

Ami(e) Internaute,

Ce cinquante-deuxième diaporama est le premier de deux diaporamas consacrés à l'aéromodélisme en Algérie.

Il concerne la période 1910-1945.

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>

*Toutes les grandes personnes
ont d'abord été des enfants,
mais peu d'entre elles s'en
souviennent*

Antoine de Saint-Exupéry



Aéromodélisme 1910-1945

Le modélisme aérien, ou aéromodélisme, s'est développé en symbiose totale avec l'aviation, en reproduisant des aéronefs à différentes échelles sous deux formes : maquettes statiques ou maquettes volantes. Les tailles peuvent varier de quelques centimètres à plusieurs mètres. Les techniques utilisées sont très diverses : papier, carton, bois, toile, métal (et maintenant fibres synthétiques). La motorisation peut être à élastique, à moteur thermique ou à fusée (et maintenant électrique). Les modèles volants peuvent être lancés en vol libre à la main pour les planeurs et les avions à élastique, au treuil pour les planeurs, et en vol circulaire ou radiocommandé pour les avions à moteur thermique.

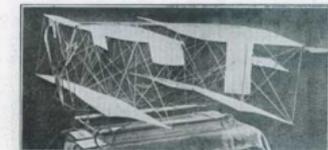
Les modèles statiques sont jugés sur la qualité de la reproduction de l'aéronef réel et de sa décoration. L'aéromodélisme volant peut être différencié en aéromodélisme éducatif à destination des écoliers, et en aéromodélisme sportif orienté essentiellement vers la compétition en vol à moteur et en planeur. Il est orienté également vers la réalisation de maquettes volantes les plus semblables à des avions existants.

Vers 1935, les premiers modèles commencent à se répandre avec le support de la revue *Jeunesse Magazine* qui publie des plans de planeurs et fournit les boîtes de construction. André Costa, animateur passionné de l'aviation, participe au mouvement en entraînant les jeunes comme il le fait pour le vol à moteur et le vol à voile. Les aéro-clubs d'Aviation populaire, qui fleurissent sur tout le territoire, ont tous une section très active de modélisme, la pédagogie est orientée vers les premiers pas en vue du vol à voile et du vol à moteur.

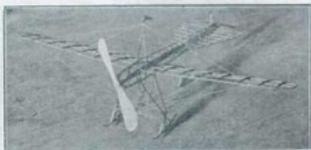
Pendant la guerre, sous l'autorité du colonel de Brion, délégué des Sports Aériens, l'aéromodélisme connaît un important développement. Le Centre d'enseignement technique, également appelé Centre régional de technique aéronautique et modèles réduits, est installé au 103, Bd Carnot à Alger, dirigé par René Calleja assisté de Malgras. Le Centre forme les cadres des sections locales et les aides sont importantes et efficaces, surtout en matériel. Sous l'impulsion de Boleslas Degler, modéliste de très grande valeur d'origine polonaise, des planeurs sont construits selon des modèles rapides et bien adaptés, notamment au vol de pente, avec des lancers au treuil atteignant 200 mètres de câble. De nombreux concours sont organisés dans toute l'Algérie en planeurs et en modèles motorisés le plus souvent par des brins de caoutchouc. La plupart des cadres sont mobilisés après le Débarquement allié du 8 novembre 1942, mais le mouvement est bien lancé et la passion du modélisme restera vivace dans toute l'Algérie.

Le Salon de 1910

Le Premier Salon Algérien de l'Aéronautique



DOUBLE BIPLAN BACHE



MONOPLAN FÉLIX ANTOINE

Le 11 décembre, à 9 heures, a eu lieu l'ouverture du premier Salon de l'Aéronautique qui s'est tenu en Algérie. L'Exposition est le résultat de la locomotion aérienne, organisée par notre confrère sportif hebdomadaire *L'Algérie Sportive*.

Comme début, avant de songer à faire plus grand, notre confrère fit appel aux petits constructeurs, aux petits inventeurs, stimula les jeunes gens des écoles, des lycées, parmi lesquels se cachent nombre d'aviateurs en herbe et créa cette première exposition de la locomotion aérienne.

Ces débuts vinrent grandement récompenser les efforts des organisateurs. Vingt-quatre constructeurs exposèrent leurs appareils.

Ce ne furent point seulement des enfants, des jeunes gens qui montrèrent hardiment leurs conceptions au public; des personnes d'âge mûr y apportèrent leurs projets, fruits, pour quelques-uns, de longues années de travail obscur, sans encouragement, sans modèles.

L'exposition de la locomotion aérienne permit de mettre en lumière nombre de projets qui, peut-être n'eussent longtemps dormi dans les poussières d'un carton ou sous la terre d'un terrain.

Une foule considérable de visiteurs est venue, toute la semaine, et principalement dimanche et jeudi, défilé devant les appareils exposés, attendant ainsi l'intérêt porté, par la population, à cette manifestation d'un nouveau genre.

Parmi les appareils exposés, il en est de conception hardie tels l'*Hemphoptère*, de M. Lhorsignol, de Blida; le double biplan, de M. Bache; de scientifiques, tels l'*Hydro-monoplan*, de M. Félix Antoine, ou de classiques, tels les appareils de



HEMPHOPTÈRE DE H. LORSIGNOL

sont munis de quilles qui servent de patins à l'atterrissage. Sa disposition de plans en tandem lui assure une grande stabilité longitudinale et évite tout capotage.

La stabilité latérale est assurée, tels le « *Sommer* », le « *Farnam* », par des ailerons. Les manœuvres sont commandées par un volant mobile entoussé sans qui actionne à la fois les gouvernails de profondeur et latéral et la manœuvre des ailerons.

M. Labél, Félix de Pont, commandant de Préjélan, etc.

L'*Hemphoptère* de M. Lhorsignol attire particulièrement les regards par sa forme hardie et sa pose différente de celle des appareils existants jusqu'à ce jour.

Le double biplan en tandem de M. Bache, mécanicien breveté de 1^{re} classe de la marine, est très gracieux et léger. Complètement construit en acier en U, il est hydro-aéroplane. Ses flutours

l'*Hydro-monoplan* de M. Félix Antoine, un tonnelier de la maison Simian, est une véritable merveille de précision. Entièrement construit en groupier, il présente de nombreuses nouveautés, principalement un système d'empenage qui enlève toute possibilité de capotage.

Le siège de l'aviateur est placé dessous les ailes et abaisse ainsi considérablement le centre de gravité.

Le monoplan du jeune Labél, élève du Lycée, de 14 ans, est une réduction du monoplan Blériot à ailerons.

Très bon construit, il paraît néanmoins assez lourd.

L'appareil construit par M. Fernand Doussin est un monoplan d'une conception toute nouvelle.

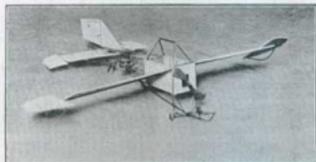
Les ailes ont un dièdre très prononcé et sont munies d'ailerons triangulaires très puissants qui assurent la stabilité longitudinale avec le concours d'une dérive et du gouvernail de direction.

Le train d'atterrissage est composé de béquilles élastiques supportant des roues.

Nous ne donnerons pas les détails des autres appareils qui sont construits plus grossièrement ou ne sont que des copies d'appareils existant à ce jour.

Nous citerons, néanmoins, pour mémoire, les monoplans de MM. de Préjélan, Cuvelier, le biplan de M. Félix de Pont, etc., etc.

Nous ne terminerons pas sans féliciter notre confrère *L'Algérie Sportive* pour son initiative et en particulier son directeur, M. Rouquet.



MONOPLAN LEBEL

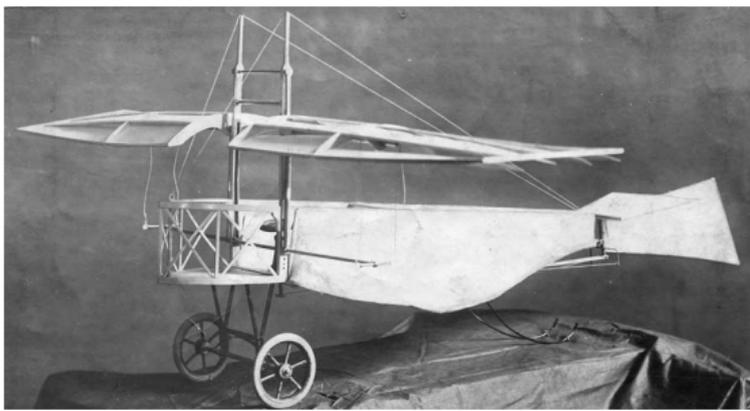


BIPLAN DE PONT

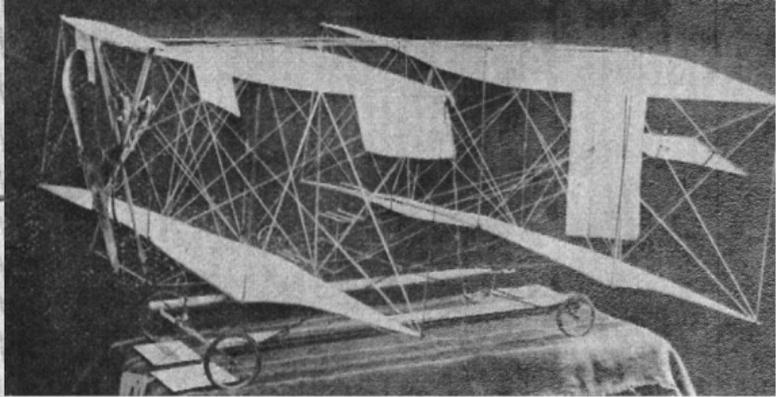
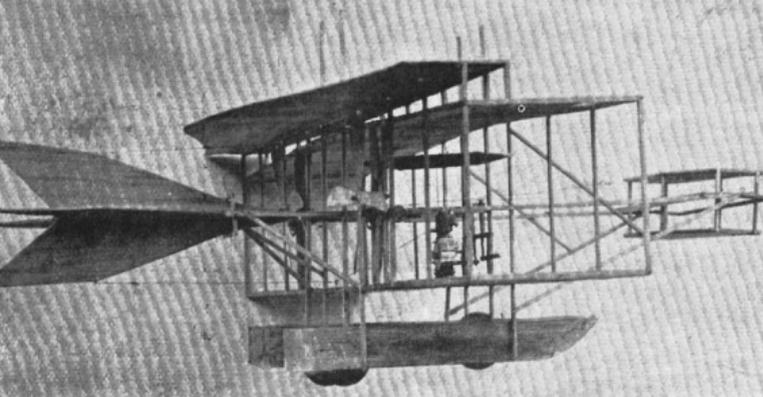
Le 11 décembre 1910, débute à Alger le Premier salon de l'aéronautique en Algérie au Musée municipal, rue de Constantine, organisé par le journal *L'Algérie sportive*.

Un concours de modèles réduits avait été lancé pour la circonstance et 24 concurrents y exposent leurs créations. Le premier vol motorisé en Afrique avait été effectué peu de temps auparavant, par André Métrot le 18 novembre 1910 sur l'hippodrome du Caroubier à Hussein-Dey.

Ci-dessous, l'*Hemphoptère* de Lhorsignol, de Blida, vainqueur du concours (Jean Salvano)

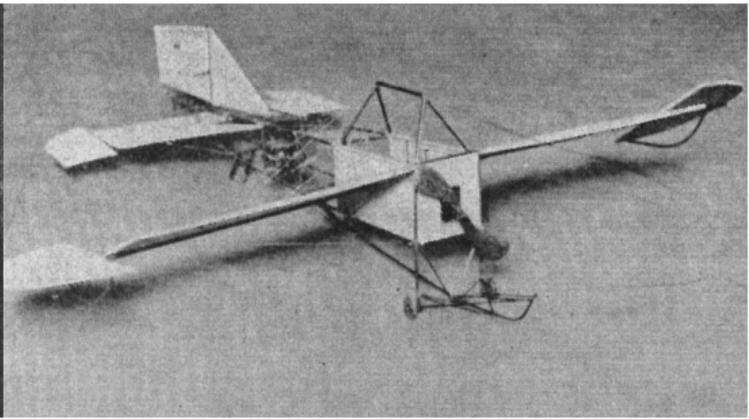
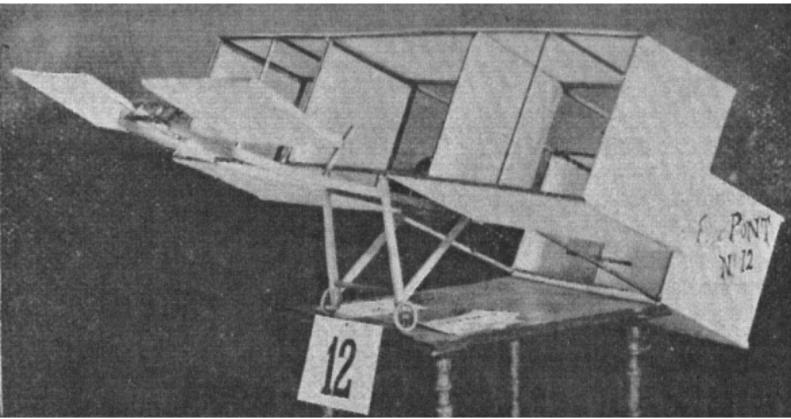


Platée Duval



Au Salon de 1910. En haut : L'*Hydroaéroplane* de Mouraret (qui, construit en dimensions réelles, a réussi un bond de 200 mètres à Boufarik le 23 octobre 1910) et le double-biplan en tandem de Blache.

En bas : Le biplan de Félix de Pont et le monoplan de Lebel, âgé de 14 ans (*L'Algérie sportive*)



En octobre 1937 – La section modéliste de l'Aéro-club Jean Mermoz créée à Hussein-Dey par Jacques Duchêne Marullaz (Anne-Lise Duchêne Marullaz)



En 1937 – Les modèles de l'Aéro-club Jean Mermoz à Hussein-Dey (Anne-Lise Duchêne Marullaz)





Jacques Duchêne Marullaz et les participants de l'Aéro-club Jean Mermoz au concours de Constantine le 20 novembre 1938
(Anne-Lise Duchêne Marullaz)

Suzanne Aupèle donne le baptême de l'air en *Phalène* aux vainqueurs du Concours des Groupes Laïques (Pierre Laffargue)



En 1937, le club sportif très important Les Groupes laïques d'études d'Alger, qui compte plus de 4 000 membres pratiquant tous les sports, convie les enfants des écoles à participer à un concours organisé « A la gloire de l'Aviation » avec plusieurs épreuves :

- Rédaction à rédiger en classe sur le sujet : L'aviation au service de l'humanité
- Dessin s'inspirant de la rédaction.
- Concours de maquettes fixes et de maquettes volantes.

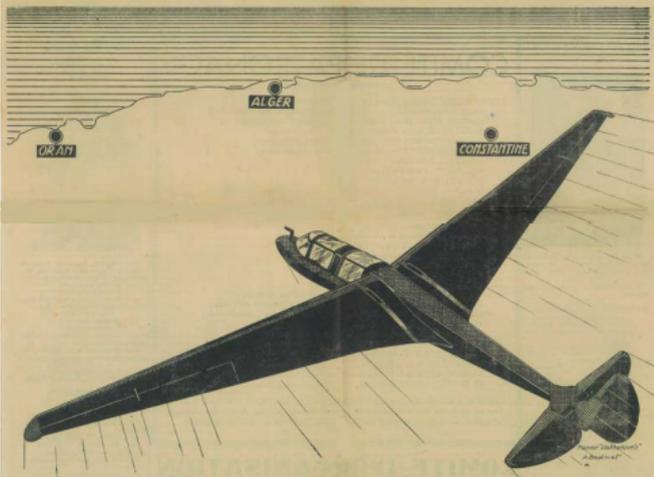
Tout au cours de l'année scolaire, les enfants sont conviés à des projections des films *Atlantique Sud* d'Air France et *Cinq jours en avion* d'Air Afrique et sont encadrés dans leurs établissements pour leur faciliter les premiers pas dans la construction des modèles. Le concours remporte un grand succès.

BULLETS MENSUELS
Administration - Rédaction
Avenue Dujean, ALGER
Téléph. 73.88 - C. P. 138-87
Au 1^{er} Mars 1937
Le Groupe Laïque est inscrit
n° 4757 au répertoire
4.775^{tes} adhésions

GROUPES LAÏQUES D'ÉTUDES D'ALGER

Ministère d'éducation et d'enseignement post-scolaire fondé en 1925 et reconnu d'utilité publique par décret du 27 fév 1938

Numéro spécial contenant :
LES RÈGLEMENTS, LISTES DES COMITÉS ET JURYS
de notre grand concours scolaire :



“ A LA GLOIRE DE L'AVIATION ”
Placé sous le haut patronage de :
M^r le MINISTRE de L'AIR,
M^r le GOUVERNEUR GÉNÉRAL de L'ALGERIE,
M^r LE RECTEUR de l'Académie d'Alger

Le 6 juin 1937 à Maison-Blanche – Les concurrents du Concours des Groupes Laïques (Pierre Laffargue)

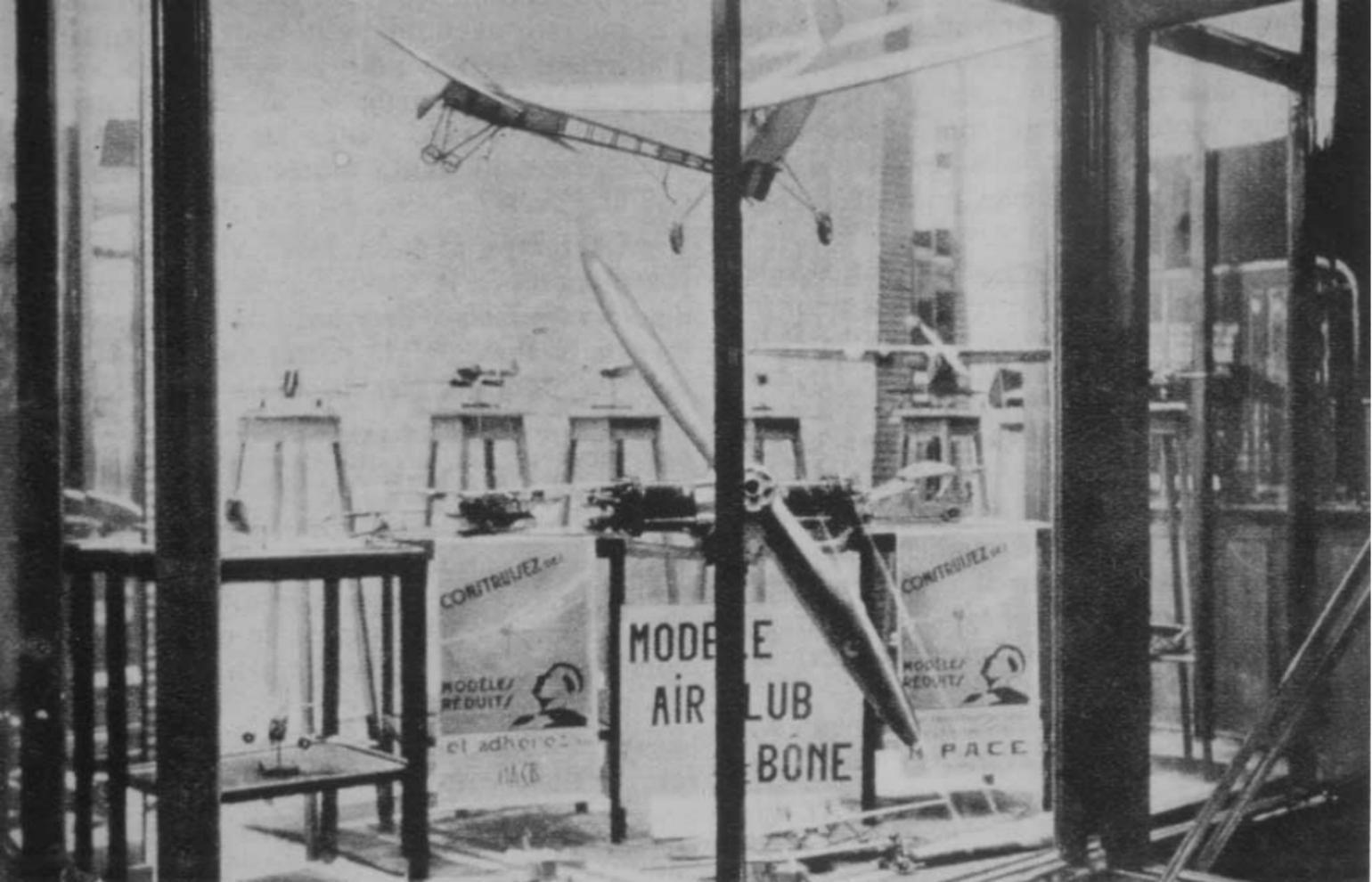


Le Concours des Groupes Laïques (Pierre Laffargue)



Le Concours des Groupes Laiques (Pierre Laffargue)





En 1937, la vitrine des Galeries de France à Bône, décorée par Philippe Pace, président du Modèle Air Club (Philippe Pace)

Une réalisation de Marcel Durand à Batna en 1937 (Marcel Durand)



Le challenge Tobler organisé à Constantine le 20 novembre 1938 (Jean Meyer)





Concours de modèles réduits à Oran le 11 novembre 1937 (Daniel Debauge)

A Mostaganem-Tigditt, le 26 décembre 1937 (Juliette Costa)



A Mostaganem-Tigditt, le 26 décembre 1937 (Alain Algudo)



A Mostaganem-Tigditt, le 26 décembre 1937 (Alain Algudo)



A Mostaganem-Tigditt, le 26 décembre 1937 – Le commandant Muller et un concurrent (Alain Algudo)





- Les modélistes à Arzew en 1938 (Alain Algudo)



Arzew en 1938* (Juliette Costa)

André Costa à Arzew en 1938 (Juliette Costa)



Roger Legall à Mascara en 1936 (Jean Mercier)



1937 - La salle aménagée par l'Aéro-club de Perrégaux pour les cours d'aéromodélisme aux écoliers (Daniel Debauge)



1937 – Le cours d'aéromodélisme de l'Aéro-club de Perrégaux (Daniel Debauge)



LE
50
CONCOURS DE MODELES RÉDUITS
ORGANISÉ PAR L'AÉRO CLUB POPULAIRE DE PERRÉGAUX
PARRAINÉ PAR LES CHOCOLATS TOBLER



A Perrégaux, concours
de modèles réduits le 30
avril 1939
(Daniel Debauge)

Gilbert Mercier et Pierre Siegel à Oran en 1940 (Jean Mercier)



1941, la salle de cours du Centre régional de technique aéronautique et modèles réduits au 103, Bd Carnot à Alger sous l'œil du Maréchal Pétain (Jean Mercier)



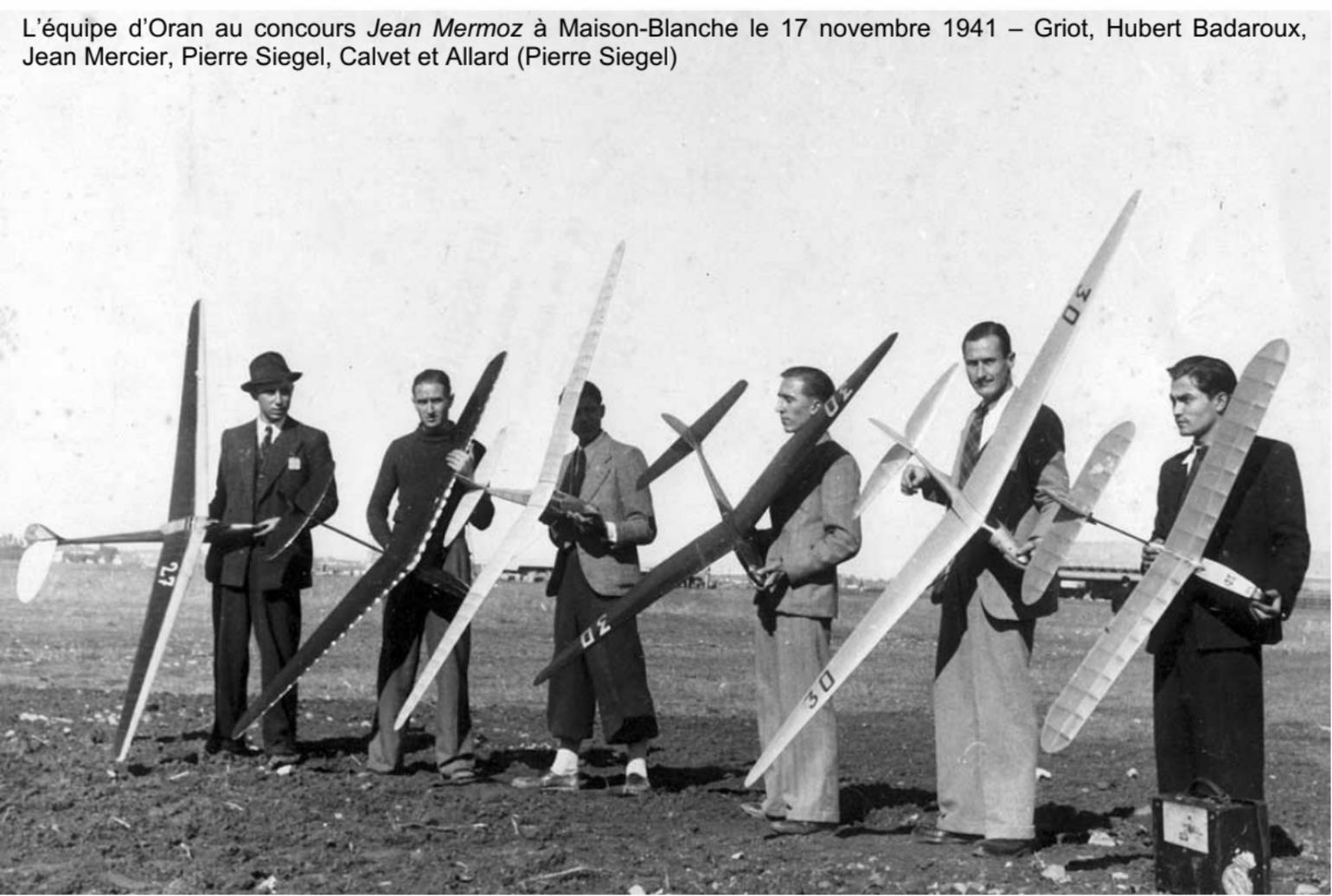


Novembre 1941, le général Vuillemin visite le Centre régional de technique aéronautique et modèles réduits au 103, Bd Carnot à Alger (Jean Mercier)

Le concours *Jean Mermoz* à Maison-Blanche le 17 novembre 1941 (Jean Mercier)



L'équipe d'Oran au concours *Jean Mermoz* à Maison-Blanche le 17 novembre 1941 – Griot, Hubert Badaroux, Jean Mercier, Pierre Siegel, Calvet et Allard (Pierre Siegel)



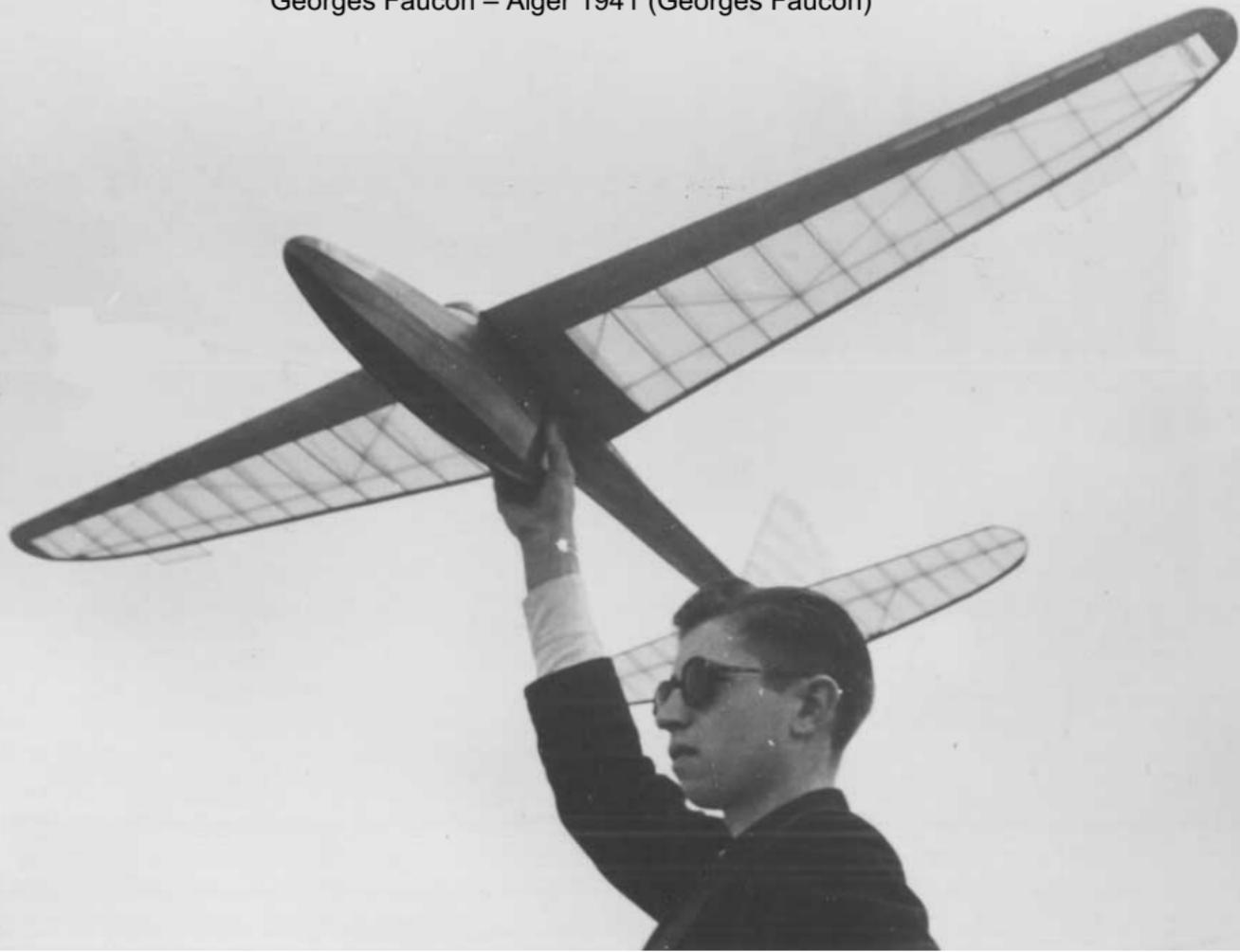
Le concours *Jean Mermoz* à Maison-Blanche le 17 novembre 1941 (Jean Mercier)



Début 1941, la section de modèles réduits de Maison-Carrée et son instructeur Lucien Pidell (Lucien Pidell)



Georges Faucon – Alger 1941 (Georges Faucon)



Aux Grands-Vents, à Dely-Ibrahim en 1942 (Pierre Llopis)



A Dely-Ibrahim en 1942 (Jean Mercier)



Modèle Air-Club de Constantine

N° Groupe « Jean MERMOZ »

MEMBRE

Secrétaire

M

Paul Fainso

Constantine, le *2 Mai* 1941

LE PRÉSIDENT,

LE SECRÉTAIRE,

ATTALI, IMP.

Fainso

A Bougie en 1942
(Jean de la Jonquière)



Lancer au sandow à Mascara en 1941 (Jean Mercier)



Le chef-pilote Maxime Lamort à Mostaganem en 1943 (Juliette Costa)

