

Ami(e) Internaute,

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

Il concerne Blida et Bône.

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>

# AÉRO-CLUB BLIDA-MITIDJA



Le 28 février 1932 a lieu, sur l'hippodrome de Joinville qui a vu naître l'aviation à Blida, la première manifestation de l'Aéro-club de Blida-Mitidja, présidé par Lucien Cayol (ancien Lt pilote de l'escadrille des Cigognes) assisté de plusieurs anciens pilotes militaires et jeunes enthousiastes de la région.

Les militaires autorisent l'utilisation de l'aérodrome de Blida et la construction d'un hangar. Devant l'affluence des candidats au pilotage, le club embauche l'Oranais Louis Roidot comme chef-pilote, il sera remplacé par Louis Botella en 1936.

Le maire Gaston Ricci accorde une aide bienveillante et les relations avec les militaires de la base sont cordiales. Plusieurs meetings sont organisés avec un grand succès. Le club profite d'un apport important avec l'adhésion de l'Union sportive de l'Ouest-Mitidja (USOM), présidée par Pierre Averseng (d'El-Affroun).

Le club a un Potez 36 et un Caudron *Luciole* auxquels s'ajoutent des avions de particuliers mis à sa disposition. Des sections sont créées à Marengo (présidée par Paul Bosc) et Affreville (présidée par le maire Louis Jourdan).

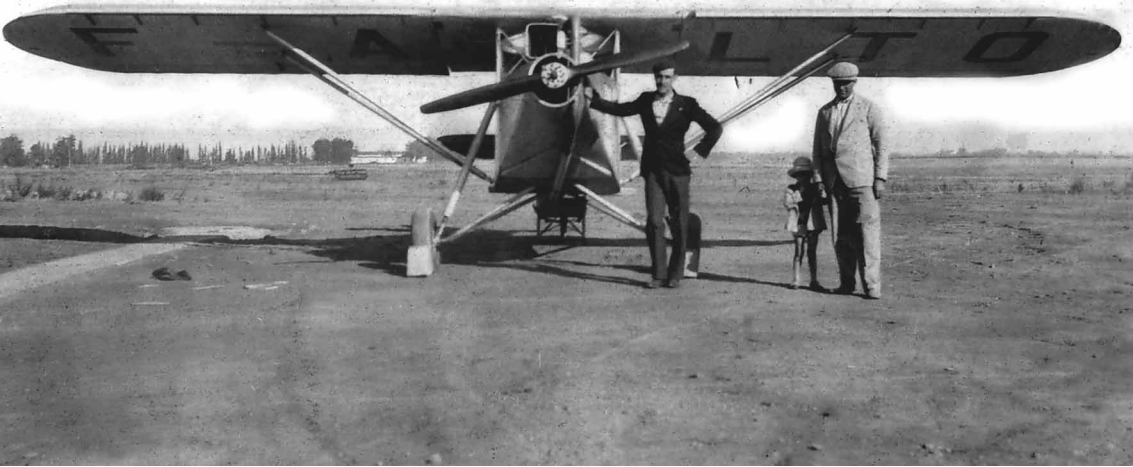
Lorsque la guerre arrive, l'Aéro-club de Blida-Mitidja peut être fier de son œuvre, il a formé plus d'une centaine de pilotes et a effectué plus de 6 000 heures de vol sans le moindre accident.

Ci-contre, Suzanne Bardot et Aimée Rème devant le

Le Potez 36 *Ville de Blida*, arrivé en juillet 1932, devant un hangar militaire (Hilaire Bardot)



En 1933, devant le Potez 36, les pilotes Hilaire Bardot et Marcel Lestrade et le jeune Hubert Lestrade (Hubert Lestrade)

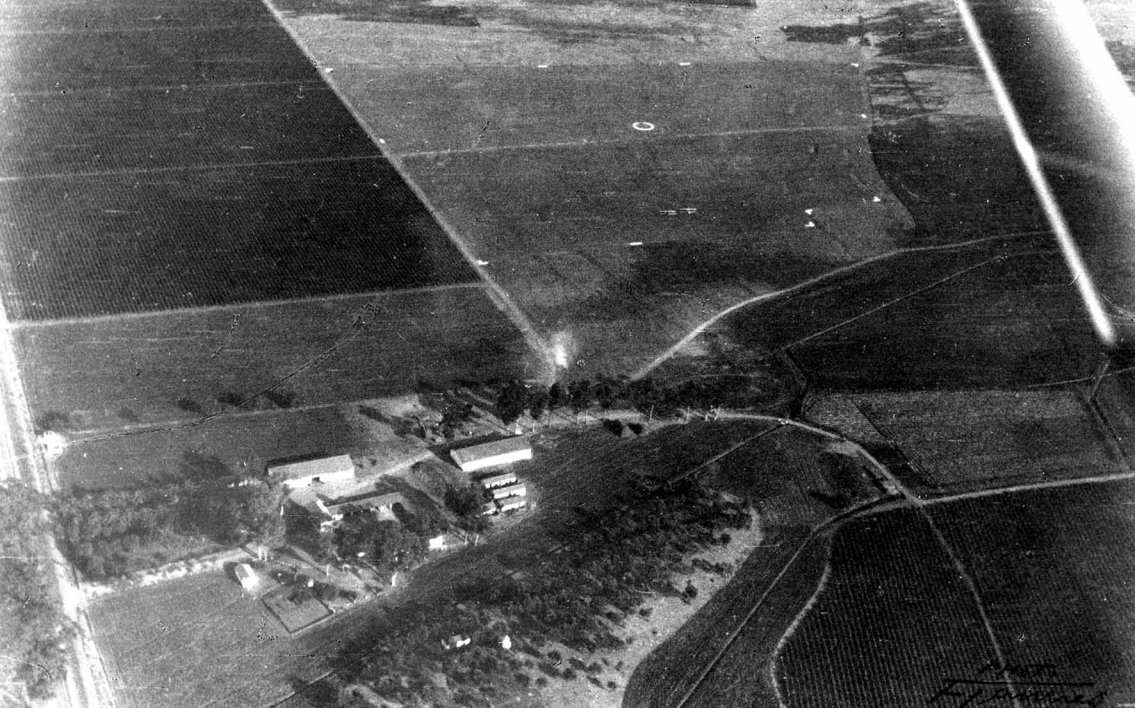


Le Caudron 282 *Phalène* de Camille Gasc, arrivé en octobre 1933 (Christine Bour)



Marcel Doret au meeting du 11 juin 1933 (Maurice Cronier)





L'aérodrome de la ferme de Fernand Aupècle à Bourkika, inauguré le 27 juin 1934 (Suzanne Aupècle)

*Luciole et Phalène lors de l'inauguration de l'aérodrome de la ferme Aupècle (Suzanne Aupècle)*







Le De Havilland *Moth* F-AJLX de Jacques Duchêne Marullaz décoré pour un rassemblement des Croix de Feu sur l'aérodrome de Blida le 22 septembre 1935, en commémoration de la victoire de la Marne (Anne-Lise Duchêne Marullaz)



Le Caudron C 270 *Luciole* de René Mariano en voyage dans le grand Sud (Germaine Averseng)

Blida 1939 – Militaires de la base en vol dans le *Phalène* de Camille Gasc (Alain Barria)





Pierre Averseng, agriculteur à El-Affroun, pionnier de l'archéologie aérienne, et son Potez 36 F-ALJL (Germaine Averseng)

Pierre Averseng fait des essais d'utilisation de l'oxygène en *Phalène* (Germaine Averseng)





Mai 1939, à Blida – Pierre Averseng, entouré du Lt Pietu et du chef-pilote Louis Botella, utilise un Laté 28, ancien d' Air France, pour poursuivre ses recherches archéologiques (Germaine Averseng)



Le colonel Alexandre Bernard, compagnon du général Laperrine lors du drame saharien, vu par André Costa

Après la guerre, l' Aéro-club de Blida reprend son activité le 27 février 1949, sous la présidence du colonel Alexandre Bernard, avec le baptême du Fairchild F-OACO *Georges Lecloux* (pilote blidéen mort en service commandé).

L' école de pilotage débute le 1<sup>er</sup> octobre 1950 avec le *Luciole* F-BBHD et le Cne Raymond Brard, moniteur. En 1951, l' école continue avec le Salmson CFA D7 *Cricri-Major* F-BFBN et le Morane-Saulnier 315 F-BCNB, puis les *Tiger Moth* F-BFHN et F-BARK.

Une convention avec l' Atelier industriel de l' Air 2 (AIA 2) de Blida donne une bonne impulsion au club qui devient l' Aéro-club de la Mitidja et de l' AIA 2, sous la présidence de Louis Amat.

La section AIA, présidée par Flobert Allard assisté de Francis Chouleur, voit s' inscrire de nombreux employés et quelques élèves de l' ENPA de Cap-Matifou. Les compétences en mécanique aéronautique des adhérents de l' AIA seront largement utilisées au profit du club.

Plusieurs appelés et engagés de la base de Blida adhèrent au club qui compte également une section vélivole, une section modélisme et une section prémilitaire.

Edouard Simouneau, secrétaire général et premier inscrit au club après la guerre, et Olga (Edouard Simouneau)



Louis Amat, agriculteur et maire de Oued-El-Alleug, délégué à l'Assemblée Algérienne, président du club en 1955 (Jean-Michel Pajot)





Yvan Amat (ci-contre en Fairchild), fils de Louis Amat, vice-président et cheville ouvrière de l' Aéro-club de la Mitidja. Ancien combattant des campagnes de Tunisie, d' Italie, de France et d' Allemagne au 8<sup>ème</sup> Chasseur d' Afrique, il résume la politique qu' il mène :

*L' aéro-club type est :*

*-D'abord une école de pilotage : c' est donc celui qui concentre la plus grande part de ses moyens vers ce but. Il a donc un ou plusieurs moniteurs, un solide soutien mécanique, des avions adaptés.*

*-C' est en même temps un centre d' aviation collectif, animé d' un esprit de camaraderie mais soumis à une stricte discipline.*

*-C' est enfin une entreprise bien gérée.*

Avec ces principes, l' Aéro-club de la Mitidja sera parmi les plus importants de tous les clubs de France et de France d' Outre-Mer, et sans aucun accident de personne.

L' activité est intense jusqu' à l' arrêt des vol d' avril 1961. Le club possède alors quinze avions. Il a fait 1 260 heures de vol dans les quatre premiers mois de 1961 en obtenant 18 brevets PPE et 15 brevets PPA .

L' enthousiasme des dirigeants et des membres, l' appui de l' AIA et la proximité de la base ont permis d' obtenir ces résultats exceptionnels.



Ci-dessous, embarquement d'une passagère dans le Morane-Saulnier 315.  
A droite, Yvan Amat, Charles Moll et le Salmson Cricri-Major (Yvan Amat)





Avril 1950 – Concours à la section modéliste de l'AC de la Mitidja – Le soldat Max Ozenne, moniteur des Scouts de l'Air, le scout Daniel Mergny, l'intendant Mergny et André Guillet (Max Ozenne)

En 1956, devant le *Tiger Moth* F-BFHN, le président Louis Amat et quelques membres du club (Yvan Amat)





Repas dans le hangar de l' Aéro-club (Charles Moll)



Jacques Wurtz, chef pilote en 1953, ancien pilote de bombardiers de la RAF. Jacques Zanetacci lui succèdera en 1960 (Jean-Michel Pajot)

JUMELAGE DES AEROCLUBS " LA MITIDJA " A BLIDA

ET " LES AILES RUTHENOISES " A RODEZ

C O N V E N T I O N

Par leur jumelage, placé sous le signe de la camaraderie aéronautique, les deux aéroclubs décident d'établir, entre eux et entre leurs membres, des liens d'amitié et d'assistance qui se manifesteront notamment comme suit :

1° - Les Membres de l'Aéroclub de la Mitidja seront chez eux aux " Ailes Ruthénoises " et réciproquement;

2° - Toutes facilités seront données aux Membres de l'un des clubs pour pratiquer leur sport dans l'autre club, sans obligation particulière d'inscription. Les relevés de vols seront adressés au club d'origine pour imputation au carnet de vol;

3° - Le club de RODEZ fera, en Métropole, les démarches qui lui seront demandées et pourra se charger de missions pour le compte de l'Aéroclub de la Mitidja;

4° - Le club de BLIDA considèrera RODEZ comme sa base métropolitaine. Ses membres y recevront un accueil amical à l'occasion de leurs déplacements, aériens ou autres;

5° - Des fêtes et rallies communs pourront être organisés à BLIDA et à RODEZ;

6° - Pour sceller leur accord, les Clubs :

- a) échangeront la présente convention signée par les Présidents et un groupe de membres, qui figurera aux archives d'honneur;
- b) porteront en bonne place (hangar ou Club-House) mention de leur jumelage par l'apposition d'une inscription;
- c) échangeront les publications et photographies ayant trait à leur activité.

FAIT le

A RODEZ

Le Président  
et les Membres de l'Aéroclub  
" Les Ailes Ruthénoises ",

A BLIDA le 24-11-58

Le Président  
et les Membres de l'Aéroclub  
de la Mitidja,



*[Handwritten signatures and names]*  
L. AMAT  
G. PAJOT  
L. GAZIGNOU  
Y. AMAT  
CHOULEUR  
F. CHOULEUR  
J. Magnin  
R. RIFERT



Le Boisavia B 601L, arrivé en 1958, utilisé également pour larguer les membres du Para-club d'Alger (Marcel Vervoort)



Le Piper L-18 utilisé pour l'entraînement des réservistes de l'ALAT et la préparation militaire, devant le Stampe (Michel Lagrot)



Les *Emeraude* arrivées en 1958 (Jeanne Neveux)



Fairchild, *Tiger Moth* et Stampe en 1959 (Michel Lagrot)



Pierre Gassiot, pilote du Piper *Tri-Pacer* de la Cellunaf et moniteur bénévole (Pierre Gassiot)



Comme plusieurs membres du club, le docteur Lucien Ricker, homme de cœur dévoué à ses patients, a été assassiné par le FLN, le 5 juin 1959 dans son cabinet médical (Yvan Amat)

# LA FÊTE DES AILES DE L'AÉRO-CLUB BLIDA-MITIDJA

8 avril 1959



L'Alouette, cet hélicoptère de conception et fabrication française, qui suscite l'admiration mondiale, évolue gracieusement devant la population blidéenne. (Cl. LE TELL).

On ignore souvent, à Blida, que notre ville, entre autres records, possède celui de posséder un des plus brillants aéro-clubs de Métropole et d'Outre-mer. Ses extériorisations sont toujours de l'essence même de cette primauté et on l'a bien vu dimanche à partir de 14 h. 30 sur le terrain de la route d'Oued-el-Alleug.

Le soleil était de la partie, c'est un fait. Mais il s'était fait accompagner, malencontreusement, par un vent de 50 km-h., qui contraignit le capitaine Daquais, grand organisateur des parachutages terminaux, de prendre la décision de s'abstenir. Ce qui fut un grand désappointement.

Nonobstant ce regrettable, mais légitime forfait, il y eut des exhibitions de grande qualité : d'abord les 4 « Mistral » de la base de Boufarik, montrèrent à quel point les ailes françaises ont su se placer dans la compétition de la construction internationale aéronautique ; de même que les gracieuses évolutions de « l'Alouette », qu'aucun oiseau ne peut imiter. Des hélicoptères de construction américaine évoluèrent avec virtuosité malgré leurs dimensions importantes, et des avions de tourisme de l'Aéro-Club firent de belles démonstrations au-dessus des spectateurs.

Une souterie avait été organisée dans le nouveau hangar du club, et l'excellent orchestre de la B.A. 140 entraîna de nombreux danseurs.

A 17 heures, un vin d'honneur clôtura cette fête des ailes et des hélices, au cours duquel M. Amat, président de l'Aéro-Club, après avoir remercié tous les artisans de cette réussite, tint à ap-

puyer fort légitimement la part prépondérante que prit le colonel Grandvoynet, commandant la B.A. 140, dans la partie militaire du meeting, se dépensant sans compter pour obtenir les indispensables concours nécessaires, et mettant la bien-faisante goutte d'huile dans tous les mouvements d'un mécanisme fraîchement usiné.

Il annonça également l'arrivée à Blida, le jour de l'Ascension, de 4 avions de l'Aéro-Club de Rodez, qui viennent concrétiser dans les faits, un jumelage déjà réalisé dans les cœurs.

Le colonel Lavergne, commandant le Secteur, accompagné de son chef d'état-major, était venu assister à la manifestation. Nous avons également reconnu les commandants Krauss, adjoint au colonel Luthereau, commandant de l'ALAT, et Guyomard, adjoint au colonel Grandvoynet, MM. Watrelle, directeur de l'Ala d'Alger, Ferguès, directeur de l'aéronautique civile, Rudel, directeur de la SALS, La Jonquière, président des Aéro-Clubs d'Algérie, Rémy Saint-André, vice-président de la Fédération aéronautique algérienne.

M. Amat fils, entouré des membres du bureau et du chef pilote, M. Wurtz, s'employa à la réussite de cette fête de l'air qui, bien qu'amputée d'un numéro sensationnel, copia pourtant l'intérêt d'une foule de 2.000 spectateurs qui avaient répondu à l'appel des organisateurs.

J. VERCHIN.

Le *Tiger Moth* F-BFHN après une panne de moteur (Yvan Amat)





Le Nord 1002 arrivé en 1960 (Jean-Michel Pajot)





Le Jodel 120 F-OBBC accidenté dans les orangers le 25 mai 1960, sans mal pour ses occupants (Alain Paumier)

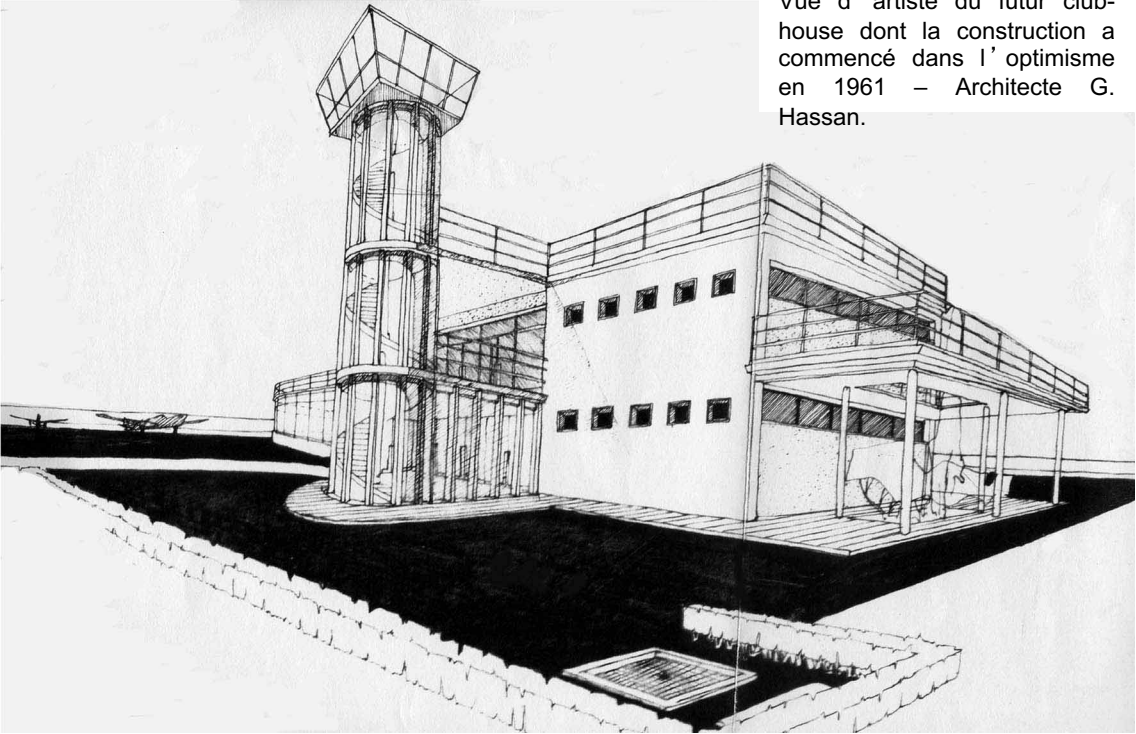
16 août 1960 – Le président Louis Amat réceptionne le Piper L-18 F-OBCY devant les membres du club qui l'ont restauré (Jean-Michel Pajot)



En 1961, une partie de la flotte de l' Aéro-club de la Mitidja (Jean-Michel Pajot)



Vue d'artiste du futur club-house dont la construction a commencé dans l'optimisme en 1961 – Architecte G. Hassan.



Le Stampe atterrit devant les installations de l' Aéro-club de la Mitidja, au seuil de la piste 07 (Jean-Michel Pajot)

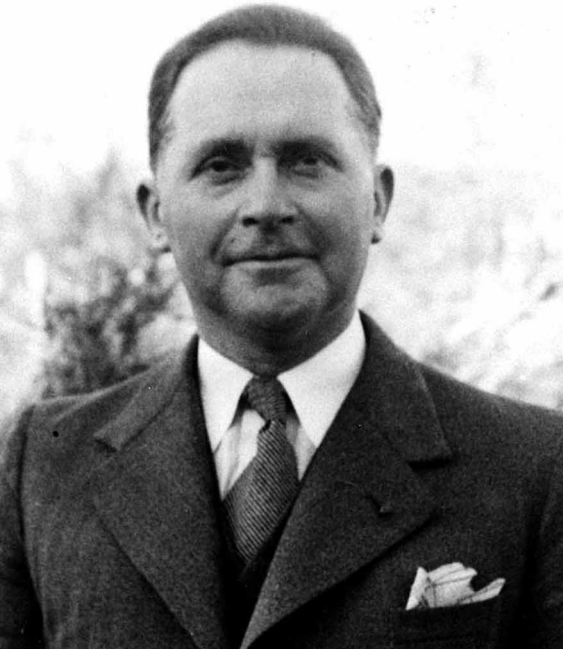
Lors de l' exode, en 1962, les militaires ne voulaient pas voir la base envahie par les civils. L' Aéro-club a mis ses installations à la disposition des malheureux qui pouvaient ainsi accéder à l' aérodrome par l' entrée située sur la route de Blida à Oued-El-Alleug, en attendant l' embarquement dans la plus grande détresse. Des généreux membres du club assurèrent alors l' accueil des « vacanciers » (terme utilisé, en guise de cellule de soutien psychologique, par le régime et ses séides après des accords bidons et une cessez-le-feu fantoche).



François Foguès, ancien directeur de l' Aviation civile en Algérie, a écrit en 1962 au président de l' Aéro-club de Blida, depuis sa retraite pyrénéenne :

*Nous espérons que la confiance que nous faisaient les pouvoirs publics nous permettrait encore de vous citer en exemple de ce qui se réalisait en Algérie. La page tourne. Espérons... la foi, qui ici fit réellement des miracles, surmontera encore, j' en suis convaincu, les épreuves présentes. Quant à moi, j' éprouve vivement par combien d' invisibles fils j' étais attaché à ce pays si prenant, et combien restera vivant en moi le souvenir de votre aérodrome étalé au pied des à-pics de Chréa, relais familial lorsqu' aux temps anciens nous attaquions le col de Miliana, ou que nous en débouchions.*

*Haut-lieu fraternel d' incomparables réunions. Et plus encore, je ressens que là restent des amis.*



Marcel Dayre, né en 1894 à Sidi-Embarek (Sétif), pilote de guerre, premier président du club (Georges Arnal)

# Bône

## Les Ailes Bônoises

L' aéro-club Les Ailes Bônoises, présidé par Marcel Dayre, est créé le 9 février 1930 sur l'hippodrome de L' Allelick qui est aménagé en aérodrôme.

Il débute son activité en mai 1933 avec le Caudron *Luciole* de Marcel Bouilloux et le moniteur Rolland. Plusieurs anciens pilotes militaires reprennent le manche. Ils sont accompagnés par un grand nombre de Bônois parmi lesquels : Roger Ritoux-Lachaud, Marceau Della Giustina, André Dhorlac, André Tucci (deux victoires aériennes), Pierre Truchot, André Fadda, Stephan et Francis Nuncie, Henri Scotto, Albert Appap, André Gallo, Pierre Mariage, Marcel Devicq, docteur Amor, Léopold Albanac, René Borgeaud, Monpéré, Michel Trouilleur, Maurice Candas, Haren et Mlle Caumeil.

Peu avant la guerre, un Potez 25 militaire percute le hangar en détruisant, dans l' incendie qui s' ensuit, les deux avions du club, un avion sanitaire et huit avions privés.

Maryse Bastié parmi les membres des Ailes Bônoises, le 17 juin 1933 (L' Afrique du Nord illustrée)

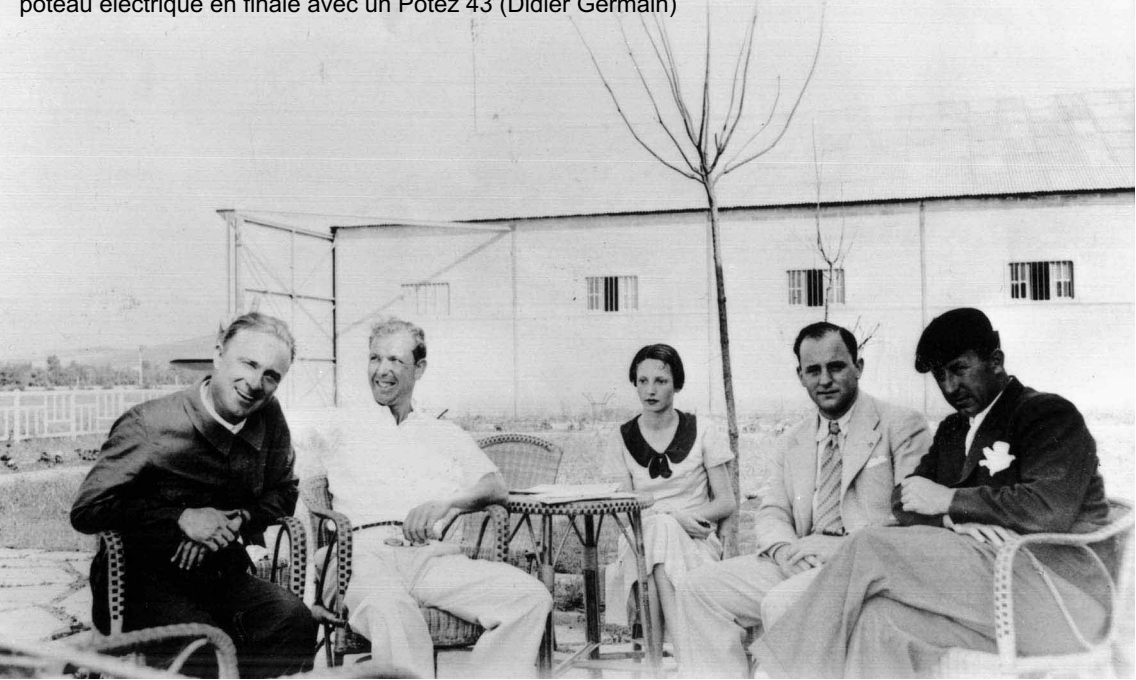




A L' Allelick, le Caudron 270 *Luciole* F-ALVP Kissou de Marcel Dayre, utilisé pour l' école (Henri Bernet)

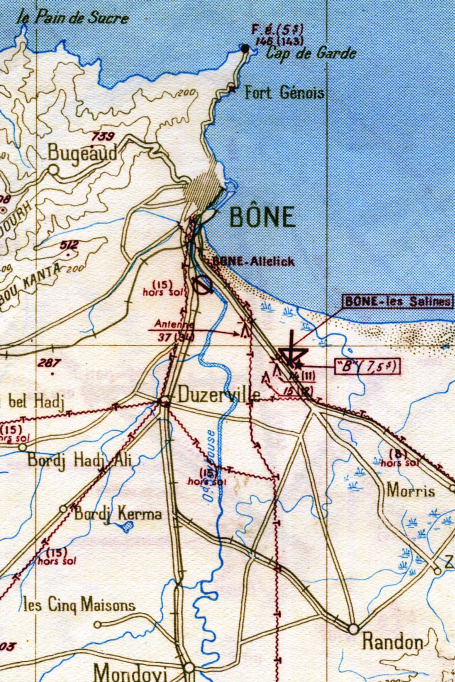


Aérodrome de l'Allélick, le 27 juin 1934 – Marcel Bouilloux, Steve Nuncie, Yvette Gallo, Paul Germain et Jacques Duchêne Marullaz – Quelques instants plus tard, Paul Germain sera tué en accrochant un poteau électrique en finale avec un Potez 43 (Didier Germain)



Le Potez 43 F-ANYG de la Compagnie de Phosphates du Kouif sur l'aérodrome du Kouif. Le pilote de cet avion est Gilbert Hirsh qui sera plus connu par la suite sous le nom de Gilbert Granval (Pierre Gassiot)





L' Allelick et Les Salines,  
les deux aérodromes de  
Bône

Après la guerre, Léopold Albagnac, ancien pilote de Piper durant les campagnes de France et d'Allemagne, prend la présidence des Ailes Bônoises qui reçoivent un Stampe en 1946. Léopold Albagnac est également moniteur avec Jean Menella, Guy Basoni et Jacques Durget, tous anciens pilotes militaires comme plusieurs autres membres qui étaient sur P-47 ou *Marauder*. Entraînés par l'exemple des anciens, les élèves-pilotes affluent et de nombreux brevets sont passés.

Rémi Bussutil prendra la suite de Léopold Albagnac. Le club poursuit son activité à L' Allelick, aux portes de la ville, alors que l'aérodrome des Salines, dont la construction a été terminée pendant la guerre, absorbe le trafic commercial et militaire.

La section modéliste, animée par Edouard Maire, ancien pilote des FAFL, et par le vétéran Philippe Pace, est très active

L'aérodrome de L' Allelick est fermé en 1960 et le déménagement aux Salines est rendu difficile par des problèmes administratifs qui compromettent l'existence du club qui fait alors 1 000 à 1 500 heures de vol par an. Une solution provisoire est trouvée dans le hangar du Service de l'Hydraulique, solution qui durera jusqu'à l'interdiction des vols qui surprend le Stampe, le Jodel 117, L'*Emeraude* et le *Norécrin*, ainsi que quelques avions particuliers et les trois avions du Cercle du SGAC.



Léopold Albagnac, président puis président d'honneur des Ailes Bônoises, vu par André Costa.

A droite : Daniel Gélin en panne, demande aux Ailes Bônoises de le transporter à Maison-Blanche (Jean Ferrand)





En 1949, le président Rémi Bussutil et le mécanicien Charles Xuereb (Jean Zaccaro)



En 1950, Jacques Durget, ancien pilote de *Marauder*, moniteur bénévole, donne une leçon de pilotage en Stampe à son épouse Renée (Jacques Durget)

Le *Tiger Moth* F-BFHR dans les vignes, après avoir décollé essence fermée (Jean-Marc Lavie)







Alex Périçon, conservateur des Hypothèques, né à Bône en 1894, capitaine de réserve de la Légion Etrangère trois fois blessé et quatre fois cité, a été breveté pilote en 1918. Il a été en poste à Oran, Batna et Bône. Il a fréquenté activement chacun des aéro-clubs depuis 1930, en rendant de grands services. Il a possédé un *Phalène* avant la guerre puis plusieurs Jodel, il a pratiqué le vol à voile et a participé à plusieurs rallies. Il est le frère du pilote Paul Périçon qui avait ouvert la ligne d'Air Union Tunis-Bône le 10 avril 1930 et qui est décédé le 10 octobre 1940 en percutant le mont Cameroun avec un Dewoitine 338 d'Air France. (Suzanne Périçon)



A Palerme en juillet 1956, au rallye de Sicile, Jean Ferrand, Mme Perrin et Courdon avec le *Norécrin* F-BDSK (Jean Ferrand)



En décembre 1956, l'enthousiasme après le premier vol du Roger Adam RA-14 construit par l'Amicale du SGAC et Jean Ferrand, chef d'escadre d'Air Algérie (Philippe Pace)



Le Stinson S 105 du Cercle du SGAC de Bône. Le Cercle aéronautique du SGAC, présidé par Alary avec Paul Poinot et Jean Ferrand comme chevilles ouvrières, regroupe le personnel de l' Aéronautique civile de l' aérodrome qui vole sur les trois avions du Cercle (Bernard Chenel)

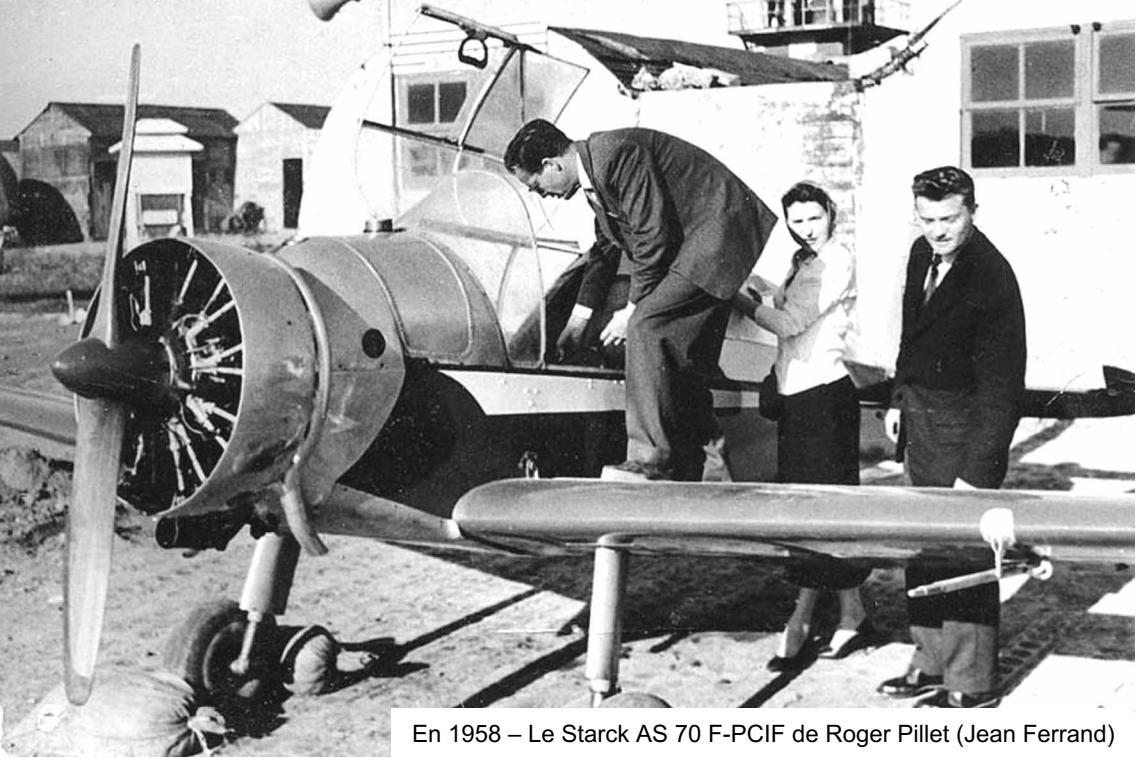


Le Nord 1002 du Cercle du SGAC (Bernard Chenel)



De passage à Souk-Ahras, le Jodel 117 F-OAYZ des Ailes Bônoises arrivé en 1957 (André Courant)





En 1958 – Le Starck AS 70 F-PCIF de Roger Pillet (Jean Ferrand)

Le 11 juillet 1958, atterrissage train rentré du *Norécrin* F-BEOE des Ailes Bônoises, sur la piste de crash de l'aérodrome des Salines après un ennui de train de Jean-Marc Lavie (*Dadou*), jeune pilote de la préfecture d'El-Milia (Jean-Marc Lavie)







En 1960, au Centre d'Instruction de l'ALAT à Nancy, le Burdéen Pierre Jarrige et le Bônois Jean-Marc Lavie attendent le stage pilote en compagnie d'un FM 24/29 (Pierre Jarrige) Dernière diapositive