

Ami(e) Internaute,

Ce soixante-et-onzième diaporama concerne les Ateliers industriels de l'Air (AIA) de Maison-Blanche et de Blida.

Faites le circuler sans restriction !

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

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

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



Ateliers Industriels de l'Air

AIA d'Alger – AIAL



(Jean Delmas)

En 1938, devant la menace de guerre et avec l'importance de l'aviation militaire en AFN, il devient nécessaire de disposer d'un Atelier de révision de matériel aéronautique. L'ARMA de Maison-Blanche est alors créé, l'hiver 1938-39, par le général Suffrin-Hebert, avec Léon Adida, qui rassemble une poignée d'hommes dans les quatre pièces de la ferme Munch pour défricher les vignes et édifier la première usine aéronautique de l'Union Française. L'AIA, qui succède à l'ARMA, est un établissement d'Etat spécialisé dans les réparations d'avions, de moteurs et d'équipements et également le remontage d'avions. Il dépend de la Direction technique industrielle de l'aéronautique (DTIA qui deviendra Armement) et il est rattaché au Secrétariat d'Etat à l'Air.

Le colonel Jacques Martin arrive en 1940 comme directeur et continue la construction de l'AIA de Maison-Blanche avec augmentation des effectifs et décentralisation de quelques ateliers vers Rouïba, l'Alma et Boufarik. Le travail porte alors sur les Potez 540, Morane-Saulnier 406 et Hanriot 432.

La défaite arrête les activités productrices et, le 24 juin 1940, Jacques Martin déclare devant l'ensemble du personnel : "... Si l'AIA était un bâtiment mobile ou flottant, nous partirions pour continuer le combat sous d'autres cieux...". La préoccupation est alors de conserver le Centre d'apprentissage, de déjouer les commissions d'armistice et d'améliorer l'outil de travail par des imputations illégales de machines et de matières premières, tout en assurant, au ralenti, les révisions des quelques avions autorisés à voler par la commission d'armistice ou la transformation des Potez 540 en avions sanitaires.



L'AIA de Maison-Blanche avant le



(Marius Mandavialle)



L'AIA de Maison-Blanche avant le Débarquement

(Jean Delmas)

La reprise

Le soucis de conserver en état l'outil de travail permet à l'AIA de reprendre l'activité sur des avions d'arme dès le débarquement (LeO 45, Bloch 150, Potez 63, D 520).

1943 est marquée par un développement spectaculaire de l'AIA, et de ses annexes de Boufarik et Blida, mobilisé comme *UM 144*. Les Alliés trouvant un outil bien adapté, augmentent l'effectif par des cadres américains et des prisonniers italiens, yougoslaves et allemands, auxquels s'ajoute une importante main-d'oeuvre locale recrutée notamment en Kabylie et parmi les prisonniers politiques venant d'être libérés.

L'activité devient intense au profit du remontage des avions neufs arrivés en caisses et de l'entretien et la remise en état des avions en opération (P-38, P-39, *Spitfire*). En mars 1946, depuis le Débarquement, les AIA d'Algérie, avec 6 000 employés, ont révisé 3 000 avions et 7 000 moteurs.

La soufflerie de René Hirsch

Dans un bâtiment isolé de Maison-Blanche se tient la soufflerie de l'ingénieur batnéen René Hirsch, la seule d'Afrique du Nord, créée en 1943 et inaugurée le 7 février 1944. Actionnée par un moteur Hispano-Suiza de 860 ch, elle atteint 102 m/s dans la veine guidée de 1,80 x 2,2 m et permet de juger les réactions des maquettes sur six composants. Avec cette soufflerie, René Hirsch poursuit ses études entreprises avant-guerre sur un système d'absorption de rafales qui sera mis en oeuvre par la suite sur le bimoteur H 100 de sa conception.



André Chartry, par André Costa (Juliette Costa)



André Bassoleil (Pierre Llopis)

Organisation (voir *Les AIA*, par COMAERO)

Les AIA dépendent de la Direction technique et industrielle de l'Aéronautique (DTIA, devenue DTCA).

De fin 1943 à 1945, l'ICA Gilbert Jerrold remplace l'ICA Jacques Martin devenu directeur des AIA d'AFN (Mers-el-Kebir, Rabat, Meknès Marrakech).

L'ICA André Chartry (devient directeur de l'AIA d'Alger, assisté de Durney et André Bassoleil. Il décède prématurément en 1955.

1955-1956 : Intérim assuré par l'ICA Paul Faisandier

1956-1957 : ICA Jean Duc

1957-1961 : ICA Michel Wartelle

1962-1963 : ICA, puis IGA, Jean Quenin

L'encadrement opérationnel est assuré au départ par des ingénieurs civils métropolitains progressivement remplacés, dans leur grande majorité, par des personnels civils locaux puis par de jeunes ingénieurs militaires de l'Armement.

(IA : Ingénieur de l'Air - ICA : Ingénieur en chef de l'Air - IGA : Ingénieur général de l'Air - IPA : Ingénieur principal de l'Air - IPTA : Ingénieur principal des Travaux de l'Air - ITA : Ingénieur des Travaux de l'Air).

En 1957, le directeur s'appuie sur :

- Un ingénieur (ICA Wicker puis IPA Esmenjaud), sous-directeur technique, qui lui-même avait un adjoint opérationnel (IPTA Blain) et plusieurs collaborateurs responsables d'activités : chefs de Département, d'Organe ou d'Atelier (unité opérationnelle de base, ainsi désignée, comprenait un chef, un bureau de préparation du travail, un magasin de transit et un ou plusieurs ateliers) :

a) Activités Avions et Hélicoptères

- DC-3 et chaudronnerie (Driancourt)

- *Kingcobra*, *Mistral* et *Aquilon* puis T-6, T-28 et *Skyraider* (Gosselin)

- T-6 et *Languedoc* (ITA Foucher, puis ITA Durbec)

- Hélicoptères américains (ITA Giacometto, assisté du chef de la préparation ITA Raymond, puis ITA Foucher)

- *Alouette II* et piste hélicoptère (ITA Foucher) ; activité regroupée avec la précédente en 1959

Les activités ci-dessus étaient directement supervisées par l'adjoint au sous-directeur technique ; elles seront regroupées dans un même département Avions-Hélicoptères fin 1961, sous le commandement de l'ITA Foucher, remplacé par l'ITA Durbec en juillet 1962.



Comaero

État-major AIAL en 1959

De gauche à droite : MM. Blain, Giacometto, Bénichou, Bresson, Foucher, Durbec, Issartel, Esmenjaud, Puchrano. - Au micro : le directeur, Michel Wartelle

Suite ...

Piper L-21 de l'ALAT devant l'atelier de peinture



(Jean Delmas)



Nord 1203 *Norécrin* n° 198, avion de liaison de l'ALAT

... Suite

- b) Activité Moteurs, y compris les bancs d'essai des moteurs, (IA Bénichou, puis ITA Giacometto, puis IA Cuny, puis IA Monnot, puis ITA Serrano)
- c) Activité Equipements (Poli)
- d) Un organe hélice (IA Cuny, puis ITA Sintès)
- e) Activité Fabrications (Multeau, remplacé par l'ITA Chavy en 1962)
- f) Activité Piste avions (Fiot responsable de l'entretien courant des avions pendant la période d'essais en vol et des avions servant à l'entraînement du personnel navigant de l'établissement).
- g) Activité *Alouette* II et Piste hélicoptères (ITA Foucher).
Chacune des unités ci-dessus dispose de son propre bureau d'études et des méthodes ainsi que d'une petite équipe responsable de la logistique. Chacune adresse au sous-directeur technique (qui assurait l'intérim du directeur) la liste des pièces de rechange dont elle prévoit la nécessité d'approvisionnement pour l'année à venir. Les listes sont regroupées et filtrées par un groupe d'une dizaine de personnes dont le chef, Guillemint, est rattaché au sous-directeur technique. Les listes sont ensuite expédiées au SMPA qui commande les pièces aux constructeurs ou à des revendeurs.
- Un chef du contrôle technique (IPTA Issartel) qui supervise les personnels chargés du contrôle technique, y compris le personnel navigant chargé principalement de la réception des matériels après intervention. Le chef du personnel navigant (Réale), assisté des pilotes capitaine Rols et adjudant-chef L'Epée pour les avions, et capitaine de Vove (qui succédera à Réale l'été 1962) pour les hélicoptères, est sous la tutelle du CEV de Brétigny.
- Un sous-directeur administratif - gestion du personnel, comptabilité, finances (colonel Bresson, succédant au capitaine Marendon, assisté de Rioual). Le chef des achats, Chaise, assisté de Massé, lui est rattaché. Chaise est chargé de l'approvisionnement matières et des objets non spécifiquement aéronautiques et supervise aussi les magasins (Palaccio) et le service de la recette (matériels arrivant à l'AIA).
- Un chef des Moyens généraux
- Un responsable de la Sécurité (Véziat).
- Une petite équipe d'assistance sociale (Melle Coffigny).

Pendant 25 années, l'AIA a rassemblé et formé une phalange de spécialistes de valeur, prouvant que la technique la plus poussée pouvait prendre place en Algérie. Une grande partie du personnel venait de l'Ecole nationale professionnelle de l'Air de Cap-Matfou.



Installations (voir Les AIA, par COMAERO)

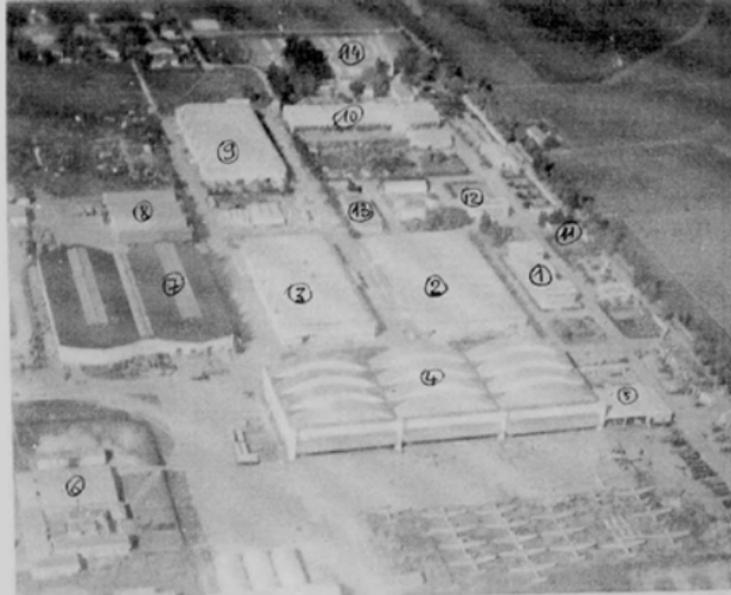
En 1962, les surfaces couvertes représentent 74 000 m²

Elles comprennent :

- Le hall de Montage des avions : 12 000 m²
- Le hangar hélicoptères (quelques milliers de mètres carrés couverts, à quoi s'ajoutait la zone contiguë réservée aux essais)
- L'atelier Moteurs, qui a fait l'objet d'une étude poussée d'organisation, et les bancs d'essai des pompes : 9 000 m²
- Le bâtiment Equipements (y compris 500 m² réservés aux services techniques et d'approvisionnement) : 2 500 m²
- L'atelier Eléments d'avions : 9 000 m²
- L'atelier Menuiserie (pour la fabrication du Stampe SV4 et l'entretien d'avions en bois) : 9 000 m²
- L'atelier Machines-outils : 10 000 m²
- l'atelier de Peinture installé sur une nappe d'eau en perpétuelle circulation absorbant les vapeurs de peinture refoulées au sol par des ventilateurs, et surnommé l'atelier *lacustre*
- Le bâtiment Direction et Administration : 2 500 m²
- Le bâtiment Entretien : 1 500 m²
- Le bâtiment Moyens généraux et achats : 2 000 m²
- Les Magasins
- La Cantine et le Mess
- Le hall de Piste, situé en bordure nord de l'aérodrome, abrite les appareils arrivant en réparation ou en sortant : 5 000 m²

Les bancs d'essai des moteurs à pistons est situés sur l'aérodrome en dehors de l'usine. Ils est en plein air et le niveau de bruit de 120 db lors du plein régime des PW 1830 nécessite le port de casque par les opérateurs.

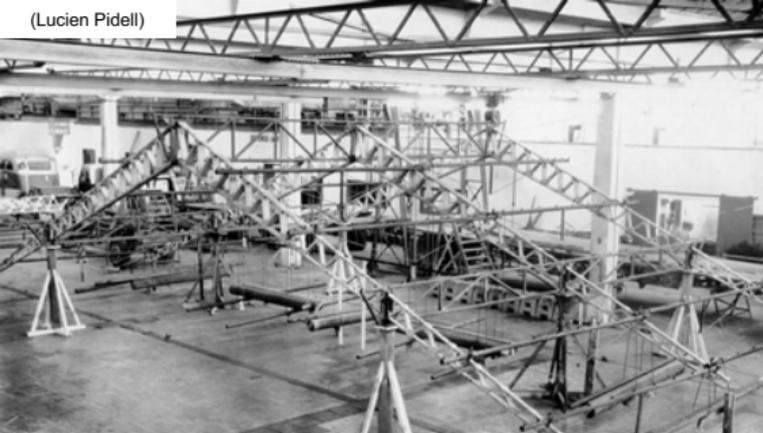
Les bancs d'essai des réacteurs sont situés à Oued-Barek, à une vingtaine de kilomètres au sud, dans les premiers contreforts de l'Atlas, dans un bâtiment très moderne. Ils sont implantés en terrain accidenté afin d'éviter les nuisances de bruit.



Affectation des bâtiments de l'AIAL

- 1 : direction et administration générale
- 2 : bâtiment B moteurs
- 3 : au premier étage, atelier équipements, bureau d'études et préparation ; au rez de chaussée, atelier de chaudronnerie et traitement thermique
- 4 : hall avions
- 5 : atelier d'entretien général et garage véhicules
- 6 : cantine, cuisines et salle à manger
- 7 : magasin général dit « hangar tonneau »
- 8 : menuiserie
- 9 : bâtiment A', fabrications
- 10 : fonderie
- 11 : infirmerie et sécurité
- 12 : énergie
- 13 : peinture
- 14 : logement de personnels et brigade de la gendarmerie de l'air

(Lucien Pidell)



En 1947, récupération des longerons de *Wellington* pour monter des charpentes d'écoles. La faible charge de travail contraint à des travaux autres qu'aéronautiques (tables et lits d'hôpitaux, sertisseurs, pétrins, empennages d'obus...) et à l'entretien et la révision des DC-3 civils.



(Lucien Pidell)

LeO 45

En 1946, l'usine aéronautique Renault de Boufarik, nationalisée, est affectée à l'AIA. La charge de travail ralentit avec la fin de la guerre, une chaîne DC-3 est mis en service mais un complément d'activité est nécessaire. Cela amène les AIA à prendre en charge la modification des LeO 45. En 1942, une cinquantaine de LeO 45, rescapés de la Bataille de France, étaient regroupés à l'Ecole des équipages de Marrakech mais, en décembre 1944, le manque de moteurs Gnome et Rhône 14N en arrête l'utilisation. En février 1946, quarante-cinq de ces avions sont transférés en vol à Maison-Blanche pour les transformer en LeO 453, avions de transport rapide équipés de moteurs Pratt et Whitney R1830. D'autres modifications sont appliquées à la cellule, au système de rentrée du train, à l'installation électrique et radio, à l'instrumentation, au chauffage de la cabine et au circuit de carburant. Le premier avion modifié vole le 28 février 1947 aux mains du capitaine Surier.

Construction d'un épéron de stabilisation sur un LeO 45



(Lucien Pidell)



Stampé

SV4.B

Construit en série
DAR
A.I.A. N°1 d'ALGER. MAISON-BLANCHE.



*le plus maniable
& plus sûr
pour l'École et le Sport*

Stampé

Dans le cadre du plan tracé par le gouvernement en 1944 pour faire renaître l'aviation française, le Stampé SV4 paraît le mieux placé de tous les avions légers en permettant l'école de début, le perfectionnement et la voltige, tandis que sa construction en bois, à une époque où les alliages sont rares, ne peut que favoriser ce choix. La construction d'une série de 700 à Satrouville est insuffisante et l'AIA de Maison-Blanche est chargé d'une série de 150 exemplaires à partir du numéro 1 000. L'atelier est dirigé par Liétard, avec Lucien Pidell comme chef du bureau d'étude. Le premier Stampé (F-BDKD) sorti de la chaîne vole en mai 1947, piloté par Fernand Réale (Pierre Rols et également pilote d'essai). Ces avions, les premiers avions construits en série sur le sol africain, utilisent du frêne local et seront livrés en Algérie et en métropole. Soixante avion sont terminés fin 1947 et le 150ème et dernier Stampé (F-BDKX) sortira en 1950.

NOTICE TECHNIQUE

VOILURE

De construction mixte, bois et métal, la voilure du "Stampé S.V. à B" est de formule biplane à ailes inférieures décalées vers l'arrière. La structure des plans est constituée par deux longrons-calcans supportant les nervures du type en treillis. Le bord d'attaque est en contreplaque et l'ensemble des ailes est recouvert de toile. Elles sont reliées par des haubans et des entretoises métalliques. Les ferrures d'encastrement des ailes et d'attache des mâts et haubans sont en acier. Les ailerons en bois, du type compensé, occupent les extrémités des bords de fuite des ailes supérieure et inférieure.

Des lames faiblement en acier constituent le haubanage. La stabilité de route est favorisée par une flèche de 9°. Un dièdre de 2°30' pour les ailes supérieures et de 3°30' pour les ailes inférieures augmente la stabilité latérale.

FUSELAGE

Le fuselage, de forme ovale, mesurant 0 m. 72 de large et 1 m. 03 de haut, est de construction mixte, ainsi que la charpente. Long-rone, montants et diagonales sont en bois. Toutes les ferrures d'assemblage et de fixation sont en acier ou en dural. Des tubes d'acier constituent les entretoises aux attaches des ailes. L'ensemble du fuselage est recouvert de toile, aussi bien les surfaces du profilage en contreplaque que les parties de pure structure en lattes de spruce fixées sur des cadres.

GOUVERNES

Ils sont réalisés entièrement en bois. Le gouvernail de profondeur est compensé aérodynamiquement et muni d'un volet de réglage. L'empennage vertical comporte une dérive et un gouvernail de direction compensé.

ATERRISSSEUR

Le train d'atterrissage à roues indépendantes équipées de pneus ballons à une vole de 1 m. 53. Des blocs en caoutchouc travaillant à la compression constituent la précision des manoeuvres au sol. La bécquille est constituée par une roulette de queue orientable et auto-stable munie d'un amortisseur du type à ressorts et à frotteurs en bronze.

GRUPE MOTO-PROPULSEUR

Le moteur est un Renault 110 CV. à Cylindres en ligne, inversés, à refroidissement par air corraiment assuré à tous les regimes grâce au capot du type standard. Son support au fuselage est en tubes d'acier soudés. Quatre blocs en caoutchouc dur réalisés sa suspension en amortissant les vibrations. Deux pompes assurent l'alimentation intégrale en essence, en vol normal et en vol sur le dos. Le réservoir, contenant 50 litres de carburant, est installé dans le plan central. Un réservoir, de lubrifiant, d'une capacité de 6 litres, est logé sur le côté gauche du fuselage. Toutes les tuyauteries sont flexibles. L'échappement s'effectue par un collecteur de longueur réduite. Le moteur actionne une hélice bipale en bois; le nez est orné d'un cône de profilage. L'adaptation d'une hélice à pas variable peut éventuellement permettre de hautes performances.

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Envergure maximum, 8 m. 80	Surface totale au repos, 19 m ² 006
Longueur totale en ligne de vol, 6 m. 75	Poids à vide, 495 kgs.
Hauteur totale au repos, 2 m. 45	Carburant et lubrifiant, 76 kgs.
	Poids total maximum, 761 kgs.

PERFORMANCES. - (Au poids total maximum)

Longueur de roulement au décollage 100 mètres.
Vitesse maximum au sol, 200 km. h.
Altitude d'utilisation, 1000 à 2.000 m.
Temps de montée à 1.000 m. 3' 4".
Vitesse de croisière 170 km. h.
Plafond pratique, 5200 mètres.
Autonomie et rayon d'action, 3 h. 20 et 570 km.
Vitesse d'atterrissage, 70 km. h.
Longueur de roulement à l'atterrissage, 70 mètres.

CONDITIONS DE VENTE

Cellule complète	440.000 Frs.
Moteur	240.000
Avion complet	700.000 Frs.

POSSIBILITES DE LOCATION DE MOTEURS REVISES

Lucien Pidell, né à Sétif en 1916, élève de l'Ecole spéciale de travaux aéronautiques - Elève-pilote sur Caudron C-59

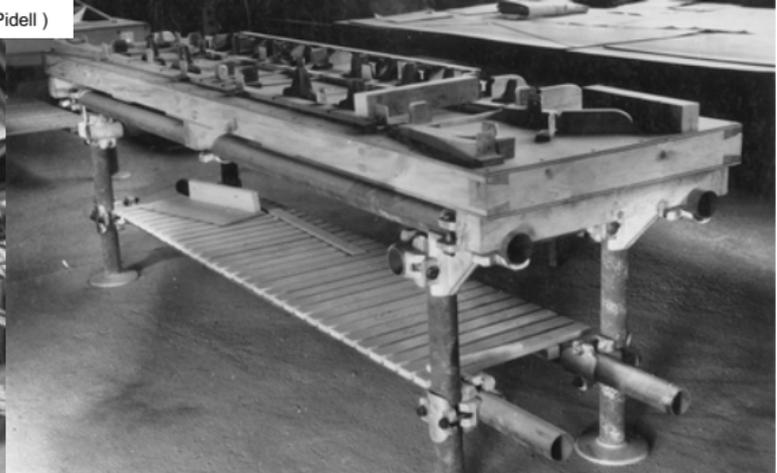


(Lucien Pidell)

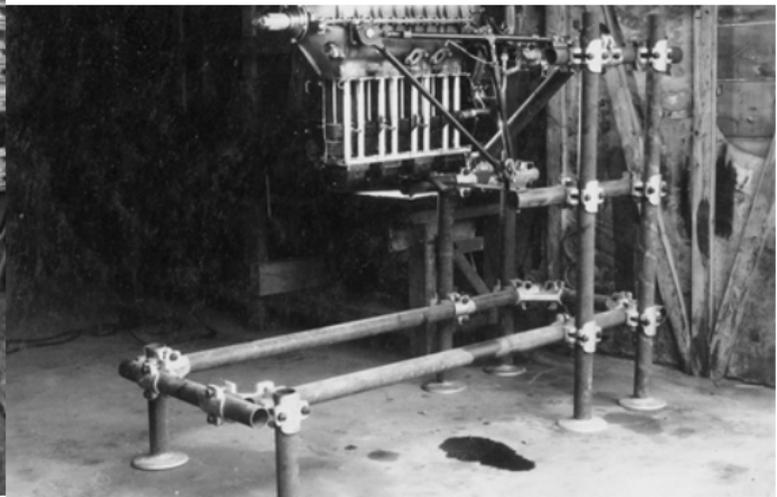
(Lucien Pidell)



Novembre 1945 – Stockage du bois



Novembre 1945 – Outillage spécifique pour la fabrication des Stampe, conçu et réalisé par Lucien Pidell





Août 1946 – Le Comité mixte à la production (CMP) – Autour d'André Chatry et sa secrétaire, Mme Hanoun, se trouvent Bardet, chef de l'atelier Mécanique, l'ingénieur Lucien Pidell et le capitaine Surier, responsable des ateliers Montage et Entretien des avions. Le CMP, mis au pont par André Chatry, réunit trimestriellement des représentants de la direction et du personnel. Il permet d'amener tous les perfectionnements nécessaires à la bonne marche de l'usine. Il favorise également la promotion interne et entretient une bonne ambiance dans tous les ateliers. En particulier, il attribue des primes pour les suggestions d'ordre industriel, technique ou administratif (une centaine par an).

1945-1946
C-M-P
A-I-A N°1

L'AIA de Maison-Blanche en 1943



(IWM)

(Reginald Jouhaud)

Bureau d'étude – Mai 1946



(Lucien Pidell)

Atelier Instruments de bord



(Yvon Lorenzo)



Stampe belge saisi et reconditionné par l'AIA en 1943



(Pierre Caratero)

Le personnel



Les contrôleurs

(Pierre Llopis)



La dernière équipe – 29 juin 1963



Bell G3 devant le hall de montage



(Yvon Lorenzo)

La guerre d'Algérie

Avec le conflit algérien, l'activité redevient considérable. De 1955 à 1957, 120 *Vampire*, *Mistral* et *Aquilon* et 100 C-47 *Dakota* sont révisés. La cadence de révision des T-6 est de deux par semaine. Plus de 1 000 moteurs Pratt et Whitney 1830 et 150 réacteurs *Nene* sont révisés, auxquels s'ajoutent les Renault 4PO et 6Q, puis les turbine *Artouste II* des *Alouette*.

L'AIA équipe les T-6 et les T-28 de pylônes anti-crash.

Les révisions, réparations et entretiens concernant aussi les engins cible, les simulateurs de vol et les équipements de bord (7 000 par an).

Les premiers Westland et Sikorsky H-19 arrivent en 1955 pour des réparations de tôles, puis pour des interventions plus importantes, rejoints peu après par les Sikorsky H-34 et HSS arrivés en caisses et remontés par l'AIA. Des Américains sont présents qui assistent aux opérations de remontage, de réparation et d'entretien.

Les Vertol H-21 neufs de l'ALAT passent par l'AIA après leur arrivée sur le porte-avions *Dixmude* dans le port d'Alger, ils y sont reçus également après avoir été accidentés.

En 1959, la société Hélicservice s'installe à Maison-Blanche pour l'entretien régulier des H-21, en profitant d'une aide considérable de l'AIA en moyens matériels et en personnel.

Sikorsky H-19 devant l'atelier de peinture



(Jean Delmas)



(Jean Delmas)



H-19, de l'ALAT et de l'armée de l'Air, et H-34 dans le hall de montage

Sikorsky H-34



(Jean Delmas)

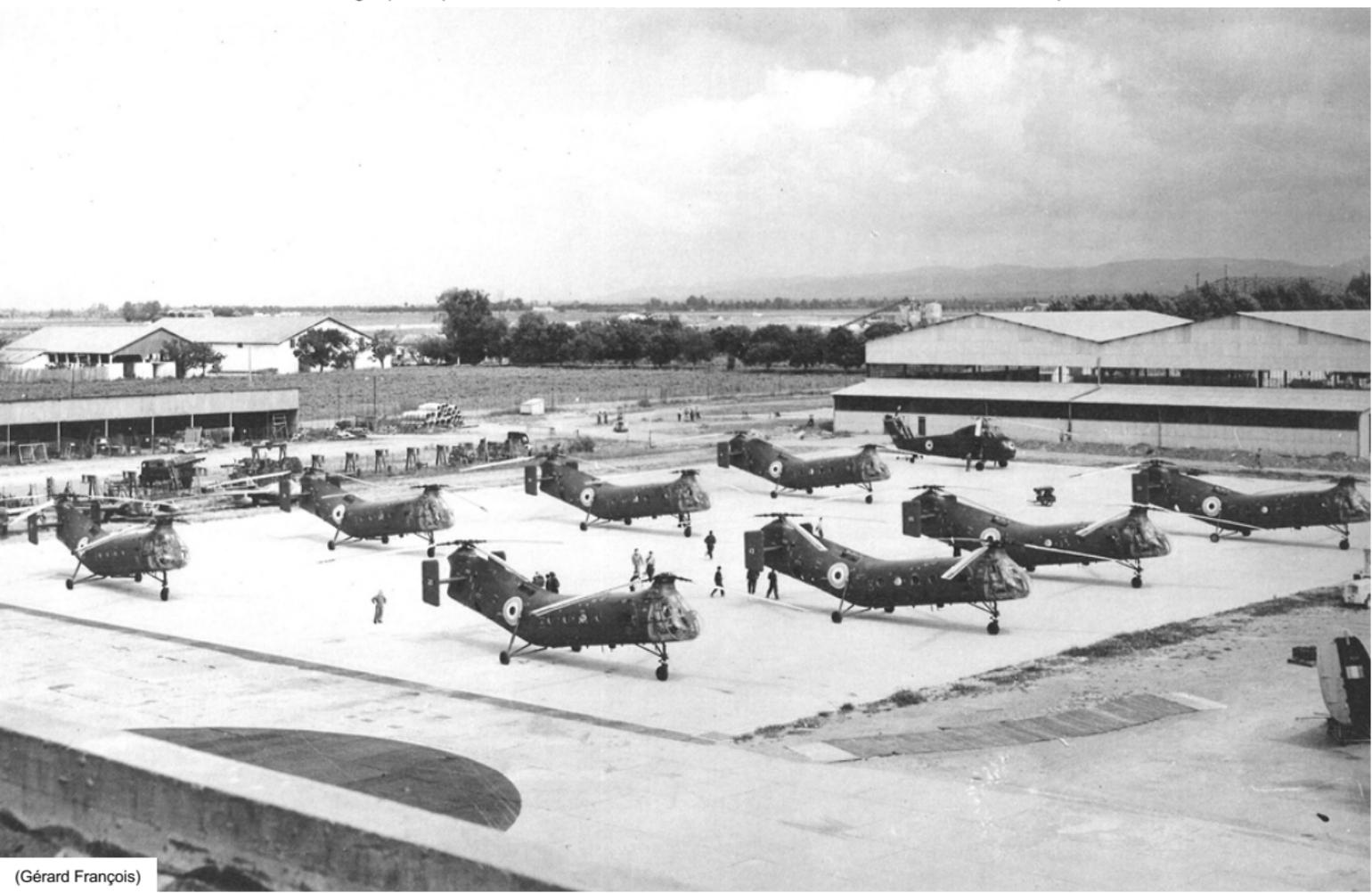


(Jean Delmas)



Sikorsky H-19 et H-34 de l'armée de l'Air et de l'ALAT et HSS de l'Aéronautique Navale dans le hall d'assemblage

Les Vertol H-21 arrivés à Alger par le porte-avions *Dixmude* en 1959 et mis en conformité selon les besoins opérationnels de l'ALAT



(Jean Delmas)



Essai d'un Vertol H-21

Un convoi est formé à Sétif, au GH 2, avec des aéronefs accidentés ou en révision. Il passe les Portes-de-Fer et arrive à Maison-Blanche pour l'AIA



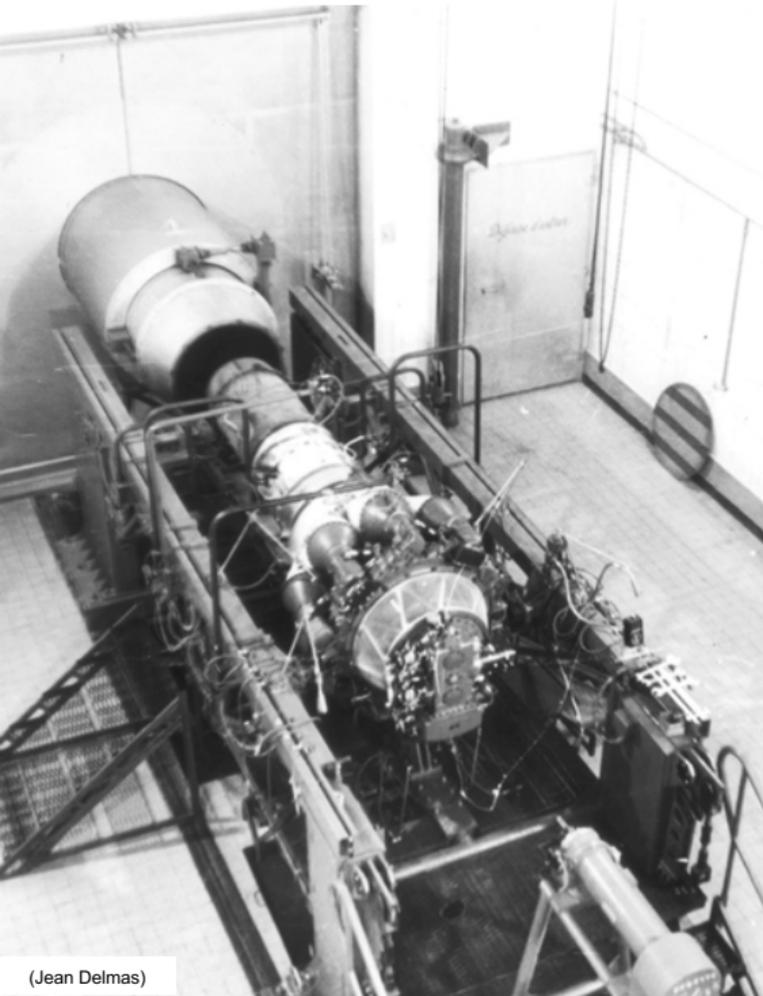
(Pierre Tabart)



(Pierre Tabart)



Banc d'essai des réacteurs *Nene* à Oued-Barek



(Jean Delmas)



(Yvon Lorenzo)

Mistral et, ci-dessous, *Vampire* de l'EC 2/17 en cours de révision



(Jean Delmas)

Sortie plongée sous-marine



(Pierre Caratero)



(Yvon Lorenzo)

Le directeur félicite l'équipe de foot-ball

Le CSAIA

Les membres de l'AIA et leurs familles sont rassemblés dans le Comité sportif de l'AIA qui est très actif dans toutes les disciplines, de l'haltérophilie à l'automobile avec, bien sûr, le football et le rugby. Ils pratiquent, au sein des Aéro-clubs de l'AIA et de Blida, le vol à moteur, le vol à voile et l'aéromodélisme. Les employés, logés au Camp Nord (construit par la RAF, utilisé ensuite par l'armée de l'Air et remis à l'AIA en janvier 1950), à la cité *Castor* de Rouïba et à Maison-Carrée, se sont également impliqués dans la construction coopérative de l'*Aéro-Habitat*, bel immeuble du boulevard du Télemly à Alger.

Par ailleurs, *l'Echo de l'AIA* (de Maison-Blanche), bulletin périodique dont le premier numéro est sorti en 1946, rend compte des activités sportives, des visites de personnalités, des évolutions des grilles de rémunération, etc. L'AIA de Blida a aussi sa publication, intitulée *Le Trait d'Union*.

L'*Aéro-habitat*, boulevard du Télemly



AIA de Blida – AIBL

À l'origine, l'établissement, sur l'aérodrome de Blida, était le Parc 93 de l'armée de l'Air. En 1943, il est mis à la disposition de la RAF, sous la dénomination de *French Project* pour la réparation et la révision des *Spitfire* et des *Hurricane* en sortant trois avions par jour. Le directeur est le commandant Massie. Les personnels est composés de militaires de la RAF, sous les ordres d'un *squadron leader*, de mécaniciens de l'armée de l'Air française très qualifiés, et d'ouvriers sans qualification. Le futur ingénieur général Robert Munnich, alors lieutenant mécanicien, est adjoint au capitaine chef des ateliers. Préfiguration de l'AIA, cet ensemble comprend un département Cellules, un département Moteurs et un atelier de Mécanique générale. Le Parc 93 est transformé en AIA en 1946.



(Viviane Mayor)

1943 – Un groupe de techniciens français, américains et anglais

1943 – Arrivée du personnel



(Viviane Mayor)
(Henri Riotte)

1948 – Personnel de l'AIA de Blida



(Viviane Mayor)



1949 – Une autorité visite l'AIA de Blida



1950 – Départ pour des examens de qualification à Clermont-Ferrand



Organisation (voir Les AIA, par COMAERO)

Directeur : IPTA Flobert Allard (successeur du LCI Maurel) - Assistant : Cne Derue - Sous-directeur technique : Chouleur, adjoint : ITA Bruère - Bureau d'étude : Drillon - Chef du contrôle : ITA Astorg - Sous-directeur administratif : Coignard - Chef du personnel : Martinez - Chef de la sécurité : Bidorf. Les pilotes d'essai sont le Cne Rivault et l'AC Monimart.

L'activité s'exerce dans deux ateliers principaux dirigés par Clerc :

- Atelier Avions, complété par une section Préparation pour le vol, commandée par Demarre, et une unité Essais en vol

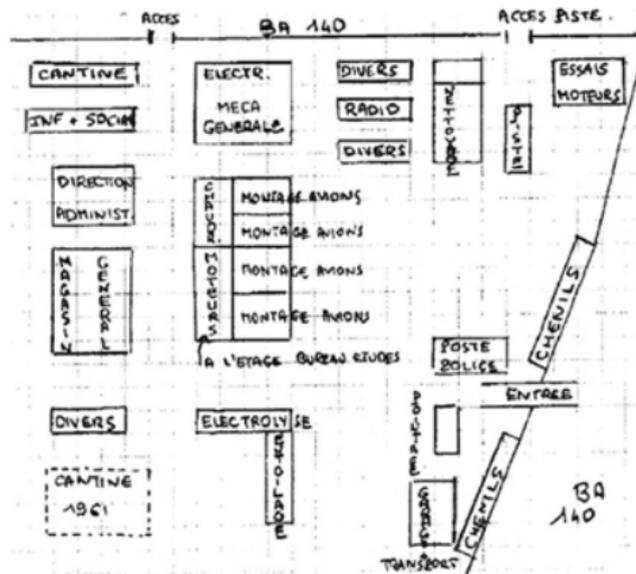
- Atelier Moteurs - 12S/T, BMW, Potez 4D/6D (Porcedo)

Ateliers satellites : Hydraulique - Electricité-radio - Bourrellerie entoilage - Chaudronnerie - Traitement de surface, électrolyse (Parra) - Peinture - Machines-outils.

L'AIA de Blida opère sur les Ju 52, Les SIPA 121, les *Broussard*, les Nord 1000, les NC 701/702, les MD 312/315 et assemble les L-18, L-19 et L-21. Effectif : environ 600 personnes qui travaillent 45 heures par semaine.



Vue aérienne AIBL (SHD, DAA)





4 décembre 1955 – Fête de l'Union sportive de l'AIA de Blida – Clerc, Cne Derue, Charles Beaujard (maire de Blida), Paul Ricci, Flobert Allard et Madame Allard

(Jean-Claude Martinez)



Mai 1958 à l'AIA de Blida – Tout le monde y croit



(Henri Riotte)



(Jean Delmas)

SIPA 111A
Piper L-18



Morane-Saulnier 733
Cessna L-19

(Jean Delmas)



Dernière diapositive