

Ami(e) Internaute,

Ce trente-quatrième diaporama est le troisième d'une série consacrée aux aéro-clubs d'Algérie.

Il concerne Aïn-Témouchent, Batna et Biskra.

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.

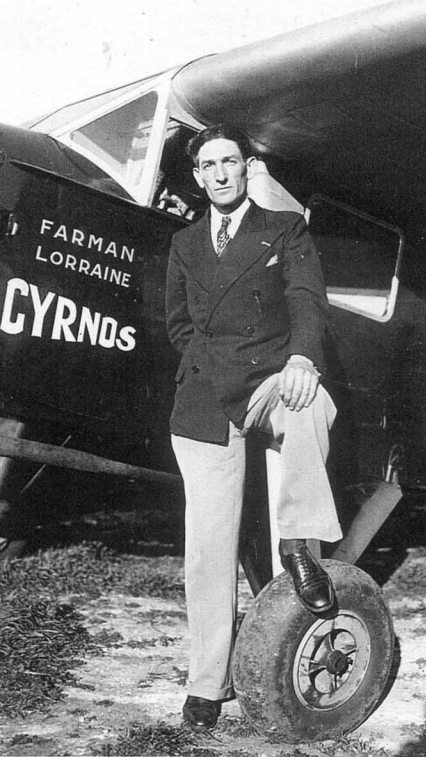
N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

[Jarrige31@orange.fr](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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



# Club aéronautique d'Aïn-Témouchent



Le Club aéronautique d'Aïn-Témouchent est créé le 27 mai 1931, présidé par J. Clairac avec François Camfrancq, René Cantié, Marcel Charles, Raymond Duffau, Pierre Lecaroz, Gilbert Orsero, Charles Pietri, Jean Teissère et de nombreux autres adeptes de l'aviation. L'aérodrome, sur l'hippodrome, est inauguré le 6 juillet 1931. Le 2 décembre, Jean Cuaz et Raymond Duffau reçoivent le Potez 36 F-ALDQ, puis Raymond Duffau, qui sera président en 1935, reçoit le *Luciole* F-AMDJ. Les deux avions sont mis à la disposition du club qui rayonne sur de nombreux villages environnants dont Béni-Saf, Laferrière, Lourmel, Rio-Salado, Trois-Marabouts et Turgot et qui devient très actif pour l'école et les voyages. Il atteint rapidement une soixantaine d'adhérents et renforce sa flotte en achetant le Salmson *Phrygane* F-ANMM. Cinq avions sont basés sur l'aérodrome à la déclaration de guerre.

Ci-contre : En avril 1934, Henri Scherrer, ancien pilote militaire, chef-pilote de 1933 à 1936, devant le Farman 402 F-AMXJ, baptisé *Cyrnos*, de Marcel Charles et Laurent Pietri (Martine Feaugas-Scherrer)

L'aérodrome d'Aïn-Témouchent et les tribunes du champ de courses en 1931. Au fond : le Sidi-Kacem (Jean Teissère)

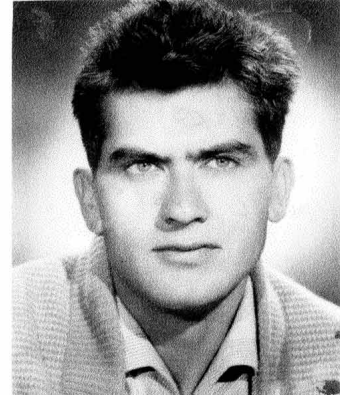




Henri Scherrer en famille devant le Caudron *Luciole* de Raymond Duffau en mai 1934  
(Martine Feugas-Scherrer)

Henri Scherrer installe une passagère dans un *Luciole* (Martine Feaugas-Scherrer)





## Un Européen tué près des Abdellys

Ain-Témouchent (d.n.c.r.). — Samedi après-midi, vers 15 heures, dans la région des Abdellys, trois Témouchentois ont été attaqués par des hors-la-loi qui s'étaient embusqués.

L'un des trois hommes devait tomber sous les balles des rebelles. Il s'agit de M. Justin, moniteur de l'Aéro-Club d'Ain-Témouchent, sympathiquement connu dans notre ville.

Les deux autres parvinrent à s'échapper et à donner l'alerte. Une opération fut montée aussitôt, mais on ignore encore les résultats.

Le Club aéronautique d'Ain-Témouchent reprend son activité en décembre 1948 avec le Fairchild F-OACJ, rejoint en 1949 par le curieux petit biplan MDG LD-261 *Midgy* F-BCAO.

Marcel Charles devient président en 1957, suivi d'Armand Orsero. Le Cne André Vauthier, commandant le peloton ALAT de la 29<sup>ème</sup> DI basé sur le terrain, prend une part active au renouveau d'activité. Moniteur bénévole, il participe à toutes les réunions du conseil d'administration et fait profiter le club de son expérience. Il reste seul moniteur, avec Hubert de Lapparent (pilote appelé de l'ALAT), quand Noël Justin, détaché de l'Aéro-club d'Oranie, est assassiné par les rebelles le 4 octobre 1958.

En 1959, le club, qui totalise 53 pilotes formés et brevetés depuis 1957, possède quatre Jodel 120 et achète un *Mousquetaire*.

Une grande activité est manifestée par le docteur Torner et son épouse Geneviève qui totalisent heures de vol et kilométrages pour les Coupes SGF et *Jeanne Taron*. Deux équipages participent au tour de France des jeunes pilotes en 1960. Quinze brevets sont obtenus en 1960.

Ci-contre : Le moniteur Noël Justin assassiné le 4 octobre 1958 (Albert Perraud)



L'aérodrome d'Aïn-Témouchent en 1957, pendant la construction de la nouvelle piste (Claude Marigot)



Le club-house, construit en 1935, transformé, en partie, en PC du PA 29<sup>ème</sup> DI et en tour de contrôle (Claude Marigot)



Les tribunes du champ de courses et l'entrée de piste en 1956, vues de la tour de contrôle  
(Claude Marigot)





Les soldats du PA 29<sup>ème</sup> DI au club-house en 1956. Il est bien connu que les Pieds-Noirs vendaient l'eau aux militaires, il serait juste d'ajouter qu'elle contenait souvent de l'anisette (Claude Marigot)



Jodel 120 en 1957 (Pierre Lapeyre)

Jodel 120 en 1957 (Pierre Lapeyre)





Jodel 120 en 1957, après un décollage essence fermée (Pierre Lapeyre)



Léon Bittès et Yvon Krauss à Tiaret-Bou Chékif en mai 1960 (Yvon Krauss)



L'entrée de l'aérodrome d'Aïn-Témouchent en 1961 (Emile Reich)





Archéologie - Le club-house, en juin 2002, avec Pierre Filloux, Jacques Blandy et Pierre Jarrige





# AÉRO-CLUB DE BATNA



Les Membres du Conseil d'Administration de l'Aéro-Club, informent la population de la ville de Batna, que l'avion « Potez 43 » venant de France par la voie des airs, piloté par le Sergent-Chef MEILHE, ayant à bord Monsieur DURAND Marcel, atterrira sur le champ de Courses de Batna le 8 Octobre 1933, à 14 h. 30.

Les Membres de l'Aéro-Club invitent leurs concitoyens à venir en grand nombre pour assister à l'atterrissage du premier avion Batnéen et serrer la main aux deux vaillants camarades qui ont accompli une si belle randonnée.



## Aéro-club de Batna

L'Aéro-club de Batna est créé le 27 mai 1933 sous la présidence de Pierre Tingry avec José Noël, Henri et Georges Auclair, Georges Baunac, Lucien Champetier, Félicien Rameaux, Marcel Durand, Gervaise, Jean Pupier et plusieurs anciens pilotes de guerre, dont René Hirsch qui possède le Farman 402 F-ANFL.

Le premier avion, le Potez 43 F-AMPL, se pose sur l'hippodrome le 8 octobre 1933 dans un enthousiasme indescriptible. Le Batnéen sergent-pilote Jean Meilhe, en poste à Sétif, devient chef-pilote avant d'être muté et remplacé par l'Adj Bourbon et le Sgt Villain. L'hippodrome étant trop petit pour une activité soutenue, Désiré Dillensenger met à la disposition du club un terrain sur sa propriété de Fontaine Chaude à 25 km en attendant la construction d'un aérodrome, en 1937, sur la route de Biskra.

Michel Duchampt devient président en 1937, alors que le club fait 500 à 600 heures de vol par an en formant trois ou quatre pilotes.

Deux Potez 43, un *Luciole* et un *Phalène* sont basés sur l'aérodrome à la déclaration de guerre.

Le 8 octobre 1933, arrivée, sur l'hippodrome, de Jean Meilhe et Marcel Durand avec le Potez 43 F-AMPL (Marcel Durand)





Le 8 octobre 1933, arrivée de Jean Meilhe et Marcel Durand avec le Potez 43 F-AMPL, accueillis par Henri Leclerc, Alfred Borgonovo, Audinet, Georges Baunac et Félicien Rameaux (Marcel Durand)



MARYSE BASTIÉ  
25, RUE FROIDEVAUX. XIV:  
DANTON 65-02

Maryse Bastié à Batna et la lettre de Maryse Bastié au club de Batna, après avoir reçu la commande d'un Potez 43 (Marcel Durand)

Paris le 10 Aout 1933.

Cher Monsieur.

J'ai trouvé à mon retour à Paris il y a une huitaine de jours votre lettre qui m'attendait déjà depuis pas mal de temps. Je vous remercie beaucoup des photos qui m'ont fait le plus grand plaisir.

Comme vous le voyez ma tournée s'est prolongée et a dépassé la durée que j'escomptais. Je suis rentrée très déprimée du fait de la chaleur, et le mauvais temps ne m'a même pas épargnée à mon retour.

Croyez que je garde le meilleur souvenir de l'accueil si cordial que vous m'avez réservé, et que lors de mon prochain séjour dans votre région je ne manquerai pas d'aller refaire connaissance avec votre terrain, d'autant mieux que je serai moins pressée.

En vous remerciant encore une fois du précieux confort que j'ai rencontré chez vous, je vous prie de croire cher Monsieur à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*Maryse Bastié*



En 1934, sous l'aile du Potez 43, les balises d'angle et le rond de l'aérodrome de Fontaine Chaude, sur la propriété de Désiré Dillensenger, à 25 km de Batna (Marcel Durand)



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 (Marcel Durand)



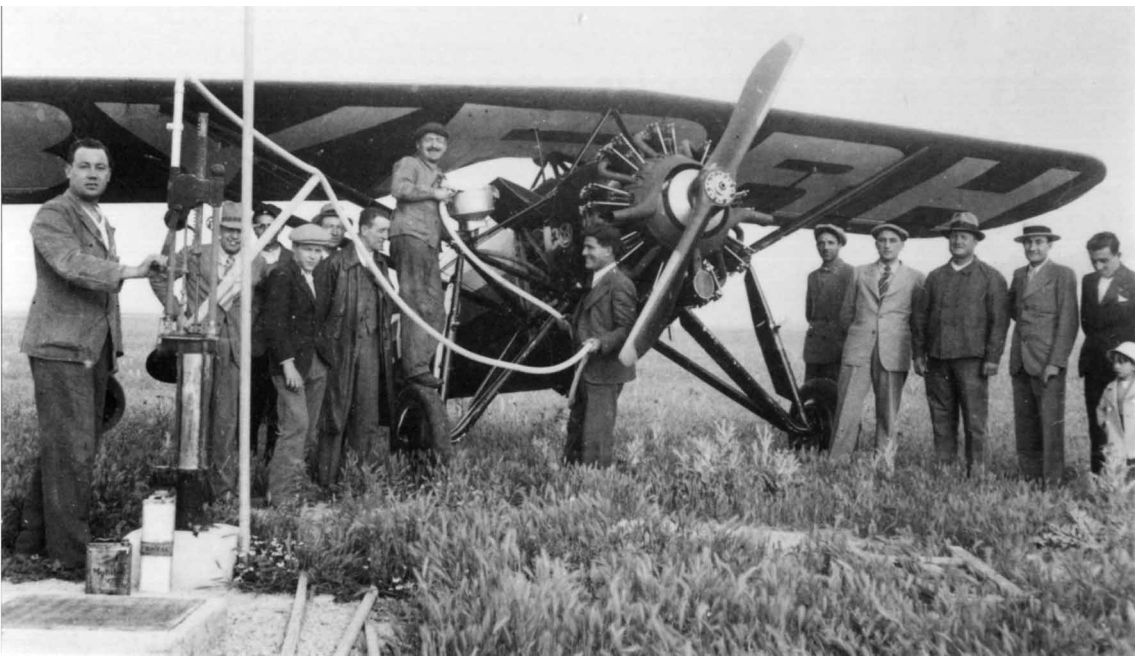
Le 12 mai 1934, réception de Mary et Dieudonné Costes et de Marcel Doret et son épouse à la brasserie de l'Etoile d'Antoine Polio (Marcel Durand)



En 1933 : Jean Borgonovo, Jean Causse, Jean Meilhe et Mira (Marcel Durand)



Le 9 mai 1935, visite du Morane 230 F-AMYB de Byrrh, piloté par Chabot – Parmi les spectateurs : Audinet, Rocco, Désiré Dillensenger, Jean Pupier, Henri Auclair, Félicien Rameaux et Marcel Durand (Marcel Durand)





La plaque apposée près de Lestelle, sur la route Pau-Lourdes, où Jean Meilhe, né à Batna et premier chef-pilote du club, a trouvé la mort (Marcel Durand)

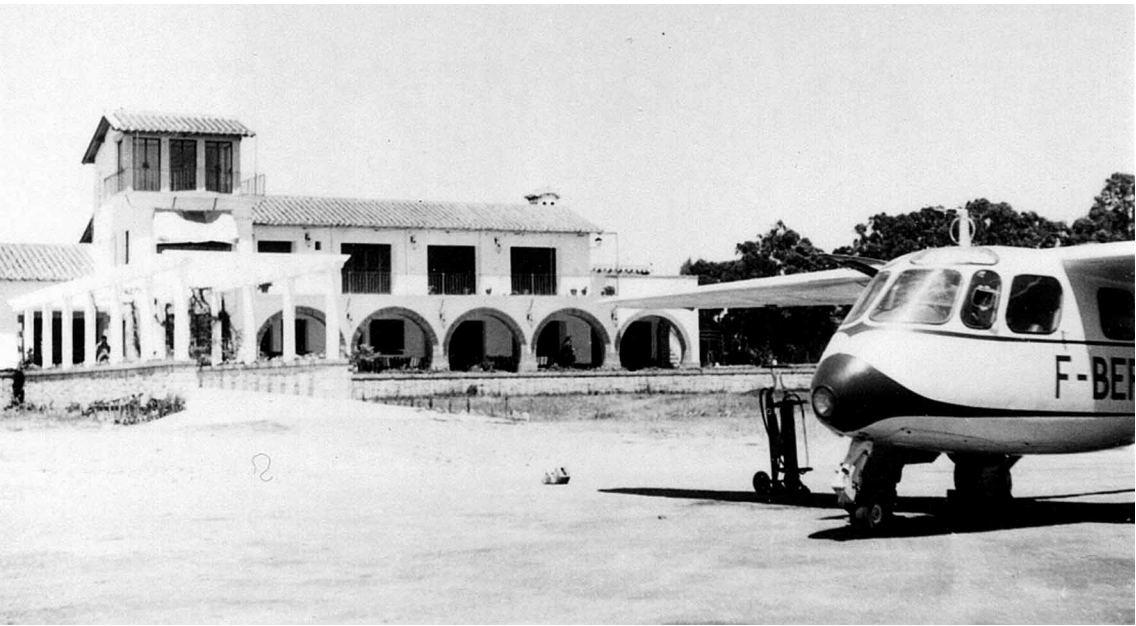
Adrien Bourbon et le Potez 43 accidenté le 15 mai 1936. Il revolera en juin 1938 (Marcel Durand)



L'activité de l'Aéro-club de Batna reprend après la guerre, sous la présidence de Jean Pupier, avec le Potez 36 F-ALTM, un des rares survivants de la guerre, acheté à l'Aéro-club d'Algérie. Ci-dessous, il tombe en panne à Corneille, en avril 1948, au cours de la livraison, piloté par Rémi Saint-André (Rémi Saint-André)



Une rareté, le SUC 10 *Courlis* F-BERN de l'Aéro-club de Batna à Malaga le 22 juin 1951, piloté par Alex Perrichon pour le convoyage. Cet avion n'attirera que des déboires et ne volera pratiquement jamais, avant de finir ses jours au fond du hangar de l'Aéro-club de Djidjelli où il ne volera pas davantage (Suzanne Perrichon)



Tiger Moth



Norécrin



Fairchild



Jean Sammarcelli (ingénieur TP) et Alex Perrichon (conservateur des Hypothèques) sont parmi les pilotes les plus actifs pour assurer les voyages et les évacuations sanitaires. Plusieurs pilotes des escadrilles de T-6, puis de T-28, basées à Batna sont membres du club.

En 1962, le club possède un *Ambassadeur*, un Jodel 117, un Jodel 120, un *Tiger Moth* et un *Norécrin*.

Les photos des avions de l'Aéro-club de Batna de cette diapositive et de la suivante sont de Paul Sammarcelli

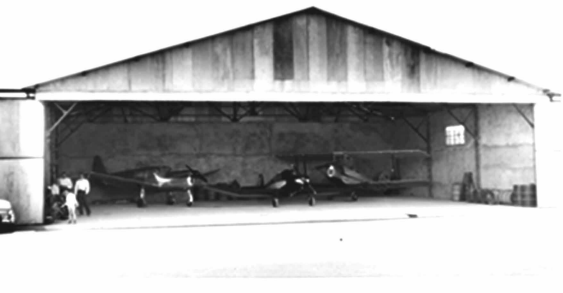
Jodel 120



Jean Sammarcelli et,  
de dos, Sauveur  
Elbaz



*Norécrin, Jodel et Tiger Moth dans le hangar*



*Tiger Moth*





Une partie de l'aérodrome de Batna en 1959. Le hangar de l'Aéro-club est à droite. A gauche : les installations du PMAH 21<sup>ème</sup> DI (Louis Chupin)





# COMITÉ D'AVIATION DE TOURISME DE BISKRA

Après l'implantation d'une escadrille militaire en 1912, les vols hélice calée de Joseph Thoret, le retentissement du concours de vol à voile de janvier 1923 et le destin tragique de la malheureuse Léna Bernstein, l'esprit aéronautique est fortement ancré à Biskra.

Lucien Schmidt, propriétaire de l'hôtel Oasis, ancien pilote de guerre, crée et préside le Comité d'aviation de tourisme de Biskra (CATB). L'hippodrome de Biskra-Oued-Rhir, qui abrite le *De Havilland Moth* de Jacques Du Jonchay, se révèle trop exigü et l'aérodrome de Biskra-Sud, baptisé *Aérodrome Thoret*, est aménagé en décembre 1932. L'inauguration, le 23 février 1934, attire les nombreux amis du président et, par son charme et par son accueil, l'aérodrome devient une escale quasi obligatoire pour les touristes aériens, les rallies et les équipages militaires qui jalonnent la route du sud. Un *Hanriot 14*, deux *Phalène* et un *Potez 36*, rejoints ensuite par un *Luciole*, assurent l'école et les voyages au service des Biskris.

L'activité du club, présidé par Pierre Munier, puis par Pierre Beda et Georges Bonhomme, reprend en 1949 avec un *Stampe*, un rare *Guerchais-Roche T-35* (diapo 35 du diaporama 31), un *Fairchild* et un *Tiger Moth*, rejoints par un *Miles Messenger*, un *Norécrin* et un *Bébé-Jodel* et une *Emeraude*.

Par son activité, le CATB, appuyé par le maire Jean Cazenave, a largement contribué au renom de l'oasis et à son désenclavement et a assuré la formation de nombreux pilotes.



L'aérodrome *Thoret* de Biskra en 1933 avec un Caudron *Luciole*, un Hanriot 14 (donné par l'Armée) et un Caudron *Phalène* (François Escher)

Le 4 mai 1933 à Biskra, bénédiction du De Havilland 60 *Moth* F-AJOF de Jacques Du Jonchay par l'abbé Martimort. Jacques Du Jonchay est le fils du général de Cavalerie Du Jonchay retiré à Biskra. Chevalier de la Légion d'honneur à 19 ans, il est gravement blessé au Levant. Devenu officier-pilote en 1924, il totalise plus de 10 citations. Il commande ensuite d'Escadrille des Cigognes puis est affecté comme pilote d'essais au CEV de Villacoublay (Lucienne Couget)



Le 24 février 1934, Joseph Thoret survole au mont Delouatt, en Harriot 14, le monument commémoratif de ses vols totalisant 26 heures hélice calée en Harriot 14, dont un vol de plus de 7 heures le 3 janvier 1923 (Cécile Alberge)





Le 24 février 1934, au pied du monument Thoret, les autorités de Biskra et les fondateurs du CATB. 1<sup>er</sup> rang : Simon De Blonay, Maryse Bastié, Lucien Schmidt (président), Joseph Thoret, Edmond Cazenave (maire), Alfred Thiébaud (commissaire de police), Causse et Guellal. 2<sup>ème</sup> rang : Gueirard, Clémenti, Prévost et Louis Lloret (Lucienne Couget)



En mai 1934, Dieudonné Costes et Marcel Doret à dos de chameau et le président Lucien Schmidt, colosse débonnaire, et Clémenti (Lucienne Couget)



Ci-contre : Jacqueline Crespin, fille de l'écrivain Magali Boissard, grand prix littéraire de l'Algérie en 1936, et du docteur Crespin, directeur de l'hôpital, brevetée en 1937 (François Escher)

Dessous : En avril 1937, Jean Orfila, chef-pilote du CATB, Jacqueline Crespin et Jean Meyer devant un *Phalène* de l'Aéro-club de Constantine (Jean Meyer)



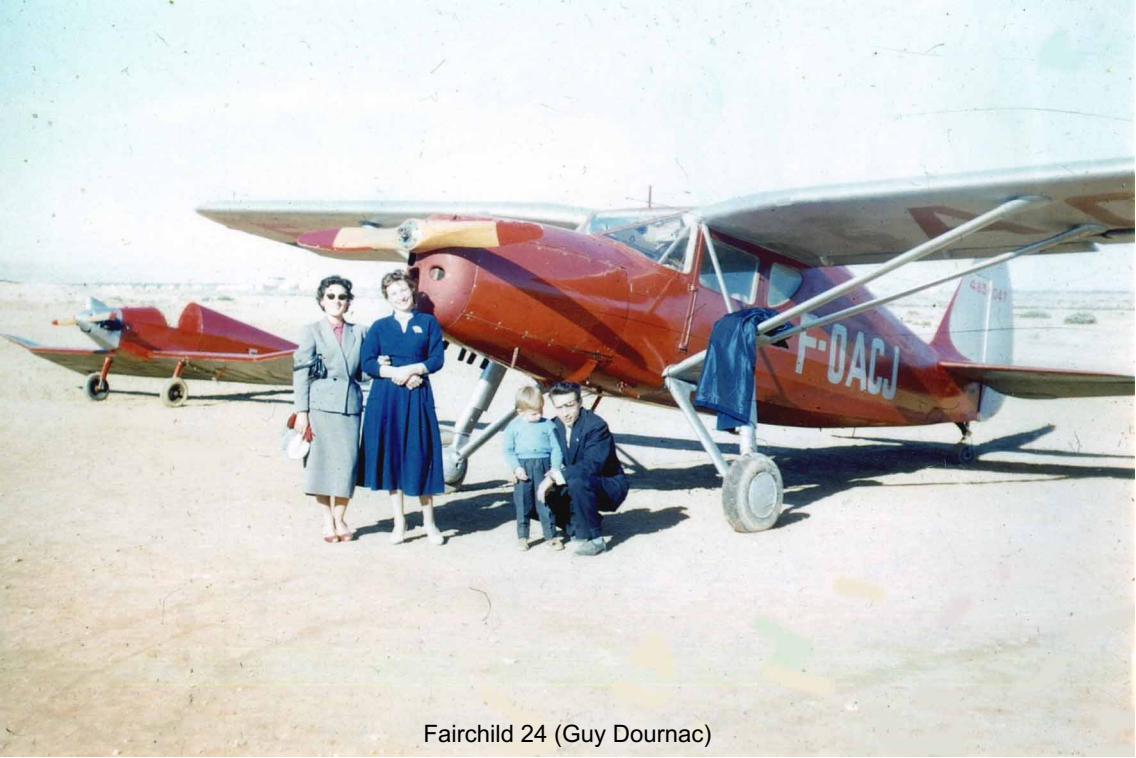


L'aérodrome de Biskra sous la neige en 1959 (Paul Fourtier)





En 1958, Louis Lloret, X, Francis Dupont et Lilian Lloret devant la flotte du club (Guy Dournac)



Fairchild 24 (Guy Dournac)

Miles *Magister* F-BDPO acheté à l'Aéro-club d'El-Oued (Guy Dournac)



Jean-Paul Dournac dans le *Bébé* Jodel D-92 du club, construit par Levillain et Fournier à Alençon (Guy Dournac)





A Oued-Djellal en 1959, après un démarrage à la main, le *Norécrin* parcourt quelques centaines de mètres en vol sans pilote à bord, avant de revenir au sol sans trop de dégâts (Guy Dournac)





Intervention sur la roulette de queue de l'*Emeraude* F-OBLQ à Tolga en décembre 1961 (Pierre Robin)

En 1961, le moniteur Ramos (ancien de l'ALAT) et ses élèves devant l'*Emeraude* (Jean Neveux)

Dernière diapositive

