin, Eugène Amiel et Georges Malé. Des épreuves éliminatoires sont organisées les 25 avril et 22 mai afin de sélectionner les participants au concours de modèles réduits de la Fédération à Alger du 6 juin. Daniel Robert-Bancharelle fait en mars et avril des missions photographiques pour le compte de l'IGN, dans la région de Sétif, avec son Caudron *Simoun* F-ANCG.

1938

Du 6 au 19 janvier, André Noël participe, en voyage de noces, au rallye du Hoggar avec le *Phalène* F-AMSR et se classe premier. En avril, il quitte Mascara pour Relizane. Près de 300 heures sont réalisées dans l'année ; 15 pilotes volent activement.

L'Aéro-club de Mascara a eu la chance de compter des personnalités aussi exceptionnelles que Madame Mathieu, Maurice Bancharelle, Daniel Robert-Bancharelle, André Noël, Fernand Durandeux et Eugène Jamme, qui ont su entraîner la population et intéresser les édiles. Des citoyens aussi passionnés d'aviation, appuyés par leurs élus, ont permis à la petite ville de Mascara d'avoir un rayonnement aéronautique qui dépassait largement les limites de l'Algérie.

*Le 26 juin 1936 : Fournier, ingénieur du service vicinal, en inspection à Aflou avec l'*Aiglon, *entre l'administrateur d'Aflou et le directeur des Services vicinaux* (AN)

Félix Cuq, Eugène Jamme, le sergent Perez, Eugène Comard, Daniel Robert-Bancharelle et Emile Duffrancq (CD)

En 1938 : André Noël, Daniel Robert-Bancharelle et le Caudron Simoun *F-ANCG* (AN)

Eugène et Marcel Jamme

Eugène Jamme (IA)

Le Jamme J5 au ravitaillement (IA)

Après avoir été mécanicien de Ludovic Arrachard durant son service militaire, Eugène Jamme retrouve l'entreprise familliale de charronnage et de carrosserie automobile et se lance, avec son frère Marcel, dans la construction amateur.

L'Avia 32 et le Henri-Mignet 8

Le premier essai des deux frères est un coup de maître ; ils construisent un planeur Avia 32E qui vole en décembre 1933. En janvier 1934, ce planeur, piloté par Albert Monville, est convoyé à Bel-Abbès où il grossit la flotte du CABA en donnant entière satisfaction. Il reviendra ensuite au Centre du Djebel-Khallel où il volera jusqu'en 1944. La fabrication du planeur ne satisfait pas les deux frères qui veulent réaliser un véritable avion. Après avoir lu le premier ouvrage d'Henri Mignet, ils se lancent dans la construction d'un HM 8 en adaptant les plans de Mignet à leur conception de l'aviation et produisent le J1. En 1932, Albert Monville essaie de décoller le curieux engin doté d'un moteur de moto Chase ; il roule assez bien, mais refuse obstinément de quitter le sol. Le changement du moteur s'impose ; un Anzani trois cylindres de 35 chevaux est installé sur le J1 qui devient J2. Daniel Robert-Bancharelle décolle cet avion et arrive à le poser. Rendu confiant Daniel redécolle et survole Mascara à 300 mètres ; le moteur s'arrête alors, suite à la rupture d'une canalisation d'essence, et l'avion et son pilote se retrouvent sur le dos au milieu des oliviers. Le J3 renaît des cendres du J2, avec maintenant un moteur de voiture Mercédès 20 chevaux qui l'amène faire une cabriole dans un chemin creux.

Le *Jeanne d'Arc*

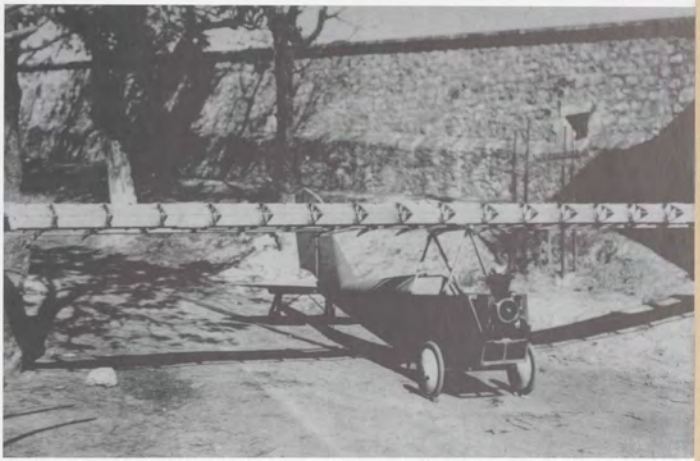
Pas découragés depuis qu'ils ont vu leur oeuvre quitter le sol, les frères Jamme ont la sagesse, rare chez les constructeurs amateurs, d'apprendre à piloter. Ils remettent ensuite le moteur Anzani sur le J3 transformé en J4 et devenu biplace après en avoir élargi la carlingue et modifié la voilure et les mâts. Baptisé *Jeanne-d'Arc*, le nouvel avion vole correctement après quelques réglages.

Cependant, toujours insatisfaits, Eugène et Marcel récupèrent le moteur Pobjoy 65 chevaux d'un Comper *Swift* venu expirer dans les parages. Cette remotorisation produit le J5 qui, très éloignée du HM 8 original, donne entière satisfaction. Aprés les essais et la mise au point par Daniel Robert-Bancharelle, il volera plus de 200 heures aux mains de ses heureux constructeurs et de leurs amis et se verra affecter l'immatriculation F-PAAV le 2 août 1939 (une des premières attribuées aux constructeurs amateurs), après les épreuves d'homologation qu'il effectuera du 15 au 18 janvier 1939.

Le petit avion est victime, fin 1942, d'une rupture en vol à la suite du décollage de la semelle du longeron et Daniel Robert-Bancharelle se remettra très bien d'un léger traumatisme.

Le planeur Avia 32, lors de ses tout premiers vols (JA)

Le Jamme J1, en construction, devant les remparts de la rue Maréchal-Joffre (JA)



Le Jamme J5 Jeanne d'Arc (AP)

14 - MOSTAGANEM

L'Aéro-club de Mostaganem

La tradition aéronautique est ancienne à Mostaganem ; dès 1911, les vols de Julien Serviès, qui se pose malenconteusement dans le port, et de Jules Védrines, qui termine son vol dans la tranchée de la voie ferrée à Mazagran, déclenchent l'enthousiasme dans la région. Henri Yvars réunit, prématurément, une collecte de 3 700 F (or) pour acheter un avion. Pendant la guerre, à partir de 1915, Mostaganem abrite une base d'hydravions dont l'activité dépasse largement la surface de la Grande Bleue et les vignobles accueillent souvent les hydravions FBA et Gourdou-Lesseure

En 1916, Alexandre Prietto, Antoine Algudo et Augustin Laurent construisent de toute pièce un avion qui, essayé par Antoine Algudo sur la colline de Mazagran, fait quelques bonds. En 1925, cette équipe, à laquelle s'ajoute Hubert Bourdiol, construit un nouvel avion dans le garage Prietto à Rivoli. Malheureusement, cet appareil est détruit par un incendie la veille du premier essai.

1930

Il faut attendre 1930 pour voir arriver le premier avion basé à Noisy-les-Bains, qui est également le premier avion de tourisme d'Afrique du Nord : le célèbre Caudron 161 F-AIPV acheté par Henri Bories et baptisé *Alger-Gao* à la suite de l'exploit réalisé avec cet avion par le pilote Gauron et le mécanicien Lebas du 8 janvier au 12 février 1930. La propagande que fait Henri Bories avec cet avion entre dans le domaine de la légende. Véritable apôtre de l'aviation de tourisme, Henri Bories sillonne l'Afrique du Nord avec son Caudron en distribuant, avec succès, la bonne parole à tous les aéro-clubs en formation.

En décembre, une coopérative de pilotage est montée à Noisy-les-Bains sous la direction de Robert Petit qui vient d'Alger avec le Hanriot HD 14 F-ALIH pour satisfaire les besoins des nombreux élèves qui commencent à s'entraîner. Robert Petit est un pilote chevronné, il totalise alors 3 000 heures de vol et a formé des dizaines d'élèves à l'école du Crotoy et à l'école de pilotage du Centre d'aviation civile et privée de Maison-Blanche qu'il avait lancé, avec peu de succès, à Alger en 1927.

1931

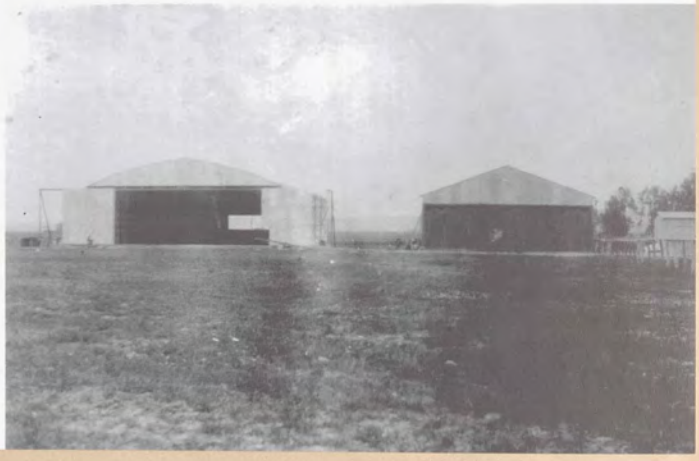
Le 28 février, la Coopérative devient l'Aéro-club de Mostaganem qui se trouve, dès sa naissance, doté des deux avions précités, auxquels s'ajoutent le Caudron *Luciole* F-ALDX apppartenant à Henri Giroud (avocat), un vénérable Caudron C 59 acheté à l'Aéro-club de l'Oranie par Antoine Assorin (viticulteur et ancien pilote militaire) et un autre Hanriot HD 14 (F-ALXA), rouge et noir, le *Bossoutrot-et-Rossi*, qui rejoint le terrain le 8 avril.

Le jour même de la création du club, le Blériot 110 de Lucien Bossoutrot et Maurice Rossi survole régulièrement le terrain de Noisy au cours de son vol de record du monde de distance et de durée. La déclaration du nouvel aéro-club sera faite au Journal Officiel le 22 avril.

Le premier conseil d'administration du club est composé du président Henri Bories - vice-président : Henri Giroud (avocat) - trésorier : Jean Paravisini (architecte) - secrétaire : Léon Bories (agriculteur) - membres : Roger Colonieu (avoué, ancien observateur militaire de guerre), Yvan Tandonnet (avoué), Michel Maillols (ingénieur TP), Bendayan (ingénieur), Roger Cuche (directeur du Comptoir d'escompte), Salomon et Jacques Serrat (agent Citroën). Le comité technique est composé de plusieurs officiers de l'Aviation militaire de La Sénia et de Maison-Blanche et de plusieurs Mostaganémois ayant servi dans l'aviation pendant la guerre : Carrier, Lemaitre, André Assorin et Joseph Pucheu.

Henri Bories et son Caudron 161 Alger-Gao (CS)

Les installations en 1931 : sur le parking le Caudron 161 d'Henri Bories et le Caudron 59 d'Antoine Assorin (AP)



En 1932 : le deuxième hangar est construit (AP)

MOSTAGANEM (Oran), ⊲⊳ (Pli 5), (Alt. 104 m.), 12.883 Bur., 12.887 Ind. = Voir: Jardin public (A); Ville indigène; Cimetière arabe (vue); Plage de la Salamandre. = Exc.: *voir exc. n° 13.* — B: *Hippodrome A.*

🏨 Grand-Hôtel et de France, *pl. de la République*, (50 ch) 🛏 🚿 (wc).
🏨 Roche, *5 r. de l'Alma*, 🛏 🚿 (wc) ⊱ 146.

STOCK MICHELIN **Serrat frères**, *av. de la Pépinière*. CITROËN, PANHARD (ALK) ⛽ ⊱ 0.93.
STOCK MICHELIN **Thierry**, *Gar. de la Poste*. ⛽ ⊱ 1.57.
STOCK MICHELIN **Ets Julien Serviès**, *160 r. Quartier-du-Camp-des-Chasseurs*. BUICK, CHEVRAND, CHEVROLET, ROCHET, SOMUA. ⛽ ⊱ 2.77.

Mme Vve P. Revelin et G. Revelin, *av. Gustave Jobert*. BERLIET. ⛽ ⊱ 1.41.
— Tordjman, *rte d'Oran*. RENAULT. ⛽ ⊱ 1.76.
— Lafont et Nozes, *av. Gustave Jobert*. FORD ⛽ ⊱ 3.19.
— Granage, *pl. Marceau*. ⛽ ⊱ 3.14.
— Lopez et Crottet, *quartier du Camp-des-Chasseurs*. ⛽.
— S. A. des Ets J. Vinson, *rte de la Pépinière*. DELAHAYE, PEUGEOT.
— Serra, *av. de la Salamandre*. ⛽.
— Hernando, *rte d'Alger*. ⛽ 3.87.
Delerm, *r. d'Arzew*. ⊱ 3.22.

Libraires :
Chevallier, *pl. de la République*. Mme Pontreud, *r. Bugeaud*.
F. Termo, *r. du Météore*.

Aïn-Tédélès 22 (GC 7) — Arzew 46 ⑧ — Blad-Touaria 18 ⑧ — Bouguet 37 Ⓣ — Bouguirat 27 ⑧ — Mascara 83 ⑧ — Mazagran 4 ⑧ — Oran 90 ⑧ — Orléansville 146 ⑧ — Pont-du-Chélif 31 ⑧ — Relizane 58 ⑧ — Rivoli 9,5 ⑧ — Sain-Cloud 57 ⑧ — La Stidia 15 ⑧ — Tiaret 162 Ⓣ — Tiaret 153 ⑧.

Henri Bories (AC)

Malgré l'éloignement de l'aérodrome et malgré bien des difficultés matérielles, l'Aéro-club se développe d'une façon remarquable. Il est visité, le 12 avril, par le député Roux-Freissineng, membre de la commission parlementaire de l'aviation, qui vient d'Oran en avion piloté par Albert Monville. Le 19 avril, les recordmen de durée Lucien Bossoutrot et Maurice Rossi sont reçus triomphalement à Blad-Touaria qui servait de point tournant durant l'épreuve.

Le 24 mai, alors que l'Aéro-club compte déjà plus de 500 membres, un meeting est organisé avec la participation du pilote Pierre Lemoigne en Gourdou-Leseurre, du trapéziste et parachutiste Francisco Perez Mur, des membres du Club aéronautique oranais, du planeur *Eole* des Aiglons du chéliff et, bien sûr, des pilotes mostaganémois. Près de 8 000 personnes, venues de toute la région en voitures ou en autocars, assistent à ce meeting qui se déroule par un temps splendide avec une organisation remarquable et qui laisse tous les spectateurs émerveillés.

L'élan aéronautique est donné à la région. L'aérodrome de Noisy-les-Bains, une plate-forme de 34 hectares avec une bande d'envol de 1 500 mètres, est ouvert à la circulation aérienne depuis le 23 janvier ; la construction d'un hangar de 300 mètres-carrés est entreprise, suivie rapidement par celle d'un second portant à trente-quatre le nombre d'avions pouvant être abrités. L'aérodrome est installé sur un terrain du domaine Bel-Hadri offert par Henri Bories dont la grand'mère est Mme Thireau, épouse de maître Louis Thireau (notaire, conseiller général et ancien maire). Agée de plus de 70 ans, Mme Thireau sera une fervente adepte de l'Aéro-club, n'hésitant pas à suivre les avions du club dans leurs déplacements les plus lointains et à 'boucler la boucle" avec André Costa.

Peu après le meeting du 24 mai, l'école de pilotage est séparée de l'Aéro-club sous le nom d'Air-école ; il s'agit d'une affaire commerciale qui récupère le Hanriot 14 *Bossoutrot-et-Rossi* sous la direction de Robert Petit. Henri Bories est rapidement lâché alors que Mlle H. Junique (de Rivoli), première élève-pilote féminine d'Afrique de Nord, commence à voler. Jean Paravisini passe le brevet en septembre et, le même mois, Pierre de Romanet ouvre le terrain privé de sa ferme de Picard.

Le 11 octobre, six avions du Club oranais de tourime aérien se posent sur le terrain de Tigditt. C'est une des dernières manifestations sur ce terrain du faubourg nord qui avait été le premier aérodrome en service à Mostaganem (installé sur le champ de manoeuvre du 2ème régiment de tirailleurs, ce terrain ne sera réutilisé, plus tard, que pour le vol à voile).

Le 4 novembre, Yvan Tandonnet arrive à Noisy avec son Potez 36 F-ALKC qu'il a convoyé depuis Meaulte avec le docteur André Lamur (d'Oran). Cet avion servira largement la cause de l'Aéro-club aux mains de son propriétaire et de Jacques Serrat qui passe le brevet le 28 novembre (numéro 546). Henri Bories et Henri Giroud sont brevetés le 2 décembre.

Le 19 avril 1931 : réception de Maurice Rossi et Lucien Bossoutrot (AP)

Roger Cuche, Antoine Assorin, Mme Assorin, Germaine Pelloquin, Edouard Pelloquin, Mme Thireau et Roger Prietto (AP)

Le 11 octobre 1931 : arrivée à Tigditt des avions du COTA (FD)

1932

En janvier, Henri Bories convoye depuis la métropole le Caudron *Luciole* F-AMCS et Henri Pelloquin (viticulteur) offre à sa fille Germaine le Caudron C 117 F-AJIB qu'il rachète à Georges Averseng (le colonel Vuillemin avait accompagné le célèbre F-AIPV en vol de groupe, avec cet avion, au cours du voyage vers Gao).

Le 6 mars, l'assemblée générale réunit les membres à l'Albert-hôtel. Le conseil d'administration s'étoffe d'Elie Benguigui, d'André Aynié et de plusieurs membres des villes et villages environnants : Reboul (Inkermann), Pascal Monreal (Relizane), Lagabe (Rivoli), Fernand Mary (Sirat), Bertrand (Bellecôte) et Dumont (Noisy-les-Bains). La commission technique pour le vol à moteur se compose de Robert Petit, Pierre de Romanet, Joseph Pucheu et J. Garrigues. Gatuing, délégué financier, et Boutié assistent à cette réunion.

Le 8 juin, Jacques Serrat et Pierre Jobert se posent à Noisy avec leur Caudron *Luciole* F-ALXQ qu'ils ramènent de métropole. Les avions n'arrivent pas tous en vol depuis la métropole, quelques Oranais ont l'idée de profiter du retour à vide des bateaux moutonniers. C'est ainsi qu'en octobre, arrive l'*Ardèche* chargé de cinq avions embarqués à Marseille et dont les ailes avaient été repliées à Marignane ; ils redécolleront de Tigditt.

Parmi les pilotes brevetés dans le courant de l'année, se trouvent : Fernand Mary, Albert Nastorg (négociant en vins), André Aynié (architecte), Armand Belot (viticulteur), Pierre Jobert (des cigarettes Jobert), Léon Bories (observateur militaire dans la campagne du Riff), Elie Benguigui, Germaine Pelloquin (17 ans) et son frère Edouard, Mme Clauzel, Yvon Junique, Fernand Durandeux et Georges Bonfils. C'est grâce au jeune moniteur Daniel Robert-Bancharelle (de Mascara), remplaçant de Robert Petit, que ces brevets ont pu être passés.

Le bilan à la fin de l'année est flatteur : plus de 2 000 heures de vol ont été réalisées, 1 235 baptêmes de l'air ont été distribués et dix-huit pilotes ont été formés. Le club compte vingt-sept pilotes dont cinq anciens pilotes de guerre. Cinq terrains de secours ont été établis sur les parcelles communales des villages d'Aboukir, L'Hillil, Aïn-Tédelès, Lapasset et Cassaigne. L'aménagement de l'aérodrome de Noisy s'est poursuivi (électrification, téléphone...). La propagande a été intensive : manifestations, conférences et plusieurs réceptions, dont celle du maréchal Franchet d'Esperey, natif de Mostaganem, animateur du groupement Roland Garros.

1933

Une des forces de l'Aéro-club de Mostaganem est son conseil d'administration entièrement formé de pilotes qui se dépensent sans compter, suivant l'exemple du président Henri Bories. L'ancien comité est modifié au début de l'année - vice-président : Albert Nastorg - trésorier : André Assorin - assesseurs : Michel Maillols, Louis et René Lamende, Pierre Jobert, Léon Bories, André Aynié, Fernand Mary, Antoine Algudo et le docteur Charles Belot. Le club bénéficie toujours de l'appui du maire, Adrien Lemoine.

Daniel Robert-Bancharelle part en février à Oran comme chef-pilote du COTA, il est remplacé par André Costa, qui commence une grande carrière de moniteur et d'animateur en Algérie. André Costa prend la direction d'Air-école, avec les Hanriot 14 et les deux *Luciole* de l'Aéro-club.

Au printemps, est créé l'aéro-club affilié Les ailes perrégauloises sous la présidence de Fernand Pierson, avec Jean-Jacques Bonfils comme vice-président et un conseil d'administration composé de Valverde, Rose, de Bauge, Boischard (secrétaire), Tordjmann (maire de Perrégaux et président d'honneur), Rostagno, Gasquet, Longchamp, Marcel Grellet et Eugène Iresch.

Les ailes perrégauloises commencent brillamment leur activité, à l'occasion des fêtes patronales, par un meeting et une séance de baptêmes sur l'aérodrome situé à 8 kilomètres de la ville (terrain d'une superficie de 35 hectares avec un hangar de 300 mètres-carrés, sur la route de Sahouria).

Le 8 juin 1932 : arrivée de Jacques Serrat et Pierre Jobert avec le Luciole *F-ALXQ* (JO)

Le 19 juin 1932, les premiers brevetés : Roger Cuche, Léon Bories, Michel Maillols, Antoine Assorin, André Aynié, Pierre Jobert, Henri Bories et Henri Nastorg (JO)

Réunion de l'Aéro-club de Mostaganem et du Club aéronautique de Bel-Abbès (CA)

Un autre aéro-club affilié : Les ailes d'Inkermann, est en voie de formation sur le terrain d'Inkermann inauguré en avril 1932, alors que la section créée à Relizane devient rapidement un aéro-club indépendant.

Roger Cuche et Léon Bories (cousin du président) reçoivent leur Caudron *Phalène* F-AMIE en mai, neuvième avion basé à Noisy. L'activité bat son plein durant l'été ; Henri Bories reçoit le *Phalène* F-AMKM (convoyé par André Costa le 5 septembre), il vole assiduement avec sa grand'mère, Mme Louis Thireau, sur ce nouvel avion baptisé *Margoton* en hommage à sa soeur Marguerite. Albert Nastorg et Fernand Mary prennent en main leur Farman 400 F-AMHV (convoyé en août depuis Paris par André Costa et Fernand Mary en 11 heures de vol). André Aynié et Pierre Jobert volent sur leur *Luciole*, ainsi que Charles Julien sur son Potez 43.

Du 20 au 30 juillet, Jacques Serrat participe en 53 heures de vol, avec son Potez 43 F-AMNX, au tour de France et de Belgique et à la coupe du *Journal* (il a vendu son *Luciole* F-ALXQ à maître Giroud et achètera en juin 1935 le Potez 58 F-AMYQ).

En octobre, Edouard Pelloquin, qui a vendu son *Luciole* F-AMFQ à Air-école, va chercher son Caudron *Phalène* à Guyancourt, accompagné de sa soeur Germaine et le ramène par l'Espagne, tandis que les frères Lamende, Victor Leindecker et Antoine Algudo achètent le *Luciole* F-AMFO à Alger.

Plusieurs pilotes participent aux manoeuvres d'Arzew en automne, le terrain de Noisy ayant été choisi comme base aérienne par le commandant Prat du 2ème Groupe d'aviation d'Afrique de La Sénia.

Air-école fonctionne bien. En plus de l'école, le matériel est utilisé pour des travaux publicitaires, des fêtes ou de la photographie aérienne. Michel Maillols (âgé de 58 ans) et son fils Sylvain, Julien Dermy, Roger Cuche, louis Lamende (représentant), Charles Julien, Antoine Algudo, Roger Prietto et Victor Leindecker (agriculteur), ont passé la brevet dans le courant de l'année, formés par André Costa ou Antoine Assorin qui entraînent d'autres élèves : Benoît Leindecker, Georges Dermy, Fernand Mary, Yvon Junique (agriculteur), Jean Maury, Mossang et Lecygne.

A la fin de l'année, l'Aéro-club de Mostaganem, qui compte plus de 500 membres, peut être fier des résultats obtenus depuis sa création : près de 5 000 heures de vol ont été réalisées sans accident (André Costa a effectué plus de 400 heures de vol dans l'année), il regroupe 14 avions (8 appartenant à des sections du club et 6 à des particuliers) et 42 pilotes, dont 35 formés par le club. Le deuxième hangar de 600 mètres-carrés est terminé, ainsi qu'un magasin et un atelier où opèrent l'excellent mécanicien André Dambach et ses aides. L'Aéro-club a été représenté dans toutes les manifestations aéronautiques d'Afrique de Nord et il s'est constamment fait apprécier par l'aide qu'il a apporté aux aéro-clubs voisins qui n'ont jamais fait appel en vain à son concours.

Roger Prietto et son HM 8

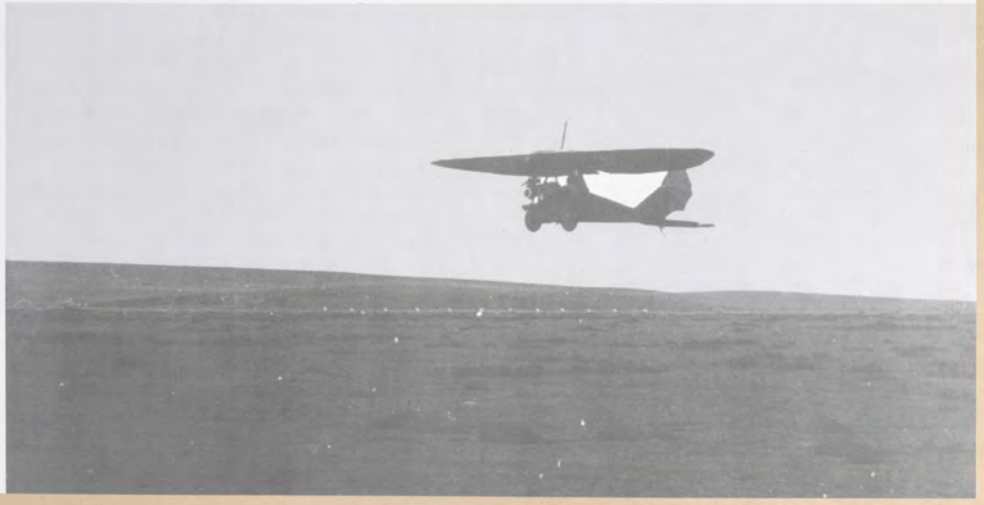
En 1933, André Costa et Antoine Algudo essayent l'avionnette Henri Mignet HM 8 construite avec grand soin par Roger Prietto, garagiste à Rivoli.

Roger Prietto a construit son avion en 18 mois en travaillant les dimanches, les jours fériés et la nuit. Il ne trouve qu'un moteur de moto Chase 500 centimètres-cube dont il en tire difficilement 5 chevaux (pour un poids de 43 kilos), c'est largement insuffisant pour un avion de 130 kilos en ordre de marche. André Costa arrive cependant à décoller le petit avion le 20 octobre 1933. Plusieurs vols sont effectués par André Costa, Antoine Algudo et Roger Prietto ; la moindre perte de régime se traduisant par un atterrissage forcé, il est peu prudent de sortir des limites de l'aérodrome.

Antoine Algudo en fait la triste expérience le jour où, après avoir réussi à franchir la route bordée d'eucalyptus longeant le terrain, il est contraint de se poser. Un drain malencontreux le fait passer sur le dos au cours du roulage. Le pilote arrive à sortir seul du tas de bois et de ferraille avant l'arrivée de Roger Prietto, essoufflé, qui rassemble l'épave avec un léger soulagement en voyant l'aventure se terminer au moindre mal.

X, Emile Duterriez, le fils de Taïeb, André Dambach et Taïeb (AP)

Le 20 octobre 1933, avant le premier vol du HM8 de Roger Prietto : Roger Prietto, Henri Bories, Louis Lamande, Antoine Algudo et André Costa (RP)



Le HM8 de Roger Prietto en vol (RP)

Jacques Serrat (FD)

Pierre Jobert et Albert Nastorg (AP)

1934

L'assemblée générale du 24 février reconduit le conseil d'administration, toujours présidé par Henri Bories. Des pourparlers, qui n'aboutiront pas, sont engagés en vue de la création d'un aérodrome à proximité de la ville, à La Salamandre. A cet effet, Henri Bories se rend en avion à Alger, accompagné du sous-préfet Masselot, de Lucien Lemoigne, président de la Chambre de commerce, et de Magnot.

Une grande fête se déroule les 24 et 25 mars. Le temps maussade n'empêche pas une trentaine d'avions venus de Blida, Sidi-Bel-Abbès, Lamoricière, Mascara, Oran et Port-Lyautey de rallier le terrain de Noisy, ainsi que trois équipages militaires de La Sénia. Un concours se déroule le samedi après-midi : épreuve de lancer de précision de messages lestés et épreuve de précision d'atterrissage moteur réduit. Après l'apéritif au café Maury, le bal du samedi soir, organisé par Albert Amar dans les salons du Grand-hôtel, réunit tous les participants et leurs invités en une brillante soirée. A minuit, la splendide coupe, surmontée du coq gaulois, est remise à Georges Alberge, du Club aéronautique de Bel-Abbès, vainqueur du concours. En hommage à Guilbot et Amundsen, récemment disparus en recherchant l'équipage du dirigeable *Italia*, la salle a reçu un décor "arctique" qui comble d'aise les fameux Pingouins du CABA. Le lendemain, par un temps plus clément, la fête continue sur l'aérodrome où André Costa et Daniel Robert-Bancharelle se livrent à des acrobaties impressionnantes, alors que les avions du club baptisent sans interruption. Une matinée dansante termine les festivités.

Au mois d'avril, l'Aéro-club participe activement aux fêtes d'Affreville et, au mois de mai, il gagne la coupe de participation au meeting d'Oran avec dix avions. En mai, Lecygne et Marcel Grellet achètent le Hanriot 14 F-ALFD et le Potez 36 F-ALKA. En juin, maître Henri Giroud achète un Potez 58.

Le 3 juin, l'Aéro-club réunit sur le terrrain de Noisy les participants du match d'acrobatie Doret-Detroyat qui avait eu lieu à Oran. Tous les membres, de nombreux sympathisants et le colonel Cazaban entourent les deux as. Michel Detroyat donne le baptême d'acrobatie à Jacques Serrat et à Jacqueline Serrat qui "boucle la boucle" et vol sur le dos, assise sur les genoux de son père ! Dans une ambiance pleine de cordialité et de camaraderie, Henri Bories fait une allocution remarquée : « *... Et aujourd'hui ce m'est une grande joie de fêter avec vous votre succès de dimanche dernier qui vous a permis de ramener à Mostaganem la belle Coupe de participation offerte par nos amis d'Oran. Aussi, est-ce avec au coeur une grand fierté que je vous félicite de votre allant, de votre discipline, de votre ardeur, de toutes les qualités que vous avez montrées et qui font de vous de bons pilotes et de bons camarades... Je sais d'autre part la sollicitude de Monsieur Adrien Lemoine, maire et délégué financier, pour notre jeune organisme qu'il a toujours aidé dans les*

Léon Bories, Pierre Jobert, Henri Bories, André Aynié et Antoine Algudo (AP)

XX, André Untereiner, Robert Bayle et René Israel (AP)

Un groupe de membres de l'Aéro-club autour du Farman 400 d'Albert Nastorg et Fernand Mary (AP)

limites extrêmes de son budget communal et dont l'heureuse initiative va nous permettre bientôt de fêter l'arrivée de l'avion Ville-de-Mostaganem, *seizième de notre escadrille... Nous pouvons donc, Messieurs et chers camarades, envisager l'avenir de notre oeuvre avec sérénité... Je fais confiance à l'Aviation de notre ville, à votre ardente foi dans ses destinées, à votre activité, à votre zèle, à votre enthousiasme pour la belle cause que nous défendons avec toute l'ardeur de la jeunesse et la chaleur de notre sang algérien ».*

Lucien Lemoigne répond à Henri Bories : *« Nous avons suivi, Messieurs, avec admiration les progrès de l'oeuvre que vous avez entreprise, nous connaissons les difficultés que vous avez rencontrées, les inconvénients de l'éloignement de votre terrain, l'interêt vital qui s'attache à la création rapide du nouvel aérodrome de Mostaganem... ».*

Le 17 juin, Henri Bories part avec le *Margoton* pour un grand périple au Maroc, en Espagne et en métropole, accompagné de sa grand'mère et du docteur Sorin (de La Rochelle). Le 7 juillet, André Costa et Paul Saurin vont à Paris prendre livraison du Caudron *Phalène* F-AMVN *Ville-de-Mostaganem*, acheté avec l'aide du conseil municipal. Le baptême de ce nouvel avion, tout bleu, donne lieu, le 19 juillet, à une grande fête comme sait en organiser l'Aéro-club ; le parrain, Adrien Lemoine, et la marraine, Mme Thireau, qui a maintenant 80 heures de vol, sont entourés de toutes les personnalités, dont Henri Yvars (courtier en vin) qui voit se concrétiser son rêve vieux de 22 ans. Emile Sabrié prend livraison d'un Farman en octobre et André Costa va, en décembre, chercher le Caudron *Phalène* F-ANBH d'Etienne Faure.

René Lamende, Fernand Pierson, Marcel Grellet, Etienne Faure (viticulteur), Robert Baylé (âgé de 17 ans et demi), René Israel et Eugène Merle ont passé le brevet dans l'année, ainsi que Paul Saurin, premier député-pilote d'Afrique du Nord, qui n'hésite pas à prendre l'avion pour ses tournées électorales. De nouveaux élèves se sont inscrits à Air-école : Maral, Roustan, Baumet, André Untereiner, Javel, Zamitth et Perez. L'Aéro-club continue d'avoir un grand rayonnement dans toute la région, des journées de baptême ont été organisées avec succès dans les villages voisins : Cassaigne, Bouguirat, Picard... En octobre, André Costa a donné plus de soixante-dix baptêmes de l'air sur le terrain de Perrégaux à l'occasion du pèlerinage musulman de Sidi-Abed.

1935

Le 12 janvier, déplacement de quatre avions pour les fêtes de Fez : Jean Paravisini et son épouse sur Potez 58, Henri Bories et Michel Maillols sur *Phalène*, Yvon Junique et Guido Bassi (distillateur) sur *Phalène* et Antoine Algudo et Leindecker sur *Luciole*.

Au mois d'avril, Henri Bories, toujours président du club, est élu président de la Fédération aéronautique nord-africaine ; il se rend à Bidon V, accompagné de Michel Maillols, pour l'inauguration du phare *Vuillemin*. Pendant ce temps, Antoine Algudo et Lamende vont à Colomb-Béchar. En mai, André Costa, accompagné de son épouse Juliette, va chercher à Paris le Salmson *Phrygane* F-ANMI du docteur Charles Belot qui, tout juste lâché, est élu vice-président lors de l'assemblée générale du club. Le 5 juin, les délégués des aéro-club d'Oranie se réunissent au domaine Sainte-Marguerite, chez Henri Bories, pour discuter de la répartition de la subvention de 200 000 F du conseil général. Le 29 juillet, grande sortie du club vers Barcelone, mais, à l'escale de Melilla (Maroc Espagnol), les équipages se retrouvent consignés à l'hôtel avant de rebrousser chemin ; la guerre civile espagnole est commencée, les premiers combats se déroulent à proximité du port entre dockers et militaires.

L'enthousiasme pour l'aviation est tel que, pour baliser la ligne Alger - Oran, le docteur Charles Belot inscrit sur sa cave, à Ouilis, le nom du village. Larquier et Louis Garcia font de même à Aboukir et Saint-Leu. Des prospections sont faites pour trouver des terrains à Picard et à Nemours. Devant l'engouement pour la construction amateur qui s'empare de l'Afrique du Nord, Emile Sabrié, d'Aïn-Tédélès, ingénieur Sup'aéro (promotion 1932), se met à la disposition (sans grand succès) des constructeurs pour les conseiller dans la fabrication des *Pou du ciel*.

René Israel, XX, Jean Cruon, Bellet et André Costa (AP)

En juin 1936, à La Salamandre, autour d'André Costa et François Foguès : Antoine Algudo, Marcel Tellot, Llorens, René Parisien et d'autres élèves de l'Aviation populaire (AP)

En juin 1936 à La Salamandre : Llorens, Toulouse, André Costa, Marcel Tellot et Mathieu (CR)

Air-école obtient de bons résultats : Charles Belot, Roland Morin, Jean-Jacques Bonfils, Eugène Iresch, Fernand Greffier, Augustin Laurent, Georges Blum, Guido Bassi, Léon Vallard, Antoine Garcia, Hamelin, Jules Subiela, Simon Dye, Alcover, Thirion, Hugues Corbucci et Marcel Cardole sont brevetés dans l'année. Albert et Fernand Ramon, Gatuing, Etienne Faure, Marcel Larédo, Hugues Corbucci et Léon Valor sont élèves-pilotes. Vieillard, ancien pilote de guerre, recommence à voler.

De 1936 à 1939

En 1936, sous l'impulsion du mouvement d'Aviation populaire, une grande campagne de propagande est entreprise dans les écoles avec l'appui de Maurel, inspecteur de l'enseignement primaire. Des conférences sont faites par Henri Bories et Michel Maillols et de nombreux baptêmes gratuits sont donnés dans la région au profit des écoliers, des enseignants, des boy-scouts et à toute la population, au départ de Noisy, et aussi de terrains de fortune dans la région.

A la fin de l'année 1936, Roland Morin, Georges Blum, André Untereiner et Edouard Pelloquin rejoignent la base de Blida pour y faire leur service militaire et passer le brevet de pilote militaire. Antoine Algudo achète le *Phalène* F-AMIS.

Durant les six derniers mois de l'année 1937, l'Aéro-club de Mostaganem effectue 353 heures de vol, dont 105 au cours des manoeuvres militaires de Bedeau, par les pilotes-estafettes Jean Paravisini, Benoît Leindecker et Louis Lamende et par Antoine Assorin, lieutenant de réserve. L'Aéro-club compte quinze avions et cinquante-deux pilotes, dont René Darcagne, breveté à 16 ans et demi.

En 1937, est créée, présidée par Marcel Grellet, la section d'Aviation populaire de Perrégaux qui reçoit 5 000 F du ministère de l'Air et commande deux planeurs. Ce club organise, le 24 avril 1938, un concours de modèles réduits et une fête sous la présidence de Sadi Lecointe et du maire, Michel Anglade. André Costa y fait une exhibition en planeur ; il y a également présentation de l'avion Léopoldoff *Colibri* (consruit au Maroc), concours de lancers de message et lâchers de montgolfières. A l'occasion de cette fête, le terrain de 30 hectares de Ferme-Blanche, acheté par la municipalité, est baptisé aérodrome *Sadi-Lecointe*. André Noël, chef-pilote de l'Aéro-club de Relizane, assure avec son Caudron 109 F-AQCI, à partir d'avril 1938, la formation de Jules Cassola, Serge Pekle, Max Lignon et Etienne Courbin qui passent le 1er degré en octobre 1938. Genies, Gaston Siboni, Antoine Crespo et son frère sont élèves-pilotes. Fin 1938, l'Aéro-club de Perrégaux possède un Potez 36 et un Caudron *Phalène*. Le 20 janvier 1939, lors de son assemblée générale, l'Aéro-club de Perrégaux, dont le moniteur est alors Magneville, décide la construction d'un planeur et organise, le 30 avril 1939, un grand concours de modèles réduits.

En janvier 1938, est créé l'Aéro-club du Dahra à Cassaigne, que la Fédération envisage de doter de trois planeurs. L'Aéro-club du Dahra, section de l'Aéro-club de Mostaganem, a été lancé sous l'impulsion d'Auguste Raes, maire de Bosquet et président, et Florenchi et Briat, secrétaire général et trésorier. Chaque village a ses délégués - Bosquet : Maurice Macary et Edmée de Jeanson - Ouillis : Durieu (vice-président), Richeremo et le docteur Charles Belot - Cassaigne : Laurelli (vice-président), Boos, Bernasconi et Barouda - Lapasset : Di Antoni, Evrard et Paul Fouilleron - Picard : Dorgans (vice-président), Dupeux et Mesnard.

En 1939, à fin de la guerre civile espagnole, des avions republicains surchargés de réfugiés viennent se poser à Noisy et un peu partout dans la nature. Tout ce qui peut prendre l'air dans le sud de l'Espagne tentera de rejoindre la terre algérienne la plus proche, dans des conditions souvent dramatiques.

Mostaganem et ses environs ont eu la chance de profiter d'un groupe d'animateurs parfaitement complémentaires qui ont su mettre en commun leurs capacités et leurs compétences pour doter une vaste région d'un grand aéro-club et de plusieurs aérodromes périphériques actifs. Les noms d'Henri Bories, André Costa, Antoine Algudo, Michel Maillols, Jacques Serrat et Antoine Assorin resteront liés à l'histoire du développement de l'aviation de tourisme en Algérie avant la guerre. Le flambeau sera repris, plus tard, par d'autres fanatiques qui maintiendront l'Aéro-club de Mostaganem, en vol à moteur comme en vol à voile, au plus haut niveau d'activité.

Yvan et Claude Bezombes devant le Phalène *de l'Aéro-club* (CS)

Le 24 avril 1938 : les autorités lors de la fête sur l'aérodrome de Perrégaux : Michel Anglade, Sadi Lecointe, Marcel Grellet, Jules Subiela et André Costa (AP)

Le 24 avril 1938 : l'aérodrome Sadi-Lecointe *de Perrégaux* (AP)

André Costa

André Costa est la personnalité la plus marquante de l'aviation légère algérienne. Arrivé en Algérie le 7 décembre 1932, alors que l'aviation de tourisme démarre d'une façon foudroyante, son activité et son rayonnement dépassent largement le cadre de l'Aéro-club de Mostaganem.

Né le 15 avril 1904 à Paris, il commence à piloter comme boursier de la Marine à l'école Caudron avant de s'engager dans l'Aéronautique navale. Il est pilote à Rochefort et à la CEPA de Saint-Raphaël puis finit sa carrière militaire sur le porte-avion *Béarn*. Une fois libéré, il entre à la Compagnie aérienne française qui l'envoit au Canada où il fait la connaissance d'Albert Monville. Il revient en France, donne des baptêmes de l'air pour la Compagnie aérienne française, entre ensuite, peu de temps, à la Compagnie aéropostale où sa verve de caricaturiste est peu appréciée.

C'est alors qu'il est mécanicien chez Levasseur que Louis Gazaniol, du Club aéronautique de Bel-Abbès, va le chercher. Il se donne alors à fond à son métier de moniteur.

Son dévouement et sa compétence sont récompensés en janvier 1937 par la croix de la Légion d'honneur avec une belle citation : « *André Costa, chef-pilote de l'Aéro-club de Mostaganem, 16 ans de service militaire et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : ancien pilote de l'Aviation maritime et de transport public. Chef-pilote de l'Aéro-club de Mostaganem. Poursuit la formation des élèves-pilotes de l'Aéro-club avec un zèle infatigable et un dévouement qui ne sont jamais démentis. A donné plus de 4 000 baptêmes de l'air. A participé de façon très active à la création des aérodromes du département d'Oran. Totalise 2 500 heures de vol* ».

Autodidacte, un peu bohème, épris de liberté et d'indépendance, éternel fumeur appréciant à la fois la fantaisie et le sérieux des choses, André Costa allie le scepticisme à l'enthousiasme. Sa fantaisie et son humour se traduisent par d'innombrables petits dessins (effectués de sa main gauche, alors qu'il est droitier pour écrire) qui égayent la presse aéronautique algérienne et métropolitaine. Il est l'un des principaux animateurs du journal *le Pingouin*. Ses articles traduisent sa foi en l'aviation et la rigueur et l'intelligence avec lesquelles il conçoit son métier de pilote et de moniteur.

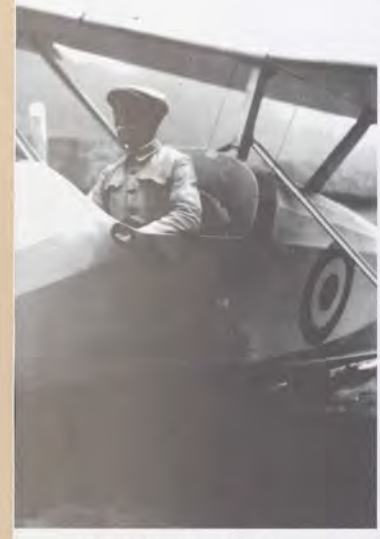
Avec son ami Albert Monville, chef-pilote du Club aéronautique de Bel-Abbès, il écrit en 1936 *L'art du pilotage* qui connaît un grand succès. Ce livre, plusieurs fois réédité, pose les bases d'un enseignement rationnel du pilotage dont les principes seront adoptés officiellement dans toute la France après la guerre. Pédagogue né, André Costa a toujours aimé être entouré d'enfants pour qui il a produit articles, dessins et contes, et un merveilleux ouvrage : *L'Ecole des ailes*, aussi technique que poétique, qui sera à l'origine de bien des vocations. Dans un autre genre, sous le pseudonyme d'André Tourment, il narre d'une manière originale les effets du débarquement allié du 8 novembre 1942 dans : *Les voilà !!*

Dès son arrivée en Algérie, André Costa a été conquis par l'ambiance des aérodromes ; il écrivait en 1933 : « *Ici, où je suis, il y a huit avions dans le hangar, il y en aura douze dans un mois. Nous avons deux planeurs neufs et deux HM 8 dont les essais sont prochains... Devant tout cela, je me fais Algérien. Je renie à jamais Paris, le métro et le reste. Je sens une chéchia me pousser sur la tête. Il fait beau, il y a un soleil prometteur pour cet été. Je vole... la vie est belle* ».

André Costa trouvera la mort en planeur, le 14 avril 1951 à Maison-Blanche.

André Costa (AL)

Vol à voile



Michel Maillols en 1942 (PL)

Paul Muller (AP)

Joseph Thoret et Eric Nessler

Au cours d'un voyage d'étude en avril 1924, Joseph Thoret avait remarqué la région de Mostaganem. Il avait réussi, avec un Hanriot HD 14, de beaux vols sur les pentes du djebel Diss, arrivant à rester, moteur coupé, près d'une heure en l'air. Cette montagne de 400 mètres d'altitude, exposée aux vents dominants, possède une pente moyenne de 45 degrés environ sur sa face ouest. A sa base, le Chéliff a déposé une plage de sable fin de 12 kilomètres de long sur 800 mètres dans sa plus grande largeur. C'est un endroit idéal pour le vol à voile dynamique, avec une sécurité absolue et un rendement économique.

En 1931, l'Aéro-club de Mostaganem crée une section de vol à voile riche de trois planeurs, de 32 membres et de beaucoup d'illusions, qui achète cher un matériel médiocre. Une relance, en novembre 1932, permet à Elie Benguigui, Carrier, Evrard, Augustin Laurent, Victor Leindecker, André Aynié, Charles Belot et René et Louis Lamende de faire quelques vols en planeur à Noisy-les-Bains.

Il faut attendre décembre 1935 pour voir Eric Nessler reconnaître une deuxième fois le site du djebel Diss et y tenir facilement l'air pendant 1 heure 30 avec son Avia 40P.

Ce vol décide la Fédération aéronautique nord-africaine de créer l'Ecole centrale du Djebel-Diss. Grâce à Henri Bories, président de la Fédération, et à René Prévost, son secrétaire général, le projet est étudié sous toutes ses formes. L'aide est demandée au ministère de l'Air et au Gouvernement général. André Costa, envoyé en métropole avec mission de se documenter sur la constitution d'une école et sur son fonctionnement technique, passe le brevet C et le brevet de moniteur à La Banne-d'Ordanche. Un mois après, tout est pratiquement prêt en attendant les subventions nécessaires.

André Costa bat le record de durée

Eric Nessler avait laissé à Alger, à la disposition de la Fédération, son planeur de performance et la remorque. André Costa, après deux essais de remorquage par le *Luciole* F-AMFO piloté par Antoine Algudo, son pilote remorqueur habituel de 1934 à 1939, gagne, pour sa première épreuve, le concours d'atterrissage au meeting de Mascara le 8 novembre 1936.

Durant l'hiver, il faut attendre près de deux mois le vent d'ouest sans pluie, chose rare en cette saison, pour exploiter la pente du djebel Diss. La première prise de contact se fait le 29 janvier 1937 par un vol d'essai de 4 heures 05. Le deuxième essai a lieu le 9 février. André Costa décolle à 10 heures 15 pour ne se poser qu'à 18 heures 18. Une erreur de chronométrage réduit la durée officielle du vol à 7 heures 57 au lieu de 8 heures 03 (les chronométreurs sont le commissaire de police Chazeau et l'ingénieur des Ponts et chaus-

La baraque Adrian installée par Antoine Algudo au sommet du djebel Diss (AL)

L'Avia 40P d'André Costa au djebel Diss (AP)

Nabos, Paul Muller, Antoine Algudo, Marcel Tellot et Sanchez autour de l'Avia 40P le jour du record (à gauche, la remorque du planeur) (AL)

André Costa s'installe dans le planeur (AP)

sées Colin). André Costa a ainsi réalisé le plus long vol sans moteur en Afrique du Nord, battant le record de Georges Barbot à Biskra en 1923. Ce vol n'a pas été tenté dans l'idée de battre un record. Il s'agissait surtout de prouver le choix judicieux de l'emplacement projeté pour l'Ecole de vol à voile nord-africaine.

Le vol avait commencé par un décollage de Noisy, remorqué par le fidèle ami Antoine Algudo en *Luciole*. Largué à 400 mètres, le planeur atteint bientôt le plafond de 1 050 mètres où il tient jusqu'à 14 heures. Puis, le vent mollissant doucement, le planeur revient raser le sommet de la montagne et perd progressivement de la hauteur jusqu'à 17 heures 30. Le vent tourne ensuite au nord, ce qui oblige le pilote à chercher le petit versant nord assez peu favorable. Le vent reprend enfin, très faible de l'ouest, peu avant le coucher du soleil. André Costa termine le vol en se posant à 9 kilomètres du djebel Diss, sur le terrain de Tigditt. Cette performance éveille un interêt considérable chez les pilotes algériens qui espèrent depuis longtemps la possibilité de faire du vol à voile.

Les débuts difficiles du vol à voile

André Costa se débat au milieu de difficultés matérielles considérables pour lancer la nouvelle activité. Dans un premier temps, le planeur est hissé à chaque vol, démonté dans sa remorque, au sommet du djebel Diss pour être lancé au sandow. Le vol terminé, il se pose sur la plage du Chéliff. André Costa est heureusement entouré de la sympathie agissante de quelques fanatiques : Paul Muller, agriculteur de la région, construit une route vers le sommet du djebel Diss ; Antoine Algudo, entrepreneur de travaux publics, aménage une piste le long de la plage afin de pouvoir décoller en remorqué, ou, solution plus économique, lancé par treuil.

André Costa obtient, de l'autorité militaire, l'autorisation d'utiliser le terrain de Tigditt pour son école de vol à voile au sein de l'Aéro-club populaire de Mostaganem créé en 1938 sous la présidence de Paul Muller avec Durand, le docteur Madani Benkritly et Yvan Bezombes. Situé aux portes de la ville, ce terrain n'est pas idéal, étant soit occupé par les militaires en manoeuvre, soit envahi par la foule de curieux venus voir les planeurs et leur remorqueur. Des vols sont cependant réussis par Jean Paravisini, Etienne Faure, Louis Lamende, René Parisien, René Darcagne, René Mausseng, Roger Prietto, Antoine Algudo, Toulouse et Llorens.

André Costa après l'atterrissage à Tigditt (AL)

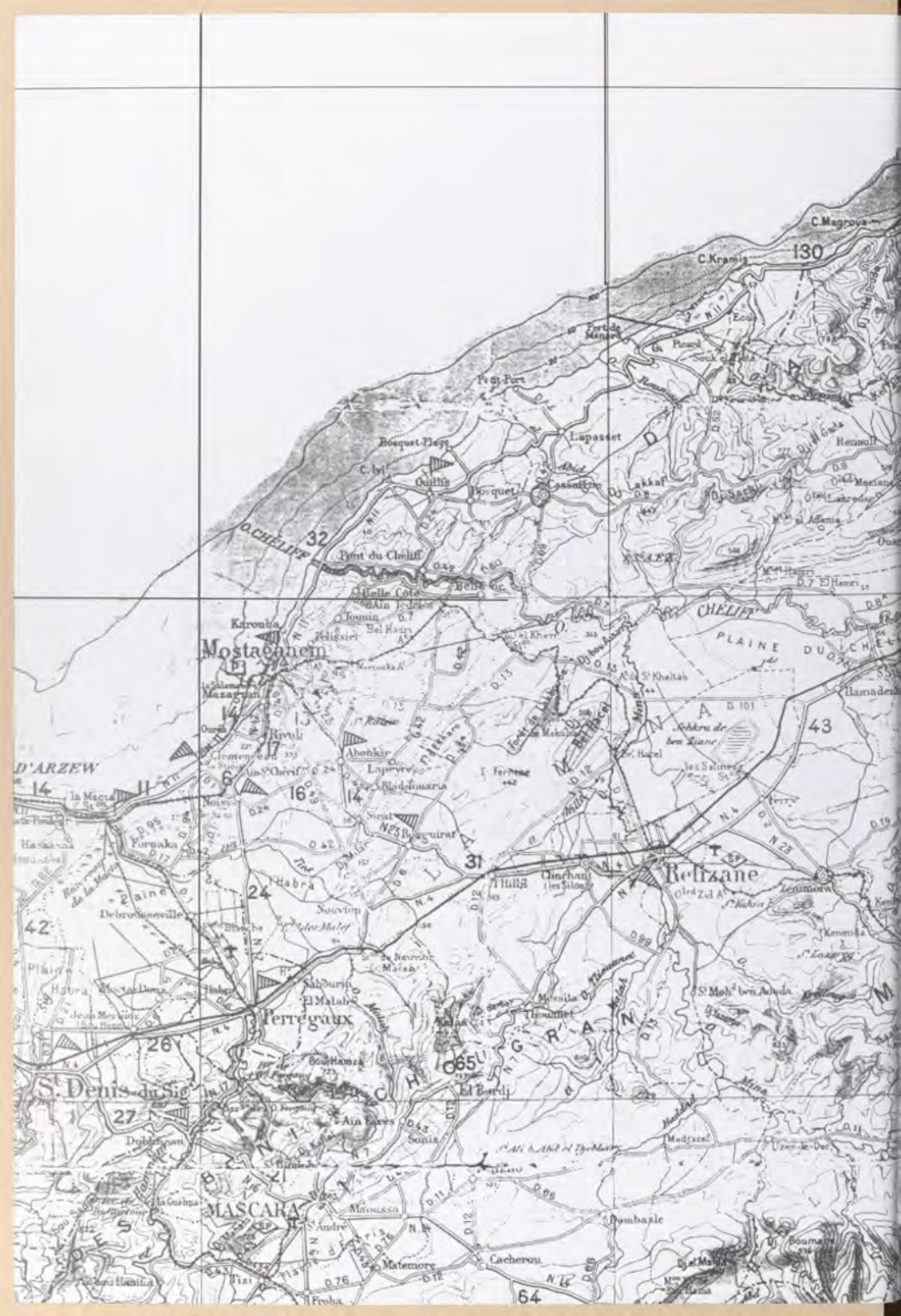
L'Aéro-club populaire de Mostaganem s'occupe également d'aéro-modélisme. Le 26 décembre 1937, par un temps splendide, un grand concours de modèles réduits rassemble une foule considérable à Tigditt en présence du sous-préfet Charavin. Pendant que l'orchestre de l'Harmonie des Chemins de fer exécute ses morceaux favoris, les équipes de toutes les villes du nord de l'Oranie présentent leurs modèles alors qu'André Costa effectue des présentations en avion ou en planeur.

Les installations permanentes du Centre du Djebel-Diss seront mises en sevice pendant la guerre.

L'Avia 40P est remonté à Orléansville pour une démonstration (AP)

Le 26 décembre 1937, manifestation d'Aviation populaire à Tigditt : les concurrents...

... et les officiels (AP)


C.Magrova
C.Kramis
130
Pedj-Port
Bosquet-Neuf
Lapasset
C.Ivi
Ouillis
Bosquet
Cassaigne
Dj. Lakkaf
Dj. Sarsa
Remsuff
32
Pont du Chelif
Belle Côte
Belle Vue
Karouba
Mostaganem
Mazagran
Rivoli
Abdelkir
Lapirve
Bouguirat
Hamadena
43
14
16
17
31
Relizane
Ouinchani
Nouvion
Habra
Perregaux
S. Denis-du-Sig
El Bordj
Ain Tarek
Sonia
MASCARA
Mamassa
Matemore
Cacherou
Froha
Dumbasle
Madrazel
24
26
27
42
64
65
CHELIF
PLAINE DU CHELIF
D'ARZEW
Debrousseville
Tizi
Ouled Hamza


C. Tenès
C. Kalah
Tenès
Pointe Rouge
Bou Messaoud
Montenotte
Dj. Bissa
Cavaignac
Khalloul
Allalah
A
53
Flatters
Chassériau
Frementin
Hanoteau
Dj. St Bernard
Dj. Mangour
Francis Garnier
Dupleix
Villebourg
Beni Abd
Souk el Bled
Kef Eddis
Kherba
Carnot
CHELIFF
Rouina
66
OUED
25
Warnier
Villâge des Medjajas
Ouled Kaddour
Bou Rached
les Attafs
Vauban
St Cyprien des Attafs
Oued Fodda
Bou Hadjer
Pontéba
21
la Ferme
Orléansville
22
Malakoff
Charon
C
H
E
Lamartine
Dj. Ourlal
L
E
B
Bougainville
Masséna
Dj. Guarhora
23
Kef Techta
Riou
Ammi Moussa
D
E
Ouarsenis
Moliere
90
O
U
Kef Lehoud
Liebert
S
O
U
Vialar
R
E
S
I
F
Gaillardet
Dj. S. Marouf
Dj. Mahenoya
Dj. Bechtout
Diderot
Mondillier
65
Waldeck-Rousseau
Bourlier
T
I
A
R
E
T
PLATEAU
Victor Hugo
Guertoufa
Faidherbe
Tiaret
Trumelet
Palat
Pomel
Aïn Dzarit

15 - ORAN

Les records à Oran

En 1930, la France détient 32 records du monde sur les 101 homologués par la Fédération aéronautique internationale ; elle est en tête, devant l'Allemagne (30) et les Etats-Unis (20). Cette situation a été acquise grâce à la politique de primes mise en place, sous l'influence d'Albert Caquot, directeur général technique, par le ministère de l'Air créé le 15 septembre 1928. Les quatre grands records : vitesse, altitude, distance en ligne droite et distance en circuit fermé sont dotés chacun d'une prime d'un million de Francs. Une prime supplémentaire est accordée au record de distance, si le parcours effectué dépasse 10 000 kilomètres.

Début 1929, le ministère avait commandé un prototype d'avion "Grand raid", spécialement conçu pour tenter de battre les records de distance et de durée, à chacun des trois constructeurs : Blériot aéronautique, Société aéronautique française (Dewoitine) et Société des avions Bernard.

Les qualités de vol délicates de ces avions sont compensées par la compétence des pilotes qui se lancent dans la compétition. Si le prestige de ces pilotes est grand, il s'avère que les conditions matérielles dans lesquelles ils opèrent sont difficiles, les tentatives de record avortent fréquemment et les primes qui paraissent mirobolantes sont loin de couvrir les frais engagés par les constructeurs, malgré les aides importantes apportées par quelques mécènes.

Le record du Blériot 110

L'Italie détient le record de distance en circuit fermé remporté par Maddalena et Cecconi du 30 mai au 2 juin 1930 avec un Savoia 64 bis qui a parcouru 8 188 kilomètres en 67 heures 13, lorsque le Blériot 110 F-ALCC est prêt à s'y attaquer.

Conçu par l'ingénieur Zappata, ce grand monoplan de 26,5 mètres d'envergure pèse 2 500 kilos à vide et 7 000 kilos en ordre de vol. Mû par un moteur Hispano-Suiza de 600 chevaux, il est théoriquement capable de 11 000 kilomètres de rayon d'action et de 70 heures d'autonomie. Tout l'avant du fuselage est occupé par les réservoirs d'essence. Le pilote, placé à l'aplomb du bord de fuite, n'a aucune visibilité vers l'avant et doit se contenter de quatre hublots latéraux pour suivre sa route. Dans ces conditions précaires, la vol ne peut pratiquement être mené qu'aux instruments.

L'équipage du Blériot : Lucien Bossoutrot ("Bobosse"), né le 16 mai 1890, député radical de Paris, et le capitaine Maurice Rossi, militaire de carrière né le 24 avril 1901 à Laverdure, à côté de Souk-Ahras où son père était exploitant forestier, fait la connaissance de Georges Pitollet, président radical du conseil général d'Oranie, qui leur vante avec succès les avantages de l'Oranie pour la tentative de record : conditions atmosphériques meilleures qu'en métropole, vaste aérodrome à La Sénia et une population férue d'aviation qui pourra apporter une aide précieuse.

Une foule enthousiaste accueille le Blériot 110 à son arrivée à La Sénia le 7 novembre 1930 à 14 heures 15. Les vols de mise au point et de reconnaissance du parcours ont lieu aussitôt ; la municipalité d'Oran prend en charge l'aménagement de la piste et l'Aéro-club de l'Oranie organise les contrôles sous les directives du commissaire chronométreur Carpe. L'absence de radio à bord amène la mise en place d'un système de transmission de jour et de nuit par signaux conventionnnels, balisage lumineux et messages lestés. Les maires des villages survolés demandent aux habitants d'illuminer leurs maisons et de puissants projecteurs sont installés aux points tournants. Maurice Rossi écrit lui-même : « *Quel plaisir de voir chacun se mettre au travail pour faciliter notre besogne. Tous désirent participer*

Lucien Bossoutrot (AP) *et le capitaine Maurice Rossi* (VA)

Lucien Bossoutrot et Maurice Rossi devant le Blériot 110 à La Sénia (FD)

Le Blériot 110 du record et son équipage (CA)

à la préparation de l'envol. Tous aspirent secrètement, en cas de réussite, à connaître la satisfaction d'avoir contribué au succès ».

Après avoir attendu une météo favorable, le Blériot, piloté par Maurice Rossi, décolle le samedi 15 novembre 1930 à 6 heures 40, chargé de 5 890 litres d'essence et 225 litres d'huile, après une course de 1 200 mètres. Il entame aussitôt le circuit Lourmel - Port-aux-Poules - Lourmel (164 kilomètres). La journée passée sans incident, l'avion suit, durant la nuit, le trajet La Sénia - Lourmel - Aïn-El-Arba - Port-aux-Poules (180 kilomètres). Lundi matin, le record français de durée, détenu jusqu'alors par Drouhin et Landry avec 45 heures 12, est battu. Mais la situation devient de plus en plus inconfortable pour Maurice Rossi qui, à la place avant, souffre de brûlures d'estomac provoquées par les émanations d'essence et de benzol. De plus, l'éclairage de bord est en panne. Le record italien de durée est dépassé le mardi matin à 1 heure 53. Hélas, l'état de Rossi s'aggrave et la consommation d'huile est supérieure à celle prévue ; Lucien Bossoutrot est contraint de poser l'avion à 2 heures 33 avec un pression d'huile nulle. Les réservoirs contenaient encore 750 litres d'essence, soit plus de 10 heures de vol.

Le Blériot 110 a prouvé sa capacité à battre le record. L'avion a volé 67 heures 32 et parcouru 7 701 kilomètres, c'est à dire 40 minutes de plus, mais 488 kilomètres de moins que les Italiens. Le record de France de durée est gagné, mais le record du monde échappe en raison du règlement qui exige que le précédent record soit battu d'une heure au moins.

Cette performance confirme les possibilités du Blériot 110 dont le moteur, les bielles grippées, doit être remplacé. Huit jours après, grâce à l'efficacité de l'équipe d'Hispano-Suiza conduite par Leseigneur, l'avion, révisé par l'ingénieur Gravier, est prêt pour une nouvelle tentative.

Le 9 décembre, nouveau départ avec 6 125 litres d'essence et 290 litres d'huile pour une tentative interrompue par le mauvais temps après 27 heures 31 de vol et 3 324 kilomètres sur le circuit Lourmel - La Sénia - Blad-Touaria (230 kilomètres). Le 12 décembre, un court-circuit causé au sol par une baladeuse déclenche un incendie rapidement maîtrisé malgré les 4 000 litres d'essence que contient l'avion. La réparation des dégâts nécessite un mois d'immobilisation. Devant ces contre-temps, le ministère de l'Air prolonge au 1er avril, au lieu du 31 décembre, la validité de la prime aux records.

Lucien Bossoutrot et Maurice Rossi décollent une troisième fois, le 27 janvier 1931, chargés de 6 100 litres d'essence et 325 litres d'huile. La ronde se poursuit sur les trajets habituels, mais le vent se lève en tempête et contraint à l'atterrisage après 57 heures 27 de vol et 6 750 kilomètres parcourus. Il restait suffisamment de carburant pour 20 heures de vol supplémentaires.

La persévérance des pilotes est enfin récompensée un mois plus tard. Le jeudi 26 février à 6 heures 56, par une matinée magnifique, le Blériot 110 décolle en 1 400 mètres du terrain détrempé, avec 6 250 litres d'essence, 300 litres d'huile et quatre jours de vivres. Les circuits de jour : Lourmel - Blad - Touaria et de nuit : Lourmel - Port-aux-Poules, sont parcourus régulièrement malgré le vent violent qui se lève. Un grand tableau tient les spectateurs au courant de la progression du vol. L'atterrissage a lieu le 1er mars à 10 heures 19, dans un enthousiasme indescriptible, après 75 heures 23 de vol et 8 222 kilomètres. Les pilotes sont portés en triomphe, les entreprises et les commerces ferment afin de libérer le plus d'admirateurs possible autour des vainqueurs. Trois jours de fêtes inoubliables suivent à Oran et dans les villages où avaient eu lieu les contrôles.

Antoine Paillard, Louis Mailloux et Jean Mermoz entrent en compétition

La course aux records tient d'autant plus les Oranais en haleine qu'un autre avion est arrivé le 6 février 1931 pour s'attaquer également aux records de durée et de distance : le Bernard 80 F-AKEX, piloté par Antoine Paillard et Jean Mermoz et transportant le capitaine Louis Mailloux, navigateur, et le mécanicien Laversin.

Le Bernard 80, surnommé *Bernard-tango* à cause de sa couleur orange, conçu par l'ingénieur Jean Galtier (ingénieur Sup'aéro, promotion 1923), a fait son premier vol le 27 novembre 1930. Propulsé par

Le palmarès éloquent du Blériot 110 Joseph-Le-Brix (CA)

Le Bernard 80 Bernard-Tango *de Jean Mermoz et Louis Mailloux* (CA)

De Lourmel à Blad-Touaria, les environs d'Oran survolés par les avions des records

un moteur Hispano-Suiza de 650 chevaux, il a 24,5 mètres d'envergure, pèse 3 100 kilos à vide, 8 625 kilos en charge et emporte 7 200 litres d'essence qui lui donnent un rayon d'action théorique de 11 000 kilomètres.

Jean Mermoz étant obligé de rentrer rapidement en métropole, ce sont Antoine Paillard et Louis Mailloux qui décollent, malgré le mauvais temps, le 23 février au matin avec l'espoir de devancer le Blériot 110 qui attend lui aussi des conditions favorables. Les commissaires sont alertés d'urgence et les contrôles mis en place précipitamment. Les premiers tours de circuit sur Lourmel - Aïn-el-Arba - Debroussevile - Port-aux-Poules (205 kilomètres) prennent fin rapidement à cause des remous engendrés par le vent violent. Le Bernard suit alors un petit circuit de 15 kilomètres autour de La Sénia qui le pénalise lourdement, d'autant plus qu'il le parcourt à 50 mètres de hauteur. Il se pose le 25 février à 12 heures 12, hélice calée après avoir épuisé son carburant, en ayant parcouru 8 168 kilomètres en 50 heures 02 de vol. Bien que l'objectif n'ait pas été atteint, Paillard et Mailloux ont réalisé une belle performance pour leur première tentative, en talonnant de 20 kilomètres le record italien.

Le lundi 30 mars, Jean Mermoz et Antoine Paillard décollent à 18 heures 31 au poids de 9 000 kilos, bien décidés à ravir le record du Blériot 110, en emportant 7 200 litres d'essence. Les pilotes choisissent parmi les différents circuits tout au long de leur tentative en fonction de la météo et, peu sûrs de la quantité d'essence restante, ils finissent sur le petit circuit de 15 kilomètres durant 1 heure 30. Le vol se termine le 2 avril à 5 heures 44, après 59 heures 13, en ayant parcouru 8 960 kilomètres.

Le record de Bossoutrot et Rossi est largement battu. Le Bernard aurait pu voler 2 heures de plus, mais, depuis le 1er avril au soir une fuite à une nourrice d'eau vidait le radiateur ; tout le liquide disponible dans l'avion : champagne, café, eau minérale... avait dû être transféré dans la nourrice par Paillard qui sortait du poste de pilotage en vol et grimpait sur le capot. Il devait d'ailleurs se brûler sérieusement deux doigts sur une pipe d'échappement. Jean Mermoz et Antoine Paillard repartent pour Paris le 18 avril en passant par Casablanca.

Le 29 avril, Bossoutrot et Rossi décollent pour tenter de reconquérir le record qui leur a été ravi. La tempête de sable qui se lève dans la nuit du 1er mai contraint l'équipage à l'atterrissage après 57 heures 07 et 7 200 kilomètres. Le Blériot 110 rentre en métropole où il tentera, sans succès, une nouvelle fois sa chance au départ d'Istres le 22 juin.

Peu après, le troisième avion "Grand raid" construit sur commande du ministère : le Dewoitine D33 *Trait-d'union*, porte le record à 70 heures 11 et 10 371 kilomètres après avoir décollé d'Istres le 7 juin 1931, piloté par Marcel Doret accompagné du navigateur Joseph Le Brix et du mécanicien Mesmin.

Le *Joseph Le Brix* et le *Antoine Paillard*

Le 12 novembre 1931, le Blériot 110 baptisé maintenant *Joseph-Le-Brix*, après la disparition du co-équipier de Marcel Doret, le 12 septembre, dans la tentative de record de distance vers le Japon du *Trait-d'union*, revient à Oran, toujours piloté par Lucien Bossoutrot et Maurice Rossi. Il est suivi, le 19 novembre, par Jean Mermoz et Louis Mailloux qui ramènent le Bernard qui, après de profondes modifications, est devenu le Bernard 81 GR baptisé *Antoine-Paillard* à la suite de la mort du pilote, le 8 juin, par péritonite. Les deux avions sont de nouveau côte à côte, prêts à décoller aussitôt que la météo sera favorable.

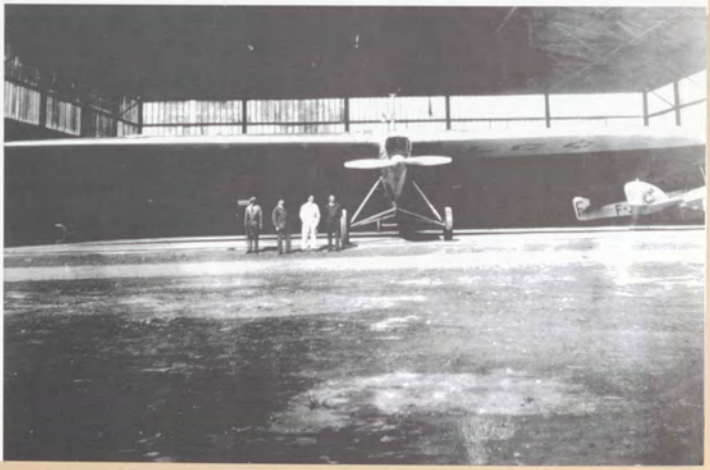
Le Bernard tente de décoller le premier, le 29 décembre 1931, mais il dépasse de 900 mètres le point limite où il aurait dû quitter le sol ; l'atterrisseur gauche s'efface, l'avion, embarqué en "cheval de bois", disparaît de la vue des spectateurs dans un nuage de vapeur d'essence qui, par une chance inespérée, n'explose pas. Tout l'avant, sectionné au ras de l'aile est littéralement déchiqueté. L'équipage, indemne, rentre en métropole en bateau, ainsi que l'épave du *Antoine-Paillard*.

Le Blériot *Joseph-Le-Brix* reste en seul en course des trois avions "Grand raid". Il tente une nouvelle fois, le 22 janvier 1932, de ravir le record après un décollage rendu haletant pour les spectateurs avec

Louis Mailloux et Jean Mermoz devant le Bernard 80 Antoine-Paillard (CA)

*Le Bernard 80, devenu l'*Antoine-Paillard (CA)

Le Blériot 110 Joseph-Le-Brix *devant le hangar de l'Aéro-club d'Oranie* (CA)



le souvenir tout proche de l'accident de l'*Antoine-Paillard*. Des ennuis d'allumage interrompent le vol après 44 heures et 6 305 kilomètres.

La huitième tentative, le mercredi 23 mars, est victorieuse. Après avoir décollé à 6 heures, le *Joseph-Le-Brix* tourne pendant 76 heures 34 en parcourant 10 601 kilomètres malgré une fuite d'essence qui fait perdre plus de 300 litres du précieux liquide.

C'était le dernier vol en circuit fermé au départ d'Oran. Le 7 avril, le grand Blériot prend le chemin de la métropole pour arriver le lendemain au Bourget où l'accueil officiel ne console certainement pas l'équipage de l'adieu chaleureux des Oranais. Ce record ne sera battu que le 13 mai 1938 par des Japonais.

L'*Oiseau-Canari II*

Le 10 septembre 1933, le Bernard 80 se pose à La Sénia. Il a été entièrement reconstruit après l'accident de Mermoz et Mailloux. Baptisé maintenant *Oiseau-Canari II*, l'avion est aux mains de Jean Assollant et René Lefèvre qui s'étaient illustrés en traversant l'Atlantique nord d'ouest en est le 14 juin 1929, accompagnés d'Armand Lotti et d'un passager clandestin, avec le Bernard 191 GR *Oiseau-canari*. L'objectif est maintenant de battre le record du monde de distance en ligne droite détenu depuis le 5 août 1933 par Paul Codos et Maurice Rossi avec le Blériot 110 *Joseph-Le-Brix* entre New-York et Rayak (Syrie), soit 9 104 kilomètres.

Les deux pilotes auront besoin de toute la sympathie agissante des Oranais pour subsister. En effet, ils sont à peu près démunis de tout. Ils ont dû emprunter 20 000 F pour disposer de l'avion et n'ont que la perspective de récupérer le tiers de la prime en cas de succès, après avoir payé tous les frais d'hébergement et d'essence. Heureusement, René Lefèvre compte de nombreux amis en Algérie où il est souvent passé pour des meetings ou au cours de ses voyages en Afrique.

L'*Oiseau-canari II* décolle le 4 octobre 1933 à 5 heures 45, mais le succès n'est pas au rendez-vous. A la suite d'une erreur du compte-tours qui indique 50 tours-minute de moins que le régime réel, la consommation d'essence est plus élevée que prévue et le vol s'arrête à Karachi, après 6 600 kilomètres parcourus.

L'enthousiasme populaire

L'activité autour des deux avions de grand raid a eu un impact profond sur la population algérienne déjà profondément attirée par l'aviation. Durant plus de trois années, au cours desquelles le Blériot, le Bernard et, en métropole, le Dewoitine, avaient chacun gagné une manche, l'Algérie entière a vibré au rythme des records et des tentatives de record. Les grands pilotes se sont mêlés intimement à la vie populaire. Les plus profondes marques de sympathie ont été prodiguées à la famille d'Antoine Paillard à l'occasion du décès du pilote et à Jean Mermoz et Louis Mailloux lors de leur accident. La foule a vécu l'angoisse de chaque décollage, connaissant les risques énormes encourus ; la liesse a été totale lorsque les records ont été enlevés.

Par la suite, Maurice Rossi et Vigroux battront plusieurs records de vitesse, le 8 février 1938, avec un bimoteur Amiot 370 sur le trajet Oran - Meknès - Oran. Maurice Rossi, accompagné de Emont, échouera, avec le même avion, le 28 juillet 1939, dans une tentative pour battre le record de distance et de vitesse sur 10 000 kilomètres sur le circuit Paris - Alger - Tunis et devra se poser à Cagliari, un moteur en panne.

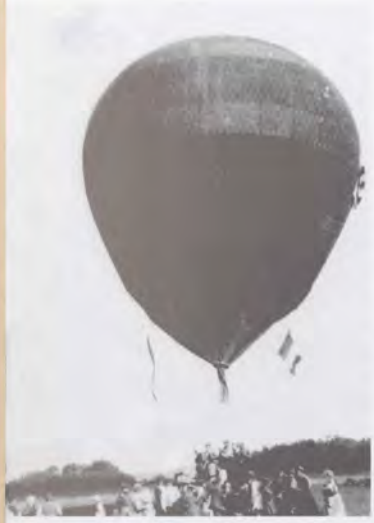
Maurice Rossi donne lui-même la conclusion des trois années presqu'entièrement passées sur sa terre natale au service de l'aviation française : « *En plus des records ramenés à la France, nous avions accompli une oeuvre utile. L'exemple de nos vols avait créé un mouvement durable en faveur de l'aviation privée et les aéro-clubs naissaient de toute part en Oranie. Braves Oranais ! Braves Algériens ! J'ai souvent pensé à vous au cours de mes pérégrinations d'homme -volant. Que de fois je vous ai regrettés en des moments difficiles !* ».

Georges Pujol (contrôleur des impôts), René Lefèvre, Alex Périchon, Jean Assollant et Adolphe Aumeran (directeur des Fermes Françaises) (SP)

Les préparatifs de départ du Bernard 80 Oiseau-Canari II (SP)

Jean Assollant et René Lefèvre au poste de pilotage du Bernard 80 Oiseau-Canari II (FD)

Les aéro-clubs d'Oran



Atterrissage du ballon de Georges Cormier dans la campagne oranaise au cours de l'année du Centenaire (AP)

Mai 1930 : Michel Détroyat à La Sénia (PF)

Après la guerre, les nombreux anciens pilotes militaires d'Oranie continuent à s'entraîner, tant bien que mal, sur les avions de la Compagnie aérienne française. Faute d'avions légers d'une utilisation pratique, les membres de l'Aéro-club de l'Oranie se contentent de réunions, de banquets et de conférences. Ce n'est qu'au mois de mai 1925 que Julien Serviès, premier pilote oranais, bat le rappel de ses camarades afin de relancer l'activité du club qui entreprend la construction d'un club-house sur l'aérodrome de La Sénia.

Le vaste aérodrome de La Sénia n'était jusqu'alors utilisé que par l'Aviation militaire, la Compagnie aérienne française (CAF) et, épisodiquement, par l'aviation commerciale sauf lorsqu'en 1923, Louis Poire, contrôleur des Postes, essaya son planeur. Il s'agissait d'un monoplan à aile souple et à profil très creux de 10,50 mètres d'envergure et pesant 100 kilos. Louis Poire, après quelques tentatives timides de décollage au sandow, trouva Paul Grégoire, pilote militaire récemment libéré, qui n'hésita pas à faire des vols de plusieurs centaine de mètres. Les essais se poursuivirent en 1924 en utilisant une voiture à la place du sandow. Mais les moyens des deux amis étaient trop limités, ils devaient attendre le bon vouloir des automobilistes de passage pour leurs tentatives de décollage et, faute de hangar, le planeur passait toutes les nuits à la belle étoile ; ce qui obligeait à le reconstruire fréquemment. En 1924, ils construisirent une avionette à moteur Anzani 35 chevaux qui arriva à effectuer quelques sauts avant d'être détruite. Toutes leurs ressources épuisées, les constructeurs amateurs abandonnèrent les essais (Louis Poire s'intéressera de nouveau au vol à voile à Blida et Paul Grégoire deviendra conducteur de train au PLM).

Le 19 juillet 1923, sur ce même aérodrome, Julien Serviès capota à l'atterrissage alors qu'il effectuait un vol comme réserviste. Il dû la vie à son mécanicien qui le sortit *in-extrémis* de son avion en flamme sous les yeux de son épouse.

1930

Il faut attendre l'année du Centenaire pour que l'aviation déchaîne la passion des Oranais avec les meetings, le congrès de la Fédération, le début des tentatives de record de durée et le passage de nombreux pilotes célèbres : Michel Détroyat, René Lefèvre, Armand Lotti, Marcel Avignon, Maryse Hilsz, Charles Verneilh, Charles Demazière, Renaud Wauthier, Mario Rasini, Francisco Lombardi, Jean Appert, Lucien Battini, Marga Von Ertzdorf, Barnard...

Le 4 mai, l'Aéro-club de l'Oranie organise un grand meeting avec le concours de la Société pour le développement de l'aviation (SDA) et le 2ème Groupe d'aviation d'Afrique. Plus de 50 00 personnes assistent à cette fête à laquelle participent Michel Detroyat, Maurice Finat, Max Knipping, Mauler, René Lefèvre, Chovart et

1926 : meeting à La Sénia (FD)

Le 21 octobre 1930 : le Caudron C59 de la Compagnie aérienne française (FD)

1930 : les premiers élèves-pilotes de la Compagnie aérienne française devant un Morane-Saulnier 191 (CA)

Le 25 mai 1930 : Maryse Hilsz à Oran (FD)

Joseph Pucheu, pilote de guerre (FS)

l'aéronaute Georges Blanchet. Viviane Hignett (dite Viviane Elder) fait une descente en parachute, René Lefèvre gagne le concours de destruction de ballonnets et les pilotes militaires effectuent une démonstration de ramasse-message et de vol de groupe, commandés par le capitaine Guitteny. A la suite du meeting, se tient à Oran le premier congrès de la Fédération nationale aéronautique, présidé par Victor Laurent-Eynac et avec la participation de Roux-Freissineng, député d'Oran, du commandant Jean Dagnaux et de nombreux représentants des aéro-clubs de métropole et d'Algérie.

A partir du 15 mai, l'aéronaute Georges Cormier, qui était déjà venu à Oran avant la guerre, effectue plusieurs ascensions spectaculaires avec son ballon de 600 mètres-cubes. Le 15 mai, il décolle de l'enceinte de l'exposition à 18 heures 30 vers la grande Sebkhra puis va se poser à Ehr-Rahel à 19 heures. Le 18 mai, ont lieu deux départs ; Georges Cormier, avec un ballon de 1 200 mètres-cubes et un passager, va se poser à Bou-Tlélis où il est accueilli par Bouazig. Un autre ballon de 600 mètres-cubes, piloté par Jean Delpech et Betheuil, arrive près de Misserghin. Le 24 mai, nouveau vol de Georges Cormier seul à bord du 600 mètres-cubes, il va se poser à Aïn-El-Arba, village célèbre depuis que Gaston Doumergue y a exercé les fonctions de juge de paix, où il est accueilli par Rousset et Bourde.

Le 7 novembre, arrivent Lucien Bossoutrot et Maurice Rossi qui, avec le Blériot 110, feront vivre les Oranais au rythme et des tentatives de record. Le 30 novembre 1930, première manifestation publique de l'Aéro-club de l'Oranie qui organise un concours d'adresse en présence d'un nombreux public. Les pilotes sont tous des réservistes qui s'entraînent à la CAF avec des Morane-Saulnier 35 et 139, des Nieuport-Delage 391, des Hanriot 32 ou des Caudron 59, sous la direction d'Albert Monville. Ces pilotes forment le noyau initial de l'Aéro-club : Emile Hoor (qui gagne le concours), Adiba, François Foguès, Joseph Pucheu, André Assorin, Pérez, Georges Astor, capitaine Grillot, Henri Fouques Duparc, Mestre, Drulang, Marnat (négociant en vins) et Perrière (aconier).

La même année, le club crée, sous la direction de Grillot (capitaine-pilote au 2ème Groupe d'aviation, puis directeur de l'aviation privée au secrétariat à l'Air), une école prémilitaire de mécaniciens qui obtient d'excellents résultats, animée par Marnat, les capitaines Baby et Jeanet et les sergents Birdof et Ladarrée. Les cours ont lieu sous le marché Karguentah.

Pour remercier l'Aéro-club de l'Oranie de son assistance dans l'organisation des tentatives de record, Lucien Bossoutrot intervient auprès de la maison Blériot pour faire offrir deux avions : un Spad 32, biplace en tandem à moteur Hispano 180 chevaux huit cylindres en V refroidit par eau, et un Spad 42, biplace côte à côte, moteur rotatif Rhône de 80 chevaux. Arrivés en caisse à Oran, ces avions voleront à partir d'août, pilotés surtout par Grillot et Marnat, mais amèneront beaucoup de déboires à leurs utilisateurs.

Le 4 mai 1930 : meeting à La Sénia (KA)

Le 4 mai 1930 : passage de Michel Détroyat au cours du meeting (FD)

Le 4 mai 1930 : ascension de Georges Cormier au cours du meeting (KA)

Le 27 décembre, Henri Fouques Duparc décolle de Paris avec son Potez 36 F-AJYQ, accompagné de son épouse Françoise. Le couple arrive a Oran le 5 janvier, après une traversée difficile de l'Espagne à 100 kilomètres-heure de moyenne. Ce Potez 36 est le premier avion privé basé à Oran.

1931

Dès la reprise de l'activité de l'aviation légère, des dissentions apparaissent au sein de l'Aéro-club de l'Oranie. Le 26 mars, est fondé par Adrien Pautard, sous la présidence de Gaëtan Lévecque (directeur des Ets Billard, ancien pilote de chasse avec deux victoires aériennes), le Club aéronautique de l'Oranie pour la propagande et le tourime aérien (CAéO), siège social 1, place de la Bastille. Paul Sicard, ancien commandant de dirigeables et président de la Maison du colon, en est le vice-président. Adrien Pautard, négociant en bois, qui a été appellé par Henri Fouques Duparc pour s'occuper du CAéO, a vu évoluer les avions du fond des tranchées boueuses durant la guerre, il aborde avec énergie tous les problèmes de l'aviation de tourisme en Oranie au service de laquelle il met son esprit d'organisation. Ce club, qui regroupe des propriétaires d'avions, entreprend une grande campagne de promotion. Trois avions de tourisme sont déjà arrivés à Oran et treize autres sont en commande pour des membres du club. Le CAéO prend l'initiative d'offrir 48 heures de séjour gratuit aux touristes aériens de passage ; il aide les aéro-clubs du département à débuter leur activité en créant des sections qui deviendront rapidement autonomes à Sidi-Bel-Abbès, Saïda et Tiaret et s'intéresse à l'archéologie aérienne avec Maurice-Vincent Malva, secrétaire de la Section d'archéologie de la Société de géographie d'Oran.

Le 3 mai, à l'occasion des fêtes du centenaire de la Légion étrangère, le CAéO apporte sa contribution au Club aéronautique de Bel-Abbès. Les 10 et 17 mai, il organise, en relations avec la SDA, deux autres meetings à Oujda (Maroc) et Oran avec, en particulier, la participation du Curtiss *The Flying Carpet* piloté par Richard Halliburton et Moye Stephens, premier avion américain de passage à Oran, et les exhibitions de Michel Detroyat, Louis Roulland, Pierre Lemoigne et des parachutistes André Vassard et Francisco Perez Mur. René Fonck, le plus grand as de guerre, arrivé la veille avec son De Havilland *Moth-Morane*, assiste au meeting d'Oran, en compagnie de plus de 10 000 spectateurs.

Paul Faure, chef-pilote (LM)

En avril, le CAéO, qui regroupe 1 500 membres, diffuse le premier numéro du journal *Les ailes d'Oranie*. Le 10 avril, les Belabésiens Gérard Delorme, Raoul Ayribier et Georges Alberge, sont lâchés par Albert Monville, qui a quitté la CAF et entraîne les élèves sur ses Morane-Saulnier 134 F-AIGA et Morane-Saulnier 35 F-AIJG. Il fait voler Jacques Pradel et Suzanne et Armand Viniger (de Tiaret), Alex Caizergues et Paul André (Sidi-Bel-Abbès), Jean Fumaroli (Saïda), Jean Cuaz (Aïn-Témouchent) et les Oranais Courette, Lanoë, Adrien Pautard, Virgile Renoux et Robert Rico.

Un Morane-Saulnier 35 de la Compagnie aérienne française (CA)

Le 27 décembre 1930 : Henri et Françoise Fouques Duparc à leur arrivée à La Sénia, en provenance de Paris (FD)

Rémy, Henri Fouques Duparc et Yvon Milhe-Poutingon (FD)

Le 17 mai 1931 à Oujda : le pilote de voltige Pierre Lemoigne (FD)

Le 17 mai 1931 à Oujda : Pierre de Romanet et le parachutiste Francisco Perez Mur (FD)

Le 31 mai, le docteur André Lamur, jeune pilote du CAéO, arrive à Oran avec son Potez 36 F-ALIY, quatrième avion du CAéO, après être passé par l'Espagne et le Maroc. André Lamur est au début d'une carrière aéronautique remarquable. Vif et enjoué, toujours disponible comme pilote et comme chirurgien, futur pilote de guerre, il sera l'un des plus grands pilotes de tourisme algérien et portera bien loin les couleurs de l'Aéro-club d'Oranie.

En juillet, Pierre Gay (agriculteur à Sidi-Bel-Abbès), accompagné d'Albert Monville, convoye son De Havilland *Moth-Morane* F-AJVP en passant par l'Allemagne, la Suisse, l'Espagne et le Maroc (plus de 6 500 kilomètres). Lucien Coën ramène également son Potez 36 F-ALJK, accompagné d'Emile Hoor.

Le 12 août, un gala est donné au profit de la Maison des ailes de Suzanne Deutsch de la Meurthe, avec conférence du colonel Pierre Weiss. Le 18 août, Gérard Delorme (agriculteur à Sidi-Bel-Abbès) prend possession de son Potez 36 F-ALJF arrivé en caisse à Oran et le fait aussitôt baptiser par sa fiancée, Fernande Yerlès, alors que le 23 août arrive celui de Macia (F-ALKF) convoyé par Emile Hoor ("Milou") avec Sempéré comme passager. Le 31 août, le capitaine Pierre de Romanet convoie également son Potez 36 depuis Meaulte, c'est le dixième avion du CAéO et le septième Potez 36 arrivé par la voie des airs, dont le F-ALSY de Courette. Il y a alors douze avions de tourisme basés sur l'aérodrome de La Sénia. Pierre Barny de Romanet est le frère de Bernard Barny de Romanet, as de guerre, pilote de raid et recordman de vitesse pour hydravion, mort au cours d'un vol d'essai le 23 septembre 1921.

La CAF, dirigée par Marcel Faure (ingénieur Sup'Aéro, promotion 1925), continue son activité avec ses avions et avec un hydravion qui donne des baptêmes dans le port. Elle s'occupe toujours du Centre d'entraînement des pilotes civils, au profit des réservistes : Adiba, Gaëtan Levecque, Georges Astor, René Lefèvre, François Foguès, Henri Cazeaux, J. Clairac, Grillot, Mestre, Perrière, Perez, Drulang, Ledu, Emile Hoor, Pierre de Romanet et Marnat.

En septembre, l'arrivée des Potez 36 d'Yvon Milhe-Poutingon (F-ALKB) et Georges Alberge (F-ALJJ) porte à vingt le nombre d'avions du CAéO qui installe une station-service animée par les mécaniciens François Boumati et Tronc. Daniel Robert-Bancharelle est lâché le 2 septembre et Sempéré passe le brevet le 26 septembre. Des terrains privés apparaissent dans toute la région : Delorme à Taffaman, Yvon Milhe-Poutingon à Lourmel, Macia à Pont-de-l'Isser, Durchat et Georges Averseng à Béni-Saf.

Le 3 octobre, René Pautard et Georges Alberge passent le brevet. Le 4 octobre, André Lamur et Jean Fumaroli partent pour un grand voyage vers Colomb-Béchar et ensuite Tunis. Le 11 octobre, sur les traces du postier Louis Poire, Grillot procède aux essais d'un planeur de sa conception qui réussit quelques glissades en décollant remorqué par une voiture.

ORAN - LA SENIA (Algérie - Oran)

Aérodrome mixte de l'Aéronautique Marchande et des Forces Aériennes

(Centre de dirigeables et d'entraînement des pilotes civils)

Position : *(Voir carte des environs p. 314).*

7 km S-SE d'Oran. — Lat. : 35° 38' N, Long. : 0° 37' W. — Alt. : 90 m.

Description :

Aire d'atterrissage du centre d'aviation : 1.800 m × 1.000 m.

Aire d'atterrissage du centre de dirigeables : 500 m × 600 m.

Nature du terrain : ferme, utilisable en toute saison.

Le centre de dirigeables est situé en bordure NE de l'aérodrome. Il en est séparé par la RN 6 d'Oran à Mascara vers Géryville et la voie ferrée d'Oran à Ain-Témouchent.

Caractères des environs : région de plaine.

Signalisation :

De nuit : balises, phare aérien à occultations, indicatif O, portée : 40 km (fonctionne sur demande adressée au chef de l'aérodrome).

Installations :

Projecteur d'atterrissage. — ▪. — ↘ radiotélégraphie, radiogoniométrie, indicatif F.O.R., longueurs d'onde 900 m et 930 m. — Hangars à dirigeables. — Hangars d'avions : 33 m × 30 m (8 m 50 sous entrait). — atelier utilisable par les pilotes de passage. — ⊹ 16.57 à Oran. — aviation civile La Sénia-Oran. — prévenir la veille.

Ravitaillement :

. — disponibilité 20 l. — disponibilité 500 l. (pour plus grandes quantités, prévenir le chef de l'aérodrome 4 h. à l'avance).

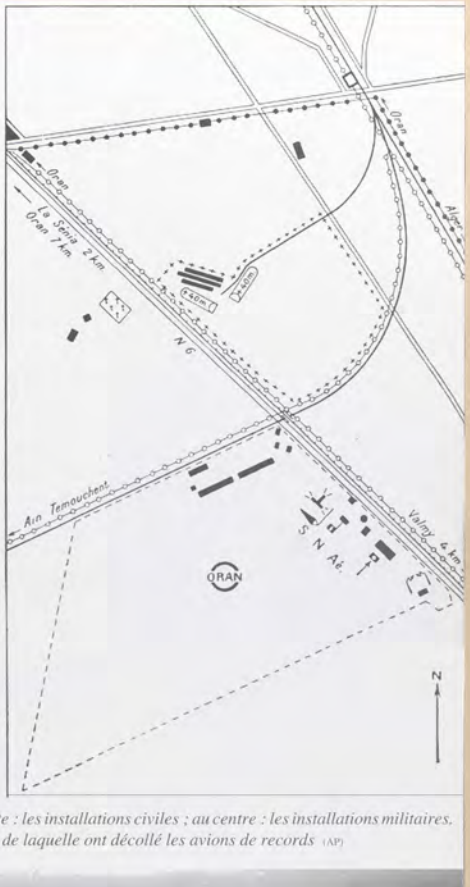
Moyens d'accès :

RN 6 d'Oran au Kreider, vers Géryville.

Ressources :

La Sénia 3 km. — Tramway d'Oran à Hammam, Bou-Hadjar, halte à 1 km (2 services par jour). — , loueurs : Oran 7 km.

ORAN (Oran), (Pli 4), (Alt. 117 m.), 124.537 Eur., 25.764 Ind. = Voir : Château-Neuf; Grande mosquée; Promenade de Létang ★; Cathédrale du Sacré-Cœur; Villa Nessler ★ *(autorisation de visite en faisant passer sa carte)*; Porte d'Espagne ★; Village nègre; Port. = Exc. : Corniche oranaise. — NO : Bois des Planteurs; Chapelle et Fort de Santa-Cruz; Grotte de l'Aïdour. = Exc. : E : Canastel 7. — O : Le Murdjadjo (589 m.) 11.



L'aérodrome de La Sénia en 1937 ; au fond : la ville d'Oran ; à droite : les installations civiles ; au centre : les installations militaires. On peut lire "PISTE L'ALGERIENNE" à droite, au seuil de la piste de laquelle ont décollé les avions de records (AP)

Le 17 mai 1931 à Oujda : Gaëtan Levecque et Pierre Lemoigne (FD)

Le 26 juillet 1933 : Jean-François Queyrat (FD)

En novembre, Albert Monville part au Club aéronautique de Bel-Abbès, il est remplacé, jusqu'en juillet, par le jeune Daniel Robert-Bancharelle au poste de chef-pilote du CAéO qui compte maintenant quatre avions-école. Robert Rico et André Laumet passent le brevet le 19 novembre. Le 23 novembre, baptême de deux avions et du planeur de l'Aéro-club par Mme Bisch et Mlles Mannoni et Bordères en présence de 3 000 personnes. Le 18 décembre, Henri Fouques Duparc et André Lamur, chacun avec son Potez 36, font un grand voyage vers le Niger et réussissent la double traversée du Sahara, ils rentreront le 11 janvier.

Le prestige de Lucien Bossoutrot et de Jean Mermoz, qui se trouvent à Oran pour les tentatives de record de durée et de distance, les pousse à tenter une médiation entre les aéro-clubs concurrents et à engager les pourparlers en vue d'une fusion. Le docteur Abadie et le maire, Menadier, encouragent également la conciliation. Le 18 novembre, est créé le Comité d'union des sociétés aéronautiques d'Oran sous la présidence du docteur Abadie. La fusion est réalisée le 28 décembre en présence de l'ingénieur en chef Louis Hirschauer, Lucien Bossoutrot, Jean Mermoz, Louis Mailloux et du docteur Abadie. Le groupement garde le nom de la plus ancienne association : Aéro-club d'Oranie (au lieu d'Aéro-club de l'Oranie) ; Gaëtan Lévecque, du CAéO, prend la présidence - vice-présidents : Grillot, Paul Sicard, Houlette, François Aupy, commandant Tilger et Philippon - secrétaire général : André Declerk, adjoint : Chapelle - trésorier : Adrien Pautard, adjoint : Personnier - commissaire général : Musy. Le siège, alors au Bd Galliéni, sera transféré, le 15 juin, immeuble Tolédano, place de la Bastille.

Selon un rapport de l'ingénieur en chef Louis Hirschauer, le département d'Oran a la deuxième activité aéronautique de France, après la Seine.

Yvon Milhe-Poutingon

Yvon Milhe-Poutingon, viticulteur, breveté le 10 août 1931, aura une grande carrière de pilote de tourisme, de pilote militaire et d'animateur. Il consacrera toute son existence à l'aviation et à l'Aéro-club d'Oranie. Colonel de réserve après la guerre, il sera président de l'Aéro-club et de la Fédération aéronautique.

1932

Le 21 janvier, concours de modèles réduits. En février, Marcel Abadie, frère du docteur, essaye un nouveau système de balisage des lignes électriques avec un éclairage au néon. En mars, plusieurs équipages oranais participent au rallye Algéro-marocain. Marcel Faure quitte la CAF pour devenir chef-pilote de l'Aéro-club.

La fusion des clubs est consacrée par l'aide qu'apporte la municipalité en offrant le Potez 36 F-ALNK *Ville-d'Oran*, frappé aux armes de la ville, baptisé le 14 février par sa marraine, Mlle Philippon, et son parrain, Menadier, en présence de toutes les autorités civiles et militaires. Malgré le temps maussade, Fulgence Llorca, premier

Un Caudron C59 de la Compagnie aérienne française (CA)

Un Morane-Saulnier 35 de la Compagnie aérienne française (CA)

Le 11 octobre 1930 : départ des avions du CAéO pour l'aérodrome de Tigditt à Mostaganem (FD)

Le 26 juillet 1933 : Mimi Herzig (FD)

Marcel Mansana (LM)

adjoint et ancien pilote de guerre, décolle avec le maire pour une grande promenade au dessus de la ville.

Le 21 juillet, Mayer Abensour ramène son Caudron *Luciole* F-ALYF accompagné d'Emile Hoor qui en est à son troisième convoyage métropole - Algérie. En août, le Spad 32 survol les obsèques des légionnaires tués lors de la catastrophe ferroviaire de Turennes. En septembre, le Potez 36 de Lemaire arrive en caisse.

A partir du 2 octobre, André Lamur réalise, seul à bord de son Farman 231 F-ALEK, un grand périple qui, en six jours, l'amènera à Gabès, Colomb-Béchar et Fez. Infatigable, au cours d'une permission alors qu'il accompli son service, il accompagne avec son Farman, à partir du 3 novembre, quatre avions militaires pilotés par le colonel de Serres, le lieutenant-colonel Pierre Weiss et les sergents Pradier et Georges Libert. Il transporte Mme de Serres au cours de ce périple qui le mènera jusqu'à Timimoun et Beni-Abbès. Sur sa lancée, il décolle le 24 décembre de Sidi-Bel-Abbès avec son ami Alex Caizergues, en Caudron *Phalène*, pour un grand voyage vers Lomé (Togo) où l'équipage inaugure l'aérodrome le 26 décembre (l'aérodrome existe depuis cinq ans, mais aucun avion ne s'y est encore posé). A son retour à Bel-Abbès, le 4 janvier 1933, le caporal-chef Lamur, qui a encore deux mois de service à accomplir, est félicité par le lieutenant-colonel Pierre Weiss venu d'Alger avec une patrouille de cinq avions.

L'union des aéro-clubs d'Oran est de courte durée ; en novembre est crée le Club oranais de tourisme aérien (COTA) constitué de sections indépendantes de quelques membres, propriétaires chacune de son avion. Le 20 novembre, le premier avion, un Caudron *Luciole*, est baptisé alors que plusieurs autres sections sont en formation. Marcel Faure est chef-pilote de ce nouveau club qui passera un accord avec l'Aéro-club d'Oranie en février 1933.

La composition du conseil d'administration de l'Aéro-club d'Oranie est modifiée lors de la séance du 22 décembre - président : Adrien Pautard - vice-présidents : Musy, Paul Sicard, Philippon, André Declerck, François Foguès et Yvon Milhe-Poutingon - secrétaire général : Cros, adjoint : Barthoumeyrou - trésorier général : Personnier, adjoint : Maurice Pitollet - commissaire général : docteur Raoul Anduze. Alex Périchon et Emile Hoor entrent au conseil d'administration. Le mois de décembre voit également la fin des travaux du club-house au financement duquel ont participé les pétroliers Shell et Standard. Une journée de baptêmes a lieu à Source-Blanche et, les 17 et 18 décembre, au cours des Journées nationales de l'air, ont lieu des lâchers de ballons et une quête au profit des Ailes brisées. Gaëtan Lévecque et Adrien Pautard représentent l'Aéro-club, le 4 décembre, à l'assemblée constitutive de la Fédération aéronautique nord-africaine à Alger.

De nombreux brevets ont été obtenus dans l'année, parmi lesquels ceux de Mayer Abensour, Nittard (de Perregaux), Camille Guyot, Pierre Galindo et Vianet (d'Oujda).

Le 27 septembre 1931 : les avions du CAéO dans leur hangar (FD)

Avril 1933 : Henri Fouques Duparc devant son Farman 231 F-ALEK (FD)

Le 22 décembre 1933 : rassemblement d'avions de tourisme à La Sénia pour saluer le passage de la Croisière noire (JN)

Le 18 avril 1933, à Biskra : Marceau Aveyrous, Solange Storto, Marcel Desbruns et Françoise Fouques Duparc (FD)

La coupe de l'Aéro-club royal de Belgique, remportée par les équipages oranais du Tour de France aérien (FD)

1933

En février, Joseph Kessel visite l'Oranie en avion, piloté par Marcel Faure et Marcel Desbruns. Le 9 mars, le prince Georges Bibesco, qui vient de remplacer le compte Henry de la Vaulx à la présidence de la Fédération aéronautique internationale, rend visite à l'Aéro-club avant de se rendre à Alger. Le 26 mars, Daniel Robert-Bancharelle et Thierry (ancien radio-navigant de la Compagnie Latécoère) ramènent un Caudron *Luciole* après un voyage mouvementé avec une panne moteur et une hélice brisée entre Valence et Alicante. Lemaire achète le Farman 231 d'André Lamur.

Le 13 avril, l'Aéro-club d'Oranie prend livraison du Potez 43 F-AMJD convoyé par Marcel Faure et attend l'arrivée du Caudron *Phalène* F-AMKC *Ville-d'Oran-2* acheté avec une subvention de la ville. Alex Périchon achète le Caudron *Phalène* F-AMGD, alors que Sempéré vend son Potez 36 à Souck. Parmi les autres propriétaires d'avions se trouvent Marcel Mansana, Marcel Desbruns et Martin possédant chacun un Caudron *Luciole*. En mai, Jean-François Queyrat, rédacteur d'*Oran-matin*, devient secrétaire permanent de l'Aéro-club d'Oranie qui cède son Spad 34 à l'Aéro-club d'Aïn-Témouchent. Le 17 juin, André Lamur tente le voyage Paris - Casablanca - Alger dans la journée, mais il est arrêté par le mauvais temps à Perpignan. Il arrive le 18 juin, avec son Caudron *Phalène* F-AMLZ équipé grand raid avec 560 litres d'essence lui donnant une autonomie de plus de 2 000 kilomètres.

Le 9 juillet, Mesdames Meunier et Herzig ("Mimi"), élèves de Marcel Faure, qui passent avec succès le brevet de pilote devant Grillot et François Foguès, ouvrent à Oran la liste des pilotes féminines (le département d'Oran compte alors cinq brevetées). Du 21 au 28 juillet, cinq avions, pilotés par Marcel Faure (*Phalène*), Henri Fouques Duparc (Potez 43), Cros (Potez 43), Marcel Desbruns (*Luciole*) et Jacques Serrat, de Mostaganem (*Luciole*), participent au tour de France aérien parmi cinquante-sept concurrents. Les Oranais ramènent de nombreuses coupes dont celle de la ville d'Angoulème et celle de l'Aéro-club royal de Belgique. Ces pilotes avaient participé, avec un classement honorable, au rallye Algéro-marocain en avril. Le même mois, Maryse Bastié, en tournée pour les avions Potez, rend visite au club et rayonne dans tout le département. Marcel Mansana achète le *Luciole* F-ALXQ.

En septembre, Sempéré achète le Farman 231 de Lemaire. Le même mois, André Lamur tente, avec son *Phalène*, d'enlever la coupe du président de la République sur le parcours Paris - Saïgon. Sa première tentative s'arrête à Vienne. En octobre, trois Potez 43 sont commandés par le docteur Jacques Couniot, Yvon Milhe-Poutingon et une section du club (F-AMJG, F-AMJI). En novembre, plusieurs équipages participent aux manifestations organisées pour la foire de Fez. Le 28 novembre, Fulgence Llorca et Scalieri (adjoints au maire) visitent l'aérodrome et sont reçus par Adrien Pautard, président du COTA, à l'occasion de la création du Comité

Le 27 juillet 1933 : le Potez 43 de l'Aéro-club d'Oranie à Nancy, au cours du Tour de France aérien (FD)

Août 1933 : au retour du Tour de France aérien : Françoise et Henri Fouques Duparc, Mimi Herzig, Marcel Descombes, Marcel Desbruns et Jean-François Queyrat (FD)

Novembre 1933 au Maroc : Lucienne Audrin, Joseph Vuillemin, Georges Vuillemin, Suzanne Périchon, Alex Périchon, Mme Vuillemin et Jacqueline Vuillemin (SP)

Bompieri, consul d'Italie à Tunis, et l'abbé Raoul Lambert, maire d'Oran, qui promettait l'eau douce à ses électeurs (IIG)

Mai 1934 : Mary Costes à La Sénia (SP)

interdépartemental des aéro-clubs. Le même mois, Alex Périchon, accompagné du général Joseph Vuillemin et de sa famille, effectue le tour du grand Erg et Marcel Faure et Marcel Desbruns se classent brillamment dans la coupe Anthelme Perret fils. En décembre, Marceau Aveyrous, accompagné de Virgile Renoux (de Descartes), se classe quatrième au rallye du Caire avec le *Ville-d'Oran* qui parcourt plus de 7 000 kilomètres.

L'activité de La Sénia attire de nombreux Oranais qui viennent se faire baptiser et apprécier le cadre accueillant de l'aérodrome que son commandant, François Foguès aménage d'une manière parfaite. La flotte, maintenant importante, permet des évacuations sanitaires ; les docteurs Jacques Couniot et Jean Larribère utilisent les avions et les pilotes du club pour des consultations urgentes dans les villes d'Oranie, en attendant de passer le brevet. L'activité toujours croissante de l'Aéro-club incite le conseil général à lui accorder une subvention de 25 000 F. Henri Fouques Duparc remplace Musy comme vice-président et Barthoumeyrou remplace Personnier au poste de trésorier.

Plus de 1 500 heures de vol ont été effectuées durant l'année. L'Aéro-club possède trois Potez 43 (F-AMJD, F-AMNX, F-AMPS) et un Morane-Saulnier 149 (l'Oranie compte alors soixante-huit avions de tourisme). L'aérodrome de La Sénia, qui a reçu la visite de nombreux pilotes célèbres : Dieudonné et Mary Costes, André Japy, Paul Michel, Maurice Finat, Jean Assolant, René Lefèvre, Hansez, Elly Beinhorn... accueille, les 21 et 22 décembre, la célèbre Croisière noire.

Parmi les pilotes brevetés dans l'année, se trouvent : Marcel Mansana, Anjeaux, Houdaille, Pascalin, Caspard, le docteur Raoul Anduze, Lemaire, Herzig, Chevalier, Alain et Prosper Darmon, Jules Protin, Wattine et Mme Ladruze. D'autres sont encore en double-commande : Karsenty, Edouard Suaudeau, René Pautard, Ange Lombard, Martin, Bardoux, Emerat, Bertholet, Georges Monnier, Gilbert Astruc et Yvon Gerbeaud. A la demande du général Armengaud, commandant l'Aviation militaire d'Algérie, une école pré-militaire de radios est créée par l'Aéro-club, en plus de l'école de mécaniciens qui compte alors cinquante-trois élèves.

1934

Le 6 janvier, une grande soirée est donnée à l'hôtel de ville, animée par l'orchestre Loubier, en présence du préfet ; le buffet est assuré par Bouvard. Le 15 janvier, l'école de pilotage de l'Aéro-club d'Oranie est confiée à Marcel Descombes qui vient de métropole. Ancien pilote militaire qui compte alors 2 000 heures de vol, il a travaillé deux ans au Congo-Belge, puis à l'Aéropostale sur la ligne Toulouse - Casablanca et à la Société des transports rapides.

Le 18 février, l'assemblée générale de l'Aéro-club d'Oranie renouvelle sa confiance au conseil d'administration qui élit, le 23, son nouveau président : le docteur Raoul Anduze et deux nouveaux assesseurs : Marcel Mansana et Anjeaux. Le 26 février, l'assem-

Novembre 1933 : les concurrents de la coupe Anthelme Perret à Sidi-Bel-Abbès (CA)

Le 9 avril 1934 à Ghardaïa : Alex Périchon, le capitaine Lemoult et Suzanne Périchon devant le Caudron Phalène *F-AMGD d'Alex Périchon* (SP)

Mai 1934 : le Dewoitine 27 de Marcel Doret à La Sénia (FD)

Novembre 1934 : chasse à Berkane (Maroc), Marcel Descombes (FD)

Novembre 1934 : chasse à Berkane, Albert Prat et Marcel Descombes (FD)

blée générale du COTA, réunie sous la présidence d'honneur de Raoul Guittard, est plus houleuse et décide de dénoncer les accords intervenus en février 1933 avec l'Aéro-club d'Oranie. Le COTA reprend son indépendance, un nouveau conseil d'administration est élu - président : Perrière - vice-présidents : Alex Périchon et docteur Jean Larribère - secrétaire général : Villebrun - secrétaire adjoint : Chevalier - trésorier général : Richbourg - trésorier adjoint : Jules Protin - commissaire général : Terrade. La flotte du COTA se compose alors de dix avions formant dix sections : trois *Phalène* (André Lamur, Alex Périchon et Alex Caizergues), deux *Luciole* (collectifs à Perrière, Terrade, Marcel Desbruns, Louis Storto, Villebrun, Richbourg, Koves, Martin, Emerat et Bardoux), deux Potez 36 (Such et Lemaire) et trois Potez 43 (Jules Protin, Chevalier et les docteurs Jean Larribère et Jacques Couniot). L'école du COTA reprend son activité avec Marcel Faure. La CAF, toujours installée sur l'aérodrome, continue à donner des baptêmes et à faire des promenades aériennes.

Le 27 mai, un grand meeting organisé par l'Aéro-club d'Oranie rassemble plus de 20 000 personnes à La Sénia. Soixante-dix avions civils participent aux divers concours, mais le clou du spectacle est le match de voltige entre Marcel Doret et Michel Detroyat qui tiennent la foule en haleine avant que le parachutiste René Vincent se livre à des acrobaties au trapèze volant sous un Potez 58 piloté par Marcel Descombes. Le soir, les participants se partagent les cinq coupes offertes par le conseil général, les négociants en vins, le Syndicat des commerçants, Louis Storto et Yvon Milhe-Poutingon. Le même mois, Henri Fouques Duparc et Pierre de Romanet achètent le Bernard 207T F-AMOS (en septembre, Raymond Jarlaud, ingénieur de la maison Bernard, viendra à Oran, accompagné de son épouse, la célèbre vélivole Edmée Jarlaud). Quatorze mécaniciens prémilitaires de l'école de l'Aéro-club passent l'examen avec succès et sont reçus par le nouveau maire d'Oran : le pittoresque abbé Raoul Lambert. En juin, Diaz (du Maroc) remporte la coupe permanente de la plus longue distance dans la journée avec le trajet Oran - Taourit - Oran.

Lors du conseil d'administration du 8 octobre, Henri Fouques Duparc devient président de l'Aéro-club d'Oranie - vice-présidents : Pierre de Romanet, François Aupy, Jean Devèze et Yvon Milhe-Poutingon - secrétaire général : Marcel Desbruns, adjoint : André Meyer - trésorier général : René Pautard, adjoint : Marcel Mansana - commissaire général : Louis Storto. Le 8 octobre, Such reçoit un Caudron *Phalène* et, le 27 octobre, André Lamur arrive avec son nouvel avion anglais : le Percival P1C *Gull* F-AOZS (ex G-ACFJ) qui s'ajoute à la flotte des membres du COTA. Un nouvel aéro-club est créé : le Club oranais d'aviation légère (siège au café Express, place des Victoires) qui a pour but la pratique du vol sur avions légers et sur planeurs.

En novembre, grand déplacement du club pour une partie de chasse à Berkane (Maroc). L'Aéro-club achète un *Luciole* qui s'ajoute aux

Mai 1934 : Dieudonné et Mary Costes parmi un groupe d'amis oranais, Alex et Suzanne Périchon, Mme Virazels et Pierre-Louis Molinari (SP)

Le 27 mai 1934 : un groupe d'Oranais à La Sénia, devant un De Havilland Dragon *des Lignes aériennes nord-africaines* (PF)

Novembre 1934 : chasse à Berkane, Marcel Descombes, Raymond Prat, Henri Fouques Duparc et Albert Prat (FD)

Novembre 1934 : Raymond Prat (FD)

Novembre 1934 : Albert Prat (FD)

Potez 43 et au *Phalène*. Marcel Mansana achète un *Phalène*. En décembre, Henri et Françoise Fouques Duparc, Louis Saintpierre, Yvon Milhe-Poutingon, Pierre Charriaud et le mécanicien Scotto vont avec le Bernard et le *Ville-d'Oran* passer les fêtes de fin d'année au Niger en parcourant plus de 8 000 kilomètres. Ils sont rejoint à Gao, le 10 janvier, par Pierre de Romanet et Gontran Milhe-Poutingon qui arrivent de métropole avec le nouveau Caudron *Pélican* F-ANCK d'Yvon Milhe-Poutingon. A leur retour, le 15 janvier, de nombreuses personnalités, dont l'abbé Lambert, félicitent les trois équipages pour cette traversée du sahara en vol de groupe.

De nombreux brevets ont été obtenus dans l'année : les docteurs Jacques Couniot et Jean Larribère, Ferrer, Albert, Tari, maître Queyrat, T. et P. Roig, Lessonneur, Louis Saintpierre, Marcel Houdou et André Meyer, alors que Alibert, Mugnier, Mme Lessonneur, Richbourg, Hartmann, Anton et Ferrery sont encore élèves-pilotes. L'aérodrome de La Sénia, placé d'une manière idéale sur le trajet Europe - Afrique, a reçu la visite de plusieurs pilotes de toutes nationalités : André Bailly, Gaëtan Dardignac, les Portugais Humberto Da Cruz et Lovato, les Belges Kenneth Waller et Franchomme, les Suédois Herbert Von Schinkel et Von Hjalmar...

1935

Le 11 janvier, six avions se rendent au rallye organisé pour la foire de Fez en transportant notamment l'abbé Lambert et sa mère.

En février, Marceau Aveyrous achète un Farman 400. Sous l'impulsion d'Henri Fouques Duparc qui lui donne un nouvel élan, l'Aéro-club, de plus en plus actif, organise, à partir du 17 février, de grands voyages de propagande à travers toute l'Oranie. Le 2 février a lieu l'assemblée générale du COTA en présence de l'abbé Raoul Lambert - président : Perrière - vice-présidents : Alex Périchon et Jules Protin - secrétaire général : docteur Jean Larribère - trésorier : Such, adjoint : Martin - commissaire général : Terrade. Le siège du COTA, dont les membres possèdent maintenant dix avions, est transféré au 8, square du souvenir.

En mars, l'aménagement de l'aérodrome, qui reçoit la visite de la duchesse de Bedford en voyage vers Gao en De Havilland *Puss Moth*, se poursuit avec l'installation par l'Aéro-club d'un atelier de réparations et l'agrandissement du club-house. En avril, Louis Saintpierre ramène de métropole son Caudron *Pélican* F-ANKP, alors que Bergès rachète le *Phalène* F-AMMS de Daniel Robert-Bancharelle. Le 30 avril, le général Armengaud, visite les installations civiles et militaires de La Sénia et félicite François Foguès et Henri Fouques Duparc pour l'organisation du terrain et la tenue des installations.

En mai, l'Aéro-club d'Oranie et le COTA fusionnent enfin, sur l'intervention du préfet Monis. Toutes les autorités civiles et militaires se réunissent pour fêter cet évènement (préfet Monis ; Cayol, secrétaire général de la préfecture ; Carles, président des

Le 6 janvier1935 : Gontran Milhe-Poutingon devant la balise de Bidon 5 (FD)

Le 6 janvier 1935 : Françoise Fouques Duparc à Bidon 5 devant les carcasses d'autocars transformées en hôtel (FD)

Janvier 1935 : le Bernard 207 T F-AMOS survole le Grand Erg (FD)

Le 6 janvier 1935 : Louis Saintpierre à Gao (SS)

Le 2 novembre 1933 à Colomb-Béchar : Louis et Solange Storo (FD)

délégations financières ; Saurel, président du conseil général ; abbé Lambert ; général Giraud, commandant la division ; commandant Durand, du 2ème Groupe d'aviation...). Le COTA existe toujours comme section, présidé par le docteur Jean Larribère ; il regroupe alors quatorze avions et trente pilotes. Le conseil général alloue 20 000 F aux aéro-clubs, à répartir par la Fédération des aéro-clubs d'Oranie. Le 20 mai, après la fusion, l'assemblée générale de l'Aéro-club d'Oranie élit son nouveau conseil d'administration, tous les sortants sont réélus sous la présidence d'Henri Fouques Duparc. Parmi les membres du conseil d'administration, on relève : docteur Raoul Anduze, Georges Astor, François Aupy, Robert Corseaux, Jean Devèze, Pierre de Romanet, Marcel Desbruns, Georges Durr, Ferdinand Janis, Charles Carrer, Marcel Mansana, Yvon Milhe-Poutingon, André Pallarès, René Pautard, Raymond Prat, Jean-François Queyrat, Louis Saintpierre et Paul Sicard. L'Aéro-club d'Oranie a quatre avions : le Potez 43 *Ville-d'Oran-1*, le caudron *Phalène Ville-d'Oran-2*, un Caudron *Luciole* et un Morane-Saulnier 149. Sept avions appartiennent à des particuliers : le Bernard 207T d'Henri Fouques Duparc et Pierre de Romanet, le Caudron *Phalène* de Marcel Mansana, le Farman 231 de Sempéré, le Farman 400 de Marceau Aveyrous et Marcel Desbruns, le Potez 36 de la Société Renault et les deux *Pélican* de Louis Saintpierre et d'Yvon Milhe-Poutingon.

Le 22 juin, les généraux Féquant et Lacolley visitent l'aérodrome. Le 29 juillet, Jean Patteta arrive à décoller le *Pou du ciel* qu'il a construit avec Fabre et Laffargue. Equipé d'un moteur Poinsard 25 chevaux, le *Pou du ciel* fait quelques vols avant d'être détruit dans un décollage prématuré dû à l'inexpérience du pilote (c'est le premier *Pou du ciel* qui ait volé en Algérie). Au mois d'août, sept avions pilotés par Bergès, Marcel Houdou, Virgile Renoux, Pascalin, Jahel et le docteur Jacques Couniot se rendent au méchoui organisé à Saïdia (Maroc) pour l'inauguration du terrain.

En septembre, les docteurs Jean Larribère (ancien chef de clinique obstétricale à Alger, accoucheur de l'hôpital d'Oran) et le docteur Jacques Couniot (ancien chef de clinique chirurgicale à Alger, chirurgien de l'hôpital d'Oran) utilisent couramment leur avions pour se rendre auprès de leurs malades dans toute l'Oranie ; le docteur Larribère accomplit même un voyage de 3 000 kilomètres pour ramener une malade de Reggan. Le 17 septembre, Roger Duchesne devient chef-pilote de l'Aéro-club et Marcel Faure continue à voler comme moniteur au COTA. Le 10 octobre, Virgile Renoux invite les membres de l'Aéro-club aux fêtes de Descartes où un aérodrome est improvisé sur la ferme Chollat.

En novembre, Paul Saintpierre convoye depuis Paris son Caudron *Aiglon* F-AOGJ, baptisé *Kissou-IX*, en compagnie d'Albert Monville et Georges Astor qui pilotent chacun un autre *Aiglon*, dont un pour l'Aéro-club d'Oranie. L'arrivée du Caudron *Pélican* F-ANTU de l'Aéro-club, piloté par Roger Duchesne, porte à dix-sept le nombre d'avions de l'Aéro-club d'Oranie et de ses membres. Alex

Mai 1935 : le Caudron 510 Pélican *de Louis Saintpierre à Casablanca* (SS)

Mai 1935 : le docteur Jean Larribère à Séville (SP)

Septembre 1935 : le Bernard 207 T F-AMOS d'Henri Fouques Duparc dépanné en Espagne (FD)

Avril 1935 : Simone et Louis Saintpierre à Séville (SS)

Le 11 novembre 1935 : le général Giraud remet la croix de la Légion d'honneur à Henri Fouques Duparc (FD)

Périchon, vice-président du club et receveur de l'enregistrement, est l'objet d'une manifestation de sympathie à l'occasion de son départ pour Bône où il s'occupera activement de l'Aéro-club. Le préfet Rousselot, accompagné de son chef de cabinet Pompéi, fait avec un avion du club, escorté de deux autres appareils, une tournée à Tlemcen et Sidi-Bel-Abbès.

Début décembre, Eric Nessler effectue deux vols de plus d'une demi-heure sur l'aérodrome de La Sénia, avec son planeur Avia 40P remorqué au départ par un Caudron *Luciole*. Le 27 décembre, Henri Fouques Duparc, Louis et Paul Saintpierre, Gontran Milhe-Poutingon, François Aupy et son fils et Pierre de Romanet et son épouse partent pour un grand voyage à travers le Sahara.

Avec la commande par le club d'un Potez 43, par le docteur Solal et Brusa d'un *Phalène* et par Georges Saintpierre du Caudron *Frégate* F-AOIG, la flotte de l'Aéro-club est portée à 19 avions en cette fin d'année. Parmi les nombreux brevets obtenus au cours de l'année, se trouvent : Garrigue, Georges et Paul Saintpierre, Borras, Hernandez, Bergès, Tari, Cayla, Georges Gilly, Raymond Prat, le lieutenant Defay, Lucht, Clément Fouret, Miquel-Maille, Albert Prat, Joseph Momméja, le docteur Solal, Brun, Villebrun, le capitaine Solovieff, Pompéi et Brusa. D'autres élèves-pilotes sont encore en cours de progression : Puimirails, Cordier, Molinari, Terrade, Tobet, Haté, Deduchau, Martinet, Ducuing et Benchetrit.

Henri Fouques Duparc

Le 11 novembre 1935, Henri Fouques Duparc a été décoré de la croix de la Légion d'honneur par le général Giraud avec cette citation élogieuse : « *Fouques Duparc, lieutenant au Centre de mobilisation d'Alger numéro 1, douze années de service, une campagne. Pilote hors pair dont l'activité aéronautique s'exerce partout sans relâche, contribue par son exemple personnel à la diffusion de l'idée aérienne, spécialiste par ses nombreux vols, tant militaires que civils, de la pénétration saharienne ; a effectué en 1932, en avion de tourisme, la première traversée du Sahara ; a conduit à la victoire, en 1933, l'équipe d'avions engagée par l'Aéro-club d'Oranie dans le tour de France des avions de tourisme; a accompli neuf périodes d'entraînement aérien volontaire. Totalise 484 heures de vol* ».

Henri Fouques Duparc, assureur, est né le 27 juin 1903 à Oran. Il a passé le brevet le 25 janvier 1923 comme boursier de l'école de pilotage Roland Nungesser, a fait son service militaire comme pilote en Allemagne, puis à Colomb-Béchar où il a activement participé à la pénétration saharienne. Démobilisé fin 1924, il est lieutenant-pilote de réserve et prend part durant plusieurs mois aux opérations du Maroc en 1925.

Henri Fouques Duparc se dévouera ensuite entièrement à l'aviation civile et militaire. Il sera, après la dernière guerre, commandeur de la Légion d'honneur, colonel de réserve, député-maire d'Oran et secrétaire d'Etat à l'Aviation civile.

Mai 1935 : Delnaud devant le Phalène *F-AMGD à Séville* (SP)

Mai 1936 : Jacques Couniot et le Phalène *F-AMLZ à Beni-Abbès* (CJ)

Mai 1936 : les avions de l'Aéro-club d'Oranie à Figuig (FD)

1936 : Jacques Couniot à Fès (CJ)

Marcel Desbruns (FD)

1936

En janvier, le préfet Rousselot, appréciant de plus en plus les avions de l'Aéro-club va, accompagné de son épouse, en voyage d'étude jusqu'à Colomb-Béchar et Béni-Abbès avec le Caudron *Pélican* piloté par Yvon Milhe-Poutingon. Cinq autres avions de l'Aéro-club d'Oranie et du Club aéronautique de Bel-Abbès accompagnent l'avion préfectoral dans sa tournée.

En mars, les membres du COTA se rendent avec six avions à Figuig.

En avril, Germain Lacroix devient chef-pilote de l'Aéro-club d'Oranie ; il totalise déjà 3 500 heures de vol sur quarante types d'avions différents et sa conduite durant la guerre lui a valu la croix de la Légion d'honneur, la médaille militaire et le croix de guerre avec neuf citations dont cinq palmes.

Le 27 mai, les frères Albert et Raymond Prat reçoivent le Potez 58 F-AOOK livré par Maryse Bastié ; les 25 et 26 juin, ils donnent plus de cinquante baptêmes de l'air avec cet avion aux sous-officiers et aux matelots du sous-marin *Espoir* de passage dans le port d'Oran, alors que le commandement est transporté à Sidi-Bel-Abbès par les avions de l'Aéro-club. En Juillet, Menez achète le *Taupin* F-APAK et Jean Falcon achète un Caudron *Phalène*.

En décembre, Henri Fouques Duparc et François Aupy, respectivement président et vice-président de l'Aéro-club d'Oranie, démissionnent de leurs postes. Le conseil d'administration procède alors à l'élection d'un nouveau bureau - président : capitaine Paolacci (du 2ème Groupe d'aviation d'Afrique) - vice-présidents : Georges Saintpierre et Yvon Milhe-Poutingon - secrétaire général : Robert Corseaux - secrétaire adjoint : Paul Cazes - trésorier : Marcel Mansana - président de la commission technique : Ferdinand Janis - président de la commission d'aviation sanitaire : docteur Solal - président de la commission des fêtes : Charles Carrer - membre du conseil : Henri Bourrières.

Le 27 décembre, six Caudron *Phalène* du COTA décollent pour un voyage vers le Sud : le F-AMZO piloté par Marcel Houdou, le F-AMIF piloté par Jean Larribère, le F-AMVH piloté par Jules Protin, le F-AMIS piloté par Bergès, le F-ANBH piloté par Cayla et le F-AMCG piloté par Terrade. A Taghit, les équipages retrouvent leur ami, Pierre de Romanet et, à Beni-Abbès, c'est le capitaine Paris qui accueille les voyageurs qui rentrent le 28 décembre à Oran.

Mille huit cent quatre-vingts heures de vol ont été effectuées dans l'année. Paul Salessy, Mouly, Tolédano, Mlle Coutière, Sansano, Tuduri, Carret, Jean Falcon, Gravier, Renard, André Estaria, Gauthier, Colias, Gautard, Paul Cazes, Eisenchter, Ruelle, Tapie, Marcel Carrail, Menez, Pujol, Trigano, Tournut, Boudin et Fabbris ont été brevetés, alors que Smadja, Colment, Tubiana, Delpech, Monique Exposito, Mercier, Castano et Dahan ont commencé à voler.

Avril 1936 : les avions de l'Aéro-club d'Oranie à El Abiod (FD)

Le 4 avril 1936 : Paul Salessy (SL)

Avril 1936 : Paul Faure et Mme Couniot à Figuig (CJ)

Désiré, le célèbre gérant du club-house de La Sénia (PN)

Mai 1936 : Paul et Simone Saintpierre à Oujda (PD)

1937

L'activité de l'aérodrome est toujours débordante, de nombreux baptêmes de l'air sont donnés à toute la population oranaise, des vols de nuit sont organisés. Un des principaux attraits du terrain est Désiré, le célèbre gérant du club-house qui, originaire de Marseille, raconte des histoires qui arrivent à impressionner les Oranais eux-même ; il avait commencé sa carrière sur les aérodromes à la Station Duchêne Marullaz d'Hussein-Dey.

En juillet, Mlle Prost reçoit son Caudron *Simoun* F-APUL. Marcel Desbruns, avec son Farman 400, se classe premier de la région Afrique du Nord à l'arrivée à Paris, le 4 juillet, du rallye de la France d'Outre-Mer ; il sera ensuite disqualifié pour fraude. D'autres pilotes oranais participent également à ce rallye, dont Henri Fouques Duparc.

En août, Jacques Valero achète le Caudron *Aiglon* F-ANYS. En Novembre, un *Taupin*, construit à Alger, est mis à la disposition de l'Aéro-club pour évaluation.

Durant l'été est créé, dans le cadre de l'Aviation populaire, l'Aéro-club populaire d'Oran, siège social : 6, Bd Georges Clémenceau, qui, sous l'appellation Les jeunes ailes, compte près de 900 adhérents. Tous les jours, des professeurs et des moniteurs bénévoles donnent des cours théoriques et entraînent les jeunes élèves à la construction de modèles réduits ; des cours sont également donnés aux membres du corps enseignant et du matériel est distribué afin de favoriser l'aéro-modélisme dans les écoles.

Les jeunes ailes reçoivent une subvention de 50 000 F de la municipalité et une autre de 10 000 F du ministère de l'Air. La construction d'un "rouleur" (avion sans aile, destiné à inculquer les rudiments du pilotage, sans pouvoir décoller) est entreprise et deux planeurs sont en commande.

L'Aéro-club populaires d'Oran est affilié à la Fédération des aéro-clubs populaires d'Oranie qui regroupe 20 clubs et 5 000 membres sous la présidence du colonel Gallet ; des sections sont ouvertes au 38 rue de la Vieille-Mosquée et au quartier d'Eckmühl, 22 rue Jean Macé.

Mille trois cent dix heures de vol ont été effectuées dans l'année par les avions de l'Aéro-club d'Oranie qui compte maintenant cent soixante pilotes.

Salama, Boluix, Filippi, Max Mazot, Mondoloni, Delode, Jean-Paul Valentin, Robert Momméja, Huertas, Pascal, André Katan, Miquel, Jacques Valéro, Eugène Perret, Michel Beck et Marchal ont été brevetés dans le courant de l'année. Simone Saintpierre (épouse de Louis Saintpierre), Mlles Martin et Tournut, J. Brière, Rosset,Tabarly, Ambert, Counic et Rose sont élèves-pilotes. D'autres pilotes volent régulièrement : Tuffau, de Gorostarzu, Ferdinand Janis, Beaumont, Grillot, docteur Burkle, Pierre Ducailar, Ronnelle, Beudon et Tuduri.

1937 : Jacques Couniot à Ifrane (Maroc) (CJ)

1937 : retour du Maroc, le vent de sable oblige Jacques Couniot à un atterrissage en catastrope sur les hauts-plateaux ; M. Couniot père devant le Phalène (CJ)

François Foguès, commandant d'aérodrome, présente à l'amiral Estéva, préfet maritime, la table d'orientation installée à La Sénia (KA)

François Foguès (CJ)

Robert Mommeja (AP)

François Foguès

François Foguès, qui reçoit la croix de la Légion d'honneur en septembre 1937, est parmi les principaux animateurs de l'aviation légère à Oran.

Ancien pilote de guerre, il commande l'aéroport de La Sénia qu'il aménage avec beucoup de goût et qu'il sait rendre accueillant ; il participe à toutes les manifestations et conseille utilement les aéro-clubs avec une compétence et une amabilité qui ne seront jamais démenties.

Il sera par la suite un très efficace directeur de l'aviation civile en Algérie.

1938

En janvier, la Commission de l'aéronautique de la chambre des députés rend visite à l'Oranie où l'aviation légère arrive à maintenir son activité, malgré la cise qui frappe le pays. A cette occasion, l'Aéro-club populaire d'Oran organise, avec succès, une projection de films sur le vol à voile, le parachutisme et le pilotage au cinéma Empire.

L'assemblée générale de l'Aéro-club d'Oranie a lieu le 30 janvier, comme toujours à la Maison du colon, sans changements dans la composition du conseil d'administration.

Les 14 et 15 mai, se déroule un grand meeting aérien qui remporte autant de succès que les précédentes manifestations ; Eugène Chanfreau, de Sidi-Bel-Abbès, fait une remarquable démonstration de voltige en Morane-Saulnier 341 devant le préfet Boujard, l'amiral Estéva et l'abbé Lambert.

En juillet, Masquiller achète le Caudron *Luciole* F-ALUR. En octobre, le siège social de l'Aéro club est déplacé rue Ampère. Le 11 novembre, le Potez 43 F-AMJI est vendu au Club aéronautique de Tiaret. En décembre, Louis Saintpierre rachète le De Havilland *Puss Moth* de Gustave Wolf (de Constantine).

Mille quatre cent soixante-quinze heures de vol ont été effectuées durant l'année par les avions de l'Aéro-club, dont 444 heures en double-commande au profit des élèves-pilotes ; les particuliers ont effectué 582 heures. Le club possède treize avions, dont cinq sont destinés à l'école : deux Caudron *Luciole*, deux Potez 43 et le Zlin XII F-AQEO.

De nombreux brevets ont été obtenus dans le courant de l'année : René Ramond, François Boumati, Morand de la Genevraye, Elie Chadeau, Emile Bories, Manrubbia, B. Barret, Agullo, Jean Patetta, Emile Launay, Montorcier, Masquiller, de Ferrière, Raoul Bensoussan, Paul Saier, Lazarévitch, Serpuy, Costa de Beauregard, Charles et Louis Castelli, Alexandre Cartier et Adrien Petit. Les élèves-pilotes ne manquent pas : Georges Stopfkuchen, Mme Couniot, Mlle Bonnet, Ambert, Gonon, Jo Richard, Chatriot, Cuffaux, Sagi et Jacquier.

Le bâtiment administratif construit à La Sénia par François Foguès (KA)

Sur ces deux vues : l'aménagement intérieur du bâtiment administratif de La Sénia (CJ)

Décembre 1934 : Louis Saintpierre à Adrar (SS)

Le 18 décembre 1931 : André Lamur et Henri Fouques Duparc partent pour le Niger en Potez 36 (FD)

1939

En mars, Ronnelle et Dubourdieu deviennent propriétaires d'avions, ainsi que le capitaine Solovieff qui achète un Potez 60. L'Aéro-club reçoit un petit biplan économique Leopoldoff *Colibri* construit au Maroc.

Le 21 mai, l'Aéro-club Les jeunes ailes organisent un concours inter-clubs de modèles réduits.

Trois cent quatre-vingts heures de vol ont été effectuées par l'Aéro-club durant les sept premiers mois de l'année et 260 par les avions privés, malgré l'inquiétude du moment.

Quentin, Saez, Webel, Soldini, Jeanson, Brizay, Ducros et Courbin ont commencé à voler et les ultimes brevets sont obtenus par Paul Chèze, Mohamed Ben Baian, René Cartier, Raymond Guay, Dayan-Maman, Jean Borie, Poiret-Colin, Bénin, Garcia, Fernand Beuchard, Sireygeol, Placide, Ayala et le docteur Laurent Chevrot (numéro 15 127 du 2 août 1939).

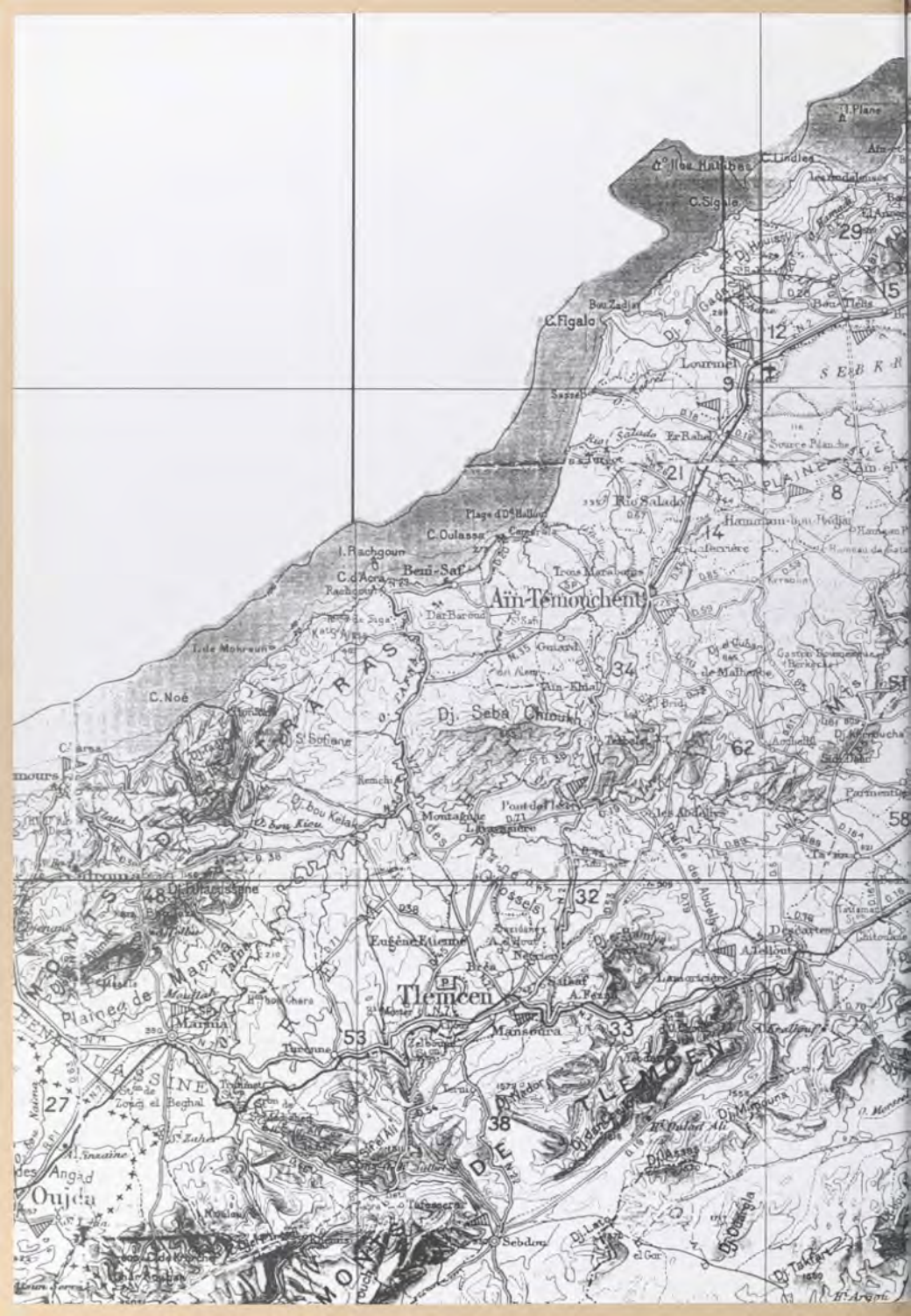
Après avoir poursuivi brillamment le mouvement aéronautique lancé par Julien Serviès en 1910, les aéro-clubs d'Oran, animés par la personnalité exeptionnelle d'Henri Fouques Duparc, cessent brutalement leur activité à la déclaration de guerre, tous leurs avions réquisitionnés. De nombreux pilotes oranais serviront avec éclat dans les armées de l'Air françaises et alliées pour la libération de la métropole, avant de revenir se mettre au service de l'aviation légère algérienne.

La meilleure illustration de l'esprit aéronautique qui a animé les Oranais pendant toute la période avant guerre a été faite par Joseph Kessel dans un reportage du journal *Le matin*, quand il déclare, après avoir vanté la beauté des Oranaises : « *... mais le symbole le plus caractéristique, le plus éclatant d'un pays par lequel on se sent pris tout de suite, c'est l'aviation de tourisme qui le constitue. Nulle part en France, elle n'approche, même de loin, du développement, du rayonnement qu'elle a conquis en Oranie... Des villes ont quinze, dix-sept, dix-neuf avions particuliers. Chaque jour, sur des terrains aménagés par l'initiative privée, bourdonnent des moteurs, s'élancent de légers appareils, pilotés par des jeunes gens auxquels les pentes merveilleuses de l'air semblent plus familières que les champs de terre. Avec une bonne grâce que je ne saurais jamais assez reconnaître, ils m'ont promené le long de la côte dentelée, marquée par les ruines du vieux fort espagnol de Santa-Cruz, par des plages soyeuses, par l'écume, la mer bleue et les monts fauves. Certains d'entre eux ont des centaines et même des milliers d'heures de vol. Ils sont allés, en excursion, dans le Sud-Algérien, le Sud-Oranais, dans les oasis sahariennes... Les commandes d'appareils partent chaque mois plus nombreuses vers Paris, les pilotes se multiplient sur place... Est-il besoin de chercher ailleurs des témoignages d'une vitalité, d'une confiance et d'une ardeur contrôlée que le monde semble avoir oublié depuis longtemps...* ».

Novembre 1934 : le potez 43 de l'Aéro-club de l'Oranie à Berkane (FD)

1939 : les installations civiles de l'aérodrome de La Sénia vues devant le bâtiment administratif ; plus loin : l'atelier et les deux hangars (KA)

Juin 1940 : Les avions de tourisme mobilisés (MJ)



I. Plane
C. Lindles
C. Sigale
Dj. Hou
Bou Zadjar
C. Figalo
Lourmel
S E B K R
Sassel
Rio Salado
Er Rahel
Source Blanche
PLAINE
Aïn-el
Hammam-bou-Hadjar
Plage d'Dr Hallou
C. Oulassa
Camerata
I. Rachgoun
C. d'Acra
Rachgoun
Beni-Saf
Trois Marabouts
Aïn-Témouchent
Dar Baroud
T. de Mohreune
TRARAS
Guiard
Aïn-Khial
de Malherbe
C. Noé
Dj. Seba Chioukh
S. Sofiane
C. Arsa
Nemours
Remchi
Dj. bou Kelah
O. bou Kiou
Montagnac
Lavayssière
Pont de l'Isser
les Abdellys
Plaine des Abdellys
Sidi Daho
Parmentier
Dj. Filaoussène
MONTS DES
Plaine de Maghnia
Maghnia
Eugène Étienne
Négrier
Bréa
Tlemcen
Saf Saf
A. Fezza
Lamoricière
A. Tellout
Descartes
Chitouane
Mansoura
Turenne
TLEMCEN
Dj. Nador
Terni
Dj. Mimouna
Dj. Asses
Zouj el Beghal
Oujda
Angad
Sebdou
Tafessera
Dj. Lato
el Gor
Dj. Ouargla
Dj. Takfart
Aïn Tellout
12
9
21
8
14
34
62
58
48
32
53
33
38
27
29
15


ORAN
St. Denis-du-Sig
MASCARA
BEL-ABBES
Perrégaux
Saïda
Berthelot
Douaïs
Tessala
Mercier-Lacombe
Tafraoua

16 - ORLEANSVILLE

Les Aiglons du Chéliff

Vol à voile

L'Aéro-club Les aiglons du Chéliff, créé à Orléansville début 1930 et animé par le président Rostaing, les vice-présidents Rousseau et Chambon et le moniteur Jaye, commence par s'intéresser au vol à voile en construisant un planeur.

Ce planeur, type *Eole*, premier planeur construit par un aéro-club en Algérie, vole pour la première fois début 1931, piloté par Mougeon. Aussiôt, le club devient très actif ; des lancers sont effectués tous les dimanches sur le terrain de la Ferme situé à 3 kilomètres au nord de Pontéba, aux Medjadjas, sur la route d'Orléansville à Flatters. Le 24 mai 1931, les Aiglons participent au meeting organisé par l'Aéro-club de Mostaganem avec le concours du Club aéronautique de l'Oranie ; la présentation du planeur obtient un grand succès auprès du public, plusieurs vols sont effectués par les pilotes des Aiglons et par Albert Monville et Henri Fouques Duparc.

Les Aiglons, qui ont le mérite d'être parmi les premiers à pratiquer le vol à voile en Algérie, se dépensent sans relâche pour faire connaître cette belle activité aux nombreux pilotes venant de toute l'Oranie pour goûter aux joies du planeur sur un terrain improvisé à Fromentin durant l'été 1931. Jacques Adam, chef-pilote, se fait remarquer par de nombreux vols intéressants, arrivant à tenir l'air plusieurs dizaines de secondes et parvenant même à s'élever au dessus de son point de départ, en exploitant les courants ascendants avec ce planeur plutôt médiocre.

Vol à moteur

Le conseil d'administration est élu en décembre 1932 - président : Attard - vice-présidents : Georges Robert, Martinolles et Chambon - secrétaire : Bizot - trésorier : Marcel Lafage. L'engouement pour l'aviation à moteur s'étend à la région orléansvilloise qui ne veut pas rester en retard. Les baptêmes de l'air donnés par quelques pilotes de passage ne suffisent plus et une fête aérienne est donnée au mois d'avril 1933 afin de promouvoir l'aviation de tourisme.

Devant cet enthousiasme, le conseil municipal ne reste pas inactif, il décide, la prise en charge de l'aérodrome de la Ferme qui devient municipal et qui est de plus en plus fréquenté par les touristes.

Bâtie par le maréchal Bugeaud en 1843 sur les vestiges de l'ancienne ville romaine de *Castellum Tingitanum*, située à mi-chemin sur la route Alger - Oran, Orléansville est l'étape idéale d'escale ou de déroutement en cas de mauvais temps.

Le premier avion de l'Aéro-club : le Potez 43 F-AMLC, arrive en juin 1933 après avoir été remonté à Alger. Jacques Adam commence l'école de pilotage au profit des premiers élèves : Alkermann, Attard, Georges Robert, Marceau Montagnié, André Solari, Henri Pupier, Georges Dumouchet et Désiré Duplan, alors que de nombreux baptêmes sont donnés à la population environnante.

Une grande manifestation est prévue pour l'inauguration officielle de l'aérodrome. Le mauvais temps oblige deux ajournements et ce n'est que le 24 décembre 1933 que le meeting peut enfin avoir lieu. Les Aiglons ont vu grand : la Compagnie PLM consent une réduction de 50 % sur les lignes Affreville - Orléansville et Relizane - Orléansville les 24 et 25 décembre et des autobus assurent le transport jusqu'au terrain ; de plus, pour la première fois en Afrique du Nord, une foire aux avions neufs et d'occasion est organisée pendant cette manifestation. Cette fois, le beau temps est au rendez-vous ; une foule énorme se presse dès le matin pour voir arriver les équipages venus de tout l'Algérie, alors que

Le 21 octobre 1930 : visite à Orléansville du Caudron 59 de la Compagnie aérienne française, piloté par Henri Fouques Duparc et venant d'Oran (FD)

Eté 1931 : vol à voile à Fromentin avec le planeur Eole (FD)

Un De Havilland Dragon *décolle pendant le meeting du 24 décembre 1933* (CM)

ORLÉANSVILLE (Alger), (Pil 6), (Alt. 140 m.), 2.762 Eur., 2.000 Ind. **Stationnement:** *réglementé.* **Voir:** Mosquée (A); Jardin public. — O: *Hippodrome* 3.

des Voyageurs, 57 r. du *Docteur Bouteloup*, Ch 20 à 90 Chfr 54,50 (bc) Serv 10 % (57 ch) 57 s.-s. 7 (wc) Garage 20 m. 0.04.

STOCK MICHELIN **Grand Gar. Henri Clément,** r. *d'Isly et de l'Aéro.* LITOKER. 0.10.

STOCK MICHELIN **Ets P. Adam et Cie.** FIAT, 1.51.

S. A. des Ets J. Vinson. DELAHAYE, PEUGEOT.

Lafage et Montès, r. *d'Isly.* 0.65.

Libraire: Sarlé, r. *d'Isly.*

Affreville 47 ① — Alger 227 ① — Charon 22 ② — Mascara 153 ④ — Miliana 96 ① — Oued Fodda 21 ① — Rabelais 42 ④ — Relizane 88 ③ — Tènès 53 ③.

Jean-Marie Ruamps (CM)

le service d'ordre est assuré par le lieutenant de Gendarmerie Boutonnet, le commissaire Romieu et l'inspecteur Théron. Le ravitaillement des avions est assuré avec efficacité par Blanc, de la Shell, et Montalti, de la Standard. Le matin, une manifestation réunit tous les invités à l'hôtel Baudoin en présence de Louis Clément (maire) ; Martinolles (architecte municipal) remercie alors les visiteurs au nom de l'Aéro-club.

L'après-midi, le meeting bat son plein devant une foule émerveillée. Le parachutiste Edmond Leducq effectue son numéro de trapèze sous un avion et saute à plusieurs reprises (Edmond Leducq, organisateur du meeting, fait cet hiver là une tournée dans toute l'Algérie, il en est à son 270ème saut). Une douzaine de pilotes font ensuite frémir les spectateurs par leurs acrobaties, avant de se livrer à une course aux ballonnets ; la journée se termine par un bal et un joyeux réveillon chez Lorendeaux.

En février 1934, Martinolles et Lafage présentent à l'assemblée générale un rapport d'activité satisfaisant. Le même mois, Georges Dumouchet va à Paris par le Maroc et l'Espagne ; Perez, Jean Pandolfi et Garcia font des voyages. Début 1934, le moniteur André Heinzelmann, de l'Entreprise nord-africaine d'aviation, vient d'Alger avec un *Luciole*, alors que le Potez 43 est momentanément indisponible, pour remplacer provisoirement Jacques Adam parti à Maison-Blanche. Il continue d'assurer l'entraînement d'Henri Pupier, André Solari, Georges Dumouchet, Alkermann, Georges Robert, Paul Duplan et Marceau Montagnié qui sont brevetés en avril et mai 1934 ; Jean Clément et Paul Bardot rejoignent les élèves-pilotes. Martinolles achète le Caudron *Aiglon* F-ANYZ et l'Aéro-club l'*Aiglon* F-AOGE. Le 27 mai, grande animation sur le terrain de la Ferme qui a été choisi comme aérodrome d'arrivée de la coupe du Gouverneur organisée par l'Aéro-club d'Algérie.

Entre-temps, l'aménagement de l'aérodrome se poursuit avec l'amélioration de la route d'accès et la construction d'un club-house avec bar, salle de repos, salle de réception, douche, toilettes et téléphone. Une voiture est mise à la disposition des visiteurs qui fréquentent, nombreux, le terrain de la Ferme.

Le bar commence à fonctionner en mars 1935 ; Jean-Marie Ruamps, venu de Relizane, passe le brevet de transport public et moniteur en avril et devient chef-pilote. En décembre, un avion sanitaire qui transporte un malade d'Orléansville, Camillieri, qui doit subir une intervention chirurgicale, est obligé de se poser en catastrophe dans le Zaccar à cause du brouillard ; Jean-Marie Ruamps et le docteur Morand sont légèrement blessés.

Orléansville, dont Auguste Rencurel devient maire en 1938, a été une des trois villes du département d'Alger à posséder un aéro-club. Sans atteindre l'importance des Aéro-clubs d'Algérie et de Blida, Les aiglons du Chéliff ont su aménager un aérodrome accueillant et maintenir une activité aéronautique sur un itinéraire fréquenté par tous les touristes aériens d'Afrique du Nord.

Devant un Luciole *: Rostaing et Henri Pupier* (CM)

Autour d'André Heinzelmann en veste de cuir : Boilet, Chambon, Bizot, Mme Bizot, X, Rouch et Henri Pupier (CM)

Les Aiglons du Chéliff autour de leur Potez 43 F-AMLC (CM)

17 - PHILIPPEVILLE

L'Aéro-club de Philippeville

Grand Hôtel et d'Orient, *pl. de Marcud*. Repas 6.16/18.16/18 (bne) Ch 25 à 60 Chfr 50 (bc) Serv 10 % (30 ch) 2 30 ⚓ 2 (wc) Garour ait. 0.51.

de France et de la Marine, 3 *r. Nationale*, (26 ch) 1 (wc) Rem ait. Hôtel France. 0.43.

Royal-Hôtel, 8 *r. Henri-Tessier*, 1

STOCK MICHELIN **Jean di Méglio**, Gar. de la Poste, *r. Nationale et rte de la Corniche*. CITROEN.

STOCK MICHELIN **Tauma**, 88 *r. Nationale*. DELAHAYE, PEUGEOT.

STOCK MICHELIN **Gori**, 47 *pl. Wagram*. 0.32.

STOCK MICHELIN **Gourgeon et Ch. Michalski**, *pl. des Chameaux*. 2.18.

Camilleri, *r. Antoine Allemand*. CHENARD et WALCKER, ROSENGART, TOUSSIN.

— Salord, *Quais*. 1.35.

— Ferrando frères, *r. Nationale*.

— S.A.M.A. Stè Algérienne de Matériel Agricole, *r. Blanchet*. AUSTIN, HOTCHKISS, MATHIS. 2.31.

— Régulasin, *r. Théophile Regnier*. BUICK, CHEVROLET. 3.19.

— Rox, *av. Raymond-Barrot*. Box

Rust et Donne, 41 *r. Gelebois*.

— Brisset et Grosso, 44, *r. Nationale*. 2.70.

— Gentile, 88 *r. Nationale*. 3.67.

Librairie:

Mme Coutelle, 8 *r. Nationale*. Mme Gehinger 33 *r. Nationale*.

Parodi frès, *r. Nationale*.

Bône 101 — Bougie 260 — Collo 74 — Constantine 84 — Djidjelli 164 — El Milia 96 — Guelma 60 — Jemmapes 32 — St-Charles 17.

L'Aéro-club de Philippeville est créé le 8 avril 1933 sous l'impulsion du sénateur maire Paul Cuttoli. Il n'a encore ni avion ni terrain, mais le conseil d'administration, formé autour d'un noyau d'anciens pilotes militaires et de notabilités, se met au travail - président d'honneur : Paul Cuttoli - président : Michel Trouilleur (pilote de réserve, ingénieur de l'usine d'électricité) - vice-président : Roger Duprat (pilote de réserve) - secrétaire général : Maurice Virion (pilote de réserve, ingénieur) - secrétaire adjoint : Georges Bourgarel (ingénieur) - trésorier général : Aulésy (observateur) - trésorier adjoint : de Bouyn (pilote de réserve) - assesseurs : Marcel Kaouki (minotier), Roger Grima, Nielli fils, Jean Diméglio, Laurens, Louis Morel (conseiller général, directeur de *La dépêche de Constantine*), Auguste Bel (délégué financier, agriculteur), Louis Cordina (agent maritime), Sauveur Pinelli (président de la Chambre de commerce), Jean Cordina (acconier), Henri Bourgarel (négociant), Martin Ferrando (matériaux), Louis Ghiringhelli (entrepreneur TP), docteur Henri Fabre, Paul Ledermann (avocat, président du Syndicat d'initiative), René Sicard, Marcel Ballot, Le Morvan, Sylvain Portolano (agent maritime), Forfert (ingénieur PC), Taboni, Sider, Jacquier, Schellenberg, Alphonse Guigues (horticulteur), Jean Charvet (imprimeur, directeur du *Rusicade*) et Joseph Xicluna (rédacteur en chef du *Philippevillois*).

Après bien des recherches, un terrain est finalement trouvé sur la propriété du comte d'Argence, près du village Valée, à 4 kilomètres sur la route de Jemmapes, rive droite de l'oued Saf-Saf. Le 26 juillet 1933, Gaston Pourcher, directeur de la Navigation aérienne, vient lui-même en avion visiter le nouvel aérodrome.

Le premier avion basé à Philippeville est le Caudron *Phalène* F-AMSL de Paul Planchat (agent Renault) qui arrive seulement en 1935 car les modalités d'acquisition du terrain ont été longues, après un montage financier entre l'Etat, la municipalité et le département. Dès son arrivée, ce *Phalène*, qui avait été exposé au salon de l'Aéronautique de 1934, est mis à la disposition du public pour des baptêmes de l'air ou des déplacements.

Aussitôt mis en service, l'aérodrome reçoit des visiteurs de tous les aéro-clubs voisins et également des militaires parmi lesquels, le 15 octobre 1935, le général Lacolley et le commandant Schmitter. La même année, le club achète un Caudron *Luciole* avec lequel le chef-pilote Louis Roidot, venu de Blida, commence à réentraîner les anciens pilotes militaires et à former de nouveaux pilotes : Paul Planchat, Robert Ferrando, Roger Grima et Albert Guvan.

Vue aérienne de Philippeville en 1933 (JB)

Le hangar de l'Aéro-club de Philippeville (BE)

L'équipage du Farman 199 Philippeville *de passage à Tunis-El Aouina, à son retour de Madagascar : Jean Laurent, André Robert et Gaston Génin* (LM)

Jean Diméglio, qui prend la suite de Michel Trouilleur à la présidence du club, est un ancien de l'aviation ; né à Philippeville en 1891, pilote de guerre, il a passé le brevet militaire numéro 2 795 le 6 mars 1917.

Un aéro-club est créé à Collo en 1935, sous l'impulsion du maire, Louis Eyme, qui dote la ville d'un aérodrome de 45 hectares, situé à 4 kilomètres, face à la mer dans la plaine des Ouled-Mazouz. Lors de l'inauguration de cet aérodrome, en janvier 1936, une fête aérienne est organisée avec la participation du capitaine Alexandre Bernard, venu de Maison-Blanche, et du chef-pilote Richard, de l'Aéro-club de Constantine.

Début 1936, Paul Planchat vend son *Phalène* au docteur Francis Lavillat, de Constantine, alors que l'aménagement du terrain se poursuit avec le balisage et la construction d'un club-house et d'un hangar pouvant abriter quatre avions. Des travaux sont entrepris pour porter la superficie de l'aérodrome à 55 hectares, avec deux lignes d'envol de 1 000 mètres et 950 mètres. Les frais d'achat du terrain se montent à 800 000 F et les frais d'aménagement à 700 000 F.

Ce n'est qu'en janvier 1937 que la situation administrative du terrain de Valée est réglée et qu'il devient aérodrome municipal. Tous les frais engagés sont couverts par un emprunt de la ville de 1 200 000 F et par des subventions de la Chambre de commerce, du département, du Gouvernement général et du ministère de l'Air, pour un total de 670 000 F. La municipalité fait de gros efforts pour cet aérodrome qui permet une desserte aérienne de l'arrière-pays, déjà orienté naturellement par son relief et ses voies de communications vers le port de Philippeville, au fond de la baie de Stora. Philippeville, débouché de Constantine sur la mer, a été créé en 1838 par le maréchal Valée sur l'emplacement de *Rusicade*, ancienne cité phénicienne, puis romaine.

En mars 1937, Louis Roidot quitte le club pour prendre la suite d'Albert Monville au Club aéronautique de Bel-Abbès, il est remplacé par Morandini. Deux avions sont basés sur le terrain, le *Luciole* et le Potez 58 F-AMZJ acheté à l'Aéro-club de Constantine.

Une convention conclue le 16 février 1939 entre la ville et l'Aéro-club charge le club de l'exploitation et de l'entretien de l'aérodrome dont la superficie est alors portée à 60 hectares.

L'Aéro-club de Philippeville, malgré la qualité des membres de son conseil d'administration, s'est constamment débattu dans des difficultés matérielles considérables, dues essentiellement à l'installation de l'aérodrome. Il est regrettable que ces problèmes l'aient empêché de connaître une activité en rapport avec les richesses de Philippeville et de son arrière-pays.

Le Farman 199 *Philippeville*

En janvier 1935, le Farman 199 F-ALHG devient célèbre en reliant Paris à Madagascar en 3 jours, 6 heures et 55 minutes. Il a à comme équipage Gaston Génin, André Robert et l'enseigne de vaisseau philippevillois Jean Laurent ; le Farman est baptisé *Philippeville* en l'honneur de ce dernier. Partis du Bourget le 19 janvier à 20 heures 47, les trois hommes arrivent à Tananarive le 23 janvier à 10 heures 05, après être passés par la Tunisie, l'Egypte et le Tanganyka. Le précédent record était détenu par l'équipage Goulette et Salel, avec le même avion baptisé alors *Saint-Didier*, en 4 jours, 7 heures et 30 minutes.

Le 18 novembre 1934 : le Potez 58 de l'Aéro-club de Philippeville en visite à Collo, sur l'aérodrome d'Ouled-Mazouz (AF)

18 - RELIZANE

L'Aéro-club de Relizane

RELIZANE (Oran). © (PH 4), Alt. 88 m.). 5.379 Eur., 8.644 Ind.
= Voir: Quartier indigène. = Env.: 80: Barrage sur la Mina, 4.
= Exc.: *Voir exc. n° 13.*

Paix, *pl. de la Mina*, (25 ch) Abri int St-Martin frères 0.50.
STOCK MICHELIN **Castillo et Badaroux**, *boul. V.-Hugo*. CITROËN. 1.32.
STOCK MICHELIN **Hernandez**, *boul. V.-Hugo*, 0.14.
STOCK MICHELIN **Ed. Teboul.**
S.A.M.A., *Sté Algérienne de Matériel Agricole r. des Marchés.* AUSTIN, HOTCHKISS, MAYRIS. 0.90.
— J. Badaroux, *boul. Victor-Hugo*. PEUGEOT. 1.21.
— Gabert, *10 r. du Tribunal*. RENAULT. 0.11.
ouguirat 21 — L'Hôtel 20 — Inkermann 43 — Mascara 65 —
Mostaganem 56 — Oran 133 — Orléansville 88 — Perrégaux 54
St-Aimé 35 — Tiaret 95 — Zemmora 21.

André Pin et son épouse (FD)

1934

Avec sa position privilégiée sur la route Alger - Oran, Relizane ne pouvait rester longtemps indifférente au mouvement qui, depuis 1930, se dessine en Algérie en faveur de l'aviation de tourisme. C'est avec enthousiasme que la population relizanaise accueille l'initiative de quelques fervents qui se réunissent une première fois le 20 février, sous la présidence d'Henri Saint-Martin, pour élire un comité chargé d'élaborer les statuts du futur aéro-club.

Le comité bénéficie de l'appui total de la municipalité puisque, dans sa séance du 21 février, le conseil municipal décide la création d'un aérodrome sur un terrain militaire, à 1 500 mètres du centre ville en bordure de la route d'Uzès-le-Duc. Un crédit de près de 100 000 F est voté pour la construction d'un hangar et d'un club-house ; un échange de terrain avec Gaubert permet de porter la superficie du terrain à 25 hectares.

Une journée de propagande est organisée avec un plein succès le samedi 24 février. Trois avions de l'Aéro-club de Mostaganem viennent évoluer sur la ville puis sont reçus sur le nouvel aérodrome par une foule importante ; de nombreux baptêmes sont donnés par les pilotes mostaganémois au cours de cette manifestation qui augure bien de l'avenir du futur aéro-club.

Le 5 mars, l'assemblée générale entérine les statuts et procède à l'élection du conseil d'administration de la nouvelle association qui prend le nom d'Aéro-club de Relizane - président d'honneur : Rivière (maire) - président : André Pin (architecte municipal) - vice-présidents : Dussaule et Esclapez (les fameuses confitures Escla) - secrétaire : Kellal (adjoint : Cotineau) - trésorier : Beaumet - assesseurs : Gaubert, Picard, Goillot, Goupy, Pascal Monreal et Lesimple.

Malgré la crise économique que traverse la région au moment de la création de l'Aéro-club, l'aérodrome connaît dès ses débuts une animation chaleureuse entretenue par de nombreuses journées de propagande organisées avec l'aide des aéro-clubs voisins.

Le 27 avril, arrive le premier avion relizanais : le Potez 36 F-ALNK acheté à l'Aéro-club d'Oranie par André Pin et Pascal Monreal ; il est rejoint rapidement par un autre Potez 36 acheté par Goillot.

L'école de pilotage commence à fonctionner avec ces deux avions, sous la direction du chef-pilote Jean-Marie Ruamps (breveté pilote militaire en 1925, Jean-Marie Ruamps a été un des pionniers du vol

Premiers baptêmes de l'air à Relizane avec un Nieuport-Delage 391 de la Compagnie aérienne française (à droite : Dussaule) (NF)

Le premier abri précaire de l'Aéroclub de Relizane (PN)

Le hangar définitif construit sur l'aérodrome en 1936 (AP)

à voile en métropole, notamment comme pilote d'essai de la Société française de vol à voile et de Bordeaux-Aviation pour les planeurs *Eole*). Cinq élèves commencent leur entraînement : Gaubert, Goillot, Pascal Monreal, Beaumet et André Pin. Les élèves-pilotes attendent patiemment leur tour sur le terrain ne possédant pour tout décor que la manche à air et un abri provisoire constitué de trois murs recouvert d'une bâche.

André Pin passe le brevet en juin, contrôlé par François Foguès et Marcel Descombes (d'Oran) et par les lieutenants Merlier et Renaud Wauthier du 2ème Groupe d'aviation d'Afrique.

Le grand bal du 15 décembre clos l'année.

1935

Un triste évènement vient troubler la vie de l'Aéro-club et l'enthousiasme des élèves : la casse des deux Potez, dont un détruit lors d'un rase-mottes un peu trop téméraire de Jean-Marie Ruamps. André Pin rachète alors le Potez 36 F-ALKF d'Albert (d'Oran) mais le club commence une longue pénitence qui ne se termine qu'avec l'arrivée, le 7 janvier, du Caudron *Pélican* F-ANKN qui traverse la Méditerranée avec l'équipage Pin-Choain-Francioni. Ce *Pélican*, avion sanitaire, est acheté avec les subventions accordées par les municipalités de Relizane, Zemmora, Zemmora-mixte et Mina-mixte et à l'aide d'un emprunt couvert par les membres de l'Aéro-club.

L'arrivée du *Pélican* donne lieu, le 20 janvier, à une grande manifestation aérienne à laquelle les aéro-clubs voisins apportent leur contribution. Le baptême se déroule au milieu d'une foule nombreuse ; le nouvel avion reçoit de sa marraine Mme Rivière, épouse du maire, le nom de *Rayon-d'argent*.

Lors de l'assemblée générale du 10 mars à la mairie, Cotinaud devient trésorier et Kellal secrétaire. La décision est prise de faire appel à André Costa comme moniteur afin de reprendre les leçons en vol à partir du 15 mars, car Jean-Marie Ruamps est parti à Orléansville ; André Costa vient deux fois par semaine et lâche Mich et Goillot, mécanicien du club, au mois de mai.

Les avions du club participent, le 27 octobre, aux fêtes de Zemmora données pour le retour du détachement du 2ème régiment de tirailleurs algériens. A cette occasion, le lieutenant-colonel d'Abrantès (ancien pilote de guerre) remet la croix de la Légion d'honneur à Edouard Deveny ; Victor Delrieu, maire, prononce une allocution alors qu'André Costa lance une gerbe sur le monument aux Morts.

1936

Fin 1935, les comptes de gestion et le budget 1936 sont approuvés à l'unanimité par l'assemblée générale. Des modifications sont apportées aux statuts et la crise oblige à baisser les cotisations ; un nouveau conseil d'administration de huit membres seulement est élu sous la présidence d'André Pin : Dussaule, Kellal, Cotineau, Goillot, Barthès, Beaumet et Picard.

L'absence d'élèves-pilotes entraîne l'arrêt des leçons en vol. Afin de trouver une solution pour relancer l'activité, une section d'aviation légère est créée, composée de Barthès, Mellet, Praly et Goillot.

L'activité reprend dans le courant de l'année alors que l'installation de l'aérodrome est terminée avec la mise en service d'un hangar, d'un poste de ravitaillement et du téléphone. André Costa a comme élèves Mme Pin, Roumieu, le docteur Delort, Barthès, Arroyo, Cotineau et Ivarra. Entre-temps, l'Aéro-club est fréquenté par tous les Relizanais pour des promenades ou des baptêmes et l'aérodrome reçoit la visite de nombreux équipages civils et militaires.

1937

Du 15 juin au 4 juillet, André Pin, accompagné de son épouse et d'Henri et Françoise Fouques Duparc, participe au rallye de la France d'Outre-mer et traverse quinze pays avec le *Pélican* ; il termine brillant premier de la région Afrique du Nord et deuxième au classement inter-club et au classement général. Une section modèles réduits est créée en octobre, l'excellent modéliste Roger Le Gall s'en occupe activement.


AÉRO-CLUB DE RELIZANE

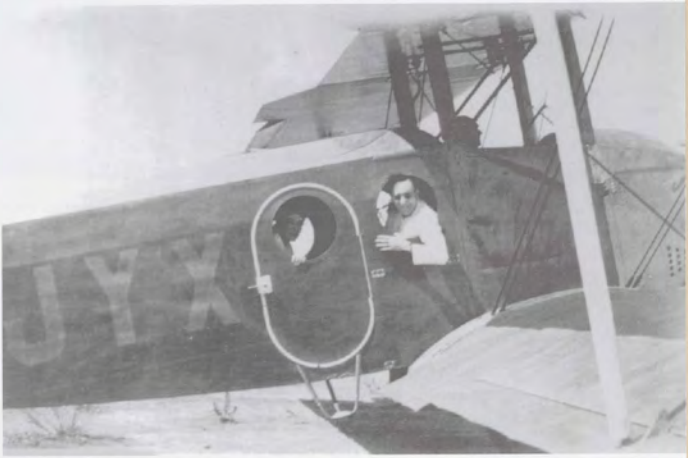
CARTE DE MEMBRE ACTIF

1937 N° 111

M Fouques Duparc Henri

LE TITULAIRE. LE TRÉSORIER. LE PRÉSIDENT.

Le Nieuport-Delage 391 de la CAF à Relizane (NF)



André Noël et son épouse (au centre) en visite chez des amis à Henri-Huc avec son Caudron 109 (AN)

1938 - 1939

Après l'assemblée générale du 24 avril, André Pin est toujours président - vice-présidents : Dussaulle et Barthès - secrétaire : Kellal (adjoint : docteur Delort) - trésorier : Cotineau - propagande : Sylvain Smadja.

André Noël arrive à Relizane comme chef-pilote le 30 avril, avec son Caudron C 109 F-ALVC qui est immédiatement mis à contribution pour la formation des élèves-pilotes. André Noël avait auparavant acquis une grande expérience du monitage à l'Aéro-club de Mascara ; sa venue relance l'activité du club auquel s'inscrivent de nouveaux élèves : Geolle, Guery, Clément Fouret, Roger Le Gall, Alibert, Léo Marguier (de Montgolfier), Desalos, Calvet et Dauzat. Le *Pélican* continue à voler activement pour des promenades, des baptêmes ou des évacuations sanitaires. Le docteur Delort, Barthès, Roumieu et Nouguier passent le 1er degré et Goillot le 2ème degré.

En novembre, André Noël part pour l'Aéro-club de Rabat afin de remplacer Albert Monville comme chef-pilote ; il continuera par la suite une belle carrière de pilote militaire et de pilote de ligne, presque toujours sous le ciel africain qu'il avait découvert à Mascara.

Plus de 200 heures de vol ont été réalisées en 1938 et cinq brevets ont été obtenus.

L'assemblée générale du 21 mai 1939 n'amène pas de changements dans la composition du conseil d'administration qui organise un grand bal le 18 juin.

L'Aéro-club de Relizane a eu la chance d'être animé par un président exceptionnel : André Pin. Les trois moniteurs de qualité qui se sont succédés : Jean-Marie Ruamps, André Costa et André Noël ont permis, dans un contexte économique difficile, d'obtenir de très bons résultats.

Le Caudron Pélican *F-ANKN* Rayon d'Argent *au cours du rallye de la France d'Outre-Mer, ci-dessous à Athène le 18 juin 1937 et ci-dessus à Guyancourt le 4 juillet 1937* (FD)

19 - SAIDA

Le Club aéronautique de Saïda

Saïda (Oran). © (PH 8), (Alt. 837 m.), 6.082 Eur., 5.789 Ind. = **Circulation:** *difficile du samedi après-midi au lundi à midi (marché arabe).* = **Stationnement: 8 fr. 50.** = **Douanes.** *Voir p. 301.* = **Env.:** S: ruines de la Saïda d'Abd-el-Kader 1. = **Exc:** NE: Cascades de Tiffrit 20.

Aïn-el-Hadjar 10 - Aïn-Sefra 264 - Le Kreider 80 - Mascara 73 - Le Télagh 77.

Rin, *av. Charrier,* (26 ch) 8 (we) Rem int 1 r Rin 0.04.

STOCK MICHELIN **Gar. Moderne, Belkacem,** *r. Gerycille* BERLIET. Delage. 0.79.

STOCK MICHELIN **David et Iguna,** *av. Gambetta.* 0.01.

STOCK MICHELIN **Cazès frères,** *pl. du Marché.* CITROËN, PANHARD. 0.09.

J. Bernard, Grand Gar., *r. d'Oran et Bézy.* RENAULT. 1.34.
— Abécassis, *r. du 4 Septembre* 0.98.
— Tourlot, *boul. Besombes.* FORD. 71.
Amsallem, *r. du 4 Septembre.* 1.33.

Librairie: Favier, *av. Gambetta.*

Le 6 décembre 1934 : Paul Jauffret à Colomb-Béchar (19)

1931

Le Club aéronautique de Saïda (CAS) est formé comme section du Club aéronautique de l'Oranie le 25 mai, sous l'impulsion du Syndicat d'initiative de propagande et de tourisme aérien, au cours d'une réunion qui se tient à la mairie. Président d'honneur : docteur Rhem (maire) - président : Jean Fumaroli - vice-présidents : Maurice Flinois et Iphraïm Tedji - secrétaire : Marcel Abécassis (garagiste) - trésorier : Jules Cazes (garagiste) - conseiller technique : Paul Jauffret - conseillers juridiques : Pivaty (avocat) et Lucien Traverse - assesseurs : Freychet (administrateur-adjoint), Lefébure (directeur de la station électrique) et Charles Renaud (ingénieur du service vicinal). La municipalité accorde immédiatement une subvention de 10 000 F au nouvel aéro-club.

Peu de temps après, le 24 juin, arrive le premier avion de la région : le Potez 36 F-ALJE, que Jean Fumaroli (agriculteur) ramène de Meaulte, accompagné d'Henri Fouques Duparc.

Jean Fumaroli sera, avec Paul Jauffret, parmi les principaux animateurs du Club aéronautique de Saïda ; il lui aura fallu beaucoup de persévérance, de désintéressement et de foi dans l'avenir de l'aviation de tourisme pour arriver à réaliser son rêve. Au cours du champagne d'honneur organisé sur le terrain où l'a attendu une foule enthousiaste, le docteur Rhem lui rend un vibrant hommage : *« Pendant que je serpentais, ce matin, tout au long de la route de Mascara à Saïda, je songeais combien sera courte l'étape pour ceux qui, après nous, n'emprunteront que la route des airs ! Et je me prenais à regarder le ciel, à scruter l'horizon, dans l'espoir d'y voir apparaître l'avion envolé de Tanger, où je le savais posé la veille. Et je pensais qu'il y a vingt-cinq ans, dans un bruit assourdissant, circulaient dans Saïda deux autos trépidantes et qu'aujourd'hui Saïda possède trois cents automobiles... Il y a deux mois à peine, le conseil municipal de notre ville, sollicité par de juvéniles ardeurs, épris lui aussi de progrès, donnait un terrain pour un aéroport. Aujourd'hui, le premier avion de Saïda vient de s'y poser. Mon cher Fumaroli, convaincu, guidé, entraîné par des hommes d'action énergiques et résolus, vous avez, le premier de vos concitoyens, réalisé le beau voyage Paris - Saïda en avion de tourisme. Je me fais l'interprète du conseil municipal et de la population en vous adressant les félicitations les plus chaleureuses. Il vous restera toujours la gloire de ce premier voyage, mais, demain, d'autres vous imiteront et dans dix ans Saïda aura plus de trente avions, et de jour et de nuit, sur notre aéroport, importante étape de la route*

Le 21 août 1931 à Rabat : Jean Fumaroli et André Lamur (FD)

Le 21 août 1931 à Rabat : Henri Fouques Duparc, Jean Fumaroli, Maurice Flinois, André Lamur et un journaliste (FD)

Le 17 juillet 1932 : baptême du Luciole Ville-de-Saïda (FD)

aérienne du Sud, s'élèveront et se poseront les grands oiseaux migrateurs. Nous venons de vous suivre dans votre beau voyage, quelques-uns d'entre nous avec le regret qu'ont les anciens d'être nés trop tôt, d'autres avec le désir de vous imiter au plus vite. Je salue en vous, Henri Fouques Duparc, en vous, Jean Fumaroli, les qualités impérissables de la race : Courage, Confiance, Ténacité ! ».

Saïda, dernière ville du Sud-Oranais aux marches des Territoires du Sud, se trouve dotée, grâce au efforts du Syndicat d'initiative de propagande et de tourisme aérien, présidé par Adrien Nicolazo, d'un aérodrome de 45 hectares, sur la propriété Flinois et les terrains communaux loués par la municipalité (aérodrome *Nazereg-Flinois*). La décision d'aménager le terrain avait été prise par le Syndicat le 27 juin. Le premier hangar est terminé au mois d'octobre. D'un grand interêt sur la route aérienne de la pénétration saharienne, cet aérodrome permet aux touriste aériens et aux équipages militaires de trouver abri, ravitaillement en essence, huile et boissons, ainsi que l'indispensable téléphone.

Le 6 septembre, Henri Fouques Duparc vient d'Oran avec son Potez 36 pour une journée de baptêmes à Aïn-El-Hadjar. Le même mois, Maurice Flinois est lâché à Oran puis passe le brevet le 24 décembre à Sidi-Bel-Abbès, ainsi que Jean Fumaroli.

Le Club aéronautique de Saïda devient rapidement indépendant du Club aéronautique de l'Oranie. Le président et les membres du club se dépensent sans compter, alors que le docteur Rehm et le conseiller général Hamida Kaddour lui apportent une sollicitude constante.

1932

Jean Fumaroli, qui a détruit son avion au cours d'un atterrissage forcé à la ferme David (à côté du cimetière) à la suite d'une panne d'essence, rachète le Potez 36 F-AJYQ d'Henri Fouques Duparc le 25 janvier (il le revendra lorsqu'arrivera le Caudron *Phalène* du club).

Le premier avion de l'Aéro-club, le Caudron *Luciole* F-ALYE *Ville-de-Saïda* arrive en juillet. Il est baptisé le 17 juillet par sa marraine, Madame Rhem, au cours d'une fête rehaussée par la présence des autorités civiles et militaires, dont le général Rollet, inspecteur de la Légion étrangère.

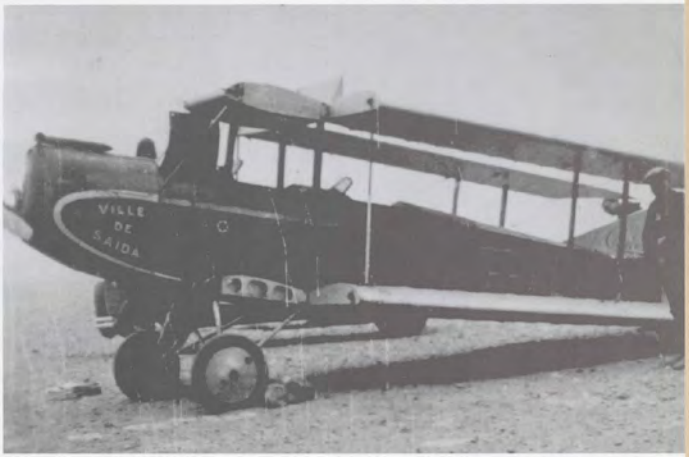
Dès l'arrivée du *Ville-de-Saïda*, une dizaine d'élèves-pilotes s'inscrivent au club ; l'exemple de Jean Fumaroli et Maurice Flinois a porté ses fruits et a créé une vive émulation. Paul Jauffret, mécanicien et ancien pilote militaire, s'occupe de l'école et passe le brevet de pilote de transport public qui lui permet d'exercer comme moniteur. Les premiers résultats sont obtenus, début novembre, avec les succès au brevet de Charles Renaud, Henri Lang, Benayoun, Maurice Amsallem et Belkacem Mekati, premier pilote musulman d'Algérie.

Marcel Peyre (viticulteur) prend la présidence du club - vice-présidents : Jean Fumaroli et Maurice Flinois - trésorier : Iphraïm Tedji - conseiller technique : Paul Jauffret - membres du conseil : André Sabaton (ingénieur), Maurice Amsallem (commerçant), Jean Castagnoni (ingénieur TP) et Adrien Nicolazo (commerçant). Un deuxième hangar est construit durant l'été.

1933

L'expérience de Paul Jauffret et sa connaissance du Sud-Oranais l'amènent à participer aux recherches d'avions disparus. Il est appellé par la préfecture, le 19 janvier, pour rechercher Lady Bailey qui a disparu après avoir quitté Oran le 17 janvier en tentant de relier Londres au Cap par la route saharienne avec son De Havilland *Puss Moth*, sur les traces d'Amy Mollisson. Paul Jauffret et Jean Fumaroli patrouillent toute la journée dans la région de Géryville et du chott Chergui. Ils sont rejoints à Bouktoub par Henri Fouques Duparc et Yvon Milhe-Pouttingon qui, selon les derniers renseignements, orientent les recherches vers El-Abiod tandis que Marcel Faure arrive d'Oran en renfort, ainsi que Georges Alberge et Louis Gazaniol (de Sidi-Bel-Abbès). Alors que les pilotes dînent chez Pierre Vincent à Géryville, ils apprennent que l'aviatrice a été retrouvée par une patrouille de l'Aviation militaire de Gao à 20 kilomètres au sud de Tahoua, entre Gao et Kano (à la suite de cette aventure, Lady Bailey abandonnera son raid et remontera sagement vers Londres).

Le casse-croûte du dimanche : Joseph Ortega, Georges Jauffret, Camille Barthèt, René Veillou, Alexis Nicolazo, Paul Jauffret et Adrien Nicolazo (PJ)



Le 20 janvier 1933 : à la recherche de Lady Bailey, le Ville-de-Saïda *va passer la nuit à Bouktoub dans le vent de sable, les ailes repliées* (PJ)

Le Potez 36 de Jean Fumaroli, également à la recherche de Lady Bailey, va passer la nuit contre le mur du cimetière de Bouktoub, les ailes repliées (PJ)

Le ville-de-Saïda *à Bouktoub, à la recherche de Lady Bailey* (FD)

Chez Vincent à Bouktoub : Henri Fouques Duparc, Paul Jauffret et Jean Fumaroli (FD)

Le 1er mai, Paul Jauffret est envoyé, toujours par la préfecture d'Oran, à la recherche du Potez 43 piloté par Marcel Faure, dans lequel se trouvent Mme Delessalle et Gerbaud, chef de cabinet du préfet. Mme Delessalle, artiste peintre renommée, suit son mari, député et rapporteur du budget de l'Air, qui se déplace en avion militaire avec Henri Fouques Duparc pour une tournée d'inspection et de conférence. Les deux avions sont pris par un fort sirocco dans le Sud-Oranais. Henri Fouques Duparc et Charles Delessalle ont la chance de pouvoir se poser à Aïn-Sefra, alors le Potez 43 arrive *in-extremis* sur le terrain de secours de Bou-Guern. Paul Jauffret aperçoit l'avion recouvert de sable puis se dirige vers Méchéria où il retrouve Mme Delessalle qui avait été ramenée chez Gaussens par les moghaznis de la commune mixte. Au retour, les époux Delessalle se retrouvent à Saïda. A la suite de ces péripéties, le terrain de Saïda prendra le nom d'aérodrome *Delessalle*.

En juillet, le club reçoit le Caudron *Phalène* F-AMKK *Ville-de-Saïda-2*, rouge et noir, convoyé par Clément, pilote de la Société Caudron. Paul Jauffret rachète alors le *Ville-de-Saïda-1* pour assurer les besoins de son école.

L'activité se maintient durant l'été, plusieurs pilotes s'entraînent seuls ou en double-commande : Freychet, Iphraïm Tedji (commerçant), Jean Guindos, Veuillon (maire d'Aïn-el-Hadjar), Pierre Vincent (agriculteur), Maurice Fourcade (représentant), Camille Barthet (industriel), Charles Renaud (ingénieur TP), Stany Garrigue (agriculteur), Henri Lang (taxi), Jules Dupieux (notaire et ardent propagantiste de l'aviation), Roger Galland (boulanger, ancien pilote militaire), Jean Chevalier (agriculteur) et Marcel Maurel (entrepreneur, ancien pilote militaire).

Le 15 septembre, Camille Barthet, Georges Jauffret, Alexis Nicolazo et Hosni Benchora passent le brevet. Avec eux, ce sont douze pilotes brevetés par l'Aéro-club depuis sa création. Le même mois, plus de deux cents baptêmes sont donnés aux nombreux Saïdéens qui profitent également des avions du club pour voyager vers toutes les villes du d'Afrique du Nord.

Le 17 septembre, à l'occasion des fêtes de Saïda, un grand meeting est organisé auquel sont invités tous les aéro-clubs d'Oranie. René Lefèvre fait partie des équipages venus d'Oran, Sidi-Bel-Abbès, Lamoricière, Mascara et Mostaganem. L'Aéro-club veut également récompenser l'équipage oranais vainqueur du Tour de France aérien. Dès leur arrivée, les pilotes et leurs passagers sont reçus à un apéritif offert sur le terrain, animé par l'orchestre de la Légion étrangère. Un grand banquet réunit ensuite tout le monde puis, l'après-midi, c'est le retour sur l'aérodrome *Delessalle* où une foule dense admire les évolutions de Marcel Faure sur Potez 43, d'André Costa sur *Luciole* et des pilotes du Club aéronautique de Saïda. La fête à peine terminée, une tornade s'abat sur la région et emporte le toit d'un hangar de l'Aéro-club, causant de gros soucis au trésorier.

Le 15 septembre 1933 : repas offert le jour des épreuves réussies des brevets de Belkacem Mekati, Hosni Benchora, Camille Barthet, Alexis Nicolazo et Georges Jauffret (PJ)

Le 15 septembre 1933 : les nouveaux brevetés devant leur avion-école (PJ)

Le 17 septembre 1933 : l'aérodrome le jour du meeting, quelques instants avant la tornade qui emportera le toir du hangar (PJ)

1934

En février et mars, le mauvais temps et d'abondantes chutes de neige entravent l'activité du club ; il faut cependant signaler le passage en avion de deux politiciens oranais en tournée électorale vers le sud : Paul Saurin et Pascal Muselli (président du conseil général), en Farman 402 piloté par André Costa. Paul Saurin, député, passera le brevet de pilote et interviendra fréquemment en faveur de l'aviation légère en Algérie

Le 8 avril, Paul Jauffret et son frère Georges se rendent à Méchéria avec le Caudron *Luciole* afin de donner des baptêmes de l'air. Devant l'enthousiasme de la population, l'Aéro-club de l'Antar et des Hamyans (noms du massif montagneux et de la tribu de la région) est formé dans cette ville sous la présidence de Deshayes - vice-présidents : Martinez, Rodriguez, Tahar Ben Ziane, Hadj Radjah et Ben Myara - secrétaire : Lucien Buisson (adjoints : Barre et Bonillo) - commissaire : Saladin - conseiller technique : Edgar Fenech - trésorier : Falguères - assesseurs : E. Barranco, J. Emsellem, Cloarec et Ahmed Ben Ziane. Lapassat s'occupe de l'entretien de l'aérodrome. L'école de pilotage est installée sur le terrain de La Hellerie (à deux kilomètres et demie en direction de Géryville) sous la direction de Paul Jauffret. Trois élèves, rapidement formés, sont brevetés le 30 juin : Lucien Buisson (instituteur), Gasbaoui Kadda (chauffeur) et Edgar Fenech.

Le 5 octobre, à l'occasion des fêtes hippiques de Méchéria, Paul Jauffret rencontre le colonel Trinquier (directeur des Territoires du Sud) qui préside les fêtes et arrive à la convaincre de faire venir de Sétif un hangar militaire qui sera monté sur l'aérodrome de La Hellerie. Edgar Fenech, administrateur-adjoint, prend la suite de Deshayes, décédé le jour même du meeting. Parmi les autres membres de l'Aéro-club, se trouvent : Radda Abdeslem, Navarre (adjoint de l'administrateur) et Plait (chef d'annexe).

Paul Jauffret, infatigable, poursuit sa prospection jusqu'à Colomb-Béchar où, le 17 octobre, il crée une école de pilotage à laquelle s'inscrivent une douzaine d'élèves-pilotes civils et militaires, dont Alexandre Stalder (transporteur), Marcel Abecassis (hôtelier), Lucien Leport (directeur de la Transsaharienne) et le sergent Vincent. Onze pilotes seront brevetés durant le week-end du 18 et 19 mars 1935.

Entre-temps, l'activité continue sur l'aérodrome de Saïda, un nouvel élève-pilote s'inscrit durant l'été : Marcel Martinez. Le 2 novembre, Paul Jauffret lance une gerbe sur le monument aux Morts en hommage aux héros de l'air et aux morts de la Grande Guerre. Marcel Flinois abandonne l'aviation et revend son Potez 36 F-ALKB à Alexandre Stalder.

A la fin de l'année, Paul Jauffret achète un deuxième *Luciole* (F-AMCO) à Mascara afin de subvenir aux besoins de plus en plus pressants des trois écoles de pilotage qu'il a montées le long de la route du Sud.

Le 29 novembre 1933 : Paul Jauffret et Jean Fumaroli en panne avec le Phalène *F-AMKK dans la forêt de Zech* (PJ)

Le Luciole *en grande visite par Paul Jauffret dans les installations de l'Aéro-club* (PJ)

Présentation du Luciole *après son remontage* (PJ)

Le 27 novembre 1933 : Paulouin, élève-pilote de Paul Jauffret à Aïn-Sefra (DR)

Le 30 octobre 1934 : le plein du Luciole *à Béni-Ounif, en route pour Colomb-Béchar* (PJ)

1935

Le 24 mars, le Club aéronautique de Saïda est endeuillé par l'accident mortel de Jean Fumaroli et Marcel Martinez sur l'aérodrome. Jean Fumaroli a imposé au Caudron *Phalène* de l'Aéro-club des efforts trop importants qui ont entraînés la rupture d'une aile en vol et la chute.

Avec Jean Fumaroli, disparaît un des pilotes les plus actifs d'Algérie ; il avait fait de grands voyages au Sahara et dans toute l'Afrique du Nord avec, notamment, Henri Fouques Duparc et le docteur André Lamur.

Toujours sous l'impulsion de Paul Jauffret, un aéro-club est formé à Aïn-Sefra le 27 novembre - président : Marcel Desbruns (d'Oran) - vice-présidents : Clément et Gaget - secrétaire : Premier - trésorier : Olvek - commissaire général : Paulouin.

De 1936 à 1939

En janvier 1936, l'armée offre un Caudron C 59 qui sera détruit dans le hangar par un incendie ; le même mois, la ville décide la municipalisation de l'aérodrome. Maurice Fourcade et Jean Castagnoni s'inscrivent en avril comme élèves-pilotes.

En septembre, les frères Jauffret survolent, chacun dans un Caudron *Luciole*, la cérémonie d'inauguration du monument aux Morts d'Aïn-el-Hadjar.

En 1937, Garistani remplace Marcel Peyre à la présidence du Club aéronautique de Saïda. Garistani, lui-même pilote, maintient l'Aéro-club sur sa lancée. Les pilote continuent à effectuer de fréquents voyages vers tous les aérodromes d'Afrique du Nord. Tous les dimanches, la population saïdéenne fréquente l'aérodrome et profite des baptêmes de l'air et de l'ambiance amicale qui y règne. De nombreux touristes aériens, venus de tous les horizons, fréquentent l'aérodrome *Delessalle*, escale privilégiée sur la route du Sud.

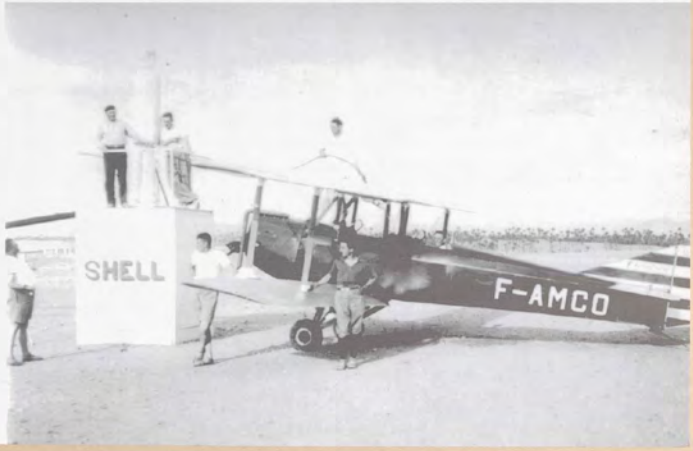
Paul Jauffret et Stany Garrigue achètent le Farman 403 F-AOOE, alors que le Farman 402 F-AMXZ *Jean-Mermoz* arrive en mars pour l'Aéro-club. Bozio, Jean Castagnoni, Duran, Maurice Fourcade, Ramona volent en double-commande.

Le 20 mars 1938, un équipage du Club aéronautique, composé de Jules Dupieux, Mlle Racineux et Lafaye, se rend à El-Goléa pour assister à la consécration, par Monseigneur Nouet, préfet apostolique du Sahara, de la première église édifiée au Sahara (près de la tombe du Père de Foucauld). Le docteur Jean Salasc passe le brevet en août.

La guerre arrive avant que la prophétie du docteur Rhem ait pu se réaliser mais, en sept années seulement, le Club aéronautique de Saïda, appuyé par toute la population, a donné à tout le grand Sud-Oranais, sous l'impulsion de Jean Fumaroli et Paul Jauffret, un remarquable élan aéronautique, étendant son influence jusqu'à Colomb-Béchar.

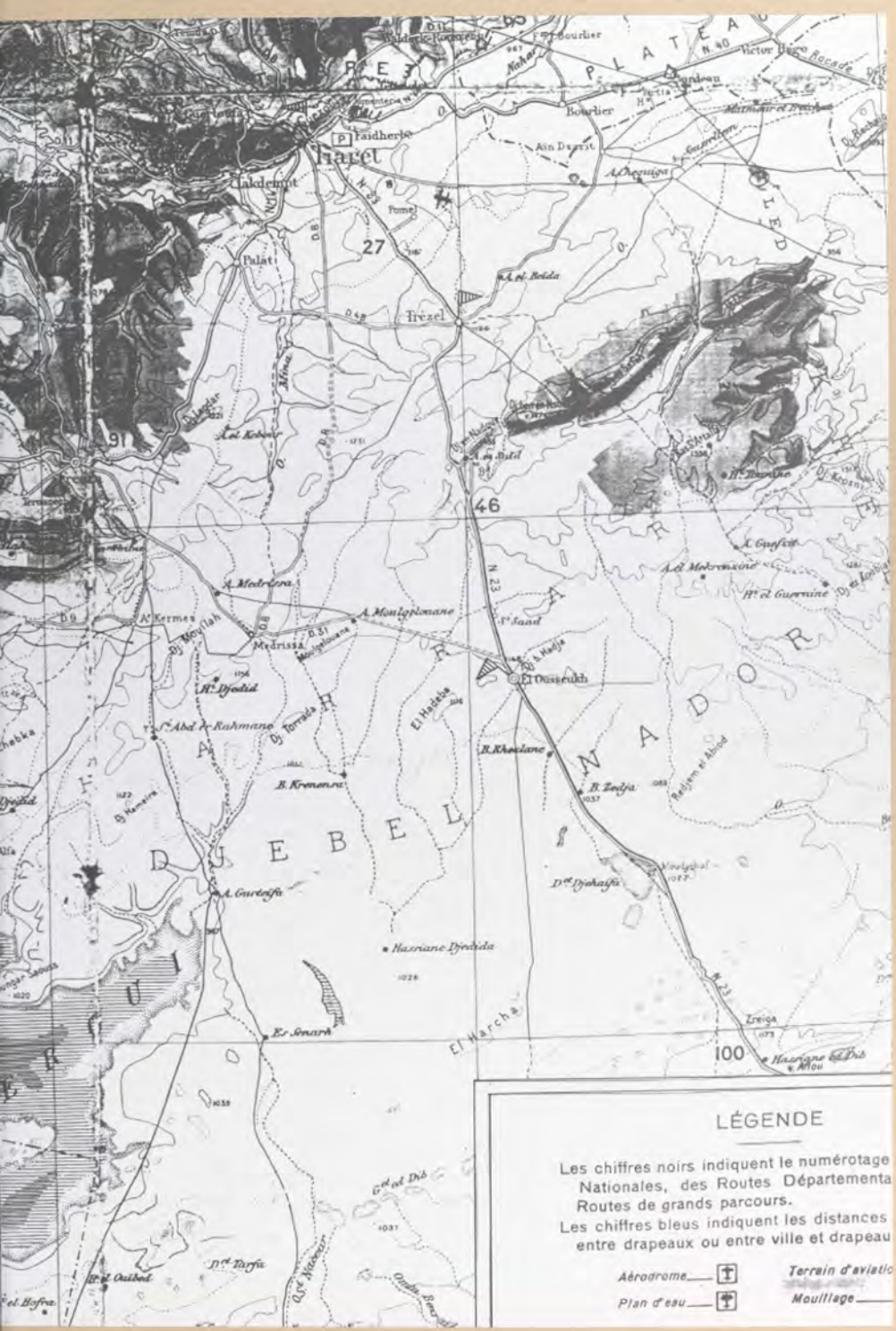
L'Aéro-club de l'Antar et des Hamyans à Méchéria le 1er mai 1934 : Lucien Buisson, Radda Abdeslem, Edgar Fenech et Paul Jauffret (PJ)

Première installation à Méchéria : le hangar en toile, monté avec de rails de chemin de fer (PJ)



Ravitaillement du Luciole *à Béni-Abbès* (PJ)

St Denis du Sig
El Bordj
Mascara
Maoussa
St André
N. 14
Matemore
Cacheron
Dombasle
Tizi
Froha
64
Zelamta
Thiersville
Ain Fekan
Malrir
Lamoricière
Oued Taria
Dominique Lucadur
N. 14
Balloul
A. Guerrif
Dj el Guentas
Berthelot
Saïda
Ain-el-Hadjar
A. Tebouda
A. bou Atrous
Ad de Bou Rached
El Kebba
Wagram
Tafraoua
N. 6A
El Bahrout
Kreltallah
El Hadeur
86
Pts de Sfid
Ad de Mouley A.E.K.
Ad El Beida
de Modabah
El Mai Bl
N. 6
Oglat Tout
Ad de Tin Braham
Dts el Korch
Pts el Madani
Ad & Pt el Madani
Debdeb bou Bahar
Hamiet el Begag
Kef el Zerzour
R E Z A I N A
H A S S A S N A
D J A F R A
S A I D A


LÉGENDE
Les chiffres noirs indiquent le numérotage
Nationales, des Routes Départementa
Routes de grands parcours.
Les chiffres bleus indiquent les distances
entre drapeaux ou entre ville et drapeau
Aérodrome
Plan d'eau
Terrain d'aviatio
Mouillage
Tiaret
Faidherbe
Bourlier
Ain Dzarit
Tiezel
Palat
Medrissa
El Oussrukh
Djebel Nador
Harriane Djedida
Ez Senarh
El Harcha
Zeiga
Haouigne
Mou
Victor Hugo
Rocade
27
46
91
100

20 - SETIF

L'Aéro-club de Sétif

SÉTIF (Constantine), ⊲⊳, (Pil 7), (Alt. 1.100 m.), 8.925 Hab., 21.556 Ind. = Voir: Musée (*de 8 à 11 h. et de 13 à 17 h. ou 19 h. 30, selon la saison*) (A); Pl. Barral (bains romains) (14). = Env.: NO: Tombeau de Scipion 1,8. = Exc.: voir *exc. n° 19.*

🏨 de France, *13 r. de Constantine*, (70 ch) 🛏 8 70 🚿 3 🚽 (wc) Gar 🅿 U ₽ 43.

🏨 Touring Hôtel (meublé) (20 ch) 🛏 2 🚽 (wc) Gar 10 m 🅿 U ₽ 1.40.

🏨 de Paris, *r. de Constantine*, (18 ch) 🛏 8 18 🚿 🚽 (wc) ₽ 2.09.

STOCK MICHELIN **Collet frères,** 🚲, *r. de Constantine et 15 r. du 81e de Ligne.* RENAULT 🅿 ₽ 0.27.

STOCK MICHELIN **Chiofolo Arthur,** 🚲 *r. Cardinal-Lavigerie.* 🅿 ₽ 2.03.

STOCK MICHELIN **Dirat et Camillieri,** Central gar., *7 r. du duc d'Aumale.* BERLIET. 🅿 ₽ 41.

STOCK MICHELIN **J. Chiofolo, Gar. Moderne,** *r. Cardinal-Lavigerie.* CITTIN. 🅿 ₽ 1.92.

STOCK MICHELIN **Ignorra,** *14 r. Trajan.* DONNET, LATIL. 🅿 ₽ 2.38.

STOCK MICHELIN **Tomassini,** *Faubourg de la Gare.* DELAHAYE. PEUGEOT. 🅿 ₽ 1.98.

Chiofolo frères, *1 pl. Nationale.* HOTCHKISS. 🅿 ₽ 2.33.
— Jannet, *8 r. de Constantine.* LEC COURT. 🅿 ₽ 1.60.
— Sté Sétifienne, Vincent et Cie, *r. des Jardins.* FORD. 🅿 ₽ 1.87.
— Grech, *1 r. St-Augustin.* UNIC. 🅿 ₽ 2.52.
— Provezat, *1 r. d'Alsace.* 🅿 ₽ 1.27.
— Schott, *81 r. Tertullien.* 🅿.
— Laporte, *8 r. Cardinal Lavigerie.*

Libraires:

Mesquida, *r. de Constantine.* A. Monin, *18 r. Vallée.*

Alger 308 ⓔ — Ampère 51 ⓑ — Batna 142 ⓑ — Bordj-bou-Arréridj 65 ⓑ — Bougie 112 ⓓ — Constantine 126 ⓑ — Djidjelli 140 ⓓ — Kerrata 51 ⓓ — St-Arnaud 26 ⓑ — Souk-el-Tenine 78 ⓓ.

L'Aéro-club de l'Est-Algérien est créé le 1er février 1923 avec l'appui de nombreuses personnalités, et surtout grâce à l'aide du 3ème Groupe d'Aviation d'Afrique basé depuis longtemps à Sétif et commandé par une vieille tige : le capitaine Louis Battini (brevet militaire numéro 32). Le programme du club, dont le siège social est à la garnison du 3ème Groupe, est ambitieux : « *Acquisition de deux ou trois avions et d'un ou deux planeurs, achat de postes radiotéléphoniques et radiotélégraphiques et installation sur le terrain d'El-Hassi* ». Malheureusement, cet élan est prématuré et le beau projet destiné à « *développer le goût du tourisme aérien dans la province de Constantine* » avorte rapidement.

Le flambeau est repris par un garagiste : Emile Bonin, qui s'installe à El-Hassi (premier aérodrome militaire, à sept kilomètres de Sétif sur le route de Saint-Arnaud) avec un vieux Nieuport (moteur rotatif Rhône 80 chevaux) et le titre de chef-pilote de l'Aéro-club de l'Est-Algérien. Il donne quelques baptêmes de l'air puis l'Aéro-club tombe en veilleuse. Emile Bonin part pour Alger où il trouvera la mort dans un accident d'avion et les Sétifiens doivent se contenter d'admirer les Bréguet 14 du 3ème Groupe.

1933

Le meeting du 9 juin 1930, organisé à l'occasion de l'année du Centenaire, rasssemble plusieurs milliers de spectateurs. Le plateau est de qualité avec Maryse Bastié, Michel Détroyat, Max Knipping, Mauler et René Lefèvre ; mais ce n'est qu'en 1933 que l'Aéro-club se réveille sous le nom d'Aéro-club de Sétif. Autour du capitaine Pierre Domerc, commandant le 3ème Groupe et ardent promoteur de l'aviation légère en Algérie, un solide noyau d'enthousiastes se forme avec l'adjudant Berland qui est prêt à assurer l'instruction en vol, l'ébéniste Charles Baldacchino et ses fils qui se dévouent à la cause du club et Pierre Barral, agriculteur au Meslough, qui se démène pour réunir les fonds nécessaires à l'achat d'un avion. Les promoteurs se réunissent souvent chez Roger Malvezin pour jeter les bases du nouvel aéro-club qui compte alors cent-vingt membres. Le conseil d'administration est formé sous la présidence de Pierre Barral - vice-présidents : Roger Malvezin et Louis Dussaix - trésorier général : René Gerbaud - trésorier : René lapoirie - secrétaire : Mondon - assesseurs : capitaine Pierre Domerc, René Carbonel et Roland Talabot.

Pierre Barral voit ses efforts concrétisés lorsqu'il ramène fièrement, en février, le premier avion de l'Aéro-club : le Caudron *Luciole* F-AMDQ, accompagné du capitaine Pierre Domerc. Le

Février 1933 : arrivée de Pierre Barral et du capitaine Pierre Domerc avec le Luciole *F-AMDQ* Mektoub (PB)

Le président Pierre Barral et le capitaine Pierre Domerc (PB)

Mars 1933 : l'équipe de vol à voile et le planeur Eole (PB)

nouvel avion est baptisé *Mektoub*, dans l'espoir de conjurer le mauvais sort, par sa marraine, Mlle Audureau. L'Aéro-club peut enfin démarrer son activité, fort de l'enthousiasme de ses membres et de l'appui technique du 3ème Groupe, sur le nouveau terrain militaire d'Aïn-Arnat qui vient tout juste d'être aménagé.

L'adjudant Berland commence aussitôt l'instruction des premiers élèves : Pierre Barral, Marcel et Louis Dussaix (agriculteurs), Maurice Schembri, René Canet (le doyen du club), Charles Dahmen (agriculteur), Roland Talabot, Georges Attard et Mme Domerc. Une section vélivole démarre également en mars, avec l'arrivée d'un planeur *Eole* construit par la Société française de vol à voile

Une recrue de marque arrive en juin au 3ème Groupe avec son Farman 190 F-AJTS : le capitaine Renaud Wauthier, célèbre par ses raids et ses voyages jusqu'au Ténéré.

1934

Les résultats ne se font pas attendre. Le dimanche 6 mai, une commission présidée par le capitaine Pierre Domerc, délégué de l'Aéro-club de France, se réunit sur le terrain d'Aïn-Arnat pour faire passer le brevet du 1er degré à Pierre Barral, Marcel Dussaix, Charles Dahmen, Maurice Schembri et René Canet. Ces brevets sont arrosés comme il se doit à l'hôtel de France le 8 mai, en présence du capitaine Delcroix, commandant le 3ème Groupe, et de Joseph Baldacchino, Gilbert Maroix, René Lapoirie, Chêne, Roger Malvezin, Paul Delpon (Shell), Filippi (Standard), André Canet, René Carbonnel, Maurice Egret, l'adjudant César Santoni et Louis et Noël Barral. Le capitaine Pierre Domerc, qui s'occupe toujours activement de l'Aéro-club, profite de cette réunion pour exposer la situation et demander à tous les membres un effort accru.

Mme Domerc, Noël Barral, Louis Dussaix et Roland Talabot continuent à voler en double-commande.

Le 4 mai, le club a le plaisir de recevoir Dieudonné et Mary Costes, en voyage en Afrique du Nord. Durant l'été, Mme Domerc (épouse du capitaine) passe le brevet ; elle est la seconde femme pilote du Constantinois.

1935

La destruction du *Mektoub* en janvier cause de gros problèmes à l'Aéro-club qui se met en veilleuse. Pour leur dévouement à la cause aéronautique, les moniteurs Berland et Edmond Ballin reçoivent la grande médaille de l'Aéro-club de France la 21 mars.

Le 5 août, un enfant de Sétif, Marcel Cogno, pilote d'essais, est victime d'un accident mortel à Villacoublay aux commandes de l'avion stratosphérique Farman F 1001. Les membres de l'Aéro-club et tous les Sétifiens ressentent avec émotion cette disparition qui affecte une famille bien connue, propriétaire de l'hôtel de Paris ; toute la population assiste aux obsèques du grand pilote.

1936

L'appui du 3ème Groupe est toujours important ; le 11 janvier, débutent les cours de l'école prémilitaire de mécanique et de radio dont s'occupent le sergent-chef Vallet et le sergent Ciabrini, qui aident également à l'entretien du matériel. Les cours ont lieu à la Maison de l'agriculture, rue Massinissa. En juillet, le capitaine Tauriac, de la base de Blida, viendra faire passer les examens ; André Canet, Travail, Bernard, Gaston Breughe et Dordron réussiront brillamment les épreuves.

Entre-temps, Pierre Barral, entraîné par l'enthousiasme des constructeurs amateurs, construit lui aussi son *Pou du ciel* avec l'aide de Charles Baldacchino. Le premier vol du *Pou* sera aussi le dernier et Pierre Barral s'en tirera avec quelques égratignures.

L'Aéro-club redémarre en février avec l'achat du Caudron *Luciole* F-ALDE de Jean Garelly (d'Alger). L'adjudant Berland quitte Sétif, il est remplacé, au poste de chef-pilote, par l'adjudant Edmond Ballin, originaire de Saint-Arnaud. De nouveaux élèves-pilotes s'inscrivent, dont Henri Carbonnel et les frères Chebanier.

Le constructeur Henry Farman et le pilote d'essais Marcel Cogno (GO)

La famille Cogno lors de l'enterrement de Marcel (GO)

1937 : Charles Baldacchino aux commandes du Pou du ciel *construit avec l'aide de Pierre Barral* (RB)

Pierre Barral devant l'atelier Baldacchino avec des éléments du Pou du ciel (PB)

Le Mektoub *en essais moteur devant l'atelier Baldacchino, après réparation* (PB)

Un deuxième avion est acheté à Gustave Wolf (de Constantine) : le Caudron *Pélican* F-AMKA, quadriplace destiné aux voyages, aux baptêmes et aux évacuations sanitaires. Ce *Pélican* sera souvent mis à contribution pour des évacuations vers les hôpitaux de Constantine ou d'Alger. Les infirmières bénévoles du comité local de la Croix-rouge n'hésitent pas à prendre place dans l'avion pour assister les malades.

1937

Le dimanche 7 février, l'Aéro-club organise une grande manifestation aérienne pour marquer son nouvel essor. De nombreuses personnalités sont invitées : les parents de Marcel Cogno, le maire Lucien Masselot, le conseiller général Horace Carra, le lieutenant Schneider commandant la base d'Aïn-Arnat, le président du tribunal Campocasso, les adjoints au maire Charles Brincat et Charles Imbert, les conseillers municipaux Amédée Briffa et Philippe Casanova, le président des mutilés Georges Demangeon, le président des officiers de réserve Paul Sebe, le capitaine Leduc de la Gendarmerie et Mme Attard-Bouhadjar (épouse de Jean Attard, agriculteur), présidente de la Croix-rouge. Le capitaine Pierre Domerc, muté en juin à Blida, arrive en *Phalène*.

Le même jour a lieu, sur tous les aérodromes d'Algérie et de métropole, une cérémonie à la mémoire de Jean Mermoz et de son équipage. Les Sétifiens unissent Marcel Cogno à la commémoration en baptisant le *Pélican* et le *Luciole* du club *Jean-Mermoz* et *Marcel-Cogno*. Mme Attard-Bouhadjar est la marraine du *Marcel-Cogno* alors que M. et Mme Baldacchino parrainent le *Jean-Mermoz*. Les avions militaires survolent la cérémonie pendant que Pierre Barral et Paul Ginther (délégué à la propagande) font des discours. L'Aéro-club inaugure ensuite, avec les mêmes personnalités auxquelles se sont joints Ferhat Abbas (conseiller général) et le docteur Mostéfai (adjoint au maire), les nouveaux locaux de l'Aéro-club, rue Saint-Augustin, à côté de l'hôtel de France. La journée se termine par le dépôt de gerbes sur les tombes de Marcel Cogno et du sergent Jean Meilhe (pilote batnéen tombé en service aérien commandé) et par des baptêmes de l'air.

Le dimanche 21 février, une journée de propagande est organisée à Bordj-Bou-Arreridj avec le *Jean-Mermoz* et le *Marcel-Cogno*. Pierre Barral, Paul Ginther, Raymond Schurer, Charles Baldacchino, le mécanicien Arthur Stéfani et le photographe Robert Palasme de Champeaux sont accueillis par le Comité local pour l'aviation composé de Renucci, Albert Vassalo (bijoutier), Dagues (magasin du Globe) et par la municipalité représentée par Victor Vuillemot (maire), Edmond Spitler (assureur) et Silvestri (transporteur). Après l'atterrissage près des remparts, les vols se déroulent presque sans interruption, par une journée splendide. Cent treize baptêmes sont donnés aux candidats qui s'arrachent les billets. La journée de baptêmes se répètera le 21 mars à Tocqueville et, plus tard, à Colbert et à Ampère.

Le 7 février 1937 : baptême du Marcel Cogno *et du* Jean Mermoz, *Paul Ginther fait un discours ; derrière lui : Charles Dahmen* (DC)

L'assistance à la cérémonie du 7 février 1937 : Horace Carra, Mlles Cogno, Mme Cogno, M. et Mme Cogno, Mme Baldacchino, Mme Attard-Bouhadjar, Lucien Masselot et Mme Masselot (GO)

Georges Demangeon et son père, Gilbert Cornetto et Jean Schurer devant le Jean-Mermoz (SH)

Charles Dahmen, pilote militaire pendant son service (DC)

René Baldacchino (RB)

Louis Dussaix (dit "Zizou") est lâché en février ; aussitôt breveté il achète le Caudron *Luciole* F-AMMC du Club aéronautique de Tiaret. Afin d'attirer les jeunes, une section d'aéromodélisme est créée, animée par Lelong.

Le 9 avril, Sadi Lecointe, inspecteur de l'Aviation populaire en tournée en Algérie, visite l'Aéro-club et l'école de mécaniciens et de radios. Il est ensuite reçu pour un banquet à l'hôtel de France. Le 29 avril, c'est William Billon du Plan, président de l'Aéro-club d'Algérie et de la Fédération aéronautique nord-africaine, qui rend visite au club.

Le 2 mai, sont donnés une fête aérienne et une soirée de gala destinées au financement d'un avion sanitaire Caudron *Pélican* supplémentaire. De nouveaux élèves s'entraînent en double-commande, avec le chef-pilote Emile Duffrancq, qui vient d'arriver de Mascara : René Baldacchino, Gilbert Cornetto, Felgerolles et Arthur Stéfani.

En novembre, Emile Duffrancq achète un Farman 231 au Club aéronautique deTiaret.

1938

Des recherches archéologiques par avion sont entreprises par la Société d'histoire et de géographie de Sétif, présidée par Massiéra. Le 26 février, Emile Duffrancq effectue, avec le *Marcel-Cogno*, un vol de 6 heures en transportant Massiéra ; le docteur Mégnin et l'administrateur Ernest Destaing, dans le but de retrouver les vestiges des fortifications romaines (*limes*) et le tracé de la grande voie Carthage - Sétif - Cherchell. Sétif, l'ancienne *Sitifis*, bâtie au premier siècle, a été la clé des possessions romaines d'Afrique du Nord.

Emile Duffrancq se classe second au rallye de Biskra du 19 mars. Le 10 avril, grande fête aérienne en présence du député Devaud ; trois mille personnes assistent au meeting qui se déroule aux accents de la musique du 11ème régiment de tirailleurs algériens. Parmi les attractions, les Sétifiens voient évoluer le *Taupin* construit à Hussein-Dey par l'Entreprise Chollet, Nicole et Longobardi. Le banquet rassemble plus d'une centaine de convives avant la soirée dansante. Le rallye organisé à l'occasion de ce meeting est remporté par Nissolle sur Caudron *Phalène*, suivi de Suzanne Aupècle également sur *Phalène*.

L'année se termine avec plus de deux cents heures de vol effectuées par les avions de l'Aéro-club et les brevets de César Santoni et René Baldacchino.

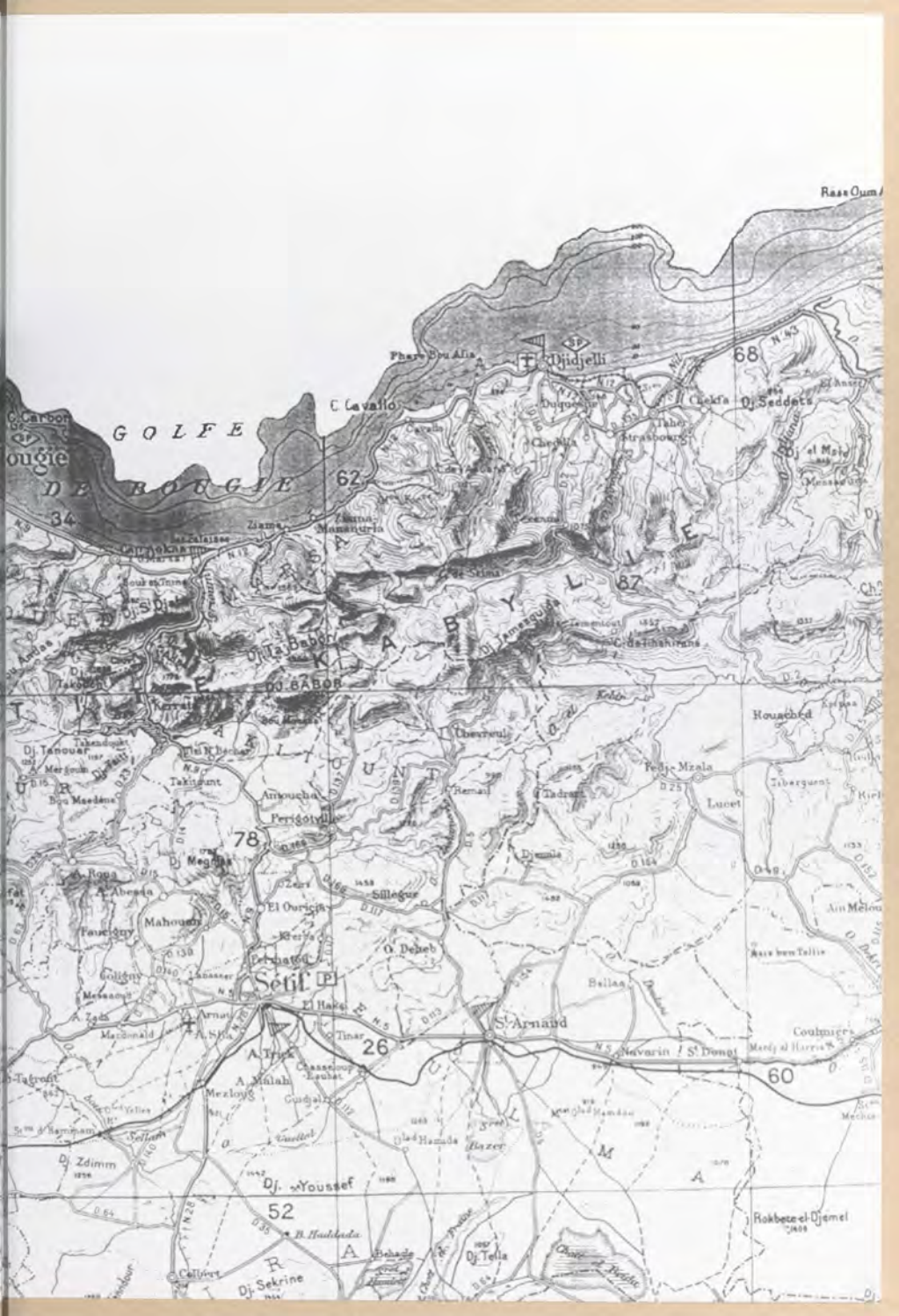
La présence sur l'aérodrome d'Aïn-Arnat du 3ème Groupe d'aviation d'Afrique et du capitaine Pierre Domerc, a pleinement profité à l'Aéro-club de Sétif qui a pu bénéficier d'un appui technique important. La parfaite harmonie entre les militaires et la population civile a permis à de nombreux Sétifiens de découvrir l'aviation avec enthousiasme.

Le moniteur Edmond Ballin et le Marcel-Cogno (GO)

Les membres de l'Aéro-club au djebel Chélia : René Canet, Jacques Agostini, Charles Dahmen, Louis Barral, Roger Chollet, Jean Schurrer et Jean Plateau (DC)

Marcel Dussaix, Noël Barral, René Canet, Charles Dahmen et Maurice Schembri (DC)


C. Tedlès
Fort Cueydon
C. Corbe
C. Sigli
Tizi-Ouzou
Fort National
Mekla
Michelet
Seddouk
Akbou
Tazmalt
Bouhamdoun
Bou Saada
Medjana
Mansoura
Bordj Bou Arreridj
Galbois
la Bordinais
Lecourbe
Ceres
Oued Amizour
la Réunion
Dj. Toukra
Dj. Tropna
Dj. Metner
Dj. Mansoura
Dj. Mzita
Dj. Amechar
Dj. Choukchat
Dj. Tamgout
CHAINE DES BIBANS
DJURDJURA
KABYLIE
DJEBEL
Lalla Kredidja
Tadert-Oueda
Tizi-Mansour
Azerou N'Said
Tizi-Ouzou
Zemmora
Paul Doumer
El Hadjadj
Blondel
Bordj Ribche


Rass Oum
GOLFE DE BOUGIE
C. Carbon
Bougie
34
62
68
87
78
26
60
52
Phare Bou Alia
C. Cavallo
Djidjelli
N.43
Duquesne
Chekfa
Dj. Seddets
El Ancer
Taher
Strasbourg
Chedia
Dj el Msid
Messaouda
Ziama
Ziama-Mansouria
Cap Aokas
Les Falaises
Bou et Tnine
Dj. S. Djebel
Dj. Ta Babor
DJ. BABOR
KABYLIE
Dj. Tamesguida
Tamentout
C. de Tibahirans
D.2
Kerrata
Takouche
Bou Andas
Dj. Tanouar
Takendoukt
A. Mergoum
Dj. Takitount
Takitount
Bou Maadène
N.9
Tizi N'Bechar
Amoucha
Périgotville
Chevreul
O. el Kébir
Remail
Tadrart
Fedj-Mzala
D.25
Lucet
Houached
Tiberguent
Dj Megriss
A. Roua
A. Abessa
Mahouan
Faucigny
Djemila
Zeira
El Ouricia
Sillègue
Kherza
O. Deheb
Fermatou
Sétif
Coligny
Messaoud
Lanasser
N.5
A. Zada
Macdonald
A. Arnat
A. Sfiha
El Hakaf
Tinar
A. Trick
Chasseloup-Laubat
A. Malah
Mezloug
Guidjel
St. Arnaud
Bellaa
Navarin
St. Donat
Coulmiers
Mardj el Harris
Ain Melouk
Ras bou Tallis
Ouled Hamdou
Ouled Hamada
Bazer
Sellam
Dj. Zdimm
Dj. Youssef
B. Hadada
Béhade
Dj. Tella
Colbert
Dj. Sekrine
Rokbete-el-Djemel
D.64
N.28

21 - SIDI-BEL-ABBES

Le Club Aéronautique de Bel-Abbès

SIDI-BEL-ABBÈS (Oran), (Pli 4), (Alt. 480 m.), 28.024 Bur., 12.773 Ind. = **Stationnement** *interdit plus de 10 min. dans les grandes artères.* = **Voir: Jardin public.**
O: *Hippodrome (terrain d'aviation)* 2.

Continental et d'Orient, *r. Prudhon*, (50 ch) (wc) Garage 100 m 2e 0.24.

Palace-Hôtel, *25 r. Lord-Byron et 1 r. Prudon*, (44 ch) 9 (wc) 2e 1.76.

STOCK MICHELIN Liepmann, *8 av. Loubet.* RENAULT. 2e 2.71.
STOCK MICHELIN H. Falcon, *4 r. de la Légion et r. Edgar-Quinet.* CITROËN. 2e 2.45.
STOCK MICHELIN S.O.M.A., Sté Oranaise de Motoculture et d'Automobiles, *23 r. Prudon.* FORD. 2e 3.87.
STOCK MICHELIN Raginat, *7 av. Loubet.* 2e 3.30.

Gar. Moderne Sempère Santiago, *av. Loubet.* TALBOT. 2e 2.68.
— Ayribier, *15 av. Loubet.* RENAULT. 2e 1.67.
— Mercandier, *4 r. Michelet.* 2e 1.96.
— Gaillard et Bonguet, *5 r. des Bains.* 2e 4.43.
— Otto Bahner, Gd Gar. Central, *boul. de la République.* DELAHAYE. PEUGEOT. 2e 0.90.
— Garcia Simon, *18 av. Kléber.* Lyc CITROËN. 2e 0.26.
— Hérard, *2 av. Loubet.* DELAGE, FIAT. 2e 1.70.
— Bessière et Cie, *9 av. Loubet.* BUICK, CHENARD et WALCKER, CHEVROLET, ROCHET, ROSENGART, SOMUA. 2e 4.33.
— Alcocel, *18 r. St-Augustin.*
Joseph Carrie, *pont d'Oran.*
— Andréo, *5 r. Delebeque.*
— P. Garcia, *7 r. Turgot.*

Librairie:
A. Basset, *61 r. de la République.* Roidot, *3 pl. Carnot.*

Ain-Témouchent 62 — Arzew 93 — Chanzy 35 — Descartes 56 — Mascara 69 — Mercier-Lacombe 38 — Oran 83 — Palissy 13 — Saïda 98 — Ste-Barbe-du-Télat 55 — Le Téleagh 50 — Tlemcen 91 — Les Tremblée 17

1931

Au début de l'année, le Bel-abbèsien Raoul Ayribier, prend des leçons de pilotage au Club aéronautique d'Oranie (CAéO) à La Sénia. L'ardeur avec laquelle il vante les charmes de l'aviation amène rapidement de nouveaux adeptes et aussitôt germe l'idée de former un aéro-club à Sidi-Bel-Abbès.

A cette époque est créé à Sidi-Bel-Abbès un troisième arrondissement de police à la tête duquel est nommé un jeune commissaire de police : Alfred Thiébaud, qui connaît bien l'aviation puisqu'il vient tout droit du Bourget où il était adjudant-pilote. Alfred Thiébaud se joint aux Belabésiens pour une première réunion dans la salle des fêtes de l'hôtel de ville, le 19 avril, en vue de former le conseil d'administration du nouvel aéro-club. Alfred Thiébaud est porté à la présidence - vice-présidents : Larrive et Raoul Ayribier - secrétaire général : Pierre-Louis Kappes (adjoint : Cornette) - trésorier : Lucien Coën (adjoint : Louis Gottiniaux) - conseillers techniques : Charles Le Quilhec, Maurice Roess et Raymond Gaillard (mécanicien) - conseiller juridique : maître André Pellegonon - administrateurs : Fernand Chèvre, Paul Liepmann, Fenech, Ulrich Westin, André Allegret, Henri Falcon, Georges Alberge et R. Rebora.

Créé avec l'aide du CAéO, le nouveau club prend le nom de Club aéronautique de Bel-Abbès (CABA) ; il regroupe deux cents membres qui adoptent le nom de Pingouins, pour la bonne raison qu'il n'y a ni avion, ni terrain (et sans doute en hommage à la bande dessinée *Alfred le pingouin*). La devise adoptée est tout un programme « *Du sport, de la camaraderie, pas de politique !* ».

Un terrain de 600 mètres sur 400 mètres est mis à la disposition de l'Aéro-club par Mme Demanneville, Georges Escriva et Edouard Suaudeau, à 4,5 kilomètres de la ville sur la route de Mascara. Il n'y a toujours pas d'avion et les premiers élèves-pilotes : Raoul Ayribier (anisette *Flor de mayo*), Georges Alberge, Lucien Coën (matériaux), Gérard Delorme, André Laumet et Alex Caizergues doivent se rendre à La Sénia pour voler au CAéO.

Le 2 avril, parmi les premiers usagers du terrain, se trouvent deux pilotes américains : Richard Halliburton et Moye Stephens, qui arrivent en Oranie avec leur Curtiss baptisé *The Flying Carpet* au cours d'un grand voyage en Europe, Afrique et Asie. Attirés par la légende de la Légion étrangère, ils se mêlent aux légionnaires, participent aux marches forcées et aux dégagements, vont à Co-

Dans un Caudron 59 de la CAF : Albert Monville au poste de pilotage, Henri Lacombe, Pierre Caizergues (enfant) et Henri Caizergues (PC)

Le conseil d'administration du CABA, 1er rang : Albert Monville et Charles Le quilhec ; 2ème rang : Lucien Coën, Raoul Ayribier, Alfred Thiébaud, Alex Caizergues et Paul Liepmann ; 3ème rang : Georges Caizergues, André Pellegonon, Fernand Chèvre, Edmond Parodi, Eugène Raoux, Louis Gottiniaux, Georges Alberge et Carlos Ruiz (PR)

Raoul Ayribier, premier pilote breveté Belabbésien (CA)

lomb-Béchar et à Rich pour visiter d'autres garnisons et, après plusieurs semaines passées à crapahuter, ils ramèneront dans leur pays une image de la Légion étrangère que beaucoup de leurs compatriotes pourront envier.

Le dimanche 3 mai, première manifestation sur l'aérodrome en cours d'aménagement : un meeting qui, rehaussé par les grandes fêtes du centenaire de la Légion étrangère, rassemble plus de 20 000 personnes venues admirer les évolutions du pilote de voltige Pierre Lemoigne avec son Gourdou-Leseurre, du parachutiste Francisco Perez et des pilotes du CAéO. Le terrain est inauguré officieusement par le maire, Lucien Bellat, alors que les Pingouins rongent leur frein. Toujours démunis d'avions, ils ont pour occupation l'aménagement du terrain qui se transforme, grâce à quelques généreux donateurs, aux cotisations des membres et à l'appui bienveillant de la municipalité, en un magnifique aérodrome de 30 hectares avec un hangar de 500 mètres-carrés construit par les Etablissements Sendra, un poste à essence Stelline, le téléphone et une route d'accès empierrée. Le local de l'Aéro-club se trouve en ville 5, rue Chabrière.

Le premier avion : le Potez 36 F-ALIZ de Raoul Ayribier, se pose sur le terrain en juillet. Il est aussitôt suivi par deux autres Potez 36 : le F-ALJF de Gérard Delorme, arrivé en caisse à La Sénia, qui fait son premier vol le 30 juillet, et le F-ALJK de Lucien Coën, convoyé par son propriétaire accompagné d'Emile Hoor.

Raoul Ayribier passe le brevet le 8 août à La Sénia, suivi par Lucien Coën le 17 septembre. Georges Alberge reçoit son Potez 36 (F-ALJJ) le 27 septembre à La Sénia et obtient son brevet du 1er degré le 30 septembre (numéro 490).

Le 17 novembre, Albert Monville, qui vient d'Oran, commence l'école de pilotage avec son Morane-Saulnier 35 et son Caudron 117. Trois jours après, les premiers élèves sont lâchés : Henri Falcon (agent Citroën), Robert de Dietrich (agriculteur) et René Chanfreau (agriculteur). Georges Alberge est breveté 2ème degré le même jour. Bartel Delorme attend l'âge de seize ans pour être breveté durant l'automne. D'autres élèves sont en cours de progression : Henri, Alex et Georges Caizergues, Carlos Ruiz, Henri Falcon et Hubert Treuil.

Le 22 novembre, Jean Mermoz, qui se trouve à Oran pour les tentatives de record de durée, vient en visite en Potez 36, accompagné de son épouse Gilberte et du capitaine Louis Mailloux. Il ne manque pas de féliciter le CABA pour ses premiers résultats et, après le repas à l'hôtel Continental, il donne le coup d'envoi du match de rugby Oujda - Bel-Abbès.

Le 5 décembre, Albert Monville reçoit un Potez 36. Le 6 décembre, le conseil d'administration se rend sur l'aérodrome où le baptême de l'air est donné à Lucien Bellat, Mazoyer, Ducassou, Lalout, Vivier, Léonis, Alberola, Casanovas, Serra et au docteur Larmande. L'inauguration officielle a lieu le 19 décembre, suivie d'un grand bal à l'hôtel de ville. L'aérodrome, alors ouvert à la circulation aérienne publique, est visité le 28 décembre par l'ingénieur en chef Louis Hirschauer, piloté par Lucien Bossoutrot.

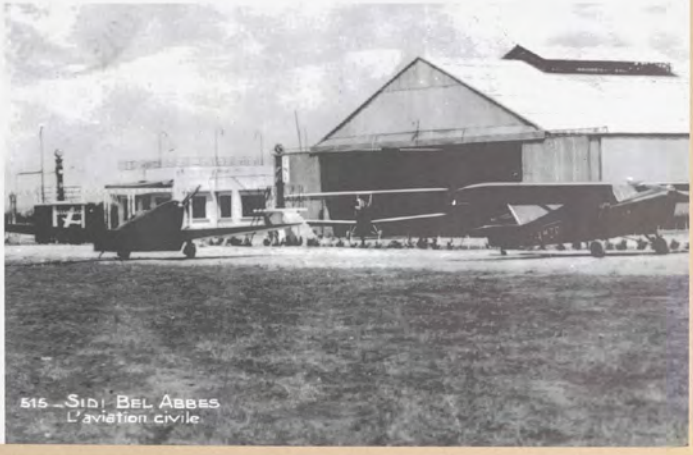
Les premiers brevets sont passés sur l'aérodrome le 24 décembre par Robert de Dietrich, Jean Fumaroli et Maurice Flinois (ces deux derniers de Saïda). Le 29 décembre, le Caudron *Luciole* F-ALHT d'André Laumet (de Boudjeba) arrive en caisse à La Sénia ; remonté par Castex et François Boumati, il se posera à Bel-Abbès le 6 janvier. Le même mois, le CABA déplore la mort d'un de ses fondateurs : Raoul Kovacs.

Le 15 décembre, paraît le premier numéro du journal *le Pingouin* avec comme rédacteur en chef P. Elka, pseudonyme de Pierre-Louis Kappès, ancien hussard blessé à la Marne, devenu observateur-mitrailleur puis pilote de guerre. Ce mensuel aéronautique, remarquablement bien fait, aura ensuite comme rédacteurs en chef Armand Le Quilhec puis Paul-Georges Menais (sous le pseudonyme de Jean Loiseau). Il connaîtra une longue vie puisqu'il deviendra, après la guerre, l'organe officiel de la Fédération aéronautique nord-africaine.

Le 3 mai 1931 : Lucien Bossoutrot, Pierre Lemoigne et Maurice Rossi au meeting (SP)

André Laumet devant un Caudron 232 (LA)

Les installations du CABA



Albert Monville (BE)

Maurice Roess (PN)

Albert Monville

Sous l'impulsion d'Alfred Thiébaud et Albert Monville, le CABA connaît un développement extraordinaire. Des centaines de baptêmes de l'air gratuits sont donnés et les adhésions affluent.

Albert-Pierre Monville s'avère un promoteur exceptionnel. Breveté pilote militaire en 1921, il a participé à la campagne du Maroc. Après avoir passé deux années à l'Aéropostale comme pilote d'avion et d'hydravion, il vole cinq ans aux Antilles, puis au Canada, comme chef-pilote de la Compagnie aérienne franco-canadienne. Il vient ensuite à Oran pour s'occuper du Centre d'entraînement des pilotes civils qu'il quitte pour le CAéO, avant de venir à Sidi-Bel-Abbès. Il totalise 2 500 heures de vol.

Albert Monville quittera Sidi-Bel-Abbès pour Rabat en 1937. Il continuera à s'occuper activement d'aviation jusqu'à ce qu'il soit victime d'une collision aérienne en 1954.

Un Jodel 112 du CABA sera baptisé, le 3 octobre 1954, *Chef-pilote-Monville*.

1932

Henri Caizergues, Hubert Treuil et Henri Falcon passent le brevet le 20 janvier, alors que René Bastier et Virgile Renoux sont lâchés. A la suite de l'assemblée générale du 28 janvier, Alfred Thiébaud est toujours président - vice-présidents : Raoul Ayribier et Alex Caizergues - secrétaire général : Paul Liepmann (adjoint : Edmond Parodi) - trésorier général : Lucien Coën (adjoint : Louis Gottiniaux) - administrateurs : Georges Alberge, Hyppolite Boukheris, Georges Caizergues, Fernand Chèvre, Henri Falcon, René Fenouil, Raymond Gaillard, Charles Le Quilhec, André Pellegonon, Eugène Raoux, Carlos Ruiz, Maurice Roess et Ulrich Westin.

Hubert Treuil commande un Potez 36 le 6 février. En attendant sa livraison, il achète un Farman 231 qui porte à onze le nombre d'avions basés à Bel-Abbès, dont trois appartiennent à Albert Monville pour les besoins de l'école. Les installations devenues trop petites, la construction d'un second hangar est entreprise. Une voiture, peinte par Meneau aux couleurs du CABA, est mise à la disposition des Pingouins par Alex Caizergues qui passe le brevet en février.

Le conseil d'administration avait créé, le 6 novembre 1931, une section de vol à voile : les Milans, qui, sous la responsabilité d'Hippolyte Boukheris (dentiste), Espy et Georges Alberge, avait reçu, le 20 décembre, un planeur Ara fabriqué par l'Agence retheloise d'aviation. Le premier vol de ce planeur, piloté par Albert Monville et lancé par un treuil Magnon, avait eu lieu le 25 février. L'école de vol à voile commence aussitôt, sans beaucoup de résultats.

Sept brevets sont passés au mois de mars, dont ceux de René Chanfreau, Georges Caizergues, Charles Le Quilhec et Carlos Ruiz.

Le 25 février 1932 : premier vol du planeur Ara par Albert Monville (PC)

Vol à voile avec les planeurs Avia 40P et Ara (CA)

Devant le planeur Ara : Mady Alberge, Renée Thiédey, Pierre Thiedey, Georget Alberge, Janet Traverse, X et Pierrot Alberge (CA)

René Fenouil et Charles Le Quilhec ramènent de Paris leur Caudron *Luciole* F-ALUM en mai, dix-septième avion des membres du CABA qui compte alors un Morane-Saulnier 134 (F-AIGA), un De Havilland *Moth-Morane* (F-AJVP), un Farman 232 , un Hanriot 14 (F-AMYC), un Caudron *Phalène* (F-AMAU), trois Caudron *Luciole* (F-ALUM, F-ALYH, F-AMCL), huit Potez 36 (F-AJJS, F-ALIT, F-ALIZ, F-ALJF, F-ALJJ, F-ALJK, F-ALJN, F-ALKF). Le 26 mai, l'aérodrome reçoit la visite d'une escadrille de Nieuport-Delage venant de la base aéronavale de Bizerte.

Louis Gazaniol, qui passe le brevet à Casablanca en juin, possède un propriété dans le Gharb, au Maroc, à plus de 600 kilomètres. Fanatique de la navigation maritime, il se lance avec autant d'ardeur dans l'aviation et effectuera plus de 400 heures de vol en 1933 avec son *Luciole* F-AMDO en reliant presque chaque semaine l'Algérie au Maroc.

Au mois de juillet, Albert Monville, qui vient d'être décoré de la Légion d'honneur, et Alex Caizergues sont victimes d'une panne de moteur en Espagne, alors qu'il convoyent un Potez 36. L'avion doit être remorqué par la route sur 220 kilomètres pour être amené en réparation à Séville. Les deux amis sont plus heureux au mois d'août, ils réussissent la performance de ramener le *Phalène* F-AMAU de Paris à Oran dans la journée (1 800 kilomètres), en 11 heures de vol, avec escale à Barcelone.

La flotte basée à Bel-Abbès est portée à 22 avions avec l'arrivée de quatre avions la même semaine de septembre : le *Luciole* F-ALYH de Robert de Dietrich, le Potez 36 F-ALTV d'Alex Caizergues, le Potez 36 F-ALCY de Virgile Renoux (de Descartes) et Charles Thiédey et un *Luciole* pour une section.

Le président Alfred Thiébaud est muté à Biskra où il continuera à oeuvrer activement pour l'aviation. Lors de l'assemblée générale du 27 septembre, Paul Liepmann (agent Renault) prend la présidence - secrétaire général : Louis Gottiniaux (adjoint : Edmond Parodi) - vice-présidents : Raoul Ayribier et Alex Caizergues - trésorier général : Lucien Coën (adjoint : Auguste Rigaud).

En septembre, une escadrille du CABA survole les obsèques des victimes de la catastrophe ferroviaire de Turenne dans laquelle ont péris soixante légionnaires et quatre cheminots. Onze avions sont délégués à l'inauguration du terrain de la Jumenterie à Tiaret le 21 octobre, c'est la plus forte représentation des clubs participant à cette manifestation. Le même mois, Maurice Bedel, Théo Liepmann, B. Willies, Auguste Rigaud (quincailler) et son frère Albert (agriculteur), passent le brevet. Paul Liepmann, Alex Caizergues, Marcel Bedel et Guy Superchi seront brevetés le 3 novembre. Début décembre, Lucien Bellat et son épouse accompagnent Albert Monville à Paris pour prendre livraison du Caudron *Phalène* F-AMAX *Ville-de-Bel-Abbès*.

Le lieutenant-colonel Pierre Weiss ouvre le livre d'or du club, le 10 décembre, par des lignes élogieuses : « *Vous m'avez fait un grand honneur et une grande joie en me confiant le soin d'ouvrir votre livre d'or. Votre vrai livre d'or, en somme, c'est votre terrain d'aviation, votre piste familière, oeuvre de vos mains et de vos pensées, d'où vous vous envolez chaque jour plus braves et plus entraînés. Car, ce que vous avez réalisé à Sidi-Bel-Abbès dans l'ordre aéronautique est un miracle, une sorte d'apothéose. Le nombre de vos appareils de tourisme, la qualité de vos pilotes, l'esprit d'entreprise de votre club, sont à donner en exemple à la France entière. Je n'ai pas qualité pour vous remercier et vous féliciter au nom de de toute l'aviation, mais si licence m'en était donnée, je sais bien ce que je vous dirais : Honneur aux pionniers ! Honneur à ceux qui croient et qui osent ! Honneur à tous les aviateurs de Sidi-Bel-Abbès qui montrent le chemin et sont pour nous la plus vivante et la plus permanente des leçons ! Et puissent-ils surtout être imités et suivis, le pays y trouverait son compte. Après vingt ans d'aviation, ma conviction est faite : la volonté et le courage communiquent à toute chose le frémissement de la vie et sont les clés du succès. Vous les possédez au premier chef. De tout mon vieux coeur d'aviateur je vous salue et vous félicite* ».

Le 24 décembre, le docteur André Lamur (d'Oran) et Alex Caizergues partent pour Lomé (Togo) avec le *Phalène* de ce dernier, équipé de deux réservoirs supplémentaires. Ils rentreront à Bel-Abbès le 4 janvier après un voyage de 9 000 kilomètres, en étant les premiers Français à s'être posés à Lomé.

Avant l'envol :::

Georges Alberge aux commandes du planeur Ara (CA)

Le 7 août 1932 : Alex Caizergues et Albert Monville à Oujda (PC)

Décembre 1932 : Le Phalène *d'Alex Caizergues à Lomé* (PC)

La mairie de Sidi-Bel-Abbès, illuminée pour une fête du CABA (CA)

Le président Paul Liepmann (PR)

Alex Caizergues (agriculteur) est un des principaux animateurs du CABA. Grand pilote toujours sur la brèche, il se dépense sans compter, avec ses frères Henri et Georges, pour assurer la promotion du club. Sa philantropie, sa simplicité et sa gentillesse lui valent une estime unanime.

La première année complète d'activité des Pingouins se termine avec des résultats absolument extraordinaires, 1 600 heures de vol ont été effectuées. Dès ses débuts, le CABA, avec 715 membres, se hisse en tête des aéro-clubs français. Vingt-cinq avions sont basés à Bel-Abbès alors qu'il y a 130 avions de tourisme en Algérie et 350 en métropole. Sur les quarante pilotes du club, trente ont passé le brevet dans l'année.

André Costa, qui vient d'arriver en Algérie, ne peut s'empêcher d'écrire : *« C'est à Sidi-Bel-Abbès qu'on peut juger vraiment l'aviation privée. Grand'dieu que les gens de ce pays conçoivent et vivent l'aviation dans une atmosphère qui n'est ni celle d'Issy-les-Moulineaux, ni même celle du Bourget ! On voit un type qui, ayant vingt-cinq heures de vol, va de Bel-Abbès au Maroc et retour en deux jours, un autre qui, ayant deux heures de double-commande sur* Luciole, *achète un Potez 36, se lâche dessus et, comme si il était très satisfait de son essai... donne des baptêmes de l'air une heure après. Et tout le monde est content ! La semaine et le dimanche, celui qui n'a rien à faire monte au terrain, sort son zinc et donne des baptêmes gratuits... ».*

Paul Liepmann

Le nouveau président Paul Liepmann, animateur incomparable, est l'un des principaux artisans de l'essor de l'aviation de tourisme en Afrique du Nord. Créateur, propagantiste, payant de sa personne, de ses deniers et de son temps, il maintiendra le CABA au plus haut niveau parmi les aéro-clubs algériens et métropolitains. Grâce à son action, les réalisations du CABA ne seront jamais atteintes, et de loin, par les aéro-clubs des autres villes de la même importance. Sous sa présidence, le CABA rayonne largement autour de Bel-Abbès et organise des journées de baptêmes dans les centres avoisinants comme à Descartes ou au Télagh où, dès le mois de février 1931, avait été créé un aéro-club sous la présidence d'honneur de Cambon, maire, et Gouby, administrateur de la commune mixte, avec comme président : Louis Garland - vice-présidents : Fenech et Albert Cherrier - trésorier : Sico - secrétaire général : Lherminier.

1933

L'année commence par un record : 121 baptêmes sont donnés le 1er janvier ! De grandes manifestations sont ensuite organisées, les 14 et 15 janvier, à l'occasion du baptême du *Ville-de-Bel-Abbès*. La marraine en est Mme Bellat et le parrain le colonel Nicolas, commandant la Légion étrangère, représenté par le lieutenant-colonel Allain. Le *Phalène* vert et rouge, aux couleurs de la Légion étrangère, porte la grenade et les armes de la ville sur son capot.

1932 : panne en campagne du Potez 36 F-ALJJ de Georges Alberge (CA)

André Laumet devant le Phalène *F-AMAX* (LA)

Maurice Raoux, Alex Caizergues, Georges Alberge, Raoul Ayribier et Eugène Chanfreau (CA)

Cinquante-sept avions civils et militaires sont réunis sur le terrain, venant de toute l'Algérie et du Maroc. Le préfet Marlier préside la cérémonie en présence du sous-préfet Dangel, du maire Lucien Bellat, des conseillers généraux Benhalima et Eugène Chanfreau, des délégués financiers Auguste Payri et Eugène Raoux, du consul d'Espagne Don Gonzalo et du commandant Tilger représentant l'Aviation militaire d'Afrique du Nord.

Le 19 janvier, Georges Alberge, avec son *Luciole* F-AMDO, et Louis Gazaniol participent aux recherches de l'aviatrice anglaise Lady Bailey dans le Sud-Oranais.

L'assemblée générale, fin mars, reconduit le conseil d'administration - président : Paul Liepmann - secrétaire général : Louis Gottiniaux - trésorier général : Lucien Coën - membres : Alex Caizergues, Ulrich Westin, Eugène Raoux, Albert Rigaud, Edmond Parodi (assureur), André Pellegonon, Maurice Roess, Raymond Gaillard, Georges Alberge, docteur Henri Chevrier, Raoul Ayribier, Jules Dupieux, Espy (CFA) et Robert de Dietrich.

En avril, le CABA représente l'Oranie au rallye Algéro-marocain avec cinq avions : Albert Monville et Pierre Gay (négociant en vins à Oran) sur De Havilland *Moth-Morane*, André Laumet et Alex Caizergues sur Caudron *Luciole*, Raoul Ayribier et Lucien Coën sur Potez 36, Georges Alberge et Paul Liepmann sur Potez 36 et André Lamur sur Farman 231. Handicapés par le parcours préliminaire inférieur à celui de l'équipe de l'Aéro-club de France, les Pingouins ne peuvent espérer se classer en tête mais ramènent la coupe de régularité qui est fêtée triomphalement.

Maurice Roess (ancien pilote de guerre) achète le *Luciole* F-AMCO. La section vélivole les Milans reçoit un Avia XIA et un Avia XVA qui relancent l'activité. Un planeur Avia 32 est commandé aux frères Jamme de Mascara.

Un Caudron *Luciole* arrive en avril pour une section montée par Henri Marcelot (agriculteur), Reverdito (de Boukanefis) et Espy, alors que les frères jumeaux Maurice et Marcel Bedel vont en métropole chercher le *Phalène* F-AMIO pour André Laumet qui effectue son service militaire à Istres où il passe le brevet militaire et effectue 210 heures de vol (il a vendu son *Luciole* à une autre section). Devant l'augmentation de la flotte, le conseil d'administration décide l'installation d'un atelier de réparation.

Au mois de mai, le mécanicien Trouillet, qui vient de la Compagnie aérienne française à Alger, commence son activité de chef d'aérodrome et de mécanicien, avec deux adjoints, dans l'atelier nouvellement installé. L'aviatrice Madeleine Charnaux rend visite au club avec son De Havilland *Moth*.

Au mois de juin, le *Ville-de-Bel-Abbès* a déjà effectué 250 heures de vol depuis le 1er janvier. Mille deux cent baptêmes ont été donnés et un autre *Phalène*, le *Ville-de-Bel-Abbès-2*, est en commande. La municipalité envisage d'acheter le terrain pour en faire un aérodrome municipal et vote un premier crédit de 40 000 F. Charles Cohen et Edmond Delorme sont brevetés, d'autres pilotes volent régulièrement : Paul Faure et Laurent Boreillo (tous deux de Lamoricière), Gérald Alberge, le mécanicien Trouillet, Charles Thiédey, Jean Paravisini, Théo Liepmann. Le 25 juin, le CABA envoie une importante délégation à l'inauguration du Club aéronautique de Lamoricière à la création duquel il a activement participé.

Réception, le 12 juillet, en l'honneur de Maryse Bastié qui représente la maison Potez ; tous les membres du club se regroupent au restaurant Continental autour de la grande aviatrice. Le même mois, deux pilotes anglais de la société Shell viennent rendre visite à leur agent, Navarro, et au CABA avec un De Havilland *Moth*, alors que André Laumet rentre de métropole le 20 juillet avec son *Phalène* en faisant un vol sans escale de Perpignan à Bel-Abbès (7 heures).

En septembre, Albert Monville, au retour d'un stage de vol à voile à la Banne-d'Ordanche, ramène le *Phalène* F-AMLO *Ville-de-Bel-Abbès-2*, accompagné d'André Pellegonon et Edmond Parodi. Les frères Bedel réussissent, le 19, le voyage Bel-Abbès - Paris dans la journée en 10 heures 30 de vol (le retour s'effectuera en 12 heures). L'atelier, le logement de Trouillet et le splendide club-house avec bar

Le club-house des Pingouins (PC)

Décembre 1933 : Atterrissage en campagne dans la tempête de neige au retour du rallye du Caire (CA)

Avril 1932 : retour du rallye Algéro-marocain, Alfred Thiébaud, Georges Alberge, Georges Caizergues, André Pellegonon, André Laumet, Raoul Ayribier, Alex Caizergues, Edmond Parodi, Paul Liepmann, Albert Monville et Lucien Bellat (PC)

Georget, Pierrot et Mady Alberge et Paule Liepmann (CA)

et restaurant sont terminés sur l'aérodrome qui devient le but de promenade privilégié des Bel-abbèsiens. Les travaux s'élèvent à 500 000 F, dont la moitié provient du Gouvernement général, du ministère de l'Air, du conseil général et de la municipalité ; le reste est couvert par la caisse du CABA et les dons de ses membres.

Le 12 décembre, cinq avions partent pour le rallye du Caire où ils arrivent le 15 décembre. Parmi les équipages, le plus ancien pilote est breveté depuis seulement deux ans ! Au retour, une tempête de neige entre Biskra et Bel-Abbès oblige les pilotes à faire un atterrissage de fortune en campagne.

C'est sur cet exploit que se termine la deuxième année d'activité durant laquelle le club a fait 2 600 heures de vol et a donné plus de 2 500 baptêmes (la cotisation annuelle est de 60 F). Quatorze pilotes ont été brevetés dans l'année : Madeleine et Théo Lipmann, Reverdito, Charles Cohen, Edmond Delorme, Gabriel Bonnet, Lucien Roess, Paul Faure, Laurent Boreillo, Gérard Alberge, Jean Paravisini, René Malé, et Charles Thiédey. Dix-neuf avions sont logés dans les hangars et l'objectif du président Liepmann est simplement défini : *« Un baptisé, un pilote, un acheteur »*. Les Pingouins s'activent maintenant à préparer les fêtes de janvier.

Les Cadets

Au mois de mai 1933, a été créée par le CABA, la première en Algérie et en métropole, une escadrille de Cadets, qui regroupe les jeunes âgés de 14 à 18 ans. Tous les jeudis et tous les dimanches, les Cadets suivent des cours de mécanique, participent aux travaux du club et font du vol à voile. Ils ont un uniforme (pantalon bleu-marine et casquette) et élisent leurs chefs et sous-chefs d'escadrilles. La section des Cadets s'avère rapidement être une pépinière de pilotes, instruits par Joseph Olaya et Daniel Robert-Bancharelle. Le but de la section est bien défini : *« Donner aux jeunes gens les premiers éléments de connaissances aéronautiques, leur inculquer progressivement les principes du pilotage, tant par la pratique prudente du vol à voile que par un entraînement en double-commande, sur avion, pour ceux susceptibles de recevoir cette instruction ; enfin, les habituer à la discipline d'un terrain d'aviation, en les maintenant dans l'ambiance voulue »*.

Robert Lachèze est élu chef d'escadrille et André Krauss secrétaire. Parmi les membres le plus actifs se trouvent Jean et Paul Bellat, Roger Liepmann, Pierre Charnois, Fernand Marguier, Albert Alezais, Paul Faure, Jean Pierre Courret, Manuel Guerrero et René Roess.

1934

Les 13 et 14 janvier, les Pingouins ont à fêter, outre leur splendide croissance, le nouveau club-house et le nouveau *Phalène*. Le 13, malgré le mauvais temps, trente-cinq avions rallient le terrain. Eugène Jamme, de Mascara, remporte l'épreuve de régularité qui consiste à se poser à l'heure prévue (il a 6 secondes de retard). Le

Le 13 janvier 1934 : lâcher de ballonnets par les enfants, avant le meeting (PR)

Les cadets du CABA, parmi eux : Robert Lachèze, Paul Bellat, Jean-Pierre Courret et Paul Faure (RL)

Le 6 mai 1934 : ravitaillement à Tunis du Luciole *F-AMDI piloté par Eugène Chanfreau et Charles Thiédey* (BE)

soir, grand bal dans les salons de l'hôtel de ville sous le planeur Avia XVA suspendu au plafond. Le lendemain, après le banquet et les discours, tout le monde se retrouve au terrain ou a lieu le baptême du *Ville-de-Bel-Abbès-2* dont la marraine est Mme Liepmann et le parrain Lucien Bellat. Le meeting aérien commence ensuite avec le concours de destruction de ballonnets remporté par Marcel Faure (d'Oran) avec six ballonnets détruits en 3 minutes et 2 secondes et le concours d'atterrissage de précision enlevé par Daniel Robert-Bancharelle (de Mascara). Ensuite, évolutions du planeur Avia 32 construit par les frères Jamme remorqué par le Caudron *Luciole* du club piloté par Albert Rigaud dans lequel a pris place le général Rollet, puis présentations en vol par différents pilotes. L'orchestre de la Légion étrangère (160 exécutants) anime la manifestation.

Le 15 février, André Lamur et Alex Caizergues partent pour un grand voyage autour de l'Afrique en Caudron *Phalène*. Un nouveau conseil d'administration est élu lors de l'assemblée générale du 26 février, avec peu de changements - président : Paul Liepmann - vice-présidents : Raoul Ayribier et Alex Caizergues - secrétaire général : Louis Gottiniaux - secrétaire adjoint : Edmond Parodi - trésorier général : Lucien Coën - trésorier adjoint : Albert Rigaud - conseiller juridique : André Pellegonon - administrateurs : Georges Alberge, Roland Bouilloux, Georges Caizergues, docteur Henri Chevrier, Jules Dupieux, Espy, Raymond Gaillard, Gassiot, Auguste Rigaud, Maurice Roess, Marcel Villanua et Ulrich Westin.

Maurice Bedel réalise un exploit remarquable le 12 mars. Il décolle d'Alger à 6 heures 05 avec son *Phalène* chargé de 450 litres d'essence et 35 litres d'huile, met le cap direct sur les îles Baléares, survole Perpignan et atteint Paris, sans escale, après 11 heures 15 de vol (145 kilomètres-heure de moyenne). C'est une des rares traversées directes de la Méditerranée par un touriste aérien. Au retour, le 15 mars, il relie Paris à Bel-Abbès, toujours sans escale, en 10 heures 40.

L'aérodrome continue à être l'escale appreciée par de nombreux touristes aériens et équipages militaires : Michel Detroyat, baron de Foucaucourt, général Vuillemin, docteur Crochet, colonel Pierre Weiss et Louis Hirschauer. Dieudonné et Mary Costes rendent visite au club le 16 mai au cours d'un grand voyage en Afrique du Nord.

Le 27 mai, Albert Monville participe, en Caudron C 450, à Etampes à la coupe Deutsch de la Meurthe. Il finit à une brillante troisième place, parmi huit concurrents, à un vitesse moyenne de 350 kilomètres-heure. Il rentrera avec le Caudron *Phalène* F-AMZQ de Paul André. En l'absence du chef-pilote, Trouillet, qualifié pilote de transport public, s'occupe de l'école de pilotage. Afin de préparer le Challenge international des avions de tourisme, organisé par la Pologne, le colonel Kiewcinsky et le major Makowski visitent le club. Le même mois, arrivent les *Phalène* F-AMZP (Charles Thiédey) et F-AMZO, le Morane-Saulnier 342 F-ANAY de Louis Gazaniol et le Morane-Saulnier 341 F-ANCY de Robert de Dietrich.

Au mois de juin, visite de l'avion de l'Aéro-club de Provence *Le petit Marseillais* offert par le journal et piloté par Jean Pagnon et Mme Jaffreux-Tissot, secrétaire de l'Aéro-club de France.

Jean Malterre, champion de vol à voile, séjourne à Bel-Abbès en juillet, il s'occupe de la section vol à voile et des vols de plus de 20 minutes sont réalisés. Onze pilotes ont passé le brevet A et sept le brevet B depuis le début de l'activité vélivole. Albert Rigaud et Hippolyte Boukheris vont suivre le cours de moniteur à La Banne-d'Ordanche durant l'été. Le docteur Barret de Natzaris, constructeur amateur de Villeneuve-sur-Lot, rend visite au club.

Grosse activité sur l'aérodrome, le 9 septembre, à l'occasion du passage du 4ème Challenge international des avions de tourismes qui arrive de Casablanca. Les concurrents sont heureux de trouver des légionnaires pour leur servir d'interprètes. Le Polonais Widdarkevicz est premier à l'étape et un concurrent, obligé de se poser à Turenne, rentre en remorque par la route. Le même jour, le capitaine Alexandre Bernard remporte la coupe Graham sur le parcours Casablanca - Bel-Abbès avec le Caudron *Rafale* F-ANAQ.

Marcel Bedel, grand voyageur, devant son Phalène (BO)

Le 16 mai 1934 : Dieudonné et Mary Costes accueillis par Jeanette Thiédey et Paul Liepmann (PR)

Le 9 septembre 1934 : l'affluence sur le parking de l'aérodrome le jour du passage du Challenge international des avions de tourisme (PR)

Le 29 avril 1934 : la coupe Anthelme-Perret *remportée par Georges Alberge* (CA)

BREVET D'APTITUDE.

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE :

Le brevet d'aptitude de
d'avions de tourisme, n° 14 01
en date du 18 Novembre 1931
a été délivré à M. Alberge Georges
pour les types d'appareils suivants : (Voir licence page 7.)

Paris, le 18 Novembre 1931

Le Directeur de l'Aéronautique civile,

Georges Alberge (CA)

Grandes journées de baptêmes à Mercier-Lacombe, les 2 et 9 décembre, sous l'impulsion du maire Auguste Payri. Un terrain est aménagé sur la propriété d'Albert Payri où plus de 120 baptêmes sont donnés. Plusieurs inscriptions au CABA y sont recueillies : Aimé Gailling, Michel Rosan, Paul Bury, Edmond Krief, Henri Lafforgue, Zakine, Zucconi.

Le 19 décembre, le capitaine Alexandre Bernard, toujours sur Caudron *Rafale*, s'adjuge définitivement la coupe Graham en couvrant le parcours Casablanca - Bel-Abbès (685 kilomètres) à la moyenne de 262 kilomètres-heure. Albert Monville épouse Gilberte Cenac le 26 décembre ; après une cérémonie digne du milieu aéronautique, le couple part, bien sûr, en voyage de noces en avion.

Le CABA a poursuivi durant l'année son activité exceptionnelle, les deux *Ville-de-Bel-Abbès* ont effectué 410 heures de vol et les avions privés plus de 1 300 heures. Mille cent quatre-vingt baptêmes ont été donnés, dix brevets ont été passés : Charles Perrin (agriculteur), Eugène Chanfreau, Pierre Bérenguer (pharmacien), Marcel Fisher, Gassiot (assureur), Hippolyte Boukheris, Charletty, Lambert, Bargelès et Marius Léger (agriculteur à Parmentier). D'autres élèves volent : Mme de Dietrich, Castano, Louis Arzelier (agriculteur), le docteur Larmande, Mme Bargelès, Rousseau et Edouard Suaudeau (agriculteur). Douze brevets de vol à voile ont été passés. L'aérodrome a reçu 317 avions extérieurs. Douze mille heures de vol ont été effectuées depuis la création du club. Six cent mille Francs ont été dépensés pour l'installation de l'aérodrome, la création d'un tennis et l'achat du matériel. Le brevet revient à 4 000 F, moins 1 500 F de subvention. De nombreux voyages ont été effectués, en particulier le tour du Grand Erg par Charles Perrin et le colonel de Turenne.

Georges Alberge

Le 29 avril 1934, le CABA mit en compétition la coupe offerte par Anthelme Perret qui comprend un voyage et une épreuve d'adresse, Georges Alberge remporta l'épreuve.

Georges Alberge, agriculteur né le 4 mai 1899 à Bel-Abbès, est une des principales chevilles ouvrières du CABA auquel il se consacrera jusqu'à la fin. Excellent pilote d'avion et de planeur, il réunit toutes les qualités qui font de lui un animateur apprécié : sens de l'organisation, esprit de camaraderie et prosélytisme. Il servira le CABA toute son existence avec un désintéressement exemplaire et sacrifiera tout son temps et ses efforts à la promotion du club dont il sera, plus tard, président.

1935

En janvier, Pierre Reliaud (agriculteur) achète le Morane-Saulnier 341 F-AOIQ. Les époux Pasquet prennent la gérance du bar.

La grande fête annuelle du CABA a lieu les 2 et 3 mars. Elle obtient, comme d'habitude, un grand succès avec le rallye aérien rassemblant trente-neuf avions, gagné par Gorlacher de Casablanca (qui

Alex Caizergues et le docteur oranais André Lamur (CA)

Amar (du cirque), son léopard et Albert Monville (PR)

Paul Liepmann, Georges Alberge et André Laumet (CA)

se tuera par la suite avec l'avion du docteur Crochet), le concours de bombardement de voitures avec des sacs de plâtre, le banquet et le grand bal à l'hôtel de ville. A l'issue du banquet, un dessin original d'André Costa est mis en vente aux enchères au profit de la Bouchée de pain bel-abèsienne, Jacques du Jonchay (de Biskra) remporte l'adjudication.

Un grave accident a lieu le 10 mars. A la suite d'un décrochage en virage à basse altitude, le De Havilland *Moth*, piloté par Jean Falcon, s'écrase sur l'aérodrome. Le passager, Marcel Villanua, âgé de 32 ans, décèdera le lendemain ; la disparition de ce camarade et animateur affectera tous les Pingouins.

Lors de l'assemblée générale du 24 mars, 181 membres sont présents pour 631 convocation. Cinq nouveaux membres sont admis au conseil d'administration : Bargelès, Charles et Pierre Renaud, Albert Monville et Charles Perrin. Le même mois, Albert Monville et Robert de Dietrich, contraints par le mauvais temps, se posent à Prévost-Paradol où les passagers des deux avions sont accueillis par le maire Vaysse, Lucien Lasseaux et Marcel Domeck.

Le 19 mai, Albert Monville participe de nouveau à la coupe Deutsch de la Meurthe avec le même avion que l'année précédente. Il termine la première épreuve (1 000 kilomètres) avec une vitesse moyenne de 372 kilomètres-heure puis cède, sportivement, son avion à Maurice Arnoux pour la deuxième épreuve (1 000 à 2 000 kilomètres). Le même jour, se déroule une manifestation d'Aviation populaire au cours de laquelle de nombreux baptêmes sont donnés.

Plusieurs voyages sont réalisés durant l'été dans toute l'Afrique du Nord et vers la métropole, de nombreux vols sont effectués par Paul Liepmann, Edmond Delorme, les frères Auguste et Albert Rigaud, les frères Maurice et Marcel Bedel, Georges, Alex et Henri Caizergues, Edmond Parodi, André Laumet, Robert de Dietrich, Trouillet, Bartual (agriculteur à Descartes), Charles Perrin, Georges Alberge, Louis Gazagniol, Marcel Fischer, Gabriel Bonnet, Lucien Coën, Charles Thiédey, Eugène et René Chanfreau, Fleury, René Malé, Raoul Ayribier, Reverdito, Virgile Renoux, Paul André et Pierre Reliaud. Henri Moins et Parlier, tout juste lâchés, achètent les Caudron *Aiglon* F-AOGI et F-AOGH. En septembre, le champion Eric Nessler effectue quelques vols en planeur et la croix de la Légion d'honneur est remise à Lucien Bellat, premier maire de France à avoir acheté un avion pour sa commune.

En octobre, le CABA est fier de donner le baptême de l'air à un enfant du pays : Gaston Julia, né à Bel-Abbès le 4 février 1893, éminent mathématicien, agrégé à 21 ans après avoir été simultanément major au concours de l'Ecole polytechnique et "cacique" à l'Ecole normale supèrieure. Blessé à 22 ans au Chemin-des-Dames par une balle qui lui fracasse le visage et lui emporte un oeil, docteur ès mathématiques à 24 ans, professeur à la Sorbonne et membre de l'Institut. Violoniste de talent, Gaston Julia excelle dans tous les domaines et effectue une travail considérable dans les découvertes mathématiques du début du siècle. Il laissera son nom aux points, droites, courbes et opérateurs *Julia*.

Les résultats de l'année se ressentent de la crise. Les deux *Ville-de-Bel-Abbès* ont effectué 425 heures de vol et les avions privés 840 heures ; 789 baptêmes ont été donnés et 11 brevets passés par Pierre Reliaud (agriculteur), Armand Amselem, Gilberte Monville (Gilberte Cenac, épouse de Albert Monville), Henri, les frères Raymond et Lucien Delorme, Parlier, Henri Moins, Jules Dupieux, Minvielle, Joseph Olaya et René Barreau (de Cahors). Fernand Chèvre et Chahinian (directeur de l'EGA) sont élèves. Quatre-vingts pilotes ont été formés depuis le début du club et le seul *Phalène* F-AMAX totalise 1 500 heures de vol. Le prix du brevet est de 3 000 F alors qu'il était de 12 000 F quatre ans auparavant. La municipalité achète les deux-tiers du terrain et entame une procédure d'expropriation pour le reste.

Joseph Olaya

Joseph Olaya (Pépito), lâché en juin, se dévouera à la cause du CABA. Né à Bel-Abbès, il s'était engagé pour quatre ans dans l'Aviation militaire et avait obtenu en 1927, à l'école Hanriot, le brevet militaire supérieur de mécanicien d'aéronautique. Libéré comme sergent, il se consacre tout de suite aux Cadets et devient permanent du club qu'il animera jours et nuits, dimanches et jours fériés, jusqu'aux derniers moments.

Le De Havilland Moth *F-AJVP avec lequel Marcel Villanua trouvera la mort le 10 mars 1935* (CD)

Henri Caizergues, Alex Caizergues, Virgile Renoux, Raoul Ayribier, Charles Thiedey et Georges Alberge (CA)

Paul Liepmann, Georges Alberge et Roger Liepmann au retour d'une partie de chasse (PR)

1936

Au début de l'année, le siège social du club est transféré 10, bd de la République. Le CABA dispose alors d'un magnifique local avec secrétariat, salle de de réunion et salle d'archives. Les membres y trouvent tous les renseignements dont ils peuvent avoir besoin. Le bal du 7 mars, dans la salle des fêtes de la rue d'Arcole, décorée par Espy dans le style "stratosphérique", est rehaussé par la présence du préfet Aze et du général Féquand, accompagné du colonel Devèze et du commandant Schmitter.

Cent trente-huit membres sont présents, sur 416 convoqués, lors de l'assemblée générale du 15 mars à l'Olympia-cinéma. Une section d'aviation légère, créée pour lutter contre la crise, envisage l'achat d'un moto-planeur afin de baisser le coût de l'heure de vol.

En avril, Georges Alberge vend son *Luciole* au Club aéronautique de Tiaret. Le général Victor Denain, commandant l'Aviation militaire, visite le terrain le 19 avril avec un Potez 58.

Une journée de propagande pour l'Aviation populaire est organisée le 6 mai avec un grand succès. Les inscriptions (droit d'entrée 200 F et cotisation 60 F) et les souscriptions affluent mais le mouvement est prématuré car la mise en place des subventions dans le cadre de l'Aviation populaire n'est pas encore faite. Un *Taupin* est cependant commandé avec l'espoir de le faire voler pour 50 F de l'heure. Maryse Bastié, de passage, rencontre sur l'aérodrome Fernandel et Paul Azaïs qui tournent le film *Un de la Légion*. Georges Alberge donne le baptême de l'air à Fernandel qui, bien qu'ayant tenu le rôle principal dans *Adémaï aviateur*, n'était jamais monté en avion ailleurs qu'en studio. En octobre, Armand Amsellem, Godin et André Allegret partent effectuer leur service militaire à Istres où ils obtiendront le brevet militaire.

Mille cent heures de vol ont été effectuées dans l'année. Le lieutenant Grance, Godin, André Allegret, Pierre Rapinat et Vargues sont parmi les brevetés de l'année. Letouzey, Paul Torro, Ponsolle et Sol ont commencé à voler.

1937

Le 31 janvier, à l'appel de la Fédération aéronautique de France, le CABA organise sur l'aérodrome une importante manifestation à la mémoire de Jean Mermoz et de ses compagnons, ainsi que de tous les pilotes de ligne disparus dans l'accomplissement de leur devoir.

En mars, Albert Monville quitte le CABA pour aller à l'Aéro-club de Rabat comme chef-pilote. L'Oranais Louis Roidot, qui vient de l'Aéro-club de Philippeville, prend la place de chef-pilote le 1er avril. Le même mois, Trouillet rentre dans sa famille à Montpellier où il prendra en main les destinées de l'école de pilotage de l'Aéro-club de l'Hérault, il est remplacé par Joseph Olaya qui s'occupera désormais de la station-service. Le club ne se ressentira pas du départ de deux de ses principaux animateurs grâce à la présence permanente de Paul Liepmann, toujours président, qui

Lucien Bellat, très estimé maire de Sidi-Bel-Abbès (BL)

Le 7 mars 1936 : la salle des fêtes décorée dans le style "Stratosphérique" par les Pingouins (PC)

Le 7 mars 1936 : fête et meeting sur l'aérodrome (PC)

Mai 1936 : l'équipe du tournage de Un de la Légion *sur l'aérodrome ; les cinéphiles reconnaîtront Daniel Mendaille, Robert Le Vigan, Azaïs, Christian Jacques, Suzy Prim, Thérèse Dorny et Fernandel, parmi les Pingouins du CABA* (PR)

continue de gérer le CABA avec une compétence remarquable. Le 3 avril, a lieu le bal traditionnel dans les salons de l'hôtel de ville avec l'orchestre Jazz-mélodie. Six avions augmentent la flotte durant l'été : les deux Caudron *Phalène* F-AMVC et F-AMVH d'Adolphe Haberer et Richard Liminana (la célèbre anisette), le Caudron *Aiglon* F-ANYS de Gilbert Delorme et Jean Perret et les *Aiglon* F-ANYT, F-AOGH et F-AOGI d'Antonin Cousin, Parlier et Henri Moins.

Le 27 octobre, le CABA est frappé par la disparition, dans l'accident du Dewoitine 338 *Antarès* F-ALQA d'Air france au large de la Maurétanie, du pilote Laurent Guerrero, beau-frère de Louis Roidot. Né à Oran, Laurent Guerrero avait été à l'école Jules-Renard avant de sortir ingénieur des Arts et métiers de Cluny en 1923 ; ancien de l'Aviation militaire, il était entré à la Compagnie aéropostale en 1927.

Mille dix heures de vol ont été effectuées dans l'année, le CABA compte 16 avions et 81 pilotes. Plusieurs brevets ont été obtenus, dont ceux de Paul Maisonneuve, Gilbert Delorme, Antonin Cousin, Jean Perret, Adolphe Haberer (de Tabia), Henri Lafforgue, Roger Morin (agriculteur) et Marcel Hutter (chausseur) ; Lapouble, Mlle Gournail, Fauret et le lieutenant Deluol commencent à voler.

1938

L'assemblée générale du 27 février a lieu, comme de coutume, à l'Olympia-cinéma. Une section de modèles réduits est créée, ainsi qu'une section de boules, afin de lutter contre les méfaits de la crise.

Le 4 avril se déroule une grande manifestation à l'occasion du baptême de l'aérodrome du nom de *Laurent-Guerrero*, en présence du colonel Rignot, commandant l'Air en Algérie, du sous-préfet Daudonnet, de Lucien Bellat et du colonel Azan du 1er régiment étranger. Un Wibault d'Air France est présent sur le terrain. Après le banquet qui rassemble plus de 200 convives, une plaque est dévoilée sur le terrain, alors que le rallye Aérien, remporté par l'équipage Dupont et Mlle Kasprska (de Casablanca) et le rallye Poker, remporté par Clément Fouret, réunissent des avions venus de toute l'Afrique du Nord.

En juin, Le CABA reçoit la visite de Marcel Cerdan et lui donne le baptême de l'air. Le 26, grand concours de modèles réduits remporté par Frison (avion) et Norbert Chabannes (planeur), tous deux de l'Aéro-club Jean Mermoz d'Hussein-Dey.

Durant l'été, le *Taupin* F-APAJ est livré, venant de l'usine d'Hussein-Dey, il s'écrasera en bout de piste avec André Laumet aux commandes qui sera victime d'une fracture du basin. Le CABA est premier au concours interclub de placement de billets de la Loterie algérienne organisé par la Fédération aéronautique nord-africaine et le *Pingouin* à l'occasion du tirage du 14 juillet qui a lieu à Cherchell. Plus de 700 heures de vol ont été effectuées dans l'année.

1939

Le 2 avril, rallye et fête aérienne ; malgré l'inquiétude du moment. Air France délègue un gros quadrimoteur Farman 222. Quatre cents heures de vol ont été effectuées durant les six premiers mois de l'année. Antoine Bérenger est breveté, Henri Falcon, Jacques Berthaud et Fernand Mathieu (agriculteur) ont commencé à voler.

La meilleure explication de la réussite exceptionnelle du CABA est donnée par Georges Houard, rédacteur en chef du journal *Les ailes* : « *On dira que Bel-Abbès a bénéficié de circonstances favorables sans lesquelles l'aviation n'aurait pu démarrer là-bas comme elle l'a fait. C'est possible... mais combien de centres français sont dans une situation plus favorable encore et où l'on n'enregistre pas d'efforts et de résultats comparables ? Bel-Abbès a réussi parce que les dirigeants du mouvement avaient la volonté de réussir et qu'ils avaient la foi. Ils avaient - ils ont - un programme et ils le réalisent méthodiquement. Ils avaient sans doute aussi l'esprit d'équipe et horreur des rivalités personnelles. On ne veut citer ici aucun nom de club d'aviation privée de la métropole mais on songe à celui-ci, à celui-là, qui avait la possibilité de faire mieux et qui n'a jamais su - et de loin - faire aussi bien. On veut réorganiser l'aviation privée ? Si l'on cherche les bases de cette réforme, qu'on se tourne résolument vers Bel-Abbès et que l'on demande à sa méthode, le secret de son succès et de ses résultats* ».

*L'*Aiglon *de Jacques Valero et Gilbert Delorme* (LA)

Le splendide Morane-Saulnier 342 de Louis Gazaniol en vol au-dessus de la Mitidja (AV)

X, Lucien Coën, Georges Alberge, X, Raoul Ayribier, Joseph Olaya, Alex Caizergues, André Laumet, Edmond Parodi et Albert Monville (CA)

22 - SOUK-AHRAS

L'Aéro-club de Souk-Ahras

Souk-Ahras (Constantine), ©, (PH 8), (Alt. 700 m.), 5.494 Eur., 6.576 Ind. = **Circulation**: *sens unique dans certaines rues.* = **Douanes**: *rue* (p. 30). = **Ess.**: 8 : Ruines de Madaure, 41 (voir : **Madaure**). — SO : Khamissa (ruines ★) 41 (voir : **Khamissa**).

Ain-Beida 104 - Batna 256 - Béja 152 - Bône 100 - Constantine 199 - Ghardimaou 69 - Guelma 77 - Le Kef 93 - Lamy 43 - Laverdure 18 - Sakiet-Sidi-Youssef 50 - Sedrata 54 - Le Turf 86 - Tébessa 134.

Excelsior Hôtel, *pl. Thagaste*, (30 ch) 14 1 Doulat 0.21.

Grand-Hôtel et d'Orient, *pl. Thagaste*, Repas 4. 15. 15 (bnc) Ch 15 à 30 Chfr 45 (bc) Serv 10 % 8 1 (wc) 0.06.

STOCK MICHELIN Rozié et Durand, Central Gar., *r. Anatole-France*. CITROËN. Box 0.14.

Ets Lafont et Cie. BERLIET, DELAGE. 0.11.

Lucien Scalone (LM)

L'Aéro-club de Souk-Ahras est l'oeuvre de deux hommes : Lucien Scalone et Lucien Camillieri, qui se sont entièrement dévoués au service du club.

Lucien Scalone avait découvert l'aviation en faisant la campagne du Maroc de 1925 à 1927 (Rif et tâche de Taza) comme mécanicien-radio sur Bréguet 14 à la 13ème escadrille du 3ème Groupe. Sitôt libéré, il devient agent d'assurance et n'a de cesse de recommencer à voler. Il communique son enthousiasme à Lucien Camillieri, agent BP et grand amateur de voitures ; les deux amis n'hésitent pas à parcourir de nombreuses fois la difficile route vers Constantine pour obtenir leurs brevets en 1933, tout en s'activant, à partir de 1932, à créer un aéro-club.

L'enthousiasme des deux premiers pilotes de la région se heurte à un problème majeur : installer un aérodrome praticable à proximité de la ville. Des terrains sont prospectés à Dréa et à Gambetta, mais à plus de 25 kilomètres de Souk-Ahras. En attendant de fixer le choix de l'aérodrome, l'Aéro-club est fondé en juin 1933 - président : Louis Haeberlé - vice-présidents : Marcel Danet et Lucien Camillieri - trésorier : Louis Horte - (adjoint : Lucien Scalone) - secrétaire : Henri Petit - assesseurs : Henri Camillieri, Ladislas Ronecker, Paul Houiller et Lucien Filhol - commission technique : Marcel Gensous, Henri Bachelot, Marcel Durand, Loisy, Auguste Canazy et Léon Schardt.

La prospection porte ses fruits et grâce à la générosité de Léon Schardt, un terrain est enfin trouvé aux portes de la ville dans le courant de l'été 1933. Les travaux d'aménagements sont immédiatement entrepris et un petit hangar permet d'abriter le De Havilland 60 *Moth-Morane* F-AJOF que Lucien Camillieri et Lucien Scalone ont acheté à Jacques du Jonchay (de Biskra) en février 1934. Durant l'été 1934, cet avion est rejoint par un Hanriot 14 donné par l'Aviation militaire et convoyé par Marcel Danet (ancien pilote militaire) depuis Constantine. En octobre de la même année, le conseil d'administration s'augmente de Philippe Bruno et Ernest Greck.

En 1934, l'Aéro-club achète un Caudron *Luciole*, suivi d'un autre en 1935. En avril 1935, Joseph Serda, député de Bône, vient rendre visite, piloté par Marcel Dayre, à son ami Deyron, maire de Souk-Ahras et président du conseil général.

De nombreux habitants de la ville fréquentent l'Aéro-club et n'hésitent pas à prendre le baptême de l'air ou à effectuer des

Juin 1933 : Lucien Scalone et le Potez 43 F-AMJV de l'Aéro-club de Constantine dans un champ à proximité de Souk-Ahras (SC)

Mai 1934 : Lucien Scalone et Lucien Camillieri à bord de leur Moth *F-AJOF* (LM)

Avril 1935 : le Moth *et le Hanriot 14 sur l'aérodrome de Souk-Ahras* (LM)

voyages : Sinibaldi (adjoint au maire), Pinelli (commissaire de police), Mmes Burgat et Horte, Rodolfo, Curcio, Lassauce, Nondedeu, Matteï, Ysaure, Sauvaire, Fonteneau, Mazet, Castel, Rolland (Shell)..., ainsi que les Soeurs blanches du dispensaire qui apprécient les charmes des voyages aériens.

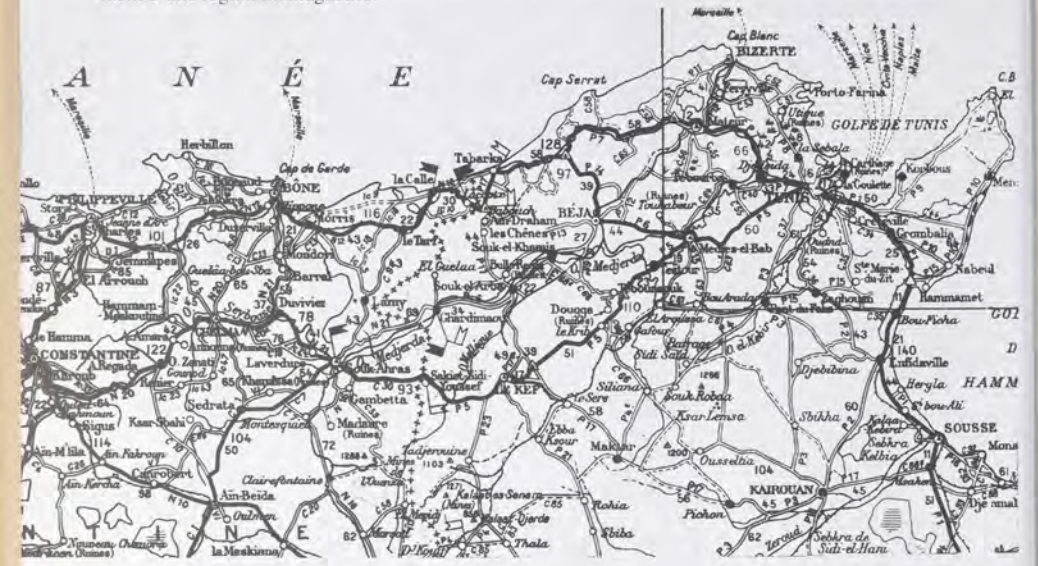
Lucien Scalone, qui obtient le brevet de moniteur le 5 mai 1935, s'active bénévolement à l'école de pilotage et obtient d'excellents résultats ; plusieurs pilotes sont brevetés : Louis Haeberlé, Henri Petit, Ladislas Ronecker, Boutrois, Henri Bachelot, Ernest et Charles Grassi, Ernest Greck, Philippe Bruno, Carraze et Fonteneau. Deux autres membres se dévouent également pour la bonne marche de l'Aéro-club : Marcel Durand et Lassauce, qui assurent bénévolement l'entretien du matériel tout en passant le brevet de pilote.

Les ressources de l'Aéro-club sont faibles et deux fêtes annuelles sont organisées avec succès grâce au talent de Lucie Scalone, épouse de Lucien. La réussite inespérée de ces fêtes, auxquelles s'ajoutent quelques maigres subventions, permet d'assurer les besoins du club et d'augmenter le parc aérien. En 1936, arrive un Caudron *Phalène* qui permet d'effectuer de grands voyages et de donner des baptêmes au cours de journées organisées à Souk-Ahras et dans les villages avoisinants. L'Aéro-club participe aussi activement aux fêtes et aux meetings organisés sur les autres aérodromes d'Afrique du Nord.

En 1937, à l'occasion d'une période militaire au GAO 585 de Sétif, Lucien Scalone retrouve son vieil ami, le capitaine Battesti, qui commande le Groupe et qui lui propose d'organiser une fête à Souk-Ahras avec la participation du sous-lieutenant Gaël Cressaty (pilote de la patrouille d'Etampes et futur général). Cette fête est un véritable triomphe, avec la démonstration éblouissante de Gaël Cressaty sur Morane-Saulnier 230.

En 1938, le Caudron *Pélican*, équipé en avion sanitaire, permet une quinzaine d'évacuations sanitaires d'ouvriers accidentés aux mines d'Ouenza et du Kouif vers l'hôpital de Souk-Ahras et onze évacuations de malades sur Alger.

La petite ville de Souk-Ahras, l'antique *Thaghaste* où Saint Augustin naquit en 354, a été dotée, grâce aux efforts de Lucien Scalone et Lucien Camillieri, d'un aéro-club actif qui a contribué au désenclavement d'une région montagneuse.



Juin 1933 : Lucien Scalone à Souk-Ahras avec le Potez 36 F-ALYM de l'Aéro-club de Constantine (SC)

Le 25 mars 1940, debout : Boutrois, Adolphe Haeberlé, Sinibaldi, Ernest Greck et Lucien Camillieri ; accroupis : Etchevarry, Marcel Danet, Louis Horte, Lucien Scalone, Marcel Durand et Lucien Filhol (SC)

23 - TIARET

Le Club aéronautique de Tiaret

1931

Le 2 mai, Guy Cloître, termine, alors qu'il a moins de vingt heures de vol, le voyage Paris - Tiaret en trois étapes, dont le survol maritime Alicante - Oran. Son arrivée, avec le Farman 231 F-ALEQ, déclenche un véritable délire parmi la population qui n'avait pas encore vu d'avion de tourisme.

Aussitôt, un comité composé de Guy Cloître (agriculteur), Armand Viniger (administrateur de biens), Lucien Grach (agriculteur), Gaston Clauzel (quincailler), Jacques Pradel (agriculteur) et Ernest Boggio (matériaux), crée, le 7 mai à la mairie, le Club aéronautique de Tiaret (CAT). Placé sous la présidence d'Edmond Boyet (avocat), le CAT est le premier club créé à l'intérieur du département d'Oran comme section du Club aéronautique de l'Oranie (CAéO). Le but du CAT, qui se libère vite de la tutelle du CAéO, est simple : *« Développer l'aviation de tourisme, regrouper les propriétaires d'avions, former des pilotes et entraîner ceux qui ont servi dans l'Aviation militaire »*. Le menuisier Goetz, pilote de chasse durant la guerre, adhère de suite au nouveau club.

Le comité provoque rapidement un puissant mouvement en faveur de l'aviation de tourisme. Une commission, chargée de trouver un aérodrome, porte son choix sur l'hippodrome du Hara de la Grande-Jumenterie qui appartient à l'armée. Il faut plusieurs mois de démarches incessantes, appuyées par l'action des élus du département, pour obtenir le terrain convoité. L'autorisation est même retirée à la suite d'un rapport du Hara prétendant que le bruit des avions provoque des mises bas prématurées. Les interventions du général Vuillemin, du maréchal Franchet d'Esperey et du député Paul Saurin auprès du général Georges, commandant le 19ème corps d'armée, parviennent à faire annuler la décision. Par la suite, les juments feront bon ménage avec les chevaux-vapeur. Un mois après l'attribution officielle, une aire d'atterrissage de 34 hectares est nivelée et balisée et un hangar de 300 mètres-carrés construit. L'inauguration officieuse du terrain a lieu le 31 mai ; Gaëtan Levecque, Henri Fouques Duparc et Pierre de Romanet viennent d'Oran y rejoindre en avion leurs amis de Tiaret.

Après l'exploit de Guy Cloître, trois pilotes se font aussitôt remarquer : Edmond Boyet, breveté en métropole (à Meaulte), qui entreprend de ramener en Algérie son Potez 36 F-ALNP *Evelyne* le 25 septembre (après deux pannes en campagne en Espagne à la suite d'ennuis de moteur), Armand Viniger, breveté à Oran en octobre, qui donne plus de 500 baptêmes de l'air sur des terrains de fortune de la région avec son Potez 36 F-ALJN, et Lucien Grach, breveté à Oran le 14 septembre, qui parcourt toute l'Afrique du Nord sur son Caudron 232 F-AJXE en portant les couleurs du CAT dans tous les aéro-clubs qui se créent à cette époque.

Les quatre premiers pilotes tiaretins font une propagande intense pour amener la population à l'aviation : survol des villages avoisinants, atterrissages en campagne pour des journées de baptêmes...

1932

Le 7 janvier, Jacques Pradel baptise son Potez 36 F-ALNQ *Foufoune* sur le terrain de sa ferme de Temda. L'avion vole toute la journée et baptise les familles Paul Reynouard et Yvars. Durant l'été, un constructeur amateur, Anthoine, employé de Shell, construit une avionette Mignet HM8. Réalisé avec soin, cet ancêtre du *Pou du Ciel* n'obtient pas plus de succès que ses congénères.

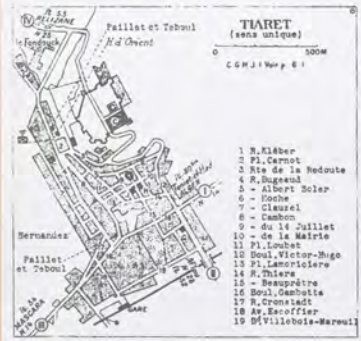
Le 18 septembre, a lieu l'assemblée générale à la mairie de Tiaret en présence du maire Achille Galibert. Le club compte déjà 300 membres et le conseil d'administration est formé - président : Edmond

Le Farman 231 F-ALEQ de Guy Cloître, premier avion tiarétin (SP)

Ernest Boggio devant le Luciole *F-AMDO* (EB)

Le conseil d'administation du CAT en 1932 : Ernest Boggio, Jacques Pradel, Marcel Urban, Guy Cloître, Ernest Grach, Suzanne Viniger, Edmond Boyet, Armand Viniger, Gaston Clauzel et Mico (EB)

TIARET (Oran), (PII 4), ⊕ (Alt. 1.150 m.), 8.000 Eur., 7.000 Ind. ⇒ Exc.t S : Ladjdar ★ (tombeaux indigènes) 35. — SO : Gorges et cascade de la Mina 12.



d'Orient, Repas 4,50 16/25-16/25 (boc) Ch 18 à 70 Chfr 52,50 (bo) Serv 10 % (60 ch) Asc 6 60 ⚓ 6 (wc) T Baudoin ₱ 0.56.

STOCK MICHELIN **Paillet et Teboul**, r. *Bugeaud*. CITROËN, PANHARD. M ₱ 0.99.

STOCK MICHELIN **Hernandez**, *15 r. Cambon* ₱ 1.06.

Bon, Americain Gar., *boul. Gambetta*.
Sobrero, Gar. Lamoricière, *2 r. Thiers*. ₱ 2.31.
— Amandéline, Gar. Gambetta, *20 boul. Gambetta*. ₱ 1.59.
— Ets Adam et Cie, Gar. Carnot. FIAT. ₱ 0.12.
— Delorme et Rinquet, *r. Albert Soler*. BUICK, CHENARD ET WALCKER CHEVROLET. ₱ 1.48.
— Lico, *28 r. Bugeaud*, BERLIET. ₱ 0.45
— Mico, *32 boul. Gambetta*. RENAULT. ₱ 1.66.
— Girbaz, *64 boul. Victor Hugo*. ₱ 2.47.
— S. A. M. A. (Sté Algérienne de Matériel Agricole). AUBURN, HOTCH KISS, LAFFLY, MATHIS.
— S. A. des Ets J. Vinson, *r. Beauprêtre*. DELAHAYE, PEUGEOT.

Ets Drulang, *r. de l'Abattoir*. ₱ 2.13.
— Ponzo et Bibella, *33 r. Cambon*. ₱ 1.26.

Libraires:

Garaude, *5 r. Cambon*. Mme Gauthier, *52 r. Bugeaud*.

Aflou 173 ⑦ — Frenda 48 ⑥ — Mascara 155 ⑥ — Miliana 181 ⑦ — Montgolfier 56 ⑥ — Mostaganem 153 ⑥ — Prévost-Paradol 27 (GC 11) — Rélizane 96 ⑥ — Teniet-el-Had 114 ⑦ — Trézel 27 ⑥ — Vialar 65 ⑦.

André Vercruysse (LM)

Boyet - vice-présidents : Gaston Clauzel et Girardot - conseillers techniques : Guy Cloître et Marcel Urban - commissaire aux fêtes : Edmond Narboni - assesseurs : Mico, Ringuet, Jacques Pradel et Lamou Teboul. Délégués pour Montgolfier : Léon Rouas, Firmin Pansard et Léo Marguier - pour Trumelet : Jean Castex et Marcel Serrero - pour Trézel : Paul Momméja et Yvarra - pour Palat : Yves Cabal - pour Frenda : Puccinelli - pour Prévost-Paradol : Paul Boggio - pour Diderot : Louis Paradel. Les premiers élèves-pilotes s'inscrivent : Paul Boggio, Marcel Domeck, Louis Pradel, Talon, Mico et Léon Rouas.

Le terrain de la Jumenterie est enfin inauguré le 21 octobre. Trente-cinq avions sont réunis pour la circonstance : dix viennent d'Alger, onze de Sidi-Bel-Abbès, un d'Orléansville, deux d'Oran, un de Saïda, deux de Mostaganem, plus quatre appartenant aux membres du Club aéronautique de Tiaret. Quatre avions du 1er Groupe d'aviation d'Afrique sont également au rendez-vous.

1933

Le conseil d'administration reste inchangé à la suite de l'assemblée générale du 11 février, mais de nouveaux délégués apparaissent, pour Trumelet : Lucien Grach - Palat : Serge Cloître - Burdeau : Antoine Filiu - Vialar ; Martin - Frenda : Gaston Sudria.

En mai, un deuxième hangar est construit dans le prolongement de celui existant, portant la surface utile à 800 mètres-carrés. Le CAT a besoin de place, car la flotte augmente : début juillet, arrive le Caudron *Phalène* F-AMGH *Ville-de-Tiaret* convoyé de métropole par Guy Cloître à plus de 150 kilomètres-heure de moyenne. Il est suivi de près par le Caudron *Luciole* F-AMMC convoyé par André Vercruysse qui vient d'être embauché comme chef-pilote.

Sept avions sont basés à Tiaret en juillet : trois Potez 36, un Caudron *Luciole*, un Farman 231, un Caudron *Phalène* et un Caudron 232. Le 16 juillet, se déroule le baptême du *Ville-de-Tiaret* avec comme marraine Mme Bigorre et comme parrain Achille Galibert. Le capot de ce bel avion rouge est orné d'une tête de lion et de l'inscription "Ville de Tiaret" qui rappelle l'aide généreuse que la municipalité apporte au CAT.

Ancien pilote militaire et ancien de la Compagnie aérienne française, détenteur de trois records internationaux pour avions légers et classé premier au tour de France aérien de 1931, André Vercruysse, qui totalise 1 500 heures de vol, commence à obtenir des résultats. Les élèves-pilotes arrivent en nombre : Albert Attia, Krief, Cauchi, les frères Vincent et Ernest Boggio, Nahon, Myara, Léon Rouas, Suzanne Viniger, Serrero et Bresson, tous formés sur le Potez 36 et perfectionnés sur le *Luciole*. Roger Clerc, Serge Cloître, Ernest Grach, Marcel Urban, Jacques Pradel, Aimé Malé, Léo Marguier et Gustave Nusbaum (ces trois derniers de Montgolfier) sont brevetés. Ernest Grach, à peine breveté, achète le *Phalène* F-AMLR qu'il ramène de Paris à Tiaret en septembre. Armand Viniger et Jacques Pradel commandent le *Phalène* F-AMKQ.

Le 6 décembre 1931 : inauguration du terrain de la ferme Grach à Trumelet (FD)

Le Potez 36 d'Henri Fouques Duparc à l'inauguratin du terrain de la ferme Grach (FD)

La flotte du Club aéronautique de Tiaret en 1932 (EB)

En septembre, le CAT participe aux fêtes de Trezel alors qu'un déplacement prévu à Vialar le 29 octobre doit être reporté à cause d'une violente tempête.

Entre-temps, l'abbé Jules Pommiès, secrétaire de l'Aéro-club de Montgolfier, se démène pour propager le culte de Notre-Dame de Montgolfier. Faisant valoir le nom prédestiné de sa Patronne, il avait obtenu le 28 novembre 1925, de la Sainte-Pénitencerie de Rome, une indulgence de 300 jours en faveur de ceux qui invoquent sur place Notre-Dame de Montgolfier. Il obtient sans doute un certain succès qui lui permet de passer le communiqué suivant : « *Protectrice-née de l'Aéronautique, de par son vocable et son origine, Notre-Dame de Montgolfier, hier encore inconnue, est aujourd'hui vénérée non seulement en Algérie et dans la métropole, mais encore à l'étranger. C'est dire avec quelle sympathie son patronage a été accepté dans les milieux aéronautiques. Sa protection assurée est tout naturellement invoquée par les catholiques qui empruntent la voie des airs pour voyager* ». L'Aéro-club de Montgolfier, créé le 22 novembre 1932, sous la présidence de Léo Marguier, sera rapidement intégré comme section du Club aéronautique de Tiaret.

1934

Durant l'hiver, pour des raisons de mauvais temps et de difficultés financières, André Vercruysse va passer quelques mois à Biskra avec le Potez 36 F-ALNQ vendu à ce club. Le même hiver, Armand Viniger remplace maître Boyet qui devient président d'honneur et Armand Casabo devient secrétaire général. Armand et Suzanne Viniger donneront un éclat tout particulier aux festivités du club. Serrero, Armand Pradel et les frères Boggio sont brevetés, ce qui porte à dix-neuf l'effectif des pilotes du club.

André Vercruysse, revenu de Biskra au mois de juin, reprend son activité. Les élèves-pilotes recommencent à voler, le fils Baudoin (de l'hôtel d'Orient) est lâché en *Luciole* à 18 ans. Buisson commence à voler ainsi que Joachim Socias, mécanicien du club. Ernest et Vincent Boggio, Marcel Serrero et Krief sont brevetés. Les anciens pilotes continuent à voler activement, Lucien Grach va jusqu'à Londres et le député-pilote Paul Saurin vole régulièrement lors de ses passages dans la région.

L'inauguration de l'aérodrome *Vuillemin*

En mars 1934, trois *Phalène*, pilotés par Guy Cloître, Ernest Grach et Armand Viniger, et ayant pour passagers Edmond Boyet, Serge Cloître et son épouse, Serrero et son épouse, Suzanne Viniger et Jacques Pradel, font un voyage de trois jours au Maroc afin de rendre visite au général Vuillemin (commandant alors l'aviation Militaire du Maroc) et lui demander d'être le parrain de l'aérodrome de la Jumenterie. Le dimanche 11 avril, le général atterrit sur le terrain qui portera son nom, en provenance d'El-Goléa où il a une maison. A midi, un grand déjeuner à l'hôtel d'Orient réunit tout le conseil d'administration autour du général et de sa famille. Les grandes fêtes d'inauguration sont décidées pour Pentecôte ; puis reportées au 9 juin, à la suite d'un contre-temps. Ce délai permet de parachever les finitions du club-house et d'en embellir les abords.

Le 9 juin, à 17 heures, le général se pose après avoir été retardé à Oujda par le mauvais temps. De nombreuses personnalités le saluent à sa descente d'avion : Castanet, administrateur de la commune mixte de Tiaret ; Achille Galibert, maire de Tiaret ; Edmond Boyet ; Armand Viniger ; Gaston Pourcher, directeur de la Navigation aérienne ; Moppert, commandant d'arme ; Azam, conseiller général ; le capitaine Dassot, de la Jumenterie, et une délégation des Croix de feu. Après avoir écouté *La Marseillaise*, le général visite les installations de l'aérodrome dont le club-house est carrelé au motif de la "Cocotte" (fameux emblème de l'escadrille du général durant la guerre qui décore, bien sûr, son Caudron *Phalène* F-AMCA), puis se dirige vers le Casino où il fait une conférence sur la Croisière noire à laquelle assiste Masselot, sous-préfet de Mostaganem. A 22 heures, une grande fête rassemble tous les participants dans les jardins de Jacques Pradel et Armand Viniger mis à la disposition du CAT. Après une nuit passée à danser, les Tiaretins voient se lever un soleil superbe.

Toute la matinée, les arrivées se succèdent sans interruption sur l'aérodrome. Les avions affluent de toute l'Algérie, des civils de tous les clubs et des militaires des trois Groupes. Le vin d'honneur, servi

Le Luciole *F-AMDO en vol* (CA)

Didès, employé des PTT, et le Luciole *F-AMDO* (EB)

Le club-house de l'aérodrome de La Jumenterie (AP)

en fin de matinée dans les salles du Casino, réunit tous les équipages, ainsi que de nombreux Tiaretiens. La Lyre tiaretienne éxécute, sous la baguette de son chef, Jean, les meilleurs morceaux de son répertoire. Le banquet de midi, qui rassemble deux cents convives dans les salons de l'hôtel d'Orient, est suivi de nombreux discours qui mettent en valeur cette journée exceptionnelle. Vers 16 heures, une file ininterrompue de voitures se dirige vers l'aérodrome où, en toute simplicité, le général Vuillemin déclare l'aérodrome de Tiaret inauguré, alors que de nombreux spectateurs sont baptisés par le *Ville-de-Tiaret* et qu'un parachutiste éxécute une descente. Puis, l'envol général des aviateurs regagnant leurs aérodromes d'attaches met un point final aux journées organisées par le CAT.

1935

Le grand bal masqué du 9 mars réunit tous les membres du club et ses sympathisants à l'hôtel d'Orient, avant l'assemblée générale du 17 mars. Le terrain est de plus en plus fréquenté les dimanches après-midi par les Tiarétiens qui goûtent son cadre agréable et prennent nombreux le baptême de l'air (dont Larré, âgé de 85 ans). De nombreux équipages de passage apprécient l'escale que visitent souvent les Potez 25 militaires (général Lacolley, capitaines Grabbe, Floret, Schmitter et Paolacci, lieutenant Wauthier, sergent Franu, adjudant-chef Vincent, sergent Dumont...).

Armand Casabo et Louis Pradel continuent leur entraînement en double-commande. Simon Benassayag et Joachim Socias sont brevetés 1er degré. Baudouin et Vincent et Ernest Boggio sont brevetés 2ème degré. Le club commande un nouveau Potez 36 qui sera livré en juin . Un dîner champêtre rassemble tous les membres et les sympathisants sur l'aérodrome, le 7 avril, aux accents de l'orchestre Gauthier-Belaïch-Hamou.

1936

Le club combat vaillamment la crise et réagit en décidant de passer commande d'un avion économique. Lors de l'assemblée générale du 1er mars, le président Viniger peut présenter un bilan satisfaisant tout en demandant d'intensifier encore la propagande. Un nouveau bureau est formé : vice-présidents : Ernest Grach et Guy Cloître - secrétaire : Armand Casabo - secrétaire adjoint : Ernest Boggio - trésorier : Georges Séguret - trésorier adjoint : docteur René Heuby - directeur technique : Vincent Boggio - directeurs technique adjoints : Girardot et Jacques Pradel - comité des fêtes : Suzanne Vinigier, Mlle Baudoin, Edmond Narboni, Jules Boggio et Gaston Clauzel - assesseurs : Brillant père, Pieaud, Albert Attia, Roger Clerc et Pierre Chautard. Lucien Grach démissionne de son poste de directeur technique à la suite d'un litige avec le Bureau Véritas d'Oran.

De nouveaux élèves s'inscrivent : René Heuby (dentiste) qui ira en avion jusqu'à Luneville, Porthe et Mico. Joachim Socias passe le brevet du 2ème degré et assure aussitôt après les fonction de moniteur-mécanicien avec un dévouement inlassable. Le *Luciole* est sérieusement endommagé par Castanet au cours d'un atterrissage malheureux et le club achète le *Luciole* F-AMDO de Georges Alberge (de Sidi-Bel-Abbès) pour continuer à assurer les vols pendant la réparation qui durera longtemps.

1937

Le 31 janvier, comme sur tous les terrains du pays, une cérémonie émouvante rassemble les membres du club pour une manifestation à la mémoire de Jean Mermoz et de l'équipage du *Croix-du-Sud*. Tous les officiels sont là, dont le conseiller général Teissonnière et le maire Azam.

L'assemblée générale du dimanche 14 février se réunit dans l'optimisme. La crise est passée et le club repart d'un bon pied, des travaux sont être entrepris sur l'aérodrome : nivellement, aménagement du club-house et des espaces verts et création d'un boulodrome. Le prix de l'heure de vol reste stable, le brevet revient entre 2 000 F et 2 500 F. Des bourses de pilotage sont accordées par l'administrateur et le maire. Un nouveau bureau est formé sous la présidence d'Armand Viniger et la présidence d'honneur de Guy Cloître - vice-président : Vincent Boggio - directeurs techniques : Serge Cloître et Jacques Pradel - trésoriers : Séguret et René Heuby - secrétaires : Choain (ingénieur du service Vicinal) et Dides (employé des PTT).

Joachim Socias fait triste mine devant l'étendue des dégâts du Luciole *abîmé par Castanet ; la réparation sera longue* (EB)

Trois Potez 36 et un Farman 231 devant le hangar de l'aérodrome de La Jumenterie (EB)

Le 31 janvier 1937 : cérémonie à la mémoire de Jean Mermoz et de son équipage : Ernest Grach, Choin, Lucien Grach, Didès, Vincent Boggio, Joachim Socias, René Heuby, Jacques Pradel, Serge Cloître, Gustave Nusbaum et Ernest Boggio (EB)

Le 27 octobre 1937 : le Père belge Léon Bradfer s'enquière de la météo avant de repartir pour le Congo-Belge (BR)

Pierre et Andrée Jarrige (cousins de l'auteur) en 1938 (RC)

Le 27 octobre, le CAT accueille le Père belge Léon Bradfer. Ce sympathique missionnaire vole vers sa paroisse du Congo-Belge en pilotant lui-même le *Phalène* OO-JHS, accompagné de Georges Van Damme et Edmond Dehart dans le *Phalène* OO-MCE. Après un voyage éprouvant d'Alger à Tiaret, rendu difficile par du vent de face et de la brume sèche (3 heures pour parcourir 260 kilomètres), les trois hommes sont heureux de découvrir l'aérodrome et d'attendre, dans une ambiance chaleureuse, que le temps s'améliore. Après une soirée passée à l'hôtel parmi les membres du club, les trois Belges repartent le lendemain pour Colomb-Béchar.

Plus de 500 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Caillemer, Jabin, Vintura et Riu volent en double-commande. Serge Cloître, Choain, Garcia, Dides, Jules Dupieux, Barbe, Mlle H. Baudouin et Pierre Jarrige (agriculteur à Hardy) sont brevetés. Un *Taupin*, construit à Alger, est prêté au club.

1938

Lors de l'assemblée générale du 30 janvier, Armand Viniger devient président d'honneur et cède la présidence à Vincent Boggio qui saura maintenir une ambiance fraternelle. Lucien Grach et Jacques Pradel sont vice-présidents - trésorier général : Séguret - trésorier adjoint : René Heuby - secrétaire général : Porthe - secrétaire adjoint : Dides. Le CAT a une activité de plus en plus grande et l'aérodrome *Vuillemin* est de plus en plus apprécié des visiteurs. Les voyages inter-clubs se multiplient et de solides amitiés se forgent avec les pilotes d'Algérie et d'outre-mer.

Six cents heures de vol ont été effectuées dans l'année. Jean Castex, Paul Momméja, Barthès, Olivier, Guéry, Marcel Domeck, et Miniggio sont brevetés. Le 6 novembre, réception de Saincierge, sous-préfet et ancien pilote de guerre, qui vient de Constantine. Il ne manque pas de s'inscrire au CAT qui achète le Potez 43 F-AMJI, le 11 novembre, à l'Aéro-club d'Oranie.

1939

Marcel Urban, Ortéga, Comte-Bellot, Barret et Planques volent en double-commande. Jean Rativet (agriculteur à Hardy) et Xavier Salado (de Trézel) sont brevetés. Léo Marguier achète un Caudron *Phalène* et Marcel Domeck un Caudron 232.

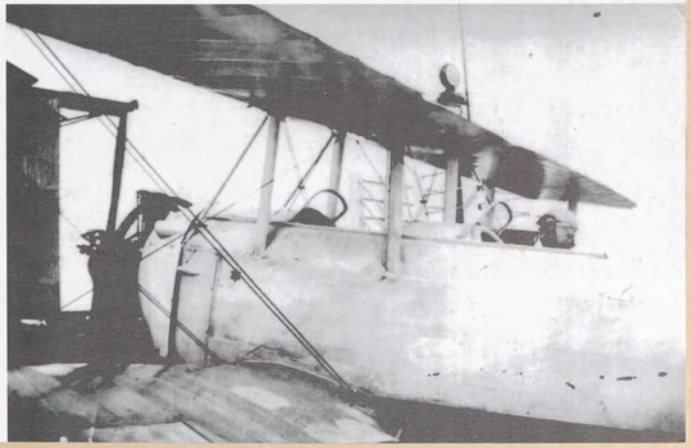
Le 21 mai, un grand méchoui a lieu à Bou-Ameur pour l'inauguration de l'aérodrome des *Saharis* sur la ferme Grach ; onze avions sont rassemblés sur le terrain.

Trois cent quarante-quatre heures de vol sont effectuées durant les six premiers mois de l'année.

Lorsque la guerre arrive, douze avions sont basés sur l'aérodrome *Vuillemin*, dont trois du Club aéronautique de Tiaret : deux Potez 36, un Potez 43, deux Farman 231, trois *Luciole*, un *Aiglon* et trois *Phalène*. Ils disparaîtront tous dans la tourmente comme avions-estafettes, après avoir bien servi l'aviation algérienne au sein du Club aéronautique de Tiaret.

Les Belges Georges Van Damme, Edmond Dehart et Léon Bradfer-dans le club-house de L'aérodrome de La Jumenterie (BR)

Le Luciole *F-AMDO acheté à Georges Alberge, de Sidi-Bel-Abès* (CA)



Le 15 mai 1938 : Ernest Bogio au retour d'Oran avec le Luciole *F-AMMC* (EB)

24 - Les RALLIES

Le rallye Algéro-marocain

Le rallye Algéro-marocain, organisé par la Fédération aéronautique nord-africaine, est la première grande manifestation aérienne d'Afrique du Nord. Sur soixante engagements recueillis, quarante et un avions prennent part au départ, le vendredi 14 avril 1933, pour un parcours de 3 600 kilomètres à travers le Maroc et l'Algérie. Dix-sept viennent d'Europe (France, Belgique, Angleterre et Pologne), huit du Maroc et seize d'Algérie.

Les avions en présence représentent tout l'assortiment des avions de tourisme européens du début des années 30 : trois Caudron *Luciole*, huit Caudron *Phalène*, cinq Farman 230, un Farman 190, un Farman 390, deux Potez 36, trois Potez 43, deux De Havilland 60 *Moth*, trois De Havilland *Puss moth*, un De Havilland *Fox Moth*, un Klemm et un RWD 5.

La Compagnie générale Aéropostale et la Compagnie aérienne française mettent gracieusement deux avions à la disposition des organisateurs pour le transport des journalistes : un Latécoère 28 et un Nieuport 391.

Le départ a lieu de Casablanca, au Camp Cazes, en direction de Sidi-Bel-Abbès où le rallye est reçu avec enthousiasme par les Pingouins. Le samedi 15 avril, arrivée à Alger dans le mauvais temps. Le dimanche 16 avril est consacré à la visite de la foire d'Alger et à un banquet au Casino municipal, offert par l'Aéro-club d'Algérie, en présence Mme Jaffreux-Tissot, secrétaire de l'Aéro-club de France, arrivée le matin même en hydravion de ligne, le commandant Laurent, président de la FAéNA, et de Montigny, représentant également l'Aéro-club de France. Le mauvais temps persistant reporte au 18 avril le départ pour Biskra.

L'étape Alger - Biskra, favorisée par une bonne visibilité, est une compétition de vitesse dont les résultats interviennent dans le classement de la coupe Dunlop. La première vision du Sud enchante les participants, d'autant plus que le Comité d'aviation de tourisme et son président, Lucien Schmidt, savent accueillir les visiteurs et faire apprécier les charmes de Biskra, ville touristique par excellence.

Le 19 avril, étape très touristique Biskra - Laghouat, avec escale à Ghardaïa. Le survol enchanteur des oasis de l'Oued-Rhir, de Temacine et des villes du Mzab ravit les nombreux participants qui ne connaissaient pas encore le Sud-Algérien. Les équipages sont attendus à l'escale par une escadrille militaire, conduite par le capitaine Arsac, chargée des dépannages éventuels. Le khalifa Djelloul organise une diffa à l'arrivée.

Le 20 avril, la longue étape Laghouat - Colomb-Béchar, avec survol de Géryville, Méchéria, Aïn-Sefra et Figuig, est une épreuve de régularité qui compte pour la coupe Général-Laperrine. A l'arrivée, les concurrents retrouvent deux vieux Sahariens : le colonel Trinquier et le capitaine aviateur Paolacci.

Le 21 avril, étape Colomb-Béchar - Fez avec survol de la haute montagne. Fez - Marrakech le 22 avril, puis retour à Casablanca le dimanche 23 avril, avec réception par le résident général Saint.

Gorlacher, du Maroc, remporte la coupe Dunlop avec 199 kilomètres-heure de moyenne sur le trajet Alger - Biskra et l'Aéro-club d'Algérie, remporte la coupe inter-club Général-Laperrine grâce aux bonnes performances de son équipe composée de Louis Durafour, René Mariano et Marcel Rebaud-Girod

Grâce à une préparation soignée, à une protection météorologique sérieuse et à l'assistance de l'Aviation militaire et des pétroliers qui ont assuré le ravitaillement dans les endroits les plus reculés, les avions

Le 14 avril 1933 : le général Joseph Vuillemin au depart du rallye au Camp Cazes de Casablanca (ST)

Les avions du rallye au départ de Casablanca (ST)

Le 14 avril : ravitaillement à Sidi-Bel-Abbès (ST)

engagés ont parcouru un total général de 135 000 kilomètres sans incidents notables, sur un parcours difficile en régions arides, semi-désertiques et montagneuses.

Trente-quatre avions terminent l'épreuve dans les temps, preuve du haut niveau de fiabilité atteint par les avions et leurs moteurs et de la qualité de leurs pilotes, à un moment où l'aviation de tourisme n'a que trois années d'existence.

Le succès de ce rallye, la participation importante d'équipages étrangers et son retentissement européen ont été pour beaucoup dans l'essor du tourisme aérien en Afrique du Nord.

Ravitaillement d'un concurrent anglais à La Sénia (ST)

Le rallye à Maison-Blanche (ST)

Le 18 avril : escale à Biskra (ST)

Le 21 avril : arrivée à Colomb-Béchar (FD)

A Biskra : le Latécoère 28 qui suit le rallye (ST)

Le Challenge international

L'organisation du Challenge

Le Challenge international des avions de tourisme est dû à une initiative de l'Aéro-club de France qui organisa la première rencontre en 1929, remportée par l'Allemand Fritz Morzik sur BFW M23b, lequel sera également vainqueur de la deuxième rencontre en 1930. Le Challenge consiste en un concours international réservé aux d'avions multiplaces de tourisme. Cette épreuve qui a lieu, en principe, tous les deux ans, est organisée par l'Aéro-club de la nationalité du vainqueur de l'épreuve précédente. Pour l'année 1934, c'est l'Aéro-club de Pologne, vainqueur en 1932 avec le RWD 6 mené par Zwirko et Wigura, qui en a la responsabilité.

Le Challenge international, organisé conformément au Code sportif de la Fédération aéronautique internationale, se compose d'épreuves techniques, d'un circuit avec épreuve de régularité et d'une épreuve de vitesse. Les multiples épreuves techniques comprennent une épreuve de vitesse minimale, une épreuve de décollage et d'atterrissage, une épreuve de consommation, une épreuve concernant le dispositif et de la durée du démarrage du moteur, une épreuve concernant la facilité de pliage des ailes et une série de tests ayant pour but l'évaluation des qualités mécaniques. Toutes les épreuves en vol doivent être effectuées avec une charge utile de 200 kilos. Les nombreux prix attribués atteignent un total de 260 000 F.

Le circuit, d'une distance totale de 9 539 kilomètres, ayant Varsovie comme point de départ et d'arrivée, passe par Koenigsberg, Berlin, Cologne, Bruxelles, Paris, Bordeaux, Pau, Madrid, Séville, Casablanca, Meknès, Sidi-Bel-Abbès, Alger, Biskra, Tunis, Palerme, Naples, Rome, Rimini, Zagreb, Vienne, Brno, Prague, Katowice, Lvov et Vilnius. La seule journée de repos est prévue à Alger, à peu près à mi-parcours.

Le circuit avait été reconnu par le colonel Bohdau Kwiecinsky, secrétaire général de l'Aéro-club de Pologne, et le commandant Makowsky, directeur de la Compagnie aérienne LOT, président de la commission sportive de l'Aéro-club, qui ont fait escale à Alger le 7 juin 1934 avec un RWD 5. Les deux Polonais avaient mis en place, avec Albert Biller, commissaire général du Challenge à Alger, les structures d'accueil des concurrents.

La France ayant déclaré forfait avant le départ, quatre nations mettent trente-six avions en compétition :
- l'Allemagne avec cinq Messerschmidt BF 108 *Taifun*, cinq Fiesler Fi 97 et quatre Klemm 36
- l'Italie avec deux PS 1, deux Breda 39S et deux Breda 42
- la Tchécoslovaquie avec deux Aero A 200 et un RWD 9
- la Pologne avec six RWD 9, un Meindl A-8 et cinq PZL 26. Un Anglais, en De Havilland *Puss Moth*, fait partie de l'équipe polonaise.

Le concours commence le 28 août 1934 avec les épreuves techniques à Mokotow et le circuit débute le 7 septembre. L'épreuve de vitesse doit se courir le 16 septembre sur un circuit de 297 kilomètres. A l'issue des épreuves technique, trente-deux concurrents sont prêts à prendre le départ sur les trente-quatre présents au début de la compétition (deux concurrents ont abîmé leurs avions lors de l'épreuve d'atterrissage).

L'assistance aux équipes polonaises et allemandes est importante. Des mécaniciens et du matériel sont envoyés à Alger par la Pologne, ainsi que les ingénieurs Drzewiecki (avions RWD), Dabrowoki (avions PZL) et Wodzianski ; un R 13, piloté par Latwis, accompagnera l'équipe polonaise. Le trimoteur Junkers 52 D-ATIR, piloté par Authansen, suivra l'équipe allemande sur tout le trajet, en transportant douze mécaniciens et les pièces de rechange.

Les photos des pages 361 et 363 représentent les avions à l'escale de Biskra, identifiés page 362 (MD).


D-IMUT


16


17


D-IPUS
19


22


45


46

Le Challenge en Algérie

Il reste, à l'arrivée sur le territoire algérien de la manifestation aéronautique la plus importante qui ait été vue en Afrique du Nord, les 27 concurrents suivants :

Allemagne (avions couleur argent) :
numéro 14 Messerschmidt BF 108 *Taifun* D-IMUT Knoetsch et Robert Untucht
numéro 15 Messerschmidt BF 108 *Taifun* D-IGAK Hubrich
numéro 16 Messerschmidt BF 108 *Taifun* D-IJES Carl Francke et Brindleger
numéro 17 Fiesler Fi 97 D-IVIF Wolf Hirth et Wolfang Ziese
numéro 18 Fiesler Fi 97 D-... Walter Bayer
numéro 19 Fiesler Fi 97 D IPUS Werner Junck et Hans Seidmann
numéro 21 Fiesler Fi 97 D-... Theo Osterkamp
numéro 22 Fiesler Fi 97 D-IDA. Georg Pasewalt
numéro 26 Klemm 36 D-IBAV Fritz Morzik

Italie (avions couleur rouge) :
numéro 42 RS1 I-FRAN Armando François
numéro 45 Breda 39S I-VICE Giovani Tessore
numéro 46 Breda 39S I-... Ernesto Sauzin

Tchécoslovaquie (avions couleur verte) :
numéro 51 A 200 OK-AMA Vojtech Zacek
numéro 52 A 200 OK-AMP Jean Ambruz
numéro 54 RWD 9 OK-... Jean Anderle et Pavel Pochop)

Pologne (avions couleur rouge et blanche) :
numéro 61 PZL 26 SP-PZI Pierre Dudzinski, chef d'équipe
numéro 62 PZL 26 SP-PZM Ignace Gedgowd
numéro 63 PZL 26 SP-... Grzeszezyk
numéro 64 PZL 26 SP-... Jean Balcer
numéro 65 PZL 26 SP-PZP André Wlodarkiewicz et Przysiecki
numéro 71 RWD 9 SP-DRD Jerzy Bajan et G. Pokrszwka
numéro 72 RWD 9 SP-DRE Jean Buckzynzky
numéro 73 RWD 9 SP-... Stephan Florjanowicz
numéro 74 RWD 9 SP-DRF Thomas Karpinski
numéro 75 RWD 9 SP-DR Stanislas Plonczynski
numéro 76 RWD 9 SP-DRB Henri Skrzypinsky
numéro 81 De Havilland *Puss Moth* G-ABMD Walter Mac Pherson

L'avion numéro 63, contraint de se poser à Turenne, est démonté et transporté à Sidi-Bel-Abbès ; il ne repartira que le 14 septembre. Le numéro 26, en panne de carburateur, se pose en également campagne, à Vesoul-Benian ; il réussit à se dépanner mais abandonnera à Alger, ainsi que le numéro 73.

L'organisation mise en place à Alger le dimanche 9 septembre pour recevoir les concurrents en provenance de Casablanca, après escales à Meknès et Sidi-Bel-Abbès, est sans défaut. De nombreux membres de l'Aéro-club d'Algérie servent de commissaires adjoints à Albert Biller, dont les chronométreurs Calleja et Merchica.

La journée d'étape est mise à profit par les mécaniciens qui s'activent sur les avions, tandis que les équipages polonais vont se recueillir devant le monument aux Morts. De nombreuse festivités attendent les concurrents ; le pilote tchécoslovaque Jean Ambruz déclarera à un journal de Prague à son arrivée : *« C'est à Alger que nous avons été l'objet du plus bel accueil. La réception qu'on nous y a fait et l'hospitalité que nous y avons trouvé furent sans pareilles. Alger fut la seule étape où l'on nous assura de façon absolument gratuite le logement et la nourriture. L'accueil dont nous y fûmes l'objet fut le plus beau et le plus chaleureux que nous ayons trouvé pendant notre long circuit ».*


61


42


65


71


72
SP-BRZ


BRB


76
SP-BRB


81
C-ABMD

Après l'étape d'Alger, il reste en course vingt-quatre avions qui redécollent le 11 pour Tunis où ils passeront la nuit, après escale à Biskra où l'assistance du Comité d'aviation de tourisme est à la hauteur que celle qu'avaient apportée le Comité d'aviation de Bel-Abbès et l'Aéro-club d'Algérie ; les pleins d'essence et d'huile y sont fait en un quart d'heure en moyenne.

Dix-sept avions termineront la compétition remportée par les Polonais Jerzy Bajan et Pokrswka devant les avions numéros 75, 19, 52, 21, 19, 72, 54, 22, 16, 61, 18, 17, 51, 76, 15 et 42.

L'esprit dans lequel s'est déroulé le 4ème Challenge traduit les tensions internationales du moment. Les moyens mis en oeuvre par les nations participantes ont été disproportionnés avec l'enjeu. La Pologne a fourni un effort énorme d'organisation et de préparation ; l'Allemagne, motivée par l'orgueil nazi, contestera les résultats ; la Tchécoslovaquie se classe très honorablement et l'Italie ne place qu'un seul avion, le dernier. Quant au forfait de la France, il préfigure d'autres abdications plus graves.

Le 9 septembre : les avions du Challenge à Sidi-Bel-Abbès (AL)

Le Messerschmidt 108 numéro 15 de Hubrich, en cours de dépannage à Sidi-Bel-Abbès (AL)

Le 10 septembre 1937 : le concurrent allemand Wolf Hirth, champion de vol à voile et Pierre Laffargue, à Alger (PL)

Le 10 septembre : Jersy Bajan et G. Pokrswka, vainqueurs du Challenge, à Alger (PL)

A Sidi-Bel-Abbès, en attendant les avions du Challenge, au premier plan : l'orchestre de la Légion étrangère et ses 160 exécutants (PR)

Le rallye du Hoggar

Patronné par la Section d'aviation de l'Association générale des société d'assurances, présidée par Gaston Breton, qui groupe une trentaine de Compagnies d'assurance, dont Union et Phoenix espagnoles et Winthertur suisse, le rallye du Hoggar devait se dérouler début 1936. La guerre d'Espagne empêchant les concurrents de rejoindre l'Algérie par le parcours prévu, le départ est reporté en janvier 1938, les concurents devant obligatoirement passer par la Tunisie.

Le retard est mis à profit pour étudier le trajet prévu. Du 17 au 23 janvier 1936, Marcel Kraft, accompagné de Gaston Breton et Henry Plantey, fait un relevé précis de l'itinéraire qui demande plus de 24 heures de vol pour environ 4 000 kilomètres.

L'Aéro-club de France et l'Aéro-club d'Algérie apportent leur concours à l'organisation dont le directeur est le colonel Henry Plantey et le commissaire général Marcel Kraft. L'Aéro-club de France est représenté par Mlle Jaffreux-Tissot qui sera passagère du commandant Guyot. Le météorologue Charly est délégué par l'Office national météorologique pour suivre le rallye.

Une quinzaine d'équipages se retrouvent à Alger avant le départ :

Deux allemands : Goetze et Von Harnter, Mulhig et Mulberger en Messerschmidt 108 *Taïfun* (Albrecht Klitzsel sera hors-course pour être arrivé après la clôture des inscriptions, mais suivra le rallye en Messerschmidt *Taïfun*).
Un suisse : Fusbann et Boehlen en Klemm L-26
Un belge : Fester et Jean Stampe en De Havilland *Leopard Moth* 00-AYD
Un anglais : Viennet, G. de Chateaubrun et Barbara Wenmann en Percival *Vega Gull*

Dix équipages viennent de métropole : Ollendorf et Mme Vispaly en Percival *Vega Gull*, Gilbert Denis, Mme Dussoubs et Denise Dussoubs en Caudron *Simoun*, le commandant Challe et Prévost en Percival *Vega Gull*, Georges Morizot et Allaire en Caudron 600 *Aiglon* F-ANVH, Millien, Guillet et Vonner en Farman 391 F-AMTE, Mourrier et Mme Despras en Caudron *Aiglon* F-ANYV, Legastellois et François en Farman 403 F-ANPX, Dreyfus et Alex Martin en Farman 403 F-AONP et le commandant Georges Guyot et son épouse en Caudron *Phalène*.
Cinq équipages viennent d'Afrique du Nord : André Noël, Mme Noël et Geolle (Mascara) en Caudron *Phalène* F-AMSR, Albert Monville, Heguy et Mme Heguy (Rabat) en Caudron *Phalène*, Gustave Wolf (Constantine) en De Havilland *Dragon* F-APDE et Raymond Rostand (Alger) en *Phalène* F-AMCC.

Un Potez 25 et un Potez 29 sanitaire (pilotés par le commandant Béraud et l'adjudant Berland) de l'armée de l'Air suivent le rallye. Les concurrents doivent suivre les pistes sahariennes où l'assistance est assurée par la Société anonyme des transports tropicaux (SATT). Comme lors des prédédents rallies, les pétroliers approvisionnent largement leur réseau saharien de distribution.

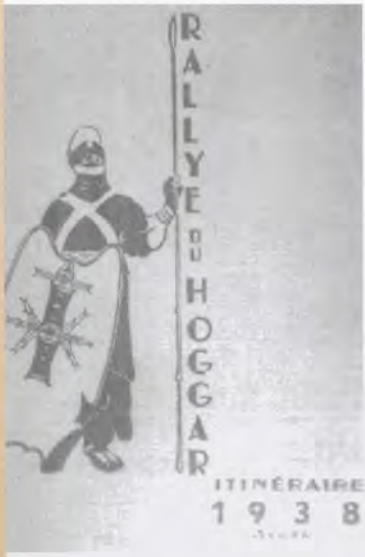
Une bonification d'un point par 10 kilomètres parcourus est réservée aux avions venant d'Europe. Il s'agit pour les concurrents de parcourir la plus grande distance, avec un maximum de 5 000 kilomètres, avant le départ du rallye. Cette épreuve incite, bien sûr, les pilotes à accumuler les kilomètres. C'est ainsi que l'équipage Dreyfus et Martin décolle de Blida le 5 janvier avec comme objectif Oujda, Oran et Casablanca. En fin de matinée, le Farman F-AONP, pris dans une tempête de neige entre Vialar et Trumelet, s'écrase à la ferme Langlois à Tasselemt. Alex Martin est tué dans l'accident et Dreyfus, gravement blessé, est soigné à Tiaret.

En raison des difficultés d'hébergement rencontrées dans le sud, les concurrents sont divisés en deux groupes : le groupe bleu (Monville, Guyot, Noël, Fester, Mulhig, Morizot, Goetze et Mourrier) qui prend le départ le 8 janvier 1938 de Maison-Blanche et le groupe rouge (Millien, Denis, Legastellois, de Chateaubrun, Challe, Fusbann, Wolf et Ollendorf qui part le 10 janvier.

Le Farman 391 de Millien, Guillet et Vonner à Oran (PL)

Le Caudron Pélican *de l'Aéro-club d'Algérie en vol vers le Hoggar en transportant les commissaires du rallye* (JN)

Le 8 janvier 1938 : les avions du rallye à Biskra (PL)



Gilbert Denis et Mme et Mlle Dussoubs (RS)

Le jour du départ du groupe bleu coïncide avec l'arrivée de Victor Laurent-Eynac, président de la Fédération aéronautique française, venu assister à l'assemblée générale de la Fédératin aéronautique nord-africaine. Il ne manque pas d'encourager les concurrents et de remercier l'Aéro-club d'Algérie pour l'aide apportée à l'organisation du rallye.

Dès la première étape, le Caudron *Aiglon* F-ANYV de Mourrier s'écrase à l'atterrissage à El-Goléa. Le pilote et sa passagère, Mme Despras, sont blessés dans cet accident et évacués par avion sanitaire sur Alger. Cet équipage faisait partie de l'Aéro-club de Saint-Etienne.

A El-Goléa également, Gustave Wolf est vicitme d'un accident, heureusement beaucoup moins grave : son De Havilland *Dragon* sort de la piste et a le train d'atterrissage fauché dans un "cheval de bois".

Le lendemain, étape El-Goléa, Fort-Miribel et In-Salah où les concurrents sont reçus au traditionnel méchoui par le commandant Lannibois et passent la nuit au Fort-Bugeaud de la Société anonyme des transports tropicaux, avant de repartir pour Tamanrasset avec le survol inoubliable des gorges d'Arak.

La dernière partie du rallye, la remontée vers le nord, se déroule sans incident pour le groupe bleu, alors que, dans le groupe rouge qui suit à deux jours, Legastellois et François doivent abandonner par suite d'ennuis mécaniques avec leur Farman 403 et que les Suisses Fusbann et Boehlen se posent à Takoula avec leur Klemm M26, pour une réparation qui leur permettra de repartir pour Tamanrasset.

Un concours de lancer de messages lestés, doté d'un prix de 1 000 Francs par Air France, attend les participants à proximité de Bou-Saada, avant le retour à Maison-Blanche, les 16 et 17 janvier, où un grand banquet clôture le rallye.

Goetze remporte le premier prix (10 000 Francs) ; le second prix va à Ollendorf (8 000 Francs) et le troisième à Millien. La coupe Air France est attribuée à l'équipage belge Fester et Jean Stampe ; ce dernier ne se doute certainement pas que, une dizaine d'années plus tard, l'avion SV4 C de sa conception sera construit en série à Maison-Blanche.

André Noël, premier concurrent nord-africain, reçoit 6 000 Francs qui s'ajoutent au plaisir d'avoir effectué le rallye alors qu'il était en voyage de noces.

Le rallye du Hoggar s'est déroulé dans d'excellentes conditions grâce à la parfaite collaboration entre l'armée, l'Office national météorologique, la Société anonyme des transports tropicaux, les pétroliers et l'Aéro-club d'Algérie. La victoire de Goetze consacre la suprématie de la technique allemande. Personne n'a remarqué, à l'époque, la similitude entre l'avion du vainqueur et le chasseur Messerschmidt 109.

Arrivée de Georges Morizot à Biskra, en présence des commissaires William Billon Du Plan, Henri Ferraris et René Prévost (PL)

Le 11 janvier 1938 : André Noël, premier concurrent nord-africain , en voyage de noces à Tamanrasset (AN)

L'équipage allemand Goetze et Von Harnter, vainqueur du rallye (PL)

25 - RAIDS et VOYAGES

La traversée de la Méditerranée

La métropole a été reliée à l'Algérie pour la première fois par voie aérienne, entre Cuers et Baraki, le 17 novembre 1917 par le dirigeable Astra-Torrès AT6, commandé par l'enseigne de vaisseaux Denoix (second : enseigne de vaisseaux Roustan). L'équipage militaire Maurice Roget et François Coli réalisa la première laison par avion en Bréguet 14, en accomplissant, dans la journée du 26 janvier 1919, le vol Miramas - Alger - Rosas (Espagne).

Le trajet direct métropole - Algérie nécessite environ 800 kilomètres de survol maritime de Marseille à Alger, soit 4 à 5 heures de vol. Bien que les îles Baléares offrent une possibilité d'escale à mi-chemin, peu de touristes aériens choisissent cette voie (330 kilomètres de Perpignan à Palma, puis 470 kilomètres de Palma à Mostaganem). Plusieurs autres trajets plus sécurisants sont possibles :

- Par l'Espagne, en descendant le long de la côte jusqu'à Cartagène, puis en coupant vers Oran (225 kilomètres), ou en descendant jusqu'à Gibraltar qui n'est éloigné de Tanger que de 60 kilomètres. Cet itinéraire n'a plus été praticable à partir du début de la guerre d'Espagne en juillet 1936.

- Par la Corse, qui est éloignée du continent de 180 kilomètres, puis par la Sardaigne et enfin Bône qui est à 300 kilomètres de Cagliari.

- Par l'Italie et la Tunisie. Ce trajet est beaucoup plus long mais nécessite seulement la traversée du détroit de Sicile (150 kilomètres).

Si la traversée de la Méditerranée a coûté à l'aviation commerciale un nombre incalculable de naufrages et d'amerrissages forcés, il faut remarquer qu'aucune perte n'a été à déplorer parmi les centaines d'avions de tourismee qui ont effectué la traversée avant la dernière guerre. Ainsi que cela a été maintes fois prouvé, le monomoteur terrestre de puissance moyenne était à l'époque beaucoup plus fiable que les hydravions ou les multimoteurs.

La traversée du Sahara

A partir de 1930, un grand nombre de voitures et d'avions de tourisme sillonne le Sahara où une remarquable infrastructure est mise en place par l'armée, le pétrolier Shell et les Compagnies de transport routier : aérodromes de secours avec alvéoles de protection, et repérage des pistes jalonnées tous les 10 kilomètres de grandes balises en tôle émaillée blanche. Le Code saharien de l'air, mis en application le 4 juillet 1935, impose des consignes strictes d'emport d'eau, de ravitaillement et de matériel de secours, et le dépot obligatoire d'un préavis indiquant le trajet prévu qui ne doit en aucun cas s'écarter des pistes routières.

Le phare *Vuillemin*, de 35 mètres de hauteur, éclairé au gaz, est construit à Bidon 5 et inauguré le 17 avril 1935. D'autres phares moins puissants sont installés, toujours par Butagaz, à El-Goléa, In-Belbel et Aoulef. La Société Shell, dirigée en Algérie par André Charon, participe activement au tourisme saharien en installant, sous la direction d'André Vuillemin et H. Jolibois, un réseau de distribution d'essence extrêmement dense avec des cuves enterrées de 1 500 à 3 000 litres ravitaillées par caravanes de chameaux. Des équipements hôteliers plus ou moins confortables sont mis en place un peu partout, en plus des traditionnels bordjs qui assurent le gîte d'étape.

Trois itinéraires s'offrent pour la traversée du Sahara :

- A l'ouest : la ligne du Tanezrouf au départ de Colomb-Béchar vers Gao, distant de 1 700 kilomètres. Ce trajet est le plus utilisé par les automobilistes et, en particulier, par la Compagnie générale transsaharienne pour ses liaisons en car, laquelle assure également l'assistance à l'aviation de tourisme. Air Afrique et la SABENA belge utilisent ce même itinéraire pour les liaisons commerciales avec l'Afrique Noire.

- Au centre : la ligne du Hoggar, de Laghouat à Agadès, distant de 1 900 kilomètres. Plus touristique, avec l'étape de Tamanrasset, ce trajet impose un survol montagneux important. Les pistes sont fréquentées par les autocars de la Société algérienne des transports tropicaux (SATT) qui assure le service de dépannage des autos et des avions.

- A l'est : la ligne des Ajjers et du Tibesti, de Biskra à Fort-Lamy par Bilma (2 600 kilomètres). Bien que la plus pittoresque, cette ligne, non desservie par un service automobile, est très peu pratiquée par les touristes aériens.

La traversée du Sahara, qui permet d'éviter le détour par l'Egypte, abrège le trajet vers l'Afrique équatoriale ou australe pour les équipages venus d'Europe occidentale. De nombreux pilotes européens passeront par l'Algérie, au prix de la disparition de l'Anglais Lancaster le 11 avril 1933.

Guerrier Targui à In-Salah (FD)

Chronologie des raids et voyages

Louis Hirschauer, premier grand touriste aérien en Afrique du Nord (AE)

11 juin 1911 : Julien Serviès effectue le premier voyage aérien en Afrique, de La Sénia à Saint-Denis-du-Sig.

9 novembre 1923 : Georges Estienne, lieutenant de l'Aviation militaire, et son frère René, conduisent une mission de quatre chenillettes Kégresse et un avion Nieuport-Delage à ailes repliables traîné en remorque. La mission reconnaît la piste du Tanezrouft de Ouallen à Tessalit, en la jalonnant de fûts vides tous les 50 kilomètres, d'où le nom de Bidon 5.

29 mai 1926 : l'ingénieur en chef Louis Hirschauer et l'adjudant-chef Couret arrivent à La Sénia en provenance de Guercif (Maroc) au cours d'un voyage autour de la Méditerranée en Morane-Saulnier 122 (moteur Salmson 120 chevaux). Ils se poseront ensuite à Maison-Blanche et Sétif. Ce voyage de plus de 90 heures apporte la preuve de la fiabilité de l'avion de tourisme.

9 février 1928 : le Portugais Carlos Beck se pose à La Sénia, en provenance de Lisbonne, avec un De Havilland *Moth*. Il atterrira le lendemain à Maison-Blanche. Il tente de rejoindre les Indes portugaises mais sera accidenté en Syrie.

28 février 1928 : le pilote suisse Mittelhozer arrive à Maison-Blanche, en provenance de Tunis et avant La Sénia, au cours d'un tour de la Méditerranée avec un Junkers F 13, monomoteur métallique de 160 chevaux, et quatre passagers.

18 avril 1928 : Michel Détroyat, avec un Avimeta 92 (moteur Whright *Whirlwind* 220 chevaux), réalise Alger - Paris sans escale en 9 heures 55. Il rentre le 21 avril en 12 heures 32. Cet avion de raid est commandité par l'industriel Bozon-Verduraz.

30 avril 1928 : l'Anglais Neville Stack passe à La Sénia au cours d'un tour de la Méditerranée en Avro *Avian*.

28 septembre 1928 : le vicomte de Sibour, accompagné de son épouse, se pose à La Sénia au cours d'un voyage autour du monde en De Havilland *Moth*, il ira ensuite à Maison-Blanche et Sétif.

11 novembre 1928 : le major Campbell, champion anglais de vitesse automobile, à la recherche d'un terrain propice à une tentative de record, se pose à Aïn-Sefra en De Havilland *Moth*.

14 novembre 1928 : l'Allemande Marga Von Etzdorf passe en Algérie au cours d'un tour de la Méditerranée en Junkers *Junior*.

4 décembre 1928 : André Bailly se pose à La Sénia, et à Maison-Blanche le lendemain, au cours d'un voyage en Afrique du Nord.

31 décembre 1928 : l'Anglais Harold Brooklyn et son épouse font la traversée de La Sénia à Almeria au cours d'une croisière de 6 700 kilomètres en 61 heures de vol avec un Westland *Widgeon*.

9 septembre 1929 : le colonel Joseph Vuillemin arrive en Algérie avec son Caudron 117 F-AJIB, accompagné de son épouse et de son fils, en passant par l'Espagne.


LÉGENDE
Aérodrome
Base d'hydravions
Principaux terrains de secours
Piste ou itinéraire
Voie aérienne jalonnée (A.O.F.)
Courbe d'égale déclinaison en 1936
Nota _ En A.O.F. et en A.E.F. les petits cercles rouges indiquent l'emplacement approximatif d'autres terrains de secours imparfaitement reconnus
Echelle
0
200
400
600
800 Km
ALTITUDES
de 0 à 200 mètres
de 200 à 500 m.
de 500 à 1000 mètres
plus de 1000 mètres
20°
10°
Greenwich 0°
0° Greenwich
ATLANTIQUE
Madère (P.)
Porto Santo (P.)
I. Palma
I. Lanzarote
Iles Canaries (E.)
Tanger
Tétouan
Larache
Ouezzan
Rabat
Casablanca
Oran
Alger
Agadir
Tiznit
Ifni
Goulimine
Akka
Cap Juby
Cap Bojador
Tindouf
Taouz
Tabelbala
Timimoun
El Goléa
Fort Flatters
Adrar
Reggan
Aoulef
In Salah
Ghadamès
Ghat
Fort Saint
Grand Erg Occidental
Erg Oriental
Erg Iguidi
Erg Chech
TRIPOLI
Sables d'Edeyen
Oubari
Mourzouk
TERRITOIRES DU SUD
PLATEAU DE TADMAIT
SAHARA OU GRAND DÉSERT
Tanezrouft
Bidon 5
Ahaggar
Taoudéni
Chegga
SOUDAN FRANÇAIS
Fort Gouraud
Atar
Chinguetti
Dorsale d'Ouaran
MAURITANIE
Port-Étienne
Désert
El Djouf
Tichit
Araouan
Tombouctou
Gao
Bourem
Kidal
Tabankort
Adrar des Iforas
Tessalit
In Guezzam
Agadès
Zinder
Niamey
Ténéré
Bilma
NIGER
AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE
SÉNÉGAL
St. Louis
Dakar
Kayes
Bamako
Ségou
Mopti
Ouahigouya
Ouagadougou
Bobo-Dioulasso
Sikasso
Fada N'Gourma
Kano
Kaduna
Minna
NIGERIA
Niger
Lagos
Cotonou
Baie de Bénin
TOGO
GOLD COAST
Takoradi
CÔTE D'IVOIRE
Abidjan
Sassandra
C. des Palmes
C. des 3 Pointes
Grand Bassam
GUINÉE FRANÇAISE
Conakry
Kankan
Freetown
SIERRA LEONE
LIBERIA
Monrovia
Bathurst
GOLFE DE GUINÉE
Équateur
Fernando Po (E.)
I. du Prince (P.)
I. St Thomé (P.)
I. Annobon
CAMEROUN
Douala
GUINÉE ESP.
GABON
Libreville
Port Gentil
Mayoumba
Pointe Noire
CABINDA

18 octobre 1929 : Goulette, Marchesseau et Bourgeois, se posent à La Sénia, puis à Colomb-Béchar, avec le Farman 192 F-AJJB, et le lendemain à Adrar, après avoir passé la nuit à côté de Ksabi, en effectuant la liaison Paris - Tananarive en 10 jours. Le vol sera poursuivi jusqu'à l'île de La Réunion.

28 octobre 1929 : André Bailly, Jean Reginensi et Marsot se posent à La Sénia (arrivant de Paris sans escale), puis à Colomb-Béchar le lendemain, au cours de la liaison Paris - Tananarive en 9 jours avec le Farman 190 F-AJJG. Au retour, ils traverseront le Sahara les 17 et 18 novembre.

13 décembre 1929 : Léopold Roux, Caillol et Dodemont se posent à La Sénia au cours de la liaison France - Madagascar avec le Farman 190 F-AJJK. Ils se poseront ensuite à Colomb-Béchar et Reggane et n'atteindront Tananarive que le 1er janvier 1930, après un voyage difficile. Les trois hommes trouveront la mort, au cours du voyage de retour, le 13 janvier au Congo-Belge.

8 janvier 1930 : le colonel Vuillemin, avec le Caudron 117 F-AJIB, et Gauron et Lebas, avec le Caudron 161 F-AIPV, atteignent Gao et Niamey, puis reviennent à Maison-Blanche le 12 février, après avoir parcouru près de 5 000 kilomètres.

14 janvier 1930 : le pilote italien Mario Rasini se pose à La Sénia au cours d'un voyage de 6 650 kilomètres autour de la Méditerranée qui se terminera par un accident entre Tunis et Tripoli.

15 mars 1930 : André Lefèvre et Armand Lotti se posent à Maison-Blanche avec le Potez 36 *Jean-Assolant* au cours d'un voyage autour de la Méditerranée.

10 avril 1930 : la duchesse de Bedford, pilotée par Barnard, se pose à La Sénia avec son Fokker VII, en route vers Le Cap. Le record de vitesse sur le trajet Londres - Le Cap et retour est battu au cours de ce voyage (21 jours).

22 avril 1930 : au retour de Madagascar, l'avion de Goulette, Marchesseau et Bourgeois, s'écrase entre Gao et Reggan, à 125 kilomètres au nord de Tabankort. Découverts le 25 avril par un nomade, les trois hommes seront secourus le 27 avril par une auto-mitrailleuse de Trenretin. Ils rentreront à Alger avec André Bailly, Jean Réginensi et Charles Poulin venus à leur recherche.

5 mai 1930 : Marcel Avignon, vice-président de l'Aéro-club de l'Hérault, arrive à La Sénia pour le congrès de la Fédération aéronautique, avec un Farman 190, accompagné de quatre personnes dont Robert Audema, journaliste au *Petit Méridional*. Il effectuera de nombreux vols en Afrique de Nord et au Sahara et totalisera plus de 8 000 kilomètres.

27 mai 1930 : Maryse Hilsz arrive à La Sénia avec son De Havilland 60 *Moth*, au cours d'un voyage en Afrique du Nord pour une tournée de meetings.

30 mai 1930 : René Lefèvre fait une tournée en Algérie en Potez 36.

22 juillet 1930 : Le comte Arnold de Looz-Corswarem, pilote belge, arrive à La Sénia, en provenance d'Alicante avec le Saint-

Le 8 janvier 1930 : le Caudron 117 du colonel Vuillemin (AG)

Le 8 janvier 1930 : le Caudron 161 de Gauron et Lebas (vu ici avec le curé de Cassaigne en 1932) (RP)

Le 27 mai 1930 : Maryse Hilsz à Oran en compagnie de Mme Foguès, du capitaine Roig et de Françoise et Henri Fouques Duparc (FD)

Le 29 novembre 1930 : Charles Demazières
(LM)

Le 26 février 1931 : Lucien Bossoutrot qui a battu, avec Maurice Rossi, le record du monde de distance et durée en circuit fermé à La Sénia
(AP)

Hubert G1 OO-AKL (moteur Walter 65 chevaux), avion de construction belge dû à l'ingénieur Guldentops. Le 24 juillet, victime d'une panne, il se pose en catastrophe et capote sur la plage à l'embouchure du Hamiz, à côté d'Alger. Les travaux de réparation, effectués par Jean-Marie Fraix et Pierre Laffargue, durent jusqu'au 8 septembre ; il repart alors pour Bruxelles qu'il atteint le 15 septembre. Arnold Looz-Costwarem est capitaine au 1er Régiment des Guides et secrétaire général du Club d'aviation de Bruxelles.

25 juillet 1930 : le Farman 190 F-AJRV *Inch'Allah !*, piloté par Charles de Verneilh accompagné de Dronne et Max Dévé, survole l'Algérie au cours d'un vol sans escale de Tunis à Alicante, à l'occasion d'un tour de la Méditerranée en six étapes.

29 novembre 1930 : deux Potez 36, pilotés par René Lefèvre et Charles Demazières, passent à La Sénia, à destination de Madagascar qu'ils atteindront le 8 avril (la dernière partie du voyage sera effectuée en bateau).

6 décembre 1930 : le Farman 190 F-AJFS *Général-Laperrine* de la mission de l'Institut international d'anthropologie arrive à Maison-Blanche pour un voyage d'étude au Sahara jusqu'au lac Tchad. Pilotes : Renaud Wauthier et Charles poulin, mécanicien : Pariset.

14 décembre 1930 : arrivée à La Sénia du Caudron 232 *Zig-et-Puce*, piloté par Jean Appert et Lucien Battini. Les deux hommes étaient parti le 18 novembre de Paris pour le Congo. Après être tombés en panne en Maurétanie, ils renoncent à la tentative et rentrent en France par Oran où leur avion sera incendié.

15 décembre 1930 : l'Allemande Marga Von Etzdorf se pose à La Sénia avec son Junkers *Junior*, après avoir été de Berlin aux îles Canaries. Un accident détruira son avion au sud de Catane au cours du retour vers l'Allemagne. Elle mettra fin à ses jours en 1933, après une nouvelle destruction de son avion à Alep.

27 décembre 1930 : Henri Fouques Duparc décolle de Paris avec son Potez 36 F-AJYQ, accompagné de son épouse Françoise. Ils arrivent à La Sénia le 5 janvier avec le premier avion privé d'Oran.

4 janvier 1931 : Lalouette et Permangle se posent à Colomb-Béchar en remontant vers la France après avoir battu le record de distance sur Istres - Villa-Cisneros (2 900 kilomètres) avec un Farman 230 (95 chevaux). Ils sont accompagné de Ludovic Arrachart qui leur a amené des pièces de rechange avec son Farman 190.

5 janvier 1931 : les pilotes italiens Francisco Lombardi, Franco Mazzotti et Mario Rasini se posent à La Sénia avec trois avions Fiat A.S.2 (90 chevaux), après avoir fait le tour de l'Afrique.

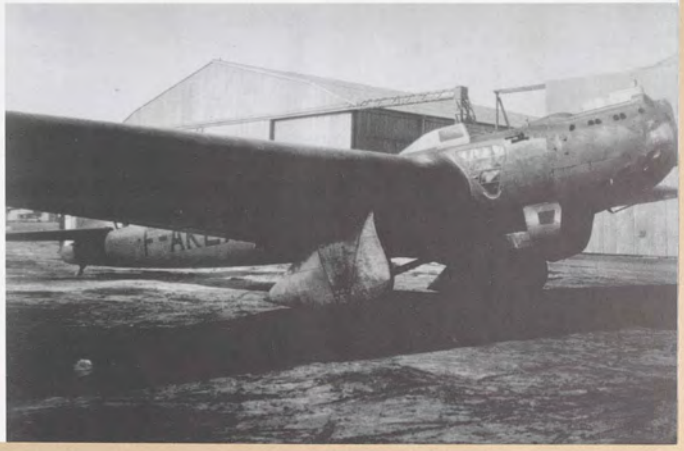
26 février 1931 : Maurice Rossi et Lucien Bossoutrot, à La Sénia, battent le record du monde de durée et de distance en circuit fermé avec le Blériot 110 F-ALCC (8 222 kilomètres en 75 heures 23).

14 mars 1931 : passage à La Sénia du trimoteur Farman 304 F-ALCA *Roux-Caillol-Dodement* piloté par Goulette et André Salel. L'avion transporte Alfassa, gouverneur de l'AEF, et poursuivra son vol jusqu'à Tananarive qu'il atteindra en 13 jours.

Le 24 juillet 1931 : capotage du Belge Arnaud de Looz-Coswaren à l'embouchure de l'oued Hamiz (FR)

Le 27 décembre 1931 : Henri et Françoise Fouques Duparc décollent de Paris pour rejoindre Oran en Potez 36 (FD)

Le 30 mars 1931 : Le Bernard 80 du record de durée de Jean Mermoz et Antoine Paillard (CA)



Le 2 avril 1931 : Richard Halliburton et Moye Stephens devant leur Curtiss (Sodag)

Le 14 juillet 1931 : itinéraire du Farman 190 Paris (AP)

30 mars 1931 : Jean Mermoz et Antoine Paillard, à La Sénia, battent le record du monde de distance en circuit fermé avec le Bernard 80 *Bernard tango* (8 960 kilomètres).

2 avril 1931 : les pilotes américains Richard Halliburton et Moye Stephens, arrivent en Oranie avec leur Curtiss *The Flying Carpet* immatriculé NR882N. Après avoir débarqué leur avion à Calais, ils ont entrepris un immense périple qui les mènera à Tombouctou et Gao, puis au Maroc, avant de parcourir l'Europe et l'Asie jusqu'à Manille où ils embarqueront leur avion pour les USA.

14 juillet 1931 : passage à La Sénia du Farman 190 F-ALGK *Paris* piloté par Philippe d'Estailleur-Chanteraine, accompagné de Fernand Giraud et Jean Mistrot, au cours d'un voyage de propagande du Comité de l'entente française. Le départ avait été pris de Paris le 8 avril et l'avion ira jusqu'à Madagascar.

30 octobre 1931 : Johanny Burtin et Christian Moench se posent à Colomb-Béchar et à Reggane au cours d'une liaison France - Madagascar en 6 jours et 9 heures avec le Farman 190 F-ALAP *Alsa*. Ils rentreront par la côte orientale de l'Afrique et retourneront à Reggane le 20 novembre.

24 novembre 1931 : Ludovic Arrachart et le mécanicien Puillet se posent à La Sénia, Colomb-Béchar et Reggane au cours d'une liason France - Madagascar avec le Farman 198 F-AJNH.

19 décembre 1931 : Henri Fouques Duparc et André Lamur réalisent la double traversée du Sahara, d'Oran au Niger, en Potez 36 ; ils rentreront le 11 janvier.

29 décembre 1931 : l'Anglais Fielden effectue le voyage Londres - Alger (1 700 kilomètres) dans la journée et se dirige ensuite vers l'Egypte en De Havilland *Puss Moth*.

29 décembre 1931 : accident à La Sénia de Jean Mermoz et Louis Mailloux au cours d'un décollage avec le Bernard 81 GR *Antoine-Paillard* pour une tentative de record de durée et de distance.

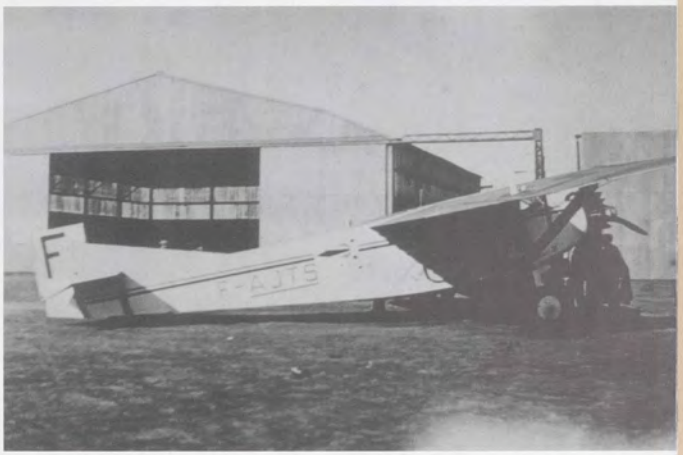
4 janvier 1932 : les jeunes pilotes Raoul Lavail et Jacques Fèvre se posent à La Sénia au cours d'un voyage en Afrique avec un *Luciole*.

12 janvier 1932 : les Anglais Richard Westenra et Mac Intosh tombent en panne d'essence à 100 kilomètres de Bidon 5 en reliant Le Cap à Londres en De Havilland *Puss Moth*.

23 janvier 1932 : Renaud Wauthier, acompagné de l'Américain William Seabroock et de la romancière Marjorie Worthington, arrive à La Sénia avecle Farman 197 F-AJTS *Général-Laperrine*. Après avoir été jusqu'à Tombouctou et participé aux recherches de Jean Réginensi, les touristes repasseront à La Sénia le 14 février.

31 janvier 1932 : Jean Réginensi, Joseph Touge et Roger Lénier passent à La Sénia au cours d'un voyage vers Tananarive avec le Farman 190 F-ALHG *Saint-Didier*. Ce voyage doit permettre d'essayer des liaisons radiotéléphoniques. Le poste de radio permet de retrouver l'avion perdu dans le désert, en panne d'essence dans la région d'Arak, après six jours de recherches par des équipages civils et militaires dirigés par le colonel Vuillemin.

Le 19 décembre 1931 : Henri Fouques Duparc et André Lamur partent pour le Niger (au centre, Paul Virazels) (FD)



Le 23 janvier 1932 : Le Farman 190 Général-Laperrine *à La Sénia* (FD)

Le 10 février 1932, à Arak, devant le Laté 26 du sauvetage : Charles Poulin, Pierre Viré, Jean Réginensi, Joseph Touge, Roger Lénier, Joseph Vuillemin et le sergent Pradier (TJ)

1er février 1932 : Maryse Hilsz et le mécanicien Dronne font escale à La Sénia au cours d'un voyage vers Tananarive qui sera atteint le 31 mars, avec le Farman 291 F-ALUI. Ils repasseront à La Sénia le 6 mai, après des ennuis mécanique et un dépannage par de Sibour.

4 février 1932 : Marcel Avignon, Georges Lebeau et Jean Cotier, de l'Aéro-club de l'Hérault, se posent à La Sénia au cours d'un vol vers Abidjan avec le Farman 190 F-AJMV. Ils passeront le 9 mars à Reggane et Colomb-Béchar sur le chemin du retour.

6 février 1932 : les deux pilotes belges Edmond Gillieaux et Edmond Dubois passent à La Sénia au cours d'une tentative de liaison Belgique - Congo avec l'avion belge Bulté-Sport RB 30 (moteur *Gipsy* 100 chevaux). Après une immobilisation de plusieurs jours à Colomb-Béchar, le vol est interrompu par une nouvelle panne entre Reggane et Gao.

19 mars 1932 : le docteur Crochet passe à Maison-Blanche au cours d'un grand voyage en Afrique du Nord avec son Potez 36. Il effectuera plus de 20 000 kilomètres en quatre mois.

23 mars 1932 : Maurice Rossi et Lucien Bossoutrot, à La Sénia, battent le record du monde de durée et de distance en circuit fermé avec le Blériot 110 F-ALCC *Joseph-Le-Brix* (10 601 kilomètres en 76 heures 34).

24 mars 1932 : l'Anglais James Mollisson se pose à La Sénia, puis à Colomb-Béchar et le lendemain à Reggane, au cours du vol record Londres - Le Cap en 4 jours et 17 heures.

16 avril 1932 : le Farman 197 F-ALGK *Paris*, piloté par Philippe d'Estailleur-Chanteraine accompagné de Freton et Mistrot, se pose à La Sénia avant de traverser l'Afrique de Djibouti à Dakar.

17 avril 1932 : André Salel et Goulette se posent à Colomb-Béchar en provenance du Bourget, avec le Farman 199 F-AJRY *Marcel-Lalouette*, en reliant Paris au Cap en 3 jours et 18 heures. Ils se poseront au retour à Reggane et La Sénia les 5 et 6 mai (Goulette trouvera la mort le 24 mai dans un accident d'avion près de Rome).

3 juin 1932 : l'aviatrice Léna Bernstein se donne la mort à Biskra, alors qu'elle a dû interrompre une tentative de raid Alger - Bassorah avec le Farman 236 F-ALMB.

3 septembre 1932 : le comte de Sibour se pose à Sidi-Bel-Abbès, accompagné de son épouse, de son fils et du mécanicien Damet, avec le Farman 291 F-ALER *Safari IV*, au cours d'un voyage vers l'Egypte. Il se posera, au retour, le 18 décembre, à Reggane.

2 octobre 1932 : André Lamur réalise en 6 jours Oran - Gabès - Clomb-Béchar - Fez - Oran avec le Farman 231 F-ALEK.

5 octobre 1932 : Robert Germain et le sergent Pradier effectuent le tour du Grand Erg Occidental par Timimoun, Adrar et Colomb-Béchar avec le *Phalène* F-AMIF.

1er novembre 1932 : Otto Thaning, vice-consul du Danemark à Johannesbourg, se pose à Colomb-Béchar en rejoignant l'Afrique du Sud avec un De Havilland *Puss Moth*.

Le 23 mars 1932 : le Blériot 110 Joseph-Le Brix *du record de Maurice Rossi et Lucien Bossoutrot* (CA)

Le 16 avril 1932 : Le Farman 197 Paris *à La Sénia* (BE)

Juin 1932 : l'aviatrice Léna Bernstein à Biskra (DS)

Le 22 novembre 1932 : le Comper Swift *de Victor Smith à La Sénia* (FD)

Le 14 janvier 1933 : le SPCA 218 de Renaud Wauthier (FD)

1er novembre 1932 : André Garric (d'Agen) et son épouse se posent à Maison-Blanche en De Havilland *Puss Moth* au cours d'un voyage de cinq semaines vers l'Egypte et la Tripolitaine.

11 novembre 1932 : Marcel Germain et Robert Volmerange réalisent le raid Alger - Djanet avec le Caudron *Phalène* F-ALZN *Taty*.

13 novembre 1932 : le Suisse Mittelholzer se pose à Colomb-Béchar au cours d'un voyage en Afrique.

14 novembre 1932 : l'Anglaise Amy Mollisson se pose à La Sénia avec son De Havilland *Puss Moth,* baptisé *Desert-Cloud*, en reliant Londres au Cap en 4 jours et 7 heures, battant le record de son mari James Mollisson. Elle se posera le 16 décembre à La Sénia au cours du voyage de retour qui établira le record Le Cap - Londres en 7 jours et 7 heures.

22 novembre 1932 : Victor Smith, pilote sud-africain âgé de 19 ans, se pose à La Sénia en De Havilland *Moth* en tentant de battre le record de vitesse sur Le Cap - Londres.

24 décembre 1932 : André Lamur et Alex Caizergues décollent de Sidi-Bel-Abbès, avec le Caudron *Phalène* F-AMAU, pour Lomé (Togo) où ils inaugurent l'aérodrome le 26 décembre. Ils rentreront à Sidi-Bel-Abbès le 4 janvier.

2 Janvier 1933 : Marcel et Jacques Germain partent pour le voyage Alger - Gao - Zinder - Abecher - El Obeid - Khartoum - Le Caire - Tripoli - Alger en Farman 190.

14 janvier 1933 : départ de Villacoublay du capitaine Renaud Wauthier avec le trimoteur SPCA 218, pour une mission archéogique et cartographique de 120 heures de vol qui le mènera jusqu'au Tchad, en liaison avec deux camions Latil.

15 janvier 1933 : l'Anglaise lady Bailey fait escale à La Sénia en tentant de battre le record Londres - Le Cap, puis disparaît dans la région de Gao où elle sera retrouvée par l'Aviation militaire. Elle renoncera à la tentative et repassera à Oran le 24 janvier.

22 janvier 1933 : Marcel Avignon, accompagné de Leenhardt, Galibert et Marsot, fait escale à La Sénia au cours d'un voyage de 18 000 kilomètres en AFN et en Egypte en Farman 190 F-AJMV.

5 février 1933 : Charles Lafabrègue, président de l'Aéro-club du Roussillon, et Roger d'Epied, chef-pilote, décollent de Perpignan pour un voyage au Maroc et en Algérie en Caudron *Phalène*.

12 février 1933 : Maurice Noguès, directeur d'exploitation d'Air France, et Roume, Jean Le Stradic et Mme Allègre, passent à Maison-Blanche en voyage d'étude en Algérie et au Sahara.

19 février 1933 : Marchesseau, Thulliez et Decombe se posent à La Sénia avec le Bernard 200 *Ville de Berck* au cours d'un voyage vers l'Afrique du Sud.

9 mars 1933 : Victor Smith se pose à La Sénia et Colomb-Béchar au cours d'une nouvelle tentative de record sur Londres - Le Cap avec un Comper *Swift*.

16 mars 1933 : René Lefèvre, de retour de Saïgon, fait escale à

Le 11 novembre 1932 : Marcel Germain à Djanet (TD)

Le 14 novembre 1932, Amy Mollisson à La Sénia (à gauche : Alexandre Bernard et Georges Gérard) (MC)

Le 26 décembre 1932 : le Phalène *d'Alex Caizergues et André Lamur à Lomé* (PC)

Le 12 avril 1933 : Madeleine Charnaux (VA)

Le 19 mai 1933 : Durandeau et Mlle Tissot à La Sénia (LM)

Maison-Blanche et La Sénia avec le Mauboussin-Peyret XI (45 chevaux) F-AJUL.

18 mars 1933 : Louis Durafour décolle de Maison-Blanche avec son ami, l'architecte Le Corbusier, pour un vol vers le Mzab avec le Caudron *Phalène* F-AMAV.

1er avril 1933 : l'ingénieur Marcel Minguet et le radiotélégraphiste Emont se posent à La Sénia au cours d'un voyage d'essai de radio au Sahara pour le compte d'Air-Union, avec le Caudron *Phalène* F-ATSF *Général-Ferrié*.

1er avril 1933 : le baron de Foucaucourt et son épouse entreprennent un grand voyage en Algérie et au Sahara avec leur Caudron *Luciole* baptisé *Inch'Allah*.

7 avril 1933 : Charles de Verneilh, accompagné du radio Thomasset et de Raoul Helbronner, secrétaire général de la Compagnie Aéropostale, réalise le vol direct Alger - Paris en 8 heures 25 avec le petit trimoteur Couzinet 33 *Biarritz*. Il arrivait d'un périple qui l'avait amené jusqu'aux îles du Cap Vert.

11 avril 1933 : le capitaine Lancaster arrive à Oran en provenance de Londres avec un Avro *Avian*. Il disparaît entre Reggane et Gao durant la nuit du 12 avril. Son avion ne sera retrouvé que le 11 février 1962, à 60 kilomètres à l'ouest du kilomètre 296 de la piste Reggane - Gao.

12 avril 1933 : Madeleine Charnaux, venant du Maroc, va à Sidi-Bel-Abbès, Aïn-Sefra et Béni-Ounif avec son *Moth* G-AARB.

14 avril 1933 : départ de Casablanca du rallye Algéro-marocain.

20 avril 1933 : André Japy se pose à Hussein-Dey en provenance de Tripoli et Gabès, avec un De Havilland *Moth*.

1er mai 1933 : Paul Michel passe à La Sénia en se rendant au Kenya en Morane-Saulnier 230. Il repassera à Maison-Blanche le 1er juin.

6 mai 1933 : la comtesse de Forges et son fils Paul décollent de Maison-Blanche pour l'Egypte avec le *Luciole* F-ALSQ. L'avion sera détruit à Benghazi dans un atterrissage forcé.

8 mai 1933 : le comte et la comtesse de Clermont-Tonnerre passent à Constantine au cours d'un voyage au Sahara et en AOF avec le Farman 390 *Yallah*.

13 mai 1933 : le Portugais Torre de Valle fait escale à Maison-Blanche au cours d'un voyage en Afrique du Nord avec un De Havilland *Puss Moth*.

19 mai 1933 : Durandeau, chef-pilote de Potez, fait escale à La Sénia, accompagné de Mlle Tissot, au cours d'un voyage en AFN.

23 mai 1933 : Charles de Verneilh effectue le vol sans escale Paris - Alger en 7 heures avec le Couzinet 33 *Biarritz*, en transportant Thomasset, Lebas, la baronne Braün et Mme Tenoff. Il retournera à Paris le 29 mai, en 9 heures 15.

9 juin 1933 : Charles de Verneilh, avec le Couzinet 33 *Biarritz*, effectue le voyage Paris - Alger - Marseille dans la journée avec comme passagers Maurice Noguès, Pascal, Lebas et Pierre Viré.

Le 16 mars 1933 : le Maubousin-Peyret XI de René Lefèvre à La Sénia (FD)

Le 6 mai 1933 : la comtesse de Forges, Paul de Forges, Mme Chassier et le capitaine Chassier devant le Luciole *(remarquer la roue de secours)* (BE)

Le 9 juin 1933 : le Couzinet 33 Biarritz *de Charles de Verneilh à Maison-Blanche* (PL)

Le 4 octobre 1933 : René Lefèvre et Jean Assollant à La Sénia (SP)

Décembre 1933 : le Phalène *de Pierre Averseng au Sahara* (AV)

11 juin 1933 : René Lefèvre passe à Blida avec le Caudron *Phalène* F-AMGB, au retour d'une tentative de liaison rapide Paris - Tananarive qui s'était terminée à Khartoum.

20 juillet 1933 : André Laumet arrive de métropole avec son Caudron *Phalène* F-AMIO en faisant un vol sans escale de Perpignan à Sidi-Bel-Abbès (7 heures).

19 septembre 1933 : les frères Bedel réussissent, avec le Caudron *Phalène* F-AMIN, le voyage Sidi-Bel-Abbès - Paris dans la journée en 10 heures 30 de vol (le retour s'effectuera en 12 heures).

4 octobre 1933 : Jean Assollant et René Lefèvre décollent de La Sénia avec le Bernard 80 *Oiseau-Canari II* en vue de battre le record du monde de distance en ligne droite ; le vol sera interrompu à Karachi, après 6 305 kilomètres.

27 octobre 1933 : Charles de Verneilh survole l'Algérie avec le Couzinet 33 *Biarritz*, en vol entre Casablanca et Tunis. Il trouvera la mort avec cet avion, ainsi que ses co-équipiers Lebas et Goulmy, le 30 octobre à Blaizy-Bas.

12 novembre 1933 : Rexovice et le chef-pilote Pierre Pharabod, de l'Aéro-club de Paris, réalisent le vol Paris - Alger en 13 heures 30 en Caudron *Phalène*.

25 novembre 1933 : l'Anglais White arrive à Maison-Blanche, avec Etington, en De Havilland *Dragon*, au retour de Batavia.

12 décembre 1933 : cinq avions du Club aéronautique de Bel-Abbès partent pour le rallye du Caire où ils arrivent le 15 décembre.

13 décembre 1933 : le journaliste du *Matin*, Gilbert Stiebel, accompagné de La Pecq, se pose à Touggourt en Potez 43 pour faire un reportage sur la Croisière Noire. Il repart ensuite vers l'Egypte pour participer au rallye du Caire.

16 décembre 1933 : Jacques, Marcel et Jean Germain et le docteur Louis Alcay partent de Maison-Blanche avec le De Havilland *Dragon* F-AMTR pour un tour de l'Afrique par la vallée du Nil, Johannesburg et la côte occidentale. Ils rentreront le 23 janvier après avoir parcouru 20 000 kilomètres en 130 heures de vol.

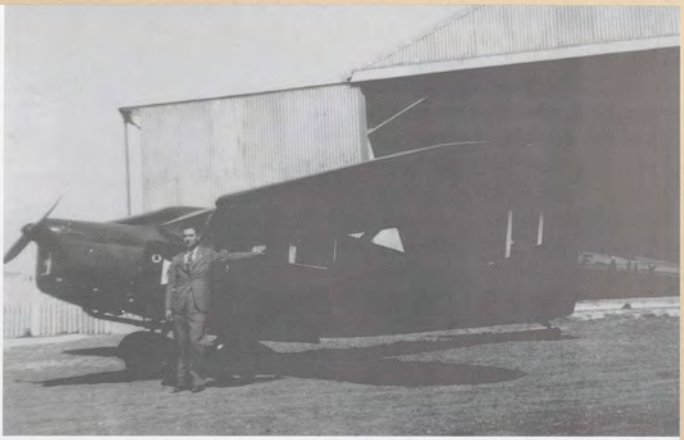
21 décembre 1933 : Pierre Averseng, Charles Poulin et le professeur Maurice Reygasse quittent Maison-Blanche pour un voyage d'étude archéologique au Sahara avec le *Phalène* F-AMKV.

10 janvier 1934 : Vallat, administrateur en Indochine, part d'Alger en Caudron *Luciole* pour rejoindre Hanoï.

14 janvier 1934 : Robert Germain, Georges Descamps et Lavaud partent de Maison-Blanche vers le Niger et le Tchad en De Havilland *Dragon*. Ils iront jusqu'à Boussa et rentreront le 16 janvier, après avoir effectué la première liaison Alger - Fort-Archambaud et retour par le Hoggar.

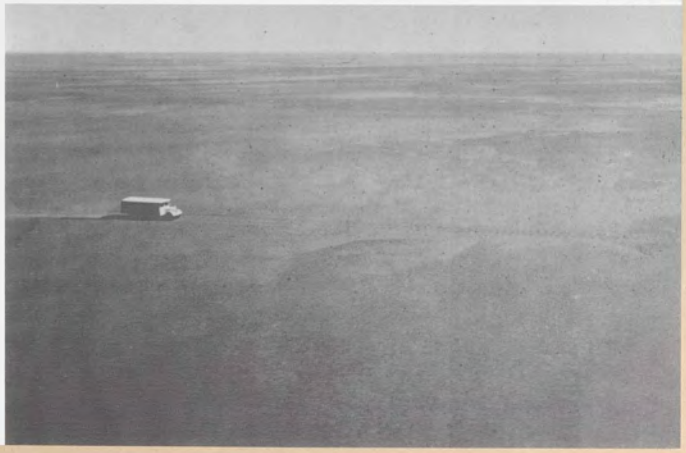
25 janvier 1934 : Etienne Chartoire passe à Philippeville en tentant d'enlever la coupe du Président de la République sur le trajet Paris - Saïgon, avec l'avion de construction amateur Dupuy. Le voyage s'arrêtera à Damas.

Le 20 juillet 1933 : André Laumet et son Phalène *F-AMIO* (LA)



Le 4 octobre 1933 : Jean Assollant embarque le barographe dans le Bernard 80 Oiseau-Canari II (SP)

1933 : transport routier dans le Tanezrouf (FD)



Le 8 avril 1934 : Mlle Forbes, passagère de Paul Michel, à La Sénia (MB)

Alvéoles de Reggane, remarquer les orifices des foggaras qui alimentent l'oasis en eau (SP)

27 janvier 1934 : André Garric et son épouse, accompagnés de Célerier, se posent à Maison-Blanche avec le De Havilland *Dragon* F-AMTM, avant de partir pour Gao et Niamey.

8 février 1934 : le baron de Foucaucourt et son épouse sont de passage à Maison-Blanche, avant d'aller à Gao en Farman 402.

12 février 1934 : le trimoteur Spartan des chaussure Bata, piloté par Blosse, est de passage à Maison-Blanche.

15 février 1934 : Alex Caizergues et André Lamur partent de Sidi-Bel-Abbès pour un grand voyage autour de l'Afrique en *Phalène*.

20 février 1934 : Rousseau, inspecteur des Eaux et forêts, traverse le Sahara en *Luciole* pour rejoindre son poste au Cameroun.

21 février 1934 : Jacques Duchêne Marullaz, en Potez 43, se rend d'Hussein-Dey à Djanet en patrouille avec quatre Potez 25.

7 mars 1934 : Herberts Cukurs, pilote letton, passe à Alger avec un avion qu'il a construit lui-même, immatriculé YL-AAB (moteur Renault 80 chevaux). Il était parti de Riga le 28 août 1933 et arriva à Bathurst en Gambie (ancienne colonie lettonne) le 1er novembre, après être descendu par la côte. Il fut obligé de remotoriser son avion avec un *Gipsy* 120 chevaux à Dakar.

12 mars 1934 : Maurice Bedel décolle de Maison-Blanche avec son *Phalène* F-AMIN et atteint Paris, sans escale, en 11 heures 15 de vol. Le 15 mars, il reliera Paris à Bel-Abbès en 10 heures 40.

19 mars 1934 : André Malraux et Edward Corniglion-Molinier se posent à Maison-Blanche avec le Farman 291 F-ALEZ, de retour d'Arabie où ils auraient découvert le palais de la reine de Saba.

24 mars 1934 : départ de Maison-Blanche de Charles Poulin et Louis Hirschauer pour un voyage d'étude en Farman 390 au Sahara.

25 mars 1934 : le Belge Guy Hansez et son épouse font escale à La Sénia en allant à Léopoldville avec un De Havilland *Fox-Moth*.

3 avril 1934 : Pierre Pharabod et André Rexovice se posent à La Sénia avec le Caudron *Phalène* F-AMSN, en route vers Tananarive qu'ils atteindront le 9 avril. Ils repasseront à La Sénia le 28 avril.

6 avril 1934 : André Bailly, parti de Meknès, arrive à Timimoun pour un voyage au Sahara en Morane-Saulnier 230.

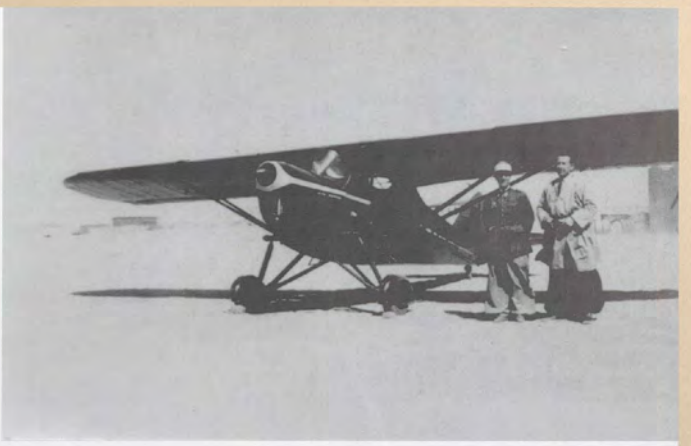
8 avril 1934 : Paul Michel et sa passagère, Mlle Forbes, sont de passage à Maison-Blanche en De Havilland *Leopard* au cours d'un voyage vers le Sud-Algérien.

28 avril 1934 : Paul de Forges et Pierre Weiss partent de Maison-Blanche pour un voyage dans le Sud-Algérien en Farman 402.

4 mai 1934 : Daniel Robert-Bancharelle, accompagné de Pierre Lebloaz et Eugène Comard, effectue le tour de la Méditerranée par Alger, Tunis, Palerme, Naples, Rome, Venise, Milan, Marseille, Barcelone et Alicante. Ce voyage représente 4 360 kilomètres parcourus en 25 heures de vol avec le *Phalène* F-AMMS baptisé *Pourquoi-pas ?* Il rentrera le 14 mai.

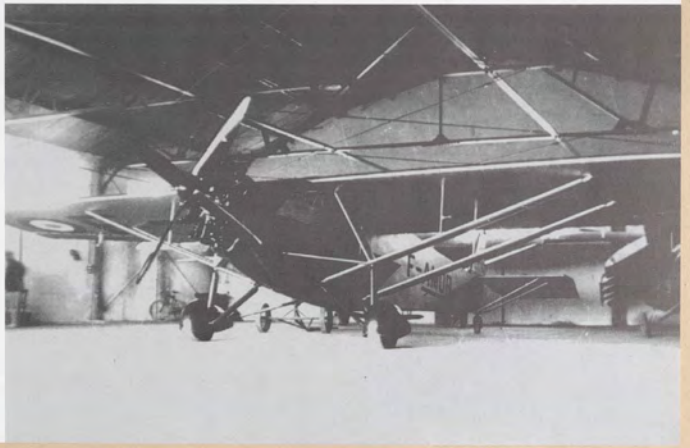
5 mai 1934 : Marcel Germain et quatre équipages de l'Aéro-club d'Algérie, vont à Tripoli pour assister au Grand prix automobile.

Le 21 février 1934 : Jacques Duchêne Marullaz et son Potez 43 à Djanet (DM)



Le 7 mars 1934 : l'avion de construction amateur du Letton Herberts Cukurs (BE)

Le 24 mars 1934 : le Farman 390 de Louis Hirschauer et Charles Poulin (BE)



Le 10 octobre 1934 : les époux anglais Knight à La Sénia ; tous deux disparaîtront tragiquement (LM)

13 mai 1934 : Marcel Doret, en Algérie depuis le 4 mai pour une tournée de meetings, arrive à Alger avec son Dewoitine 27, ainsi que Dieudonné Costes et son épouse Mary, de retour de Tripoli avec le *Phalène* F-AMKO baptisé *Bébé Point d'interrogation*.

27 mai 1934 : le docteur Crochet passe à Alger avec son Potez 43, au cours d'une tournée en faveur de l'aviation sanitaire en AFN.

7 juin 1934 : les Polonais Bohdau Kwiecinsky et Makowski se posent à Maison-Blanche avec un RWD 9 afin de préparer le Challenge international des avions de tourisme.

17 juin 1934 : passage à Sidi-Bel-Abbès, Oran et Alger du Caudron *Phalène* baptisé *Le petit Marseillais*, piloté par Jean Pagnon, vice-président de l'Aéro-club de Provence, et Georges Fougeret, accompagnés du journaliste Jean Aicardi. Les trois hommes font un voyage touristique de 6 000 kilomètres autour de la Méditerranée.

9 septembre 1934 : arrivée en Algérie du Challenge international des avions de tourisme.

10 octobre 1934 : passage à La Sénia du ménage anglais Knight en Blackburn *Blue bird*, en route vers Kano. En janvier 1935, Knight se tuera sur l'aérodrome d'Agadès en donnant le baptême de l'air au capitaine Arnould ; Mrs Knight mourra de soif aux environs d'In-Guezzam quelques jours après, en rentrant en Europe en voiture.

11 octobre 1934 : André Bailly passe à La Sénia au cours d'un voyage de Paris vers Saïgon qu'il atteindra le 31 octobre. Il s'arrêtera au retour à La Sénia le 26 janvier 1935.

1er novembre 1934 : passage à Maison-Blanche du Farman 190 F-ALAR affrété par le *Chicago Tribune* et piloté par Verdier, qui transporte Herbert et Garnier pour un reportage.

15 décembre 1934 : les Suédois Herbert Von Schinkel et Stackelbert se posent à Maison-Blanche avec un Miles *Hawk*, en route vers le Kenya. Il repasseront à Maison-Blanche le 7 janvier 1935.

19 décembre 1934 : le capitaine Alexandre Bernard, avec le Caudron *Rafale* F-ANAQ, s'adjuge la coupe Graham en couvrant le parcours Casablanca - Sidi-Bel-Abbès (685 kilomètres) à la moyenne de 262 kilomètres-heure (la Coupe Graham, mise en compétition par la Société marocaine des automobiles Graham Paige, est attribuée au pilote qui aura effectué, durant l'année 1934, le meilleur temps sur le trajet Casablanca - Sidi-Bel-Abbès).

20 décembre 1934 : le Portugais Humberto Da Cruz passe à La Sénia au retour d'un voyage qui l'a amené jusqu'à Timor avec un De Havilland *Leopard*.

20 décembre 1934 : l'Espagnol Ramon Torres traverse le Sahara, de Bidon 5 à Colomb-Béchar, en Potez 43, après avoir été à Dakar.

20 décembre 1934 : les Belges Kenneth Waller et Franchomme se posent à La Sénia avec le bimoteur De Havilland *Comet* baptisé *Reine-Astrid*, en route vers Léopoldville qu'ils atteindront le 22 décembre. Ils s'arrêteront à Oran, au retour, le 27 décembre.

24 décembre 1934 : les Oranais Henri et Françoise Fouques Du-

Le 11 mai 1934 à Constantine : Dieudonné Costes...

...Mary Costes...

...et Marcel Doret (JB)

Décembre 1934 : les touristes oranais du COTA se ravitaillent à Bidon 5 (SS)

Le 1er septembre 1935 : André Japy (AP)

parc, Louis Saintpierre, Yvon et Gontran Milhe-Poutingon, Pierre Charriaud, Scotto et Pierre de Romanet vont, avec le Bernard 201T F-AMOS, le *Pélican* F-ANCK et le *Phalène* F-AMKC, passer les fêtes de fin d'année au Niger en parcourant 8 000 kilomètres.

12 janvier 1935 : le Belge de Arnold Looz-Corswarem traverse le Sahara avec le Saint-Michel SG 2 OO-GUI au retour de Léopoldville. Il brisera son avion à Alicante le 15 janvier.

24 janvier 1935 : André Garric passe en Algérie au cours d'un voyage vers l'Inde en De Havilland *Dragon*. Il s'arrêtera au retour, le 6 mars, à Maison-Blanche.

27 janvier 1935 : la famille Germain décolle de Maison-Blanche pour un voyage vers Gao par Laghouat, El-Goléa et Reggan avec le De Havilland *Dragon* (F-AMTR), piloté par Henry Germain, un deuxième *Dragon* (F-AMUZ), piloté par Jacques Germain, et le De Havilland F-AMXQ *Leopard Moth* piloté par Marcel Germain.

1er février 1935 : Bleustein, Guillemot et Chainbaux se posent à La Sénia au cours d'un voyage en Afrique du Nord en Farman 393.

4 février 1935 : Pierre Decroo et Jacques Vandroy, qui totalisent 42 ans, se posent à Sidi-Bel-Abbès au cours d'un voyage qui les mènera jusqu'au Caire, en De Havilland *Moth*.

14 février 1935, un Stinson, piloté par l'Espagnol Cuesta accompagné de trois personnes, passe à Maison-Blanche, vers Le Caire.

7 mars 1935 : Gaëtan Dardignac et le mécanicien Giraud quittent l'Algérie après avoir présenté le Salmson *Phrygane* durant trois mois en Afrique du Nord.

23 mars 1935 : la duchesse de Bedford et le pilote Preston passent à La Sénia, vers le Nigeria, avec un De Havilland *Puss Moth*.

30 mars 1935 : Jean Péraud, accompagné de Roux et de Mme Verdier, traverse le Sahara à destination de Tananarive en Caudron *Phalène*.

1er avril 1935 : Chabot effectue une tournée publicitaire en Algérie avec le Morane-Saulnier 230 F-AMYB des apéritifs Byrrh.

21 avril 1935 : mort de Maurice Finat au Tanganika au cours d'un raid en Afrique. Paul de Forges est blessé dans cet accident.

20 mai 1935 : Samat et Blanche traversent le Sahara avec un Salmson *Phrygane* en direction de Tananarive.

1er juin 1935 : Marcel Kraft va jusqu'à Benghasi (Lybie) avec son Caudron *Phalène* F-AMKV.

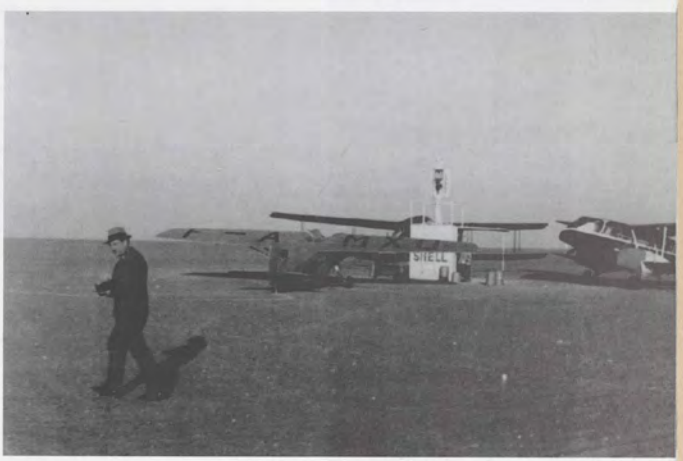
17 juin 1935 : l'Anglais Percival réalise Gravesend (Londres) - Oran - Gravesend avec un Percival *Gull* en 15 heures de vol.

14 août 1935 : Roger Ritoux-Lachaud et Marcel Dayre décollent avec le Caudron *Phalène* F-AMAV et réalisent la liaison Bône - Casablanca et retour (3 000 kilomètres), en 24 heures 23 d'absence, dont 9 heures de vol de nuit.

1er septembre 1935 : André Japy réalise Paris - Oran - Paris (3 050 kilomètres) dans la journée avec un Caudron *Aiglon* en 16 heures de vol.

Le 10 janvier 1935 : rencontre à Gao des touristes oranais et du Belge Arnaud Looz-Corswarem avec son Saint-Michel SG2 (SS)

Le 28 janvier 1935 : les avions de la famille Germain se ravitaillent à El Goléa (HG)



Janvier 1935 : le phare Vuillemin *en construction à Bidon 5* (SS)

Le 27 décembre 1935 : le monument Claverie à Colomb-Béchar, vu du Pélican *de Louis Saintpierre* (SS)

Le 12 avril 1936 : Christian Moench (Berger)

6 septembre 1935 : Jean Mermoz et Léopold Gimié réalisent Paris - Alger - Paris en 8 heures 32 de vol, avec un De Havilland *Comet*.

15 novembre 1935 : André Bailly arrive à Colomb-Béchar, en route vers Tamanrasset, avec un De Havilland *Leopard*.

17 novembre 1935 : Jean Neveux convoye un *Pou du Ciel* de Koléa à Blida, premier voyage d'un *Pou* sur la campagne algérienne.

18 décembre 1935 : Antoine de Saint Exupéry arrive à Paris après un tour de la Méditerranée avec le Caudron *Simoun* F-ANRY, accompagné de Jean-Marie Conty et André Prévot. Antoine de Saint-Exupéry sera accidenté le 30 décembre, près d'Alexandrie, en tentant le raid Paris - Saïgon.

27 décembre 1935 : Henri Fouques Duparc, Louis et Paul Saintpierre, Gontran Milhe-Poutingon, Aupy, Pierre de Romanet et leurs épouses partent de La Sénia pour un voyage à travers le Sahara avec le Bernard 201T F-AMOS et deux Caudron *Phalène*.

8 janvier 1936 : Gaston Génin et Robert se posent à La Sénia, de retour de Tananarive, en Caudron *Simoun* financé par la Compagnie de radio Gody. Ils venaient de battre le record sur Paris - Tananarive en 2 jours et 9 heures en passant par la Lybie.

13 janvier 1936 : André Garric et sa famille, accompagnés du docteur Barret de Natzaris, font escale à Maison-Blanche en se rendant au Dahomey en De Havilland *Dragon*.

17 janvier 1936 : Louis Durafour, Marcel Kraft, Marcel Christofle, Breton et le colonel Plantey vont de Maison-Blanche à Tamanrasset en *Phalène* afin d'étudier le trajet du futur rallye du Hoggar.

1er février 1936 : voyage du baron de Foucaucourt en Afrique avec le Farman 403 F-AODY.

3 mars 1936 : passage à Maison-Blanche des Anglais Schmitt et Cook, se rendant à Tunis en De Havilland *Leopard*.

5 mars 1936 : Raynaud et Mme Finat traversent le Sahara avec le Caudron *Aiglon* F-AOGT en rentrant d'un voyage sur le lieu de l'accident de Paul Finat.

7 mars 1936 : Tschudt et son épouse, venant d'Espagne, font escale à Maison-Blanche avec un avion américain Luscombe *Phantom*.

3 avril 1936 : Amy Mollisson endommage l'aile et le train d'atterrissage de son Percival *Gull* à Colomb-Béchar au cours d'une tentative de record vers Le Cap. Elle ira le rechercher le 21 avril.

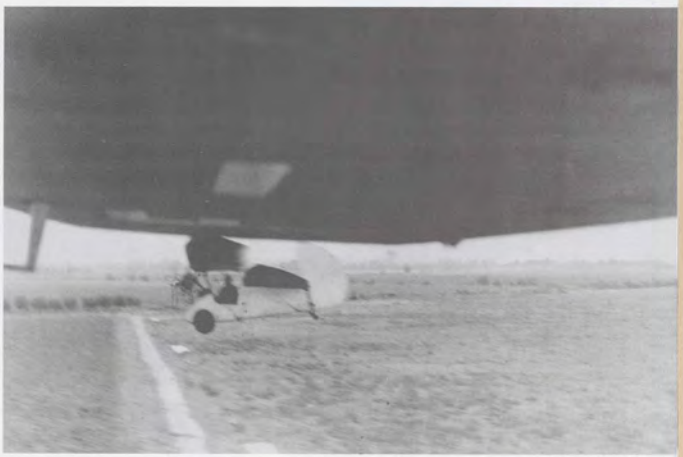
12 avril 1936 : Christian Moench et Jean Catinot passent par Colomb-Béchar en se rendant à Gao avec le De Havilland *Leopard* baptisé *Alsa*.

4 mai 1936 : Amy Mollisson fait escale à Maison-Blanche en Percival *Gull*, en battant le record Londres - Le Cap en 3 jours 6 heures et 26 minutes. Elle rentrera par la Lybie dans le temps record de 4 jours, 16 heures et 17 minutes.

31 juillet 1936 : André Japy réalise dans la journée un aller-retour Paris - Alger en Caudron *Simoun* à la vitesse moyenne de 256 kilomètres-heure.

Le 6 septembre 1935 : Jean Mermoz de passage à Maison-Blanche avec le De Havilland Comet (RS)

Le 17 novembre 1935 : premier voyage d'un Pou du ciel *en Algérie* (JN)



Le 5 mars 1936 : le Caudron Aiglon *de Raynaud et Mme Finat* (MC)

Le 26 octobre 1937 : le Père belge Léon Bradfer (BR)

Le 26 octobre 1937 : le Belge Georges Van Damme (BR)

1er août 1936 : au départ d'Hussein-Dey, Raymond Rostand réalise avec le *Phalène* F-AMCC Alger - Perpignan en 5 heures 30.

5 octobre 1936 : Maryse Bastié et Suzanne Tillier, parties de Paris en Caudron *Simoun*, arrivent à Maison-Blanche. Elles se dirigent ensuite vers Dakar.

18 novembre 1936 : Antoine de Saint Exupéry décolle de La Sénia pour Paris avec le Caudron *Simoun* F-ANXK, après un voyage dans le Sud-Algérien.

14 décembre 1936 : Maryse Bastié passe à La Sénia avec le mécanicien Lendroit, en Caudron *Simoun*, en se rendant à Dakar.

27 décembre 1936 : six avions du Comité oranais de tourisme aérien vont de La Sénia à Beni-Abbès.

1er janvier 1937 : Brill et Descombes, le mécanicien Gerquin et le navigateur Le Neuvière, se posent à La Sénia au cours d'un voyage en Afrique avec le Caudron *Goéland* baptisé *Ric-et-Rac*.

15 janvier 1937 : le baron de Foucaucourt fait un gand voyage au Sahara avec l'*Inch'Allah*.

2 février 1937 : Antoine de Saint-Exupéry et André Prévot se posent à Tindouf, en provenance du Maroc, au cours d'un voyage vers le Soudan en Caudron *Simoun*. Ils passeront à Maison-Blanche le 11 mars après avoir parcouru plus de 15 000 kilomètres au cours d'un voyage d'étude pour Air France et le ministère de l'Air.

14 février 1937 : Paul de Forges et sa mère sont de passage à Maison-Blanche, de retour de Tombouctou en Caudron *Aiglon*. Ils seront tous deux blessés dans un accident à Nevers le 25 février.

11 mars 1937 : les pilotes de Armella et Lescure et le mécanicien Lebas se posent à Bône au cours d'un voyage vers la Côte d'Ivoire en De Havilland *Dragon*.

25 mars 1937 : Messin et Moreau se posent à Touggourt, en provenance de Tunis, au cours d'un voyage jusqu'à Niamey en Caudron *Aiglon*. Ils repasseront par Maison-Blanche le 2 avril.

1er mai 1937 : le prince roumain Cantacuzène se pose à Maison-Blanche au cours d'une tentative Londres - Le Cap en Caudron *Typhon* baptisé *Davia*. Il redécolle et abandonne à Aouleff à la suite d'ennuis de radio.

2 mai 1937 : Maurice Arnoux et le radio Beaufol font Paris - Alger et retour, sans escale, en 9 heures 20 avec un Caudron *Typhon*.

26 octobre 1937 : le Père belge Léon Bradfer fait escale à Maison-Blanche en se rendant à sa paroisse du Congo-Belge en pilotant lui-même le Caudron *Phalène* OO-JHS, accompagné de Georges Van Damme et Edmond Dehart dans le Caudron *Phalène* OO-MCE.

20 novembre 1937 : le prince Cantacuzène échoue une nouvelle fois dans la tentative Londres - Le Cap, il s'arrête à Port-Gentil (Gabon) après avoir fait escale à Aouleff.

8 janvier 1938 : départ de Maison-Blanche du rallye du Hoggar.

4 février 1938 : arrivée à Touggourt d'un *Aiglon* de l'Aéro-club des Ailes catalanes piloté par Roger d'Epied et Auriol, en provenance

Le 18 novembre 1936 : Antoine de Saint-Exupéry et Jean-Marie Conty (PL)

Le 27 décembre 1936 : les avions du COTA survolent le djebel Tessala enneigé (SP)

Le 14 février 1937 : Paul de Forges et sa mère (BE)

Un voyage du baron de Foucaucourt en 1938

Le général Joseph Vuillemin, grand touriste aérien, en compagnie de sa fille et de Suzanne Périchon au cours d'un voyage dans le Sud-Marocain (SP)

de Tunis. Le voyage se poursuivra jusqu'à Tamanrasset.

21 mars 1938 : Jean Faith, pilote douaisien, et son épouse, sont de passage à Maison-Blanche en Caudron *Aiglon* au cours d'un voyage autour de la Méditerranée.

17 avril 1938 : Louis Durafour décolle de Maison-Blanche avec le Caudron *Frégate* F-AOIC, avec son ami Le Corbusier, pour un vol vers le Sud-Algérien.

15 mai 1938 : Andrée Dupeyron bat le record féminin de distance en ligne droite, en décollant de La Sénia avec un Caudron *Aiglon* et en se posant à 150 kilomètres au nord de Bassorah (4 366 kilomètres).

12 juin 1938 : avec le Caudron *Phalène* F-AMLV, le Bougiot Jean de la Jonquières, âgé de 17 ans, relie Bougie à Casablanca dans la journée avec escales à Maison-Blanche et La Sénia.

1er novembre 1938 : André Japy est frappé par une interdiction de départ alors qu'il se trouve à La Sénia, avec son Caudron *Aiglon*, pour battre le record du monde de distance dans sa catégorie. La surcharge de son avion est jugée trop importante par les services officiels.

27 décembre 1938 : Maryse Bastié, Lendroit et Maurice Reine passent par Maison-Blanche au cours d'un voyage à Dakar en Caudron *Simoun*. Ils sont accompagnés d'un autre *Simoun* piloté par Bouquillard et Desmoulins, ayant Lucienne Saby comme passagère. Les deux avions repasseront le 13 février à La Sénia.

1er janvier 1939 : les Allemands Kaldrack, Balthasar et Anhauser passent à Maison-Blanche, Colomb-Béchar et Reggane, en bimoteur Siebel Fh 104 au cours d'un tour de l'Afrique en 40 000 kilomètres.

10 janvier 1939 : Maryse Hilsz se pose à Bône, en panne, au retour d'un vol de record de distance en *Simoun* de Paris à Port-Etienne.

5 février 1939 : Alex Henshaw, jeune Anglais de 24 ans, se pose à La Sénia en Percival *Vega Gull*, au cours du vol de record Londres - Le Cap - Londres en 4 jours et 10 heures.

9 février 1939 : le prince Georges Bibesco, président de la Fédération aéronautique internationale, se pose à Maison-Blanche au cours d'un voyage en Afrique en Potez 56.

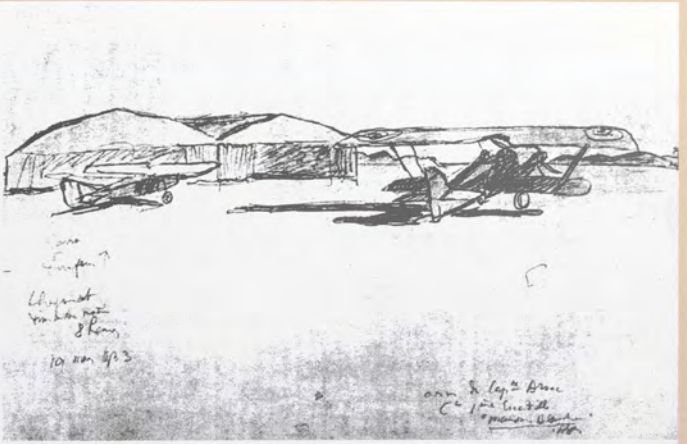
23 février 1939 : le baron et la baronne de Foucaucourt se tuent dans le Tibesti après être partis de Maison-Blanche, le 11 février, avec leur Percival *Vega-Gull* (F-AQIR).

1er mars 1939 : voyage en Algérie de Robert Ivernel, Roger Goldet et Jean Dupuy, du club Roland-Garros, en Percival *Vega Gull*.

3 avril 1939 : Maryse Bastié et le mécanicien Lendroit passent à Maison-Blanche au cours d'un voyage de trois semaines en Afrique du Nord en Caudron *Simoun*.

25 mai 1939 : Suzanne Kohn se pose à Maison-Blanche et, le lendemain, à La Sénia, au cours d'un vol de Paris à Madagascar en Caudron *Aiglon*. Elle arrivera à Tananarive le 19 juin.

Le 17 avril 1938 : l'aérodrome de Ghardaïa, le Frégate *de Louis Durafour et un Potez 25 vus par Le Corbusier* (Casabella)



Le baron de Foucaucourt au cours d'une escale à Tunis en 1935 (BE)

1939 : touristes suisses de passage à Biskra avec un Klemm (devant l'aile : Jacqueline Crespin) (FE)

26 - Les AVIONS

Descriptions

Les progrès foudroyants de l'aviation durant la première guerre mondiale n'ont guère profité immédiatement à l'aviation légère. D'une façon générale, l'après-guerre amène une stagnation technique, les stocks fournissant en quantité du matériel dont la reconversion civile, même si elle est peu satisfaisant, a l'avantage d'être économique. Devant la saturation du marché, les techniciens et les usines se reconvertissent dans d'autres activités. Pendant longtemps, les constructeurs restant produiront, aussi bien pour les besoins civils que militaires, du matériel médiocre, proche dérivé de celui qui avait fait ses preuves durant la guerre, mais peu fiable, peu performant et guère adapté aux nécessités nouvelles du tourisme aérien.

La seule formule valable héritée des avions militaires est celle de l'avion-école biplan, biplace en tandem. Ces avions ont permi la formation de plusieurs générations de pilotes, que ce soient les Hanriot 14 et 32, les Caudron G3, 232 et 270 *Luciole* ou les De Havilland *Moth*. Ils sont cependant mal adaptés au tourisme aérien, avec des performances déplorables et un inconfort total dû à leurs cabines à l'air libre, surtout lorsqu'il sont mûs par un moteur rotatif projettant son huile de ricin sur tout le fuselage et ses occupants. L'excellente formule de l'avion-école et de voltige monoplan parasol, illustrée par Morane-Saulnier avec les 130, 230 et 340, s'avère généralement trop onéreuse pour les aéro-clubs et les particuliers.

Pour progresser, il faut attendre le vol triomphal de Charles Lindbergh qui, en traversant l'Atlantique en 33 heures en mai 1927, livre à l'Europe la solution définitive de l'avion de tourisme à aile haute. Reproduit par Caudron, Farman, Potez, Salmson, Bernard, Bloch, De Havilland et bien d'autres, le Ryan *Spirit of Saint-Louis* a permis l'envolée d'une génération d'avions qui ont sillonné tous les continents avec des performances et des formes guère améliorées jusqu'à nos jours.

La formule séduisante du monoplan cantilever à aile basse a produit d'excellents biplaces en tandem, tels que, en France, les Farman 230, Caudron 192, Mauboussin *Corsaire* ou Caudron *Aiglon*, avant de connaître le développement du quadriplace à cabine fermée dont le Caudron *Simoun*, aux performances remarquables, est l'aboutissement.

Les progrès de l'aviation sont essentiellements liés aux progrés des moteurs dans leur fiabilité, leur légereté et leur consommation. Les excellentes cellules produites à partir de 1930 ont pu être motorisées avec de nouveaux moteurs en ligne ou en étoile, refroidis par air. La fiabilité de ces moteurs (Renault, Potez, Salmson, Farman, Gnôme et Rhône, Hispano-Suiza ou De Havilland *Gipsy*), qui pouvaient fonctionner plusieurs centaines d'heures sans panne majeure, a permis aux touristes aériens de s'aventurer sans risques au-dessus des mers et des déserts.

Les efforts de l'Etat, à partir de 1929, en faveur de l'aviation de tourisme, ont permis à la France de se doter d'un parc important et de très bonne qualité, avec du matériel bien adapté à chaque utilisation particulière.

La répartition des avions légers basés en Algérie est représentative de la flotte française d'avant la dernière guerre. Parmi les 300 avions environ immatriculés en Algérie, le Caudron *Phalène* et ses dérivés est le plus représenté, avec 67 exemplaires, suivi par les Caudron 230 et *Luciole* (50), le Potez 36 (29), le Farman 400 et ses dérivés (20), le Potez 58 (19), le Potez 43 (17), le Caudron *Aiglon* (11) et les Hanriot 14 et 32 (10). Les 17 avions d'origine étrangère sont essentiellement des De Havilland biplans, dont des *Moth* construit sous licence en France par Morane-Saulnier.

Caudron 270 *Luciole*

Après avoir construit plusieurs milliers d'avions très différents, depuis l'avion-école rustique jusqu'au gros multimoteur, Caudron conçoit en 1929, sous la direction de l'ingénieur Paul Deville, le Caudron 230 (moteur Salmson 7 Ac 95 ch), élégant biplan, réplique française au De Havilland *Moth*. Ce biplan économique, suivi de plusieurs versions dotées de différentes motorisations, dont le C.232 (Renault 4 Pb 95 ch), obtient immédiatement un grand succès auprès des aéro-clubs qui prennent alors leur essor. En mars 1932, apparaît le C.270 *Luciole*, modèle améliorée, moteur Salmson 7 Ac2, puis le C.272 (Renault 4 Pb). Produit à 725 exemplaires, le *Luciole*, plus sophistiqué que son prédécesseur, équipe un grand nombre d'écoles de pilotage civiles, et quelques écoles militaires, jusqu'à la dernière guerre. Rustique, d'un entretien aisé et d'un pilotage classique et pédagogique, le *Luciole* reste essentiellement lié à l'activité école des aéro-clubs, ses performances en croisière lui permettant difficilement d'accéder au grand tourisme, malgré le version "Concours", gagnante du concours organisé par le ministère de l'Air en 1930 et dotée d'une verrière protégeant les occupants.
Caudron avait produit auparavant le C.59, lourd biplan, biplace-école utilisé par la Compagnie aérienne française à Oran et à Alger, et le monoplan léger à aile haute, biplace en tandem, C. 192 (moteur Renault 4 Pb), utilisé à quelques exemplaires pour le tourisme et l'école de pilotage.

Envergure : 9,90 m
Longueur : 7,67 m
Hauteur : 2,76 m
Surface alaire : 24 m2
Poids à vide : 450 kg
Poids en charge : 780 kg
Vitesse maximale : 160 km/h
Vitesse de croisière : 140 km/h
Plafond pratique : 4 000 m
Distance franchissable : 500 km
Moteur : Renault 4Pb en ligne, 95 ch

Le Caudron 272 Luciole *F-AMCO de Paul Jauffret, le 20 novembre 1933 à Aïn-Sefra* (PJ)

Caudron 282 *Phalène*

Conçu également par Paul Deville, ce monoplan de grand tourisme, à aile haute, triplace puis quadriplace, effectue son premier vol en mars 1932. Le *Phalène*, qui sera construit à 140 exemplaires, connaît immédiatement un grand succès. Ses performances, ses qualités de vol et le confort de sa cabine fermée autorisent les grands voyages, dont plusieurs raids spectaculaires. Produit initialement avec un moteur Renault 4 P, plusieurs versions et sous-versions voient le jour : C.286 (*Gipsy* III 115 ch), C.289 (Hispano-Suiza 5 Q 150 ch) et C.400 militaire. La version sanitaire, C.410 *Pélican*, dotée d'un moteur Renault 4 Pei 140 ch, permet l'emport d'un malade couché et d'un accompagnateur. Une version ultérieure, C.480 *Frégate*, plus élégante avec son aile en flèche, est produite à une vingtaine d'exemplaires, toujours avec un moteur 4 Pei. Plusieurs pilotes, dont Daniel Robert-Bancharelle, Henri Lamur et Maurice Bedel, ont, avec leurs *Phalène* équipés de réservoirs supplémentaires leur permettant jusqu'à 2 000 kilomètres de rayon d'action, réalisé des vols remarquables.
De construction rustique, facile à entretenir et pourvu d'un moteur fiable, le *Phalène* et ses dérivés ont continué à voler jusque vers la fin des années 50.
Avant le *Phalène*, Caudron avait produit, toujours sous la direction de Paul Deville, un petit biplace monoplan à aile haute, le C.109 (Salmson 9 Ad 40 ch), qui a, malgré sa vocation d'avion-école économique, battu plusieurs records internationaux et a effectué plusieurs grands raids.

Envergure : 11,62 m
Longueur : 8,25 m
Surface alaire : 25 m2
Hauteur : 2,10 m
Poids à vide : 559 kg
Poids en charge : 1 100 kg
Vitesse maximale : 183 km/h
Vitesse de croisière : 152 km/h
Plafond pratique : 4 500 m
Distance franchissable : 850 km
Moteur : Renault 4 Pdi en ligne, 145 ch

Henri Fouques Duparc en 1936 et le Caudron 410 Pélican *d'Yvon Milhé-Poutingon* (PD)

Caudron 600 *Aiglon*

En concevant le Caudron *Aiglon*, l'ingénieur Marcel Riffard a délibérément rompu avec la ligne habituelle des avions de tourisme en mettant l'accent sur la recherche aérodynamique. Construit en collaboration étroite avec la division moteur des usines Renault, l'*Aiglon*, qui a effectué son premier vol en mars 1935, succède de peu au *Simoun* et dérive directement d'une lignée d'avions construits pour des records de vitesse, et plus spécialement pour la coupe Deutsch de la Meurthe.
Construit en 203 exemplaires, avion d'école, de perfectionnement et de grand tourisme, bénéficiant d'une ligne splendide, l'*Aiglon* est robuste, maniable et agréable à piloter ; ses volets lui permettent une vitesse d'atterrissage réduite. Equipé de réservoirs supplémentaires, l'*Aiglon* a effectué de nombreux raids et a permis aux aviatrices Elisabeth Lion et Andrée Dupeyron (celle-ci au départ d'Oran) de battre le record mondial féminin de distance en ligne droite en 1937 et 1938. L'*Aiglon* a souvent été vu en Afrique du Nord aux mains de pilotes de grands raids comme André Japy ou Suzanne Kohn.
Le Caudron 635 *Simoun*, qui a effectué son premier vol en 1934, est équipé d'un moteur Renault 6 Q-09 220 ch, a une vitesse maximale de 300 km/h, une vitesse de croisière de 260 km/h et une autonomie de 1 500 km. Ces performances, encore inégalées dans cette catégorie, ont permis à de nombreux pilotes français des vols remarquables sur tous les continents.

Envergure : 11,38 m
Longueur : 7,52 m
Surface alaire : 15 m2
Hauteur : 2,89 m
Poids à vide : 580 kg
Poids en charge : 880 kg
Vitesse maximale : 220 km/h
Vitesse de croisière : 190 km/h
Plafond pratique : 4 000 m
Distance franchissable : 700 km
Moteur : Renault 4 Pgi en ligne, 100 ch

Le Caudron 600 Aiglon *F-ANSG* Pascal-Muselli *de l'Aéro-club de Mascara* (JA)

Potez 36

Construit 9 ans après le Potez 8, ancêtre de tous les avions de tourisme, le Potez 36, qui a vu le jour en 1929, préfigure l'avion de tourisme moderne, avec son aile haute et sa cabine fermée. Innovation importante, il est doté d'une aile à fentes qui facilite l'atterrissage et pardonne les erreurs de pilotage. Biplace relativement élégant, son confort lui attire aussitôt une clientèle importante pouvant piloter en complet-veston et il est à l'origine de l'essor de l'aviation de tourisme par sa facilité de pilotage et sa bonne visibilité.
Avion-école idéal côte à côte, ses performances modestes ne l'empêchent pas cependant d'être un grand voyageur au début des années 30. Il sillonne le Sahara aux mains de jeunes pilotes et va même jusqu'à Madagascar, piloté par René Lefèvre et Charles Demazières. Servi par un moteur fiable, dérivé des moteurs Anzani dont Potez a pris la suite avec l'ingénieur Ménétrier, le Potez 36 est cependant souvent équipé, au gré des versions, par des moteurs en ligne ou en étoile Renault 4 Pb 95 ch, Salmson 7 Ac 85 ch ou Lorraine 5 Pb 110 ch. Construit à 275 exemplaires dans toutes ses versions, le Potez 36 se révèle robuste, économique et facile à mettre en oeuvre ; ses ailes repliables ramènent son encombrement à 4 mètres de largeur. Malgré l'appartition de concurrents plus performants, il sera recherché sur le marché de l'occasion et restera longtemps l'avion standard des aéro-clubs et des particuliers par sa formule restée sans équivalent.

Envergure : 10,44 m
Longueur : 7,35 m
Surface alaire : 25 m2
Hauteur : 2,42 m
Poids à vide : 427 kg
Poids en charge : 720 kg
Vitesse maximale : 160 km/h
Vitesse de croisière : 130 km/h
Plafond pratique : 3 600 m
Distance franchissable : 500 km
Moteur : Salmson 5 Ac en étoile, 60 ch

Le Potez 36 Ville-de-Constantine *de l'Aéro-club de Constantine* (JM)

Potez 43

Le succès du Potez 36 incite rapidement Potez à étendre la formule à un avion plus performant et plus spacieux, afin de conserver la clientèle qui a appris à aimer le Potez 36 comme avion-école ou comme avion léger de tourisme, mais qui risquerait de se tourner vers des avions concurrents, nombreux sur le marché, pour entreprendre de grands voyages, ou se déplacer en famille.

C'est ainsi que le Potez 43 voit le jour et effectue son premier vol en juin 1932, équipé d'un moteur Potez 6 Ac 105 ch. Ce nouvel avion conserve la ligne générale du Potez 36 et ses fentes (ou becs de sécurité) ; il devient triplace et un affinement général et les roues carénées lui donnent 30 km/h de plus en vitesse de croisière que son prédécesseur et améliorent son aspect. Des versions successives améliorées (Potez 43.1), ou équipées du moteur Renault 4 Pei 100 ch (Potez 43.2) ou De Havilland *Gipsy Major* 120 ch (Potez 43.4), sont produites de cet avion, très apprécié par son confort, dont la production totale atteint cent soixante et un exemplaires.

Ultime développement de cette lignée, le Potez 58 fait son premier vol en septembre 1934, équipé d'un moteur Potez 6 Ba 130 ch, caréné. Plus de 200 avions de ce dernier type, triplaces ou quadriplaces selon les versions, sont produits avec des motorisations allant de 120 à 140 chevaux.

Envergure : 11,30 m
Longueur : 7,45 m
Surface alaire : 19 m2
Hauteur : 2,36 m
Poids à vide : 448 kg
Poids en charge : 840 kg
Vitesse maximale : 170 km/h
Vitesse de croisière : 140 km/h
Plafond pratique : 5 000 m
Distance franchissable : 700 km
Moteur : Potez 6 Ac en étoile, 145 ch

Le Potez 43.4 de Jacques Duchêne Marullaz à Hussein-Dey (DM)

Farman 400

Après plusieurs tentatives infructueuses, car prématurées, dans le domaine de l'avion de tourisme, le grand constructeur Farman sort, en 1928, le Farman 190, remarquable monomoteur quadriplace à aile haute haubannée, l'avion le plus représentatif de sa génération. Construit à 120 exemplaires, équipé, dans différentes versions, de moteurs de plus de 220 chevaux, cet avion qui atteint la célébrité par de nombreux raids aux mains des pilotes les plus prestigieux, n'est utilisé en Algérie qu'à de rares exemplaires, car d'une utilisation beaucoup trop onéreuse. Deux unités servent comme avions de transport aux sein des Lignes aériennes nord-africaines.

Le Farman 230, d'une formule très différente, biplace en tandem à aile basse, de faible puissance, est représenté à quelques exemplaires en Algérie mais aura, en métropole, un succès certain auprès des pilotes de tourisme et de raid.

Seul, le Farman 400 et ses dérivés obtient un succès notable en Algérie, consécutif aux efforts du concessionnaire Mohring et Cohade. Le Farman 400, qui a effectué son premier vol en mars 1933, est un triplace à aile haute cantilever, qui affiche des performances intéressantes grâce à une aérodynamique soignée et une voilure moderne. Construit à 125 exemplaires et équipé selon les versions d'un moteur Farman en étoile 7 Ed 150 ch (Farman 403) ou d'un Renault 4 Pei 120 ch (Farman 404), son confort, ses lignes élégantes, sa finesse exceptionnelle (14) et sa bonne visibilité due à l'absence de mâts, en font une avion recherché par les grands voyageurs.

Envergure : 11,72 m
Longueur : 8,17 m
Surface alaire : 21,50 m2
Hauteur : 2,22 m
Poids à vide : 763 kg
Poids en charge : 1 220 kg
Vitesse maximale : 230 km/h
Vitesse de croisière : 170 km/h
Plafond pratique : 4 200 m
Distance franchissable : 725 km
Moteur : Farman 7 Ed en étoile, 150 ch

Le Farman 403 F-ANPX de Legastellois participant au rallye du Hoggar (JN)

Registre aéronautique

F-AGDS Spad XVI - Emile Bonin - Alger
F-AHBP Morane-Saulnier 139 - CAF - Alger
F-AIDV Hanriot 14 - Emile Bonin - Alger
F-AIGA Morane-Saulnier 134 - Albert Monville - Oran
F-AIHG Morane-Saulnier 35 - CAF - Oran
F-AIHH Morane-Saulnier 35 - CAF - Oran
F-AIIH Caudron 109 - CAF - Oran
F-AIJG Morane-Saulnier 35 - Albert Monville - Oran
F-AIJS Caudron G3 - Vuillemot/Vidal - Alger
F-AILV Morane-Saulnier 139 - CAF - Oran - Alger
F-AILX Morane-Saulnier 139 - CAF - Oran - Alger
- Vuillemot/Vidal - Alger
F-AIMB Hanriot Dupont 32 - CAF - Alger
F-AIMC Hanriot Dupont 32 - CAF - Oran - Alger
F-AINA Caudron 159 - CAF - Alger
F-AIOR Caudron 157 - CAF - Alger
F-AIPV Caudron 161 - «*Alger-Gao*» - Bories - Mosta.
F-AIYF Nieuport Delage 391 - CAF - Alger - Oran
F-AJDR Morane-Saulnier 191 - CAF - Alger - Oran
F-AJDV Caudron 157 - CAF - Alger
F-AJIB Caudron 117 - Joseph Vuillemin - Alger
- Georges Averseng - Alger
- Germaine Pelloquin - Mostaganem
F-AJJS Potez 36 - CABA - Sidi-Bel-Abbès
F-AJLX DH 60 *Moth* - «*Cne-Madon*» - Duchêne Marul.
F-AJMB Morane-Saulnier 230 - Louis Dollfus - Tlemcen
F-AJMN Morane-Saulnier 191 - CAF - Oran
F-AJOF De Havilland 60 *Moth* - du Jonchay - Biskra
- Scalone/Camillieri - Souk-Ahras
F-AJRG Nieuport Delage 391 - CAF - Oran
F-AJRR Morane-Saulnier 191 - CAF - Alger
F-AJSQ Caudron 232 - «*Ville-d'Alger*» - AC d'Algérie
F-AJTS Farman 190 - «*Gal-Laperrine*» - Wauthier- Alger
F-AJVP De Havilland 60 *Moth* - Gay - Sidi-Bel-Abbès
F-AJXE Caudron 232 - Lucien Grach - Tiaret
F-AJXG Caudron 232 - Louis Durafour - Alger
F-AJYQ Potez 36 - Henri Fouques Duparc - Oran
- Jean Fumaroli - Saïda
F-AJYX Nieuport Delage 391 - CAF - Oran
F-ALAP Farman 190 - Henry Germain - LANA - Alger
F-ALCR Hanriot 14 - Paul Perriquet - Blida
F-ALDD Caudron 272 *Luciole* - «*le Mickey*» - Kraft- Alger
F-ALDE Caudron 272 *Luciole* - Jean Garelli - Alger
- «*Jean-Mermoz*» - Aéro-club de Sétif
F-ALDX Caudron 59 - CAF - Oran
- Antoine Assorin - Mostaganem
F-ALEB Farman 192 - Lignes télé. Nord-Africaines- Alger
- Henry Germain - LANA - Alger
F-ALEK Farman 231 - Lucien Grach - Tiaret
-André Lamur - Oran
-Lemaître - Oran
F-ALEQ Farman 231 - Guy Cloître - Tiaret
F-ALET Morane-Saulnier 191 - CAF - Oran
F-ALFD Hanriot 14 - Lecygne - Mostaganem
F-ALGC Caudron 59 - CAF - Alger
F-ALIH Hanriot Dupont 14 - Aéro-club d'Algérie
- Aéro-club de Mostaganem
F-ALIT Potez 36 - Crochet - Sidi-Bel-Abbès
F-ALIY Potez 36 - André Lamur - Oran
- COTA - Oran
F-ALIZ Potez 36 - Raoul Ayribier - Sidi-Bel-Abbès
F-ALJE Potez 36 - Jean Fumaroli - Saïda
F-ALJF Potez 36 - Edmond Delorme - Sidi-Bel-Abbès
F-ALJJ Potez 36 - Georges Alberge - Sidi-Bel-Abbès
F-ALJK Potez 36 - Lucien Coën - Sidi-Bel-Abbès
F-ALJL Potez 36 - Pierre Averseng - Alger
F-ALJN Potez 36 - Jean Falcon - Sidi-Bel-Abbès
- Armand Viniger - Tiaret
F-ALKA Potez 36 - Henri Giroud - Mostaganem
F-ALKB Potez 36 - Yvon Milhe Poutingon - Oran
- Maurice Flinois - Saïda
- Alexandre Stalder - Colomb-Béchar
F-ALKC Potez 36 - Yvan Tandonnet - Mostaganem
- COTA - Oran
F-ALKF Potez 36 - Macia - Oran
- Albert - Oran
- André Pin - Relizane
F-ALLD Farman 202 - Peltzer - Alger
- Bonnet - Alger
- «*Kissou 4*» - Albert Apap - Bône
- «*Canrobert*» - Aéro-club de Canrobert
F-ALMM Caudron 270 *Luciole* - Bonnet - Alger
- ENAA - Alger
- CATB - Biskra
F-ALNK Potez 36 - «*Ville-d'Oran*» - AC de l'Oranie
- André Pin/Pascal Monréal - Relizane
F-ALNP Potez 36 - «*Evelyne*» - Edmond Boyet - Tiaret
F-ALNQ Potez 36 - Jacques Pradel - Tiaret
- «*Foufoune*» - CATB - Biskra
F-ALQD Potez 36 - Cuaz/Duffau - Aïn-Témouchent
F-ALRI C 270 *Luciole* - «*Altaya*» - AC Lamoricière
F-ALRX Farman 293 - Louis Dollfus - Tlemcen
F-ALSQ C 270 *Luciole* - «*L'engoulevent*»-deForges-Alger
F-ALSY Potez 36 - Courette - Oran
F-ALTF Potez 36 - Aéro-club d'Algérie
F-ALTH Potez 36 - Hamoir - Alger
- Aéro-club d'Algérie
F-ALTM Potez 36 - Robert Tiller - Alger
F-ALTO Potez 36 - «*Ville-de-Blida*» - Aéro-club de Blida
F-ALTV Potez 36 - Alex Caizergues - Sidi-Bel-Abbès
F-ALUM Caudron 270 *Luciole* - René Fenouil -Bel-Abbès
F-ALUR Caudron 273 *Luciole* - Masquiller - Oran
F-ALUT C 270 *Luciole* - «*Mektoub*»- Durandeux - Masc.
F-ALVC Caudron 109 - «*Biquette*» - Noël - Relizane
F-ALVP Caudron 270 *Luciole* - Henri Cazeaux - Alger
- Marcel Dayre/Marcel Bouilloux - Bône
F-ALXA Hanriot 14 - «*Bossoutrot-et-Rossi* » - AC Mosta.
F-ALXN Caudron 270 *Luciole* - René Guiraud - Alger
F-ALXQ Caudron 270 *Luciole* - Serrat/Jobert - Mostagan.
- Marcel Mansana - Oran

F-ALXX Potez 36 - Aéro-club de Constantine
F-ALYE C 272 *Luciole* - «*Ville-de-Saïda*» - AC de Saïda - Paul Jauffret - Saïda
F-ALYF Caudron 270 *Luciole* - Mayer Abensour - Oran
F-ALYH Caudron 272 *Luciole* -de Dietrich - Bel-Abbès
F-ALYJ Potez 36 - Duchêne Marullaz - Alger
F-ALYM Potez 36 - «*Ville-de-Constantine*»-AC Constant.
F-ALYU Potez 36 - Yvan Basiaux - Alger
F-ALYV Potez 36 - Duchêne Marullaz - Alger
F-ALZN Caudron 286 *Phalène* - «*Taty*» - Germain - Alger
F-AMAC C 270 *Luciole* - «*L'Oiseau rare*» -Mariano-Alger - «*Le Sympathique*»- Ladhuie - Alger
F-AMAD Caudron 270 *Luciole* - Jean Camps - Alger - Comité aérien de tourisme - Biskra
F-AMAE Caudron 270 *Luciole* - Rebaud Girod - Alger
F-AMAU C 286 *Phalène* - Alex Caizergues - Bel-Abbès
F-AMAV Caudron 286 *Phalène* - Louis Durafour - Alger - Marcel Dayre - Bône
F-AMAX C 286 *Phalène*- «*Ville-de-Bel-Abbès-1*» -CABA
F-AMBM Potez 43 - Jacques Duchêne Marullaz - Alger
F-AMBO Bloch 90 - Charles Demazières - Alger
F-AMCA Caudron 286 *Phalène* - Joseph Vuillemin - Alger
F-AMCC Caudron 282 *Phalène* - Jean Orfila - Alger - Raymond Rostand - Alger
F-AMCG Caudron 286 *Phalène* - COTA - Oran
F-AMCK C270 *Luciole* - «*Poussin bleu*»-Filippi-Constant. - Maurice Faure - Redjas
F-AMCL Caudron 270 *Luciole* - Les Ailerons - CABA
F-AMCO Caudron 272 *Luciole* - Maurice Roess- Bel-Abbès - Aéro-club de Mascara - Paul Jauffret - Saïda
F-AMCS Caudron 270 *Luciole* - Aéro-club de Mostaganem
F-AMCT Caudron 270 *Luciole* - COTA - Oran
F-AMDI Caudron 270 *Luciole* - Louis Gazaniol-Bel-Abbès - Aéro-club d'Oranie
F-AMDJ Caudron 270 *Luciole* - Duffau - Aïn-Témouchent
F-AMDK Caudron 270 *Luciole* - Henri Bernabé - Alger
F-AMDL Caudron 270 *Luciole* - Fernand Aupècle - Alger - «*Jean-Marie Aupècle*» - AC d'Algérie
F-AMDM Caudron 270 *Luciole* - Henri Maire - Bougie
F-AMDN Caudron 272 *Luciole* - Vallat - Alger
F-AMDO Caudron 270 *Luciole* -George Alberge-Bel-Abbès - Club aéronautique de Tiaret - Tiaret
F-AMDQ Caudron 272 *Luciole* - «*Mektoub*» - AC de Sétif
F-AMDR Caudron 270 *Luciole* - «*Ville-de-Marengo*»-Blida
F-AMEU Mauboussin 112 *Corsaire* - Aéro-club Mascara
F-AMFC Farman 390 - Renaud Wauthier - Alger
F-AMFN Caudron 272 *Luciole* - CABA - Sidi-Bel-Abbès - Aéro-club de Mascara
F-AMFO Caudron 272 *Luciole* - Aéro-club de Mostaganem
F-AMFQ Caudron 272 *Luciole* - Aéro-club de Mostaganem
F-AMFX Caudron 282 *Phalène* - Louis Narbonne - Alger
F-AMGD Caudron 282 *Phalène* - Alex Périchon - Oran
F-AMGG C. 282 *Phalène* - «*Ville-de-Mascara*» -AC Masc.
F-AMGH Caudron 282 *Phalène* - CAT Tiaret
F-AMGN Potez 43 - Jacques Duchêne Marullaz - Alger
F-AMHC Caudron 272 *Luciole* - Aéro-club de Mascara
F-AMHD Caudron 275 *Luciole* - Dupuy - Alger
F-AMHE Caudron 272 *Luciole* - COTA - Oran
F-AMHF C 272 *Luciole* - «*Si Dieu le veut*»-deFoucaucourt
F-AMHH Caudron 272 *Luciole* - Aéro-club de Bougie
F-AMHV Farman 400 -Albert Nastorg/Fernand Mary-Most
F-AMIA Caudron 282 *Phalène* - Georges Malé - Mascara
F-AMIB Caudron 282 *Phalène* - Fernand Aupècle - Alger
F-AMID Caudron 282 *Phalène* - Marcel Bouilloux - Bône
F-AMIE C 286 *Phalène* -Léon Bories/Roger Cuche-Mosta
F-AMIF Caudron 289 *Phalène* - Robert Germain - Alger
F-AMIJ Caudron 286 *Phalène* - Georges Blachetté - Alger
F-AMIM Caudron 282 *Phalène* - Emile Ramon - Mascara
F-AMIN Caudron 282 *Phalène* -Maurice Bedel -Bel-Abbès
F-AMIO Caudron 286 *Phalène* - André Laumet-Bel-Abbès
F-AMIR Caudron 282 *Phalène* - Louis Durafour - Alger
F-AMIS Caudron 282 *Phalène* - COTA - Oran - Aéro-club de Mostaganem
F-AMJD Potez 43 - Aéro-club d'Oranie
F-AMJG Potez 43 - Aéro-club d'Oranie
F-AMJI Potez 43 - Eugène Porte Djidjelli - Aéro-club d'Oranie - Club Aéronautique de Tiaret
F-AMJJ Potez 43 - «*Tango*» - Gustave Wolf - Constantine - Aéro-club de Batna
F-AMJK Potez 43 - Aéro-club de Djidjelli
F-AMJN Potez 43 - Hamoir - Alger
F-AMJV Potez 43 - «*Ville-de-Constantine*» -ACConstant.
F-AMJY Potez 43 - de Jerphanion - Alger
F-AMKA C 286 *Phalène* - «*Bobby*» - Wolf - Constantine - *Marcel-Cogno* - Aéro-club de Sétif
F-AMKC C 282 *Phalène* - «*Ville-d'Oran-2*»-CAéO Oran
F-AMKD C 282 *Phalène* - «*Reine-des-Ziban*» -AC Biskra
F-AMKH C 282 *Phalène* - Fernand Masquéfa - Alger
F-AMKK C 282 *Phalène* - «*Ville-de-Saïda-2*» - AC Saïda
F-AMKM C 282 *Phalène* - «*Margoton*» - Bories - Mosta.
F-AMKQ Caudron 282 *Phalène* - Viniger/Pradel - Tiaret
F-AMKS Caudron 282 *Phalène* - Domenach - Alger
F-AMKV Caudron 282 *Phalène* - Alexandre Bernard- Alger - Marcel Kraft - Alger
F-AMLC Potez 432 - Les Aigons du Chéliff - Orléansville
F-AMLJ Potez 431 - «*Ville-de-Bône*» - Les ailes bônoises
F-AMLO C.282 *Phalène* - «*Ville-de-Bel-Abbès-2*» - CABA
F-AMLR Caudron 282 *Phalène* - Lucien Grach - Tiaret
F-AMLS Caudron 282 *Phalène* - Camille Gasc - Blida
F-AMLV Caudron 282 *Phalène* - docteur Filipi - Sidi-Aïch - Aéro-club de Bougie
F-AMLZ Caudron 282 *Phalène* - André Lamur - Oran - COTA - Oran
F-AMMC Caudron 271 *Luciole* - CAT Tiaret - Louis Dussaix - Sétif
F-AMMN Caudron 282 *Phalène* - Aéro-club d'Algérie
F-AMMS C 289 *Phalène* - «*Pourquoi-pas?*» -Robert-Masc.
F-AMNX Potez 431 - Jacques Serrat - Mostaganem
F-AMOS Bernard 207 T - Fouques Duparc/Romanet - Oran
F-AMPL Potez 431 - Aéro-club de Batna
F-AMPS Potez 431 - Aéro-club d'Oranie - Oran
F-AMPT Potez 435 - Aéro-club d'Oranie - Oran
F-AMQL Potez 434 - Robert Tillier - Alger
F-AMSC Caudron 272 *Luciole* - Suzanne Aupècle - Alger
F-AMSD Caudron 272 *Luciole* - AC Algérie - Alger
F-AMSL Caudron 282 *Phalène* - Paul Planchat - Philippev. - «*La femme seule*» - Aéro-club de Constantine
F-AMSQ Caudron 282 *Phalène* - «*Geneviève*»- Roth -Alger

F-AMSR C280 *Phalène* - «*Louis-Vautherot*»-AC Mascara
F-AMTP Farman 402 - Jean Neveux - Alger
F-AMTR De Havilland 84 *Dragon* - Henry Germain- Alger
F-AMUO Farman 402 - Ets Mohring et Cohade - Alger
F-AMUX Farman 402 - «*Si Dieu le veut*»-Foucaucourt-Alg.
F-AMUZ De Havilland 84 *Dragon* - Henry Germain -Alger
F-AMVC Caudron 282 *Phalène* - A. Haberer - Bel-Abbès
F-AMVD Caudron 282 *Phalène* - Cie gale Transaharienne
F-AMVE Caudron 282 *Phalène* - Cie gale Transaharienne
F-AMVF Caudron 282 *Phalène* - Cie gale Transaharienne
F-AMVG Caudron 282 *Phalène* - André Janin - Blida
F-AMVH C 282 *Phalène* -Richard Liminana - Bel-Abbès
F-AMVI C 282 *Phalène* - «*Général-Laperrine*»-ACAlgér.
F-AMVL C 282 *Phalène* -«*Ange Gabriel*»-Jonchay- Biskra
- Marcel Brichet - Hassi-Bahbah
F-AMVN C 282 *Phalène* - «*Ville-de-Mostaganem*»-Mosta.
F-AMXE Farman 402 - Paul de Forges - Alger
F-AMXH Farman 402 - Ets Mohring et Cohade - Alger
F-AMXJ Farman 402 - Pierre Lecaroz - Aïn-Témouchent
- Louis Dollfus - Tlemcen
- Paul Jauffret/Stany Garrigues - Saïda
F-AMXQ D H 85 *Leopard Moth* - Marcel Germain - Alger
F-AMXZ Farman 402 - «*Jean-Mermoz*» - CA Saïda
F-AMYC Hanriot 14 - CABA - Sidi-Bel-Abbès
F-AMYI Potez 580 - Emile Maire - Bougie
F-AMYQ Potez 580 - Jacques Serrat - Mostaganem
F-AMYS DH 85 *Leopard Moth* -Costa de Beauregard-Oran
F-AMZH Potez 580 - Marius Ladhuie - Alger
F-AMZJ Potez 580 - Aéro-club de Constantine
- Aéro-club de Philippeville
F-AMZL Potez 580 - de Jerphanion - Alger
F-AMZO Caudron 282 *Phalène* - CABA - Bel-Abbès
F-AMZP C 282 *Phalène* - Charles Thiédey - Bel-Abbès
F-AMZQ Caudron 282 *Phalène* - Paul André - Bel-Abbès
F-AMZV Caudron 282 *Phalène* - COTA - Oran
F-ANAQ Caudron 530 *Rafale* - Alexandre Bernard - Alger
F-ANAY Morane-Saulnier 342 -Louis Gazaniol-Bel-Abbès
F-ANBH Caudron 282 *Phalène* - Etienne Faure - Mosta.
F-ANCG Caudron 630 *Simoun* - Robert-Bancharelle-Masc.
F-ANCK C 510 *Pélican* - Yvon Milhe Poutingon - Oran
F-ANCY MS 341 - Robert de Dietrich - Bel-Abbès
F-ANDJ Potez 580 - Duchemin/Brichet - Bougie
F-ANDK Potez 580 - «*Ville-de-Bône*» - Les ailes bônoises
F-ANDQ Potez 580-«*Charles-de-Foucauld*»-AFASAAlg.
F-ANES D H 84 *Dragon* - Henry Germain - LANA - Alger
F-ANFH Potez 58 - Ivan Basiaux - Alger
- Jean Trelaun - Alger
F-ANFI Potez 580 - Albert Tucci - Bône
F-ANFL Farman 402 - René Hirsch - Batna
F-ANGE D H 84 *Dragon* - Jacques Germain - Alger
F-ANGM Mauboussin 120 *Corsaire* - Eugène Porte -Djidjel
F-ANHI Farman 393 - Jean Noël - Djidjelli
F-ANHX H 32-Aubert/Bernard/Brichet/Magneville-Bougie
F-ANIR Potez 580 - Les ailes bônoises - Bône
F-ANKD Caudron 272 *Luciole* - AC Jean Mermoz - Alger
F-ANKL Caudron 510 *Pélican* - Les Ailes Bônoises - Bône
F-ANKN C 510 *Pélican* - «*Rayon d'argent*» - AC Relizane
F-ANKP Caudron 510 *Pélican* - Louis Saintpierre - Oran
F-ANLC Farman 402 - René Hirsch - Batna
F-ANLU Potez 585 - Roth - Alger
F-ANMG Salmson D2 P3 *Phrygane* - Wolf - Constantine
F-ANMI Salmson D2 P3 *Phrygane* - Belot - Mostaganem
F-ANMM Salmson D2 P3 *Phrygane* -CA Aïn-Témouchent
F-ANMX Potez 560 - Louis Dollfus - Tlemcen
F-ANSG C 600 *Aiglon* - «*Pascal-Muselli*» - AC Mascara
F-ANTQ C 510 *Pélican* - «*Général-Laperrine*» - Constant.
F-ANTU Caudron 510 *Pélican* - Aéro-club d'Oranie
F-ANTV Caudron 510 *Pélican* - Aéro-club de Constantine
F-ANVV Morane-Saulnier 341 - Louis Dollfus - Tlemcen
F-ANYG Potez 58 - Aéro-club de Constantine
- Cie des Phosphates du Kouif
F-ANYS Caudron 600 *Aiglon* -Jacques Valero - Bel-Abbès
-Gilbert Delorme - Bel-Abbès
F-ANYT Caudron 600 *Aiglon* - Antonin Cousin-Bel-Abbès
- Aéro-club de Mascara
F-ANYZ Caudron 600 *Aiglon* - Martinolles - Orléansville
F-ANZZ Caudron 600 *Aiglon* - Aéro-club d'Algérie
F-AOCX Salmson D2 P3 *Phrygane* - Aéro-club de Djidjelli
F-AODY F 403 - «*Inch'Allah*» - de Foucaucourt - Alger
F-AOFL Caudron 510 *Pélican* - CATB - Biskra
F-AOFN Caudron 510 *Pélican* -«*Ville-de-Mascara*»-Masc.
F-AOFS Caudron 510 *Pélican*-«*Jean-Mermoz*»-ACAlgérie
F-AOGB Caudron 600 *Aiglon* - Georges Averseng - Alger
F-AOGE Caudron 600 *Aiglon* - Aiglons du Chéliff-Orléan.
F-AOGH Caudron 600 *Aiglon* - Parlier - Sidi-Bel-Abbès
F-AOGI Caudron 600 *Aiglon* - Henri Moins - Bel-Abbès
F-AOGJ C 600 *Aiglon* - «*Kissou IX*» -P. Saintpierre- Oran
F-AOIC Caudron 480 *Frégate* - Louis Durafour - Alger
F-AOIG Caudron 480 *Frégate* - Georges Saintpierre- Oran
F-AOIQ Morane-Saulnier 341 - Pierre Reliaud -Bel-Abbès
F-AOKA Caudron 600 *Aiglon* - Aéro-club de Constantine
F-AOOE Farman 403 - Stany Garrigue - Saïda
F-AOOK Potez 585 - Albert Prat - Oran
F-AOZS Percival P1C *Gull* - André Lamur - Oran
F-APAB SFCA *Taupin* - CNL - Alger
F-APAI SFCA *Taupin* - CNL - Alger
F-APAJ SFCA *Taupin 5/2* - CABA - Sidi-Bel-Abbès
F-APAK SFCA *Taupin* - Menez - Oran
F-APAN SFCA *Taupin* - CNL - Alger
F-APDE D H 90A *Dragon* - Gustave Wolf - Constantine
F-APDG British Aircraft *Eagle II* - Gustave Wolf - Const.
F-APEL Caudron 272 *Luciole* - Aéro-club de Batna
F-APHX Percival 10 *Vega Gull* - Cie Phosphates de Const.
F-APIJ Caudron 286 *Phalène* - (ex F-AMIJ) - AC Batna
F-APUL Caudron 635 *Simoun* - Mlle Prost - Oran
F-AQCI Caudron 109 - Aéro-club d'Algérie
- Aéro-club de Perrégaux
F-AQDX Caudron 272 *Luciole* - CABA - Sidi-Bel-Abbès
F-AQEO Zlin XII - Aéro-club d'Oranie - Oran
F-AQIR Percival P10V*egaGull*-«*Inch'Allah*»-Foucaucourt
F-AQJS D H 87 *Hornet Moth* - Suzanne Aupècle - Alger
F-AQZV D H 87 *Hornet Moth* - Henry Germain - Alger
F-CAFU Doran AR - CAF - Alger
F-PAAV Jamme J5 - Jamme - Mascara
F-URAX Caudron 400 - Ministère de l'Air - Alger

INDEX

CREDIT DES ILLUSTRATIONS

AC - André Costa
AE - *L'Aérophile*
AF - Albert Falcone
AG - Georges Averseng
AL - Antoine Algudo
AN - André Noël
AP - *archives privées*
AV - Germaine Averseng
BD - Bernard Dugué
BE - Henri Bernet
BK - Bernard Klein
BL - Paul Bellat
BO - Jacques Bouche
BR - Léon Bradfer
CA - Cécile Alberge
CD - Charles Durandeux
CG - Christiane Garelly
CJ - Jacques Couniot
CM - Claude Montalant
CO - Andrée Cros
CR - Jean Cruon
CS - Claude Serrat
DC - Charles Dahmen
DG - Didier Germain
DM - A.-L. DuchêneMarullaz
DR - D. Robert-Bancharelle
DS - Alda de Sinéty
EB - Ernest Boggio
EF - Eugène Fauché
EN - Eric Nessler
EP - Etienne Pouzade
EV - Eliane Vernier
FE - François Escher
FD - F. Fouques Duparc
FR - Armande Fraix
FS - Ferdinand Serviès
GA - Gabriel Andrès
GD - Georges Descamps
GE - Georges Gérard
GG - Gilbert Guidoni
GM - Marguerite Gavila
GO - Horace Gonzalès
GS - Guy Gessin
HB - Hilaire Bardot
HG - Henry Germain
HM - Hubert Masquéfa
IL - *L'Illustration*
JA - Jean Jamme
JB - Jean Bovet
JJ - Jean de la Jonquière
JL - Jean Lignel
JM - Jean Meyer
JN - Jeanne Neveux
JO - Pierre Jobert
JT - Jean Teissère
KA - André Kappès
LA - André Laumet
LB - Louis de Bussy
LC - Lucienne Couget
LL - *L'Afrique du Nord ill.*
LM - *Le manche à balai*
MA - Anne Masquéfa
MB - Marcel Bosca
MC - Maurice Cronier
MD - Marcel Durand
ME - Claude Métrot
MJ - Jean Mutin
MV - Marguerite Vanoni
NF - Nelly Fouquet
PA - Philippe Pace
PB - Pierre Barral
PC - Pierre Caizergues
PF - Paul Faure
PG - Pierre Gassiot
PI - Renée Pineau
PJ - Paul Jauffret
PL - Tina Laffargue
PN - *Le Pingouin*
PP - Paul Poinsot
PR - Paule Roussel
RB - René Baldacchino
RC - M.-P. Roy-Contencin
RL - Robert Lachèze
RP - Roger Prietto
RS - Rémi Saint-André
SA - Suzanne Aupècle
SC - Lucien Scalone
SH - Claude Schurer
SL - Paul Salessy
SP - Suzanne Périchon
SS - Simone Saintpierre
ST - *Stanavo*
TD - Taty Desjoyaux
TJ - Joseph Touge
TL - Thomas Lopez
VA - *La vie aérienne*
YA - Yvan Amat
YH - Yves Halle
YL - Yvonne Lestrade

CARTES

BIBLIOGRAPHIE

Livres

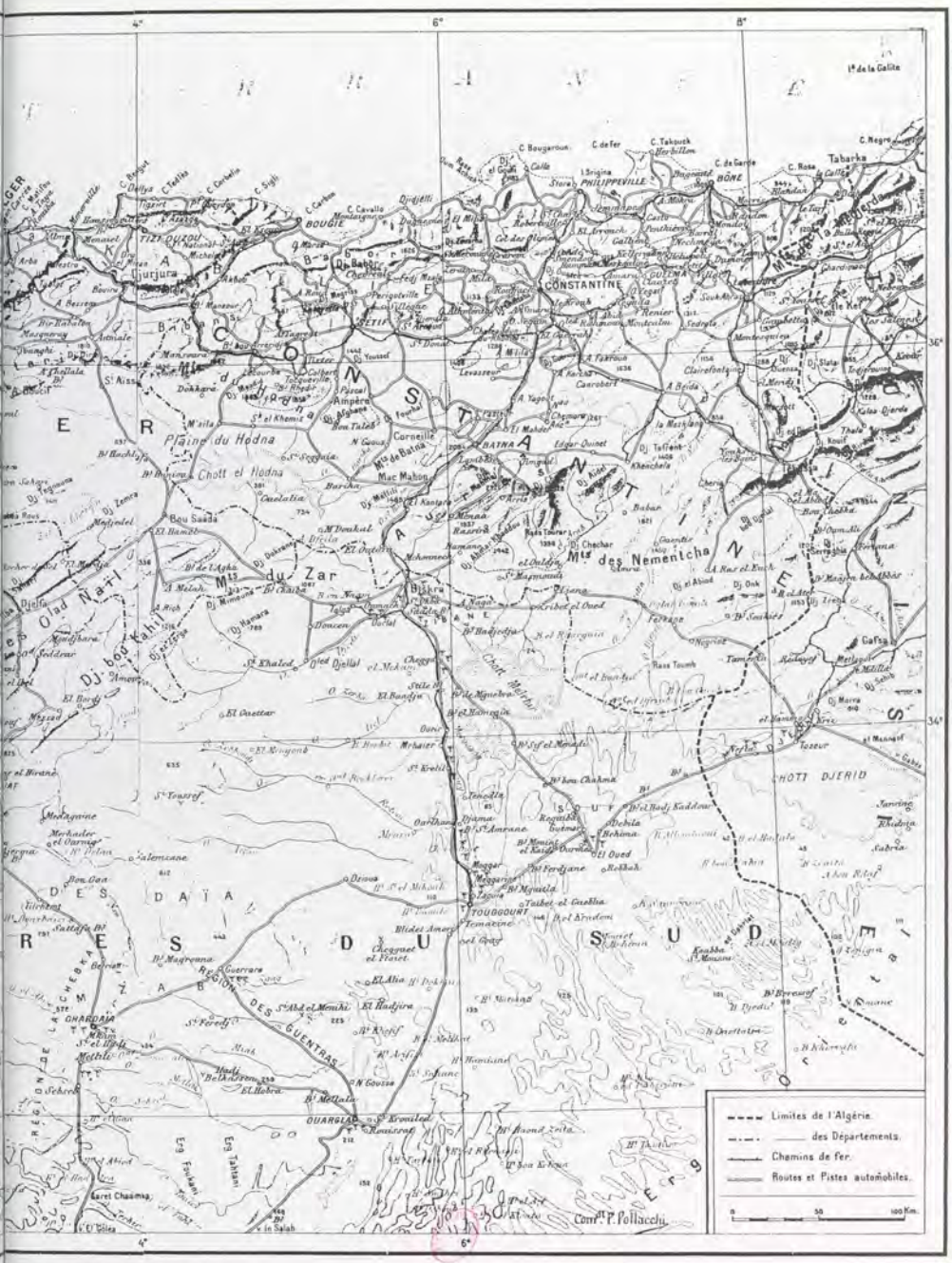
- ANGOT Eugène - *Le général Vuillemin* - La Palatine - Paris 1984
- ERMELIER Roland - *L'Algérie en avion* - Alger 1937
- ESSO - *Guide aérien de l'Afrique du Nord* - Esso - Paris 1936
- de FORGES (comtesse) - *Sur les ailes de mon fils* - Grasset - Paris 1939
- de FOUCAUCOURT - *Vademecum du pilote en Afrique* - Rives - Alger 1934
- de FOUCAUCOURT - *Vingt mille lieues dans les airs* - Payot - Paris 1938
- HEINZELMANN André - *Maison-Blanche* - Editions de Maurétanie - Alger 1936
- LIRON Jean - *Les avions Farman* - Docavia - Paris 1984
- MICHELIN - *Guide aérien France - AFN - AOF* - Michelin - Clermont-Ferrand 1930
- MICHELIN - *Guide Maroc - Algérie - Tunisie* - Michelin - Clermont-Ferrand 1930
- ROSSI Maurice - *Au service de l'aviation française* - Mont-Louis - Clermont-Ferrand 1941
- SAINT-ANDRE Rémi - *Sur les ailes du temps* - Saint-André - Paris 1986
- SECRETARIAT D'ETAT - *Guide aérien d'Afrique du Nord* - Chiron - Paris 1921
- SHELL - *Guide du tourisme aérien au Sahara* - Shell - Alger 1938
- TOURING CLUB - *Guide aérien de l'Afrique du Nord* - Paris 1937
- WAUTHIER Magdeleine - *Au péril des sables* - La Baconnière - Neuchâtel 1970
- WAUTHIER Magdeleine - *Connaissance des sables* - Plon - Paris 1934
- WAUTHIER Magdeleine - *40 000 km dans le ciel d'Afrique* - Plon - Paris 1936
- WEISS Pierre - *L'hallucinante Afrique française* - Querelle - Paris 1934
- WEISS Pierre - *Alger vu d'avion* - Heintz - Alger 1936
- WEISS Pierre - *Le secret du Sud* - Berger Levrault - Nancy 1937

Journaux et revues

- *L'aéro*
- *L'aérophile*
- *L'Algérie sportive*
- *Les ailes*
- *Les ailes d'Oranie*
- *Le manche à balai*
- *Le Pingouin*
- *La dépêche algérienne*
- *L'écho d'Alger*
- *L'écho d'Oran*

Dépôt légal mars 1992
fabrication : Linéaire Revel
auteur-éditeur : Pierre JARRIGE
Saint Ferréol 31250 Revel
(Tél : 61 83 40 47 - Fax : 62 18 94 46)
ISBN 2-9506620-0-5

L'ALGERIE POLITIQ



ET TOURISTIQUE