

Ami(e) Internaute,

Ce quarante-septième diaporama est le second relatif à la construction amateur en Algérie. Il concerne les productions autres que celles des adeptes d'Henri Mignet.

Faites le circuler sans restriction !

Pour en savoir davantage, lisez : *L'aviation légère en Algérie (1945-1962)*. Le précédent ouvrage, concernant période 1909-1939, est épuisé.

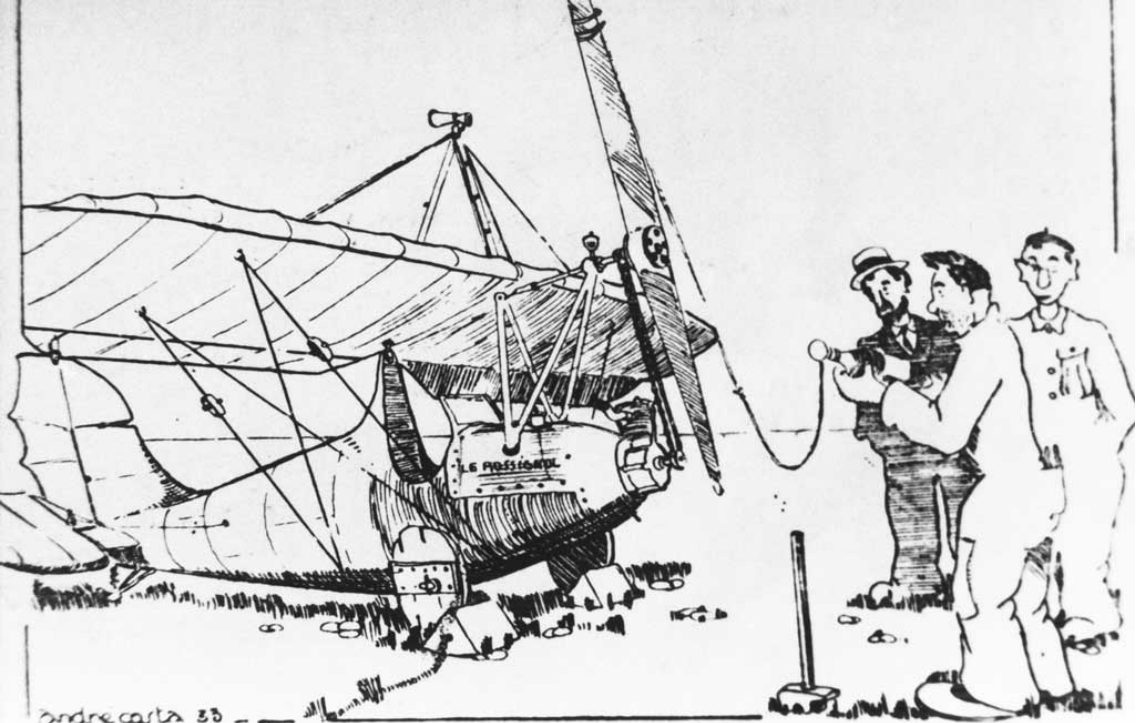
Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

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.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

[jarrige31@orange.fr](mailto:jarrige31@orange.fr)

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



La construction amateur a toujours eu de fervents adeptes en Algérie. En dehors de l'engouement créé autour du *Pou du Ciel* d'Henri Mignet, de nombreux amateurs se sont lancés, avec plus ou moins de bonheur, dans la construction d'avions ou de planeurs selon des plans de leurs conceptions comme Fournier à Marengo, Conte à Miliana, Mouraret, Ducceschi, Bonnefont-Péduplan, Seigle et Roland Lassale à Alger, Louis Poire et Paul Grégoire à Oran, Jean Olivier à Blida, les frères Jamme à Mascara, Marcel Brau à Hussein-Dey, René Hirsch à Batna. D'autres ont construit leurs aéronefs, le plus souvent des planeurs, selon des plans publiés qui devaient, en principe, leur donner satisfaction : Pierre Laffargue à Alger, Les Aiglons du Chélif à Orléansville, Dumestre à Blida et plusieurs clubs de vol à voile qui seront vus dans les prochains diaporamas.

C'est surtout après la guerre que les amateurs ont eu à leur disposition des plans sérieux permettant la construction d'avions fiables et aux performances équivalentes à celles des avions de construction industrielle. Ces avions étaient d'ailleurs souvent construits simultanément par les particuliers et par les aviateurs. Il s'agit surtout des Jodel *Bébé* et 112, Claude Piel *Emeraude*, Gardan *Minicab* et Roger Adam RA 14. L'arrivée sur le marché des moteurs Continental et Volkswagen a permis une motorisation de bonne qualité.

Solution économique pour se doter d'un bon avion, la construction amateur demande cependant beaucoup d'heures de travail et un soin attentif apporté à la réalisation. La récompense du premier vol n'arrive qu'après un long effort souvent ingrat.

La construction amateur a permis au parc aéronautique français d'augmenter de plusieurs centaines d'unités depuis 1945.

Les avions de construction amateur, titulaires d'un Certificat de navigabilité restreint pour avions (CNRA), peuvent se reconnaître à leur immatriculation : F-Pxxx.

Un avion de construction amateur d'origine inconnue, piloté par Carrier, accidenté le 2 août 1931 entre Mostaganem et Oran (Gérard Benigni)

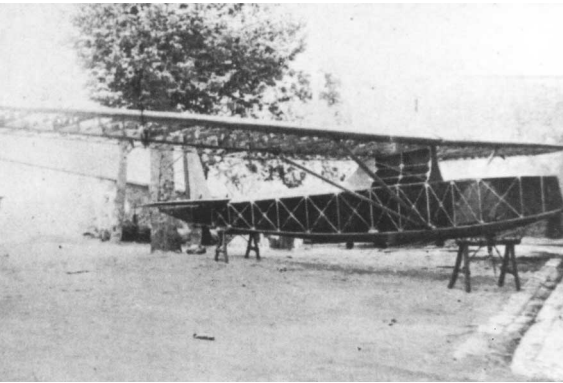


## Les frères Jamme

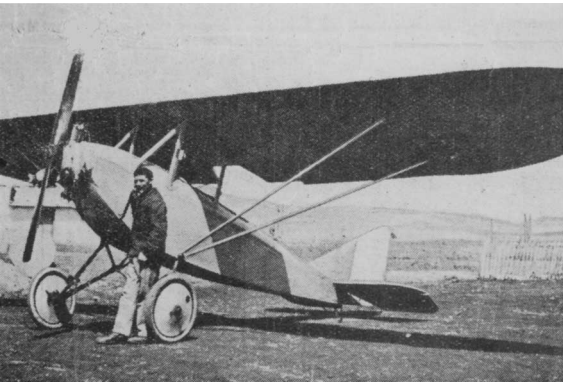
Après avoir été mécanicien militaire, Eugène Jamme retrouve l'entreprise familiale de charronnage à Mascara (ci-contre en 1905) et se lance avec son frère Marcel dans la construction amateur.

Il commence par un planeur Avia 32<sup>E</sup> (ci-dessous) qui vole en décembre 1933 et qui rendra de grands services à l'Aéro-club de Mascara au centre du Djebel-Khallel où il volera jusqu'en 1944.

(Toutes les photos sont de Jean Jamme)



Après avoir lu le premier ouvrage d'Henri Mignet, les frères Jamme se lancent dans l'aviation à moteur en construisant un HM 8 (ci-contre, devant les remparts de la rue Maréchal Joffre). Peu satisfait du HM 8, les frères le modifient considérablement et le transforment en J1 (ci-dessous), équipé d'un moteur Chase, qui, piloté par Albert Monville, roule assez bien mais refuse obstinément de quitter le sol. Il devient le J2, après avoir été équipé d'un Anzani de 35 ch. Daniel Robert Bancharelle parvient à décoller et à poser cet avion mais la rupture d'une canalisation d'essence l'amènera ensuite dans un champ d'oliviers. Le J3 renaît des cendres du J2, avec moteur de voiture Mercédès qui l'entraînera à faire une cabriole dans un chemin creux.



Pas découragés depuis qu'ils ont vu le J2 et le J3 quitter le sol, les frères Jamme apprennent à piloter, remettent l'Anzani sur le J3 transformé en J4 et devenu biplace après plusieurs modifications. Baptisé *Jeanne d'Arc* (il le mérite), le nouvel avion vole correctement. Cependant, toujours insatisfaits, les frères récupèrent le moteur Pobjoy d'un Comper *Swift* venu expirer dans les parages. Avec ce moteur, le J4, devenu J5, volera plus de 200 heures aux mains de ses heureux constructeurs et de leurs amis. Il se verra affecter l'immatriculation F-PAAV, la dernière donnée à un avion en CNRA avant la guerre, après les épreuves d'homologation effectuées du 15 au 18 janvier 1939.

Ci-dessous, le J5 *Jeanne d'Arc* équipé d'un moteur Pobjoy.

**AÉRODYNE**

1. Marques de nationalité et d'immatriculation : **F-PAAV**

2. Classement de l'aéronef (catégorie, subdivision) : **CNRA**

3. Port d'attache : \_\_\_\_\_

4. Constructeur : **Engène Jamme**

5. Type : **Jamme J.5**

6. N° de Série : **1**

**PROPRIÉTAIRE**

7. Nom et prénom : **Monsieur Engène Jamme**


8. Adresse : **21, rue Marechal Joffre, Mascara (Algérie)**

9. Nationalité : **français**

à **Paris** le **2 AOÛT 1939**

10. Le Directeur de l'Aéronautique Civile  
L'Institut National de l'Aviation et de l'Espace

L'Institut National de l'Aviation et de l'Espace  
Aéronautique




Le 6 juillet 1934 à Constantine-Oued Hamimin, les frères Pierre et Lucien Saucède caressent le rêve d'Icare en tentant de décoller avec un Vélocar dont un exemplaire avait battu le record du monde de vitesse, mais non homologué car le cycliste était couché. Ils y ont adjoint une aile de 18 mètres d'envergure et une hélice actionnée par le pédalier. L'engin, d'un poids de 44 kg à vide et 112 kg en charge, ne parviendra jamais à quitter le sol (Lucien Saucède)





## Le Taupin

Cette étude sort du cadre de la construction amateur. Jean Lignel, ingénieur Sup'Aéro (promo 1931) et fondateur, en métropole, de la Société Française de construction aéronautique (SFCA), cherche des formules originales et prend connaissance des travaux de Louis Peyret, alors disparu, qui a construit en 1929 un monoplace selon la formule biplan en tandem ou double monoplan. Formule qui offre une large excursion possible du centre de gravité et un bon contrôle de l'avion à basse vitesse.

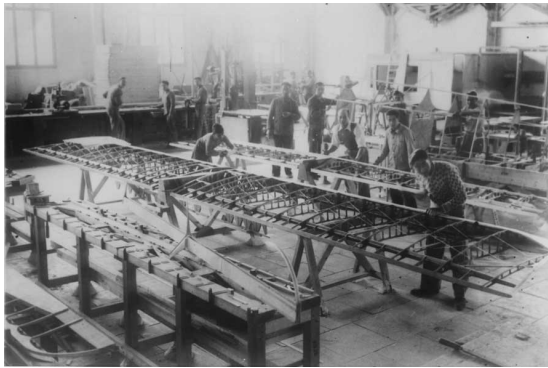
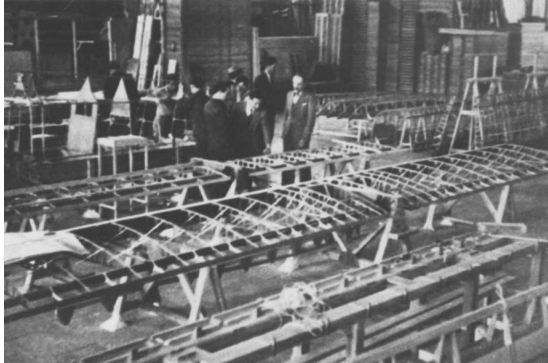
Désireux de décentraliser la production, il entre en relation, en 1936, avec l'entreprise de menuiserie des beaux-frères Chollet, Nicole et Longobardi (CNL) à Hussein-Dey, et envisage la première construction d'avions en série sur le sol africain.

Le Peyret F-APAB, baptisé *Taupin*, est envoyé en Algérie et fait une tournée de propagande piloté par Jean Lignel, Jean Trélaun, Emile Duffrancq ou Jacques Duchêne Marullaz.

Le premier *Taupin* (F-APAI) construit à Hussein-Dey traverse la Route Moutonnaire pour faire son premier vol le 26 juillet 1938 et le biplace *Taupin* 5/2 vole le 20 août 1938.

Une dizaine de *Taupin* sont construits à Hussein-Dey, dont deux biplaces, mais la guerre arrive et arrête la suite de la série.

Ci-contre : La construction des *Taupin* dans l'atelier de l'entreprise CNL à Hussein-Dey (Jean Lignel)



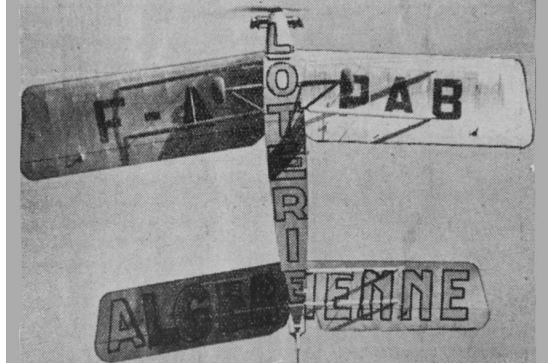
## La suite inattendue du *Taupin*

Dans le cadre de la décentralisation, le ministère de l'Air confie, en septembre 1938, à la Société algérienne de construction aéronautique (SACA), la construction en série des Morane-Saulnier 315. La SACA, créée par Jean Lignel et Adrien Chollet, s'installe dans l'usine désaffectée de la Tabacoop à Boufarik mais l'armistice intervient avant la production. Renault rachète l'usine et y construit en série des planeurs Avia 152A, Avia 40P et Caudron C 800 sous la direction de Calmels. Après le débarquement du 8 novembre 1942, l'usine participe à l'effort de guerre.

Les biens de Renault étant confisqués après la guerre, l'usine sera alors affectée à l'AIA. Jean Lignel, après des aventures mouvementées pendant la guerre, créa plusieurs entreprises en Afrique du Nord et la SACA participera à la création d'Air Algérie.

En haut : A l'initiative de Rémi Saint-André, le *Taupin* venu de métropole en 1937 est utilisé pour la publicité de la Loterie Algérienne, il sera présenté dans les meetings et dans les aéro-clubs (Rémi Saint-André)

Ci-contre : La pesée du *Taupin* dans un hangar d'Hussein-Dey, avant le premier vol (Pierre Laffargue)





Le *Taupin* à Hussein-Dey le jour de son premier vol, le 26 juillet 1938, piloté par Jacques Duchêne Marullaz (Pierre Laffargue, Marcel Bosca et Jean Lignel)

Un *Taupin* est un élève de Taupé, classe préparatoire aux grandes écoles. Un 5/2 (cinq demi est l'intégral de  $x = 2$ ) est un élève contraint de redoubler la classe préparatoire pour intégrer X, l'Ecole Polytechnique.





Ci-dessus, le deuxième exemplaire du biplace *Taupin 5/2* (F-APAJ) à Hussein-Dey. Il ira au Club aéronautique de Bel-Abbès (Marcel Bosca)

En haut à droite, le *Taupin* F-AONO N° 3 en vol (Pierre Laffargue)

Ci-contre, le personnel de l'entreprise Chollet, Nicole et Longobardi à Hussein-Dey (Marcel Bosca)



A Perrégaux, en 1938, Eloi Vargas, professeur à l'Ecole industrielle, construit cet avion original baptisé *Négrita 34* (Daniel Debauge)



Georges Ligreau, moniteur du Club aéronautique de Bel-Abbès (CABA) pendant et après la guerre, avait construit en métropole cette avionnette pour le concours de Buc, en 1924. Il en avait même construit le moteur. Les Services techniques ont refusé qu'il tente de voler.

A Sidi-Bel-Abbès, en 1948, Georges Ligreau procède aux essais d'un autre monoplane, monoplace à aile haute de sa conception : le Ligreau GL 4 à moteur Volkswagen. En 1943, Georges Ligreau, ancien pilote militaire passionné de mécanique, avait transformé, avec succès, un planeur Avia 152A en biplace (Henri Bernet)





En 1947, dans la cave de son père, charcutier aux Trois Horloges à Bab-EI-Oued, Roland Lassale construit avec beaucoup de soins, dans l'enthousiasme et avec l'aide de Paul Daudet, Gilbert Eva-Candéla, Pierre Achouche, André Bonnot et Clément Torrès, un planeur destiné au vol humain (ci-dessus). Après des essais de pesée et de centrage (en haut à droite) et un passage au simulateur de vol rustique (en bas à droite), un vol est entrepris aux Grands Vents, à Dely-Ibrahim. Roland Lassale et le planeur quittent le sol sur quelques mètres, mais le retour se passe mal et une aile est légèrement écornée (sans dommage pour le pilote).

Le lendemain du vol, François Foguès (directeur de la DGAC), Georges Gérard (sous-directeur de la DGAC) et André Costa (directeur du SALS) viennent à Dely-Ibrahim, où le planeur est entreposé chez le curé, pour interdire de poursuivre l'expérience. Après ce premier vol, Roland Lassale fera une belle carrière et sera commandant de bord à Air France (Roland Lassale et Clément Torrès)



Paul Daudet, Gilbert Eva-Candela, Roland Lassale, Clément Torrès et Pierre Achouche le jour du premier vol



A Dely-Ibrahim, Roland Lassale lors du premier (et dernier) vol

Georges Gérard, François Foguès et André Costa venus mettre fin à l'expérience

Déception !







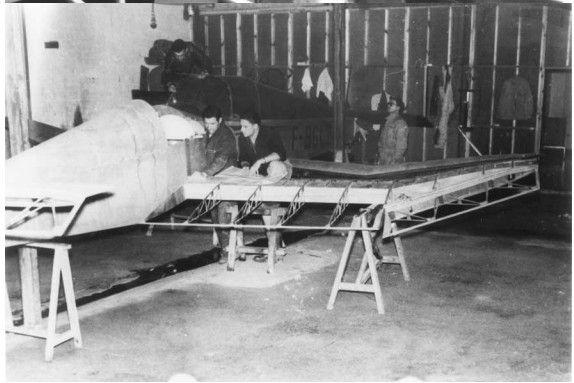
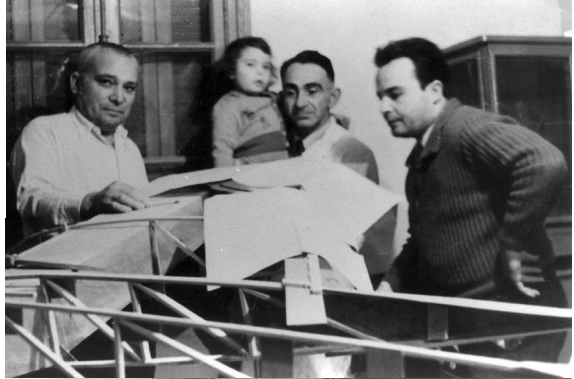
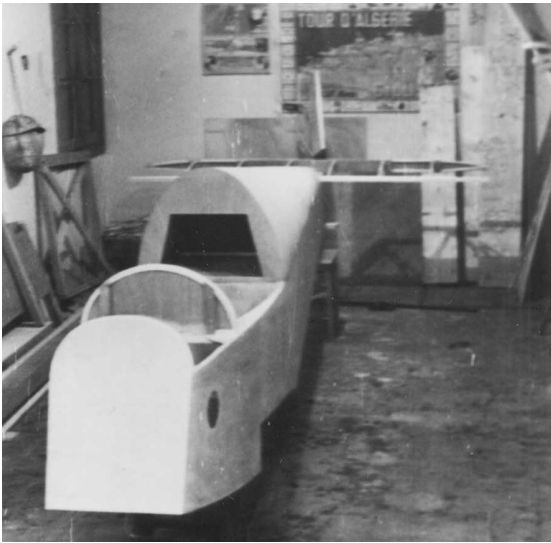
Le Gardan *Minicab* F-OAOV (non dans la série des F-Pxxx) construit par les membres de l'Aéro-club de L'AIA à Maison-Blanche, équipé d'un moteur Continental 65 chevaux, est terminé en juin 1953 et réceptionné par le lieutenant Réale, pilote d'essai de l'AIA.

Avec cet avion, Pierre Llopis, chef-pilote de l'Aéro-club de l'AIA, sera vainqueur de la coupe des Compas Vion en 1953, 1954 et 1955. La compétition consiste à effectuer en cinq voyages, tous dans la même journée, entre fin mars et début novembre, le plus grand nombre de kilomètres  
(Pierre Llopis)



Ce *Bébé* Jodel, à moteur Volkswagen, est construit à Maison-Blanche en 1955 dans, l'atelier de l'Aéro-club de l'AIA, sous la direction de Jean-Pierre Llopis, avec ses fils Pierre et Paul. Cet avion volera, mais ne sera pas immatriculé pour des raisons administratives.

En haut à droite : Jean-Pierre Llopis, Ghislaine Llopis, le mécanicien Bordat et Paul Llopis (Pierre Llopis)



René Hirsch (1908-1995), ingénieur des Eaux et Forêts à Batna, qui deviendra ingénieur aérodynamicien, est un passionné d'aviation. Pilote de l'Aéro-club de Batna, il y construit, en 1932, un avion de sa conception équipé d'un moteur Anzani, qui se met en pylône au premier vol. Il construit pendant la guerre une soufflerie à l'AIA d'Alger. Après la guerre, il participe, en métropole, au programme de nombreux avions, puis se consacre au système anti-rafales de sa conception qu'il applique à plusieurs prototypes dont le bimoteur RCH 100 qui a fait son premier vol le 15 juin 1954, avec deux moteurs Regnier 90 ch, et qui a fait 130 heures de vol jusqu'en 1970 (Jean-Claude Royan)

## Le système anti-rafales Rene HIRSCH

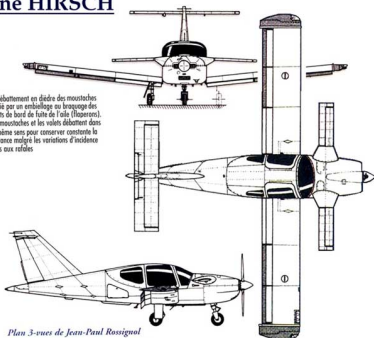
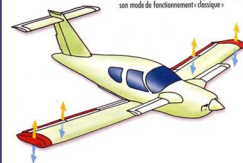


Le débruitement en dièdre des moustaches est lié par un emballage ou braquage des volets de bord de fuite de l'aile (flaperons). Les moustaches et les volets débruitent dans la même sens pour conserver constante la portance malgré les variations d'incidence dues aux rafales.

Les volets de moustaches sont liés mécaniquement à la profondeur (empennage en T), avec une bielle ajustable en vol pour faire varier leur calage. Les volets de moustaches (indépendants du dièdre) agissent dans le même sens que le profondeur. Cette dernière demeure la gouverne principale en tangage.

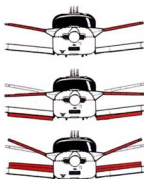


Les sommets de voilure, articulés et connectés aux câbles, sont destinés à absorber l'effet des rafales dissymétriques (labilité de rafale). Seule la direction demeure inchangée, conservant son mode de fonctionnement « classique ».



Plan 3-vues de Jean-Paul Rossignol

### LE MOUVEMENT DE PAPILLON



Air calme

Le ressort compense le moment de charnière des volets. Les moustaches sont en position moyenne.

Rafale verticale vers le bas

Les moustaches descendent et entraînent les volets vers le bas. Le moment piqueur est compensé par l'augmentation de portance.

Rafale verticale vers le haut

Les moustaches remontent et les volets également. Le moment cabreur est compensé par diminution de la portance.

Ressort de sustentation

Ressort de sustentation

Ressort de sustentation





Le *Bébé* Jodel D-92 F-PBOK, construit en métropole à Alençon, arrivé au Club aéronautique de Biskra en janvier 1956 (Guy Dournac)



Vers 1956 à Maison-Blanche, un avion d'origine inconnue construit par un amateur oranais (Lucien Seres et Juliette Costa)

A Bône, Jean Ferrand, chef d'escale Air Algérie, et le Roger Adam RA-14 *Loisir* F-PHUZ qu'il a construit avec le mécanicien Saïd. Premier vol en décembre 1956 (Jean Ferrand)



*Loisir*

Le Jodel 112 F-PIHC, construit au Club aéronautique de Bel-Abbès (CABA) par le mécanicien Joseph Olaya. Il a fait son premier vol en octobre 1957 (Patrice Weiss)



Le Starck AS 70, construit en métropole, que Robert Pillet a possédé à Bône de juin 1958 à août 1960 (Jean-Yves Niel)





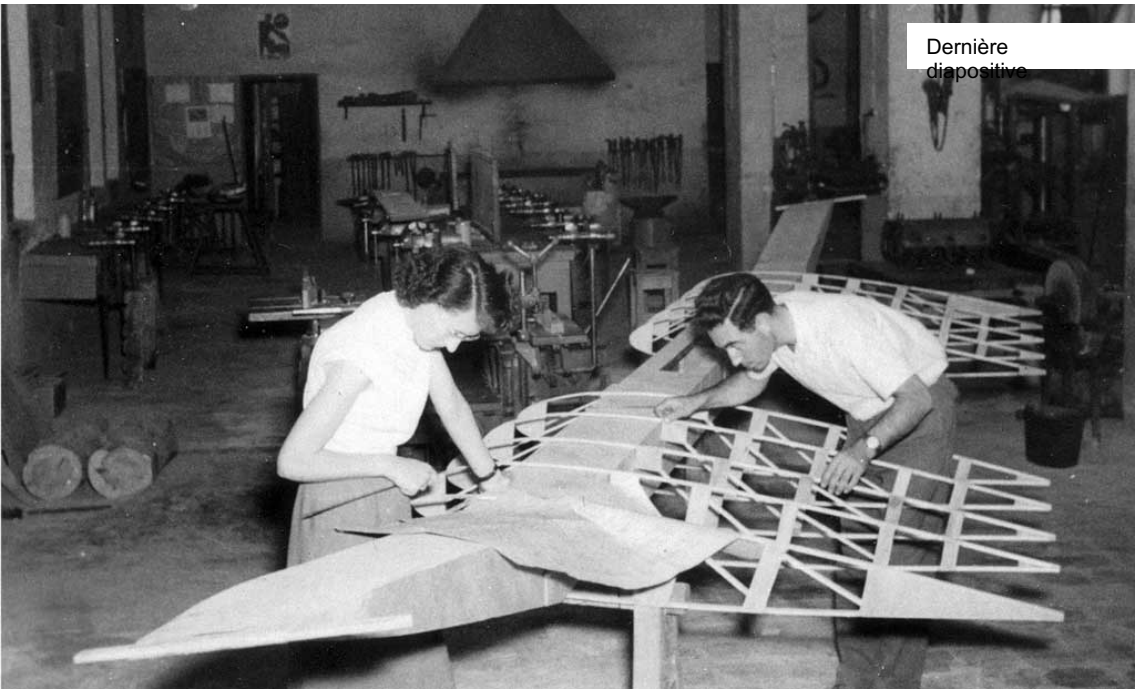
L'*Emeraude* F-PING construite à Philippeville par Léon Biolley dans le Centre d'apprentissage. Premier vol le 6 juillet 1958 par Pierre Crémieu. L'Aéro-club de Philippeville possèdera également le Jodel 119 F-PJKF en septembre 1959 (*Aéro-Sport*)





L'Emeraude de H. Béguin à Chéragas en septembre 1958, construite en métropole (Marcel Vervoort)

A Touggourt, Odette et Gustave Camilieri construisent le Jodel 112 F-PKMM. Gustave Camilieri amènera cet avion en vol en France en décembre 1962 au cours d'un voyage épique (Gustave Camilieri)



Dernière  
diapositive