

Ami(e) Internaute,

Ce trente-deuxième diaporama est le premier d'une série concernant les aéro-clubs d'Algérie. Il est le premier de deux diaporamas sur les aéro-clubs basés à Alger.

Pour en savoir davantage, lisez : *L'aviation légère en Algérie (1945-1962)*.

Le précédent ouvrage, concernant période 1909-1939, est épuisé.

Faites circuler ce diaporama sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

<http://www.aviation-algerie.com>

Avant que l'Aéro-club d'Algérie ouvre son école de pilotage en 1931, trois entreprises se sont activées à Maison-Blanche pour tenter de former des pilotes de tourisme :

Compagnie aérienne française (CAF)

La Compagnie aérienne française a pris la suite de France-Aviation pour faire du travail aérien et pour entretenir les pilotes réserviste (contrat de 1925 avec les écoles Paul-Louis Richard). Inaugurée en février 1926 (chef de centre : Prou, chef-pilote : Marcel Descamps), elle exploite des Sopwith SOP 1, des Morane-Saulnier XXX, 35, 139 et 191, des Caudron 109, 157 et 159, des Nieuport-Delage 391 et des Hanriot 32. La pléiade de réservistes qui s'entraînent à la CAF, pour la plupart anciens pilotes de guerre, formeront le noyau actif de l'Aéro-club d'Algérie. Les meetings, les coupes et les compétitions organisés régulièrement par la CAF obtiennent un grand succès et font de la bonne propagande. Mais les avions disparates se prêtent mal à une utilisation en école de pilotage civile.

Centre d'aviation civile et privée de Maison-Blanche

Début 1927, l'Aéro-club d'Algérie aide Emile Bonin, ancien pilote de l'Escadrille des Cigognes qui avait créé un aéro-club à Sétif, à lancer une école de pilotage avec le pilote oranais Louis Roidot. Le Centre exploite un Hanriot 14 (F-AIDV), un SPAD 16 (F-AGDS) et un Nieuport 38. Le premier élève, Marcel Morand de la Genevraye (né à Affreville le 7 janvier 1902), lâché le 12 mars 1927, est tué le 8 mai 1927 à Hussein-Dey avec le SPAD 16, ainsi qu'Emile Bonin et le parachutiste René Granveaud. C'est la fin du Centre et la fin de la première activité sportive depuis les précurseurs d'avant-guerre.

Roger Vuillemot et Vidal

Les anciens pilotes militaires Roger Vuillemot et Vidal créent une école de pilotage à Maison-Blanche avec les moniteurs Vilette et Robert Petit. Ils utilisent un Caudron G3 (F-AIJS, remonté le 15 mars 1927), un Morane-Saulnier 139 (F-AILX) et un Hanriot 14 (F-ALIH). Vilette forme le premier pilote de tourisme en Algérie : Jean-Marie Fraix, breveté le 7 janvier 1930. Robert Petit lâche ensuite, sur le Caudron G3, Charles Marigan, Marius Ladhuie, Roger Narbonne et Jacques Duchène Marullaz avant de partir pour l'Aéro-club de Mostaganem avec le Hanriot 14 en décembre 1930.

COMPAGNIE
AÉRIENNE
FRANÇAISE

25, Rue Royale, 25
- - PARIS - -
R. C. Seine 160-751

SERVICE DE VOYAGES- & TRANSPORTS
AÉRIENS

AVIONS SPECIAUX POUR TOUTE DESTINATION

Billet No 21059

Nom du Passager :

~~M. L. L.~~ M^{me} Lafargue

Temp. ou trajet de :

~~Paris - M. Départ~~ via :

Prix : 300 francs.

Persé : ~~Cent et un billet~~

Date :

Heure : ~~12 heures 12 francs~~

Aéroport de départ :

~~12 francs~~

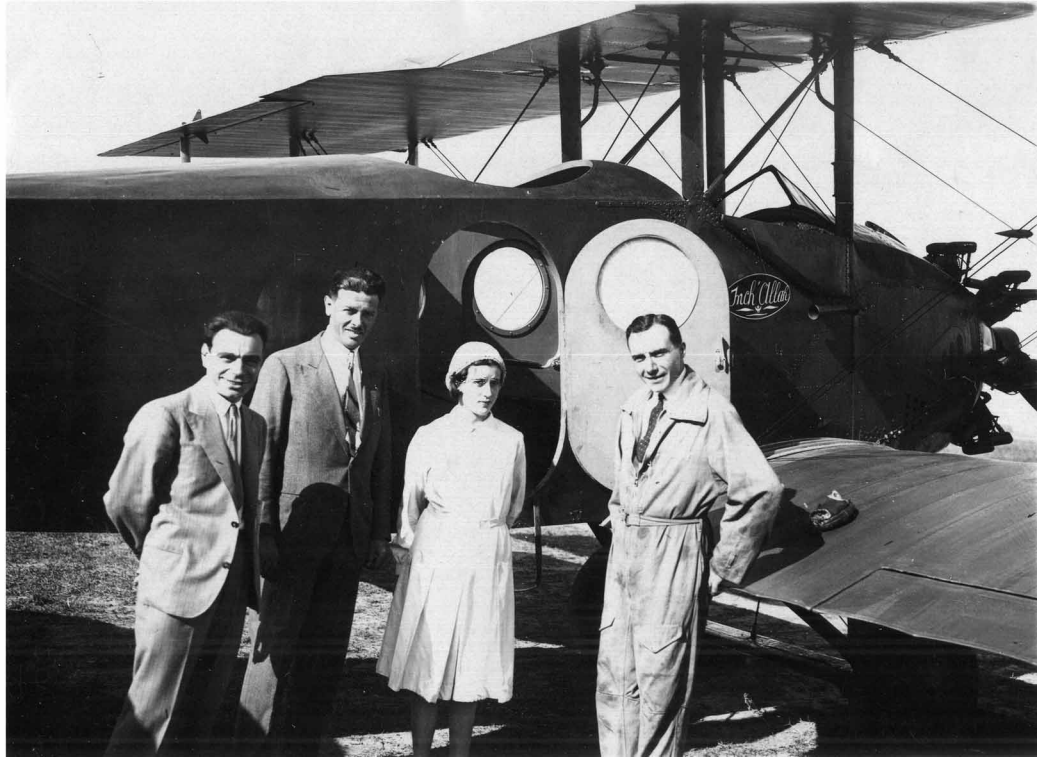
Timbre ou signature de l'Agent
qui délivre le Billet :

Signature du Passager :

S. Boiry C^o Aérienne Française

Voir au verso les conditions générales

Devant le Nieuport-Delage 391 de la CAF : Formasero, Knecht, X,
et le chef-pilote Marcel Descamps (Pierre Laffargue)



Morane-Saulnier XXX A1 de la CAF à Maison-Blanche (Armande Fraix)



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 *Roidot* certifie que M

a reçu le Baptême de l'Air le *19 Juin 1927*

Prix :

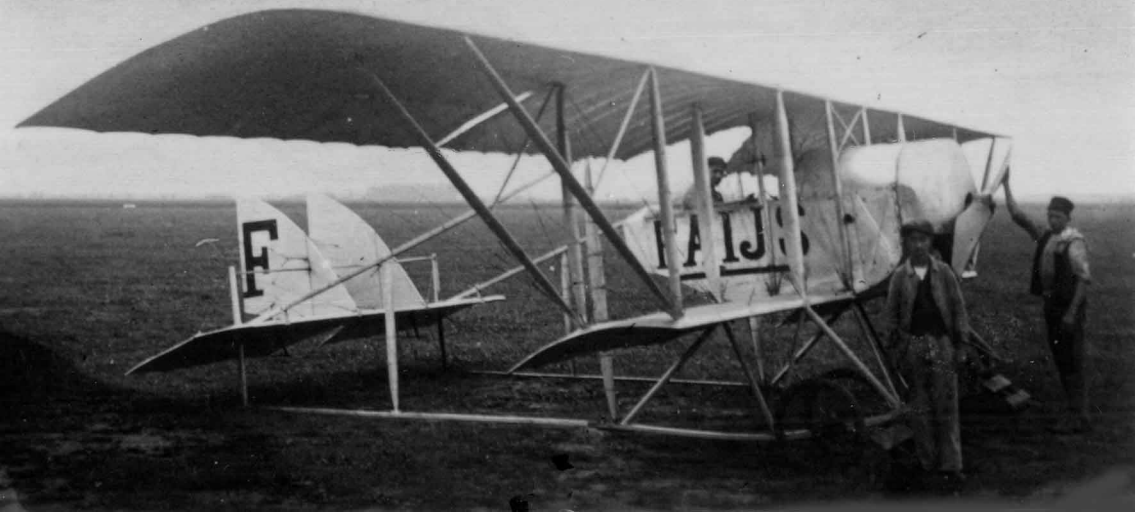
Le Pilote

Roidot

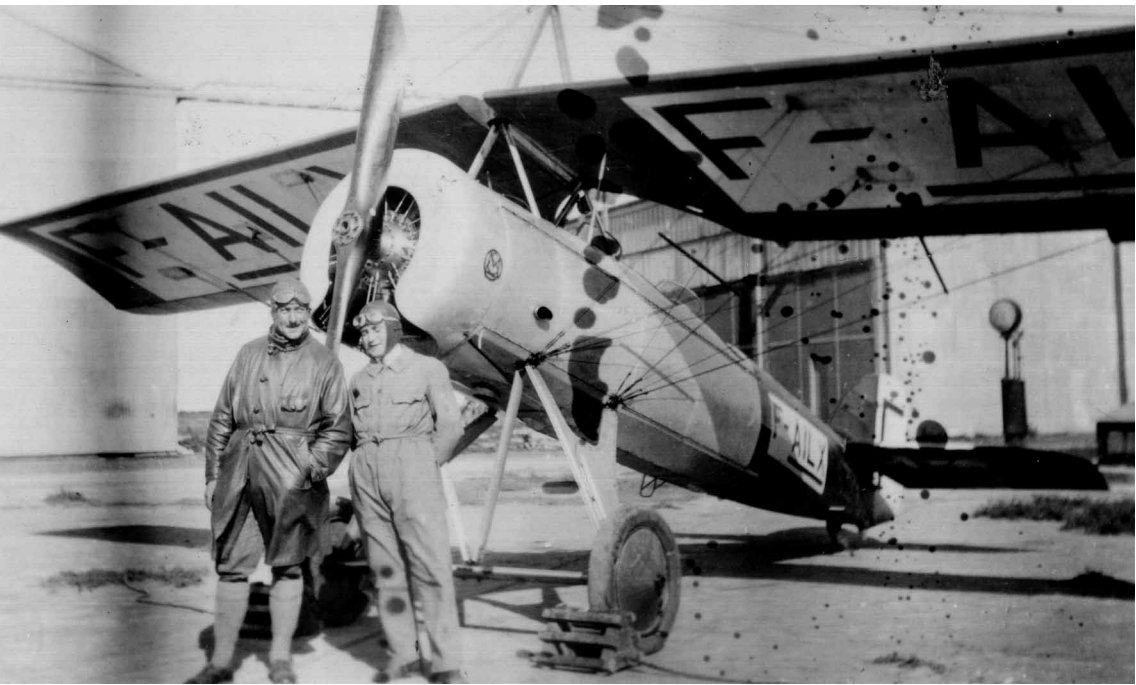
En 1926, Emile Bonin en place avant du Hanriot 14 du Centre d'aviation civile et privée de Maison-Blanche (Robert Biancotti)



A maison-Blanche en 1927, le Caudron G3 de Roger Vuilleminot et Vidal (Armande Fraix)



Le moniteur Vilette et Jean-Marie Fraix devant le Morane-Saulnier 139 F-AILX de Roger Vuillemenot et Vidal (Armande Fraix)



Jean-Marie Fraix, premier breveté pilote d'avions de tourisme en Algérie (Armande Fraix)

République Française

SERVICE

de la

NAVIGATION AÉRIENNE

BREVET

DE

*pilote d'avions de
Tourisme (1^{er} degré)*
Délivré à M^{re} *Fraix Jean*

Le *7 Janvier 1932*
P. O. Le Chef du Bureau du
de la Circulation Aéronautique

N° *0.407*



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.



FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE ALGÉRIENNE

Fondée en 1929

(UNION RÉGIONALE ALGÉRIE-SAHARA DE LA FÉDÉRATION NATIONALE AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE)

C.C.P. ALGER : 147-79 29, BOULEVARD CARNOT - ALGER TÉL. : 63.76.52

Parmi toutes les manifestations de l'Année du Centenaire en Algérie, le premier congrès de la Fédération nationale aéronautique (FNAé) se tient à Oran en mai 1930, présidé par Rodolphe Soreau et en présence du ministre Laurent-Eynac. 28 aéro-clubs de métropole et d'Algérie y sont représentés. La Fédération aéronautique nord-africaine (FAéNA) rassemble, en 1933, 23 clubs en Algérie et 12 au Maroc et en Tunisie. En 1938, devant l'importance des clubs algériens qui comptent 185 avions, la FAéNA devient la Fédération aéronautique algérienne (FAA), présidée par William Billon du Plan. En 1946, la FAA, présidée par Yvon Milhe Poutingon, président de l'Aéro-club d'Oranie, et avec de brillants animateurs comme Henri Fouque Duparc, Rémi Saint-André et Daniel Robert-Bancharelle, assure une reprise rapide des vols avec l'aide efficace de l'Administration qui accorde des subvention et attribue plusieurs Stampe, une trentaine de Fairchild et une vingtaine de *Tiger Moth*. A partir de 1954, la découverte du pétrole et l'insécurité orientent l'aviation légère vers un nouveau destin. Les aéro-clubs jouent un rôle de plus en plus important en permettant des liaisons sûres et rapides dans tout le territoire avec de nouveaux avions fiables et performants. L'Algérie se hisse dans les premiers rangs de l'activité aéronautique mondiale. Les clubs, qui totalisent 8 200 heures de vol et 85 brevets en 1951, font 30 000 heures et obtiennent 141 brevets en 1960. Près de 300 avions sont au service de 40 aéro-clubs lorsque les vols doivent cesser en avril 1961.



Caudron 282 *Phalène* F-AMKM (Louis De Bussy)

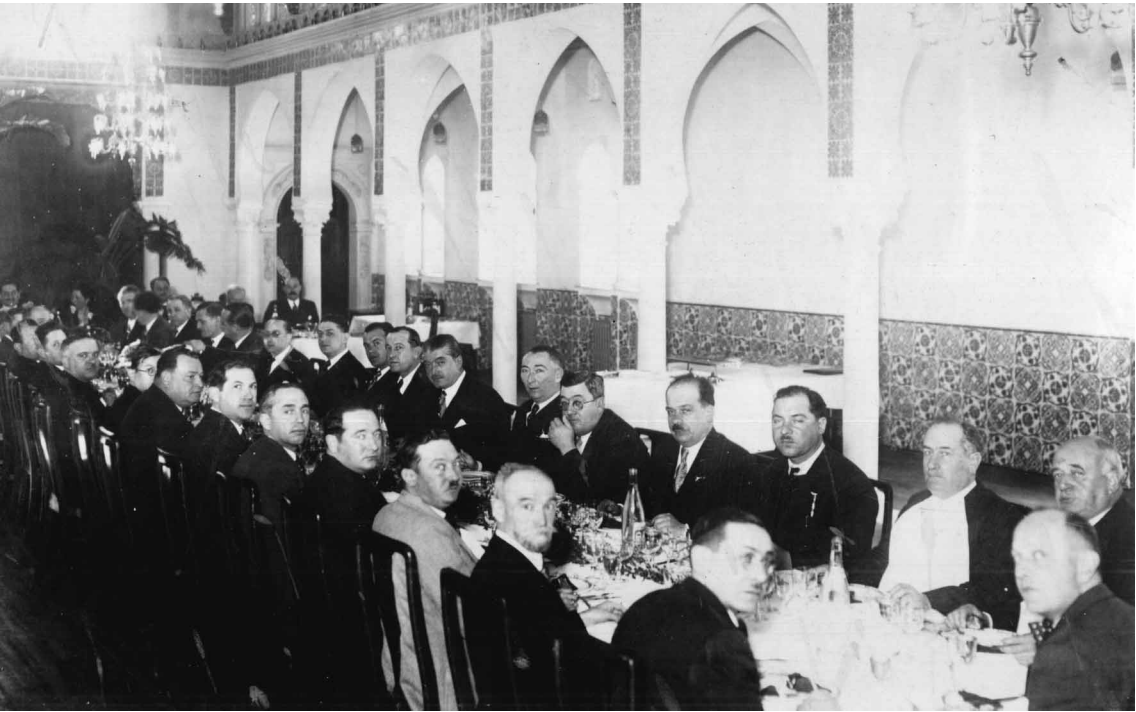
Le stand du Comité d'Outre-Mer, dont fait partie la FAéNA, au salon de la France d'Outre-Mer de 1935 (Taty Germain)



Congrès de la FAÉNA en 1935, en présence d'Emile Morineaud, député de Constantine, Gaston Pourcher, directeur de l'aviation civile, et des autorités de la 5^{ème} RA (Jean Bovet)



Les congressistes de la FAÉNA (Jean Bovet)



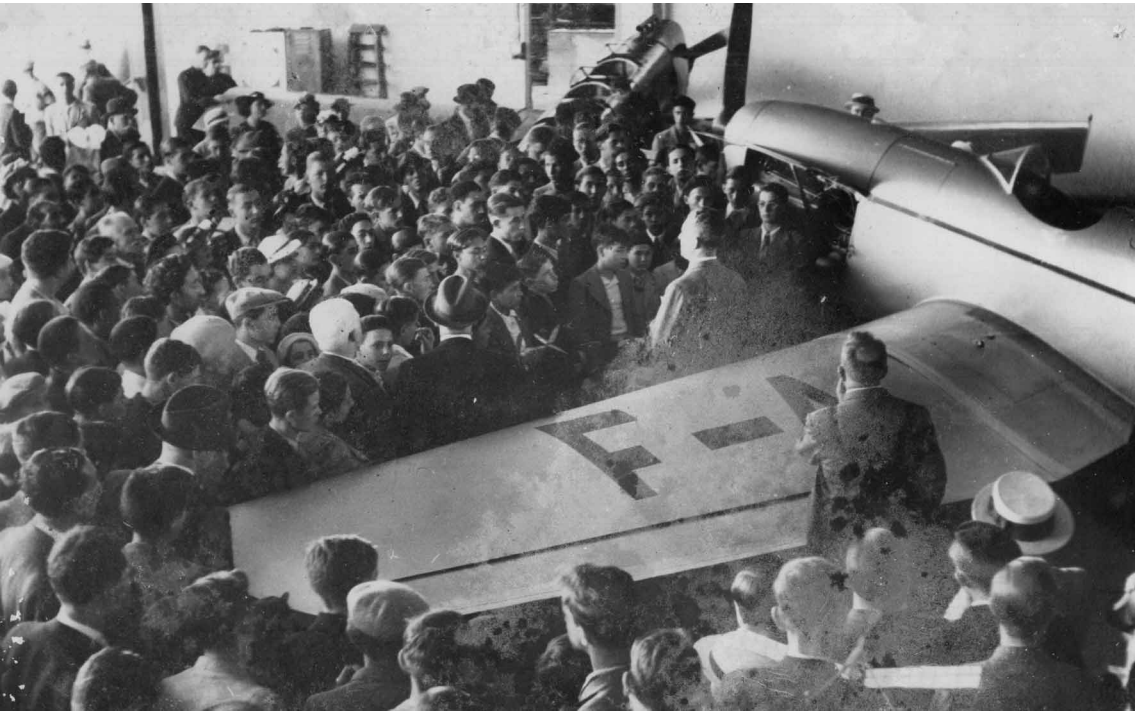
Le 12 avril 1937 à Maison-Blanche, arrivée du pilote de records Sadi-Lecointe, inspecteur général de l'Aviation populaire. Il est accueilli par les animateurs de l'aviation légère. De gauche à droite : Marcel Kraft, Louis Durafour, Suzanne Aupèle, Dr Roger Meunier, Marcel Christofle, Sadi Lecointe, René Prévost, Marcel Rey, William Billon du Plan et Henri Ferraris (Pierre Laffargue)





Concours d'aéromodélisme organisé par la Fédération et les Groupes laïques d'étude à Maison-Blanche en juin 1937 (Pierre Laffargue)

Propagande aéronautique auprès des élèves des écoles en 1937 (Pierre Laffargue)



En 1938, Rémi Saint-André, secrétaire de la Loterie algérienne et ardent animateur de la Fédération et de l'Aéro-club d'Algérie, a l'excellente idée d'associer les aéro-clubs à la Loterie.



LA FORTUNE DESCEND VERS VOUS

Aidez les Ailes en achetant des participations de la
FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE N. A.

A son Siège Social : 29, Boulevard Carnot — Alger —

⇒ Dans tous les Aéro-Clubs
 ainsi qu'à la
BANQUE CHABASSEUR

4, Rue de la Paix — ORAN

63, Rue d'Isly — ALGER — (Face à la Grande Poste)

Et chez la plupart des vendeurs de billets de la Loterie Algérienne

DIXIÈME : 11 FRANCS

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE NORD-AFRICAINE

aidez
 l'aviation



la chance
 vous favorisera

LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL
DE L'ALGÉRIE

5 avril 1951

Je terminerai ma mission en Algérie dans
l'apothéose des côtes Françaises.

Je conserverai précieusement le souvenir
de l'affectueux dévouement des aviateurs
d'Algérie, de la Fédération aéronautique
algérienne et des trente-deux aéro-clubs
algériens. J'ai été heureux d'avoir pu encour-
ager leur action sportive, patriotique et
humaine pour la reconstitution rapide de
l'aviation sanitaire, d'école, d'entraînement
et de tourisme.

M.-E. Naegelen

L'hommage du gouverneur
général Edmond Naegelen
à la Fédération et aux aéro-
clubs lors de son départ.



AÉRO-CLUB D'ALGÉRIE

FONDÉ EN 1910

ALGER, LE
29, B^D CARNOT

195

L'Aéro-club d'Algérie, créé le 22 octobre 1909, a une activité réduite après la Grande Guerre jusqu'à l'apparition, en 1930, d'avions légers d'une utilisation pratique. L'école commence alors en Caudron *Luciole* alors que plusieurs adhérents achètent des Caudron, Potez et Farman. Il regroupe 32 avions en 1933 (sur 471 avions immatriculés en France) et mène une action de propagande remarquable avec des meetings, des voyages, une école prémilitaire, une section féminine et des évacuations sanitaires. En 1939, il a obtenu 119 brevets depuis sa création et a effectué 1 600 heures de vol durant les six premiers mois avec ses 7 avions. Les adhérents totalisent 47 avions.

En 1946, sous la présidence de René Prévost, la reprise est rapide avec les nombreux pilotes militaires démobilisés. L'école reprend en Stampe et les voyages en Fairchild et *Norécrin*. Le club se classe dans les tout premiers dans les différentes coupes aux brevets et aux kilomètres parcourus. Il assume pleinement sa mission de propagande aéronautique et la formation prémilitaire concernera plus de 1 000 jeunes jusqu'en 1962.

Les besoins pressants de l'école et des déplacements liés à l'exploitation pétrolière, à l'insécurité et à l'entraînement des réservistes amènent à l'acquisition des avions modernes qui apparaissent à partir de 1956 : Jodel, *Emeraude* et *Mousquetaire*.

Le club effectue alors une moyenne de 3 000 heures de vol par an pour une quinzaine de brevets et il possède près de 20 avions lorsqu'il est frappé par l'interdiction des vols en avril 1961, après un demi siècle d'existence.



Le chef-pilote André Heinzelmann et Jean Camps devant le Caudron 232 *Luciole* F-AJSQ livré à l'Aéro-club en 1931 (Hubert Masquefa)

AÉRO-CLUB D'ALGÉRIE

FONDÉ EN 1922

ENCOURAGEMENT A LA LOCOMOTION AÉRIENNE



Carte de Membre Actif
délivré à

M Laffargue Pierre

Industriel

9 Boulevard de l'Orangerie

Alger, le 25 Septembre 1930

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

LE PRÉSIDENT,

ANNÉE

1930

LE TRÉSORIER



AÉRO-CLUB D'ALGÉRIE

7, Rue de Constantine
ALGER

Carte d'Identité

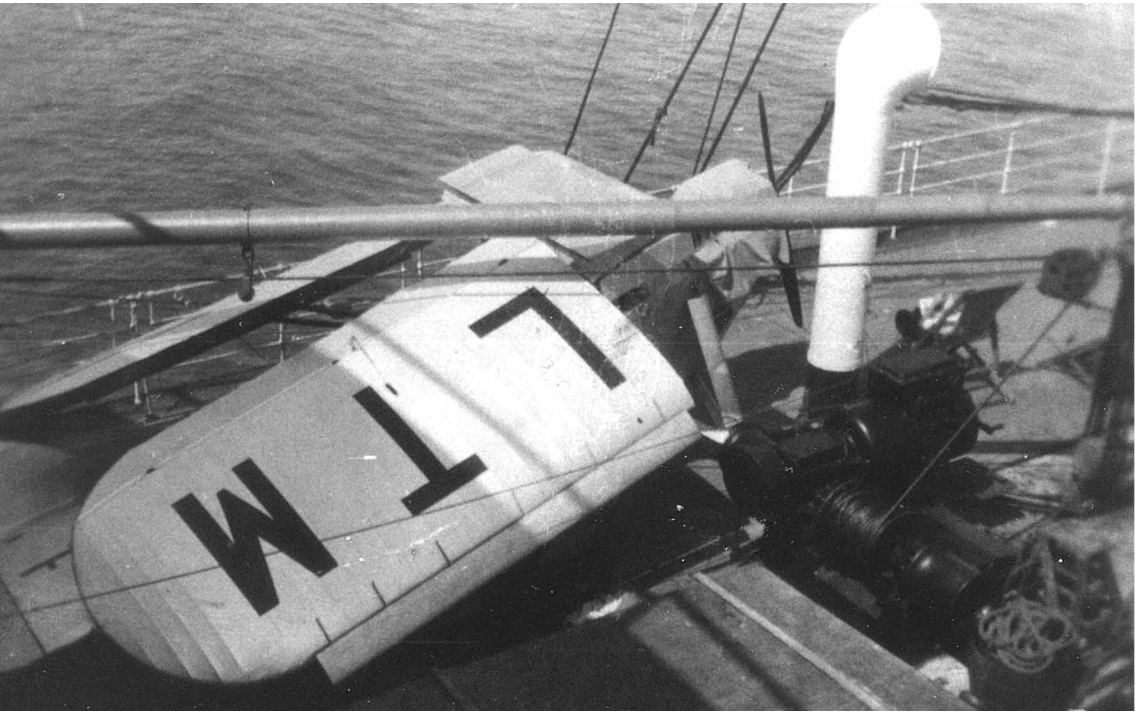


LE TITULAIRE,

Vu pour légalisation,

Laffargue

Octobre 1932, le Potez 36 du Dr Tillier arrive à Alger sur le pont d'un moutonnier (Pierre Durafour)



Le Potez 36 du Dr Tillier est remonté (Anne-Marie De Sansonetti)





Le club-house de l'Aéro-club d'Algérie à Maison-Blanche en 1933 – Construit avec l'aide des pétroliers Shell et Stanavo, il sera détruit en 1953 lors de la construction de la piste 06/24 (Stanavo)



En 1934, Suzanne Aupèle, de Bourkika, vice-présidente de l'Association féminine d'aviation sanitaire, en Caudron *Phalène*. Remarquer le manche à balai suspendu au plafond ! Ces avions seront modifiés par la suite avec une commande plus classique (*L'Afrique du Nord Illustrée*)

Le Dr William Goëau-Brissonnière (deuxième à droite) devant son Caudron 270 *Luciole* F-AMCK
(Anne-Joëlle Goëau-Brissonnière)



Le deux chevilles ouvrières de l'Aéro-club d'Algérie : le chef-mécanicien Jean-Marie Fraix et Henri Ferraris, ancien pilote de guerre, chef-pilote de 1933 à 1956 (Armande Fraix)





En 1934, Marcel, le Dr Alcay, Jean et Jacques Germain
(Jacques Frachon)

La famille Germain

La grande famille Germain, de Mouzaïville, qui a obtenu des résultats remarquables qui honorent l'Algérie dans le domaine agricole, est, dans les années 30, la famille la plus aéronautique du monde. Elle compte huit pilotes, dont deux femmes, qui pratiquent tous l'aviation d'une manière active et qui entreprennent de grands voyages en Afrique.

Henri Germain a créé, en 1934, les LANA, première compagnie opérationnelle de lignes intérieures en Algérie.

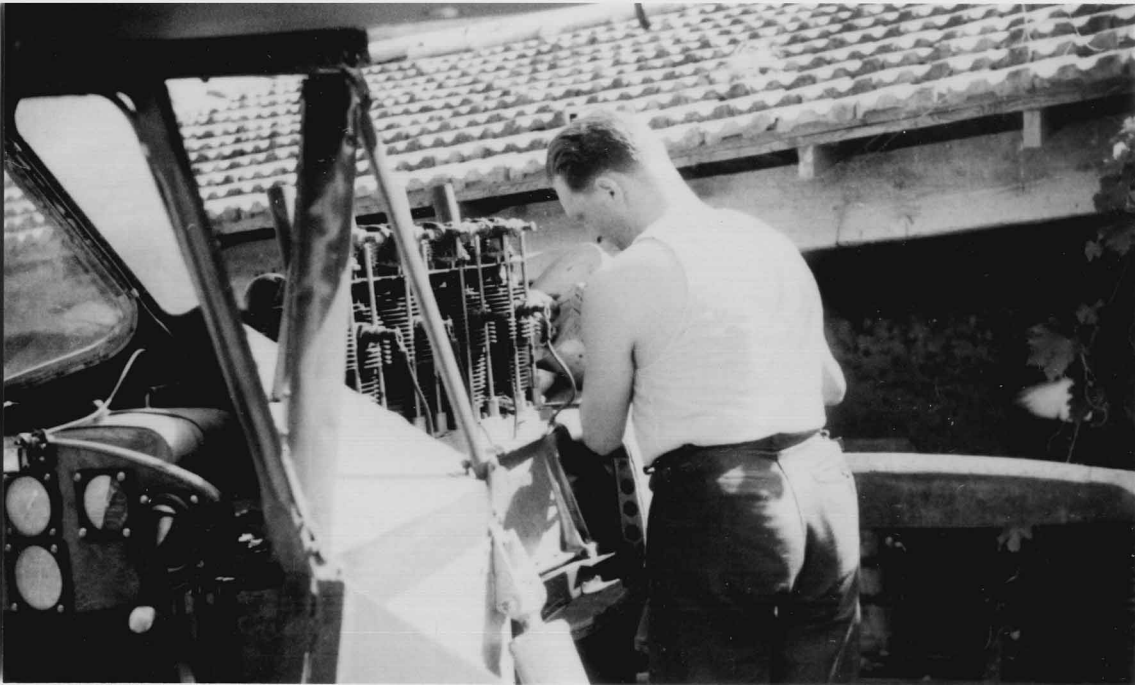
L'exemple de la famille Germain, dont des membres ont payé un lourd tribut à l'aviation et au terrorisme, a largement contribué à développer le goût de l'aviation en Algérie.

Le 7 octobre 1933 à Maison-Blanche, remise de la croix de la Légion d'Honneur à Marcel Germain après son raid Alger-Djanet du 11 novembre 1932 en Caudron *Phalène*. Le président Billon du Plan, Marcel Germain et son épouse Taty, Mme Brossette, mère de Taty, et Jean Germain, père de Marcel. Devant : les enfants de Marcel Germain (Taty Germain)



Marcel Germain et le Caudron 430 *Rafale* avec lequel il trouvera la mort le 17 février 1935 à Maison-Blanche (Taty Germain)

En juin 1934, Jean Neveux, grand voyageur aérien vainqueur de la Coupe de la SGF en 1955 et qui sera président en 1956, s'occupe du Potez 36 F-ALTH de l'Aéro-club d'Algérie (Jeanne Neveux)



Henri Ferraris dans le Caudron 510 *Pélican* F-AOFS baptisé *Jean Mermoz* le 31 janvier 1937
(Anne-Marie De Sansonetti)





René Prévost

Le président Prévost, né en 1886 à Asnières, aérostier de la Première Guerre, ingénieur Sup'Aéro (1919) et directeur du Bureau Veritas, se consacrera entièrement, bien que gravement malade, à la Fédération et à l'Aéro-club d'Algérie.

Président ou administrateur du club de 1920 à 1956, ses compétences techniques et administratives et son sens des relations humaines permettront à l'Aéro-club d'Algérie de compter parmi les plus importants aéro-clubs de France.

AÉRO CLUB D'ALGERIE

29, Boulevard Carnot — ALGER
Tél. 376-52 C.C.P. 107-29

Aéroport de Maison-Blanche
Téléphone : 675-20

- Apprenez à piloter à son Ecole de pilotage, dirigée par le chef-pilote FERRARIS.
- Entraînez-vous, promenez-vous et déplacez-vous sur ses avions « Piper-Cub » : 1.650 fr. l'heure de vol — « Stampe » et « Tigger-Moth » : 2.200 fr. l'heure de vol — « Norécrin » et « Fairchild » (4 places) : 3.300 fr. l'heure de vol.
- Vols de coqueluche.
- Entraînement gratuit de réservistes.

Adhérez à

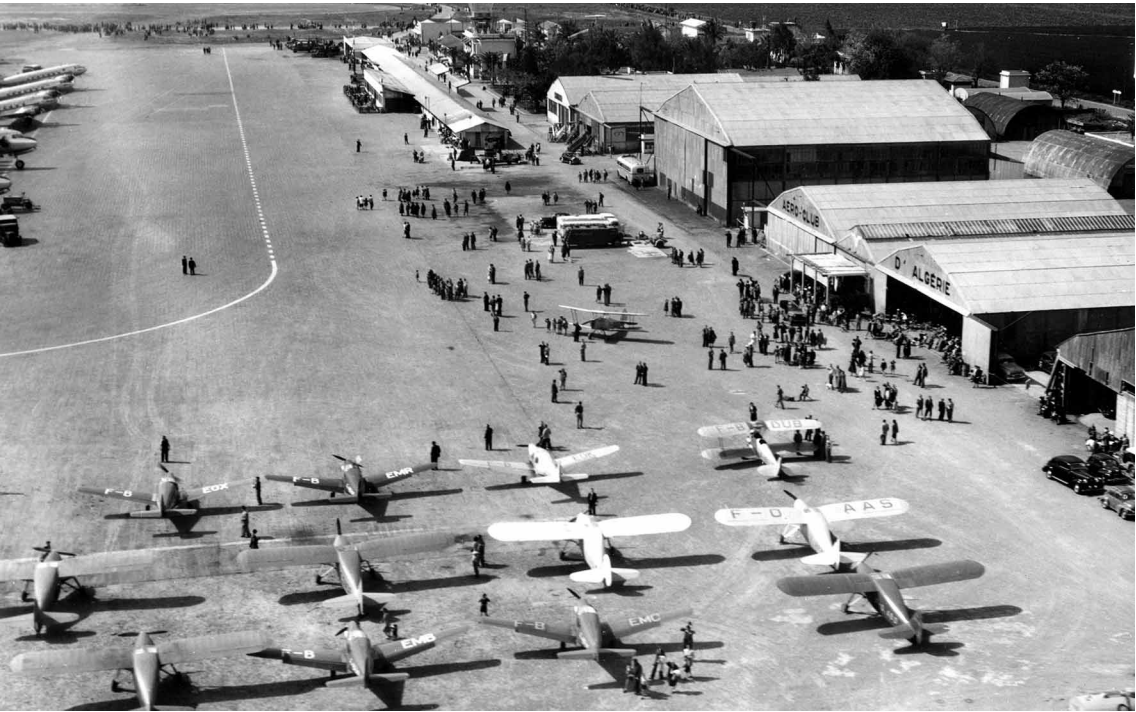
l'AÉRO CLUB D'ALGERIE

Droit d'entrée : 1.000 fr.

Cotisation annuelle : 1000 Frs.

Service gratuit du «Pingouin-Aéro»

Les installations de l'Aéro-club d'Algérie à Maison-Blanche en 1955 (Gilbert Néel)





En 1951 à Touggourt, le Fairchild 24 F-OAAS baptisé du nom du Dr Tillier mort en accident aérien le 25 novembre 1934. Une cinquantaine de Fairchild 24J (UC-61K *Forwarder*) ont été retrouvés en caisses à Maison-Blanche après le départ de l'armée américaine. Un trentaine ont été cédés aux aéro-clubs algériens à des conditions intéressantes (Ivan Carayol)



Le F-OAAS accidenté le 31 décembre 1952 vers Camp-du-Maréchal (Armande Fraix)

Le Fairchild F-OAEM de l'Aéro-club d'Algérie au Tour aérien de Sicile en juin 1954 (Jeanne Neveux)





Le Maurice-Brochet MB 100 arrivé en juillet 1955 (Jacques Delol)



Rémi Saint-André, président en 1957, et Henri Ferraris (Anne-Marie De Sansonetti)

Roger Esposito et le moniteur Georges Faucon en *Norécrin* (Georges Faucon)





Le Nord 1002 F-BDRF du Cercle aéronautique du SGAC, utilisé également par l'Aéro-club d'Algérie (Jacques Delol)



Le Stinson 105 H75 *Reliant*, ancien de la Marine Nationale, utilisé par le Cercle aéronautique du SGAC et l'Aéro-club d'Algérie (Armande Fraix)



Réunion du conseil d'administration en 1957 : Mlle Lebon (secrétaire), Jean Nicolas, le président Rémi Saint-André, René Esposito, Jean de la Jonquière et Pierre Gassiot (Jean de la Jonquière),



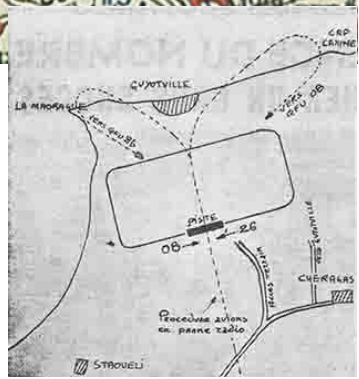
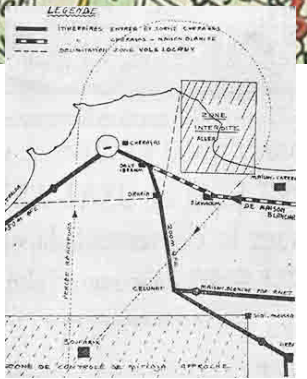
Ennuis de train à Burdeau en novembre 1957 pour le *Norécrin* F-BBKP de l'Aéro-club, piloté par Jean Neveux (Jeanne Neveux)



L'aérodrome de Chéragas, mis en service le 15 mars 1958 après plusieurs années d'étude, est destiné à libérer l'aérodrome de Maison-Blanche du trafic des avions des aéro-clubs.

Il héberge l'Aéro-club d'Algérie, l'Association aéronautique algérienne (3A) et l'Aéro-club de l'AIA d'Alger.

Il héberge également l'unité importante du Groupement 105 de l'ALAT.





Après 33 ans de présence à Maison-Blanche, le club s'installe, en mars 1958, côté sud de l'aérodrome de Chéragas partagé avec l'ALAT (Pierre Llopis)



Après avoir été déménagés une première fois à Maison-Blanche pour la construction de la piste 06/24, les hangars de l'Aéro-club sont transportés et remontés à Chéragas (Yves Quiniou)



A chéragas : Jean de la Jonquière (président en 1959), le moniteur Cougoule-Devergne, Jacques Krieger, De Arriba, Jean Neveux, Cnl Bonamy, Francine Finat, X, Georges Tramalloni et Pierre Lefrou (Jean de la Jonquière)

Jacques Krieger prépare une *Emeraude* à Chéragas devant Jean de la Jonquière. Au fond : la tour provisoire et le bloc technique en cours de finition (Jean de la Jonquière)





Jodel 117 à Chéragas en 1960 (André Siramy)



Scintex CP 301 *Emeraude* à Chéragas en 1960 (Guy Espirac)

Mousquetaire F-OBLC à Batna en septembre 1959 (Bernard Gilotte)



Mousquetaire F-OBLC à Batna en septembre 1959 (Bernard Gilotte)





Jodel 140 *Mousquetaire* à Sétif en 1960 (Bernard Chenel)



Aéro-club d'Algérie

Voyage Chéragas-Palma-Chéragas

16,17 et 18 avril 1960

Pour fêter son cinquantenaire, l'Aéro-club d'Algérie, présidé par Jean de la Jonquière, organise une randonnée Alger-Palma de Majorque à laquelle se joignent des avions des aéro-clubs de l'AIA, de Blida et de Bougie.

Quatorze avions transportent quarante-deux participants. Ils sont rejoints à Palma par un DC 4 d'Air Algérie transportant les accompagnateurs et les amis.

Le voyage, de 630 km aller et retour, se déroule sans incident, encadré par un *Languedoc* de l'EARS 99 qui assure la sécurité.

Préparatifs avant le départ, devant les hangars des aéro-clubs au sud de la piste – De gauche à droite : Aéro-club d'Algérie, Aéro-club des 3A et Aéro-club de l'AIA
A gauche : le Jodel D 120 F-OAZB de l'Aéro-club de Bougie



Préparatifs avant le départ, l'Emeraude F-OBKC est de l'Aéro-club de Blida



Prêts au départ, vu de la tour de contrôle – Au fond : le seuil de piste 08



Jodel D 117 et *Emeraude* de l'Aéro-club d'Algérie



Jodel D 120 de l'Aéro-club d'Algérie



Décollage, en piste 26, du Fairchild 24 F-OABG de Georges Tramalloni



Décollage d'un Jodel D 120, derrière le Jodel D 140 Mousquetaire de l'Aéro-club d'Algérie



Décollage d'un Jodel D 117



Le *Languedoc* F-BCUO de l'EARS 99 qui accompagne le voyage, commandé par le capitaine Barbey, avec, dans l'équipage, Michel Berthelot et Jean-Claude Guyon
L'EARS 99 (Escadrille aérienne de recherche et de sauvetage 99), basée à Maison-Blanche, assure, avec des *Languedoc*, des *Constellation* et des *Noratlas*, l'alerte en Méditerranée concernant les aéronefs et les bateaux en difficulté. Elle assure également la recherche et le sauvetage des aéronefs disparus en Algérie et au Sahara.



Deux Jodel D 117 en compagnie du *Languedoc* de l'EARS 99



Le *Norécrin* de l'Aéro-club de l'AIA qui porte un numéro attribué lors du rallye de Sicile



Deux Jodel D 117



Arrivée sur l'île



Sur l'île



Palma de Majorque



Palma de Majorque



Sur le parking de Palma



Le Fairchild 24 de Georges Tramalloni à Palma



Le Jodel D 140 *Mousquetaire* de l'Aéro-club d'Algérie à Palma, devant un DC 4



LE CINQUANTENAIRE DE L'AÉRO-CLUB D'ALGÉRIE

14 avions légers avec à bord 42 pilotes pour équipages, ont relié Alger à Palma en "vol de formation"

DE NOTRE ENVOYE SPECIAL

J. TAOUSSON

CE ne fut pas à proprement parler, un rallye aérien. Plutôt, une randonnée touristique. Mais une randonnée unique puisque c'était la première fois que des avions légers — volant en formation — reliaient Alger à Majorque, « l'île de calme et de lumière ».

Au mois de janvier déjà, M. Krieger, le secrétaire général de l'Aéro-Club en avait eu l'idée. Diabla ! La « boîte » allait avoir un demi-siècle. Et une croisière faisait un beau cadeau d'anniversaire.

Tout le monde à Chéragas — ce petit monde amoureux des airs — avait trouvé l'idée géniale. Tout le monde aussi s'était montré sceptique.

Personne n'osait croire que pourraient être surmontées les terribles difficultés d'un tel voyage à Palma.

Les terribles difficultés administratives, bien entendu, puisque les temps sont loin où Biériot pouvait survoler la Manche sans avisier quiconque !

Problème résolu

Traverser le ciel rempli de formations, tel était le problème à résoudre. Tel était, aux aires mêmes des pilotes, le véritable exploit...

Comment M. de la Jonquières, l'élegant président de l'Aéro-Club d'Algérie le réalisa-t-il ? Comment s'y prit-il pour faire tomber les objections, convaincre de la plume et du verbe, avec l'appréciable appui de M. le Consul général d'Espagne à

Alger et M. le Directeur de l'Aéronautique civile, les hautes autorités civiles, militaires et soutirer enfin la fameuse autorisation ? Ceci est une autre histoire qui est consignée dans une volumineuse correspondance.

L'essentiel était que l'Aéro-Club d'Algérie put fêter — et le faire naturellement par une manifestation aérienne — sont allégre cinquante ans.

Cinquante ans ont passé...

Cinquante ans déjà ont passé depuis les envois hésitants des premiers pilotes algériens, contemporains de Chavez et Caudron ; Jean Maré et Métrot, fondateurs du club. Métrot avait été le précurseur. En 1906, il avait volé pendant 70 minutes sur son biplan « Voisin » !

Et puis, au fil des ans, avec le « progrès », l'expérience de la guerre aussi, les pilotes s'étaient fait plus nombreux. Certes, le baptême de l'air demeurerait encore une aventure. Mais l'Aéro-Club, sur son terrain de Maison-Blanche, voyait pousser ses ailes : Spad, Hanriot, G. 3...

Epoque héroïque des Marcel Germain, Voimérange, Bonin, Petit, Maignan, Tillier, Merico, avions de performances, de rallyes et de circuits...

50 ans déjà ont passé. 50 ans de joies, de sport, de succès, de deuils aussi qui ont fait de la petite histoire de l'Aéro-Club d'Algérie, le résumé local de l'évolution de l'aéronautique.

Eux, resteront dans les annales. L'équipage de « l'Escadrille du Cinquantenaire ». Les pilotes qui, au-dessus du « Mare-Nostrum » entreprirent la traversée-témoin, avec la même foi, le même esprit que leurs « ancêtres » Mariano, Duchêne, Dutertiez, s'élançèrent vers le Sud.

Ils étaient 42 dont « cinq de moins de 20 ans » qui avaient grimpé samedi dans les carlingues des 14 appareils minuscules, sagement rangés depuis la veille sur le terrain de Chéragas ; hardis oisifs mécaniques, lancés dans l'aventure sous la protection d'un bon gros quadrimoteur couleur de charbonneret...

Pour le commandant Barbey et ses hommes, les gens du Languedoc de surveillance, pour les autres équipages militaires des Nord 2501 escorteurs, la balade était professionnelle.

Pour ceux de l'Aéro-Club d'Algérie, de l'A.I.A., de la Mitidja, de Bougie, elle avait l'importance des grands instants, la griserie du « vol de groupe sublime ou le révé est squadron-leader ».

L'épreuve

Ils étaient 42, donc, qui décollèrent dans le petit matin. Des anciens, des jeunes, des plus jeunes et même une femme, l'unique pilote féminin de la croisière : Annie Finat, la dynamique secrétaire de la Worms, qui totalise plus de 200 heures de vol.



SUITE EN PAGE 10



C'est Annie Finat qui ramena récemment de Paris à Alger, un « Ambassadeur » par le voie des airs. Avec Jean Neveu, au cas des 300 heures largement dépassés, Duchemin, Llopis, trésorier général de l'A.I.A., Krieger, elle comptait au nombre des plus chevronnés de la randonnée, encadrant les nouveaux : Tramaioni, le plus ancien parmi les jeunes pilotes. Ayache, qui n'a pas 17 ans et vole entre deux cours au lycée, et d'autres encore, élèves de Cougonle, le chef pilote de l'A.C.A., de Llopis et Zanetacci, élèves fervents, pleins de bonne volonté, devant leur première grande épreuve.

Tourisme à Palma

La foule algérienne, que les DC-4 d'Air Algérie avaient lancée sur la piste de Palma, attendait, impatiente, dans la ruche bouillonnante de l'Aéro-Puerto.

La foule des parents et des amis pour qui le rallye était un prétexte de Majorque une raison. Inouïes aussi, mordus de l'aviation ou simplement curieux, colorés, jascassants, sympathiques, repartant tout des tables de la terrasse où s'écrasait les rayons de soleil encore frieux et pâles.

La foule, bref, guettait, devant une bière ou un coca-cola, le point qui grandirait dans l'air.

L'« Ambassadeur » du président de la Jonquières, fut le premier à crever l'horizon. Saluant d'un coup d'aile, il se posa impeccablement, déjà attendu sur l'aire, par le maître de Palma, le président du « Real Aero-Club », et tout ce que l'île compte de « fans ».

Debout, les Algériens désignaient le ciel du doigt, reconnaissant le « Jodel » de X ou l'« Émeraude » de Y, qui faisaient un petit trou et atterrieraient sur la piste cabotante et octée, après deux heures de vol. Les mousquetaires, eux dans un élan de sympathie émuante, applaudissaient ces « presque-frères » qui arrivèrent de l'autre côté de la mer.

L'accueil de Palma

Embrassades, effusions, poignées de mains. Et puis la salle de l'Aéro-Club de Palma retentissant de discussions et du cliquetis des verres de Xères, de rires et de plaisanteries... « Pas un brin de nez. Qui aurait cru ça il y a trois jours ! »

Il y a trois jours, il était dans l'eau, le rallye !

Effectivement, ils n'étaient pas fiers les pilotes au briefing du jeudi ! Pour les ultimes conseils d'embarquement et d'utilisation du Mac West. Le ciel était sinistre, le vent algère et méchant. Rien n'était enclin à se croiser. Mais voilà que le beau temps était revenu. Et tout le monde était content. Du départ et de l'arrivée. M. de la Jonquières pour ses poulaillers et ses invités : les quatre équipages de l'A.I.A. et ceux de la Mitidja et de Bougie.

M. Macquet, du bureau Vertins, qui avait résolu les mots croisés de l'« Echo d'Alger » pendant le voyage et surtout le copilote d'Annie Finat,

pressés de se poser pour satisfaire un besoin naturel !

Vive d'honneur et félicitations. Remerciements aux équipages du S.A.M.A.R. qui assuraient la protection. Regrets aussi du président de l'Aéro-Club de Palma devant cette flottille aérienne magnifique qui lui faisait envie, lui dont le club ne possédait en tout et pour tout que trois avions. Et voilà. La première partie du voyage — sportif et message d'amitié — était terminée.

Place au tourisme...

L'île de calme et de lumière

M. de la Jonquières, dans le discours remarquable qu'il fit à l'Aéro-Club de Palma, avait dit :

« Parmi les joyaux à nul autres pareils dont la Méditerranée est l'écrin, les Baléares scintillent de ceux qui sont chers à tous les Français, et en particulier à tous les Algériens. »

Un souvenir sentimental nous attache profondément à la plus belle

M. de la Jonquières et tous les pilotes de l'A.C.A., de l'A.I.A., de l'A.C.M. et de Bougie remercient vivement le capitaine Barbey (officier S.A.M.A.R.) et les équipages militaires qui ont assuré la protection du rallye tout en poursuivant leur entraînement. Ils font part de leur gratitude à la police et la douane qui, à Chéragas, ont facilité au maximum leur randonnée « sportive et messagère d'amitié ».

Pour notre part, nous remercions au nom des passagers « Air Algérie » et en notre nom personnel, Mlle Clerc, la secrétaire de l'Aéro-Club d'Algérie, qui a su parfaitement organiser le séjour de tous à Palma de Majorque.

de vos îles : Majorque. Nous ne pouvons oublier que dans un de vos sites les plus célèbres, la chartruse de Valdemosa, un de nos grands écrivains a puisé une inspiration qui a enrichi notablement notre patrimoine littéraire.

Plus particulièrement en tant que Français d'Algérie, nous nous sentons près de vous, chacun d'entre nous, s'il n'est pas fils de vos îles, à défaut de ses ans plusieurs de ces îles. Ils ont franchi ce bras de Méditerranée pour venir en Algérie faire fructifier une terre qui ne demandait qu'à être mise en valeur et y ont pleinement réussi. Ils ont fait preuve des plus belles qualités de votre race : l'ardeur au travail, le culte de la tâche bien faite, l'amour de la famille, la sociabilité et avec cela ils se sont montrés parmi les meilleurs fils d'Algérie. Bien qu'ayant pris racine sur notre terre, ils n'en ont pas moins continué leurs contacts avec leurs familles. C'est dire, en quelques mots, les liens solides, liens d'amitié et de communauté d'intérêts, liens commerciaux, qui nous ont constamment unis et qui continuent de nous unir ».

Rien n'est plus vrai. M. de la Jonquières a su trouver les mots qu'il fallait pour parler à nos amis majorquins. Il a su exprimer ce que chaque Algérien ressent lorsqu'il

aperçoit le château de Bellver, lorsqu'il débarque dans le port de Palma. La douceur de l'île, son soleil enchanter, la pureté du ciel qui se mire dans les eaux les plus claires, ont déjà conquis bon nombre d'entrés nous.

Palma, c'est le cap Blanco qui n'en finit plus, le mystérieux chaume des quartiers moyenâgeux, c'est aussi le petit Copacabana avec ses somptueux palaces, le moderne qui côtoie le passé, le dynamisme et la nonchalance, la poésie d'un paysage à odeur de Provence, le Jack et Negro, la forêt des mâts des navires de plaisance, la Rambla ombragée, un sourire d'Espagnole, c'est tout cela Palma, que certains retrouvent avec émotion, que d'autres découvrent avec enchantement. Même lorsque le froid sournois des journées d'avril vient troubler votre fiânerie.

La fiesta à Palma

Transformés en touristes-piétons, nos touristes aviateurs qui, hier, sillonnaient le ciel et repoussaient l'horizon, s'étaient égayés sur le paseo, se mêlaient à la foule, enthousiasmés, incroyables des Majorquins, fêtant dans la joie du Palo, la cacophonie des klaxons, des coups de pétards, des flonflons de l'orgue et l'ambiance supra-méditerranéenne, la montée du Real Club Deportivo de Majorque en division nationale de football.

Eh bien, les Algériens qui pourtant n'ignorent pratiquement plus rien des manifestations folkloriques, regardaient cette fiesta, haute en couleurs, tonitruante à souhait et fleurant bon le tabac et les anchois...

Un chapitre de plus à l'histoire de l'aviation légère algérienne

Soirées typiques, inévitables soirées à bruits de castagnettes, palaces illuminés, miroirs des piscines que personne ne vient encore toucher. Douce ambiance des cabarets regorgeant de jolies touristes. Et c'était déjà le chemin du retour.

Du retour par un ciel triste et boudeur, vers Alger et Chéragas, qui attendaient, à 450 km. de là, les équipages.

Ces équipages, qui ont ajouté, comme dirait Heinemann, prédeceseur de l'aéro-club des Ferrari et Cougoule, aux heures décisives du sport aérien, un chapitre de plus à l'histoire de l'aviation de tourisme en Algérie.

Jean TAUSSON.

Comment s'est déroulé le vol des quatorze avions légers d'Alger aux Baléares et retour

Ce n'est pas la première fois que la Méditerranée est traversée par des avions légers, mais elle ne l'avait jamais été en groupe. Cette promenade aérienne Alger-Baléares et retour restera certainement marquée dans les annales de l'aviation légère algérienne et française.

Survoler une grande étendue de mer avec des avions équipés d'un seul moteur, donc à la merci d'une panne de cet unique moyen de propulsion, est considéré par les autorités responsables de la sécurité comme une entreprise hasardeuse. Aussi ce survol est-il normalement interdit. En sera-t-il toujours ainsi ? Il est permis de penser qu'avec la régularité de marche de plus en plus grande des moteurs modernes, cette interdiction pourrait être adoucie, et, après le retour sans histoire au barcadil de tous les avions engagés dans cette promenade méditerranéenne pascale, le président et le secrétaire général de l'Aéro-Club d'Algérie, promoteurs de cette grande sortie, nous disaient leur vœu pour l'avenir ; sans en faire une règle absolument générale encore, il serait raisonnable, selon eux, d'autoriser de tels survols à deux avions, pour permettre une entraide réciproque, vols limités à la matinée, afin de donner le temps aux recherches éventuelles de pouvoir se déployer sur de longues heures de jour.

Il faut toujours rester très prudent dans de telles entreprises, et il nous semble que cette solution est saine. Ce fut d'ailleurs une des caractéristiques de ce voyage aux Baléares que d'avoir réuni toutes les sécurités possibles, ce dont il faut féliciter les organisateurs.

Les avions suiveurs

Les 14 avions légers étaient surveillés par deux quadrimoteurs « Languebec » et un bimoteur « Nord-2.501 » du S.A.M.A.R., qui jouèrent parfaitement leur rôle de mère poule, précédant, encadrant ou suivant les petits monoteurs. Le jeudi précédant le voyage, une séance d'instruction sur les moyens de sauvetage s'était tenue à Maison-Blanche, à l'intention des pilotes qui se trouveraient ainsi avec une confiance renforcée entre ciel et mer. Trente-cinq « Mae West » prêtées par Air France et cinq par l'A.I.A. équipèrent chaque pilote et passager.

La répartition des avions

Les appareils participants se décomptaient comme suit : une « Emeraude » biplace de Bougie ; un « Ambassadeur » triplace de Blida ;

deux « Norécrin » quadriplaces ; un « Ambassadeur » et un « Jodel-D-120 », biplace de l'Aéro-Club de l'A.I.A. ; deux « Mousquetaires » quadriplaces ; un « Ambassadeur » ; un « Jodel-D-120 » et trois « Emeraude » de l'Aéro-Club d'Algérie. Le quatorzième avion était un « Fairchild » privé. Ces avions avaient été répartis en deux groupes : le premier groupe « rouge » comprenait les deux « Norécrin » et les deux « Mousquetaires » ; le second groupe comprenait quatre patrouilles : patrouille « bleue » avec le « Fairchild » et une « Emeraude » ; patrouille « jaune » avec trois « Emeraude » ; patrouille verte avec un « Ambassadeur » et deux « Jodel-D-120 » ; patrouille rose avec deux « Ambassadeur ».

Les premiers décollages eurent lieu de Chéragas à partir de 8 heures, samedi. Pour l'occasion, la police et la douane avaient bien voulu se déplacer sur cet aérodrome, qui n'est pas normalement douanier.

L'altitude de vol avait été fixée à 2.000 mètres et l'espacement minimum entre chef de patrouille de 500 mètres et entre chef de patrouille et ailier de 100 mètres. De la fréquence V.H.F. 123,5 utilisée à Chéragas, les avions étaient passés sur 121,5 et pouvaient ainsi se tenir en liaison constante avec les avions suivants, ce qui constituait une sécurité supplémentaire. Le premier groupe décolla le dernier, car il était composé d'avions plus rapides qui devaient doubler les plus lents et qui, effectivement, arrivèrent les premiers à Palma.

L'atterrissage eut lieu à 2 heures de vol. Et le D.C.4 chargé des sacs compagneurs et des amis avait précédé tout le monde d'une heure.

Le retour était prévu pour le lundi, après le repas de midi. Mais une météo pessimiste, à tort d'ailleurs, fit avancer l'heure de décollage et c'est ainsi qu'après 1 h. 40 mn. de vol seulement tous les avions rentraient à Chéragas, aux alentours de 13 heures. Quelques modifications avaient été apportées aux patrouilles en fonction des vitesses réciproques, qui s'étaient parfois révélées différentes de celles prévues.

Un apéritif, comme il se doit, réunit dans l'après-midi au bar de l'A.C. d'Algérie tous les participants et

ceux qui, bien sagement, les attendaient. Il n'y eut pas de grand discours, mais la joie de la réussite était éloquent sur beaucoup de visages à peine tempérée par un peu de fatigue.

J.-C. CAILLOU.



Signature du Titulaire :

J. Morand

NOM : MORAND

Prénoms : Jacques - Paul - Jules

Né le 15 avril 1929

à Alger

Nationalité Française

Domicile : Avenue Louvet Alger

Délivrée à Paris, le 4 novembre 1959

Le Ministre des Travaux publics,
des Transports et du Tourisme
et, par délégation,
Le Secrétaire général
de l'Aéro-Club de France

Cachet ou sceau
du Service
de l'Avant la Licence



Henri Paty



CDHA

Centre de
DOCUMENTATION
HISTORIQUE
SUR L'ALGÉRIE

29, Avenue de Tübingen 13100 Aix-en-Provence

www.cdha.fr

cdhalgerie@9online.fr

Merci au CDHA (Centre de documentation historique sur l'Algérie) qui a réuni et numérisé les photos du pilote Jacques Morand, communiquées par Madame Morand, pour nous faire profiter de ces documents exceptionnels sur le rallye Alger-Palma.