

LE VOL A VOILE EN ALGERIE (1862-1962)



Charles RUDEL
Pierre JARRIGE

Déjà paru :

- L'AVIATION LEGERE EN ALGERIE (1909-1939)

Grand Prix Littéraire "35 ans déjà"

En préparation :

- HISTOIRE DE L'AVIATION EN ALGERIE (1909-1939)

- HISTOIRE DE L'AVIATION EN ALGERIE (1945-1962)

- LA GUERRE AERIENNE EN ALGERIE (1939-1945)



**Auto-Edition
Pierre JARRIGE
Saint-Ferréol
31250 REVEL**

Tél 05 61 83 40 47

Fax 05 62 18 94 46

Email pierre-jarrige @ wanadoo.fr

ISBN 2-9506620-1-3

AVIA

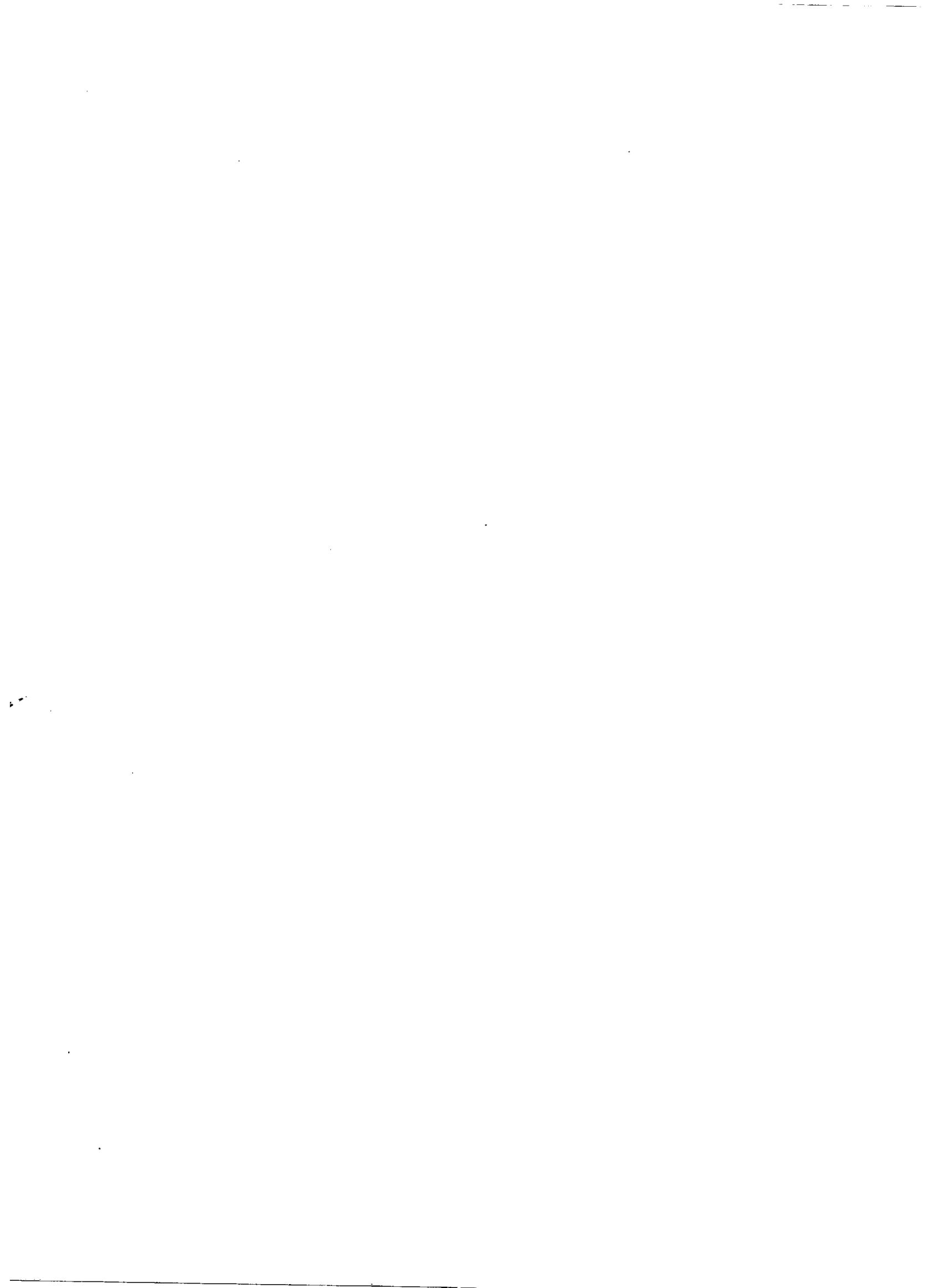
TYPE 152 A

N° 125

CAUDRON BOUFARIK

4





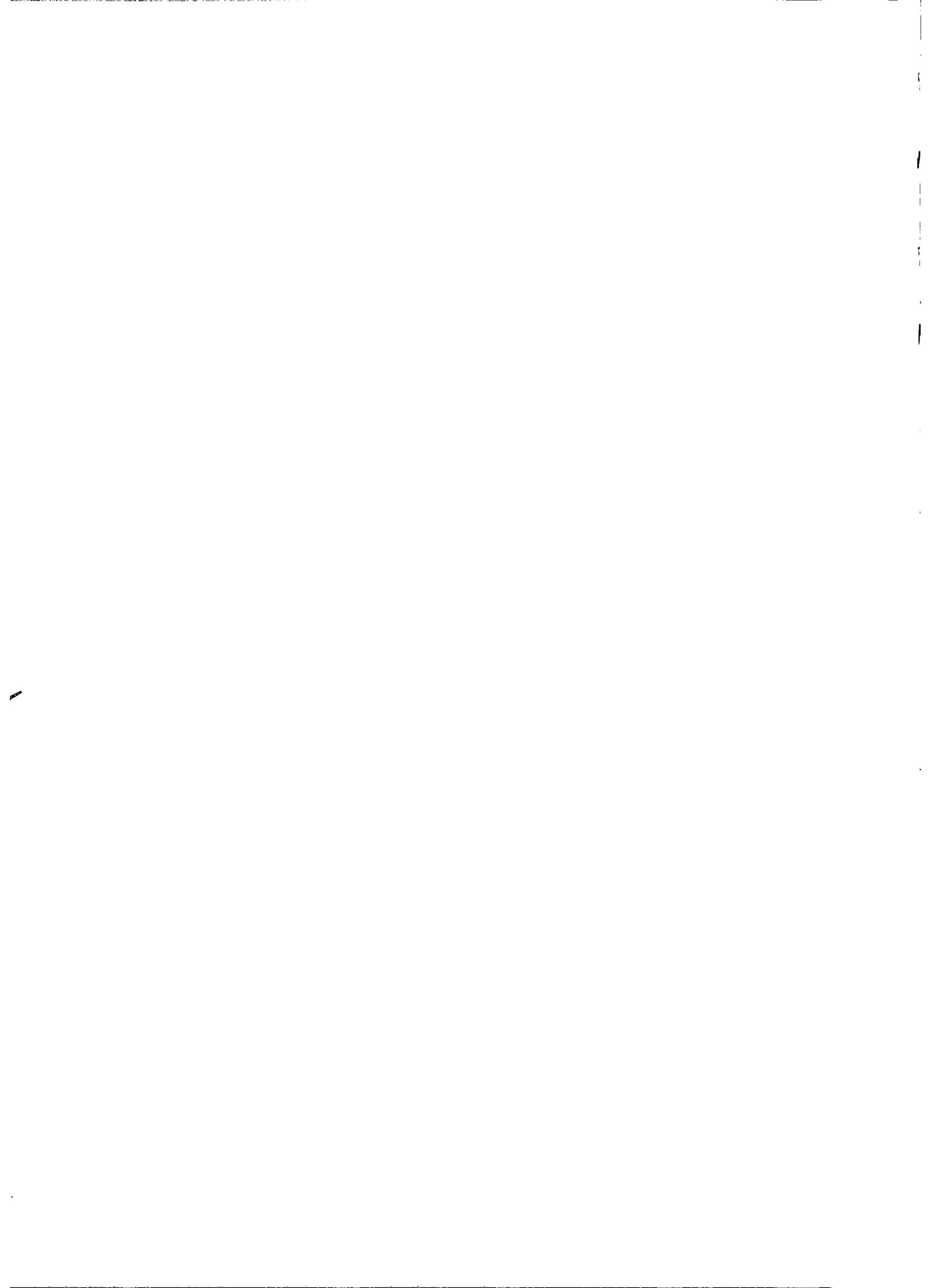
LE VOL A VOILE EN ALGERIE (1862-1962)

Charles RUDEL
Pierre JARRIGE

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	1
1 - LES PRECURSEURS	2
- Louis Mouillard	
- Clément Ader	
- Julien Serviès	
2 - LE CONCOURS DE BISKRA	10
- Les concours expérimentaux	
- Joseph Thoret	
- L'organisation	
- Les pilotes et leurs planeurs	
- Le déroulement	
- Conclusions	
3 - LES STRUCTURES DU VOL A VOILE	18
- De 1919 à 1939	
- Les Sports aériens en Afrique du Nord (1941-1949)	
- Le Service de l'aviation légère et sportive en Algérie (1949-1962)	
4 - L'ALGEROIS	24
- Les premières tentatives (1930-1939)	
- Hussein-Dey, premier centre de vol sans moteur algérois (1942)	
- Le Centre de Blida (1941)	
- Le Centre de Fort-de-L'Eau (1944-1948)	
- Le Centre interclub de Blida (1950)	
- La fin d'André Costa	
- Conclusions	
5 - CONSTANTINE : LE DJEBEL-OUM-SETTAS.....	42
- L'activité avant la guerre (1932-1939)	
- Création du Centre du Djebel-Oum-Settas (1941)	
- Equipement du Centre et progression des performances (1943-1948)	
- Le Centre atteint un niveau élevé et s'y maintient (1949-1955)	
- Fermeture et reprise (1956-1960)	
- 1961 : Inauguration en mars et cessation d'activité en décembre	
6 - MASCARA : LE DJEBEL-KALLEL	84
- Avant la Guerre : Les frères Jamme	
- Tentatives en 1941	
- Le Centre du Djebel-Kallel en 1942	
- Le Centre s'organise (1943-1946)	
- L'activité se déplace à Thiersville (1947-1948)	
- 1948 : La fin	

7 - MOSTAGANEM : LE DJEBEL-DISS	94
<ul style="list-style-type: none"> - Avant la Guerre : Efforts en vue de la création d'un Centre - De l'Armistice au Débarquement : début de l'activité (1941-1942) - Développement de l'activité (1943) - Poursuite de l'activité soutenue et évolution (1944-1947) - Effritement, puis cessation de l'activité (1948-1955) - Le brevet C de Pierre Laffargue 	
8 - ORAN : CANASTEL	122
<ul style="list-style-type: none"> - Les tentatives avant la Guerre - Début du vol sans moteur à La Sénia (1942) - Création du Centre de Canastel (1944-1947) - Aménagement du site et progression de l'activité (1948-1953) - Début des vols d'onde et prospection à El-Aouedj (1954-1955) - Développement de l'activité et records en onde (1956-1959) - Extensions à Aïn-Témouchent (1960) et à Relizane (1961), puis tout disparaît 	
9 - LES ACTIVITES EPHEMERES	150
<ul style="list-style-type: none"> - Bône (1942 et 1956-1961) - Bougie (1942) - Orléansville (1930-1932) - Relizane (1942 et 1961) - Sétif (1933) - Sidi-Bel-Abbès (1932 et 1942) 	
10 - LA PROSPECTION DE 1948	158
<ul style="list-style-type: none"> - Génèse de l'opération - La zone à prospecter - Les préparatifs - La prospection en vol - Conclusions - Une belle performance : De Géryville à Sétif 	
11 - LA CONSTRUCTION DES PLANEURS	164
<ul style="list-style-type: none"> - Généralités - Génèse des Dacal - Le Dacal 105 - Le Dacal 106 - Considérations diverses - L'utilisation de la flotte Dacal 105/106 - Conclusions - Registre aéronautique 	
REMERCIEMENTS	177
CREDIT DES ILLUSTRATIONS	177
BIBLIOGRAPHIE	178



AVANT-PROPOS

L'Algérie, avec ses Atlas élevés, ses Hauts-Plateaux ensoleillés ou balayés par les perturbations, ses côtes frappées par le vent de la mer et ses régions présahariennes arides, offre les contrastes géographiques et climatiques favorables au vol à voile sous toutes ses formes.

Les rêveurs et les scientifiques ont, depuis longtemps, remarqué les orbes des grands rapaces au vol sans battement qui, des journées entières, survolent le paysage en permettant à l'observateur les spéculations les plus folles ou les expérimentations les plus rigoureuses. Dès 1862 pour Louis Mouillard, un peu plus tard pour les autres grands théoriciens du vol à voile tels que Jean Bretonnière, Clément Ader et Julien Serviès, l'Algérie est le champ expérimental par excellence.

En 1935, à la suite de Joseph Thoret, Eric Nessler, technicien et champion surdoué, y réalise des prouesses et découvre des sites exceptionnels. En 1936, André Costa, pilote éprouvé, homme d'action et homme de terrain, réalise, à Mostaganem, les premières performances, entraînant à sa suite les bâtisseurs du vol à voile : Lucien Saucède, Jean-Baptiste Cometti, Henri Carbonel, Pierre Laffargue ou Daniel Robert-Bancharelle qui savent plaider la cause, aménager l'infrastructure et développer l'activité depuis l'Oranie jusqu'au Constantinois, dans les Centres aux dimensions nationales de Canastel, du Djebel-Diss ou du Djebel-Oum-Settas, alors que plusieurs aéro-clubs s'activent à motiver les jeunes, et les moins jeunes.

Pendant et après la guerre qui voit se replier sur les terrains de vol à voile les plus grands pilotes militaires attendant impatiemment de reprendre le combat aux côtés des Alliés, une pléiade de moniteurs de qualité et de vélivoles compétents se dépense sans relâche.

L'isolement pendant la guerre entraîne la construction en série, par l'usine Caudron de Boufarik, des planeurs Avia 152a, Avia 40p et C 800, afin de satisfaire à une demande pressante. A partir de 1952, la construction ou l'assemblage des Ailes Volantes et des Javelot et, surtout, la conception et la construction des Dacal, rendues possibles grâce à l'action de François Foguès, directeur de l'Aviation civile, et de Charles Rudel, directeur du Service de l'aviation légère et sportive en Algérie, témoignent de la vitalité du vol à voile.

Charles Rudel, qui nous a quitté en décembre 1996, initiateur et rédacteur de ce livre, n'a malheureusement pas eu le plaisir d'en voir la parution.

1 - LES PRECURSEURS

En France, depuis bien longtemps, beaucoup de ceux qui cherchaient à s'élever dans les airs tournaient leurs regards vers l'Afrique du Nord et en particulier vers l'Algérie. Les grandes étendues, le relief très divers et l'ensoleillement généreux donnaient à penser que là-bas devait se trouver le secret du vol pur puisque de grands oiseaux voiliers s'y déplaçaient silencieusement dans les airs, à grande hauteur, sans battement d'ailes. Et ce pays merveilleux, français depuis 1830, se trouvait à moins de 48 heures de bateau.

Deux génies universellement connus, Louis Mouillard et Clément Ader, se sont livrés à des expérimentations en Algérie au XIX^{ème} Siècle. Bretonnière fit aussi, à Constantine, des observations publiées en 1893 dans *L'Aéronaute* : « *L'oiseau qui suit dans l'espace une trajectoire se projetant en plan suivant une ligne droite ne peut espérer pouvoir s'élever s'il ne rencontre sur sa route l'aide des vents ascendants ou des rafales. L'explication que nous nous sommes donnés nous paraît assez concluante pour donner à l'homme l'espérance qu'il pourra un jour, une fois dans l'espace, avec un aéroplane convenablement construit et avec l'aide d'un vent suffisant, s'élever et se diriger comme le font les oiseaux voiliers. Si un tel aéroplane se trouve dans les hauteurs de l'espace, il saura, grâce aux courants aériens, exécuter des parcours considérables. Le vol par orbites occupe une place particulière parmi les énigmes que le sphinx aérien présente à l'homme* ».

Quelques tentatives, infructueuses mais méritoires, pour s'élever en planeur ont été effectuées par d'autres passionnés. Le 2 novembre 1909, de Beaudroit, un architecte d'Aïn-Sefra, essaye un planeur de sa conception devant 2 000 spectateurs, remorqué par une automobile, il s'écrasa en brisant une aile ; après réparation, au deuxième essai, le câble cassa, provoquant la destruction totale de l'engin. Un peu plus tard, en 1911, Bocione construisit à Oran un planeur biplan qui ne donna guère de résultats. Plus tard, l'Oranais Julien Serviès donnera l'explication des ascendances thermiques.

Louis Mouillard

Prophète de l'Aviation, Apôtre du vol à voile humain. Ces deux phrases figurent sur le monument élevé à Héliopolis (Égypte) en 1912 en hommage à Louis Mouillard. Elles résument l'oeuvre de ce précurseur qui, pour la première fois au monde, s'éleva à bord d'un planeur, dans les environs d'Alger.

Louis Mouillard est né à Lyon en 1834. Il commença à étudier méthodiquement le vol des oiseaux à partir de 1851, financé par son père érudit qui s'intéressait aux recherches de son fils. A partir des caractéristiques des multiples oiseaux étudiés, il déduisit la surface à donner à un engin capable de porter une charge de 80 kg correspondant au poids d'un homme et de la machine. En 1856, il construisit son premier appareil : le pilote, placé horizontalement, devait actionner les ailes avec les jambes. La rupture des transmissions fit échouer les tentatives de vol. La mort de son père le mit alors dans une situation difficile. Il quitta Lyon pour tenter d'exploiter à Baba-Ali, à 7,5 km au sud d'Alger, une ferme que possédait son père. En effet, celui-ci vendait en Algérie des tissus pour burnous,

chéchia et haïks. Il y poursuit l'observation des oiseaux, nombreux dans la Mitidja encore sauvage, auxquels s'ajoutaient des oiseaux marins capturés par les pêcheurs

En 1864, il fabriqua son second appareil, semblable au premier, mais équipé pour être essayé sur l'eau, le fuselage étant revêtu d'une feuille de caoutchouc. Mais cette fois, le pilote se tenait debout ! Au tout premier essai, les membrures des ailes se brisèrent et le projet ne fut pas poursuivi. L'échec des appareils n° 1 et 2, qui étaient du type rameur-voilier, incitèrent Louis Mouillard à abandonner cette formule au profit d'un voilier pur à ailes non battantes. Ainsi naquit l'appareil n° 3, un monoplane portatif sans empennage et sans gouvernes. La structure était constituée de hampes de fleurs de grand agave (aloès) ; la surface portante était de 12 m² pour un poids total de 13 kg. Le 12 septembre 1865, Louis Mouillard s'élance d'une route surplombant de 1,50 m environ une vaste étendue plate. Il se maintient en l'air pendant 15 secondes et parcourt 42 mètres, contre un vent de 5 m/s. A l'atterrissage, le planeur est légèrement endommagé. Il s'agit bien là du premier vol plané humain en Algérie. Le lendemain, après réparation, Louis Mouillard tente un nouveau vol. Mais, alors qu'il quitte le sol, une rafale de vent brise les ailes qui se replient « *comme celle d'un papillon au repos* ». Projeté au sol, Louis Mouillard se relève avec une épaule luxée. A sa blessure, d'autres ennuis viennent s'ajouter : s'il échappe lui-même au choléra, par contre tout son bétail est détruit par une épizootie. Le chercheur doit interrompre ses travaux et abandonner sa ferme.

Malade et ruiné, il quitte l'Algérie en 1866 pour le Caire où son ami, Alphonse Daudet, lui a fait obtenir un poste de professeur de dessin à l'École polytechnique, car il avait été élève de Dominique Ingres. L'Égypte constitue pour lui un remarquable champ d'observation des oiseaux. Tout en construisant différents appareils, que sa santé ne lui permet pas d'essayer, il écrit et illustre avec un grand talent *L'Empire de l'Air* paru en 1881. Il entretient des relations très suivies avec Octave Chanute et de nombreux scientifiques du monde entier. C'est cependant dans un isolement volontaire qu'il meurt au Caire en 1897, paralysé et misérable. Son second ouvrage : *Le vol sans battement*, sera publié après sa mort.

L'importance de ses travaux et son influence sur son époque : Les plus grandes autorités se sont penchées sur l'oeuvre de Louis Mouillard. Eric Nessler, le vélivole français le plus célèbre, dit : « *Mouillard n'était pas un savant, mais un intuitif de génie. Observateur à la sûreté et à la logique exceptionnelles, il parvint à la certitude de la possibilité du vol à voile de l'homme par l'exemple quotidien du vol des grands vautours d'Égypte* ».

De son côté, Charles Dollfus, historien et conservateur du Musée de l'Air écrit : « *L'Empire de l'Air eut un retentissement considérable, suscitant des controverses et allumant des vocation. Il en résulta des contacts précieux pour l'auteur. Le savant russe Drzewiecki vint le voir et vérifia ses calculs de surface et poids des oiseaux. Plus tard, le grand Marey, qui étudiait le vol par la photographie et la chronophotographie, correspondit avec Mouillard aux travaux de qui il attachait une grande importance* ».



Louis Mouillard (1834-1897)

Les frères Wright écrivent également (septembre 1908) : « Nous avons étudié avec grand intérêt des articles de Lilienthal et des extraits de L'Empire de l'Air. Mouillard et Lilienthal, les grands missionnaires de la cause du vol, nous ont contaminés avec leur propre enthousiasme inextinguible, et transformé une simple curiosité en un actif zèle de travailleurs. Dans le champ de l'aviation, il y a deux écoles, la première s'attache au vol mécanique, la seconde, représentée par Lilienthal, Mouillard et Chanute, au vol plané. Nos sympathies ont été vers cette dernière école, en partie par irritation contre l'extravagance ruineuse de monter de délicates et coûteuses machines sur des ailes dont personne ne savait se servir, et en partie sans doute, en raison du charme extraordinaire et de l'enthousiasme avec lequel les apôtres du vol plané ont fait sentir les beautés de voler à voiles en empruntant leur force motrice au vent lui-même ».

En avril 1912, Wilbur Wright écrit dans *Aéro-Club of America Bulletin* l'article *What Mouillard did* : « L'Empire de l'Air est bien un des morceaux les plus remarquables que l'on ait jamais écrits. Ses observations sur les habitudes des oiseaux l'ont amené à conclure que le vol à voile était possible à l'homme et, cette idée, il l'a présentée à ses lecteurs avec un enthousiasme si exaltant que son livre a produit les résultats les plus importants dans l'histoire de la conquête de l'air. A l'exception peut-être de Lilienthal, aucun de ceux qui écrivirent au XIX^{ème} Siècle n'a possédé un pouvoir pareil de faire des adeptes à la croyance à la possibilité du vol à voile humain ».

La meilleure consécration est faite par Mouillard lui-même, à la lecture de ses propres termes : « Le vol est certainement la plus belle manière de se mouvoir que la nature ait donnée à ses créatures. Rien n'est beau comme l'allure de cet énorme oiseau (le vautour) ; on ne peut en voir passer un sans s'arrêter et contempler cette majesté dans le mouvement. C'est le modèle par excellence de l'étude qui nous occupe. Celui qui a vu cinq minutes un oricou au grand vol et qui n'a pas reconnu la possibilité de la direction aérienne est au moins mal organisé pour l'analyse. J'attendis des années avant de voir se produire cette évolution. Enfin, un jour, en Afrique, deux aigles en amour me donnèrent ce spectacle. L'un d'eux fut relevé par une rafale et s'éleva ainsi, directement, lentement et cela sans un seul battement. De pareilles démonstrations ne se voient pas tous les jours, il faut les chercher avec persistance ; il faut avoir le feu sacré de cette étude, il faut y être attiré par un je ne sais quoi qui fait que certaines évolutions vous font battre le coeur. On doit désirer voir beaucoup et faire ce qu'il faut pour bien voir ; recueillir les faits, se les expliquer si on peut, et on le peut ordinairement avec de l'intelligence et du bon sens. Il faut la mesure exacte et le poids précis d'un animal, à l'état de nature et en parfaite santé, il faut se rendre compte des mouvements, opérations, évolutions des oiseaux ; savoir toutes les manoeuvres, et surtout les comprendre ; sans cela, jamais on n'arrivera. En avant donc les heureux, les bien-portants ; à l'ouvrage ! Il n'y a qu'à construire, la besogne est toute mâchée ».

Le premier centre de vol à voile, créé en 1921 à Combe-grasse, est baptisé *Camp Louis Mouillard*. Le premier Congrès expérimental qui s'y déroule en 1922 marque la naissance officielle du vol à voile français. Le carton d'invitation à la cérémonie d'ouverture présidée par le Maréchal Pétain et le ministre de l'Air Laurent-Eynac, porte sa devise : *OSER*.

Clément Ader

Comme Louis Mouillard, c'est en Algérie que Clément Ader vint étudier les grands oiseaux voiliers pour concevoir l'engin qui permettra le premier vol humain motorisé.

Clément Ader est né à Muret (Haute-Garonne) en 1841. A l'inverse de Louis Mouillard qui avait horreur des mathématiques, il est diplômé ingénieur des Arts et métiers. Son esprit inventif l'amène à prendre des brevets dans des domaines très variés : chemin de fer, vélo, bandages en caoutchouc, véhicules sur chenilles et téléphone. Cette dernière découverte lui apporta une fortune lui permettant de se consacrer entièrement à ses recherches sur le vol humain. En 1881, il étudie *L'Empire de l'Air*. Intéressé par la description des grands voiliers, il vient en Algérie pour observer les vautours dont Mouillard parle si bien, en amenant un appareillage pour mesurer la vitesse et le rayon de virage du vautour en orbite.

Récit du voyage d'étude à Constantine en octobre 1882 : Il écrit, dans son livre *L'Aviation Militaire*, publié en 1908, le récit pittoresque de son voyage : « Embarqué un soir à Marseille sur la Ville d'Oran nous arrivâmes le surlendemain de très bonne heure à Alger ; d'escale en escale nous débarquâmes à Philippeville, où nous ne séjournâmes que le temps suffisant pour prendre le train qui devait nous emmener à Constantine où, d'après les indications que nous avons recueillies, les vautours se trouvaient le plus nombreux. Nous avons pris place sur la plate-forme d'un wagon pour mieux voir se dérouler le paysage et surtout en cas qu'il paraisse quelque vautour. Le train avait filé jusqu'à l'oasis du Hamma, sans en rencontrer ; cependant, vers les hauteurs rocheuses, à l'endroit escarpé où un point noir marque pittoresquement l'entrée du tunnel, sous une forme vague lointaine, nous crûmes en reconnaître un ; le gros oiseau planait en descendant près du flanc du rocher pendant que le convoi gravissait la rampe, il se rapprochait ainsi de nous, grandissant ; déjà nous admirions ses grandes ailes largement déployées lorsque, à notre grand désappointement, la locomotive s'engagea dans le tunnel ; peu après nous étions en gare de Constantine. Puis, passant sur le pont d'El-Kantara qui relie les deux rives du profond ravin au bas duquel coule le Rummel, nous étions tout yeux, depuis l'impériale de la voiture, pour découvrir quelques-uns de ces grands rapaces qui, nous avait-on assuré, fréquentaient cet immense précipice, mais il était désert.

Notre première question, en arrivant à l'hôtel, concerna les vautours ; rien n'était plus facile, on en voyait partout, nous répondit-on. Cela nous fit espérer mieux pour le lendemain. Et, de bonne heure, nous revînmes sur le pont d'El-Kantara surplombant l'abîme ; de cette hauteur vertigineuse nous pûmes explorer toute la partie centrale jusqu'où le Rummel disparaît sous les roches. Puis, en aval du ravin, nous descendîmes aux cascades, bains, bosquets et promenades ; magnifique et fraîche oasis, remplie de charme et malheureusement aussi de fièvres ; nous remontâmes de là, non sans peine, en plein soleil, ruisselant de sueur, pour aller en amont du Rummel, à l'entrée du ravin, dans le voisinage de la belle ruine de l'aqueduc romain. Au moulin qui s'y trouve, le meunier, homme très complaisant, nous donna toutes sortes de renseignements sur les vautours ; il en avait vu, lui, beaucoup et souvent ! Quant à nous, ni au commencement, ni au milieu, ni à la fin du ravin, nous n'en avions aperçu aucun.

De retour à l'hôtel, le garçon, ancien zouave, nous conseilla d'aller dans un certain quartier où on déposait les gadoues, les ordures ménagères de la ville ainsi que leurs issues, et qu'immanquablement nous y trouverions de nombreux rapaces, puisqu'ils y séjournent en permanence ; il nous recommanda de nous faire accompagner par le garde champêtre arabe, dont l'habitation se trouvait, d'ailleurs, sur notre chemin. Une petite cour précédait la maison, et la porte légèrement entrebâillée se trouva, en poussant, large ouverte ; aussitôt, trois ou quatre jeunes femmes éclatèrent de rire, mais une atroce vieille se précipita sur nous avec des imprécations énergiques inintelligibles et nous referma la porte au nez. Un passant nous objecta que, pour parler au garde champêtre, qui était musulman, il fallait aller à la mairie, et que ce que nous cherchions, d'ailleurs, n'était pas loin ; il nous expliqua que la route, si nos souvenirs sont exacts, s'appelait Bienvenu, du nom de son premier habitant, ancien soldat de la conquête, et y résidant encore, exerçant la profession d'éleveur de pourceaux ; exécré de tous les Juifs et Arabes de la contrée, justement son établissement, en cas qu'il ne fût pas assez répugnant, était attenant aux gadoues. Mais où ne serions-nous pas allé pour voir des vautours ? Laissant la nécropole des Roumis à gauche, plus loin nous trouvions le vétérinaire devant sa maison — Nous désirons arriver jusqu'aux vautours — Ce n'est pas la peine, il n'y en a pas aujourd'hui — Quand alors ? On nous a assuré qu'il y en avait toujours ? — Non. Voyez-vous, sans être un savant, il y a des choses que je connais, ça dépend du vent. Aujourd'hui, le temps est chaud et très calme, les odeurs ne s'en vont pas ; mais quand le vent soufflera, il les portera loin et les vautours arriveront — Ah ! bien, bien, c'est compris, merci.

Ce raisonnement, quoique faux, nous mit sur la trace du vrai. Evidemment, les odeurs n'étaient pour rien dans le retour des rapaces, le vent seul les ramenait. De sorte que nous pûmes noter cette première constatation : Sans vent, les voies aériennes n'existaient pas. Faute de voies aériennes, les vautours restaient sur leurs rochers.

En rentrant à l'hôtel, l'ancien zouave nous présenta un de ses camarades accompagné d'un homme d'aspect rude — Je me charge, nous dit le deuxième garçon, de vous conduire de l'autre côté du ravin, au lieu dit Sidi-M'Cid, près d'un fort-pénitencier occupé par les turcos, où vous vous trouverez en présence d'autant de vautours et de gypaètes que vous désirerez — Allons-y demain matin — Pardon, il nous faut attendre le jour d'une certaine fête musulmane, qui arrivera dans quelques mois, à l'occasion de laquelle les femmes des Arabes vont en nombre offrir des victuailles aux grands rapaces, avec la croyance qu'ils épargneront leurs époux et maîtres, morts dans les combats ou pendant les razzias. L'homme de mauvaise mine venait se mettre à notre service pour faire n'importe quoi, n'importe quand, n'importe où. Il nous dit être chasseur et n'avoir peur d'aucune bête, ni grosse, ni petite ; en réalité, c'était un braconnier à tous crins ; nous le prîmes. Réfléchissant à ce que nous avait proposé et raconté le deuxième garçon, nous nous doutions bien que les supplications superstitieuses des femmes arabes ne devaient guère être entendues des vautours et que ceux-ci, ignorant la fête, n'arrivaient que pour faire ripaille. Nous décidâmes donc de simuler une fête et en fîmes part à notre chasseur — Hum ! - fit-il, et, sans conviction, nous répondit laconiquement — Oui.

Un bel appât, d'après lui, était nécessaire, il savait où le trouver, chez un sien ami, au Bardo. Nous lui donnâmes 10 Francs, il revint avec un âne et son maître, car s'il avait acheté le premier, il avait loué le second, pour le même prix. Pour se rendre sur la hauteur de Sidi-M'Cid, après avoir passé le pont d'El-Kantara, on a à choisir entre deux chemins, l'un court, très rampant entre les rochers ; l'autre, beaucoup plus long, contournant l'hôpital et le cimetière juif, mais en pente douce ; c'est celui que nous choisîmes tandis que les deux hommes préférèrent passer par le plus direct. Ils s'y engagèrent ; bientôt nous vîmes que ça n'allait pas à souhait ; le maître devant tirant par le licol, le chasseur derrière poussant ferme, l'âne au milieu se laissant faire, grimpaient péniblement ; par le détour nous arrivâmes le premier ; un peu après, apparurent nos gens, tout en nage ; on choisit l'emplacement du sacrifice et le chasseur donna le coup de grâce à l'âne. La nuit approchait et le lendemain matin, à la pointe du jour, nous devions revenir, espérant trouver les gros oiseaux rapaces à l'oeuvre sur l'âne, ainsi que l'avait prédit le chasseur. Le soleil n'était pas encore levé, que déjà nous étions tous rendus ; non seulement les vautours étaient absents, mais l'âne aussi avait disparu ; l'endroit cependant était, à n'en pas douter, celui où l'animal avait été abattu ; le chasseur et son aide, craignant de s'être trompés, explorèrent les alentours et de loin nous les vîmes faire des signes ; nous accourûmes et, derrière un mamelon, à notre grande surprise, nous aperçûmes le squelette de l'âne, aussi nettoyé que s'il fût sorti du laboratoire du Muséum ; les chacals l'avaient mangé pendant la nuit et traîné jusque là en se le disputant. Le chasseur, qui au fond était très serviable, très vexé de s'être laissé dévorer le bourricot par de simples chacals, convint qu'il fallait essayer le subterfuge de la fête. A l'aide de son fils, un grand diable de paresseux, il se procura de la compagnie. Quel mélange ! Ils nous arrivèrent en bande, un paquet sous le bras, contenant de vieux burnous et des défroques pour se les affubler et tâcher de faire croire aux rapaces qu'ils étaient des femmes musulmanes. Le chasseur était passé au marché pour remplir un panier de déchets d'étal ; puis tout le monde se dirigea vers Sidi-M'Cid et put s'y installer vers 9 heures.

Le temps était beau, avec une bonne brise d'ouest ; tout aussitôt, non loin du pénitencier, près d'un vieux petit marabout en rocaïlle, d'ailleurs en ruine, chacun se travestit, et le chasseur, son panier à la main, brandissait l'appât dans toutes les directions afin d'attirer l'attention des vautours. Mais nous n'en apercevions aucun à l'horizon. Soudain, levant la tête, dans le ciel éblouissant, à une hauteur prodigieuse, nous vîmes une forme vaporeuse, orange clair, bordée en arc de gris tendre, immobile en apparence : c'était un vautour ; notre oeil exercé nous en fit découvrir un autre, plus élevé, presque imperceptible, puis d'autres encore ; tous descendaient en faisant des orbites et leurs ailes se dessinaient, rigides, grandes ouvertes, au fur et à mesure de leur rapprochement. Bientôt ils se trouvèrent près de nous, nous montrant leur superbe structure et leur allure impressionnante. Sans hésiter, ils se portèrent du côté du chasseur qui leur lançait des paquets de viande ; nous essayâmes aussi de leur en distribuer et quoique nous ne fussions pas déguisés, ils happèrent les morceaux que nous leur jetions. Les provisions furent vite épuisées, alors les vautours s'en retournèrent par le même chemin, c'est-à-

dire en s'élevant vers le zénith, toujours en faisant des ronds et sans le moindre battement d'aile ; ils finirent par n'être que des petits points dans l'espace et peu après devinrent complètement invisibles. Nous étions satisfaits au-delà de ce que nous avions espéré ; néanmoins, il importait de faire mieux. Nos comparses étaient trop nombreux et les vivres insuffisants, ensuite tous ces oripeaux restaient inutiles. Le chasseur revint au marché, visita tous les bouchers et emplit jusqu'à l'anse douze grands paniers. Désormais, il n'emmènerait que son fils, le restant des provisions serait porté par quelques turcos du poste gardant le pénitencier, que leur lieutenant avait eu l'obligeance de mettre à notre disposition.

Le lendemain matin, muni de notre jumelle et de trois ou quatre instruments combinés pour l'étude du vol des gros oiseaux, nous nous rendîmes sur les mêmes rochers. Il y ventait encore de l'ouest ; l'air saturé de lumière et sans nuage était propice aux observations lointaines et rapprochées ; cette fois, la voie aérienne existait nettement, le courant ascendant allait de l'ouest à l'est, devant le grand rocher qui surplombe la sortie du ravin ; et, quelques centaines de mètres plus loin, le coteau se trouvant en déclivité, il se modifiait en courant descendant. Nous organisâmes l'expérience de façon à pouvoir remarquer et enregistrer avec nos appareils toutes les phases du vol des rapaces. Les deux hommes furent postés, l'un au couchant, en pleine voie aérienne, l'autre au levant, sur la pente opposée, nous-mêmes devions circuler sur le terrain, suivi d'un turco, le panier de provisions à la main. Nous aidant de la jumelle, à l'horizon nous ne vîmes d'abord rien, en haut non plus ; mais notre attente ne fut pas longue, les points d'aspect vaporeux apparurent comme la veille dans les hauteurs atmosphériques ; à l'oeil nu, ils n'étaient pas encore visibles et pourtant les rapaces avaient déjà compris, dans nos allées et venues, que nous leur apportions des victuailles, nous prouvant ainsi que leur vue était meilleure que la nôtre. Bientôt très perceptibles, ils descendaient en foule, se laissant presque tomber, tant ils étaient pressés d'arriver ; en un instant leur nombre s'accrut tellement, que nous en fûmes tout étonnés, bien que nous sachions que ces oiseaux carnassiers n'étaient nullement dangereux. Nous en étions littéralement entouré, le bout de leurs ailes nous frôlait presque, marquant leur passage par un bruissement assez semblable au passage du vent à travers la feuillée. C'était un spectacle admirable. Le chasseur ne perdait pas son temps et les vautours manquaient rarement les débris de viande qu'il leur jetait ; justement, c'était lui qui se trouvait placé sur la voie aérienne ; nous remarquâmes avec satisfaction que, de son côté, les vautours étaient très nombreux ; ils montaient bien haut avec leur proie, puis une fois avalée, se laissaient choir sur lui pour en happer une autre ; cela sans un seul battement d'aile et avec une facilité d'évolution étonnante.

Ce fut la confirmation évidente de la voie aérienne. Son fils n'était pas si occupé, les rapaces dédaignaient d'aller vers lui et ceux qui s'y aventuraient, alléchés par son panier encore plein, revenaient sans rien prendre, en donnant péniblement quelques battements d'ailes ; dépense de force qu'ils ne font que très rarement et dans les cas dangereux ou urgents. C'est que le jeune homme stationnait à l'envers de la voie aérienne, dans le courant descendant. Cette constatation était non moins importante que la précédente. Pour plus de certitude et afin de contrôler entre elles les deux observations précédentes,

nous fîmes changer le jeune homme de place en le ramenant près du père ; la troupe des énormes oiseaux le suivit et son panier fut bientôt vide. Peu après, au contraire, nous déplaçâmes nos deux aides pour les poster ensemble sur la déclivité qu'occupait précédemment le fils, en distribuant, chemin faisant, des vivres aux vautours qui les recevaient fort bien ; mais, insensiblement, leur hardiesse se calmait et ils finirent par rester comme suspendus, tournoyant à une certaine hauteur qui augmentait au fur et à mesure que les porteurs de vivres descendaient, arrivés au but, hommes et oiseaux restèrent dans leur attitude, les premiers offrant l'appât aux seconds qui ne l'acceptaient plus. Dès lors, nous leur fîmes rebrousser chemin pour les faire revenir au point de départ et les choses se passèrent exactement de même, mais en sens inverse ; les rapaces redescendirent tous. Ils ne quittèrent jamais la voie aérienne. N'était-ce pas la consécration définitive, éclatante, de son existence ?

Avec les paniers vides, le festin fut clos, vautours et gypaètes préparèrent aussitôt leur départ ; sans hâte, ils se mirent à tracer des orbes interminables, et à force de ronds, sans un seul coup d'aile, parvinrent à gagner les hautes altitudes. On les voyait, tout petits, semés dans la clarté azurée d'un soleil déclinant, s'orienter dans diverses directions et, quoique volant très haut, suivre principalement cette chaîne sinueuse des grands coteaux qui est le prolongement des rochers du ravin et aussi la continuation de la voie aérienne. Puis, au bout de la jumelle il ne se trouva plus rien.

Entre-temps, pendant cette belle journée, nous avons pu opérer un peu avec nos instruments et recueillir quelques renseignements utiles dont nous parlerons dans la suite des notes, lorsque nous attaquerons la question de l'aviation. Nous ne pensons pas qu'il soit possible, par le seul raisonnement, de se représenter cette scène saisissante aussi nous proposons-nous d'y emmener les élèves de l'École d'aviation militaire et de la renouveler devant eux ; à l'étude du vol des grands oiseaux ils auraient ajouté celle des voies aériennes. Nous les aurions dissuadés surtout d'une grande erreur : à cette époque, on croyait beaucoup au vol à voile et on avait superposé, pour l'expliquer, des théories erronées ou fantaisistes. Nous n'en avons jamais été le partisan, nous basant sur ce principe immuable de mécanique : qu'un travail ne saurait être obtenu qu'aux dépens d'une force correspondante ; et celui du vol plané ne pouvant se trouver que dans le même cas, nous vîmes dans les courants obliques ascensionnels cette force déterminante. Cela nous conduisit à la constatation de l'existence des voies aériennes et à leur utilisation par les grands oiseaux, pour éviter la fatigue du vol ramé ; et puisque ces derniers s'en servaient si bien, les avions pourraient en faire autant.

L'Algérie présente la particularité, importante pour l'avenir, d'avoir son territoire sillonné par de grandes voies aériennes, dans lesquelles les avions de guerre pourront voler facilement et économiquement, pour conserver à la France, si elle l'a encore, cette partie d'elle-même ».

Clément Ader construisit l'Eole qui, le 9 octobre 1890, piloté lui-même, tient 50 m en l'air. Il fera ensuite voler, le 14 octobre 1897, l'Avion n° 3 qui effectuera un vol de 300 m. Après avoir mis fin à ses recherches sur l'aviation, il mourra à Toulouse en 1925, honoré par toutes les autorités civiles, scientifiques et aéronautiques.

Julien Serviès

Les deux génies que furent Louis Mouillard et Clément Ader, aussi différents par leur formation que dans leur démarche intellectuelle, basèrent toutes leurs recherches sur l'observation du vol des grands oiseaux voiliers. Il est surprenant qu'aucun de ces observateurs de talent n'ait remarqué l'existence des mouvements verticaux de l'atmosphère déclenchés par les différences de température des surfaces du sol (courants thermiques) pourtant évoqués par Alphonse Penaud en 1873.

Pour Louis Mouillard, c'est l'action horizontale du vent sur la voilure qui engendre une composante verticale permettant à la machine de s'élever. Comme écrit Eric Nessler dans son *Histoire du vol à voile* : « L'on ne saurait clore d'une façon impartiale l'étude des ouvrages de Mouillard sans signaler une erreur fondamentale qui, du reste, ne retire rien au mérite de l'auteur. Mouillard base, en effet, sa théorie sur l'action horizontale du vent par rapport à un oiseau ou à un appareil en vol. Il semble ainsi perdre de vue le principe selon lequel un corps libre dans un courant aérien horizontal et régulier ne reçoit plus d'action dans ce sens. Il apparaît surprenant, en outre, que les courants verticaux de l'air, si fréquents et si visibles en Egypte, et qui sont la clef du vol à voile, n'aient pas davantage touché la sagacité de cet observateur. Cette même erreur a, du reste, été commise par un très grand nombre de chercheurs jusqu'en 1922 ».

Clément Ader avait remarqué cette méconnaissance des lois de la physique : « On croyait beaucoup au vol à voile, et on avait superposé, pour l'expliquer, des théories erronées ou fantaisistes. Nous n'en avons jamais été partisan, nous basant sur ce principe immuable de mécanique : qu'un travail ne saurait être obtenu qu'au dépend d'une force correspondante ; et celui du vol plané, ne pouvant se trouver que dans le même cas, nous vîmes dans les courants obliques ascensionnels cette force déterminante ». Pour Ader donc, les seuls mouvements ascendants sont obliques et résultent de l'action du vent frappant une pente qui l'oblige à s'élever : c'est le vent qui crée ainsi ce qu'il appelle la *voie aérienne*. Et il constate : « Sans vent, les voies aériennes n'existaient pas. Faute de voies aériennes, les vautours restaient sur leurs rochers ». Il avait pourtant observé que : « Les vautours s'en retournèrent par le même chemin, c'est à dire en s'élevant vers le zénith, toujours en faisant des ronds et sans le moindre battement d'aile ; ils finirent par n'être que des petits points dans l'espace et peu à peu devinrent complètement invisibles ». Il est curieux que les ronds décrits par les vautours à très grande hauteur au dessus du relief ne l'intriguent pas suffisamment pour lui faire se demander s'il n'existerait pas d'autres mouvements verticaux ascendants, de section plus ou moins circulaire dans lesquels s'inscriraient ces ronds.

Il faudra attendre 1922 pour que d'autres redécouvrent le phénomène annoncé par Alphonse Penaud et le fassent connaître au public. Parmi eux, le brillant pilote oranais Julien Serviès décrit à son ami journaliste, Alfred Cazes, sa découverte des ascendances thermiques et en explique le fonctionnement. Cette lettre est publiée le 16 décembre 1922 dans l'hebdomadaire local *Oran*, sous le titre : *Le vol sans moteur*. « Pendant que le vol sans moteur passionne l'opinion publique et que de si nombreux praticiens apportent le résultat de leurs observations pour essayer de déchirer le voile de

mystère dont s'enveloppe cette si importante question au moment ou tant de cerveaux s'y intéressent ; je me souviens que vous acceptiez, volontiers, le rôle de confident à l'époque lointaine de nos débuts (les miens et ceux de l'aviation) et je pense toujours à une impression que j'eus alors, mais que je n'osai pas vous confier parce que j'avais peur de vous paraître ridicule. C'était donc aux premiers âges de l'histoire aéronautique je volais (ou ne volais pas !) sur les bords du petit lac et montais un grand biplan qui ne pesait pas loin de 500 kg et était actionné par un moteur atteignant, péniblement, une trentaine de mauvais chevaux... Vous vous souvenez, sûrement, qu'il m'arrivait quelquefois de réussir de gentilles envolées tandis qu'à certaines autres tentatives je revenais au sol quelques secondes après l'avoir quitté. J'en concluais, logiquement, que mon moteur était trop faible pour l'importance de mon appareil ; mais je remarquais qu'à certains moments de la journée il était cependant suffisant, puisque j'arrivais à me maintenir convenablement dans l'air ; et ce qui attira surtout mon attention et excita ma curiosité, c'est que ces moments étaient toujours les mêmes, je veux dire qu'ils occupaient toujours les mêmes heures. En effet, mes expériences du matin s'amélioraient à mesure que le soleil montait et lorsque la chaleur se faisant bien sentir, les remous commençaient à me secouer, il me semblait qu'ils soulevaient mon appareil en appuyant sous les ailes et que chacun d'eux m'élevait de quelques mètres me permettant de séjourner dans l'air de façon satisfaisante. Question de carburation disait-on. Quant à mes essais du soir, ils étaient toujours mauvais car, après 300 ou 400 mètres de vol, mon appareil recollait irrésistiblement au terrain sur lequel il avait pris de la vitesse ; question de carburation disiez-vous avec mes amis ; il a peur assuraient les autres, beaucoup plus nombreux ! Moi, je pensais que les premiers, pas plus que les seconds, n'avaient raison.

Ce que je pensais venait d'une impression ressentie et voici quelle était l'explication que je m'en donnais à moi-même : Quand l'atmosphère est soumise à une augmentation de température elle, se dilate et provoque un mouvement dont les forces doivent avoir une résultante ascendante ; tandis qu'au contraire, quand la chaleur diminue, le fluide se resserre et la direction générale du mouvement est descendante. J'avais donc ressenti l'action de ces courants thermiques remarqués par de savants observateurs qui, étonnés de la tenue dans l'air de nos grands et lourds oiseaux des pays chauds, en ont conclu que, seule l'existence de ces forces pouvait leur permettre d'accomplir d'immenses trajets sans effort de propulsion. Et maintenant que j'ai vu des planeurs se tenir facilement dans un faible courant d'air qui venait de prendre, au contact d'un plan incliné, une direction montante, je puis vous assurer que si mon premier appareil volait plus ou moins mal, c'est qu'il était contrarié, ou aidé, par les mouvements verticaux que créent les changements de température. Et j'en arrive à partager cette idée qui, aujourd'hui, peut ne pas paraître trop utopique : si certains appareils se maintiennent au-dessus d'une colline à la manière d'un oeuf qu'on fait tenir sur un jet d'eau, d'autres planeurs doivent pouvoir voler dans un courant d'air rendu ascendant par l'augmentation de la chaleur. Evidemment, cela crée des horizons nouveaux et laisse la porte ouverte à bien des espérances ; mais nous sommes encore loin du but à atteindre car il est certain que

les courants de cette nature sont terriblement irréguliers ; quand l'atmosphère augmente de volume, il s'y produit des mouvements aussi gigantesques que fantaisistes où les colonnes montantes et descendantes se succèdent et s'entrechoquent provoquant ces durs remous de chaleur qui secouent les gros avions avec une si grande brutalité. L'utilisation pratique, que l'on pourra tirer de ces courants, nous sera démontrée, je l'espère, dans un avenir proche. Il est indiscutable que les premiers essais devront être faits dans des conditions qui réuniront le maximum d'avantages, parce que le résultat dépendra du choix de la région et du terrain.

A mon avis, deux facteurs sont indispensables : La puissance des courants thermiques, et leur régularité. Pour satisfaire à la première de ces deux conditions, les pays chauds pourront, seuls, convenir, puisque l'énergie de ces courants est fonction de la différence entre les températures minima et maxima. Quant au deuxième point, il sera particulièrement difficile à résoudre. La régularité des mouvements verticaux dépendra de l'uniformité du sol, car les obstacles font dévier les courants horizontaux et, il dépendra surtout de la composition du terrain qui devra être partout de même nature pour dégager une température égale. Et quand je songe à ce que pourrait être la région idéale, si elle existait, je me l'imagine sous l'aspect de notre grande Sebka, ou plus exactement, de cette immense plaine qui, des environs de Témouchent à ceux de Miliana, s'étend sur trois cents kilomètres sans coupure, sans barrière naturelle, avec ses deux chaînes de montagnes bien parallèles qui, la limitant au nord et au sud, paraissent avoir été placées là pour y canaliser les vents et, au milieu de cette plaine si grande, notre lac desséché dont le sol ne serait pas plus parfait s'il avait été créé pour l'aviation ; que ceux qui ne l'ont pas vu se représentent un immense billard de plus de dix mille hectares sur le tapis duquel il n'y a pas un obstacle, pas un trou, pas même une pierre et sur toute sa surface une même humidité communique à l'air une température uniforme et une seule et même couleur reflète les rayons du soleil avec la même ardeur. Enfin, le voisinage de la mer, ce grand régulateur qui s'oppose aux variations trop brusques de la température, vient encore augmenter les si nombreux avantages de notre région. Et, puisque l'on va envoyer au Sahara une mission scientifique chargée d'y étudier les courants verticaux, ne croyez-vous pas que le moment soit enfin venu de nous faire connaître et qu'il n'est peut-être pas indispensable d'aller chercher si loin ce que nous possédons ici. Grâce à ses avantages naturels notre région peut devenir, aujourd'hui, le grand centre des essais pratiques du vol à voile naissant ; mais de même que notre école ne s'était pas constituée toute seule, les planeurs ne viendront pas chez nous sans que nous fassions le nécessaire pour les y attirer ».

Cazes ajoute : « Je n'avais pas été sans remarquer, quand Julien Serviès s'exerçait au Petit Lac, ces prétendus caprices du moteur, attribués à une carburation plus ou moins avantageuse selon l'heure et la sécheresse ou d'humidité de l'atmosphère. Je me souviens d'avoir également constaté l'existence et la puissance des courants d'air verticaux qui - tantôt soulevaient brusquement l'appareil en passant, par exemple, du terrain mouillé du lac aux chemins environnants - tantôt l'aplatissaient littéralement sur le sol, lorsqu'on revenait des cultures sur le lac. Je n'en avais pas conclu que ces courants puissent être pratiquement utilisés. J'écrivais à ce moment

dans l'Écho (1909) : On a prétendu récemment que le vol des oiseaux, au moins le vol plané, ne nécessitait aucun effort. Comment expliquer sans cela les énormes parcours des oiseaux voyageurs ? Ils utilisent, affirment les spécialistes, la force même du vent.

Il suffit de regarder le ciel pur quelque soir d'été, au moment où la contraction de l'air provoque un mouvement descendant général dans l'atmosphère, pour s'apercevoir que les martinets se croisent en planant dans tous les sens et paraissent se préoccuper fort peu du vent régnant. La dépense d'énergie des oiseaux est prodigieuse, relativement aux autres animaux. La température peu élevée, la circulation plus rapide, l'intensité des phénomènes respiratoires et la vaste surface sur laquelle ils opèrent, la teneur en cendres uriques des excréments, indices de combustion très actives, et surtout le poids des aliments ingérés, parfois supérieur, en 24 heures, au poids de l'animal, s'accordent avec un travail musculaire très considérable, hors de proportion avec ce que la faiblesse comparée de nos organes nous permet d'imaginer. Or ceci a pour conséquence qu'on ne peut rien conclure d'après un être organisé dont on ignore la puissance mécanique réelle, et, par suite, que la force motrice employée à la sustentation des aéroplanes n'est pas aussi exagérée qu'on veut bien le dire... Les vents, comme les fleuves, sont des chemins qui marchent, avec cette différence que ceux-ci ont un lit constant, et que ceux-là sont soumis à d'infinies variations. Pourvu qu'on n'attende du vol à la voile aucun résultat pratique, je crois qu'on peut en tirer un sport très agréable. Car l'utilité pratique du planeur, même pour l'étude des conditions aériennes, est fort contestable et n'atteindra jamais celle du moindre ballon libre. En un mot, si l'on pouvait emmener avec soi une falaise et la mer, le problème du vol sans moteur ne serait pas insoluble. Sur le versant nord du Murdjadjo, par exemple, au-dessous de la Côte 512, il existe un courant d'air régulier assez puissant pour soutenir des appareils pendant des journées entières. Mais voler et planer en tout lieu, comme font les oiseaux, c'est une autre affaire. Reste l'utilisation de la merveilleuse plaine de la Sénia. La Sebka est un aérodrome naturel unique au monde ».

Julien Serviès est né le 24 mars 1876 à Saint-Denis-du-Sig. Après avoir travaillé au garage paternel, il crée, en 1906, la première ligne d'autocar Oran-Mostaganem. En décembre 1909 il réalise le premier vol en Oranie. Il est breveté le 31 août 1910. En juin 1911, il réalise le premier voyage aérien en Algérie en reliant Oran à sa ville natale. Il devient le premier pilote au monde à participer à une opération militaire, le 13 octobre 1911, par un vol de reconnaissance au-dessus du Maroc oriental. Après avoir été pilote durant la Grande Guerre, il relancera, en 1925, l'Aéro-club d'Oranie. En 1960, le général Edmond Jouhaud lui remettra la cravate de commandeur de la Légion d'Honneur. Il s'éteindra en 1963.

A l'inverse de Louis Mouillard et de Clément Ader, Julien Serviès n'était pas un chercheur mais un pilote enthousiaste doué. Il sut interpréter ses observations avec perspicacité. Son pays natal a constitué un champ d'observation remarquable car toutes les possibilités de vol à voile s'y trouvent réunies : - soulèvement thermiques sur la Sebka et la vallée du Chélif - ascendances dynamiques sur le Murdjadjo et le relief côtier. Auxquels s'ajoute le vol d'onde qui sera identifié en 1954 et qui élèvera les planeurs de Canastel à plus de 5 000 m.



Julien Serviès (1876-1963)

2 - LE CONCOURS DE BISKRA

Les concours expérimentaux

La première Guerre Mondiale a fait progresser considérablement la technique aéronautique et a formé un nombre important de pilotes qui, la paix retrouvée, chercheront à utiliser leurs capacités nouvelles. La tourmente à peine terminée, certains s'emploieront à créer les premières lignes régulières de transports aériens. D'autres se lanceront dans la recherche de nouvelles techniques de navigation aérienne et exploreront en particulier la possibilité de voler sans moteur.

Le Traité de Versailles ayant interdit aux Allemands de construire et d'utiliser des avions à moteur, leurs pilotes et leurs ingénieurs s'orientent vers la seule possibilité qui leur est laissée : le vol sans moteur. Pour faire le point de leurs découvertes et pour comparer les résultats obtenus dans ce nouveau domaine, ils décident d'une première confrontation, du 15 juillet au 15 septembre 1920 dans les monts de la Rhön, entre Hesse et Thuringe, site qui leur avait permis, dès 1911, de réaliser des expériences prometteuses de vol plané. Cette rencontre ayant démontré son utilité, ils organisent le Deuxième concours de La Rhön du 10 au 25 août 1921, durant lequel des performances exceptionnelles sont accomplies. Bien sûr, les aviateurs français ne veulent pas être en reste et l'Association française aérienne et l'Aéro-club d'Auvergne organisent le Premier congrès expérimental d'aviation sans moteur au Puy-de-Combrasse (Puy-de-Dôme) qui se tient du 6 au 20 août 1921 au camp *Louis Mouillard*.

Puis le Troisième concours de la Rhön se déroule du 5 au 29 août 1922. Les Britanniques, qui ne veulent pas se laisser dépasser par les Allemands et les Français, organisent à leur tour un concours à Ilford-Hill, dans le Sussex, du 16 au 21 octobre 1922. De l'ensemble de ces rencontres où les performances sont sans cesse améliorées et les records battus, il apparaît bien que les progrès les plus significatifs sont accomplis par les Allemands. Naturellement, c'est aux Français qu'il appartient de relever ce défi qui met à mal leur amour-propre. Le grand quotidien *Le matin* prend l'affaire à coeur et développe, pendant plusieurs mois, une vaste campagne pour promouvoir le vol sans moteur. Les efforts portent leurs fruits puisque de généreux donateurs offrent un total de 500 000 F de prix pour récompenser diverses performances à venir !

Joseph Thoret

C'est dans ce climat que, fin 1922, le sous-secrétariat d'Etat à l'Aéronautique envoie en Algérie le lieutenant Joseph Thoret afin de rechercher des sites propices au vol à voile. Agé de 30 ans, c'est un pilote militaire expérimenté : breveté en 1912, il totalise 1 600 heures de vol quand il arrive en novembre 1922 à Biskra avec son épouse. Il dispose d'un avion militaire Hanriot HD-14 et d'un mécanicien, Yung.

Il prospecte systématiquement la région en étudiant l'aérogologie, le relief et les possibilités d'atterrissage. Les chaînes, comme celles du Bou-Rhezal, sont généralement orientées sud-ouest/nord-est et présentent souvent des arêtes rocheuses et des versants à pic. Elles produisent toutes des as-

condances par vent du nord, à l'exception du djebel Setah à l'altitude trop faible et au relief insuffisamment marqué. Les vents qui soufflent du nord-ouest en hiver promettent donc des conditions favorables. Le problème de l'atterrissage est plus difficile à résoudre, car les pieds des montagnes sont encombrés d'éboulis et ce n'est que loin des sommets que commence la plaine de sable. Seul, le djebel Ed Delouatt présente à sa base une zone sablonneuse atterrissable. Il s'agit d'une colline abrupte située à 5 km au sud-ouest de Biskra, dont la ligne de crête de 3 km de long culmine à 255 m, soit un dénivelé de 170 m environ. C'est donc là qu'aura lieu le grand concours de vol à voile prévu pour fin janvier 1923.

Au cours de ses vols de prospections, Joseph Thoret pilote son biplace Hanriot HD 14, biplan équipé d'un moteur Le Rhône de 80 ch et pesant à vide 520 kg et plus de 600 kg en ordre de vol monoplace. Thoret vole souvent moteur réduit, et même arrêté, pour tester les mouvements verticaux de l'air. C'est ainsi qu'il accomplit un exploit retentissant le 3 janvier 1923, en tenant l'air 7 h 03, *hélice calée*. A ce moment, le record du monde de durée en planeur était de 3 h 22 seulement, réalisé par Alexis Maneyrol au concours d'Ilford-Hill. Le lendemain, Thoret écrit la relation de ce vol remarquable :

« Ces derniers temps, seul avec mon mécanicien Yung, je m'y étais promené en faisant marcher mon moteur au ralenti, et j'avais volé en palier en réduisant de moitié la puissance de ce moteur. Puis, voulant tenter l'expérience, j'avais finalement arrêté le moteur. L'hélice s'était calée et, effectuant un vol plané, j'avais mis deux minutes pour descendre de 100 m. C'était si intéressant que je résolus de savoir s'il n'était pas possible de faire du vol à voile avec un avion ordinaire alourdi de son moteur et des réservoirs d'essence et d'huile. J'en fis la tentative avant-hier 2 janvier.

Contrôlé par le capitaine aviateur de réserve Seyer, ingénieur du corps des Mines, et par Lucien Schmidt, hôtelier et pilote de réserve, j'ai volé ce jour-là 144 minutes et j'ai atterri volontairement.

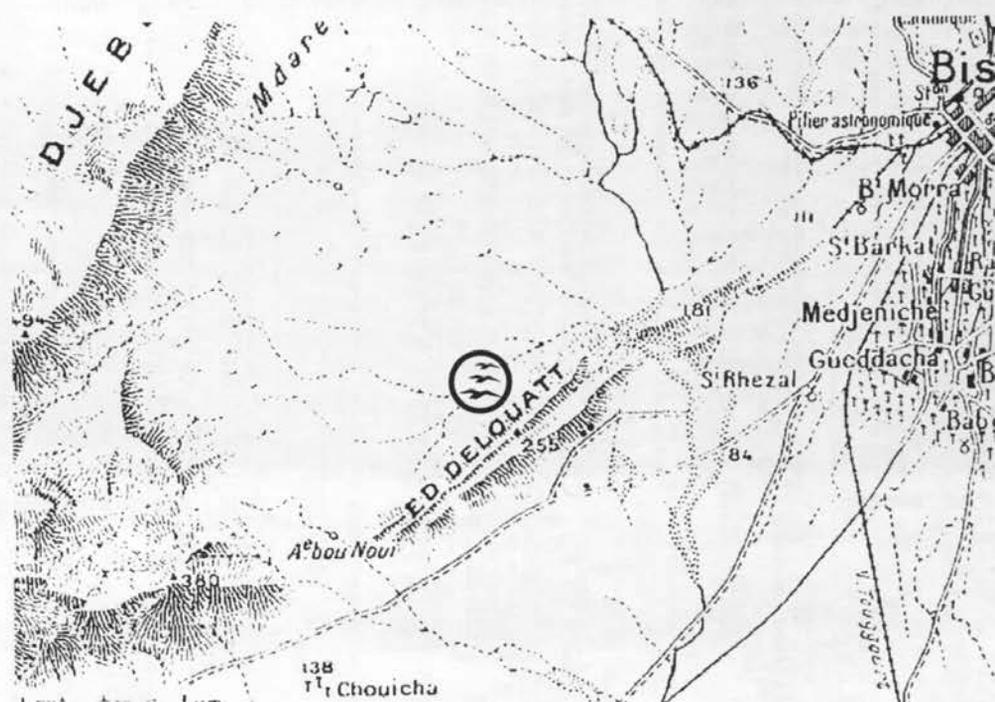
Hier 3 janvier, j'ai pris le départ à 7 h et je calai l'hélice pour voler toute la journée, car j'avais un excellent vent. J'avais emporté une livre de dattes et deux gourdes d'eau pour me ravitailler. Malheureusement, le vent ascendant fut d'abord faible et je dus descendre après 12 mn de vol, plaqué que je fus dans un remous violent. Je fis un nouveau départ, mais ce nouveau vol se résuma en une longue agonie, le vent qui faiblissait et qui soufflait obliquement me rapprocha du sol. J'évitai avec beaucoup de peine les rochers. Finalement, après 45 mn de lutte, un remous implacable me fit atterrir.

Je ne voulais pas en rester là. Je repartis à 9 h. Mes témoins étaient le lieutenant Ponsard, deux sergents, une centaine de tirailleurs, puis, à partir de 11 heures, le groupe oculaire s'augmenta de ma femme et de César Gonin, président du Comité de vol à voile à Biskra. Le vent nord-ouest soufflait entre 10 et 14 m/s, c'est à dire de 35 à 50 km/h. Là-bas, à l'aérodrome, un tronc de palmier remuait sans cesse. Je commençai à faire la navette au-dessus d'une bonne zone de 1 500 m de longueur. Ce n'était pas à vrai dire une ligne rectiligne. Je mettais 55 secondes pour aller à l'ouest et

Janvier 1923, devant le Hanriot de Thoret, de gauche à droite Young, Joseph Thoret, Madame et Monsieur Cazenave (L.M)



Joseph Thoret sur le djebel Ed Delouatt (son avion est visible dans la plaine) (IL)



76 secondes pour revenir à l'est, car le vent soufflait dans une direction oblique. J'ai parcouru environ 250 km ! Parfois, je trouvais un beau courant ascendant. Alors, j'avais plaisir à gaspiller la puissance qui me soutenait en l'air et je m'amusais à exécuter, sans inconvénient, des virages très inclinés. Puis, pour me distraire, je chantais... Comme j'avais le soleil dans le dos, j'admirais la belle lumière africaine par un ciel sans nuage. La sombre chaîne du Bou-Rhezal, au sol pelé, opposait sa sauvagerie grandiose à la douce vision de Biskra et de sa palmeraie s'allongeant sur les bords de l'oued. Des indications précieuses sur la vitesse et la direction du vent m'étaient fournies par le sable volant de la crête à la plaine vers le sud, matérialisant les remous, ainsi que par une fumée entretenue par mon dévoué mécanicien. Il y eut des moments très durs. Lorsque le vent mollissait ou bien obliquait le long de la chaîne ou encore lorsqu'un remous violent m'attaquait, je m'enfonçais vers le flanc rocheux et je me trouvais plus bas que le sommet. Là, je devais lutter contre une ascendance moins forte et contre des tourbillons pour me maintenir en rase-mottes. Je glissais, je m'embarquais du côté de la montagne. J'avais souvent la vision d'une performance terminée à l'hôpital, car le vent arrière m'emmenait parfois à grande vitesse et je pouvais cogner contre un rocher et culbuter ! Je réussis cependant à éviter les embûches.

Je regardais souvent la montre pendue sous le barographe. Elle ne marchait jamais trop vite à mon gré et j'éprouvais des instants de lassitude. Il me fallait résister contre la fatigue. J'avoue que j'ai voulu m'arrêter après 3 heures 30 de vol, c'est à dire après avoir battu de 10 minutes le record de Maneyrol. Puis j'ai repris courage. Il n'y avait pas de "pontife" pour compter les secondes. On aurait pu me contester le temps. Il fallait y aller par heures. Cela m'a remis d'aplomb. Chaque heure était un but nouveau. Je me disais chaque fois : *Passé une heure... passé deux heures, j'atterrirai... Mais qu'elles étaient longues, ces heures ! Jamais je n'aurais cru possible qu'on fût dégoûté à ce point du vol à voile. Il est vrai que j'avais vraiment abusé !*

La dernière heure fut délicieuse. J'avais atteint une altitude aussi élevée que celle du départ. Pour être plus près de moi, ma femme était montée sur la crête. Je lui criai à un passage : — *Va t'abriter du vent terrible derrière le mur de pierres sèches, là-bas — Puis, j'ai commencé à avoir très froid. Je n'étais vêtu que d'une combinaison en toile.*

Le soleil baissait. Je sentis aux genoux comme une morsure causée par la baisse de la température. Je criai à ma femme, blottie contre le mur de pierres, que j'atterrirais vers 16 h. Elle descendit dans la plaine. Enfin, un peu après sept heures de vol, j'ai commencé à descendre. Dommage !... Car le vent, venant d'une très bonne direction, se maintenait toujours très fort. Si j'avais été vêtu d'une fourrure, j'aurais peut-être continué, malgré la fatigue, et j'aurais attendu le clair de lune... *Ce sera pour une autre fois ».*

Joseph Thoret continue ses vols remarquables et totalise 26 heures de vol à voile avant l'ouverture du concours. Ainsi, le 9 janvier, il décolle avec le mécanicien Yung pour un vol de 1 h 09 toujours hélice calée.

Il vole plusieurs fois par jour tout en initiant l'adjudant François Descamps au vol sans moteur et le lâche *hélice calée*. Nous verrons que Descamps saura mettre à profit cet enseignement.

L'organisation

Pendant ce temps, l'organisation du concours se met en place. Avec l'appui de l'Aéro-club de France, le mouvement est lancé par le colonel Quinton, André Citroën, Dal Piaz, président de la Compagnie générale transatlantique, et Lucien Saint. La direction en est confiée au commandant Brocard, ancien commandant de l'escadrille des *Cigognes*. Le comité local sous la présidence de César Gonin, avec l'appui du maire de Biskra, Edmond Cazenave, est à l'origine du choix de Biskra pour la manifestation prévue du 26 janvier au 20 février 1923. Le concours reçoit l'appui du gouverneur général Théodore Steeg, du général Paulinier commandant le XIX^{ème} Corps d'armée, de M. Boulogne, directeur des Territoires du Sud, du Maréchal Lyautey et du Maréchal Franchet D'Esperey.

L'Association française aérienne avait été naturellement sollicitée pour organiser cette épreuve, elle qui avait créé le 1^{er} Congrès expérimental de Combegrasse. Mais elle s'est récusée, étant trop occupée à préparer son 2^{ème} Congrès expérimental, prévu près de Cherbourg, à Vauville, pour le mois d'août prochain. Les aides et les subventions affluent ; des conditions avantageuses sont accordées par les compagnies de chemins de fer et par la Compagnie générale transatlantique pour le transport des concurrents et des matériels. Le secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, la Compagnie générale transatlantique, la Banque d'Algérie, la Résidence de Tunis, les villes de Constantine et de Biskra et le Maréchal Lyautey apportent leur soutien financier. Les prix, sont nombreux et intéressants : 10 000 F de la Ville de Biskra pour la plus grande durée totalisée sur un même appareil, 5 000 F de la Résidence de Tunis pour la plus grande hauteur atteinte, 5 000 F du Maréchal Lyautey pour la plus grande distance en ligne droite, 5 000 F de M. Merlin, gouverneur de l'Indochine, pour la plus grande distance parcourue sans l'aide du relief.

Tout cela est très encourageant mais sur le terrain, les choses ne sont pas simples. En effet, la plate-forme de départ est un tremplin en planches de 16 m de long sur 6 m de large, incliné vers le bas, accroché sur un petit terre-plein taillé à flanc de montagne surplombant d'environ 70 m l'oued sablonneux qui sert d'aire d'atterrissage. C'est un véritable nid d'aigle, enfoncé dans la montagne, au pied d'une paroi rocheuse presque verticale de 60 m de hauteur. Les planeurs sont hissés sur la plate-forme à l'aide d'une corde passant par une poulie fixé dans le rocher et tirée par des mulets confiés à des tirailleurs sénégalais. Arrivé sur la plate-forme, le planeur est orienté dans le sens obligatoire de départ, nord/nord-ouest, avec un écart possible de 10 à 15 degrés seulement. L'étambot est fixé au rocher par un câble. Le sandow est tendu et, au signal *lâchez tout*, le câble est rompu et la machine est lancée dans les airs. Le pilote doit alors piquer pour décrocher le sandow et reprendre ensuite sa ligne de vol. Cette manoeuvre est délicate, surtout lorsque le vent est fort et qu'il ne souffle pas dans l'axe, ce qui arrive assez souvent. Quant à l'abri des appareils, il est simplement constitué d'alvéoles creusées dans le sable, elles mêmes protégées par des housses en toile. Encastrés dans un écrin de sable, le plan supérieur étalé presque au ras du sol, les planeurs donnent l'illusion de gigantesques scarabées s'abritant du vent et des projection de sable. Les transports sont assurés par des autochenilles Citroën-Kégresse, dont l'une est conduite par Adolphe Kégresse lui-même.



Le "Nid des Vautours" avec, dans le ciel, l'avion de Thoret (11.)

Les pilotes et leurs planeurs

Les concurrents sont peu nombreux : cinq au total, alors que quelques mois auparavant, au concours de Combegrasse, on avait dû sélectionner quinze concurrents sur les trente-quatre pilotes présents !

Sont présents à Biskra :

- Georges Barbot, pilote de chasse pendant la guerre, devenu pilote d'essais chez Dewoitine. Il avait participé précédemment au concours de Combegrasse ; il pilote un Dewoitine P-2 à aile souple.

- L'adjudant François Descamps, récemment venu au vol sans moteur il avait aussi participé au concours de Combegrasse. Il pilote un Dewoitine P-3 à aile rigide.

- Alfred Fronval, excellent pilote de voltige, jouissant d'une grande réputation comme chef-pilote chez Morane-Saulnier mais ne possédant aucune expérience de vol sans moteur. Il pilote un Dewoitine P-3 à aile rigide.

- Le lieutenant Le Petit, pilote du Service technique aéronautique, est inexpérimenté en vol en voile. Louis Peyret, qui l'accompagne à Biskra, lui a confié un appareil de sa conception, identique à celui qu'Alexis Maneyrol a fait triompher à Ilford-Hill.

- Le lieutenant Joseph Thoret, bien connu, qui se trouve à l'origine du choix de Biskra comme site du concours, dispose d'un Dewoitine P-3 à aile rigide. Il avait aussi concouru à Combegrasse.

En ce qui concerne le matériel, on est loin également des douze constructeurs présentant les quatorze planeurs différents qui avaient été sélectionnés pour les concours de Combegrasse parmi quarante-cinq candidats ; l'éloignement de Biskra se fait sentir. Les trois principaux types de planeurs qui sont en cours d'expérimentation en France à cette époque sont cependant représentés :

- Le Dewoitine P-2, monoplan cantilever de 11,25 m d'envergure pour une surface de 15 m² et une longueur de 4,40 m. Sa caractéristique essentielle est de posséder une voilure elliptique souple, à profil épais Dewoitine 50, déformable par glissement de l'extrados sur l'intrados sous l'action du vent relatif. C'est le vétéran du concours de Combegrasse, cassé à celui d'Ilford-Hill, réparé et doté d'un nouveau train d'atterrissage. Son fuselage, de section ovoïde à multiples facettes, est entoilé. Son poids à vide est de 110 kg. C'est le planeur préféré de Barbot.

- Le Dewoitine P-3, très proche du Dewoitine P-2 par ses dimensions générales. Il possède cependant une voilure rigide dotée d'ailerons. Cette voilure est simplement posée sur un fuselage de section carré recouvert de contreplaqué. Seule, la tête du pilote émerge de l'extrados du profil derrière un petit saute-vent.

- Le Peyret, qui sera baptisé plus tard *Alérion*, est un biplan en tandem haubanné de 6,30 m d'envergure pour une surface de 14,60 m², et une longueur de 5 m. Chacune des ailes rectangulaire est dotée d'aileron sur toute l'envergure. Ces quatre ailerons sont conjugués : en tangage, les ailerons avant s'opposent aux ailerons arrière ; en roulis, les ailerons du même côté se braquent dans le même sens. Le poids à vide est de 70 kg environ. L'appareil de Biskra est le n° 2, le n° 1 étant aux mains d'Alexis Maneyrol qui détient, à son bord, le record de durée.

Le déroulement

Le concours se tient du 26 janvier au 20 février 1923. Avant l'ouverture, le 23 janvier, on apprend que Lucien Bossoutrot a surpassé le record mondial de durée de Maneyrol près de Boulogne-sur-Mer, à Dannes-Casniers, le portant à 3 h 31 sur un Farman *Moustique*. Mais, avant même que l'on puisse commencer à voler à Biskra en raison d'un calme plat persistant, Maneyrol reprend son bien, le 29 janvier, en doublant la mise : 8 h 03 effectuées à Vauville sur le Peyret *Alérion* n° 1.

Le 30 janvier, le concours démarre enfin. Thoret décolle à 10 h 50 et se pose à 14 h 44 sur le champ de course de Beni-Mora, à 5 km de là. Il est monté à plus de 400 m. La durée de 3 h 54 est déjà supérieure à l'ancien record de Maneyrol, amélioré la veille. Et Descamps vole lui aussi 3 h 47.

Le 31 janvier, Barbot effectue un vol de 8 h 36 qui surpasse le record de Maneyrol. A l'atterrissage, le pilote doit être soutenu, car il est paralysé par la longue immobilité et par le froid, et fatigué par les turbulences. Cet exploit, réalisé en présence du colonel Rolland, commandant l'Aviation en Algérie, et de nombreuses personnalités, ne sera pas homologué comme record, car le commissaire-chronométrier, retenu à Istres, n'était pas là ; il n'arrivera qu'avec plusieurs jours de retard. Les spectateurs qui suivaient le Dewoitine de Barbot, se disposaient d'heure en heure en files sinueuses dessinant sur le sable un chiffre indiquant au pilote son temps de vol.

Le même jour, Thoret, pris dans une violente turbulence, rate son départ, se retourne et dévale la pente. Par chance, il s'en tire avec une simple commotion mais le concours est terminé pour lui car le planeur est irréparable. Il continuera cependant à voler sur son HD 14 qu'il préfère aux planeurs... trop légers ! Descamps, effectue un vol de 4 h 11.

Les 5 et 6 février, Descamps vole 2 h 46 et 4 h 12.

Le 7 février, il vole à nouveau 3 h 26. Au cours de ce vol, il est accompagné d'un faucon. Il monte à 630 m (540 m au dessus du point de départ) remportant le prix d'altitude et battant le record du monde ! Le même jour Barbot, parti pour battre son record, est pris dans une violente turbulence : vent arrière, il s'écrase sur la montagne, l'appareil restant accroché quelques instants au rocher, temps juste suffisant pour permettre au pilote de se dégager. Il est indemne mais le Dewoitine P-2 est définitivement brisé. Barbot continuera cependant le concours, car Fronval, après quelques vols de une à deux minutes, rentre à Paris en lui laissant son Dewoitine.

Le 12 février, Le Petit décolle avec le Peyret qu'il essaye pour la deuxième fois. Il gagne de la hauteur, dépasse la crête puis commet l'erreur de se laisser déporter sous le vent du relief. Il est alors durement secoué, fait un tonneau et s'écrase sur le nez, par chance sur une partie sablonneuse. Le planeur est en morceaux et le pilote, blessé à la cheville, est descendu en brancard. Il ne reste donc plus en compétition que Barbot et Descamps, tous deux sur Dewoitine P-3 à aile rigide.

Le 21 février, veille de la fermeture qui a été repoussée, Barbot et Descamps tentent le prix de distance. Descamps longe le relief vers le nord-est et se pose à Beni-Mora en parcourant 5 100 m. Barbot part vers le sud, en plein rabattant, il brise son planeur à 4 km du point de départ en atterrissant vent arrière.

Seul Descamps termine le concours sans avoir cassé de planeur, il est le vainqueur.

Les planeurs au repos, dans des alvéoles creusées dans le sable (M.)



Le Peyret du lieutenant Le Petit (M.)



Décollage de François Descamps en Dewoitine P-3 (M.)



Conclusions

François Descamps est le grand vainqueur, il remporte trois prix : le prix du Maréchal Lyautey pour la plus grande distance (il a excédé le minimum imposé de... 100 mètres !), le prix de la Ville de Biskra pour la plus grande durée cumulée durant le concours (il totalise 21 h 50 de vol), le prix de la Résidence de Tunis pour la plus grande hauteur au dessus du point de départ (il a atteint 540 m, record du monde). Georges Barbot reçoit le prix du plus long vol : 8 h 36, meilleure performance mondiale. Le prix du gouverneur général de l'Indochine n'est pas attribué, les circonstances n'ayant pas permis de tenter des vols de distance en terrain plat.

Bien que sous certains aspects cette compétition puisse avoir déçu, il demeure que l'objectif a été pleinement atteint : tous les records dont s'enorgueillissaient les Allemands ont été largement battus par les pilotes français sur des planeurs français, dans des conditions souvent très difficiles. Le défi a été relevé ! Dans trois domaines, les enseignements sont clairs :

1- La technique du vol de pente est bien assimilée. Pendant de longues années encore, le vol à voile se cantonnera à la seule utilisation des ascendances dynamiques. Descamps, instruit par le maître Thoret avant le concours, a prouvé la valeur de ses conseils. Quelques accidents, ont démontré les dangers de méconnaître certains principes. Une révélation, c'est la hauteur à laquelle le courant ascendant se manifeste. On ne supposait pas qu'il puisse atteindre 500 m au-dessus du relief.

2- Les planeurs sont légers et souvent trop fragiles, pas toujours bien adaptés aux conditions difficiles du site. Quoique très expérimentés l'un et l'autre, Barbot et Thoret ont rencontré des problèmes avec leurs frères esquifs, alors qu'avec son lourd et robuste HD 14, Thoret n'a eu aucun ennui.

3- Le site retenu n'était pas aussi confortable à exploiter que les collines de la Rhön ou les puys de Combegrasse, mais le choix de Thoret est apparu justifié puisqu'il a permis de réaliser les performances que l'on recherchait, avec seulement cinq pilotes. L'Algérie offre des régions où des performances exceptionnelles peuvent être réalisées. Mais elles se situent à proximité du Sahara où les conditions de vie et de sécurité sont précaires. Bien plus tard, des tentatives auront encore lieu dans ces régions, en 1948 (Géryville) et en 1954 et 1955 (El-Aouedj) mais elles demeureront sans lendemain, comme pour Biskra, en raison de l'aridité des lieux et du climat. C'est dans les zones plus tempérées, et à proximité des grandes villes, que le vol à voile algérien connaîtra son développement.

Dans son livre : *L'histoire du vol à voile*, le champion français Eric Nessler se déclare en plein accord avec les conclusions formulées par le célèbre commandant Brocard qui a dirigé le concours en sa qualité de commissaire général de l'Aéro-club de France : « *Des expériences de Biskra, il se dégage des conclusions pratiques applicables à toute l'aviation. Il faut d'abord poser nettement le problème. Il ne s'agit pas de savoir si un avion sans moteur deviendra un jour un instrument de locomotion pratique, discussion qui a fait l'objet de polémiques de presse plus ou moins sérieuses. Tout oiseau comporte d'abord un planeur, avec lequel il utilise merveilleusement les forces encore peu connues de l'atmosphère, puis un moteur avec lequel il fait battre ses ailes quand les forces motrices extérieures lui font défaut. Il s'agit donc :*

1- De rechercher et d'étudier les forces inconnues de l'atmosphère, dues aux vents, à la chaleur, aux courants, ou à d'autres causes, c'est à dire de faire, en vraie grandeur, des expériences de laboratoires à l'aide de tous les moyens que la science a mis à notre disposition.

2- De rechercher les meilleures formes et les meilleures dimensions de planeurs susceptibles d'utiliser ces forces.

3- De tirer, dès maintenant, des expériences faites des conclusions pratiques applicables à l'aviation à moteur existante, ou même à l'aviation sans moteur à créer.

Ces expériences affirment la nécessité de construire des avions extrêmement maniables, capables de se défendre avec une grande facilité et sans effort dans un air constamment agité, capables aussi d'être sensibles, sans nervosité, aux moindres manifestations de l'énergie atmosphérique. Faudra-t-il des ailes très souples, à gauchissement puissant et à changement d'incidence ? - C'est la solution que je préfère - Obtiendra-t-on mieux avec des ailes rigides et de grandes surfaces mobiles ? Vauville d'abord, d'autres manifestations ensuite, conduiront à la vérité. Il faut tirer des conclusions pour répondre à la question : "A quoi sert le vol à voile ?".

Tous les aviateurs connaissent les courants ascendants et descendants, mais nul n'en connaissait véritablement la force ou le danger ou la dimension. En Algérie, où les vents dominants sont nord-ouest, les chaînes de montagnes sont orientées nord-est/sud-ouest, donc productrices d'une zone ascendante qui s'étend presque sans coupure, sur des centaines de kilomètres. Il est certain que tout avion de tourisme ou de transport public, quelque soient sa vitesse et son poids, utilisant cette zone pour se déplacer, économisera, sur certaines branches de son parcours, de 20 à 50 % de sa consommation.

L'apprentissage : Emmener des élèves sur des courants ascendants donne l'habitude de l'air et apprend à voler. Le procédé peut rendre de grands services, aussi bien par l'économie, que par l'expérience acquise. Mais il paraît excessif d'en espérer une méthode complète d'apprentissage et il est peut-être exagéré de compter trop sur les alérions sans moteur, dont les départs sont délicats, alors que des avions-écoles à moteur, plus légers certes que les avions actuels, permettront le même travail, la même économie, dans des conditions de sécurité plus grande, d'apprentissage complet.

Le sens de l'air : Le vol sans moteur, remarquable école de perfectionnement, "enseigne l'atmosphère", donne le sens de l'air, apprend comment on participe à ses mouvements, sans nécessairement se battre avec eux, comment il est généralement nuisible, sur un avion à moteur pris dans le mauvais temps, de se défendre en donnant toute la puissance, ou même en piquant pour en obtenir davantage, comme enfin, il faut être souple de réflexes, de mouvements, et même de volonté, pour être véritablement un oiseau en harmonie avec son élément.

Ces années de début du vol à voile sont donc une étape du progrès aéronautique aussi importante que les voyages aériens des premières années. Au point de vue scientifique, elles ouvrent des horizons nouveaux. Au point de vue national, elles contribuent à accélérer la naissance de l'aviation de tourisme, nécessaire à l'entraînement des milliers de pilotes dont dépend en partie notre sécurité. C'est pourquoi, il faut être reconnaissant aux quelques pilotes qui, à Combegrasse, en Angleterre, sur les rochers de Biskra ou à Vauville, ont fait leur dangereux effort avec la foi dans l'avenir ».

*Départ, sur la plate-forme en bois,
du Dewoitine P-2 de Barbot (IL)*



Le Dewoitine P-3 de Fronval (IL)



*Le 6 janvier 1933 Joseph Thoret
inaugure, en le survolant, le monu-
ment élevé sur le mont Delouatt,
commémorant son exploit (LC)*



3 - LES STRUCTURES DU VOL A VOILE

L'aviation française a toujours été placée sous la tutelle de l'autorité militaire. Déjà, les premiers vols de Clément Ader en 1890 étaient couverts par le secret militaire, ce qui a permis aux Américains de faire croire à une grande partie du monde que le premier vol humain fut réalisé en 1903 par Orville Wright. Un siècle plus tard, c'est toujours au ministère de la Défense nationale qu'est dévolue la tutelle de l'industrie aéronautique civile. La certification des aéronefs civils est toujours l'apanage des techniciens de ce ministère. De 1910 à 1920, c'est le ministre de la Guerre qui fut chargé de l'aviation civile ; ensuite, et jusqu'à nos jours, c'est presque exclusivement au ministre des Travaux publics, associé le plus souvent aux Transports (quand ce n'est pas à la Marine marchande, à la Reconstruction, à l'Urbanisme ou au Tourisme) qu'est confiée la charge de l'aviation civile, amputée de certaines prérogatives essentielles, comme on vient de le voir. Deux périodes font exception, de 1928 à 1931 et de 1934 à 1945, pendant lesquelles un ministre de l'Air, a rassemblé les activités civiles et militaires.

L'Algérie est soumise, bien sûr, à la réglementation élaborée à Paris. Elle bénéficie aussi des moyens que la métropole veut bien lui octroyer ; s'il les juge insuffisants, le Gouvernement général de l'Algérie peut les compléter, lorsque son propre budget le permet. C'est dans ce cadre général qu'a évolué le vol à voile en Algérie.

De 1919 à 1939

En septembre 1919, est constituée à Paris l'Association française aérienne (AFA) avec les éléments de l'ancienne Ligue française du cerf-volant et du Club de l'aviette ; on y retrouve André Carlier et Georges Houard qui avaient défini son objectif le 1^{er} avril 1912 : *Coordonner et faciliter les recherches expérimentales sur le vol à voile et ses applications.*

Dans ce but, l'AFA organise, en août 1922, le Premier congrès expérimental de vol sans moteur à Combegrasse (Puy-de-Dôme) réunissant quinze concurrents sélectionnés parmi cinquante candidats. Cette manifestation constitue l'acte de naissance du vol à voile français.

L'AFA poursuivra son action en mettant sur pied le Deuxième congrès en août 1923 à Vauville (Manche), puis le Troisième congrès en juillet 1925 sur le même site.

Accaparée par ses organisations l'AFA, composée de bénévoles ne disposant que de moyens réduits, ne peut pas prendre en charge le Meeting expérimental de Biskra que les autorités souhaitent réaliser au début de 1923 pour contrer les réussites allemandes. Ce sont donc les militaires et les grands organismes de l'Etat qui géreront ce concours.

Ensuite, l'AFA entre en léthargie et la crise économique décourage toute velléité d'organisation du vol sans moteur. Jusqu'en 1930, où se crée l'Avia, association privée s'appuyant sur les services officiels (elle perçoit des subventions pour financer ses études) ayant pour but d'étudier une gamme de planeurs, de conseiller les groupements vélivoles et d'assurer la promotion du vol à voile en France. Dirigé par Pierre Massenet et par Raymond Jarlaud, elle trouve son origine

dans le Club aéronautique universitaire fondé en 1928 et dans la Ligue aéronautique de France. Ayant comme chef-pilote Eric Nessler (après Fauvel et Bouvier), l'Avia met au point une variété de planeurs très réussis adaptés à l'école de début, à l'entraînement et à la performance.

A la même époque, se constitue à Toulouse la Société française de vol à voile, dirigée par Jean-René Lagasse, qui poursuit à peu près les mêmes buts que l'Avia. Son activité revêt un caractère plus commercial et s'appuie sur des écoles de pilotage qu'elle crée dans les diverses régions de France afin d'exploiter son planeur de début *Eole*, antérieur à l'Avia 10a et ses dérivés. Mais la Société disparaît après sa mise en liquidation en 1932.

L'Avia crée à ce moment le Centre de Beynes (Yvelines) qui se dessert en été à La Banne-d'Ordanche (Puy-de-Dôme) dont Pierre Massenet assure la direction. Le Centre de La Banne-d'Ordanche devient national quand le ministère de l'Air vient à son secours, car l'Avia ne perçoit plus de subventions de l'Etat depuis 1934. Il nomme à sa tête le colonel Watteau, assisté du chef-pilote Eric Nessler. A partir de 1935, le Centre forme les moniteurs de vol à voile définis par l'Arrêté du 14 août 1935, qui officialise aussi les brevets A, B et C de vol à voile. La première session d'examen pour les brevets de moniteur et de moniteur-adjoint se tient au début de l'été 1936. C'est l'année du Front populaire et des bouleversements qu'il entraîne. La Fédération Populaire des sports aéronautiques, plus connue sous le terme d'Aviation Populaire, dirigée par Jean Moulin, rallie à sa cause une grande partie de l'Avia, dont Pierre Massenet qui devient le responsable du vol à voile. Après avoir promis beaucoup et beaucoup dépensé sans être parvenu à réduire notre retard sur nos voisins d'Outre-Rhin, les autorités décident, en septembre 1938, que les subsides de l'Etat seront désormais exclusivement consacrés à la formation des pilotes militaires sous la houlette de l'Armée de l'Air. Le 3 septembre 1939, à la déclaration de guerre, les aéronefs civils sont interdits de vol.

Au cours de cette période d'avant-guerre, le vol à voile en Algérie s'est tout naturellement exercé en fonction des structures métropolitaines : après le Meeting de Biskra, voulu et géré par les organismes d'Etat, c'est l'Avia qui est à l'origine des planeurs utilisés par les clubs : 11a, 15a et 32e, avec la Société française de vol à voile et son planeur *Eole* (pour être complet, il faut ajouter le Sablier S 14). L'Avia est sollicitée, en 1935, par la Fédération aéronautique nord-africaine pour prospecter les sites favorables en Algérie ; Eric Nessler s'en charge à bord d'un Avia 40p qu'il laissera à la disposition de l'Algérie. A la suite de cette prospection, ces activités strictement privées jusque là, sont relayées, le 10 décembre 1937, par l'intervention du ministère de l'Air qui décide la création et le financement du Centre d'Etat du Djebel-Diss. Son représentant civil à Alger, l'Etablissement régional de la navigation aérienne, dirigé par Gaston Pourcher assisté de Georges Gérard, est chargé d'en étudier les modalités de réalisation. Plusieurs pilotes algériens iront entre-temps se perfectionner au Centre national de La Banne-d'Ordanche et y obtiendront leur brevet de moniteur.

Les Sports aériens en Afrique du Nord (1941-1949)

En avril 1941, l'activité vélivole reprend, le Secrétariat d'Etat à l'Education nationale et à la jeunesse en a la charge. Le Centre de La Montagne-Noire est rouvert pour former les moniteurs. André Costa, Lucien Saucède et Antoine Sposito en profitent pour venir y mettre à jour leurs connaissances.

En Algérie, les sports aériens dépendent de la Délégation des sports aériens en Afrique française, dirigée par le colonel (CR) Régis de Brion. D'autre part, un Comité des sports aériens en Algérie remplace, depuis le 5 juillet 1941, la Fédération aéronautique algérienne. Le délégué a comme adjoint le capitaine (CR) René Louvriot et comme animateur le lieutenant Ferraris. Le bureau (23, rue Michelet) est dirigé par le capitaine (CR) Ackermann. Une annexe est située au 103 de la rue Sadi-Carnot, le Centre d'enseignement technique, dont le responsable est le capitaine (CR) René Calleja. Cet organisme emploie Malgras, Scherrer, Boleslaw Degler, Nebon, Norbert Chavannes, Bricourt et Delouche (fils).

L'objectif de la Délégation des sports aériens est de créer des centres où les jeunes pourront pratiquer l'aéromodélisme et le vol à voile. Le Centre d'Etat du Djebel-Diss ouvre le 1^{er} août 1941. Les pilotes expérimentés y seront transformés en moniteurs de vol à voile et ils suivent à Alger un stage de formation de chef de centre local. Des commandes sont passées à l'usine Caudron de Boufarik : Avia 152a, Caudron C 800 et Avia 40p. Le 14 février 1942, est livré le premier Avia 152a. En juillet 1942, le Journal Officiel publie un Arrêté relatif à la pratique du vol sans moteur en Algérie.

Ce n'est plus l'Aéro-club de France qui délivre les brevets, mais la Fédération française des sports aériens, à Vichy. Après le Débarquement, cette tâche incombera au Comité des sports aériens en AFN jusqu'en 1946, puis à l'Aéro-club de France.

L'activité vélivole est suspendue le 8 novembre 1942 par le Débarquement, jusqu'à la mise en place d'une organisation tenant compte de l'entrée en guerre de l'Afrique du Nord.

Les dirigeants des Sports aériens ayant fait la preuve de leur efficacité, ils sont maintenus dans leurs fonctions, mais ils sont placés sous l'autorité de l'Armée de l'Air. La plupart des chefs de centre rejoignent bientôt les formations opérationnelles rééquipées avec du matériel américains. Seul, le Centre du Djebel-Diss redémarre dès le début de 1943,

grâce à du personnel de valeur que le colonel de Brion a récupérés dans des postes sans intérêt où le hasard de la mobilisation les avait affectés. Le seul changement visible par rapport à la période antérieure consiste en l'apparition de cocardes sur les voilures et de bandes tricolores sur les dérivés des planeurs, qui sont devenus des aéronefs militaires. A partir de 1944, d'autres centres entrent en activité.

Un ministère de l'Air est reconstitué le 10 septembre 1944. Le ministre de l'Air étant le créateur des FTP (francs-tireurs partisans), les postes de commandement changent de main pour que les titulaires soient en harmonie avec la mouvance politique du moment. En octobre 1944, est créé le Service de l'aviation légère et sportive (SALS) confié à Antoine Baldino qui attendra plus d'un an pour nommer son délégué en AFN : Gabriel Perrot, surnommé *Le Colonel*, qui ne fera sa première apparition publique qu'en juillet 1946. En mars 1945, la Fédération aéronautique algérienne est rétablie dans ses droits.

Gabriel Perrot est secondé par un certain Benoit, dit *le Capitaine*, et par Delouche père, chargé de l'intendance. Les locaux du Champ-de-Manoeuvre sont transformés en atelier de réparation de planeurs, dirigé par Mesoni assisté d'Aparicio. En prenant ses fonctions, Gabriel Perrot envoie tous les moniteurs : Louis Demouveau, André Costa, Georges Bricout, Jean Serrière et Henri Gantès, en stages à Challes-les-Eaux du 20 février au 30 mars, puis à Pont-Saint-Vincent du 14 au 19 avril 1946, car il estime insuffisante leur culture vélivole.

Bien que l'Aviation civile soit détachée du ministère de l'Air pour se trouver accrochée au ministère des Travaux publics et des transports en novembre 1945, les Sports aériens demeureront pendant quelques temps encore sous l'influence du ministère de l'Air. Quant à la Délégation des sports aériens en AFN, elle ne trouve plus auprès du SALS une oreille aussi attentive. D'autre part, les crédits, abondants après la Libération, ont fondu et les services civils entrent dans une période de vaches maigres. En outre, il semble que la Délégation, plutôt attirée par des actions de prestige, ne gère pas avec une grande rigueur les moyens qui lui sont confiés. Dans ce contexte, en juin 1949, le ministère de tutelle décide la suppression de la Délégation des sports aériens en AFN, le licenciement de tous le personnel et l'annulation des crédits. Les matériels existants sont transférés à la Direction de l'aéronautique civile du territoire sur lequel ils se trouvent (Algérie, Maroc et Tunisie).

Décembre 1941 : Au 103, Bd Sadi-Carnot, remise des diplômes de chef de section des Sports aériens. De gauche à droite : Gazagne (maire d'Alger), x, général Vuillemin, gouverneur général Yves Chatel, capitaine Louvriot (en civil) et colonel de Brion faisant l'allocution (GH)





Le Service de l'aviation légère et sportive en Algérie (1949-1962)

Le Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (SGACC), dépendant du ministère des Travaux publics et des transports depuis le 18 décembre 1945, ne veut plus entendre parler d'aviation légère en Algérie. Si le Gouvernement général de l'Algérie désire encourager une aviation légère, qu'il le fasse à ses frais exclusifs.

La seule concession du SGACC est la création, auprès de François Foguès, directeur de l'Aéronautique civile (DAC) en Algérie, d'un poste d'ingénieur. Celui-ci, très spécialisé, sera le chef du SALS en Algérie et aura pour mission de reconstituer, à partir des débris laissés par la Délégation des sports aériens, un organisme susceptible d'assurer la tutelle de l'aviation légère. André Costa, l'apôtre bien connu du vol à voile, est nommé dans cette fonction avec deux problèmes essentiels à résoudre d'urgence : récupérer les moniteurs de pilotage licenciés et s'assurer de l'état technique des planeurs.

En ce qui concerne les moniteurs, un accord est trouvé pour que leurs salaires du deuxième semestre 1949 soient payés par la Fédération aéronautique algérienne, en attendant que le Gouvernement général crée les postes correspondants et les prenne en charge sur le budget 1950.

En ce qui concerne les planeurs, ceux-ci sont dispersés sur tout le territoire, dans des états variables. Ceux qui volent sont entretenus, plus ou moins bien, par leurs exploitants et on peut craindre qu'ils provoquent des accidents dont l'Etat serait responsable en sa qualité de propriétaire. En conséquence, deux mesures sont décidées :

- L'une vise à commander au Bureau Veritas une inspection semestrielle de tous les planeurs en service, comme cela est déjà réalisé pour les avions depuis 1946, ce contrôle périodique des planeurs ne sera obligatoire en métropole qu'en 1955 (le représentant à Alger de la Direction technique industrielle, organisme militaire, avait prétendu, sans succès, exercer ce contrôle au motif que les planeurs appartenaient à l'Etat).

- l'autre consiste à organiser un atelier spécialisé dans la réparation et la révision de tous les planeurs d'Algérie. Cet établissement est tout naturellement implanté au 103, rue Sadi-Carnot. Le chef d'atelier est un technicien particulièrement compétent, Antoine Lasserre (un ancien de Latécoère et de Dewoitine), débauché de l'usine de Boufarik avec laquelle il est passé un marché ouvert de fournitures de main-d'oeuvre. Les travaux s'effectuent sous le contrôle du Bureau Veritas.

Mais André Costa est avant tout un pilote et il ne manque jamais une occasion de prendre l'air. Il trouve la mort le 14 avril 1951 à Maison-Blanche avec sa passagère, aux commandes d'un C 800. François Foguès a tout de suite besoin de quelqu'un de compétent pour que l'oeuvre de restauration en cours ne soit pas interrompue. En attendant que le SGAC désigne un successeur, il s'adresse à Lucien Saucède qui veut bien assurer l'intérim.

C'est l'auteur de ces lignes, Charles Rudel, qui est choisi par l'administration centrale pour occuper le poste de chef de service et qui débarque à Alger le 11 novembre 1951. Il s'entend immédiatement avec Lucien Saucède qui reste en place et devient son adjoint technique chargé des questions de construction et de pilotage.

Les services de la DAC sont alors dispersés aux quatre coins d'Alger. Le SALS hérite d'un appartement au premier étage du 10, rue Michelet, qu'il partage avec les services administratifs qui gèrent les personnels de la DAC rémunérés sur des crédits du Gouvernement général, dont les moniteurs de pilotage. Du Gouvernement général proviennent aussi les crédits de fonctionnement et d'équipements du SALS-Algérie. Les relations avec Paris sont pratiquement nulles et se bornent au domaine réglementaire, lorsqu'il est précisé que la législation s'applique à l'Algérie. L'indépendance du SALS-Algérie est donc à peu près totale.

François Foguès, pilote durant la première guerre mondiale, il est ensuite directeur de l'aéroport d'Oran-La Sénia. Il participe à toutes les manifestations aéronautiques et il conseille utilement les aéro-clubs oranais avec une compétence et une amabilité qui ne seront jamais démenties. Devenu directeur de l'Aviation civile en Algérie après la dernière guerre, il continue son action en faveur de l'aviation légère jusqu'à son départ en 1961.

André Costa, né le 15 avril 1904 à Paris. Ancien pilote de la Marine, il arrive en Algérie en 1932 comme moniteur aux aéro-clubs de Sidi-Bel-Abbès, puis de Mostaganem. Technicien et animateur hors pair, pionnier du vol à voile, il participe à la fondation du Djebel-Diss. Comme directeur du SALS-Algérie en 1949, il relance l'activité de l'aviation légère avant de trouver la mort à Maison-Blanche en planeur le 14 avril 1951. Auteur de L'art du pilotage, L'école des ailes et Les voilés !!



Les centres de vol à voile : Les subsides fournis par le Gouvernement général sont modestes et conduisent à adopter, pour Constantine et Oran, une organisation légère : chaque centre est géré par une association locale à laquelle le SALS fournit un instructeur chef de centre. Le SALS met aussi à disposition les planeurs, treuils et avions remorqueurs dont il assure les grosses réparations et les révisions générales. Il attribue à l'association des subventions de fonctionnement d'un montant en rapport avec l'activité, selon un barème qui favorise les jeunes. L'association doit fournir toute l'intendance : personnel, véhicules, carburant, câbles, parachutes, entretien courant et hébergement. Chaque année, l'association remet au SALS son compte d'exploitation et son projet de budget accompagné du programme prévu pour l'année à venir en vue d'une mise au point concertée. Ce système a toujours parfaitement fonctionné.

Ont toujours été associés à l'action de formation les enseignants de l'Education nationale du Centre laïque d'aviation populaire (CLAP), branche de la Ligue française de l'enseignement. Si les termes *laïque* et *populaire* ont pu effrayer un temps quelques bonnes âmes, l'expérience a prouvé qu'ils devaient être pris au sens littéral, sans aucune connotation idéologique ou politique. Cette orientation a été favorisée par le Rectorat d'Alger qui a soutenu notre action en détachant des enseignants pour encadrer les stagiaires et en acceptant le principe d'être partie prenante dans les projets de centres, qui ne verront pas le jour :

- Création à Relizane d'un centre pour l'entraînement des vélivoles de la région et la formation des aides-moniteurs.

- Création à l'Arba-Rovigo d'un centre de formation et d'entraînement au profit des nombreux vélivoles de l'agglomération algéroise.

Les planeurs : En 1951, les planeurs sont construits sur marchés d'Etat à des prix élevés et l'Etat a décidé d'ignorer le vol à voile algérien. Celui-ci ne peut compter que sur lui-même et le SALS-Algérie est conduit à construire le Dacal 105, suivi de huit Dacal 106, et à monter cinq Fauvel AV 36 *Ailes Volantes* et huit Wassmer WA 21 *Javelot II*.

Les planeurs algériens demeureront propriété de l'Etat, bien qu'en métropole le SFASA, qui a succédé au SALS, ait cédé, en 1955, les siens aux associations à un prix symbolique. Nous avons refusé d'appliquer cette mesure à l'Algérie. Par contre, le régime des primes d'achat a été reproduit (sur les crédits du Gouvernement général) permettant à l'Aéroclub d'Oranie d'acquérir deux planeurs.

Le personnel : Il est réduit, il compte, au début, le chef du Service, Charles Rudel, l'adjoint technique, Lucien Saucède, le comptable, Marius Roux, le gardien, Izem Amokrane, et les moniteurs Jean-Baptiste Cometti, chef du Centre de Constantine, et Aurélien Alberca, chef du Centre d'Oran. Par la suite, un autre moniteur sera recruté, Joannès Walkowiak.

Après le départ de Lucien Saucède, Henri Gantès occupe le poste de chef-pilote. Arrive ensuite le secrétaire Roger Vuillaume. En 1958, le SGAC daigne enfin se souvenir de l'existence du SALS-Algérie et reconnaître le travail accompli, il affecte un ingénieur comme adjoint au chef du Service. Il s'agit d'Albert Carraz, très connu car il détient, depuis 1952, le record du monde de durée en planeur biplace. Enfin, en 1960, le Gouvernement général autorise le recrutement de l'instructeur Chatel qui secondera Walkowiak. Toutes ces personnes assurent la tutelle du vol à voile, et aussi de l'aviation légère, de l'aéromodélisme et du parachutisme, avec, pour cette spécialité, Michel Prik recruté en 1958.

Le gouvernement de la République ayant décidé d'en finir, à n'importe quel prix, avec la présence française en Algérie, la situation se dégrade rapidement à partir de 1961 avec les *Pourparlers d'Evian*. Les vols se terminent à Constantine le 23 septembre 1961. A Oran, après une interdiction partielle le 27 avril 1961, l'interdiction totale est décrétée le 13 août.

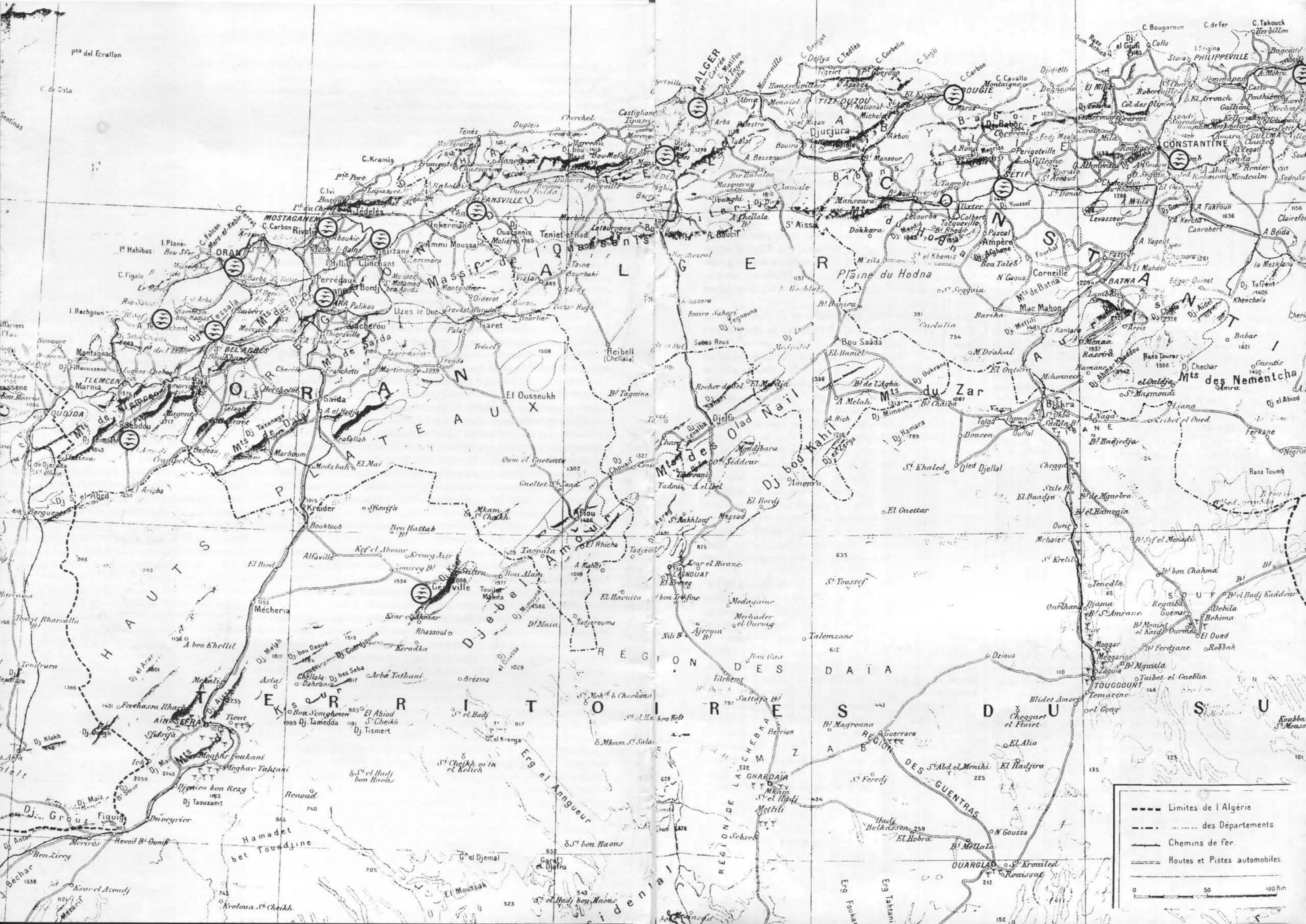
Dès l'arrêt des vols, les planeurs et matériels sont ramenés dans l'Atelier d'Hussein-Dey. Là, ils sont soigneusement stockés dans l'espoir de jours meilleurs. Ces jours ne viendront pas, le vol à voile en Algérie est anéanti.



Charles Rudel, né le 2 mars 1922 à Durtol (Puy-de-Dôme). Après avoir été breveté pilote militaire en Angleterre durant la guerre, il entre à la DGAC. Le 11 novembre 1952, il prend la direction du SALS-Algérie qu'il gèrera jusqu'en 1962 avec une grande compétence. Son action est unanimement appréciée tant sur le plan humain que technique. Décédé le 12 novembre 1996 à Saint-Lo (Manche). Il exprime dans ce livre sa profonde connaissance du milieu aéronautique algérien.

Lucien Saucède, né en 1914 à Villejuif, ingénieur autodidacte et brillant pilote civil. En 1938, il construit avec son frère un planeur biplace et il implante définitivement le vol à voile à Constantine. Chef de centre du Djebel-Diss, puis du Djebel-Oum-Settas en 1943, il devient en 1951, après la disparition d'André Costa, responsable technique et chef-pilote du SALS-Algérie où il contribue largement à l'étude et à la réalisation des Dacal 105 et 106.





- - - - - Limites de l'Algérie
 - - - - - des Départements
 ——— Chemins de fer.
 = = = Routes et Pistes automobiles.

0 50 100 Km

4 - L'ALGEROIS

Les premières tentatives (1930-1939)

La Section de vol sans moteur de l'Aéro-club d'Algérie (1930-1931) : Le journaliste sportif Pierre Laffargue crée, en septembre 1930, la Section de vol sans moteur de l'Aéro-club d'Algérie. Le comité de direction se compose du président Pierre Laffargue, du vice-président Georges Descamps (chef-pilote de la Compagnie aérienne française), du secrétaire Albert Billier, du trésorier Forestier, de quatre assesseurs : Henri Cazeaux, Raymond Alle, Antoine Scotto et Bouas, et du conseiller technique René Prévost (ingénieur aéronautique et chef du Bureau Véritas).

Une liste des membres honoraires et actifs est ouverte le 9 septembre. Elle enregistre rapidement un grand nombre d'adhésions. Pierre Laffargue, qui possède de solides connaissances en ébénisterie, entreprend alors la construction d'un planeur, dessiné par René Prévost et fortement inspiré de l'Avia 11a, comme tous les planeurs de début de cette époque. Il est aidé par Albert Billier, Robert Colin et Forestier. Le planeur a 11 m d'envergure, 5,90 m de long et 17 m² de surface. Il pèse 95 kg à vide. Il est exposé en mars 1931, avant entoilage, dans la vitrine du garage Unic, 41 rue Michelet. Le succès est grand puisque de nombreuses adhésions nouvelles sont recueillies parmi les visiteurs, la Section VSM compte maintenant 164 noms, dont celui de Louis Poire, pionnier du vol à voile à Oran qui réside maintenant à Blida. Après l'exposition, le planeur est transporté à Maison-Blanche où Trouillet (mécanicien de la Compagnie aérienne française) et son épouse procèdent à l'entoilage. Le 25 avril, Georges Descamps effectue le premier vol, lancé au sandow. L'essai étant satisfaisant, d'autres vols suivront dans la journée. Le 14 mai, le planeur est présenté au cours d'un grand meeting à Maison-Blanche, organisé par l'Aéro-club d'Algérie et la Société de propagande aéronautique. Devant plus de 30 000 personnes, après les exhibitions de Michel Détrouyat, de Louis Rouland et de Georges Descamps, le planeur est baptisé par Mesdames Brunel (épouse du maire d'Alger) et Prévost.

Quant à l'activité de la Section de vol à voile, elle n'a laissé aucune trace car, comme pour beaucoup de groupements vélivoles de l'époque, le découragement a rapidement remplacé l'enthousiasme du début en constatant l'impossibilité d'obtenir le moindre résultat positif sur le terrain, en raison de la médiocrité du matériel volant et de l'absence de moniteur expérimenté pour diriger les séances d'entraînement.

Autre tentative à Blida (1932) et manifestations sporadiques : Cet échec ne décourage pourtant pas deux Blidéens, Dumestre et Louis Poire. Ce dernier, receveur des postes, avait construit un planeur à Oran en 1932 qui avait volé correctement. Les deux amis créent, en avril 1932, une section de vol à voile au sein de l'Aéro-club de Blida-Mitidja. La section achète immédiatement un planeur ultraléger du type Chanute pendant que Dumestre se lance dans la construction d'un Zögling, toujours ce genre de planeur qui s'apparente à l'Avia 11a. Gaston Ricci, maire et conseiller-général, offre une prime de 500 F pour le premier brevet A qui sera obtenu. Malgré cet encouragement, l'activité aérienne

sera brève et dérisoire, pour les mêmes raisons que celles qui ont fait disparaître la Section de vol à voile de l'Aéro-club d'Algérie.

Plus rien ne se passera dans l'Algérois, jusqu'en 1935 où la Fédération aéronautique nord-africaine demande à l'Avia, association fondée en 1930 pour l'organisation et le développement du vol sans moteur, de venir prospecter en Algérie pour déterminer les sites favorables. Fin novembre, débarquent à Alger Pierre Massenet, président de l'Avia, et Eric Nessler, chef-pilote et champion de vol à voile mondialement connu. Ils amènent un planeur de performance Avia 40p et sa remorque. L'Avia 40p sera exposé le 30 novembre dans la grande salle du Casino municipal d'Alger où la Fédération aéronautique nord-africaine offre une réception à l'occasion de son congrès annuel.

Le 1^{er} décembre 1935, Eric Nessler est en piste à Maison-Blanche, à bord de son planeur. Il a attiré ici un grand nombre de spectateurs venus assister à ses vols et qui ont l'espoir d'une reprise de l'activité vélivole inexistante depuis les échecs de 1931 à Alger et de 1932 à Blida. Eric Nessler effectue quatre vols, remorqué par Henri Ferraris en Caudron *Luciole*. Après largage à 800 m, il reste en l'air, le matin, pendant 25 mn au-dessus de l'Arba, du Fondouk et du Hamiz, puis ensuite 12 mn. L'après-midi, il effectue encore deux vols, l'un de 24 mn après largage à 600 m, l'autre de 45 mn après largage à 1 100 m. Il vole à nouveau le 4, pendant 38 mn puis, le 5, il rencontre à Maison-Blanche Monsieur Rozis, maire d'Alger, venu visiter les installations de l'Aéro-club d'Algérie. Il part pour prospecter l'Oranie du 8 au 16 décembre puis, du 22 au 24, pour la région de Bougie. Il revient le 27 à Alger où il effectue un vol de 20 mn sur le massif au sud d'Alger ; le 28, il vole 25 mn au-dessus de la baie d'Alger et atterrit finalement sur l'aérodrome d'Hussein-Dey. Cette prospection effectuée en 28 jours, aura comporté 33 vols pour une durée totale de 11 h 55.

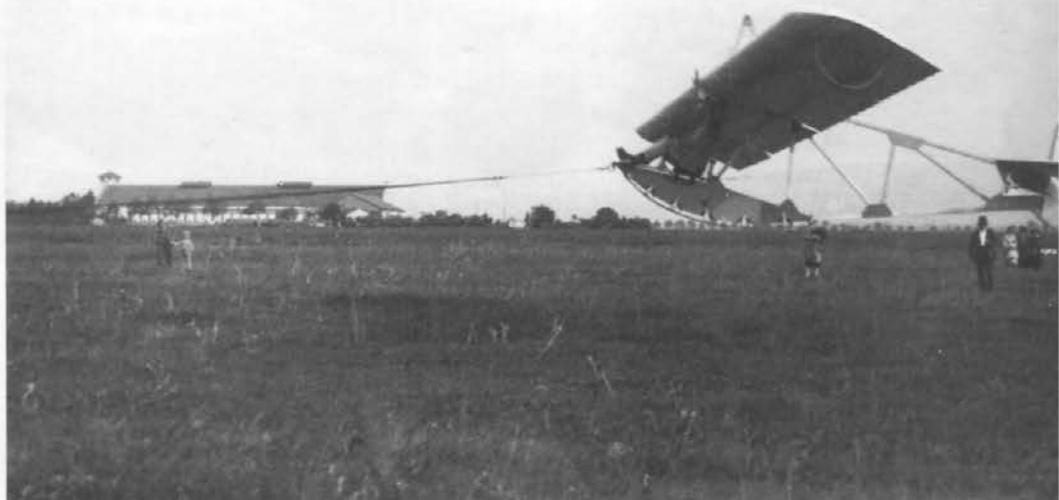
En partant, Massenet et Nessler donnent le 40p à la Fédération aéronautique. Il en sera fait bon usage par André Costa. Pierre Massenet cède également de la documentation et des films. Cela permet à René Prévost de donner, le 15 décembre, une conférence sur le vol à voile au cinéma Empire.

En 1936, Joseph Thoret, de passage dans la région, effectue plusieurs vols en avion, hélice calée, sur les pentes du Bou-Zegza, massif montagneux à 35 km au sud-est d'Alger culminant à 1 032 mètres.

Le 15 février 1937, Pierre Laffargue, propagandiste infatigable qui a effectué l'année précédente un stage à La Banne-d'Oranche, réalise un film sur le vol à voile et l'aviation de ligne. Il lui assure une large diffusion auprès des jeunes par l'intermédiaire des Groupes laïques d'études d'Alger, lesquels créent, pour les scolaires, un grand concours sur le thème aéronautique. Guillemard, le champion d'aéromodélisme, y assiste.

La guerre arrive sans que le vol à voile ait pu s'implanter tant soit peu à Alger, sauf dans les esprits, alors qu'à l'est (Constantine) comme à l'ouest (Mostaganem) des réalisations prometteuses sont en cours.

Le 25 avril 1931, premier vol du planeur de l'Aéro-club d'Algérie, construit par Pierre Laffargue et piloté par Georges Descamps (pl.)



Le 1^{er} décembre 1935, Eric Nessler devant son Avia 40p ...



... à Maison-Blanche (pl.)



Hussein-Dey, premier centre de vol sans moteur algérois (1942)

L'été 1941, était ouvert le Centre d'Etat de vol à voile du Djebel-Diss, près de Mostaganem, sous la tutelle de la Délégation des sports aériens en Afrique du Nord ayant à sa tête le colonel de Brion. En même temps cet organisme, qui dépend du Secrétariat d'Etat à l'éducation nationale et à la jeunesse, avait passé commande aux Ets Caudron, installés à Boufarik, d'une série de planeurs de début Avia 152a. Les premiers d'entre eux sortiront au printemps 1942, précédés par quelques Avia 11a non destinés au vol mais aux *points fixes* face au vent, pour familiariser l'élève avec le maniement des commandes et la coordination des mouvements.

En avril, les Avia 11a sont livrés sur le petit aérodrome d'Hussein-Dey où se trouvait, avant la guerre, la station-service Potez de Jacques Duchêne Marullaz, maintenant en sommeil du fait de l'armistice. Ce terrain, de faible superficie, est bordé d'un côté par la mer, et de l'autre, par la Route Moutonnaire d'Alger à Maison-Carrée. Un hangar en toile est édifié, côté route, pour abriter les planeurs. Cette organisation est gérée par l'Association des sports aériens d'Alger, présidée par le commandant Bailly.

Les vols se déroulent sous la direction du capitaine Henri Ferraris qui a suivi le premier stage de moniteur planeur au Djebel-Diss en 1941. Le 13 juin, est livré le premier Avia 152a n° 107 dont le vol inaugural est effectué par le moniteur Jean Laffargue. Un deuxième Avia 152a (n° 125) sera réceptionné peu de temps après. Un troisième (n° 114) et un quatrième (n° 117) seront livrés en août. Il y a également comme moniteur Jacques Pierchon qui, comme Jean Laffargue, a obtenu ses brevets à La Banne-d'Ordanche, en 1934 pour le premier, en 1936 pour le second.

Le parcours laborieux d'un candidat élève-pilote de planeur est le suivant : les inscriptions sont prises au siège de l'Association des sports aériens d'Alger situé 23, rue Michelet. Ce bureau est dirigé par le capitaine Ackermann, assisté de deux secrétaires. Toute candidature de jeune de moins de 21 ans doit être parrainée par une autorité reconnue. Accepté, le postulant va suivre pendant quelques mois des cours théoriques, dirigés par le lieutenant Ferraris, d'aérodynamique, de mécanique du vol, de météorologie, d'instruments de bord et de construction aéronautique, au Centre d'enseignement technique des sports aériens, au Champ-de-Manoeuvre. Les connaissances acquises sont contrôlées par un examen final. Ensuite, toujours sous la direction du lieutenant Ferraris, il effectue à Hussein-Dey environ 2 heures de *point fixe* sur un Avia 11a, par séances de 10 minutes, face au vent, en s'efforçant d'équilibrer l'appareil par le maniement coordonné des gouvernes. Puis viennent les *sauts de puces* en ligne droite. Enfin, il passe sur Avia 152a tiré au sandow. Depuis les petites tractions (*15 ou 20 pas*) qui provoquent des bonds de 3 à 7 secondes, on passe progressivement à la grande traction (*25 pas et courir*) qui consiste à continuer la traction en courant dès que le planeur est libéré de l'anneau qui le retenait à l'arrière au sol par la béquille. On obtient alors des bonds pouvant durer jusqu'à 15 secondes ! C'est ainsi qu'avant de passer au lancement au treuil, le jeune Pierre Llopis (qui fera par la suite une brillante carrière d'instructeur de pilotage) effectue, en quatre mois, 45 "vols" totalisant 6 mn 38 sec.

L'élève passe ensuite aux lancers au treuil avec des bonds en ligne droite de plus en plus hauts, puis des altérations de cap en S, avant les *grandes tractions* pour les tours de piste à droite, puis à gauche, pour parfaire les différents virages. Inutile de dire que le déchet est considérable parmi les élèves dont certains ne connaîtront jamais les joies de la *grande traction*. En effet, la lenteur de la progression et les efforts physiques déployés toute la journée à tirer le sandow et à manipuler les planeurs en piste, expliquent les nombreux découragements. En plus, une fois par semaine, les élèves doivent procéder à la toilette à grande eau des planeurs et graisser les articulations des commandes. L'air marin et le sable de la piste imposent un entretien rigoureux du matériel. Pourtant, les élèves ne tarissent pas d'éloges sur leurs moniteurs et sur leur chef-pilote, Henri Ferraris, promu capitaine depuis peu. Leur compétence et leur dévouement font l'admiration de tous.

Parmi les élèves et les pilotes qui volent à Hussein-Dey, se trouvent : Ackerman, Angèle, Anglade, Barberis, Barbou, Berchon, Bruckmann, Cartier, Chassagne, de Chavannes, Conord, Delaporte, de Montreachy, Gallian, Henri Gantès, Gillot, Grenier, Mlle Guernier, Albert Guvan, Kopitowski, Pierre Laffargue, Lardièrre, Françoise Laurens, Laurent, Pierre Llopis, Lopez, Michaud, Mignot, Miquet-Brivet, Mordelet, Nebon, Nibelle, Obertur, Perez, Pidell, Mlle Renaud, Robert Ricaud, Salles, Santacreu, Simon, Vanoni et Vial.

La postérité gardera en mémoire la journée du 19 août au cours de laquelle le jeune Guvan, qui avait effectué un stage de moniteur-adjoint au Djebel-Diss, pose son Avia 152a sur le toit du hangar en toile, sans rien casser ! Une autre fois, un pilote de ligne, ami de Ferraris, désire faire un tour de piste. Avant la grande treuillée, on juge prudent de réaliser d'abord un vol au sandow *25 pas à courir*. Résultat : décrochage à 6 mètres de hauteur et planeur cassé. Après explications, on recommence l'opération : même résultat et deuxième planeur cassé. Il faudra 15 jours pour réparer les dégâts. Quelquefois, des élèves *effacent* la piste et se retrouvent sur la plage, face à la mer, certains même après avoir détruit quelques tentes. Pour d'autres, trop court, c'est dans les champs des maraîchers qu'ils posent leurs montures. Néanmoins, quelques persévérants, et chanceux, obtiennent le brevet B en septembre. Ce sont : Ackerman, Barberis, Bouvier, de Montrachy, Grogner, Guvan, Laurent, et Ricaud.

En octobre, le gouverneur général de l'Algérie, Yves Chatel, vient visiter le Centre. Henri Ferraris effectue devant lui une démonstration de pilotage sur Avia 152a, bientôt imité par les stagiaires qui viennent d'obtenir leur brevet B.

Recherche d'un site propice au vol de pente : Henri Ferraris et son équipe ne se faisaient aucune illusion sur les perspectives que pouvait offrir la plate-forme d'Hussein-Dey pour le vol à voile. Compte-tenu de sa situation, il ne pouvait s'agir que de vol plané et non de réel vol à voile. Mais, plutôt que d'attendre la disposition d'un terrain propice, il avait été jugé préférable *de prouver le mouvement en marchant*, en l'occurrence en volant. Aussi, dès qu'il peut disposer d'un Avia 152a et d'une remorque, il entame une prospection de la région algéroise pour découvrir une pente facilement utilisable. Ce travail s'accomplit pendant les week-ends pour ne pas gêner l'activité du Centre. On commence par essayer la pente de Dely-Ibrahim, au *Signal des Grands*

1942 Lancement au sandow d'un Avia 152a à Hussein-Dey (PL)



Un Avia 152a en fâcheuse position sur un hangar (PL)



Henri Ferraris (SN)



Nettoyage de la glissière de départ (PL)



Vents, le 16 août, à l'occasion du grand concours Jean Mermoz de modèles réduits d'avions et de planeurs. Aucun résultat probant n'est obtenu. On poursuit ensuite, dans la région de Rivet et autres lieux. Pierre Llopis, qui participait aux tentatives de vol, raconte le déroulement des opérations : « *Exemple d'un week-end : départ le samedi matin du Centre d'Hussein-Dey avec un Avia 152a démonté, sur sa remorque tractée par le véhicule du capitaine Ferraris. Arrivée sur le lieu choisi : remontage du planeur. A midi, sandwiches pour tout le monde : capitaine Ferraris et Madame, plus six stagiaires.*

Après-midi, lancer du capitaine au sandow, vol plané sans résultat jusqu'au bas de la colline. Distance : 1 500 à 2 000 m environ. Démontage du planeur, retour au point de départ puis remontage de l'appareil.

Le samedi soir, le capitaine et Madame repartent sur Alger avec trois stagiaires. Les autres (dont je fais partie) couchent sous les ailes de l'Avia 152a à l'amarrage, sur un lit de feuilles, après un dîner aux sandwiches.

Le dimanche matin, le capitaine, Madame et les trois stagiaires nous apportent un petit déjeuner chaud... qui est le bienvenu. Vers dix heures, lancer de l'Avia 152a, avec très peu de vent. Vol identique à celui de la veille, toujours sans résultat. Démontage du planeur et repas. Ensuite, chargement du planeur sur sa remorque et retour à Hussein-Dey. Enfin, remontage du planeur.

C'est ainsi que quelques passionnés de vol à voile passaient leurs week-ends au service de ce sport si particulier. L'opération a été renouvelée sur d'autres sites sans aucun résultat vraiment positif ».

Il est assez probable que cette recherche aurait fini par déboucher sur la découverte d'un site convenable, si les événements de novembre n'étaient pas venus mettre un terme à l'expérience.

Justement, la date du dimanche 8 novembre 1942 avait été choisie pour réaliser une séance d'épreuves comptant pour l'attribution du brevet B à un certain nombre d'élèves, dont Pierre Llopis. Or c'est ce jour que les Alliés décident de débarquer en Algérie et au Maroc. En conséquence, les postulants au brevet B, au lieu de voler, doivent démonter les planeurs et les transporter à Alger où ils seront entreposés dans un garage situé sous le siège de l'Association des sports aériens, rue Michelet.

La formation des cadres des Sports aériens : Une autre activité intéressante, intimement liée au vol à voile, même s'il ne s'agit pas de prendre l'air, se déroule simultanément à Alger. C'est la formation technique des futurs responsables des sections des sports aériens.

Il existe à Alger un vaste local couvert, avec une cour, propriété de la ville d'Alger qui le met à la disposition des Sports aériens. Situé 103, rue Sadi-Carnot, il ouvre sur un grand espace servant autrefois de champ de manoeuvre aux casernes environnantes, d'où son nom qui a survécu aux autres noms de baptême officiels.

C'est là qu'est installé, en 1941, le Centre d'enseignement technique (également dénommé Centre régional de technique aéronautique et modèles réduits) dirigé par le capitaine de réserve René Calleja (horloger professionnel dans le civil et chronométrier officiel de l'Aéro-club de France). Le chef de Centre est assisté de M. Malgras (ingénieur de l'Ecole centrale qui a effectué un stage de moniteur au Djebel-Diss). L'ins-

truction est dispensée par M. Scherrer (ingénieur de la marine), assisté de M.M. Nebon et Bricourt. Le champion international de modèles réduits, Boleslaw Degler, dirige les cours d'aéromodélisme.

Un stage pour la formation de chef de section locale des sports aériens se déroule du 19 novembre au 23 décembre 1941 pour sept pilotes venant de participer au premier stage de moniteur de vol à voile au Centre du Djebel-Diss : Jean-Baptiste Cometti, Georges Ligreau, Jean de La Jonquière, Malgras, Henri Ferraris, Jacques Robert et Ferdinand Janis. Ferdinand Janis en sort avec le n° 1 et reçoit le diplôme n° 19. Jean de La Jonquière est troisième (diplôme n° 21).

Ce stage est donné comme étant le deuxième, cela voudrait dire qu'il y en aurait eu un premier stage qui aurait délivré 18 diplômes. Mais on ne trouve aucune trace de ce premier stage et on ne voit absolument pas à qui ces diplômes auraient pu être décernés, car tous les animateurs de section locales proviennent de ce stage, supposé être le deuxième, et du stage suivant qui sera le dernier.

Le stage suivant se déroule en septembre et octobre 1942, au même endroit, mais l'institution a changé de dénomination, il s'agit maintenant du Centre aérotechnique des sports aériens du Champ-de-Manoeuvre. Il s'adresse à d'autres pilotes qui ont volé en 1941 et en 1942 au Djebel-Diss. L'enseignement, très complet, débouche sur la délivrance d'un brevet provisoire de chef de centre local des sports aériens. La promotion porte le nom de *Lieutenant-colonel aviateur Jean Dagnaux*. Elle comporte 19 lauréats parmi lesquels on remarque : Barberis, Louis Botella, Delvolve, de Montrachy, Fontaine, Henri Gantès, Giraud, Guvan, Jean Laffargue, Jean Laurent, Mariette, Menard, Nouvel, Six et Voisin. Laurent et de Montrachy et se retrouvent majors *ex-aequo*.

Au cours du stage, les élèves visitent l'usine Caudron qui fabrique l'Avia 152a en série. Ils peuvent voir également la préparation de la construction du nouveau biplace Caudron C 800. En octobre, la cérémonie de remise des diplômes est présidée par le gouverneur général Yves Chatel qui attribue aux six plus méritants une photo de Jean Dagnaux et à chaque stagiaire, une plaquette relatant l'oeuvre du disparu, offerte par Air France. Après cette manifestation, le gouverneur va visiter le Centre de vol sans moteur d'Hussein-Dey.

Ce stage comportait un enseignement plus complet que celui dispensé en novembre et décembre 1941. Afin de rattraper le programme, les lauréats du stage 1941 seront convoqués à Alger à la fin octobre 1942 pour recevoir un complément de formation, ce complément de stage sera brutalement interrompu par le débarquement allié.

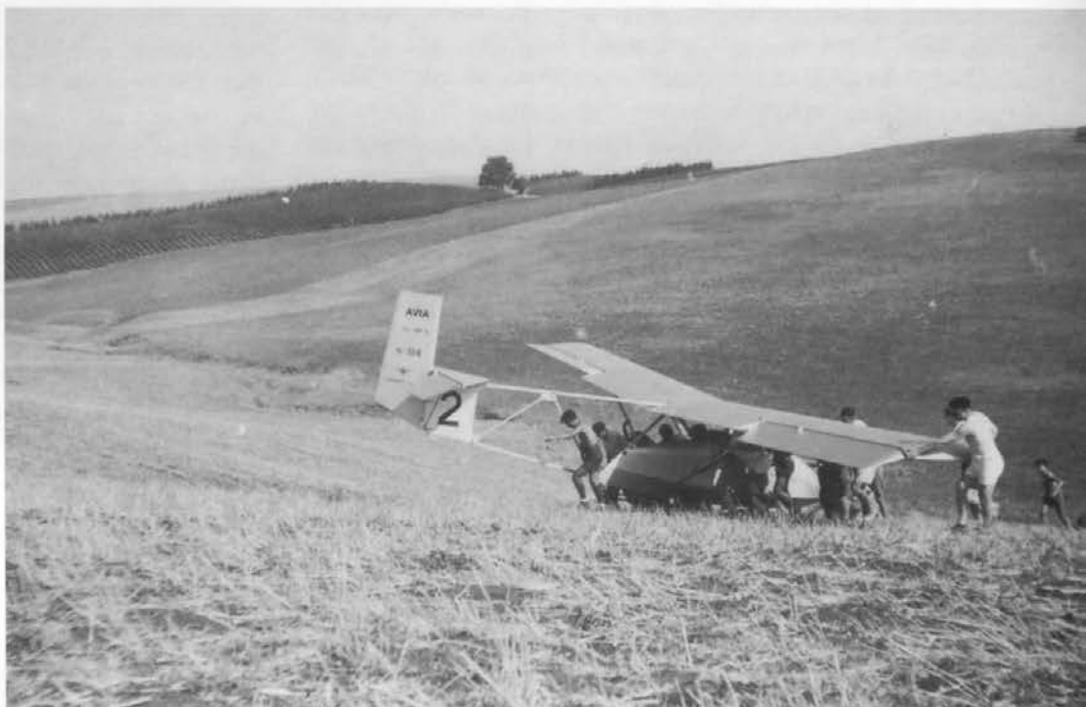
Ces chefs de section locale des sports aériens exercent leurs fonctions dans leurs villes d'affectation ; partagé entre le vol à voile sur l'aérodrome et l'aéromodélisme en ville, leur emploi du temps très chargé ne leur permet pas de s'absenter pendant la période estivale. C'est pourquoi le complément de stage était programmé en octobre et novembre.

On connaît l'affectation de certains chefs de secteur ou chefs de centre diplômés des deux stages de formation. Alger : Henri Ferraris, Oran : Ferdinand Janis, Bône : Giraud et Pierre Laffargue, Perrégaux : Menard, Bougie : Jean de La Jonquière, Philippeville : Jean Laurent et Albert Guvan, Blida : Louis Botella, Relizane : Henri Gantès, Constantine : Jean-Baptiste Cometti et Sidi-Bel-Abbès : Ligreau.

*Le 23 août 1942 Lancer au sandow
d'un Avia 152a au cours d'un essai
de vol à voile à Dely-Ibrahim, au
Signal des Grands Vents (PL)*



*Remontée de l'Avia 152a à bras
d'hommes, en pleine chaleur ...*



... et repos sous l'aile (L.O)



Le Centre de Blida (1941)

Pendant ce temps, avec à peine un mois de retard sur Hussein-Dey, l'Association des sports aériens de Blida, à 45 km au sud d'Alger, démarre une activité de vol sans moteur grâce à l'affectation providentielle, à la base aérienne locale, de Constantin Feldzer.

Constantin Feldzer est un pilote de chasse qui avait acquis, avant la guerre, une certaine expérience en planeur, il avait même dirigé un club de vol à voile. L'intéressé, qui fera une carrière militaire mouvementée mais aussi une brillante campagne à l'escadrille Normandie-Niemen en Russie, rapporte dans un livre de souvenirs *On y va !* (Editions Axis) quelques épisodes de son séjour à Blida où il s'était retrouvé en raison de ses antécédents vélivoles.

En effet, le commandant de la base souhaitait occuper son personnel en lui donnant l'occasion de pratiquer une certaine activité aérienne, ce qui était plutôt compliqué en raison de l'Armistice. D'autre part, les autorités civiles de la Mitidja désiraient offrir aux jeunes gens oisifs de la région un centre d'intérêt et une occupation aussi saine et enrichissante que possible. C'est ainsi que quatre planeurs Avia 11a et Avia 152a sont affectés à l'Association des sports aériens de Blida, avec des sandows de lancement et du matériel de réparation. Un petit bureau est ouvert en ville et, sur l'aérodrome, un hangar est affecté au Centre pour y abriter et entretenir ses planeurs et les divers matériels. L'activité aérienne peut ainsi démarrer sur le terrain militaire qui avait d'ailleurs généreusement accueilli, dans le passé, l'Aéro-club de Blida-Mitidja.

Constantin Feldzer raconte : « *Les parents des adhérents au Centre se montraient ravis de voir leurs enfants se passionner pour une saine activité et, grâce à mon expérience d'avant-guerre de la direction d'un club de vol à voile, je fus vite adopté par les uns et les autres, parmi la population civile bien sûr, car la hiérarchie militaire se renfrognait dans un quant-à-soi prudent. Après un premier mois d'activité, la réputation du Centre s'étendit dans la région...* ».

Devenu chef de centre de vol sans moteur du fait des circonstances, Constantin Feldzer ne pouvait oublier qu'il était avant tout pilote de chasse et qu'il ne saurait se contenter longtemps de son actuelle activité routinière de vélivole ordinaire. C'est ainsi qu'il cherche à réaliser "un coup" sortant de l'ordinaire qui rappellerait le chasseur qu'il est réellement et qui, par la même occasion, pourrait éclairer d'une lumière plus vive tout le travail de formation accompli depuis quelques mois sur l'aérodrome.

Constantin Feldzer s'était lié d'amitié avec un original, un ermite du nom de Guéritault, philosophe anticonformiste, qui nichait à Chréa, un lieu-dit perché à 1 500 m d'altitude dans l'Atlas qui surplombe Blida, et qui devait devenir par la suite une agréable station de ski très fréquentée par les sportifs algérois.

Constantin Feldzer nous a laissé dans son livre un récit détaillé et imagé de l'exploit qui doit le faire sortir de l'anonymat : « *Un sentier conduisait à Chréa en louvoyant entre les rochers, ce sentier de chèvres y menait à pied en deux ou trois heures. Après 15 jours d'entraînement intensif, j'y arrivais en 40 minutes avec la forme retrouvée !*

Ce fut Guéritault qui eut l'idée farfelue, digne de lui, de son esprit de poète anarchisant — Avec tes mêmes, tu devrais

amener jusqu'ici un planeur en pièces détachées. On le monte, on prévient la presse et d'un coup de sandow, tu te retrouve à 1 500 m d'altitude au-dessus de Blida, largement de quoi glander pendant une vingtaine de minutes et de te poser sur la base aérienne. Tu parles du tabac que ça ferait ! — Le s..., il avait eu la même idée que moi !

Les mêmes informés sautèrent d'enthousiasme, leurs pères et mères prévenus organisèrent une vraie fête, avec accordéon, casse-croûte et un solide gorgeon. En deux week-ends, tout était prêt ; les garçons brûlés par le soleil, musclés et ravis, enchantèrent leurs familles.

Gaston Ricci, le maire de Blida, eut peut-être quelque mauvaise idée en prophétisant — Il va bien arriver à se casser la gueule — et les militaires lui emboîtaient le pas, en l'espérant sans même le cacher.

Le grand jour arriva avec un merveilleux soleil ; le ciel s'affirmait avec nous, et je remerciais Guéritault qui attrapa la balle au bond — Tu ne diras plus que c'est pas vrai que c'est nous, les francs-maçons, qui faisons la pluie et le beau temps... Tu veux poser ta candidature ? Je serais ton par-rain... — Adorable Guéritault, tes chaînes ne seront jamais à ma portée...

La fête se passa sans histoire. Tout était prêt à l'heure avec les mêmes, nous avons monté des kilos et des kilos de matériel sur nos dos, jusqu'à Chréa. Nous étions les rois et fiers de l'être, avec nos mains et nos genoux écorchés, couverts de croûtes...

Les garçons choisis pour tendre les deux brins du sandow s'étaient entraînés à finir leur course entre les rochers. J'ai près de vingt mètres pour décoller ; à moins qu'un même butte sur une pierre et tombe en laissant tirer sur une seule branche du sandow. Autrement, c'était du billard.

Le planeur décolla en quelques mètres. Avec la petite ascendance fournie par le vent contre la pente, je pus faire un tour au-dessus de Chréa, tourner longuement tout autour de Blida et me poser, près de notre hangar, une vingtaine de minutes après le décollage.

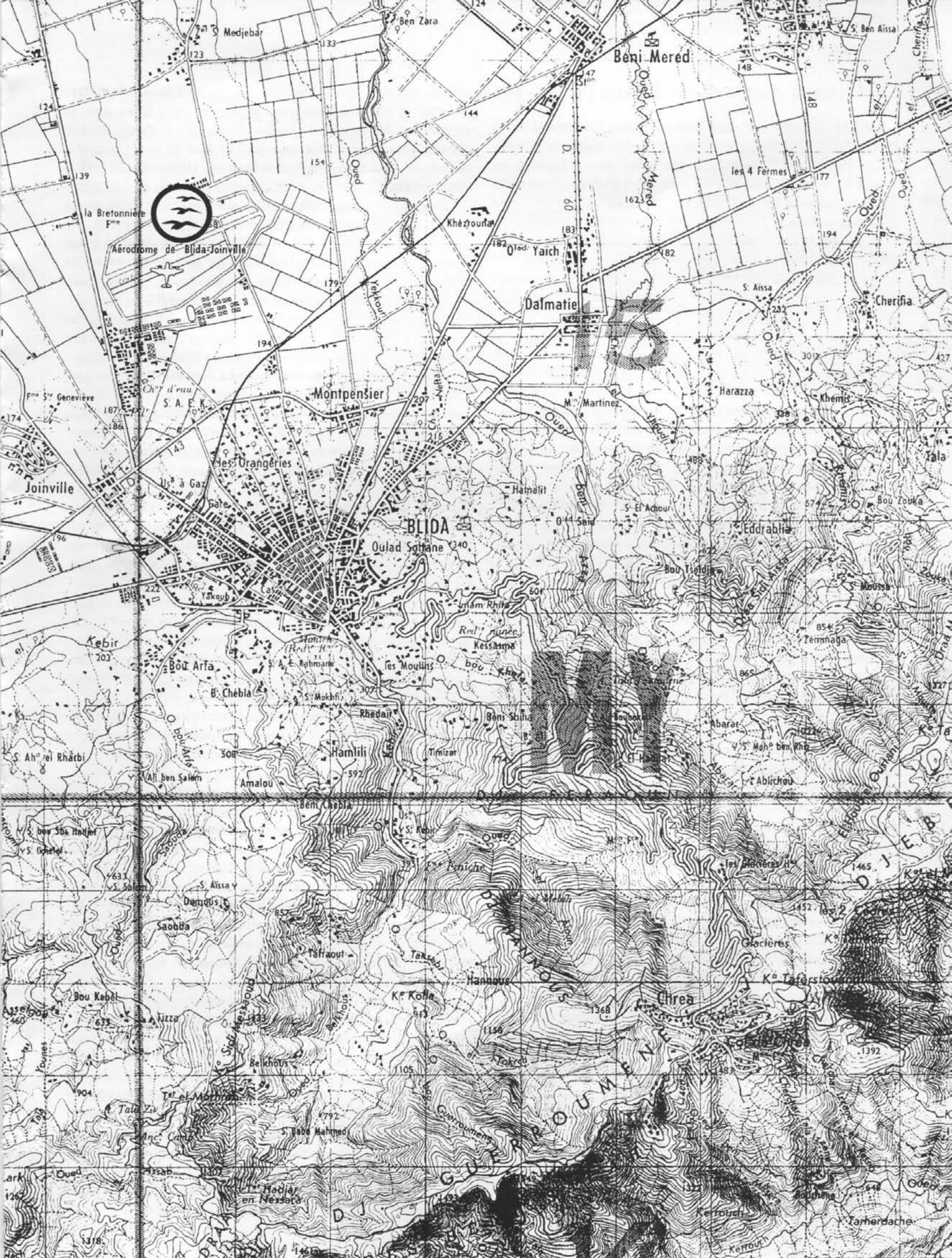
Les photos et les récits de l'exploit firent la une des journaux d'Alger... ».

Le vol est réalisé le 9 septembre 1942 à bord d'un Avia 152a lancé depuis la *Pointe des Blagueurs*. Il valut à son auteur, outre une notoriété certaine dans les milieux aéronautiques locaux, quelques difficultés supplémentaires avec la hiérarchie militaire qu'il contrariait souvent.

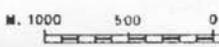
Le débarquement allié en Afrique du Nord, survenant deux mois après, va heureusement résoudre, très temporairement, les difficultés de Constantin Feldzer en même temps qu'il provoque la disparition de l'Association des sports aériens de Blida et de sa section de vol à voile.

L'aérodrome est entièrement investi par l'aviation alliée en guerre et il faudra attendre le 5 mars 1950 pour voir à nouveau des planeurs évoluer dans le ciel blidéen, cette fois au titre du Centre interclub.

De cette façon se termine, le 8 novembre 1942, avec l'opération *Torch*, les premières expériences de vol à voile dans le ciel de la région d'Alger, après seulement sept mois d'existence pour le centre d'Hussein-Dey et six mois pour celui de Blida. Ce ne sera seulement qu'après vingt-deux mois d'interruption, une fois la paix retrouvée, qu'un planeur pourra de nouveau y évoluer.



Echelle 1/50 000



Le Centre de Fort-de-l'Eau (1944-48)

1944, la reprise des vols : Après l'inactivité due à l'entrée en guerre de l'Algérie aux côtés des Alliés en novembre 1942, les vols de planeurs reprennent dans l'Algérois en 1944 ; le 26 août, André Costa effectue à Fort-de-l'Eau deux vols au sandow à bord de l'Avia 152a n° 107. C'est ce même appareil qui était en service en 1942 au Centre d'Hussein-Dey et qui a été stocké, pendant près de deux ans, dans le garage de l'Association des sports aériens d'Alger. Ces deux vols (de 10 secondes chacun !) se sont déroulés dans un champ sablonneux, en bordure de mer, à 2 km à l'est de Fort-de-l'Eau et à 5 km au nord de l'aérodrome de Maison-Blanche. Ce terrain se situe donc à 15 km environ d'Alger. Ils seront suivis, en septembre et octobre, par une centaine de bonds prolongés, de 10 à 15 secondes, jusqu'à l'arrivée, le 15 novembre, d'un treuil et d'un nouvel Avia 152a (n° 164). A partir de ce moment, les planeurs montent à 250 m et planent pendant 2,5 mn ! André Costa devient le chef-pilote du nouveau centre dont le responsable ne paraît pas être nommément désigné.

1945 et la Semaine de l'Aviation : Les vols se poursuivent à petite cadence mais d'une façon régulière puisque André Costa fête, le 29 septembre, le 1 000^{ème} vol réalisé à Fort-de-l'Eau. Entre-temps, on aura tenté, le 25 février, de mettre un planeur en l'air en le remorquant par automobile : échec complet. Le 11 mars suivant, arrive un troisième Avia 152a, le n° 125. Cette année marque le début d'une période où les structures changent. En mars, la Fédération aéronautique algérienne est rétablie dans ses droits et prérogatives suspendus depuis 1941. L'Aéro-club d'Algérie se voit confier la gestion du Centre régional d'Alger de vol sans moteur. Rapidement, cet organisme évoluera pour accueillir les jeunes membres de l'Aéro-club de l'Atelier industriel de l'air de Maison-Blanche (AIA) dont l'enthousiasme est apprécié. L'autre mutation est celle du Centre aérotechnique du Champ-de-Manoeuvre qui devient Atelier régional des sports aériens où cohabitent la réparation de planeurs et l'aéromodélisme, dirigé par M. Mesoni assisté de M. Apariccio qui organisent des stages de chef de section locale d'aéromodélisme. Cet atelier dispose d'un outillage important. En août, le poste de chef de centre est pourvu par Rodolphe Van Lerberghe, dont on ne sait rien, sinon qu'il aurait été pilote à Villacoublay. Il ne restera pas un an à Fort-de-l'Eau, André Costa en demeure le chef-pilote.

Du 20 au 28 octobre 1945, se déroule la manifestation de propagande aéronautique la plus importante qu'Alger ait connue : la Semaine de l'Aviation, dont le commissaire général est justement Pierre Laffargue, décidément toujours présent. Organisée par la Délégation des sports aériens en AFN, elle bénéficie du concours très actif de la 5^{ème} Région aérienne. Le programme est copieux. Samedi 20 : Prise d'armes au Monument aux Morts par le général Weiss commandant la 5^{ème} RA et vernissage de l'exposition *Aviation d'Afrique* par le gouverneur général Yves Chataigneau. Dimanche 21 : Concours d'aéromodélisme à Beni-Messous, présidé par le général Henri Martin, commandant le Corps d'armée. Lundi 22, mardi 23 et mercredi 24 : Visite de l'exposition par les enfants des écoles. Jeudi 25 : Journée des scolaires, séances cinématographiques en présence de Marcelle Choynet et démonstration de sauts à la tour à parachute en présence de Marcelle Choynet et Eric Nessler. Vendredi 26 : Conférence de presse par M. Jolivot,

inspecteur des Sports aériens, Marcelle Choynet et Eric Nessler, et gala cinématographique avec cinq films sous la présidence des généraux Joseph Vuillemin et Pierre Weiss, avec la Musique de l'Air. Samedi 27 : Fête de nuit à la tour à parachute avec sauts, ballets et concert. Dimanche 28 : Fête aérienne aux Quatre-chemins (Kouba) avec vol en formation du Groupe de chasse 1/9, voltige sur Dewoitine 520 par le commandant Merle, présentation du planeur Avia 40p par Marcelle Choynet et Eric Nessler, vols de baptême sur Caudron C 800 par Maxime Lamort assisté de Marcelle Choynet et Eric Nessler. Cette manifestation, parfaitement réussie, remporte un immense succès. L'organisateur, le colonel de Brion, a été omniprésent. Le lundi 29, Eric Nessler donne une conférence sur le vol à voile au cinéma Rio, avant de se rendre, avec Marcelle Choynet, au Djebel-Oum-Settas.

La fête passée, les vols reprennent à Fort-de-l'Eau sur Avia 152a jusqu'à l'arrivée, le 15 décembre, de l'Avia 40p n° 304 qui va relever un peu le niveau des performances, bien modeste de toute façon. En 1945, il a été effectué 1 040 lancers.

1946 : Au début de l'année, des changements interviennent aux Sports aériens. L'équipe dirigeante, qui avait fait ses preuves depuis 1941, doit s'en aller en totalité pour faire de la place à des "résistants" issus de l'Armée de l'Air. Gabriel Perrot, dit *Le Colonel*, en est le nouveau patron. Début février, André Costa quitte Fort-de-l'Eau, où il reviendra rarement, pour suivre des stages à Challes-les-Eaux et Beynes. Cependant, le 2 février, il réceptionne l'Avia 40p n° 303.

Le 14 mars est fêté le 2 000^{ème} vol à Fort-de-l'Eau. L'honneur de l'exécuter revient à Rémi Saint-André, directeur des Sports au Gouvernement général, et membre de l'Aéro-club d'Algérie dont plusieurs adhérents volent à Fort-de-l'Eau. Parmi eux : Lucien Durafour, Pierre Laffargue, Nicole Lainé, Marcel Rey, William Gerstlé, Jean Neveu, Josette Camou et André Thomas, ainsi que de nombreux pilotes et élèves de l'Aéro-club de l'AIA dont Marcel Galiéro et Pierre Llopis. La plupart d'entre eux sont déjà titulaires du brevet B. Brun et Lebreton sont préposés à la conduite du treuil.

Dix jours plus tard, le 24 mars, se déroule la réception en vol, à Fort-de-l'Eau, du premier avion Stampe SV 4c construit par l'AIA de Maison-Blanche, dirigé par l'ingénieur en chef Martin. Le pilote réceptionnaire, Pinchemaille, effectue une belle démonstration de voltige devant un grand rassemblement de personnalités politiques et militaires attirées par la présence de Charles Tillon, précédemment ministre de l'Air et actuel ministre de l'Armement. Celui-ci s'intéresse spécialement aux vélivoles de l'Aéro-club de l'AIA qui lui sont présentés par leur responsable, M. Donadieu. Ensuite, il félicite le jeune Louahala qui a effectué devant lui un vol sur l'Avia 152a n° 125. Pour cette occasion, André Costa est revenu spécialement de Challes-les-Eaux.

Peu après, Rodolphe Van Leberghe quitte le Centre pour rejoindre le Djebel-Diss. Une courte période de flottement se produit alors en l'absence d'encadrement. Elle se termine en juin avec l'arrivée d'Henri Ferraris qui fut chef de centre à Hussein-Dey, puis au Djebel-Diss. Il est assisté de Georges Bricout. Deux nouveaux planeurs arrivent, les Avia 152a n° 204 et 209. En novembre, apparaît enfin un nouveau planeur d'entraînement : le Grünau (dont sera issu le Nord 1300). Le 31 octobre, le CIC d'Alger est officiellement créé. Environ 1 350 lancers ont été accomplis au cours de l'année.

1949 Le Centre de vol à voile de Fort-de-l'Eau (PL)



Le treuil, construit par Henri Jourdan dans les ateliers de l'AIA à Maison-Blanche, avec un moteur V8 Bedford et des roues de Potez 25 (B1)



Le 30 novembre 1945 André Costa donne les dernières recommandations à Louis Durafour (PL)



Fort-de-l'Eau, Centre interclub (1947) : L'administration du CIC est confiée à un comité composé de représentants des aéro-clubs d'Algérie et de l'AIA. Il n'est pas constitué en association déclarée, c'est une émanation des deux clubs. Ce CIC est lent à démarrer car il rencontre de sérieux problèmes : Les terrains (un marais et une dune non cultivables) sont occupés sans titre et même sans l'accord des propriétaires nombreux et en indivision. Certains menacent de demander l'expulsion des intrus. Dans ces conditions, il ne peut pas être envisagé de construire une piste et des abris. On ne peut non plus homologuer le site comme aéroport.

Rémi Saint-André, directeur des Sports, passionné de vol à voile, va déployer de grands efforts pour faire évoluer la situation. Il raconte : « *Je proposai alors que Fort-de-l'Eau soit reconnu comme terrain de vol à voile — Impossible ! Me répondit-on, car les travaux seraient très coûteux et il n'existe pas de crédit ! — Je réponds que les crédits seraient pratiquement inutiles car les travaux, à mon avis, seraient des plus réduits. A ce stade, bien sûr, grand rire des techniciens ! — Saint-André, nous vous aimons bien, mais vous n'avez aucune idée du coût des travaux, car vous n'êtes pas technicien ! — Qu'à cela ne tienne, je vous soumetts mon projet — Car, je m'étais rendu sur place pour examiner les lieux ; j'avais pris des mesures en comptant mes pas, en estimant, à vue de nez, les hauteurs des dénivellations et en calculant, au doigt mouillé, les volumes de terre à remuer et j'en tirais la conclusion que les travaux étaient quasiment négligeables si l'on suivait mes suggestions. Je remis donc un croquis des lieux et mes propositions. Je proposais notamment que la piste principale soit tracée dans le marais, non dans les dunes de sable ; le terrain étant pratiquement plat, les travaux seraient limités à un désherbage et à un nivellement très léger de surface ; le sol, recouvert d'herbes, ne risquerait pas de se modifier constamment sous l'action du vent, comme celui de la dune. La seule difficulté serait l'assèchement du terrain ; là aussi, je proposais une solution simple consistant dans le curage du fossé d'assèchement long de 2 km environ et la création d'un nouveau fossé d'assèchement le long de la piste secondaire, long seulement de 80 mètres. J'indiquais aussi comment implanter les hangars et une solution pour régler, sur le plan juridique, la situation du terrain qui n'était alors pas régulière. Tous furent convaincus, le terrain ouvert et les planeurs amenés. Quelle satisfaction pour moi, à qui la Direction de l'aéronautique civile avait donné le titre symbolique de président du Centre inter-club de vol à voile. Le CIC de Fort-de-l'Eau fut ainsi créé, et j'en fus le président symbolique. Certains camarades appelèrent amicalement ce petit aéroport situé aux portes d'Alger, en bordure de mer, "aérodrome Rémi Saint-André", mais il n'a, bien entendu, jamais été officiellement baptisé ! Bien sûr, les vols par lancer au treuil ne pouvaient être de longue durée, mais l'essentiel, c'était de voler. C'est là que je passais mes épreuves A et B de brevet de pilote de planeur et que nombre de pilotes de tourisme s'adonnèrent aussi au planeur ». Rémi Saint-André élabore aussi une étude de fonctionnement et de financement du CIC. Finalement, un hangar Rodney flanqué d'une hutte Nisse sont installés et une bande suffisante pour le C 800 est aménagée. Cometti, chef d'Oum-Settas, vient s'y familiariser avec le C 800. Du 18 au 26 mai, il effectue 25 vols remorqués par Bricout à Maison-Blanche, la Régahia et Blida.*

Le 6 mai, un jeune pilote de l'AIA, Emile Dirson, tient l'air 29 mn, un record pour Fort-de-l'Eau ! Avec lui, volent Mille Letailleur, Agenet et Bonnet. Cependant, l'activité en 1947 est réduite puisqu'il n'y a que 280 lancers et 45 heures de vol. Pourtant, de nouveaux planeurs arrivent. La Délégation des sports aériens réceptionne, le 11 juillet à Hussein-Dey, cinq Nord 1300 et cinq *Emouchet* tout neufs, livrés par la métropole. Ils seront attribués à Alger, Constantine, Thiersville, Tunis et Rabat. Six treuils et un avion remorqueur suivront.

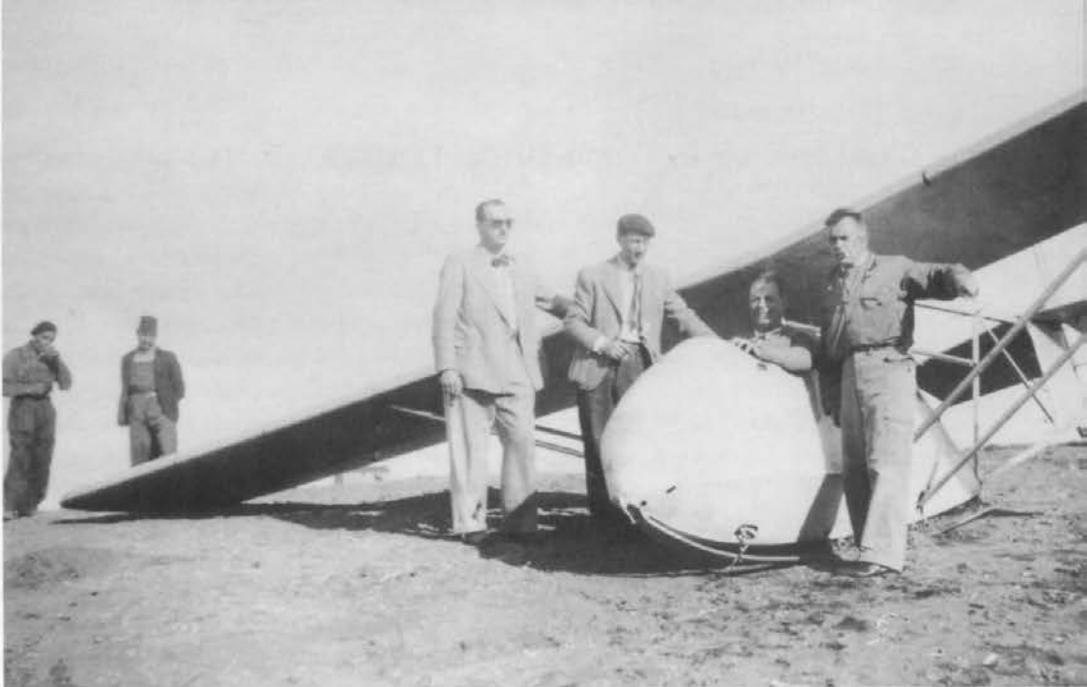
La fin du Centre (1948) : La cadence des vols s'améliore et on enregistre enfin de nombreuses séances en C 800. Il y a aussi des remorquages, tant en biplaces qu'en monoplaces Nord 1300 et *Emouchet*. Le nombre de pratiquants s'accroît considérablement, surtout en week-end, grâce à un service de ramassage organisé par les Sports aériens dont les véhicules (Jeep ou camionnette) assurent le transport des jeunes - et des moins jeunes - au départ d'Alger, le point de ralliement étant le fameux 103, rue Sadi-Carnot. Parmi les pilotes les plus assidus de l'AIA, on note : Amarger, de Bonno, Lacassagne, Barber, Donadiou, Llopis, Bonnot, Galiéro, Murracciole, Boumazzouzi, Guedj, Surier et Torrès. Au mois d'août, Raymond Amarger tient l'air 1 h 05, nouveau record !

Le 18 et le 19 septembre, André Costa est de retour à Fort-de-l'Eau pour effectuer quatre vols acrobatiques à bord d'un *Emouchet* puis du Grünau n° 159, remorqué par Georges Bricout à bord du Stampe F-BDGC. L'année se termine sur le score honorable d'environ 2 300 vols dont 1 250 exécutés par les membres de l'AIA. Le bilan eût été meilleur si le chef-pilote Georges Bricout n'avait pas été requis pour participer pendant plusieurs semaines à la prospection du Sud-Oranais.

C'est en préparant cette opération que Lucien Saucède parcourt, le 5 mai, 140 km en relief très accidenté. Il raconte : « *J'étais de passage à Alger et au siège des Sports aériens je rencontre Gabriel Perrot qui m'annonce — On vient de recevoir un Avia 40p tout neuf. Il est au 103 (rue Sadi-Carnot). Si cela vous intéresse, vous pouvez le faire voler — Rendez-vous est pris pour le lendemain, sur l'aérodrome privé Germain à Mouzaïville. Georges Bricout est là avec son Stampe pour me remorquer. On se dirige vers l'ouest, face au vent, et je me largue vers 400 m ou 500 m au dessus de Bourkika. L'instabilité est convenable et je longe la montagne, vers l'est, pratiquement sans spiraler. Je ne prends pas le passage sur Bouira car mon altitude est insuffisante pour atteindre avec certitude une zone convenable pour poser mon bel oiseau tout neuf sans le casser. Je poursuis donc mon vol en direction de Tizi-Ouzou et j'arrive à Fort-National. Là, vers 1 000m, bloqué par les nuages, je fais demi-tour pour contourner le massif du Djurdjura. Mais je me trouve alors avec le vent de face et je suis contraint de me poser aux Ouadhias sur un bon terrain. J'aurais voulu essayer de passer par Palestro ou Dra-El-Mizan, ce qui m'aurait permis de remonter sur Sétif. La durée de vol, avec les détours de la fin, n'a pas dépassé 3 heures. Les conditions météo étant très bonnes, je considère avoir raté ce vol en prenant de mauvaises décisions ».*

L'existence de Fort-de-l'Eau se termine avec l'année 1948. On ignore les motifs précis de la cessation de l'activité après plus de 5 000 vols effectués en quatre ans et demi. On peut penser qu'elles ont quelques rapports avec sa situation domaniale instable, la proximité de l'aéroport de Maison-Blanche et l'impossibilité d'y pratiquer le vol à voile réel.

Février 1946 A Fort-de-l'Eau ,
Jean Neveux, Jacques Duchêne
Marullaz et André Costa (PL)



Juillet 1947 Un SA 104 Emouchet
(L.O)



Le 5 mai 1948 Départ de Lucien
Saucède en Avia 40p, à Mouzaïaville,
aidé par Gabriel Perrot, pour son
vol de 140 km vers Les Ouadhias (L.S)



Le Centre interclub de Blida (1950)

En 1949, la Délégation des sports aériens en AFN est dissoute. Le Service de l'aviation légère et sportive en Algérie (SALS) la remplace, avec à sa tête André Costa qui récupère le matériel et les moniteurs d'Etat qui seront provisoirement rétribués par la Fédération aéronautique algérienne. André Costa tente de donner une suite au mouvement créé à Fort-de-l'Eau en déplaçant l'activité sur le terrain de l'Aéro-club de Blida-Mitidja. Le 5 décembre 1949 est fondé le Centre interclub de vol sans moteur d'Alger, regroupant les aéro-clubs d'Algérie, de l'AIA et de Blida-Mitidja.

Le dimanche 5 mars 1950, est organisée une manifestation pour l'inauguration officielle du CIC. En bordure de la piste de l'Aéro-club se trouvent les appareils dont est doté le Centre : un Caudron C 800, deux Avia 152a (n° 157 et 204), un Nord 1300 (n° 252) et un *Emouchet* (n° 151) auxquels est venu se joindre, pour la circonstance, le *Grünau Baby I* de voltige utilisé par André Costa. Il y a là aussi le treuil Ford et le remorqueur Stampe. De nombreux avions des aéro-clubs d'Algérie et de l'AIA sont venus de Maison-Blanche. Parmi les personnalités, on note le colonel Secretan, commandant la base aérienne de Blida, qui représente le général Bonnafé, commandant la 5^{ème} Région aérienne et le général Meyer-Jardin, commandant l'Air en Algérie, François Foguès, directeur de l'Aviation civile en Algérie, M. Guerrand, maire de Blida, et Alexandre Bernard, président de l'Aéro-club.

La manifestation débute à 15 h 30 par des exhibitions d'aéromodélisme des membres de l'Aéro-club de l'AIA, suivies par la présentation en vol des planeurs et par une brillante séance de voltige d'André Costa sur *Grünau Baby*. Ensuite, Georges Bricout, le chef-pilote du nouveau CIC, donne des baptêmes en Caudron C 800. Pendant ce temps, André Costa déploie ses talents d'orateur et gagne à la cause véli-vole nombre de jeunes accourus à la fête. Parmi ceux-ci, on remarque Yvan Amat, futur président de l'Aéro-club de Blida-Mitidja, qui s'inscrit aussitôt à la section de vol à voile.

Le 18, puis le 25 mars, André Costa, en *Emouchet*, essaye, sans grand succès, d'exploiter les pentes des environs de Blida. Le 26 mars, Emile Dirson, de l'AIA, se pose *aux vaches* sur un terrain de football en Avia 152a. Georges Bricout invite Pierre Llopis à prendre place dans le Stampe, une corde de remorquage sur les genoux. Il atterrit sur le terrain de football, près du planeur dont le pilote refuse de repartir en remorqué, n'ayant jamais pratiqué cet exercice. Pierre Llopis, qui n'a jamais fait de vol remorqué lui non plus, accepte d'essayer. Il reçoit du moniteur des consignes précises qu'il respectera à la lettre ; le décollage s'effectue péniblement mais se passe bien. Posé à Blida, il reçoit du moniteur ce simple commentaire : « Bravo bonhomme ! ». C'est court, mais ça veut tout dire.

Au cours des mois qui suivent, le CIC connaît une certaine activité, limitée par l'obligation faite à l'instructeur de se rendre d'Alger où il réside, à Blida, soit 92 km aller-et-retour. La météo n'autorise guère qu'une ou deux séances de vol par semaine. Et encore, sont-elles particulièrement pénibles.

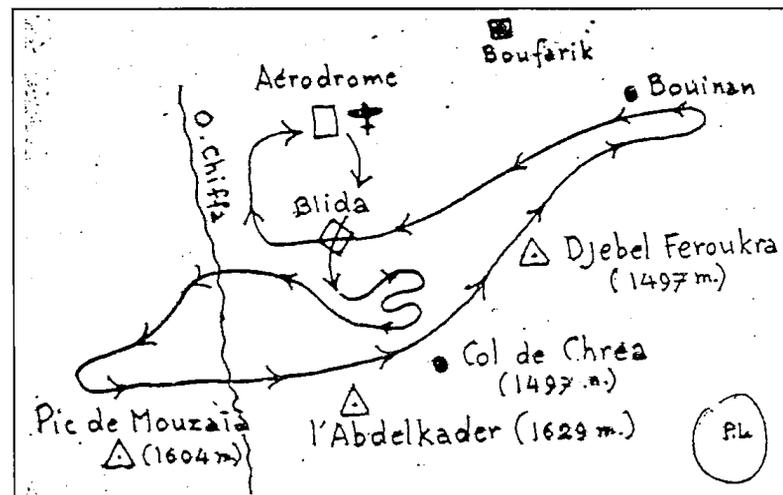
Le treuil tombe fréquemment en panne et, de plus, il n'y a pas de moyens de traction. Les jeunes doivent, en poussant et en tirant, le mettre en place en bout de piste. Lorsqu'il y est et que le moteur a bien voulu démarrer, le vent tourne et il faut le trimbaler à bras à l'autre extrémité de la piste !

Le découragement gagne rapidement les plus enthousiastes, parmi lesquels se trouvent Yvan Amat, Henri Lecloux (Riquet), Jean Moujika, Paul Santonnacci, Louis Ripert (de Boufarik) et Maurice Lecat (de Marengo), d'autant que l'espacement des séances fait traîner en longueur la formation. En outre, les relations entre le moniteur et le mécanicien sont tendues. Ce dernier, Vignolo, excellent technicien, très consciencieux, a une conception bien à lui des relations humaines, autant dire qu'il est invivable. Quant au moniteur, Georges Bricout, il n'est pas très satisfait de passer plus de temps sur la route qu'en planeur. Ainsi, ces deux animateurs ne peuvent pas se sentir. Il n'est donc pas étonnant que l'activité devienne épisodique, même si les conditions aérologiques sont bien supérieures à celles de Fort-de-l'Eau. Pierre Llopis, Raymond Amarger et Emile Dirson réalisent plusieurs vols qui laissent présager des conditions extrêmement favorables.

Raymond Amarger, un très bon technicien du vol à voile, a fait le récit de l'un de ses vols : « *Centre interclub, aérodrome de Blida, le 19 mars 1950 à 12 heures. Vent du nord pour 20 noeuds, plafond 1 500 m. Remorqué par le Stampe piloté par le moniteur Georges Bricout, mon Emouchet décolle rapidement. Remorquage pendant trois minutes, mais le vol devient plus délicat vers 300 m. Le Stampe s'enfonce brusquement devant moi. Mon vario accuse 6 m/s de montée. Je n'insiste pas et je me largue.*

Je suis au-dessus de l'hôpital de Joinville-Blida, dans une ascendance assez étroite de 2 m/s. Après quelques tâtonnements, je réussis à me centrer correctement et ma montée devient régulière jusqu'à 1 000 m. Le vent m'a déporté sur Blida-ville. Le massif de Chréa se dresse devant moi, assez inquiétant. Le terrain d'où je suis parti est loin et je ne voudrais pas être obligé de me poser n'importe où ! J'aborde tout de même la pente et, tout de suite, le vario accuse 2 m/s.

Après quelques minutes, les nuages défilent à une dizaine de mètres au-dessus de moi. Je suis à la hauteur des Glacières. Des autos se sont arrêtées et leurs occupants me regardent évoluer à quelques mètres d'eux. L'ascendance devient de plus en plus puissante et je suis obligé de piquer, aéro-freins sortis, pour échapper aux nuages qui menacent de m'envelopper. Pendant cinq minutes, je m'efforce de perdre de l'altitude loin des ascendants de pente et je mets le cap sur le massif de Mouzaïa, en longeant d'assez loin la pente. Je dépasse l'oued Chiffa et aborde le massif. La pente étant irrégulière, le vol se poursuit dans le calme. L'altimètre indique 1 350 m. Je reviens sur Blida en "grattant" les pentes et



AÉRO-CLUB BLIDA-MITIDJA

N° 000152



**BON POUR
LANCER ADULTE**

AÉRO-CLUB DE LA MITIDJA

Siège Social : BLIDA

N° 003223

BON

pour 5 minutes de vol

1946 Pierre Llopis atterrit sur l'aérodrome de Blida au cours d'une présentation en Avia 152a (A.O.)



Le 28 février 1961, Madame Yvon Amat remet une gerbe à Madame Foguès à l'occasion du départ de François Foguès. Au fond François Foguès et Monsieur Amat père, à droite Albert Carraz (A.A.)



je poursuis jusqu'en face de Bouinan. J'ai parcouru ainsi une vingtaine de kilomètres. Les ascendances sont plus ou moins régulières et je note au passage toutes les observations utiles. Il est maintenant 13 h 30 et je songe à regagner le terrain. Je quitte la pente à regret, car il faut bien que je pense à ceux qui attendent impatiemment pour, à leur tour, tenter leur chance ! En passant au-dessus du restaurant où mes camarades déjeunent, je constate que les autos sont toujours là.

Une ascendance thermique me permet de prolonger mon vol jusqu'à leur arrivée sur l'aérodrome. Emile Dirson, prenant ma place, se fait lancer au treuil et réussit un beau vol d'une heure. Ces deux vols, les premiers effectués sur le massif de Blida, sont instructifs. De tous les centres de vol à voile situés en Algérie, celui de Blida présente, autant que j'en puisse juger, les plus grandes possibilités pour l'obtention des brevets C et D et, probablement, pour l'obtention des performances du brevet E. L'épreuve de durée du D doit être fréquemment possible avec les vents de secteur nord, bien orientés par rapport aux pentes dominant. L'épreuve d'altitude du D peut se faire assez facilement, les sommets environnants dépassant 1 400 m. L'épreuve de distance du D, tentée à bord d'un planeur suffisamment fin, est sûrement plus facile à réaliser que dans les autres centres, la pente créatrice d'ascendances étant beaucoup plus longue.

Le centre de Blida, créé il y a un mois, nous laisse pressentir un avenir intéressant. Avec les moyens matériels dont il dispose, avec le dynamisme d'André Costa et avec la compétence du chef-pilote Georges Bricout, il est probable que les vélivoles de la région d'Alger pourront un jour entrer en lice avec les meilleurs pilotes d'Algérie et de métropole ».

Raymond Amarger, enthousiasmé par sa belle performance, est très optimiste quant à l'avenir. En effet, malgré les efforts des promoteurs, malgré les conditions aérologiques très favorables rencontrées dans la région, l'activité cesse après l'été 1950, les tensions entre responsables et des problèmes matériels ayant eu raison de l'enthousiasme des vélivoles.

Quelques vols sporadiques auront encore lieu sur l'aérodrome de Blida. On note, le 5 avril 1951, le convoi en vol remorqué d'Oran à Blida du Nord 2000 n° 64, piloté par André Costa qui, le 9 avril, effectuera une séance d'entraînement en voltige sur ce même appareil.

La fin d'André Costa

Le samedi 14 avril 1951, André Costa décolle de Boufarik en C 800 pour Maison-Blanche, remorqué par un Stampe piloté par Georges Bricout, afin de mettre en place ce planeur pour la fête de l'Air qui doit se dérouler le lendemain. Avec lui dans le planeur, se trouve une jeune élève, Jeanine Esbert, laborantine en radiologie âgée de 21 ans. A l'arrivée sur l'aérodrome de Maison-Blanche à 400 m, à 9 h 15, le planeur éclate littéralement au moment du largage, entraînant ses deux occupants dans une chute mortelle parmi une pluie d'épaves, sans qu'ils puissent utiliser leurs parachutes.

Lors des obsèques d'André Costa, le 16 avril, une foule imposante se rend à la chapelle ardente dressée dans l'ancienne base d'hydravions de l'Agha. Avant le transport au cimetière d'El-Alia, François Foguès dépose sur le cercueil la Médaille de l'Aéronautique qui vient rejoindre la Croix de la Légion d'Honneur décernée en 1937.

Conclusions

Avec la tragique disparition d'André Costa se terminent les tentatives d'implantation du vol à voile dans la région proche d'Alger.

Force est de constater que toutes les initiatives entreprises en vue d'installer durablement un centre vélivole dans les environs immédiats d'Alger se sont achevées sur des échecs. Les raisons sont multiples et relèvent autant de facteurs aérologiques que géographiques.

Il faut tout d'abord considérer la configuration de la région d'Alger et de la Mitidja, avec trois aérodromes civils et militaires importants : Maison-Blanche, Boufarik et Blida, auxquels s'ajoute La Reghaïa, qui laissent un volume réduit à la disposition des vélivoles dont les performances sont sans cesse en amélioration.

Par ailleurs, l'aérologie de la région sahélienne se prête mal au vol à voile avec un relief de collines mal orientées et des rentrées maritimées soudaines et fréquentes. De plus, les cultures viticoles et arboricoles sont peu propices aux atterrissages en campagne.

Cependant, l'espoir de faire voler les vélivoles algérois qui, pour satisfaire leur passion, doivent parcourir des distances importantes vers Oran-Canastel ou, le plus souvent, vers le Djebel-Oum-Settas par une route difficile, est toujours tenace. En effet, de 1955 à 1961, le SALS Algérie étudie l'implantation d'une plate-forme dans la région de L'Arba-Rovigo (à 25 km au sud-est d'Alger, au pied de l'Atlas Tellien et nettement à l'est de Blida et Boufarik) permettant de voler sur la pente et en thermique. Éloignée de l'influence maritime, favorisée par la proximité du relief et bien dégagée des trafics aériens civils et militaires, cette plate-forme aurait disposé d'un vaste espace aérien avec un plafond élevé. Le projet atteindra un stade très avancé. Peu avant l'abandon de l'Algérie, le montage financier et l'avant-projet des plans de masse et de situation seront approuvés et la situation domaniale en cours de négociation.

Plus loin (220 km à l'ouest), le centre omnisport projeté à Relizane en vue de l'école, du perfectionnement et de la formation d'aides-moniteurs, et qui avait atteint le début de sa réalisation, aurait également été favorable aux vélivoles algérois. Implanté à une distance raisonnable de la capitale, accessible par une très bonne route et bénéficiant de bonnes conditions aérologiques, nul doute que sa fréquentation aurait été très importante.

Les seuls vols de planeur réalisés après l'ultime période de Blida seront ceux accomplis, dix ans plus tard, en 1960, sur l'aérodrome de Chéragas nouvellement installé, pour la réception de quatre Wassmer WA 21 *Javelot II* fabriqués par l'atelier du SALS avec des éléments en provenance du constructeur.

Le premier vol aura lieu le 16 février 1960 avec Henri Gantès (n° 10 F-CCEK) remorqué par le Stampe F-BDKD, le deuxième aura lieu le 1^{er} mars 1960 avec Jean-Baptiste Cometti (n° 11 F-CCEL), le troisième et le quatrième, le 28 juillet 1960, toujours avec Jean-Baptiste Cometti (n° 12 F-CCEM et 13 F-CCEN).

Quatre autres *Javelot* seront terminés en 1961, mais ils ne pourront pas être réceptionnés en vol en raison des événements et ils ne quitteront jamais le sol.

Le 16 février 1960 Sur l'aérodrome de Chéragas, essais du Javelot F-CCEK n° 10, premier de la série assemblée à Hussein-Dey. A droite Antoine Lasserre, aux commandes Henri Gantès et à gauche Albert Carraz (HG)



Le même Javelot en vol remorqué par un Morane-Saulnier Criquet. Au premier plan Moretti-Plage et la pointe de Sidi-Ferruch, au fond Le Chenoua ...



... et en vol libre. Au bord de la mer Guyotville (LS)



5 - CONSTANTINE : LE DJEBEL-OUUM-SETTAS

L'activité avant la guerre (1932-1939)

1932, les Faucons de Guérioun : A 35 km au sud de Constantine, à côté de la petite ville d'Aïn-M'Lila, un planeur vole pour la première fois dans la région, en juin 1932. L'équipe de mordus qui met en oeuvre un Sablier 14 s'est baptisée *Les Faucons du Guérioun*, du nom du djebel qui culmine à 1 729 m à l'est de la localité. Elle est animée par Me Eugène Porte, notaire, et comporte notamment Marcel Coutayar, ancien pilote militaire, Fernand Martin, clerc de notaire, Jean Meyer, agriculteur, et Eugène Vicaire. Ils ont confectionné un treuil pour lancer le planeur, mais les résultats ne sont à la hauteur ni des espérances, ni des efforts déployés, en raison, essentiellement, des médiocres qualités de vol du planeur. L'expérience s'achève avec la casse de l'appareil par Eugène Vicaire qui avait décollé en maintenant le manche en arrière (il s'en est tiré avec une cheville foulée).

1934, essais de vol humain : La passion du vol et de la construction amateur est dans l'air et l'année suivante, le Constantinois Paul Poinot entreprend la construction d'un HM 8 sur les plans d'Henri Mignet. De son côté, Lucien Saucède veut faire oeuvre originale et voler sans moteur ; il a lu dans *Les ailes* que deux mécènes allemands, Haessler et Villinger, offraient un prix pour la réalisation d'un vol humain d'une minute. Le pilote avait la possibilité d'emmagasiner pendant une demi-heure l'énergie nécessaire au vol. L'idée l'a séduit et il décide de tenter l'aventure. L'engin sera bâti autour d'un *Vélocar*, bicyclette horizontale avec le cycliste couché sur le dos (ce type de vélo avait rencontré un certain succès, muni d'un carénage il avait surpassé le record du monde de l'heure sur vélo classique). Lucien Saucède fait venir son *Vélocar* des Ets Ch. Mochet, de Levallois-Perret, et le dote d'une voilure haute de 18 m d'envergure pour 27 m² de surface, sans ailerons, chaque aile étant articulée en incidence pour le contrôle en roulis. Le profil est le 70A utilisé sur les Avia 11a et 15a. L'empennage cruciforme est porté par une poutre passant au dessus du pilote et reliée à l'aile. L'hélice, mue par le pédalier, se situe à l'avant en position basse, dans l'axe du *Vélocar*. Les commandes sont constituées par un manche à balai dont le pied est fixé dans la poutre, au-dessus du pilote. L'ensemble ne pèse que 44 kg, et 112 kg avec son pilote, le coefficient de résistance est limité à 2. La construction est réalisée dans la demeure familiale par Lucien Saucède aidé par Jean-Baptiste Cometti (que tout le monde en réalité prénomme Maurice) ; déjà réuni, c'est le tandem que l'on retrouvera tout au long de l'histoire du vol à voile à Constantine. Pour décoller, l'engin doit atteindre 28 km/h, selon les calculs du concepteur. Henri Saucède, au courant des projets de son fils, juge prudent de lui faire apprendre à piloter. Lucien est lâché le 25 mai 1934 et breveté à l'Aéroclub de Constantine. Il s'entraîne consciencieusement à bicyclette et à *Vélocar* pour améliorer sa résistance et développer sa puissance. Le 6 juillet 1934, la tentative se déroule sur le chemin bordant l'aérodrome d'Oued-Hamimin. Lucien Saucède s'élance mais n'arrive pas à atteindre les 28 km/h nécessaires au décollage. Il est contraint d'admettre qu'il a

surestimé la puissance de son moteur humain. Il se tourne alors vers une construction moins originale, en réalisant, avec son frère et les frères André et Pierre Barthélémy, le *Pou du Ciel* n° 126 qui volera le 5 novembre 1935.

1936, L'Equipage : Paul Poinot et les frères Saucède réunissent au Grand Café Isnard quelques jeunes désireux de voler à bon compte. Il y a, autour de Paul Poinot (qui fera une belle carrière dans l'Aéronautique civile) : Gabriel Courbet (expert-comptable), Jean-Baptiste Cometti, Robert Coste, Georges Grand, Auguste Moulins, Charles Orsini, Paillardin et Robert et Jean Serrière. Conseillés par Gabriel Courbet, ils constituent l'association l'Equipage au siège social chez le père de Paul Poinot, 8 rue Gabriel Pietri. Le groupe se transformera par la suite, après quelques dissensions, en Amicale des constructeurs amateurs Air-Equipage.

L'Equipage fait venir d'Aïn-M'Lila le planeur Sablier 14 et son tambour de treuillage. La laborieuse remise en état du planeur s'effectue dans un local prêté par Lucien Magneville, route de Sétif. Un ami garagiste, Louis Fournel, prête une camionnette Rochet-Schneider sur laquelle est entreprise l'adaptation du tambour de treuillage. Le planeur est mis en piste sur l'aérodrome d'Oued-Hamimin, tracté tout d'abord par la Citroën 11 cv de Pierre Saucède, puis par la camionnette de treuillage baptisée *Zizine*. Les espoirs sont rapidement déçus car les casses succèdent aux casses malgré la robustesse du planeur construit en grande partie en tube de fer carré ; mais ses qualités de vol laissent vraiment trop à désirer.

Les épisodes tragi-comiques se succèdent. Au cours des premiers vols, l'élève apprend à s'attacher solidement sur le siège. Cometti le fait consciencieusement mais, après un grand bond, il reprend brutalement contact avec le sol et le siège se désolidarise du planeur et Cometti part en *roulé boulé* devant le planeur, le siège toujours accroché au postérieur. Une autre fois, Cometti se pose en catastrophe, sans parvenir à maîtriser réellement sa monture. Furieux et découragé, il confie à son ami Lucien Saucède qui dirige les vols : « *Lucien, dis moi franchement que je suis un imbécile et que je ne parviendrai jamais à piloter correctement. Si c'est ça, je laisse tout tomber — Tais-toi* Réplique Saucède. *Ne le dis pas aux autres, mais on va tous se tuer avec cet engin-là ! — Ah bon !* S'exclame Cometti. *Tu me rassures. Je craignais que ce soit moi qui m'y prenais mal* ». Le planeur Sablier se révèle être un outil beaucoup plus apte à l'enseignement de la réparation aéronautique qu'à celui du pilotage et le découragement gagne bientôt tous les candidats pilotes d'Air-Equipage.

1938, le planeur biplace PLS 1 : Toujours tenté par le démon du vol à voile, Lucien Saucède, de passage à Paris au début de l'été 1937, se paie d'audace et va trouver, au ministère de l'Air, Pierre Massenet, président du Club aéronautique universitaire. A sa grande surprise, il est reçu en cinq minutes et il est admis à suivre un stage à La Banne-d'Ornanche en août ; il a comme moniteur Max Gasnier, le chef de centre étant le commandant Guertiau. Le lancement des planeurs s'effectue au sandow. Il obtient, dans le seul mois de septembre, le brevet A n° 809, le brevet B n° 594, le brevet C n° 233 et le brevet de moniteur adjoint n° 21 !

1932 Le planeur Sablier 14 des Faucons de Guérioun (A.S)



Le 6 juillet 1934 Tentative de vol humain par les frères Saucède (A.S)



1939 Le planeur biplace PLS 1 avec Paillardin, Schlafmunter, Lucien Saucède et Robert Coste (A.S)



A défaut de planeur, les frères Saucède se contenteront d'un moto-planeur. En 1937, ils achètent un monoplace Sfan 2 équipé d'un moteur Poincard de 25 ch, pour la somme de 11 000 F. Ils auront peu l'occasion de l'apprécier car, le 10 janvier 1938, il est retourné par le vent à Oued-Hamimin. Le fuselage et la dérive sont détruits, mais la voilure et la profondeur sont intactes, protégées par le moteur juché sur un pylône au dessus de l'aile. Les frères Saucède remarquent alors que le poids du moteur, de l'atterrisseur et du réservoir plein (28 l) représente à peu près le poids d'un individu normalement constitué. Ils ont alors l'idée de transformer l'épave en planeur biplace en tandem en construisant un nouveau fuselage et une nouvelle dérive dont Lucien réalisera les dessins et les calculs. La construction est rondement menée dans le couloir de la maison familiale par les deux frères aidés de quelques amis. L'appareil pèse 145 kg à vide. Il est équipé d'un chariot largable (B.O.) constitué des roues du défunt Sfan, pour faciliter la manutention au sol et les décollages. Le 27 juillet 1938, le nouveau planeur effectue son premier vol à Oued-Hamimin, aux mains de Lucien Saucède ; il est parfaitement réussi ! Six mois seulement se sont écoulés depuis la destruction du Sfan. Le nouveau planeur est baptisé PLS 1.

Au cours de l'été 1938, Lucien Saucède effectue un nouveau stage à La Banne-d'Ordanche où il accomplit deux vols d'une demi-heure et décroche le brevet de moniteur n° 65. Il y rencontre le moniteur du Mans, Renaudin, qui lui indique où il pourra se procurer, à bon compte, du câble d'acier pour le treuil, provenant des ballons captifs de la guerre 1914-18.

Le PLS 1 est mis à la disposition d'Air-Equipage avec Lucien Saucède comme moniteur. Parmi les mordus, se trouvent : Jean-Baptiste Cometti, Robert Coste, André Dessouter, Devillers, René Dumortier, Louis Gaudin, Grand, Gaston Labrousse, Edouard Maire, Mondon, Neveur, Charles Orsini, Paillardin, Raymond Pourquié, Robert Schlafmunter et Jean Serrière. Les vols ont lieu les dimanches et jours fériés à Oued-Hamimin, avec lancers au treuil par la camionnette *Zizine* (la régularité de l'enroulement du câble sur le tambour est assurée par guidage avec une planche manipulée par un aide).

1938 marque le début du vol à voile à Constantine, une quarantaine de vols sont effectués du 27 juillet au 31 décembre.

1939, reconnaissance au djebel Oum-Settas : Air-Equipage se transforme et devient section de l'Aéro-club de Constantine, avec comme président Léon Gohin, agent d'assurances, qui est aussi un ancien pilote militaire. Les vols d'entraînement et de baptêmes se poursuivent, lancés par *Zizine* qui s'essouffle, et surtout tractés par la Citroën 11 cv *légère* qui peine aussi. Lucien Magneville avait une Ford 19 cv inutilisée qu'il donne au Club. La bobine du câble est montée sur le moyeu arrière et le différentiel est bloqué en y coulant du plomb. Un treuil très convenable est ainsi obtenu, et qui fonctionnera longtemps. Mais les tours de piste sur l'aérodrome ne satisfont pas pleinement Lucien Saucède car il faut partager l'espace aérien et la plate-forme avec les avions, et surtout parce qu'il est impossible de prolonger suffisamment les vols, faute de courants ascendants. En effet, à cette époque, les ascendances de convection (thermiques) sont mal utilisées et tous les camps de vol à voile s'installent auprès d'une pente orientée perpendiculairement aux vents dominants pour profiter de l'ascendance de relief permettant aux planeurs les plus rustiques de rester en l'air. Les installations et l'aire

de manoeuvre étant alors implantées au pied de cette pente, ou mieux, lorsque c'est possible, à son sommet.

Le Constantinois est une région au relief accentué ; Lucien Saucède décide de rechercher un site convenable, pas trop éloigné de Constantine. En tour de piste sur l'aérodrome d'Oued-Hamimin, on remarque, à l'est-sud-est, un massif montagneux. Lucien Saucède en entreprend la reconnaissance méthodique, d'abord à motocyclette, en repérant les lieux sur une carte d'état-major. Comme il avait effectué quelques vols de pente lors de ses stages à La Banne-d'Ordanche, il connaît les caractéristiques essentielles que doit présenter un site pour être exploitable. Il repère ainsi le cirque du djebel Oum-Settas, à une douzaine de kilomètres de l'aérodrome. Un jour, par vent de nord-ouest, il emprunte le Caudron C 600 *Aiglon* F-AOKA de l'Aéro-club pour y voir de plus près. Moteur au ralenti, il vole sur la pente, gagne de l'altitude et dépasse le sommet de la montagne d'une centaine de mètres. L'expérience est renouvelée sur le Caudron *Pélican* F-ANTV, avec des résultats similaires. Tout s'annonce bien mais, le 2 septembre 1939, la déclaration de guerre met un terme aux plus beaux projets et toute activité aérienne civile est arrêtée.

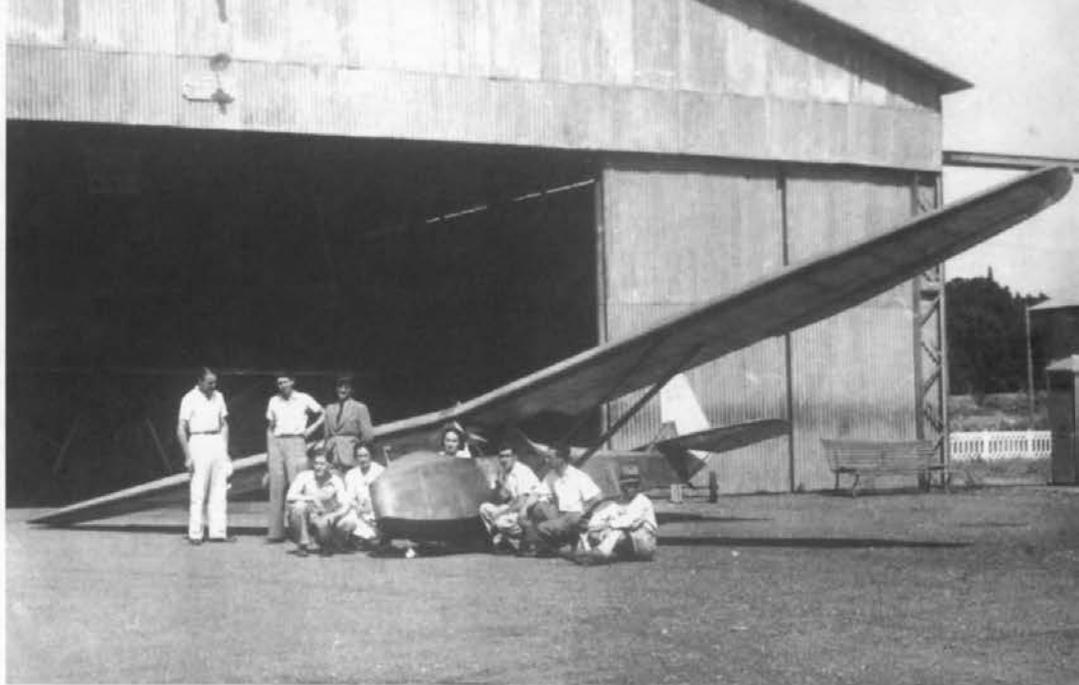
Au cours de l'année, le PLS 1 a effectué environ 240 vols en donnant entière satisfaction.

Création du Centre du Djebel-Oum-Settas (1941)

Reprise des vols après l'armistice : Après l'inactivité complète due à la guerre et à l'armistice, les vols de planeurs reprennent au début avril 1941 (ils avaient recommencé en métropole le 24 mars à La Montagne-Noire), toujours sous la direction de Lucien Saucède, à Oued-Hamimin, avec mise en l'air du PLS 1 par la Ford. Cometti et Serrière sont parmi les premiers à reprendre du service. Mais l'essence se fait de plus en plus rare et il faut alimenter le treuil à l'alcool. Pour cela, on confectionne un dispositif de réchauffage du carburateur. A son tour, l'alcool vient à manquer. Alors Maurice Bovet, président de l'Aéro-club, achète une *Voiture de maître* Farman 40 cv, de huit cylindres en ligne et huit places assises ! René Dumortier, qui s'est spécialisé dans ce domaine, l'équipe d'un gazogène ; elle fonctionnera d'une façon remarquable. Dans l'atelier Saucède, Cometti, Dumortier et les frères Saucède installent à l'avant du véhicule, un tambour entraîné par l'axe du moteur. Ainsi, la Farman assurera le treillage, la piste et le transport des vélivoles vers la ville. Il leur est arrivé de s'y entasser jusqu'à douze.

La journée de vol commence par la corvée de charbon de bois ; il faut charger le gazogène à partir d'un énorme tas stocké dans un hangar. L'opération n'est pas très amusante, mais elle se fait toujours dans la bonne humeur. En piste, la procédure est la suivante : une fois le planeur treuillé et largué, le câble est rembobiné. La Farman part alors en bout de piste planeur et là, l'anneau du câble est placé dans le crochet du planeur, l'aile au sol. La Farman repart ensuite en dévidant le câble pour le vol suivant. Le docteur Marcel Laurie, qui présidera ensuite Air-Equipage, se souvient que plus tard, lors d'une opération de dépannage à Aïn-M'Lila, la Farman tomba en panne de combustible. On ramassa alors sur le bord de la route tout ce qui pouvait brûler (paille, branchages...). Le moteur a tout avalé et le voyage put se terminer normalement.

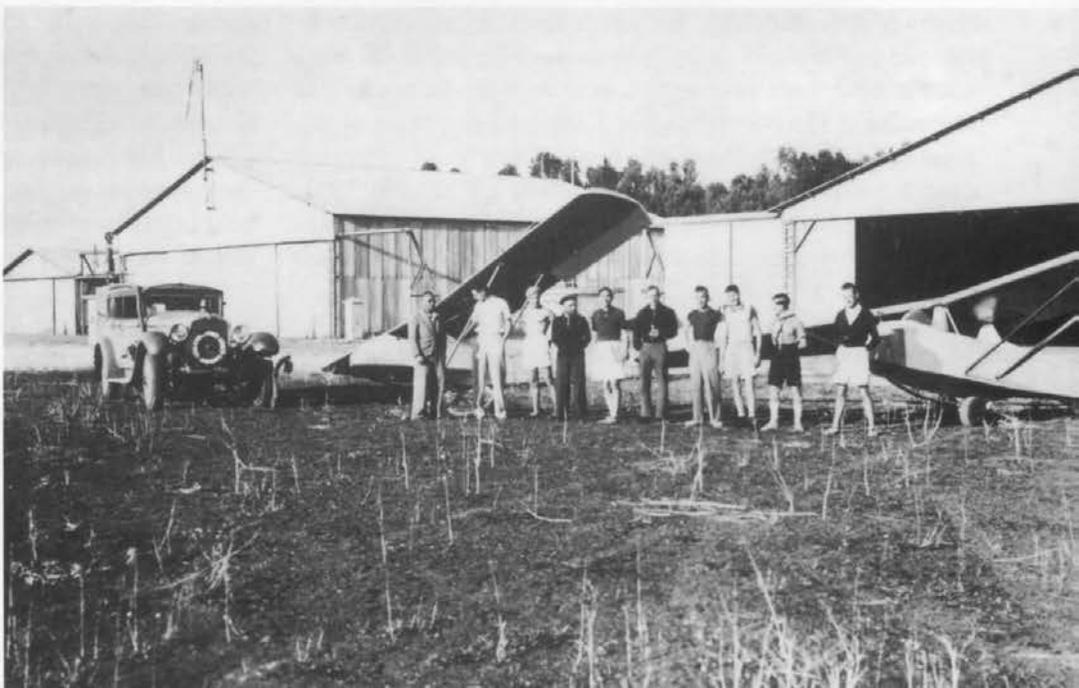
1939 *Le PLS 1 à Oued-Hamimin.*
De gauche à droite *Delarue, Jean-Baptiste Cometti, Lucien Saucède, Mlle Chanel, Paillardin, Mlle Schlafmunter, Pierre Saucède et Costes (L.S)*



Le 14 avril 1941 *Le PLS 1 en vol à Oued-Hamimin avec son B.O. (L.S)*



1942 *Les vélivoles devant le treuil Farman à gazogène, un Avia 152a et le PLS 1 (L.S)*



1941, les premiers vols à Oum-Settas : Les vols à Oued-Hamimin, toujours limités en durée, deviennent fastidieux. Tout le monde lorgne du côté du djebel Oum-Settas. Ce massif montagneux culminant à 1 326 m, présente une belle pente de 11 km orientée 65°/245° dont la ligne de crête se situe entre 1 050 et 1 200 m d'altitude. La pente se termine au sud-ouest par un cirque ouvert au nord-est dont le fond, à 780 m d'altitude, constitue une zone atterrissable convenable. Cette pente, d'un dénivelé moyen de 400 m, permet l'utilisation des vents dominants d'ouest à nord-est.

Les terrains du djebel Oum-Settas (*oum settach, la mère de seize enfants*) appartiennent au bachagha Ben Hamadi Ben Slimane, dit Salah Ameziane, qui a l'esprit large et sportif, profondément français de cœur. L'exploitation agricole est assurée par M. Coulin. Lucien Saucède a rencontré, peu avant le printemps, les deux hommes qui ne formulent aucune objection à la venue des vélivoles pour procéder à des essais sur ces parcelles incultes. Il est même autorisé à garer le planeur dans un hangar de la ferme voisine. Il se trouve que ces parcelles sont, en partie, des biens *habbous*, c'est à dire, en Droit musulman, des propriétés inaliénables dont la jouissance doit profiter à une oeuvre pieuse ou d'intérêt général.

Le 26 mai 1941, toute l'équipe se met en route pour transporter le planeur vers le nouveau site en empruntant un petit chemin qui part d'Oued-Hamimin pour rejoindre El Aria. Pour accomplir les 800 derniers mètres, il faut quitter le chemin et passer au milieu des rochers et des éboulis en transportant le planeur à bras. L'équipe arrive enfin à la ferme. Le treuil est déjà là, arrivé par la route par ses propres moyens. La première chose est de débarrasser les victuailles pour le repas de midi. Tout le monde, exténué, reste muet. Par malheur, il n'y a aucun souffle de vent. On fait quelques tours de piste, sans plus. La révolte gronde. En fin de journée cependant, un léger zéphyr d'est se lève. On remet en piste et le miracle s'accomplit : Lucien Saucède fait un premier vol d'un quart d'heure avec Cometti, puis un second, de même durée, avec Dumortier. Du coup, l'enthousiasme revient et les fatigues du matin sont oubliées. Sans cette chance du dernier moment, tout le projet se serait peut-être effondré et le centre n'aurait pas vu le jour. Le dimanche et le lundi de la Pentecôte, l'équipe profite de deux jours consécutifs de vol de pente, en passant la nuit à la ferme et en couchant dans une grange de foin.

Les vols à Oum-Settas se poursuivront jusqu'au 22 juin. Ils seront interrompus par le départ en stage de Lucien Saucède. En effet, vers la fin du printemps, le capitaine Risse, des Sports aériens de Vichy, fait une tournée de prospection en Afrique du Nord afin de rechercher des instructeurs de vol à voile et des pilotes intéressés à faire un stage de contrôle et de formation à La Montagne-Noire. Lucien Saucède est repéré, avec André Costa et Antoine Sposito. Tous trois se retrouvent donc à La Montagne-Noire du 2 juillet au 31 août 1941. Lucien Saucède y obtint la durée du brevet D sur Castel 30s, mais il manqua de peu la distance sur Avia 40p, en se posant à Millegrand, à 49,6 km au lieu des 50 km réglementaires !

Lucien Saucède à peine rentré à Constantine, Jean-Baptiste Cometti est expédié en stage de moniteur au Centre du Djebel-Diss. Il y effectue un total de 8 mn 35 de vol, du 8 septembre au 13 octobre, en raison de l'absence totale de vent sur la pente. A partir de ce moment, Jean-Baptiste Cometti sera connu sous le sobriquet de *Tomb'zeff* ou, pour abrégé, *Zeff*.

Au cours de l'automne, le colonel de Brion, délégué des Sports aériens en Afrique du Nord, effectue une tournée d'information dans les aéro-clubs d'Algérie, pour se rendre compte, sur place, de leurs activités réelles concernant les sections d'aéromodélisme, d'instruction prémilitaire et de vol à voile. Il cherche à aider au développement des sports aériens, mais il se méfie beaucoup de ce que chacun peut lui raconter pour obtenir son aide matérielle. Il est reçu à Constantine, au Casino municipal où l'Aéro-club occupe une pièce qui constitue son siège social. Le début de l'entretien est assez froid, car le colonel est un homme direct qui ne s'embarrasse pas de préliminaires inutiles : *Est ce que vous avez un treuil ? — Oui mon colonel, vous pouvez venir le voir, il n'est pas loin* ». La Farman, en effet, est garée à proximité. Il examine l'étrange véhicule avec étonnement et commence à se détendre. Il est invité à y prendre place et René Dumortier le conduit d'abord à Oued-Hamimin où le grand hangar de 900 m² est complètement vide, les avions de l'Aéro-club ayant été réquisitionnés au début de la guerre, puis à Oum-Settas. Au retour, il dit aux dirigeants d'Air-Equipage : *« Je vais vous envoyer deux planeurs Avia 152a. Je peux même vous en envoyer quatre. Pourquoi pas huit ? Cela peut constituer un centre de dépôt pour la répartition aux autres clubs du département de Constantine »*.

Pour la première fois, le vol à voile à Constantine est officiellement reconnu. Jusqu'alors, ce qui avait été réalisé était le fruit de l'initiative privée, aux frais des intéressés eux-mêmes.

Au cours des trois mois d'activité de l'année, il a été réalisé environ 205 vols, dont une grande partie à Oum-Settas.

1942, création du Centre et intervention des Sports aériens : Le souci essentiel des responsables d'Air-Equipage est maintenant d'aménager le terrain d'Oum-Settas pour clore la période expérimentale qui avait été concluante. Il faut un hangar et un couchage et délimiter une aire d'activité sans empiéter sur les surfaces cultivables. Ainsi est déterminé l'emplacement des installations à venir et de la piste, avec dégagements pour une extension possible. Les terrains sont loués au bachagha Ameziane pour un Franc symbolique par an (bail de 19 ans), trois fermes sont acquises dans les environs et un hangar en bois de 27 m x 10 m est construit par le charpentier Ouzenau au meilleur compte. Le vélivole André Dessoutter, adjudant du Génie à la division de Constantine, fait débloquer le bois nécessaire pour en construire d'autres et pour compléter l'ouvrage. En outre, à cette époque, un incendie détruit la halle aux grains de Constantine ; les tôles ondulées qui la couvraient sont récupérées et les meilleures sont reconditionnées dans les ateliers de Pierre Saucède et repeintes. Elles constituent la couverture du hangar. Ce bâtiment comporte un appentis de chaque côté : l'un est équipé en dortoir, l'autre en atelier de réparation. L'eau pour la toilette et pour la cuisine est acheminée par une citerne, elle provient du puits de la ferme voisine.

Les promesses du colonel de Brion se concrétisent par l'arrivée, en avril, du premier Avia 152a (n° 108). Un deuxième est réceptionné en juin (n° 106), un troisième en juillet (n° 111) et un quatrième en octobre (n° 112). C'est l'euphorie ! Les deux premiers sont équipés de haubans en tubes ronds qui provoquent une traînée importante, les autres bénéficient de mâts profilés qui améliorent sérieusement la finesse.

*Le 14 avril 1941 Le PLS 1 Au
câble Louis Fournel, à l'avant
Lucien Saucède et à l'arrière un
journaliste de La dépêche de Cons-
tantine (L.S)*



*Avril 1941 Décollage au treuil d'un
Avia 152a à Oued-Hamimin (DR)*



*Eté 1942 Le treuil Farman 40 cv à
gazogène et, au fond, le PLS 1 (L.S)*



Les dirigeants d'Air-Equipage estiment que pour obtenir un soutien efficace le l'État, il convient d'intéresser le maximum de jeunes au vol à voile en organisant des stages pendant les vacances scolaires au profit, d'abord, de ceux qui fréquentent les sections d'aéromodélisme et de formation prémilitaire gérées par les Sports aériens. C'est ainsi que le premier stage se déroule à Oum-Settas pendant les vacances de Pâques 1942. Il sera suivi d'une multitude d'autres au cours des vingt années suivantes. Sous la direction de Lucien Saucède, d'autres stages, pour l'année 1942, auront lieu aux mois de juillet et août. L'infrastructure sommaire mise en place se révèle suffisante pour les jeunes enthousiastes qui disposent d'un planeur biplace et de deux, puis de trois monoplaces !

Pour économiser l'usage de la voiture de treuillage, le bachagha prête une mule, baptisée *La Julie*, pour remonter les câbles de treuillage. Jean Serrière se souviendra longtemps d'un mémorable coup de savate que *La Julie* lui a décroché pour un motif demeuré inconnu.

Les stages à Oum-Settas se terminent au cours de la deuxième quinzaine d'août et tout le matériel est rapatrié à Oued-Hamimin pour la mauvaise saison. C'est là que les vols reprennent le 13 septembre.

La manifestation aérienne du 11 octobre 1942 : Le mouvement vélivole a bien démarré, ce qui incite l'Association des sports aériens de Constantine à organiser une grande manifestation sur l'aérodrome d'Oued-Hamimin, en collaboration avec les sections d'aéromodélisme et avec l'appui de la presse et des autorités locales. Pour apprécier l'importance de cet événement, le plus simple est d'en reproduire la relation qu'en fait *La dépêche de Constantine* : « *Importante manifestation de vol à voile à Oued-Hamimin organisée par l'Association des sports aériens de Constantine. Dans son cadre de collines et de montagnes que dore le soleil levant, et qui l'enserrent comme les gradins d'un vaste cirque, l'aérodrome d'Oued-Hamimin était depuis assez longtemps désert, abandonné ; seuls quelques fervents s'y donnaient parfois rendez-vous ; son ciel ne connaissait plus les bruits des grands vols de démonstration ou de performances. Et pourtant, comme le dira tout à l'heure dans son discours M. Gohin, cet aérodrome a vu, en des temps plus heureux, se dérouler des manifestations grandioses ; des foules denses et enthousiastes s'y sont rassemblées pour admirer les évolutions des appareils pilotés par des virtuoses de l'aviation, tels Detroyat, Costes, Doret, Cavalli, Maryse Hilsz etc. Mais depuis... Or voilà que dès les premières heures de ce dimanche d'octobre, les Constantinois ont repris le chemin de l'aérodrome abandonné !... Certes, on n'a pas revu cet afflux vertigineux de curieux amenés là par les trains et les interminables files d'autos. Les moyens de circulation si extrêmement réduits d'aujourd'hui ont tout de même permis à un très grand nombre de Constantinois de faire le déplacement ; les cars, les voitures, les bicyclettes ont circulé toute la journée de la ville au terrain ; les jeunes, les courageux, ont fait vaillamment le trajet à pied. Il ne s'agissait pas d'une de ces grandes manifestations de jadis, mais on peut dire que la journée organisée par l'Association des sports aériens de Constantine présentait un intérêt autrement sérieux que les fêtes spectaculaires d'autrefois. Point d'appareils sensationnels, point de pilotes glorieux, point de moteurs assourdissants, point d'exhibitions acrobatiques, rien de cela... Mais dans le si-*

lence de l'espace où sous l'azur calme glissent d'un vol doux et sûr les petits ou grands planeurs. La vision d'un effort utile, d'une tâche féconde, d'un travail d'initiés, de fervents, jeunes ou anciens, qui ont la passion de l'air et qui, inlassablement, préparent les grandes choses de l'avenir.

Le concours d'une très nombreuse affluence, la présence des hautes personnalités civiles, militaires et légionnaires, la participation active des mouvements de jeunesse, le caractère émouvant et grave des diverses cérémonies, l'importance et l'empressement des encouragements, le zèle et la foi des concurrents, tout d'ailleurs attestait de la plus éloquente manière l'intérêt tout particulier de cette manifestation. Le temps lui-même lui apporta un concours dont on appréciera le prix. La nature s'éveilla dans la fraîcheur d'une matinée ensoleillée, mais bientôt des nuages se formèrent à l'horizon et peu à peu envahirent le firmament ; ils s'accumulèrent en voûte orangeuse au-dessus du terrain ; le sort allait-il être contraire ? Fort heureusement non ! Et bientôt le soleil resplendissant chassa jusqu'aux lointains horizons leurs masses sombres et menaçantes, et la manifestation se déroula dans la chaleur et la lumière. N'est-ce pas déjà une grande vertu des sports aériens que d'offrir ainsi à leurs partisans, à leurs amis, la joie et le bienfait d'une cure de grand air ? Grandes espaces souffles purs, azur...

Les organisateurs auront trouvé dans ces conjonctures favorables et dans la pleine réussite de leur journée, leur meilleure récompense, et le meilleur encouragement à persévérer dans une voie peut-être difficile mais belle et fertile, la voie que le Maréchal Pétain a tracé devant l'effort de tous ceux qui veulent de toute leur âme travailler à la grandeur de la France de demain.

Arrivée des autorités : Devant les hangars qui ont rouvert leurs portes, les spectateurs se rassemblent, la foule rapidement grossit avec l'arrivée des cars ; les délégations des mouvements de jeunesse défilent d'une belle allure et s'alignent impeccablement ; d'une part les Cadettes et Cadets de la Légion avec les jeunes des centres de travail ; d'autre part, les Éclaireurs, les Scouts de France et les Compagnons ; la musique de la Légion, sous la conduite de son chef, M. Pradies, recueille sa part d'applaudissements ; clairons et tambours saluent l'arrivée des autorités ; M. Gohin, président de l'Association des sports aériens de Constantine, reçoit à l'entrée du terrain : MM le général Valin, préfet du département, le général Welvert, commandant la Division, le colonel de Brion, délégué aux Sports aériens en Afrique du Nord, Canat, président départemental de la LFC et le docteur Bonnet, adjoint au maire. Le préfet et sa suite passent en revue les délégations présentes, puis s'immobilisent devant le mât au sommet duquel vont, dans un instant, flotter les trois couleurs ; les clairons retentissent ; deux membres du club hissent lentement douze drapeaux ; la foule se recueille, tandis que montent les accents de la Marseillaise.

La Messe : Personnalités et spectateurs se dirigent ensuite vers le hangar où va être célébrée la messe. Un autel a été dressé, d'une austère et émouvante simplicité ; un voile tricolore l'enveloppe ; deux bougies clignotent et leurs reflets éclairent la noble figure du Maréchal qui se détache sous les grandes ailes déployées, symbole de l'aviation française ; au centre, une croix de lauriers et, de chaque côté, de la verdure ; en haut, se lit la fière devise : Travail, Famille, Patrie.

L'assistance se presse nombreuse devant l'autel où va officier Monseigneur Bats, vicaire général. Aux premiers rangs ont pris place les autorités, ainsi que Mesdames Valin, Welvert, Gohin, Ferrando, présidente de la Croix Rouge, Mademoiselle Guerreau, de l'Aviation sanitaire, Mesdames Thiébaud et Bovet, etc. Les prières de la foule montent vers le ciel pour le salut de la Patrie qui incarne l'image du chef de l'État. Avant l'Élévation, la musique de la Légion joue Aux Champs, puis exécute la Marche Solennelle de Mendelssohn. Instant d'émotion profonde. Les coeurs communient dans la même pensée, dans le même espoir. La Messe terminée, on quitte le hangar, on se retrouve sous le ciel que des nuages noirs ont envahi. Mais voilà qu'une éclaircie se produit et, peu à peu, la tache bleue grandit, les nuages se dissipent, le soleil enfin rayonne sur la foule ravie.

Baptême des planeurs : Les jeunes ont formé une longue file pour contenir la foule devant les trois planeurs de l'Association ; le vent se lève, le drapeau claque au sommet du mât ; les personnalités se rassemblent autour de M. Gohin. Notons parmi elles, aux côtés des autorités déjà nommées : Messieurs Battesti, président de la Chambre de commerce, Douzel, commandant les aéroports du département, Martin, Richard, de Sainte Croix, Levas, Giorza, de la Légion française des combattants, de Valors, inspecteur départemental de l'Éducation générale et des sports, Grandmaison, délégué à la Jeunesse, Gaillard, chef départemental des Cadets, le commandant de gendarmerie Couthure, Lucas, maire du Khroub, Bovet, Astier, président de la LFC du Khroub, Thiébaud, commissaire chef de la police spéciale départementale, Grandperrin, Dimeglio, président de l'Association des sports aériens de Philippeville, Laurent, moniteur, Gallo, président de l'Association de Bône, Delouche, commissaire assistant des Chantiers de jeunesse, Desfeux, directeur de l'École pratique d'industrie. Autour de M. Gohin, notons encore les nombreux membres de l'Association des sports aériens, et tout particulièrement les animateurs dévoués, infatigables, que sont : Messieurs Bernard, Filippi, Henri Saucède, vice-présidents, Rimbert, Mondon, Magneville, Coste, Thiébaud, Dumortier, Labrouche, Orsini, Fournier, Louis et Maurice Fournel, etc.

C'est devant cette imposante assistance que Mlle Guerreau, présidente de l'Aviation sanitaire, remet solennellement à M. Gohin, pour la Section de vol à voile, un fanion superbement brodé. Le président l'en remercie avec émotion. Monseigneur Bats bénit ensuite le fanion et les planeurs du club, ils sont au nombre de trois : un biplace et deux monoplaces. Les marraines : Mlles Jeannine et Françoise Valin et Mlle Jacqueline Bovet, détachent un ruban tricolore, tirent un voile et on lit sur la carlingue le nom de l'appareil. Noms prestigieux, évocateurs des plus glorieuses pages de l'aviation française : Guynemer !... Mermoz !... Guillaumet !...

Le président Gohin : M. Gohin fait un court historique de la vie de la Section constantinoise de vol à voile, dont il fut l'un des fondateurs avec son premier président, le commandant Bovet. Puis, après la défaite, l'Association a repris son activité et a pu se développer grâce aux encouragements, au dévouement absolu, à la grande compétence de M. le colonel de Brion. L'entraînement était repris grâce au don généreux des frères Saucède, qui offraient au club leur appareil Sfan, et à l'égale générosité de M. Lucien Magneville. Il rend hom-

mage à tous les artisans de cet essor : Dumortier, Lucien Saucède, Cometti, etc. Il montre également l'activité de la Section de modèles réduits, de ses principaux constructeurs : MM. Labrouche, Orsini, Serrière, Marco, Falcone, Carbonel, Schlotter, etc. Il ajoute : — La pratique du vol sans moteur exigeant au moins la possession du certificat d'aptitude des modèles réduits, tous les pilotes de notre association ont obtenu ce certificat dans les meilleures conditions. Nous avons actuellement quinze pilotes susceptibles de passer leurs brevets B et C. Nous avons effectué, à ce jour, près de 1 600 lancers pour un total de 52 heures de vol et pour le mois de septembre, nous avons atteint 5 h 30 de vol avec 182 lancers. L'installation prochaine de notre station de vol de pente du djebel Oum-Settas sera réalisée grâce à la générosité de M. Ameziane, propriétaire du terrain, et de Mme et M. Maurin, exploitants de la propriété. M. le colonel de Brion est déjà intervenu activement auprès de Vichy pour la création de ce centre qui deviendrait départemental et permettrait ainsi aux associations voisines de diriger sur le Djebel-Oum-Settas les pilotes devant parfaire leur entraînement et susceptibles de passer leurs brevets B et C. Nous avons également, grâce au concours de M. le directeur de l'École pratique d'Industrie, un centre local installé dans l'École même et permettant la réparation ou le montage de planeurs en grandeur réelle — .

M. le général Valin tient à répondre à M. Gohin et à le remercier, mais il le fait autant comme aviateur et comme camarade, que comme chef du département. Il se souvient d'ailleurs qu'il a atterri sur ce terrain, pour la première fois, en 1935, et il s'y retrouve aujourd'hui avec une grande satisfaction. — Je partage, déclare-t-il avec force, toutes vos idées quant à l'intérêt de la pratique du vol à voile. Mon expérience, mes observations au cours de mes déplacements en pays étrangers avant cette guerre, les enseignements de cette guerre même, m'ont éclairé sur l'importance de cette forme de l'aviation... Quel sera son avenir après la guerre, il est difficile de le dire. Mais votre réunion prouve que vos efforts sont suivis avec une réelle attention, une réelle grande sollicitude. C'est une réunion magnifique, et par la jeunesse qu'elle a rassemblée sur votre terrain, et par les personnalités qui ont répondu à votre appel et que je tiens à saluer — .

M. Cometti est détenteur de la Coupe de La dépêche de Constantine. La Coupe Charles Filippi, offerte pour le meilleur atterrissage, est attribuée à M. Dumortier.

Baptêmes de l'air : Les compétitions vont s'ouvrir, mais avant les vols officiels, les planeurs prennent leur vol avec leurs marraines. Le biplace Guynemer, piloté par Lucien Saucède, s'élève le premier, emportant à son bord Mlle Jeannine Valin qui reçoit son baptême de l'air ; aucune émotion d'ailleurs sur le visage de la gracieuse passagère et même une certaine expression de curiosité, de plaisir... Le voyage sera court, mais combien agréable ; ni odeur d'essence, ni bruit de moteur. L'élégant appareil s'élève, vire dans l'azur une large ronde, puis vient se poser doucement sur le chaume comme un grand oiseau nonchalant sur les eaux dorées d'un lac immobile. Mlle Valin saute lestement à terre et nous donne ses impressions : — C'est délicieux ! — Puis c'est le tour de Mlles Françoise Valin et Jacqueline Bovet de goûter aux saines joies du sport aérien. Les baptêmes donnés, les modélistes prennent possession du terrain pour les essais et les éliminatoires. Les appareils légers, précieux, fins, sont treuillés, lâ-

chés, et les constructeurs les mettent rapidement au point pour le concours de l'après-midi.

Un apéritif réunit les autorités et le comité de l'Association sur la terrasse du club-house. La musique de la Légion se fait encore entendre. M. le général Valin, salué avec un respectueux empressement par la foule et par les cadets et cadettes de la Légion qui forment une haie d'honneur, quitte ensuite l'aérodrome, suivi par les autorités qui l'avaient accompagné. La première partie de la manifestation est achevée. Autour des tables du club-house, les invités apprécient maintenant l'exquise hospitalité du président et du comité de l'Association des sports aériens de Constantine.

Vol à voile : Les petits oiseaux quittent le ciel... pour laisser place à leurs grands frères... Ceux-là sont aussi grands que des avions, et le pilote n'a plus rien de mystérieux, c'est un membre de l'Association. Il va tenter de conquérir un des superbes objets d'art mis en compétition. Le concours de pilotage de planeurs comporte une épreuve de durée et une épreuve de précision. Le vainqueur de la journée recevra la coupe offerte par M. Filippi. La Coupe de La dépêche de Constantine sera attribuée au pilote qui aura réalisé l'ensemble des meilleures performances après trois journées d'épreuves. Les pilotes de Constantine ont fait preuve aujourd'hui de leur maîtrise. Ils ont amplement profité des conseils et des leçons de leurs moniteurs. A la tête de ceux-ci, il faut citer Lucien Saucède, un des plus fins pilotes de vol sans moteur. Déjà, bien avant les hostilités, il fut appelé à effectuer un stage au Centre de La Banne-d'Ordanche, d'où il revint nanti de son brevet C, le qualifiant comme moniteur, puis l'été dernier, il fut envoyé à La Montagne-Noire, à Toulouse, pour un stage de perfectionnement. Avant son départ pour ce stage, en juillet 1941, avec le Sfan modifié, Saucède et Cometti (ce dernier, l'un des plus anciens pratiquants du sport ailé) réussissaient à tenir l'air pendant 2 heures 39 minutes sur la pente du djebel Oum-Settas, et ne devaient atterrir que par suite du manque de confort de l'appareil. A leur école, les jeunes ont fait de rapides progrès, et le public a suivi avec un vif intérêt leurs évolutions, l'habileté et la sûreté de leurs manoeuvres, de leurs atterrissages.

Les résultats : Modèles réduits - Hors concours : Degler, meilleurs temps de la journée, 2' 13" 1/5, trois modèles présentés. 1^{er} modèle (débutant), 14" et 40" ; 2^{ème} modèle (DB 120) 1' 9" et 55" ; 3^{ème} modèle 2' 13" 1/5 et 1' 5". Amateurs : 1^{er} Taurignan (modèle Pétrel), 2' 47" et 1' 46". 2^{ème} Marco, 27" et 37". Débutants : 1^{er} Neveu, 11' et 24" ; 2^{ème} Sibois, 9" et 11". Les prix ont été offerts par M. Bovet. Coupe Charles Filippi : Dumortier. Coupe La dépêche de Constantine : (détenteur 1^{er} tour) Cometti. Sont classés ensuite dans l'ordre : Filippi, Serrière, Schlotter, Coste, Orsini, Mondon, Neveu.

La remise des prix et des coupes s'est déroulée devant un nombreux public qui a longuement applaudi les vainqueurs. Nous leur adressons à notre tour nos félicitations ; elles vont aussi à tous les concurrents, et aux dirigeants de l'Association des sports aériens, pour la parfaite organisation et la complète réussite de leur manifestation qui s'est terminée en présence de leur président, M. Gohin, des autorités et du public, par l'émouvante cérémonie du rappel des Couleurs. Et tard, la foule a quitté l'aérodrome, alors que dans le ciel où les ailes avaient tracé de si beaux signes d'espérance, s'allumaient les premières étoiles.

Cette journée mémorable constitue la consécration de tous les efforts accomplis par les membres d'Air-Equipage depuis plusieurs années et fait la preuve de la reconnaissance du mouvement vélivole par toutes les plus hautes autorités civiles, militaires et même religieuses. Tous les espoirs sont dorénavant permis... ».

L'activité aérienne est de nouveau stoppée après le 8 novembre 1942, par le débarquement américain en Algérie et au Maroc survenant le matin de ce même jour et marquant l'entrée dans la guerre aux côtés des Alliés. Il aura été effectué, en 1942, 1 390 lancers pour 45 h de vol à voile. Au total, depuis le début, les vélivoles constantinois ont fait 1 885 lancers pour 61 h de vol.

Equipement du Centre et progression des performances (1943-1948)

1943, redémarrage : Quelques vols sont effectués en janvier 1943 à Oued-Hamimin par Lucien Saucède, Jean-Baptiste Cometti et Jean Serrière. Puis tout le monde est mobilisé et doit rejoindre son affectation aux quatre coins de l'Algérie ; Oued-Hamimin et les installations passent sous commandement militaire. Le vol à voile est provisoirement terminé pour Constantine. Lucien Saucède et Jean Serrière seront débusqués par le colonel de Brion et soustraits à l'autorité militaire directe pour être affectés au Djebel-Diss, le premier en qualité de chef de centre, le second comme intendant-comptable.

A la fin de l'année, la Délégation des sports aériens, qui avait commencé à apporter son aide en 1942 sous forme d'attribution de quatre planeurs, décide de poursuivre son soutien à Constantine en y affectant du personnel technique et en particulier un chef-pilote qui est Lucien Saucède ! Il est secondé au sol par Jean-Baptiste Cometti. On nomme comme chef de centre Sauveur Mariette. Né à Aïn-M'Lila, il est adjudant-chef pilote de l'Armée de l'Air et il a effectué le deuxième stage de moniteur au Djebel-Diss du 8 mars au 8 mai 1942, complété par un stage de chef de centre à Alger.

1944 : Les vols reprennent à Oum-Settas le 16 janvier, après un an d'interruption totale. Jean Serrière, lui aussi, est revenu. L'organisation du Centre, telle qu'elle est mise en place, va permettre à Lucien Saucède de s'occuper activement de l'équipement, aussi bien en matériels volants qu'en matière d'infrastructure. L'amélioration des installations est facilitée par la prise de commandement de la Division de Constantine par le général Duval, qui succède au général André. Le nouvel arrivant est une connaissance de la famille Saucède, ce qui facilitera grandement certaines opérations, d'autant plus que le général est un homme dynamique et efficace. C'est par lui qu'est obtenu le déblocage des matériaux nécessaires à la construction d'un bâtiment comportant à la fois un bureau, six chambres à deux lits et un réfectoire. Construit en dur sur les plans élaborés par Lucien Saucède, son édification est assurée par dix-sept prisonniers de guerre italiens mis à la disposition du Centre par la Division. Ils seront aussi employés pour dégager les abords de la zone des installations. Ces prisonniers italiens sont de bons travailleurs, qui se sentent libres en attendant patiemment le retour au pays. Avec l'ensemble des vélivoles, ils participent aussi à l'aménagement de la piste, sous la direction de René Dumortier. En effet, celui-



Le Centre du Djebel-Oum-Settas représenté à la Semaine de l'Aviation à Alger en octobre 1945 (PL)

En 1945 Le Centre du Djebel-Oum-Settas ...



... et l'Avia 40p vu du Klemm (LS)



ci est carrier de métier, quoique mécanicien de formation. On le surnomme *l'Avocat* car il est avare de paroles. Le travail, qui avait été entrepris dès septembre 1943, consiste à déblayer une bande de 25 m de largeur sur environ 1 000 m de longueur, des blocs de pierre qui l'encombrent. Certains atteignant souvent le mètre-cube et devant être dégagés à l'explosif. Des pilotes se souviennent encore de ces *travaux forcés* effectués volontairement, les samedis après-midi et les dimanches, à la pioche, à la barre à mine et à la dynamite. Les vols ne commençaient qu'après car, à cette époque, la formule en usage affirmait que *le vol n'est qu'une récompense*.

Cette piste, perpendiculaire à la pente, est orientée sensiblement nord-sud. Face au nord, qui est le sens préférentiel d'utilisation, elle présente une pente importante et irrégulière (80 m de dénivellation entre les deux extrémités), et se termine sur le chemin d'accès au Centre. L'angle de descente de la piste est voisin de la finesse maximale d'un planeur de performance, ce qui fait que, par vent nul, il n'est pas très facile de prendre contact avec le sol, même en utilisant les aérofreins peu efficaces de l'époque. Ainsi, les débutants se posent-ils assez long et peuvent parfois *effacer la piste*. Or, au-delà du chemin, dans l'axe de la piste, le terrain présente un relief tourmenté, encombré de blocs de rochers. Mais, si l'on se déporte de 30° vers la droite, le sol est beaucoup plus plat. Par la suite, un prolongement d'environ 200 m sera dégagé pour recueillir, moyennant une altération de cap, le pilote qui aurait *effacé la piste*. Inutile de dire que le Service des bases aériennes n'a jamais voulu reconnaître une telle hérésie ! Et pourtant, elle a sauvé beaucoup de planeurs.

Le parc de planeurs se compose toujours du biplace PLS 1 et des monoplace Avia 152a auxquels viendront s'ajouter, en cours d'année, les Avia 152a n° 119, 141 et 149.

Cette même année, le PLS 1 reçoit enfin sa consécration. En effet, les frères Saucède avaient demandé, dès 1939, l'homologation officielle de leur planeur pour leur permettre d'être couverts par les assurances vis à vis des tiers qui l'utilisaient. Cette demande avait été renouvelée trois fois sans obtenir la moindre réponse des services officiels ; peut être étaient-ils accaparés par ailleurs dans ces périodes troublées ; on aurait pu également penser qu'ils avaient décidé d'ignorer cet aéroplane très peu conventionnel du point de vue administratif. Or, au printemps, se pose sur l'aérodrome d'Oued-Hamimin un Caudron *Simoun* duquel débarquent un colonel accompagné d'un lieutenant et de deux sous-officiers de l'Armée de l'Air. Le colonel demande à voir le planeur PLS 1, il est alors transporté par le treuil Farman à gazogène à Oum-Settas. Il examine le planeur, pose des questions et demande à le voir voler. On lui propose de prendre place à bord pour ce vol. Il refuse d'abord puis, lorsque le câble de treuillage arrive, il se ravise et monte dans la machine. Lucien Saucède lui fait faire un tour d'environ 20 minutes sur la pente. Le colonel se montre satisfait et demande alors que lui soit adressé un rapport sur les travaux effectués et sur les vols réalisés en y ajoutant, si possible, les dessins des modifications apportées à la cellule du Sfan 2. Par chance, Pierre Saucède avait soigneusement conservé les calques des plans de transformation ! Dès le lendemain, un dossier complet partait pour Alger. Deux semaines plus tard, arrive à Constantine une Décision signée de l'ingénieur général Suffrin-Hebert prononçant l'homologation du planeur PLS 1.

Pour être plus facilement utilisés à Oum-Settas, dont la piste est très caillouteuse, les frères Saucède remplacent les patins en bois des planeurs par des patins en acier manganosilicieux que l'on utilise habituellement pour les ressorts et les pare-chocs des voitures. Ils pèsent nettement plus lourd, mais s'usent peu et glissent bien au décollage. Par contre, sur herbe, ils sont très longs à freiner. Ce genre de patin sera systématiquement adopté sur tous les planeurs en Algérie.

Le parc de planeurs s'agrandit, en fin d'année, par l'arrivée d'une épave d'Avia 40p provenant du Djebel-Diss. Ce planeur avait été cassé et jugé irréparable par les précédents utilisateurs. Mais, pour les constructeurs amateurs d'Air-Equipage, la reconstruction de ce planeur ne pose pas trop de problèmes. On ignore le numéro de cette machine, mais on peut supposer qu'il s'agit de l'Avia 40p fédéral qui a disparu des comptes du Djebel-Diss vers la même époque.

Pendant que le Centre s'équipe, l'activité aérienne se développe. En plus de l'entraînement des pilotes déjà formés, des stages pour débutants sont organisés : un stage de quinze jours à Pâques (auquel participe le Bônois Jack Zolger), puis trois stages d'un mois chacun en juillet, août et septembre.

Les résultats pour l'année commencent à devenir conséquents : 366 heures de vol pour 1 771 lancers. Ont été également obtenus : 34 brevets A, 22 brevets B, 16 brevets C, deux vols de plus de 5 heures (durée du D), dont René Dumortier, et dix gains d'altitude de plus de 1 000 m (altitude du D).

1945 : L'année, qui sera mouvementée, débute avec le même encadrement : Sauveur Mariette, chef de centre, Lucien Saucède, chef-pilote, et Jean-Baptiste Cometti, moniteur.

Le parc des planeurs s'enrichit, en début d'année, du nouvel Avia 152a n° 113 et ensuite, de l'Avia 40p qui sort de reconstruction. Un événement malheureux va bouleverser l'instruction en vol : c'est la disparition, fin mai (ou début juin) du biplace PLS 1. Pendant la pause du déjeuner, il est abandonné sur le parking avec les autres planeurs, mais on a oublié de lester l'aile au sol avec les pneus, comme c'est l'usage. Un coup de vent le soulève alors et le retourne violemment sur le dos, détruisant irrémédiablement aile, fuselage et empennage. Ainsi se termine la carrière du PLS 1, après plus de 2 000 vols accomplis en six ans. Au moment de l'accident, Lucien Saucède, qui avait étudié un dispositif d'aérofreins sur la voilure, se proposait de l'installer sur son planeur. Ainsi, au début de l'été, le Centre se retrouve sans planeur biplace-école. D'où retour à l'école monoplace oubliée depuis 1938. A ce moment, le 8 mai, éclatent des troubles connus sous le terme d'*émeutes de Sétif*. La sécurité n'étant plus assurée, tous le personnel et la dizaine de stagiaires sont repliés sur Constantine, dans un immeuble de la rue principale. Au bout de quelques jours, comme il ne se passe rien de dramatique, tout le monde revient à Oum-Settas après avoir reçu une dotation de fusils Gras modèle 1886, tirant des cartouches de fusil Lebel, et après avoir été doté de grenades et de pigeons voyageurs. Pour tout le monde, entraînement journalier au tir, ce qui constitue d'ailleurs une distraction bienvenue. A cette occasion, les stagiaires sont étonnés de la précision de ces fusils vétustes, souvent tournés en dérision. Quant aux pigeons voyageurs, qui devaient donner l'alerte au Quartier général de Constantine en cas de besoin, ils refusent de quitter Oum-Settas, trouvant certainement la région plus sympathique. La seule liaison fiable, puisqu'il n'y a encore pas de téléphone,

*Un Avia 152a survole le relief du
djebel Oum-Settas (HC)*



*Juin 1945 Scène de chasse au fusil
Lebel (LS)*



*Novembre 1945 Le Centre du Dje-
bel-Oum-Settas (LS)*



est assurée par Lucien Saucède qui se rend quotidiennement au Khroub, à 13 km de là, avec son Amilcar 5 cv. Il en ramène ravitaillement et nouvelles.

Au début de l'été, visite du général Duval, très intéressé par les résultats obtenus et qui assure les vélivoles de son soutien. Ce soutien ne tardera pas à se manifester encore une fois. Les troubles s'apaisent et le Centre reçoit une Jeep qui facilitera le travail en piste : mise en place des planeurs et remontée des câbles.

Marcel Galiéro, un stagiaire qui deviendra le 8 juin le plus jeune breveté C à 15 ans et demi, raconte que Lucien Saucède, emmenant avec lui des élèves, avait grimpé la pente nord-est pour peindre en rouge les rochers situés aux points de virage. Ainsi, les jeunes lâchés sur la pente, disposent-ils de points de repère pour effectuer leurs virages vers l'extérieur, en attendant qu'un signal du sol, sous la forme d'un panneau rouge que l'on agite, indique à l'élève qu'il est temps de se poser. Le procédé de rappel sera perfectionné par la suite.

Fin octobre, la championne Marcelle Choynet et Eric Nessler, qui avaient été les vedettes de la Semaine d'aviation d'Alger, du 20 au 28 octobre, viennent passer quelques jours à Oum-Settas et y effectuent des vols. Inutile de dire la curiosité et l'admiration que suscitent ces deux grands champions parmi les vélivoles constantinois. Marcelle Choynet reviendra plusieurs fois par la suite à Oum-Settas.

Lucien Saucède abandonne quelques temps le Centre pour convoyer, depuis Cannes, l'avion biplace léger Klemm KL 25 F-PAAE acheté par l'Aéro-club de Constantine. Construit vers 1927, il est équipé d'un moteur en étoile de 40 ch et comporte une grande aile souple qui l'apparente à un moto-planeur. La traversée de la Méditerranée, le même jour en deux étapes (Cannes-Cagliari et Cagliari-Bône), est pénible en raison de violentes turbulences qui font danser le petit avion comme un fétu de paille se déplaçant à 120 km/h.

En fin d'année, André Dessouter, qui travaille toujours au Génie de la Division, apprend que deux hangars métalliques américains de 33 m x 11 m, du type *Rodney*, sont entreposés dans les locaux du Génie de Sétif ; 48 heures après la visite de Lucien Saucède au général Duval., des camions militaires livrent un des deux hangars à Oum-Settas ! Le remontage par les prisonniers de guerre italiens est rapidement réalisé. Ce hangar, vaste mais peu pratique car ne disposant que de 11 m d'ouverture, est affecté à l'abri des planeurs en service.

Le Centre atteint ainsi, fin 1945, un stade d'équipement suffisant mais qui restera figé jusqu'en 1956, à part quelques améliorations de détail. L'expérience acquise permet de mieux tirer partie des conditions aérologiques propres au site d'Oum-Settas. La mise en service de l'Avia 40p récupéré facilite beaucoup cette progression du niveau des performances. C'est ainsi que l'on enregistre, pour l'année 1945, 19 épreuves pour l'obtention du certificat de performance D (7 vols de plus de 5 heures sur l'Avia 152a et 12 gains d'altitude de plus de 1 000 m dont un de 2 000 m, toujours sur Avia 152a) et un gain d'altitude (3 300 m) comptant pour le certificat F, sur l'Avia 40p. Lucien Saucède parcourt une distance de 100 km à but fixé (Batna), terminant ainsi son certificat de performance D qui portera le n° 51.

Au total, on aura effectué 287 heures de vol pour 1 779 lancers et obtenu 25 brevets A, 29 brevets B et 14 brevets C, malgré l'absence de biplace-école pendant la moitié de l'année.

1946, changement de structures : En janvier et février, arrivent deux nouveaux Avia 152a, les n° 204 et 209, et surtout deux planeurs de performance neufs, Avia 40p, les n° 302 et 306. Ce serait le pactole, si on avait seulement un biplace. Mais les nouvelles venant d'Alger sont inquiétantes : les responsables des Sports aériens depuis 1941 sont poussés dehors pour faire de la place à des *politiquement corrects* nouvellement intégrés par l'Armée de l'Air, et dont la teinte politique ne prête pas à confusion. La Délégation des sports aériens en AFN, à la tête de laquelle est placé le "colonel" Gabriel Perrot, s'intéresse surtout aux entreprises de l'État ; toute son attention, et ses moyens seront donc accaparés par le Centre du Djebel-Diss. Quant au vol à voile constantinois, qui résulte des initiatives et des efforts de personnes privées, s'il n'est pas ignoré des autorités algéroises, il ne saurait pas bénéficier plus longtemps de la manne de l'État. Résultat de cette doctrine : tout le personnel appointé (Sauveur Mariette, Lucien Saucède et Jean-Baptiste Cometti) est licencié et les crédits de fonctionnement coupés. Comme il y a là du matériel d'État (Avia 152a et Avia 40p), on consent cependant à payer un gardien pour le protéger. Au mois de mars, Sauveur Mariette rejoint l'Armée de l'Air et Lucien Saucède trouve provisoirement une occupation dans l'entreprise familiale. Seul reste sur le carreau (*en caleçon*, selon son expression) Jean-Baptiste Cometti qui vient justement de démissionner de la Société nationale des chemins de fer algériens où il travaillait depuis de nombreuses années. Ce sera donc lui qui est désigné, d'un commun accord, pour occuper le poste de gardien et percevoir la rémunération afférente.

Heureusement, Air-Equipage est toujours là et prend les affaires en main. La présidence qui avait d'abord échoué à Léon Gohin, était ensuite passée à Pierre Saucède, puis à René Dumortier, puis au docteur Marcel Laurie, un pilote civil d'avions conquis par le vol à voile. Pour se conformer aux statuts, le conseil d'administration est changé périodiquement, par permutation circulaire. Le plus souvent, Pierre Saucède assure le secrétariat. Air-Equipage décide de poursuivre l'activité comme par le passé (entraînement et stages) mais à un rythme plus réduit, à la hauteur de ses moyens.

En mars, Pierre Saucède ramène d'Alger une camionnette Renault 2 t qui sera utilisée pour le ravitaillement et le transport des vélivoles entre Constantine et Oum-Settas (35 km).

Les 7 et 8 juin, se déroule sur l'aérodrome d'Oued-Hamimin une manifestation aérienne où le vol à voile trouve sa place ; Maxime Lamort, venu du Djebel-Diss, présente en vol un tout nouveau Grünau *Baby* pendant que Lucien Saucède fait une exhibition sur Avia 40p. L'un et l'autre sont remorqués par le Stampe SV 4c, nouveau lui aussi, de l'Aéro-club.

Faute de moyens financiers et de personnel, l'activité aérienne diminue sensiblement, d'autant plus que l'absence de biplace-école ralentit considérablement la formation des élèves. Les efforts se tournent donc plutôt vers l'entraînement à la performance des pilotes déjà formés.

Au 31 juillet 1946, il n'a été effectué que 97 heures de vol pour 656 lancers. Par contre, il a été obtenu 2 épreuves de durée, 9 épreuves d'altitude et 4 épreuves de distance, toutes comptant pour le brevet D. André Dessouter a rejoint Canrobert en 2 h 32, Jean-Baptiste Cometti a atteint Philippeville (65 km) à but fixé. Il aura été accompli, au cours de l'année, 1 060 lancers pour 200 heures de vol.

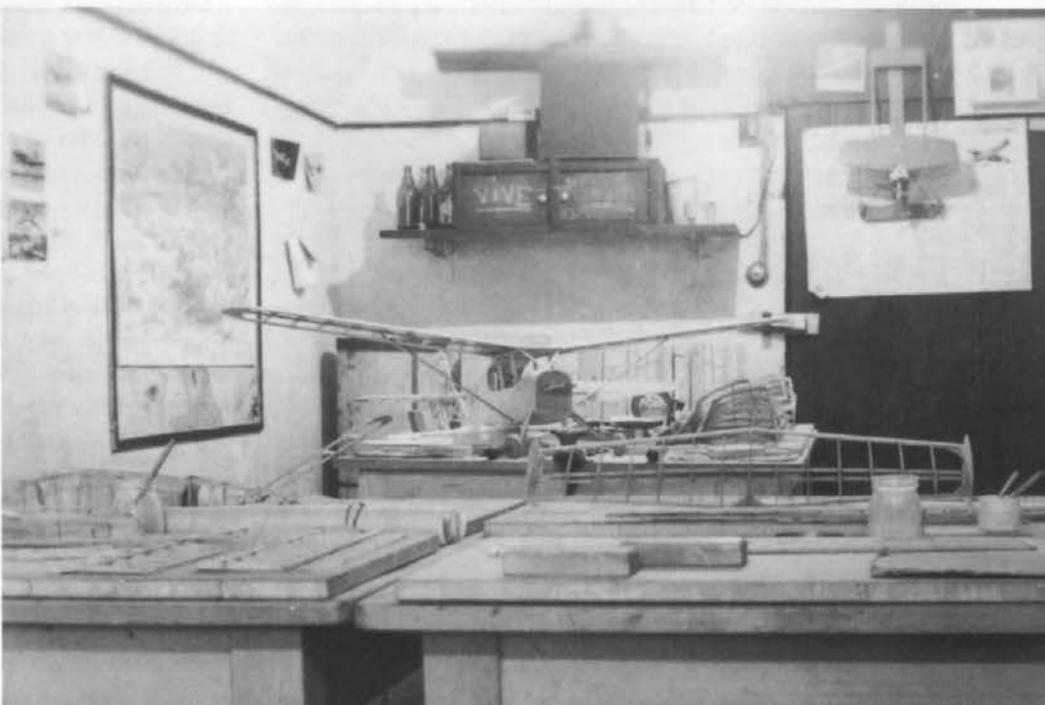
*Avia 152a devant le hangar Rodney
(CY)*



Le treuil Ford V8 (CV)



La salle de cours à Constantine (EM)



Pour limiter les frais, Air-Équipage décide d'abandonner Oum-Settas après les stages d'été et d'exercer son activité à Oued-Hamimin pendant la mauvaise saison. Le retour au Djebel s'effectuera avec les stages de Pâques. C'est d'ailleurs cette procédure qui sera utilisée dorénavant.

Le 3 novembre 1946, Jean-Baptiste Cometti réceptionne en vol un nouveau planeur, le Nord 1300 n° 17, après d'importantes réparations. On ignore comment cet appareil est déjà arrivé à Constantine, alors que le Centre d'État du Djebel-Diss n'en sera doté qu'en juin 1947.

1947, début des performances : En début d'année, l'activité école en monoplace est assez réduite à Oued-Hamimin en raison des conditions atmosphériques. Jean-Baptiste Cometti effectue alors un petit stage de perfectionnement au Centre national de La Montagne-Noire du 20 mars au 14 avril 1947. Là, il se familiarise avec le pilotage des planeurs biplaces modernes : Caudron C 800, Castel 25s et Kranisch III. A son retour, du 18 au 26 mai, il est qualifié comme instructeur sur Caudron C 800 au cours de 25 vols en remorqué accomplis à Maison-Blanche, à La Régahia et à Blida, sous la direction de Georges Bricout. Ainsi, quand arrive enfin, le 22 juin, le Caudron C 800 n° 209 flambant neuf, il peut immédiatement démarrer l'école : 19 vols le 22, 14 vols le 26, 27 vols le 29 ! Cela faisait deux ans exactement que les Constantinois étaient privés de biplace, il y a beaucoup de temps perdu à rattraper.

Après avoir attendu si longtemps, les affectations de planeurs neufs se précipitent maintenant. Caudron C 800 : n° 206 en septembre, n° 410 en novembre, n° 412 en décembre. SA 103 *Emouchet* : n° 98 en août, n° 97 et n° 100 en octobre, n° 17 en novembre. Nord 1300 : n° 167 en octobre. Cette avalanche de matériels ne pourra guère être exploitée correctement au cours de l'année car elle intervient trop tard dans la saison. D'autant plus que le seul moniteur permanent, Jean-Baptiste Cometti, est envoyé, par la Délégation des sports aériens, au Djebel-Diss pour y diriger un stage composé essentiellement de débutants provenant de l'Aéronautique Navale. Du 20 septembre au 20 octobre, Cometti y effectuera plus de 500 vols en double-commande sur Caudron C 800 (ce qui représente le quart de l'activité annuelle du Centre).

L'activité est caractérisée, comme l'année précédente, par des tentatives de performances de la part des pilotes confirmés. La plus remarquable est celle de René Dumortier qui remporte la première Coupe Siretta, attribuée au pilote ayant atteint la meilleure altitude de l'année, sans pénétrer dans les nuages. Sur Avia 40p, il monte à 3 656 m le 10 août. Malheureusement, les pilotes de métropole s'estimant défavorisés par la restriction concernant les vols en nuage, la feront lever l'année suivante. Les pilotes algériens ne pourront pas les suivre sur cette voie car les planeurs dont ils disposent ne sont pas assez solides pour résister aux turbulences des nuages.

Le 31 juillet précédent, Lucien Saucède avait déjà obtenu un gain d'altitude de 3 400 m à Oued-Hamimin, s'attribuant ainsi une épreuve du certificat E. A bord d'un Avia 40p, le même pilote avait effectué une tentative, vers la Tunisie, de distance pour le certificat E (300 km en ligne droite). Mais, après 2 heures et demie de bataille avec les thermiques, il n'avait pu atteindre que Guelma, à 72 km. La cause étant perdue, c'est là qu'il s'est posé. René Dumortier avait aussi réussi largement son épreuve de distance du brevet D en posant

son Avia 40p sur l'aérodrome de Batna (106 km). Lucien Saucède est parti le chercher avec l'avion léger Klemm 25, accompagné d'André Dessouter. L'Avia 40p est pris en remorque par le Klemm, mais l'aérodrome de Batna étant situé à 1 050 m d'altitude, le décollage est particulièrement long et pénible. Cependant, l'attelage avion plus planeur plus trois personnes parvient quand même à grappiller quelques mètres de hauteur pour passer de justesse le relief avoisinant. Il arrive même à gagner 800 m, mais l'opération ayant été déclenchée trop tard, on s'aperçoit qu'il ne sera pas possible de rejoindre le Centre avant la tombée de la nuit. Aussi, le planeur est largué au dessus d'Aïn-M'Lila (à 35 km d'Oum-Settas) où René Dumortier sera contraint de passer la nuit. Ce n'est qu'au retour que Lucien Saucède réalisera sa méprise. En effet, il avait observé lui-même, avant la guerre, que le remorquage de planeurs par ce type d'avion était couramment pratiqué en Allemagne, en particulier au Centre du Hornberg. Mais il avait oublié que les Klemm 125 utilisés alors étaient équipés du moteur Hirth HM 60r de 80 ch, alors que le F-PAAE, dont il disposait, n'avait qu'un moteur Salmson 9ad de 40 ch ! La différence était sensible, surtout en conditions extrêmes.

Concernant Lucien Saucède, les stagiaires avaient fait une curieuse observation. De grands vautours-fauves, atteignant 2,50 m d'envergure, qui logeaient dans les rochers du Djebel, avaient pris l'habitude de rejoindre les planeurs en vol et de les accompagner paisiblement dans leurs évolutions. Vus du sol, ces vols de conserve étaient particulièrement spectaculaires, planeurs et vautours en évolutions majestueuses se détachant sur le bleu profond du ciel. Or, on a remarqué que chaque fois que Lucien Saucède pilotait l'Avia 40p, les vautours venaient en plus grand nombre pour l'accompagner. A plusieurs reprises, les témoins de ce phénomène se sont interrogés sur la connivence qui devait certainement exister entre les acteurs de ce spectacle.

Dans l'année, 220 heures de vol ont été effectuées et 1 100 lancers.

1948, les performances significatives : Les performances réalisées à Oum-Settas commencent à être connues au-delà du Constantinois et suscitent des candidatures pour les stages émanant de diverses régions d'Algérie. L'élargissement du recrutement, joint à l'amélioration des moyens, vont donner au Centre une dimension nouvelle et l'année 1948 marque le début de la mutation, bien timide certes, vers ce que sont les centres nationaux en métropole.

De nouveaux planeurs continuent d'arriver à Constantine : Caudron C 800 n° 420 en avril et n° 408 en mai ; Nord 1300 n° 259 en mars, n° 151 en mai et n° 196 en juillet ; SA 103 *Emouchet* n° 147 en juillet. Il y aura même, pendant quelque temps, l'un des deux Castel 30s originaires du Djebel-Diss. D'autre-part, le treuil automobile Farman, qui a rendu de si grands services pendant cinq ans, est enfin remplacé par un treuil neuf Field, à moteur Ford V8, livré par la métropole avec les monoplaces *Emouchet* et Nord 1300. Equipé d'un double tambour, il permet d'améliorer la cadence des lancers. Le Centre se voit également doté de l'avion remorqueur Morane-Saulnier MS 315 F-BDIQ qui sera très utile pour le dépannage des planeurs posés en campagne. Enfin, les parachutes de sauvetage, qui doivent être régulièrement aérés et repliés par des spécialistes qualifiés, étaient tributaires du bon vouloir des troupes aéroportées stationnées dans la région.

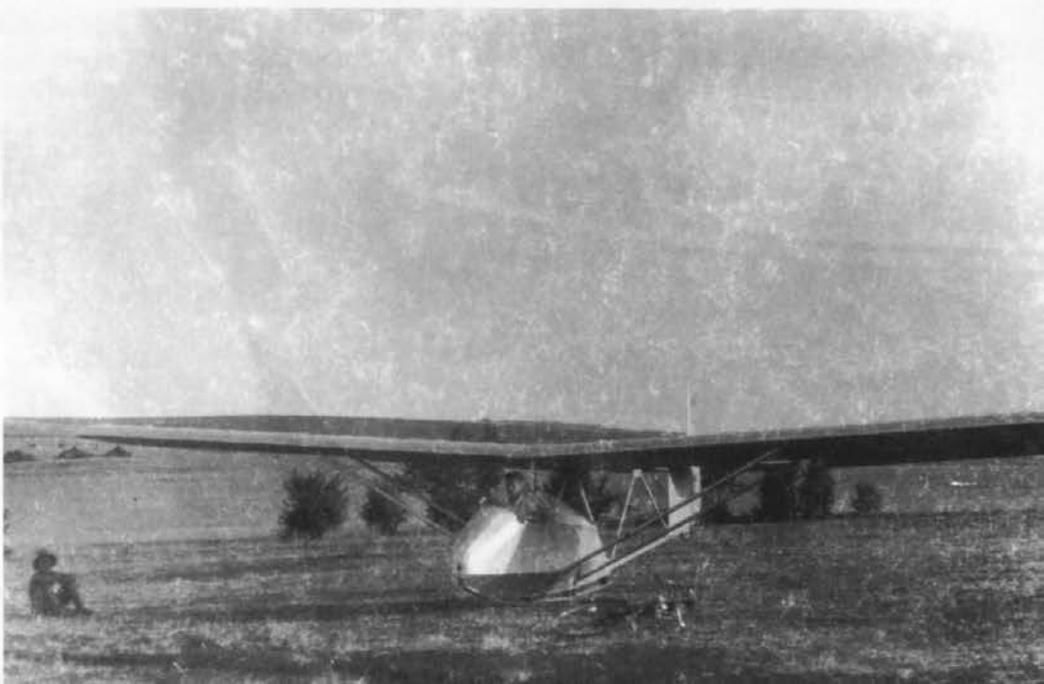
*Le 22 juin 1947 Le Caudron C 800
tant attendu (cy)*



*1947 Henri Dumortier en Avia 40p
(DU)*



*1947 Edouard Maire (Zizou) atter-
rit en Avia 152a à Oued-Hamimin
(EM)*



Mais, outre que chaque opération nécessitait le transport de ces parachutes et impliquait de longues palabres, les spécialistes militaires refusaient de viser les documents réglementaires parce qu'ils n'étaient pas officiellement habilités à contrôler les matériels civils. Ce problème fut résolu lorsque Marcel Galiéro, stagiaire assidu de l'Aéro-club de l'AIA, obtint le brevet civil de parachutiste et se prépara à la qualification d'instructeur. C'est lui qui assurera désormais, lors de ses stages, la vérification des parachutes du Centre.

L'amélioration qui aura une influence déterminante sur l'évolution du Centre est l'acquisition du monoplace de performance Nord 2000 n° 20 F-CBNN qui arrive à Oum-Settas dans des conditions très particulières. Comme on le verra au chapitre 10, on avait fait venir de métropole quatre planeurs modernes de performance Nord 2000 pour les besoins de la "prospection" dans le Sud-Algérien à laquelle participaient les meilleurs pilotes algériens (dont Lucien Saucède et Jean-Baptiste Cometti) et métropolitains. L'un de ces planeurs, le n° 20, fut prêté au Père-blanc Léon Harmel qui, parti de Géryville le 30 juin, se posa sur l'aérodrome de Sétif-Aïn-Arnat après un vol record de 488 km en ligne droite. Entreposé dans un hangar de l'Aéro-club de Sétif, le beau planeur attendait son retour vers l'ouest. Comme personne ne se précipitait, les vélivoles constantinois jugèrent qu'il serait plus en sécurité à Oum-Settas, et qu'en attendant, on pourrait peut être l'utiliser. Aussi, le 2 juillet, Lucien Saucède et Jean-Baptiste Cometti se rendent en Stampe à Aïn-Arnat et ramènent le Nord 2000 en remorqué. Les autorités n'ayant pas sérieusement manifesté le désir de récupérer le planeur, celui-ci reste définitivement à Constantine où il est devenu le *Vaisseau Amiral*.

Aussitôt, Lucien Saucède tente de réaliser un projet qui lui tient particulièrement à coeur, mais qu'il devait différer faute de planeur convenable pour réaliser l'épreuve de distance (300 km en ligne droite) pour l'obtention du brevet E. La première tentative en Avia 40p, en juillet de l'année précédente, avait piteusement échoué. Il s'envole à bord du Nord 2000 n° 20 le 7 août avec pour objectif l'aérodrome de Tunis-El Aouina, à 310 km de là. Cette fois, la frontière algéro-tunisienne est franchie mais, à la fin du jour, les thermiques disparaissent et le contraignent à l'atterrissage à Eddekhila dans un champ appartenant à Joseph Charmetant ; 285 km ont été franchis, il manque donc 15 km. La troisième tentative sera la bonne ; fin août, un coup de treuil le met en l'air pour un vol à but fixé sur Gabès. En cas de réussite, ce sera le record de France (400 km). Passé la frontière tunisienne, Lucien Saucède fait le point et constate qu'il lui manquera 20 à 40 km pour atteindre son but ; d'autre part, il ignore la position exacte de l'aérodrome. Il décide donc de bifurquer en direction de Sousse, car l'environnement y est plus hospitalier que dans la région de Gabès. En fin de journée, il se pose à Sidi-El-Hami (station ferroviaire entre Kairouan et Sousse) à 322 km d'Oum-Settas, après 8 h 20 de vol. Il obtient ainsi le deuxième insigne d'or de performance E, après celui du RP Léon Harmel, entièrement réalisé en Afrique du Nord.

Si les vols à grande distance sont pénibles, les retours, par voie terrestre avec franchissement de la frontière, sont eux très laborieux et parfois ubuesques. Prévenu de l'atterrissage à Sidi-El-Hami, Jean-Baptiste Cometti, accompagné de Jacques Lallement et Henri Dumortier, préparent la remorque porte-planeur attelée derrière la Jeep et partent vers l'est. Ils fran-

chissent la frontière où ni la douane française, ni la douane tunisienne ne leur demande rien. Après avoir chargé le planeur et récupéré Lucien Saucède, ils se présentent au retour au même poste de douane. Le douanier tunisien ne fait aucune remarque, mais arrivé au bureau d'en face, le douanier français arrête le convoi et s'oppose à l'importation illicite en territoire algérien d'un matériel d'aviation qui, depuis une Loi de 1939, est assimilé à du matériel de guerre. Toutes les explications possibles n'ont aucun effet sur le douanier. On arrive enfin à le convaincre de téléphoner (opération très laborieuse) à la Direction des douanes à Alger, celle-ci se met en rapport avec la Direction des douanes à Tunis et finalement donne l'autorisation de laisser passer le convoi moyennant l'établissement de quelques paperasses. Quatre jours se seront écoulés entre le départ et le retour au Centre. Cette expérience servira de leçon et, pour les vols suivants sur la Tunisie, le convoi de dépannage se fera enregistrer à l'aller au poste frontière et remplira un formulaire d'*exportation temporaire*. Au retour, au même poste, il pourra clore sa déclaration d'*exportation temporaire*. Le même genre de tracasserie administrative est arrivée la même année au docteur Marcel Laurie au cours de son vol de distance sur Kenchela, en territoire algérien, à 97 km du Djebel-Oum-Settas. Fier comme Artaban d'avoir brillamment réussi son épreuve de distance du brevet D, Marcel Laurie se rend à la gendarmerie de Kenchela pour se faire établir un certificat d'atterrissage. Le gendarme de service, qui n'avait jamais entendu parler de planeur, s'installe devant sa machine à écrire et commence l'interrogatoire en règle : *nom ? prénom ? date de naissance ? père ? mère ? avion : marque ? moteur ? puissance ?* Quand on lui fait remarquer qu'il n'y a pas de moteur, le gendarme ne peut le croire. Il se rend alors sur place et n'admet la chose qu'après avoir soigneusement inspecté le planeur.

Toujours pendant cette période favorable, Lucien Saucède tente de boucler un aller-retour Constantine-Sétif, soit 270 km, ce qui aurait constitué le record de France de l'époque. La difficulté réside dans le contrôle du point de virage qui doit être assuré visuellement par un commissaire de l'Aéro-club de France. Les liaisons radio étant pratiquement inexistantes à cette époque, le repérage est extrêmement difficile. Aussi, Lucien Saucède a chargé à bord du Nord 2000 des petits sacs de plâtre à jeter par le volet d'aération de la verrière. Malgré ce dispositif, le commissaire ne parvient pas à repérer le planeur dans lequel le pilote s'époumone à siffler pour attirer son attention, tout en perdant de l'altitude. De toutes façons, la cause était perdue puisqu'au retour le pilote est contraint de se poser au Polygone, à quelques kilomètres de Constantine.

Parallèlement à ces vols exceptionnels, les stages se déroulent d'une manière satisfaisante avec un premier stage à Pâques comprenant quinze stagiaires constantinois débutants (civils et élèves de la formation prémilitaire Air).

Le 26 juin, Gaston Labrousche, directeur d'école à Constantine, prend la tête de la nouvelle coupe Sirretta 1948 en obtenant un gain d'altitude de 2 125 m sur *Emouchet*. Il sera surpassé par d'autres pilotes métropolitains. Au cours de ce mois de juin, d'autres beaux vols sont enregistrés : le 24 juin, Henri Dumortier (17 ans, fils de René) vole 5 h 23, Marcel Laurie 7 h 10, Jacques Lallement 8 h 02 (non homologué, le barographe n'ayant pas fonctionné). Le 26 juin, Jacques Lallement vole 9 h 49 (homologué), le docteur Abel Gallant

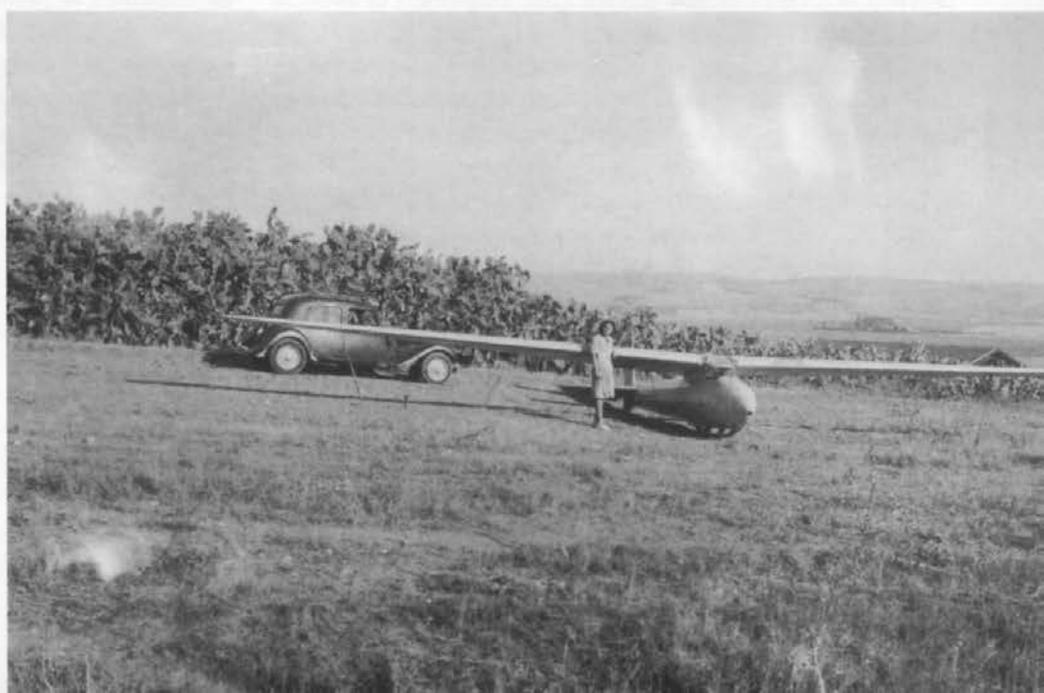
*Le 7 août 1948 Lucien Saucède
dans le Nord 2000 qui le mènera en
Tunisie (LS)*



*Le Nord 2000 en vol vers la Tunisie
(HC)*



*Après l'atterrissage dans le champ
de Joseph Charmetant à Eddekhila
(LS)*



6 h 45, plus quatre gains d'altitude du brevet D (dont Labrouche). Le stage du 22 juillet au 13 août obtient les résultats les plus remarquables. Réservé aux pilotes déjà dégrossis (avion ou planeur), il comporte dix-sept stagiaires dont un fort contingent de membres de Aéro-club de l'Atelier industriel de l'air (AIA) d'Alger Maison-Blanche, emmené par Pierre Llopis qui avait débuté le vol à voile à Alger en 1942. Dynamique et enthousiaste, ce groupe crée une atmosphère d'amicale compétition entre les divers stagiaires que l'on retrouvera les années suivantes. Il y a aussi Pierre Beda, pilote chevronné qui deviendra le moniteur et aussi le président de l'Aéro-club de Biskra. En 22 jours, ils accomplissent 458 heures de vol pour 340 lancers, ce qui donne la moyenne étonnante de 1 h 20 par vol. Ils obtiennent 4 brevets B : Beda, Gentet, Girard et Litter ; 6 brevets C : Beda, Calleja, Daudin, Girard, Maire et Draï ; 6 épreuves de durée du brevet D : Amarger, Beda (9 h 02), Galiéro (7 h 51), Katim (7 h 34), Llopis et Ruscica ; 4 épreuves de distance du brevet D : Amarger et Beda (150 km sur Tebessa) et Lallement et Laurie (97 km sur Kenchela), le docteur Abel Gallant, moins chanceux, se pose à Ras-el-Akba, 43 km ; ainsi que de nombreuses épreuves d'altitude du brevet D, dont Beda (2 700 m) et Labrouche (2 125 m). Raymond Amarger et Pierre Beda ont décroché ainsi leur brevet D complet. Au cours des stages suivants, d'autres brevets B seront obtenus par Berger, Boumazouzi, Geiser, Duhoux, Montigny, Pailloz (tous de l'Aéro-club de l'AIA) et Rosello.

En fin d'année, il y aura eu 12 vols de plus de 5 heures, 36 montées à plus de 1 000 m et 7 vols de plus de 50 km, dont Lallement (150 Km sur Tebessa) et Henri Dumortier.

C'est vraiment la première année où le vol à voile réel remplace le simple vol plané pratiqué jusque là. Cette évolution conduit les responsables du Centre à adopter certaines règles. Il est décidé que l'épreuve de distance du brevet D s'effectuera systématiquement sur l'aérodrome de Canrobert, situé à 54 km au sud du Centre. Cet aérodrome possède un hangar vide dans lequel est entreposée une bicyclette. Le candidat à l'épreuve est muni d'un barographe, d'un ordre de mission et d'un certificat d'atterrissage en blanc. Lancé sur la pente au treuil, à bord généralement d'un Avia 40p, il doit attendre d'avoir gagné 1 000 m d'altitude pour franchir la ligne de crête et se diriger vers le sud, poussé par le vent dominant du nord-est. Posé sur l'aérodrome de Canrobert, il enfourche la bicyclette et se rend à la ferme voisine d'où il prévient le Centre de son arrivée (par téléphone) et aussi la gendarmerie de Canrobert pour viser le certificat d'atterrissage. Ensuite, il retourne à l'aérodrome où le Morane-Saulnier 315 du Centre vient le chercher pour le ramener à sa base en remorqué. Les ennuis que provoquent de tels vols sont ainsi réduits au minimum lorsque le pilote réussit à atteindre l'aérodrome et que l'avion remorqueur est disponible. Les vols de distance ne sont autorisés que pour les pilotes déjà titulaires de l'épreuve d'altitude et de celle de durée. Jean-Baptiste Cometti et Lucien Saucède mettent également au point des consignes et une signalisation au sol pour inviter les pilotes à atterrir lorsque c'est nécessaire : chaque planeur reçoit un numéro qui constitue son indicatif et qui est apposé sur le tableau de bord. Quand on veut le rappeler, son numéro est affiché sur un panneau au sol. Dans les cas graves, lors de l'arrivée d'un orage par exemple, afin de rappeler tous les

planeurs encore en l'air, on dispose au sol un grand panneau rouge et, si des planeurs se sont éloignés, on allume un feu de mazout et on dispose une flèche indiquant le sens d'atterrissage obligatoire. En effet, dans ces situations, le vent varie rapidement en force et en direction. Si la flèche n'est pas affichée, le sens d'atterrissage est indiqué par la direction de la fumée.

L'arrivée des nouveaux planeurs d'entraînement (*Emouchet* et Nord 1300) facilite grandement l'obtention du brevet C et les épreuves d'altitude et de durée du brevet D. Seuls, les lâchers solo et le brevet B sont accomplis sur l'Avia 152a. Mais encore, certains pilotes chevronnés utilisent-ils volontairement cet appareil rustique pour le seul plaisir de voler au grand air ! Le champion international d'aéromodélisme, Boleslas Degler, qui est responsable des modèles réduits au sein de la Délégation des sports aériens à Alger, réalise son épreuve des 5 heures à bord d'un vénérable Avia 152a. Et pourtant, il n'était plus tout jeune.

Certains éléments pittoresques émaillent le déroulement des stages, par exemple Raymond Amarger, un excellent jeune pilote de l'Aéro-club de l'AIA, ne pouvait supporter de ne pas être à table à midi, si par inadvertance il se trouvait en l'air au moment du repas, il atterrissait pour déjeuner et repartait ensuite. Un jour, Pierre Llopis est treuillé sur un Avia 40p dont c'est le premier vol après une longue période d'immobilisation pour réparation et révision. En pleine traction, le pilote est agressé par un essaim de guêpes qui s'était installé au fond du fuselage, il se largue immédiatement et se pose en catastrophe après avoir été piqué au visage et aux mains. Heureusement, le docteur Marcel Laurie se trouvant sur place peut le soigner sans délai. Un autre événement, qui aurait pu avoir de graves conséquences, est l'accident survenu au cours du stage du 22 juillet au 13 août. Après avoir obtenu son brevet C, le jeune Daudin est envoyé le matin sur la pente à bord d'un Nord 1300 pour tenter l'épreuve de durée du D. Pendant le repas de midi, Lucien Saucède, qui surveille toujours les vols à ce moment, n'aperçoit plus le planeur. L'alerte est donnée immédiatement et tous partent sur la pente, en plein midi, Lucien Saucède en tête, pour rechercher le planeur. On le découvre enfin à l'extrême gauche de la pente nord-est ; il est sur le dos, tout l'avant éclaté, et le pilote sans connaissance, pendu par le harnais de sécurité (qui a bien rempli son office). Le pilote est ranimé rapidement et la descente est accomplie à travers les rochers et en pleine chaleur, en soutenant le pilote et en portant une partie des débris du planeur. Beaucoup d'inquiétude, mais fort heureusement le jeune Daudin s'en tire sans mal. La cause de l'accident sera déterminée facilement : le pilote, peu expérimenté, s'était aventuré dans une zone mal orientée par rapport au vent. L'extrémité de l'aile droite ayant accroché le relief, le planeur avait culbuté.

On peut noter aussi quelques anecdotes plus amusantes survenues au cours des stages d'été : un stagiaire de Aéro-club de l'AIA, nommé Gentet, était si grand qu'il ne pouvait pas être lâché car ses jambes ne passaient pas sous le tableau de bord de l'Avia 152a. Lucien Saucède décide alors d'employer les grands moyens. Il découpe, à la scie, des échancrures dans le contre-plaqué du tableau de bord et Gentet peut y glisser ses longues jambes et obtenir son brevet B. Au cours du même stage, Pierre Llopis est autorisé à tenter l'épreuve des

Le Caudron C 800 (cy)



Le Stampe remorqueur (sm)



L'installation rustique d'alimentation en eau (GF)



50 km ; après avoir franchi la ligne de crête à bord de son Avia 40p, il ne rencontre aucune ascendance et se pose à quelques kilomètres de là, à Aïn-El-Bordj, dans un cimetière arabe où seul un chemin rectiligne long de 150 m environ pouvait recevoir le planeur sans dégât, la campagne environnante étant parsemée de rochers. Arrivés en courant, les habitants d'un douar voisin aident le pilote, pas très rassuré, à sortir son planeur de sa fâcheuse posture. Il peut ensuite être remorqué dans une ferme où il est démonté en attendant l'équipe de dépannage. Durée du vol : 36 minutes. Une autre fois, il s'agit de Félix, un amusant petit bonhomme de Sétif qui s'entraîne en week-end et qui a l'idée d'emmener son chat pour un baptême de l'air en Avia 152a. En combinaison de vol, sans sous-vêtements, voilà l'équipage engagé dans un vol de courte durée, car le minet prend peur et le planeur, après un tour de piste raccourci, se pose et débarque en vitesse le pilote, la poitrine toute griffée par le passager.

Cette année aussi se remarque la présence assidue de deux jeunes lycéens constantinois qui constitueront un tandem indissociable de la vie du Centre pendant plusieurs saisons. Il s'agit d'Henri Dumortier, fils du pionnier René Dumortier, et de son camarade de classe, Jacques Lallement. Comme ils fréquentaient depuis longtemps déjà les aérodromes d'Oued-Hamimin et Oum-Settas, ils graviront très rapidement les échelons dès qu'ils seront autorisés à piloter. Leur souci de se rendre utile les amènera à se spécialiser dans le maniement du treuil, qui deviendra leur occupation préférentielle, et à assurer, sous les ordres du grand chef Cometti, les dépannages des planeurs posés en campagne. La corvée d'eau sera aussi dans leurs cordes. Henri Dumortier effectuera une brillante carrière d'officier-pilote dans l'Armée de l'Air continuant le vol à voile qu'il pratiquera en compétition.

D'autres jeunes constantinois commencent à voler, tout en se mêlant aux stagiaires extérieurs : Gilbert Russica, Roger Drahi, Rubino, Gérard Maléan, Robert et Christian Faure (ce dernier fait fonction de mécanicien du Centre), ainsi que l'Algérois Jean-Jacques Duchêne Marullaz.

Avec la fin des vacances scolaires, les planeurs sont repliés à Oued-Hamimin où les vols se déroulent à une cadence ralentie. La période hivernale est mise à profit pour réviser les mécaniques et réparer les planeurs accidentés.

L'année se résume à 1 810 lancers pour 550 heures de vol.

Le Centre atteint un niveau élevé et s'y maintient (1949-1955)

1949, plus de 1 000 heures de vol : A Pâques, Oum-Settas ouvre ses portes avec le premier stage réservé aux scolaires et aux prémilitaires de Constantine. Au mois de juin, des difficultés imprévues viennent secouer brutalement le vol à voile algérien. En effet, la Délégation des sports aériens en AFN, mise en place trois ans auparavant, est dissoute purement et simplement, les crédits sont annulés et le personnel licencié ! En attendant que le Gouvernement général puisse mettre en place les crédits nécessaires, la Fédération aéronautique algérienne prend provisoirement en charge les salaires des moniteurs d'État. Air Equipage fait face une fois de plus et évite la fermeture d'Oum-Settas.

Malgré ces difficultés et les incertitudes qui perturbent bien naturellement Jean-Baptiste Cometti, le premier stage d'éte

se déroule du 18 juillet au 7 août. Comme l'année précédente, il est réservé aux pilotes ayant déjà une certaine expérience (brevet B ou brevet avion du 1^{er} degré). Il obtient un succès aussi grand qu'en 1948. Pour 20 jours de vol, on enregistre 582 heures de vol pour 336 lancers, soit la moyenne étonnante de 1 h 44 par vol. Un brevet B : Charpentier ; trois brevets C : Charpentier, Rochonvollet et Rubino ; cinq épreuves de durée du brevet D : Calleja, Charpentier, Maire, Rochonvollet et Rubino ; trois épreuves d'altitude du brevet D : Calleja, Llopis et Maire ; trois épreuves de distance du brevet D : Calleja, Llopis et Maire (tous trois obtiennent ainsi leur brevet D complet) ; trente-quatre vols à plus de 1 000 m, vingt-et-un à plus de 2 000 m, cinq à plus de 3 000 m et vingt-deux vols de plus de 5 heures dont deux de plus de 9 heures. Quant à Pierre Llopis, il a effectué, à lui seul, 85 h 10 de vol pendant le stage. Le docteur Laniel, sur Avia 40p, a réussi un vol aller et retour sur Canrobert, soit 108 km. Le 24 juillet, René Dumortier accomplit un vol de classe nationale : un aller et retour sur Souk-Ahras, soit 232 km, à bord du Nord 2000 n° 20. Le virage au dessus de l'aérodrome de Souk-Ahras est contrôlé par le président de l'Aéro-club, Lucien Scalone. Au cours de ce vol qui a duré 7 h, René Dumortier a réalisé un gain d'altitude de 3 500 m.

La diversité des conditions aérologiques que l'on rencontre au Djebel-Oum-Settas apparaît dans ce récit d'Edouard Maire, qui relate son vol du 23 juillet 1949, à bord de l'Avia 40p n° 306 : « *Treuil à 10 h 04, je monte aux environs de 800 m en utilisant l'ascendance de pente engendrée par un vent nord-ouest assez fort, ainsi que d'une instabilité produisant, ici et là, des champs d'ascendance dus à l'insolation qui s'exerce fortement. Puis, vers 12 heures, en longeant la face nord-est sur le versant ouest du djebel Oum-Settas, j'ai rencontré le thermique dit "de service", dont la base géologique se situe au pied des falaises et près de la dent. C'est la montée rapide en spirales serrées ; l'aiguille de vario s'affole et parfois indique du 5 m/s, le 40p est très sévèrement chahuté. Je ne recule pas devant les effets de l'ascendance qui subitement s'évanouit. L'aiguille de l'altimètre indique 2 000 m. Je profite de cette altitude pour tenter de tâter l'onde. Je prends la direction d'El-Aria cap nord, mon vario chute à 1 m/s ; je force au badin 80-100 km/h ; je descend à 2 m/s puis à 3 m/s quand, à ma droite, à environ 200 à 300 mètres plus bas, j'aperçois une buse. Je pique dans sa direction et soudain mon vario se stabilise, remonte à 0, puis indique du 0,5 à 1 m/s, je réduis ma vitesse et m'élève lentement toujours en spirales pour émerger de nouveau à 2 000 m, ayant heurté une seconde fois mon plafond du jour, probablement bloqué par cette adiabatique, ou nappe d'inversion. Il doit être 14 h quand, dans une zone d'instabilité moyenne en air sec, sous un rayonnement intense, je me dérouté et commence mes investigations dans la partie nord/nord-est du djebel Oum-Settas.*

Je m'éloigne du centre au gré des courants de convections ; je m'approche de Constantine, guettant dans une audace réfléchie, pour revenir en fin d'après-midi sur les pentes du djebel. Il est 18 h lorsque j'arrive sur les crêtes et, sans transition apparente, dans une zone dont le calme contraste agréablement avec les turbulences. Le soleil est bas, l'ombre envahit déjà la montagne. Je suis à 600 m, je louvoie sur les cimes dans du 0 au vario, dans une restitution due à la chaleur accumulée par les rochers en quantité importante durant la

La Jeep et son haquet facilitent la corvée d'eau (GF)



Juillet 1949 Devant deux Avia 40p, de gauche à droite, Cne charpentier, Henri Dumortier, Rochonvolet, Pierre Llopis, Lallemand, Jean-Baptiste Cometti et Calleja (DU)



Avril 1951 Arrivée des stagiaires du CLAP avec le camion Renault (SM)



journee. Hélas, la nuit approche, le panneau rouge de piste est déjà en place, les feux viennent d'être allumés ; je dois donc interrompre mon vol. J'amorce ma descente dans une multitude de huit tout en grattant la pente et en acheminant mon 40p sur le versant nord, dit au vent, et face à la piste en exploitant au mieux cette nappe ascendante pour assurer mon atterrissage. Je me pose, il est 19 h 15, je suis presque content de moi. Durée de vol : 9 h 11 ».

Les résultats obtenus sont suffisamment remarquables pour que la presse spécialisée métropolitaine, le journal *Les ailes*, donne un compte-rendu élogieux de ce stage. Enfin, la réputation du Centre du Djebel-Oum-Settas a traversé la Méditerranée.

Un nouveau stage est organisé du 16 août au 6 septembre. Il s'adresse spécialement aux militaires de l'Armée de l'Air mais il comporte aussi quelques civils de Constantine et d'Alger. Le 22 août, Henri Dumortier effectue une tentative de 300 km en direction de la Tunisie à bord du Nord 2000 n° 20, bénéficiant du tour qui revenait normalement à son père : « *Mon entraînement pour les vols de distance était nul, hormis mes 50 km sur Canrobert le 28 août de l'année précédente. Je suis donc parti et me suis "vaché" sans gloire, 85 km plus loin, à Aïn-Beïda. Mais là, le dépannage fut épique ; je m'étais posé dans un mauvais champ mais, dans mon inexpérience, m'étais convaincu de la possibilité d'un dépannage air. Lucien Saucède confiant arrivait en Stampe et terminait son atterrissage en un magnifique pylône. Évidemment, l'hélice n'avait pas apprécié. Coup de téléphone à Cometti qui arrivait le lendemain avec la remorque et une autre hélice. Nous avons poussé le Stampe à travers une mechta vers un chemin suffisamment dégagé pour lui permettre de redécoller, ce qu'il fit sans problème et tout aurait dû bien finir. Malheureusement, l'affaire vint aux oreilles des services officiels et Lucien écopait d'une interdiction de vol pour avoir endommagé un appareil en atterrissant volontairement sur un terrain non reconnu ».*

Du 4 au 22 octobre, Jean-Baptiste Cometti va suivre un stage de perfectionnement avion au Centre de Saint-Yan.

Le bilan de l'année est éloquent : 2 686 lancers pour 1 276 h de vol, ce qui constitue un record obtenu en dépit de conditions financières et administratives difficiles. Pour la première fois 1 000 heures de vol ont été dépassées dans l'année !

1950 : L'augmentation de la fréquentation du Centre par des stagiaires venant de tous les horizons et le développement de l'activité conduisent Air-Equipage à apporter quelques améliorations aux équipements en matériels et en personnels. Le téléphone est enfin installé, ce qui facilite surtout le dépannage des planeurs posés en campagne et met fin à l'isolement du Centre. Un groupe électrogène est mis en place et l'électricité est amenée dans tous les locaux. Par mesure d'économie, l'extinction des feux a lieu à 22 heures, le bruit du groupe, qui résonne dans la montagne, cesse au moment où tous s'endorment. Des lavabos et des sanitaires sont installés, alimentés par gravité à partir d'une citerne surélevée.

Les premiers stagiaires arrivants ont la surprise de constater que l'hiver a été mis à profit pour repeindre les murs des bâtiments, ce qui donne un petit air de neuf. Une deuxième Jeep est arrivée au Centre, elle assurera, avec la première, le travail en piste, les dépannages et le ravitaillement quotidien à partir du marché du village voisin, le Khroub.

Le matériel volant, dont le Centre a été si abondamment doté les années précédentes, s'est bien amenuisé par suite de casses, plus ou moins importantes, mais fréquentes, compte-tenu du nombre de vols et de l'état cahotique de la piste. Au début des stages, on ne peut mettre en vol qu'un biplace Caudron C 800 : n° 405 ou 412, car il n'y a qu'un seul moniteur, les trois Avia 152a n° 149, 212 et 218 (réservés aux premiers lâchers), le Nord 1300 n° 17, l'*Emouchet* n° 98, les deux Avia 40p n° 302 et 306 et le Nord 2000 n° 20. Tous les autres sont en réparation ou en révision, soit au Centre, où l'on ne dispose pas d'ouvriers qualifiés à demeure, soit à l'Atelier d'Alger du SALS, organisme qui a pris la suite, en juin 1949, de la Délégation des sports aériens en AFN. Son responsable, André Costa, a créé cette unité de maintenance pour sauvegarder le parc des planeurs affectés dans les différentes sections de vol à voile. En même temps, il a été décidé de faire contrôler tous les six mois l'état de navigabilité des planeurs par le Bureau Véritas.

Air Equipage, de son côté, a décidé l'embauche d'un jeune menuisier, Vallon, féru d'aéromodélisme et de vol à voile, pour assurer l'entretien et les petites réparations des planeurs du Centre. C'est la deuxième personne qu'appointe Air-Equipage, avec le cuisinier-gardien déjà en place depuis quelques années et qui est bien connu sous le surnom de *Pas-Cadencé* car, natif de Kabylie, c'est un ancien militaire qui a conservé les bonnes traditions (et même certaines mauvaises). Gardien pendant la période d'inactivité, il devient cuisinier pendant les stages. Dans cette fonction, il est fortement aidé, bénévolement, par Mathilde Cometti, dévouée épouse du chef, qui assure également l'approvisionnement quotidien.

Le 23 août, le Nord 1300 n° 18 arrive par voie ferrée, après remise à neuf par l'Atelier d'Alger (il avait été endommagé au Djebel-Diss).

L'année précédente, avaient été inaugurés les stages de l'Armée de l'Air. Cette formule sera dorénavant reconduite car elle présente de gros avantages pour le Centre : les stagiaires sont souvent accompagnés d'un cuisinier, d'un ou deux mécaniciens et même parfois d'un moniteur planeur qualifié, ce qui augmente le rendement tout en soulageant le personnel. Mais l'avantage essentiel réside dans le fait que les frais de stage sont payés par l'Armée de l'Air sous forme d'une dotation d'essence avion et auto calculée en fonction de l'activité réalisée. Cette dotation, déterminée par convention, est suffisamment large pour permettre au Centre de fonctionner toute l'année sans jamais acheter de carburant. Celui-ci est entreposé dans les soutes de l'aérodrome d'Oued-Hamimin, où l'on va puiser au fur et à mesure des besoins.

Les stages militaires se déroulent dorénavant en début de la belle saison, avant le commencement des grandes vacances scolaires. Après le traditionnel stage de Pâques, le stage militaire s'effectue du 4 au 30 juin. Il comporte seize stagiaires : capitaine Jacques Arnoult, lieutenant André Lemoine, sergents Bardes et Claude Lucas, caporaux Maurice Aubert, Maurice Bailly, Marcel Petit-Pierre, Chaumette, Pierre Gassiot, Delsol et Mazzia, soldats Jacques Allement, Henri Chatel, André Juillet, Pierre Larrayadiou et André Perrier, provenant d'Alger, Biskra, Boufarik, Oran, la Réghaïa et Sétif. La plupart repartent avec leur brevet B et leur brevet C.

Le stage civil, du 6 au 26 août, s'adresse aux pilotes déjà dégrossis. Pour la troisième année consécutive, l'ossature en

Avril 1951 Après avoir été transportés par le camion Renault, les stagiaires du CLAP essayent la voiture de piste Citroën B2 ...



... la voiture de piste Ford ...



... et même le treuil Ford V8 (SM)



est constituée par les membres de Aéro-club de l'AIA sous la conduite de leur chef-pilote avion Pierre Llopis. Il effectue, pour son propre compte, 98 heures de vol et obtient l'épreuve d'altitude du brevet E avec un gain de 3 420 m. Réussissent également cette épreuve : Raymond Amarger, Boitel, Mignot, Edouard Maire et Claude Calleja. Dans l'ensemble, le temps n'a pourtant pas été très favorable car très orageux, et le beau Nord 2000 n° 20 a été cassé dès le début du stage (7 août) à la suite d'une rupture de câble à basse hauteur. Ce coup dur a réduit encore le parc déjà maigre des planeurs disponibles.

Voici la relation d'un vol, le 25 août, par Edouard Maire : « *Cumulus thermiques ou congestus dont le niveau moyen inférieur se situe à 2 500 m au-dessus du sol (800 m). Aussitôt largué, j'entre dans une turbulence puissante ; mon Nord 1300 n° 17 est très secoué dans cette zone, durement chahuté, mon vario indique une montée de 3 à 4 m/s et parfois 7 m/s. Je me mets en spirales serrées, mon oiseau s'élève rapidement dans cette agitation, l'aiguille de l'altimètre tourne à la vitesse d'une trotteuse. Ma vitesse de vol est toujours de 40 km/h et mon ascension se poursuit. Devant ce phénomène atmosphérique qui me semble présenter un grand intérêt, je décide de redescendre, dès l'altitude du E atteinte. L'oeil inquiet, en spiralant dans la zone d'efficacité optimale, j'atteint rapidement les 2 000 puis les 3 000 m ; il y a seulement 30 minutes que je suis en vol. Je ne suis plus dessous ou rasant le nuage mais à l'intérieur du cumulus, entraîné dans une course périlleuse, en aveugle à tenter de faire du PSV ; l'altimètre indique 3 200 m. Je me stabilise le temps de vérifier son exactitude. Puis je sors les aérofreins et c'est la descente ; je pousse sur le manche et mets la structure de l'appareil à rude épreuve, maintiens cette cadence de chute tout en recherchant le rabattant afin de gagner de précieuses minutes pour les vélivoles en attente sur la piste. Je pique vers le sol ; mon altitude décroît, indique 300, 200 puis 100 m lorsque je commence à racler la pente face à la piste. Je me pose à 14 h 34.*

Mon objectif étant de faire connaître rapidement aux vélivoles l'analyse particulière de cette observation pour leur permettre de prendre conscience d'une situation météorologique locale exceptionnelle qui a pour base géologique le centre de vol à voile lui-même ; une colonne thermique verticale qui certainement doit plafonner entre 4 et 5 000 m d'altitude, sans signe de faiblissement. C'est ainsi que Pierre Llopis, après avoir écouté le commentaire du vol et enregistré les indications que je venais de communiquer au groupe en stage, a pris le Nord 1300 n° 17 que je venais de libérer ; à son tour, il a atteint puis dépassé l'altitude du E, puis d'autres ont suivi. Durée de vol : 1 h 10. Ce jour-là, "La Comète" (surnom de Jean-Baptiste Cometti) était aux anges ».

Voici également un récit de la journée suivante, le 26 août, par Pierre Llopis : « *Dernière journée de vol au Centre. Demain nous partons. Je remonte et règle le Nord 1300 qui sort de révision, aidé par les copains. Le Morane-Saulnier 315 du terrain d'Oued-Hamimin est parti de bonne heure à Canrobert pour remorquer deux planeurs pilotés par les frères Saucède. Mignot et Boitel ont pris place à tour de rôle avec le chef-pilote de l'AC de Constantine dans le Morane remorqueur. Tour à tour, les deux planeurs sont ramenés au-dessus du terrain et, après avoir été largués de leur remorque, ils se posent sur le terrain. Nous félicitons de leur double succès*

Boitel et Mignot et l'anisette coule sur le bar. 11 h 15, le moniteur nous demande, à Claude et moi, si nous voulons voler avant de nous mettre à table. Quelle plaisanterie ! Se mettre à table au dernier jour de stage. Vite, les Avia 40p en piste. Un saut dans nos chambres et nous voici "déguisés", prêts à partir. Je décolle le premier et accroche en thermique, c'est mon dernier vol cette année au terrain de Constantine aussi je vais aller me promener sur cette ville pour lui faire mes adieux. Cap vers Constantine dès que j'ai atteint 700 m, quelques thermiques me font gagner 2 300 m d'altitude à laquelle je survole cette ville sillonnée d'un immense ravin. Je reconnais le pont suspendu, la piscine, la place, le casino, la gare, l'hippodrome, et comme je ne m'inquiète pas de mon altitude, je me retrouve à 1 700 m spiralant toujours au-dessus de la ville. Bon, allons voir face au vent ces nuages qui viennent du nord-est. Au premier je gagne 800 m et me retrouve à 2 500 m pour piquer vers le nord-est. D'un nuage à l'autre, survolant une région montagneuse, puis une vallée, dépassant deux gros villages, je continue perdant et gagnant de l'altitude à tout moments ; je ne suis pas surpris de voir la mer devant moi. Oui, la mer ! Djidjelli à ma gauche, un phare à ma droite. La mer que je n'avais pas vue depuis trois semaines. Je me repère au sol et reconnais loin derrière moi, à ma droite, le djebel Taya. Je ne vois plus Constantine et je suis à 3 400 m d'altitude. Je voudrais continuer vers la mer qui n'est qu'à une vingtaine de kilomètres, mais devant moi s'étend un ciel bleu, aussi bleu que la mer, et je suis obligé de revenir en arrière vers la chaîne de nuages que j'ai laissée. Au-dessous de moi j'aperçois un village. Je le repère bien, routes, rivières, me promettant de le positionner sur la carte à mon retour au Centre car, bien que j'en sois éloigné, je suis certain d'y arriver. Je me repère sur le djebel Taya et vent arrière, je refais le chemin inverse, en laissant Constantine sur ma droite. Je passe près du Taya. Entre 2 000 et 3 000 m, j'arrive dans la région de Souk-Ahras que je distingue dans les montagnes à ma gauche. J'oblique un peu vers la droite et arrive à Aïn-Abid que je survole à 3 200 m. Décidément, les 3 000 m n'ont plus de secret depuis trois jours, mais il fait froid et un besoin naturel me fait revenir vers le terrain où je ne tarde pas à me poser après un vol de 3 h 40, 3 400 m d'altitude, et 120 à 140 km aller et retour.

Ce n'est pas mal pour un "au revoir" au Constantinois. Claude Calleja s'est posé également mais bien avant moi. Son vol a duré 1 h 25 et il a atteint l'altitude de 3 400 m également, base des nuages. Un mal de dent l'a obligé à descendre. Quant à moi, je redécoule une demi-heure après, toujours sur Avia 40p, et vole pendant 1 h 25 où j'ai eu tout le temps de dire au revoir à la pente, à mes amis les charognards, et où j'ai pu admirer une fois de plus le magnifique coucher de soleil. Je suis triste ce soir et je laisse l'honneur d'atterrir le dernier à Ritou (Henri Dumortier).

A regret, mon planeur descend lentement. Je n'ouvre pas les aérofreins et je spirale gentiment au-dessus de la ferme à 45 au badin, bille au milieu, tenant de deux doigts le manche à balai, imposant délicatement, comme pour lui dire adieu, le minimum de mouvement dans les commandes de ce bon Avia 40p n° 306 qui m'a si gentiment promené au-dessus des plaines, des montagnes, des ravins et qui a toujours prouvé aveuglément sa confiance en toutes occasions. Merci mon bon vieux, et j'amorce mon dernier virage toujours aussi len-

1951 Oued-Hamimin (GF)



Juillet 1951 Le treuillard, caporal Vardon ...



... Fernand Alleat ...



... et Yvan Carayol (cy)



tement. Me voici face à la piste, un vent léger vient encore sustenter les longues ailes de mon ami et c'est très doucement que je lui refuse le sol, comme à regret, mais impitoyable, il est là, nous recevant d'abord léger, puis freinant notre course, la dernière de ce stage, il nous immobilise, nous rivant définitivement à lui pour une longue durée. Très lentement, je me dégrafe des sangles et, après avoir sauté sur le sol, je ne peux m'empêcher de caresser ses ailes longues et fines comme pour le remercier.

C'est fini, on vient nous chercher et Ritou se pose à son tour. Le dernier planeur est au sol. La dernière semaine a été "fumante". Nous avons prouvé que le vol à voile n'était pas mort en AFN, et nous nous retrouvons tout heureux, devant une bonne soupe. Ce soir nous sablons le champagne et Pierre Saucède nous passe un film : "Narcisse aviateur", ce qui ne manque pas de nous amuser. Aline est là, et demain nous aurons mérité le repas de fin de stage ! Minuit tout le monde dort. Tout est calme. Au loin dans le djebel, les chacals entonnent leur lugubre chanson. Seul, le vent vient nous caresser, pour nous faire ses adieux ».

Un troisième stage, organisé du 15 au 30 septembre, obtient des résultats se situant dans une honnête moyenne, puis le Centre prend ses quartiers d'hiver à Oued-Hamimin.

La saison se termine avec : 17 brevets B, 11 brevets C, 2 brevets D complets, 93 gains d'altitude de plus de 1 000 m, 11 gains d'altitude de plus de 3 000 m dont un de 4 450 m (record), 28 vols de plus de 5 heures, 2 vols sur Canrobert, plusieurs aller et retour et 950 heures de vol. Parmi les stagiaires les plus actifs, se trouvent : Raymond Amarger (Alger), Rodolphe Litter et Mme (Alger), Paul Boitel (Constantine), Claude Maire (Alger), Abd-El-Kader Boumazouzi (Alger), Edouard Maire (Constantine), Claude Calleja (Alger), Mignot (Bône), Henri Dumortier (Constantine), Pierre Llopis (Alger), Dumestre (Sfax), Robert Raillard (Bône), Marcel Galiéro (Alger), Rosello (Constantine) et Vallon (Constantine).

Pendant l'hivernage à Oued-Hamimin, Edouard Maire met à profit les loisirs que lui laissent ses fonctions à la Caisse d'allocations familiales pour animer, avec un grand dynamisme, des sections d'aéromodélisme. Il amène fréquemment ses jeunes élèves sur l'aérodrome ce qui lui permet de marier agréablement les modèles réduits et le vol à voile.

Au total, 2 330 vols auront été effectués au cours de l'année, pour 1 000 heures de vol environ.

1951 : Les vols à Oued-Hamimin se déroulent les samedis, dimanches, jeudis et les jours fériés. La clientèle est surtout scolaire, en provenance des sections du CLAP (Centre laïque d'aviation populaire) dont le premier stage est organisé à Pâques au Djebel-Oum-Settas.

Le CLAP est une branche spécialisée de la Ligue française de l'enseignement qui forme les jeunes à l'aéromodélisme et leur permet d'acquérir des notions d'aérodynamique et de mécanique du vol. L'apprentissage du pilotage des planeurs constitue la suite normale de la progression lorsqu'ils ont atteint l'âge requis. Un avantage appréciable est qu'ils sont encadrés par leurs propres maîtres. C'est à ces maîtres que les premiers stages de vol à voile sont d'abord réservés. Ils sont naturellement conduits par Henri Carbonel, enseignant de son métier, qui assiste souvent Edouard Maire. Parmi les élèves se trouvent Denise et Nicole Staletti, Camoussière (du sud Constantinois) et Labourdette (d'Alger).

Au mois de juin, se déroule le stage de l'Armée de l'Air puis en juillet, août et septembre, les stages habituels. Claude Serrat (originaire de Mostaganem et appelé de l'Armée de l'Air) obtient son épreuve d'altitude du brevet E. Guy Frémion (d'Alger) obtient, en 15 jours seulement, son brevet D complet (durée le 8 août, altitude le 19 août et distance le 23 août).

Le matériel volant demeure sensiblement le même que l'année précédente mais le Nord 2000 n° 20, accidenté l'an passé, fait son premier vol le 13 mars après réparation. En outre, l'Atelier d'Alger commençant à être efficace livre l'*Emouchet* n° 151 ; de son côté l'atelier d'Air Equipage permet la remise en vol du Nord 1300 n° 196 et de l'*Emouchet* n° 147.

Un événement tragique vient perturber le fonctionnement d'Air Equipage : le décès accidentel d'André Costa, le 14 avril, qui laisse le SALS Algérie sans responsable. En attendant que l'administration centrale parisienne désigne un remplaçant, le directeur de l'Aviation civile en Algérie demande à Lucien Saucède d'assurer l'intérim. Lucien Saucède donne son accord et s'installe à Alger. C'est là qu'arrive, le 11 novembre, le nouveau titulaire du poste qui est l'auteur de cette histoire. Immédiatement, il s'entend très bien avec Lucien Saucède qui accepte de rester en place comme son adjoint technique, chargé des questions de pilotage et de construction.

Dans l'année, Constantine a effectué 2 807 lancers (surpassant de peu le record de 1949), pour 990 heures de vol.

1952 : Après la période hivernale passée à Oued-Hamimin, les stages au Djebel-Oum-Settas se déroulent suivant un calendrier qui ne variera plus guère : aux vacances de Pâques, stage de débutants du CLAP, en juin, stage pour l'Armée de l'Air, et en juillet, août, septembre, stages ouverts à tous.

En ce qui concerne le matériel volant, la composition du parc obéit dorénavant à de nouveaux principes : l'Atelier d'Alger du SALS, qui atteint maintenant son plein rendement, assure les grosses réparations et les révisions générales de tous les planeurs de l'Algérie qui ne sont plus définitivement affectés à un centre. Chacun des deux centres en activité (Canastel et Oum-Settas) reçoit les planeurs dont il a besoin en fonction de la saison et de son activité programmée. Cela permet de renforcer le parc au moment des pointes et de l'alléger en périodes creuses. L'utilisation des planeurs est ainsi considérablement améliorée.

Les deux Avia 40p n° 302 et 306 sont envoyés en révision à Alger ; ils sont remplacés par les Avia 40p n° 301 (arrivé le 23 février) et n° 309 (arrivé le 25 mai). Le Caudron C 800 n° 405 est fortement endommagé le 26 juillet par un moniteur-adjoint bénévole qui manquait d'expérience. Le planeur est expédié à Alger pour réparation et remplacé, dès le 16 août, par le n° 410 sortant de révision par l'Atelier. La double-commande n'a pas été interrompue pendant ce temps car le C 800 n° 412 demeurerait toujours en service.

Le nouveau monoplace d'entraînement à la performance Castel 311p n° 27 est attribué à l'Algérie par le SALS Paris. C'est le premier cadeau de l'Administration centrale depuis 1947 ! Il arrive à Constantine le 25 septembre.

Un épisode agréable est la présence, parmi les stagiaires, de deux jeunes filles : l'une, Jeanine Schaffer, de Constantine, a commencé son école pendant l'hiver à Oued-Hamimin. Lâchée le 6 avril, elle recevra son brevet C n° 6 100 le 21 octobre. Elle a été devancée d'une courte tête par l'autre jeune fille, Monique Belleculée, qui fait partie de la sympathique équipe

Août 1953 André Jourdan, Jean-Claude Caillou, Simone Laurans et Jean-Baptiste Cometti (10)



... le Djebel-Oum-Settas ...



... Simone Laurans et Marie-Lou Visone (11)



de l'AIA, et qui recevra le brevet C n° 5 913 du 10 septembre. Ces deux demoiselles ont été précédées sur les tablettes des brevets féminins en Algérie, par Madame Colette Muller d'Oran-Canastel qui a obtenu le 18 juillet le brevet C n° 5 738. Pour la petite histoire, on peut noter que Jeanine Schaffer deviendra plus tard Madame Henri Dumortier.

Une autre jeune fille vient régulièrement éclairer le monde des stagiaires par sa grâce et sa gentillesse. C'est Aline, la petite postière d'El-Aria qui dessert le Centre. Lorsque sa visite est annoncée, tout le monde se rase et soigne sa présentation, qui laisse si souvent à désirer en temps normal. Pendant de nombreuses années elle rendra visite au Centre, bien qu'elle ne se passionne pas pour le pilotage. Néanmoins, son destin sera intimement lié au vol à voile par pilote interposé.

Un événement douloureux frappe la famille René Dumortier, le père, pionnier d'Air-Equipage, trouve la mort le 14 avril à Redjas, au cours d'un meeting. Le *Bébé-Jodel* qu'il pilote étant entré en collision avec un Stampe dont le pilote se tire miraculeusement.

Jean-Baptiste Cometti réalise, le 6 juillet, le parcours Oum Settas-Batna-Sétif-Télergma (160 km) avec le Nord 2000 n° 20. Sur le même, Guy Frémion obtient le 21, un gain d'altitude de 3 680 m (obtention du brevet E). Le 16 août, l'auteur de ces lignes monte à 3 750 m en Nord 1300, manquant de 20 m l'épreuve d'altitude du brevet E. Auparavant, il avait effectué l'épreuve de 5 heures du brevet D.

Pour l'ensemble de l'année, il a été accompli 4 352 lancers pour 1 425 heures de vol, ce qui constitue de nouveaux records.

1953, l'année aux 6 000 vols : Du 2 mars au 4 avril, Jean-Baptiste Cometti suit à Challes-les-Eaux un stage à la suite duquel il obtient le brevet de pilote professionnel et la qualification d'instructeur avion. Le stage de Pâques du CLAP se déroule sous la direction de Lucien Saucède. Parmi les participants, se trouve le jeune étudiant Albert Boisel.

Le stage de l'Armée de l'Air, qui se déroule du 29 juin au 19 juillet, comporte un effectif très fourni : dix-neuf stagiaires sous les ordres du lieutenant Pecquet, lui-même instructeur, bien connu dans le milieu vélivole pour l'ambiance qu'il sait créer. Ce sont : Assier, adjudant Roger Eynard, Muller, Batandier, Genoud, Negri, Henri Blanc, Gomez, Chiche, Guardiola, Robert, Dando, sergent Mazzia, Robin, Drai, Medina, Simon et adjudant-chef Theret.

Un autre militaire de l'Armée de l'Air est déjà au Centre depuis le 8 juin. Il s'agit de Joannès Walkowiak, qui effectue son service militaire à la base aérienne de Maison-Blanche. Agé de 24 ans, il est déjà qualifié instructeur planeur. Le commandement de l'Air en Algérie accepte de le détacher à Constantine pour quatre mois, du 1^{er} juin au 1^{er} octobre. Il apportera une aide très précieuse à Jean-Baptiste Cometti en assurant beaucoup de vols en double-commande.

Pour la première fois, et certainement sur les ordres du lieutenant Pecquet, un militaire (anonyme) tient un *Journal de marche* qui raconte par le menu le déroulement du stage. En même temps, quelques pilotes civils, dont Jeanine Schaffer, Guy Frémion et Vancel, volent avec le stage militaire.

Le mécanicien-menuisier Vallon s'en va, il est remplacé par René Chateauzel. Compte-tenu de la présence de Joannès Walkowiak, qui donne beaucoup plus de souplesse au fonctionnement du Centre, on affecte provisoirement les deux autres Nord 2000 n° 59 et 64 pour tenter quelques performan-

ces pendant l'été. Cette concentration à Constantine des trois seuls planeurs Nord 2000 de l'Algérie est une conséquence de la politique de banalisation des planeurs, dont il est parlé dans la chronique de 1952. Le Castel 311p retourne en janvier à Alger avant de rejoindre Canastel. Il sera remplacé à Constantine par un Grünau 2 qui volera de juin à septembre, mais qui sera rapidement réformé, car des doutes sont émis sur la qualité de ses collages qui vieillissent mal.

Le 18 juillet, Joannès Walkowiak réussit un gain d'altitude de 4 100 m comptant pour le brevet E (l'adjudant Eynard avait atteint 4 500 m et Guy Frémion 4 700 m le 1^{er} juillet).

Le stage d'août/septembre est particulièrement fourni avec de nombreux Algérois. On y trouve le champion d'aéromodélisme Jean-Claude Caillou et Simone Laurans (qui deviendra son épouse), Abd-El-Kader Boumazouzi, André Jourdan, Guy Frémion, Marie-Lou Visone, Gitard, ainsi que Jean-Pierre Zanone et Gérard Jarrige, tous deux de l'Aéroclub de Burdeau, plus les habitués Constantinois. Il y a aussi un cas spécial : Buchonnet, un jeune Parisien qui a entendu parler d'Oum-Settas et qui vient spécialement de la capitale pour participer au stage. Il apprécie tellement l'ambiance du Centre qu'il y reviendra en stage régulièrement, pendant ses congés payés, durant plusieurs années.

C'est à ce même Buchonnet qu'arrive une aventure qui s'est terminée heureusement car la chance passait par là. Pilotant un Avia 40p, il évolue au dessus du Centre en même temps qu'un Nord 1300 conduit par Gitard, alors étudiant en médecine à Alger (il sera par la suite en charge de la Commission médicale de la Fédération française de vol à voile). On ne sait pas dans quelles circonstances les deux planeurs entrent en collision de face, l'extrémité de l'aile de l'Avia 40p heurtant l'aile du Nord 1300 entre la cabane et l'attache du mât, détruisant le bord d'attaque sur environ un mètre. Quant à l'Avia 40p, c'est un bon morceau de l'extrémité de la voilure qui se détache. Constatant que son planeur demeure encore manoeuvrable, Buchonnet « prend un bon badin », ouvre les aérofreins et atterrit en catastrophe sur la piste. Presque au même moment, Gitard pose lui aussi son Nord 1300 sans trop de problèmes. Aucun des deux pilotes n'a voulu l'admettre, mais il est vraisemblable que l'un d'eux a tenté de prendre des photos en vol, bien que cela soit formellement interdit en monoplace (et pour cause !), il a perdu le contrôle de son planeur qui a décroché sur une aile et qui est allé percuter le planeur évoluant au-dessous de lui. Et Buchonnet de raconter comment il avait judicieusement réagi après la collision : « *et alors, j'ai billé tout ce que je savais pour me poser en vitesse* ». Alors que c'est justement le contraire qu'il aurait dû faire pour ménager sa monture détériorée.

Au mois d'août, l'attraction est le planeur prototype Dacal 105 construit par l'Atelier d'Alger du SALS. L'appareil arrive le 18 août. Il est monté, vérifié et pesé. Le 21 août, il effectue son premier vol en monoplace piloté par Lucien Saucède, puis le 22 en biplace avec Lucien Saucède accompagné de Jean-Baptiste Cometti. Celui-ci vole en solo, c'est ensuite au tour de Joannès Walkowiak, puis à celui de l'auteur de ces lignes. Les essais se poursuivront au treuil, puis en remorqué, d'abord à Oum-Settas, puis à Oued-Hamimin, jusqu'à la certification obtenue le 14 avril 1954.

Le 28 août, Guy Frémion s'envole sur le Nord 2000 n° 59 pour une tentative de distance de 300 km vers la Tunisie. Il se

Août 1953 Buchonnet et son Avia
40p après l'accrochage en vol ...



... avec le Nord 1300 de Gitard (à
gauche et Jean-Pierre Zanone, de
Burdeau, à droite) (G1)



Le 19 août 1953 Le montage du
Dacal 105 avant son premier vol.
Parmi les figurants, de gauche à
droite Joannès Walkowiak, Jean-
Baptiste Cometti, André Jourdan,
Janine Schaffer, Mimi Visone, Lu-
cien Saucède, Simone Laurans, Henri
Dumortier, Pierre Cometti, Jean-
Claude Caillou, Boumazouzi, Pas
Cadencé, Chauvet, Lallemand, Guy
Frémion, Gérard Jarrige et Jean-
Pierre Zanone (GF)



posera peu après la frontière, à Kasserine, à 213 km. Le 17 septembre, Walkowiak ne sera pas plus heureux car il sera contraint d'atterrir à Souk-el-Khemis, à 205 km.

Le Centre reçoit à nouveau la visite, le 2 septembre, de Marcelle Choisset accompagnée de son mari, Jules Gohard. Joannès Walkowiak lui a fait faire un tour sur le Caudron C 800 n° 410 pour reconnaître les lieux avant qu'elle effectue quelques vols en Nord 2000.

Le bilan de l'année constitue un nouveau record : 6 030 lancers pour 1 868 heures de vol. Ce nombre de lancers ne sera jamais dépassé les années suivantes.

1954, les 2 000 heures de vol sont dépassées :

Au cours du mois de janvier, le Nord 2000 n° 64 est retourné à Alger où il subit une courte révision, avant d'être affecté à Oran-Canastel. Constantine conserve les deux autres Nord 2000 n° 20 et 59.

Parallèlement à l'activité d'école qui se déroule à Oued-Hamimin les jeudis, samedis et dimanches, les vols d'essai et de mise au point du prototype Dacal 105 touchent à leur fin. Quand tout est prêt, le Centre d'essai en vol (CEV) de Brétigny détache à Constantine le pilote d'essai Pierre Bonneau qui procédera, du 14 au 20 mars, aux vols officiels de certification. L'appréciation étant favorable moyennant quelques petites modifications qui seront immédiatement apportés, le planeur est mis en service normal pour les vols en double-commande, en lieu et place du Caudron C 800 n° 410 qui sera délaissé et qui ne sera dorénavant utilisé qu'en complément du Dacal 105.

Le stage CLAP se déroule normalement à Pâques avec l'appoint de Lucien Saucède comme moniteur.

Le 9 mai, Jean-Baptiste Cometti, aux commandes du Nord 2000 n° 59, est remorqué vers l'aérodrome de Bône-Les-Salines où se déroule un meeting national de l'air. Aux côtés de Marcel Doret et de Michel Berlin, il effectue une brillante présentation de voltige devant des dizaines de milliers de spectateurs. Il revient le soir même à Oum-Settas.

Joannès Walkowiak a été démobilisé le 1^{er} avril. Il est immédiatement embauché comme instructeur planeur par le SALS Algérie. D'Oran-Canastel, il rejoint Oum-Settas fin mai pour le début du stage de l'Armée de l'Air qui se déroule du 24 mai au 13 juin. Il est officiellement nommé instructeur, adjoint au chef de Centre. Le stage compte seize participants : adjudant Roger Eynard (Oran), sergent-chef Robert Fosset (La Reghaïa), sergents Joseph Perron (Husseïn-Dey), Marcel Pochet (Maison-Blanche), Edouard Dupuy (Alger), Michel Farcy (Alger), Roger Ponsada (Blida) et Georges Collignon (Boufarik), caporal Christian Renoux (Oran), soldats Gilbert Lebeau (Oran), Gaston Teyssier (Maison-Blanche), André Bouard (Blida), Bernard David (Blida), Maurice Emonet (Blida), Yves Sallan (Blida) et René Chabert (Blida). A côté des débutants, se trouvent trois vélivoles chevronnés : Gilbert Lebeau, Roger Eynard et Robert Fosset. Ce stage a la bonne idée d'inaugurer le *Livre d'Or* du Centre, qui sera tenu, avec plus ou moins de bonheur, jusqu'à la fin.

Ensuite commencent les stages civils. Ce moment est choisi pour procéder à une cérémonie bien sympathique : les dirigeants d'Air-Equipage et les autorités locales ont décidé de donner le nom d'*Ameziane* au Centre d'Oum-Settas en reconnaissance de l'aide constante et désintéressée que le bachagha a toujours apporté au vol à voile constantinois. Au cours du repas de baptême, le portrait du bachagha est installé à la

place d'honneur de la salle bar-réfectoire. Il y demeurera jusqu'à la fermeture du Centre.

En août, le stage comporte une majorité d'Algérois. On y trouve : Louis Avril, André Jourdan, Chantal Martin, Henri Aragon, Jeannin, Paillard, Caritg, Gérard, Peene, Fenech, Liardot, Frédéric Genoud et Longevial. A eux sont venus se joindre Guy Frémion et sa soeur Arlette, ainsi qu'un personnage étonnant, Alexandre Périchon, dit *le Grand Dab*. Pilote depuis 1918, frère d'un pilote de ligne décédé en service Conservateur des Hypothèques à Bônes, il fait preuve d'un dynamisme étonnant. Il trousse des vers avec humour sur le *Livre d'Or*. Il débute le vol à voile à 60 ans et il a laissé son Fairchild 24r dans un hangar d'Oued-Hamimin.

En septembre, Pierre Crémieu, ancien pilote militaire et très estimé chef-pilote de l'Aéro-club de Philippeville, passe les épreuves de durée et d'altitude du brevet D.

Après les stages d'été, Joannès Walkowiak rejoint Canastel. Il reviendra à Constantine en décembre pour permettre à Jean-Baptiste Cometti de prendre des congés bien mérités.

Cette année, le record des heures de vol est battu avec 2 320 heures pour 4 674 lancers.

1955, vol à voile et aéromodélisme : Cette année inaugure un stage d'aéromodélisme à Oum-Settas pendant les vacances scolaires de Mardi Gras, du 21 au 27 février. Il est organisé à la demande des responsables locaux du CLAP pour former les instructeurs d'aéromodélisme scolaire et pour les mettre au contact de l'aviation en grandeur nature. Les locaux se prêtent bien à l'hébergement et aux cours ; les vastes étendues avec un dénivelé important constituent un site idéal pour l'expérimentation des modèles réduits de planeurs. Au calme, loin des contingences de la ville, on appellerait maintenant cette formule "un séminaire". Il se compose de neuf formateurs : Henri Carbonel (Constantine), André Platon (Biskra), Courdy, Sabatier, Jean Condou (Biskra), André Siramy (Aïn-Beïda), Louveau, Vauthier, Armand Oberti (Biskra), un enseignant de Bougie et une institutrice et de douze stagiaires qui serviront de cobayes. Courtoux, inspecteur d'académie, qui a accordé quelques jours de congés supplémentaires pour ce stage aux instituteurs, vient se rendre compte sur place du bon travail qu'ils accomplissent. Tout les participants auront pu faire un vol sur Dacal 105.

Toujours avec une ossature du CLAP, se déroule le stage de Pâques, du 3 au 16 avril. Les stagiaires proviennent maintenant non seulement du Constantinois, mais aussi de l'Algérois et d'ailleurs. Un incident mécanique faillit gâcher le stage : le jeudi 7 avril vers 10 heures, une bielle passe à travers le carter du moteur du treuil. Heureusement, on termine à Alger la révision d'un autre treuil qui est aussitôt expédié par voie ferrée à Constantine. Le samedi 9 à 13 heures, le nouveau treuil est en piste et les vols reprennent. Le système de banalisation du matériel vient, une fois de plus, de faire la preuve de son efficacité. Joannès Walkowiak, qui est arrivé en même temps que le treuil, se met en l'air avec le C 800 et double Jean-Baptiste Cometti sur Dacal 105. Le temps perdu est ainsi rapidement rattrapé. Armand Oberti, de la Ligue française de l'enseignement, est venu avec son matériel de cinéma et donne des représentations tous les soirs après le dîner pour ceux que la fatigue n'a pas endormi prématurément. Ce même Oberti, décidément infatigable, réussit, le dernier jour du stage, son épreuve de durée du brevet D.

1954 De gauche à droite Denise Staletti, Pierre Cometti, Nicole Staletti et Pierre Bourdette (NL)



Avril 1954 Stage du CLAP (AS)



Août 1954, parmi les stagiaires à Oued-Hamimin André Jourdan, Chantal Martin, Jean-Baptiste Cometti, Alexandre Périchon et Henri Aragon (de Dalmatie) (SD)



A cheval sur mai et juin, le stage de l'Armée de l'Air comporte dix-huit pilotes et six aides. Ce sont : capitaine Bremens ; sergent-chef Fosset ; sergents Manceau, Monnereau, Poulat, Barjenet et Ouldmourine ; caporal-chef Chabert ; caporaux Boudin, Bagnati, Boland, Cadoret, Coudène et Leroy ; soldats Riffault, Durant, Comacle, Daubiant, David, Guérin, Faure, Lassale, Maugel et Montillaud.

En juillet, août et septembre, se tiennent les habituels stages civils. Fin août, Joannès Walkowiak quitte Oum-Settas pour rejoindre Oran-Canastel ; depuis son arrivée le 22 mai, il aura effectué, à lui seul, 1 479 vols en double-commande et seulement six vols en solo !

Parmi les stagiaires civils, on note : Christian Armerigo, Jean-Claude Quesnel, Louis Avril, Raoul Renucci, Henri Dumortier, Alain Rondanina, Frédéric Genoud, Alain Taliercio, Michel Patalane et Jacques Vergès.

Quant à Jean-Baptiste Cometti, l'Armée utilise ses compétences et sa connaissance du terrain en lui faisant assurer de nombreux vols sur avion Piper d'observation. Sans abandonner pour autant ses fonctions d'instructeur planeur et de chef de Centre, il transporte ainsi des officiers-observateurs, voire des généraux, à basse hauteur au dessus des zones sensibles, où ils sont parfois accueillis par des tirs hostiles. Il effectuera ainsi 61 missions au cours de l'année 1955, dont 55 au cours du seul dernier trimestre. L'année suivante, ce seront 36 nouveaux vols militaires, puis 9 en 1957, le dernier ayant lieu le 8 mars 1957. Jean-Baptiste Cometti aura ainsi accompli, comme pilote, 107 missions militaires plus ou moins périlleuses, sans rétribution, sans décoration, presque clandestinement.

En ce qui concerne le matériel volant, l'année 1955 aura été marquée par l'introduction, le 1^{er} août, d'un nouveau planeur construit par l'Atelier d'Alger du SALS, le monoplace Fauvel AV 36 n° 146. Il s'agit d'un planeur "sans queue" dit *Aile Volante*, dont les éléments principaux ont été livrés "en kit" par les Ets Wassmer. Doté de performances honorables, cette formule originale de planeur léger aura autant de partisans inconditionnels que de détracteurs acharnés. A bord d'un autre appareil de ce type, Lucien Saucède accomplit un vol record, le 21 juillet 1955, dans le Sud-Oranais (192 km entre El-Aouedj et Dominique-Luciani) qui lui valut de remporter la première Coupe Survol offerte par Charles Fauvel. La remise de ce trophée fera l'objet d'une belle cérémonie dans les salons de l'Aéro-club de France, à Paris.

Bilan de l'année : 2 039 heures de vol pour 3 954 lancers.

Fermeture et reprise (1956-1960)

1956, une année sans activité : Ce sera une année bien triste car, pour la première fois depuis sa création, Oum-Settas restera fermé, par précaution en raison de l'insécurité qui règne dans la région. Jacques Soustelle, gouverneur général de l'Algérie, devrait être remplacé par le général Catroux, la population algérienne doute alors de la détermination des autorités de l'État d'assurer le maintien de l'ordre. Tout au long de l'année, les manoeuvres contradictoires du Gouvernement inciteront à la prudence. L'activité aérienne se déroulera donc, avec précaution, sur l'aérodrome d'Oued-Hamimin. Il n'y aura que 34 journées de vol pour toute l'année. Les périodes les plus actives seront mai, avec les vacances de Pâques, et octobre avec la rentrée scolaire.

L'essentiel du travail de Jean-Baptiste Cometti sera de procéder aux vols de mise au point en exploitation du nouveau planeur biplace Dacal 106 n° 3, version de série du prototype Dacal 105, construit par l'Atelier d'Alger. Son premier vol a lieu le 19 mai, il est ensuite utilisé normalement pour la double-commande.

Il ne sera réalisé, en 1956, qu'environ 800 lancers pour moins de 100 heures de vol.

1957, reprise honorable : Après l'expédition de Suez et avec l'arrivée du général Massu à Alger, le moral remonte et, début avril, Oum-Settas rouvre ses portes pour un stage de Pâques des membres du CLAP. Ils sont quatorze et se répartissant en six enseignants : Jean Condou (Biskra), Armand Oberti (Biskra), Jacques Godeau (Maison-Carrée), André Siramy (Aïn-Beïda), Raymond Laporte (Biskra), Sudrie (Constantine, qui aura de la casse à son lâcher) et huit étudiants : Paul Asensi (Maison-Carrée), Yves Lantheaume (Maison-Carrée), Laïd Chergui (Hussein-Dey), Jean Louis Cormorèche (Hussein-Dey), André Navarro (Hussein-Dey), Lucien Jobert (Maison-Carrée), Sylvain Olivès (Hussein-Dey) et Antoine Roger (Maison-Carrée). On remarque que la grande majorité provient de la région d'Alger alors que le Constantinois est à peine représenté, ce qui démontre que la vocation du Centre a largement débordé le plan régional.

Des problèmes de sécurité pouvant se poser en raison de la proximité (120 km) de la frontière tunisienne (la ligne *Morice* n'est pas terminée), le Centre obtient la présence d'un détachement du 8^{ème} Hussard comportant quatorze hommes placés sous le commandement du maréchal-des-logis Auger Courbot.

Au mois de mai, se déroule un premier stage de l'Armée de l'Air de douze élèves : sous-lieutenant C. Seize ; sergent Vayssières ; caporaux Lepage, Averseng, Bernouillet, Peradotto et Joulin ; soldats J. Louvet, Moyem, Gagnepain, Raoux et Le Guern.

En attendant que la sécurité soit un peu mieux assurée, un deuxième stage de l'Armée de l'Air est organisé au mois de juin. Il est aussi léger que le premier (onze stagiaires) car Jean-Baptiste Cometti est seul comme instructeur, Joannès Walkowiak étant parti d'avril à juin en métropole suivre un stage pour l'obtention du brevet de pilote professionnel avion et de la qualification d'instructeur-avion. Les stagiaires sont : sous-lieutenant Bruno ; adjudants Couplet et Detruite ; sergents Scherle, Fichoux, Pouyer et Delis ; caporal-chef Pesson ; soldats Dobbelaere, Martin et Berthot.

Le stage civil du mois de juillet comporte un fort contingent de vélivoles originaires du CLAP mais qui intègrent maintenant les stages normaux : Paul Asensi, Khesrani, Jean-Louis Lecas, Fernand Bedok, Georges Lambinet, Armand Toulon, Laïd Chergui, Yves Lantheaume, Christian Villeneuve, Yvan Hourcade, Marc Laurac et André Navarro.

Après le stage d'août, les gens du CLAP participent également au stage de septembre : Norbert Bailleux, Lucien Jobert, Sylvain Olivès, Jean-Louis Cormorèche et Marc Laurac.

Au cours de ces trois mois, Jean-Baptiste Cometti a assuré tout seul un nombre important de vols en double-commande à bord des Dacal 105 et Dacal 106 n° 3. En juillet : 498 lancers, en août : 459 lancers et en septembre : 535 lancers.

Cependant, le redéploiement des forces armées a provoqué l'occupation de l'aérodrome d'Oued-Hamimin par un fort détachement de T 6. L'activité aérienne militaire est alors trop

Nord 1300 (CT)



Les Ailes Volantes (EM)



1955 Le Centre (SW)



importante pour rester compatible avec les vols de planeurs. Dorénavant, ceux-ci seront donc très limités et uniquement pendant la mauvaise saison.

L'année se solde par environ 2 860 lancers pour 600 heures de vol, ce qui est très honorable après une année d'interruption. La confiance dans l'avenir est concrétisée par la construction, à l'entrée du Centre, d'un pavillon pour le logement du gardien. A la fin de l'année, le bâtiment est presque terminé.

1958 : Cette année est celle du 13 mai qui marque la fin de la 4^{ème} République, le retour aux affaires du général De Gaulle et une grande espérance pour l'Algérie dans la nation française, avec le *Plan de Constantine*.

L'activité est très limitée au cours du 1^{er} trimestre à Oued-Hamimin. Dès le 2 avril, commence le stage de Pâques avec quinze personnes provenant du CLAP. Ce sont : Colinet, Helme, Rousseau, Ferrer, Juan de Mendoza, Sabater, Guilhot, Martin, André Siramy, Ghediri, Heudic, Villano, Philippe Helaine, Orfila et Christian Villeneuve. Il se termine le 13 avril.

Pendant le mois de mai, se déroule le premier stage de l'Armée de l'Air, fort de treize participants : sergent-chef Retif ; sergents Juan, Poussel, Guichard, Brival, Chmieleski, Marion et Garcia ; caporaux Checinski, Douard et Martin ; soldats Dumortier et Sayag. Lucien Saucède vient prêter main-forte à Jean-Baptiste Cometti pendant les 14 premiers jours. Au cours de ce stage, il aura été accompli 315 heures de vol pour 841 lancers et 43 remorqués.

Le deuxième stage de l'Armée de l'Air a lieu au mois de juin avec quinze stagiaires et deux aides : capitaine Douillez ; lieutenant Fropro ; sous-lieutenants Dordhain, Meer et Moyelle ; adjudants Rives et Lavaud ; sergent-chef Gillet ; sergents Le Calve, Moya, Alcaraz, Gerberon, Barraud et Devalière ; caporal-chef Juguet ; caporal Gilbert ; soldat Lefaucheur.

Ce stage sera endeuillé par l'accident mortel du sous-lieutenant Dordhain. Ce jeune officier était lâché en Nord 1300 sur la pente. Il semblait voler assez lentement lorsque son planeur a décroché, en perte de vitesse. Le pilote l'a rapidement récupéré et a continué son vol, toujours aussi lent, suivi de nouvelles abattées. A un certain moment, un aileron et le morceau d'aile correspondant se sont rompus et l'appareil s'est écrasé au sol. Le pilote a été tué sur le coup. Les enquêtes techniques et judiciaires n'ont pas pu déterminer les causes de l'accident. L'expertise de l'épave a conclu au parfait état technique du planeur qui était sorti de révision par l'Atelier d'Alger peu de temps auparavant. Pour essayer néanmoins de bâtir une hypothèse, on peut remarquer que pendant les évolutions du planeur, un témoin affirme avoir entendu une succession de claquements secs « *pareils au bruit que font parfois les cigognes avec leur bec* » (ces oiseaux fréquentent couramment Oum-Settas). D'autre part, il est constaté qu'une ferrure d'articulation de l'aileron détaché s'était arraché du faux longeron dont le bois était pourtant en très bon état. L'idée peut alors être avancée que l'équilibrage des ailerons était limite et que des conditions particulières de vol pouvaient avoir déclenché un phénomène de flottement devenant explosif à un certain moment. Phénomène aggravé par la tension insuffisante des câbles due aux variations de température. Aucune observation de ce genre n'avait été faite précédemment sur cette catégorie de planeur. Par soucis de sécurité, tous les ailerons des Nord 1300 ont été vérifiés et ceux dont l'équilibrage pouvait paraître suspects ont été modifiés par l'Atelier d'Alger

pour alléger leur bord de fuite de façon à éloigner encore le risque de flottement. Inutile de dire la consternation de tous ses camarades vélivoles et du personnel du Centre dont le soucis permanent est justement d'assurer la sécurité des vols. Aucun accident corporel, même bénin, ne s'était produit jusqu'à ce moment. Il n'en surviendra plus par la suite.

Pendant le stage du mois de juillet, neuf membres du CLAP viennent se mêler aux stagiaires civils. Ce sont : J.J. Andrais, Frédéric Genoud, J.M. Athios, P. Avril, Philippe Helaine, F. Ribera, J. Carrière, Georges Lambinet et G. Vitello. Ils repartent tous avec le brevet B, cinq d'entre eux avec le brevet C et Genoud avec le brevet D.

Les stages d'août et septembre sont également très fournis. On enregistre : en juillet, 307 vols en double-commande en 21 jours, en août, 596 vols en double-commande en 26 jours et, en septembre, 394 vols en double-commande en 26 jours.

Au cours de l'année, les vols d'école ont été assurés par Jean-Baptiste Cometti tout seul, à bord du Dacal 105 ou du Dacal 106 n° 3. Le Caudron C 800 n'est pas sorti du hangar.

Pendant les vacances de Noël, du 26 au 31 décembre, a lieu un nouveau stage d'aéromodélisme, à l'imitation de celui qui avait été organisé en février 1955. Sous la direction d'Henri Carbonel, délégué départemental du CLAP Constantine, et aussi président délégué d'Air-Equipage, sept stagiaires instructeurs d'aéromodélisme seront formés par André Siramy, leur très actif moniteur. Ce sont : Gislain Balden (Constantine), Rachid Kezzar (Constantine), Marcel Leboube, Achour Djenna (Redjas), Louis Avril (Grarem), Pierre Mangion (Jemmapes), Mebarek Laraba (Constantine) et Georges Aubry (Aïn-Beïda). Jean-Claude Courdy (Claude Hélène à Radio-Constantine) amène pour une après-midi une dizaine de jeunes élèves du primaire qui construisent un petit planeur tout balsa lancé à la main. Il enregistre un reportage qui passera sur les ondes.

Au total, l'année se termine avec 1 103 heures de vol pour 3 875 lancers.

1959 : L'année est caractérisée par l'efficacité du *Plan Challe* de pacification, mais aussi par les déclarations contradictoires des plus hautes autorités françaises, accompagnant le limogeage de personnalités jouant un rôle de premier plan en Algérie. L'inquiétude s'installe bien qu'il n'y ait pas de dégradation sur le terrain. Néanmoins, il est décidé, avec l'autorité militaire, que les stages civils comporteront dorénavant quelques militaires pour assurer la sécurité de tous. Comme d'habitude, le CLAP ouvre l'année avec son stage de Pâques, à la fin du mois de mars. Les vols se poursuivent sans interruption en avril, jusqu'au début du mois de mai où commence le premier stage de l'Armée de l'Air qui comprend quatorze stagiaires dont une femme, la PMFFA Paule Guinot. Il s'y trouvent également : sergents-chefs René Valteau et Roger Jaubert ; sergents Guy Montfort, André Guichard, Jean Herbert et René Manceau ; caporaux Robert Guy, Georges Haefflinger, Georges Bardet, Bernard Cappy et Alain Paumier ; soldats Jean Crassous, et Bernard De Vallois. Claude Dubourg, mécanicien et vélivole embauché à la place de Chateauzel, arrive de métropole avec son épouse.

Le deuxième stage de l'Armée de l'Air se tient en juin avec onze candidats : sous-lieutenant Demoulin ; sergent-chef Genest ; sergents Crosnier et Larralde ; caporaux-chef Lambolez et Magharian ; caporaux Gras, Chouffot et Ledouarin ; soldats Laurent et Rosey.

1959 *Le réfectoire* (DB)



1959 *Construction du dortoir*
Claude Dubourg, Jean-Baptiste
Cometti et l'entrepreneur Gavadzi
(DB)



Décollage au treuil du Dacal 105 (CT)



En juillet, se déroule le premier stage civil accompagné de militaires. Ces derniers sont au nombre de quatre : sergent Georges Denoual, caporal Marcel Anere, soldats Bernard Salon et Jacques Bellevrat. Il y a neuf civils : Gislain Balden, François Mercadal, Hugues Proust, Christian Gohin, René Pericat, Pierre Ribrerolles, Jean Jacquin, Roger Podda et Gérard Techens.

En août, il y a également quatre militaires pour huit stagiaires civils : adjudant Geoffroy, sergent-chef Escario, caporal Keush, soldat Pallot et : Bourderon, Grima, Merzel Kad, Gatt, Lessavre, Ponsada, Grégoire et Lunardelli.

Le stage de septembre voit une majorité de militaires (treize) pour deux civils : Debenque et Mangion, et : sous-lieutenants Savoysky, Meer et Lefebvre ; adjudant Corvi ; sergents Morin, Poirsone et Carcassonne ; caporal-chef Dossetto, caporaux Roynau et Bouvet ; soldats Abadie, Piron et Poignet.

Les travaux d'infrastructure se poursuivent. Le pavillon du gardien est terminé et Jean-Baptiste Cometti l'occupe provisoirement en attendant que les autres logements prévus soient réalisés. Le chemin d'accès, entre la route du Khroub, à El Aria, et le Centre, est une nouvelle fois refait et enfin goudronné. La corvée d'eau demeure maintenant un souvenir car le Centre est alimenté par un branchement sur la conduite qui dessert El Aria. Le gardien-cuisinier *Pas Cadencé* est assisté d'un aide-cuisinier. En effet, le Centre qui fonctionne sous forme de stages ininterrompus de Pâques à septembre, reçoit en plus, pendant les fêtes et les week-ends, les vélivoles de la région. Le nombre de bouches à nourrir est parfois très important et un cuisinier seul n'y suffit plus.

Le matériel volant demeure à peu près le même que précédemment mais les Avia 152a et les Caudron C 800 ont disparus. Les vols en double-commande sont tous effectués sur les deux Dacal 105 et Dacal 106 affectés en permanence au Centre. Les lâchers se font sur Nord 1300 dont le poste de pilotage est semblable à celui de la place élève des planeurs Dacal. Les deux monoplaces Fauvel AV 36 sont disponibles pour l'entraînement, des pilotes confirmés.

En un peu plus de six mois de vols, il a été réalisé 4 574 lancers pour 1 199 heures de vol. Un bilan effectué en fin d'année fait apparaître que, depuis sa création, Oum-Settas a enregistré 48 338 lancers pour 15 629 heures de vol. Ont été officiellement homologués : 300 brevets B, 35 distances de brevet D, 1 distance de brevet E, 207 brevets C, 68 altitudes de brevet D, 24 altitudes de brevet E et 121 durées de brevet D.

1960 : Après la *Semaine des barricades* à Alger, le problème, en voie de solution sur le plan militaire, se déplace sur le terrain politique, ce qui aggrave l'inquiétude des populations vivant en Algérie, bien loin des salons parisiens.

Cependant, le développement du vol à voile algérien, et sa modernisation, se poursuivent. En ce qui concerne le matériel volant, l'événement est constitué par la mise en service d'un planeur monoplace qui dépasse en performances le Nord 2000 que, depuis 1947, tout vélivoile rêvait de piloter : c'est le Wassmer WA 21 *Javelot 2*, construit par l'Atelier d'Alger à partir d'éléments fournis par les Ets Wassmer à Issoire (Puy-de-Dôme). Le premier exemplaire, le n° 11 immatriculé F-CCEL, est livré à Oum-Settas le 1^{er} mars. Un deuxième suivra le 28 juillet, le n° 12 F-CCEM. Ils viennent enfin remplacer les Avia 40p dont le vieillissement commençait à créer quelques soucis après 15 ans de bons et loyaux services.

En matière d'infrastructure, la construction est commencée d'un bâtiment moderne à usage de dortoir composé de seize chambres à deux lits, équipées de sanitaires. Il est implanté un peu en arrière des installations, de façon à assurer un certain calme aux occupants. François Ferrucci, inspecteur des Mouvements de jeunesse et d'Education nationale, qui a pris l'initiative de créer l'association Air et Culture, obtient des subventions qui facilitent grandement l'équipement des chambres. Est aussi commencée l'édification d'un bâtiment technique pour abriter le groupe électrogène et l'atelier de mécanique. Le groupe électrogène, une belle pièce de mécanique, provient du stock de la Direction de l'aviation civile chargée, en particulier, de la mise en oeuvre des aides radioélectriques à la navigation aérienne au Sahara.

Des efforts sont également faits dans l'organisation. Air-Equipage, fortement aidé par le CLAP, publie une brochure sur les conditions de stage à Oum-Settas. Ce document d'information, très complet, est remis à chaque candidat stagiaire. Le stagiaire qui arrive au Centre reçoit, depuis cette année, deux livrets illustrés : *Consignes générales pour le vol sans moteur* qui explique les règles à respecter pour la pratique de vol à voile, et : *Consignes de vol particulières au Centre de Vol à Voile de Constantine-Djebel-Oum-Settas*. Ainsi, chaque pilote ou élève-pilote est parfaitement au courant des règles de vol en usage sur ce site particulier, ce qui doit améliorer la sécurité. Jusqu'à ce moment, ces directives n'étaient connues que par la tradition orale, procédé moyenâgeux qui facilitait trop les omissions et les déformations.

Oum-Settas ouvre ses portes le premier dimanche d'avril, quinze jours avant Pâques. Le stage de Pâques est particulièrement fourni avec 18 personnes dont beaucoup du CLAP. Ce sont : Arthaud, Dadci, Junck, Pace, Vaudour, Bosviel, Lavigne, Seraggi, Vincent, Carneau, Escoubas, Leber, Siramy, Caye, Girlanda, Napoléon, et Thouy. Ce stage est abondamment commenté par *La dépêche de Constantine* qui tient régulièrement ses lecteurs au courant des activités d'Oum-Settas ; elle signale, dans cette période, deux montées en vol d'onde à 3 800 m, interrompues en raison du froid.

Cyrille de Lapparent, instructeur adjoint, assiste Jean-Baptiste Cometti pour la double-commande. Il restera au Centre pendant tout l'été et réussira une performance extraordinaire : sans oxygène et en VSV dans un cumulo-nimbus, il monte à 9 400 m, soit 8 600 m au-dessus d'Oum-Settas, et doit arrêter son ascension, son planeur chargé de glace (- 40°) et ses ongles bleuisant sous l'effet de l'anorexie. Ce record est homologué par la Fédération française de vol à voile.

Les stages de l'Armée de l'Air se déroulent en mai et en juin, puis ce sont les stages civils en juillet, août et septembre. Le stage de juillet-août comporte quatorze participants avec encore un nombre important de membres du CLAP : Binger, Lesavre, Schaufel, Berger, Bourderon, Llopiz, Serpaggi, Jacques Godeau, Lunardelli, Turc, Yvan Godeau, Missud, Verger, Leber et Oudjaoudi, dit *Jonas*.

Vincent a été embauché comme aide-cuisinier, Claude Dubourg quitte le Centre et un détachement du 3-67 RA, commandé par le brigadier Roger André, assure la sécurité.

Environ 140 vols en double-commande sont effectués à Oued-Hamimin en novembre et décembre. Au total, pour l'année 1960, il aura été effectué 1 200 heures de vol pour environ 4 000 lancers.

Mars 1959 Attelage de la corvée d'eau. Des militaires du 3.67 RA, Claude Dubourg et Pas Cadencé (DB)



Mars 1959 Devant un Dacal 106, Cyrille De Lapparent, un aide-mécanicien de l'armée, PMFA Paule Guinot, sergent Poussel et un stagiaire gendarme (DB)



1960 Les nouveaux bâtiments terminés (EM)



1961 : Inauguration en mars et cessation d'activité en décembre

Les espoirs qui pouvaient encore être nourris au début de l'année s'effondrent rapidement en cours d'année avec l'ouverture des *Pourparlers d'Evian*. Le *Putch des Généraux* et l'action de l'OAS ne peuvent empêcher l'abandon de l'Algérie qui, programmé pour l'année suivante, entre dans les faits à la fin 1961.

Beaucoup pouvaient donc encore espérer lorsque, le dimanche 19 mars, sont inaugurées, à 14 h 30, les nouvelles installations du Djebel-Oum-Settas. Des invitations officielles ont été lancées et très nombreux sont ceux qui viennent admirer les bâtiments tout neufs. Vingt ans après sa création, le Centre dispose enfin d'équipements rationnels permettant aux stages de se dérouler dans les meilleures conditions d'efficacité, de sécurité et de confort. L'ensemble des installations est entouré d'une clôture métallique dotée d'un grand portail roulant pour le passage des planeurs vers la piste. Provisoirement, pendant la période actuelle d'insécurité, certains bâtiments sont ceinturés par des murets de moellons. De même, un poste de vigie est édifié en plein milieu pour surveiller les alentours.

Le parc de planeurs a été lui aussi bien modernisé. Il se compose de trois, puis deux biplaces Dacal 105 et Dacal 106 (n° 1 et 7), quatre Nord 1300, deux Fauvel AV 36 *Aile Volante* (n° 145 et 146), deux Nord 2000 (n° 20 et 64) et deux Wassmer WA 21 *Javelots* (n° 11 et 12). La plupart de ces planeurs sont de construction récente.

D'autre part, Jean-Baptiste Cometti a réussi à faire homologuer un parcours triangulaire de 54 km, comptant pour l'épreuve de distance du brevet D, partant et arrivant à Oum-Settas. Les deux points de virage, nettement identifiables, se situent à Aïn-Guerfa et à l'hippodrome de Sidi-Mabrouk, dans les faubourgs de Constantine. Sur le trajet se trouvent l'aérodrome de Oued-Hamimin et le nouvel aérodrome d'Aïn-El-Bey. En ce début 1961, toutes les conditions sont donc réunies pour faire d'Oum-Settas un centre modèle.

Le stage du CLAP se tient, comme d'habitude, pendant les vacances de Pâques, du 26 mars au 3 avril. Du 10 avril au 6 mai se déroule le premier stage de l'Armée de l'Air avec seize stagiaires : lieutenant Dourzeix (Blida) ; sous-lieutenant Boutet (Tlemcen) ; adjudants Job (Alger), Kleb (Ouargla) et Le Stang (Paul-Cazelles) ; sergents Definod (Blida), Tallaire (Ouargla), Debruyne (Blida), Piron (Constantine), Techer (Blida) et Villiet (Batna) ; caporaux-chefs Fleurance (Boufarik) et Martinez (Blida) ; caporal Fortin (Telergma) ; soldats Jessel (Blida) et Benit (Batna). Le mécanicien Pougard, presque breveté D, est affecté au treuil. Le sergent Tallaire, qualifié instructeur-planeur, seconde très efficacement Jean-Baptiste Cometti. Les résultats sont assez brillants : 310 heures de vol et de nombreuses épreuves : sept brevets B, trois durées de brevet D, quatre brevets C, quatre altitudes de brevet D et une altitude de brevet E.

Un incident viendra désagréablement rappeler l'accident mortel de juin 1958. Le 1^{er} mai, en cours de treuillée, un Nord 1300 perd un aileron ; le pilote peut atterrir vent arrière, sans casse. Les Nord 1300 sont interdits de vol et une enquête est ouverte. Il ne semble pas que l'on puisse incriminer un phénomène de flottement, mais les Nord 1300 ne seront remis en service qu'avec beaucoup de circonspection.

Un nouveau stage se déroule courant mai avec quatorze élèves : Certa, Kurtz, Portal, Chatellier, Lamour, Salvat, Chauffard, Lemaire, Soulard, Curty, Marcadier, Zaratine, Daubian et Pin.

Un autre stage de l'Armée de l'Air a lieu en juin avec quinze participants, plus Cyrille de Lapparent qui remplit toujours avec bonheur les fonctions de moniteur-adjoint ; y participent : Azuara, Gouramdy, Pezet, Carpentier, Hundziker, Philippe, Bernard Confesson, Larose, Pougard, Degery, Liegeois, Reinhard, Gillet, Martin et Souville.

Au mois de juillet, retournent des stages civils dont une partie est constituée de membres du CLAP : Bourderon, Pierre Lunardelli, Pougard, Jean-François Dufond, Missud, Eric Schaufel-Berger, Ganachaud, Perret, Serpaggi, Lock, Roger Podda et Wolmer. Au cours de ce stage, Ganachaud tient l'air 11 h 45, ce qui constitue, certainement, le record de durée du Centre. D'autre part, Roger Podda, qui est contrôleur à l'aérodrome de Philippeville, est un pilote très confirmé ; aussi lui confie-t-on un Dacal 106 pour accoutumer les débutants qui progressent ensuite plus rapidement dans leur apprentissage du pilotage.

Le stage d'août se déroule normalement mais, en septembre, l'esprit est ailleurs. Le stage se termine le mardi 12 septembre. Il y aura bien encore quelques vols dont le dernier aura lieu le samedi 23 septembre.

Jean-Baptiste Cometti procède au stockage du matériel volant et des équipements correspondants. Le SALS Alger lui demande d'expédier par voie ferrée tous ces matériels sur l'Atelier d'Alger où ils seront révisés et stockés en attendant des jours meilleurs. Ce gros travail d'acheminement étant accompli, Jean-Baptiste Cometti reçoit sa mutation pour Alger qu'il rejoindra prochainement.

Henri Carbonel, président et délégué d'Air-Equipage, demeure à Constantine où il exerce ses fonctions d'enseignant. C'est lui qui suit, pour le compte de l'Association et aussi du SALS Algérie, l'évolution des événements en ce qui concerne le Centre. Vers la fin de l'année, il est avisé par l'autorité militaire du retrait imminent de toute protection du Centre. Il procède alors au déménagement, au Théâtre Municipal de Constantine, de tout le matériel qui l'équipe, en particulier le matériel d'hébergement et de restauration.

Un triste matin de décembre, sous la protection de l'armée, Henri Carbonel procède à la fermeture définitive du Centre de vol à voile du Djebel-Oum-Settas. Inutile de dire son état d'esprit, lui qui avait fait partie de l'équipe des pionniers qui construisirent le planeur biplace PLS 1 et qui, pendant vingt ans, se dépensèrent sans compter pour créer et développer le Centre et promouvoir le vol à voile.

Durant la dernière année d'existence, il a été effectué environ 3 500 lancers pour 1 050 heures de vol.

Au total, depuis sa création en 1938, le vol à voile à Constantine, dans les deux centres du Djebel-Oum-Settas et d'Oued-Hamimin, a réalisé, au cours des vingt-trois années d'existence, 17 950 heures de vol en planeurs pour 55 800 lancers au treuil ou en remorqués.

Le 10 février 1962, quelques jours avant l'interdiction totale des vols en Algérie, Henri Carbonel va survoler les installations d'Oum-Settas, il constate que le grand hangar est très endommagé, avec de nombreuses tôles arrachées. Il semble servir de parc à moutons.

Juillet 1961 Dans le réfectoire, parmi les stagiaires, Jean-Baptiste Cometti, Jean-François Dufond et Pierre Lunardelli (EM)

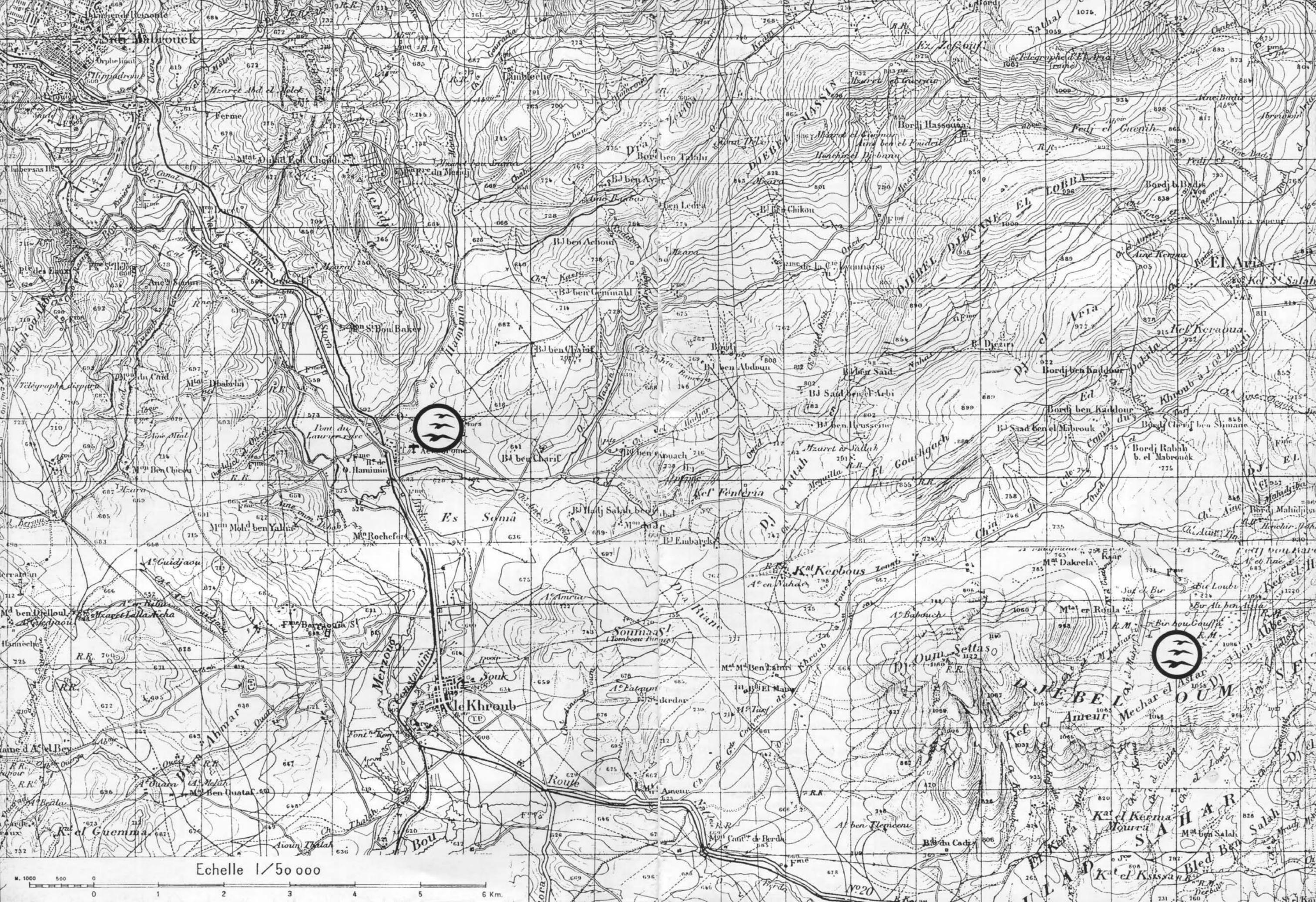


Le 10 août 1961 Une des dernières épreuves réalisées, le circuit du Bônois Pierre Lunardelli (EM)

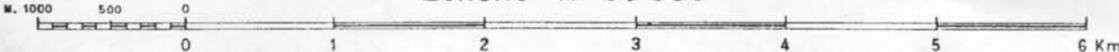


Adieu au Djebel-Oum-Settas (DB)





Echelle 1/50 000



6 - MASCARA : LE DJEBEL-KALLEL

Avant la guerre : Les frères Jamme

Le vol à voile aurait pu débiter à Mascara en 1932 avec la construction d'un planeur Avia 32e par les frères Jamme. Après avoir été mécanicien de Ludovic Arrachard durant son service militaire, Eugène Jamme retrouve à Mascara l'entreprise familiale de charronnage fondée au siècle dernier, et reconverte avec succès dans la carrosserie. Il se lance avec son frère Marcel dans la construction amateur. Pierre-Albert Monville, chef-pilote du Club aéronautique de Sidi-Bel-Abbès (CABA), qui les connaît bien, leur commande en 1932 la fabrication d'un planeur. Les deux frères construisent avec beaucoup de soin un splendide planeur du type 32e sur des plans fournis par l'Avia. L'appareil est prêt en décembre 1932. Aucun moyen ne permettant de le mettre en l'air, Le vol de réception sera celui du convoyage vers Sidi-Bel-Abbès qui a lieu le 3 mars 1933. Daniel Robert-Bancharelle raconte la scène qui se passe sur l'aérodrome de Mascara-Les Rosiers : « *Planeur en ligne de vol avec Monville aux commandes, un gazier en bout d'aile, moi dans le Luciole. Je tends doucement le câble d'acier de 100 m accroché par une "sauterelle" au nez du planeur et à la béquille de l'avion et je mets plein gaz... Rien ne bouge ! L'Avia 32e n'a pas de roue mais un simple patin de bois dur, pas tellement glissant. Avec des madriers, on a fait alors une sorte de glissière sur une quarantaine de mètres, on a enduit le tout de suif et... ça a marché !* ». Le CABA exploitera le 32e jusqu'à la guerre. Bien après l'Armistice, il reviendra à son lieu de naissance pour reprendre du service.

Le vol à voile demeurera au stade de projet, bien que André Noël et Daniel Robert-Bancharelle déploient des efforts méritoires. En 1936, est créée une section d'Aviation populaire présidée par Raphaël Thomas, avec comme vice-président Fournier et comme assesseurs Louis Cristau, Raoul Martin, Eugène Amiel et Georges Malé. Son activité se limite à l'aéromodélisme. Le 8 novembre 1936, est organisée une manifestation qui obtient un succès considérable, 35 avions sont rassemblés sur l'aérodrome des Rosiers. Le matin, André Costa arrive de Mostaganem à bord de l'Avia 40p fédéral remorqué par Antoine Algudo en *Luciole*. Au cours du meeting, André Costa, largué à 800 m d'altitude, effectue une démonstration réussie, terminée par un atterrissage de précision qui lui vaut un prix de la Ville de Mascara.

Tentatives en 1941

Interrompue le 3 septembre 1939, la pratique du vol à voile est à nouveau autorisée en France à partir du mois d'avril 1941. Daniel Robert-Bancharelle saisit cette occasion pour tenter de récupérer l'Avia 32e inactif depuis plusieurs années à Sidi-Bel-Abbès. Il raconte : « *Je parvins à retrouver sa trace et à le joindre dans la cave du très aimable Henri Borie. Le pauvre vieux planeur n'avait plus très bonne mine et Henri Borie ne voulait, tout d'abord, rien entendre pour me le donner, affirmant que tout ce qu'on pouvait faire avec un engin dans un pareil état, c'était de se rompre les os. Nous finîmes*

tout de même par nous entendre. Le planeur, chargé sur un camion à gazogène évadé de son périmètre de circulation, revint à Mascara après neuf ans d'absence /... Là, le brave Avia 32e vit ses toiles se retendre sous l'effet de quelques vieux fonds de boîte d'émaillite (pas question de refaire l'entoilage quand la toile est introuvable). Il fallait aussi réparer la carlingue et par conséquent la revernir. Les Pompes funèbres, ayant en réserve un excellent vernis à cercueils, en cédèrent un pot. Le vieux planeur, ragaillard, avait encore bonne mine. Mais comment le faire voler ? J'avais certes, depuis longtemps, repéré une pente convenable. Mais sans remorqueur, sans treuil, sans sandow, le problème est ardu. Il faut un fort vent pour lancer à la corde. Une expédition sur la Base aérienne de La Sénia permit de récupérer de vieux bouts de sandow sur le train d'un Leo 20 pourrissant au cimetière. Chargé sur une charrette traînée par deux mulets, l'Avia 32e prit le chemin de la pente. Au sommet, dix pas et courir ; tout le monde s'en va cul par dessus tête dans les touffes d'alfa en se faisant sérieusement fouetter par les bouts du sandow qui, bien entendu, s'était rompu en à peu près autant de morceaux qu'on avait fait de pas. Consternation ! ».

Au prix de gros efforts, avec la seule assistance musculaire de quelques fanatiques de la région, dont Jean Jamme, quelques vols sont effectués avec ce planeur au djebel Kallel par Daniel Robert-Bancharelle. Mais, pour développer l'activité, il faut solliciter l'aide des Sports aériens d'Alger.

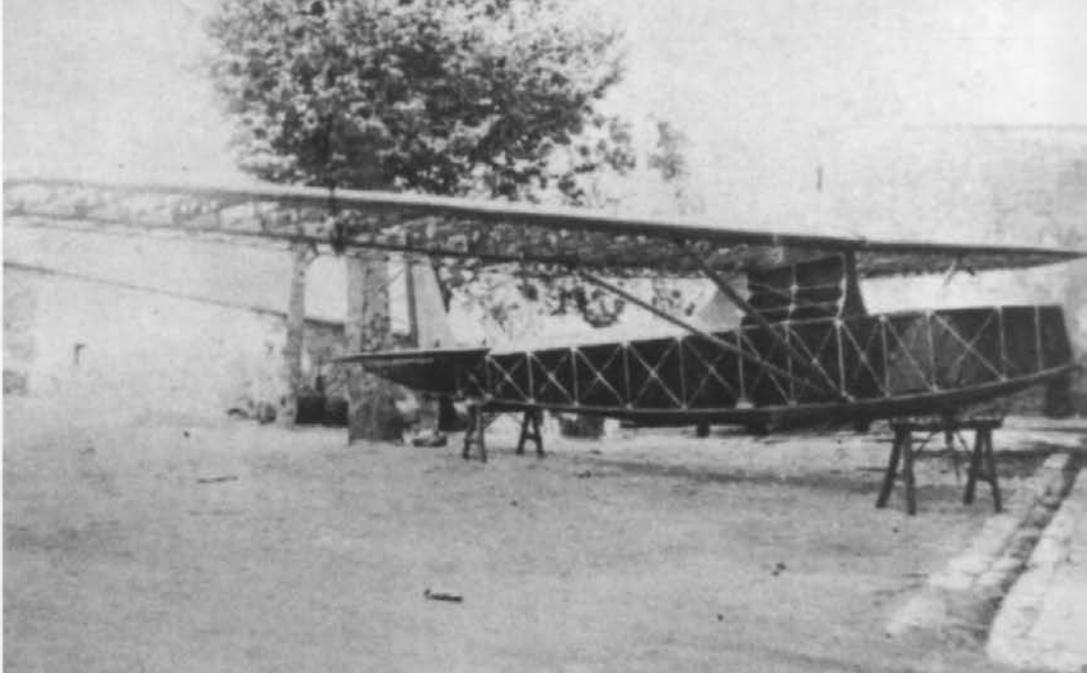
Le Centre du Djebel-Kallel en 1942

Enfin, les commandes passées par la Délégation des sports aériens commencent à être livrées au début de l'été. Pour Mascara, c'est d'abord l'affectation d'un véritable sandow qui permet à Daniel Robert-Bancharelle d'être *giclé* le 14 juin 1942 du haut du djebel Kallel ; il accroche l'ascendance de pente et tient l'air 36 minutes avant de reposer son Avia 32e à son point de départ ! Le Centre naît avec ce vol.

Le djebel Kallel est une chaîne de collines située à 7 km au nord de Mascara. Orientée nord-est/sud-ouest, elle culmine à 900 m d'altitude, c'est à dire à 300 m environ au-dessus du niveau général de la plaine environnante. La face nord-ouest présente une pente abrupte, une sorte de falaise fortement accidentée qui surplombe de 200 m, dans sa partie la plus haute, des éboulis et écroulements inhospitaliers épandus sur plusieurs kilomètres avant de se raccorder à la plaine, au nord. Cette pente est utilisable, au mieux, sur 5 km pour un pilote entraîné. La face sud-est offre, au contraire, un relief beaucoup moins tourmenté : les terrains s'affaissent très progressivement vers la grande plaine d'Eghris. Sur le côté ouest, au pied du relief, s'étend un beau terrain plat, planté d'oliviers ou servant au pacage des moutons. L'aire de manœuvre et les installations sont implantées dans une sorte de cuvette, au sommet de la falaise nord, en arrière de la crête.

Les pentes du djebel Kallel sont utilisables cinq mois de l'année (de mai à fin septembre) par un régime de vent réglé comme une horloge : à partir de 14 heures environ, le vent du nord s'installe, aspiré par le soulèvement de l'air surchauffé

1932 L'Avia 32e en construction
par Eugène et Marcel Jamme (L.M)



L'Avia 32e au djebel Kallel (JA)



14 juin 1942 L'Avia 32e, piloté par
Daniel Robert-Bancharelle, vient
d'être lancé au sandow (JA)



de la plaine d'Eghris et des Hauts-Plateaux. Constant en direction, mais variable en intensité, il vient frapper les pentes nord et ouest jusqu'à la fin de l'après-midi, offrant ainsi une plage ascendante facilement exploitable par les débutants, sur environ un kilomètre-carré dont deux des côtés sont la pente ouest et la pente nord, la plus élevée et la plus proche du camp. Cependant, l'ascendance de pente est souvent perturbée, à l'aplomb des crêtes, par des mouvements thermiques violents que déclenchent, avant d'arriver sur la pente, les chaos et éboulis chauffés à blanc. Derrière les crêtes également, les contre-pentes ensoleillées depuis le matin fournissent des thermiques sans que la faible turbulence engendrée par le régime de nord constitue une gêne appréciable. Les seules variations conséquentes correspondent aux périodes de fort vent d'ouest qui fournissent des journées trop perturbées pour voler.

Avec le sandow qui a permis le premier vol du 14 juin sont arrivés d'Alger un Avia 11a et un Avia 152a dont la fabrication en série à Boufarik commence à donner des résultats. Grâce au 11a, les candidats élèves-pilotes sont dégrossis. Simplement utilisé en statique, comme à Hussein-Dey, à Blida et ailleurs, l'appareil est installé face au vent et l'élève s'efforce seul de maintenir le planeur en équilibre, en ligne de vol, en manipulant simplement les commandes de direction, de profondeur et de gauchissement, sans aide extérieure. Il se familiarise ainsi tout seul avec le mouvement des gouvernes, sans aucun risque de casse puisque l'appareil ne se déplace pas. Nous en sommes en effet à l'école monoplace, discipline ingrate mais incontournable à cette époque en raison de l'absence de planeur biplace. Avec l'affectation de l'Avia 152a, l'ambition de Daniel Robert-Bancharelle va pouvoir se matérialiser, il organise le premier stage au djebel Kallel. Il recrute un instructeur professionnel : Edouard Adamski, d'origine polonaise. Mauvais caractère mais excellent pilote, il avait fui son pays, puis la France, devant les armées allemandes. On aménage sur le plateau, en arrière de la falaise, un abri pour deux planeurs à partir des vestiges d'une vieille ferme dont il ne reste que le sol de terre battue, la toiture de fortune et les murs, dont l'un a été abattu pour être remplacé par une bâche.

Ne disposant pas encore de treuil, tous les vols s'effectuent au sandow suivant la progression de l'école monoplace, jusqu'au *25 pas et courir* qui constitue l'aboutissement de l'apprentissage. Cette rude école rencontre auprès des jeunes Mascaréens un succès certain comme dans les autres centres algériens créés par le Service des sports aériens, où la pratique de l'aéromodélisme et les cours au sol de technique aéronautique étaient intimement liés à l'enseignement du pilotage lui-même. De temps en temps, viennent se mêler à eux, au djebel Kallel, quelques civils qui sont en réalité des officiers de réserve ou "en congé d'armistice". Dans ce lieu isolé et discret, ils donnent aussi des cours aux jeunes gens mais ils concernent l'emploi des unités blindées ou motorisées en apportant une petite, mais bien réelle, participation du vol à voile mascaréen à la reconstitution de l'Armée d'Afrique. La commission d'Armistice italienne, qui rend visite en septembre afin de s'assurer qu'il n'est pas possible de rejoindre Gibraltar au départ du Djebel-Kallel, ne remarque rien.

Il n'y a pas de précisions chiffrées sur les vols effectués dans l'année, mais cette activité suscita de grands espoirs parmi les jeunes mordus de la région, avant que l'Algérie entre en guerre aux côtés des Alliés.

Le Centre s'organise (1943-1946)

Après le Débarquement, le Service des sports aériens d'Alger reste en place et développe ses prestations au profit des jeunes gens non encore mobilisables. Mascara reçoit un deuxième Avia 152a et dispose bientôt d'un treuil adapté sur une camionnette, ce qui va lui permettre d'organiser plus rationnellement son activité. Sous la direction de Daniel Robert-Bancharelle, le Centre des sports aériens du Djebel-Kallel fonctionne dorénavant ainsi :

Chaque jour d'activité, les membres de la section se réunissent à 6 heures et sont transportés à l'aérodrome de Saint-André, à proximité de Mascara, par la camionnette-treuil. A ce moment, le vent est nul et les vols d'école peuvent commencer dans des conditions très favorables. A mesure que l'heure s'avance, le vent du nord-est s'annonce, s'installe, presque toujours assez faible, mais va en augmentant vers midi. Sa fixité en direction dure toute la matinée avec quelques variations de nord et d'ouest qui ne sont que faiblement ressenties parce que l'aérodrome s'abrite tout en bas de la ville, derrière la ligne de crêtes du djebel Kallel. Après le déjeuner, on part faire du vol de pente, pour les pilotes les plus aguerris, car le vent s'est bien établi au nord/nord-ouest.

Au centre du Djebel-Kallel est installé un véritable camp. Outre le hangar très particulier dont on a parlé, douze tentes *marabout* prêtées par l'armée ont été édifiées en deux rangées de six, pour le logement des stagiaires. Une grande tente est aménagée en salle de cours. Une batterie de douches, alimentée par une source découverte à mi-pente, est construite.

Près de la crête, est positionnée la camionnette-treuil qui propulse les planeurs à environ 200 m de hauteur au-dessus de la falaise, dans la plage ascendante. Les évolutions s'effectuent entre 100 et 200 m selon la force du vent. Si le pilote ne peut se maintenir au-dessus de 80 m, il doit impérativement revenir atterrir sur le camp. En effet, comme on l'a vu, les terrains au pied des pentes sont très inhospitaliers et un atterrissage forcé pourrait avoir des conséquences désastreuses.

Dans ces conditions est organisé, pendant l'été 1943, un nouveau camp de vacances qui constitue réellement le premier stage de vol à voile digne de ce nom. En effet, le camp de l'année précédente, disposant de moyens trop réduits, ne représentait qu'une expérience méritoire ayant permis de roder l'organisation actuellement en place. Pour révéler publiquement cette belle réalisation, le comité directeur de l'Association des sports aériens de Mascara organise, le 29 juillet 1943, une manifestation où les personnalités civiles et militaires sont invitées à visiter les installations du Centre et à assister aux évolutions des planeurs. La notoriété du lieu commence à être appréciée puisque un prêtre se déplace là-haut certains dimanches pour y célébrer la messe.

Parmi les très jeunes stagiaires qui font leur apprentissage du vol à voile, se trouvent : Elisabeth Campora et ses deux soeurs, Guy Andreoletti, Charles et Marc Durandeu, Henri Viguier, Claude Fournil et Jean Jeanningros.

A l'aide de l'Armée, qui prête les tentes et divers matériels d'intendance, s'ajoute celle des fermes du voisinage qui ravitaillent le camp à très bon compte, souvent gratuitement, en volailles, oeufs et légumes. Une brave dame se dévoue pour tenir le rôle de cuisinière. Les stagiaires n'ont alors à apporter que leur acharnement aux travaux intellectuels et physiques.

Septembre 1942 Le camp du Djebel-Kallel (CD)



Comme partout, le bourricot aide au travail de piste ...



... mais ne peut résoudre tous les problèmes (AI)



Un système original est mis au point pour inciter à respecter scrupuleusement les consignes et à ne prendre aucun risque. Un collier en écailles de tortue est passé au cou du pilote qui a détérioré un planeur. Il doit porter ce collier jusqu'à ce qu'une nouvelle casse se produise (en école monoplace, c'est fréquent) ; il transmet alors son collier au nouveau fautif. Les habitants de Mascara ont pu être intrigués par le spectacle d'un comptable principal de la Banque de France exerçant ses fonctions avec un collier d'écailles de tortue autour du cou.

Les stages se renouvellent au cours des années 1944, 1945 et 1946 (en principe, un stage à Pâques et trois stages de un mois en été), toujours en école en monoplace sous la direction d'Edouard Adamski, assisté de Raphaël Thomas.

A partir de 1944, les premiers brevets officiels de vol à voile sont délivrés. Jean Garbès contrôle les épreuves comme commissaire de l'Aéro-club de France. Il sera remplacé par la suite par Germain et Bourquin. Au cours de cette année, la flotte est renforcée par l'arrivée des deux nouveaux Avia 152a (n° 161 et 180). Par contre, le vénérable Avia 32e disparaît. On a bien essayé de lui donner une nouvelle jeunesse en remplaçant la voilure d'origine par une voilure de 152a neuve qui, miraculeusement, se montait bien sur le fuselage du 32e. Mais le poids des ans se faisant sentir, on juge, peu après, qu'il est plus prudent de l'admettre à la retraite. D'ailleurs, ce type de planeur, qui n'a jamais eu de très bonnes qualités de vol, ne s'était pas amélioré en vieillissant.

En juillet 1945, Daniel Robert-Bancharelle, qui ne manque ni d'imagination, ni de dynamisme, crée un stage exclusivement féminin et rassemble onze jeunes filles, parmi lesquelles la benjamine de 16 ans Josette Camou et Christiane Schurck, future hôtesse de l'air. Si les premiers jours se passent à peu près normalement, les demoiselles, qui logent dans un coin de caserne totalement inconfortable et envahi de punaises, n'en font bientôt plus qu'à leur tête, vêtues d'effets militaires disparates et ne respectant ni horaires ni discipline. Les dirigeants du Club doivent courir dans tout Mascara pour tenter de récupérer les brebis égarées et protéger leur vertu. Aussi, Daniel Robert-Bancharelle demande à l'Aéro-club de France de lui dépêcher une dame qui pourrait reprendre ces jeunes filles en mains. Anne-Marie Imbrecht, IPSA (infirmière pilote-secouriste de l'Air), débarque alors et ramène l'ordre très rapidement. Devant les problèmes qu'ils posent, les stages féminins seront limités à trois ou quatre.

A la même époque, l'Armée de l'Air met à la disposition du Centre un moniteur, le sergent-chef Momeja, pour seconder Edouard Adamski débordé par l'afflux de stagiaires. La présence d'un second instructeur et l'arrivée du moniteur Jean Demouveau améliorent sensiblement le fonctionnement du Centre et donnent plus de liberté à chacun d'eux. Edouard Adamski peut alors profiter des puissants thermiques provoqués par les écroulements en avant de la falaise pour accomplir, en 152a, des randonnées de 20 km vers la plaine, au nord. De son côté, Momeja réalise quelques vols intéressants.

Le Centre bénéficie aussi de la présence intermittente de Marceau Daydé, officier-marinier de la base aéronavale de Tafaraoui-Lartigue, moniteur chevronné de vol à voile. S'il exerce surtout ses fonctions à Canastel, il vient cependant de temps en temps prêter main forte à Mascara.

Un drame se produit, en août 1945, qui aura de graves conséquences pour l'avenir du Djebel-Kallel. Sur la partie est

de la falaise, se trouve une zone très escarpée, baptisée *Le Gouffre*, qui dégage des turbulences intenable et dont le fond est encombré de rochers extrêmement inhospitaliers. *Le gouffre* est délimité par une ligne de fanions rouges qu'il est impérativement interdit de franchir. Or Momeja, au cours de ses pérégrinations, passe derrière la ligne des fanions et se retrouve au-dessus du *Gouffre* où il est ballotté en tous sens. N'ayant pas pris la précaution d'emmagasiner une survitesse suffisante, il perd le contrôle de son planeur et va se fracasser contre les rochers en contrebas ; il décédera de ses blessures.

Cet accident aura un grand retentissement, car il survient à un pilote-instructeur éprouvé sur un terrain que certains qualifient de difficile, voire de dangereux. Le drame vient confirmer leur thèse. Daniel Robert-Bancharelle avait usé de toute son influence pour tenter d'obtenir des autorités la reconnaissance officielle de son Centre et l'octroi de subventions pour réaliser une infrastructure digne de ce nom, ainsi que cela avait été fait au Djebel-Diss. Les crédits disponibles étant limités, ces autorités faisaient la sourde oreille, jusqu'à ce que survienne l'accident. A partir de ce moment, la réponse devient franchement négative.

Un malheur n'arrivant jamais seul, le même mois une jeune femme, en fin de treuillage, s'effondre en avant, un bras pendant le long de la carlingue, et son Avia 152a percute le sol presque à la verticale. L'autopsie révèle qu'elle était enceinte.

L'amalgame entre ces deux accidents est facile, l'avenir du Djebel-Kallel est bien compromis. Et pourtant, Daniel Robert-Bancharelle déploie de grands efforts d'organisation et obtient des résultats flatteurs. L'été 1946, le Centre peut s'enorgueillir d'avoir fait homologuer, depuis sa création, 79 brevets B et 18 brevets C, toujours en école monoplace, au cours de 243 heures de vol en planeurs pour 6 000 lancers environ.

L'Aéro-club organise une grande manifestation de propagande aéronautique qui se déroule sur trois jours : les 27, 28 et 29 avril 1946, en présence de toutes les autorités civiles et militaires et sous la présidence du préfet d'Oran Pompei, qui effectue le déplacement à bord de son Caudron *Simoun* personnel. Sur l'aérodrome de Saint-André est présenté le premier Stampe SV 4c construit par l'Atelier industriel de l'air d'Alger-Maison Blanche. Il est piloté par Pinchemaille, pilote réceptionnaire de l'AIA, et par Chartry, son directeur. Un planeur baptisé *Sergent-Chef Morel*, remorqué par le Stampe, évolue plus d'une demi-heure au dessus de l'aérodrome. Le lundi 29 avril, la manifestation se déplace au Djebel-Kallel où ont lieu des démonstrations de vol à voile.

Peu de temps après, l'Aéro-club de Mascara reçoit un Stampe fourni par la métropole et débarqué à Bizerte par le porte-avions *Bois-Belleau*, parmi quatorze avions Stampe SV 4c tout neufs destinés à être mis à la disposition des aéroclubs d'Afrique du Nord. Louis Demouveau, moniteur du Service des sports aériens d'Alger, assure leur réception en vol sur la Base aérienne de Tunis-Sidi Ahmed, avant de les remettre aux pilotes convoyeurs. Daniel Robert-Bancharelle va chercher le Stampe affecté à l'Aéro-club de Mascara où il arrive le 14 juin 1946. Jusqu'au 16 mars 1947, cet avion sera exploité conjointement par le Club aéronautique de Sidi-Bel-Abbès, aux termes d'une convention passée avec la Fédération nationale aéronautique.

Ce Stampe est le sujet d'une anecdote qui mérite d'être contée : Peu de temps après sa mise en service, le Club reçoit

Juillet 1945 Premier stage entièrement féminin, encadré par Daniel Robert-Bancharelle, Jean Garbès, Louis Demouveau et Moméja (à droite) (OC)



Des jeunes gens viennent rapidement entourer les stagiaires féminines (OC)



Louis Demouveau (OC)



Jean Garbès (OC)



la visite d'un représentant de commerce qui se dit ancien élève-pilote de l'Aéro-club de Lyon et qui désire poursuivre ses cours de pilotage en profitant d'une période de congé. Un beau matin, au début d'une séance de double-commande, le moniteur Raphaël Thomas, qui est assis comme il se doit en place avant, sent sur sa nuque un revolver braqué par son élève qui lui enjoint de le conduire au Maroc Espagnol, à Melilla. Toute résistance étant inutile, le pilote s'exécute et se pose à Melilla après deux heures de vol. Le passager disparaît alors dans la nature pendant que les autorités espagnoles saisissent l'avion. Quant à Raphaël Thomas, responsable du délit d'atterrissage sans autorisation en territoire étranger, il est arrêté et soumis à un interrogatoire serré. Or, il se trouve qu'à ce moment le gouverneur général de l'Algérie est le général Diomède Catroux, ministre plénipotentiaire, dont la famille est originaire de Mascara. Aussitôt alerté, il négocie sans délai avec le gouvernement espagnol et le Stampe et son pilote pourront rapidement regagner Mascara. On apprendra, par la suite, que le représentant de commerce au revolver était en réalité un espion allemand nommé Müller qui avait été arrêté et incarcéré à la prison Barberousse à Alger. Simulant une maladie, il avait obtenu son transfert à l'hôpital Mustapha d'où il avait pu facilement s'évader. Échouant dans sa fuite à Mascara, il avait trouvé ce moyen original pour trouver refuge en terre étrangère.

Comme on le voit, l'année 1946 aura été fertile en événements heureux et malheureux. S'y ajoutent les transformations survenues à la tête des services officiels chargés de la tutelle des Sports aériens. Les anciens dirigeants, en place depuis 1941, sont poussés dehors et remplacés par d'autres, à la compétence incertaine mais issus de la mouvance dominant la direction de l'aéronautique à cette époque. Un inspecteur est alors envoyé en Afrique du Nord par le nouveau chef du Service de l'aviation légère et sportive, à Paris, pour se renseigner *de visu* sur les besoins des associations et des centres de vol à voile. Début août 1946, cet inspecteur, Charles Boissonnade, séjourne au Djebel-Diss. Il décide de se rendre à Mascara, à 65 km de là seulement, pour voir le Djebel-Kallel dont il a perçu des échos défavorables après l'accident de Momeja. D'un coup d'avion, piloté par Maxime Lamort, chef-pilote du Djebel-Diss, il survole le Djebel-Kallel pendant quelques minutes le 5 août 1946 et, sans se poser, rejoint son point de départ. Son rapport dut être particulièrement défavorable car, à partir de ce jour, il ne sera plus jamais question de réaliser le moindre investissement au Djebel-Kallel.

Dans ces circonstances, Daniel Robert-Bancharelle se rend compte qu'il serait vain de continuer à se battre pour sauver cette plate-forme. Aussi, recherche-t-il d'autres sites plus hospitaliers pour y transférer l'activité véli-vole.

A 20 km au sud de Mascara, est implanté la base aéronavale de Thiersville dont l'activité a cessé à la fin des hostilités. Cette plate-forme comporte des pistes en dur, des hangars et des bâtiments parfaitement entretenus. Un gardiennage est assuré. Autour, des petites collines favorisent la formation de thermiques. Seuls quelques avions de la Marine y font escale de temps en temps.

Daniel Robert-Bancharelle y voit la solution du problème et engage des pourparlers avec la Marine dont il obtient l'autorisation d'utiliser cet aérodrome aussi bien pour les planeurs que pour leur remorqueur.

L'activité se déplace à Thiersville (1947-1948)

La disposition de certains bâtiments pour l'abri, le couchage et la restauration est accordée à Daniel Robert-Bancharelle qui, jamais à court d'idée, décide d'expérimenter l'école-mixte avion-planeur. Le débutant commence son cours de pilotage sur avion. Cela permet d'accélérer la formation de base et de prolonger les séances d'instruction. Lorsque l'élève a correctement assimilé le maniement des commandes, il est transformé sur planeur et rapidement lâché. L'étendue de la plate-forme permet de pratiquer simultanément les séances d'avion et de planeur. Lorsqu'un pilote a atteint un niveau de compétence suffisant, il est autorisé à voler au Djebel-Kallel.

Pour tenir compte du déplacement des activités, et aussi pour élargir sa zone d'influence, la nouvelle association véli-vole prend le titre de Centre interclub (CIC) de Mascara-Thiersville, imitant en cela la France métropolitaine où les divers clubs de vol à voile d'une région se regroupent sur un seul aérodrome en mettant en commun leurs moyens respectifs. L'objectif est d'aspirer, dans la mesure du possible, des adhérents provenant d'autres associations, comme Oran ou Géryville. Ce changement de dénomination s'accompagne d'une amélioration considérable des moyens dont dispose le Centre. En effet, après quatre années de dure école en monoplace, arrive enfin, en 1947, un planeur biplace-école Caudron C 800 construit par les usines Caudron de Boufarik. Dans la même année, il reçoit un planeur monoplace moderne, SA 103 *Emouchet*, que le Service de l'aviation légère et sportive de Paris a affecté à la Délégation des sports aériens en Afrique du Nord. L'arrivée de ces nouveaux planeurs, après celle du Stampe l'année précédente, va complètement transformer l'enseignement et la pratique du vol à voile.

Edouard Adamski ayant été affecté en Tunisie, il est remplacé par Jean Rideau, assisté de Raphaël Thomas. Le personnel comporte également un menuisier-moniteur d'aéromodélisme et Jean Garbès, mécanicien-treuiliste. Jean Rideau est aussi un excellent ébéniste. Daniel Robert-Bancharelle est président du CIC et de l'Aéro-club de Mascara, et chef-pilote.

Un des premiers stages organisés à Thiersville se déroule du 2 au 22 juin 1947. Il comporte neuf élèves qui réussiront tous les épreuves du brevet B après avoir accompli 23 heures de vol en double-commande en avion et 25 heures de planeur pour 441 lancers ; le rendement de l'école-mixte commence à devenir intéressant.

Le 21 septembre a lieu à l'Aéro-club le baptême de la troisième promotion de l'année. Cette promotion est baptisée *Charles Leroy*, un as de la guerre 1939-45. Mme Malé, femme du maire et conseiller général de Mascara, est choisie comme marraine. A cette occasion, on apprend qu'au cours des trois mois passés le CIC a enregistré 121 heures de vol à voile pour 1 802 lancers et que deux vols de plus de 50 km ont été accomplis, comptant pour le brevet D. Plusieurs gains d'altitude de 1 000 m ont été réalisés ainsi que des vols de plus de 3 heures. Il a en outre été délivré 41 brevets B et 4 brevets C.

Le 18 novembre est célébré, sur le terrain de Thiersville, le 10 000^{ème} lancer depuis la création du Centre de Mascara, en 1943. Le C 800, piloté par Rideau, accomplit ce vol historique au cours du 18^{ème} stage (le 5^{ème} de l'année à Thiersville).

1943 Atterrissage d'un Avia 152a
au Djebel-Kallel (AI)



1943 En haut, Jean et Raymond
Garbès, X, Charles Durandeu, Jean
Jearingros, Guy Andreoletti, Paul
Gascon et Gaby Rhulman. En bas,
Marc Durandeu, Claude Fournil,
Gazzo, Pierre Boudou, Fauchez, X
et Fernand Gascon (AI)



1943 Debout, Charles Durandeu,
Henri Viguiet, Jean Jearingros et
Marc Durandeu. Assis, Guy
Andreoletti et Claude Fournil (AI)



En 1947, le Centre a réalisé 201 heures de vol en planeur pour 3 702 lancers. On comprend que les dirigeants se montrent satisfaits de ce bilan de la première année d'activité à Thiersville ; le vol à voile a pris dans leur région une dimension toute nouvelle, l'époque est loin des laborieux lancers au sandow au Djebel-Kallel. Cette heureuse évolution est due, bien sûr, à la modernisation des matériels volants qui consistent maintenant en un Caudron C 800, deux Avia 152a (n° 132 et 213), deux SA 103 *Emouchet* (n° 99 et 155) et un Avia 40p. On dispose aussi d'un treuil Ford à deux tambours, affecté par la métropole. Le recrutement des stagiaires s'est aussi considérablement amélioré, car une grande partie de ceux-ci sont issus du 2^{ème} Régiment des chasseurs d'Afrique qui comporte une forte proportion d'appelés provenant de métropole. La coopération de leurs chefs de corps est acquise à l'Aéro-club puisque le colonel Rougier, commandant la subdivision, et le lieutenant-colonel Moissenet volent sur le Stampe.

En 1947, l'Aéro-club de France homologue 27 brevets B délivrés dans l'ordre chronologique à : Elisabeth Campora, Geneuvre, Woisard, Yves Gracia, Metzger, Heymann, Jean Jeanningros, Mathiot, Hillairet, Léger, Bessi, Brigaudeau, Boulnois, Bonnardet, Pasquier, Tariel, Callisse, Dgelgeli, Detry, Boire, Gallan, Drigan, Penaud, Guay, Charles Zannettacci, Quessada et Guy Peyreigne. D'autres épreuves de brevets B et C sont passées, homologuées en 1948.

Les épreuves du brevet C sont en général réalisées à bord d'un *Emouchet*, à Froha, sur une pente bien orientée située à quelques kilomètres au nord du village de Thiersville. L'Aéro-club de France n'homologue que trois brevets C en 1947, ceux de Guy Peyreigne, Quessada et du RP Léon Harmel.

1948 : La fin

L'année 1948 débute par le 19^{ème} stage (le 6^{ème} à Thiersville), organisé à cheval sur les mois de mars et avril. Baptisé *Commandant Martel*, il groupe 31 élèves pendant un mois. Le baptême de cette promotion est l'occasion de faire le bilan de Centre de Mascara : 594 heures de vol à voile, 12 444 lancers et 235 brevets ont été obtenus depuis sa création. L'organisation apparaît maintenant bien au point ; le Centre obtient des résultats en progression constante et l'avenir paraît des plus prometteur. Las ! les événements en décideront autrement.

Le vingtième stage n'aura pas lieu car la base aéronavale de Thiersville est occupée, à partir du 15 mai, par la caravane de la "Prospection" organisée pour battre des records, par la Délégation des sports aériens en Afrique du Nord. La deuxième quinzaine de mai est consacrée à l'entraînement, en local, au vol en thermiques et au vol remorqué des onze pilotes sélectionnés sur toute l'Algérie et dont font partie Raphaël Thomas, Garbès et Daniel Robert-Bancharelle, assistés de Jean Rideau. Les trois premières semaines de juin voient ces pilotes partir sur la campagne pour tenter de réaliser la plus grande distance possible en ligne droite. Du 25 au 30 juin, un échelon réduit, auquel s'est joint le grand champion français Eric Nessler et dont Rideau et Thomas font partie, s'installe à Géryville d'où partent deux vols remarquables : l'un de 395 km par Eric Nessler et l'autre de 488 km par Léon Harmel, de Géryville.

Fin juin, tout est terminé, chacun regagne son lieu d'origine (la plupart étaient déjà partis dès le 20 juin) et le matériel est replié sur Mascara pour y être révisé en vue d'une nouvelle tentative, tentative qui n'aura jamais lieu.

A partir de ce moment on n'entend plus parler de rien, ni du côté de Mascara, ni du côté de la Délégation des sports aériens en AFN. Les jours de la Délégation sont comptés puisqu'elle sera dissoute un an plus tard, tous ses personnels licenciés et ses crédits supprimés. Le matériel entreposé à Mascara et à Thiersville sera dispersés vers le Maroc, vers Oran-Canastel, ou ailleurs. On ne sait si cette ventilation a été réalisée en application d'ordres émanant de l'autorité supérieure, ou si elle est simplement le fruit d'initiatives personnelles... et intéressées. Peut-être les deux à la fois.

Le dernier vol dont on a connaissance avec certitude est celui de l'épreuve du brevet C de Jean Jeanningros, effectué à Thiersville le 7 juillet 1948 à bord de l'*Emouchet* n° 155. Il y en a eu vraisemblablement d'autres après cette date, mais ils doivent être peu nombreux et n'ont pas laissé de traces.

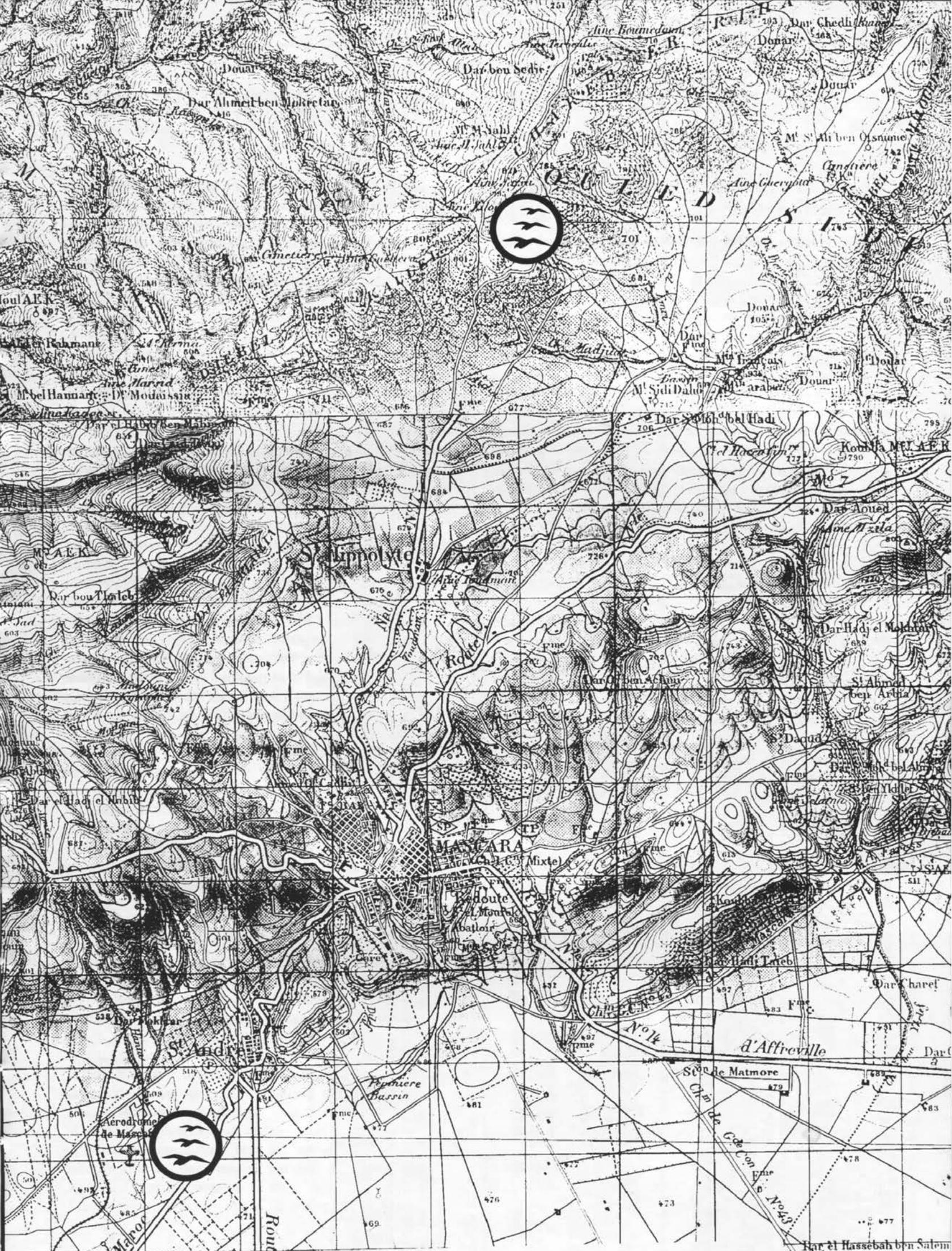
En 1948, l'Aéro-Club de France a homologué 42 brevets B et 2 brevets C dont les épreuves ont été passées fin 1947 et début 1948 : Lucien Darmain, René Thibaut, Charles Grégoire (C), René Dutitfe, Gabriel Pascal, de Bossoreille, René de Ribou, Georges Fraisse, Jean-Louis Giese, Maurice Henry, Raymond Flament, Robert Violet, Roger Joly, Roland Etienne, Paul Ribouleau, Clément Maroufin, Marion Drozdowski, Jean Piolle, Pierre Maufra, Jacques Carrez, Jean Planells, Jean Maurice, Guy Barbe, Bernard Paranthoine, René Pinthureau, Paul Durand, Claude Lavende, Roland Pichard, Marie-Jeanne Ferran, René Hardillier, Claude Deschamps, Raphaël Cortès, Joseph Darmon, Maurice Collin, Kadela Bobot, Claude Coquelle, Paul Barre, Paul Elivers, Pierre Bouyer, Pierre Allais, Paul Garcia, André Boutet et Léon Morel.

Comment peut-on expliquer l'arrêt brutal de l'activité du Centre de Mascara-Thiersville, alors qu'il était en progression constante et que ses performances le hissaient au niveau d'un véritable centre de vol à voile ? On peut émettre plusieurs hypothèses dont la plus vraisemblable est l'arrêt du soutien de la Délégation des sports aériens en AFN qui se manifestait, jusque-là, par l'octroi de subventions destinées à payer le personnel (il y avait quatre salariés à Mascara) et à participer aux frais de fonctionnement. Ceci en plus bien sûr de l'aide matérielle en planeurs. D'ailleurs, Jean Rideau est parti pour le Djebel-Diss qui, grâce à sa qualité de Centre d'Etat, bénéficiera d'un sursis (de quelques mois seulement).

Dans ces conditions, Daniel Robert-Bancharelle, qui consacrait depuis six ans le plus clair de son temps et de son énergie à assurer bénévolement les fonctions de président de l'Aéro-club, de président du Centre interclub et de chef-pilote, se décourage et abandonne le vol à voile puisque les autorités de tutelle lui coupent les vivres. Il peut revenir s'occuper de ses affaires personnelles et familiales qu'il a négligées depuis si longtemps. Et puis, il faut bien le dire, son inclination lui faisait préférer le Djebel-Kallel, car c'est là qu'il avait apporté la preuve qu'on peut pratiquer le vol à voile avec très peu de moyens mais beaucoup de foi et d'énergie.

L'ensemble du vol à voile en Algérie a subi, à cette époque, les effets désastreux du tarissement de l'aide de l'Etat, avant de rebondir par la suite, sauf pour les centres du Djebel-Diss et de Mascara qui ne s'en remettent pas.

Le Centre de Mascara, avec ses annexes du Djebel-Kallel et de Thiersville, a eu une belle activité d'environ 625 heures pour 13 000 lancers, en formant plusieurs dizaines de pilotes au cours de ses sept années d'existence, de 1942 à 1948.



Echelle 1/50 000



7 - MOSTAGANEM : LE DJEBEL-DISS

Avant la Guerre : Efforts en vue de la création d'un centre

Les débuts du vol à voile à Mostaganem : Comme on l'a vu précédemment, le lieutenant Joseph Thoret s'était illustré le 3 janvier 1923 en tenant l'air 7 heures 03, en Hanriot HD 14, hélice calée, près de Biskra. L'année suivante, il effectue un voyage d'étude en Afrique du Nord et remarque le département d'Oran et la région de Mostaganem. En avril 1924, à bord de son Hanriot, il effectue de beaux vols, moteur coupé, sur la pente du djebel Diss, parvenant à rester plus d'une heure en l'air. Cette montagne de près de 400 m d'altitude, orientée nord-est/sud-ouest, est bien exposée aux vents dominants d'ouest ; elle possède une belle pente qui se termine sur la mer par une plage de sable fin de 4 km de long sur 800 m dans sa plus grande largeur, à l'embouchure du Chéloff. Ce site exceptionnel, à 8 km au nord-est de Mostaganem, paraît idéal pour la pratique du vol de pente.

Au début des années 30, quand le mouvement vélivole démarre en France avec l'éclosion d'une multitude de sections locales, l'Algérie n'est pas en reste et l'Aéro-club de Mostaganem crée sa section de vol à voile en 1931. Riche de 32 membres et de beaucoup d'illusions, elle achète très cher trois planeurs de début. Comme pour beaucoup d'autres clubs, les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances, les machines se révèlent médiocres et fragiles et les bonnes volontés sont vite découragées. Cependant, une relance en novembre 1932 permet à Elie Benguigui, Carrier fils, Evrard, Augustin Laurent, Victor Leindecker, André Aynié, Charles Belot et René et Louis Lamande de faire quelques vols en planeur sur l'aérodrome de Noisy-Les-Bains. Ensuite, progressivement, l'activité vélivole s'assouplit à Mostaganem.

La prospection de Nessler en 1935 : Il faut attendre 1935 pour que l'on reparle de planeurs et du djebel Diss. La Fédération aéronautique nord-Africaine, siégeant à Alger, se met, à ce moment, en rapport avec l'Avia de Pierre Massenet pour organiser une mission de prospection en vol de l'Algérie. Fin novembre 1935, Eric Nessler, accompagné de Pierre Massenet, débarque à Alger avec un planeur Avia 40p et une remorque, pour examiner les principaux sites susceptibles d'abriter un centre de vol à voile. Il faut noter qu'à ce moment, il existait moins d'une dizaine d'exemplaires de ce nouveau planeur de performance. Nessler entre rapidement en action, comme l'indique son tableau de marche ci-contre ; après avoir prospecté la région d'Alger, il examine celles d'Oran, de Mostaganem et de Sidi-Bel-Abbès, puis retourne vers l'est pour inspecter la région de Bougie avant de revenir à Alger. Du 1^{er} au 28 décembre, il effectue ainsi 33 vols d'une durée totale de 11 heures 55 minutes.

Eric Nessler établit un rapport sur ses observations au djebel Diss et suggère les dispositions à prendre pour les départs au treuil par vent de secteur nord à nord-ouest et de secteur nord-ouest à ouest/sud-ouest. Il envisage d'établir le camp à 6 kilomètres de la ville, entre la montagne et la Route Nationale 11 (d'autres dispositions seront finalement retenues).

Ce rapport sera appuyé par divers documents météorologiques montrant la force, la direction et la fréquence des vents (*Etude et statistique de l'ONM de 1927 à 1937 des vents observés en différents points de la côte algérienne et Relevé des vents de la région de Mostaganem de 1932 à 1936*, par André Costa, chef-pilote de l'Aéro-club de Mostaganem).

En quittant Alger, Pierre Massenet et Eric Nessler laissent le planeur Avia 40p et sa remorque à la disposition de la Fédération aéronautique nord-africaine.

Le vol record d'André Costa en 1937 : Pour faire suite à cette prospection, la Fédération, sous l'impulsion du président Henri Bories et du secrétaire général René Prévost, projette de créer le " Centre régional de vol sans moteur du Djebel-Diss ". Le projet est étudié dans ses moindres détails. On recherche ensuite l'aide des autorités de tutelle : le ministère de l'Air (dont dépend alors toute activité aéronautique) et le gouvernement général de l'Algérie.

André Costa est envoyé en métropole pour se documenter sur la constitution d'une école de vol à voile et sur son fonctionnement technique. A cette époque, à part quelques aéro-clubs qui pratiquent le vol à voile avec des fortunes diverses et des moyens toujours limités, le seul centre organisé est celui de La Banne-d'Ordanche, qui fonctionne depuis 1932 avec les moyens de l'État et qui commence à former des moniteurs. André Costa y effectue son premier vol en planeur le 6 août 1936 et obtient son brevet C le 23 du même mois ; de ce fait, il est autorisé à exercer les fonctions de moniteur de vol à voile. A son retour à Alger, tous les éléments essentiels sont réunis pour démarrer la réalisation du Centre de VSM, sauf les finances qui se font attendre.

Pour déclencher l'intervention des pouvoirs publics, il faudrait un événement susceptible de frapper l'opinion. Alors, André Costa prend en main l'Avia 40p fédéral sur l'aérodrome de Mostaganem, à Noisy-Les-Bains, où il effectue deux vols remorqués par son ami Antoine Algudo en Caudron *Luciole*. Puis il participe au meeting aérien de Mascara du 8 novembre 1936 où il obtient un vif succès en gagnant le concours de précision d'atterrissage de la Ville de Mascara. Mais l'objectif est de réaliser un exploit au djebel Diss dont tout le monde parlerait.

Il attend à Mostaganem pendant deux mois le vent d'ouest sans pluie, ce qui est assez rare en cette saison. Une première tentative est effectuée le 29 janvier 1937 et se termine après 4 h 05 de vol. Le deuxième essai a lieu le 9 février. Le vol commence par un décollage de Noisy-Les-Bains, toujours remorqué par Antoine Algudo. Largué à 10 h 15 sur le djebel Diss à 400 m d'altitude, il atteint bientôt le plafond de 1 050 m où il tient jusqu'à 14 h environ, par un vent d'ouest violent et un ciel bleu très clair parsemé parfois de gros nuages orangeux. Puis, le vent mollissant doucement, le planeur revient raser le sommet de la montagne et perd progressivement de la hauteur jusqu'à 17 h 30. Le vent tourne ensuite au nord, obligeant le pilote à explorer le petit versant nord (djebel Aïzeub). Peu de temps avant le coucher du soleil, le vent d'ouest, plus faible, reprend. André Costa se pose enfin à

7 - MOSTAGANEM : LE DJEBEL-DISS

Avant la Guerre : Efforts en vue de la création d'un centre

Les débuts du vol à voile à Mostaganem :

Comme on l'a vu précédemment, le lieutenant Joseph Thoret s'était illustré le 3 janvier 1923 en tenant l'air 7 heures 03, en Hanriot HD 14, hélice calée, près de Biskra. L'année suivante, il effectue un voyage d'étude en Afrique du Nord et remarque le département d'Oran et la région de Mostaganem. En avril 1924, à bord de son Hanriot, il effectue de beaux vols, moteur coupé, sur la pente du djebel Diss, parvenant à rester plus d'une heure en l'air. Cette montagne de près de 400 m d'altitude, orientée nord-est/sud-ouest, est bien exposée aux vents dominants d'ouest ; elle possède une belle pente qui se termine sur la mer par une plage de sable fin de 4 km de long sur 800 m dans sa plus grande largeur, à l'embouchure du Chélif. Ce site exceptionnel, à 8 km au nord-est de Mostaganem, paraît idéal pour la pratique du vol de pente.

Au début des années 30, quand le mouvement vélivole démarre en France avec l'éclosion d'une multitude de sections locales, l'Algérie n'est pas en reste et l'Aéro-club de Mostaganem crée sa section de vol à voile en 1931. Riche de 32 membres et de beaucoup d'illusions, elle achète très cher trois planeurs de début. Comme pour beaucoup d'autres clubs, les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances, les machines se révèlent médiocres et fragiles et les bonnes volontés sont vite découragées. Cependant, une relance en novembre 1932 permet à Elie Benguigui, Carrier fils, Evrard, Augustin Laurent, Victor Leindecker, André Aynié, Charles Belot et René et Louis Lamande de faire quelques vols en planeur sur l'aérodrome de Noisy-Les-Bains. Ensuite, progressivement, l'activité vélivole s'assouplit à Mostaganem.

La prospection de Nessler en 1935 : Il faut attendre 1935 pour que l'on reparle de planeurs et du djebel Diss. La Fédération aéronautique nord-Africaine, siégeant à Alger, se met, à ce moment, en rapport avec l'Avia de Pierre Massenet pour organiser une mission de prospection en vol de l'Algérie. Fin novembre 1935, Eric Nessler, accompagné de Pierre Massenet, débarque à Alger avec un planeur Avia 40p et une remorque, pour examiner les principaux sites susceptibles d'abriter un centre de vol à voile. Il faut noter qu'à ce moment, il existait moins d'une dizaine d'exemplaires de ce nouveau planeur de performance. Nessler entre rapidement en action, comme l'indique son tableau de marche ci-contre ; après avoir prospecté la région d'Alger, il examine celles d'Oran, de Mostaganem et de Sidi-Bel-Abbès, puis retourne vers l'est pour inspecter la région de Bougie avant de revenir à Alger. Du 1^{er} au 28 décembre, il effectue ainsi 33 vols d'une durée totale de 11 heures 55 minutes.

Eric Nessler établit un rapport sur ses observations au djebel Diss et suggère les dispositions à prendre pour les départs au treuil par vent de secteur nord à nord-ouest et de secteur nord-ouest à ouest/sud-ouest. Il envisage d'établir le camp à 6 kilomètres de la ville, entre la montagne et la Route Nationale 11 (d'autres dispositions seront finalement retenues).

Ce rapport sera appuyé par divers documents météorologiques montrant la force, la direction et la fréquence des vents (*Etude et statistique de l'ONM de 1927 à 1937 des vents observés en différents points de la côte algérienne et Relevé des vents de la région de Mostaganem de 1932 à 1936*, par André Costa, chef-pilote de l'Aéro-club de Mostaganem).

En quittant Alger, Pierre Massenet et Eric Nessler laissent le planeur Avia 40p et sa remorque à la disposition de la Fédération aéronautique nord-africaine.

Le vol record d'André Costa en 1937 : Pour faire suite à cette prospection, la Fédération, sous l'impulsion du président Henri Bories et du secrétaire général René Prévost, projette de créer le " Centre régional de vol sans moteur du Djebel-Diss ". Le projet est étudié dans ses moindres détails. On recherche ensuite l'aide des autorités de tutelle : le ministère de l'Air (dont dépend alors toute activité aéronautique) et le gouvernement général de l'Algérie.

André Costa est envoyé en métropole pour se documenter sur la constitution d'une école de vol à voile et sur son fonctionnement technique. A cette époque, à part quelques aéro-clubs qui pratiquent le vol à voile avec des fortunes diverses et des moyens toujours limités, le seul centre organisé est celui de La Banne-d'Ordanche, qui fonctionne depuis 1932 avec les moyens de l'État et qui commence à former des moniteurs. André Costa y effectue son premier vol en planeur le 6 août 1936 et obtient son brevet C le 23 du même mois ; de ce fait, il est autorisé à exercer les fonctions de moniteur de vol à voile. A son retour à Alger, tous les éléments essentiels sont réunis pour démarrer la réalisation du Centre de VSM, sauf les finances qui se font attendre.

Pour déclencher l'intervention des pouvoirs publics, il faudrait un événement susceptible de frapper l'opinion. Alors, André Costa prend en main l'Avia 40p fédéral sur l'aérodrome de Mostaganem, à Noisy-Les-Bains, où il effectue deux vols remorqués par son ami Antoine Algudo en Caudron *Luciole*. Puis il participe au meeting aérien de Mascara du 8 novembre 1936 où il obtient un vif succès en gagnant le concours de précision d'atterrissage de la Ville de Mascara. Mais l'objectif est de réaliser un exploit au djebel Diss dont tout le monde parlerait.

Il attend à Mostaganem pendant deux mois le vent d'ouest sans pluie, ce qui est assez rare en cette saison. Une première tentative est effectuée le 29 janvier 1937 et se termine après 4 h 05 de vol. Le deuxième essai a lieu le 9 février. Le vol commence par un décollage de Noisy-Les-Bains, toujours remorqué par Antoine Algudo. Largué à 10 h 15 sur le djebel Diss à 400 m d'altitude, il atteint bientôt le plafond de 1 050 m où il tient jusqu'à 14 h environ, par un vent d'ouest violent et un ciel bleu très clair parsemé parfois de gros nuages orangeux. Puis, le vent mollissant doucement, le planeur revient raser le sommet de la montagne et perd progressivement de la hauteur jusqu'à 17 h 30. Le vent tourne ensuite au nord, obligeant le pilote à explorer le petit versant nord (djebel Aizeub). Peu de temps avant le coucher du soleil, le vent d'ouest, plus faible, reprend. André Costa se pose enfin à

Vols de prospection d'Eric Nessler en décembre 1935

<i>Date</i>	<i>Lieu</i>	<i>Durée</i>			
01	Alger	25	"	"	20
"	"	12	"	"	15
"	"	45	14	Remorqué Mostaganem - Sidi-Bel-Abbès	75
"	"	24	"	Sidi-Bel-Abbès	20
04	"	38	15	"	15
08	Oran	12	"	"	25
"	"	28	16	Remorqué Sidi-Bel-Abbès - Oran	40
"	"	38	22	Bougie	20
10	Remorqué Oran - Mostaganem	50	"	"	15
"	Mostaganem	15	"	"	15
11	"	20	"	"	27
"	Djebel-Diss	70	"	"	15
"	Noisy-les-Bains	20	23	"	70
"	"	15	24	"	56
12	"	20	27	Alger	20
"	"	20	28	"	25

Le 9 février 1937 Au sommet du djebel Diss, Nabos, Paul Muller, Antoine Algudo, Marcel Tellot et Sanchez, autour de l'Avia 40p en cours de remontage, le jour du record (à gauche, la remorque du planeur) (AL)



Février 1937 André Costa et l'Avia 40p du record, sur la place de Mostaganem (AP)



18 h 18 sur le terrain de Tigditt, dans les faubourgs de Mostaganem, à 7 km du djebel Diss. Le vol a duré 8 h 03 mais une erreur de chronométrage le réduira à 7 h 57. Il a été contrôlé par le commissaire de police Chazeau, le délégué de l'Aéro-club de France Collin, ingénieur des Ponts et chaussées, et William Billon du Plan, président de la Fédération.

Ce vol aura un très grand retentissement dans les milieux aéronautiques algériens. Relié à l'exploit de Thoret en 1924, et aux vols de Nessler en 1935, il sera déterminant pour la création du Centre du Djebel-Diss.

On annonce déjà l'ouverture du Centre régional pour le mois d'avril 1937 ! Son organisation serait assurée par la Fédération aéronautique algérienne qui a pris la suite de la Fédération aéronautique nord-africaine, avec André Costa comme chef-pilote. Ce dernier ne veut pas laisser refroidir l'enthousiasme et se débat comme un beau diable pour relancer une activité vol à voile sans moyens matériels conséquents.

A bord de l'Avia 40p fédéral, il tente d'exploiter la pente du djebel Diss en se faisant lancer au sandow du sommet de la montagne pour se poser sur la plage, suivant une procédure particulièrement lente et pénible. En effet, pour chaque vol, le planeur doit être démonté, installé dans sa remorque et hissé au sommet du djebel Diss.

Heureusement, André Costa est entouré de la sympathie agissante de quelques enthousiastes. Paul Muller, agriculteur, aménage un sentier vers le sommet du djebel Diss ; Antoine Algudo, entrepreneur de travaux publics, édifie une baraque Adrian sur la plate-forme de départ, au sommet du djebel. Trois vols depuis le sommet sont ainsi effectués en 1937. Puis, Antoine Algudo prépare sur la plage une piste sommaire pour recevoir le planeur et pour pouvoir partir en remorqué et, éventuellement, pour permettre les lancers au treuil.

La création d'un Centre d'État est décidée : Pendant ce temps, pour obtenir les moyens matériels de démarrer le centre, les interventions se multiplient, tant auprès du gouverneur général Lebeau, que du ministère de l'Air, où Pierre Massenet, qui a suivi la nouvelle orientation politique, se retrouve responsable du Service vol à voile.

Finalement, le 10 décembre 1937, le ministère de l'Air décide la création d'un centre national dénommé Centre d'État de vol à voile de Mostaganem-Djebel-Diss. Le représentant civil à Alger du ministère de l'Air, l'Établissement régional de la navigation aérienne d'Alger, sous les ordres de Gaston Pourcher, étudie alors en détail le projet avec la collaboration de la Fédération aéronautique algérienne. Un crédit de 200 000 F est affecté à la réalisation de cette entreprise.

En ce qui concerne les installations au sol, le projet comporte l'acquisition d'un terrain de 6 hectares situé au pied du djebel Diss, entre la Route Nationale 11 d'Alger à Mostaganem et la mer, près de l'embouchure du Chélif. Sur ce terrain seront édifiés deux hangars, l'un de 20 x 15 m pour abriter les planeurs, avec un appentis de 15 x 5 m servant de bureau-atelier, et un autre, de 30 x 7 m, affecté aux salles de cours, au réfectoire et au dortoir. La construction d'une citerne pour l'alimentation en eau et la réalisation de l'alimentation électrique sont également prévues. Ces travaux sont confiés aux Ponts et chaussées d'Oran.

Il est prévu d'acquérir les matériels nécessaires à la mise en oeuvre des planeurs et à leur réparation. Pour permettre le démarrage du Centre, le Service de l'aéronautique civile

achètera les planeurs des aéro-clubs s'ils sont encore exploitables, ce qui n'est pas du tout évident. Dans le cas contraire, des commandes de planeurs neufs et modernes seront passées à l'industrie. L'Avia 40p fédéral, utilisé par André Costa, sera le premier planeur du nouveau Centre.

L'organisation du Centre fait l'objet d'un rapport très complet de Pierre Laffargue au directeur de l'Aéronautique civile, qui tient compte de son expérience de 1930 avec l'Aéro-club d'Algérie et de 1936, lors de son stage à La Banne-d'Ordanche. Le recrutement des élèves s'effectuera au travers des aéro-clubs algériens qui désigneront les candidats. Ceux qui seront titulaires du brevet B auront une bourse pour décrocher le brevet C. Le chef-pilote sera, bien entendu, André Costa.

Tout ce magnifique édifice est au point en mai 1938. Il ne reste plus qu'à passer à l'action et l'ouverture du Centre est envisagée pour fin juillet, début août au plus tard.

La réalisation du Centre se fait attendre : Pendant ce temps, le futur chef-pilote du Centre d'État continue de se débattre au milieu de grandes difficultés. Après l'avènement en métropole du Front populaire, et la création de la Fédération populaire des sports aéronautiques (plus connue sous la dénomination "Aviation populaire"), l'Algérie à son tour, mais avec retard, est touchée par cette évolution. Il est créé l'Aéro-club populaire de Mostaganem, sous la présidence de Paul Muller, avec Durand, le docteur Madani Benkritli et Ivan Besombes. André Costa obtient de l'autorité militaire l'autorisation d'utiliser le terrain de Tigditt pour son école de vol à voile au sein de l'Aéro-club populaire. Situé aux portes de la ville, ce terrain n'est pas idéal, étant soit occupé par les militaires en manoeuvre, soit par la foule des curieux venus voir les planeurs et leur remorqueur.

Le Club encourage également l'aéromodélisme. Le 26 décembre 1937, par un temps splendide, un grand concours rassemble une foule considérable à Tigditt en présence du sous-préfet Charavin. Pendant que l'harmonie des Chemins de fer exécute ses morceaux favoris, les équipes de toutes les villes du nord de l'Oranie présentent leurs modèles et André Costa effectue une exhibition en avion et en planeur.

La réalisation de modèles réduits d'avions se double, en 1939, de la construction de planeurs authentiques du genre Zögling ou Avia 11a. Sous la direction d'André Costa, de nombreux jeunes participent à ces travaux, dont Marcel Tello qui deviendra, pendant les quinze années suivantes, la cheville ouvrière du club en assurant l'entretien mécanique du matériel volant.

À Tigditt ont lieu des *points fixes*, le planeur restant au sol, face au vent, l'élève-pilote s'efforçant de contrôler l'appareil à l'aide de ses gouvernes. Quelques brefs vols ont lieu au sandow, ainsi que des essais de remorquage par une automobile. Les vols de ces planeurs atteignent rarement 30 secondes. André Costa, sur son Avia 40p remorqué par automobile, obtient les meilleurs résultats : le 25 mars 1939, il tient l'air une heure et se repose à Tigditt. D'autres pilotes parviennent eux aussi à tenir l'air quelques instants : Jean Paravisini, Etienne Faure, Louis Lamande, René Parisien, René Darcagne, René Maussang, Roger Prietto, Antoine Algudo, Toulouse, Jean Serviès et Llorens.

Biens sûr, l'ouverture du Centre, prévue d'abord pour avril 1937, puis pour août 1938, ne se réalise pas et la guerre arrive sans que soient exécutés les travaux prévus.

Le 26 décembre 1937 L'Avia 40p à Tugditt, au cours de la manifestation d'Aviation Populaire ...



... le concours de modèles réduits, au cours de la manifestation ...



... et Paul Muller avec un jeune concurrent (AL)



De l'Armistice au Débarquement, début de l'activité (1^{er} août 1941 - 8 novembre 1942)

Le Centre de vol à voile est enfin terminé :

L'entrée en guerre en 1939 et l'armistice qui s'en suit en 1940, arrêtent les velléités de réalisation du centre, d'autant plus qu'il n'est plus question de voler en avion ou en planeur.

Un nombre important de pilotes militaires ont traversé la Méditerranée en juin 1940 avec leurs avions pour se réfugier en Algérie dans l'espoir de sauver leurs armes et, éventuellement, de poursuivre la lutte contre l'ennemi. L'Algérie se retrouve alors avec un réservoir important de pilotes qui ne peuvent plus voler.

L'activité véliplane relève désormais du Service des sports aériens, subdivision du Commissariat général à l'Éducation nationale et aux Sports, lui-même dépendant du Secrétariat d'État à l'Éducation nationale et à la Jeunesse. L'Algérie relève de la Délégation des sports aériens en Afrique française et du Comité des sports aériens en Algérie qui remplace la Fédération aéronautique algérienne depuis le 5 juillet 1941.

La nouvelle autorité, en la personne du colonel Régis de Brion, comprend rapidement le parti qui peut être tiré de la mise en service rapide du centre de vol à voile dont la première tranche d'équipement a été lancée. Les nombreux pilotes militaires inactifs pourront reprendre contact avec le pilotage en pratiquant le vol à voile au Djebel-Diss. Pour dissimuler le caractère militaire de l'entreprise, ils sont mélangés avec des pilotes civils. Certains d'entre eux pourraient même devenir moniteurs et animer des sections locales dans les principales agglomérations algériennes.

Les travaux d'infrastructures sont repris là où l'armistice les avaient laissés et ils sont accélérés : édification du hangar à planeurs de 15 m x 20 m, provisoirement sans porte, qui était fabriqué depuis 1938 et qui n'attendait plus que son montage ; il est doté d'un appentis de 5 m de large sur toute la profondeur, à usage d'atelier de réparation. Installation de trois vastes tentes militaires Sarrade et Galtier de 9 m x 4,50 m, à ossature métallique, l'une étant réservée au personnel d'encadrement, au bureau et à la cuisine, les deux autres étant utilisées comme dortoirs. Construction d'un chemin d'accès de 660 m, reliant le camp à la RN 11. Édification d'une éolienne pour fournir l'énergie électrique. Mise en service d'un puits avec pompe à main pour alimenter une citerne mobile acheminée jusqu'au camp par un âne (l'eau est particulièrement magnésienne). Édification, par l'armée, d'une sorte de téléphérique composé de deux tours métalliques de 4 m de haut environ, séparées l'une de l'autre d'environ 85 m et reliées entre elles par un câble métallique. Cette installation est destinée à entraîner les parachutistes au *roulé-boulé*.

Les planeurs, dans un premier temps, sont fournis par la métropole. L'Avia 40p fédéral est déjà en place, un deuxième 40p (n° 26) et deux Castel 30s (n° 03 et 04) sont réceptionnés au milieu de 1941. Avec l'appoint d'un planeur récupéré du type Zögling ou Avia 11a, le parc est suffisant pour ouvrir le Centre avec des pilotes confirmés. Pour l'avenir, il est passé commande aux Établissements Caudron, nouvellement installés à Boufarik, d'une série de monoplaces de début Avia 152a, puis ensuite de biplaces-école Caudron C 800 et enfin de monoplaces de performance Avia 40p.

Le matériels de servitude comporte un treuil Chrysler, une voiture de piste Citroën B2, une camionnette Ford T pick-up, une Simca 8, une ambulance et deux motos Gnôme et Rhône fonctionnant à l'alcool, une superbe limousine Hispano-Suiza à gazogène, une remorque à planeur, des B.O., du câble etc. Sans oublier l'âne, affectueusement baptisé *Daladier* bien qu'il eut bon caractère. Ce quadrupède travaillera toute la journée à des tâches très variées. Outre la traction de la citerne à eau, il sera utilisé pour tirer en piste les planeurs, et aussi pour ramener les câbles quand la B2 est en panne. Quand il deviendra vieux, il sera déchargé des travaux les plus pénibles mais restera toujours affecté à la citerne à eau.

Enfin, le 1^{er} août 1941, le Centre de vol à voile du Djebel-Diss est prêt à fonctionner !

Le premier stage (1^{er} septembre - 10 novembre 1941) : Le chef du Centre est Jacques Duchêne Marullaz, un homme à la forte personnalité, possédant le sens de l'organisation et du commandement. Officier-pilote de réserve, il avait créé, en 1934, une école de pilotage au sein de sa station-service Potez à Hussein-Dey, près d'Alger. Il avait également fondé l'Aéro-club Jean Mermoz.

Il est assisté d'un officier en congé de l'Armée de l'Air, Jules Latapie. Il y a un mécanicien, Lucien Frison, capable de tout faire et qui survivra à toutes les péripéties qui agiteront le Centre, aidé, à titre bénévole, par Marcel Tello. Enfin, un secrétaire administratif et un moniteur d'éducation physique (on disait à l'époque d'*hébertisme*), complètent l'effectif. L'instruction en vol est dispensée par Eugène Peiffer qui avait débuté le vol à voile en 1935 à La Banne-d'Orlande.

Mais où est donc passé André Costa qui avait tellement œuvré pour que ce Centre voit le jour ? Il est en métropole, à La Montagne-Noire qui a rouvert ses portes le 16 avril 1941 avec, pour principale mission, de former des moniteurs qualifiés aux nouvelles normes. André Costa participe au premier stage du 2 juillet au 31 août 1941. Il s'y retrouve avec des pilotes dont on entendra souvent parler par la suite : le docteur Barret de Nazaris, Charles Fauvel, Jean Gourbeyre, Guy de Lassageas, Paul Lepanse, Lucien Saucède et Antoine Sposito. Cette promotion est baptisée *Louis Mouillard* (devise : *Oser*). Le recrutement de ces stagiaires obéit aux mêmes principes que ceux du Djebel-Diss : il s'agit de pilotes militaires brevetés, en congé de l'Armée de l'Air, ou de pilotes civils de vol à voile confirmés. Le but est de les qualifier rapidement comme instructeur de pilotes de planeurs, afin qu'ils animent des sections locales des sports aériens et qu'à leur tour, ils forment de nouveaux pilotes, voire de nouveaux moniteurs.

André Costa et Antoine Sposito n'arrivent que le 1^{er} octobre au Djebel-Diss où Eugène Peiffer entraîne dix stagiaires depuis le 1^{er} septembre. Ce sont d'abord trois pilotes civils : Louis Bottela, chef-pilote de l'Aéro-club de Blida avant la guerre, Jacques Robert, le plus jeune du stage, qui aura une bien triste fin deux ans après, et Jean-Baptiste Cometti, futur chef de Centre au Djebel-Oum-Settas. Ensuite, sept pilotes militaires dont certains viennent d'être provisoirement démobilisés : Henri Ferraris, qui continuera une longue et brillante carrière de pilote, Ferdinand Janis, d'Oran, pilote de chasse aux trois victoires en mai-juin 1940, qui se fera plus tard remarquer sur *Spitfire*, Jean de La Jonquière, futur chef de la Section des sports aériens de Bougie, et plus tard, en 1959, président de l'Aéro-club d'Algérie, Jean Laurent, lieutenant de vaisseau,

Été 1941 Un Avia 40p survole le Centre et la plage (33)



Octobre 1941 Le Salut aux Couleurs qui se déroule tous les matins (PL)



Novembre 1941 Enroulage du câble autour du tambour du treuil à gazogène (BU)



destiné à diriger la Section de Philippeville, Georges Ligreau, qui sera un des principaux animateurs du Club aéronautique de Sidi-Bel-Abbès, Malgras, ingénieur de l'École centrale et Jules Latapie, adjoint du chef de Centre, mais aussi stagiaire.

Dire qu'à l'arrivée de Costa et de Sposito ces dix stagiaires s'entraînaient depuis le 1^{er} septembre n'est pas tout à fait exact. En effet, le vent d'ouest refusait obstinément de souffler pour rendre la pente porteuse. Cette situation a persisté jusqu'à la fin du stage (10 novembre 1941) qui a donc été un échec presque complet en ce qui concerne l'entraînement en vol. En 70 jours de stage, il n'y eut que 5 jours volables, permettant aux stagiaires d'accomplir 75 vols au total : Jean-Baptiste Cometti a totalisé 8 mn 35 en 7 vols ; plus chanceux, Jean de La Jonquière a pu effectuer 36 mn en 11 vols ! Ce n'est pas avec une expérience aussi réduite qu'il était possible de qualifier des moniteurs. C'est pourquoi, tous ces premiers stagiaires devront revenir au cours de l'année suivante pour parfaire leur entraînement. Seul, Jean-Baptiste Cometti ne reviendra pas car le Centre de Constantine où il réside, dispose, avec Lucien Saucède, d'un instructeur capable de compléter la formation de son ami sur le planeur biplace PLSI.

Pendant cette période de 70 jours, le temps restait au beau, permettant aux stagiaires, comme au personnel, de longues randonnées dans la montagne, des excursions de "prospection" avec la camionnette, sans parler bien sûr des plaisirs de la plage avec, en particulier, la pêche aux clovisses.

De cette période date le surnom *Tomb'Zef* (en abrégé *Zef*) donné à Jean-Baptiste Cometti, bien connu de tous ceux qui ont fréquenté les pentes d'Oum-Settas ; chaque fois que Cometti se mettait en piste au Djebel-Diss, le vent qui jusque là paraissait favorable, tombait immédiatement.

Les stages suivants ont plus de chance : Dès que de nouveaux stagiaires viennent remplacer ceux qui ont essuyé les plâtres, le vent d'ouest s'établit et des vols intéressants deviennent possibles. André Costa tient l'air plus d'une heure le 16 novembre et, le 24 novembre, il obtient un gain d'altitude de 1 400 m au cours d'un vol de 2 h 25. Ce vol constituera d'ailleurs son épreuve d'altitude du brevet D.

Quant à la troisième épreuve pour l'obtention du brevet D complet, celle de distance de 50 km en ligne droite, il n'était pas possible de la tenter par suite de l'interdiction formulée par la Commission d'armistice italienne. On n'en voit pas très bien la raison. D'ailleurs, la position du centre en bordure de mer est peu propice au développement des courants convectifs nécessaires aux vols de distance. Cependant, le 21 avril 1942, en fin d'après-midi, profitant de conditions météorologiques exceptionnelles, Jacques Duchêne Marullaz et Jules Latapie enfreignent l'interdiction et réalisent cette épreuve, de concert, sur les deux 40p. Ils atterrissent près d'une ferme appartenant à une connaissance de Duchêne Marullaz. Ce même jour, Henri Gantès réalise deux épreuves du brevet D : durée (6 h 37) et altitude (1 450 m).

Le nouveau stage se déroule sans encombre, toujours avec des pilotes confirmés, sur les deux Castel 30s et les deux Avia 40p. Parmi les stagiaires qui obtiennent leurs brevets B et C avant la fin de l'année se trouvent : Gabriel Barbe, Léon Gouel, Jacques Barrois, Pierre Guignot, François Brillet, René Himmelsbach, Joseph Fournier et Albert Perez.

A la fin de l'année 1941, il a été effectué 215 lancers depuis l'ouverture du Centre.

1942 : Le début de l'année est marqué par l'arrivée du premier planeur Avia 152a construit par Caudron à Boufarik. Il porte le numéro de série 101 (c'est le premier de la chaîne) et il est réceptionné en vol par André Costa le 14 février. A son arrivée, les responsables lui attribuent le n° 5. En effet, pour mieux identifier les planeurs qui évoluent, il est peint sur le fuselage ou sur la dérive, un gros numéro simple. C'est ainsi qu'est baptisé 1, l'Avia 40p fédéral (n° de série inconnu), 2, l'Avia 40p n° 26, 3, le Castel 30s n° 03, 4, le Castel 30s n° 04 et 5, l'Avia 152a n° 101. Les autres Avia 152a n° 102 et 103, livrés au cours de l'année, seront baptisés 6 et 7. A cette époque, cette méthode était utilisée dans beaucoup de centres, ce qui a eu pour effet de provoquer des confusions inextricables. Elle sera progressivement abandonnée lorsque les permutations de planeurs entre les centres deviendront plus fréquentes et elle disparaîtra complètement en 1955 quand l'immatriculation des planeurs sera obligatoire.

L'introduction de ce planeur rustique au début du cycle d'instruction permet de rationaliser l'école monoplace et de limiter les immobilisations pour casse. Elle permet aussi d'accepter des élèves moins expérimentés et certains stages de pilotes confirmés comprennent parfois des débutants provenant de la région de Mostaganem.

Un stage de formation de moniteurs et de moniteurs-adjoints a lieu du 8 mars au 8 mai 1942. A l'intérieur de ce stage est aussi programmé un mini-stage de 20 jours (du 1^{er} au 20 avril) pour les pilotes du premier stage de 1941 défavorisés par les mauvaises conditions aérologiques. On y remarque : Georges Bachetta, Hubert Badaroux (Mascara), Louis Bottela (Blida), Bricout (Constantine, homonyme de Georges Bricout), François de Geoffre de Chabrignac (futur as du Normandie-Niemen avec 7 victoires), Jean de La Jonquière (Bougie), Jean de Lameth, Henri Gantès (Alger), Robert Giraud (Bône), Albert Guvan (Philippeville), Jean Laffargue (Alger), Jean Margailan (intendant du Centre), Sauveur Mariette et Roger Sauvage. Ce dernier, qui aura une éblouissante carrière comme pilote de chasse au Normandie-Niemen avec 17 victoires, décrit fort bien dans son livre *La soif de l'air* l'état d'esprit des stagiaires ainsi que l'ambiance spéciale de cette curieuse époque. En septembre 1940, après la signature de l'Armistice, il végète sur la base aérienne de Casablanca, il raconte : *Un jour, la surprise - je n'ose pas encore penser le miracle - se produit : on demande des volontaires pour effectuer, à Mostaganem, un stage de vol à voile d'une durée de deux mois. A Casablanca, où beaucoup de mes semblables sont réunis, c'est la ruée des candidats - pour une dizaine de places. Je me porte volontaire, sans trop savoir si je peux réussir. La chance me sert : on tient compte des états de service et mes deux victoires, mes missions de guerre, me servent à quelque chose. Je suis désigné et je tremble d'impatience de me retrouver dans le bain. Enfin, je vais pouvoir toucher un manche, sentir le vent souffler dans les hauteurs - ah ! mon premier "piqué" à Beynes-Thiverval, comme les souvenirs précis m'en reviennent ! - sentir un appareil répondre à ma volonté... Pour moi, c'est revivre et je me souviens de ma hâte à quitter Casablanca.*

Le centre de Mostaganem est dirigé, quand j'y arrive, par M. Duchêne Marullaz. Deux moniteurs : Sposito et... Costa. Vous vous souvenez sans doute du précieux manuel que j'apprenais par coeur pendant mes jeunes années, le célèbre

1942 Arrivée d'un planeur transporté, depuis Boufarik, par un camion de l'Entreprise Algudo (BU)



Octobre 1942 Au 103, Bd Sadi-Carnot, remise du diplôme de chef de section locale de sports aériens à Henri Gantès par le gouverneur général Chatel. Au fond, Albert Guvan, Jean Laffargue et René Calleja. A droite le colonel de Brion (GH)



Novembre 1942 Les stagiaires, et un tirailleur, devant un Avia 151a posé à côté de la piste (BU)



"Monville et Costa" ? Eh bien, Costa est là - et c'est encore une fois toute ma jeunesse qui revient vers moi avec ce nom, toute ma jeunesse de "fana" de l'aviation. Et cela me remet du "cœur au ventre".

Parallèlement à notre instruction de pilotage, nous suivons les cours traditionnels - toujours repris, toujours indispensables - d'aérodynamique, de météo etc. Et, comme il n'y a pas de bon pilote sans une parfaite forme physique, nous passons des heures, chaque jour, à pratiquer le plus de sports possibles : footing, natation, course à pied, saut. C'est une vie de plein air. Nous perdons des kilos, gagnons des muscles, oublions un peu - beaucoup - les mois gris et tristes de Casa. A nos appétits aiguisés par l'exercice correspond la science culinaire du sympathique Dienet, dit "Puits d'Amour", cuisinier du camp. Ingénieur, toujours sur la brèche, il contribue à l'ambiance qui nous entoure et nous rend confiance. Nous reprenons du poil de la bête et ne rêvons plus que de voler.

Je vole enfin. Des bancs de nuages couvrent déjà partiellement la montagne. Que ce serait bête de revenir se poser après 3 heures 30 de vol, l'épreuve étant de 5 heures. Ca y est, le djebel est complètement bouché. Maintenant, au-dessous de moi, c'est un grand tapis blanc, uniforme, qui couvre la montagne et la plage et s'étend au loin sur la mer. 4 heures 30. Plus qu'une demi-heure. Je tiens au "pifomètre", je garde vaguement mon cap au compas, fais mon virage réglementaire, toutes les cinq minutes. Je dois être dans le vrai puisque mon vario est toujours à zéro. Plus que dix minutes. Le temps se gâte vraiment. Le système nuageux m'entoure et il pleut. De plus, je suis terriblement tabassé. Mon ami Gérard, qui lui n'a pas de compas ni d'instrument de PSV sur son planeur, me suit fidèlement. Enfin, les cinq heures fatidiques. Maintenant, je veux descendre. C'est ce moment que choisit l'Éternel pour m'envoyer des ascendances du tonnerre. Mon vario passe subitement à plus de 15 m/s. J'ai l'impression que tout va se casser dans la boutique. Je ne vois plus rien à l'extérieur. Tout est blanc. Il pleut. Il pleut à torrent. Altimètre 2 000 m. Le vario passe de plus 10 à moins 10 m/s, le badin de 50 à 110 km/h, et le trouillomètre est à zéro. Je suis dans de beaux draps. Enfin, je me raisonne : tout doucement au compas, je prends le cap plein nord. Je sais que cela m'emmènera sur la mer où les turbulences seront moins fortes et les ascendances nulles. Cinq heures vingt minutes. Je suis resté complètement perdu dans ce crachin, en plein cirage, variant légèrement le cap pour ne pas partir trop loin en mer. A 400 m enfin, j'aperçois l'eau au-dessous de moi. Immédiatement, cap plein sud. La terre ne doit pas être bien loin. Effectivement, j'aperçois la plage, encore assez loin, mais avec un peu de chance... Je me pose à 50 m du hangar, sous une pluie battante, telle qu'il y en a en Afrique du Nord quand le ciel se fâche. Pas de nouvelles de Gérard. L'équipe de recherche le récupérera le lendemain, perdu dans la montagne, à côté de son planeur complètement détruit, lui miraculeusement indemne mais ahuri. Le pauvre vieux s'était perdu dans les nuages et, sans instruments, s'était posé sur le versant de la montagne où des courants descendants très forts se faisaient sentir. violemment, il avait percuté une col-line, en plein brouillard.

Mes deux mois de stage sont terminés. Deux mois de vacances et de vrai travail, dans une époque difficile. Il va falloir reprendre le rôle ingrat de l'aviateur sans avion ».

Tous les stagiaires de la promotion du printemps, dont fait partie Roger Sauvage, obtiennent les brevets B et C délivrés, non plus par l'Aéro-club de France, mais par la Fédération française des sports aériens. Beaucoup réussissent l'épreuve de durée du D, dont Jean de La Jonquière et Henri Gantès.

A Pâques se déroule au Centre un camp des Éclaireurs de France de la région de Mostaganem, auquel participe Jean Cruon qui jouera ensuite un rôle prépondérant au sein de l'Aéro-club de Mostaganem. Les éclaireurs se signalent par l'aide qu'ils apportent pour les pénibles déplacements des planeurs et du treuil dans le sable.

Les stages continueront jusqu'au début novembre. Parmi les stagiaires se trouvent : Yves Abgral, Louis Buet, Charles Campin, Michel Chaffurin, Félix Collet, Marceau David, Christophe Delmer, Yves Doudic, Henri Ferraris, Alexis Fourn, Jean-Jacques Fues, Henri Gilger, Lucien Girard-Madoux, Ferdinand Janis, Jean Juillard, Maurice de Laborderie, Jean Laurent, Edouard Le Vacon, Henri Michel, Georges Perveyrie Robert Wilhelm et Henri Yonnet, pilote de l'Aéronavale qui avait bombardé Berlin le 7 juin 1940 avec un Farman 2234. De nombreux autres stagiaires séjournent au Centre de mai à novembre, mais il n'a pas été possible de retrouver leur trace, les dossiers partis vers la métropole pour homologation ayant été égarés à l'occasion de l'occupation de la Zone Libre. Des jeunes civils fréquentent le Centre : Claude Payerne, Violette Renaud (Alger) et Louis Demouveau, fils du commissaire de police de Fort-de-l'Eau, qui deviendra instructeur d'État avant d'être chef-pilote des hydravions Latécoère 631.

En même temps que s'améliore l'équipement en planeurs, l'encadrement s'étoffe. Un cuisinier est embauché, Dienet ; Lucien Frison, responsable de la mécanique, est secondé par deux aides, Castaing et Milankovitch ; l'intendant est Pierre Duchêne Marullaz, le demi-frère du chef de Centre ; le secrétaire administratif est Guade. Enfin, Charpentier est affecté à la conduite du treuil. Par contre, l'infrastructure demeure aussi sommaire : un seul hangar à planeur avec un apprentis pour la mécanique et trois tentes dont deux à usage de dortoirs où les puces sont maîtresses des lieux. Beaucoup de stagiaires s'en souviennent encore et se grattent.

Courant mai, une inspection des autorités des Sports aériens vient constater que le Centre a bien pris son régime de croisière. La délégation, conduite par le colonel Sardier, se compose du colonel de Brion et de Mesury. Quelques jours auparavant, de Brion avait fait visiter le Centre au colonel Bonneau.

D'autres inspections ont lieu inopinément : celles de la Commission d'Armistice italienne chargée de vérifier que le Centre ne procède pas à l'entraînement de pilotes militaires. Mais le téléphone arabe fonctionne très efficacement, Duchêne Marullaz envoie, avant l'arrivée de la Commission, tous ses stagiaires militaires se camoufler dans le djebel pour la journée. Il n'y aura jamais d'incident.

Henri Gantès raconte que, pendant les périodes de grand calme où la pente ne porte pas, le chef de Centre autorise les stagiaires à se rendre à Mostaganem à bord de la remorque porte-planeur qui a toute l'apparence d'une cage. Les stagiaires, accrochés aux barreaux, se donnent alors l'apparence d'animaux sauvages en cage et parcourent ainsi les rues de la ville. C'est le Cirque à Duchêne ! Quant à la population, elle prétend, à mots couverts, qu'on a enlevé les hélices des avions du Centre pour empêcher les pilotes de rejoindre Londres.

Mars 1942 Jean Juillard au décollage et Sauveur Mariette (BE)



Le 15 mars 1942 Avia 40p (BE)



Jacques Duchêne Marullaz (assis) et le secrétaire Guade (DM)



En 1942, il a été effectué environ 900 vols sans incident, sous la direction d'Antoine Sposito et André Costa, assistés d'Eugène Peiffer. Le travail en piste est rendu pénible par le sable dans lequel s'enfoncent les patins des planeurs et leurs chariots (B.O.). Ce sable, sous l'influence du vent, s'accumule en petits monticules dans lesquels s'enterrent les câbles de treuillage. L'ingéniosité des stagiaires et de leurs instructeurs est mise à contribution pour chercher à en limiter les inconvénients ; parfois, on dispose des rondins, des planchettes ou des touffes d'alfa sur le sommet des monticules pour empêcher le câble de s'y enfoncer mais, avec le vent et les mouvements du câble, la protection se déplace et il faut souvent la repositionner, des stagiaires sont préposés à ce travail ingrat à chaque départ. D'autres fois, des piquets sont plantés au sommet des petites dunes et le câble est déposé sur ces piquets. Il s'agit d'un travail de précision, long et fastidieux. Autre inconvénient : ces piquets fichés dans le sol constituent un danger pour les planeurs à l'atterrissage. Enfin, pour faciliter le décollage en évitant que le patin du planeur s'enfonce dans le sable, on confectionne une rigole en bois, démontable, dans laquelle le patin glisse pendant les premiers mètres de la traction. Enfin, la Citroën B2 de piste est équipée de pneus d'avion, gonflés à 300 gr, ce qui lui évite de s'enfoncer.

Une autre idée est venue : lancer les planeurs au sandow pour effectuer des petits bonds nécessaires à la progression des débutants, cela économiserait les lancers au treuil. Un essai est tenté par Antoine Sposito, à bord du Castel 30s n° 03, du sommet d'une petite dune recouvert d'un tapis d'alfa. Un sandow est tendu par six hommes pour chacun des deux brins. Un homme, Badaroux, retient la béquille. Un 14^{ème} homme maintient l'aile horizontale et un 15^{ème} commande la manoeuvre. Résultat : le planeur glisse sur une dizaine de mètres et s'immobilise... échec total !

Un autre défaut du Djebel-Diss est l'orientation du vent. Généralement de régime ouest, il lui arrive souvent de tourner au nord ou au nord-est en rendant la pente inutilisable pendant une période plus ou moins longue. D'où l'idée d'André Costa d'examiner la possibilité d'utiliser la pente du djebel Aïzeub qui prolonge au nord le djebel Diss avec une orientation est-ouest et, pour éliminer les contraintes du treuillage, de prendre le départ au sandow d'une plate-forme au sommet de la montagne, plate-forme qu'il connaissait bien pour l'avoir utilisée en 1937 avec l'Avia 40p. André Costa effectue un vol de 30 mn le 31 décembre 1941, avec le Castel 30s n° 03, puis un vol de 20 mn, le 8 juillet 1942, par vent nord-est. Certains atterrissages sont scabreux, le Castel 30s n° 03 a dû être sérieusement endommagé après le 26 septembre 1942 car on ne le verra plus jusqu'à sa réapparition en 1952 à Oran-Canastel. L'idée sera reprise l'année suivante par Maxime Lamort.

Les stages sont interrompus le 8 novembre 1942 par le débarquement allié au Maroc et en Algérie. Tous les vols sont suspendus pour quelques temps, jusqu'à la mise en place d'une nouvelle organisation tenant compte de l'entrée en guerre de l'Afrique du Nord aux côtés des alliés.

Dès le débarquement, Jacques Duchêne Marullaz quitte le Djebel-Diss, remplacé par Louis Buet. Il commandera, en 1943, l'Escadron d'entraînement de Kasba-Tadla (Maroc).

Ainsi se termine la première époque du vol à voile au Djebel-Diss. Au cours des 14 mois d'activité, il a été effectué 1 115 vols de planeur.

Développement de l'activité (1943)

Le Centre évolue et change de formule : Il faut peu de temps aux nouvelles autorités pour comprendre le parti à tirer d'une école de pilotage déjà bien constituée et dont l'avenir s'annonce prometteur. Le colonel de Brion est maintenu à la tête des Sports aériens en Afrique du Nord ; l'usine Caudron de Boufarik continue à sortir en série les Avia 152a et prépare le premier vol du biplace Caudron C 800. De plus, un pilote de planeur exceptionnel vient d'arriver le 1^{er} novembre à Alger. Il s'agit de Maxime Lamort, âgé de 28 ans, pionnier du vol à voile, que les Sports aériens de Vichy viennent d'affecter comme chef-pilote au Djebel-Diss, juste avant la rupture des relations France-AFN. Arrivé avec son épouse Raymonde, Lorrain d'origine, il avait développé, depuis 1937, le Centre de vol à voile de Pont-Saint-Vincent. Les autorités avaient jugé prudent de l'affecter en Algérie pour l'éloigner de l'occupant.

Toutes les circonstances se trouvent donc réunies pour réactiver et développer le Centre. Si la période précédente avait été consacrée surtout aux pilotes déjà formés, à majorité militaires en congés de l'Armée de l'Air, c'est maintenant aux jeunes débutants que le Centre va s'intéresser tout spécialement. Le but est de susciter des vocations aéronautiques, d'enseigner aux jeunes les premières notions théoriques et pratiques, de leur permettre de savourer la joie du vol et de leur apprendre le sens de la discipline et de l'effort collectif. Car les journées sont pénibles pour la maigre récompense d'un tour de piste les jours favorables. Ainsi s'éliminent d'eux-mêmes ceux qui ne sont pas fortement motivés. Parmi les plus enthousiastes seront choisis les futurs navigants militaires (nous sommes à nouveau en guerre depuis fin 1942) en attendant de constituer des équipages civils, une fois la paix revenue. Également, l'Armée de l'Air enverra en stage des jeunes engagés candidats personnel navigant en attendant leur départ pour les écoles des États-Unis ou de Grande-Bretagne.

Le Djebel-Diss correspond bien à une nécessité et il convient alors de reconstituer un encadrement décapité par le départ de Louis Buet (beau-frère d'Antoine Algudo, remobilisé comme pilote) et de Latapie. Pour cela, on recherche parmi les hommes mobilisés dès décembre, ceux dont les compétences aéronautiques ne sont pas utilisées. C'est ainsi que Lucien Saucède devient en février, à 29 ans, chef du Centre. Dans cette affaire, le Centre de Constantine est sacrifié au profit du Djebel-Diss dont la vocation est plus nationale (pratiquement aucun vol de planeur n'aura lieu à Constantine en 1943).

Maxime Lamort est chef-pilote. Le responsable mécanique est Charles Magneville, mécanicien à Bougie et pilote depuis 1933, assisté de Lucien Frison, toujours fidèle au poste de mécanicien, et Marcel Tello. Au bureau se trouve comme secrétaire-comptable Jean Serrière, pilote militaire depuis 1934 et vélivole Constantinois. Lucette Anginot est chargée de l'intendance. La conduite du treuil est toujours assurée par Charpentier. Quant à la cuisine, elle est toujours confiée à Dienet secondé par Raymonde Lamort qui doit souvent l'assister car l'effectif des stages atteint parfois une trentaine de personnes ; en y ajoutant le personnel, la restauration de tout ce monde jeune et actif représente un travail important. D'ailleurs, tous les stagiaires sont requis le matin pour la corvée d'épluchage qui doit être terminée avant la mise en piste des planeurs.

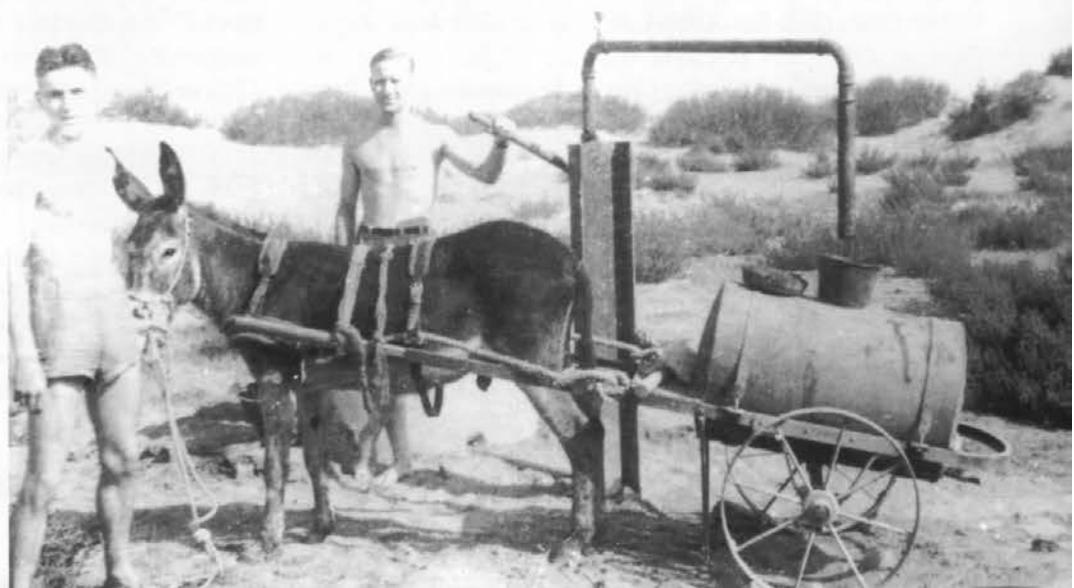
La piste avec, au fond à gauche, les installations (PL)



Le bourricot, docile, sert à ramener le câble ...



... et à assurer la corvée d'eau (BU)



L'infrastructure demeure à peu près le même mais on construit en dur un bâtiment de 14 m x 12 m comportant deux chambres (dont celle du chef de Centre) de part et d'autre de l'entrée, avec à l'arrière une grande pièce à usage de magasin. A côté, est planté le mât des Couleurs ; la cérémonie du *Salut aux Couleurs* a lieu tous les matins avec le personnel et les stagiaires formant le carré. Maxime Lamort et son épouse logent dans une caravane militaire, sur le terrain.

Le matériel volant demeure ce qu'il était au 8 novembre : trois Avia 152a, deux Castel 30s (dont un accidenté) et deux Avia 40p. Comme nous sommes en guerre et que toute activité aérienne dépend de l'autorité militaire, les planeurs portent les cocardes tricolores sur les ailes et sur le fuselage et le pavillon national sur la gouverne de direction. On en profite pour effacer les grands chiffres peints sur les fuselages. La livrée militaire restera de rigueur jusqu'à la fin des hostilités.

Les nouveaux stages s'adressent surtout aux débutants : Le premier stage d'une vingtaine de stagiaires démarre le 10 février 1943 sur 152a. Pour les pilotes déjà formés, l'école en monoplace était acceptable, faute de mieux. Mais pour les débutants cette méthode d'est d'un rendement faible ; en outre, la qualité de la formation laisse beaucoup à désirer, quelque soit la valeur de l'instructeur.

Un événement capital transforme complètement l'école de début. Au mois d'avril, arrive le Caudron C 800 n° 202, sortant de l'usine de Boufarik et dont le vol de réception avait été fait par Maxime Lamort à Dely-Ibrahim au *Signal des Grands Vents*. C'est un planeur biplace conçu pour l'école. Le Djebel-Diss est le premier centre à mettre en service ce planeur moderne. En effet, deux Caudron C 800 seulement auraient volé en métropole avant l'occupation de la Zone Libre.

Le nouveau stage de vingt-quatre participants, organisé du 9 au 29 avril 1943, enregistre des résultats remarquables. Parmi les stagiaires, se trouve Pierre Laffargue, journaliste à *L'écho d'Alger*, qui a laissé un rapport très détaillé. Voici l'identité des stagiaires et quelques résultats obtenus : Aurélien Alberca, 18 ans (Oran) : brevet C et épreuves du D (durée + altitude), il deviendra plus tard le chef du Centre de Canastel ; Albou Salem Aroun (Mekla) : brevet C ; Antoine Assorin (Mostaganem, qui deviendra président de l'Aéro-club en 1946), Gérard Bouland (qui deviendra pilote le ligne UAT) et Bricout (Constantine) : brevet C ; Cabrol (Mostaganem) : brevet B ; Sadek Chachoui (pharmacien à Tebessa) ; Charles Chalvet (Oran) : brevet C ; René Cicerello (Laverdure) ; Boleslaw Degler (instructeur d'aérotechnique et d'aéromodélisme à Alger) ; Camille Forrat (Oran) et Lucien Frison (mécanicien du Centre) : brevet C ; Raymond Garbès (Mostaganem) : épreuve de brevet D (durée) le jour même de son 18^{ème} anniversaire ; Gilbert Ginès (Sidi-Bel-Abbès), Jean-Marie Girardeau (Alger), Gounard (Tlemcen) et Pierre Hovasse (Rabat) : brevet B ; Pierre Laffargue : brevet C ; Charles Magneville (chef d'atelier du Centre) : durée du brevet D ; Michel Maillols (ingénieur TPE à Mostaganem) : brevet C et durée du D ; Margindès (Tizi-Ouzou) : brevet C ; Jacques Marino (Rabat) : brevet B ; Jacques Olivier (Sidi-Bel-Abbès) : brevet B ; Jean Serrière (secrétaire-comptable du Centre) : brevet B (il deviendra par la suite instructeur à Challes-Les-Eaux) ; Jean Serviès (Mostaganem, frère de Ferdinand Serviès, futur président de l'Aéro-club) : brevet B et enfin, Manuel Urena (Sidi-Bel-Abbès) : brevet C.

On remarque la diversité des stagiaires, d'abord par l'âge : certains ont moins de 18 ans, d'autres atteignent 63 ans, ensuite par leur provenance : ils viennent de toutes les régions d'Algérie et aussi du Maroc. Et même des étrangers : le 24 avril 1943, un lieutenant-colonel et un major américains viennent annoncer l'arrivée prochaine de cinq stagiaires de l'US Army. Les deux officiers font chacun deux vols en double-commande (l'un d'eux, qui pèse plus de 100 kg, casse le câble à son premier vol). L'après-midi, ils sont lâchés sur Avia 152a et effectuent chacun trois vols sur la pente. Il est vrai que l'un d'entre eux est déjà pilote de l'US Air Force. On trouve aussi parmi les stagiaires des personnels du Centre : deux mécaniciens et le secrétaire-comptable.

Avec Lombart et Echelbrenner, un autre jeune Mostaganémien, Julien Garcia, fait partie du 3^{ème} stage et participe à la vie du Centre en aidant au ravitaillement au moyen de la camionnette Ford à alcool. Il fait équipe avec d'autres camarades : Charles Guillemain et Paul Lamande (fils de Louis Lamande qui vola en planeur en 1938). Un peu désœuvrés, n'ayant pas encore l'âge pour intégrer l'armée, et surtout fanatiques de vol à voile, ces jeunes gens exercent les fonctions d'aide-mécanicien au pair, leur rétribution consistant en quelques vols grappillés de temps à autre. Julien Garcia est surtout préposé au treuil ; il deviendra par la suite pilote de ligne à Air Afrique.

On constate aussi que le niveau des pilotes formés s'élève puisque plusieurs d'entre eux réussissent l'épreuve de durée du brevet D, tenir l'air plus de 5 heures sur la pente nécessite une maîtrise et une endurance qui caractérisent un pilote déjà confirmé. C'est le résultat de l'école dispensé par Maxime Lamort qui permet, avec un nombre réduit de vols, de former plus rapidement et plus complètement l'élève. En effet, le C 800 dispose d'une finesse voisine de celle de l'Avia 40p. Il lui est donc possible de prolonger son vol sur une pente donnant au moniteur la possibilité d'expliquer plus longuement à son élève l'art du pilotage et de corriger les défauts constatés. Les efforts déployés par Lamort, qui assure l'instruction pratiquement seul, et par Saucède, qui gère le Centre d'une façon très efficace, permettent d'accroître l'activité de façon remarquable. Pour la seule année 1943, on enregistre 4 200 lancers (à comparer aux 1 115 vols effectués en 14 mois de 1941 et 1942). Les heures de vol accomplies mensuellement, qui étaient précédemment de 30, passent rapidement à 45.

Ces résultats sont favorisés par l'affectation de deux nouveaux planeurs Avia 152a, le n° 104 (numéroté 8 par le Centre) et le n° 110 (numéroté 10).

Le Centre prend le régime de croisière : Le Djebel-Diss est maintenant bien équipé en planeurs, il s'y trouve : un Caudron C 800 (selon certaines sources, un deuxième C 800 serait arrivé en cours d'année), cinq Avia 152a de début (dont plusieurs en réparation après casse), deux Castel 30s d'entraînement (dont un fortement endommagé) et deux Avia 40p de performance.

Un de ces deux 40p fait l'objet d'un perfectionnement concocté par un jeune stagiaire oranais, Charles Chalvet (qui fera une brillante carrière comme officier-pilote dans l'Armée de l'Air). En effet, le petit pare-brise est normalement fixé sur un cadre en bois amovible dessiné de telle sorte que les montants latéraux reviennent vers l'intérieur du fuselage pour mieux enfermer le pilote. Si cela convient bien aux petits

Maxime Lamort inspecte le barographe de Raymond Garbès (PL)



Malgras, Pfeiffer et le chiot adopté par le Centre (11)



Avril 1943 Le journaliste algérois et ardent propagantiste Pierre Laffargue (PL)



gabarits, les plus grands sont très gênés aux épaules, certains même ne peuvent pas refermer le cockpit. Pour pallier cet inconvénient, Chavet réalise une vaste verrière en rhodoïd qui place le pilote en conduite intérieure, les plans de la verrière prolongeant naturellement la courbe des flancs du fuselage, ce qui supprime la rentrée des montants si gênants. Ce type de modification sera amélioré en 1955 et généralisé à l'ensemble des Avia 40p algériens par l'Atelier du SALS Algérie.

Ce parc de planeurs permet d'organiser des stages de 20 à 30 personnes, comportant un contingent de pilotes déjà formés, ou tout au moins dégrossis au cours de stages précédents. Les stages se déroulent dans une joyeuse ambiance, même si la grogne n'est jamais absente (comme d'habitude, il s'agit de la qualité des repas et surtout des séances de vol toujours trop courtes au gré des stagiaires). Très rapidement, des surnoms sont donnés aux principaux personnages : Saucède, le chef de Centre = *Mahalem* (le patriarche antédiluvien), le chef-pilote Lamort = *Méfiance* car, lorsqu'il lâche un élève sur la pente, revient toujours la consigne : *" Si le vent mollit... méfiance !... pas d'histoire, on revient "*, son épouse, Mme Lamort = *Marraine*, Magneville, le responsable du hangar = *La Dérive*, le treuillard, Charpentier = *Papillon*, le mécanicien, Frison = *Magneto*, le cuisinier, Dienet = *Puits d'Amour*. Certains stagiaires, également, sont baptisés : Pierre Laffargue = *Pellicule*, Alberca = *Planche à pain*, Garbès = *B2*, Urena = *Begonia*, Le ménage Bricout = *Bric à Brac*, Cabrol = *Tonton*, Ginès = *Carafon*, Olivier = *Biroute*, Aroun = *Bamboula*, et Forrat = *Frangipane*.

Les stagiaires sont, en principe, classés en trois équipes : l'équipe A composée des pilotes aptes à tenter l'épreuve des 5 heures, l'équipe B comportant des pilotes déjà lâchés candidats au brevet C, enfin l'équipe C composée des élèves ne volant qu'en double-commande.

Pierre Laffargue fait partie de l'équipe B qui vole sur Avia 152a. Avant de quitter le Centre, il aspire à décrocher son brevet C. Le grand jour arrive enfin le 24 avril 1943. Le vent ayant tourné au nord-est, il est contraint d'évoluer sur le versant nord du djebel Aïzeub qui prolonge le djebel Diss sur l'embouchure du Chélif. Le vent violent le déporte au-delà de la ligne de crête, sa lutte dans les rabattants fait l'objet du récit homérique en fin de ce chapitre.

En effet, le djebel Aïzeub fait couler beaucoup de salive. Son utilisation provoque des controverses qui tournent parfois à l'aigre. Ainsi, resurgit l'idée que Costa avait émise fin 1941 et on se rappelle les essais qu'il fit en 1941/42. Il n'est donc pas inutile de préciser la situation. Le djebel Diss présente une ligne de crête d'environ 4 km de long, orientée sensiblement 035°-215°, d'une hauteur moyenne de 350 m, avec une pente à 45° assez régulière, côté ouest. C'est dire que tous les vents soufflant d'ouest/sud-ouest à nord engendrent une ascendance de pente facilement utilisable par les planeurs. Lorsque le vent mollit, les planeurs se posent tout naturellement aux pieds de la pente où est installé le Centre. Cette situation est donc éminemment favorable ; elle avait séduit Eric Nessler en 1935, d'autant plus que les observations météorologiques montrent que les vents d'ouest dominant.

Mais on observa rapidement, d'abord que le mauvais temps arrive presque toujours de l'ouest : nébulosité et vents forts soufflant parfois en tempête. Ensuite, lorsqu'ils s'orientent au nord, ils ne sont pas toujours stables en direction et bien

souvent, en cours d'après-midi, ils sont influencés par la brise de mer et tournent au nord-est. Dans ce cas, la pente du djebel Diss devient inutilisable. Mais celle-ci se prolonge vers le nord par une colline allongée de 220 m de hauteur, sensiblement orientée est-ouest et terminée par une cuvette orientée face au nord, de même hauteur. L'ensemble de ce relief, qui borde le Chélif, est exploitable sur une longueur d'environ 2,5 km. Il s'agit du djebel Aïzeub, séparé du djebel Diss par une mince dépression.

Il était donc très naturel d'essayer d'utiliser cette pente par régime de nord à nord-est. Déjà, au cours de son vol record du 9 février 1937, André Costa avait dû, pendant un moment, se réfugier sur cette pente. Son exploitation systématique permettrait de porter la moyenne mensuelle des jours volables de 17 à 22, ce qui est important pour un centre fonctionnant avec des stages permanents.

Ainsi, au cours du mois d'avril 1943, une piste est installée sur la rive gauche du Chélif dans une zone assez plate au pied du djebel Aïzeub ; le treuil, les câbles et un Avia 152a y sont transportés et les vols commencent. Les résultats ne confirment pas les espérances et on renonce au projet d'y établir une piste semi-permanente. Certains cependant sont partisans d'insister ; parmi eux, Maxime Lamort voudrait bien trouver une solution pour pouvoir utiliser indifféremment la pente de djebel Diss et celle du djebel Aïzeub ; comme André Costa l'année précédente, il envisage d'établir le camp, avec un hangar, en haut de la pente et non pas au pied. Mais le relief tourmenté ne permet pas de dégager une zone plate suffisante pour une exploitation normale (nous sommes en effet ni à Beynes, ni à Pont-Saint-Vincent, ni à La Montagne-Noire, où le sommet de la pente se termine par un plateau plus ou moins vaste). On est donc resté à la procédure habituelle qui consiste, pour utiliser le djebel Aïzeub, à placer le treuil au nord de la piste pour que le largage du planeur s'effectue le plus près possible de ce relief. Mais par vent de nord-est fort, le retour au bercail demande quelques précautions pour éviter les rabattants du djebel Diss.

Le Djebel-Diss ne fonctionne pas au profit exclusif des stagiaires, mais aussi des membres de l'Aéro-club de Mostaganem qui viennent s'entraîner au vol à voile lorsque leurs occupations le permet. Parmi eux, un personnage pittoresque et attachant : Michel Maillols, le doyen des pilotes de planeur avec ses 63 ans. Il décrocha l'épreuve de durée du brevet D avec un vol de 5 h 19 le jour même (24 avril 1943) où son ami Pierre Laffargue obtenait son brevet C dans des conditions épiques. Originaire des Pyrénées-Orientales, il était en Algérie depuis 1882. Après des études à Alger, il reçut le diplôme d'Ingénieur des travaux publics de l'État en 1903 ; il prit une part prépondérante à la construction du fameux pont sur l'embouchure du Chélif en 1904, puis de la ligne de chemin de fer entre Ténès et Orléansville, du port de Mostaganem, de la centrale électrique etc. Parallèlement, et à titre bénévole, il créa une bibliothèque publique, donna de nombreuses conférences sur les sujets les plus divers (sur l'aviation bien sûr, sur l'eau et l'hydraulique, sur l'électricité, sur l'organisation du travail aux USA...). Il donna aussi des cours de mathématiques, de physique et de chimie. Il collabora pendant 35 ans à plusieurs publications auxquelles il fournit des études générales, techniques et aussi philosophiques. Il a obtenu son brevet de pilote d'avion à Mostaganem en 1933 et

Avril 1943 La piste installée au pied du djebel Aïzeub, sur la rive gauche du Chélif (PL.)



début le vol à voile en mars 1943 au Djebel-Diss. Il se rend au Centre tous les mardis, jeudis et samedis, toujours à bicyclette, quelque soit le temps. Ce parfait humaniste a séduit tous ceux qui l'ont connu.

Au printemps 1943, se place un épisode assez curieux. Le Djebel-Diss reçoit d'Alger trois planeurs 152a neufs, avec mission de les livrer à la base aérienne américaine d'Orléansville et de montrer aux Américains l'art de les utiliser. Maxime Lamort est chargé de l'opération. Mais, on ne sait pour quelle raison précise, il refuse énergiquement : « *On veut me kidnapper !* », proteste-t-il. Peut-être qu'ayant déjà été obligé de se protéger des Allemands, il se méfie beaucoup de tous les uniformes militaires étrangers. C'est donc Lucien Saucède qui part en Jeep avec deux militaires américains. Pendant 2 ou 3 jours, il procède au montage et au réglage des planeurs. Puis vient le moment des essais. Il demande un câble de 300 mètres, que les Américains lui apportent. Puis il s'installe dans un des Avia 152a pour le premier vol, une extrémité du câble étant fixée à une Jeep, l'autre au planeur. Au moment du démarrage, on s'aperçoit que le câble de 300 mètres mesure seulement 300 pieds, soit 90 mètres. Tant pis, le mouvement est lancé et la Jeep roule de plus en plus vite sur le bord de la piste. Arrivé à 80 m de hauteur environ, Saucède rencontre un thermique très puissant ; il se largue et monte allègrement à plus de 500 m. Il reste ainsi une demi-heure au dessus de la base aérienne, observant les décollages et les atterrissages des Douglas C 47. Inutile de dire qu'à son retour au sol, les aviateurs américains sont ébahis, ne sachant pas si cette performance est due aux qualités du planeur, à la dextérité du pilote, ou à la conjonction des deux. Saucède regagnera rapidement le Djebel-Diss aussitôt la démonstration terminée. On ne recevra aucun écho de l'usage que feront les Américains de ces trois Avia 152a.

Du mois de mai au mois d'août, trois jeunes Bônois : Jack Zolger, Jacky Billardelo et Jean Strub font partie du stage "Adrien Fétu" (baptisé par le colonel de Brion) et sont brevetés. En septembre, l'Avia 40p fédéral est gravement accidenté ; mis en vrille à 150 m, il arrive au sol sur l'aile gauche qui est rompue à proximité de l'attache. Jugé irréparable, il est stocké dans un coin du hangar. C'est là que l'équipe d'Oum-Settas viendra, en 1944, le récupérer pour le reconstruire.

Pendant ce temps, André Costa, pris par d'autres occupations, ne reparait que fin septembre 1943 pour effectuer quelques vols d'entraînement. Il reviendra ainsi presque chaque mois jusqu'en juin 1944. Il ne séjournera à nouveau au Djebel-Diss qu'en avril 1950 pour y exercer les fonctions d'instructeur, ainsi qu'en août et septembre de la même année.

Poursuite de l'activité soutenue et évolution (1944-1947)

1944 : Dès le début de l'année, Lucien Saucède va rejoindre le Djebel-Oum-Settas fermé depuis novembre 1942. Il est remplacé au poste de chef de centre par Henri Ferraris, connu sous le nom de capitaine Ferraris. Agé de 49 ans, celui-ci a été breveté pilote militaire en 1916, moniteur avion en 1922 et ensuite pilote de ligne. Il arrive de la base aérienne de Kasba-Tadla (Maroc) où il a été mobilisé. Il avait précédemment effectué le premier stage d'instructeur planeur en 1941 au Djebel-Diss, avant de prendre, en 1942, la direction

du Centre de vol à voile d'Hussein-Dey. Le personnel d'encadrement reste pratiquement le même, avec toujours Maxime Lamort comme chef-pilote.

L'infrastructure évolue sensiblement pour prendre sa forme définitive : construction d'un hangar pour véhicules auto de 15,50 x 15 m, avec un appentis ouest de 4,25 m x 15,50 m servant d'atelier, et un appentis est de même dimensions dans lequel est transférée la cuisine. Construction, entre le bâtiment dortoir et ce hangar auto, d'une pergola de 12,50 m x 4 m sous laquelle sont servis les repas, par beau temps. Construction de murs et de murets pour séparer la zone résidentielle des zones techniques. Amélioration des sanitaires. A partir de ce moment, il ne reste plus qu'une seule tente militaire, à proximité du hangar planeur, qui sert de salle de cours.

Le matériel volant demeure sensiblement le même, renforcé cependant par quatre nouveaux 152a (n° 142, 148, 150 et 160) qui font leurs premiers vols dans le cours de l'année. Cela fait dix planeurs de ce type livrés depuis 1942. Mais beaucoup sont indisponibles en raison des casses nombreuses et des nécessités de révisions.

Les stages se succèdent, comme en 1943. Chaque stage se termine par un repas amélioré et par le baptême de la promotion : le 29 février, promotion *Edmée Jarlaud*. Octobre, promotion *Commandant Arnaud*, dont Quartero est major.

Pendant le printemps 1944, le Groupe de Chasse 3/6, équipé de Bell P 39 *Airacobra*, est basé à Lapasset d'où il effectue des vols de protection des convois maritimes attaqués régulièrement à la tombée de la nuit par des Junkers 88. Un de ses pilotes est Henri Gantès qui avait suivi le stage de moniteur au Djebel-Diss du 8 mars au 10 mai 1942. Aussi, au retour de chaque mission, avant d'atterrir, il fait un passage sur le Centre pour saluer ses jeunes camarades. Ceux-ci d'ailleurs sont invités à visiter la base des *Airacobra*. Ils rendront ensuite l'invitation aux pilotes du Groupe de Chasse.

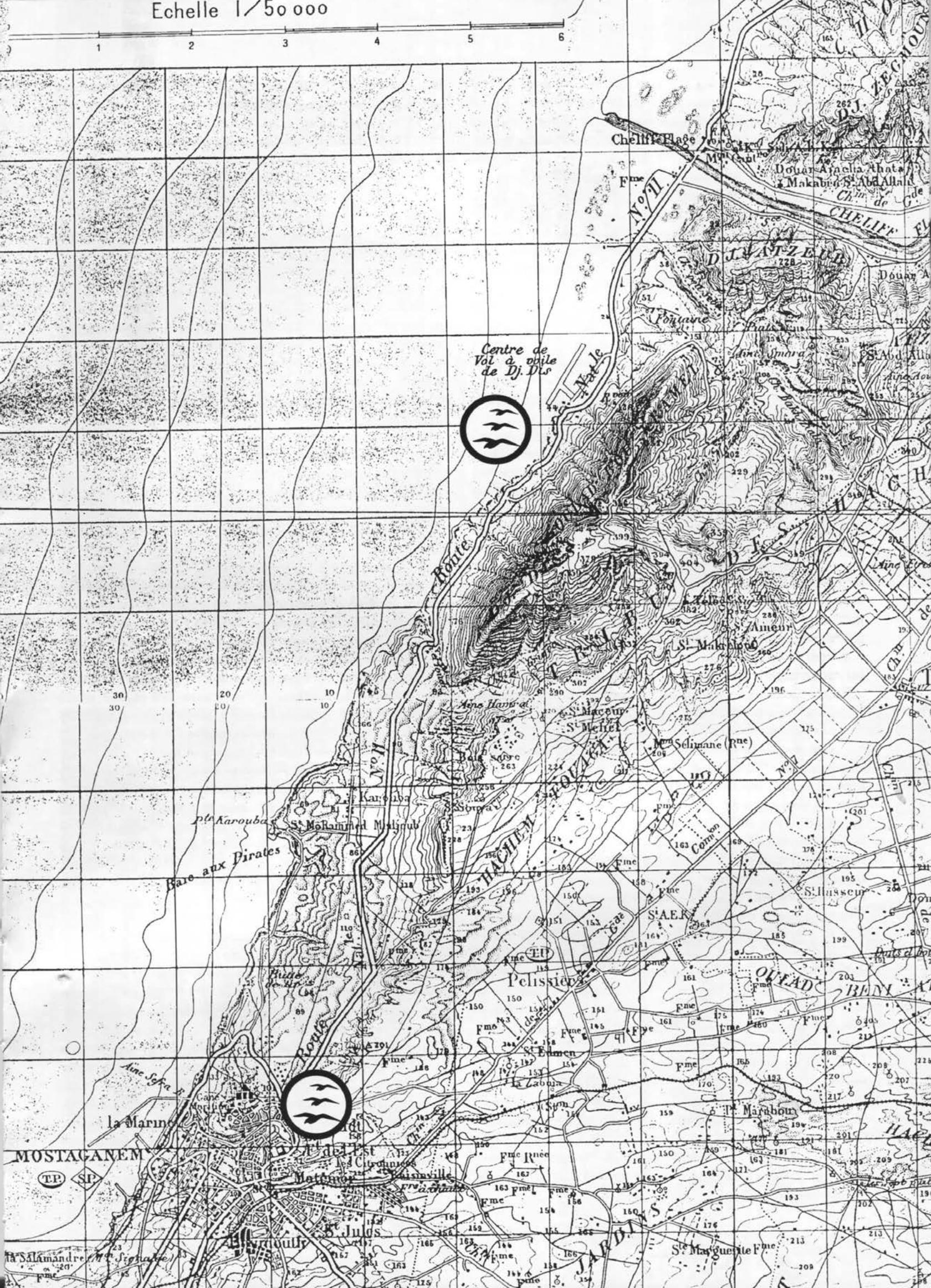
Au cours de l'année, il a été effectué environ 4 800 lancers.

1945 : L'année voit la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Cet événement, majeur dans l'histoire du monde, ne provoque aucun changement au Djebel-Diss qui poursuit sur la lancée de l'année précédente avec le même personnel et le même matériel. Le seul fait notable concerne l'affectation d'un prisonnier de guerre italien comme cuisinier. Tout le monde bénéficie enfin d'une infrastructure correcte, sinon confortable. Les stagiaires disposent d'un parc de planeurs suffisant qui sera complété, en novembre, par l'arrivée d'un deuxième C 800 (n° 203).

En octobre, le Centre reçoit la visite de M. Jolivot, inspecteur des Sports aériens.

En novembre, revient un "ancien" : Ferdinand Janis, qui avait effectué le premier stage de 1941 et qui est actuellement moniteur à l'Ecole de Chasse de Meknès. Disposant d'avions Douglas A 24 *Dauntless* pour les liaisons, il profite de toutes les occasions qui se présentent pour se poser à Noisy-Les-Bains et effectuer quelques vols en Avia 40p. En décembre, il transporte le commandant Destailac, parrain de la promotion, qui fait un tour en Castel 30s.

Du 8 au 26 décembre, l'ancien secrétaire-comptable du Centre, Jean Serrière, devenu moniteur planeur à Sidi-Bel-Abbès, vient s'entraîner avec Georges Bricout avant de partir en métropole, à Challes-les-Eaux et Pont-Saint-Vincent, pour faire homologuer sa qualification d'instructeur planeur.



Centre de Vol à voile de Dj. Dls



Base aux Pirates



MOSTAGANEM

Pelissier

Cheliff Plage

Douar Aïcha Athala
Makabra S' Abd Allah

la Salamandre

St. Marguerite

Ce passage de Jean Serrière au Djebel-Diss est lié à l'histoire particulière du dernier stage de 1945. En effet, lorsqu'il commence le 13 novembre, ce stage devait durer 3 mois et devait former des moniteurs et des moniteurs-adjoints de planeurs. Mais en fin d'année, le SALS, à Paris, décide que dorénavant cette formation serait exclusivement assurée par les centres nationaux de La Montagne-Noire et de Pont-Saint-Vincent. En conséquence, le stage du Djebel-Diss devient stage de perfectionnement et sa durée est réduite de un mois. Il se terminera le 17 janvier 1946. Cette deuxième promotion porte le nom de *Général Rignaux*. Elle a comme major Pierre Llopis, de l'Aéro-club de l'AIA d'Alger. Son second sera Raymond Amarger, du même aéro-club. La récompense pour tous deux sera un périple de 12 jours au Maroc, en Junkers 52, offert par l'Armée de l'Air. Au cours de ce séjour, ils visiteront les centres de vol à voile de Casablanca et Rabat.

Le Djebel-Diss a enregistré environ 4 800 lancers de planeurs au cours de l'année, égalant ainsi le résultat de l'année précédente.

1946 : La fin de la guerre va avoir, cette année, des répercussions sensibles sur le fonctionnement du Djebel-Diss. En effet, les autorités dirigeant depuis 1941 le Service des sports aériens en AFN sont bousculées et écartées pour faire de la place à quelques "résistants" recueillis par l'Armée de l'Air qui prend, du même coup, une teinte politique prononcée. C'est dans ces circonstances qu'Henri Ferraris décide de mettre fin, en juin, à ses fonctions de chef de Centre pour regagner l'Aéro-club d'Algérie, dont il devient chef-pilote. A ce titre, il devient également responsable du Centre interclub de vol à voile de Fort-de-l'Eau. Il laisse sa charge à Maxime Lamort qui cumule, pour peu de temps, les attributions de chef-pilote et de chef de Centre. Dans cette dernière fonction, il est assisté par un certain Hervieu qui est arrivé au début de l'année et qui s'occupe essentiellement de l'encadrement des stagiaires et du bon fonctionnement du Centre sans toutefois se mêler de l'activité aérienne, car lui-même ne vole pas.

Le départ d'Henri Ferraris fournit l'argument d'une brillante cérémonie au Djebel-Diss, le 31 juillet, à l'occasion du baptême de la 22^{ème} promotion. Au cours de cette manifestation, apparaît officiellement Gabriel Perrot, nouveau délégué des Sports aériens en AFN. Pour décrire cette mémorable journée, le mieux est de reproduire le communiqué des Sports aériens abondamment diffusé dans la presse algérienne : « *Le 31 juillet 1946, eut lieu au Centre national des sports aériens du Djebel-Diss, le baptême de la promotion dénommée "Chef-pilote moniteur Capitaine Ferraris". Rompant avec la tradition qui veut en effet qu'une promotion porte le nom d'un aviateur mort en service aérien commandé, Monsieur Perrot, délégué des Sports aériens en Afrique du Nord, a voulu honorer un glorieux serviteur de l'Armée de l'Air et de l'Aviation civile, le chef-pilote capitaine Ferraris, qui mit toute sa vie au service de l'Air et qui continue son activité, comme par le passé, au Centre des sports aériens de Fort-de-l'Eau.*

Journée magnifique. Organisation impeccable. Dès 9 h 30, un piquet d'honneur du 2^{ème} RTA attend le général de Vitrolles, parrain de la promotion, sur le terrain de Noisy-les-Bains, Monsieur Frund, sous-préfet de Mostaganem, et Monsieur Perrot réceptionnent les officiers et officiels arrivant en Goéland avec Monsieur le général de Vitrolles. Reçus par Monsieur le colonel Thomas, commandant la place de

Mostaganem, une collation et des rafraîchissements leur sont offerts dans un jardin splendide, ombragé et agrémenté d'un jet d'eau central, tout cela en mesure, car le jazz-band du 2^{ème} RTA les a charmé de son meilleur répertoire. Ensuite, la caravane reprit la route pour le Djebel-Diss, les officiers furent reçus par le chef-pilote Lamort, chef du Centre de vol sans moteur. Les stagiaires, dans une tenue parfaite, sont alignés entre les planeurs de types : C 800, 40p et 152a.

Le général de Vitrolles serra la main de tous les stagiaires, en ayant une parole aimable pour chacun d'eux. Liberté de manoeuvre est donnée aux élèves qui rejoignent, à 11 h 30, le terre-plein et forment le carré, face aux couleurs. Pendant ce temps les officiels visitent le camp, les hangars, la piste, le garage et toutes les dépendances. Le général de Vitrolles interroge le délégué des Sports aériens et le chef-pilote Lamort sur les performances réalisées dans ce Centre.

Après le garde-à-vous traditionnel, le chef-pilote Lamort, présente la 22^{ème} Promotion au général de Vitrolles qui en est le parrain.

Le général annonce aux stagiaires qu'après l'accord de Monsieur Perrot, cette promotion portera le nom de " Chef-pilote Capitaine Ferraris ". Le général retrace le passé du capitaine Ferraris ancien pilote de l'Aéro-club d'Algérie, Croix de guerre, 7 citations, Médaille Militaire, Légion d'Honneur et Médaille de l'Aéronautique. Il dit aux jeunes brevetés la nécessité de l'aviation française, du vol à voile qui n'a pas été toujours compris. Il dit aussi que, malgré les difficultés du moment, l'aéronautique contribuera au relèvement national, car un peuple d'aviateurs est un peuple qui se tourne hardiment vers l'avenir. Le délégué des Sports aériens prit ensuite la parole et exposa toute l'importance du vol à voile tant pour les joies qu'il procure, que pour l'esprit d'équipe qu'il fait naître. Il souligne que, grâce à la compréhension de tous, ce stage a pu réunir des aviateurs, des marins et des membres d'aéro-clubs. Les crédits alloués sont faibles. Ils obligent à travailler dans des conditions très dures. Il faut avoir espoir en l'avenir. On comprendra mieux l'importance du vol à voile, école de formation technique aérienne, donnant une possibilité d'orienter la jeunesse vers les choses de l'air. Puis c'est la remise officielle des insignes. Il est midi lorsque l'on gagne les tables dressées sous une pergola. Le menu est annoncé par un sous-lieutenant qui n'a pas perdu les traditions de l'Escadrille.

L'après-midi, les planeurs s'envolent et le chef-pilote Lamort donne le baptême de l'air aux invités. Le capitaine Ferraris de son côté, sur Stampe, emmène quelques passagers. Le général de Vitrolles et sa suite, ainsi que Monsieur Perrot, sont reçus chez Monsieur Frund, sous-préfet de Mostaganem. A 18 h, un Goéland décolle de Noisy avec le général, vers Alger. Le colonel Thomas, commandant le 2^{ème} RTA, termina cette journée par un dîner suivi d'une soirée dansante fort réussie en l'honneur des nouveaux promus.

Ainsi fut cette journée qui marqua pour les Sports Aériens la réussite d'un long travail et la confirmation de l'esprit qui lie étroitement ceux qui aiment l'aviation, qu'ils soient civils, marins ou militaires. Étaient présents : Monsieur Frund, sous-préfet de Mostaganem, général de Vitrolles, colonel Gelée, colonel Hangloer, colonel Noël, colonel Valois, commandant Delmas, commandant Meyrieux, colonel Thomas, capitaine de corvette Fournier commandant la base aéronavale d'Arzew,



Le 31 juillet 1946 Visite du général de Vitrolles pour le baptême de la promotion "Chef-pilote Henri Ferraris" (PL)



lieutenant de vaisseau Le Guyader, l'aumônier de la base aéronavale de Lartigues et Messieurs Rémi Saint-André, du gouvernement général, délégué aux Sports et à la jeunesse, William Billon du Plan, président de la Fédération aéronautique algérienne, René Prévost, secrétaire de la Fédération aéronautique et président de l'Aéro-club d'Algérie, Jean Patetta de l'Aéro-club d'Oranie, Gros-Jean, maire de Mostaganem, Lemoine, conseiller général, Perusseau, conseiller municipal, vice-président de l'Aéro-club de Mostaganem, Antoine Assorin, président de l'Aéro-club de Mostaganem et Michel Maillols, vétérane des pilotes de vol sans moteur de France ».

Cette manifestation fera l'objet d'un reportage de propagande sur les ondes de Radio-Alger le 1^{er} août 1946 à 20 h. Lucienne Chapuis étant assistée de Pierre Laffargue, l'incontournable. Quelques jours auparavant, Rémi Saint-André, chef du Service des sports et de la jeunesse, avait vécu une aventure bizarre. Il raconte : « J'avais voulu essayer au Djebel-Diss un planeur plus fin (Avia 40p) que ceux existant à Fort-de-l'Eau ; Le chef-pilote me fit aussitôt treuiller (...) Parfait décollage : à l'altitude de 200 mètres environ, largage, le planeur se décroche du câble. A ce moment précis, deux avions de chasse, basés près d'Oran, passent à quelques mètres de moi, à ma hauteur et de part et d'autre de mon planeur. Bruit assourdissant me frappant brusquement alors que j'étais en plein silence dans l'air calme. J'eus l'impression que les deux chasseurs avaient perturbé l'atmosphère en m'entourant et mon planeur fut "ballotté". Je partis en vrille à droite (...) J'eus la chance de stopper la vrille, mais le planeur partit en vrille à gauche ! Je pus à nouveau stopper la vrille et me détendre un peu. OUF ! Et les chasseurs étaient loin ; je me disais qu'ils étaient sans doute en train de rire à la pensée de m'avoir chahuté. Le calme étant revenu, je partis sur les pentes du Djebel-Diss durant trois quarts d'heure, heureux de voler en silence dans ce si beau paysage.

À l'atterrissage, me voici entouré par la trentaine de stagiaires du Centre et le chef-pilote me dit — Alors, Saint-André, qu'avez vous fait au décrochage ? — Ah, dis-je, indigné, mais c'est ces sacrés pilotes de chasse qui m'ont chahuté en passant à mes côtés ! — Vous nous avez drôlement effrayés par votre double vrille, à droite, puis à gauche, et nous pensions qu'après une telle alerte, et c'est déjà beau que vous soyez ici pour la raconter, vous alliez aussitôt atterrir ! — Pourquoi donc, c'est alors que j'ai vraiment goûté la beauté du vol calme après un tel vacarme des chasseurs — En réalité, les chasseurs n'avaient pas été les responsables directs de ma mise en vrille, en tout cas pas par des remous de l'atmosphère. Sans doute, intrigué par leur arrivée droit sur moi et à quelques mètres, au moment précis où je décrochais mon planeur du câble de traction, j'ai dû être distrait et je n'ai pas appuyé sur mon manche pour mettre mon planeur en légère descente ; je me suis donc mis en perte de vitesse. (...) Heureusement, avec 150 à 200 mètres d'altitude, j'ai pu, "miraculeusement", rattraper mon planeur. Je demandai alors au chef-pilote de me faire treuiller immédiatement pour effacer mon erreur de pilotage, et ce vol se déroula parfaitement. Quelques-uns d'entre nous soulignèrent en riant que l'excellent chef-pilote du Centre s'appelait... Lamort ! On peut dire que je l'avais frôlée ! » Cet épisode a été confirmé ensuite par Christian Dolfini, préposé au treuil ce jour-là.

Curieux de savoir ce que vaut réellement la nouvelle équipe qu'il a lui même mis en place, Antoine Baldino, chef du SALS à Paris, envoie son collaborateur, Charles Boissonnade, chef du bureau Infrastructure, en mission d'inspection en AFN. « Allez voir comment ça se présente. Notre délégué Perrot, en poste à Alger, m'empoisonne avec des demandes de crédits, pour l'infrastructure principalement. Les personnels et les matériels en place sont suffisants ».

Venant d'Alger, un Stampe, piloté par Henri Ferraris, débarque Charles Boissonnade le 3 août au Djebel-Diss où l'accueillent Perrot et Maxime Lamort. Il en repart le 6 août. On ne sait pas très bien ce qu'il est sorti de cette inspection mais la bonne entente entre l'inspecteur et le chef-pilote n'est sans doute pas étrangère aux mouvements qui vont suivre.

En août, arrive d'Alger un nommé Rodolphe Van Lerberghe qui prend le titre de chef de Centre. On sait seulement qu'il s'agit d'un ancien pilote de la base de Villacoublay. Il n'effectuera pas de moniteur planeur. Mais un de ses fils, Georges, aura une action positive : breveté parachutiste, il assure l'aération et le repliage périodique des parachutes. Ceux-ci n'avaient jamais été ouverts depuis leur affectation.

En septembre, Maxime Lamort obtient sa mutation et le SALS Paris le nomme chef de Pont-Saint-Vincent d'où il est originaire. Il rentre au bercail en octobre après quatre années passées en Algérie. Quant à Hervieu, il semble qu'il n'ait pas réussi à s'entendre avec le nouveau chef de Centre ; il juge alors préférable de quitter, lui aussi, le Djebel-Diss.

Ainsi, au cours des trois mois d'été, le Centre voit son encadrement entièrement changé et il est laissé aux mains de personnages aux compétences incertaines. Néanmoins, le fonctionnement ne s'en ressent pas trop. Il continue sur sa lancée d'autant que les stages bien garnis, auxquels s'ajoutent des pilotes de Mostaganem et de sa région, se succèdent chaque mois et que plusieurs instructeurs chevronnés viennent périodiquement assurer l'instruction en vol : Georges Bricout, venant d'Alger, Marceau Daydé, officier-marinier de la base aéronavale de Tafaraoui-Lartigues (formé au vol à voile au Djebel-Diss en 1942) et Second, également de l'Aéronautique Navale. En fin d'année, arrive de Mascara un autre moniteur, Jean Rideau, qui chapeautera l'activité école, jusqu'en 1948 pour Mascara, et jusqu'en 1949 pour le Djebel-Diss. Il couvrira également les brevets des débuts d'Oran-Canastel en 1950 et 1951. L'entretien du matériel est toujours assuré par Lucien Frison, assisté de Bobin, alors que la manoeuvre du treuil demeure toujours le domaine de Julien Garcia. Marcel Tello est toujours là pour s'occuper de la mécanique.

Le parc de planeurs demeurant en état de vol se compose, en milieu d'année, de : un Caudron C 800 (n° 202), trois Avia 152a (n° 142, 152 et 160), un Castel 30s (n° 4) et deux Avia 40p (n° 301 et 307).

Les moyens en personnels instructeurs et en matériels volants sont donc satisfaisants. En outre, l'équipement du Centre se trouve considérablement amélioré par la construction et la mise en service d'un grand bâtiment de 36 m x 6 m à usage de dortoir pour les stagiaires ; de conception moderne, il est implanté face à la piste contre la façade nord-est du précédent dortoir en dur. Plus loin, est construit un bloc sanitaire qui, s'il ne comporte pas tous les perfectionnements souhaitables, n'en constitue pas moins une amélioration sensible sur la précédente installation bricolée.

*Les installations vues du pied du
djebel Diss (PL)*



*Faute de bourricot ou de voiture de
piste, les stagiaires ramènent le câ-
ble à la main (PL)*



*Maxime Lamort (à gauche) et un
élève en C 800 (PL)*



La journée des stagiaires continue de se dérouler suivant un programme bien établi : matin, séance d'hébertisme avec parcours prolongé sur le bas du djebel, douche (grâce à un dispositif rustique installé par le père Maillols), puis cours au sol tout le restant de la matinée. Vols l'après midi. Tout cela dans la bonne humeur et en chantant l'*Hymne du Djebel-Diss*.

Malheureusement, le 9 décembre, le C 800 n° 202 devient indisponible pour 6 mois, stoppant ainsi l'école en double, le n° 203 ayant lui-même disparu au printemps dernier. Le président de l'Aéro-club de Mostaganem, Antoine Assorin, décide de revenir à l'école monoplace en Avia 152a. A son tour l'Avia 40p n° 307 devient indisponible.

Néanmoins, l'année se termine honorablement avec 4 350 lancers, inférieur de peu aux 4 800 lancers de 1944 et de 1945. Le record d'altitude de l'année est de 1 400 m en Avia 40p et de 1 200 m en 152a.

1947 : L'école en monoplace cesse en juin à l'arrivée du C 800 n° 206. A cette même date, arrive de métropole le premier Nord 1300 (n° 18) et l'Avia 40p n° 307 est remis en service. Les livraisons se poursuivront avec l'*Emouchet* SA 103 n° 100 et le Nord 1300 n° 167.

En juin, Rodolphe Van Lerberghe quitte le Centre avec sa famille, après 9 mois d'activité. Le même mois, arrive Jean Presle qui s'intitule et signe chef de Centre et chef-pilote. On sait seulement de lui qu'il avait obtenu le brevet A n° 133 le 26 mai 1932, le brevet C n° 511 le 3 novembre 1944 et qu'il est moniteur. La base aéronavale de Tafaraoui-Lartigues continue à accorder son soutien en détachant l'officier-marinier moniteur Antonès. Pour relancer l'activité, les Sports aériens détachent Jean Serrière du 20 septembre jusqu'à la fin de l'année. Fin octobre, arrive le moniteur Jean Margaillan qui avait obtenu son brevet B et son brevet C au Djebel-Diss en avril 1942. Peu de temps après, Jean Presle disparaît comme il était venu, après seulement 5 mois de présence. On signalera son passage éclair à Tunis, au Djebel-Ressas, puis à la Société des travaux aériens du Midi, avant de disparaître à nouveau.

Fin 1947, Jean Rideau et Jean Margaillan signent, l'un et l'autre, en qualité de chef de Centre (à cette époque, les galons ne coûtent pas cher). Malgré ce chassé-croisé des "responsables", l'activité se déroule à peu près normalement : 24^{ème} stage, du 16 juin au 14 juillet et 25^{ème} en août, celui dit des *Pilotes de Chasse*. En effet, l'Armée de l'Air a l'idée originale de former au vol à voile des pilotes d'un escadron de chasse ! Le résultat est exceptionnel par le nombre de casses. Se sont particulièrement distingués les lieutenants Roche et Perigne (dont le Nord 1300 a été complètement détruit). Du 20 septembre au 20 octobre, stage mixte, civile et Aéronautique Navale, dirigé par Jean-Baptiste Cometti, détaché tout exprès de Constantine, qui assure, à lui seul, plus de 500 vols.

L'activité de l'année s'élève à 2 352 lancers, pour 378 heures de vol, soit environ la moitié des années précédentes. Pourtant, le matériel est bien suffisant, les instructeurs également et l'infrastructure s'est considérablement améliorée. On a même remis en service le téléphérique pour l'entraînement au *roulé-boulé*. Il faut bien admettre que cette chute d'activité, faiblement amorcée en 1946, trouve son origine dans les hommes qui prétendent diriger la manoeuvre : on ne remplace pas facilement les Maxime Lamort, Lucien Saucède et Henri Ferraris. Le déclin se poursuivra inexorablement.

Effritement, puis cessation de l'activité (1948-1955)

1948 : L'année débute sous la direction de Jean Margaillan qui fait fonction et qui signe chef de Centre. L'école est assurée par Jean Rideau aidé de quelques pilotes confirmés de la région de Mostaganem : Georges Bernard et Jean Cruon (anciens pilotes militaires), Edouard Maubourguet, Mordelet. Le jeune Mostaganémois André Meunier, qui vole au Djebel-Diss depuis 1946, est embauché comme mécanicien.

Le matériel est toujours abondant et de qualité : un Caudron C 800 (n° 406), quatre Avia 152a (n° 145, 148, 152, 160), deux *Emouchet* SA 103 (n° 100 et 154 arrivé fin août), deux Nord 1300 (n° 18 et 244 arrivé en novembre) et deux Avia 40p (n° 301 et 310). On remarque la disparition du Castel 30s n° 4 et de l'Avia 40p n° 26.

Il semble bien que la période des stages structurés et à répétition soit révolue et que l'essentiel de l'activité consiste à voler en monoplace de perfectionnement et à rechercher la performance, plutôt au profit des pilotes de la région que de stagiaires venant de plus loin. En effet, de nombreuses épreuves de brevet D sont obtenues par Jean Cruon, Christian Dolfini, André Meunier et Claude Serrat, tous Mostaganémois.

Avec le mois d'octobre, arrivent les jours mauvais, voire funestes. Jean Margaillan se retourne au volant de sa Jeep et trouve la mort (André Meunier assurera le transport de la dépouille mortelle à Alger). En même temps, le Service des sports aériens, qui jusqu'alors finançait l'équipement et le fonctionnement du Centre (qui fut national à une certaine époque), éprouve des difficultés à réunir les fonds nécessaires à la poursuite de son soutien. Il se désengage et transfère la charge de fonctionnement du Centre à l'Aéro-club de Mostaganem. Il licencie le personnel qu'il appointait jusque là. André Meunier aura beaucoup de mal pour se faire payer et n'obtiendra jamais de certificat de travail.

L'activité a chuté considérablement et l'année se solde par 1 300 lancers seulement, soit le quart des années de pleine activité.

Une anecdote peut donner une idée de l'atmosphère qui régnait certains jours : un jeune pilote de Mostaganem, mais bien confirmé, Christian Dolfini, part en cours d'après-midi à bord d'un Avia 40p pour aller prospecter la région du djebel Aïzeub car le vent semble établi au nord-est. En même temps, part un jeune, moins aguerri, Tcharni Louahala, toujours sur Avia 40p, avec pour consigne de suivre Christian Dolfini. Ce dernier s'aperçoit, à un moment donné, que le vent tourne à l'ouest et qu'il est donc urgent de rejoindre le Djebel-Diss. Il effectue des battements d'aile pour prévenir son équipier qui ne comprend pas et qui continue à gratter sa pente. En désespoir de cause, Dolfini quitte la zone et se pose au Djebel-Diss. Il alerte Margaillan pour aller repérer le point où Louahala a dû sans doute être obligé d'atterrir. Margaillan, dont la tempérance n'est pas la vertu première, se sent en forme, il saute dans le Stampe affecté au Centre et se rend au djebel Aïzeub avec de fréquents passages dos pour mieux scruter le sol, dit-il. Il ne parvient pas à repérer l'Avia 40p et revient se poser. A sa descente d'avion, il se trouve nez à nez avec Tcharni Louahala qui venait de rentrer très péniblement, après avoir exploité le moindre souffle lui permettant de rester en l'air.

L'Hymne du Djebel-Diss (ce chant a été enregistré par la Musique de l'Air de la 5^{ème} Région Aérienne)

Refrain

« En avant les gars du Djebel,
« L'air est pur, le ciel est bleu.
« Nous avons la mine superbe,
« Sur la pente on se porte mieux.
« Défilant sous les frais nuages,
« Le Djebel est notre santé.
« C'est une école de courage,
« De patience et de liberté »

Premier couplet

« Un jour au clair matin luit l'aurore magnifique
« Le vent d'ouest apparaît et souffle doucement
« Et sous les larges cieux il devient dynamique.
« Les portes du hangar s'ouvrent rapidement
« Les planeurs argentés ont quitté leurs demeures
« Sur la piste de sable ils prennent leur élan,
« Ils partent vers les cieux pour planer quelques heures.
« Et les jeunes pilotes redescendent en chantant »

Les tentatives de vol en planeur ultra-léger par Paul Daudin, Gilles Candela, Roland Lassalle, Clément Torrès et Katim Alacha ...



... ne vont pas sans déboires (AP)



1949 : Le Centre est dirigé par Jean Rideau, mais au mois de juin de nouvelles difficultés viennent brutalement secouer le vol à voile algérien. En effet, la Délégation des sports aériens en AFN est dissoute purement et simplement. Les crédits sont annulés et tous les personnels licenciés. En attendant que le gouvernement général puisse mettre en place les crédits nécessaires, c'est la Fédération aéronautique algérienne qui prend provisoirement en charge les moniteurs d'État. Comme Jean Rideau n'entre pas dans cette catégorie, l'Aéro-club de Mostaganem l'embauche pendant quelques mois. Il est secondé par quelques pilotes du cru, tout particulièrement par Georges Bernard et Jean Cruon.

L'activité d'école est faible. Il s'agit surtout de l'entraînement des pilotes confirmés locaux (cet entraînement est parfois complété par des vols sur le Stampe F-BBNU et sur le Stinson HW 75 F-BDJI). Le 16 mai, Christian Dolfini, avec le Nord 1300 n° 244, effectue un vol de 9 h 15. Deux jours après, le 18 mai sur l'Avia 40p n° 310, il tient l'air 6 h 33, grimpe à 2 000 m et se pose à Sidi-Khebkab, à 56 km. Deux mois auparavant, Jean Cruon avait réussi l'épreuve d'altitude du D.

Le Centre dispose toujours du C 800 n° 406 et de cinq monoplaces (*Emouchet* n° 100 et 154 - Nord 1300 n° 244 - Avia 40p n° 301 et 310), ainsi que d'un certain nombre d'Avia 152a qui n'ont plus guère la côte. Pourtant, un vaste hangar de 30 m x 20 m est construit à côté du premier.

En décembre, Jean Rideau abandonne le Djebel-Diss et devient moniteur avion de l'Aéro-club. Restent seuls comme moniteurs planeur Georges Bernard et Jean Cruon qui poursuivent quelques vols d'instruction en C 800.

L'activité de l'année se réduit à 1 500 lancers environ. C'est un peu mieux que l'année précédente mais l'avenir ne s'annonce pas brillant.

1950 : La période des vaches maigres se précise, le Djebel-Diss ne peut plus compter, pour survivre, que sur le dévouement de l'Aéro-club de Mostaganem dont les dirigeants servent depuis longtemps, et avec obstination, la cause du vol à voile. Devant cette situation, le directeur de l'Aviation civile en Algérie, François Foguès (qui a des attaches à Mostaganem), affecte un agent de la Navigation aérienne, La Ruffa, comme chef d'aérodrome. Cela permettra au moins de maintenir les installations en état, de préserver le matériel et d'assurer l'ordre sur la plate-forme. En effet, tout appartient à l'État et il est normal que celui-ci assure la conservation de son patrimoine.

La disparition de la Délégation des sports aériens est suivie de la création du SALS Algérie dont la responsabilité est confiée à André Costa, le créateur du Djebel-Diss. Il est donc tout naturel qu'André Costa s'efforce de sortir son centre de l'ornière, d'autant plus que le Djebel-Diss dispose d'une infrastructure remarquable qui n'existe nulle part ailleurs. Un désagrément vient cependant compliquer un peu l'existence : l'eau du puits est déclarée non potable et il faut organiser un service de transport pour s'alimenter au réseau de la ville.

André Costa organise pendant la semaine de Pâques, du 5 au 12 avril, un stage dont il sera lui-même l'animateur et le moniteur. Il recrute dix élèves : Alain Algudo (fils d'Antoine Algudo), lâché à 15 ans, plus jeune pilote de l'époque, Bonnot, Carreras, Nicole et R. Duval, R. Juery, La Ruffa, Claudine et Georges Valencia et Torrès qui effectuent, pendant cette semaine, 75 vols en double-commande à bord du C 800 n° 406 et plus de 200 vols au total.

Fort de ce succès, André Costa recommence un stage, plus long (du 15 août au 15 septembre), avec dix-sept stagiaires en double-commande sur le nouveau C 800 n° 416 : Achouche, Aiech, Bouillot, Dussaix, Pierre et Paul Jover, Khatim, La Ruffa, Llopis, Messenger, Claude et Marcel Parisien, Perez, Springesfeld, Torrès, Vella et Vitiello, qui font 124 vols en double-commande pour un total général d'environ 425 vols.

Au cours de l'année, environ 1 340 vols ont été réalisés à bord du C 800 n° 406 (remplacé ensuite par le n° 416), de l'*Emouchet* n° 100, du Nord 1300 n° 244, des Avia 40p n° 307 et 310, et de l'Avia 152a n° 214 arrivé pour le stage de Pâques.

Les dernières années (1951-1955) : Le dernier stage d'André Costa constitue une belle flambée qui malheureusement n'aura aucune suite. André Costa retourné à Alger où l'appellent les obligations afférentes à sa charge, plus aucune activité organisée ne s'exercera au Djebel-Diss. Entre le dernier vol d'André Costa du 17 septembre 1950 et le vol du 5 avril 1952 par Christian Dolfini sur Avia 40p, il n'est enregistré que huit vols en 19 mois. Il faut dire que la disparition tragique d'André Costa, le 14 avril 1951, a laissé désespérés les dirigeants de l'Aéro-club de Mostaganem dont il fut si longtemps la cheville ouvrière.

Les pilotes confirmés de la région essaient d'exécuter quelques vols à bord de l'Avia 40p n° 310 qui est l'un des rares appareils restant en état de vol. Un peu moins de 50 vols sont accomplis en 1952 par, notamment, Christian Dolfini, Julien Garcia, André Meunier et Marcel Tello. Ce dernier continue à entretenir le matériel, toujours à titre bénévole.

1953 est plus triste encore puisque le treuil n'est plus utilisable. Quelques vols sont cependant enregistrés à bord du seul Avia 40p remorqué par une Jeep. La plate-forme en sable avec des dunes se prête mal à ce genre d'exercice : décollage pénible, largage à 70 m de hauteur et tentative d'accrochage sur la falaise au niveau de la route, sur les hangars. Moins de 25 vols seront ainsi exécutés au cours de l'année.

Quelques vols, que l'on peut compter sur les doigts des deux mains, ont encore lieu en 1954 et début 1955, toujours sur l'Avia 40p, avec départ au treuil remis en service. Il n'y a plus de trace de vols de planeur après le mois de février 1955.

Au total, il aura été effectué au Djebel-Diss, depuis 1936 jusqu'en 1955, environ 25 400 vols de planeurs, dont plus de 20 000 entre 1943 et 1947.

Que sont devenus le Centre lui-même et les planeurs qui l'équipaient ? Pendant que le Djebel-Diss dépérissait, s'organisait, à 60 km à l'ouest, le Centre interclub d'Oran-Canastel, géré par l'Aéro-club d'Oranie. Progressivement, les planeurs inutilisables du Djebel-Diss étaient récupérés et réparés par Canastel. C'est ainsi qu'on y retrouva les Castel 30s n° 03 et 04 abandonnés par le Djebel-Diss. L'école et l'entraînement sur la falaise de Canastel fonctionnant tous les jours, quelques pilotes de la région de Mostaganem prirent progressivement le chemin d'Oran, où l'on ne rencontrait pas les problèmes du Djebel-Diss. Quant à la plate-forme, sur l'instance du président Antoine Algudo, elle fut transformée, en 1954-1955, en un aérodrome de classe D avec une bande de 1 100 m x 100 m, nivelée, balisée et renforcée, orientée 035/215. Etant un aérodrome d'État, celui-ci finança les travaux. Malheureusement, et comme prévu, les tempêtes d'équinoxe eurent rapidement raison de la belle bande d'atterrissage qui ne supporta pas les inondations répétées et la nature reprit ses droits.



Ci-dessus Le Centre en 1951 (AL). Ci-dessous Après l'arrêt de l'activité vélivole, le Djebel-Diss sera occupé sporadiquement par l'Armée. Le 27 juillet 1957, un Broussard de l'Armée de l'Air y fait escale, piloté par le vélivole Robert Nauze (RN)



Le brevet C de Pierre Laffargue

(par son épouse Tina, illustration de Pierre Laffargue)

Pour couronner ses activités sportives, mon mari rêvait de devenir pilote de planeur, et comme il était persévérant, il finit par décrocher son brevet. Les conditions dramatiques dans lesquelles ce succès fut obtenu valent d'être contées car je vécus ce jour-là des moments d'une rare intensité.

Par une belle journée ensoleillée, nous arrivons au camp de vol à voile situé au bord de la mer, accueillis avec sympathie par le chef-pilote qui faisait bénéficier de ses vastes connaissances une trentaine de garçons de 16 à 18 ans venus là pour s'initier au vol silencieux.

Une tente, montée en bordure du camp, était à notre disposition et, pour la première fois dans notre existence en commun, nous pouvions apprécier les charmes de la vie au grand air. Le soir nous nous endormions au rythme des vagues toutes proches. C'était délicieux. Les journées étaient consacrées à des cours théoriques lorsque le ciel était couvert et à l'entraînement au vol de pente sur le flanc de la montagne qui dominait le camp, lorsque le vent d'ouest voulait bien se manifester.

Malgré un écart d'âge assez sensible, mon mari fût rapidement agréé par tous les jeunes. Il faut dire que j'en tirais quelque fierté. Il participait aux travaux avec la même foi et la même ardeur que les petits gars de l'équipe.

La fin du stage approchait. Vint le jour, tant attendu de tous, de démontrer ses capacités au cours de l'examen final pour l'obtention du brevet C, en l'occurrence tenir l'air pendant un minimum de cinq minutes et, ce qui était le plus difficile, sans perdre de l'altitude. Le candidat qui passait ce cap pouvait, avec un peu d'entraînement, tenir l'air des heures entières sans autre moteur que le vent. Les élèves étaient "fin prêts" et le matériel en état, ce jour-là, mais comble de malchance, le fameux vent d'ouest, lui, était absent !

Le chef-pilote décida donc de faire passer l'épreuve sur une montagne voisine (djebel-ÂÏzeub), dont la pente, orientée est-ouest, était balayée par un vent violent du nord-est. La force était telle qu'un garçon facétieux proposa de tenter le brevet à bord d'une brouette. Cela fit rire l'assistance, mais pas le chef qui recommanda la prudence en raison des conditions inhabituelles de pilotage.

Le robuste planeur monoplace d'école (Avia 152a) qui avait été spécialement préparé fut mis en place et les départs, effectués au treuil, se succédèrent à la cadence prévue avec, pour chacun, le droit de tenir l'air 15 minutes au maximum. A chaque fois, le bel appareil décollait dans un cabré impressionnant et, à 100 m d'altitude, le câble étant largué, le pilote était livré à lui-même. Alors commençait une régulière élévation vers le sommet. Pour moi, bien qu'ayant suivi les cours en simple auditrice, j'avais assimilé l'enseignement prodigué et j'admirais le cran et le savoir de ces jeunes garçons décrivant dans le ciel des orbites gracieuses, tels de grands rapaces.

Vint le tour de mon mari. Il était radieux. Un rêve vieux de 20 ans n'allait-il pas se changer en une passionnante réalité ? Prendre place dans l'étroit habitacle, se sangler, ajuster ses lunettes de vol, jeter vers moi un regard souriant et confiant, fut l'affaire d'un instant. Déjà le câble se tendait et, après une courte glissade, le planeur s'envolait. Les manoeuvres effectuées pour la montée étaient correctes et le chef-pilote semblait satisfait. Moi, j'étais inquiète. Je savais que mon mari avait soigné son entraînement mais j'avais entendu dire, à leur descente par les nouveaux brevetés, que ça chahutait fortement là-haut. Je ne quittais pas des yeux le planeur qui évoluait normalement à l'altitude imposée. Soudain, le pilote commença à se livrer à des manoeuvres qui, d'un moment à l'autre, pouvaient le conduire à une rencontre avec la montagne. D'abord étonné, puis inquiet de ce comportement que rien ne laissait prévoir, le chef-pilote fit mettre en place le signal conventionnel d'atterrissage immédiat. Cet ordre impératif n'étant suivi d'aucun effet, la colère s'empara de lui et je devinais, sans peine, qu'à son retour mon mari se ferait tancer vertement.

Pour moi, j'avais hâte que se termine cette folle équipée. Les 15 mn allaient être bientôt épuisées et c'est alors que, au cours d'un virage, nous vîmes l'appareil disparaître brusquement derrière la crête. Aussitôt, le chef-pilote se précipita vers la montagne suivi de tous les garçons. Atterrée, ne pouvant comprendre ce qui s'était passé, je restais figée sur place dans une hébété totale, tandis que l'équipe des sauveteurs progressait en direction du sommet.

Alors, ce fût l'attente, l'angoisse succédant à l'espoir. Le retour en larmes vers le camp. Deux longues heures passèrent dans cette affolante incertitude avant que mon mari ne reparaisse à mes yeux, absolument intact.

Voici le récit qu'il fit de son incroyable aventure :

« Après un coup d'oeil à ma montre, je décidais d'atterrir. Je volais depuis plus de 14 mn. Trop occupé par mon pilotage, je n'avais pas aperçu le signal m'intimant l'ordre de me poser, sinon j'aurais obéi. J'étais très secoué, mais pour moi tout allait bien. J'avais véritablement l'impression que les ailes du planeur étaient soudées à mes épaules et que c'était moi et non la machine qui volait.

C'est dans ces conditions que j'amorçais le dernier virage. Au moment d'exécuter la manoeuvre, je survolais la crête à un endroit où celle-ci s'infléchit légèrement. La violence du vent m'avait fait déborder de la limite extrême des ascendances et je me trouvais égaré dans une zone où commençaient les vents rabattants, ceux qui, ayant franchi le sommet, descendent vers l'autre versant. Ce fût à ce moment précis que mes malheurs commencèrent. Une rafale puissante me catapulta littéralement d'un versant sur l'autre et cela dans une fraction de seconde. Je réalisais immédiatement l'extrême danger que j'encourrais car mes commandes étaient molles et la perte de vitesse n'allait pas tarder à se produire.

Les conséquences qui en découleraient étaient visibles. En effet, j'avais à quelques dizaines de mètres devant moi un énorme éboulis de gros rochers contre lesquels je pouvais m'écraser d'un instant à l'autre. Il me fallait réagir rapidement pour reprendre le contrôle de l'appareil. Aussi, jouant le tout pour le tout, je poussais brutalement le manche en avant pour obliger le planeur à basculer, comptant sur cette manoeuvre pour reprendre de la vitesse. L'appareil piqua effectivement du nez et je sentis aussitôt les commandes se raidir et du même coup, reprenais le contrôle de la machine. Il était temps car il fallait faire face à un autre danger plus immédiat : ma ligne de vol (il n'était pas question de virer) me conduisait tout droit vers un énorme rocher. Ou bien j'allais m'écraser sur lui à toute vitesse (j'étais alors en piqué), ou je me devais de le sauter comme le fait un cheval sur l'obstacle. Je n'hésitais pas. Toujours manche en avant, je poursuivais ma course folle puis, à quelques mètres de la masse rocheuse, tirais à fond le manche à moi. Le planeur se cabra brusquement, je sentis un léger choc sous moi et mon aile gauche racla légèrement la pente.

J'étais passé d'extrême justesse. Le cabré m'ayant fait perdre de la vitesse, je ramenais aussitôt le manche en avant et réussissais à reprendre une ligne de vol correcte. Je n'étais pas pour autant sorti du guêpier dans lequel je m'étais fourré, car je me trouvais bientôt face à un deuxième bloc aussi gros que le premier. Pour l'éviter, j'effectuais un second plongeon et cette fois je passais au-dessus sans toucher, sans avoir eu besoin d'exagérer le cabré. Ma vitesse étant suffisante, je continuais sur ma lancée, bien décidé à me dégager entièrement de la zone dangereuse. Soudain un obstacle, bien inattendu celui-là, se présente devant moi, sous l'aspect d'un jeune garçon, un berger sans doute qui, me voyant foncer sur lui, pousse un cri d'épouvante en se jetant violemment sur le sol. Je crois me rappeler avoir souri car, rasant la pente à 5 ou 6 mètres, je savais qu'il ne risquait rien. Il est de fait que ma soudaine apparition avait eu de quoi l'effrayer.

Après ces incidents, je me retrouvais planant au travers d'une vallée encaissée où coulait un maigre ruisseau. Je pouvais distinguer une gorge profonde délimitée d'un côté par la montagne que je venais si follement de franchir, de l'autre par une falaise à pic en

haut de laquelle se trouvaient des terres cultivées. Je mis aussitôt le cap sur un carré de jaune clair dans l'intention de m'y poser. Je le dominais d'une centaine de mètres et évaluais sa distance à environ 400 mètres. J'avais donc une marge plus que suffisante et commençais à respirer. Je volais dans une atmosphère calme, tout allait donc pour le mieux. J'irai "aux vaches" me disais-je, c'est à dire me poser à un endroit autre que la piste d'atterrissage du camp, mais il valait mieux ça que de casser du bois et peut-être autre chose. Il me fallut déchanter. En effet, je n'avais pas compté sur la présence des rabattants qui, en même temps que mon planeur, dévalaient du sommet. Ainsi, alors que j'avais les yeux fixés sur le pré que j'avais choisi, je voyais ce dernier sous un angle toujours plus ouvert et finalement, il disparut de ma vue. C'était maintenant la falaise qui me dominait, dressant devant moi sa face menaçante. Je compris alors que les rabattants m'enfonçaient verticalement vers le fond de la vallée, comme auraient pu le faire deux mains puissantes appuyant fortement sur mes ailes.

Ma position était tragique. Pour éviter la collision, un seul moyen : virer ! J'amorçais aussitôt un virage à droite, lentement et à plat, et me trouvais ainsi dans le prolongement de la gorge dont les méandres m'étaient indiqués par le lit du ruisseau. A ma gauche, la falaise, à ma droite, les éboulis de la montagne. Aucune zone possible pour un atterrissage normal. Car pour ce qui était d'atterrir, cela je le ferais sûrement, mais dans quelles conditions ? Conditions d'autant plus incertaines que la gorge allait au loin en se rétrécissant. Malgré cette cascade d'écueils chaque fois évités, mes nerfs tenaient bon. J'étais lucide et à l'affût du moindre événement pouvant me permettre de sortir de l'impasse.

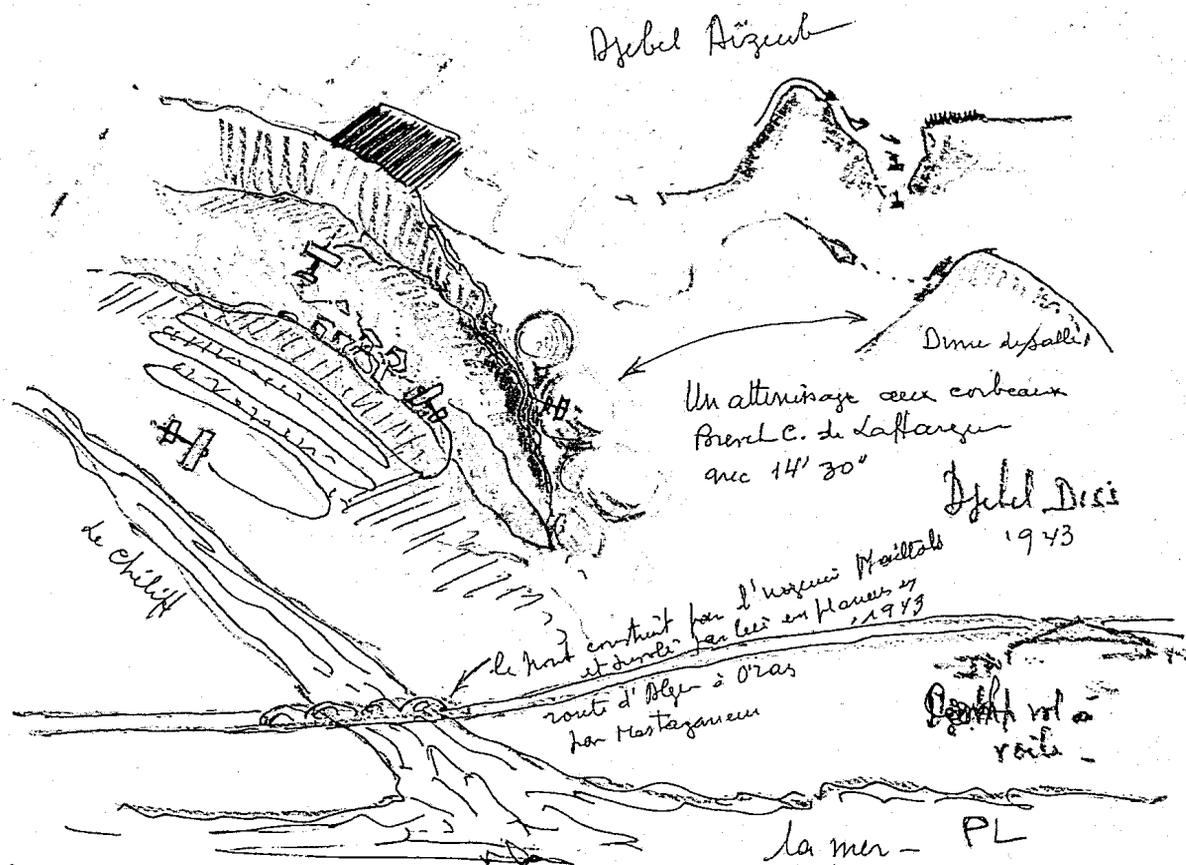
Ce fût tout d'abord un avertissement sous forme d'un légère claque sous les fesses, ce qui pour un pilote de planeur constitue la meilleure preuve que l'on passe au-dessus d'une ascendance. A ce moment, je contournais la falaise. Le vent venant du couloir naturel que je survolais, frappait sa paroi, d'où le léger bond dont je pus profiter. Je redoublais de vigilance, car mon itinéraire allait précisément m'obliger à contourner une portion de la falaise orientée de la même façon. J'étais prêt à agir rapidement. Il le fallait car mon angle de plané s'amenuisait dangereusement et je ne disposais plus que d'une vingtaine de mètres d'altitude. A ce moment précis, j'agissais par réflexe, car ne voyant que la falaise, les éboulis et le ruisseau, je n'avais aucun espoir de m'en tirer, tout au plus retarder l'instant fatal ou mes deux ailes touchant de part et d'autre, je culbuterai infailliblement dans le fond de la gorge. Mais "faire face" a toujours été ma devise, alors vint le moment attendu. Comme

prévu, les effets de l'ascendance se firent franchement sentir et cette fois, je regagnais quelques mètres. Or, ce gain d'altitude me permit de constater que la falaise s'abaissait brusquement, donnant suite à une rangée de dunes de sable indiquant la proximité du rivage. La plus proche m'apparaissait sous la forme d'un triangle d'ocre jaune. Il n'y avait plus à hésiter. Je piquais aussitôt droit dessus, sachant que cette périlleuse manoeuvre représentait ma dernière chance. Je m'approchais rapidement. Hélas, c'était vers un véritable mur que je me dirigeais tant la pente que j'allais devoir aborder était forte. Tant pis, je continue de foncer. Le mur doré approche. Plus que dix mètres, puis cinq, deux... Que va-t-il se passer ? Je n'ai ni le temps, ni conscience de me le demander. A un mètre, je tire brutalement et à fond le manche vers moi. violemment freiné, l'appareil s'est cabré comme un oiseau à l'atterrissage et ma chance fût qu'à ce moment précis l'angle du planeur était exactement celui de la dune. C'est donc sans heurt que je me posais, tel un papillon sur une fleur. Si j'avais tiré trop tôt, je passais sur le dos et culbutais dans la gorge, trop tard, je percutais le mur à toute vitesse.

Je n'insiste pas autrement sur la suite ! J'eus à peine le temps de dégrafer ma ceinture et de sauter de la carlingue car l'appareil commençait à glisser vers l'abîme. Rapidement, j'inclinai une aile vers le sable pour le freiner puis, sans plus attendre, je m'élançais vers la montagne pour refaire en sens inverse, mais à pied cette fois, l'incroyable parcours. J'avais hâte d'informer mes camarades de l'heureuse issue de mon odyssée car je me doutais bien que m'ayant vu disparaître, ils étaient à ma recherche. Après de longues minutes d'une course épuisante, j'avais la joie de rejoindre mon chef à mi-parcours. Il avait devancé tout le monde.

Il n'y eu pas d'étreinte. J'étais vivant et il le voyait. Un bref dialogue s'engagea — Etes-vous blessé ? — Non — Le planeur ? — Là-bas sur une dune — Dans quel état ? — Intact — Ça m'étonnerait — C'est pourtant vrai chef, il faut me croire — Alors, il ajouta Mon vieux, si vous n'êtes pas allé "aux vaches", vous êtes allé "aux corbeaux", car eux seuls peuvent se permettre une telle fantaisie — Sur ces paroles, nous nous sommes serré la main ».

C'est ainsi que j'eus connaissance de ce qui s'était passé. Mon mari qui était sorti sain et sauf de l'aventure, ayant sauvé le matériel et réalisé une sorte d'exploit acrobatique, devait bénéficier de l'indulgence du chef qui lui a accordé la mention bien. Seul, le portemonnaie de mon époux devait faire les frais de l'aventure car, comme il se doit en pareil cas, le soir venu le champagne coula à flots. Quant à moi, je ne suis plus jamais retournée sur un terrain de vol à voile.



8 - ORAN : CANASTEL

Les tentatives avant la Guerre

Le premier planeur, Louis Poire (1923) : Un commis des Postes d'Oran, Louis Poire, conçut en 1923 un planeur original qu'il le construisit sans aucune aide pécuniaire ni morale. C'était un monoplane à aile souple, de 10,50 m d'envergure et 5,50 m de long ; il avait une surface de 15 m² et pesait à vide environ 100 kg. Louis Poiré commençait timidement les essais de sa machine sur les bords de la Sebkra, proche de l'aérodrome de La Sénia, lorsqu'il rencontra Paul Grégoire, un jeune pilote militaire récemment libéré, qui s'offrit de poursuivre l'expérimentation de l'engin. Une corde de chanvre de 6 mm de diamètre et de 50 m de longueur permettait de remorquer le planeur derrière une automobile. Piloté par Paul Grégoire, l'appareil décollait facilement et montait à une quinzaine de mètres. Une fois largué, il poursuivait son vol plané. Plusieurs essais eurent ainsi lieu, mais on ne trouvait pas toujours le concours d'un automobiliste qui voulait bien prêter sa voiture.

Il semble que le planeur avait de bonnes qualités de vol ; un jour, en cours de traction et alors que sa vitesse était faible, la corde cassa net, l'appareil descendit sans présenter de tendance à la perte de vitesse ni à la glissade. L'expérience fut répétée plusieurs fois, mais volontairement, avec le même succès qui semblait être dû à la souplesse de la voilure. Mais il n'y avait pas de hangar, aussi le planeur couchait-il dehors avec tous les inconvénients que cela comportait. Avant chaque essai, il fallait procéder à des réparations à cause du vent, de l'humidité salée, du sable, ou de la pluie. Toujours sans aide extérieure, Louis Poire et Paul Grégoire poursuivirent courageusement leurs essais pendant deux mois dans ces difficiles conditions, jusqu'à l'arrivée de la mauvaise saison.

Les deux amis construiront ensuite une avionnette à moteur Anzani de 35 ch qui sera prématurément détruite en 1924. Leurs ressources épuisées, ils abandonneront alors leurs expérimentations. En 1931, Louis Poire s'intéressera de nouveau au vol en planeur, à Blida où il a sera muté comme receveur des Postes.

Les tentatives suivantes : Le début des années 30 voit un très fort engouement pour le vol à voile, aussi bien en métropole qu'en Algérie. En 1931, un planeur de début, genre Zögling ou Avia 11a, est construit sous la direction du capitaine Grillot, un des fondateurs de l'Aéro-club d'Oranie (pilote militaire de réserve et ingénieur, Grillot créera une école prémilitaire de mécaniciens et deviendra, plus tard, directeur de l'aviation privée au sein du Secrétariat à l'air). Le 11 octobre, à La Sénia, a lieu une manifestation organisée par l'Aéro-club d'Oranie et le Club aéronautique d'Oranie. A cette occasion, Grillot réalise deux vols satisfaisants avec son planeur, remorqué par une automobile. Il est question, les essais terminés, de démarrer une activité vélivole. Comme dans la plupart des cas, à cette époque, les espoirs seront déçus.

En 1934, est créé, sans grands résultats, une nouvelle association : le Club oranais d'aviation légère qui a pour objet la pratique du vol sur planeurs et sur avions légers.

Fin 1935, Eric Nessler, le champion bien connu et chef-pilote de l'Avia, effectue en Oranie plusieurs vols sur son planeur Avia 40p pour le compte de la Fédération aéronautique nord-africaine. Du 8 décembre au 16 décembre, il effectue 19 vols totalisant 9 heures au dessus d'Oran, de Mostaganem et de Sidi-Bel-Abbès.

L'Aéro-club populaire d'Oran est constitué en 1937 dans le cadre de la Fédération populaire des sports aéronautiques (Aviation Populaire) avec une section : Les jeunes ailes, qui compte 900 adhérents ! Cette section reçoit une subvention municipale de 50 000 F, et une autre de 10 000 F par le ministère de l'Air. Elle exerce une activité très importante en aéromodélisme et dispense des cours théoriques ; elle met en chantier un *rouleur* (avion aux ailes rognées ne pouvant voler mais permettant d'apprendre les rudiments du pilotage) et passe commande de deux planeurs. Il ne semble pas qu'ils aient été livrés avant le début de la guerre.

Début du vol sans moteur à La Sénia (1942)

En 1941, l'Aéro-club d'Oranie se transforme en Association des sports aériens d'Oran, présidée par Yvon Milhe-Poutingon. Celui-ci recrute Ferdinand Janis, pilote de chasse qui vient d'être démobilisé, mais aussi membre de l'Aéro-club depuis 1934, pour animer une section d'aéromodélisme, puis de vol à voile, quand ce sera possible. Ferdinand Janis va suivre au Djebel-Diss le premier stage de moniteur planeur du 1^{er} septembre au 10 novembre ; puis à Alger, du 19 novembre au 24 décembre, le stage de chef de section locale des sports aériens. Il revient ensuite pour deux jours au Djebel-Diss et obtient, le 7 mars 1942, les épreuves de durée et d'altitude du brevet D. Ainsi qualifié, il devient le responsable de la Section des sports aériens d'Oran. Il procède alors à la transformation en treuil d'une grosse automobile Buick et l'adapte pour la faire fonctionner au gazogène. L'opération est réalisée de telle sorte que l'engin pouvait aussi circuler comme une voiture normale. C'est avec elle qu'au mois d'août 1942, il se rend à l'usine Caudron de Boufarik pour prendre livraison du planeur Avia 152a n° 115 et le ramener à Oran. Enfin, le 27 août 1942, Ferdinand Janis effectue le premier vol sur l'aérodrome de La Sénia et ouvre ainsi le registre du vol à voile à Oran.

Les vols se déroulent sur la grande piste située au sud-est de l'aérodrome. Elle avait été largement utilisée de 1930 à 1939 pour les vols de records de distance, de durée et de vitesse par les plus grands pilotes français : Assolant, Bossoutrot, Lefèvre, Mailloux, Mermoz, Paillard et Rossi. Dénommée *Piste Algérienne*, elle mesure près de 2 km de longueur et ne servait plus depuis 1939. Le matin, les planeurs sortis du hangar sont remorqués vers la partie ouest de la piste pour que les vols de planeur se déroulent loin des installations. Mais, à la fin de chaque séance, Ferdinand Janis se fait treuiller de telle sorte que son atterrissage ait lieu près du hangar, évitant ainsi beaucoup de fatigue à ses élèves.

Le 11 octobre 1931 Démonstration de vol à voile par Grillot à La Sénia, avec le planeur construit par l'Aéro-club d'Oranie ...



... et le planeur en l'air, après remorquage par une voiture (L.L.)



1945 Pierre Llopis (à droite), devant le Stinson HW 75 de la Marine Nationale qui le transporte, avec le moniteur Marceau Daydé, de Tafaraoui à Canastel (L.O.)



Comme au Djebel-Diss, les élèves sont tous des pilotes avion confirmés, la plupart en congé de l'Armée de l'Air. Cela facilite beaucoup le fonctionnement de l'école mono-place. Celle-ci démarre par quelques *points fixes* sur un Avia 11a, puis ensuite le pilote passe sur l'Avia 152a n° 115. Ce maigre parc est renforcé par l'affectation du nouveau Avia 152a n° 116 que Ferdinand Janis réceptionne le 18 octobre. Il ne l'utilisera pas longtemps car, vingt jours après, les Alliés débarquent au moment où l'activité commence à prendre tournure : environ 5 vols en août, 10 vols en septembre et 110 vols en octobre. Ferdinand Janis se retrouve bientôt pilote au groupe de chasse 2/7 et participe à la campagne de Tunisie sur *Spitfire*.

Dès que l'activité avait démarrée, on savait très bien que les vols de planeur ne pourraient pas se poursuivre très longtemps sur l'aérodrome de La Sénia où le trafic commercial et militaire était important. Aussi, le président Milhe-Poutingon avait-il demandé au mois d'août, à Ferdinand Janis, de prospecter les environs d'Oran pour trouver un site, avec pente bien orientée, où pourrait être transférée l'activité véliplane. Et c'est ainsi qu'est remarqué, à quelques kilomètres à l'est de la ville, de vastes espaces plats et incultes surplombant une falaise orientée nord-est/sud-ouest, générant une ascendance de pente par régimes d'ouest à nord, qui sont justement les vents dominants. Il est donc décidé que l'Aéro-club d'Oranie achèterait les terrains afin d'y construire un abri et d'y transférer les planeurs. C'est à ce moment que se déclenche l'opération *Torch*. Les troupes alliées qui avaient, elles aussi, repéré les lieux, s'y installent rapidement. Les planeurs et le treuil restent à La Sénia où ils sont stockés dans un hangar civil en attendant des jours meilleurs.

Création du Centre de Canastel (1944-1947)

Début du vol à voile sur le terrain de Canastel-Fernandville (1944) : Le 25 septembre 1944, soit près de deux ans plus tard, l'armée américaine abandonne la plate-forme de Canastel-Fernandville et l'Aéro-club d'Oranie en reprend possession.

A 3 km seulement du Faubourg Gambetta, cet aérodrome est situé sur un plateau de 150 m d'altitude qui surplombe la mer. De la Pointe Blanche, à l'entrée du port d'Oran, jusqu'au cap Roux qui protège la rade vers l'est, se déroulent 10 km de falaises pittoresques avec à leur pied, les dunes ocres de la Batterie Espagnole et des Genêts, puis les rochers de la Tuilerie et du Cagnaret. L'action dynamique du vent sur la falaise crée des conditions favorables au vol de pente. Elle est renforcée par un relief assez prononcé (300 m à 600 m) qui s'étend sur 100 km environ en arrière de la côte, depuis le Rio-Salado jusqu'à Arzew, formant une chaîne discontinue qui descend vers la mer avec une trouée dans la zone Oran-Canastel. La brise de mer qui souffle d'avril à septembre de nord-est à nord-ouest et de 10 h à 19 h, favorise l'utilisation de la pente, aidée par l'action thermique du relief du Sahel.

Les premiers vols expérimentaux sont effectués par les responsables du Djebel-Diss : Maxime Lamort, chef-pilote, et Henry Ferraris, chef de Centre, accompagnés de Lucien Frison mécanicien et pilote confirmé. Tous tiennent l'air très facilement pendant une demi-heure. Le site est reconnu valable.

Les trois planeurs et le treuil sont alors récupérés à La Sénia et sont abrités dans une baraque en bois à Canastel. La proximité de la ville permet de démarrer rapidement une certaine activité sans qu'il soit nécessaire de procéder à des aménagements importants. La direction des opérations est dévolue à Renaudeau, un industriel oranais qui s'était lancé dans la fabrication et la commercialisation d'éoliennes ; il avait pratiqué l'aéromodélisme en 1941-1942 dans la Section des sports aériens. Il est assisté par un chef-pilote, Sauveur Mariette, pilote chevronné de l'Armée de l'Air, qui a participé en 1942 au stage de moniteur au Djebel-Diss. Les séances d'entraînement sont d'abord organisées les samedis après-midi et les dimanches pour un groupe de jeunes enthousiastes dont l'effectif atteint bientôt la cinquantaine. Aux *points fixes* sur l'Avia 11a, succèdent les *glissades* puis les *petits bonds* sur les Avia 152a n° 115 et 116 et enfin, les vols de pente sur la falaise. Cela, lorsque tout va bien. Mais de trop nombreux dimanches sont occupés par l'entretien et la réparation des planeurs fréquemment accidentés par les débutants dont le dynamisme n'est pas affecté par ces contretemps. Lorsque les conditions aérologiques sont défavorables, les élèves qui ne travaillent pas sur les planeurs se dispersent sur le terrain pour ramasser des clous à grosses têtes répandus, on ne sait pourquoi, par dizaines de milliers sur toute la plate-forme par les Américains lors de leur occupation des lieux. Quinze ans plus tard, la corvée perdurera et chaque semaine la récolte sera encore de plusieurs kilos ; néanmoins, les crevaisons demeureront toujours aussi fréquentes.

L'activité s'organise à l'économie (1945-1947) : Il ne semble pas que les relations entre le chef de Centre et le chef-pilote aient été très bonnes, le premier reprochant au second de se montrer trop timoré dans la progression des vols. Ce dernier a été rendu méfiant par un accident mortel survenu récemment. Un pilote, lâché sur Avia 152a, volait sur la falaise ; l'ascendance faiblissait, le planeur perdait de la hauteur mais son pilote, au lieu de rejoindre la piste, s'est obstiné et s'est retrouvé au-dessous du niveau du plateau. Il aurait pu se poser sans dommage sur la plage de sable située au pied de la falaise (où les Oranais ont l'habitude de venir se baigner). Il a essayé, au contraire, de reprendre de la hauteur en *grattant* la falaise qu'il a percuté en se laissant surprendre par les turbulences.

En mai 1945, Charles Girod est de passage à Canastel. Il s'agit d'un pionnier du vol à voile, assidu de La Banne-d'Oranche et replié au Maroc pendant la guerre. Il effectue une tournée dans les clubs d'AFN et donne parfois à la presse spécialisée des articles très critiques, certains au "vitriol", pas toujours très objectifs. Au cours de son bref séjour, il trouve le moyen de se poser sur la plage, au bas de la falaise, et ses prises de position enveniment les relations, déjà tendues, entre les responsables du Centre. Le colonel de Brion doit alors intervenir pour ramener le calme, il limoge le chef de Centre et mute le chef-pilote au Centre de Constantine, près d'Aïn-M'lila dont il est originaire. La direction du Centre est alors confiée au docteur André Lamur, chirurgien de renom et brillant pilote, commandant un groupe de bombardement, et qui vient d'être mis au repos après 65 missions de guerre. Le rôle de chef-pilote échoit à Marceau Daydé, officier-marinier de la base aéronavale de Tafaraoui-Lartigues, formé au vol à voile en 1942 au Djebel-Diss, comme Sauveur Mariette. Il



Sur cette vue vers l'ouest, au premier plan, l'aérodrome de Canastel, puis la ville d'Oran, le port et la rade. Au fond, le djebel Murdjadjo et Santa-Cruz (AP)

dispose d'un avion léger Stinson HW 75 (n° 522) pour faciliter ses déplacements entre Canastel et sa base de rattachement de Tafaraoui. Il amène souvent avec lui Pierre Llopis, alors élève-mécanicien navigant de la Marine, qui reçoit ainsi ses premières leçons de pilotage avion tout en passant les brevets A et B sur l'Avia 152a n° 162.

Le Centre régional des sports aériens d'Oran retrouve enfin la sérénité et il s'organise avec beaucoup de bonne volonté mais très peu de moyens. En effet, l'équipement en planeurs laisse beaucoup à désirer. Outre l'Avia 11a, il n'y a que des monoplaces de début Avia 152a. Aux deux anciens livrés en 1942, viennent s'ajouter pendant l'été 1945 le n° 112 (venant de Constantine) et les n° 145 et 162. L'entretien de ces machines, et du vieux treuil, est assuré par les élèves eux-mêmes qui comptent dans leurs rangs quelques marins de Lartigues et même le commandant du sous-marin *La Sultane*, échappé de Toulon en novembre 1942 lors du sabordage de ce qui restait de la flotte française. Ce commandant avait un jour proposé un "baptême de l'eau" en sous-marin au docteur Lamur, à Marceau Daydé et à Pierre Llopis. Celui-ci raconte : « *Après quelques passages en surface et sous l'eau, jouant au chat et à la souris avec un bâtiment de surface, nous avons plongé à 100 m de profondeur environ quand la pompe principale pour vidanger les ballasts est tombée en panne. Il a fallu que les marins du bord fassent le vide à bras, en utilisant la pompe de secours, pour rejoindre la surface. Puis direction Arzew où, sans attendre, nous avons téléphoné à Canastel pour qu'une voiture vienne nous chercher. Suite à cette frayeur rétrospective, nous nous sommes promis de ne plus mettre les pieds dans un sous-marin* ».

A Canastel, on commence progressivement à déblayer la plate-forme couverte de cailloux et de palmiers nains pour tracer deux axes d'envol : l'axe principal face au nord-ouest, utilisable sur 650 m, et l'axe secondaire face au nord-est, utilisable sur 850 m. Par la suite, sera aménagée une troisième bande de 600 m orientée est-ouest.

Les séances sont organisées pendant les week-ends et les vacances scolaires et en été, l'activité est quotidienne. Un an après son ouverture, le Centre enregistre au total 1 350 lancers dont 400 à 500 pour chacun des mois de juillet et août.

Les deux années qui suivent, 1946 et 1947, verront très peu de changement par rapport à 1945 : aucun planeur biplace, aucun planeur de performance, aucun personnel ne sont attribués à Canastel. On peut se demander quelles sont les raisons qui poussent les autorités de tutelle, à Alger, à se désintéresser aussi totalement de ce Centre qui pratique pourtant bel et bien le vol à voile. Il faut savoir qu'à 85 km par la route, vers le nord-est, le Centre national du Djebel-Diss fonctionne toute l'année, sous forme de stages, grâce à une infrastructure adaptée, avec un matériel abondant et un personnel compétent, le tout étant entièrement pris en charge par l'État qui l'a créé de toutes pièces en 1941. Mais aussi, à 100 km par la route, vers le sud-est (et à 80 km seulement du Djebel-Diss) fonctionne depuis 1943, un autre Centre de vol à voile, celui de Mascara qui, sous l'impulsion de Daniel Robert-Bancharelle, s'efforce de doubler celui du Djebel-Diss et sollicite, avec quelques succès, l'engagement des autorités de tutelle. On comprend bien que celles-ci, en l'occurrence la Délégation des sports aériens en Afrique du nord, dont les moyens sont limités, ne puissent pas encourager et soutenir une troisième

plate-forme de vol à voile en Oranie aussi proche des deux centres existants. En outre, la Délégation doit aussi apporter une certaine aide au Centre de Constantine. D'autre part, elle prépare pour 1948 une campagne de prospection aérologique, qu'elle dirigera elle-même, et qui nécessitera une concentration de matériels volants, de personnels et de crédits.

Aussi, Canastel doit-il se débrouiller par ses propres moyens qui sont assez singuliers, le Centre offre, à 3 km de la métropole oranaise, une ascendance de pente très fréquemment utilisable, la facilité avec laquelle on peut l'exploiter étonnera toujours les vélivoles étrangers à la région. Elle résulte de la conjonction des trois phénomènes météorologiques exposés plus haut. Ainsi, sans aucun soutien de l'État, mais sous l'autorité éclairée du président Yvon Milhe-Poutingon, Canastel continue-t-il à fonctionner de 1945 à 1947 de la façon la plus économique qui soit. S'il ne peut être question de performance, les matériels nécessaires faisant défaut, on forme par contre beaucoup de nouveaux pilotes bien que l'on doive se limiter, faute de mieux, à la difficile et ingrate école en monoplace. Plus d'une centaine de brevets B et plus de 30 brevets C auront été délivrés quand arrivera 1948. Lorsque l'État se désengagera, entre 1946 et 1949, en cessant progressivement d'apporter son soutien direct au vol à voile, les autres centres d'Oranie verront leur activité s'amenuiser car les associations locales ne pourront plus subvenir seules aux besoins de leur entreprise. A ce moment, de nombreux vélivoles émigreront vers Canastel qui continue à fonctionner à l'économie. L'effectif en pilotes confirmés s'en trouvera renforcé ; également, certains planeurs de ces centres, devenus inutilisables par accident, prendront le chemin de Canastel pour y être réparés et remis en service.

La seule performance notable de cette époque semble être la traversée de la baie d'Arzew par le docteur André Lamur à bord d'un Avia 40p. Ce planeur devait encore appartenir au Djebel-Diss.

Aménagement du site et progression de l'activité (1948-1953)

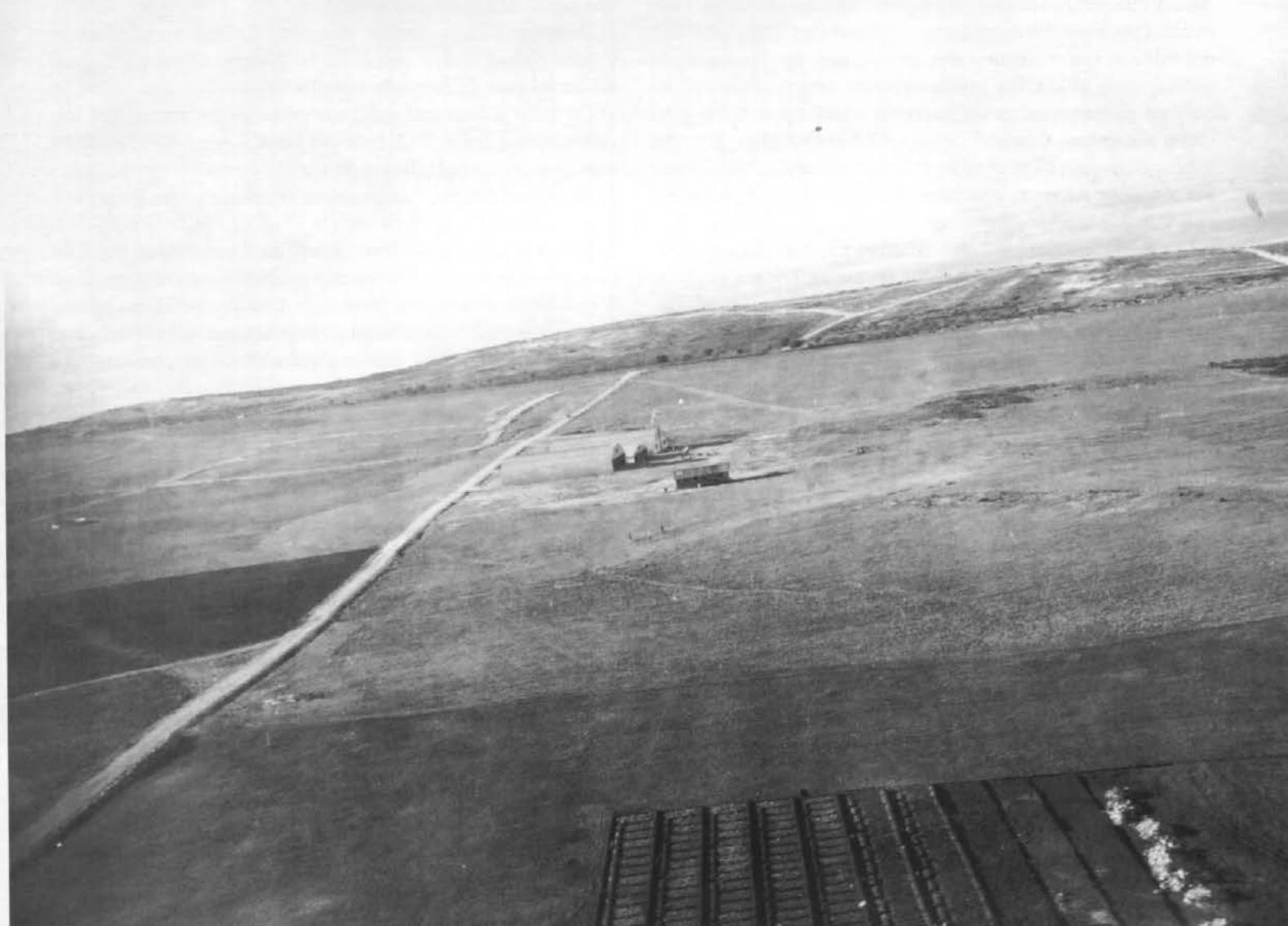
1948 : Le besoin d'un véritable hangar se fait impérieusement sentir pour remplacer la vieille baraque en bois. Chacun se met au travail, l'un fait les plans et les calculs, d'autres se procurent les matériaux. Les week-ends sont occupés à déblayer la zone d'implantation choisie, près de la bande principale nord-ouest, puis à niveler le sol, à construire les murs, à édifier la charpente et à poser la couverture. Après l'aménagement intérieur, Canastel dispose enfin, en quelques mois, d'un premier hangar digne de ce nom, entièrement réalisé par les membres du club.

Pendant ce temps, l'encadrement du Centre a sensiblement évolué : le docteur Henry Lamur, rendu à ses activités civiles et professionnelles, laisse la direction à M. Allard pendant que l'instruction en vol, toujours en monoplace Avia 152a, est du ressort de M. Poulain.

Aux mois de mai et juin, la prospection organisée par la Délégation des sports Aériens en AFN a établi sa base à Thiersville, à moins de 100 km au sud-est de Canastel. Le pilote oranais Aurélien Alberca est invité à participer à l'opération. Il fait partie de l'ultime échelon qui poussera jusqu'à Géryville permettant ainsi, les deux vols mémorables de



L'aérodrome de Canastel vu, ci-dessus, vers l'intérieur des terres et, ci-dessous, vers la mer (AP)



Nessler (395 km) et du RP Harmel (488 km). La conclusion rapide de l'opération à Mascara début juillet coïncide avec la fin de l'activité du Centre de Mascara. Ces deux événements ne semblent pas être étrangers à l'amélioration des conditions de fonctionnement du Centre de Canastel. En effet, il restait donc à Mascara, sans emploi ni affectation précise, un certain nombre de planeurs et d'équipements qui faisaient bien défaut à Canastel. On n'a pas d'indications formelles sur les mouvements qui se sont produits à cette époque, mais il paraît vraisemblable que quelques uns de ces planeurs se soient retrouvés au Centre de Canastel en fin d'année. C'est ainsi qu'y est signalée la présence d'un Avia 40p, en cours de révision, qui entrera en service l'année suivante. Il ne semble pas que l'autorité de tutelle soit intervenue directement dans ces transferts qui ne dérangent personne, pas même le Djebel-Diss, déjà bien équipé, mais dont le déclin est amorcé.

1949 : L'activité s'organise en fonction des nouveaux moyens. Avec des alternatives de périodes actives, lorsque le matériel est en état, et de périodes creuses, quand il faut réviser ou réparer les planeurs. Mais le nombre et la qualité des vols se développent sensiblement sous l'impulsion d'une équipe ardente et dévouée comprenant : Aurélien Alberca, Yvon-Claude Albert, Hubert Badaroux, Alfred Mahon, Georges Nougaret et Ruant. Le 13 mars, André Costa, de passage, effectue deux vols à bord d'un planeur Wolff.

En juin, la dissolution de la Délégation des sports Aériens en AFN et le licenciement du personnels, auront un effet bénéfique pour Canastel. En effet, le Service de l'aviation légère et sportive en Algérie, qui la remplace, prend en considération la réalité du vol à voile en Oranie. Son chef, André Costa, constate la disparition du Centre de Mascara-Thiersville et le déclin du Djebel-Diss. Il propose donc au président Yvon Milhe-Poutingon de transformer Canastel en Centre interclub regroupant les vélivoles des aéro-clubs de Mascara, de Mostaganem et d'Oran et d'y apporter progressivement les moyens en personnel et en matériels nécessaires. C'est ainsi qu'en novembre, Canastel devient Centre interclub, géré par l'Aéro-club d'Oranie, dont la direction technique est assurée par Aurélien Alberca, moniteur professionnel embauché par le SALS Algérie.

Les nouveaux planeurs sont officiellement affectés au Centre, dont un Caudron C 800, pour permettre enfin l'école en double-commande, et d'autres monoplaces : Castel 30s, SA 103 *Emouchet* et Nord 1300.

1950 : Pour bien marquer le début d'une nouvelle étape du développement de Canastel, le 7 février, Alberca et Ruant tiennent l'air 11 h 25 à bord du Caudron C 800, établissant ainsi un record de durée en biplace pour l'Afrique du Nord. Avec les nouveaux planeurs et le treuil Ford V8 qui vient d'être affecté, l'activité vélivoile cesse d'être confidentielle. De nombreux Oranais, en promenade sur la corniche de Canastel, peuvent contempler les planeurs évoluant en bordure de mer pendant de longues heures. Le dimanche en particulier, ils arrêtent leurs voitures le long de la route qui borde le terrain pour assister au treillage des planeurs et suivre leurs gracieuses trajectoires dans l'ascendance de la falaise. Parfois, l'affluence est telle que des embouteillages se produisent. Des personnalités s'intéressent au vol à voile et viennent faire quelques vols en planeur, comme Monseigneur Mercier, évêque du Sahara, ou comme le général Duval.

C'est sur l'aérodrome de La Sénia que l'existence du Nord 2000 n° 59 est signalée pour la première fois. André Costa vient l'essayer, remorqué par le Stampe F-BBNU, le 29 octobre. Il le convoie le jour même sur Canastel.

Le Centre aura effectué plus de 300 heures de vol au cours de l'année.

1951 : L'État poursuit son effort d'équipement de Canastel en le dotant de bâtiments nouveaux. Le Service des bases aériennes fait construire deux vastes hangars demi-tonneau implantés de part et d'autre du hangar existant réalisé en 1948. Curieusement, ils ne sont pas alignés mais légèrement décalés "en échelon refusé" vers le sud. Le hangar sud est exclusivement consacré à l'abri des planeurs et de l'avion remorqueur. Le hangar nord est aménagé pour offrir, sur sa façade sur la piste, une salle d'opérations munie d'un bar et, à l'arrière, un logement pour le moniteur et pour un gardien-mécanicien. Le petit hangar central est plus particulièrement équipé en atelier de réparation de planeurs. Cette implantation "en échelon refusé" a sans doute été voulue pour protéger l'ouverture du hangar sud des vents soufflant généralement de l'ouest ou du nord-ouest, le bâtiment nord étant toujours clos et donc peu gêné par le vent.

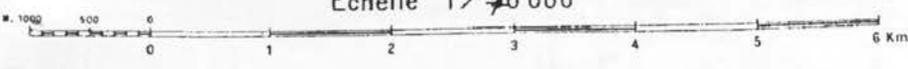
Ces installations ne subiront aucune évolution dans les années à venir ; bien qu'étant modestes, elles seront suffisantes pour le genre d'activité du Centre qui n'est pas destiné à des stagiaires en raison de la proximité de l'agglomération oranaise. Les seules améliorations porteront sur l'installation électrique, l'alimentation en eau, le téléphone, et surtout l'aménagement des pistes d'atterrissage.

Le 4 avril, André Costa vient à Canastel pour chercher le nouveau Nord 2000 n° 64 et l'amener à Blida en vol remorqué par le Stampe F-BDKD.

Dans les locaux de son magnifique siège social à Oran, l'Aéro-club d'Oranie organise, le 24 novembre, une grande soirée de gala au cours de laquelle est consacrée la réalité du vol à voile à Canastel avec une plate-forme maintenant très correctement équipée. A cette occasion, l'Aéro-club manifeste publiquement son ambition de former de nombreux vélivoles et, en même temps, il affirme son orientation vers les vols de performance.

1952 : Le cadre administratif du Centre interclub s'estompe rapidement et l'Aéro-club d'Oranie, toujours mené par Yvon Milhe-Poutingon, crée une Section vol sans moteur chargé d'assurer la gestion du Centre de Canastel. Cette section est présidée par Jean Muller, qui obtient son brevet C en juillet.

Les militaires de la base aérienne de La Sénia sont autorisés à venir s'entraîner au vol à voile un jour par semaine au titre d'une convention passée entre le ministre des Armées et le ministre chargé de l'Aviation civile. Il en est de même pour les marins de la base aéronavale de Tafaraoui-Lartigues. Quant aux civils, c'est surtout les samedis, les dimanches et les jours fériés qui leur sont réservés. L'accord avec les militaires présente l'avantage d'approvisionner largement et gratuitement le Centre en essence auto et avion ; les quantités fournies sont fonction de l'activité aérienne exercée par les militaires. Une autre clause plus générale de la convention prévoit que l'Armée de l'Air et l'Aéronautique Navale peuvent apporter leur aide pour faciliter le fonctionnement de la section vol à voile. Cela se révélera parfois très intéressant.



ORAN

Arcole

Daia Morselly
ou Grand Lac

la Senia

Mangin

Pointe du Canastel

Porte de

la Braquerie d'Al

Ben Guermoul

Modlay

Ain el Badir

Rues

Port

Docks

Chasse

Part

Canastel est maintenant régulièrement doté en planeurs en parfait état par le SALS Algérie dont l'Atelier d'Alger assure les grosses réparations et les révisions. L'entretien courant et les petites réparations sont exécutés sur place par les membres de l'Aéro-club, avec l'aide de Jean Lartigue, le mécanicien-gardien nouvellement embauché.

Les deux planeurs Castel 30s n° 3 et 4, qui étaient à l'origine de Djebel-Diss, en 1941, avaient été récupérés en petits morceaux par Canastel et reconstruits. En raison de leur fragilité et de l'absence d'aéro-freins, ils seront de nouveau cassés sans délai. Il est enfin décidé de les réformer définitivement, car ils séjournèrent plus longtemps en atelier de réparation qu'ils n'étaient disponibles pour les vols.

On note cette année quelques vols intéressants : le 28 juillet, un pilote atteint l'altitude de 1 500 m ; le 11 octobre, Buchou, appartenant à l'Aéronautique Navale, se pose à Perrégaux (à 60 km) après un vol de 3 h 17 sur le Nord 2000 n° 59 ; le même pilote, sur le même planeur, se rend à Tlélat en volant 4 h 40, le 26 octobre.

Le 9 novembre, Vedel, sur Avia 40p, réussit le trajet Hassi-Bou-Nif - Sidi-Bel-Abbès (54 km) en 2 h 12. Alberca lui-même, sur le Nord 2000, effectue le parcours Canastel - Saint-Denis-du-Sig (35 km) en 1 h 15, le 20 novembre.

Ainsi, au cours du deuxième semestre, plusieurs pilotes ont décidé de ne plus se cantonner au vol de pente sur l'ascendance de la falaise, mais de commencer à pratiquer le véritable vol à voile en sortant des limites du terrain.

Il a été accompli, dans l'année, 687 heures de vol pour 3 297 lancers ou remorqués, ce qui représente une progression très importante par rapport aux résultats des années précédentes.

1953, plus de 1 000 heures de vol : Cette progression se poursuivra grâce à la rationalisation de l'activité permise par la disposition de planeurs bien adaptés et en bon état et par la présence permanente de l'instructeur professionnel, Aurélien Alberca, et du mécanicien Lartigue.

Ce personnel sera renforcé, à partir du 4 octobre, par l'arrivée de Joannès Walkowiak. Agé de 24 ans, celui-ci effectue son service militaire à la base aérienne d'Alger - Maison-Blanche. Comme il est qualifié instructeur-planeur, le commandement de l'Air en Algérie a bien voulu le détacher auprès de la Direction de l'aviation civile afin qu'il puisse exercer sa qualification. Il a volé au Djebel-Oum-Settas du 1^{er} juin au 1^{er} octobre 1953. Maintenant, détaché à Canastel pour la saison d'automne-hiver, il seconde Aurélien Alberca pour l'instruction en double-commande à bord des Caudron C 800 n° 415 et 417.

Plusieurs vols dépassent l'altitude de 1 000 m. Vedel, sur Nord 2000, atteint 1 850 m le 27 avril. Quelques pilotes effectuent des vols de reconnaissance dans la zone située entre le djebel Murdjadjo et la rive nord de la Grande Sebkra d'Oran, jusqu'à Lourmel.

L'effectif des planeurs est renforcé par l'arrivée, au printemps, du nouveau monoplace d'entraînement à la performance Castel 311p n° 27.

La progression de l'activité est spectaculaire : 1 187 heures de vol sont atteintes dans l'année, le résultat de l'année précédente est presque doublé. Quant au nombre de lancers, avec 4 543, il augmente de 40 %. La durée moyenne des vols passe de 12,5 minutes à 16 minutes.

Début des vols d'onde et prospection à El-Aouedj (1954-1955)

1954 : Le 16 janvier, le vol à voile est associé à la grande manifestation de l'UFOLEP au stade Montreal d'Oran. Remorqué par Aurélien Alberca à bord du MS 315 F-BDIQ, Joannès Walkowiak présente le Nord 2000 n° 64 en survolant le stade. Fin mai, il quitte Canastel, après avoir accompli plus de 600 vols en double-commande depuis le début de l'année, pour commencer les stages à Oum-Settas.

Les premiers mois de l'année ont été particulièrement favorables et ouvrent à Canastel de nouvelles perspectives : en janvier, on enregistre trois vols à plus de 1 500 m (Rebeu sur Castel 311p atteint 1 800 m). D'autres vols du même genre ont lieu en mars et avril, mais c'est le 2 mai qui est la journée la plus remarquable : six pilotes dépassent les 2 000 m, Bikat atteint 3 000 m, Lebeau 3 300 m et Bonneville, à 3 600 m, décroche son épreuve d'altitude de brevet E. Lebeau et Morena en profitent pour réaliser l'épreuve de distance du brevet D vers Perrégaux (60 km) et Sahouria (65 km).

Le phénomène d'onde, que certains soupçonnaient depuis quelques temps, est donc enfin identifié et commence à savoir être exploité. Canastel, qui ne devait son existence qu'à la présence d'une ascendance de pente sur la falaise, apparaît maintenant comme un lieu privilégié pour les vols d'altitude. De plus en plus nombreux sont les pilotes qui désirent vivement sortir de l'espace aérien local pour s'élancer sur la campagne, mais la situation de Canastel se prête vraiment mal à ce genre d'exercice. Implanté en bordure de mer, le Centre est bien sûr sous l'influence permanente de l'air marin qui empêche toute formation des mouvements convectifs qui sont pourtant indispensables pour les vols de distance de quelque ampleur. D'autre part, l'espace aérien dévolu aux planeurs est limité par l'agglomération d'Oran et par les trafics aériens commerciaux et militaires de l'aéroport de La Sénia et de la base aéronavale de Lartigues. C'est pour ces raisons qu'il est décidé de déplacer temporairement, cet été, l'activité de Canastel vers le sud pour se libérer de ces contraintes et essayer de profiter des conditions aérologiques exceptionnelles que l'on ne doit pas manquer de rencontrer sur les Hauts-Plateaux, comme la prospection de 1948 l'avait démontré.

Le choix se porte sur l'aérodrome d'El-Aouedj, à 45 km au sud de Tlemcen sur la route d'El-Aricha et à 150 km à vol d'oiseau au sud/sud-ouest d'Oran. Situé à environ 1 000 m d'altitude, il dispose d'un hangar vide appartenant à l'Aéro-club de Tlemcen ; la plate-forme est constituée par le fond d'une sebkra parfaitement sèche. Il dépend de la commune-mixte de Sebdou, à 19 km plus au nord, dont l'administrateur, M. Hostains, veut bien mettre les bâtiments de l'école des filles à la disposition des stagiaires.

L'organisation est assurée en commun par l'Aéro-club de Tlemcen et par l'Aéro-club d'Oranie. Il est décidé d'effectuer cette année deux stages d'essais de 20 jours, l'un du 15 juillet au 5 août et l'autre du 15 août au 5 septembre. Cette durée de 20 jours a été choisie car c'est celle qui permet normalement de former et de lâcher les débutants en vol à voile. La direction des opérations est confiée à Aurélien Alberca auquel Lucien Saucède est venu prêter main forte. L'essentiel des stagiaires est constitué des vélivoles de Canastel, mais aussi de sept membres de l'Aéro-club de Tlemcen dont Pierre Rogé,

L'Emouchet F-CBNF devant les installations, le hangar central a été construit en 1948 et les deux hangars-tonneaux en 1951 (RN)



Devant le hangar sud, la queue du Castel 311p F-CBNM, l'Avia 40p F-CBNI, le remorqueur MS 315 F-BDIQ et les voitures de piste (RN)



Le treuil Ford V8, livré en 1950 (RN)



qui veulent saisir cette occasion de se former au vol à voile. Pour donner satisfaction à ces derniers, la flotte déplacée à El-Aouedj comporte le C 800 n° 415 et un SA 103 *Emouchet*. L'expérience n'est réalisable que grâce au dévouement des Tlemcéniens groupés autour du président Pierre Cardonne et de MM. Baritel et Régis qui ont tout mis en oeuvre pour recevoir correctement les vélivoles dans cette région semi-désertique. Il y a aussi le Castel 311p n° 27, le Nord 2000 n° 64, le remorqueur MS 315 F-BDIQ, le treuil Ford, les remorques, un Dodge *Command-Car* et la voiture de piste Ford. Il y a aussi le *Tiger-Moth* de l'Aéro-club de Tlemcen.

On s'aperçoit très rapidement que les mouvements convectifs de l'atmosphère que l'on espérait sont bien là et qu'ils entraînent les planeurs à grande hauteur ; les gains d'altitude supérieurs à 2 000 m ne se comptent plus, certains atteignent même 3 800 m (c'est à dire 4 800 m au-dessus du niveau de la mer). Souvent, des tourbillons de sable ou de paille se forment au sol et s'élèvent très haut. Ce sont des sortes de trombes, dans lesquelles il est possible de se centrer "à vue", sans turbulence particulière, en obtenant du 6 m/s. Mais la brutalité des mouvements verticaux est telle que l'on doit très vite renoncer au projet d'école en double-commande, l'élève ne tirant aucun profit de séances aussi agitées. Et pourtant, le biplace C 800 est entraîné à des niveaux de vol inhabituels pour lui : 1 600 m, 2 000 m ! Un jour, Alberca emmenant comme passager le directeur de l'école d'El-Aouedj, une ascendance les entraîne très haut, vers 3 000 m au dessus du sol ; mais en descendant très vite, ils perçoivent une sorte d'explosion, la verrière s'est fendue à presque toutes les attaches du plexiglass sur le cadre métallique, soit sur une soixantaine de rivets. Une autre fois, par temps calme, un tourbillon s'est formé à proximité du hangar et a soulevé l'aile du MS 315, pourtant relativement lourd et d'un large empatement, il fait un quart de tour, le saumon de l'aile au sol. Tout le monde se précipite pour le rentrer sous le hangar, mais l'alerte a été chaude. En ce qui concerne la formation des débutants, le stage est donc un échec, mais les pilotes déjà formés ont la satisfaction de s'accoutumer aux vols en thermiques, technique qu'ils ignoraient jusqu'alors. Ce deuxième objectif du stage est donc atteint.

Le dimanche 3 août, se déroule sur l'aérodrome d'El-Aouedj, une cérémonie totalement inhabituelle dans ce paysage désertique : les dirigeants de l'Aéro-club de Tlemcen ont convié les autorités administratives et militaires de la région pour leur montrer l'animation qu'ils ont créée. On note la présence de l'administrateur de la commune-mixte, M. Hostains et Mme, le président de l'Aéro-club, M. Cardonne et Mme, MM. Vie et Aucan, administrateurs-adjoints, Benzaken, premier adjoint au maire, le colonel de Buron, commandant la subdivision de Tlemcen et Mme, le colonel de Montigny et M. Kahoun, secrétaire général de la mairie de Tlemcen. Après avoir fait connaissance avec l'équipe des vélivoles, des baptêmes sont organisés à bord du Fairchild 24r de l'Aéro-club de Tlemcen, puis Lucien Saucède et Aurélien Alberca effectuent quelques présentations en vol des planeurs. Tout le monde se retrouve ensuite dans le hangar pour déguster le champagne et écouter les discours. M. Cardonne plaide la cause de son aéro-club pour obtenir des pouvoirs publics l'aménagement des installations de l'aérodrome. La presse régionale rendra compte abondamment de cette manifestation.

Le deuxième stage se déroule dans les mêmes conditions que le premier. Un jeune Oranais qui y participait nous a laissé ses impressions : « 3 500 mètres, c'est merveilleux ; mon planeur monte toujours, décrivant de grandes orbites au-dessus de cette nappe brumeuse où croupissent les humains, avec leurs petites, leurs méchancetés... 4 000 mètres, je respire à pleins poumons. Je vole à toute allure, Mascara défile sous mes ailes. Arrivé maintenant au plafond des thermiques, je pique en ligne droite sur Relizane. Le temps est magnifique, rien ne m'arrête plus.

Ce sera bientôt Orléansville. Le soleil décline, je rêve bercé par le doux sifflement de l'air qui fouette mon visage. Que se passe-t-il soudain ? Mon appareil pique vers le sol en une chute terrifiante, les commandes bloquées. Je ne puis décrocher mes sangles, le sol s'approche à une allure vertigineuse, la terreur me paralyse... Je me réveille couvert de sueur. Merci mon Dieu d'être sur le plancher des vaches et... dans mon lit ! Lentement, je reprends mon souffle. Dans la nuit, un chien aboie, tandis que d'autres lui répondent au loin ; celui de notre gardien croque un os dans la cour, bruit sinistre engendré par le besoin de vivre.

Oui, je suis bien à El-Aouedj. Je me lève pour savourer ma résurrection. La fenêtre ouverte me plonge au milieu des étoiles qui font escorte à la lune. Une étoile filante raye une seconde la voie lactée. Le froid vif commence à me pénétrer. Le silence de cette immensité déserte s'est peuplé de bruits nocturnes ; il semble qu'avec la nuit la vie s'éveille. Je ne puis dormir mais qu'importe, je réalise le rêve de mes 20 ans : Voler ! Monter comme un oiseau vers le ciel, vers quelque chose de plus vaste, de plus lumineux, à l'horizon illimité, évoluer à mon gré, me laisser porter par un souffle pur. Je suis à El-Aouedj, rêve de tous les vélivoles ; El-Aouedj avec ses thermiques à 8 m/s, El-Aouedj, un nom qui fait miroiter les performances les plus enviées, El-Aouedj, trois maisons et un hangar perdus dans la marmite du diable au fond d'une sebkra immense, où le vent soulève par moment un nuage de poussière.

De la journée d'hier, j'ai encore la gorge desséchée, les lèvres craquelées, les mains brûlantes, fruits d'un soleil implacable dont la morsure cruelle sera la plus belle promesse d'une moisson de records. Il fait nuit, un criquet chante, d'où a bien pu sortir cet animal ? Les chiens se sont tus. Dans la salle d'école transformée en dortoir, quelqu'un ronfle doucement, un autre stagiaire se réveille en sursaut, un thermique sans doute ! Encore quelques heures et le soleil reprendra sa course. La vie du bled s'éteindra dans la cuvette où nous sommes ; celle des vélivoles reprendra...

Un appel "au jus" me tire de ma léthargie, les bruits se précisent ; les courageux, torse nu, se passent à l'eau fraîche, les plaisanteries courent. Nous nous retrouvons au petit déjeuner, chacun curieusement emmitoufflé. Notre "Rolls Royce", une vieille Ford rafistolée mais qui tient le coup, commence à hoqueter et reprend son chant matinal. Tout le monde s'y entasse. Tel un météore, elle fonce vers le terrain, laissant derrière elle un nuage de poussière. Le repos de la nuit, l'espoir de voler, tout nous pousse dans l'allégresse générale à ouvrir rapidement les lourdes portes du hangar et à sortir les "taxis". Avec des gestes délicats, nous les tirons doucement de l'enchevêtrement où il a fallu les mettre pour tous les loger. Nous sortons d'abord le C 800, biplace, puis

Juillet 1954 En route vers El-Aouedj, remarquer la facilité de transport de l'Aile Volante sur sa remorque ...



... Au petit matin, après la nuit passée à Sebdou, départ pour l'aérodrome d'El-Aouedj avec la pittoresque voiture de piste ...



... Les stagiaires arrivés à l'aérodrome (HD)



l'Emouchet, sur lequel les débutants font leur premier "petit bond" avant d'avoir l'émotion bien douce d'être lâchés, tirés par le treuil en plein ciel.

Une fois de plus, me voici installé, ficelé comme un saucisson dans mon étroite carlingue. Un camarade soulève mon aile, une mince raie de poussière souligne le câble que le treuil tend à 700 mètres devant moi. Progressivement, sans bruit, le monoplace démarre. Mon camarade court tenant l'aile, la vitesse augmente, il lâche. Soudain, le planeur s'élanche, il faut le retenir pour l'empêcher de bondir, et faire un palier avant de grimper un peu à la façon d'un cerf-volant... Je monte... 150... 200 mètres. Le taxi vibre, se révoltant contre le câble qui l'entraîne. Crac, je me sens projeté en l'air, n'ayant pas rendu la main assez vite, l'appareil se cabre davantage. Je le remets en ligne de vol, inclinaison, pente, de façon à voler à la vitesse requise. Virage à gauche pour amorcer mon tour de piste... Regardons bien la bille, gare à la glissade ou au dérapage. Tout va bien... un coup d'oeil au terrain... me voici parallèle à la piste. En bas, Alberca me suit sûrement des yeux avec l'inquiétude de l'oiseau qui surveille les premiers vols de sa nichée... 160 mètres, je descends régulièrement. Soudain, mon planeur s'ébroue, ses ailes s'agitent, puis un coup plus fort soulève la gauche. Le variomètre est à plus un. Je vire sec dans le même sens pour "accrocher" le thermique que je viens d'effleurer et commence à spiraler. Le vario accuse zéro, moins un ; je risque une seconde spirale, plus large... moins deux mètres. J'ai "loupé" mon "ascenseur". Altitude 120 mètres, juste le temps de reprendre mon tour de piste. Par bonheur, il n'y a pas de dérive, mais le sol se rapproche terriblement. Vais-je rater la piste et "faire une vache" ? J'augmente ma vitesse, voici la balise. Je vire sec. Que le sol est près ! La bille est bien au milieu, heureusement ! Dernier virage pris trop bas, la sueur perle à mon front. Je redresse mon appareil juste pour "l'arrondir", je viens de faire une manoeuvre interdite. Le petit groupe des élèves qui me regardent, le nez en l'air, est là-bas qui grossit. Le C 800 est arrêté. Alberca a sûrement les yeux fixés sur moi. Tâchons de soigner notre atterrissage ! Je vais toucher le sol... Hélas, non ! Voilà mon Emouchet qui remonte... Arrondissons de nouveau, je suis encore trop vite, je n'ai pas sorti mes volets. Je rebondis une nouvelle fois avant que mon planeur se pose et s'immobilise.

A 50 mètres de là, Alberca jaillit de son C 800 comme un diable d'une boîte et me foudroye du regard — Si tu recommence à évoluer au-dessous de l'altitude de sécurité, je te colle quinze jours d'interdiction de vol ! — La foudre tombant à mes pieds ne m'eût pas plus ému. Quinze jours d'interdiction de vol ! Ne pas voler ? Je me fais tout petit, encore heureux d'en être quitte avec cette verte semonce. Je cède ma place au suivant et, tout penaud, vais me remettre dans le groupe des stagiaires. Je reprendrai mon souffle en tirant les planeurs, en ramassant les câbles du treuil, en aidant à s'installer ceux dont c'est le tour de prendre leur essor.

Puis j'attendrai sous le soleil implacable, j'attendrai les regards au ciel, suivant les autres élèves dans leurs évolutions. Ni la faim, la fatigue et la soif n'auront raison de mon obstination. L'air est de feu, mes tempes battent, mon corps est douloureux, mais rien ne fera faiblir ma volonté. J'attendrai mon tour, je veux voler, je volerai... S'il plaît à Dieu.

A El-Aouedj, le 25 Août 1954 ».

Début septembre, tout le matériel dont le C 800 fortement endommagé le 27 août est rapatrié sur Canastel. Cette expérience permet de tirer des enseignements pour l'organisation de nouveaux stages l'année suivante. Impossible de faire d'école en double-commande, il n'y aura donc que des pilotes déjà formés et des planeurs monoplaces solides. Il sera possible de compter sur l'aide des autorités locales, mais il faudra disposer d'une prévision météorologique. La saison était trop avancée et les conditions de vie très dures à cause de la chaleur et de la poussière, il conviendra de prendre des précautions pour les départs sur la campagne.

Le 2 octobre, Joannès Walkowiak rejoint Canastel où il est affecté comme moniteur, adjoint au chef de Centre Aurélien Alberca. Il a été démobilisé et embauché à compter du 1^{er} avril comme moniteur planeur par le SALS Algérie. Pour le seul mois d'octobre, Joannès Walkowiak effectue 503 vols en double-commande sur le Caudron C 800 n° 417. On enregistre encore quelques montées de 1 500 m et à 1 700 m.

L'année se termine sur un total de 1 641 heures de vol (soit une augmentation de 40 % sur 1953), pour 4 321 lancers. Ce qui donne une moyenne de 23 minutes de vol par lancer, c'est-à-dire le double de 1952.

1955 : Les premiers mois de l'année sont favorables aux vols en onde. Le 8 janvier, trois gains de 2 000 m dont Bertrand qui rejoint Perrégaux sur Avia 40p (distance du D). Le 16 janvier, Roger Jammes gagne 3 000 m et André Rebeu atteint lui 3 500 m le 19 et en profite pour se poser à Perrégaux également, sur Avia 40 p. De nombreux vols supérieurs à 1 000 m sont effectués jusqu'au mois de mai. A ce moment, Joannès Walkowiak rejoint Oum-Settas pour les stages d'été. Une nouvelle expédition sur El-Aouedj est préparée.

Compte-tenu de l'expérience de l'année précédente, il est prévu un unique stage de 15 jours, du 9 au 24 juillet, réservé aux pilotes confirmés, ce qui exclu malheureusement les Tlemceniens qui reçoivent. Les planeurs, monoplaces sont au nombre de cinq : le Nord 2000 n° 64 F-CBNP, le Castel 311p n° 27 F-CBNM, les AV 36 n° 5 F-CBOB, n° 144 F-CCBM et n° 145 F-CCBN. Les ailes volantes Fauvel AV 36 ont été choisies en raison de leur faible encombrement, de leur robustesse, de leurs performances correctes et aussi de la facilité de dépannage par la route, sans démontage, grâce à la remorque spéciale.

L'encadrement est toujours constitué de Lucien Saucède, secondé par Aurélien Alberca. M. Paillard, météorologue et aussi breveté E de vol à voile, participe au stage. Enfin, Lartigue est préposé au treuil et assure l'entretien des matériels.

Les stagiaires proviennent essentiellement de Canastel. A eux se sont joints Guy Frémion, d'Alger, et Henry Dumortier, de Constantine. Chaque matin, Lucien Saucède effectue un sondage météo à bord du Morane-Saulnier 315 pendant que Paillard s'entretient au téléphone avec la station météorologique de La Sénia. Ensuite, les deux brevetés E se concertent avec Aurélien Alberca pour arrêter le programme des vols de la journée. Mais il faut bien se rendre à l'évidence : la situation générale n'est pas fameuse, beaucoup moins bonne que l'année précédente qui n'était pourtant qu'expérimentale, alors qu'il avait été décidé, cette année, de partir en distances.

Néanmoins, l'instabilité thermique est bien toujours là et permet quelques performances : le 17 juillet, Daubian rejoint Sidi-Bel-Abbès (96 km) en 2 h 40 et monte à 3 500 m. Le

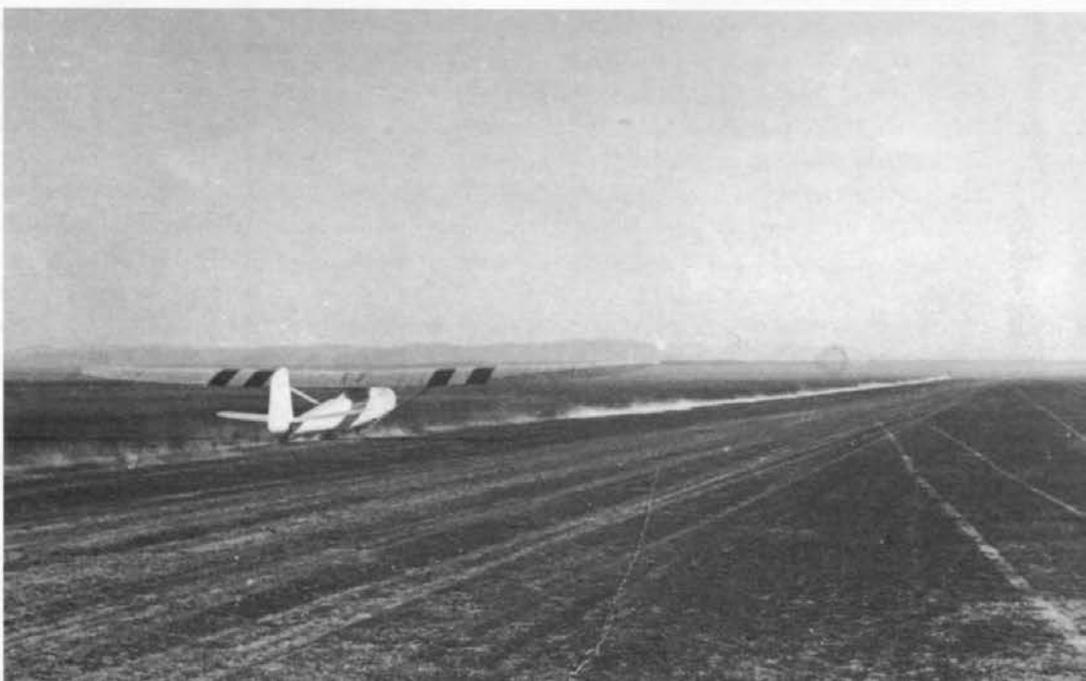
A El-Aouedj, sortez le C 800 ! ...



... prêt au décollage ...



*... et treuillage dans la plaine infinie
(LS)*



18 juillet, Guérin se pose aussi à Sidi-Bel-Abbès en 2 h 55 et monte à 2 500 m. Moreno monte à 3 400 m, puis à 4 300 m. Guy Frémion se pose à Wagram (115 km) en 5 h 03 et monte à 4 000 m en Nord 2000, cette performance a été accomplie sur l'intervention de Lucien Saucède qui avait remarqué que ce bon pilote ne partait jamais en distance, ce qui était pourtant le but principal du stage. Comme ses barogrammes accusaient des montées supérieures à 2 000 m, il lui a demandé des explications. Frémion avait répondu qu'au sommet de l'ascension, il ne montait plus et que le planeur descendait. Lucien Saucède lui a alors expliqué que c'était normal, et que la technique était de prendre une bonne pente pour aller chercher plus loin un autre ascenseur et recommencer l'opération. Le barogramme du 18 juillet montre une montée régulière à 4 000 m et une descente aussi régulière jusqu'au sol, mais plus plate. Le vent de composante ouest a permis d'accomplir cette distance sans récupération thermique.

Le 19 juillet, Paillard se pose à Slissen (60 km). Le 20 juillet, Henry Deloupy se pose à Palissy (85 km) en 2 h 02 et monte à 3 000 m en Castel 311p. Guy Frémion se pose à Bossuet (55 km) en 2 h 23 et monte à 3 000 m en Nord 2000. Le 21 juillet, Lucien Saucède se pose à Dominique-Luciani, parcourant ainsi 192 km en 5 h 38 à bord d'un AV 36. Cette performance lui vaut de remporter la coupe Survol, offerte par Charles Fauvel qui la lui remettra officiellement à Paris dans les salons de l'Aéro-club de France.

Lucien Saucède raconte son vol et son dépannage mouvementé : « *Je me suis dirigé ouest-nord-ouest pour rejoindre les montagnes au sud de Thiersville, en direction d'Oued-Taria, et me suis engagé le long de cet oued en profitant de quelques ascensions très moyennes. Je me souviens avoir poursuivi mon vol sur environ 70 km, entre 100 m et 300 m du sol, surveillant les surfaces atterrissables avant de m'engager plus loin. J'ai renoncé à cet exercice à Dominique-Luciani, estimant trop rocheuses les terres qui s'offraient à ma vue pour un atterrissage sans casse. Après avoir repéré une bande permettant au Morane 315 de se poser et de redécoller sans bobo, je touchais au téléphone Alberca en lui donnant toutes précisions, pour le dépannage. Il est arrivé le lendemain matin avec le Morane 315 et nous sommes repartis sur El-Aouedj. Des bonnes volontés locales nous ont donné un bon coup de main, pour transporter l'AV 36 à 3 km plus loin du village où j'avais repéré la veille une piste acceptable pour l'atterrissage et d'une longueur suffisante pour le décollage du tandem avion-planeur.*

Un volontaire pour tenir l'aile en courant sur une quinzaine de mètres et nous voilà donc en route pour El-Aouedj. Environ une demi-heure après notre décollage, battements d'ailes du MS 315. Je me largue, l'avion se pose sur le terrain de Saïda. Je trouve là des thermiques de premier choix. L'idée me vient de revenir en vol libre à El-Aouedj. Mais aussitôt je pense que ce n'est pas un coup à faire. Que s'est-il donc passé ? Je vais donc me poser à contrecœur. Je rejoins Alberca et lui demande ce qu'il y a. Réponse — Peu après le décollage, j'ai vu quelque chose tomber du moteur et le régime plein gaz baisser un peu. Il s'y est stabilisé. Comme il tournait bien rond, je n'ai pas voulu me reposer aussitôt, d'autant plus que ce terrain avec ses cailloux ne m'emballait pas. Comme je connaissais bien le terrain de Saïda, j'y suis allé. C'est une tige pousse-culbuteur qui s'est barrée du cy-

lindre haut droit — Le Salmson 135 ch en étoile n'avait donc plus que huit cylindres, au lieu de neuf, en fonction, ce qui ne l'avait pas empêché de tourner rond. Nous sommes partis de Nazereg, l'aérodrome, avec une autre tige de culbuteur prise sur un cylindre, pour les mesures (longueur, diamètre et arrondis en bout). Chez un mécanicien de Saïda, nous avons trouvé et confectionné une autre tige avec du fer rond de béton armé, qui nous servira provisoirement pour la fin du parcours, en attendant une pièce d'origine. Il faisait une chaleur torride en milieu de journée (estimée à 40°).

Après déjeuner, nous décidons de partir le lendemain à la fraîche. Alberca me dit — Il y a une belle piscine, on pourrait en profiter — Il y avait bien une "belle piscine", mais elle était vide. Renseignement pris sur place — Aujourd'hui c'est jeudi, le jour de nettoyage — Nous avons pris une chambre à deux lits à l'hôtel. C'était un étouffoir (à côté d'El-Aouedj !). Nous nous sommes levés fréquemment pour prendre de l'eau au lavabo pour nous asperger, nous et nos lits. Le lendemain, retour à El-Aouedj, de bonne heure ».

Le 25 juillet, Moreno atteint 4 180 m, Henry Deloupy 3 740 m et Bertrand 3 150 m. Le 28 juillet, Lartigue sur Castel 311p gagne 4 000 m et va se poser sur l'aérodrome de Sidi-Bel-Abbès où il est reçu par le président du Club aéronautique, Georges Alberge, qu'il connaît bien puisqu'il appartient longtemps à la Légion Étrangère.

Le stage, qui devait se terminer le 24 juillet, est quelque peu prolongé en espérant, en vain, l'arrivée de conditions météorologiques favorables aux vols à grande distance. Finalement, le vol de Lartigue sera le dernier du stage.

Fin juillet, l'expédition regagne Canastel, les participants sont un peu déçus, bien sûr, de n'avoir pas accompli les performances qu'ils espéraient. Mais ils ont pu se familiariser avec la technique du vol en "thermiques purs" et réussir de nombreuses épreuves de distance du brevet D (50 km) et d'altitude du brevet E (gain de 3 000 m).

Il y a donc confirmation qu'en cette saison, les conditions de vie sont très éprouvantes et qu'il ne peut pas être envisagé d'y établir un camp de longue durée. Quant à organiser un stage plus bref, il y a risque, comme cette année, de ne pas rencontrer les conditions météorologiques propices.

En résumé, si le temps n'a pas été perdu cette année, car il fallait bien entraîner des pilotes aux "thermiques", le problème qui consiste à donner aux pilotes de Canastel l'opportunité d'accomplir des performances en vol sur la campagne, voire de tenter des records que la configuration du relief algérien peut faire miroiter, n'est pas pour autant résolu.

Le 17 septembre, Joannès Walkowiak revient de Constantine pour prendre son poste d'adjoint à Alberca. Mais, le 1^{er} octobre, il est rappelé en activité par l'Armée de l'Air au titre d'une décision générale de mobilisation de sa classe. Cependant, l'Armée de l'Air va l'affecter, presque immédiatement, comme moniteur militaire à Canastel.

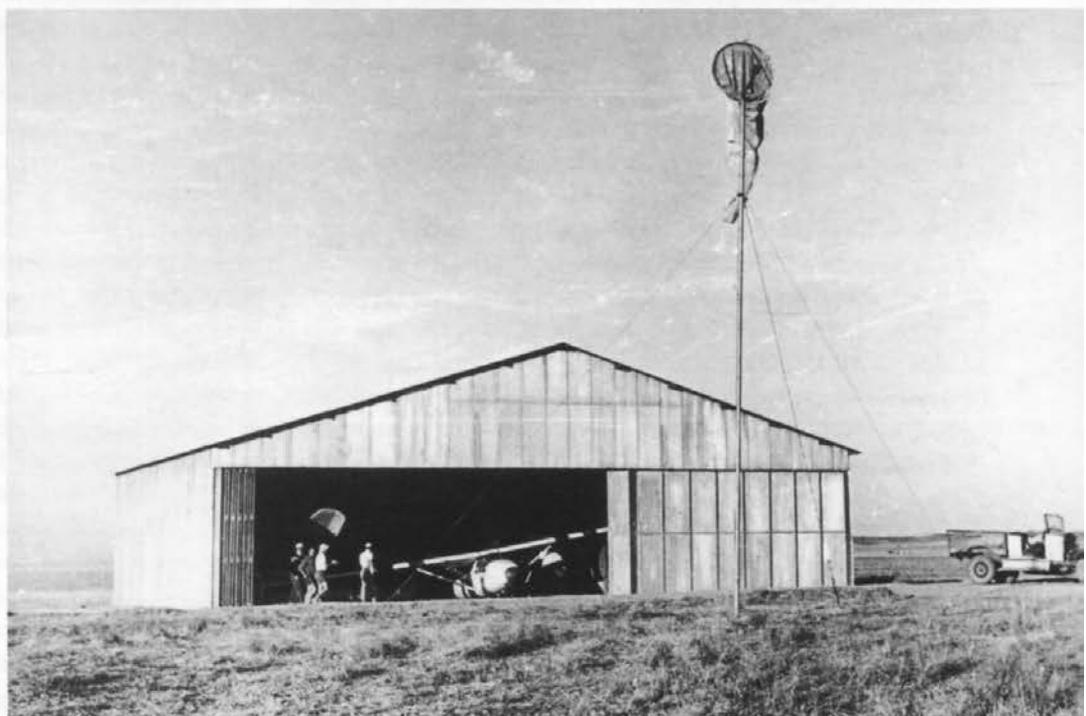
Avec l'arrivée de la mauvaise saison, les vols d'altitude en onde reprennent : le 18 et le 21 octobre, montée à 1 400 m et 1 800 m. Puis c'est la journée exceptionnelle du 3 décembre : sept planeurs se retrouvent entre 2 000 m et 2 100 m !

L'année se termine avec un total de 4 600 lancers pour 1 194 heures de vol seulement, soit une moyenne par vol de 15,5 minutes. L'activité a pourtant été soutenue, mais elle n'a pas été favorisée par la situation météorologique.

Les stagiaires à El-Aouedj ...



... Le hangar sommaire (HD)



... et les Ailes volantes (HD)



Développement de l'activité et records en onde (1956-1959)

1956 : Quelques vols en onde sont effectués le 28 avril (1 600 m) et le 29 avril (1 100 m). Le 23 mai, le docteur Henry Deloupy atteint 2 800 m.

Le 30 mai, Joannès Walkowiak est enfin démobilisé et reprend son statut de moniteur civil. Dans les faits, rien ne change pour lui puisqu'il n'a pas cessé de remplir ses fonctions à Canastel. Cependant, durant sa mobilisation, il a eu l'occasion de fréquenter la section de formation au pilotage sans visibilité de la base aérienne de La Sénia et de s'exercer longuement sur le link-trainer. Il persévéra dans cette discipline, ce qui se révélera utile pour la suite de sa carrière. Contrairement aux années précédentes, il restera en poste à Canastel toute l'année, sans avoir à se déplacer à Constantine, les stages d'été à Oum-Settas ayant été supprimés en raison de l'insécurité régnant dans la région. C'est aussi pour cette raison que Canastel n'organisera pas de stages de performance à l'extérieur. Pourtant, il avait été étudié la mise sur pieds de telles sessions en tenant compte des enseignements recueillis au cours des deux années précédentes. Il convenait en effet de prendre en compte deux considérations essentielles :

- Le site choisi devait offrir aux participants des conditions de vie acceptables, pour qu'ils puissent accorder aux vols tout le soin et l'énergie désirables. Les stages à El-Aouedj avaient constitué, au contraire, une épreuve de résistance physique qu'il ne paraissait pas souhaitable de renouveler.

- Pour bénéficier de l'indispensable soutien des autorités locales, il fallait que celles-ci soient intéressées à l'affaire. Il convenait donc que le site offre aux membres de l'aéro-club local la possibilité de pratiquer le vol à voile.

Cela conduisait à choisir, dans une zone au climat pas trop rude, mais cependant dégagé de l'influence maritime, une plate-forme disposant d'installations d'accueil suffisantes et où l'aéro-club local exercerait une activité significative. C'est ainsi que Sidi-Bel-Abbès et Tiaret avaient été retenus, mais le projet sera reporté en attendant des jours meilleurs.

Le 19 septembre, un accident grave se produit sur le terrain. Vers 16 h 30, Joannès Walkowiak décolle en remorqué à bord du C 800 n° 412, avec le sergent Guy Velghe comme élève. Peu après avoir quitté le sol, le câble se rompt, obligeant le planeur à se poser dans une zone couverte d'obstacles, sans possibilité de manoeuvrer en raison de la faible hauteur et de la basse vitesse. En heurtant un rocher, l'avant du planeur éclate et l'élève est tué. Le moniteur, assis un peu plus en arrière, est mieux protégé, il s'en tire avec une blessure au pied qui l'immobilisera un peu plus d'un mois.

Le bilan de l'année fait ressortir 1 487 heures de vol pour 6 324 lancers, ce beau résultat constitue un record dû à la présence simultanée de deux instructeurs pendant presque toute l'année.

1957 : Dès le début de l'année, succédant à Jean Muller, le docteur Henry Deloupy devient président de la Section vol à voile de l'Aéro-club d'Oranie et, à ce titre, responsable de la gestion du Centre de Canastel. Henry Deloupy est un sportif qui a découvert depuis peu le vol à voile pour lequel il s'est immédiatement passionné. Il a participé très activement aux deux stages d'El-Aouedj. Son enthousiasme ne se dé-

mentira jamais puisque, après avoir multiplié les performances et assuré, plus tard, la présidence du Centre de Fayence (Alpes-Maritimes), il continuera, à plus de 80 ans, à piloter des planeurs de compétition.

En prenant ses fonctions, il institue la coupe Deloupy destinée à récompenser le pilote ayant accompli le plus grand nombre d'heures de vol dans l'année. Lui-même est toujours sur la brèche pour chercher à améliorer et diversifier l'activité.

Dans ses fonctions de moniteur, Joannès Walkowiak assoit son autorité et prend une part de plus en plus grande à la direction technique de Canastel. Il remplace fréquemment le chef de Centre en titre dont le comportement est influencé par l'idéologie du FLN.

Du 10 avril au 20 mai, Joannès Walkowiak va suivre un stage à Challes-les-Eaux pour obtenir la qualification d'instructeur avion. Après quelques jours passés à Oran, il repart du 1^{er} juin au 20 juin à Saint-Yan où il obtient la licence de pilote professionnel avion. Muni de tous ces diplômes fraîchement acquis, il est nommé chef du Centre le 1^{er} juillet 1957, en remplacement d'Aurélien Alberca qui vient de donner sa démission. Ces changements à la tête de Canastel ne perturbent pas trop l'activité.

En février, l'onde se manifeste à nouveau et plusieurs vols à plus de 2 000 m sont enregistrés. Le 15 février, le sous-lieutenant Perfettini, sur Avia 40p, atteint 3 100 m dans des conditions qui ne laissent aucun doute sur la nature de l'ascendance. Il raconte lui-même son vol : *« Dès le décollage du terrain, quelques passages au-dessus de la butte de Canastel m'indiquent que les ascendances de pente sont faibles. Non sans difficultés je plafonne entre 350 et 400 mètres. Mon planeur, un 40p, est un excellent accrocheur. Le moindre mouvement ascendant le maintient en l'air. Je tente de venir au-dessus d'Oran, espérant profiter d'un effet meilleur. Dans la zone au-dessus de la ferme B... je suis accueilli par de violentes rafales et les turbulences me mettent dans des situations périlleuses. L'horizon danse devant moi, mon indicateur de vitesse s'affole. Le planeur s'incline brusquement à droite, à gauche. Avec beaucoup de mal, je rattrape plus ou moins mes glissades intempestives. J'éprouve la désagréable impression que mon planeur va se disloquer. Les commandes de l'appareil se mettent à grincer, les plans aussi... Je tente une manoeuvre en direction de la cheminée géante de la centrale thermique qui domine l'extrémité est du port d'Oran. La violence des rabattants m'oblige à tenir le manche à deux mains. Sans cette précaution, à chaque coup de tabac ma tête irait heurter le dessus du cockpit avec une certaine violence. Obéissant au caprice du vent, les aiguilles de mes instruments de bord dansent une sarabande effrénée.*

Ce "chant" me paraît très long. Puis soudain, je me retrouve dans une zone de calme impressionnant. A 700 mètres d'altitude, je viens de franchir les "tourniquets", rouleaux de grande turbulence. Ces rouleaux présentent un grand danger pour les aviateurs et en particulier pour les planeurs. Les avions les évitent, les planeurs les recherchent avec précaution pour atteindre les zones où les ascendances sont fortes et constantes. Ces ascendances d'onde peuvent se faire sentir jusqu'à très haute altitude. C'est grâce à elles que les records sont souvent réalisés.

Face au Murdjadjo, à 55 kilomètres-heure, je monte confortablement dans l'onde ascendante à la vitesse de deux

Comme de nombreux militaires, Robert Nauze, sergent-pilote à La Sénia, pratique le vol à voile à Canastel

COMMANDANT DE L'AIR EN ALGERIE

BASE AERIEENNE 00.141 - ORAN -

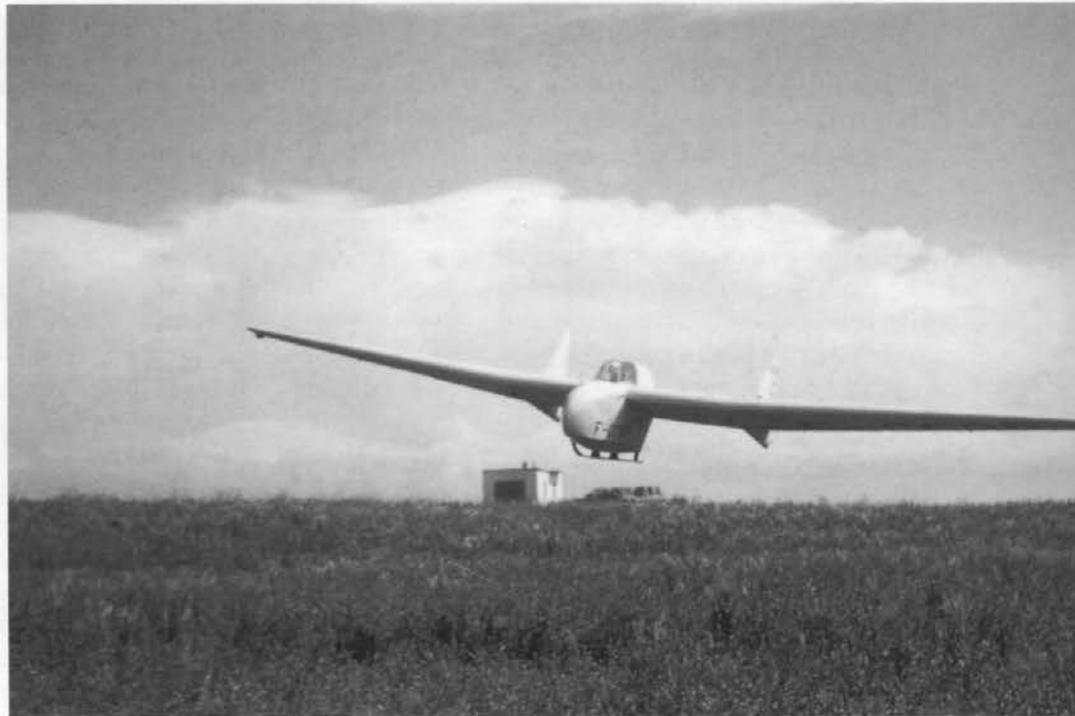
= ORDRE de MISSION =

Il est ordonné au Sergent NAUZE du 4/45
de se rendre à CANASTEL, en dehors des heures de travail
MISSION : Vol à Voile (RÉF. CM n° 240/EMGFAA du 12-01-49)
Moyen de transport : Privé.
Retour : Mission terminée.

LA SENIA, le 25 Février 1957

L'Officier directeur de la
Section Militaire de Vol à Voile
Le Lieutenant-Colonel DE PIERREFEU
Commandant en Second la D.A. 711

Atterrissage d'une Aile Volante à Canastel ...



... pendant que le premier Javelot construit à Hussein-Dey attend au seuil de piste, devant un Stampe remorqueur et un Mousquetaire de la première génération (RN)



mètres et demi à la seconde. Eole, bienveillant, m'offre son hospitalité. Devant mes yeux, les horizons du Centre deviennent de plus en plus réduits. Agréablement installé, j'observe à droite et à gauche le panorama magnifique des abords d'Oran qui se déroule autour de moi avec ses couleurs variées et les pièces d'eau miroitant au soleil couchant. Absorbé par ce décor de rêve, je lâche les commandes et le planeur, docile, m'entraîne dans le calme absolu jusqu'à 3 100 mètres d'altitude. Le crépuscule et les premiers éclats à éclipse du phare du cap Falcon me rappellent à la réalité.

A regret, je me souviens que tout là-bas, au Centre, le chef-moniteur et mes camarades doivent m'attendre avec inquiétude. Les volets sortis, je pique vers le terrain, enthousiasmé par mon vol et décidé à recommencer ».

A quelques mètres près, ce gain d'altitude aurait pu être compté comme épreuve du brevet E. Cinq jours auparavant, un autre pilote avait atteint 2 850 m.

Le Centre dispose maintenant d'une importante flotte de planeurs : deux biplaces Dacal 105 et Dacal 106, deux SA 103 *Emouchet*, un Nord 1300, deux Fauvel AV 36, quatre Avia 40p modifiés, un Castel 311p et un Nord 2000. Ces treize machines sont en état de vol.

Les quatre Avia 40p ont tous été rajeunis avec conduite intérieure, dérive modifiée et nouveaux carénages. Il résulte de ces transformations un nouvel engouement pour ces vieux Avia 40p que les pilotes confirmés avaient tendance à délaisser. Certains lui trouvent même des performances supérieures au modèle original ! Nous ne pensons pas que cela soit tout à fait exact ; cette appréciation flatteuse serait plutôt subjective et proviendrait de l'amélioration de l'esthétique et du confort. Il en est fait un usage intensif, un peu trop même parfois, car des accidents, qui auraient pu être graves, se produisent à une cadence assez inquiétante.

La série d'accidents est entamée par le lieutenant Schmitt, de l'Aéronautique Navale, qui détruit l'Avia 40p n° 308 F-CBNJ le 21 décembre. Elle se poursuit le 22 janvier 1958 par le pilote Kourbali qui abandonne son appareil sans surveillance après l'atterrissage, résultat : l'Avia 40p n° 301 F-CCAZ est retourné par une rafale de vent. Six jours après, le 28 janvier 1958, le pilote Baucaire accroche une ligne à haute tension avec son Avia 40p n° 307 F-CBNI qui est fortement endommagé.

Il faut remarquer que Joannès Walkowiak effectue seul un très gros travail d'école (par exemple, 920 vols en double-commande au cours du seul mois de septembre) et qu'il ne peut matériellement pas surveiller tous les vols solo avec toute l'attention souhaitable.

Dès les premiers mois de l'année 1957, la plate-forme est largement améliorée. En effet, pour ses besoins opérationnels, l'Aviation légère de l'armée de terre (ALAT) trouve pratique d'utiliser assez souvent le terrain de Canastel pour ses avions légers d'observation, Cessna L 19 et Piper L 21. Mais les trois pistes ne sont surfacées que sur une très faible largeur, à peine suffisante pour les planeurs. Aussi, en janvier et février 1957, les engins du Génie militaire sont-ils entrés en action pour élargir à 30 m la partie utilisable de chacun des axes afin de faciliter les manoeuvres des avions de l'ALAT. Maintenant, Canastel dispose de trois bandes correctes : nord-ouest/sud-est : 650 x 30 m, nord-est/sud-ouest : 850 x 30 m et est/ouest : 600 x 30 m.

Vers la fin de l'année, le Centre est enfin alimenté en électricité basse-tension par le réseau public. A cette occasion, est posé le problème de la pérennité du Centre sur la plate-forme actuelle ; l'activité vol à voile, qui se développe, surtout en altitude, est-elle compatible avec l'important trafic aérien commercial et militaire de La Sénia (à 10 km seulement) et avec les évolutions des avions d'arme de la base aéronavale de Tafaraoui-Lartigues (à 20 km) ? Le Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne (CSINA), qui siège à Paris, est saisi de l'affaire. Cette instance de décision, qui réunit tous les utilisateurs civils et militaires de l'espace aérien, est surtout sensible aux arguments des transports aériens et des opérations militaires. Les chances du vol à voile à Canastel seraient bien faibles, voire inexistantes, si le président de l'Aéro-club d'Oranie ne disposait pas, en haut lieu, de sympathies très agissantes. Résultat : le CSINA retarde *sine die* l'examen de ce problème.

Sur le terrain, l'émulation est toujours vive ; insatisfaits par quelques vols en onde, des dizaines de pilotes voudraient bien sortir du vol local pour s'élancer sur la campagne mais des raisons évidentes de sécurité s'y opposent. On étudie bien, sans succès, un parcours protégé Canastel-Perrégaux. Quant au docteur Henry Deloupy, il prépare tout simplement un raid Marnia-Orléansville (310 km). Comme on le voit, les projets ne manquent pas.

Pour l'année, le nombre record de 6 909 lancers pour 1 390 heures de vol est atteint.

En 1959, un nouveau planeur de performance : Tout au long de l'année, les vols d'onde se poursuivent. On atteint 3 200 m le 12 janvier et, le 1^{er} avril, Joannès Walkowiak, avec un élève, fait grimper son C 800 à 3 500 m !

L'événement de l'année est l'achat, par l'Aéro-club d'Oranie, d'un planeur neuf, le Wassmer WA 20 *Javelot II* n° 6 F-CBGY. C'est la première fois qu'une association algérienne devient propriétaire d'un planeur, grâce à l'attribution d'une prime d'achat. Il sera équipé de radio dès son arrivée, l'installation d'oxygène étant envisagée pour plus tard, quand un système correct sera disponible.

La décision d'acheter le planeur et de l'équiper a été prise pour permettre aux pilotes confirmés de réaliser quelques vols de performance en altitude, ou en distance quand les conditions de sécurité seront améliorées. En effet, les moyens du SALS Algérie sont insuffisants pour favoriser cette activité élitiste, ils doivent être consacrés en priorité à la formation de base et à l'entraînement des vélivoles, les vols de performance étant plutôt du ressort des associations, qui doivent s'en donner les moyens.

Toujours dans ce sens, l'Aéro-club d'Oranie envisage d'acheter, au surplus de l'Armée, un Morane-Saulnier 500 *Criquet* pour remorquer les planeurs en altitude. Mais les surfaces couvertes de Canastel sont insuffisantes et il faudrait envisager la construction d'un troisième hangar. En attendant, le Club a entrepris un gros chantier pour refaire toute la partie arrière du MS 315 F-BDIQ. Par la suite, il est envisagé d'affecter à Canastel pour le cannibaliser le MS 315 en service au Club aéronautique de Sidi-Bel-Abbès, mais qui appartient au SALS Algérie.

Le 15 août 1958, Joannès Walkowiak effectue le vol de réception du *Javelot*, avant de le faire prendre en main par les pilotes les plus confirmés et de l'équiper radio. La présentation

A droite le moniteur Chatel (HD)



Scènes de la vie courante (HD)



et le baptême officiels se déroulent le 17 novembre, au Centre, dans la salle de bar rénovée à cette occasion, en présence de nombreuses personnalités, en particulier du député-maire d'Oran Henry Fouques Duparc et des représentants de l'Armée de l'Air et de la Marine Nationale. La marraine, Michèle Walkowiak, âgée de 9 mois, est la fille du chef de Centre. La cérémonie se poursuit par la remise, par le président Deloupy, des plaquettes aux pilotes les plus assidus pour la saison 1957/58. Le premier est Gervais d'Aldin avec 127 heures, suivi de Schaeffer avec 103 heures et de Simonet avec 85 heures.

Le désir de faire évoluer le vol à voile en Oranie se traduit par quelques vols au mois d'août sur un aérodrome désaffecté à Aïn-Témouchent (à 70 km au sud-ouest d'Oran), par Henry Deloupy sur le nord 2000 n° 64 remorqué par Joannès Walkowiak. Un pilote professionnel qualifié instructeur-planeur est également recherché pour le poste laissé vacant par le départ d'Alberca, afin de seconder les chefs de centre d'Oran et de Constantine. Mais il faut avouer que les candidats munis des diplômes nécessaires ne se précipitent pas, compte-tenu de la situation particulière de l'Algérie à ce moment.

Pour faire face à l'accroissement de l'activité et aux casses qui en résultent, le Club embauche un menuisier qui pourra seconder le mécanicien afin d'améliorer la disponibilité du parc planeur. Celui-ci est important et occupe la totalité des surfaces de hangar disponibles. Il comporte : deux biplaces (Caudron C 800 et Dacal 106), deux SA103 *Emouchet*, deux Fauvel AV 36, deux Avia 40p, un Castel 311p, un Nord 2000 et un WA 20 *Javelot*.

Avec cette flotte, Canastel bat cette année tous les records : 1 820 heures de vol pour 6 957 lancers. En double-commande, Joannès Walkowiak accomplit 4 592 vols dans l'année, dont 838 au cours du seul mois d'août. On est maintenant à la limite des possibilités de la plate-forme, du personnel et du matériel.

1959, les records d'altitude : L'année est particulièrement marquée par des gains d'altitude records parce que les circonstances météo permettent d'exploiter le phénomène d'onde, et que le nouveau planeur *Javelot* plus fin, plus robuste et équipé radio, est disponible.

Déjà, le 30 mars, trois planeurs atteignent 2 200 m. Mais le record est battu le 9 avril par le jeune Roger Jammes qui atteint 5 400 m à bord du *Javelot*. Laissons lui raconter son vol : « *Toute la matinée, à Canastel, souffle un vent secteur ouest, force 60 km/h environ. Nous avons un faible espoir d'atteindre les 3 000 m. Une Aile Volante fait un faux départ et une quinzaine de minutes environ après réussit à décoller pour un vol d'un quart d'heure à l'altitude maximum de 200 m où le vent est bien plus fort. Il est 11 h 45. Le moniteur décolle sur le Javelot F-CBGY pour un essai. Il fait une petite heure de vol et monte jusqu'à 600 m. A son atterrissage, il nous avoue n'avoir jamais été autant "chahuté" tant la turbulence est forte. Il décide alors de ne faire voler que le Javelot, seul planeur dont le Centre dispose et qui puisse, sans risque, voler dans de telles conditions.*

Je prends la place du moniteur et décide de tenter ma chance. Décollage à 13 h 17 à partir de la piste nord-ouest. Légère correction de dérive sur la gauche, le vent est toujours du secteur ouest. Rapide treuillage qui m'amène à environ 200 m. Immédiatement, je fonce cap au nord à plus de 120 km/h au badin. A cette vitesse, la dérive aidant, je ne

tarde pas à être en avant de la butte de tir sur les falaises. Rapide 90° à gauche. A cet endroit, face au vent, j'atteins rapidement 400 m. Il est 13 h 21. Je contacte Oran-Contrôle sur 119,7. Forte turbulence. Un passage sur Canastel, toujours sur les falaises, pour essayer de grimper le plus possible comme à l'ordinaire. Je me rends compte, à la direction de la fumée de la centrale électrique d'Oran, que le vent vient subitement de tourner. Il est maintenant ouest/sud-ouest, parallèle à la falaise, ce qui me fait tout de suite regretter d'être venu dans ce coin. Un instant, je crains de ne pouvoir revenir au terrain. La turbulence augmente et je regagne péniblement la butte de tir. Toujours à 400 m je décide de continuer, vent dans le nez, sur la ville.

Au-dessus de Gambetta, la turbulence atteint son maximum et j'enregistre des variations très brusques de plus ou moins 5 m/s. Je monte malgré tout et parviens rapidement à 1 000 m. La force du vent est alors d'environ 100 km/h. Je contacte la Tour à laquelle j'indique ma position.

Il est 13 h 42. A la faveur d'une ascendance plus forte que les autres, je quitte le "rouleau" pour entrer dans l'onde. Dès lors, tout est absolument calme. Le vario affiche plus 3 m/s. Il est 13 h 45, je me trouve maintenant presque sur le Murdjadjo et constate que ma vitesse indiquée de 100 km/h est bien trop grande. Le vent, au-delà de 1 000 m, a dû faiblir, ce qui bien sûr m'arrange car maintenant je puis voler à la vitesse de chute minimum de mon appareil (60 km/h au badin). A 13 h 54, je suis à la verticale de Santa-Cruz. J'annonce à la Tour 2 300 mètres, altitude que j'ai atteinte à la vitesse ascensionnelle moyenne de 1,80 m/s. Perdant ma zone ascendante, je tâtonne quelques instants et retrouve le "filon" en avançant encore au-delà de Santa-Cruz, vers l'ouest. Vent toujours ouest avec légère tendance sud-ouest. A 14 h 17, j'annonce 3 100 m. A 14 h 22, toujours même position (3 500 m). Mon altitude du E est dès lors assurée. Je n'en espérais pas tant. Encouragé, je décide de poursuivre.

A 14 h 37, j'atteins 4 000 m, c'est du moins ce que m'indique l'altimètre. Ne me sentant nullement incommodé, je continue mon ascension. Dorénavant, je resterai en écoute permanente et signalerai à la Tour mon altitude de 200 m en 200 m, jusqu'à 4 600 m, et de 100 m en 100 m jusqu'à 4 800 m, altitude maximum mentionnée à l'altimètre à 14 h 56, heure à laquelle je plafonne. Je m'accorde quelques minutes (9 exactement) pour retrouver l'ascendance, mais n'y parvenant pas et commençant à être sérieusement incommodé par le manque d'oxygène et par le froid, je décide, sans plus attendre, de redescendre. J'indique encore 4 800 m. Il est 15 h 05 et j'amorce la descente pour atterrir à 15 h 35.

Le moniteur prend aussitôt le barographe dans la boîte arrière et constate que celui-ci indique une altitude de 5 400 m environ. Encore un peu "sonné", j'apprends avec une joyeuse stupéfaction que les indications fournies par le type d'altimètre se trouvant dans le Javelot ne sont plus valables au-delà de 4 000 mètres. Si je l'avais su, j'aurais essayé de gagner plus de 5 025 m. Croyant plafonner à 4 800 m, j'ai préféré revenir à Canastel afin de céder la place à un camarade. L'occasion était belle ! Dommage ! ».

Une semaine plus tard, le 16 avril, Joannès Walkowiak atteint 4 700 m sur le même *Javelot*. Le 29 avril, toujours à bord du *Javelot*, le capitaine Henry Esmieu parvient à 4 150 m au cours d'un vol de 5 h 20 très intéressant.

*Le 15 août 1958 Vol de réception
du Javelot par Joannès Walkoviak à
La Sénia (HD)*



*Le docteur Henry Deloupy (à droite)
(HD)*



Albert Carraz (HD)



On le voit, seul le *Javelot* permet de franchir facilement la zone turbulente (rotors) de l'onde et de maintenir la liaison radio avec le Centre de contrôle régional grâce à son poste Radiostal. Mais il attend toujours d'être équipé en oxygène.

Également, pour faciliter les départs des vols d'onde, le Club est en pourparlers pour disposer d'un avion remorqueur Morane-Saulnier 500 *Criquet*, plus performant que le vieux MS 315 F-BDIQ.

Le chef de la station météorologique de La Sénia, Serge Dahoui, est aussi un vélivole assidu. Depuis plusieurs années, il est penché sur le phénomène d'onde de ressaut ; il publie, au mois de juillet, une étude remarquable sur la situation météorologique de l'Oranie et sur les conditions favorables aux différents types de vol à partir d'Oran-Canastel : vol de pente, vol thermique, vol d'onde. Sur ce dernier point, son étude est remarquable : l'onde de Canastel trouve son origine en Espagne, par vent de nord-ouest, sur la Sierra Nevada (région de Grenade). L'auteur détermine ainsi les conditions météorologiques permettant de prévoir le déclenchement de cette onde et son utilisation par les planeurs de Canastel. La singularité de l'onde de Canastel est qu'elle peut être exploitée à basse altitude grâce aux ascendances thermodynamiques locales. Toutes les performances d'avril 1959 ont été réalisées avec départs au treuil. En métropole, au contraire, il faut généralement remorquer le planeur à une altitude appréciable pour lui permettre d'accrocher l'onde.

Le succès des vols en onde ne fait pas oublier que l'objectif principal des vélivoles consiste à parcourir les plus grandes distances possibles sur la campagne. Le président Deloupy a toujours les yeux tournés vers Aïn-Témouchent où une équipe dynamique se passionne pour le vol sans moteur. Les 28 et 29 mai, il va y effectuer quelques vols sur le *Javelot*, accompagné d'Albert Carraz, recordman du monde de durée en planeur biplace, nouvellement affecté en Algérie comme adjoint au chef du SALS. Il y retourne le 8 août, en Nord 2000, remorqué par Joannès Walkowiak, puis le 25 septembre à bord du *Javelot*. Il s'agit en effet de prendre les dispositions pour créer à Aïn-Témouchent une antenne permanente où les vélivoles de Canastel pourraient se rendre pour pratiquer le vol sur la campagne. Un parcours de 60 km sur Tafaraoui-Lartigue, avec deux terrains de secours situés sur l'itinéraire, les aérodromes de Hammam-Bou-Hadjar et de Aïn-El-Arba occupés par l'ALAT, est reconnu.

Le terrain de Canastel enregistre cette année une activité record : les comptes arrêtés au 30 novembre dénombrent 1 965 heures de vol pour 8 000 lancers accomplis par 150 licenciés, dont cinq seulement du genre féminin, mais ces dames (Éliane et Michèle Mathieu, Charlotte Souci, Monique Exposito et Rapha Garcia) ne sont pas les moins actives. Ils disposent d'un parc de planeurs abondants : trois biplaces (un Caudron C 800 et deux Dacal 106), trois SA 103 *Emouchet*, deux Fauvel AV 36 *Ailes Volantes*, deux Avia 40p, un Castel 311p, un Nord 2000 et un WA 20 *Javelot*.

Toute cette activité ne se déroule pas sans casse, compte-tenu de la nature de la plate-forme. Les deux plus importantes concernent l'Avia 40p n° 304 F-CBNG, détruit par Vassalo, le 18 septembre, en heurtant un arbre en se posant trop long et l'AV 36 n° 147 F-CCBP qui est gravement endommagée par Bourg-Broc, le 31 octobre, qui lui aussi heurte un arbre, mais en se posant trop court.

Extensions à Aïn-Témouchent (1960) et à Relizane (1961), puis tout disparaît

1960, Aïn-Témouchent : Le début de l'année est marqué par la démission de la présidence de la Section vol à voile, du docteur Henry Deloupy, en conflit avec le chef de Centre Joannès Walkowiak.

Le président, qui a effectué quelques vols de performance en métropole (où il a réussi son épreuve de 300 km pour le brevet E), est de plus en plus impatient de voir le Centre de Canastel obtenir des résultats plus spectaculaires, alors que le chef de Centre, personnellement responsable devant l'État de la sécurité des vols et la formation de début des élèves-pilotes, s'applique à ce que l'activité reste dans les limites raisonnables de sécurité en fonction des moyens disponibles. Il résulte de cette confrontation des propos qui parfois dépassent la pensée de leurs auteurs. Par ailleurs, le docteur Deloupy, en sa qualité de président des officiers de réserve du Corps d'armée d'Oran, est très attaché à l'Algérie Française. Voulant manifester son hostilité à la politique d'abandon de Paul Delouvrier, le nouveau représentant du pouvoir en Algérie. Il se résout donc à démissionner de toutes ses fonctions publiques.

Le 20 février, le docteur Henry Deloupy annonce sa décision de ne plus présider aux destinées du Centre de Canastel. C'est à M. Ivaldi, un vélivole assidu, que l'Aéro-club d'Oranie décide de confier la succession (note de service du 9 mars 1960), le docteur Deloupy restant un usager actif, O combien ! de Canastel.

Au cours de ce même mois de février, arrive le Dacal 106 n° 2 F-CCCC de retour de Paris où il a effectué, au Centre d'essais en vol, toutes les épreuves d'homologation nécessaires à l'obtention du certificat de navigabilité normal.

Ensuite, le 6 mars, est livré en vol remorqué, le nouveau planeur WA 21 *Javelot II* n° 10 F-CCEK construit par l'Atelier d'Alger du SALS à partir d'éléments primaires fournis par Wassmer-Aviation. Il a été réceptionné en vol le 16 février sur l'aérodrome de Chéragas. Il sera suivi, le 29 septembre, par le *Javelot II* n° 13 F-CCEN construit dans les mêmes conditions, et réceptionné en vol aussi à Chéragas par Joannès Walkowiak. Celui-ci avait réussi, le 15 mars précédent, un gain d'altitude de 5 060 m comptant pour le brevet F à bord d'un *Javelot*, avec départ au treuil.

Entre-temps, l'Aéro-club d'Oranie obtient l'affectation d'un avion remorqueur Morane-Saulnier MS 500 immatriculé F-OBRR. Cet appareil est convoyé de Chéragas à Canastel par le chef de Centre le 15 juin. Il devra surtout être utilisé pour amener les planeurs dans la plage ascendante de l'onde de ressaut. Ainsi, la flotte du Centre se trouve complétée et modernisée.

Le dernier épisode de cette entreprise est l'acquisition du Bréguet 905 *Fauvette* n° 38 F-CCJI. Ce planeur de compétition de classe standard est exposé sur le stand de Bréguet-Aviation qui participe au premier Salon international de l'aviation légère qui se tient du 1^{er} au 9 octobre sur l'aéroport d'Oran-La Sénia. Les dirigeants de l'Aéro-club d'Oranie se laissent convaincre par Henry Ziegler, PDG de la Société Bréguet, qui consent des conditions intéressantes au Club, en

SA 104 Emouchet et Dacal 106 en bout de piste, devant les installations (RN)



Dacal 106 et Caudron C 800 (HD)



En 1960, à Aïn-Témouchent Deux pilotes de l'ALAT et A. Chatel devant un Dacal (B)



attendant l'attribution d'une prime d'achat par l'État. Cela évite au constructeur de devoir ramener son planeur en métropole. Le 8 octobre, Joannès Walkowiak réceptionne la *Fauvette* sur le terrain de Canastel avant d'effectuer, le 9 octobre à La Sénia, une belle présentation de voltige sur le *Javelot* au cours du meeting national de l'air qui clôture le salon international de l'aviation légère.

L'acquisition du Bréguet 905, planeur de course, ne se révélera pas être une bien bonne affaire car, très légère, cette machine expérimentait des procédés modernes de fabrication qui, à l'usage, apparaîtront ne pas être complètement au point. Il s'ensuivit des interdictions de vol répétées pour faiblesses structurales du fuselage, comme de la voilure. Finalement, ces planeurs seront tous retirés du service. Le SALS Algérie avait émis un avis défavorable à l'achat de ce planeur, non pas à cause des vices structuraux que l'on ignorait alors, mais de la fragilité du fuselage monocoque, peu compatible avec les sols caillouteux de nos terrains de vol à voile.

Pendant que se déroule cette évolution des matériels volants, le docteur Deloupy ne perd pas de vue le projet Aïn-Témouchent. Il va y réaliser quelques vols sur le *Javelot*, du 13 au 17 avril. Il prépare également très soigneusement un vol qui le mènerait d'Oranie vers Alger et Bougie, voire Sétif. Les conditions d'insécurité régnant à cette époque n'en permettront pas la réalisation.

Son rêve de développer l'activité prend forme quand le SALS Algérie peut enfin recruter un nouvel instructeur, M. Chatel. En octobre, celui-ci est provisoirement affecté à Aïn-Témouchent avec trois planeurs : le Dacal 106 n° 2 F-CCCC pour la double-commande, un SA 103 *Emouchet* pour les débutants et un *Javelot* pour les pilotes entraînés. Il est entendu qu'il s'agit d'une antenne de Canastel qui demeure le maître d'oeuvre. L'activité, limitée, se déroule sans problème, une très bonne entente régnant entre l'Aéro-club d'Oranie et celui d'Aïn-Témouchent.

À Canastel, le 12 novembre est une journée funeste qui voit deux planeurs très fortement endommagés. Il s'agit de l'Avia 40p n° 310 F-CBNL dont le pilote Lepoupon se pose trop court et heurte une maison et du Nord 2000 n° 59 F-CBNO dont le pilote, Mlle Audon, se pose aussi trop court, surprise par un brutal changement de vent ; sa monture sera difficilement réparable.

Le 9 décembre, une décision des autorités gouvernementales impose des restrictions aux déplacements des aéronefs privés dans la région d'Oran. Mais l'activité de Canastel ne s'en trouve pas affectée.

1961, stage à Relizane, puis tout disparaît :

Comme on pouvait s'y attendre, les vols sur l'aérodrome d'Aïn-Témouchent n'ont donné lieu à aucune performance notable, la création de cette antenne répondant beaucoup plus au souci de donner satisfaction à un satellite du Club d'Oran qu'à de simples raisons de stratégie véliplane. En effet, l'aérologie d'Aïn-Témouchent, à 15 km du bord de mer, ne saurait être très différente de celle de Canastel, l'ascendance de la falaise en moins. Aussi, dès le début de l'année, tout le monde est-il d'accord pour organiser un stage expérimental sur l'aérodrome de Relizane pendant les vacances de Pâques.

Cette agglomération est située à l'extrémité occidentale de la vallée du Chélif, à 55 km de la mer, à 100 km à l'est de Canastel et à 160 km d'Aïn-Témouchent. Des observations

éparses faites au cours des vingt dernières années et des études météorologiques de Serge Dahoui permettaient d'être à peu près certain que la plaine du Chélif connaissait souvent des situations aérologiques extrêmement favorables au vol à voile. Enfin, des considérations d'ordre pratique, concernant notamment l'infrastructure et la sécurité, furent des facteurs déterminants dans le choix de l'aérodrome de Relizane comme terrain de départ pour cette expérimentation.

Le terrain est dégagé de tout obstacle, ce qui change de Canastel ! Il s'étend au milieu des chaumes, de parcelles semées de blé et d'orge, ou de maigres pâtures. Il est très vaste et doté de deux pistes situées dans les vents dominants. L'une d'elles, orientée est-ouest, mesure 1 400 m de longueur ! Un vaste hangar, bien conditionné, offre un abri sûr et confortable ; le ravitaillement en essence et en huile est assuré par l'aéro-club local. Le gardiennage est actuellement garanti par des gendarmes et des militaires. L'activité aérienne est faible, l'Aéro-club, présidé par Dominique Cesari, s'étant surtout orienté vers les voyages. Quant au couloir aérien Alger-Oran, il passe bien au nord de Relizane.

Les véliplanes d'Oran et d'Aïn-Témouchent ont surtout en vue la perspective d'épreuves de distance, bien facilitées par la situation de Relizane sur le grand axe routier et ferroviaire Alger-Oran. En effet, par régime d'ouest, il est possible, avec le maximum de sécurité, de partir en distance le long de la route et de la voie ferrée vers Orléansville à 85 km de là. L'épreuve des 300 km en triangle peut être envisagée entre Relizane, Orléansville, Affreville et retour (325 km).

Le 23 mars, s'ouvre le stage qui devait se prolonger jusqu'au 6 avril, avec l'active participation de l'Aéro-club de Relizane dont le président et les membres donnent la mesure de leur dévouement et de leur amabilité. La direction du stage est assurée par Henry Gantès, chef-pilote du SALS, qui vient de succéder à Lucien Saucède parti se retirer dans les îles de l'Océan Indien. Il est assisté de M. Chatel, le moniteur d'Aïn-Témouchent. Viennent également lui prêter main forte : Albert Carraz, adjoint au chef du SALS Algérie, et Henry Deloupy.

Le matériel volant comporte : le Dacal 106 n° 2 reimmatriculé F-CRAB (ex F-CCCC), le SA 103 *Emouchet* F-CBNF, les deux WA 21 *Javelot*, F-CCEK et F-CCEN, et l'avion-remorqueur Stampe SV 4c F-BDKD.

Malheureusement, pendant toute la durée du stage, il se trouve une situation anticyclonique bien installée avec un mauvais barométrique qui ne permet que des vols locaux limités. Cependant, tous les jours sont volables, avec un plafond jamais inférieur à 800 m. En 13 jours et 360 remorqués, le stage totalise 125 heures de vol et 13 épreuves de brevet C et D sont réalisées. Néanmoins, il est constaté que le site se prête particulièrement bien au vol à voile et qu'il est possible d'y établir une base permanente avec des conditions de vie très correctes. Mais, compte-tenu de l'éloignement des grandes agglomérations, l'activité véliplane ne peut s'y exercer que sous forme de stages.

Pour amortir les installations qu'implique ce mode de fonctionnement, il est envisagé, en dehors de la saison propice au vol à voile, d'organiser des stages de parachutisme, de voltige aérienne, de formation d'instructeur etc, la plate-forme étant suffisamment vaste et dégagée pour accueillir ces diverses activités dans les meilleures conditions. Dans cette optique, le SALS Algérie met à l'étude par le Service des bases aériennes

Les installations en 1957, vues de l'arrière (RN)



Les deux remorqueurs Le Stampe F-BDKD et le Morane-Saulnier 315 F-BDIQ (LS)



L'Emouchet en courte finale (RN)



nes un avant-projet de plan de masse sur lequel se penchent déjà des architectes. Hélas, les événements feront rapidement un sort à ce beau projet.

Cependant, le docteur Henry Deloupy n'abandonne toujours pas son projet de raid vers l'est en dépit de l'évolution défavorable des événements ; il prépare avec minutie son voyage, prévu à bord du *Javelot*, avec départ de la base aéronavale de Lartigue. Il vise Blida (320 km), Bougie (525 km) ou Sétif (550 km). Il reconnaît tous les aérodromes provisoires sur le parcours et sur les détournements possibles, enregistre les fréquences radio civiles et surtout militaires, il reçoit même la bénédiction des autorités militaires pour surveiller son vol et, éventuellement, lui porter secours. Il faut toute l'insistance de ses amis pour qu'il consente à attendre des jours meilleurs (qui, hélas, ne viendront pas) pour mettre son projet à exécution.

Pendant le stage de Relizane, les vols continuent à Canastel. Joannès Walkowiak réceptionne, le 22 mars, le nouveau Dacal 106 n° 8 F-CRAI et, le 29 mars, le Dacal 106 n° 6 F-CRAG.

Cependant, la situation politique se détériore rapidement et, le 27 avril, tous les vols d'avions et de planeurs civils sont interdits dans toute l'Algérie. Après de longues discussions, on obtient, le 11 août, l'autorisation d'effectuer quelques vols en double-commande. Mais cela ne dure pas et, le 14 août, l'aérodrome de Canastel est interdit et fermé définitivement. L'ultime vol sera effectué le 13 août avec le Dacal 106 n° 5 F-CRAF.

Joannès Walkowiak, Lartigue et Chatel récupèrent alors tous les planeurs et le treuil et les expédient par voie ferrée sur l'Atelier du SALS à Alger où ils sont mis en position de stockage en attendant leur remise progressive en état (réparation, révision partielle, ou révision générale). Ils y retrouvent les planeurs et autres matériels venant de Constantine, qui subissent le même traitement.

Le Morane-Saulnier 500 *Criquet* F-OBRR reste à Canastel. Les vols étant interdits, Joannès Walkowiak doit obtenir du préfet de police d'Oran une autorisation écrite pour le convoier en vol, le 14 décembre 1961, sur l'aéroport de La Sénia où il sera stocké dans un hangar.

Pour des raisons "d'ordre public", mais jamais exprimées clairement, les autorités administratives, ou militaires, à moins qu'elles ne soient policières (car on ne sait plus très bien qui commande à ce moment là), décident de débarrasser définitivement la plate-forme de Canastel de toute possibilité de recevoir un aéronef.

Dans ces conditions, la présence de Joannès Walkowiak, qui habite sur le terrain même, ne se justifie plus. Pour conserver son poste et réserver l'avenir, les services administratifs de l'Aviation civile décident sa mutation à Relizane où l'idée d'un centre vélivole avait fait son chemin, mais ne demeurerait qu'à l'état de projet. Joannès Walkowiak doit rejoindre son nouveau poste le 7 janvier 1962. Mais l'habitation qu'on lui a réservée se situe dans un quartier où la sécurité de sa famille est loin d'être garantie. La situation empirant de jour en jour et le vol à voile n'occupant plus aucune place dans les esprits, il donne sa démission à compter du 31 décembre 1961 et il rejoint alors rapidement la métropole avec sa famille.

Ainsi s'achève l'histoire du vol à voile en Oranie.

Qu'est devenu le Centre de Canastel ? Un article paru le 8 mars 1962 dans un journal local nous renseigne :

« *Lettre d'un pilote :*

Il n'y a plus d'espoir de voir se poser sur le terrain de Canastel ces grands oiseaux qui faisaient rêver les pêcheurs et les cabanoniers des Genêts quand, les soirs d'été, au soleil couchant, ils voyaient, blancs et silencieux, les planeurs glisser dans le ciel couleur de lilas.

Comme à un pèlerinage, je me suis rendu ce dimanche, au dixième mois de suspension de vol, à ce Centre où des centaines de jeunes et de moins jeunes sont venus se griser au vent d'ouest qui autorisait les vols de longue durée...

Il ne reste plus rien du Centre ! Le bulldozer a défoncé avec rage tout ce qu'il avait fallu des années pour construire, les pistes ne sont plus que crevasses et morceaux de terre... Un des hangars, dont les rideaux métalliques sont tordus et ne servent plus à rien, abrite encore le vieil avion remorqueur qui, acheté 50 000 AF il y a deux ans, avait été amoureuxsement remis en état de vol ; il est maintenant aux mains des vandales et des ferrailleurs qui, pièce par pièce, lui arrachent les entrailles.

J'ai eu le coeur serré de revoir tout cela détruit, sans vie, car le grand vélivole et journaliste Raymond Sirretta l'a dit — On aime les choses du vol à voile d'une passion plus exclusive et jalouse que celle qui enveloppe la plus désirable des maîtresses —

Pourtant le Centre de Canastel ne méritait pas cela !

Il y a quelque temps encore, ce Centre vélivole était un des plus actifs de France ; à plusieurs reprises même, il en avait remporté le record par le nombre d'heures de vol effectuées dans le mois. Pourquoi l'a-t-on irrémédiablement détruit ? Même les événements ne justifient pas les arguments que l'on pourrait avancer :

- Les pistes qui pourraient être utilisées frauduleusement ? La plupart des routes d'Algérie sont assez droites et dépourvues d'arbres et de poteaux pour permettre l'éventuel atterrissage ou décollage d'un appareil léger.

- L'avion remorqueur ? On pouvait le supprimer sans nuire au Centre, car presque la totalité (98 %) des lanciers s'effectuaient par treuillage.

- Les planeurs ? Ils n'auraient jamais emporté personne bien loin ; nos vols se sont toujours limités au triangle Montagne des Lions-Kébir-Arcole ! Dans toute l'histoire du vol à voile d'Oran, seul un planeur a réussi à se poser aux environs de Mascara ; les conditions atmosphériques ne sont ici, pas favorables aux vols de grandes distances.

- La situation du terrain ? Même si les vols faits à l'aplomb de celui-ci sont dangereux pour les avions de ligne ou pour l'université située dans l'axe de la piste est, il n'est pas difficile, avec de la bonne volonté, de trouver un autre terrain aux environs de la ville pour abriter le centre de vol à voile.

Alors, pourquoi priver tant de pilotes de leurs ailes ? Tant d'Oranais qui, par milliers, venaient les dimanches admirer les évolutions des Javelot, Bréguet, 311 ou Dacal. Les sports, quel qu'ils soient, ont toujours fait oeuvre de paix ; c'est un crime de leur porter atteinte... Mais les décisions sont prises et sûrement par des gens très compétents. Aussi ne reste-t-il qu'à dire adieu aux planeurs d'Oran (qui sont déjà à Alger), en souhaitant que les loisirs qu'ils occupaient dans la vie des fanatiques de l'air ne soient pas plus mal employés... » PG.

Remise de la Coupe Deloupy (à droite Henry Deloupy) (HD)



En piste (RN)



Dernière vision de Canastel (HD)



9 - LES ACTIVITES EPHEMERES

Comme en France métropolitaine, le début des années 30 en Algérie voit se manifester une passion subite pour le vol sans moteur grâce à l'impulsion donnée par l'Avia. Plusieurs groupements se constituent pour pratiquer cette nouvelle discipline, soit en construisant eux-mêmes leurs planeurs, soit en les achetant. Cet engouement retombera vite devant la médiocrité des résultats obtenus, sans aucune commune mesure avec les efforts consentis.

Après l'armistice de 1940, le Service des sports aériens lance un programme de fabrication de planeurs en Algérie et en dote plusieurs associations en 1942. Aucune de ces associations, excepté à Sidi-Bel-Abbès, ne survivra, après le débarquement du 8 novembre 1942, à l'entrée en guerre de l'Algérie aux côtés des Alliés.

Bône (1942 et 1956-1961)

1942 : L'Association des sports aériens de Bône reçoit, au début de l'été 1942, un planeur Avia 152a avec sa remorque et divers matériels de servitude. Le responsable de la section de vol à voile est Robert Giraud, un pilote militaire démobilisé qui vient d'effectuer un stage de moniteur planeur au Djebel-Diss du 8 mars au 8 mai 1942.

Le planeur dans sa remorque est entreposé, au début, sur l'aérodrome de l'Allelick, mais les séances de vol ont lieu sur l'aéroport des Salines. Aussi, pour chaque séance de vol, une navette est effectuée entre ces deux plates-formes distantes de 5 km. M. Merlin, un garagiste très lié au Modèle air club bônois, assure le convoyage et met à la disposition de l'Association une camionnette tirant la remorque et transportant les apprentis-pilotes. Arrivé sur la piste, M. Merlin met sur cales le pont arrière de la camionnette dont une roue est remplacée par un tambour de câble ; le treuil improvisé est en place. Pendant ce temps, une autre équipe procède au montage et au réglage du 152a sous la surveillance de Robert Giraud.

Les *glissades*, *petits bonds* et *grandes tractions* peuvent alors commencer au profit du petit groupe de quatre ou cinq mordus, dont une jeune fille. Mais la cadence des vols est particulièrement lente car il n'y a pas de moyen mécanique pour tirer le câble, c'est à pieds que les stagiaires doivent, après chaque lancer, ramener le câble au point de départ, ainsi que le planeur. Sans compter les faux départs car, fonctionnant à l'alcool, le moteur de la camionnette-treuil a de nombreux ratés. A la fin de la journée, tout le monde est exténué. Il ne reste plus qu'à démonter l'Avia 152a, à le charger sur sa remorque, à retransformer le treuil en camionnette et à ramener le tout à l'Allelick.

Cela quand tout se passe bien. Un jour, alors que l'aviatrice est aux commandes, le câble est un peu trop tendu car le moteur du treuil a eu un hoquet, et le planeur se met en travers. On se prépare à rectifier la position lorsque la traction reprend et le planeur passe sur le dos. Heureusement, les dégâts sont simplement matériels, mais importants.

L'entraînement sur l'aérodrome des Salines permet d'obtenir quelques brevets B alors que des essais de vol de pente sont effectués sur les collines avoisinantes. Il ne sera pas

possible de conduire cette intéressante expérience à son terme car, en septembre 1942, Robert Giraud suit, à Alger, un stage de formation de chef de centre local des sports aériens. A peine le stage terminé, c'est l'opération *Torch*. Robert Giraud redevient pilote de chasse au Groupe 1/4 sur Bell P 39 *Aircobra* (une panne l'amènera, le 9 février 1944, à évacuer en parachute et à prendre un bain forcé de 3 heures au large de Port-Gueydon, avec une jambe cassée).

La tentative de vol à voile à Bône n'aura guère duré plus d'un trimestre. Jean Bonnevalle, actif pilote civil jusqu'aux années 60, était parmi les participants, ainsi que Roger Augugliaro qui, après avoir intégré l'Armée de l'Air en 1943 comme élève-pilote, deviendra prévisionniste à la Météorologie nationale, en poste à Bône.

Antoine Sposito, directeur de la préparation militaire Air, obtient un stage au Djebel-Diss, l'été 1943, pour les jeunes Jack Zolber, Jacky Billardelo et Jean Strub.

1956-1961 : En 1956, Edouard Maire, ancien pilote de chasse des Forces aériennes françaises libres et vélivole confirmé qui a commencé très jeune à pratiquer le Djebel-Oum-Settas, prend l'initiative de relancer l'activité vélivole après avoir rencontré Julien Sauvaire, inspecteur du Service de la jeunesse et des sports de Bône. Cette activité s'inscrit dans le cadre de la Maison des jeunes, avec pour but l'implantation d'un centre vélivole dès que les circonstances le permettront, et cela sans coopération avec l'Aéro-club de Bône.

Un local satisfaisant pour les cours théoriques et l'atelier d'aéromodélisme est trouvé et aménagé dans les sous-sols de l'école Victor-Hugo et de nombreux élèves y reçoivent un enseignement sur les bases du vol à voile et sur la préparation au brevet élémentaire des sports aériens.

Les cours sont assurés par Edouard Maire, assisté de personnes mises à disposition par des mouvements de jeunesse et de sports et également par les Sports aériens de l'Armée de l'Air : MM. Beijoua, Debono, Feuillafée et Martin. Ils permettent à de nombreux élèves d'obtenir le BESA avec un taux de réussite remarquable de 1958 à avril 1961. Parmi eux se trouvent : Eric Gatt, André Accomando, Fabien Alary, Joël Barthe, Jean Bourderon, Ahmed Bourouga, Serge Calmon, Jean-Jacques Duberland, Jean-Pierre Derre, Jean-François Dufond, Jacques Falcot, Alain Grima, Léon Lesavre, Georges Lorenzi, Pierre Lunardelli, Alain Maisonneuve, Mohamed Meheraoui, Jean-François Monti, Gérard Mourot, André-Claude Ortega et Eric Schaufffel-Berger.

La situation sur le terrain ne permettant toujours pas de pratiquer le vol à voile à Bône, les jeunes vélivoles sont envoyés chaque année, de 1959 à 1961, au Djebel-Oum-Settas pour participer aux stages organisés par le Centre laïque d'aviation populaire. Parmi ces passionnés, se trouvent : Jean Bourderon, Eric Gatt, Alain Grima, Léon Lesavre, Pierre Lunardelli, Eric Schaufffel-Berger et Jean-François Dufond.

En novembre 1961, la situation se dégradant chaque jour davantage, Jean Bourderon et Léon Lesavre ferment le Centre de l'école Victor-Hugo et transportent le matériel, l'équipement et l'outillage à la Maison de jeunes et de la culture où tout sera détruit, quelques mois plus tard, par un attentat

Bône 1960 Dans le local d'aéromodélisme, au sous-sol de l'école Victor-Hugo, Henri Lunardelli, Georges Tochon, Jean Bourderon, Jean-Jacques Henon et Alain Grima ...



... Léon Lesavre, Pierre Lunardelli, Jean Bourderon et Paul Grima (EM)



Juillet 1961 Le Bônois Jean Bourderon en Javelot au Djebel-Oum-Settas (EM)



Bougie (1942)

Nous avons vu comment la Fédération aéronautique nord-africaine avait obtenu, en 1935, de l'Avia, qu'elle lui détache son chef-pilote et champion réputé de vol à voile Eric Nessler afin de prospecter l'Algérie pour repérer les sites favorables au vol sans moteur. Début décembre, Eric Nessler est à pied d'œuvre à Alger Maison-Blanche avec son Avia 40p. Après avoir prospecté l'Oranie, il se rend à Bougie le 22 décembre. Ce jour là, il effectue cinq vols autour de Bougie et de l'embouchure de la Soummam : 20 mn, 15 mn, 15 mn, 27 mn et 15 mn. Le 23 décembre, il réalise un long vol de 70 mn sur les pentes du djebel Gouraya à 2 km au nord de Bougie, suivi le lendemain d'un nouveau vol de 56 mn. Il établit alors un croquis de son expérimentation et note d'avoir à essayer la pente de la colline Dar-Mohand. Il rentre ensuite à Alger.

Contrairement à ce qui s'est passé pour le djebel Diss, la prospection de Nessler à Bougie n'aura aucune suite. Il faut attendre 1942 pour y reparler de vol à voile. L'Association des sports aériens de Bougie, présidée par André Aubert, pratique l'aéromodélisme depuis sa création, sous l'autorité d'Etienne Pouzade, avec Jean de La Jonquière comme moniteur, assisté de Félix Gril. La Délégation des sports aériens en Afrique du Nord prépare l'implantation d'une section de vol à voile en faisant suivre à Jean de La Jonquière le tout premier stage de moniteur planeur au Djebel-Diss, du 1^{er} septembre au 10 novembre 1941. Dans la foulée, il participe à Alger, du 19 novembre au 23 décembre, au stage de qualification de chef de section locale des sports aériens dont il sort avec le n° 3. Il retourne ensuite au Djebel-Diss pour perfectionner son pilotage et y décrocher deux épreuves du brevet D.

Breveté à l'Aéro-Club de Bougie en 1937, Jean de La Jonquière s'était fait remarquer en effectuant, à 17 ans, le raid Bougie-Casablanca dans la journée, avec escale à Alger et à Oran (5 heures de vol entre Oran et Casablanca) avec un Caudron *Phalène* et en compagnie de Serge Guidoni. Pendant la guerre, il deviendra pilote de l'Armée de l'Air, puis se convertira au vol sans moteur après l'armistice.

La section véliplane des Sports aériens de Bougie est donc bien préparée lorsqu'elle reçoit, en juin 1942, un Avia 152a. Les séances d'entraînement commencent immédiatement sur l'aérodrome de Bougie-Soumman avec des *points fixes* face au vent pour apprendre à coordonner les commandes, des glissades, puis des bonds. La progression reste limitée car les lancements s'effectuent au sandow et, sur un terrain plat, les ambitions sont nécessairement modestes.

L'enthousiasme est grand, la section compte 44 élèves dont Gilbert Guidoni et Charles Kuntz qui effectuent un stage de moniteur-modéliste en 1941, et six jeunes filles. En un mois d'activité, on compte 119 bonds et plus de 200 glissades. Les séances d'entraînement ont lieu quatre fois par semaine, les lundis, mercredis, vendredis et samedis, de 17 h 30 à 19 h 30.

Il devient impératif de disposer d'un treuil. Le président André Aubert fournit une camionnette à gazogène transformée en treuil. Alger expédie un deuxième Avia 152a et promet un des Caudron C 800 alors en cours de fabrication.

Tous les espoirs sont permis, mais le second Avia 152a ne sortira pas de sa caisse avant que le Débarquement rappelle les Bougiots aux réalités de la guerre. Jean de La Jonquière deviendra, en 1959, président de l'Aéro-club d'Algérie.

Orléansville (1930-1932)

Au cours de l'été 1931, les membres de l'Aéro-club des Aiglons du Chélif mettent en piste, piloté par Mougeon, un planeur du genre Zögling qu'ils viennent juste d'achever de monter.

Il s'agit de la première association organisée qui parvient, en Algérie, à faire voler son planeur.

L'Aéro-club des Aiglons du Chélif, qui a également l'intention de pratiquer activement le vol moteur, s'était constitué à Orléansville, en 1930, sous la présidence de M. Rostaing, assisté de MM. Chambon et Rousseau et du moniteur Jaye.

Le planeur des Aiglons est très caractéristique de l'époque : Il s'agit d'un monoplace à aile haute rectangulaire haubannée, le fuselage est simplement constitué d'une poutre portant à l'avant le pilote qui se trouve assis entièrement à l'air libre. Quant au type exact de cet appareil, il reste une ambiguïté. La Société française de vol à voile, dirigée à Toulouse par le pionnier Lagasse, affirme avoir fourni, en juillet 1930, un planeur *Eole* de sa fabrication aux Aiglons du Chélif à Orléansville. De son côté, l'ingénieur Levasseur déclare, en août 1931, avoir étudié le planeur L 10 monté par les Aiglons du Chélif. Sur les quelques photographies de l'appareil à Orléansville, on peut voir qu'il ne possède pas les deux paires de mâts rigides qui caractérisent de l'*Eole*, mais un haubannage souple inférieur et supérieur, comme pour l'Avia 10a et le Levasseur L 10.

Doté de ce planeur, le club des Aiglons du Chélif devient bientôt très actif. Initialement, les lancers sont effectués au sandow tous les dimanches, sur le terrain de la Ferme situé aux Medjadjas, à 3 kilomètres au nord de Pontéba, sur la route d'Orléansville à Flatters.

Le 24 mai 1931, les Aiglons participent au meeting organisé par l'Aéro-club de Mostaganem. La présentation du planeur obtient un grand succès auprès du public ; plusieurs vols sont effectués par les pilotes des Aiglons et par d'autres pilotes d'avion confirmés : Mougeon, Pierre-Albert Monville (de Sidi-Bel-Abbès) et Henri Fouques Duparc (d'Oran).

Très conscients de leur rôle de pionniers dans cette nouvelle discipline, les Aiglons se dépensent sans relâche durant l'été 1931 pour faire connaître leur belle activité aux nombreux pilotes venant de toute l'Oranie afin de goûter aux joies du vol à voile sur le terrain improvisé de Fromentin.

Le chef-pilote Jacques Adam se fait remarquer par de nombreux vols de plusieurs dizaines de secondes, parvenant même à s'élever au dessus de son point de largage en exploitant les courants ascendants, ce qui constitue un exploit, compte-tenu de la médiocrité des performances de son planeur (finesse max : 9 et chute mini : 2 m/sec).

Pour intéressants qu'ils soient, les résultats obtenus ne sont pas à la mesure de la débauche d'énergie qu'ils exigent ; la lassitude commence à se faire sentir parmi les pratiquants. Les aviateurs de passage à l'aérodrome de la Ferme, qui viennent avec leurs avions pour donner des baptêmes, montrent que l'on peut goûter aux joies de l'air à meilleur compte et, peut-être, avec plus de sécurité.

Dès décembre 1932, le conseil d'administration des Aiglons se tourne résolument vers le vol à moteur.

Il ne sera jamais plus question de vol à voile dans la région d'Orléansville.



Jun 1942 *Ci-dessus, la Section véliplane des sports aériens de Bougie et, ci-dessous, l'Avia 152a lancé au sandow (GG)*



Été 1931 *Ci-dessous, vol à voile à Orléansville avec un planeur de construction locale (FD)*



Relizane (1942 et 1961)

Avant la guerre, l'Aéro-club de Relizane n'a pas d'activité véli-vole bien que se soient succédés, dans les fonctions de chef-pilote, deux personnalités connues pour leur compétence en la matière : en 1934, Jean-Marie Ruamps qui fut, à Toulouse, le pilote d'essai de la Société française de vol à voile pour les planeurs *Eole* puis, en 1935, André Costa, pionnier du vol à voile algérien et créateur du Centre du Djebel-Diss.

Il faut attendre l'automne 1942 pour que les Sports aériens affectent à Relizane un Avia 152a et y détachent Henri Gantès. Breveté pilote militaire, celui-ci participe à un stage de moniteur de vole à voile, du 8 mars au 8 mai 1942, au Djebel-Diss, suivi, en septembre et octobre 1942, d'un stage de qualification de chef de centre local des sports aériens, à Alger.

Henri Gantès raconte : « *Je venais de rejoindre, à Relizane, le poste de chef de centre qui m'avait été assigné et nous venions de recevoir, étincelant, un magnifique Avia 152a que nous avons aussitôt monté et installé au beau milieu du petit hangar du club, qui se trouvait presque en ville, sur un terrain jouxtant le quartier arabe. Nous avons appris, le 8 novembre au soir, l'arrivée de nos Alliés. Le 9 au matin, surprise, car plusieurs avions de nos amis ouvrent le feu sur le hangar au trônait notre 152 A. Feu nourri s'il en fut puisque, lorsqu'ils se furent éloignés, nous constatons, outre le nombre de trous (des gros) impressionnants, que les câbles en corde à piano, qui haubannaient les plans, étaient sectionnés. Et, dans l'angle du hangar, le placard à outils flambait. Aura-t-on compté cet exploit comme une victoire pour le pilote américain ? Dois-je me considérer comme le premier pilote d'aéronef descendu ? Inutile de dire que, rendant compte à de Brion et lui demandant de surseoir à l'envoi du gazogène devant nous servir de treuil, je pris ma valise et j'abandonnais mon poste ».*

Le vol à voile est donc terminé à Relizane avant d'avoir commencé ! Henri Gantès rejoint le Groupe de Chasse 3/6 sur Bell P 39 *Airacobra* avant d'être transformé sur Republic P 47 *Thunderbolt* pour participer à la campagne d'Italie et de France puis, en 1959, de devenir chef-pilote du SALS-Algérie.

C'est en cette qualité qu'il dirigera un stage expérimental de vol à voile à Relizane du 26 mars au 4 avril 1961. On envisage en effet d'implanter sur cette magnifique plate-forme un Centre de sports aériens ouvert, en dehors de la saison propice au vol à voile, à la pratique du parachutisme, de la voltige aérienne et même à la formation d'instructeurs. Les événements que l'on sait en décideront autrement. Bien que poursuivi par la malchance, Relizane aura quand même pu, au cours de ce stage, enregistrer en 13 jours et 360 remorqués, 125 heures de vol à voile et 13 épreuves de brevets C et D !

Sétif (1933)

L'Aéro-Club de Sétif fait voler, en mars 1933, un planeur *Eole* construit par la Société française de vol à voile. Cela devait se passer sur le nouvel aérodrome d'Aïn-Arnat où est stationné le 3^{ème} Groupe d'aviation militaire.

En 1942, la Délégation des sports aériens en Afrique du Nord affecte à Sétif un Avia 152a qui est faiblement utilisé. Le manque d'enthousiasme des animateurs locaux conduit Félix Gril, moniteur d'aéromodélisme à l'Association des sports aériens de Sétif, à demander sa mutation à Bougie où il assistera Jean de La Jonquière.

Sidi-Bel-Abbès (1932 et 1942)

Avant la Deuxième Guerre Mondiale (1932-1935) : Le Club aéronautique de Sidi-Bel-Abbès (CABA), présidé par Alfred Thiebaud, crée, le 6 novembre 1931, une section de vol à voile dénommée Les Milans, confiée à Hippolyte Boukheris (dentiste) assisté d'Espy et de Georges Alberge. Le chef-pilote du CABA est une personnalité aéronautique remarquable : Pierre-Albert Monville. Il deviendra célèbre parmi les pilotes et élèves-pilotes français pour avoir écrit, avec André Costa, *L'art du Pilotage* qui deviendra la bible de plusieurs générations d'aviateurs.

Les Milans reçoivent, le 20 décembre 1931, un Ara fabriqué par l'Agence rethéloise d'aviation. Il s'agit toujours d'un monoplace du type Zögling, à fuselage poutre et haubannage par deux paires de mâts, directement dérivé du Sablier S 14.

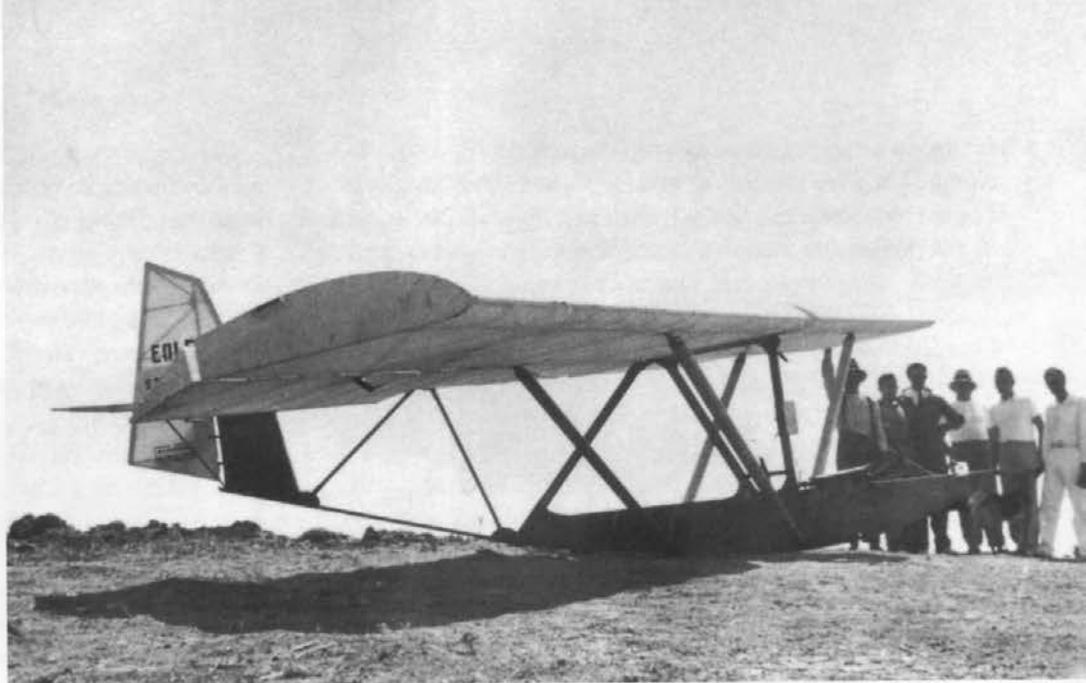
Lancé par un treuil (constitué par un tambour monté sur la roue arrière d'une vieille Ford), Pierre-Albert Monville effectue le premier vol le 25 février 1932 et l'école-monoplace commence immédiatement. Comme toujours, on est vite déçu car les résultats escomptés ne sont pas au rendez-vous. On fait bien tout ce qui est possible pour pallier la médiocrité du matériel, mais les efforts sont vains.

Le CABA ne renonce pas pour autant et tire la leçon de cet échec. Il est nécessaire de disposer d'appareils plus performants. Tout d'abord, l'Ara est remplacé par un Avia 11a à la voilure plus importante et qui vole nettement mieux. Puis, le CABA commande un appareil de perfectionnement Avia 15a. Il demande ensuite, à ses voisins de Mascara, les frères Jamme, de lui construire un Avia 32e d'entraînement à la performance. Ce planeur, terminé en décembre 1932, sera livré en vol remorqué le 3 mars 1933 avec Daniel Robert-Bancharelle aux commandes du Caudron *Luciole* remorqueur et Pierre-Albert Monville dans le planeur. Il faut remarquer que ce planeur est de conception moderne puisque le prototype a volé pour la première fois en 1931.

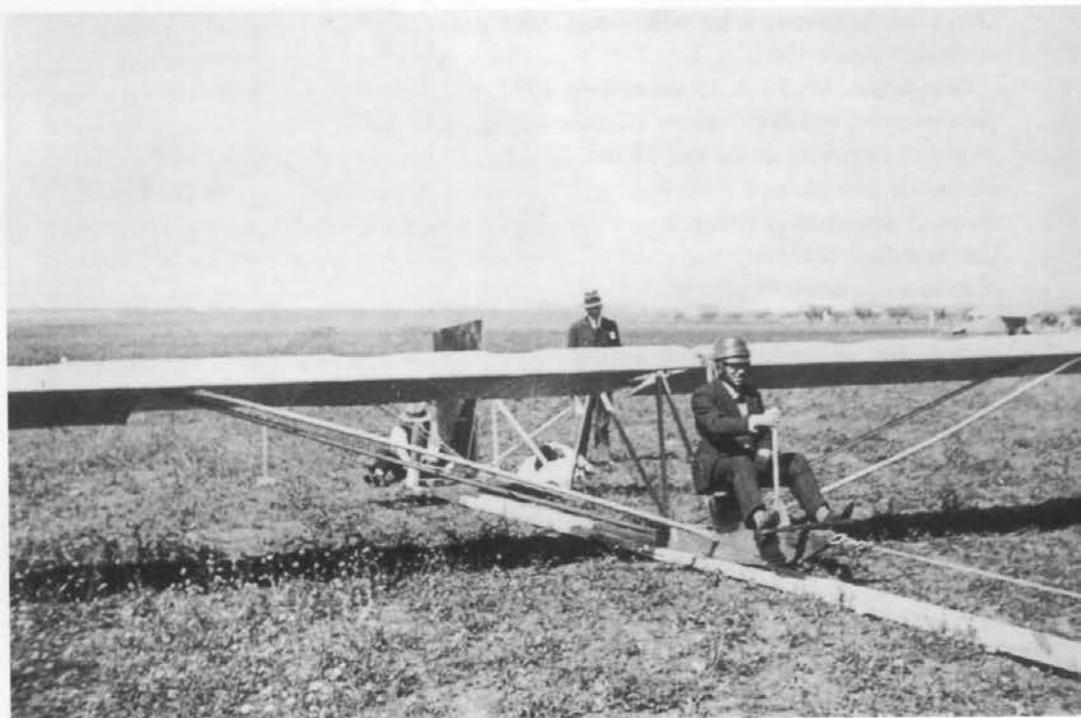
La section véli-vole des Milans va ainsi assurer à ses membres une progression rationnelle de la formation. Pour obtenir le meilleur rendement, Pierre-Albert Monville va suivre en août 1933, un stage à La Banne-d'Ordanche.

Le CABA crée, en mai 1933, une escadrille de Cadets qui regroupe les jeunes de 14 à 18 ans. Tous les jeudis et tous les dimanches, les Cadets suivent des cours de mécanique, participent aux travaux du club et pratiquent le vol à voile. Ils ont un uniforme (pantalon bleu marine et casquette) et élisent leurs chefs et sous-chefs d'escadrille. La section des Cadets s'avère rapidement être une pépinière de pilotes, instruits par Joseph Olaya (*Pépito* pour les intimes) et Daniel Robert-Bancharelle. Le but de la section est bien défini : *Donner aux jeunes gens les premiers éléments de connaissances aéronautiques, leur inculquer progressivement les principes du pilotage, tant par la pratique prudente du vol à voile que par un entraînement en double-commande sur avion, pour ceux susceptibles de recevoir cette instruction ; enfin, les habituer à la discipline d'un terrain d'aviation en les maintenant dans l'ambiance voulue.* On trouve énoncé ici, pour une des toutes premières fois, les principes de l'école-mixte de pilotage : rudiments enseignés en double-commande sur avion, puis transformation et lâcher sur planeur, que Daniel Robert-Bancharelle tentera d'appliquer à Mascara dans les années 40

Mars 1933 A Sétif, le planeur Eole de l'Aéro-club (PB)



Février 1933 A Sidi-Bel-Abbès, le planeur Ara de la section Les Milans du CABA sur sa glissière, piloté par Georges Alberge, avant le lancement au sandow (CA)...



... et en vol au-dessus du rond d'aérodrome (FC)



et que la métropole essayera vainement de reprendre à son compte dans les années 50 avec le Centre-école de début de Lognes. Robert Lachèze est élu chef d'escadrille et André Krauss secrétaire. Parmi les membres les plus actifs, se trouvent Jean et Paul Bellat, Roger Liepmann, Pierre Charnois, Fernand Marguier, Albert Azelais, Paul Faure, Jean-Pierre Courret, Manuel Guerrero et René Roess.

Le 13 janvier 1934, l'Avia 32e est présenté en vol au cours d'une grande manifestation aérienne. En juillet, le champion de vol à voile Jean Malterre séjourne à Sidi-Bel-Abbès et s'occupe pendant quelques temps de la Section des Milans. Des vols de plus de 20 minutes sont réalisés.

Onze pilotes ont obtenu leur brevet A et sept le brevet B depuis le début de l'activité véliplane. Albert Rigaud et Hippolyte Boukheris vont suivre, au cours de l'été, un stage de moniteur à La Banne-d'Ordanche.

L'année 1934 verra la délivrance de douze brevets de pilote de planeur mais, au cours des années suivantes, l'activité vol à voile se réduit progressivement et disparaît malgré les efforts et le dévouement sans borne de Georges Alberge et de Joseph Olaya qui demeureront les piliers du CABA jusqu'à la fin de son existence en 1962.

Et pourtant, les 14 et 15 décembre 1935, le grand champion international Eric Nessler effectue sur Sidi-Bel-Abbès et sa région cinq vols de 20 mn, 15 mn, 25 mn, 25 mn et 40 mn à bord de son planeur Avia 40p, au cours de la prospection qu'avait demandé la Fédération aéronautique nord-africaine. Une assemblée générale envisage bien, le 15 mars 1936, l'achat d'un moto-planeur, sans suite.

Les Bélabésiens auront pratiqué le vol à voile pendant plus de trois ans; ce qui constitue un record de longévité pour les associations véliplanes créées au début des années 30. Généralement, le découragement intervenait quelques mois à peine après les premiers vols de leur planeur.

Après l'Armistice (1942-1945) : La Délégation des sports aériens en Afrique du Nord songe, bien sûr, à faire repartir le vol à voile à Sidi-Bel-Abbès. C'est dans cette optique qu'elle sélectionne Georges Ligreau pour suivre le tout premier stage de moniteur au Djebel-Diss, du 1^{er} septembre au 10 novembre 1941. Immédiatement après, il participe à la session de formation au diplôme de chef de section locale des sports aériens à Alger, du 19 novembre au 23 décembre 1941.

Sidi-Bel-Abbès reçoit, au début de l'été 1942, son premier Avia 152a, dès que débouche la construction en série lancée par l'usine Caudron de Boufarik.

L'activité ne reste pas interrompue bien longtemps après le débarquement du 8 novembre 1942. En effet, durant l'année 1943, Lucien Saucède et Maxime Lamort (respectivement chef de centre et chef-pilote du Djebel-Diss), au cours d'une inspection, se rendent à Sidi-Bel-Abbès. Là, ils remarquent un Avia 152a modifié en biplace par Georges Ligreau. Lucien Saucède écrit : *« Je vous signale également avoir vu à Sidi-Bel-Abbès un planeur biplace confectionné par Ligreau (...) La voilure provenait d'un Avia 152a. Il avait très astucieusement combiné, sur la poutre inférieure, deux places en tandem décalé. Entre l'aile droite et la gauche, il y avait un plan d'environ 2 mètres, au même profil, qui augmentait l'envergure d'autant. Je ne sais pas s'il a réellement volé. Lamort et moi avons pensé qu'il devait avoir un sacré lacet inverse en virage... »*.

Cet appareil, exemplaire unique, a effectivement volé et même pendant assez longtemps. En effet, lorsque Jean Serrière, moniteur de vol à voile affecté à Sidi-Bel-Abbès, prend ses fonctions en janvier 1945, il trouve ce biplace et l'utilise immédiatement pour son école, sans se poser de questions. Il effectue à son bord 308 vols en double-commande entre le 31 janvier et le 24 novembre 1945. Le seul incident notable est le décollement du revêtement du bord d'attaque du plan central qui avait tendance à se soulever en vol et à former aérofrein. Jean Serrière est alors obligé de lever le bras gauche et de maintenir en place le revêtement avec la main, le bras droit s'occupant du pilotage.

On peut penser que c'est l'Avia 152a n° 137 qui a été ainsi modifiée en biplace. Outre ce biplace, le Centre dispose, en 1945, des trois autres planeurs Avia 152a n° 129, 139 et 166. En fin d'année, il reçoit un Avia 152a supplémentaire, le n° 112 provenant de Constantine, qui finira au Djebel-Diss en 1949. L'école en double-commande est améliorée par l'utilisation d'un avion léger Klemm 26.

L'activité de Sidi-Bel-Abbès de 1942 à 1945 représente un volume appréciable, compte-tenu du nombre de planeurs qui y sont affectés, de la mise en place de Jean Serrière comme moniteur et des talents multiples du "directeur du Centre" Georges Ligreau.

En 1945, le Centre de Sidi-Bel-Abbès n'oeuvre pas seulement au profit des jeunes de la région. Il accueille également des stagiaires provenant de plus loin. En effet, Jean Serrière signale avoir reçu un groupe de jeunes gens de l'Atelier industriel de l'air d'Alger qui se font remarquer par leur indiscipline et leur mauvaise tenue en laissant un souvenir impérissable (*« des voyous, vous dis-je... »*).

Le départ, fin 1945, de Jean Serrière pour des stages de perfectionnement en métropole et son affectation en Tunisie, marque la fin du vol à voile à Sidi-Bel-Abbès. Jean Serrière, originaire de Constantine, pilote militaire et membre pionnier d'Air Equipage, sera par la suite instructeur d'État avion et planeur au Centre national de Challes-les-Eaux au cours d'une existence entièrement vouée à la formation des pilotes.

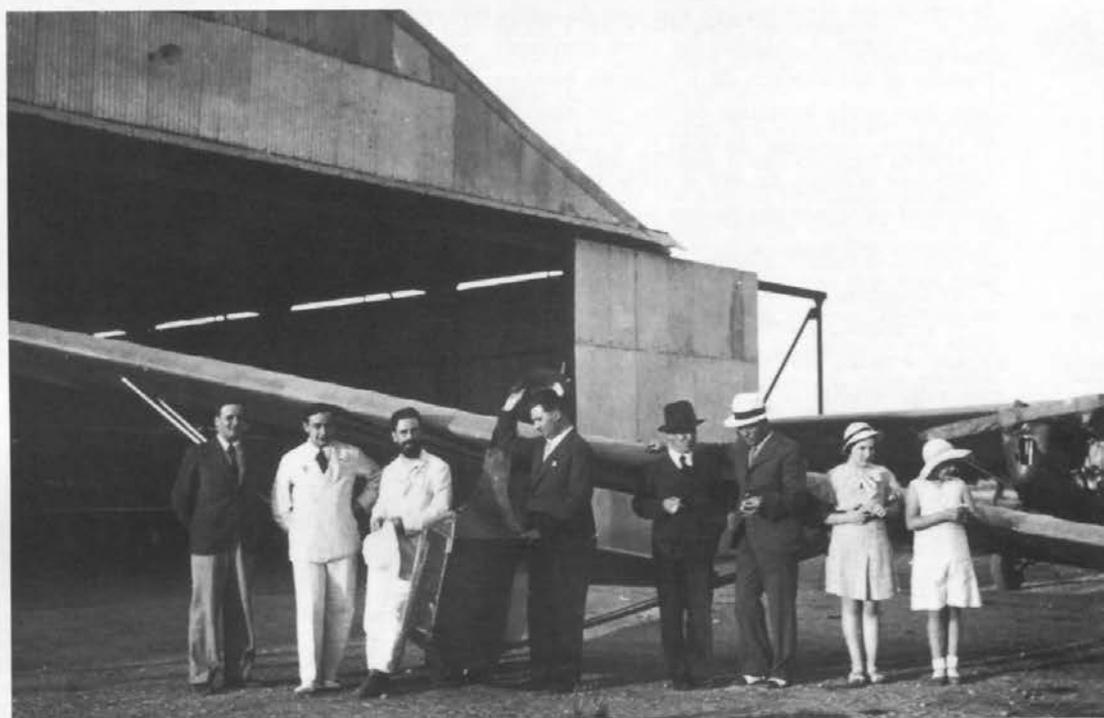
Quant à Georges Ligreau, pilote militaire d'origine lui aussi, il était surtout passionné, en dehors de ses activités véliplanes, par la mécanique en général et la construction aéronautique en particulier. Par la suite, il animera une très active section de préparation militaire Air (spécialité mécanicien), créera une station-service agréée, construira en 1948 un avion-planeur de sa conception dont il transformera lui-même le moteur automobile pour le mettre aux normes aviation.

Ainsi, le vol sans moteur à Sidi-Bel-Abbès aura vécu deux périodes d'environ trois ans et demi chacune, l'une avant et l'autre après la guerre 1939-40, mais il n'a jamais réussi à s'implanter de façon durable. Pourtant, le dynamisme et la compétence des dirigeants et des membres du CABA étaient reconnus ; ils avaient provoqué un développement considérable du vol sans moteur qui faisait l'admiration de tous les spécialistes. On doit supposer que cette absence de résultat durable en vol à voile provient du fait que les véliplanes se sont contentés de voler en plaine, sur l'aérodrome, et n'ont pas cherché à déplacer leur activité pour rejoindre une bonne pente qui aurait prolongé les vols et permis de pratiquer réellement le vol à voile, au lieu de rester limité au seul vol plané plus ou moins prolongé.

1933 A Sidi-Bel-Abbès, l'Avia 32e
JA)



Albert Monville, à gauche, devant
l'Avia 32e (CA)



1933 Les Cadets du CABA, parmi
eux, Robert Lachèze, Paul Bellat,
Jean-Pierre Courret et Paul Faure
(RL)



10 - LA PROSPECTION DE 1948

Genèse de l'opération

En métropole, le Service de l'aviation légère et sportive (SALS) commence à recevoir, en 1947, de nouveaux planeurs fabriqués par l'industrie française renaissante, dont le Nord 2000 de performance, issu du planeur olympique allemand *Meise*. D'autre part, l'équipe de France qui participe en juin 1947 au Concours international de Wichita-Falls (USA) bat par trois fois le record de France de distance en ligne droite, Eric Nessler le portant finalement à 506 km dans des conditions aérologiques très brutales, propres au climat désertique. Ces conditions sont inconnues en France où l'on bat surtout des records de durée et d'altitude.

La conclusion toute naturelle est que, pour réussir de grandes performances en ligne droite, il est nécessaire de bénéficier de conditions aérologiques voisines de celles rencontrées dans le désert texan. L'Algérie est alors envisagée, avec ses vastes espaces et ses chaînes de l'Atlas en bordure du désert saharien. Peu après le retour de nos champions, on apprend que M. Gibrin, directeur du SALS, a décidé de : « *Monter une campagne d'hiver de vol à voile en Afrique du Nord en y envoyant quelques uns de nos moniteurs pendant que d'autres suivraient des stages à la Météorologie nationale* ». Il est trop tard pour que ces intentions, proclamées par voie de presse, ne se matérialisent pas en 1947. Mais on va se rattraper en 1948 en constituant une équipe de performance qui ira en Algérie avec du matériel français moderne, afin d'essayer de battre des records de distance nationaux et peut-être même internationaux.

Depuis longtemps, les conditions géographiques et météorologiques de l'Afrique du Nord font rêver les vélivoles de grandes chevauchées orientées ouest-est, de l'Atlantique au golfe de Gabès (1 700 km).

Les zones désertiques, qui provoquent ces violents mouvements verticaux de l'atmosphère propices aux vols de record, sont inhospitalières par définition. Le pilote contraint à l'atterrissage dans ces régions court des risques certains pour sa sécurité et sa santé s'il n'est pas très rapidement rejoint par une équipe de dépannage. D'où la nécessité de disposer de liaisons radio sûres entre planeurs, avions et convois de dépannage. Début 1948, ces moyens n'existent pas ; il est donc nécessaire de se les procurer et d'en équiper les matériels volants et roulants. Cela prendra du temps et rien ne pourra être raisonnablement prêt avant les grosses chaleurs. En conséquence, l'expédition est reportée au printemps suivant.

Cependant, rien n'empêche d'effectuer localement quelques essais qui pourraient apporter des enseignements utiles à la préparation de l'expédition de 1949. Eric Nessler se montre favorable à cette formule et propose de participer lui-même à l'expérience. Il reçoit une mission précise : reconnaître les meilleurs points de départ, analyser les conditions atmosphériques par des vols locaux et, éventuellement et sous sa responsabilité, tenter quelques vols en ligne droite. Le délégué des Sports aériens en Afrique du Nord, Gabriel Perrot, organise ces essais sous forme d'une mission de "prospection" à laquelle il tient à donner une certaine importance.

La zone à prospector

Il s'agit de chercher à exploiter au mieux la zone d'ascendances thermiques qui doit se trouver au niveau de la discontinuité des Hauts-Plateaux, entre les chaînes des Atlas. C'est une vaste pénéplaine située à une altitude d'un millier de mètres, limitée au nord par le versant méridional de l'Atlas Tellien formant une barrière presque infranchissable aux influences maritimes et, au sud, par le versant septentrional de l'Atlas Saharien formant une barrière très perméable aux vents sahariens. Cette steppe, que certains ont appelé *la mer d'alfa*, offre une largeur de 140 km dans le Sud-Oranais et son développement d'ouest vers l'est, du Maroc au Constantinois, dépasse 800 km. Serge Dahoui, météorologue et vélivole oranais, explique que, sur cette vaste dépression, la stagnation de l'air est favorisée par la situation de vent au sol faible, son échauffement est alors rapide. En raison de la sécheresse de l'air, de la faible épaisseur atmosphérique et de la forte insolation diurne, il se forme, de mai à octobre, une dépression thermique qui se superpose sur la cuvette géographique avec une discontinuité semi-permanente suivant un axe approximatif Berguent-Le Kreider-Bou Saada. Cette dépression thermique se raccorde à la dépression saharienne par un thalweg coïncidant avec la trouée du Hodna.

Vers le thalweg des Hauts-Plateaux convergent des vents de secteur nord à nord-est (air méditerranéen) et des vents du secteur sud à sud-ouest (air saharien) qui deviennent convectivement instables par échauffement diurne jusqu'au niveau d'inversion situé généralement vers 4 000 m. Cette convergence horizontale a pour effet d'augmenter le transfert de chaleur des basses couches vers les couches supérieures et d'élever la limite du sommet des nuages.

Les conditions les plus favorables sont obtenues avec des vents de secteur sud-ouest constants en direction et en vitesse jusqu'au niveau de l'inversion de subsidence. Lorsque l'air méditerranéen est de faible épaisseur (moins de 1 500 m), il s'arrête au versant nord de l'Atlas Tellien ; ces vents de sud-ouest permettent d'exploiter, avec les thermiques, les ascendances de pente des versants sud de l'Atlas Tellien.

Dix heures de thermiques (de 8 h à 18 h) devraient permettre des performances intéressantes, avec un sens de marche sud-ouest/nord-est, entre le versant sud de l'Atlas Tellien et l'axe du thalweg chaud.

Les préparatifs

L'aspect technique vol à voile étant du ressort d'Eric Nessler, l'opération "prospection" est dirigée personnellement par Gabriel Perrot. Il est assisté, pour la partie matérielle et financière des préparatifs, par M. Delouche.

Les pilotes prospecteurs sont choisis parmi les meilleurs vélivoles algériens des différentes associations. Ce sont, pour Alger : Jean Bouvier (Aéro-club de l'AIA), Georges Bricout (SALS) et Raynaud (Aéro-club d'Algérie) ; pour Constantine : Jean-Baptiste Cometti et Lucien Saucède ; pour Mascara : Daniel Robert-Bancharelle et Thomas ; pour Mostaganen :

Bernard et pour Oran : Alberca. A ces "pilotes officiels", viennent se joindre volontairement : Garbès et Rideau de Mascara, Jean Maillols de Mostaganem et le Révérend-père Léon Harmel de Géryville, ce dernier en raison surtout de sa connaissance des territoires désertiques. Ils seront accompagnés du chef-mécanicien Amat, du chauffeur Trari et d'un cuisinier.

L'expédition est soigneusement préparée mais, au sujet de la nourriture, il est impossible de passer sous silence un épisode qui fit longtemps des gorges chaudes. Le responsable de l'expédition expliquait aux organisateurs qu'il était indispensable, pour maintenir les pilotes en forme, que ceux-ci puissent s'alimenter en denrées fraîches et en légumes verts pour résister au climat et à la saison déjà bien avancée. Mais la disposition de telles victuailles posait de gros problèmes de logistique et surtout de finances. Aussi, quelle ne fut pas la surprise des pilotes lorsque, rendus à pied d'oeuvre, il ne leur fut présenté que des repas à base de morue séchée et de maquereaux en conserve. Ces boîtes de maquereaux étaient servies à tous les repas ; quant à la morue, qui avait pris au fil des jours une belle teinte rougeâtre, elle était de moins en moins appréciée par les rationnaires. Le stock ne se consommant pas suffisamment vite, sa conservation avait fini par poser des problèmes. Le fautif était l'intendant qui avait découvert, à Alger, un lot important de morue salée qu'il avait enlevé pour la modique somme de 32 000 AF. Il avait complété son approvisionnement par l'achat, à bas prix, d'un stock de boîtes de maquereaux, gérant ainsi au plus près son budget pour l'expédition.

La médiocre qualité de la nourriture a provoqué un vif mécontentement chez tous les participants, des mauvaises langues ont même prétendu qu'elle n'est pas étrangère à la conclusion prématurée de la prospection. A chaque repas, une coutume s'était instaurée à l'ouverture des incontournables boîtes de poisson, un convive annonçait régulièrement : « *Et voilà le maquereau de Delouche !* ». La répétition de cette expression, qui pouvait passer pour un qualificatif déshonorant, gênait beaucoup Gabriel Perrot qui était très lié à son intendant. Un jour, il jugea nécessaire de prendre sa défense : « *Je vous assure que Delouche est droit comme un I !* » dit-il, « *Comme un nid d'aigle* » ajoutait Jean-Baptiste Cometti. Les conditions de restauration étaient tellement déplorable qu'un jour, le cuisinier aperçut un mouton rodant aux alentours. Avec ses deux aides, il attrapa le mouton, le tua et le cuisit après l'avoir coupé en morceaux. Ce jour là l'ordinaire fut très amélioré, mais le propriétaire s'était rendu compte du vol et avait alerté les autorités. L'affaire fit grand bruit, la réputation des vélivoles en fut ternie mais le berger reçut une juste indemnisation.

Le matériel planeur consiste essentiellement en deux Nord 2000 de performance venus de métropole (n° 19 et 20). S'y ajoutent : un Avia 40p (n° 310), un Nord 1300, un SA 103 *Emouchet* (n° 155) et un Caudron C 800 (n° 408).

Les avions remorqueurs sont le Stampe SV 4c F-BDGC et le Morane-Saulnier 315 F-BDIQ. Un quadriplace de liaison Nord 1000 F-BAUE est été prêté pour la circonstance par le SALS Paris.

Les véhicules automobiles sont obtenus auprès des "surplus américains". Le convoi routier se compose d'une quinzaine de voitures, plus les remorques porte-planeur.

La prospection en vol

Début mai arrive déjà quand tout est prêt. Le temps nécessaire pour mettre en place personnels et matériels et pour s'organiser, ne permettra pas une entrée en action effective avant le début des grosses chaleurs. Il est donc estimé plus prudent de renoncer à établir la base en région saharienne.

Le point de ralliement est alors fixé sur l'aérodrome de Thiersville où est implantée une base de l'Aéronautique Navale, avec pistes, hangars et diverses commodités. C'est également là que l'Aéro-club de Mascara exerce son activité vélivole. Il y a toute la place pour déployer les avions, les planeurs, les remorques, les camions et les tentes. Situé à 500 m d'altitude et à 60 km de la mer, les conditions de vie y sont très supportables. De là, il est possible d'organiser des expéditions vers le sud (Le Kreider à 120 km, l'Atlas Saharien à 200 km) pour trouver les fameuses conditions aérologiques.

Le convoi atteint donc Thiersville où il est rejoint peu après par l'Algérois Jean Bouvier auquel est confié un Dodge 4x4 *Command Car* tirant l'Avia 40p dans sa remorque. Nouveau marié, Jean Bouvier était parti après le convoi en faisant route à part, en compagnie de son épouse Gisèle.

A partir du 15 mai, commencent des vols locaux d'entraînement car la plupart des pilotes n'ont qu'une expérience limitée en ce qui concerne le vol à voile thermique en atmosphère agitée. Plusieurs n'ont même jamais volé en remorqué, ce qui explique la présence du biplace Caudron C 800 qui permet aussi d'organiser des séances de qualification de remorqueur au profit de la plupart des pilotes présents.

Si cet entraînement ne pose pas de problèmes avec le Stampe qui est muni de freins sur roues et d'une roulette de queue, pour le Morane 315, c'est beaucoup plus compliqué. En effet, les avions comme les planeurs sont obligés d'utiliser les belles pistes en dur de la base aéronavale car, en dehors, pousse une végétation assez drue de chardons à tiges hautes et dures qui détérioreraient les empennages horizontaux et les bas de fuselage des planeurs et des avions. Le Morane 315, qui est doté d'une béquille métallique et n'a pas de freins, pose à ses pilotes de graves problèmes à faible vitesse ; si au décollage il est possible de tenir l'appareil en mettant les gaz avec beaucoup de précautions, en fin d'atterrissage par contre, l'avion devient incontrôlable, il court longtemps en zigzaguant avant de s'arrêter, le plus souvent après un cheval de bois. Chaque atterrissage terminé correctement constitue un petit exploit généralement réservé aux pilotes chevronnés comme Georges Bricout ou Lucien Saucède.

L'entraînement terminé vers la fin du mois, se déroulent alors les tentatives de vol sur la campagne, chacun s'efforçant de parcourir la plus grande distance possible.

Les vols suivants sont successivement enregistrés :

Harmel 54 km (Tircine) sur Nord 2000

Thomas 114 km (Tiaret) sur Avia 40p

Bricout 110 km (Inkerman) sur Nord 2000

Bouvier 85 km (Frenda), puis 90 km (Thiersville-Saïda et retour) sur Avia 40p

Saucède 220 km (Affreville) sur Nord 2000 en 6 h 36 et avec un gain d'altitude de 1 900 m

Garbès 86 km (Prévest-Paradol)

Cometti 95 km (Nouvion)

Pendant ce temps, certains autres réalisent des vols de durée en thermique au dessus de la base, comme Bouvier, Maillols et Thomas qui volent plusieurs heures à bord du Nord 1300 et de l'*Emouchet* et montent jusqu'à 1 900 m. Si l'*Emouchet* permet à Jean Bouvier d'obtenir les épreuves d'altitude et de durée du brevet D, c'est sur l'Avia 40p qu'il est ensuite autorisé à effectuer l'épreuve de distance. Il raconte l'aventure vécue à la fin de ce voyage : « *J'ai été pris par un orage devant Frenda. Je ne pouvais ni retourner au terrain, ni passer la barre rocheuse sur laquelle se trouvait le village ; en attendant une éclaircie, j'avais décidé de durer, ce qui me faisait survoler les habitations à basse altitude puis partir sur un plaine plantée d'oliviers jusqu'au bout de la vallée (10 km environ). L'Avia 40p n° 310 portait sur les ailes, de chaque côté, deux bandes jaunes et les autorités, gendarmes en tête, m'avaient pris pour un avion espagnol clandestin ! Ils me poursuivaient au sol en Traction Avant, dévalaient du village dans la plaine et vice-versa suivant le rythme de mes périples ! Les nuages, de plus en plus noirs et de plus en plus bas, ont crevé, déversant des torrents d'eau. La seule issue, dans cette mer d'oliviers, était la cour d'une ferme. J'ai réussi à m'y poser ; toutefois, presque arrêté en fin de course, l'aile tombant d'elle-même a eu la malchance de toucher un buisson, ce qui occasionna un dommage au longeron. Le paysan s'est précipité vers moi sous la pluie avec un litre d'eau-de-vie à la main, me demandant si j'étais blessé et où était passé mon moteur ! Après explications, tout s'est très bien terminé à la gendarmerie où l'équipe de dépannage nous a rejoint ».*

Le 18 juin, Jean-Baptiste Cometti bénéficie d'une *permission de sortie* et du Nord 1000 de liaison, pour se rendre à Constantine où, le 20 juin, il effectue une présentation en vol en 40p et en C 800 au cours d'un meeting organisé par l'Aéro-club de Constantine. Aussitôt après, il revient à Thiersville.

A partir du 25 juin, il est décidé d'aller prospecter plus au sud afin de tâter des conditions propices aux records de distance. Le choix se porte sur Géryville, au sud des Hauts-Plateaux, sur la face septentrionale de l'Atlas Saharien (djebel Amour). C'est une région que connaît bien Léon Harmel, Père blanc, qui y réside et dont il est président de l'aéro-club local. L'aérodrome est situé à 1 300 m d'altitude et à 7 km de l'agglomération. Une équipe réduite se déplace ; elle comprend : Perrot, Nessler, Rideau, Maillols, Thomas, Bernard, Alberca, le chef-mécanicien Amat, le chauffeur Trari et un cuisinier et, bien sûr, le RP Harmel. Tout le monde s'installe sous la tente, sur l'aérodrome. Deux Nord 2000 y sont convoyés par air : les n° 19 et 20.

La zone à explorer, vers le nord-est, est une steppe aride, parsemée de maigres touffes d'alfa, dépourvue d'eau, où le dépannage en avion est difficile, sinon impossible. La sécurité des pilotes et l'intégrité des planeurs dépendent de la façon judicieuse dont est combiné le parcours, en vue de se rapprocher le plus possible des centres habités et des points d'eau, seuls lieux où l'on peut espérer un secours. Ce n'est certes pas le désert, mais l'aspect en est déjà très proche. L'équipe n'a pas la chance de disposer d'une protection météorologique ; une station est bien en cours d'installation à Géryville, mais elle n'est pas encore reliée au réseau téléphonique.

Le 28 juin, une reconnaissance en avion permet de constater l'existence d'ascendances thermiques de grande amplitude, parfois violentes, paraissant occuper une vaste étendue du

couloir situé au sud des grands chotts. Eric Nessler, remorqué à bord du Nord 2000 n° 19, se largue au-dessus de l'aérodrome et part vers le nord-est. Il survole successivement Aflou, Djelfa, Bou-Saada et se pose, après 5 heures de vol, à M'Sila, ayant parcouru une distance de 395 km. Le succès de cette première tentative redonne du courage à toute l'équipe.

Le 30 juin, les conditions météorologiques paraissent plus favorables encore que le 28. Le RP Harmel effectue un nouvel essai. Sa parfaite connaissance des lieux, de la langue et des conditions de survie explique ce choix. A bord du Nord 2000 n° 20, il suit un itinéraire très voisin de celui de Nessler deux jours plus tôt. Arrivé vers M'Sila, il a la chance de rencontrer une situation orageuse qui lui permet, en le portant à 5 000 m d'altitude, de franchir la dépression du Hodna, puis la chaîne montagneuse correspondante. Il parvient ainsi au-dessus de l'aérodrome de Sétif-Aïn Arnat à 1 200 m de hauteur. Il s'y pose après 7 h 18 de vol, ayant accompli une distance de 488 km qui constitue le record de distance en ligne droite de l'Afrique du Nord. Avec 20 km de plus, il aurait battu le record de France. Cela eut été possible compte tenu de l'altitude dont il disposait à l'arrivée ; le RP Harmel assure qu'il y a songé mais qu'il a préféré laisser à d'autres, plus jeunes, le plaisir de réaliser cet exploit.

Le dépannage d'Eric Nessler est trop lent pour qu'il revienne à temps à Géryville pour profiter des excellentes conditions météorologiques et effectuer une nouvelle tentative sur ce parcours. Quant au RP Harmel, il rentre par avion, laissant son planeur dans un hangar de l'aérodrome de Sétif où Jean-Baptiste Cometti et Lucien Saucède viendront le chercher deux jours après pour l'emmener à Constantine.

Conclusions

Après ce double exploit, l'expédition se replie sur Mascara pour s'y reposer et réviser les matériels qui ont beaucoup souffert. Il est envisagé ensuite de repartir pour une quinzaine de jours, plus à l'ouest, au sud de Tlemcen, pour poursuivre la prospection avec plus de recul. Mais ce projet ne sera pas réalisé et le retour sur Mascara, au début juillet, marque la fin de l'opération de prospection ; de nombreux pilotes regagneront leurs bases dès le 26 juin. Ceux de l'expédition de Géryville rentrent chez eux, à Mascara, à Mostaganem ou à Oran. Eric Nessler repart pour Paris, après un passage à Alger où il est reçu par l'Aéro-club d'Algérie.

Le bilan chiffré de la prospection s'établit ainsi : 105 heures de vol en planeur plus 100 heures environ de vol en avion, 180 vols remorqués, sept distances de brevet D et huit gains d'altitude de brevet D.

Quant aux enseignements recueillis pour faciliter l'expédition nationale prévue pour 1949, personne n'en aura jamais connaissance. Toujours est-il que la mission n'aura pas lieu pour des raisons que l'on ignore aussi. Il est vrai que le Service de l'aviation légère et sportive est alors agité par des considérations politiques et financières qui l'amèneront, entre autres, à dissoudre purement et simplement la Délégation des sports aériens en Afrique du Nord en 1949, à licencier ses personnels (délégué en tête) et à annuler ses crédits.

Curieusement, c'est en juillet 1948 que le Centre de vol à voile de Mascara cessera définitivement son activité débutée en 1941.

*Aurélien Alberca et Lucien Saucède
(LS)*



Le Révérend-Père Léon Harmel, ancien pilote de chasse, en poste à Géryville et pilote de Monseigneur Mercier, Evêque du Sahara (Match)



Le Nord 2000 F-CBNN n° 20, venu de métropole pour la prospection et qui restera au Djebel-Oum-Settas après la performance du RP Harmel (JD)



Une belle performance : De Géryville à Sétif par le RP Léon Harmel, président de l'Aéro-club de Géryville (publié par *Les ailes* du 14 août 1948)

« Le mercredi 30 juin, le vent était du sud-ouest à 5 h du matin. Je ne pris pas la peine de consulter la météo (Oh hérésie !) qui ne recevait des renseignements qu'assez tard, préférant utiliser le plus tôt possible les conditions atmosphériques, sans savoir à l'avance ce qu'elles offriraient, plutôt que de perdre des heures précieuses pour le plaisir de savoir que le temps était favorable, que le vent en altitude était le même que le vent local, qu'il était plus fort à 3 000 m qu'à 1 000 m et plus fort à 5 000 m qu'à 3 000 m. Puisque bons ou mauvais j'essayerai, j'apprendrai bien assez tôt tous ces renseignements et j'aurai, de plus, le plaisir de les découvrir tout seul.

Bref, j'arrivai sur le terrain à 8 h. Je dois à la vérité de dire que, de moi-même, je n'aurais jamais choisi ce jour.

Départ : Le ciel était clair. C'est à peine si l'on voyait dans le lointain quelques nuages chétifs. Le vent était chaud et ne m'inspirait pas grande confiance. J'étais persuadé que la soigneuse étude de la carte que je m'étais imposée la veille, essayant de me remémorer toutes les observations aérologiques que j'avais pu rassembler au cours de mes années de Territoires du Sud, ne me servirait à rien. Je décidai néanmoins un essai loyal et commençai de bonne heure. Je partis à 9 h 35. Près du sol, l'instabilité était nulle. Cependant, au cours d'un premier tour de piste, je notai un léger thermique vers 150 m. Au deuxième tour de piste, retrouvant mon thermique, je me larguai (j'étais alors à 300 m), renonçant au bénéfice d'un remorquage à plus haute altitude dans l'espoir de pouvoir éventuellement profiter de ce vol pour faire mes deux épreuves de brevet E. Étant déjà à 1 300 mètres avant de décoller, il était prudent de m'arrêter si je voulais ne pas rendre trop dur un gain de 3 000 m.

Je gagnai lentement 300 m. Puis plus rien. Avant de rentrer au terrain pour une deuxième tentative, j'allai quérir, dans un coin repéré en avion depuis longtemps, l'ascendance de service. Je repris 600 m assez facilement. Puis, encore plus rien. Moins de 1 000 m, ce n'était pas beaucoup pour affronter les régions désertiques qui me séparaient d'Aflou (encore que le désert de ces régions soit beaucoup plus une réalité cartographique qu'une réalité tout court), mais confiant dans les ascendances géryvilloises que je savais être nombreuses sur la petite chaîne du Mekther, je pris un cap vers Aflou.

A 3 000 mètres : Ce fut d'abord pénible. Pendant près d'un quart d'heure, je piétinai. Je gagnai 20 à 50 m pour en perdre aussitôt après 60. Les nuages environnants me paraissaient très hauts et sans consistance. Tout à coup, petites vibrations annonciatrices de quelque chose. C'est, pour commencer, du 0,5 m/s qui se stabilise aux alentours de 4,5 m/s, après quelques spirales de réglage. C'est un vrai ascenseur de gratte-ciel, ça n'arrête pas de monter. Cette fois, je suis sous un nuage. Il est beaucoup plus petit, mais probablement plus dru que tous ceux que je peux apercevoir.

Je prends très vite 1 000 m. Ça ralentit tout juste assez pour me donner un prétexte à changer ma spirale de côté et je gagne presque aussi vite les 700 m suivants. L'air devient frais, il me faut fermer mes deux petites fenêtres d'habitable. J'en suis à plus de 2 000 m de gain quand mon ascendance plafonne. Je décide de perdre cinq minutes à chercher l'en-

droit qui me mènera à la base du nuage qui semble être encore 500 m plus haut. Je ne trouve rien. N'ayant pas perdu d'altitude, je me donne cinq minutes encore pour chercher. Au bout d'un instant, je trouve du 1 m/s, puis du 2 m/s, puis du 3 m/s. Je remonte de 600 m.

Nouvelle halte. Mais le nuage est plus haut que je pensais. Il est peut-être encore à 300 m ou 400 m, juste ce qui me manque pour mon altitude du E. Cette fois, je ne partirai pas d'ici sans avoir trouvé. Tout à coup, voici du 3 à 4 m/s qui me mène d'un seul bond à la base du nuage. Mon altimètre indique maintenant 3 600 m. En soustrayant les 300 m de remorquage, la marge me paraît suffisante pour le gain du E. Inutile de perdre plus de temps, d'autant que mon appareil n'est pas équipé en PSV et que je n'ai nullement l'intention de rentrer dans les nuages sans y être obligé.

Sur Aflou et Djelfa : Voici près d'une heure et demie que je suis parti et je n'ai guère avancé. En avant donc. Une brume sèche, obstinée, rend la visibilité médiocre et j'ai du mal à me retrouver dans cette région qui m'est pourtant familière. Tout en suivant rigoureusement la direction des nuages, je guette la route d'Aflou à Tiaret, que je dois normalement couper et, en attendant, je me livre à la joie toujours renouvelée de ce vol sans moteur que je n'ai encore jamais pratiqué aussi haut (4 900 m). Je néglige quelques ascendances. Je descends de 1 200 m environ pour remonter ensuite facilement de 800 m. A 12 heures, j'aperçois sous moi Aflou. J'ai vraiment fait l'école buissonnière : presque deux heures et demie pour faire 120 km. Allons ! un peu d'effort si je veux atteindre Djelfa. Je passe en vue de Zenina, puis de Charef. Quel vol agréable ; en moyenne à 2 000 m au-dessus du sol, par une température idéale tirant sur le frais !

Je commençais à avoir bon espoir pour les 300 km, lorsque les choses brusquement se gâtèrent. Depuis Zenina, je ne faisais plus guère que descendre. Et, sur le relief qui se trouve au nord du Senalba, je ne trouvais guère, en fait d'instabilité, que de fortes descendance. Étant pratiquement sûr d'atteindre le Senalba, je décidai de faire route directement sur cette petite chaîne, bien résolu à m'y maintenir en dynamique si je ne trouvais pas de thermiques. J'eus quelques minutes pénibles. Ce n'est qu'après des efforts soutenus que je finis par me centrer, spiralant presque à la verticale, dans du 2,5 m/s qui me rendit la vie avec l'altitude. Bref, je passai au-dessus de Djelfa à plus de 2 500 m.

Les 300 kilomètres sont atteints : Il n'était pas encore 14 h. J'avais quitté Aflou à 12 h ; la moyenne était déjà meilleure. C'était du bon 60 à l'heure, alors qu'entre Géryville et Aflou, j'avais fait à peine du 50. Rendu prudent par la toute récente alerte que j'ai rapportée, et me méfiant des "djenouns" et autres "gremlins" qui se font un malin plaisir de vous obliger à atterrir alors que vous donneriez n'importe quoi pour rester en l'air, je n'osais pas encore me dire que j'étais sûr de mes 300 km, et donc de l'insigne d'Or. Pourtant, la distance imposée pour le brevet E ne fut pas longue à terminer. Après deux ou trois tours de spirale sur Djelfa, je mis le cap sur Bou-Saada. Le planeur filait à toute allure ; c'est à peine si je l'arrêtais à quelques reprises pour spiraler dans les plus fortes ascendances. A 20 km de Djelfa, je fis une ligne droite de plus de cinq minutes qui se solda par un léger gain d'altitude. Lorsqu'à 14 h 58, je coupais l'oued à quelques kilomètres au nord de Bou-Saada, ayant réalisé

ce parcours de 105 km à près de 110 km/h de moyenne, j'avais largement mes 300 km. Le vent avait dû souffler assez dur, encore qu'un ciel 100 % couvert et très orageux, m'ait empêché de suivre sur le sol la marche des ombres des nuages.

Devant moi, je n'avais plus que des orages qui me semblaient véhiculer avec eux une forte dose de sable. A l'est comme au nord, je ne voyais que du noir et pas la moindre éclaircie. Il est vrai que la proximité du plafond m'empêchait de me faire une idée exacte de la nébulosité. Je jugeais qu'il était plus sage de modifier mon itinéraire prévu en direction de Barika, pour suivre la piste de M'Sila, d'autant plus que mon compas donnait maintenant des signes d'affolement.

Orage... : Au-dessus du terrain de Bou-Saada, j'eus tout le loisir de réfléchir sur la conduite ultérieure de mon voyage, tout en reprenant, à 3 ou 4 m/s, les 2 500 m qui devaient me permettre d'affronter les descendances violentes que j'allais évidemment rencontrer. En prenant mon nouveau cap, je commençai à être durement tabassé. Par précaution, je réajustai les bretelles.

Maintenant, l'orage me faisait oublier les préoccupations de navigation que m'imposait un compas devenu fou, me permit tout juste d'avoir conscience d'une petite aventure qui me fournit cinq minutes de distraction. Ma tête avait déjà pris au moins vingt contacts avec le plexiglass de mon habitacle, lorsqu'au vingt-et-unième (c'était peut-être, après tout, le vingt-deuxième ou le quarantième), j'éprouvai une décharge électrique dans la tête. Inconsciemment, je portai ma main gauche sur le crâne lorsque je ressentis dans le coude un choc électrique qui me parut violent. Refaisant, avec circonspection, le geste du bras et observant mon coude qui se rapprochait de la barre de commande des freins aérodynamiques, je ressentis à nouveau la secousse, moins forte cependant mais, à ma stupéfaction, il jaillit une longue étincelle entre mon coude et le levier. Pendant quelques minutes, j'essayai d'éviter ces courants, tout en m'efforçant de maintenir au mieux mon appareil. Non équipé en PSV, ne possédant même pas d'aiguille, mon brave Meise m'emmenait dans un noir qui dérobaient complètement le sol à ma vue, me permettant seulement d'apercevoir, et encore à certains moments avec peine, le bout de mes ailes.

J'étais tellement occupé à aider l'appareil à se conduire lui-même que je ne remarquai pas à quel moment prit fin la séance électrique. Cette séance de PSV et les trois ou quatre suivantes me parurent fort longues. Chaque fois que je voyais du plus clair, je m'y dirigeais, éprouvant un rare sentiment de soulagement à revoir la terre ferme.

... **et grêle** : Le Nord 2000, en brave Mésange, se tira fort bien de ces séances où je lui cédai en bonne partie le manche. Il fit même preuve de qualités acceptables comme navigateur en me ramenant, à chaque endroit plus clair, à proximité de la piste. En dehors de ces inquiétudes de PSV, en dehors d'une certaine crainte que j'éprouvais à recevoir inopinément la visite personnelle de la foudre, dont les lueurs m'environnaient avec persistance, mise à part l'inondation "maison" que j'eus à subir en traversant des rafales de grêle et la peur que cette même grêle ne causa des dégâts à la toile de mes ailes qui résonnaient comme des tambours, je peux dire que la traversée de l'orage se passa bien. J'eus même la surprise agréable, au milieu des précipitations de grêle, de trouver à plusieurs reprises du 2 m/s. Jamais la turbulence ne devint

inquiétante. A signaler, cependant, une descendance qui me parut durer un siècle (et qui ne dura probablement pas plus de 20 secondes). J'avais l'impression de descendre comme une pierre et l'aiguille de mon vario semblait ne plus vouloir remonter au-dessus de 10 m/s. Tout compte fait, c'est sans trop de peine que j'arrivai à M'Sila, vers 15 h. Toujours en raison du temps, je décidai de ne pas faire du nord-est, mais presque du plein nord, suivant la route de Bordj-Bou-Argeridj.

Atterrissage à Sétif : Après le passage du Hodna, je m'enhardis cependant à pousser droit sur Sétif, où j'arrivai sans peine à 1 200 m d'altitude. J'avais fait près de 500 km. La performance était suffisante pour défendre les couleurs de mon jeune Aéro-club et même pour ébranler sérieusement le complexe d'infériorité dont semblaient souffrir les vélivoles d'Afrique du Nord. J'avais, en outre, un terrain sous moi qui me permettait d'être repêché dès le lendemain. Je m'offris une promenade sur Sétif, et, contre le vent, je regagnai lentement le terrain. Lorsque je me posai, il était 16 h 55.

Il n'est pas du domaine de ce rapport de dire comment j'ai eu quarante-huit heures pour visiter les monuments de Sétif, ni pour chanter la complaisance de tous les camarades de l'Aéro-club, ni de rapporter leur joie d'enregistrer une performance de distance nord-africaine faite par un pilote d'un club nord-africain (le dernier né des clubs nord-africains, qui n'a même pas un C 800, même pas un Grünau, même pas un Emouchet), ni d'évoquer la nuance d'envie qui se trouvait dans la voix de celui qui me fit remarquer que je venais d'obtenir l'insigne d'Or n° 1 en Afrique du Nord.

Enseignements et conclusion :

1 - Au plan national : L'Afrique du Nord doit nous permettre de ramener en France le record du monde de distance.

2 - Au plan nord-africain : La région des chotts et les plissements sud-ouest/nord-est constitués par le djebel Amour, les monts des Ouleds-Nails et l'Aurès, offrent une route toute tracée pour les performances de distance. La région des chotts et les régions pré-sahariennes offrent incontestablement des possibilités qu'il faut faire étudier. Malgré la température élevée, c'est en été qu'on réussit des distances intéressantes.

3 - Sur le plan local : Géryville est parfaitement bien placée et convient particulièrement pour les épreuves des brevets D et E. L'aspect désertique de ces régions ne doit pas faire illusion et il est très possible de faire voler en toute sécurité, même de jeunes pilotes, pourvu qu'ils se montrent respectueux des consignes. Il existe, dans cette région des chotts, un gros centre (Mascara), un petit centre (Géryville), qui marchent en tandem. Ne serait-il pas de bonne politique de les doter du matériel qui leur permettrait de prospecter ces régions plus économiquement qu'aucun autre organisme et avec plus de chances de succès (tant en raison de leur présence permanente que de leur connaissance du pays).

La réussite, par le président de l'Aéro-club de Géryville, d'une performance nettement supérieure à celles qui avaient été réalisées jusqu'à ce jour en Afrique du Nord (et même en métropole) confirme la justesse de ce raisonnement. Rien n'empêcherait de constituer des équipes composées de nos meilleurs pilotes métropolitains qui pourraient utiliser les renseignements accumulés au cours de cette prospection.

Pour terminer, une remarque sur le matériel : il me semble qu'un appareil susceptible d'être employé pour la performance devrait être équipé au moins d'un horizon artificiel ».

11 - LA CONSTRUCTION DES PLANEURS

Généralités

Parmi les précurseurs, on connaît bien l'Appareil n° 3 de Mouillard construit à Baba-Ali en 1865. On connaît aussi le planeur de Louis Poiré qui vola en 1923 à Oran devant de nombreux témoins et photographes. Par contre, on a peu d'information sur les planeurs de de Beaudroit (1909 à Aïn-Sefra) et de Bocioné (1911 à Oran).

A partir de 1930, les constructions (ou assemblages) concernent des planeurs monoplaces rudimentaires, du genre Zögling, élaborés par l'Avia, par la Société française de vol à voile ou par Sablier. Comme nous l'avons vu, les aéro-clubs d'Aïn-M'Lila, Alger, Constantine, Mostaganem, Oran, Orléansville, Sétif et Sidi-Bel-Abbès, en feront l'expérience décevante. Beaucoup d'efforts et d'enthousiasme pour peu ou pas de résultats. Cependant, les frères Jamme construiront à Mascara un planeur plus évolué, l'Avia 32e, qui sera un réel succès. Succès également en 1938, avec l'étude et la réalisation du planeur biplace PLS 1 par les frères Saucède, ce planeur permettant de démarrer une activité véliplane rationnelle à Constantine, avant l'arrivée des Caudron C 800.

A partir de 1941, l'usine Caudron de Boufarik entreprend la fabrication industrielle d'une centaine de planeurs Avia 152a et, à partir de 1942, de dix-sept biplaces Caudron C 800. Ensuite et parallèlement, seront construits dix Avia 40p. Tous ces planeurs, commandés par le Service des sports aériens, seront affectés gratuitement aux centres d'Etat et à diverses associations ou aéro-clubs, non seulement en Algérie, mais aussi au Maroc, en Tunisie et en métropole. Cette production de planeurs coïncide avec le démarrage réel du vol à voile en Algérie. Après la victoire de 1945, l'activité véliplane se développe avec l'arrivée, venant de métropole, de planeurs plus modernes (Nord 1300, Nord 2000 et SA 103).

En 1949, le premier responsable du SALS-Algérie, André Costa, considérant le mauvais état du matériel dont il hérite, s'empresse de créer à Alger un atelier de réparation de planeurs, dont la direction est confiée à Antoine Lasserre, un ancien de chez Latécoère. Le parc se compose alors de la variété des modèles trouvés couramment sur tous les aérodromes français : Caudron C 800, Avia 152a, Avia 40p, Castel 30s, SA 103 *Emouchet*, Nord 1300 et Nord 2000. Les planeurs sont réparés et révisés exclusivement par l'Atelier d'Alger et soumis au contrôle périodique du Bureau Véritas (même régime que les avions) sept ans avant que cette mesure n'intervienne en métropole.

L'administration parisienne de l'Aviation civile s'étant totalement débarrassée de la charge de l'aviation légère en Algérie, il nous appartient d'élaborer seuls notre programme d'action en fonction des moyens disponibles localement et des objectifs à atteindre. De 1952 à 1962, l'Atelier du SALS-Algérie construira de toutes pièces neuf biplaces-école Dacal 105 et 106 et, avec des éléments structuraux venant des constructeurs, cinq monoplaces Fauvel AV 36 *Aile Volante* et huit monoplaces Wassmer WA 21 *Javelot*, permettant aux centres algériens de disposer de planeurs modernes et bien adaptés aux conditions locales.

Genèse des Dacal

Nous possédions bien quelques Caudron C 800, mais en nombre insuffisant et nous n'avions pas les moyens d'en obtenir d'autres. En outre, ils n'étaient pas adaptés à nos terrains ; le fauchage de l'herbe sur les pistes métropolitaines étant remplacé par l'épierreage car la végétation est inexistante, à part quelques palmiers nains sauvages faisant beaucoup de dégâts. Le ventre monocoque du C 800 souffre beaucoup de cet environnement hostile ; les réparations des fuselages sont fréquentes et coûtent cher en argent et en immobilisation. En outre, le vieillissement de la structure s'en trouve accéléré. Ne pouvant espérer que les organismes habituels soient en mesure de nous fournir, à brève échéance, un planeur économique et rustique, nous sommes conduits à envisager la construction d'une telle machine dans notre Atelier d'Alger.

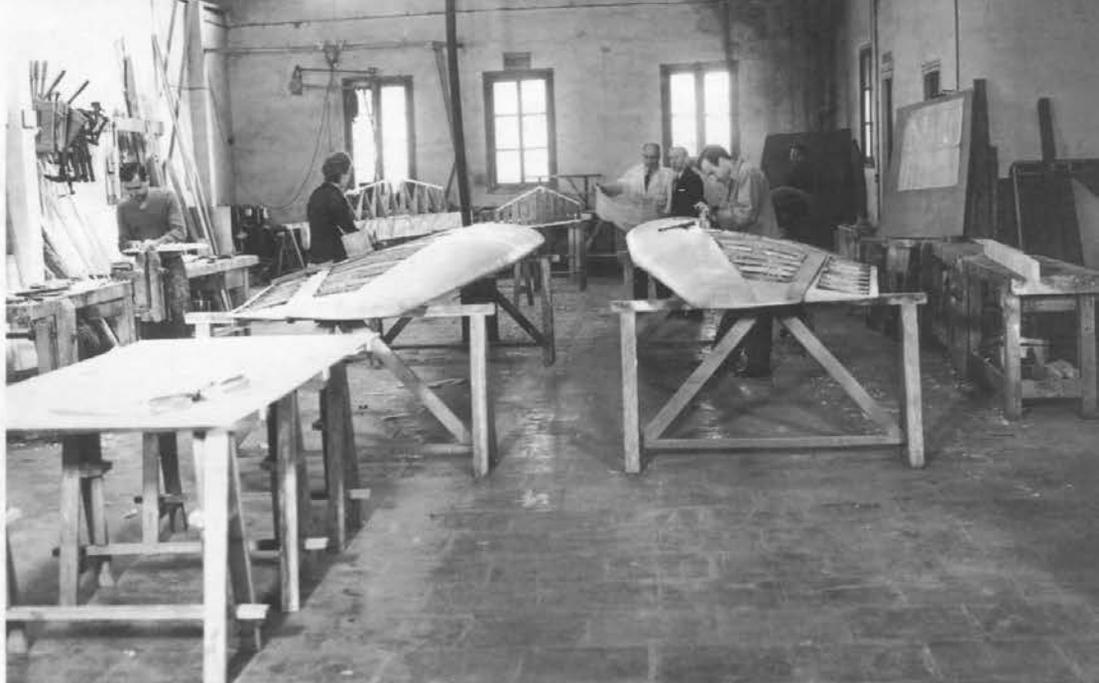
L'étude est dirigée en vue d'obtenir un biplace susceptible d'être utilisé en monoplace pour les premiers vols solo de l'élève, simple de construction et peu onéreux de réparation, d'encombrement réduit et d'une manoeuvre aisée au sol, au pilotage correct et aérodynamiquement sûr et ne nécessitant pas de puissance élevée pour le treuillage ou le remorquage. Une étude entièrement nouvelle impliquant des moyens que nous ne possédions pas en Algérie, il est jugé préférable de reprendre un planeur de qualité sérieuse, bien connu, et de lui faire subir les transformations nécessaires pour le rendre apte à ce nouvel emploi. Le choix se porte sur le SA 104 *Emouchet* qui présente de bonnes possibilités d'adaptation.

Du Salamandra au Dacal 106, via l'Emouchet : Le monoplace d'entraînement WWS-1 *Salamandra*, étudié en Pologne par W. Czerwinsky, vola en 1936. Un exemplaire se trouva l'année suivante à Pont-Saint-Vincent où Henri Mangeot en tira l'*Emouchet* qui prit l'air en 1939. En 1940 et 1941, le Centre régional des sports aériens d'Aix-en-Provence réalisa une liasse de série de cet appareil qui devint le SA 103, ensuite amélioré en SA 104.

L'étude du nouveau planeur est réalisée par Lucien Saucède, chef-pilote et responsable technique du SALS-Algérie. Artisan du fameux PLS 1 de Constantine, Lucien Saucède avait pu remarquer les avantages que procurait une bonne voilure associée à un faible poids (le PLS 1 pesait à vide environ 150kg) et l'*Emouchet* possédait justement ces deux qualités. Il n'existait alors que très peu de planeurs de cette formule, la plupart en exemplaire unique. On peut citer entre autres, pour l'école, l'Avia 20a de Jarlaud et Cartier, à Pont-Saint-Vincent ; pour la performance l'Austria II de Kronfeld, le Kranich II de Hans Jacob, le Govier de Wolf Hirth, le russe Kim II et les français Yanapour II et Castel 24 de Robert Castello.

Dès le début de 1952, Lucien Saucède se déplace à Paris, pour rencontrer des techniciens susceptibles de fournir un avis autorisé sur la valeur du projet. C'est ainsi qu'il rend visite à Raymond Jarlaud et Roger Cartier à leur bureau de Villacoublay. Le projet ne soulève pas l'enthousiasme de ses interlocuteurs, mais ceux-ci lui fournissent de précieux renseignements techniques sur l'*Emouchet* : polaires, diagrammes de performance, limites d'utilisation, résistance etc. Ils

Dans l'atelier Otta, Izem, Madame Levy, Roux, Antoine Lasserre et Granja (CT)



Devant l'atelier du SALS, au 103, rue Sadi-Carnot, de gauche à droite Roux (magasinier), quatre ouvriers, Antoine Lasserre (chef d'atelier), Izem (gardien), une entoileuse, Charles Rudel et Lucien Saucède, devant deux ouvriers (LS)



confie à Lucien Saucède le dossier de calcul du SA 104 qui lui sera très utile comme canevas et comme références de base. Saucède se rend ensuite à la Porte-d'Issy pour acheter au CEDOCAR la norme 2104 en vigueur à ce moment-là, puis il rentre à Alger et se met au travail.

Le directeur de l'Aviation civile en Algérie, François Foguès, dont dépendait le SALS-Algérie, est informé du projet et son accord est sollicité. Or il n'y avait aucun précédent d'une administration centrale étudiant et construisant elle-même un aéronef prototype, sans bureau d'étude ni de dessin, sans ingénieur spécialisé et de surcroît sans crédit spécifique (ce seront des crédits de fonctionnement qui financeront l'opération ; c'est une hérésie budgétaire inconcevable, formellement interdite). François Foguès, dont la responsabilité personnelle se trouve engagée en sa qualité d'ordonnateur secondaire du budget de l'État, décide de fermer les yeux.

Le travail commence alors, dans le bureau que je partage avec Lucien Saucède et dans une pièce de l'atelier planeurs où nous avons installé une planche à dessin. C'est dans ces conditions que Lucien Saucède réalise, seul, le dossier de calcul et les plans et qu'il contrôle la construction. Cette structure, réduite à sa plus simple expression, est suffisamment efficace pour que le prototype Dacal 105 sorte d'atelier un an après le début de sa conception, le premier vol intervenant le 21 août 1953, aux mains du même Lucien Saucède. La construction ayant été suivie, sur notre demande, par le Bureau Véritas, ce qui vaudra ensuite à cet organisme des démêlés avec le Service de surveillance de l'Armement.

Le Dacal 105

Description : Le Dacal (pour Direction de l'aviation civile en Algérie) 105 (parce qu'il est issu du planeur SA 104) est un biplace en tandem, à aile haute haubannée par monomât. Les deux places sont en conduite intérieure ; à l'avant, celle du pilote est accessible par retrait du cockpit, à l'arrière, celle de l'instructeur placé au centre de gravité, par ouverture vers le haut d'une porte articulée située sur le côté droit. Chaque porte dispose d'une instrumentation identique (anémomètre, variomètre, bille) avec, en plus, un altimètre au poste avant. On s'est efforcé de conserver au maximum les formes et les caractéristiques du SA 104 : mêmes formes et dimensions pour la voilure et l'empennage, même calage des plans, même position et séparation entre eux tant sur le plan vertical qu'horizontal. Seul le fuselage est d'un dessin nouveau, mais il présente beaucoup de similitude avec celui de l'*Emouchet*.

La structure des divers éléments a dû être modifiée pour tenir compte des contraintes nouvelles imposées par l'augmentation du poids propre de l'appareil et de sa charge mobile. L'évaluation a été faite en partant d'un SA 103 pour lequel ont été mesurés un poids à vide total de 151,7 kg et un poids des ailes de 67,6 kg. Avec un pilote équipé (95 kg), la voilure supporte donc une charge totale de 179,1 kg. En biplace, l'augmentation de charge a été évaluée à 100 kg, dont 10 kg de poids supplémentaire pour le nouveau fuselage. La voilure du biplace doit donc supporter une charge de 280 kg, soit une augmentation de 56 % sur celle du monoplace.

Le Dacal 105 accuse réellement sur la bascule un poids à vide total de 181,6 kg pour un poids des ailes de 90,2 kg. Avec un pilote équipé (95 kg) et un passager équipé (90 kg), la nouvelle voilure supporte donc 276,4 kg, ce qui est infé-

rieur aux 280 kg prévus dans notre hypothèse de départ. En fin de compte, après modifications et adjonctions, le Dacal 105 pèsera 195 kg à vide laissant une charge mobile disponible de 190 kg, poids total : 385 kg. Il faut noter que la différence de poids importante entre les voilures du SA 103 et du Dacal 105 : $90,2 - 67,6 = 22,6$ kg, provient, en plus des renforts structuraux, de l'installation d'aérofreins Schemp-Hirth et des commandes rigides de gauchissement et d'aérofreins). Etant donné le peu de changements dans les formes extérieures (cockpit fermé pour le Dacal, avec une légère augmentation du maître-couple de la carlingue), il a été supposé que la traînée totale varierait fort peu d'un appareil à l'autre. Par contre, les vitesses de translation et de chute doivent être affectées d'un coefficient théorique de 1,20. Ce qui donne une V_z mini de 1,10 m/s pour une vitesse de translation de 65 km/h. Ces chiffres paraissent acceptables pour un planeur-école ; ils seront vérifiés en vol. En dehors du renforcement de la structure pour supporter une charge supérieure de 56 %, les différences essentielles par rapport à l'*Emouchet* sont les suivantes : maître-couple du fuselage élargi pour un meilleur confort du pilote et de l'instructeur (plus 10 cm), habitacles fermés procurant une excellente visibilité à la place avant (la visibilité en place arrière est acceptable), ailerons à fente et roulette. Comme sur le SA 104, les aérofreins inefficaces de l'*Emouchet* sont remplacés par des volets Schemp-Hirth identiques à ceux de Nord 1300. Toutes les commandes, à l'exception de la direction, sont réalisées par tubes rigides duralumin avec roulements à billes : gauchissement, profondeur et aérofreins. L'ensemble manches à balai avant et arrière, tube de torsion et transmissions proviennent du Morane-Saulnier 315, après modification. Les commandes des crochets de remorquage et de treuillage sont liées par tubes et fonctionnent simultanément. Le fond du fuselage se relève derrière la roue pour se dégager des projections de pierres. Devant la roue, suspendue élastiquement, se trouve un ski métallique en acier manganosiliceux relié aux amortisseurs en anneaux de caoutchouc.

Essais en vol : Le Dacal 105 est transporté au Djebel-Oum-Settas le 18 août 1953. Après montage, vérifications, pesée et centrage avec son pilote Lucien Saucède, on obtient un poids total de 250,5 kg et un centrage de 34,6 %. L'*Emouchet* étant stable jusqu'à 37,6 % les premiers vols au treuil sont entrepris en monoplace le 21 août 1953 par Lucien Saucède, durée 34 mn, et en biplace le 22 août (équipage Saucède-Cometti) durée 22 mn. Le premier vol remorqué en monoplace a lieu le 28 septembre avec Joannès Walkowiak aux commandes. Le même jour, a lieu le premier vol remorqué en biplace (équipage Cometti-Walkowiak).

Fin septembre 1953, le Dacal 105 aura effectué 23 vols pour 10 h 30 au mains de cinq pilotes. Trois ans après, à la première révision générale, il aura accompli 678 heures de vol pour 4 178 lancers. Six ans après, en novembre 1959, à sa deuxième révision générale, il aura effectué 1 374 heures de vol pour 10 904 lancers. Il continuera ainsi jusqu'au mois de mai 1962 où, après révision, il sera mis en position de stockage en attendant des jours meilleurs, qui ne viendront pas.

Dès les deux premiers vols, il est constaté que, manche libre, l'appareil s'engage en piqué. Il sera nécessaire de remédier à cette tendance par l'adjonction d'un ressort compensateur fixé sur l'étambot et agissant sur le guignol de commande du plan mobile de profondeur. Il est ensuite remarqué que l'appareil vrombit à partir d'une certaine vitesse, le bruit aug-

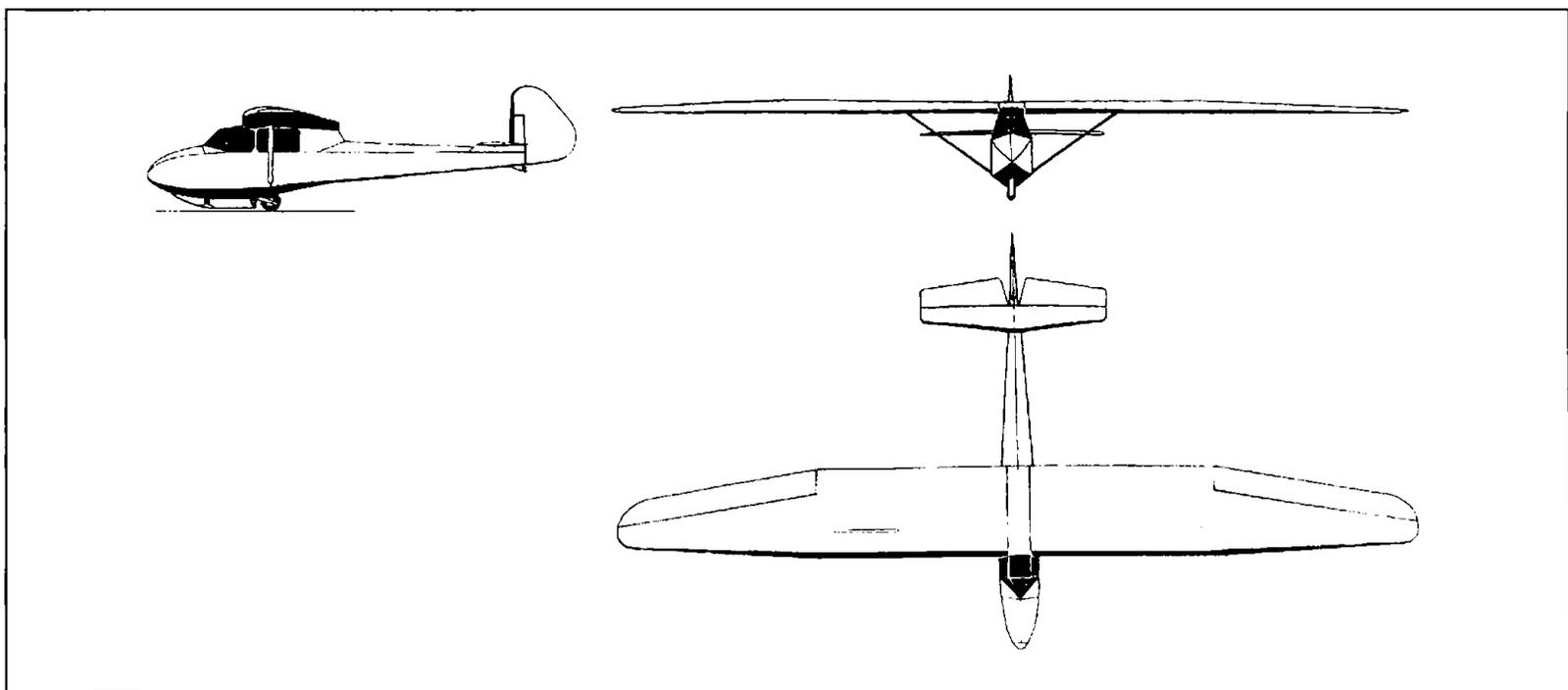
Mars 1954 : Essais du Dacal 105 à Oued-Hamimin. De gauche à droite : Jean-Baptiste Cometti, Pierre Bonneau, Lucien Saucède, Chapelle et Gaudin (L.S)



Dacal 105 prêt à être treuillé au Djebel-Oum-Settas



Le Dacal 105



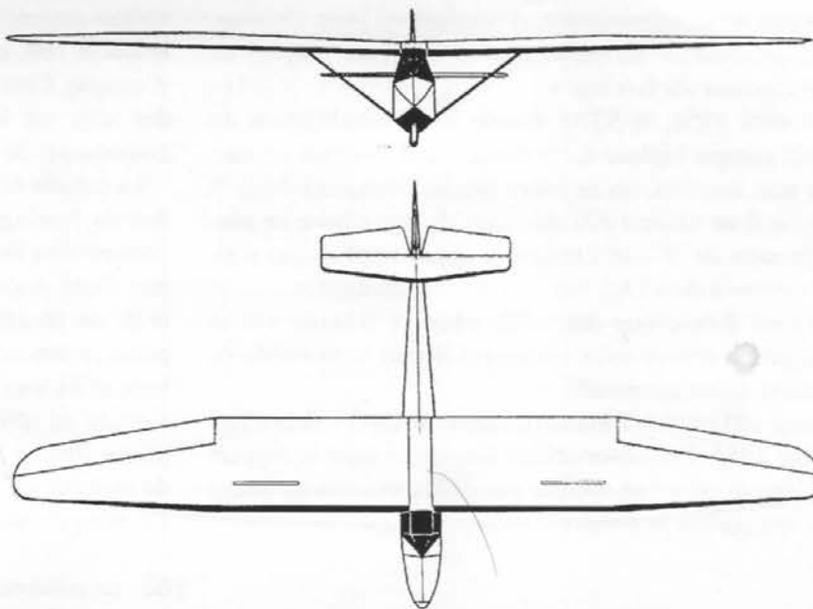
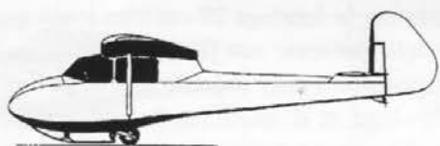
Mars 1954 Essais du Dacal 105 à Oued-Hamimin. De gauche à droite Jean-Baptiste Cometti, Pierre Bonneau, Lucien Saucède, Chapelle et Gaudin (L.S)



Dacal 105 prêt à être treuillé au Djebel-Oum-Settas



Le Dacal 105



mentant avec la vitesse pour se transformer ensuite en sifflement. Le disparition du phénomène sera obtenue en diminuant le passage de l'air autour de la roue.

Les qualités de vol de l'*Emouchet* se retrouvent exactement sur le Dacal 105, à l'exception du débattement de la gouverne de direction qui nécessite une amplitude plus grande du palonnier. Au treuillage, l'altitude de largage est 20 % plus élevée que celle du Caudron C 800. Ce dernier, en vol de pente, plafonne plus haut que le Dacal 105 lequel se révèle, par contre, supérieur en vol thermique, car plus maniable.

Homologation : En janvier 1954, le SALS-Algérie dépose un dossier au Service technique aéronautique (STAé) pour obtenir l'homologation du Dacal 105 et également pour connaître les critiques des services officiels afin d'en tenir compte, dans la perspective d'une production en petite série d'une version modifiée. Sur intervention d'Edmond Cornu, directeur du SALS, le STAé décide de détacher à Constantine un pilote du Centre d'essais en vol (CEV) pour effectuer quelques vols de contrôle. Du 14 au 20 mars 1954, Pierre Bonneau séjourne à Constantine où il effectue onze vols sur le Dacal 105 d'une durée totale de 10 h 20, sur les aérodromes d'Oued-Hamimin et du Djebel-Oum-Settas. Il en tire un rapport très complet que le CEV publie le 14 mai 1954 sous le n° 71.

Ce rapport constitue pour nous tous un outil de travail extrêmement précieux, car il est remarquablement documenté compte-tenu de la brièveté du séjour à Constantine de Pierre Bonneau : deux journées pour le travail au sol et trois journées pour les vols. Grâce à ce rapport, nous pouvons connaître les méthodes d'investigation à utiliser et également les considérations à prendre en compte pour satisfaire entièrement les autorités de certification.

Dans l'ensemble, les conclusions du rapport sont favorables à notre planeur : « *Le Dacal 105 est un honnête biplace-école, d'un pilotage relativement agréable, dont la formule doit être jugée en fonction d'un programme d'utilisation. L'idée maîtresse est d'avoir un biplace école présentant des caractéristiques d'emploi très voisines du monoplace sur lequel seront lâchés les élèves... Tel qu'il est, le Dacal 105 ne présente guère d'intérêt pour la métropole, si l'on s'en tient à la doctrine actuelle qu'il ne nous appartient pas de juger. Par contre, il répond bien aux desiderata du SALS-Algérie. Dans le cas d'une construction en série, certains détails de réalisation du fuselage gagneraient à être revus (attache de l'aile au fuselage en particulier), ainsi que la cinématique des commandes (gauchissement et aérofreins). Enfin, il serait utile, pour ne pas dire indispensable, de prévoir un frein de roue, un tab de profondeur, un rideau pare-soleil et une poignée de levage à l'arrière du fuselage* ».

Le 14 avril 1954, le STAé décide de l'homologation du Dacal 105 comme biplace-école uniquement (les vols en monoplace sont interdits, on ne saura jamais pourquoi). Mais il indique : « *Il ne saurait être question de reproduire ce planeur à la suite de ce seul examen et sans modifications* » signé : le directeur du STAé. Notez le ton comminatoire.

Il ne s'est écoulé que huit mois entre le premier vol et l'homologation et trois mois seulement depuis la demande de certification. C'est un record.

Le Dacal 105 recevra l'immatriculation F-CBOA et le CDN en octobre 1954. Les observations formulées dans le rapport du CEV seront prises en compte pour l'élaboration du Dacal de série, qui portera le numéro de type 106.

Le Dacal 106

Conception et réalisation : Le Dacal 105 étant homologué et volant bien et beaucoup, il nous importe maintenant de produire la petite série de biplaces dont nous avons besoin. Comme « *Il ne saurait être question de reproduire ce planeur à la suite de ce seul examen et sans modifications* » ainsi que l'écrivait si aimablement le directeur du STAé, nous demandons, le 16 juillet 1954, à ces hautes autorités parisiennes, ce qu'il faut faire pour que les trois Dacal que nous mettons en chantier soient homologables. L'été 1954 voit un échange de balles entre le SALS, la Direction des transports aériens (matériel volant) et le STAé. Finalement, un mois après, le STAé pose ses conditions : Présenter au CEV un prototype modifié, tenant compte des observations formulées à l'occasion des vols d'essais sur le Dacal 105, présenter un dossier aérodynamique et de calcul des performances et présenter un dossier de calcul de résistance suivant la norme 2104. On sent bien là que si nous renoncions à notre projet, cela ne les dérangerait pas, bien au contraire. D'ailleurs, le Bureau Véritas refuse d'assurer le contrôle de la fabrication sans l'accord du STAé. Il s'était en effet fait taper sur les doigts, par écrit, pour avoir contrôlé la fabrication du Dacal 105 sans l'accord de cette autorité.

Enfin, le 31 mai 1955, alors que la fabrication est lancée, le STAé autorise le Bureau Véritas à contrôler la construction tout en soulignant que l'on s'était bien passé de son accord, sans dommage, pour le Dacal 105. Tout au long de cette querelle de préséance, nous trouvons auprès du SALS parisien un soutien très efficace (MM. Briffaut et Melchior), d'autant plus que, règlementairement, le STAé n'a pas à intervenir car il ne s'agit pas de l'exécution d'un marché d'État.

Lucien Saucède n'avait pas attendu l'homologation du Dacal 105 et la fin des querelles parisiennes pour étudier les modifications à apporter en vue d'obtenir le Dacal 106 de série. Trois exemplaires sont mis en chantier au début de l'été 1955.

Différences avec le Dacal 105 : Le fuselage du 105 qui reproduisait celui de l'*Emouchet*, avec une section hexagonale, était constitué par des cadres et des longerons entièrement revêtus de contreplaqué. Sur le 106, la section hexagonale recouverte de contreplaqué n'est conservée que jusqu'à la place pilote avant. La forme évolue ensuite pour devenir parfaitement rectangulaire à partir du dossier de la place arrière. Il est alors entoilé et constitué par quatre longerons formant semelles de poutres treillis à barres rigides. La voilure est implantée sur le fuselage 28 cm plus avant que sur le Dacal 105, mais elle présente une flèche de 3° 22' au bord d'attaque. Cette disposition a pour objet de simplifier l'attache des ailes sur le fuselage et d'améliorer la cinématique des commandes de gauchissement et des aérofreins.

La cabane de l'*Emouchet* et du Dacal 105 disparaît donc, le dos du fuselage filant directement vers les empennages. La construction est ainsi simplifiée et le gain de poids appréciable. Cette disposition permet également d'implanter un panneau de plexiglass de 54 x 60 cm au-dessus du poste de pilotage arrière, améliorant sensiblement la visibilité vers le haut et en virage. D'autre part, la verrière de la place avant s'ouvre en coulissant vers l'avant (comme plus tard, sur les avions Robin). Les réparations du fond du fuselage (projections de pierres) seront facilitées puisque le revêtement est en toile. Un compensateur de profondeur est implanté sur la gouverne

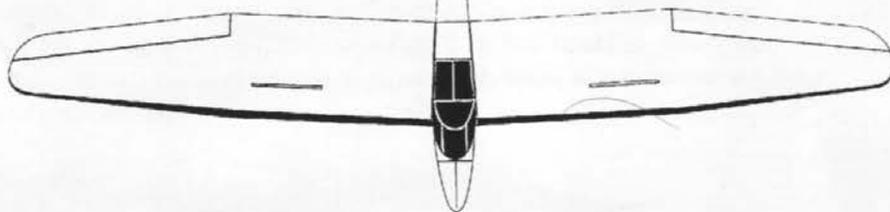
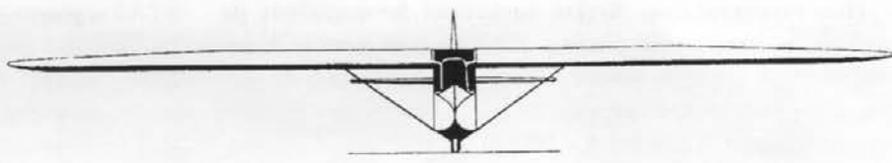
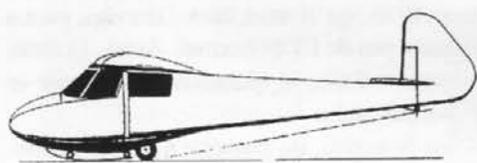
Mars 1956 Le Dacal 106 n° 1 en essais à Canastel ...



... et le même, après avoir été reimmatriculé (HD)



Le Dacal 106



droite, il est commandé par câbles à partir des deux postes. L'installation anémométrique à base d'antennes venturi sur le Dacal 105 donnait des indications fortement erronées. Elle est remplacée sur le 106 par une prise totale et des prises statiques de fuselage. Une barre de levage est implantée à l'arrière du fuselage.

Ainsi se trouvent effacées les critiques formulées à l'occasion des essais du Dacal 105. Seul le frein de roue n'a pas été installé, sa nécessité n'étant pas démontrée. Sur le Dacal 105, l'ensemble manches à balai et tube de torsion provenait du MS 315. Ces pièces se faisant rares, elles sont remplacées par des ensembles Stampe SV4c.

Ainsi modifié, le Dacal 106 accuse sur la bascule le même poids que le Dacal 105, soit 180 kg (28 kg de plus que le SA 103). C'est un exploit que Lucien Saucède tenait beaucoup à réaliser. On sait très bien, en effet, qu'une bonne machine au départ, prend trop souvent du poids à mesure des améliorations apportées, jusqu'à ce qu'elle devienne un veau.

Après avoir subi toutes les modifications souhaitées en particulier par le Service de la formation aéronautique et des sports aériens (SFASA) et le STAé, le Dacal 106 pèsera finalement à vide 200 kg, laissant une charge mobile disponible de 185 kg. Poids total : 385 kg.

Mise en service : Neuf mois après la mise en chantier, le Dacal 106 n° 1 sort d'atelier. Il est transporté à Canastel où il effectue son premier vol en mars 1956. Il est suivi, deux mois après, par le n° 2 et par le n° 3 qui vole à Oum-Settas en mai 1956. Les vols d'essai du n° 1, rapidement conduits par Lucien Saucède et Joannès Walkowiak suivant les bons principes que Pierre Bonneau nous avait enseignés lors de son passage, ne donnent lieu à aucune remarque désagréable. Seuls, quelques réglages sont nécessaires.

Au milieu de 1956 donc, alors que le Dacal 105 entre en révision à Alger (après plus de 4 000 lancers), le Dacal 106 n° 1 est en service à Oran, le n° 3 à Constantine et le n° 2 attend à Alger son passage au CEV.

Deux nouveaux Dacal (n° 4 et n° 5) sont lancés en fabrication ; ils voleront en 1957 ; trois autres sont mis en chantier, le n° 6 volera en 1960 et les n° 7 et 8 voleront en 1961.

Ainsi, huit Dacal 106 sont mis en service sans attendre la certification normale car on se doutait bien que l'inertie administrative d'une part, et l'attitude peu coopérative des autorités "compétentes" d'autre part, ne faciliteraient pas l'accomplissement rapide des formalités réglementaires.

Heureusement, un Arrêté instituant le certificat de navigabilité restreint de planeur (CNRP) était paru le 8 novembre 1955. Ce texte permet l'utilisation immédiate du planeur après exécution d'épreuves en vol (5 heures de vol, vingt atterrissages, un remorqué à 1 000 m suivi de deux spirales de cinq tours chacune, l'une à gauche, l'autre à droite, et un lancer au treuil). Ces épreuves ont pu parfois être réalisées dans une seule journée. Tous les Dacal 106 seront donc dotés d'un CNRP, en attendant mieux.

Certification : Au mois de juin 1956, alors que deux Dacal 106 volent, le SFASA nous demande de lui en prêter un pour le passer au CEV. Il prendrait en compte toutes les charges afférentes au transport aller et retour et à l'exécution des essais constructeurs et des essais officiels. Nous donnons bien sûr notre accord, le Dacal 106 n° 2 est disponible à cet effet, et nous transmettons la liasse de plans et le dossier de calcul.

En août 1956, le Groupement aérien du SGACC est sollicité par le SFASA pour assurer l'acheminement du planeur à Paris. Deux mois après, le SFASA essuie un refus. Il se tourne alors vers l'Armée de l'Air qui, en douze jours, donne son accord pour le transport gratuit. Le planeur arrive en décembre 1956 à l'aérodrome de Chavenay.

Le 17 décembre 1956, deux vols de 10 mn chacun sont effectués par Eric Nessler (dont l'un en biplace avec Georges Briffaud) et un troisième, en monoplace, par Georges Abrial. Trois semaines après, un rapport sur ces vols est établi et, après quelques remarques de détail, Eric Nessler estime que le Dacal 106 vole sensiblement comme l'*Emouchet*, aussi bien en monoplace qu'en biplace, et que les aérofreins sont plus efficaces, il conclut : « *Cet appareil se révèle plus maniable, plus facile et plus économique que le C 800 ; il semble répondre au but pour lequel il a été fait* ». Georges Abrial est un peu plus critique sur les points de détail, il estime : « *Cet appareil semble très intéressant pour les clubs, sous réserve de remédier aux inconvénients de détail signalés* ».

Pendant les trois mois qui suivent, le planeur ne vole pas. Mais, le 13 mars 1957, se réunit une commission chargée d'examiner le planeur au sol. Elle comporte un représentant du STAé (Clamamus), un représentant du CEV (Bruley) et un représentant du SFACT (Georges Briffaud). Elle conclut qu'il est absolument indispensable, avant de passer au CEV, d'apporter quinze modifications au planeur. La principale consiste à faire ouvrir la verrière vers le haut (comme sur le C 800) et non plus par glissement vers l'avant (c'est une question de mode, maintenant tout le monde admet le coulissement vers l'avant, à cette époque, il n'y avait pas de précédent et il ne fallait surtout pas innover). L'autre modification importante consiste à remplacer les barres horizontales de triangulation de la cabane, qui sont en bois, par des tubes métalliques boulonnés (nous en avons vu la nécessité à Alger et les Dacal en construction comportaient cette modification).

En avril 1957, le Dacal 106 est transporté à l'Atelier de Saint-Cyr de l'EMCM pour y subir les modifications imposées. Ce n'est que le 28 Novembre 1957 que le travail est achevé (huit mois...). A ce moment, on s'aperçoit que, pour entrer au CEV, le planeur doit avoir accompli ses essais constructeurs et, en particulier, les ressources positives et négatives et la survitesse. Le SFASA s'était engagé en juin 1956, vis à vis de nous, à assurer ces essais. En janvier 1958, le SFASA fait savoir au STAé qu'il ne dispose pas de pilote d'essais. Le STAé réplique, en mai 1958, qu'il veut bien faire des essais limités, mais qu'il n'y aura pas de CDN normal. Ainsi, 18 mois après l'arrivée du planeur à Paris, la situation est bloquée et les essais ne sont pas commencés.

A ce moment, Lucien Saucède, de passage à Paris, se renseigne auprès du SFASA car, à Alger, nous n'étions pas tenus informés de ces démêlés. Mis au courant, Lucien Saucède se précipite à Chavenay où il retrouve le Dacal 106 équipé d'enregistreurs de vitesse et de facteur de charge. Remorqué par Gérard Tahon dans un MS 500, Lucien Saucède effectue les épreuves de survitesse avec et sans aérofreins, ainsi que les ressources positives et négatives, comme l'exige le CEV.

Au mois de juin 1958, le CEV accepte de prendre en compte le Dacal 106 en vue de la délivrance d'un CDN normal. Le 2 février 1959, les essais officiels sont heureusement terminés. Il aura fallu deux ans et deux mois de tribulations parisiennes, pour accomplir ces épreuves.

Le Dacal 106 est vraiment un planeur algérien (CT)



La verrière coulissante (première formule) et le poste arrière du Dacal 106 (HD)



La verrière relevable (formule définitive) (CT)



Considérations diverses

Retour au CNRP : La satisfaction d'avoir obtenu les bénédictions officielles était purement morale car aucun des huit Dacal 106 construits n'a, en fait, jamais reçu de CDN normal. En effet, au fur et à mesure de leur construction, chaque Dacal 106 recevait un CNRP après épreuves. Au moment de recevoir les CDN, le Bureau Véritas édite un Règlement (tome III - fascicule 2.1- édition 1) en date de juin 1959 intitulé *Instructions générales concernant la situation des planeurs* qui décète que les planeurs en CDN, catégorie II "entraînement" disposent d'un potentiel maximal de 4 500 lancers pour 725 heures de vol. Or, au moment de la parution de cette réglementation, le Dacal 105, qui lui était en CDN, totalisait 10 904 lancers pour 1 374 heures de vol, avec une seule révision générale depuis sa construction. L'expérience prouve que le potentiel "lancers" accordé à nos planeurs-école est insuffisant. Aussi, nous demandons aux autorités compétentes de conserver les Dacal 106 en CNRP et, ensuite, de faire passer en CNRP le Dacal 105. Ainsi, nous ne serions pas limités par des nombres de lancers et d'heures de vol fixés à priori dans les bureaux parisiens, mais seulement par l'état technique des appareils. Après mûre réflexion, le ministre des Travaux publics et des transports nous donnera satisfaction par Décision ministérielle du 28 juillet 1960. Nos neuf Dacal se retrouvaient en certificats restreints après avoir obtenu l'homologation en catégorie normale à deux reprises : en avril 1954 et en février 1959. Cet épisode pourrait s'intituler : « *Où la paperasserie triomphe de la réalité !* ».

Autres planeurs comparables : En Allemagne, Wolf Hirth faisait voler depuis 1951, son Doppelraab V5 (de Fritz Raab), un petit biplace aux dimensions comparables à celles du Dacal, avec un fuselage en tubes d'acier soudés et une voilure en bois haubannée par monomâts, le tout entoilé. Son originalité réside dans le fait, que l'instructeur, assis derrière son élève, ne dispose pas de manche à balai, il manoeuvre celui de l'élève par dessus l'épaule de celui-ci. La formule est peu séduisante et inconfortable pour l'instructeur. Quelle aurait été la réaction du STAé si nous lui avions présenté un tel projet ? Il a été construit près de cent exemplaires, dont un volera encore à Beynes jusque dans les années 80.

En Angleterre, Slingsby commençait à produire le Tutor T31, en bois et entoilé, dont 140 exemplaires seront fabriqués. Conçu dans le souci d'économie, mais à la mode anglaise bien sûr. La voilure haute est reliée au fuselage par une cabane et par deux paires de mâts croisillonés par câbles. Le plan fixe est également haubanné. L'aile n'a pas d'aérofreins. Le constructeur n'hésite pas à afficher une finesse de 18,5 !

Aux États-Unis, Schweizer produisait, depuis 1947, le 2.22 aux dimensions comparables à celle du Dacal. Il est entièrement métallique : fuselage en tubes d'acier soudés et longerons en alliage léger, le tout entoilé ; aile haubannée par monomâts. Il sera produits à 260 exemplaires jusqu'en 1965 où il sera remplacé par le 2.33, semblable mais plus grand et plus lourd.

Tous les autres planeurs biplaces de l'époque étaient des appareils imposants orientés vers la performance, de grande dimension (plus de 16 m d'envergure) et d'un poids élevé.

Au milieu des années 50, sont apparus, en Allemagne de l'Ouest surtout, quelques planeurs répondant au programme du Dacal. En particulier, le Grünau *Baby V* construit en 1954 par Herbert Gomolzig. Celui-ci reprenait notre idée d'utiliser

une voilure de monoplace pour porter deux occupants. Il avait choisi l'aile du Grünau *Baby III*, connu chez nous sous le nom de Nord 1300. Le fuselage, en conduite intérieure, était en tubes d'acier soudés. Pour 14 m d'envergure, il pesait 195 kg à vide et 360 kg en charge, avec une finesse de 20. Il y a eu aussi le *Specht* de Scheibe et le *Rhönlerche II* de Schleicher qui pesaient à vide 210 kg pour 13 m d'envergure.

Dix ans auparavant, à Castelnaudary, Raymond Jarlaud, qui venait de succéder à Morignot comme directeur du Parc atelier des sports aériens, avait dessiné un *Emouchet* biplace, l'*Eider*. Construit en 1943 dans la clandestinité. C'était une extrapolation plus grande et plus lourde que l'*Emouchet*. Essayé en 1944 à La Montagne-Noire, il accomplit ensuite, à Castelnaudary, de nombreux vols-école avec Jacques Aubriot et André Hémond, jusqu'à sa destruction, le 6 juin 1949.

Utilisation de la flotte Dacal 105/106

Les neuf planeurs Dacal 105 et 106 ont accompli environ 5 600 heures de vol pour 45 000 lancers (presque totalement au treuil), en tenant compte que les deux derniers Dacal ont été utilisés moins de six mois en raison de l'interdiction des vols en Algérie due aux événements que l'on sait. Le n° 2, qui a servi aux essais de certification avec les tribulations que nous avons contées, n'a été réellement exploité que deux ans, alors qu'il aurait normalement dû l'être pendant quatre ou cinq ans. Ces 45 000 vols se sont déroulés sans histoire et sans casse notable (à part la percussión d'un planeur par une Jeep dans le hangar d'Oum-Settas). Quatre révisions générales ont été réalisées, avec reentoilage complet afin de contrôler l'état des structures. Ces opérations ont démontré l'excellente tenue des planeurs malgré le nombre important de lancers (6 000 à 7 000 entre révisions générales). La robustesse et l'économie que nous recherchions étaient bien là.

La moyenne des vols était de 7 à 8 minutes : treuillage, largage, quelques évolutions et atterrissage. Le but à atteindre étant le lâcher de l'élève en sécurité et non l'apprentissage du vol à voile. Au lâcher de l'élève, sur la même machine et au même poste que celui qui lui est devenu familier au cours des séances de double-commande, auraient succédés quelques vols solo avant de passer sur Nord 1300 ou *Emouchet*. Telle était la méthode que nous voulions appliquer en Algérie entre 1953 et 1961. L'enseignement du vol à voile venant ensuite à bord d'appareils plus fins et plus lourds. Pour cela, en 1961, époque où nous n'avions plus qu'un seul C 800 à bout de souffle, des accords sont pris avec Wassmer pour construire à Alger des WA 30 *Bijave* à partir des structures de fuselage en tubes d'acier soudés et des longerons principaux de voilure fournis par le constructeur (c'est d'ailleurs dans ces conditions que nous avons construit huit WA 21 *Javelot*, en 1960 et 1961).

En réalité, les élèves n'ont jamais volé en solo sur Dacal car le rapport du STAé d'Avril 1954 n'autorisait que le vol en biplace. Cette restriction ne reposait sur aucune base sérieuse mais ressortait plutôt d'une manifestation discrétionnaire d'autorité. Cette restriction s'est appliquée à tous les Dacal qui ont suivi, jusqu'aux essais au CEV en 1958. Mais pendant cette période 1953-1958, nous n'avons pas cherché à faire lever cette restriction car elle ne nous gênait pas, en effet, nous ne disposions que d'un nombre réduit de Dacal qui étaient entièrement accaparés par la double-commande et les lâchés sur *Emouchet* n'ont jamais posé de problèmes.

*DACAL 106 au décollage au treuil
au Djebel-Oum-Settas ...*



*... Et à l'atterrissage. Au sol un
Dacal 106 et le Dacal 105 (CT)*



Conclusions

Les neuf Dacal produits étaient suffisants pour assurer le travail d'école dans nos deux centres, auxquels aurait dû s'ajouter un troisième à Relizane. Ce n'est que lorsque s'ouvrirait le quatrième centre que nous projections en banlieue d'Alger (site Rovigo-l'Arba) qu'il aurait été nécessaire de construire trois Dacal supplémentaires.

Il n'était pas envisagé, non plus, de faire évoluer ce planeur pour obtenir, par exemple, de meilleures performances. En effet, à notre avis, le Dacal 106 représentait l'optimum que l'on pouvait attendre de la formule : petit, léger et robuste. Nous ne prévoyions l'utilisation de biplaces plus évolués (comme le *Bijave* qui allait sortir) que pour l'enseignement du vol à voile.

Mais il n'est pas impossible que la carrière du Dacal 106 ait connu d'autres prolongements, sans l'abandon de l'Algérie. En effet, en février 1956, l'Aéro-club de Belfort demandait au SFASA une liasse de plans du Dacal qu'il se proposait de construire dans les ateliers de l'École pratique de Belfort. Cette demande nous fût répercutée et nous donnions notre accord ; le SFASA écrivait au gouverneur général de l'Algérie : « *Par suite de la pénurie actuelle dans le domaine des planeurs biplaces-école, nous sommes amené à envisager la fabrication en France d'un planeur de construction simple. Le Dacal 106 conviendrait, à la condition qu'il soit doté d'un certificat de navigabilité normal et non restreint* ». C'est la raison pour laquelle le SFASA prenait en charge les frais correspondants à la certification. Les lenteurs de l'opération et l'évolution des événements en Algérie, ont eu raison de ces projets de diffusion du Dacal 106.

De décembre 1961 à juillet 1962, les neuf Dacal ont été convoyés sur l'Atelier d'Alger et, après révision, mis en position de stockage. On ignore la suite de l'histoire, mais il est certain qu'aucun d'entre eux n'a plus jamais revolé.

En conclusion, on peut dire que l'opération Dacal, et sa réussite, n'a été rendue possible que par la conjonction de plusieurs facteurs dont le principal s'appelle Lucien Saucède, ingénieur autodidacte remarquable, aussi bien dans la conception que dans la réalisation. Esprit clair et libre, c'est aussi un excellent pilote qui débuta le vol à voile en 1937 à La Banne-d'Ordanche, c'est aussi le premier pilote à avoir effectué toutes les épreuves du brevet E en Algérie. On peut lui associer François Foguès, directeur de l'Aviation civile en Algérie, qui a autorisé et couvert l'opération, en marge des règles administratives, et Antoine Lasserre, responsable de l'Atelier dans lequel a été accompli un travail rapide et de grande qualité conduisant à un prix de revient raisonnable.

Enfin, si certaines administrations ne nous ont pas facilité les choses (autorités techniques et autorités chargées du contrôle) d'autres, par contre, nous ont accordé leur soutien sans faille ; ce sont, d'une part, le Gouvernement général, qui nous accordait les crédits et, d'autre part, le SALS.

Trop modeste, Charles Rudel omet de dire qu'il est le principal animateur de cette entreprise ambitieuse. Arrivé à Alger pour succéder à André Costa qu'il n'avait jamais rencontré, Charles Rudel a tout de suite pris en main, avec une grande efficacité de technicien éprouvé, les destinées de l'aviation légère en Algérie. Homme de terrain, il a compris les besoins de l'Algérie en matière de vol à voile et a su orienter le travail du SALS-Algérie et de son Atelier.

Registre aéronautique

Remarques : Tous les planeurs des listes ci-dessous ont été utilisés en Algérie.

Les planeurs Avia et Caudron ont tous été construits par l'usine Caudron à Boufarik, à l'exception de l'Avia 40p de Nessler et du n° 26 qui venaient de métropole.

Il n'est pas fait mention des Avia 11a, ils étaient utilisés au sol uniquement, face au vent, afin de familiariser les débutants avec les commandes de vol. Il semble que Caudron les ait construits à Boufarik, mais sans être enregistrés comme planeurs.

Les planeurs n'ont eu l'obligation d'être immatriculés qu'en 1954/1955, ce qui explique le grand nombre de planeurs non immatriculés et la nécessité de les désigner uniquement par leurs numéros de série. Certains ont été détruits avant d'être immatriculés.

Avia 152a : Les premières livraisons ont eu lieu en janvier 1942 et la chaîne a été arrêtée en 1948 après la construction d'une centaine d'exemplaires. Une soixantaine d'exemplaires ont été livrés en Algérie, quinze à vingt au Maroc et en Tunisie, et une vingtaine en métropole.

Les planeurs construits et utilisés en Algérie étaient dans les numéros de série 100 et 200 : 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 125, 129, 132 F-CBNR, 137, 139, 140, 141, 142 F-CBNS, 145, 148, 149 F-CBNT, 150, 152, 157 F-CBNU, 160 F-CBNV, 161, 162, 164, 166, 180 F-CBNX, 192, 204, 209, 212, 213, 214 F-CBNUY, 215, 218, 222 F-CBNZ.

Avia 40p : Celui de Nessler (numéro inconnu), arrivé en 1935, a été baptisé n° 1 au Djebel-Diss en 1941. Le n° 26, arrivé en 1941, a été baptisé n° 2. Une dizaine d'exemplaires ont été construits par Caudron à Boufarik et vraisemblablement tous utilisés en Algérie, ils se différencient des 40p métropolitains par la présence d'aérofreins à l'extrados. Les premières livraisons ont eu lieu vers la fin 1945. Les n° 302, 303 et 309 portent la même immatriculation : F-CBNK.

Six Avia 40p ont été modifiés vers 1955 par l'Atelier du SALS-Algérie : gouverne de direction redessinée, conduite intérieure plus large aux épaules, profilage de la cabane derrière la verrière, casserole de nez affinée, peinture totale blanc opaque (performances inchangées).

Les numéros des planeurs construits et utilisés en Algérie sont dans la série 300 : 301 F-CCAZ, 302 F-CBNK, 303 F-CBNK, 304 F-CBNG, 306 F-CBNH, 307 F-CBNI, 308 F-CBNJ, 309 F-CBNK, 310 F-CBNL.

Caudron C 800 : Premières livraisons début 1943. Dix-sept exemplaires ont été construits par Caudron à Boufarik, dont au moins deux pour la Tunisie (n° 413 F-CBMN et n° 414 F-CBMO). Les numéros des planeurs construits et utilisés en Algérie sont dans les séries 200 et 400. Les 152a ayant débordé sur la série 200, certains C 800 ont porté successivement deux numéros : 202, 203, 205 (405), 206 (406), 410 F-CBMP, 412 F-CBMQ, 415 F-CBMR, 416 F-CBMS, 417 F-CBMT.

Dacal 105 : Comme pour certains Dacal 106, l'immatriculation a été changée lors du passage en CRNP. 01 F-CRAK (F-CBOA).

Dacal 106 : 1 F-CRAA (F-CCCB), 2 F-CRAB (F-CCCC), 3 F-CRAD (F-CCCD), 4 F-CRAE, 5 F-CRAF, 6 F-CRAG, 7 F-CRAH, 8 F-CRAI.

Le nouvel atelier du SFASA (CT)



Les Ailes Volantes en attente de révision (CT)



Dans l'atelier le commandant Roeland, Roux, François Foguès, Antoine Lasserre et Charles Rudel (LS)





REMERCIEMENTS

Ce livre a été réalisé avec l'aide de nombreuses personnes qui ont fouillé leurs mémoires, leurs carnets de vol, leurs albums photographiques et leurs archives familiales : Alain Algudo, Yvan Amat, Guy Andreoletti, Henri Bernet, Albert Boisel, Jean Bouvier, Louis Buet, Jean-Claude et Simone Caillou, Claude Calleja, Josette Camou, Yvan Carayol, Henri Carbonel, Jean Cruon, Anne-Marie De Sansonetti, Claude Dubourg, Henri Dumortier, Charles Durandoux, Guy Frémion, Marcel Galiéro, Henri Gantès, Pierre Gassiot, René Gaudin, René Germain, Gilbert Guidoni, Jean Jamme, Ferdinand Janis, Gérard Jarrige, Jean de La Jonquière, André Jourdan, Robert Lachèze, Tina Laffargue, Raymonde Lamort, Cyrille de Lapparent, Antoine Lasserre, Marcel Laurie, Nicole Lavendome, Pierre Llopis, Pascal Lugaro, Edouard Maire, Fernand Martin, Robert Nauze, Armand Oberti, Paul Poinso, Etienne Pouzade, Pierre Rogé, Lucien Saucède, Claude Serrat, Ferdinand Serviès, André Siramy et Jack Zolger.

Il est tout particulièrement dédié à André Costa et aux vélivoles qui ne sont plus là pour le lire : Antoine Algudo, Jean-Baptiste Cometti, Henri Deloupy, Jacques Duchêne Marullaz, Henri Ferraris, Julien Garcia, Pierre Laffargue, Maxime Lamort, Daniel Robert-Bancharelle, Rémi Saint-André, Jean Serrière et Joannès Walkowiak.

CREDIT DES ILLUSTRATIONS

AE	- L'Aérophile	HD	- Henry Deloupy
AI	- Guy Andreoletti	IL	- L'Illustration
AL	- Antoine Algudo	JA	- Jean Jamme
AP	- Archives privées	JD	- André Jourdan
AS	- André Siramy	JJ	- Jean de La Jonquière
BE	- Henri Bernet	JW	- Joannès Walkowiak
BJ	- Jean Bouvier	LC	- Lucienne Couget
BU	- Louis Buet	LL	- L'Afrique du Nord illustrée
CA	- Cécile Alberge	LM	- Le manche à balai
CD	- Charles Durandoux	LO	- Pierre Llopis
CT	- Jean-Baptiste Cometti	LS	- Lucien Saucède
CY	- Yvan Carayol	LU	- Marcel Laurie
DB	- Claude Dubourg	MI	- Le miroir des sports
DM	- Anne-Lise Duchêne Marullaz	NL	- Nicole Lavendomme
DU	- Henri Dumortier	OC	- Josette Camou
EM	- Edouard Maire	PB	- Pierre Barral
EN	- Eric Nessler	PC	- Pierre Caizergues
FD	- Françoise Fouques Duparc	PL	- Tina Laffargue
GF	- Guy Frémion	RL	- Robert Lachèze
GG	- Gilbert Guidoni	RN	- Robert Nauze
GH	- Henri Gantès	SM	- Marguerite Souquet
GJ	- Gérard Jarrige	SN	- Anne-Marie De Sansonetti
HC	- Henri Carbonel	YA	- Yvan Amat

BIBLIOGRAPHIE

Livres

- ALBY Roger - *Le vol à voile à la Montagne Noire* - Cépaduès - Toulouse 1988
- ADER Clément - *L'Aviation militaire* - Berger Levrault - Paris 1913
- BRUGUIER Pascal - *Registre France* - Auto-édition - Paris 1991
- CASTELLO Christian - *Planeurs et avions* - Le Léopard - Toulouse 1993
- COSTA André - *L'école des ailes* - B. Sirven - Toulouse 1947
- COSTA André et MONVILLE Albert - *L'art du pilotage* - L. Fouquié - Oran 1936
- JARRIGE Pierre - *L'aviation légère en Algérie (1909-1939)* - Auto-édition - Revel 1992
- JOUHAUD Reginald - *Histoire du vol à voile français* - Cépaduès - Toulouse 1992.
- MOUILLARD Louis - *L'Empire de l'Air* - Masson - Paris 1881
- MOUILLARD Louis - *Le vol sans battement* - Librairie aéronautique - Paris 1912
- NESSLER Eric - *Histoire du vol à voile* - Les oeuvres françaises - Paris 1948
- SAINT-ANDRE Rémi - *Sur les ailes du temps* - Auto-édition - Paris 1986
- VISSE Claude et RAVEL Christian - *Histoire des planeurs AVIA* - FFVV - Paris 1992

Journaux et revues

- *Aviasport*
- *Aviation Magazine*
- *L'aéro*
- *L'aérophile*
- *L'Afrique du Nord illustrée*
- *L'Algérie sportive*
- *Les ailes*
- *Les ailes d'Oranie*
- *Le manche à balai*
- *Le Pingouin*
- *La dépêche algérienne*
- *La dépêche de Constantine*
- *L'écho d'Alger*
- *L'écho d'Oran*
- *L'illustration*
- *La vie aérienne*

Cartes

- L'illustration
- Institut géographique national
- Michelin

Ce livre est disponible au prix de 40 Euros, port compris,
par chèque à l'adresse suivante :

Pierre Jarrige
3, impasse André Marty
Saint-Ferréol
31250 Revel

Tél 06 87 82 27 68
jarrige31@orange.fr



Auto-Edition
Pierre JARRIGE
Saint-Ferréol
31250 REVEL

Tél 05 61 83 40 47

Fax 05 62 18 94 46

Email : pierre.jarrige @ wanadoo.fr

Imprimerie Imp'act 31450 Deyme

Dépôt légal : Janvier 1998

ISBN 2-9506620-1-3