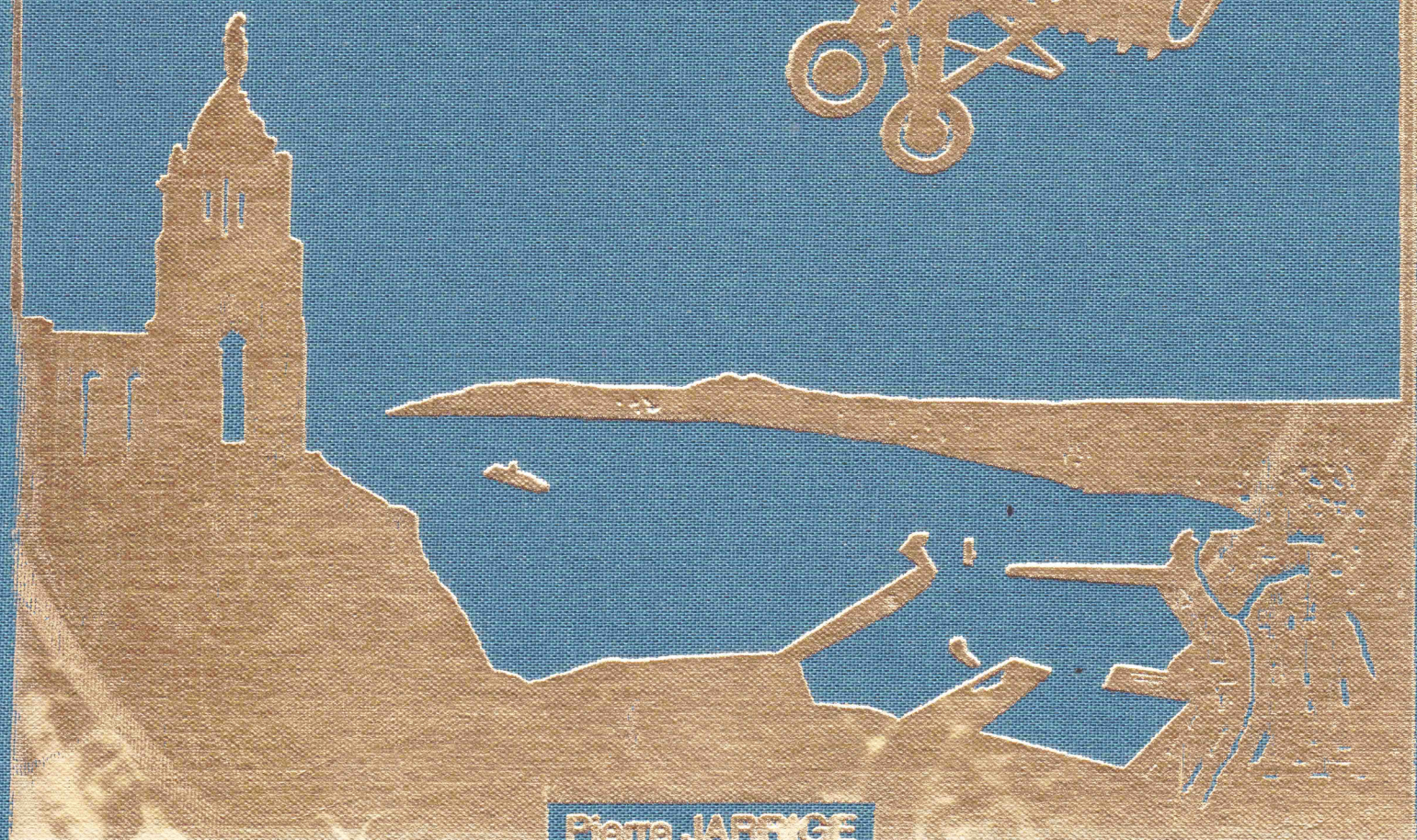
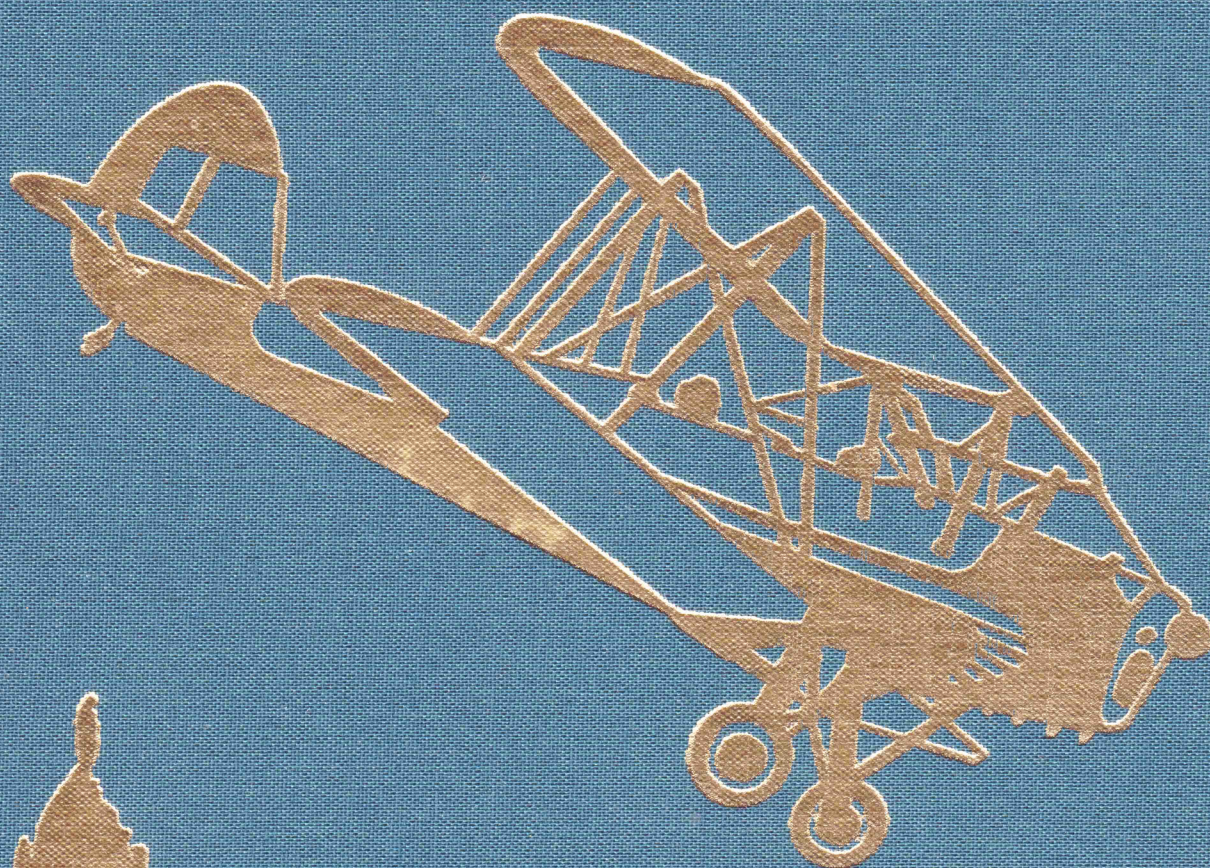


L'AVIATION LEGERE EN ALGERIE (1945-1962)



Pierre JAFFRÈ

L'aviation légère en Algérie (1945-1962)



Dépôt légal janvier 2005
auteur-éditeur : Pierre JARRIGE
Saint-Ferréol 31250 Revel
(Tél 05 61 83 40 47 - Fax 05 62 18 94 46)
www.aviation-algerie.com
Imprimerie Imp'act 31450 Deyme
ISBN 2-9506620-2-1

Remerciements

Cette histoire a été écrite avec les témoignages et les documents des femmes et des hommes qui ont vécu l'Aviation légère en Algérie. Que toutes les personnes qui ont recherché dans leur passé ou dans leurs archives familiales des souvenirs toujours émouvants, trop souvent douloureux, soient remerciées pour leur contribution à notre mémoire collective.

Malheureusement, trop nombreuses sont celles et ceux qui ont vécu cette belle histoire et qui ne sont plus parmi nous pour la lire.

Alger, Aéro-club d'Algérie : Henri Bernet, Albert Boisel, Laurent Chevrot, Jean-Claude Cohade, Anne-Marie De Sansonetti, Pierre Durafour, Georges Faucon, Armande Fraix, Henri Gantès, Pierre Gassiot, Georges Gérard, Jean de la Jonquière, Tina Laffargue, Thérèse Minvielle, Jeanne Neveux, Jean Orfila, Rémi Saint-André, André Siramy

Alger, Association Aéronautique Algérienne : Gilian Albano, Jean-Georges Bouvier, Pierre Fabiani, Bernard Lavaysse

Alger, Aéro-club de l'AIA : Pierre Caratéro, Louis Fyot, Roger Fyot, André Jourdan, Guillaume Léma, Pierre Lopis, Yvon Lorenzo, Pierre Sintès

Aïn-Témouchent : Robert Ferra, Jean-Pierre Rudin, Jean Tesseire

Batna : Marcel Durand, Paul Sammarcelli

Biskra : Jacques Castaing, Guy Dournac, Lilian Lloret, Pierre Robin

Blida : Yvan Amat, Claude Bonhoure, Claude Guiraud, Michel Lagrot, Charles Moll, Jean-Michel Pajot, Pierre Picquart, Paul Santonacci, Edouard Simouneau, Pierre Souday

Bône : Georges Arnal, Jacques Durget, Jean Ferrand, André Lacroix, Jean-Marc Lavie, Edouard Maire, Philippe Pace, Charlette Renaud, Christian Terroni

Bougie : Faby Albano, Paul Aubert, Eric Dardel, Pierre Duchemin, Etienne Pouzade, Bernard Seguin

Bourbaki : Armand Jacquot, René Jarrige, Marie-Paule Roy-Contancin

Burdeau : Pierre Colin, Pierre D'Amico, Albert Jarrige, Charles Jarrige, Gérard Jarrige, Roger Leroy, Fernand Lestrade, Michèle Puech

Collo : Jean Reymond

Colomb-Béchar : Jean-Pierre Desblancs, Paul Franceschi, Jean Lablée, Claire Lablée

Constantine : Jean Bovet, Henri Carbonel, Maurice Chapelle, Jean-Baptiste Cometti, Clément Cros, Henri Dumortier, Jean Meyer, Paul Poinot, Joseph Santacreu, Lucien Saucède, Pierre Saucède, Georges Sposito

Djelfa : Jacques Destaing, Jacques Pierchon

Djidjelli : Eugène Fauché, Nicole Lavendomme, Hélène Turion

Géryville : François Roussel

Guelma : Yves Guiraud, Michel Martinez

Hassi-Messaoud : Renée Bonnafé

Mascara : Josette Camou, Lucien Cano, Jean-Louis Carrafanq, Charles Durandeux, Jean Jamme, Gilbert Leverone, Guy Peyreigne, Daniel Robert-Bancharelle, Armand Roigt

Mostaganem : Alain Algudo, Louis Buet, Jean Clément, Jean Cruon, André Meunier, Claude Serrat, Ferdinand Serviès

Oran : Françoise Fouques Duparc, Raymond Macia, Gilbert Marin, Jean Mercier, Claude Milhe Poutingon, Pierre Siegel

Orléansville : Pierre Cachia

Ouenza : Marie-Madeleine Boscher, François Perrin, Denise Petit, Paul Schulders

Perrégaux : André Kappès, Loys Perez

Philippeville : Bernard Amiel, Jacques Augarde, Jean Bertucci, Ernest Bohn, Pierre Cremieu, Alain Fèvre, Robert Luscan, Roger Martire, Nicole Outin, Dominique Podda-Wallard

Redjas : Claude Cros, Didier Faure, Alex Gibergues, Jacques Lochard, Aline Pascal

Relizane : Henri Ollivier

Saïda : Louis Baylé, Jean Chevalier, Paul Jauffret, Guy Peyreigne

Sétif : René Baldachino, Hervé Cherry, Norbert Collet, Charles Dahmen, Pierre Debat, Alain Gaillet, Claude Haas, Anne-Marie Laurent, Jean-Didier Mazzuca, Lillian Mazzuca, Déodat Puy-Montbrun, Maurice Villard, Jacques Zermati

Sidi-Bel-Abbès : Cécile Alberge, Jacques Bouche, Jeanne Caizergues, Eric Delimeux, Othon-Patrick Krémar, Robert Lachèze, André Laumet, Estrada Lorenzo, Michel Ségura

Souk-Ahras : Lucien Scalone

Tébessa : Norbert Rispal

Tiaret : Mario Alberti, Gilberte Bedjaï, André Benhaïm, Jean Chardon

Tlemcen : Jacques Dupuy, Henri Urban, Pierre Rogé, Mauricette Scharff

Touggourt : Gustave Camilieri, Ivan Carayol

Aéromodélisme : Jean-Claude Caillou, Jean Marc Geiser, Claude Lortal, André Molto, Max Ozenne, Marguerite Souquet

SOMMAIRE

Avant-propos	1
1 — LES STRUCTURES	
-La Fédération aéronautique algérienne	2
-Le SALS-Algérie	8
2 — ALGER	
-L'Aéro-club d'Algérie	12
-L'Association Aéronautique Algérienne	32
-L'Aéro-club de l'AIA	38
3 — AIN-TEMOUCHENT	
-Le Club aéronautique d'Aïn-Témouchent	54
4 — BATNA	
-L'Aéro-club de Batna	58
5 — BISKRA	
-Le Comité d'aviation de tourisme de Biskra	64
6 — BLIDA	
-L'Aéro-club de Blida-Mitidja	70
7 — BONE	
-Les Ailes bônoises	92
8 — BOUGIE	
-L'Aéro-club de Bougie-Soummam	104
9 — BOURBAKI	
-L'Aéro-club de Bourbaki	112
10 — BURDEAU	
-L'Aéro-club du Sersou	114
11 — COLLO	
-L'Aéro-club de Collo	122
12 — COLOMB-BECHAR	
-L'Aéro-club de Colomb-Béchar	124
13 — CONSTANTINE	
-L'Aéro-club de Constantine	132
14 — DJELFA	
-Les Ailes du Sud	148
15 — DJIDJELLI	
-L'Aéro-club de Djidjelli	152
16 — EL-OUED	
-L'Aéro-club d'El-Oued	156
17 — GERYVILLE	
-Les Ailes sahariennes	158
18 — GUELMA	
-L'Aéro-club de Guelma	160
19 — HASSI-MESSAOUD	
-L'Aéro-club de Messaoud	164
20 — MASCARA	
-L'Aéro-club de Mascara	166
21 — MOSTAGANEM	
-L'Aéro-club de Mostaganem	176

22 — ORAN	
-L'Aéro-club d'Oranie	184
23 — ORLEANSVILLE	
-L'Aéro-club d'Orléansville	202
24 — OUARGLA	
-L'Aéro-club de Ouargla	204
25 — OUENZA	
-L'Aéro-club d'Ouenza	206
26 — PERREGAUX	
-Les Ailes perrégauloises	210
27 — PHILIPPEVILLE	
-L'Aéro-club de Philippeville	212
28 — REDJAS	
-L'Aéro-club de Redjas	222
29 — RELIZANE	
-L'Aéro-club de Relizane	230
30 — SAIDA	
-Le Club aéronautique de Saïda	232
31 — SETIF	
-L'Aéro-club de Sétif	238
32 — SIDI-BEL-ABBES	
-Le Club aéronautique de Bel-Abbès	244
33 — SOUK-AHRAS	
-L'Aéro-club de Souk-Ahras	252
34 — TEBESSA	
-L'Aéro-club de Tébessa	253
35 — TIARET	
-Le Club aéronautique de Tiaret	254
36 — TLEMCEN	
-Les Ailes tlemcéniennes	262
37 — TOUGGOURT	
-L'Aéro-club de Touggourt	266
38 — L'AEROMODELISME	
-Le CLAP	274
-L'aéromodélisme sportif	276
39 — LE PARACHUTISME	
-Les para-clubs	280
40 — LES MANIFESTATIONS	
-La Semaine de l'Aviation	282
-Les meetings nationaux	284
-Les rallies	286
41 — LES AVIONS	
-Descriptions	296
-Registre aéronautique	300
ANNEXES	
-Index des personnes	305
-Bibliographie - Abréviations	316
-Crédit des illustrations	317



Avant-propos

Après avoir connu un démarrage foudroyant, puis une activité intense de 1930 à 1939, l'aviation légère en Algérie est, en 1945, dans une situation dramatique. Pratiquement tous les avions ont disparu dans la tourmente après avoir été réquisitionnés et le pays est exsangue d'avoir supporté un effort de guerre considérable. En effet, après le Débarquement du 8 novembre 1942, plus de 16 % de la population européenne (176 500 soldats) et 2 % de la population musulmane (233 000 soldats) seront mobilisés. A la fin de l'année 1945, après six mois de paix, les soldats ne sont pas encore tous de retour et beaucoup d'entre eux ne reviendront jamais, ensevelis à côté des champs de bataille de Tunisie, d'Italie, de France et d'Allemagne.

De 1945 à 1954, l'Algérie connaît dix années de paix fragile. Le désir de voler se manifeste plus que jamais, de nombreux pilotes, hommes d'équipage et techniciens sont démobilisés et veulent continuer l'aventure aéronautique. Les aviations alliées ont laissé derrière elles une infrastructure importante qui peut être immédiatement utilisée et les dirigeants et les membres des aéro-clubs veulent revivre leur activité d'avant-guerre. Appuyée avec bienveillance par les pouvoirs publics, l'aviation légère renaît, les vols reprennent avec des avions nouveaux : les Stampe construits à Alger, les Norécrin et les Fairchild américains. L'engouement est toujours aussi grand, une vingtaine de nouveaux aéro-clubs sont créés jusque dans les plus petits villages. Dans l'Algérois, en Oranie, dans le Constantinois et au Sahara, des animateurs compétents et enthousiastes se dévouent sans compter pour la cause des aéro-clubs.

1954 voit les espoirs fondés sur la fantastique découverte du pétrole, puis le début des sept années de la guerre d'Algérie, terrible guerre civile, guerre de religion qui endeuillera des dizaines de milliers de famille en Métropole et en Algérie et qui se terminera de la manière la plus indigne, sans résoudre les problèmes qui se trouveront déplacés ailleurs et plus tard. Les aéro-clubs sont alors appelés à jouer un rôle social et économique de plus en plus important. Une nouvelle génération d'avions, surtout des Jodel et des Emeraude, s'ajoute au parc qui assure, en plus de l'école de pilotage, les évacuations sanitaires, les vols urgents et les trajets à longue distance. Plus de quarante aéro-clubs fonctionnent alors avec 2 000 pilotes, hissant de nouveau l'Algérie dans les tout premiers rangs de l'activité aéronautique mondiale, jusqu'à la tragédie de 1962 qui cloue au sol et voue à la destruction près de 300 avions.

1 - LES STRUCTURES

La Fédération aéronautique algérienne



▲ Yvon Milhe Poutingon, président de la Fédération aéronautique algérienne de 1947 à 1962 (SN)

La Fédération aéronautique algérienne (FAA) a été créée en 1930 pour grouper, sous son égide, tous les aéro-clubs afin de mieux coordonner leurs efforts et pour faire connaître et développer l'aviation légère.

L'aviation légère en Algérie a démarré pleinement en 1930, à l'occasion de l'année du Centenaire. Cinq années plus tard, en 1935, les aéro-clubs sont sortis de l'enfance. Vingt-trois associations regroupent alors 6 500 membres. Les clubs ont acquis 182 avions, formé 389 pilotes et accompli 55 000 heures de vol, alors que les baptêmes ont doublé depuis longtemps le cap des 10 000. Quinze aérodromes ont été créés de toute pièce par les aéro-clubs qui ont construit une vingtaine de hangars et six club-houses.

Le matériel

Le vol à voile seul est pratiqué durant la dernière guerre et la situation en 1945 est catastrophique, pratiquement tous les avions, près de 300, ont été détruits pendant la guerre, après avoir été réquisitionnés comme "avions-estafettes". Mais le désir de voler se manifeste plus que jamais, l'activité reprend avec le retour dans leurs foyers des dirigeants et des animateurs, ainsi qu'avec l'apport des pilotes militaires libérés (nombreux parmi ceux-ci ont effectué une guerre brillante dans le bombardement, la chasse ou l'observation).

En mars 1945, la FAA, mise en veilleuse pendant la guerre, est rétablie dans ses droits. La reprise est rapide grâce à l'aide efficace de l'Administration et de l'Assemblée algérienne qui vote des crédits dès le 8 novembre. D'autres subventions, accordées par le Gouvernement général en 1947, permettent d'obtenir des primes d'achat allant jusqu'à 40 % du prix des avions. Un total de 1 382 000 AF est accordé aux aéro-clubs pour la réfection des installations, la remise en état de quelques avions ayant survécu à la guerre et l'aéromodélisme. Des primes sont également accordées à l'heure de vol et des subventions accordées aux centres de vol à voile. Les subventions sont obtenues en grande partie grâce à l'action de Rémi Saint-André, directeur du Service de la Jeunesse et des sports au Gouvernement général.

En 1947, une cinquantaine de Fairchild 24 neufs, en caisses, sont découverts à Maison-Blanche. Plus de la moitié sont cédés aux aéro-clubs, en surplus de guerre, à un prix intéressant.

De 1947 jusqu'à fin 1954, les aéro-clubs ont achetés soixante-et-un avions neufs et quarante-cinq d'occasion. Soit : Vingt-quatre Nord 1203 *Norécrin*, treize Stampe SV4C, vingt-six Fairchild 24, sept Piper *Cub*, quatre NC 853, quatre Jodel 112, trois Miles *Magister*, deux Bébé Jodel, deux Potez 36, deux *Minicab*, deux De Havilland 82 *Tiger Moth*, deux Percival *Proctor*, un Sfan 2, un De Havilland *Dragon Rapide*, un Mauboussin 129, un Midgy *Club*, un CFA *Cri-Cri*, un Klemm L25, un SUC 10 *Courlis*, un Guerchais-Roche T35, un Caudron *Luciole*, un Caudron *Frégate*, un Caudron C 109, un Caudron C 117, un Caudron 232, un Caudron 601 *Aiglon* et un Caudron 645 *Simoun*.





▲ La lettre élogieuse du gouverneur général Edmond Naegelen



▲ Le Révérend-Père Léon Harmel, pilote et animateur exceptionnel, vu par André Costa

▼ Le 2 octobre 1951, Rémy Saint-André et le commandant Roelland, officier SALS délégué auprès des aéro-clubs (RS)



Début 1955, les clubs ont la possibilité d'acheter une vingtaine de De Havilland 82 *Tiger Moth* (550 000 AF chacun) provenant de la Royal Air Force, à la suite de l'intervention d'Henri Fouques Duparc, ancien président de l'Aéro-club d'Oranie et secrétaire d'Etat à l'Aviation.

Les animateurs

De 1947 à 1962, la Fédération a toujours à peu près les mêmes dirigeants. Président : Yvon Milhe-Poutingon (Oranie) ; vice-présidents : Rémi Saint-André (Alger), Daniel Robert-Bancharelle (délégué permanent à Paris), Léopold Albagnac (Constantinois-Est), docteur Druon Note (Constantinois-Ouest), RP Léon Harmel (Saoura) et Jacques Pierchon, puis Raymond Fraisier (Oasis) ; secrétaire-général : René Prévost, puis Pierre Fabiani ; secrétaire adjoint : Gilian Albano, puis Jacques Krieger (secrétaire-général adjoint de la FNA) ; trésorier-général : Marcel Rey, puis Emile Dirson, puis Henri Boilet ; trésorier adjoint : Yvan Amat ; délégué au modélisme : Jean-Claude Caillou ; délégué presse et propagande : Jean Chalando.

Le 15 février 1959, paraît le premier numéro du bulletin de la Fédération algérienne, baptisé *Le Pingouin* comme son grand ancien d'avant-guerre, qui prend la suite du *Bulletin de liaison des pilotes* jusqu'alors réservé aux membres de l'Aéro-club d'Algérie.



L'assemblée générale du 23 juin 1963 clôturera l'activité de la Fédération après plus de trente années passées au service des aéro-clubs.

L'activité

Après une belle reprise dans l'immédiat après-guerre, la découverte du pétrole et les événements tragiques qui débutent le 1^{er} novembre 1954, orientent l'aviation légère vers un nouveau destin. Les aéro-clubs sont appelés à jouer un rôle de plus en plus important en permettant des liaisons sûres et rapides dans tout le territoire. La création de nouvelles unités administratives, préfectures et sous-préfectures, entraîne une activité accrue et le réseau serré des aéro-clubs locaux contribue largement au désenclavement de nombreuses communes.

L'Algérie se hisse de nouveau dans les premiers rangs de l'activité aéronautique mondiale, jusqu'à l'interdiction des vols d'avril 1961.

1951 : 8 208 heures de vol et 85 brevets du 1^{er} degré avec 90 avions.

1952 : 8 799 heures de vol et 90 brevets du 1^{er} degré.

1953 : 8 846 heures de vol et 68 brevets du 1^{er} degré, 28 aéro-clubs.

1954 : 8 390 heures de vol et 56 brevets du 1^{er} degré.

1955 : 13 200 heures de vol et 148 brevets du 1^{er} degré avec 140 avions.

1956 : 17 315 heures de vol et 92 brevets du 1^{er} degré.

1957 : 18 400 heures de vol et 126 brevets du 1^{er} degré, vingt-quatre Jodel biplaces arrivent dans l'année.

1958 : 25 000 heures de vol avec 214 avions.

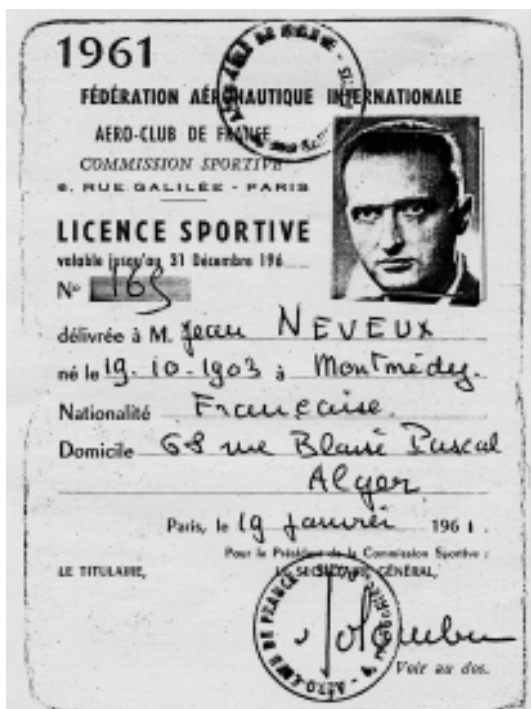
1959 : 32 000 heures de vol et 173 BEPP avec 250 avions.

1960 : 29 400 heures de vol et 141 BEPP.

1961 : Près de 300 avions sont au service de 43 aéro-clubs.

La Fédération aéronautique algérienne, qui a été l'un des plus importants organismes aéronautique de France et de la Communauté, a représenté, au fil des années, le plus grand nombre de brevets et le plus grand nombre d'heures de vol.





▲ Jean Neveux, grand voyageur aérien, reçoit la coupe de la Société générale de fonderie en 1955 (JN)

▼ Pierre Llopis, chef-pilote de l'Aéro-club de l'AIA, vainqueur de la coupe Vion en 1953, 1954 et 1955 en Minicab (LO)



L'aviation sanitaire

Dès la reprise, les aéro-clubs s'organisent pour mettre leurs avions au service de la santé publique. Le transport rapide d'un malade ou d'un blessé, d'un médicament ou d'un médecin, peut rendre des services inappréciables et à un coût modique, compte-tenu du bénévolat pratiqué dans les clubs et de la souplesse d'utilisation.

En 1947, l'Assemblée algérienne manifeste le désir de voir s'organiser d'urgence l'aviation sanitaire, le président Abdelkader Saïah déclare lui-même : " *Vous pouvez absolument compter sur l'Assemblée algérienne pour aider à la reconstruction de l'aviation algérienne et tout particulièrement de l'aviation sanitaire, oeuvre humaine* ".

Le 19 septembre 1949, le gouverneur général Edmond Naegelen qualifie l'action sanitaire de l'aviation légère de " *Service social de santé publique* ". Une Convention sanitaire est passée entre le Gouvernement général et la FAA et un budget est inscrit à l'Assemblée algérienne permettant l'achat de dix *Norécrin* sanitaires.

Le 5 mars 1950, au cours du rallye des Avions sanitaires qui rassemble vingt-trois avions, Moline (pilote formé à l'Aéro-club de Constantine), directeur de la Santé publique au Gouvernement général, déclare : " *Seule, avec les Etats-Unis, l'Algérie possède une couverture sanitaire aérienne totale* ".

L'efficacité des aéro-clubs pour l'aviation sanitaire a été largement prouvée par les résultats obtenus : de 1947 à 1958, les clubs ont effectué 1 100 vols sanitaires pour 510 000 kilomètres parcourus.

Les coupes

De 1947 à 1961, les lecteurs suivaient attentivement dans la presse aéronautique les classements dans les différentes coupes qui se disputaient âprement entre les aéro-clubs et entre les pilotes.

Coupe des Ailes : Elle est créée en 1947 par l'hebdomadaire *Les Ailes*, grâce à la générosité d'un ancien de l'aviation, Henri Farbos. Il s'agit du classement des aéro-clubs d'après le nombre de brevets du 1^{er} degré homologués par l'Aéro-club de France du 1^{er} janvier au 31 décembre et publié chaque semaine par le journal. En moyenne, 300 aéro-clubs sur 450 sont classés pour avoir formé au moins un pilote dans l'année.

Coupe de la Société générale de fonderie et Coupe Jean Raty : Elles sont créées en 1951 par la Société générale de Fonderie (appareils sanitaires et de chauffage Jacob Delafon et Chappée) et son président Jean Raty, pilote de la Première Guerre Mondiale.

La première coupe classe les pilotes d'aéro-clubs (environ 500) par le nombre de kilomètres effectués de terrain à terrain sur des avions d'aéro-clubs dans l'année, hormis les mois d'hiver. Le vainqueur est hors-concours pour les deux années suivantes.

La deuxième coupe classe les aéro-clubs par le total des kilomètres effectués par leurs pilotes dans le classement précédent.

Coupe Claude Perchot : Elle classe les pilotes selon le total du kilométrage parcouru en avions d'aéro-clubs ou privés dans l'année.

Coupe Jeanne Taron : Elle est destinée aux pilotes féminins classées selon le kilométrage total parcouru dans l'année.

Coupe des Compas Vion : Elle est destinée aux avions de tourisme de construction amateur ne dépassant pas 90 chevaux. Elle consiste à effectuer en cinq voyages, tous dans la même journée, entre fin mars et début novembre, le plus grand nombre de kilomètres.



Le SALS-Algérie



Le ministère de l'Air est reconstitué le 10 septembre 1944 et, en octobre 1944, est créé le Service de l'aviation légère et sportive confié à Antoine Baldino qui nomme Gabriel Perrot délégué en Afrique du Nord en janvier 1946, secondé par Benoît.

Les moniteurs du SALS, en vol à voile et en vol à moteur, sont Georges Bricout, André Costa, Louis Demouveaux, Henri Gantès et Jean Serrières. L'atelier se trouve au 103, bd Carnot, dans un immeuble appartenant à la ville et mis gracieusement à disposition. Le personnel (le chef d'atelier Mesoni et son adjoint Apariccio, quatre menuisiers, un monteur-peintre et une entoileuse) dépend d'une entreprise privée et travaille également pour les aéro-clubs. Delouche (père) est chargé de l'intendance.

Le 1^{er} mars 1949, le ministre des Travaux publics supprime la délégation du SALS en Afrique du Nord. Le SALS-Algérie est créé pour prendre en compte le personnel, les installations et le matériel. Le personnel laissé à la disposition du nouveau SALS comprend maintenant onze agents rétribués : un chef de service, un moniteur-chef de service adjoint, trois moniteurs, un comptable-magasinier, deux mécaniciens treuillistes et trois gardiens. Les installations concernent les ateliers du Bd Carnot et d'Hussein-Dey et les centres vélivoles du Djebel-Diss (87 hectares, 960 m² de surface couverte) et du Djebel-Oum-Settas (985 m² couverts).

Le SALS-Algérie dépend du Gouvernement général pour les crédits de fonctionnement et de la Direction de l'aviation civile en Algérie pour les questions techniques et réglementaires. Il est un des quatre services de la DAC, les autres étant les Ports aériens et la circulation aérienne, les Télécommunications et la signalisation et le Service administratif.

André Costa, apôtre bien connu de l'aviation légère, devient chef du SALS. Il dépend directement de François Foguès, directeur de la DAC, et se trouve en relation avec Georges Gérard et Melchior, adjoints de François Foguès, Pierre Boussou, directeur de l'aéroport de Maison-Blanche, Robert Durney, chef de service à la DGAC, et le capitaine Charpentier, chargé des relations entre les aéro-clubs et la 5^{ème} Région aérienne (il sera suivi par le commandant Roelland).

Le SALS-Algérie est en relation avec trois groupements aéronautiques : la Fédération aéronautique algérienne, la Ligue modéliste et le Centre laïque d'aviation populaire (aéromodélisme scolaire). Les primes sont allouées aux aéro-clubs selon un système très souple, en fonction des résultats obtenus en heures de vol et en brevets. Les modélistes ont 5 000 F par an et par section.

Le SALS-Algérie possède trente-six avions prêtés aux clubs : onze Stampe, seize DH 82 *Tiger Moth*, quatre Morane-Saulnier 315 (remorqueurs de planeurs), quatre Stinson et un Fairchild. La flotte vélivoile comprend une trentaine de planeurs. Les avions et les pièces détachées sont mis à la disposition des aéro-clubs en convention de prêt. Les frais de réparation et de révision sont directement supportés par les clubs.

Le 14 avril 1951, André Costa trouve la mort en planeur C 800 à Maison-Blanche, avec sa passagère. Lucien Saucède assure l'interim avant l'arrivée, le 11 novembre 1951, de Charles Rudel dont il devient l'adjoint. Parmi le personnel se trouvent alors le chef-pilote Henri Gantès et les moniteurs Aurélien Alberca, Albert Carraz, Jean-Baptiste Cometti et Johannès Walkoviak qui assurent la tutelle du vol à moteur, du vol à voile,



▲ François Foguès (YA)

▼ André Costa vu par son ami Jean Brune





▲ Lucien Saucède (1914-1999) (LS)



Ci-contre en haut, André Costa et Roger Pellevoizin, président de la Fédération nationale aéronautique de France et d'Outre-Mer (AP)

Ci-contre, en 1954, à l'occasion des épreuves du CAEA et du BESA, de gauche à droite : Pascandola (enseignant), Grandjean (délégué du CLAP de métropole), Salomon (directeur universitaire pour l'Education nationale et le SALS) et Charles Rudel (AM)



Ci-contre en bas, le 16 février 1960, Jean-Baptiste Cometti à Chéragas, lors du premier vol (effectué par Henri Gantès) du Wassmer WA 21 Javelot II F-CCEK construit par le SALS-Algérie (HS)

▼ Le chef-pilote Henri Gantès, ancien pilote de chasse du Groupe 3/6 (HS)





▲ Charles Rudel (1922-1996) (RX)



▲ Georges Gérard vu par André Costa
▼ Antoine Lasserre et une entoileuse dans l'atelier (LS)



de l'aéromodélisme et du parachutisme dont s'occupe plus particulièrement Michel Prik à partir de 1958. Marius Roux assure la comptabilité et Roger Vuillaume le secrétariat.

Antoine Lasserre, technicien particulièrement compétent, ancien de Latécoère et Sud-Aviation, est le chef de l'atelier qui prend de l'ampleur, surtout au service du vol à voile avec la construction et la réparation de planeurs, mais également au service du vol moteur avec l'entretien des avions-remorqueurs et la construction du *Minicab* F-OATQ de l'Aéroclub de Mostaganem.

Le 4 octobre 1961, Henri Gantès prend la succession de Charles Rudel qui fait ses adieux à l'Algérie, après avoir passé dix ans au service de l'aviation légère algérienne. Le 20 octobre 1961 François Foguès, remplacé par René Girbin, part pour la retraite après 37 années de présence en Algérie.

Les brevets et les licences

Le 1^{er} mai 1949, le brevet de pilote d'avion de tourisme à deux degrés, délivré jusqu'à alors conformément à l'Arrêté du 12 septembre 1933, disparaît au profit du brevet de pilote du 1^{er} degré et du brevet de pilote du 2^{ème} degré, conformes aux normes internationales OACI, sans changements dans les conditions de délivrances.

Le 1^{er} janvier 1958, entrent en vigueur le brevet élémentaire de pilote privé d'avion (PPE) et le brevet de pilote privé d'avion (PPA). Pour obtenir ces brevets, il est nécessaire d'avoir 17 ans révolus et de totaliser 15 heures de vol, double-commande comprise, et trente atterrissages seul à bord pour le PPE et 40 heures de vol dont 10 heures seul à bord pour le PPA. Il est nécessaire de passer un examen théorique écrit, de faire une navigation seul à bord et de réussir à un test en vol pour obtenir le PPA. La licence est renouvelée sous réserve d'avoir effectué cinq heures de vol dans l'année.

Les interdictions de vol

Le 27 avril 1961, une semaine après la Révolte des Généraux, un Arrêté interdit les vols d'avions et de planeurs de tourisme ou de travail aérien. Plus de 300 avions de 43 aéro-clubs sont concernés, ainsi que plus de 2 000 pilotes. Cette mesure reprend l'interdiction qui avait été appliquée du 9 décembre 1960 au 10 janvier 1961.

L'interdiction des vols sera levée le 10 juin 1961, avec obligation d'effectuer les vols au-dessus des aérodromes sur lesquels les avions sont basés. L'aérodrome doit posséder un contrôle local civil ou militaire. Le pilote breveté doit être membre de l'aéro-club local et doit être seul à bord. L'élève-pilote doit être accompagné du chef-pilote du club. Les avions en vol doivent être en liaison radio avec le contrôle de l'aérodrome et ne doivent utiliser qu'un seul réservoir, contenant au maximum une heure de vol. Les vols peuvent avoir lieu chaque jour entre 8 h 00 et 18 h 00 et ne doivent pas durer plus d'une demi-heure sans atterrissage. Toutes les personnes appelées à monter à bord d'un aéronef immatriculé au nom d'un aéro-club doivent avoir une autorisation délivrée par le préfet.

Le 24 juillet 1961, l'Arrêté est modifié, en autorisant les aéronefs de tourisme ou de travail aérien à effectuer des vols à l'intérieur de l'Algérie pour des liaisons entre des aérodromes figurant sur une liste et après contrôle de la police (Maison-Blanche, La Sénia, Mostaganem, Nemours, Aïn-Sefra, Aïn-El-Bey, Bône-Les Salines, Philippeville, Biskra, Bougie, Djidjelli, Souk-Ahras, Batna, Sétif et Tébessa).

Ces Arrêtés amènent, en pratique, à l'arrêt quasi définitif des vols.

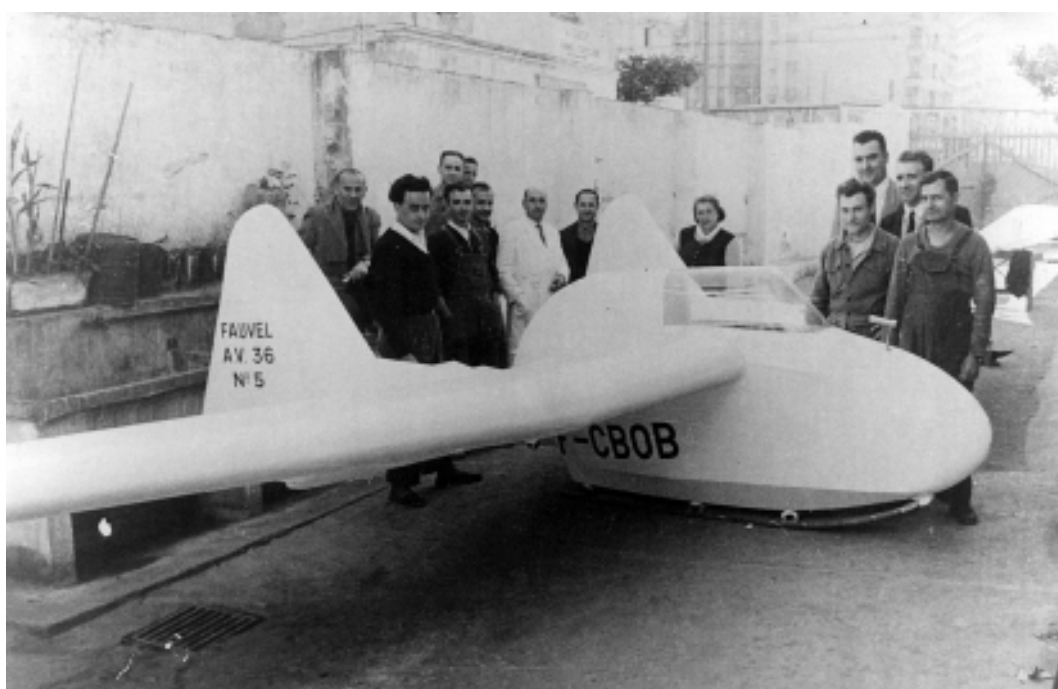


▲ Albert Carraz, recordman du monde de durée en planeur biplace et directeur du vol à voile (RN)

En haut à droite, le samedi 28 octobre 1961, à l'hôtel Saint-Georges, Simone Amat remet une gerbe à Madame Foguès, lors du départ de son mari en retraite. A droite : François Foguès, Louis Amat (président de l'Aéro-club de Blida) et Georges Gérard (YA)

Ci-contre, parmi le personnel du SALS-Algérie, derrière une Fauvel AV-36 Aile-Volante qui vient d'être terminée, se trouvent : Mme Bovillo, Jean Lopez, Riveccio, Henri Minvielle, Antoine Lasserre et Charles Rudel (LS)

▼ L'atelier du 103 Bd Carnot, surtout dédié aux planeurs. Un planeur genre Chanute est accroché au plafond et deux Morane-Saulnier 315 sont en attente de révision. De face à droite : Henri Minvielle (LS)



2 - ALGER

L'Aéro-club d'Algérie



▼ René Prévost, aérostier de la Première Guerre, ancien élève de Sup'Aéro, directeur du Bureau Véritas, président de l'Aéro-club d'Algérie (PL)



1945

Le 14 février, l'Aéro-club rétablit le contact avec ses membres dont la plupart sont encore mobilisés. Les anciens répondent à l'appel et écoutent le secrétaire-général Alric faire le point de la situation : Après la mise en veilleuse durant la guerre, le club est prêt à reprendre ses activités et, à la suite d'un accord passé avec la délégation des Sports aériens, l'Aéro-club d'Algérie a mission de diffuser, coordonner et organiser, dans les départements d'Algérie, les sections d'aéromodélisme, de vol à voile, de parachutisme et de préparation militaire.

La paix enfin retrouvée, la première assemblée générale a lieu le 2 novembre, en présence d'une centaine de personnes. Le bureau, dans lequel se retrouvent de nombreux responsables d'avant-guerre, change peu ; président : René Prévost ; vice-président : Rémi Saint-André ; membres : Jean Chapelle, Deslou, William Gerstlé, Giner, Marcel Grau, Jean Neveux, Marcel Pagès, Marcel Rey, André Thomas et André Verain.

Faute d'avions en état de vol, une section de vol sans moteur est créée sur le terrain de Fort-de-l'Eau, dirigée par Van Leberghe, Henri Ferraris et André Costa. L'activité débute le 1^{er} décembre 1945 avec les vols sur Avia 152a de Louis Durafour, Josette Camou, William Gerstlé, Pierre Laffargue, Jean Neveux, Marcel Rey, Rémi Saint-André et André Thomas.

1946

En septembre, le Stampe F-BBNN est prêté par le SALS. Les Potez 36 F-ALTF et F-ALTM, le Caudron 109 F-ALVC et le Caudron *Luciole* F-ALDD, rescapés de la tourmente, sont en cours de révision par Jean-Marie Fraix qui a repris le chemin de son atelier. Toujours aussi dévoué et efficace, le chef-pilote Henri Ferraris reprend également son poste.

486 heures de vol sont effectuées dans le dernier trimestre. Jean-Claude Cohade est le premier pilote breveté d'après-guerre.

1947

Le 27 février, se déroule la deuxième assemblée générale. Le Potez 36 F-ALTF fait son premier vol en août, piloté par Jean Chapelle. Jean-Marie Fraix continue le travail sur l'autre Potez 36 et sur les Caudron. De nombreux membres participent à une souscription, remboursable en heures de vol, ouverte en vue de l'achat d'avions.

L'activité augmente avec l'arrivée du Stampe F-BDKQ en octobre. Les pilotes d'avant-guerre reprennent le manche, accompagnés par les pilotes militaires récemment libérés dont plusieurs ont participé aux campagnes d'Italie, de France et d'Allemagne et par de nouveaux élèves-pilotes. Parmi tout ces pilotes enthousiastes, se trouvent Alet, Edmond Amar (tailleur, rue Géricault), Claude Audemard, Suzanne Aupècle, les frères Gaston, Georges, Paul et René Averseng (ce dernier disparaîtra prématurément en 1955, âgé de 43 ans), Pierre Barral, Jean Baudier, Benejean, Berchon, Henri Bernabé, Berthier, Yves Bilbaut, Maurice Blachère, Jean-Louis Blanchon, Blondon, Pierre Bonville, Jean-Georges Bouvier (horloger, avenue Fourreau-Lamy), Marcel Bricchet, Georges Bricout,

*Le transport par bateau vers Alger
du Potez 36 F-ALTM, avant la guerre
(DF)*



*Le Potez 36 F-ALTF, rescapé de la
guerre, qui, avec le F-ALTM, permet
d'assurer la reprise des vols (PL)*



▼ *Le Stampe F-BDKQ, deuxième
Stampe utilisé par l'Aéro-club (SN)*



Bruguière, Buhagiar, Paul Caby, Jean Chapelle, Marcel Christophle, Clanian, Gilbert Claudepierre, Armand Colot, Christian Couralet, Dalle, Jean Daron, Davoux, Deslou, Emile Dirson, René Domeck, Domenech, Louis Durafour, Robert Durney, Jean Duroux, Paul Duval, Roland Ermelier, Robert Fournier, Jean-Marie Fraix, Gaby, Albert Garcin, Jean et Jacques Germain, Robert Géromboux, William Gerstlé, Marcel Grau, Jacques Guasch, Henriët, René Hirsch, Jalleau, Jean Jeaningros, Jean de la Jonquière, Marcel Kraft, Le Boulicault, René Lefèvre, Leleu, Jean-Paul Lévy, Jean Luce-Catinot, Jean Meunier (garage Renault, rue Franklin-Roosevelt), Jean Mornand, Jean Neveux, Marcel Pagès, Francis Peyronnet, Jacques Pierchon, René Prévost, Puyjoursain, Quinomant, Fernand Regnier, Armand et Marcel Rey, Reynaud, Joseph Ribera (*Pépé*, coiffeur rue Richelieu), Rouan, Rémi Saint-André, Jean Salasc, Maurice Salles, Savary, Marcel Simian, Robert Sintès, Sivry, Smague, Georges Thomas, de Tocqueville, Tourtel, André Vanoni, Valencia, Georges Veuve (commandant l'escadrille de réservistes) et Witt.

Parmi les élèves-pilotes se trouvent Baujard, Berthomeu, Besset, Billon, Bods, Bois, Bonnot, Claude Brunet, Castanier, François Colandri, Daujay, Demiérgin, Eyererade, Ezpando, Georges Faucon, Fitante, Fondacci, Marcel Galiero, Mlle Gamarre, Gatel, Hémeret, Héraulde, Jacquot, Colette Lauris, de Milleville, P. Minois, Paillet, Edmond Philibert, André Rey, Marcel Simeray, Souyris, Trémège et J. et P. Vautrin.

1 575 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Quatorze brevets du 1^{er} degré et cinq brevets du 2^{ème} degré ont été obtenus par Hocine et Nouredine Boukamel, Lucien Castillo, Jean-Claude Cohade, Raymond Diacono, Jacques Duchesne, Martial Etienne, Emilien Houlière, Tahami Louhala, Georges Martinez, Loïc Prady, Pierre Rochonvollet, Lucien Sansonetti, Georges Westerlain et Echenin Zouala.

1948

L'assemblée générale du 28 janvier ne peut que constater la bonne reprise de l'activité.

Les nouveaux avions d'après-guerre commencent à arriver, en janvier, la SATEC et Jacques Germain reçoivent les *Norécrin* F-BBKP et F-BBKY. Le 24 mars, le club reçoit le *Norécrin* F-BEMR convoyé par Georges Veuve, alors que le Potez 36 F-ALTM et le Caudron *Luciole* F-ALDD sont vendus respectivement à l'Aéro-club de Batna et à l'Aéro-club de Bône.

Le 10 octobre, le centre de vol à voile de Fort-de-L'Eau cesse son activité après 6 030 lancers et 340 heures de vol (dont 150 heures de vol avion).

1 101 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Le club est 47^{ème} à la coupe des *Ailes* avec dix brevetés du 1^{er} degré et douze brevetés du 2^{ème} degré, formés par le moniteur Jean Vallot. Parmi les brevetés se trouvent Paul Armand, Yvan Bardes, Bonnet, René Bonville, Jean Chanut, Yves Demangeat, Dentel, Martial Etienne, Maurice Fichaux, Jean Fleur, Flutter, Marcel Gil, Giraudeau, Lucien Holweck, Emilien Houlière, Jeanson, Edwin Kilcher, Legay, Tahami Louhala, Georges Nusbaumer, Raymond, Robert Rey, Roumegous, Lucien Sansonetti et Georges Westerlin.

1949

Le Fairchild F-OAAS arrive en mai et, le 22 mai, à l'occasion de l'inauguration du deuxième club-house à Maison-Blanche, construit par les membres eux-mêmes, Monseigneur Pinier baptise ce Fairchild *Docteur-Robert-Tillier*, le Stampe F-BDKQ *André-Heinzelmann* et le *Norécrin* F-BEMR *Marcel-Germain*.

Du 14 au 17 octobre, Martial Etienne participe au rallye des Vins d'Oranie en *Norécrin*.

Le 26 novembre, le club reçoit le *Norécrin* F-BFJR et vend le Caudron 109 F-ALVC à l'Aéro-club de Touggourt. Le 17 décembre, le Fairchild F-OAEM (arrivé le 15 septembre) reprend le nom *Docteur-Robert-Tiller*, après un sérieux accident du F-OAAS et le *Norécrin* F-BGJR (arrivé en mai) est baptisé *Albert-Billier*, du nom d'un ancien dirigeant du club, en présence du gouverneur Edmond Naegelen. Le 19 décembre, Martial Etienne ramène de métropole le *Norécrin* sanitaire F-BFJC qui a été acheté par le club à la Compagnie algérienne de meunerie et transformé en avion sanitaire.

Le moniteur Gilian Albano, ancien pilote de chasse formé aux Etats-Unis, entre en fonction. En novembre, les deux Stampe totalisent 2 700 heures de vol depuis leur mise en service et, avec 1 500 heures de vol effectuées dans l'année et vingt-six brevets obtenus, le club est 18^{ème} à la coupe des *Ailes*. Parmi les pilotes brevetés du 1^{er} et du 2^{ème} degré, se trouvent André Antoni, Paul Audemard, André Barbereau, Jean Barbier, Yves Bilbaut, docteur Laurent Chevrot (médecin qui avait été le dernier pilote breveté du 1^{er} degré à Oran avant la guerre), Hélène Coco (premier brevet féminin d'après-guerre), Gabriel Colin, Pierre Decroix, Jacques Duchesnes, Paul Duval, Roger Esposito, Robert Fournier, Marcel Gil, Julien Grives, docteur René Kovacs (qui sera impliqué plus tard dans l'"Affaire du bazooka"), Hélène Kraft, Pierre Lefrou, Charles Leroy, Guy Minois, Alexis Monjauze, Jean Moreau et Claude Pelegrin (de Tiaret).

Charles Finalteri, journaliste de Radio-Alger, s'entretient avec René Prévost lors du passage de la caravane de vingt-quatre Norécrin à Boufarik, le 1^{er} avril 1948.

A gauche : Paul Legastelois, directeur de la caravane qui fait le tour de la Méditerranée par l'Italie et l'Espagne pour la promotion du Norécrin (PL)

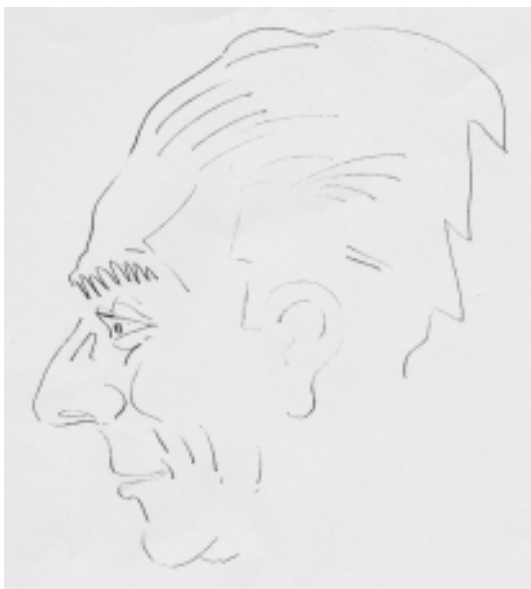


Rémi Saint-André et Henri Ferraris devant le Norécrin F-BFJC (SN)

Henri Ferraris est né à Nice en 1894. Il est pilote de Sopwith et de Bréguet 14 aux escadrilles d'observation C43 et C207 durant la Grande Guerre. Il est ensuite pilote à la Société Ernoul où il côtoie Costes et Codos, avant de revenir, en 1923, dans l'Armée qui l'affecte au 1^{er}, puis au 2^{ème} Groupe d'aviation d'Afrique. Il participe alors activement à la pénétration saharienne en effectuant des relevés photographiques jusqu'au Niger. Il participe également à la guerre du Maroc. Retraité en 1933, il devient chef-pilote de l'Aéro-club d'Algérie et pilote aux Lignes aériennes nord-africaines durant ses jours de repos. Pendant la guerre, il est moniteur dans différentes écoles, puis chef du centre du Djebel-Diss.

▼ *Le Fairchild F-OAAS Docteur-Robert-Tiller (CY)*





▲ Rémi Saint-André (1899-1992), vice-président puis président de l'Aéro-club d'Algérie, un des bâtisseurs de l'aviation légère en Algérie, vu par André Costa

▼ Le 1^{er} avril 1948, Rémi Saint-André avec les participants de la caravane Norécrin. A sa droite, le pilote Ferdinand Duperré (PL)



AÉRO CLUB D'ALGERIE

29, Boulevard Carnot — ALGER
Tél. 376-52 C.C.P. 107-29
Aéroport de Maison-Blanche
Téléphone : 675-20

- Apprenez à piloter à son Ecole de pilotage, dirigée par le chef-pilote FERRARIS.
- Entraînez-vous, promenez-vous et déplacez-vous sur ses avions « Piper-Cub » : 1.650 fr. l'heure de vol — « Stampe » et « Tigger-Moth » : 2.200 fr. l'heure de vol — « Norécrin » et « Fairchild » (4 places) : 3.300 fr. l'heure de vol.
- Vols de coqueluche.
- Entraînement gratuit de réservistes.

Adhérez à
l'AÉRO CLUB D'ALGERIE
Droit d'entrée : 1.000 fr.
Cotisation annuelle : 1000 Frs.
Service gratuit du «Pingouin-Aéro»

1950

Le 5 mars, Martial Etienne et Georges Nusbaumer, en *Norécrin*, gagnent la coupe Air France au rallye des Avions sanitaires organisé par la FAA.

Le Piper *Cub* F-BEGY est acheté, en juin, à la Compagnie saharienne automobile de Ouargla.

Le 12 octobre, Le club reçoit l'équipage du *Commandant-Charcot* qui part pour une mission au Pôle Sud.

L'Aéro-club est 7^{ème} à la coupe des *Ailes* avec vingt-neuf brevets. Parmi les brevetés du 1^{er} et du 2^{ème} degré, se trouvent Jean Arnaud, Jean Barbier, André Beaumatin, Yves Bilbaut, Jean Bouillot, Lucienne Castinel, Jacques Chevallier, Gabriel Colin, Jean Cousquer, Pierre Delbays, Henri Fabres, Jean Fayel, Robert Feutray, Daniel Fichoux, Jacques Fontanille, Robert Fournier, Roger Gauthier, Michèle Germain, Claude Guérin, André Jack, Pierre Jorelle, docteur René Kovacs, Georges Malignon, Georges Martinez, Henri Metay, Pierre Nabères, Norbert Orta, Jean Pirodon, Fernand Régnier et Roger Semonsut.

1951

Après l'assemblée générale annuelle, René Prévost est toujours président ; vice-présidents : Maître Marcel Pagès, Marcel Grau et Daniel Robert-Bancharelle (ce dernier est souvent à Paris pour s'occuper du réseau des stations air-route, projet qui lui tient à coeur) ; trésorier : Emile Dirson ; secrétaire-général : docteur André Verain.

Le 15 avril, à l'occasion du meeting organisé par le club, le gouverneur général Edmond Naegelen remet officiellement le *Norécrin* sanitaire F-BFJC *Ville-d'Alger*.

Le Caudron 635 *Simoun* F-BBRN arrive en mai, suivi en octobre par le F-BBRL.

Le 13 mai, le chef-pilote Henri Ferraris et Rémi Saint-André transportent le ministre des PTT Charles Brune de Kerrata à Alger avec le *Norécrin* F-BFJC.

Le 21 mai, le *Norécrin* F-BFJR est vendu à l'Aéro-club de Constantine.

Après avoir été classé 5^{ème} au rallye de la Foire de Paris, Martial Etienne effectue le voyage Paris-Alger dans la journée, en 14 heures de vol, avec un *Norécrin*.

En Septembre, les réservistes participent aux manoeuvres de Tebessa avec des avions du club.

1 733 heures de vol ont été effectuées dans l'année par le club qui compte maintenant 524 membres actifs. Quatorze brevets du 1^{er} degré et neuf brevets du 2^{ème} degré ont été obtenus. L'Aéro-club est 25^{ème} à la coupe des *Ailes*. Parmi les pilotes brevetés du 1^{er} degré se trouvent Lilliane Ardizio, Jean Arnaud, Banassar, Antoine Baroni, Emile Benkimoune, Roger Boutin, capitaine Daniel Carré, Bernard Chalbet, Jean Cousquer, Maître Pierre Fabiani, Roger Gauthier, Robert Guenassia, Yves Hadjadj, Yves Joselet, Henri Krinbarg, Maurice Lecat, Pierre Lefrou, Rodolphe Litter, Mée, René Perrin, Petit, Roger Routin et Jean Sabatier. Parmi les pilotes brevetés du 2^{ème} degré se trouvent Jean Arnaud, Henri Gautier, Pierre Lefrou, Mée, René Perrin et Petit.

Les pilotes de l'Aéro-clubs d'Algérie commencent à se classer brillamment dans les coupes. André Vanoni est 4^{ème} à la coupe de la Société générale de fonderie (avec 18 084 km), Paul Caby est 15^{ème}, Georges Martinez 21^{ème}, Jacques Finat 23^{ème}, Rémi Saint-André 24^{ème} et Guy Faivre 26^{ème}.

Le 5 mars 1950, l'arrivée des officiels au rallye des Avions sanitaires.
A droite : Rémi Saint-André devant le Fairchild F-OABG (RS)

Ci-dessous, les installations du club lors du rallye. Les spectateurs sont rassemblés autour du Caudron Simoun du docteur André Lamur qui fait une démonstration de sa salle d'opération volante.
Au premier plan à droite, le Beech D17S F-BEXA de la Société Maroc air service (PL.)

Les hangars, démontés en 1954 pour l'agrandissement de l'aérodrome et la construction de la piste 06/24, seront remontés à Chéragas



1952

En mai, Marcel Brichet achète le *Norécrin* F-BBKP de la SATEC et, en juin, il achète le *Norécrin* F-BBKK de Claude Pelegrin (de Tiaret).

Le 1^{er} novembre paraît le premier numéro du *Bulletin de liaison des pilotes* (BLP) entièrement réalisé par Rémi Saint-André et dont 72 numéros sortiront jusqu'en 1958.

En juin, le chef-pilote Henri Ferraris prend la retraite et quitte le club, après avoir oeuvré pendant de nombreuses années avec un dévouement exceptionnel. Il est remplacé par Georges Bricout.

En décembre, Maurice Finat participe au rallye aérien de la Datte avec le *Norécrin* F-BFJC, ainsi que Lucien Saucède avec le Stinson F-BDJI et Jean Neveux avec son *Simoun* F-BBRO (qu'il a acheté en juin).

Le 31 décembre, le Fairchild F-OAAS, quasiment neuf (100 heures de vol), est détruit dans un atterrissage forcé à Camp-du-Maréchal.

René Prevost est toujours président ; vice-présidents : Rémi Saint-André, Marcel Grau et Marcel Pagès ; secrétaire-général : docteur André Verain ; trésorier-général : Emile Dirson, secrétaire-général adjoint et trésorier-général adjoint : Robert Géromboux, administrateurs : Jean Arnaud, Pierre Fabiani, Guy Faivre, Jean-Marie Félix, Paul Jolivet, René Kovacs, Jean Meunier, Jean Neveux, Georges Nusbaumer, Edmond Philibert, Marcel Rey, Pierre Rochonvollet, Maurice Salles, Georges Thomas et André Vanoni.

Le Stampe F-BBNN, prêté par le SALS, est remplacé par le F-BDUB (le F-BBNN, avec 2 200 heures de vol et 17 000 atterrissages, détient le record d'utilisation de tous les Stampe en service). La flotte se compose alors du Stampe F-BDKQ, des *Norécrin* F-BEMR et F-BFJC, du Fairchild F-OAEM, du Piper *Cub* F-BEGY et du Stinson F-BDJI (prêté par le SALS).

1 716 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Le club compte 587 membres actifs auxquels s'ajoutent 112 membres de la section pré-militaire et soixante-sept membres d'honneur ou membres à vie. Avec vingt-quatre brevets du 1^{er} degré et neuf brevets du 2^{ème} degré obtenus dans l'année, le club est classé 15^{ème} à la coupe des *Ailes*. Parmi les brevetés se trouvent Kharim Akacha, Liliane et Jack Ardizio, Marylise Benhaïm, Jean-Louis Blanchon, Albert Boisel, Pierre Bouissou, Jean Bouillot, Boumazouzi, Louis Caron, Bernard Caumla-Boilenx, Bernard Chalbet, Nicole Chuquet, Albert Claudepierre, Pierre Colonna (droguiste, rue Joinville), Paul Daudin, Gérard Demicheli, Robert Durand, Henri Hilker, Jean-Claude Hubert, Marcel Joly, Yves Joselet, François Julian, Jean-Paul Lévy, Jean Meunier, Charles Rejcha, Fernand Régnier, Guy Robert, Roger Semonsut, Maurice Szlabun, Clément Torrès (dentiste, pilote formé aux Etats-Unis), Jacques Trémoy et Jacques Tronchon. 190 pilotes ont été brevetés depuis la création du club et 81 depuis la guerre.

Robert Géromboux est 5^{ème} à la coupe de la Société générale de fonderie (avec 17 341 km), Jean Baudier 9^{ème}, Jean Neveux 25^{ème} et Paul Caby 28^{ème}. Liliane Ardizo est 8^{ème} à la coupe *Aviation Magazine* (kilométrage réalisé dans l'année par un pilote féminin).

1953

Le 1^{er} mars, quatre avions de l'Aéro-club de Blida viennent à Maison-Blanche pour accompagner le *Tiger Moth* F-BARK qui avait été prêté à ce club. Ce retour est l'occasion d'une paella géante qui rassemble 150 convives dans le hangar de l'Aéro-club d'Algérie

En mars, Robert Géromboux, accompagné de Jean-Georges Bouvier, fait un périple au Sahara avec le *Norécrin* F-BEMR équipé du poste VHF qu'il est en train de mettre au point. En effet, la radio devient obligatoire pour pouvoir utiliser l'aérodrome de Maison-Blanche. Robert Géromboux, technicien radio de haut niveau, fabrique entièrement cet émetteur-récepteur VHF à quartz et a l'astuce de l'introduire dans les postes américains HF Bendix qui équipent les Fairchild. Par la suite, sous la marque Radiostal, il créera un poste VHF entièrement nouveau, agréé par les PTT, qui équipera les aéro-clubs en Algérie et en métropole.

Le 2 mai, le club reçoit le naufragé volontaire Alain Bombard, en présence de nombreuses personnalités, à l'occasion d'une tournée de conférences. Le 17 mai, il organise, à l'occasion du meeting national, le rallye rassemblement des Avions de tourisme et, le 19 mai, il reçoit Elisabeth Boselli, détentrice du record du monde de distance aller et retour en avion à réaction, venue participer en Stampe au meeting.

En juin, le *Norécrin* F-BFJC est détruit par une tornade à Biskra après une évacuation sanitaire et, le 17 juin, le *Norécrin* F-BBKK de Marcel Brichet est détruit en Espagne, à San Pablo de Sevilla.

Le 11 novembre a lieu le premier grand voyage aérien en groupe vers Bou-Saâda avec Bernard Chalbet, René Bérard, André Lorenzi, Paul Jolivet et Yves Joselet (cinéaste, qui effectue des vols de reconnaissance des sites archéologiques sahariens).

En décembre 1952, Jean Neveux au cours du rallye de la Datte avec son Caudron 635 Simoun F-BBRO (JN)



Le 31 décembre 1952, atterrissage forcé du Fairchild F-OAAS dans la région de Camp-du-Maréchal (FR)



Ci-contre en bas, le 2 mai 1953, la dédicace du naufragé solitaire Alain Bombard sur le livre d'Or de l'Aéro-club

▼ Durant le meeting national du 17 mai 1953, devant le club-house de l'Aéro-club d'Algérie (PL)



L' Aéro Club d'Algérie, une oasis une vraie de fraternité de spontanéité et de Camaraderie. Ceci me prouve que j'ai eu raison de faire ma tentative puisque ce sont des hommes de la trempe de ceux que j'ai rencontrés ce soir qui pourraient être sauvés à la suite de mon expérience. Hélas ! c'est un mot, j'en demande qu'une chose c'est avoir le vôtre et surtout votre amitié

Votre Camarade

omban



▲ Le chef-pilote Georges Bricout (BJ)

1 663 heures de vol ont été effectuées dans l'année et douze brevets ont été obtenus, dont celui de Marylise Benhaïm.

L'Aéro-club du Secrétariat général à l'aviation civile (SGAC) est créé, sous la présidence de Darricarère, avec le Nord 1002 *Pingouin* F-BDRF, le Stinson 105 (HW75) F-BDJH et, plus tard, le Jodel 112 F-BHDA. Les avions sont utilisés en convention avec l'Aéro-club d'Algérie. Ce club, qui a une activité non négligeable, effectue annuellement cent à deux cents heures de vol.

1954

Les aéro-clubs sont de plus en plus indésirables à Maison-Blanche où le trafic devient trop important pour absorber leur activité. L'installation sur un aérodrome à construire à Chéragas est déjà envisagée et la situation à Maison-Blanche devient précaire. Les 1 500 m² des hangars sont démontés août et le club-house est détruit pour allonger la piste 06/24. Un abri provisoire est accordé dans le hangar commun, à côté d'Air Algérie. Les tours de piste doivent s'effectuer à Reghaïa ou sur d'autres aérodromes et les deux Fairchild sont basés à Boufarik.

En plus de Chéragas, deux sites sont envisagés pour créer l'aérodrome d'aviation légère d'Alger : l'Harrach, sur un terrain militaire à proximité de l'ancien terrain de vol à voile de Fort-de-l'Eau, et l'Ecole professionnelle de l'Air de Cap-Matifou. Aucun des deux projets ne sera retenu, car trop proches de Maison-Blanche.

Le 6 février, une soirée dansante suit l'assemblée générale.

Jean-Marie Fraix installe une station-service et l'Aéro-club, dans son propre atelier, emploie Pitarge, Pierre Brasset et Lacassagne.

Le NC 853 F-BDZR arrive en mai, acheté à l'Aéro-club de Mascara.

Le 10 mai, Robert Géromboux, avec le Fairchild F-OAEM, fait un nouveau périple de 3 000 kilomètres au Sahara, en 20 heures de vol, accompagné par Liljefors et Lelong. Il s'agit d'un vol de vérification de la VHF de sa conception qui se révèle excellente, avec une portée de plusieurs centaines de kilomètres.

Le 25 août, Jean-Georges Bouvier effectue, pour la SN REPAL, le premier déplacement aérien au Sahara au service des pétroliers. Horloger spécialiste des instruments de contrôle de forage, il multipliera par la suite les déplacements à travers le Sahara, en Fairchild, Boisavia, *Norécrin* ou Nord 1002, et totalisera plus de 400 heures de vol pour le compte de la Société Contrôle forage.

En septembre, le club achète le *Norécrin* F-BBKP de Marcel Brichet et le Fairchild F-OAGJ de l'Aéro-club du Maroc.

En décembre, Marcel Etienne achète le *Norécrin* F-BEBU de la Société de Diffusion africaine des industries électromécaniques.

Le club compte maintenant 181 pilotes brevetés et dispose de dix avions en état de vol (les prix horaires en anciens Francs sont indiqués entre parenthèses), le Stampe F-BDKQ (3 000 F), le Piper *Cub* F-BEGY (2 000 F), le *Tiger Moth* F-BARK (3 000 F), les Fairchild F-OAEM, F-OAFG et F-OAGJ (5 000 F), les *Norécrin* F-BEMR et F-BFJC *Ville-d'Alger* (5 500 F), le Caudron *Simoun* F-BBRL et le Jodel 112 F-BGTA qui a rejoint la flotte en novembre. Le NC 853 F-BDZK, livré en octobre, est en cours de changement du moteur Minié pour un Continental.

L'activité ralentit considérablement du fait des restrictions à Maison-Blanche : 1 072 heures de vol seulement ont été effectuées dans l'année et trois brevets ont été obtenus, dont celui de Joseph Bagnati.

Seriez-vous moins "moderne" que votre père ?
Il avait sa voiture il y a 30 ans...

Qu'attendez-vous pour avoir votre avion personnel

Norécrin
PRODUCTION DE LA S.N.C.A.N.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL
S.C.A.N.A.
Sté Commerciale d'Aviation N.-Af.
28, rue Auber, ALGER - T. 604-57
Télégramme : SCANAERO



▲ *Le Stinson 105 H75 Reliant du Cercle aéronautique du SGAC d'Alger, un avion qui appartenait à la Marine nationale pendant la guerre* (FR)

Discutage de coup lors d'un meeting à Maison-Blanche entre Henri Ferraris, Marcel Doret, un lieutenant-colonel et un autre pilote (SN)



▼ *Devant un Piper PA23 Apache, de gauche à droite : Gilian Albano, Rémi Saint-André, Bonin et Pierre Garat* (RS)



1955

L'école de pilotage se déplace sur l'aérodrome de Reghaïa, équipé en radio par les soins de Robert Géromboux, avec mise en place le matin et retour le soir à Maison-Blanche.

Grâce à un gros effort de propagande, l'activité remonte et le creux de la vague de l'année précédente est oublié. Parmi les anciens membres et les cinquante-cinq nouveaux se trouvent : Armand Agopian, Cheikh Aït, Faby Albano, Guy Ardizzone, Jean Arnaud, Joseph Bagnati, Claude Baudru, Berthet, Yves Bihan, Bilet, René Bonzon, Bottaro, Jean Boudenne, Jean Bouillot, Boumazouzi, Maurice Butheau, Jean Bouissou, Henri Cachia, Marcel Callède, Jean-Marie Carayol, Jean-Paul Castans, Cazenave, Ceccaldi, Jacqueline Chalbet, Pierrette Chateauneuf, Nicole Chuquet, Robert Ciscar, Pierre Colonna, Albert Claudepierre, Pierre Combe, Georges Coppin, André Cornet, Jean Daru, David, Pierre Delbays, Georges Delsol, Desmoulins, Domard, Pascal D'Oriano, Marcelle Dormois, Dupuy, Robert Durand, Joël Eychenne, Pierre Fabiani (qui a épousé Liliane Ardizio), Gabriel Fabrer, Henri Fabrès, Lionel Faivre, Annie Finat (secrétaire à la Worms), Jacques Finat, Jacques Fontanille, Guy Frémion, Marcel Fumel, Roger Galéa, Henri Gantès (moniteur, ancien pilote de guerre), Gérard Garreau de Loubresse, Pierre et Sabine Garat, Pierre Gassiot, Robert Géromboux, Giocanti, Girault, Jean Gledel, Claude Godard, Léon Grare, Marcel Grau, Pierre Grenier, Robert Grogner, Laurent Guerrard, Jean Guibout, Guttin, Hachi, Yves Hadjadj, Jacques Hans, Henriet, Henri Hilcker, Emilien Houlmère, Jean-Claude Hubert, Israël, André Jack, Roger Jarrou, Jaulin, Pierre Jaunasse, Marcel Joly, Paul Jolivet, Pierre Jorelle, Yves Joselet, Jouvét, Khatim, Edwin Kilcher, Jean-Pierre Klène, Jean Ladhuie, Bernard Lambert, Claude Lamy, Pierre Laprevotte, Antoine Lasserre, Lazane, Nicole Lebon, Léon Leborgne, Maurice Lecat, Leduc, Pierre Lefrou, de L'Epine, G. Levy, Christian Lienard, Claude Lions, Rodolphe Litter, André Lorenzi, Paul Macquet, Georges Maignon, Maisoni, Manuel, Pierre Marguin, Louis Mazard, Mée, Henri Metay, Mignot, Michel Mora, Jean Mornand, Jean Mounier, Félix Mouriès, Roger Mouza, Noël, docteur Franz Oppikofer, Jean Orfila, Yvan Ormen, Padula, Marcel Pagès, Christian Pailloz, Jacques Passe, Joseph Pastor, Peltzer, Jacques Perrot, Petit, Planchon, Pierre Pouget, Paul Pouppart, Lucien Querey (constructeur des Jodel), Ravit, Mme Reusser, Marcel Ricaud, Georges Ridolfo, Jean Riemer, Ripert, Rohard, Jean Rosch, Roux, Salaun, Lucien Saucède, Roger Semonsut, Jean Serviès, Robert Sintès, Marcel Siroty, Souquet, Louis Sultan, Claude Szkolnik, Maurice Szlabum, Philippe Taylor, Clément Torrès, Toulouse, Jacques Tremoy, Trystram, Jean Tur, Jean Vernhes, Vigne, Bernard Volan, Paul Wahl, Gino Viti et Christiane Zaragoza.

L'Aéro-club engage trois avions au rallye de Tanger du 5 au 7 mai : Gilian Albano et son frère Faby en Jodel, Jean Neveux et Bernard Chalbet (Mme Chalbet passagère) en *Norécrin* et Jean-Georges et Henri Bouvier (passagère Gisèle Bouvier) en Fairchild. Jean Neveux se classe deuxième et Gilian Albano se classe troisième. En juillet, Jean-Georges Bouvier, accompagné des époux Boilet, participe au Tour de Sicile.

Le Piper J3 F-BEGY a été vendu en février à l'Aéro-club de Sarlat et, le 15 juillet, arrive le Maurice-Brochet 100 F-BGUF convoyé par le commandant Roeland, officier SALS. En fin d'année, le NC 853 F-BDZR, remotorisé avec un Continental et devenu NC 854, assure l'école de pilotage.

En décembre, Gaston Biscos, pilote de la Première Guerre et membre du club, reçoit la rosette de la Légion d'honneur des mains du général Vuillemin.

Jean Baudier, né à Alger en 1925, ancien pilote de chasse, devient moniteur bénévole. Quarante-quatre élèves-pilotes sont en progression en vue des brevets du 1^{er} ou du 2^{ème} degré, parmi eux se trouvent André, Armengaud, Joseph Bagnati, Barlette, Mme Bazin, Bensaïd, René Bérard, Albert Boisel, Mlle Bonnaïfous, Bonnicci, Bouhant, Mlle Boukabza, Brémont, Mme Brossette, Brute, Bues, Cannet, Carle, Chadenet, Pierrette et Jean Chateauneuf, Claverie, Gérard Demicheli, Mlle Deyme, Mme Durand, Mlle Duval, Eva-Candella, Franquet, Albert, Garcin, Gillet, Groslierre, Gublin, Jourdain, Lacassagne, Large, Mme Laurent, Mme Lorenzi, Lecompte, Charles Leroy, Malfait, Marconnet, Mas, Marx, Pettine, Pourcher, Henri Roure, Santacreu, Serre, Marcel Simeray, Jacques Viste, Zouaï et Zakim.

1 937 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Avec dix-sept brevets obtenus, le club est 7^{ème} à la coupe des *Ailes*. Parmi les brevetés, se trouvent Robert Balard, Claude Biben, docteur Jean Brunet, Georges Cassagne, Claude Collet, Paul Decelis, Pierre et Sabine Garat, Roland Gitard, Maurice Hourcastagne, Jean-Louis Jalbert, Marie-Jeanne Kovacs, André Maître, Armand Malaga, René Mercier, Armand Minana, Albert Narioo, docteur Pierre Plane, Yvan Quenin, Charles Rejcha et Joseph Roig.

Avec 103 580 km parcourus dans l'année, l'Aéro-club est 3^{ème} à la coupe Jean Raty. Jean Neveux remporte la Coupe de la SGF (45 606 km), la récompense lui sera remise au siège de l'Aéro-club de France. Dans cette même coupe, Jean Baudier est 10^{ème}, Gilian Albano 23^{ème}, Jean-Georges Bouvier 28^{ème} et Robert Géromboux 32^{ème}.



Ci-contre en haut, réunion de l'Aéro-club (SN)

Le Fairchild de l'Aéro-club au Tour de Sicile (JN)



Roger Esposito et Georges Faucon (ancien pilote militaire) dans un Norécrin (FC)





▲ Le 27 janvier 1956, Jean Neveux lors de la remise de la coupe de la SGF dans les locaux de l'Aéro-club de France (JN)



▲ Michel Baroli et Rémi Saint-André lors de la remise des prix de la tombola du 21 octobre 1956 (RS)

▼ Robert Géromboux à l'arrivée du vol sans escale Deauville-Alger en 10 heures en avril 1957 (RE)



1956

Le 4 février, en attendant le déménagement à Chéragas, le club s'installe dans un hangar commun qui vient d'être construit à proximité de la nouvelle aérogare et inaugure le troisième club-house de son existence.

Le 22 mars, une grande manifestation de sympathie a lieu à l'occasion du départ de René Prévost qui prend la retraite à Marseille. A la suite de ce départ, Jean Neveux prend la présidence au cours de l'assemblée générale du 22 mars qui compte 488 votants. Vice-présidents : André Vanoni, Rémi Saint-André et Jean de la Jonquière ; secrétaire-général : Pierre Garat ; trésorier-général : Pierre Gassiot ; secrétaire-général adjoint : Nicole Lebon ; trésorier-général adjoint : Henri Boilet ; assesseurs : Gilian Albano, Bernard Chalbet, Pierre Colonna, André Cornet, Pierre Fabiani, Jacques Finat, Marcel Grau, Paul Jolivet, Jean Meunier, Armand Minana, Raymond Nittel, Georges Nusbaumer, Marcel Pagès, René Prévost, Georges Thomas et Jean Tur.

A la suite d'une scission au lendemain de l'assemblée générale, les dissidents créent l'Association aéronautique algérienne.

Le 21 octobre a lieu, au cinéma *Le Paris*, après la projection du film *Strategic Air Command*, le tirage de la tombola organisée par Gilian Albano et Pierre Colonna pour permettre l'achat du *Norécrin* sanitaire F-OAUZ en remplacement du *Norécrin* F-BEMR *Marcel-Germain* qui a dépassé 2 000 heures de vol. Ce dernier sera exposé pendant un mois devant la Grande Poste. Parmi les lots : une Peugeot 403, une Isetta et un scooter Motoconfort.

Le 25 novembre, le *Norécrin* F-BBKY de Jacques Germain est incendié par les terroristes à Mouzaïaville.

Après avoir passé la plus grande partie de sa carrière militaire et civile en Algérie, Henri Ferraris se retire en métropole. Le chef-pilote Georges Bricout, qui lui avait succédé en 1952, est assisté par Ratineau et Berthe Decroix est secrétaire.

1 988 heures de vol sont effectuées dans l'année et neuf brevets sont obtenus dont ceux d'Annie Finat, Nicole Lebon et Philippe Taylor.

1957

En janvier, le mécanicien Pierre Brasset est remplacé par Azzi qui vient de l'Aéronavale. Berthe Lorette devient provisoirement monitrice, en remplacement de Ratineau parti à Saumur. En février, arrive le moniteur Pierre Perier.

En janvier, le *Norécrin* F-BEBU de Marcel Etienne est arrêté de vol.

Les besoins de l'école se faisant de plus en plus pressants, le club s'équipe en Jodel biplaces. En janvier, arrive le Jodel 120 F-OAXV et en février, le Jodel 117 F-OAYI convoyé par Jacques Finat et sa soeur Francine. Henri Chapot de la Chanonaye et Nicole Lebon convoyent également le Jodel F-OAYY de l'Aéro-club de Djelfa. Le 17 mars, arrivent les Jodel 120 F-OAZG et F-OAYX, convoyés par Pierre Perier, Henri Chapot de la Chanonaye, Jacques Finat et sa deuxième soeur Jeanine.

En mars, le *Norécrin* F-BEMR, arrêté de vol, est remplacé par le *Norécrin* F-OAUZ. Le Fairchild F-OAGJ sort de révision, le F-OAEM est en cours de révision chez Jean-Marie Fraix et le Jodel 112 F-BGTA est vendu à Air Equipage à Constantine.

Rémi Saint-André devient président après l'assemblée générale du 29 mars ; vice-présidents : Jean de la Jonquière, Paul Jolivet et Jean Nicolas ; secrétaire-général : Lucien Esposito (puis Jacques Krieger) ;



▲ Pierre Gassiot (PG)

Ci-contre, le Piper PA22 Tri-Pacer F-OBAO de la Cellunaf vu sur l'aérodrome de Lafontaine en 1958 (PG)

La Cellunaf produit chaque année plus de 20 000 tonnes de papier de luxe pour l'exportation à partir de l'alfa provenant des Hauts-Plateaux. Pierre Gassiot, responsable des transports de la Société, est également le pilote de cet avion qui assure les liaisons au moins hebdomadaires avec ses deux centres d'exploitation : Lafontaine (El-Ousseukh) au sud du djebel Nador, où une piste a été spécialement aménagée, et Paul-Cazelles.

Pierre Gassiot, membre du conseil d'administration du club, est également moniteur bénévole à l'Aéro-club de la Mitidja. Pilote de réserve de l'armée de l'Air, il vole en outre au CERO 305 devenu ERALA 1/40.

Réunion du bureau du club, de gauche à droite : Nicole Lebon, Jean Nicolas, Rémi Saint-André (président), Lucien Esposito, Jean de la Jonquière et Pierre Gassiot (JJ)

Ci-contre en bas, Ennui de train d'atterrissage pour le Norécrin F-BBKP sur l'aérodrome de Burdeau en 1957 (JN)



secrétaire adjoint : Georges Adrien ; trésorier-général : Henri Boilet et trésorier adjoint : Marcel Muselli. Parmi les pilotes les plus actifs se trouvent Raymond Courtois, Pierre Gassiot, docteur Georges Karoubi, Jacques Perier et Pierre Plane.

En avril, la Société Bureau d'organisation des ensembles industriels africains reçoit le Cessna 180 F-OBAM. La Société des Travaux souterrains possède le Beechcraft H35 F-BJEB. Maurice Gaudel reçoit un Jodel 120.

Le 1^{er} mai, le moniteur Pierre Perier, accompagné de l'élève Ristori, parvient à ramener au sol son Jodel après avoir percuté une cigogne.

En juillet, Jacques Duchêne Marullaz, qui connaît depuis 1932 une activité débordante, devient chef-pilote avec Henri Chapelier comme adjoint.

Le *Norécrin* F-OAUZ, arrive le 13 juin, piloté par Jacques Finat, et, en août, les Jodel 117 F-OBCH et F-OBCJ rejoignent leurs quatre homologues. Un septième Jodel (F-OAYE) arrive en septembre. A ces avions s'ajoute un Piper L18 de l'ALAT pour l'entraînement des réservistes. Le matériel est maintenant entretenu par le mécanicien Garcia, assisté de Dubot.

Le 3 décembre, l'Aéro-club organise une grande manifestation dans sa salle du 29, Bd Carnot pour accueillir le général Rouget, nouveau commandant de l'Air en Algérie, et pour célébrer le départ du capitaine Paul Jolivet et sa décoration de la Légion d'honneur. L'entente est étroite entre l'armée de l'Air et le club, tant par la préparation militaire (qui a formé plus de mille jeunes gens encadrés par le capitaine Jolivet) que par la présence des pilotes opérationnels dans l'escadrille de réservistes CER 305 devenu ERALA 1/40 le 1^{er} mars 1957.

2 240 heures de vol sont effectuées dans l'année et vingt-et-un brevets sont obtenus.

1958

Après trente-trois ans de présence à Maison-Blanche, le club s'installe, le 15 mars, à Chéragas où les hangars ont été remontés. Après Henri Gantès (du SALS-Algérie), Francine Finat est la première à se poser sur la nouvelle piste. Treize avions rejoignent le nouvel aérodrome : les *Norécrin* F-OAUZ et F-BBKP, les Jodel 120 F-OACJ, F-OAYE, F-OAYI, F-OACH, F-OAXV, F-OAZG, les Fairchild F-OABG, F-OAFG, F-OAGJ et le Stampe F-BDUB. Il reste à Maison-Blanche six avions en cours de révision : le NC 854 F-BDZR, les Fairchild F-OAEM et F-OAED, le *Norécrin* F-BEMR, le Brochet F-BGUF et le Stinson F-BDJI. Le NC 854 F-BDZK, à bout de souffle, a été vendu et le *Tiger Moth* F-BARK a été rendu au SALS.

En juillet 1958, Gérard Ferrer, âgé de 19 ans, participe au Tour de France aérien, accompagné par Henri Branstetter, avec le Jodel 117 F-OBCH.

Le 7 août, le commandant Henri Chapelier reçoit la cravate de commandeur de la Légion d'honneur des mains de Rémi Saint-André. Henri Chapelier, devenu chef-pilote de l'Aéro-club après une brillante carrière de pilote de chasse et de moniteur à l'Ecole de l'Air, totalise 5 400 heures de vol.

Durant l'été, les membres de l'Aéro-club déplorent le décès de William Billon du Plan, pilote de la Première guerre, qui avait été président du club et président de la Fédération aéronautique algérienne.

Le 15 septembre, Lucien Querey vient présenter son nouvel avion, le quadriplace *Mousquetaire*, accompagné d'une flotille de quarante Jodel venus de métropole (avec, parmi eux, le champion de voltige Léon Biancotto et plusieurs pilotes autrichiens et allemands), c'est la plus grande manifestation aéronautique jamais réalisée à Alger. Le lendemain, la caravane part pour Oran. Lucien Querey prend la commande du *Mousquetaire* F-OBLC qui arrivera en décembre.

Le 27 septembre, en présence du général Rouget, le commandant Coulet, commandant les commandos de l'Air, remet leur diplômes aux stagiaires commandos de l'Air du club. Le club assure toujours, avec de bons résultats, la préparation militaire Air.

3 320 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Trente-deux brevets PPA et quinze brevets PPE ont été obtenus. Parmi les nouveaux brevetés se trouvent A. Benwaich, Aimé Béraud, Alfred Boned, André Cansier, G. Cardonna, André Charbonnier, Louis Chillard, Sylvestre Cuesta, Henri Donnadieu, Ghislaine Dupré, D. Eminger, Yves Fagot-Baraly (le benjamin), Christian Feydy, Henri Francia, M. Fropo, Raymond Gautier, René Grand, R. Larue, Robert Manquène, Georges Massenet, B. Mauduit, A. Mentzer, J.P. Michaux, François Nibelle, Gérard Pied, Jacques Pinson, Jean-Jacques Rousseau, J. Simon, A. Sindres, E. Stawsky, C. Thébault, J. Triay, Max Vermotte, Simonne Volait et Roger Westerlin. Louis Chillard est le premier élève dont les épreuves de brevet sont passées à Chéragas.

Jean Orfila, Gérard Ferrer et Jean Neveux se classent très bien dans la coupe de la Société générale de fonderie.



▲ En août 1957, l'arrivée du seizième avion de l'Aéro-club, le Jodel 117 F-OBCJ, convoyé par Claude Larribau et Jean Perrochon, tous deux de l'Aéro-club de Colomb-Béchar (RE)

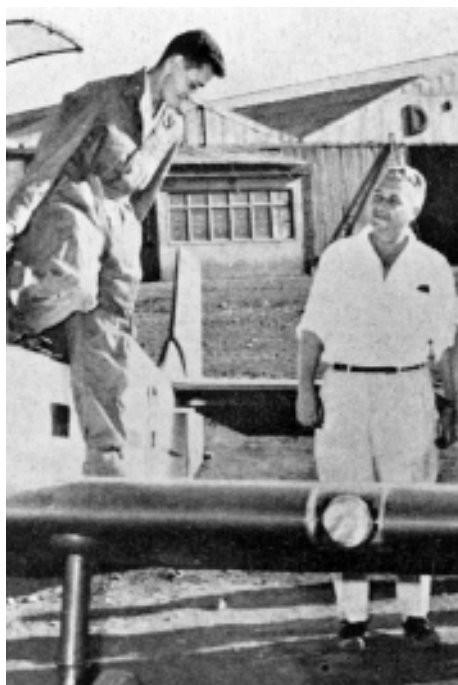


Ci-contre en haut, le côté sud de l'aérodrome de Chéragas avec les aéro-clubs et la tour de contrôle, le côté nord est occupé par les installations de l'ALAT (LO)

Ci-contre, sur le parking de Chéragas, de gauche à droite : Pierre Lefrou, Francine Finat, Cougoule-Devergne, Jacques Krieger, Jean de la Jonquière, De Arriba, Jean Neveux, colonel Bonamy, X et Georges Tramalloni devant le Mousquetaire de l'Entreprise Marchand et Botella (JJ)

Ci-contre en bas, l'Emeraude construite par H. Beguin, sur le parking de Chéragas (VM)

▼ Retour du Tour de France aérien des jeunes pilotes de Gérard Ferrer, accueilli par Henri Boilet (RE)





▲ Jean de la Jonquière, directeur commercial de Total, très efficace et ultime président de l'Aéro-club d'Algérie, qui a su mener à bien la réinstallation sur l'aérodrome de Chéragas (JJ)

Sous sa présidence, comme sous celles des précédents présidents, aucun accident grave n'a été à déplorer par l'Aéro-club d'Algérie qui s'est toujours maintenu parmi les plus actifs des aéro-clubs français.

▼ Le 8 octobre 1960, Jean de la Jonquière, accueille Monsieur Vernhes, président de l'Aéro-club Les Ailerons d'Enghien-Moisselles, venu à Chéragas à l'occasion du jumelage de son club avec l'Aéro-club d'Algérie (JJ)



1959

Rémi Saint-André quitte la présidence, remplacé par Jean de la Jonquière ; vice-présidents : Jean Lefrou et colonel Bonamy ; secrétaire-général : Jacques Krieger ; trésorier : Edouard Serra ; administrateurs : Caelin, Raymond Courtois, De Arriba, Francine Finat, Richard Langlois, Pierre Lefrou, André Lorenzi, Armand Minana, Michel Mora et docteur Pierre Plane. Secrétaire : Mlle Clerc.

Le Stampe F-BDKQ cesse de voler en mars et le Fairchild F-OAGJ est vendu en septembre à la Société de travail aérien africain à Constantine.

3 650 heures de vol ont été effectuées dans l'année par dix avions dont les Scintex CP 301 *Emeraude* F-OBMC et F-OBMF, le Jodel 117 F-OBCJ, les Jodel 140 *Mousquetaire* F-OBFM et F-OBLC (convoyé du 3 au 6 janvier par Pierre Lefrou et Jean Orfila) et les Jodel *Ambassadeur* F-OBFS et F-OBQH. Quatorze brevets PPA ont été obtenus dans l'année.

1960

En janvier, le NC 854 est vendu à la Société algérienne de travaux aériens. Pour son cinquantenaire, le club organise, en avril, une randonnée Alger-Palma de Mallorca à laquelle se joignent des avions des aéro-clubs de l'AIA, de Blida et de Bougie. Quatorze avions transportent quarante-deux participants. Le voyage se déroule sans incident, encadré par un *Noratlant* et deux *Languedoc* de la SAR sous le commandement du commandant Barbey.

En avril, le *Norécrin* F-OAUZ est vendu à l'Aéro-club de Collo, en mai, le *Norécrin* F-BBKP est suspendu de vol, le Jodel 120 F-OAZG est vendu à l'Aéro-club de Sétif et le Fairchild F-OAEM est vendu à la Société Aéro-Sud.

En juillet, arrivent les *Emeraude* F-OBPD et F-OBPE. Parmi les avions basés à Chéragas, se trouvent le Nord 1 002 F-BGCB appartenant à Antonin Betbèze (acheté fin 1960 à l'Aéro-club de Caen), le Piper PA 18 du Commissariat à l'énergie atomique, le Jodel 120 F-OB BK de la Société du domaine Sainte-Louise, le Miles 14 *Magister* de Fretillière et l'*Emeraude* F-PHEJ construit par H. Beguin de Chéragas.

En juillet, Guy Ayache, âgé de 17 ans et demi, est classé 4^{ème} au Tour de France aérien des jeunes pilotes.

Le 8 octobre, le club est jumelé avec l'Aéro-club Les Ailerons d'Enghien-Moisselles, le plus important aéro-club de métropole. A cette occasion, cinq *Emeraude* et un Paul-Aubert *Super-Cigale* de ce club atterrissent à Chéragas en transportant MM. Boucher, maire d'Enghien, Vernhes, président du club et constructeur des *Emeraude*, et le chef-pilote Roger Crumières.

2 983 heures de vol sont effectuées dans l'année. Dix-neuf BEPP sont obtenus et quatorze BPP, formés par Cougoule-Devergne, dernier moniteur du club. Le club est en tête pour les brevets délivrés en Algérie et 6^{ème} à la coupe Raty.

1961-1962

En novembre 1961, les *Mousquetaire* F-OBFM et F-OBLC sont vendus à la Société Marchand et Botella.

L'arrêt des vols frappe l'Aéro-club d'Algérie de plein fouet. Après cinquante années d'activité au cours desquelles plusieurs dizaines de milliers d'heures de vol ont été effectuées et plusieurs centaines de pilotes ont été formés, un des plus importants aéro-club de France et de la Communauté doit fermer ses portes.



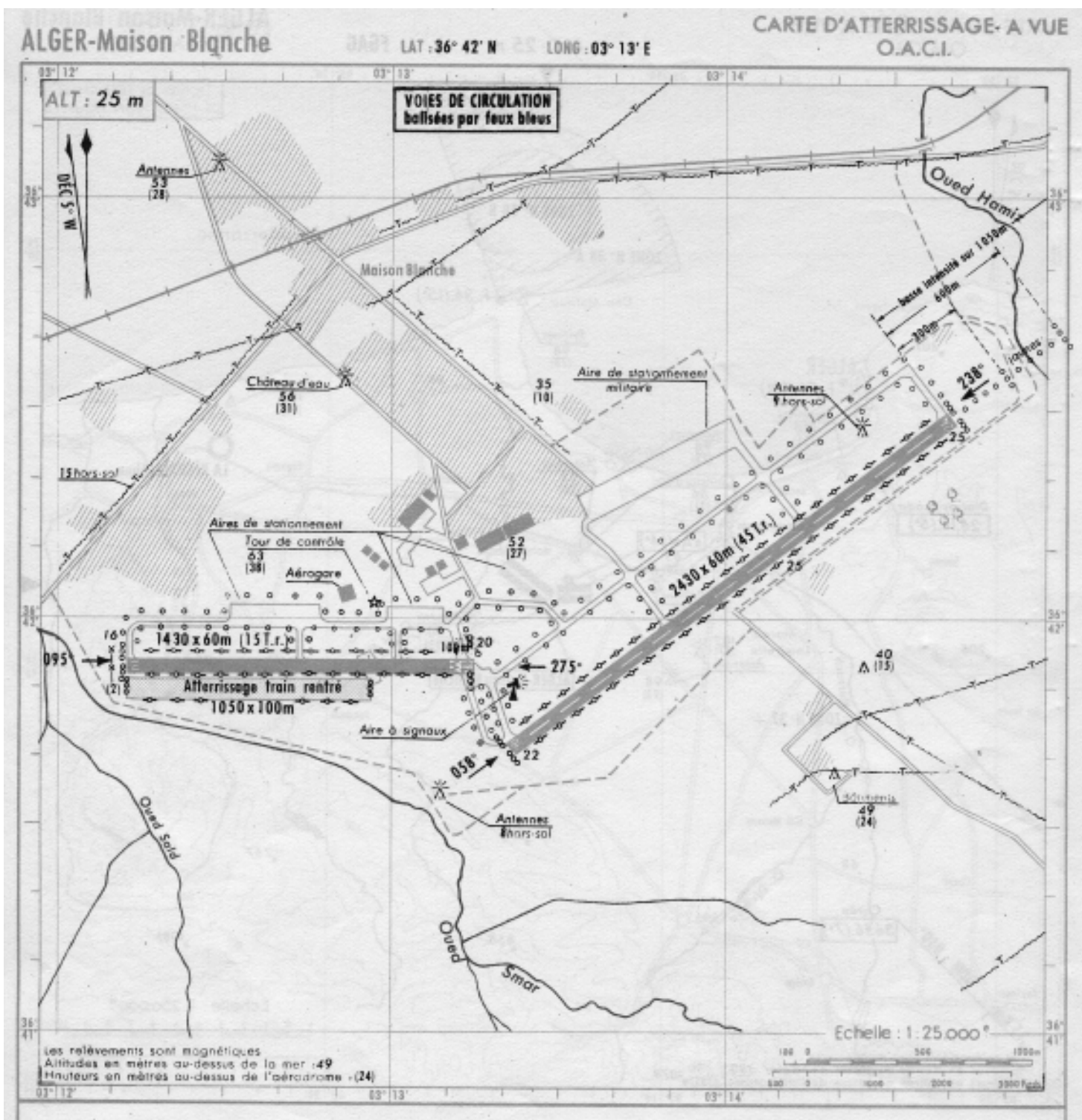
▲ Sur le parking de Chérageas, de gauche à droite : Jean de la Jonquière, Jacques Krieger, De Arriba, Jean Neveux, colonel Bonamy, Francine Finat, X, Georges Tramalloni et Pierre Lefrou (13)

Jean de la Jonquière et Jacques Krieger derrière une Émeraude (13)



▼ En avril 1960, Norécrin, Émeraude, Fairchild et Jodel sur le parking de Chérageas, au moment du départ pour les Baléares (13)





▲ **L'aérodrome de Maison-blanche en 1958** Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

L'aérodrome de Maison-Blanche en cours de travaux en 1955, l'aéro-gare et la tour de contrôle viennent d'être terminées. Les anciennes installations de l'Aéro-club se trouvaient le long de la route Le Fondouk-Maison Carrée qui a été coupée et qui est encore visible ^(RE) Acomparer avec la photo en page 49 du livre L'aviation légère en Algérie (1909-1939)

L'Association aéronautique algérienne



▲ Louis Lavaysse (1904-1969), fondateur et président de l'Aéro-club des 3A (LY)

Félicitations officielles : " Officier supérieur de réserve de grande valeur, le lieutenant-colonel Louis Lavaysse a demandé à reprendre du service dans l'armée de l'Air au titre du maintien de l'ordre de juin 1956 à avril 1957. Abandonnant ses très importantes activités civiles, il s'est employé entièrement et sans réserve à la création puis au fonctionnement du Bureau d'Action Psychologique et des relations extérieures du Commandement de l'Air en Algérie. Faisant preuve d'un dévouement et d'un désintéressement exemplaires, donnant de sa personne, actif et serviable, cet officier supérieur, digne d'éloges a, sans relâche, donné à l'action psychologique une impulsion telle que l'armée de l'Air ne peut que se féliciter des résultats obtenus et se doit de rendre hommage à un officier d'élite artisan de cette réussite "

▼ Yves Joselet, vice-président (AX)



L'Association aéronautique algérienne (Aéro-club des 3A) naît le 4 mai 1956, à la suite d'une scission au sein de l'Aéro-club d'Algérie le lendemain de l'assemblée générale.

Son président, Louis Lavaysse, est très connu dans les milieux automobile et aéronautique. Né à Alger en 1904, concessionnaire, à partir de 1930, de Chenard et Walcker, puis de General Motors, Ford, Simca et Renault aux Etablissements Lavaysse puis à la SAVA, rue Michelet, il a pris une part active à la préparation du débarquement allié du 8 novembre 1942. Il reprend du service dans l'armée de l'Air, comme commandant puis lieutenant-colonel, de juin 1956 à avril 1957, au titre du maintien de l'ordre au sein du Bureau de l'action psychologique. Il est également concessionnaire des avions Wassmer.

Louis Lavaysse est assisté des vice-présidents Pierre Fabiani (avocat), Gilian Albano (inspecteur des Impôts, pilote de chasse formé aux Etats-Unis) et André Miller (directeur de sociétés). Secrétaire-général : Jean-Georges Bouvier (horloger, ancien pilote militaire) ; secrétaire adjoint : Jean Gay (inspecteur d'assurance) ; trésorier-général : Jean Meunier ; trésorier adjoint : Pierre Rochonvollet (commerçant) ; administrateurs : René Cochelin (attaché de direction), Marcel Grau (industriel), Yves Joselet (directeur de l'Ecole nord-africaine par correspondance), Georges Nusbaumer (industriel), Marcel Pagès (avocat) et André Verain (professeur de médecine).

Très actif dès sa création, le club des 3A édite le journal *Aéro-sport*, animé par Yves Joselet, et adopte la devise ambitieuse *Quo non ascendam ?*

En attendant l'arrivée d'un chef-pilote, Lucien Saucède, pilote du SALS, assure l'intérim, assisté des moniteurs bénévoles Gilian Albano et Jean-Georges Bouvier.

1957

L'école de pilotage commence le 2 février avec le Jodel 120 F-OAZD arrivé le 21 janvier, convoyé dans le mauvais temps par Jean-Georges Bouvier. Les tours de pistes se font à Réghaïa, en attendant l'ouverture de l'aérodrome de Chéragas. Parmi les élèves-pilotes, se trouvent Andraïs, André, Balon, Benhammo, colonel Robert Ceccaldi, Henri Chapot de la Chanonie, Chebat, René Cochelin, Colinet, Couderc, Devillaz, Ferragne, Robert Fournier, Frousquet, Jean Gay (agent d'assurance), Grandjean, Jean-Louis Jalbert, Louis Lavaysse, Lévi-Valensin, Llavador, Mesrine, Monjal, Montagu, Montaz-Rosset, Sueur, Vuillaume et Henri Zérafra. Les premiers élèves, Jean-Pierre Klène et Berger-Vachon, passent le PPE le 18 mars. Le docteur Christian Phéline, pilote breveté aux Etats-Unis dans l'Aéronavale, reprend le manche.

Parmi les pilotes anciens se trouvent Pierre Fabiani, Marcel Grau, Yves Joselet, Raoul Jouffroy, Armand Malaga (bijoutier à El-Biar), Jean Meunier (agent Renault, responsable de la mécanique), Georges Nusbaumer (industriel) et Maurice Salles (fabricant de meubles).

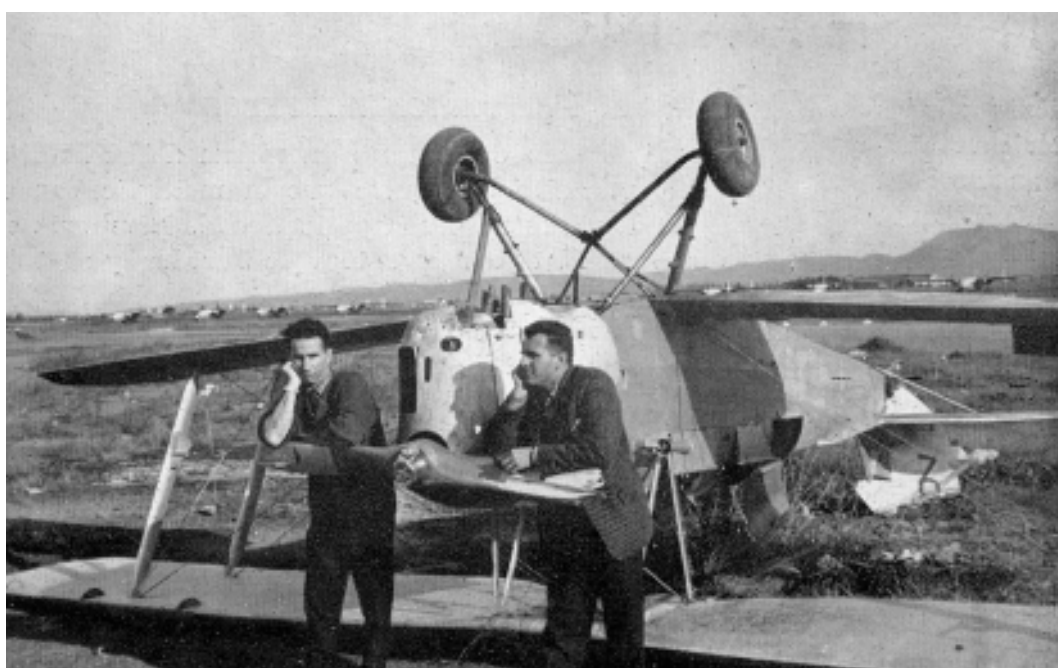
Le 20 juin, Jean-Georges Bouvier et Yves Joselet convoyent le deuxième Jodel 120 (F-OAZM) et profitent de l'occasion pour participer au troisième Tour de Sicile.

Le Jodel F-OAZD est accidenté le 22 juillet au cours d'un vol en école avec Gilian Albano qui est gravement blessé.

Le conseil d'administration de l'Aéro-club des 3A, de gauche à droite : Jean Meunier, Yves Cochelin, Jean-Georges Bouvier, Gilian Albano, Louis Lavaysse, Pierre Fabiani et Yves Joselet, X^(LY)



Jean-Georges Bouvier et Gilian Albano pensifs à côté d'un Tiger Moth en fâcheuse position à Maison-Blanche (AX)

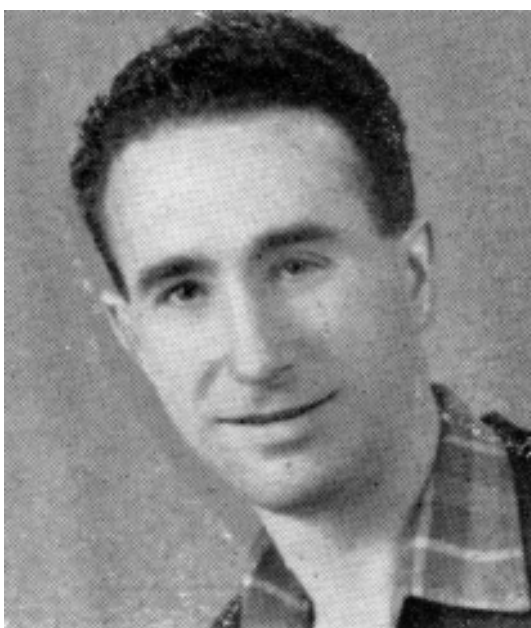


Le 10 août 1957, les équipages de dix Jodel 120 en provenance d'Issoire pour être livrés à des aéro-clubs d'Algérie sont accueillis par Louis Lavaysse à Maison-Blanche. Ce voyage représente 3 000 km effectués en vol de groupe par dix-neuf personnes dont six couples (AX)





▲ *Gilian Albano, ancien pilote de chasse, vice-président et moniteur* (AX)



▲ *Jean-Georges Bouvier, ancien pilote militaire, secrétaire-général et moniteur* (AX)

▼ *Le 29 juin 1958, lors du tirage au sort des Vespa 400, à droite : Jeanne-Marie et Yves Joselet* (FB)



Le Jodel 120 F-OBBM arrive le 10 août, piloté par Jean-Georges Bouvier, en passant par la Sicile, en patrouille avec le F-OBBI de Jean Rativet (agriculteur à Hardy), piloté par Raoul Jouffroy et le F-OB BK de Lionel Faivre, piloté par lui-même alors qu'il totalise 60 heures de vol. Sept autres Jodel font partie du voyage. Jean-Georges Bouvier et Lionel Faivre (du Domaine Sainte-Louise), de passage à Annecy avant le convoyage, ramènent des coupes de la cordée aérienne organisée par le club.

Le samedi 30 novembre, se déroule une grande manifestation avec le baptême de trois avions. Le Fairchild F-OABB, qui vient d'être acheté à l'Aéro-club de Bône, est baptisé *Président-Prévost*, par Jeanne-Marie Joselet, en présence d'Yvette Mélia, fille de René Prévost, ancien animateur de l'aviation en Algérie qui s'est retiré à Marseille. Le Jodel F-OAZD est baptisé *Gilian-Albano*, du nom d'un des principaux animateurs du club, par Annie Schlafmunter (nièce de Jean-Georges Bouvier), et le Jodel F-OBBM est baptisé *Germaine-Lavaysse* (épouse du président) par Elisabeth Rey (nièce de Louis Lavaysse). Pierre Fabiani, au cours de la manifestation, présente le nouveau chef-pilote : Jean Laurent, âgé de 25 ans, pilote de chasse formé aux Etats-Unis.

861 heures ont été effectuées dans l'année et sept brevets ont été obtenus, parmi lesquels, les brevets PPE de Jehan Ceccaldi (fils du colonel Robert Ceccaldi) et Quinomant et les brevets PPA d'Albricias, Berger-Vachon, Jacques Nusbaumer, Jean Rativet, Christian Sèze et Weber.

1958

Le 12 février, le club reçoit le Jodel 120 F-OBEK et, le 15 mars, il s'installe sur l'aérodrome de Chéragas avec ses quatre avions, il compte alors cinquante membres actifs. Le même mois, Bernard Guillemain, ancien pilote de chasse, âgé de 25 ans, devient chef de centre.

Le 30 juin, Jean-Georges Bouvier participe au quatrième Tour de Sicile avec le Jodel F-OBEK.

Une tombola est organisée afin de réunir les fonds nécessaires à l'achat d'un deuxième avion sanitaire. Elle est tirée le 29 juin avec deux Vespa 400 comme principaux lots. Le même jour, a lieu l'assemblée générale qui élit le bureau. Président : Louis Lavaysse ; vice-présidents : Gilian Albano, Pierre Fabiani et Yves Joselet ; secrétaire-général : Jean-Georges Bouvier ; secrétaire adjoint : Lionel Faivre ; trésorier-général : Jean Meunier ; trésorier adjoint : Jean Gay ; administrateurs : René Cochelin, Marcel Grau, Raoul Jouffroy, André Miller, Georges Nusbaumer, Marcel Pagès, Christian Phéline, Pierre Rochonvollet et André Verain.

En août, après le départ de Bernard Guillemain, Henri Gantès (du SALS) reprend en charge l'école de pilotage qui se développe de plus en plus, avant que Lecoœur et Morenval, respectivement moniteur et chef de centre, assurent la relève. Le 23 octobre, le Jodel 120 F-OBEK est remis en service après une immobilisation de deux mois. Le Boisavia 601 *Mercurie* F-OBKP arrive à la fin de l'année.

Parmi les élèves-pilotes les plus assidus de moins de 21 ans se trouvent Eugène Angosto, Bezombes, Busser, du Halgouet et Sabrier. Chez les plus de 21 ans se trouvent Paul Duval, Gimenez, Claude Godard, Hoedts, Jaudet, Mesbahi et Remond.

1 018 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Parmi les brevets obtenus, les PPE d'André, Robert Fournier et Jean Gay et les PPA (parmi lesquels des validations de brevets d'avant-guerre) d'Andraïs, Damoiseau, Pierre Fabiani, De France, Yves Joselet, Georges Nusbaumer, docteur Christian Phéline et Maurice Salles.

En 1957, Claude Godez, plus jeune pilote de France, lâché le jour de ses 17 ans (RE)



Le 30 novembre 1957, allocution lors du baptême de trois avions, de gauche à droite : Jeanne-Marie Joselet, Annie Schlafmunter et Elizabeth Rey, Louis Lavaysse, Pierre Fabiani et Jean Laurent (FB)



Eugène Angosto, élève-pilote, en 1958 à Chéragas (EA)





▲ Jean Laurent, ancien pilote de chasse, chef-pilote en 1957 (AX)



▲ En 1958, le vice-président Jean Gay et le moniteur Lecoœur (AX)

▼ René Cochelin, administrateur de l'Aéro-club (AX)



1959

Le 1^{er} mars, le club est endeuillé, le moniteur Jacques Saucerotte et son élève, Christian Seize, se tuent avec le Jodel F-OBK dans l'oued Chiffa, après avoir heurté une ligne à haute tension.

En mai, Armand Malaga participe au rallye du Pétrole avec le Jodel F-OBDM. Jean-Georges Bouvier, qui avait convoyé le Jodel 120 F-OBJT le 3 mai, participe avec le *Mercurey* F-OBKP au 5^{ème} Tour de Sicile.

En novembre, le club organise une manifestation de masse avec les baptêmes de l'air de près de cent-quatre-vingt-dix jeunes des écoles.

2 310 heures de vol ont été effectuées dans l'année.

1960

Du 11 au 13 novembre, une sortie "pipe-line" vers M'Sila, Biskra et Bougie est organisée.

En septembre, arrive le Jodel DR 1050 *Ambassadeur* F-OBRG.

Le 20 octobre, Jean-Georges Bouvier est victime d'une panne de moteur avec le Nord 1002 F-OBPT dix minutes après le décollage de l'aérodrome de Maison-Verte à Hassi-Messaoud et se pose train rentré sur la route de Ouargla. L'avion, qui venait tout juste d'arriver au club, ne revolera pas.

Trois vice-présidents sont élus : Albricias, Jean Gay et Jean Meunier. Trois moniteurs sont en activité : Claud, Collignon et Trillou. Georges Blanès et l'aide-mécanicien Mohamed Boudiaf assurent la mécanique. Chef de centre : colonel Yvon Romatet. Il y a alors cent-quatre-vingts élèves et douze avions. 3 290 heures de vol ont été effectuées dans l'année et cinquante-deux brevets (trente-huit PPE et quatorze PPA) ont été obtenus dont dix par des militaires de la section de vol moteur créée par le colonel d'Arnaudy (commandant l'ALAT) au sein des activités sportives du corps d'armée d'Alger. Parmi les brevetés militaires se trouvent Bertier, François Masuyer, Riera, Tauzeau et les lieutenants Gervais Guisnel, Raymond Herbeteau et Jean Maure.

1961

Le club se trouve à l'étroit dans son hangar de Chérakas avec ses onze avions : les six Jodel 120 F-OBQT, F-OBJS, F-OBJT, F-OBX, F-OBY et F-OBII, le Jodel 112 F-BHDA du Cercle aéronautique du SGAC, le Jodel DR 1050 *Ambassadeur* F-OBRG, le Boisavia *Mercurey* F-OBKP, le Stampe F-BCTG qui vient de l'Aéro-club de Bougie et le Maurice-Brochet 100 F-BGUF acheté à l'Aéro-club d'Algérie.

En février, les Jodel 120 F-OAZM et F-OBDM sont vendus à l'Aéro-club de l'AIA et, en avril, le Jodel 120 F-OAXV est vendu en métropole.

Les deux premiers trimestres totalisent 2 265 heures de vol. Cent-sept élèves sont en école (dont dix-neuf moins de 21 ans). Quarante-six pilotes sont en entraînement (dont six de moins de 21 ans). Quarante-deux brevets ont été obtenus entre le 1^{er} janvier 1960 et le 25 mars 1961, dont douze obtenus par des moins de 21 ans et dix par des élèves militaires). Parmi les brevetés se trouvent Paul Benoît, Claude Cabes, Jean Dumont, Gervais Guisnel, Philippe Helaine, Raymond Herbeteau, François Masuyer, Jean Maure, Antoine Mourier, François Murari, adjudant D. Noël, Novara, Bernard Peylet et Pierre Raffin.

Dernier né des aéro-clubs d'Algérie, l'Association aéronautique algérienne, menée par une équipe de fanatiques compétents, a obtenu, en cinq années seulement d'existence, des résultats absolument exceptionnels tant en heures de vol que par le nombre de pilotes formés et entraînés. Elle s'est hissée d'emblée parmi les plus importants des aéro-clubs français.

A black and white photograph of three men standing outdoors. The man on the left is wearing a dark suit and tie, looking towards the camera. The man in the center is wearing a military uniform with a peaked cap, looking slightly to the right. The man on the right is also in a military uniform with a flat cap, looking towards the camera. They are standing in front of a field with trees in the background.

A black and white photograph of a Cessna 441 Conquest II twin-engine turboprop aircraft. The aircraft is shown from a front-three-quarter view, parked on a gravelly or sandy surface. It features a high-wing configuration, a T-tail, and a large cabin with multiple windows. The background is a flat, open landscape under a clear sky.

A black and white photograph of the White Sands Control Tower. The building is a light-colored, multi-story structure with a prominent observation deck on the roof. The observation deck has a glass-enclosed section and a metal railing. The building has several windows and a set of stairs leading up to the entrance. The tower is situated in a desert landscape with sparse vegetation. The sky is clear and bright.

CINQ MINUTES	CINQ MINUTES	CINQ MINUTES	CINQ MINUTES	CINQ MINUTES	CINQ MINUTES
5	5	5	5	5	5

CARTE DE VOL

ASSOCIATION AÉRONAUTIQUE ALGÉRIENNE



Membre : ANDOSTO

Valable jusqu'au
31 Décembre

Le Trésorier,
[Signature] N° **000544**

DIX MINUTES	DIX MINUTES	DIX MINUTES	DIX MINUTES	DIX MINUTES	DIX MINUTES
10	10	10	10	10	10

L'Aéro-club de l'AIA



▲ André Chatry, ingénieur en chef de l'Armement, directeur de l'AIA, fondateur et président de l'Aéro-club, vu par André Costa



▲ Jean Vallot, ancien pilote militaire, premier chef-pilote de l'Aéro-club (L.O.)

1946

L'Aéro-club de l'Atelier industriel de l'Air est créé le 8 février à l'initiative de l'ingénieur en chef Martin, directeur des AIA d'AFN, et de son adjoint André Chatry. Présidé par Pidell (Gabriel Bonnet étant vice-président), le premier conseil d'administration se compose de René Cartier, Auguste Donnadiou, Henri Jourdan, Trohais, Jean Vallot et Wedzel.

Le club, qui comptera plusieurs centaines de membres actifs, est ouvert aux employés et apparentés de l'AIA, aux pilotes militaires de réserves sous convention, aux militaires appelés de l'armée de l'Air, à quelques pilotes extérieurs à l'AIA et aux pilotes en entraînement en vue du brevet de pilote professionnel. Une convention avec l'AIA concerne : *L'entraînement et le perfectionnement au pilotage, sur avions légers, des personnels navigants d'essai, mécaniciens, radios, ingénieurs et expérimentateurs de l'Etablissement par l'Aéro-club de l'AIA N°1.*

La section vélivole, qui sera toujours très active, vole aux centres de Fort-de-l'Eau, du Djebel-Oum-Settas et du Djebel-Diss et la section aéromodélisme, animée par le brillant Jean-Claude Caillou, obtiendra toujours des résultats remarquables.

Une grande fête a lieu le 24 mars sur l'aérodrome de Fort-de-l'Eau, à l'occasion de la présentation du premier Stampe de passage à Alger (venant de Kasba-Tadla et révisé à l'AIA), devant 3 000 spectateurs et les autorités civiles et militaires.

97 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets du 1^{er} degré sont obtenus.

1947

En juillet, arrive le Fairchild F-BEXB. Cet avion, abîmé par un incendie dans sa caisse de transport, a été donné au club par la direction de l'AIA et il est remis en état par les membres qualifiés du club.

L'école de pilotage est assurée par les moniteurs Jean Vallot (ancien pilote militaire formé aux USA), Georges Bricout et Louis Demouveaux. 349 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets du 1^{er} degré et quatre brevets du 2^{ème} degré sont obtenus.

1948

Le Stampe F-BBNM est livré par le SALS en mauvais état après avoir été accidenté. Comme pour le Fairchild, les membres du club le remettent en situation de vol dans les ateliers de l'AIA, sur leur temps de loisirs. Le SALS prête également le Stampe F-BDGC.

En décembre, arrive le Caudron C480 *Frégate* F-ANKY. Cet avion, premier de la série, avait été piloté par Jean Mermoz et avait fait un tour de France de présentation dans les aéro-clubs avec Joséphine Baker à son bord. Par un chemin mystérieux, il était arrivé à l'Ecole professionnelle de l'Air de Cap-Matifou où il était utilisé en statique pour les cours pratiques. Le directeur, Raoul Malaterre, a la bonne idée de le refaire voler à l'aéro-club où s'entraînent plusieurs cadres et élèves de l'Ecole.

Boleslas Degler, ancien chef-moniteur de modèles réduits aux Sports aériens qui viennent d'être dissous, crée une section modéliste, accompagné de Jean-Claude Caillou. Après le retour de Boleslas Degler en Pologne, Jean-Claude Caillou devient président de la section et montrera

*Un groupe d'élèves-pilotes en 1948
(L.O)*



*Le club-house sur l'aéroport de
Maison-Blanche, construit par les
membres du club (L.O)*



▼ *Le Caudron C480 Frégate, un
oiseau rare, rescapé de la guerre
après avoir été utilisé par la Société
algérienne de transports tropicaux
sur le trajet El Goléa-Tamanrasset
en novembre 1938 (L.O)*

Envergure : 11,91 m

Longueur : 8,18 m

Surface portante : 20 m²

Masse à vide : 620 Kg

Masse en charge : 1 050 Kg

Vitesse maximale : 170 Km/h

Vitesse de croisière: 140 Km/h

Rayon d'action : 750 Km

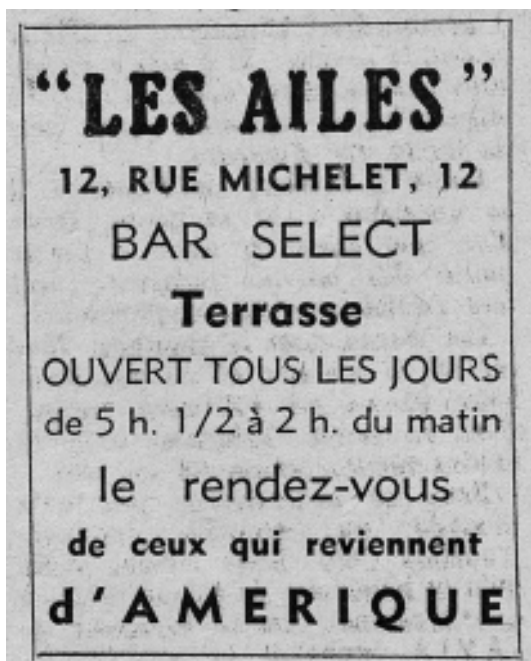
Moteur : Renault 5Pei 140 ch.

Cet avion est le premier de la série, il
a effectué son premier vol fin 1934.





▲ Pierre Llopis, élève-pilote en 1948 (L.O.)



▲ Le bar de Georges et Odette Jeanson, quartier général des pilotes algérois (PN)

▼ Le 19 juin 1949, Raymond et Thérèse Amarger, heureux d'être classés second, avec le *Frégate*, au concours d'atterrissage de précision de Constantine (L.O.)



une activité débordante aussi bien comme compétiteur que comme animateur. Son prosélytisme amènera au modélisme un grand nombre de jeunes de la région algéroise.

Le conseil d'administration est modifié, président : André Chatry (directeur de l'AIA d'Alger) ; vice-présidents : Auguste Donadieu (chef de la section de vol moteur) et Gabriel Bonnet (chef de la section de vol à voile) ; secrétaire : Emile Dirson ; trésorier : Camille Legay.

Parmi les élèves-pilotes et pilotes se trouvent : Achouche, Amara, Raymond Amarger, d'Avoust, Jean-Georges Bouvier, René Cartier, Debono, Dentel, Auguste Donnadieu, Drahi, Duval, François, Gloaguen, Lehelley, les frères Pierre et Paul Llopis, Mascard, Pellegri, Pesce, Pidell, Surier et Trohais.

438 heures de vol sont effectuées dans l'année. Cinq brevets du 1^{er} degré sont obtenus par Dentel, Fruter, Camille Legay et Raymond et six brevets du 2^{ème} degré sont obtenus par Bonnet, Georges Jeanson, Tahami Louhala, Raymond, Rideau et Georges Westrelain. Georges Jeanson, et son épouse Odette, tiennent le bar des *Ailes*, rue Michelet à Alger, lieu de rendez-vous et de discussion très fréquenté par les membres du club.

1949

En juillet, une fête est donnée à l'occasion du 10^{ème} anniversaire de la création de l'AIA au cours de laquelle est inaugurée une plaque à la mémoire des agents de l'AIA morts au champ d'honneur et des victimes du travail, en présence du général Arnaud de Vitrolles.

Piloté par le lieutenant Vantillard, le Fairchild F-OABI participe, le 17 avril, à la course de vitesse organisée par l'Aéro-club de Redjas.

Le 19 juin, avec le *Frégate*, l'équipage Pierre Llopis-Raymond Amarger se classe deuxième sur trente participants du concours d'atterrissage de précision de l'Aéro-club de Constantine.

Président d'honneur : ingénieur en chef Jean Duc (directeur des AIA) ; président : André Chatry ; président actif : André Bassoleil ; secrétaire-général : Trohais ; trésorier : René Cartier.

Le chef-pilote Jean Vallot et Jacques Pierchon (pilote du gouverneur général et moniteur bénévole) s'occupent de Bichelberger, Yves Bihan, Claude Calleja, De Gialluly, Dichtel, Gianolo, Edmond Giraud, Guerlach, Lafitte, Camille Legay, Paul Llopis, Llorca, Robert Mandavialle, Raymond, Renucci, Riff, Roll, Ségura, Soler, Thénault, Vickers et Zamora.

319 heures de vol sont effectuées dans l'année et quatorze brevets sont obtenus. Parmi les brevetés du 1^{er} degré se trouvent Raymond Amarger, Jean-Claude Caillou, Debono et Surier. Parmi les brevetés du 2^{ème} degré se trouvent Mlle Elissechte, Dentel et Pierre Llopis.

Le club est classé 19^{ème} à la coupe des *Ailes*.

1950

Le 5 mars, le Fairchild, piloté par Jacques Pierchon accompagné par Soler et Giraud, gagne la coupe Magdeleine Wauthier au rallye des Avions sanitaires.

En juillet, Pierre Llopis, metteur au point cellule et moteur de l'AIA, déjà pilote de planeur et d'avion, devient moniteur après un stage à Saint-Yan.

En novembre, le club achète le Stampe F-BDKX (n° 1150, dernier Stampe construit par l'AIA de Maison-Blanche).



▲ L'Aéro-club de l'AIA a toujours fait beaucoup pour la promotion de l'aviation par des animations de toutes sortes, comme par exemple le stand de la foire d'Hussein-Dey, en 1950 (L.O.)

De gauche à droite : le mécanicien Loanès, Raymond (ingénieur de l'Air) et Pérois (L.O.)



▼ De gauche à droite : Roger Fyot, le mécanicien Bordat, Noël Hénin, Camille Pionneau et Jean Janot (L.O.)





▲ André Bassoleil (L.O.)



▲ Pierre Llopis donne un baptême de l'air avec le *Frégate* (L.O.)

▼ Louis Fyot (L.O.)



617 heures de vol sont effectuées dans l'année, quatorze brevets du 1^{er} degré et cinq brevets du 2^{ème} degré sont obtenus (dont celui de Jean-Claude Caillou). Le club compte 155 membres actifs et il est 19^{ème} à la coupe des *Ailes*.

1951

Pour la promotion du modélisme et de l'Aéro-club, Jean-Claude Caillou a l'idée inédite de coupler les démonstrations de modélisme et les courses de motos "Racer 500" et de side-cars dans toute l'Algérie. Il se déplace avec le Fairchild en transportant trois autres modélistes pour faire des démonstrations de vol circulaire dans les stades à l'occasion des fêtes de villages pendant les entractes entre les courses de motos et de racers.

Parmi les pilotes les plus actifs se trouvent Raymond Amarger, Max Barber, André Barbereau, Yves Bardez, Yves Bihan, Paul Caby, Jean-Claude Caillou, Carot, René Cartier, Dentel, Jean Devautour, Auguste Donnadiou, Edmond Giraud, Gorini, Guillet, Gérard Jarrige, Georges Jeanson, Maurice Lecat, Paul Llopis, Georges Maignon, Marty, Mazzia, Michel Mosquet, Raymond, Soler, Souillard et Paul Wicker.

Parmi les élèves en progression en vue du brevet du 1^{er} ou du 2^{ème} degré se trouvent Barcelo, Bardoni, Baudelot, Benkinoun, Billon, Brissat, Buono, Claude Calleja, Chetboun, Contan, Costa, Dautheville, Demoulin, Dutriez, Emerit, François, Guy Faivre, Farese, Marcel Galiéro, Gianolo, Guibert, Krinbarg, Laurent, Ledante, Le Deault, Guillaume Lema, Leroll, Georges et Rodolphe Litter, Robert Mandavialle, Manès, Maurel, Meunier, Muraciolle, Perez, Peuchet, Riera, Roll, Riff, Sarthou, Ségura, Sendra, Soler, Yves Strullu, Thénault, Vial et Victor.

1 102 heures de vol sont effectuées dans l'année. Vingt-deux brevets du 1^{er} degré sont obtenus (dont neuf par des jeunes de moins de 21 ans), parmi lesquels ceux de Maurice Amar, Max Barber, Monique Belleculée, Bennasar, Coll, Devautour, Geilman, Henri Pettenaro, Rodena, Jean Ruffier et Segalier et treize brevets du 2^{ème} degré dont ceux d'Yves Bihan et Camille Dichtel. Le club est 16^{ème} à la coupe des *Ailes*.

1952

Une grande fête est donnée à l'occasion du mariage de Pierre Llopis et Raymonde Barber (soeur de Max Barber, pilote du club) le 5 janvier. Le couple part en voyage de noce avec le Fairchild.

En mars, Simone Laurans entre au conseil d'administration et sera quelques temps secrétaire-générale.

Le Jodel 112 F-BGLZ arrive en juillet, convoyé par Pierre Llopis et le président André Bassoleil, en passant par Gibraltar. Ce Jodel a été construit par Dormois, constructeur amateur à Sens.

Le Stampe F-BBNU est également livré, ainsi que les Stampe militaires n° 1114 et 1076 prêtés en convention avec l'armée.

En décembre, Edmond Giraud et Jean Janot participent au rallye aérien de la Datte avec le Jodel 112 et René Cartier, Jacques Banuls et Simone Laurans y participent également avec le *Frégate*.

Le nouveau club-house, construit et aménagé avec goût par les membres, est inauguré, ainsi que le hangar-atelier. Une nouvelle décoration est appliquée aux avions. la coupe Pierre Llopis est créée, destinée au pilote ayant accompli le plus grand nombre d'heures de vol dans l'année.

Parmi les élèves-pilotes se trouvent Beuchotte, Bez, Bonnet, Brissat, Buono, Claude Calleja, Cervini, Chaumont, Chetboun, Costes, Dautheville, De Gialluli, Desmoulins, Camille Dichtel, Drillaud, Dufriez,

Dans le club-house, de gauche à droite : Quillent, Pierre Llopis, Jacques Banuls (qui reçoit la coupe Pierre Llopis), André Bassoleil, le mécanicien Loanès, Roger Galéa et le mécanicien Bordat (L.O)



Le réconfort avant l'effort, de gauche à droite : Raymond Soler, Yves Bihan, Monique Belleculée, Gérard Jarrige, Simone Laurans, Dentel et Pierre Llopis ; devant : Henriette Laurans (L.O)



"L'apéro" après les vols (L.O)





▲ *Dentel* (L.O.)



▲ *Le mécanicien Loanès* (L.O.)



Dupays, El Baz, Emerit, Farese, François, Friker, Louis Fyot, Gerbier, Gerson, Gianolo, Girard, B. Girault, Noël Henin, Laurent, Le Deault, Leguen, Georges Litter, Yvette Melia, Maurice Mora, Munoz, Outin, Peuchet, Plouzo, Poma, Quillent, Quintana, Renucci, Sylvain Riva, Roll, Sendra, Segura, Mme Servière, J. Simon, Solal, Mlle Sourdet, Yves Strullu, Paoletti, Scier, Titiello et Weiter.

Parmi les pilotes les plus actifs se trouvent Abdessalam, Edmond Amar, Monique Belleculée, Yves Bihan, Boumazouzi, Mlle Bresson, Jean-Claude Caillou, René Cartier, Coll, André Cornet, Pierre Decroix, Dentel, Emile Dirson, Geilman, Edmond Giraud, Guibert, Jean Janot, Georges Jeanson, Krinbarg, Mme Laufer, Georges Maignon, Maurel, Mazzia, Michel Mosquet, Henri Pettenaro, Perois, Riera, Jean Ruffier, Segalier, Marcel Siroty, Raymond Soler et Vial.

Pierre Llopis est nommé chef-pilote, il a comme adjoints Duval et Armand Hastoy. Le club a maintenant six avions : les Stampe F-BBNM, F-BDKX et F-BBMU, le *Frégate* F-ANKY, le Fairchild F-OABI et le Jodel 112 F-BGLZ.

1 043 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Vingt-trois brevets du 1^{er} degré ont été obtenus, parmi lesquels ceux de Jacques Banuls, Baudelot, Beder, Berthet, Cervini, Dubray, Victor Faivre, Ledante, Guillaume Lema, Lescaret, Mercadal, Guy Robert et Rouzard, ainsi que six du 2^{ème} degré : Bardoni, Benkemoune, Costa, Marcel Galiero, Robert Mandavialle et Perez. Le club est 18^{ème} à la coupe des *Ailes*.

Vingt-et-un brevets du 1^{er} degré ont été réalisés en une seule journée sur l'aérodrome de Blida, en présence de Dirson, commissaire de l'Aéro-club de France. Pour la circonstance, trois Stampe, un véhicule de dépannage et la sécurité militaire ont été réunis sur l'aérodrome. Le repas a été offert par l'armée de l'Air.

1953

Le *Minicab* F-OAOV, construit par l'Aéro-club, est terminé en juin et réceptionné par Réale, pilote d'essai de l'AIA. Aussitôt, Pierre Llopis s'inscrit pour la coupe des Compas Vion réservée aux avions de construction amateur et la remporte. Il effectue près de 12 000 km en un peu plus de 60 heures de vol en cinq journées de vol non consécutives, en ralliant des aérodromes de toute l'Algérie.

Fait à peu près unique, Bordat, mécanicien de l'AIA qui entretient la flotte de l'Aéro-club et qui a participé à la construction du *Minicab*, a survécu à un saut avec un parachute qui ne s'est pas ouvert. Grand mutilé, il est cependant moniteur d'éducation physique.

Le 16 mai, Monique Belleculée participe au rallye rassemblement des Avions de tourisme, ainsi que Joseph Ribera. Le Stampe F-BGTO arrive le 6 octobre.

Le 13 octobre, Jean-Claude Caillou bat le record mondial de vitesse (vol circulaire) pour hydravion de 5 cm³.

Parmi les pilote féminins qui fréquentent le club, se trouvent Monique Belleculée, Annie Finat, Nicole Lebon, Annie Marquaire, Mlle Melhil, Mme Philippe, Mme Piquer, Mme Royet et Simonne Volait.

1 047 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Parmi les brevetés du 1^{er} degré : Chenu, Lt Comenoz, Desplantes, Guenin, Janiak, Masson, Yvette Méliä, Michel et Quillent. Du 2^{ème} degré : Jacques Banuls, Berthet, Gabriel Bonnet, Raymond Courtois, De Gialluly, Filipi, Huwaert et Krinbard. Le club est classé 15^{ème} à la coupe des *Ailes*. Pierre Llopis est 4^{ème} à la coupe SGF (1^{er} des pilotes d'AFN).

Le Jodel 112 F-BGLZ, arrivé en juillet 1952. Cet avion sera détruit le 25 décembre 1956 dans l'incendie du hangar de l'aérodrome de Burdeau (L.O.)



Le Minicab en cours de finition, avec l'équipe qui l'a construit, et présenté en vol lors de la fête de Blida par Pierre Llopis et Georges Royet (L.O.)

Gardan GY 20 Minicab
 Biplace en bois et toile, conçu par Yves Gardan.
 Envergure : 7,60 m
 Longueur : 5,45 m
 Hauteur : 1,65 m
 Surface portante : 10 m²
 Masse à vide : 265 Kg
 Masse en charge : 480 Kg
 Vitesse maximum : 198 Km/h
 Vitesse de croisière : 180 Km/h
 Rayon d'action : 500 Km
 Plafond : 4 000 m
 Moteur : Continental A65, 65 ch.





▲ Paul Llopis (LO)



▲ Bez, de dos : Courtois (LO)

▼ Simonne Volait (LO)



1954

Le club, de plus en plus actif, organise des journées portes ouvertes avec baptêmes, des sorties gastronomiques, des baptêmes sur des terrains extérieurs, sans oublier les déplacements du Père Noël. Le tout est bien médiatisé, en accord avec la DGAC, en vue de la promotion de l'aviation légère.

Les réunions et les banquets se succèdent à l'occasion de tout (ou de rien) avec simplement le plaisir d'être ensemble, dans une grande famille. Les lâchers, les brevets, les nouveaux avions, les mariages, les naissances, les retrouvailles et les promotions ne manquent pas d'être dignement fêtés. Cette ambiance, apanage du club, se maintient tout au long de son existence au fur et à mesure de l'arrivée des nouveaux membres.

Le 10 juillet, grande animation à l'occasion du mariage de Jean-Claude Caillou, pilote pilier du club et champion modéliste, et de Simone Laurans, vélivole.

En septembre, le Fairchild F-OABI, piloté par Edmond Girault, est accidenté à Oued-Rarbi (Grand Erg Occidental), une réparation de fortune est faite sur place pendant la première quinzaine d'octobre par Bordat, Pierre Llopis et un soudeur de l'AIA, avant le convoyage à l'AIA pour une remise en état.

Le nouveau (futur) pilote Marc Llopis, fils de Pierre, naît le 14 octobre et fait l'objet d'une très belle réception de bienvenue au club.

Monique Bellecullée fait un stage à Saint-Yan.

590 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets sont obtenus, Pierre Llopis continue à se classer parmi les premiers de la coupe de la Société générale de fonderie.

1955

Le *Bébé-Jodel* (moteur Volkswagen) construit sous la direction de Jean-Pierre Llopis, père de Pierre et Paul, est mis en service. Cet avion ne sera jamais immatriculé.

Pendant quelques temps, paraîtra le journal du club *L'Aéropage*.

Le 16 juin, a lieu un voyage de cinq avions à Aïn-Skrouna, à 110 km au sud-ouest de Tiaret, avec une escale gastronomique à Burdeau. Georges Royet et son épouse Raymonde, Jacques Banuls, De Gialluly, Dentel, René Cartier, Pierre Jeanne, Pierre et Paul Llopis, Boni et Arexi participent au voyage. Un méchoui attend les participants à Aïn-Skrouna où un Siebel et deux Nord 1000 transportent l'ingénieur Paul Wicker, président de la section de vol moteur du club, et quelques invités de la direction de l'AIA.

En juillet, le club fête le départ du président André Bassoleil, après huit années de présidence active. En septembre, le Stampe F-BBNU fauche son train à l'atterrissage à Reghaïa.

Avec le début de la guerre d'Algérie, le club est appelé, en convention avec l'Armée et en ordres de missions militaires, à effectuer des vols de reconnaissance de terrains opérationnels avec des officiers de l'armée de Terre, des transports de journalistes en zones opérationnelles, des liaisons ou des évacuations sanitaires. Pierre Llopis, Louis Fyot et Fernaud sont le plus souvent désignés pour ces missions.

En octobre, se déroule la remise des brevets de Alain Boell, Barthélémy Escandell, Roger Fyot, Guinery, Noël Henin, Pierre Jeanne, Eugène Lagarde, Robert Morat, Pascal D'Oriano, Camille Pionneau, Georges et Raymonde Royet et Philippe Saint-Rémy.

En octobre 1954, déplacement en Nord 1000 à Oued Rarbi (Grand Erg Occidental) pour inspecter le Fairchild F-OABI accidenté. De gauche à droite : Pierre Llopis, Paul Macquet (inspecteur Véritas) et Wicker (LO)



Construction du Bébé Jodel, terminé en 1955. De gauche à droite : Jean-Pierre Llopis, Bodat qui tient Ghislaine, la petite-fille de Jean-Pierre Llopis, et Paul Llopis (LO)



▼ *En septembre 1955, le Stampe F-BBNU fauche son train à l'atterrissage à La Reghaïa (LO)*





▲ Escandel, Banuls et Pierre Llopis (LO)



▲ Le mécanicien Loanes et Pierre Llopis (LO)

▼ Le 15 février 1957, Mesdames Wicker, Retourné et Duc lors du baptême des avions (LO)



L'Aéro-club remporte une nouvelle fois la coupe des Compas Vion avec le *Minicab* (par équipages mixtes).

Dix-sept mécaniciens et contrôleurs de l'AIA, appelés à faire des vols d'essais, sont formés gratuitement par le club.

1 237 heures de vol sont effectuées dans l'année et onze brevets sont obtenus. Le club est 10^{ème} à la coupe des *Ailes* avec dix brevets du 1^{er} degré et 14^{ème} à la coupe Jean Raty.

1956

Lors de l'assemblée générale du 15 janvier, Paul Wicker devient président ; Decoray, chef du service entretien de l'AIA, entre au conseil. André Bassoleil rejoint Jean Duc comme président d'honneur.

Le 7 juin, Louis et Roger Fyot (le père et le fils) se posent en catastrophe près de la station d'essais de l'Oued-Barek (Fondouk) avec le Stampe F-BBNM et sortent indemnes de l'avion détruit.

En juin, le Stampe F-BBNU fauche de nouveau son train d'atterrissage lors d'un atterrissage en campagne vers Aïn-Skrouna.

Le 11 novembre, Madame Dubreuil, épouse du directeur de la station agricole d'Aïn-Skrouna, trouve la mort, ainsi que le pilote René Cartier (vice-président), dans un accident avec le *Minicab*. Pris par le mauvais temps en se dirigeant vers Aïn-Skrouna, le pilote s'est dérouter vers l'aérodrome de Krafalla où l'avion a fait une chute fatale après un décrochage en dernier virage. René Cartier, né à Oran en 1904, a servi dans l'Armée de l'air avant d'entrer à l'AIA en 1941 comme préparateur de fabrication. Surnommé *Papa Cartier*, gai et aimé de tous, il avait participé à la création du club et totalisait 500 heures de vol.

Le 17 décembre, arrivent Pierre Llopis et Jacques Banuls qui convoient le *Norécrin* F-OAUX et Paul Llopis et Bez qui convoient le *Norécrin* F-BEBL, en provenance de Toussus-Le-Noble, via Bernay pour l'installation des radios et des réchauffages carburateurs. Ces avions sont financés par le club.

Jacques Banuls et Bouveyron entrent au conseil d'administration.

Dans la nuit du 25 décembre, le Jodel 112 F-BGLZ de passage à Burdeau, affrété pour transporter l'inspecteur Véritas, est détruit dans l'incendie du hangar de l'aérodrome à la suite d'un attentat terroriste.

1 869 heures de vol sont effectuées dans l'année, onze brevets du 1^{er} degré et quatre brevets du 2^{ème} degré sont obtenus.

L'Aéro-club remporte, pour la troisième année consécutive, la coupe des compas Vion et obtient le prix de 175 000 F (le *Minicab* a effectué 7 868 km dans l'année avant d'être accidenté).

1957

En janvier, le président Paul Wicker ramène de Clermont-Ferrand le Jodel 120 F-OAZF. Le 15 février, cet avion est baptisé par Madame Wicker, ainsi que les *Norécrin* F-BEBL par Mme Retourné, et F-OAUX par Mme Duc.

Le 24 février, grande manifestation par la section modéliste de Fort-de-l'Eau animée par André et Henri Jourdan et le chanoine Payno, curé de la paroisse, en présence du général Huet commandant la 7^{ème} DMR.

Le 29 juin, un grave accident arrive au Jodel F-OAZF à Maison-Blanche. Pris dans la turbulence de sillage d'un DC4 d'Air Algérie, le Jodel est détruit et Pierre Llopis et son élève, Marcel Jaulen, sont gravement blessés et passeront six mois à l'hôpital.

En juin 1956, le Stampe F-BBNU à Ain-Skrouna, encore victime d'un incident à l'atterrissage (L.O)



Le 7 juin 1956, Louis Fyot et son fils Roger se tirent sans mal de l'accident du Stampe F-BBNM (L.O)



▼ *Le série noire continue. Le 29 juin 1957, Pierre Llopis et Marcel Jaulin sont gravement blessés dans l'accident du Jodel F-OAZF pris dans la turbulence de sillage d'un DC4 d'Air Algérie (L.O)*





▲ Le 19 septembre 1959 à Bernay, Lucien Querey et Pierre Llopis (L.O)



▲ André Jourdan, pilote de l'ALAT en 1958 au peloton d'avions de la 27^{ème} DIA à Tizi-Ouzou et, ci-dessous, au Tour aérien de Sicile en 1960 (UD)



Le 22 décembre arrivent, en provenance de Clermont-Ferrand, après être passé par Rome et Palerme, le Jodel 120 F-OBBX, piloté par Paul Llopis et Barthélémy Escandell, et le F-OBBZ, piloté par Jacques Banuls et Sylvain Riva.

1 557 heures sont effectuées dans l'année et quatre brevets sont obtenus.

1958

En mars, le club s'installe à Chéragas.

Fin août, Louis Fyot et son épouse ramènent, depuis Issoire, via Malaga et Oran, le Jodel 120 F-OBET. En septembre, le Fairchild F-OABI est vendu à la Société Air Géotechnique à Alger et le *Frégate* est réformé après plus de dix ans de bons et loyaux services.

En décembre, à l'occasion du départ de Paul Wicker, directeur de l'AIA, Pierre Llopis, chef de patrouille, emmène tous les avions du club, en vol de groupe, survoler le *Ville d'Alger* en route vers Marseille.

Jean Issartel, ingénieur principal qui remplace Paul Wicker comme assistant de Jean Duc, devient président ; vice-président : Louis Fyot et Jean-Claude Caillou ; trésorier-général : Paul Llopis.

Pierre Llopis a effectué près de 700 heures de vol en instruction au cours de l'année. Bihan est 8^{ème} à la coupe de la Société générale de fonderie, Louis Fyot et Armand Hastoy sont bien classés dans cette coupe.

1959

Huit avions du club se déplacent à Aïn-Skrouna, invités par Dubreuil. Les festivités inoubliables avec couscous, méchouis, démonstrations d'avions et vols d'initiation se déroulent durant 48 heures.

Des festivités sont organisées également par Jean Rativet sur son aérodrome privé à Hardy et par l'Aéro-club du Sersou à Burdeau où le président Gérard Jarrige reçoit ses camarades de l'Aéro-club de l'AIA.

Des vols d'initiation sont effectués durant deux jours sur l'aérodrome d'Affreville.

Le 29 septembre, arrivent Pierre Llopis et Bouveyron qui ont convoyé le Jodel *Ambassadeur* F-OAMJ de Bernay à Alger, via Gibraltar.

Simonne Volait et Annie Marquaire se classent 3^{ème} avec l'*Ambassadeur* au concours d'atterrissage organisé par l'Aéro-club de Bougie. Avec le même avion, les deux amies effectuent un voyage touristique vers Paris et retour.

Le club essaye le Wassmer *Super IV* F-BIXX, jugé trop onéreux.

1 430 heures de vol sont effectuées dans l'année. Parmi les brevets obtenus, se trouve celui de Pierre Sintès, ingénieur de l'Armement.

1960

Une convention est passée avec l'ALAT pour l'entraînement des pilotes réservistes et la formation des jeunes pilotes dans le cadre du CAPM 14. Le Piper L18 10-A-1 est livré le 2 juillet pour assurer ces missions.

Quatre équipages participent au Tour aérien de Sicile du 1^{er} au 4 juillet : Simonne Volait et Annie Marquaire en Jodel *Ambassadeur* (1^{er} des équipages étrangers), Jacques Banuls et son épouse en *Norécrin*, André Jourdan (qui vient d'effectuer son service militaire comme pilote dans l'ALAT), Caillibote et un journaliste en *Norécrin*, et Gianolo et un passager en Jodel 120.

Simonne Volait est première dans la coupe Jeanne Taron destinée aux grandes voyageuses et deuxième dans la coupe de la Société générale de fonderie dans laquelle Annie Marquaire commence à se classer.

Quelques brevetés de 1955 : Maurice Mora, Roger Fyot, Michel Mora, Georges Royet, Eugène Lagarde, Mme Royet, Bathélemy Escandell, Noël Henin, (Pierre Llopis), Camille Pionneau, Jammot et Louis Fyot (L.O)



Le 7 juin 1956, réunion à Aïn-Skrouna, parmi les invités, de gauche à droite : Paul Llopis, Arexi, Dentel, Henri de Gialluly, Mme Dubreuil, Pierre Llopis, Jacques Banuls (L.O)



En 1959, Simonne Volait et Annie Marquaire après leur vol Alger-Madrid-Paris et retour, avec l'Ambassadeur F-OAMJ (L.O)





2 943 heures de vol ont été effectuées dans l'année. Dix-sept brevets de pilote élémentaire (dont deux par des moins de 21 ans) et onze brevets de pilote privé (dont trois par des moins de 21 ans) ont été obtenus.

1961-1962

En février, le club achète les Jodel 120 F-OAZM et F-OBBM de l'Aéro-club des 3A.

Le 9 mars, au cours du test en vol pour le brevet de pilote professionnel, Testanière et le testeur Gilormini (chef-pilote d'Air Algérie) sont victimes d'un accident mortel avec le *Norécrin* F-BEBL qui décroche à basse altitude au cours d'une remise de gaz après un simulacre d'atterrissage en campagne.

Le 9 avril, se tient l'assemblée générale dans la salle des fêtes de l'Ecole professionnelle de l'Air de Cap-Matifou, en présence de Charles Rudel directeur du SALS-Algérie et de Clément, commandant de l'aérodrome de Chéragas. Le président Jean Issartel ne peut que constater la bonne santé de l'Aéro-club. Le conseil d'administration, maintenant composé de Jean-Claude et Simone Caillou, Louis Fyot, André Jourdan, Paul Llopis, Annie Marquaire, Munoz et Trohais, est reconduit. Au cours de cette assemblée, Jacqueline Chabaud reçoit la coupe du plus jeune pilote de l'Algérois.

La construction du club-house à Chéragas est menée à bien au cours du premier trimestre.

En juillet, les pilotes Bouveyron et Davadie sont victimes d'un accident mortel avec le Jodel F-OAZM, l'avion est plaqué au sol au cours d'un exercice de panne.

En juillet, le club reçoit les *Norécrin* F-OBTD et F-OBTE, cédés à l'AIA par le CIEES de Colomb-Béchar. Huit pilotes réservistes sont en entraînement dont Chalbet et Emile Patourreau. Barthélémy Escandell devient chef-mécanicien, assisté de Yahia Mimouna.

Malgré les circonstances défavorables, Annie Marquaire, devenue Annie Sayous, se classe toujours très bien dans la coupe de la Société générale de fonderie, elle reçoit également la coupe Jeanne Taron.

Plus de 2 000 heures de vol sont effectuées dans l'année (dont 450 par Pierre Llopis) et trois brevets sont obtenus par H. Ceccaldi, L. Domenech et Huguette Mehl.

En 1962, par dérogation à l'interdiction des vols d'avril 1961, Pierre Llopis est autorisé à entraîner les élèves-pilotes de la préparation militaire ALAT (CAPM 14) avec le Piper L18. Parmi eux se trouvent Michel Bouland, Claude Hussenot, Raymond Macia (d'Oran), Alain Poirier, Gaston Rochette et Marcel Vassalo. Il est également autorisé à effectuer les vols d'entretien des avions.

Lorsque le club est contraint de cesser son activité, il compte 160 membres actifs et quatorze avions : quatre Stampe (F-BBNU, F-BCZB, F-BDKX et F-BGTO), trois *Norécrin* (F-OAUX, F-BEOX et F-OAUU), quatre Jodel D 120 (F-OBBM, F-OB BX, F-OB BZ et F-OBET), un Jodel *Ambassadeur* (F-OB MJ), un *Bébé* Jodel et le Piper L18 10 A1 de l'ALAT. Un autre Piper L18 est en cours de finition dans le hangar de Chéragas. L'activité exceptionnelle de l'Aéro-club de l'AIA d'Alger est due avant tout à la personnalité de Pierre Llopis qui a su maintenir constamment un esprit de camaraderie et qui s'est dévoué sans compter au service des élèves et des membres. L'appui inconditionnel des directeurs successifs de l'AIA a permis à Pierre Llopis d'oeuvrer dans de bonnes conditions matérielles, tant pour l'utilisation des avions que pour leur entretien.



▲ Sylvain Riva et Jacques Banuls (LO)
▼ Raymond Soler et Jean-Claude Caillou (LO)



*Simonne Volait, Annie Marquaire,
Jacques et Mme Banuls, Gianolo et
Alain Poirier (L.O)*



*Le bar de l'Aéro-club de l'AIA ins-
tallé à Chérakas (L.O)*

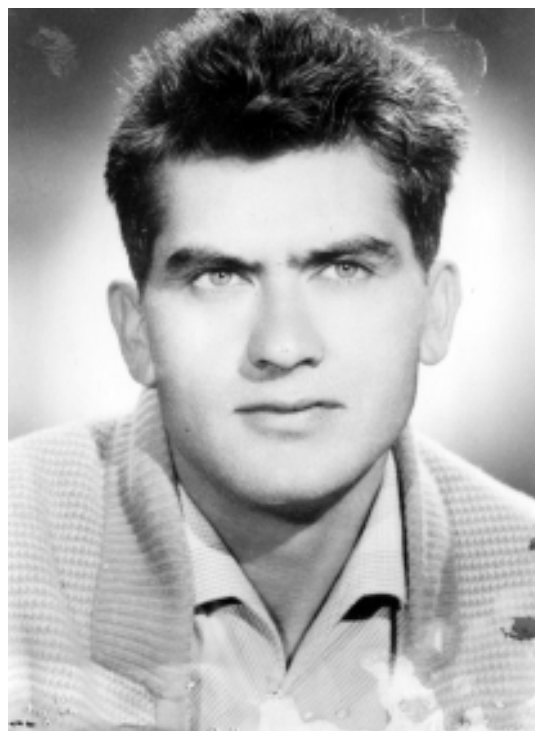


3 - AIN-TEMOUCHENT

Le Club aéronautique d'Aïn-Témouchent



▲ 1956 - Le club-house du Club aéronautique d'Aïn-Témouchent transformé en tour de contrôle et en PC du peloton ALAT (RU)
▼ Noël Justen, moniteur de l'Aéro-club, assassiné par le FLN le 4 octobre 1958 (RT)



Le 1^{er} juin 1948, le Club aéronautique d'Aïn-Témouchent renoue avec ses membres au cours de la première assemblée générale d'après-guerre. Le bureau est composé sous la présidence de Raymond Duffau ; vice-présidents : Marcel Charles et Pierre Lecaroz (agriculteur) ; secrétaire : Jean Galindo ; trésorier : Gilbert Orsero (agriculteur) ; assesseurs : Paul Cahuzac (viticulteur), René Cantié, Passeron et André Pujol.

Le club tourne alors au ralenti, il possède le Fairchild F-OACJ arrivé en décembre 1948 et qui sera vendu à Charles Pons Mure (d'Oran) en décembre 1952 et le curieux petit biplan MDG LD-261 *Midgy* F-BCAO arrivé en décembre 1949 et qui sera revendu à l'Aéro-club de Bel-Abbès.

1956

L'aérodrome retrouve de l'activité avec l'arrivée, le 18 mai, du peloton d'avions ALAT de la 29^{ème} DI avec ses Piper L18, commandé par le capitaine Jean-Pierre Rudin, assisté par le capitaine Maurice Parodi puis, à partir d'octobre, par le capitaine André Vauthier.

En juillet, l'aérodrome reçoit la visite du secrétaire d'Etat aux Forces armées Max Lejeune, du général de Maricourt, commandant l'Air en Algérie, et du général Bertron, commandant la 29^{ème} DI.

1957

En avril, Marcel Charles devient président et Raymond Duffau président d'honneur ; vice-présidents : Jean Galindo, Louis Hernandez, Armand Orsero, Gilbert Orsero, André Pujol et le docteur Michel Torner ; secrétaire-général : Jean Lecaroz ; secrétaire adjoint : Jean-Pierre Kuntz ; trésorier-général : Paul Gautier ; trésorier adjoint : André Pourquier ; assesseurs : Bonneville, Victor Canac (menuisier), Landry Chapuis (distillateur), Georges Duffau (agriculteur), Raymond Gay, Charles Jouve, Henri Lauque et Paul Servet. Le capitaine André Vauthier prend une part active au renouveau du club, il participe à toutes les réunions du conseil d'administration et fait profiter le club de son expérience.

Le nouveau comité est décidé à relancer efficacement l'activité en recrutant parmi les élèves de l'Ecole professionnelle et de l'Ecole d'agriculture et en créant une section modéliste. Ce renouveau se manifeste par l'arrivée, en avril, des Jodel 120 F-OBBB et F-OBBH.

Le 28 avril, l'aérodrome, rénové avec une piste en dur et un nouvel hangar, est inauguré. Cette inauguration est l'occasion d'une grande fête avec un rassemblement des avions des clubs voisins. L'IGAME Pierre Lambert, préfet d'Oran, inaugure la piste en présence du général Bertron, du docteur Servières, maire d'Aïn-Témouchent, des anciens combattants et des membres du Dar-el-Askri. La revue du peloton ALAT et le défilé des troupes se déroule avec la musique du 2^{ème} Zouave. Quatre Piper L21 de l'ALAT et les avions du club inaugurent la piste après les passages des T6, B26 et *Mistral*. L'après-midi, après le repas à la Maison du Colon pour les officiels et dans le hangar du club pour les équipages, ont lieu une séance de baptêmes de l'air et un concours de modèles réduits organisé par le CLAP. Le soir, après le ramadan, un dîner est donné au Dar-el-Askri.



▲ En juillet 1956, le secrétaire d'Etat aux Forces armées Max Lejeune visite l'aérodrome (au fond, les tribunes du champ de course) (RU)

Le 28 avril 1957, inspection du peloton ALAT par le général de Maricourt, commandant l'Air en Algérie, et par le général Bertron, commandant la 29^{ème} DI (RU)



▼ Le MDGLD261 Midgy F-BCAO, amusant petit biplan, exemplaire unique en Algérie (CA)



Le club poursuit la reprise de l'activité avec l'aide du peloton ALAT commandé par le lieutenant Hacault depuis le mois d'août, en remplacement du capitaine André Vauthier, qui apportera, lui aussi, tout l'appui possible au club. la section aéromodéliste fonctionne avec succès.

Grâce à l'aide des municipalités de la région, quinze bourses de pilotage sont attribuées chaque année, permettant à des jeunes de passer le brevet pour 1 000 Anciens Francs de l'heure.

Situé dans une région restée relativement calme, le club a maintenant un aérodrome qui est devenu le centre d'attraction de la ville. Fin avril, l'arrivée du moniteur Noël Justen, détaché de l'Aéro-club d'Oranie, maintient l'activité avec le *Tiger Moth* F-BFHQ de l'Aéro-club d'Oranie, seul avion disponible avec le Jodel F-OBBH, car le Jodel F-OBBB a été accidenté par Geneviève Torner lors de son lâcher.

En juillet, Armand Orsero succède à Marcel Charles qui devient président d'honneur. P. Ducoudray (expert agricole) est vice-président. Jean-Pierre Kuntz devient secrétaire-général, assisté de René Aldoguer.

Après une expérience de quelques mois, non poursuivie, le moniteur Bichemin quitte le club fin septembre et retourne à Paris. Les moniteurs de l'Aéro-club d'Oranie reviennent en détachement avec le Stampe F-BDUC. Noël Justen est le plus assidu et assure une bonne animation, aidé quelques fois par Gardiès et Chatel. 500 heures de vol sont effectuées dans l'année par le club qui compte soixante-six membres actifs dont quatorze élèves-pilotes. Sept brevets du 1^{er} degré sont obtenus.

1958

Le 15 février, le capitaine André Vauthier reprend le commandement du peloton ALAT et poursuit la coopération fructueuse avec le club en étant moniteur bénévole, ainsi que le maréchal des logis Hubert de Lapparent, pilote appelé dans l'ALAT, sous la responsabilité de Noël Justen.

En mai, arrivent les Jodel 120 F-OBES et F-OBES.

Le 4 octobre 1958, Noël Justen est assassiné par le FLN au cours d'une partie de chasse dans la région des Abdellys, le capitaine André Vauthier reste seul pour assurer l'école.

1 080 heures de vol sont effectuées dans l'année et vingt-et-un PPE sont obtenus dont cinq par des moins de 21 ans. Le club est 13^{ème} et 6^{ème} dans les coupes des *Ailes* et 20^{ème} dans la coupe Jean Raty.

1959

En janvier, avec l'arrivée du Jodel 120 F-OBQJ, le club possède quatre Jodel (F-OBBH, F-OBES, F-OBES et F-OBQJ). Il dispose du Stampe remorqueur F-BDUC du SALS pour une reprise, sans succès, du vol à voile.

En mai, trois équipages, menés par Geneviève Torner, P. Ducoudray et André Pourquier, sur Jodel 120, sont engagés dans le rallye du Pétrole. Tous sont bien classés (4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème}).

Mi-juillet, arrive le Jodel D140 *Mousquetaire* F-OBLU sanitaire, convoyé par Geneviève Torner qu'accompagnent le docteur Michel Torner et le capitaine André Vauthier. Ce dernier quitte Aïn-Témouchent en août, remplacé par le capitaine Arthur Gotmann.

Geneviève Torner, première pilote d'Algérie et seconde de France dans le classement féminin de la Coupe de la Sté Générale de Fonderie, est gagnante de la coupe Jeanne Taron avec 36 809 km parcourus dans l'année. L'activité en école du club est remarquable, il totalise cinquante-trois pilotes brevetés dont vingt PPA, tous formés depuis 1957.

1960

Le 24 avril, le docteur Michel Torner remporte le 2^{ème} rallye du Pétrole et, en mai, pour marquer le troisième anniversaire de la renaissance du club, un grand rassemblement est organisé qui réunit vingt-cinq avions.

Le 1^{er} juillet, lors de l'assemblée générale, Lazarewich devient trésorier, René Aldoguer, P. Decoudray et Jean Galindo quittent le conseil d'administration et Ahmed Benchiha y entre. Le même mois, une grande fête est donnée pour le retour des deux équipages qui ont participé en juillet au 8^{ème} Tour de France aérien avec deux Jodel : Jean-Louis Benenbaum et Lucien Schwal (F-OBES) et Antoine Rubio et Alain Cazorla (F-OBQJ).

Le 30 octobre, le peloton ALAT quitte l'aérodrome pour El-Abiod, après avoir donné un exemple de coopération fructueuse entre les civils et les militaires.

1 612 heures de vol ont été effectuées dans l'année et quinze BEPP ont été obtenus. Jean-Louis Benenbaum et Antoine Rubio se classent très bien dans les coupes.

En 1961, Ben Yahia et Talalaiti sont brevetés PPE et Ahmed Benchiha est breveté PPA, juste avant l'interdiction des vols qui intervient alors que le club avait pleinement réussi sa relance.

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

AIN-TEMOUCHENT
ALGÉRIE

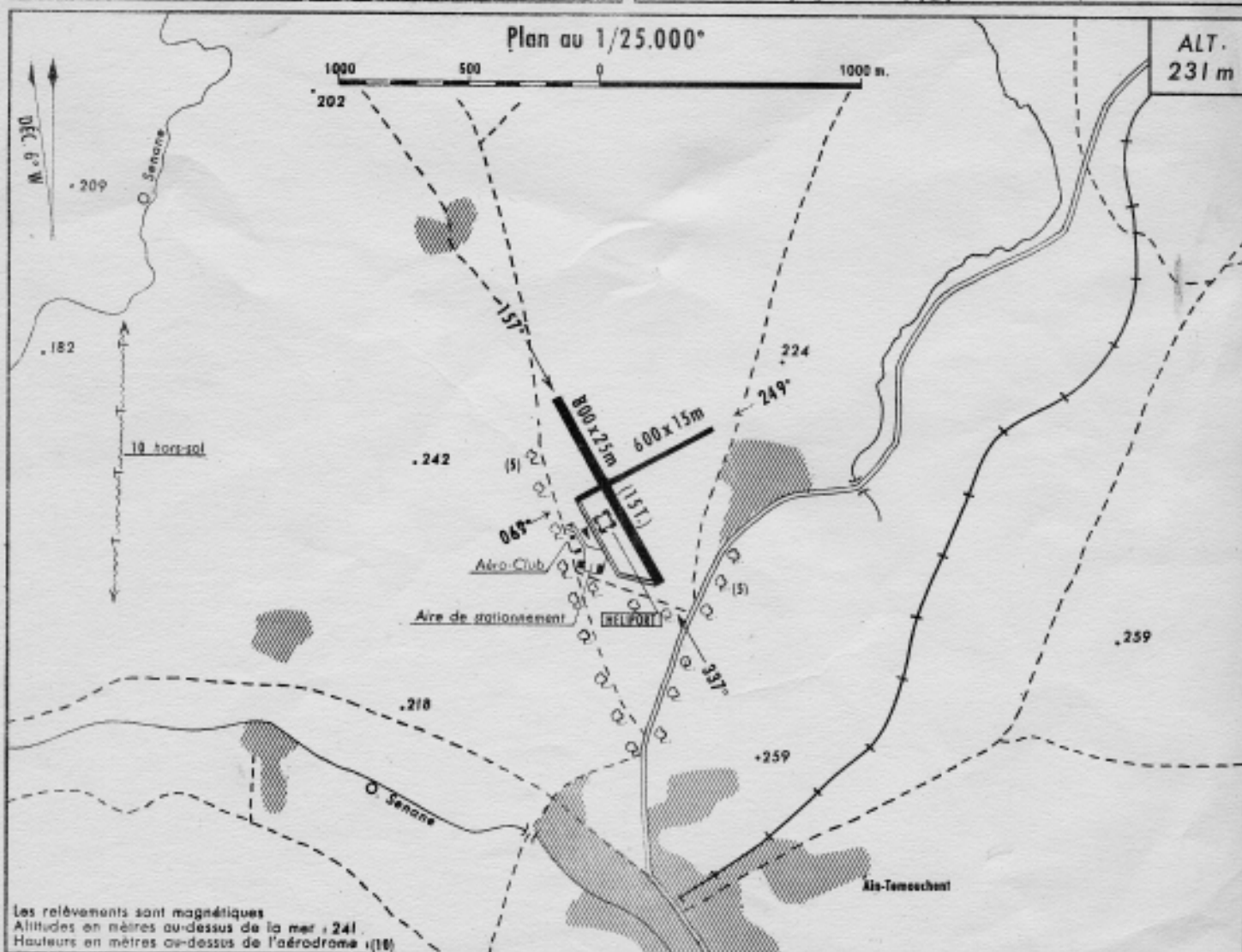
CONTROLE LOCAL : APP : Néant.
TWR : Néant
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable hors bandes.

Tél. de l'Aérodrome : Néant
BIA : ORAN-la-SENIA

Tél : 204.78 à ORAN

NOTES : Néant



MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

N° 1537 A 5 SEPTEMBRE 1958

L'aérodrome d'Ain-Témouchent en 1958 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

4 - BATNA

L'Aéro-club de Batna



Sous la présidence de Jean Pupier, le club redémarre en mai 1948 avec le Potez 36 F-ALTM, rescapé de la mobilisation générale, acheté à l'Aéro-club d'Algérie, et le moniteur Smague. Le Fairchild F-OABC arrive en mai 1949 et permet d'entreprendre des voyages.

1951

En juin, Alex Périchon convoie le SUC 10 *Courlis* F-BERN de Paris à Batna. Cet avion est le seul exemplaire présent en Algérie (le F-BDUM est resté très peu de temps, en 1948, propriété de la SAVA Hotchkiss à Alger et le F-BDUN avait fait, sans succès, une tournée de présentation en Algérie au printemps 1948). Le *Courlis*, conçu par la Société d'études et de constructions aéro-navales (SECAN) et construit par les usines Chausson, est un séduisant quadriplace bipoutre à moteur propulsif, résolument moderne. Sur 150 exemplaires construits, cinq seulement furent vendus. Après la faillite de la SECAN, les Domaines en vendirent une vingtaine à bas prix, dont celui de l'Aéro-club de Batna. Le défaut essentiel du *Courlis* est son moteur Mathis 8G absolument pas fiable. 70 heures de vol seulement seront réalisées avec cet avion avant sa vente à l'Aéro-club de Djidjelli fin 1955.

Le Potez 36 F-ALTM cesse de voler en novembre.

1952

En décembre, Jean Sammarcelli participe au rallye aérien de la Datte avec le Fairchild. Ingénieur des TP de l'Etat aux Ponts et chaussées, Jean Sammarcelli est le pilote le plus actif du club. Après avoir été breveté à Batna en juillet 1937, il se dévouera sans compter au service du club.

1953

Le *Tiger Moth* F-BFHS, prêté par le SALS, arrive en août. Franz Stadler, employé de la préfecture, ancien pilote de Messerschmidt 109 dans la Luftwaffe, sera parmi les inconditionnels de cet avion.

1954

En septembre, Jean Sammarcelli convoie, depuis Toussus, le *Norécrin* F-BEMZ de la Société Sud-Entreprise (de Sauveur Elbaz), basée à Batna, qui mettra cet avion à la disposition du club jusqu'en janvier 1956.

La région est frappée, dès le début, par la rebellion. En novembre, un détachement de Piper du GAOA n°3 de Sétif est installé sur l'aérodrome utilisé également par l'armée de l'Air.

1955

En janvier, Jean Sammarcelli effectue, sans dommages, un atterrissage forcé dans le sud avec le Fairchild, à la suite d'une fuite d'huile.

En novembre, le club achète le *Norécrin* F-BBEF à l'Aéro-club de Mascara.

Parmi les pilotes les plus actifs, se trouve Alex Périchon, conservateur des Hypothèques, qui possèdera plusieurs avions baptisés *Grand Dab*. Il sera par la suite muté à Bône où il participera aussi activement à la vie du club.



En 1955, Jean Sammarcelli debout sur l'aile du *Norécrin* F-BEMZ de Sud-Entreprise. De dos, Sauveur Elbaz, propriétaire de cette société (sx)

Fin avril 1948, le Potez 36 F-ALTM, acheté par l'Aéro-club de Batna à l'Aéro-club d'Algérie, après un atterrissage en campagne à Corneille pour se ravitailler en essence, tombe en panne à Bernelle, petit village du Constantinois. Rémi Saint-André fabrique un axe de culbuteur chez le forgeron du coin et redécolle pour Batna où l'avion est payable à la livraison.

Devant l'avion, Mlle Leclercq, fille de Jules Leclercq, maire de Bernelle, et une amie (RS)



En mai 1949, le Fairchild arrive à Batna, encore recouvert de la peinture de l'armée américaine (SX)

▼ *Le 22 juin 1951, le Courlis à Malaga, au cours de son convoyage par Alex Périchon (SP)*

Envergure : 11,50 m

Longueur : 8,18 m

Hauteur : 2,68 m

Surface portante : 19 m²

Masse à vide : 850 Kg

Masse en charge : 1 450 Kg

Vitesse maximale : 230 Km/h

Vitesse de croisière : 210 Km/h

Plafond : 3 500 m

Rayon d'action : 1 000 Km

Moteur : Mathis G8-R, 200 ch.





▲ Alex Périchon, aux commandes du Fairchild (SP)



▲ Intervention de Jean Sammarcelli et Yves Salti sur le Fairchild (SX)

▼ Le plein du Tiger Moth. Sur le capot : Jean Sammarcelli et de dos, Raymond Gauthey (SX)



1956

Antoine Sposito quitte l'Aéro-club de Touggourt pour devenir pilote du service de l'Hydraulique sur le Piper Pa 22 *Tri-Pacer* F-OAXL basé à Batna et qui sera également utilisé par Jean Sammarcelli.

L'armée de l'Air crée sur place, le 1^{er} avril, l'EALA 2/72 équipée de T6. Pour satisfaire aux besoins croissants, l'aérodrome est aménagé avec une piste en dur de 1 500 m.

En mai, Jean Sammarcelli convoie, depuis Issoire, le Jodel 120 F-OAVJ.

En septembre, la Société Sud-Entreprise vend son *Norécrin* F-BEMZ à l'Aéro-club de Constantine.

Roger Frécon (enseignant) et Yves Gunalons (coiffeur) animent la section modéliste, très active en vols circulaires et en vols télécommandés. Jacques Castaing, chef-pilote du CATB à Biskra, assure une partie de l'école de pilotage.

1957

Le 6 juillet, Jean Sammarcelli effectue un nouvel atterrissage en campagne, toujours sans dommages, à la suite de l'arrêt du moteur du *Norécrin* F-BBEF après le décollage.

L'Aéro-club est animé par une équipe dévouée, autour du président Jean Pupier (négociant) ; vice-présidents : Rème (ingénieur TPE) et docteur Brunet ; secrétaire-général et chef-pilote : Jean Sammarcelli ; trésorier : A. Salze (pharmacien) ; membres du conseil : Roger Frécon et Yves Gunalons. Parmi les autres membres actifs du club se trouvent André Biesse (technicien TPE), Raymond Gauthey (mécanicien) et Yvon Salti.

Yvon Salti, chef d'atelier au parc à matériel des Ponts et chaussées, assure avec constance l'entretien de toute la flotte et la maintient en bonnes conditions.

Le 1^{er} octobre est créé, avec les éléments de l'ALAT détachés de Sétif, le 1^{er} Peloton d'avions de la 21^{ème} DI avec huit avions auxquels s'ajouteront, en mars 1959, des hélicoptères. L'arrivée du peloton de l'ALAT et de l'escadrille de l'armée de l'Air génère de nouvelles inscriptions dont celles de Henri Fritz, pilote de T6, et Alexis Beliaef et Philippe Joire, pilotes de T28. Jean-Jacques Pabiou, pilote militaire qui restera à Batna après sa libération, accomplira de nombreux vols, dont plusieurs évacuations sanitaires. 330 heures de vol ont été effectuées dans l'année.

1958-1959

En janvier 1958, le Fairchild F-OABC est vendu à Air Oasis à Djelfa, puis Jean Sammarcelli ramène le Jodel 117 F-OBFO à l'occasion du tour de la Méditerranée de mi-septembre de la même année.

1960

En septembre, Jean Sammarcelli convoie le Jodel DR 1050 F-OBRE depuis Bernay, avion qui s'ajoute aux *Tiger Moth* F-BFHS, *Norécrin* F-BBEF, Jodel 120 F-OAVJ et Jodel 117 F-OBFO. Ces cinq avions en parfait état seront cloués au sol en 1961 par l'interdiction des vols.

Pendant toute son existence, l'Aéro-club de Batna a été essentiellement animé par Jean Sammarcelli qui y a effectué 1 290 heures de vol en assurant, outre ses fonctions de chef-pilote, de nombreuses missions d'évacuations sanitaires ou de liaisons au profit de la population dans une région atteinte de plein fouet par la rébellion où l'avion s'avère être le plus sûr moyen de déplacement. Il a formé de nombreux pilotes, entre autre André Biesse, docteur Brunet, Raymond Gauthey, Yves Gunalons et Yvon Salti et il a assuré le début de la progression de son fils Paul.

Le Tiger Moth mis en service en 1955 (sx)



En 1957, le Tiger Moth, le Jodel 120 et le Norécrin (sx)



▼ *En 1957, devant le Jodel 120 F-OAVJ et sur fond de H34, de gauche à droite : Raymond Gauthey, Paul Sammarcelli, Brunet fils, Yves Salti, docteur Brunet et Jean Sammarcelli (sx)*

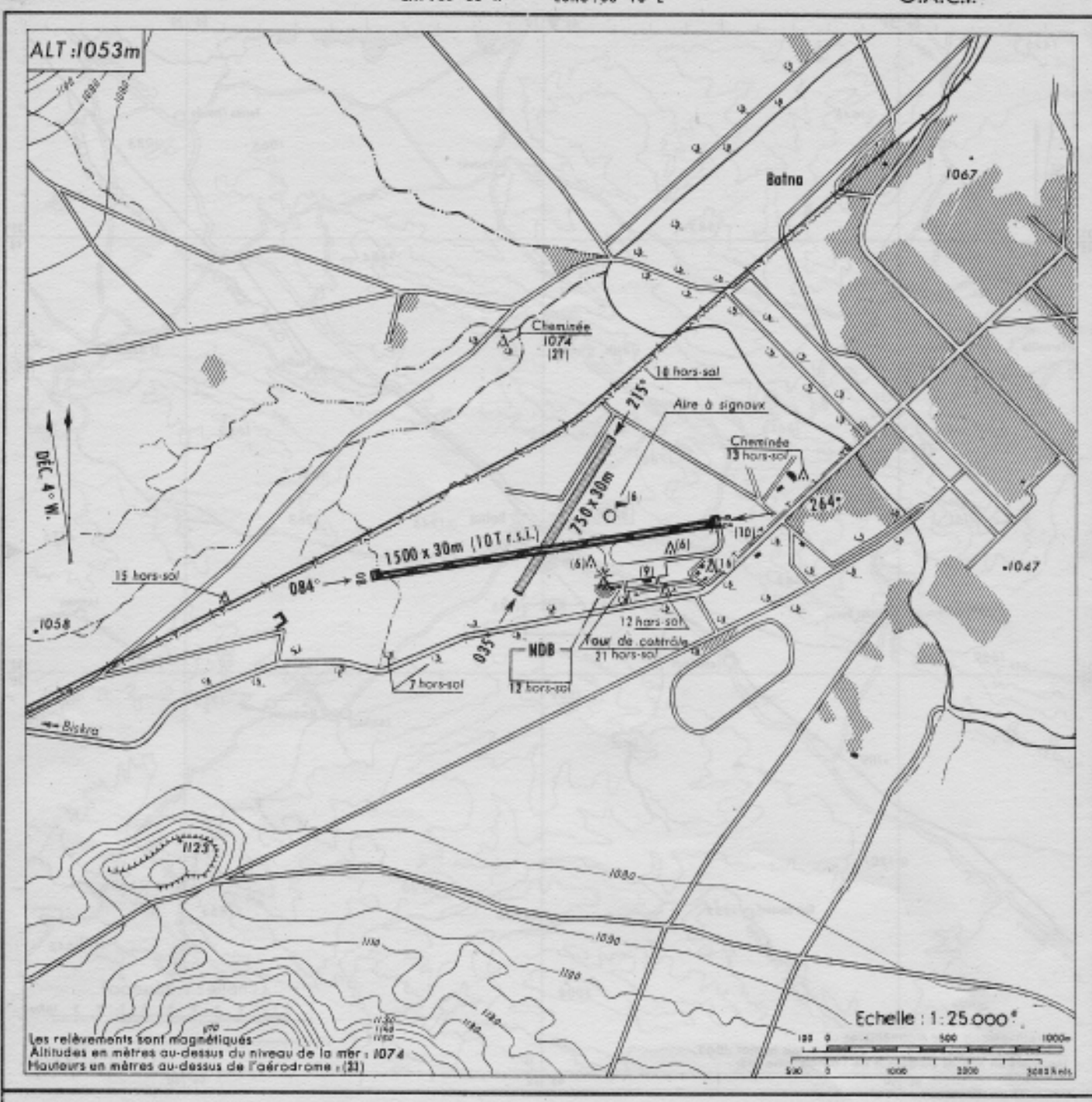


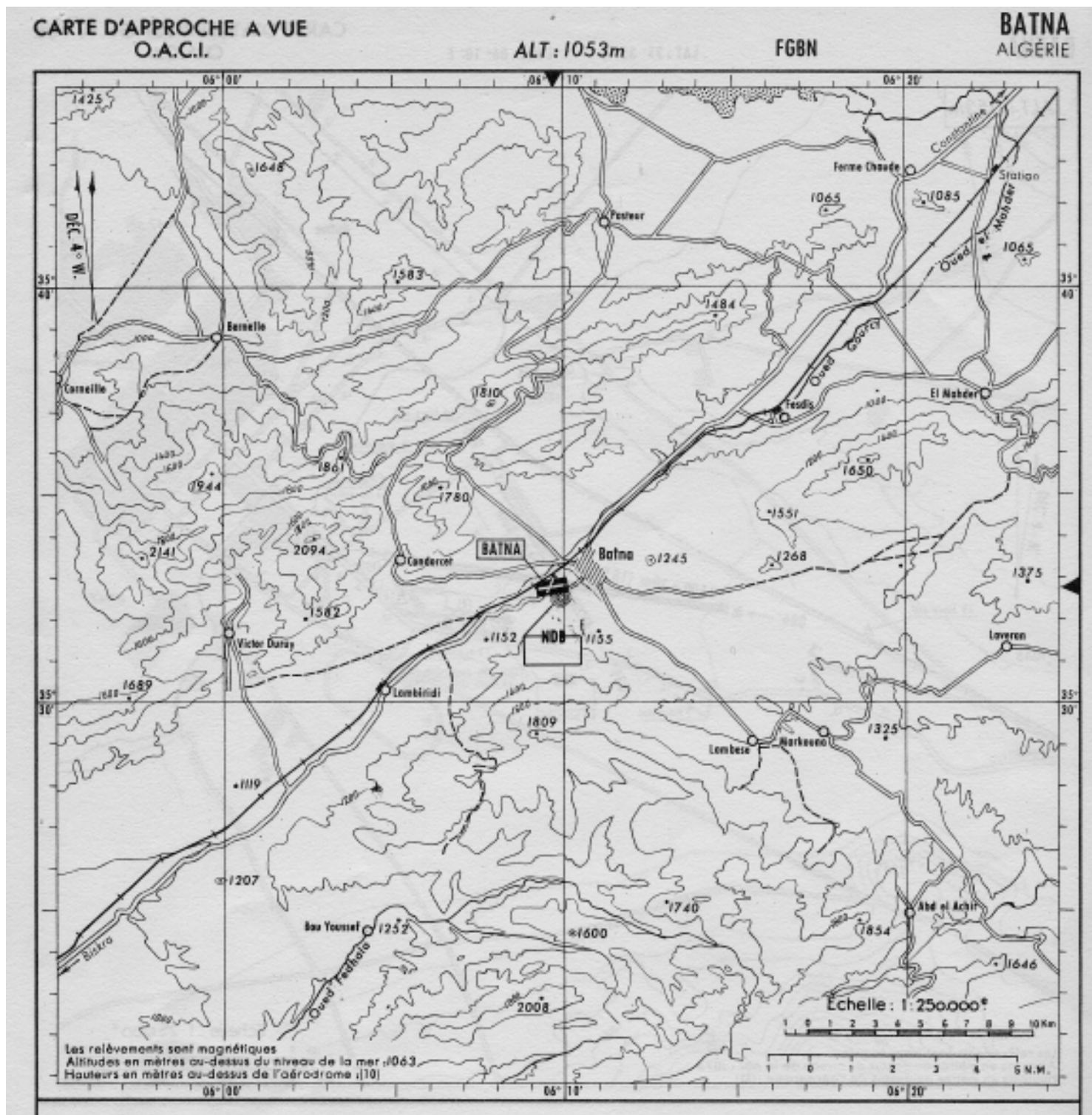
BATNA

LAT : 35° 33' N

LONG : 06° 10' E

CARTE D'ATERRISSAGE A VUE
O.A.C.I.





▲ L'aérodrome de Batna en 1958 Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

▼ La tour de contrôle et un Jodel de passage sur le parking, devant un DC4 d'Air Algérie, des T28 et un Broussard (M)



5 - BISKRA

Le Comité d'aviation de tourisme de Biskra



1949

Le CATB reprend son activité sous la présidence de Pierre Munier (inspecteur des Contributions), auquel succèdera Pierre Beda (commerçant, ancien pilote de guerre, chef-pilote) ; vice-présidents : Nacerine Bergama et Jean Cazenave (commerçant) ; secrétaire : Marcel Legentil (architecte) ; trésorier : Paul Scherb (directeur de banque). Pilotes : Khérieddine, Robert Lloret et Wertheimer.

Les vols commencent avec l'achat du Stampe F-BDKR en avril suivi, en novembre, par celui du Fairchild F-OABD. Aussitôt, le club reprend ses missions au service de la population. Au cours de l'hiver, il effectue des largages de vivres, de vêtements chauds et de couvertures aux ouvriers du chantier du barrage de Foum-El-Ghaza bloqués par les crues des oueds.

1950

Le 5 mars, le Fairchild, piloté par Pierre Beda, avec Munier père et fils comme passagers, est classé 5^{ème} au rallye des Avions sanitaires à Maison-Blanche et remporte la coupe du journal *Dernière Heure*.

En septembre, le Guerchais-Roche T35 F-BFAY est acheté à l'Aéro-club de l'Orne. Ce biplace, construit à peu d'exemplaires, sera le seul de son espèce en Algérie.

Le club est 44^{ème} à la coupe des *Ailes* avec huit brevets.

1951-1952

En renouant avec la grande tradition des rallées d'avant-guerre, Biskra, ville touristique par excellence, organise avec brio, le 24 octobre 1951, une étape du Tour aérien du Grand Erg Oriental.

207 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets sont obtenus.

Le club reçoit, en février 1952, le *Tiger Moth* F-BFHO du SALS.

Le 14 avril 1952, Pierre Beda participe à la course de vitesse de Redjas avec le Guerchais-Roche et, le 28 septembre, il est vainqueur du rallye de Constantine avec le Fairchild F-OABD. Khérieddine, avec le Guerchais-Roche, et de Wertheimer, avec le Stampe F-BDKR, participent également à ce rallye. Pierre Beda, grand voyageur aérien pour les besoins du club et pour lui-même, est 2^{ème} à la coupe SGF.

L'engouement pour Biskra, ville étape privilégiée des rallées, ne se dément pas. Le club organise avec succès, en accord avec les aéro-clubs de Touggourt et d'El-Oued, le rallye international de la Datte qui part de Biskra le 12 décembre 1952.

317 heures de vol sont effectuées dans l'année et quatre brevets sont obtenus.

1953-1954

164 heures de vol sont effectuées en 1953 et un brevet est obtenu, le club est classé 52^{ème} à la coupe des *Ailes*.

175 heures de vol sont effectuées en 1954 et trois brevets sont obtenus.



La carte de membre de Jacqueline Crespin, jeune pilote d'avant-guerre, fille de l'écrivain Magali Boissard, devenue Jacqueline Escher



Claude Lloret, fille de Robert Lloret, dans le Bébé-Jodel. Au deuxième plan : le Miles Magister (GY)



▲ Devant le hangar, sur lequel se lit encore l'inscription "Aérodrome Thoret", le Tiger Moth, le Bébé-Jodel, le Fairchild, le Miles Magister et le Stampe (CN)

Le Bébé-Jodel immatriculé en CNRA F-PBOK (CN)



▼ Devant le flotte du CATB, de gauche à droite, Louis Lloret, X, Francis Dupont et Lilian Lloret, fils de Louis Lloret (GY)





▲ *Le Norécrin F-OAUK* (CN)



▲ *A El-Oued, Jacques Castaing et le gardien d'aérodrome devant le Fairchild F-OACJ remis à neuf par Jacques Castaing et Guy Dournac* (GY)

▼ *En décembre 1961, Pierre et Geneviève Robin à Biskra* (RI)



1955

En octobre, le Fairchild F-BECY est acheté à Toussus-Le-Noble.

Les enseignants Raymond Laporte et Armand Oberti, membres du CLAP, développent l'aéromodélisme dans les écoles, leur dévouement leur permet de faire un stage de vol à voile au Djebel-Oum-Settas.

229 heures de vol sont effectuées et cinq brevets sont obtenus.

1956-1957

En janvier, le club achète à une société parisienne le Miles M57 Aerovan F-BFPF. Ce bimoteur léger anglais sera détruit dans un accident à la fin de l'année. En mai, arrive le *Norécrin* F-OAUK qui sera accidenté à Ouled-Djellal en 1959 et vendu à la STAA à Constantine.

A la fin de l'année, Jacques Castaing succède à Pierre Beda comme chef-pilote et le restera jusqu'en 1960. Il assure avec succès, en plus de l'école de pilotage, les transports et les évacuations sanitaires nécessaires à la vie de l'oasis.

396 heures de vol sont effectuées en 1956.

Le club achète, à Alençon, le Jodel D-92 F-PBOK construit par Levillain et Fournier. Ce petit monoplace économique, qui permettra aux pilotes brevetés de voler à bas prix, est convoyé par Jacques Castaing fin 1957.

1958-1959

Georges Bonhomme, propriétaire de l'hôtel Oasis, succède à Pierre Beda (parti à Ouargla) au poste de président ; vice-président : Robert Lloret ; membres : Ayoun, Bautista, Bouchet, Bresson, D'Agro, Guy Dournac, Francis Dupont, Julien, Llobregat, Merloz, Meynier, Rousseau, Thouvenot et Virette. Jean Cazenave, toujours dynamique maire de Biskra, apporte tout l'appui possible de la municipalité au CATB.

En novembre 1958, le club achète à l'Aéro-club d'El-Oued le Miles *Magister* F-BDPO et le Fairchild F-OACJ.

En mai 1959, Biskra est une ville étape du rallye international du Pétrole organisé par l'Aéro-club de Constantine.

L'*Emeraude* F-OBLQ arrive dans le courant de l'année et, en novembre, le *Bébé-Jodel* F-PBOK cesse de voler. Une vingtaine d'élèves-pilotes sont en cours de progression.

1960-1961-1962

Il ne reste que deux avions en état de vol : le Fairchild F-OACJ et l'*Emeraude* F-OBLQ. L'activité est maintenant constituée essentiellement par les liaisons et les évacuations sanitaires. Ramos (de l'ALAT), qui succède à Jacques Castaing, Bonal, Broca, Gitchenko, Grall, Philippe Hubert, Henri Metay et Pierre Robin, ingénieur des Ponts et Chaussées venu du Maroc, sont les principaux pilotes qui assurent ces missions.

Georges Bonhomme est toujours président ; vice-présidents : Plat et Dely ; secrétaires : Pichereau et Coquin ; trésoriers : Pierre Robin et Philippe Hubert ; relations extérieures : Pierre Robin et de Peretti ; permanence : Avignon (restaurant *Mousse*, place Béchu).

En enfreignant tous les règlements, Pierre Robin décolle courageusement le 26 juin 1962 pour amener l'*Emeraude* dans la région toulousaine et le sauver de la destruction.

Après avoir poursuivi l'activité d'avant-guerre et contribué, dans la tradition, au renom de l'oasis et à son désenclavement, la vie du CATB s'achève dramatiquement avec les assassinats de Philippe Hubert et Henri Méta.

En 1959, à Oued-Djellal, au cours d'un voyage en solo de Micheau pour le BPPA, après un démarrage à la main du Norécrin avec un peu trop de gaz, l'avion décolle tout seul et vole quelques centaines de mètres avant de revenir au sol (GY)

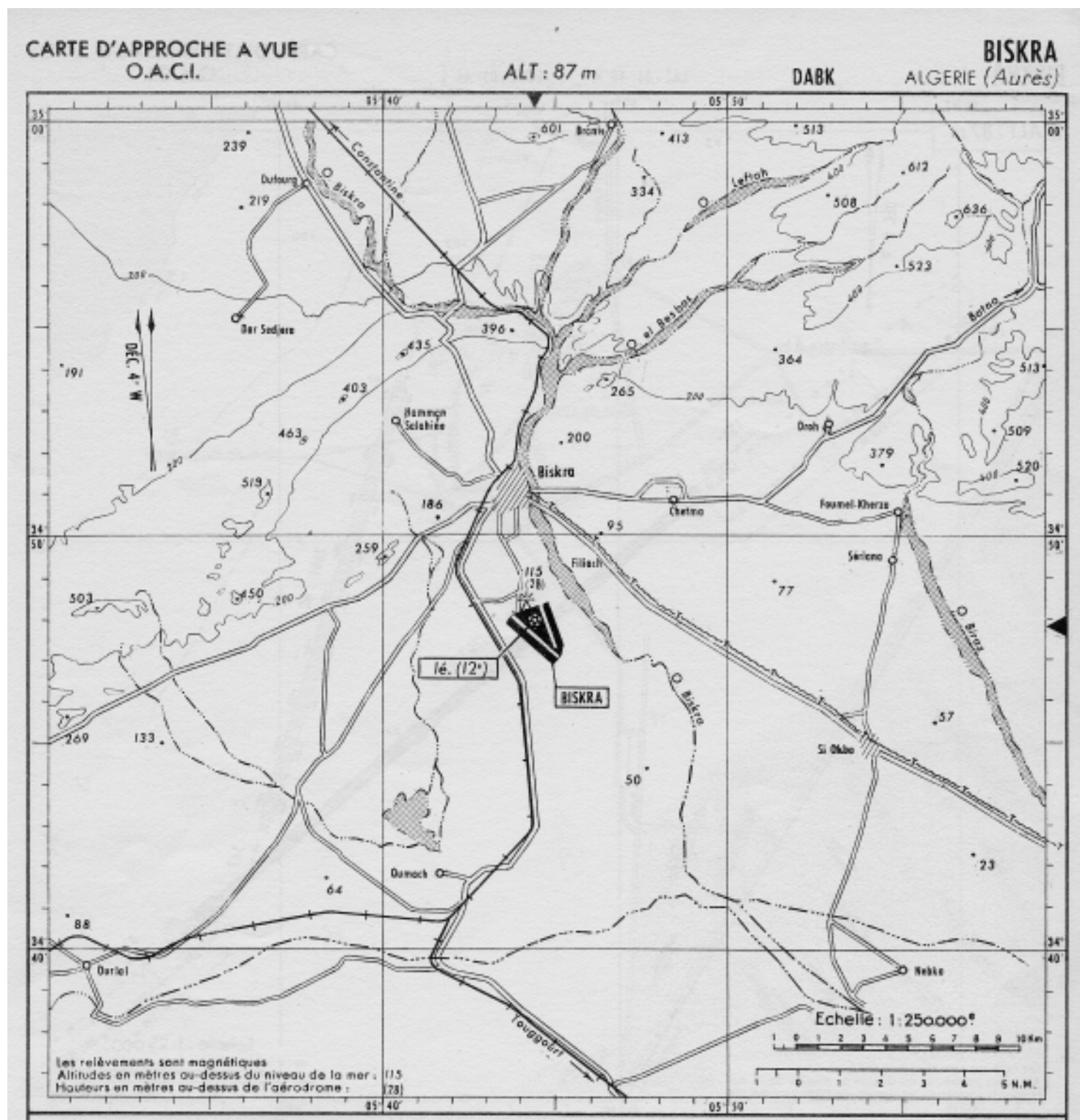


En 1959, devant le club-house, de gauche à droite : Micheau, X, Guy Dournac, le chef-pilote Jacques Castaing et Armirail, militaire élève-pilote (JN)



Le 17 décembre 1961 à Tolga, intervention sur la roulette de queue de l'Emeraude (RI)





Le jeune Jean-Paul Dournac, fils de Guy Dournac et le Bébé-Jodel (GY)

Le D9 *Bébé-Jodel*, monoplace de construction amateur en bois et toile, conçu par Edouard Joly et Jean Delemontez, a fait son premier vol en janvier 1948.

Envergure : 7,00 m

Longueur : 5,45 m

Surface portante : 9 m²

Masse à vide : 162 Kg

Masse en charge : 272 Kg

Vitesse maximale : 150 Km/h

Vitesse de croisière : 130 Km/h

Plafond : 3 000 m

Rayon d'action : 460 Km

Moteur : Volkswagen, 26 ch.



6 - BLIDA

L'Aéro-club de Blida-Mitidja



1947-1948

La municipalité Maurice Guerrand est élue en octobre, en remplacement de la délégation spéciale. Une première réunion, à laquelle participent le maire et Edouard Simouneau, président de la commission municipale de la Jeunesse et de sports, a lieu au-dessous de la brasserie Paoli. Cette réunion regroupe quelques volontaires ayant pour objectif le redémarrage de l'Aéro-club. Le colonel Alexandre Bernard est président, Edouard Simouneau, secrétaire-général, Louis Tholomier, secrétaire adjoint, et Henri Lecloux, trésorier. Louis Botella, Laurent Garidou, Paul Perriquet, Roger Salort et d'autres anciens participent également à cette réunion.

En janvier 1948 a lieu la première réunion du conseil, étoffé de Gaston Averseng, Roger Choulet (pilote de P47 dans la campagne de France), Jean Debay, Girard, René Mariano, Guy Minois et Gaston Ramand.

1949

La première assemblée générale "de la renaissance" se déroule le 27 février à la mairie de Blida. Le colonel Alexandre Bernard fait état des bonnes relations avec l'armée de l'Air qui accepte de garer le Fairchild que le club vient d'acheter, en attendant la reconstruction du hangar. Le secrétaire-général, Edouard Simouneau, membre n° 1 de l'Aéro-club en 1948, fait le compte-rendu d'activité de l'année précédente, activité qui, faute de moyens, s'était réduite au modélisme, mais le travail a été intense pour la location du terrain, les relations avec la base, la reconstruction du hangar et du club-house et l'acquisition du Fairchild.

Le 6 juin se déroule la première grande manifestation d'après-guerre, l'inauguration de la salle de réunion en ville, place d'Armes au-dessus de la brasserie Paoli, le jour de la fête de Blida avec, le même jour, un concours de modèles réduits. Cette inauguration est suivie, le 12 juin, par le baptême du Fairchild F-OACO. L'avion est baptisé *Georges-Lecloux*, du nom d'un des premiers pilotes du club, mort en service commandé en 1940, par le chanoine Lecoq et par sa marraine, Mme Guerrand.

Le bureau est formé le 16 décembre. Présidents d'honneur : Pierre Averseng, Charles Baujard et Jean Pirodon. Président : colonel Alexandre Bernard ; vice-présidents : Roger Choulet et Paul Perriquet ; secrétaire-général : Edouard Simouneau ; secrétaire adjoint : Louis Tolomier ; trésorier-général : Henri Lecloux ; trésorier adjoint : Maurice Bresson ; président de la commission propagande : Laurent Garidou ; président de la commission sportive : Louis Botella ; assesseurs : Jean Debay, Gaston Averseng, Gaston Ramand, Roger Salort, Guy Minois et Rose Giner.

1950

Le 4 février, dans la reprise de la tradition d'avant-guerre, a lieu un grand bal animé par le Jazz-Band de la 5^{ème} Région aérienne.

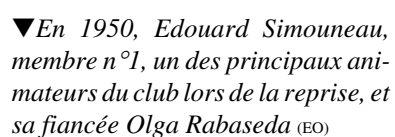
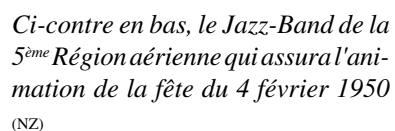
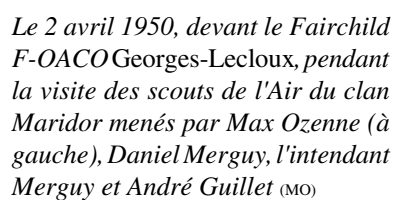
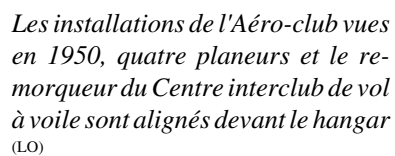
L'école de pilotage débute le 1^{er} octobre sur le Caudron *Luciole* F-BBHD avec, comme moniteur, le capitaine Raymond Brard, breveté pilote militaire en 1932, basé à Boufarik et pilote du LeO 45 du gouverneur.



▲ Le colonel Alexandre Bernard, premier président d'après-guerre, prestigieux pilote, compagnon du général Laperrine lors du drame d'Anesbaraka, concessionnaire Renault à Blida, vu par André Costa

▼ Louis Amat, agriculteur, maire de Oued-El-Alleug et délégué à l'Assemblée Algérienne, second président de l'Aéro-club (PX)





1951

En mai, l'achat du CFA D7 *Cricri-Major* F-BFNB, un biplace rustique Salmson construit par la Société française d'aviation, vient renforcer l'école de pilotage.

Le Morane-Saulnier 315 F-BCNB, prêté par le SALS en très mauvais état, est entièrement révisé par le club sous la direction compétente du mécanicien Vignolo. La restauration est terminée en octobre, après quinze mois de travail, au moment où le *Luciole*, qui avait été acheté en métropole à l'Aéro-club du Canton de Sceaux, est détruit dans un accident.

Le *Cricri-Major* sera immobilisé par un accident quelques temps après et le Morane-Saulnier 315 assurera, à lui tout seul, 200 heures de vol en école.

341 heures de vol sont effectuées dans l'année et quatre brevets sont obtenus.

1952

Pour pallier au problème posé par le manque d'avion-école, le SALS prête, en janvier, le *Tiger Moth* F-BFHN qui assurera un long service dans le club.

L'année se termine avec 345 heures de vol et six brevets obtenus.

Dès la reprise des vols, les inscriptions au club se multiplient. De 1950 à 1953, le club compte de nombreux membres, pilotes d'avant-guerre ou nouveaux inscrits, brevetés ou non-brevetés, parmi eux : Ahmed Alla, Jean Alzina (Boufarik), Louis Amat (Oued-El-Alleug), Yvan Amat (Oued-El-Alleug), Jean-Baptiste Arlendis, Georges Astay (La Chiffa), Pierre Averseng (El-Affroun), René Averseng (El-Affroun), Yvon Baron (Chrèa), Marcel Baujard, Jean-Joseph Baysset (Boufarik), Jean Bernabeu, Alexandre Bernard, Jean Bernard (Oued-El-Alleug), sergent Paul Bernard, Louis Besonne (Marengo), Paul Bocris, Alain Bosc (Marengo), Louis Botella (mécanicien), Théodore Botella et son fils, Lucien Bou, Christian Breuleux (Souma), capitaine Paul Broussy, Guy de Calbiac (Oued-El-Alleug), Roger Choulet (Joinville), Jacques Clément, Georges Clos (Oued-El-Alleug), Jean Clos (Ameur-El-Aïn), Vincent Costa, Raymond Darnatigues, Alain David (Mouzaïaville), Henri Delaveau (Alger), Lucien Delvard, Georges Desnoix, Dierner, Gilbert Domenech, Lucien Draï, Georges Escaich (Montebello), Jean Espitallier, Henri Fabres (Marengo), Yvon Faissolle (Marengo), Raoul Faizant (Zurich), lieutenant-colonel François Faye (base de Blida), Georges Femenia (Attatba), Robert Feutray (El-Affroun), André Filizzola (Boufarik), Alexandre Fournier, André Gabet (Koléa), adjudant Laurent Garidou, Camille Gasc (Boufarik), William Gerstlé (Alger), Rose Giner, Alexis Girard, Lucien Guanti (Marengo), Mohamed Harb, Christian Hoube (La Chiffa), Emilien Houlmère (Boufarik), Jacques Houriet (Marengo), Edouard et Marie Humbert (Castiglione), André Jacquinet, Michel Janicaud, Julien Juan (La Chiffa), Lucien Kaspi, Jean-Marie Klène (Mouzaïaville), Yvon Le Bay (La Chiffa), Maurice Lecat, Bernard Leclerc, Henri Lecloux, Maurice Lescat (Marengo), Bernadette Lestrade (La Chiffa), Fernand Lestrade (La Chiffa), soldat Lilian Lloret (base de Blida), Henri Lombard (Castiglione), Robert Lorsignol, Edouard Macaire, Mohamed Mameri, René Mariano (Ameur-El-Aïn), Mario Marin, André Mathey (Fouka), Albert Merico (Oued-El-Alleug), Guy Minois (Oued-El-Alleug), Isidore Minois (Oued-El-Alleug), Jacques Minois (Oued-El-Alleug), Henri Mirand, Rémy Moisan, Jean Moissonnier (Mouzaïaville), Jean Mojika, André Moreau, Jean Morlot (Tipaza), Charles Nakache, Jean Neveux (Alger), Roger Orta, Jean Perez (Marengo), Marcel Perez (El-Affroun), Albert Perolds, Hubert Perriquet (Ameur-El-Aïn), Paul Perriquet et Mme, Jean Pirodon (Tipaza), Jehan de la Porte, Eugène Ripert (Boufarik), René Ripert (Boufarik), Christian Rocaut, docteur Lucien Rucker, Roger Salort (minotier à Beni-Mered), Jacques Sand, Paul Santonnacci, Jean Sarradet, Simone Satonja (Marengo), Marcel Schenker, soldat Claude Serrat (base de Boufarik), Edouard Simouneau (instituteur), Lucien Sintès (Boufarik), Hermin Sonnes (Marengo), Frédéric Stoeri, Alain Texier, Louis Tholomier, Jean-Jacques Valliès, Marius Vanderluys (Boufarik), André Vanoni, Charles Vesco, Rémy Veyrat, Rémy Veyret, Lucien Voirin et Edouard Zurcher.

1953

Le 1^{er} mars, le *Tiger Moth* F-BARK, emprunté pendant un mois à l'Aéro-club d'Algérie, est restitué. C'est l'occasion d'un déplacement à Maison-Blanche pour une fête et une paella offerte par l'Aéro-club de Blida et rassemblant cent-cinquante convives.

En décembre, Jacques Wurtz devient chef-pilote. Né à Amsterdam en 1912, ancien pilote de bombardier de la RAF, il prend la suite de Toulouse et Orfila et de Raymond Brard muté au Sénégal. Le mécanicien Vignolo est remplacé par Marceau Nicollet, assisté de Guillem.

L'année se termine avec 318 heures de vol et huit brevets obtenus.

Derrière Louis Amat, de gauche à droite : Besnard, Henri Lecloux, Joachim Guardiola, Mahfoud Zouai et Khadji (PX)



Jacques Wurtz et Yvan Amat installent Huguette Lombarin à bord du Morane-Saulnier 315 F-BCNB (YA)



Charles Moll aux commandes du Salmson Cri-cri et Yvan Amat, vice-président, qui saura, malgré obstacles et les difficultés de toutes sortes, amener et maintenir, en toute sécurité, l'Aéro-club de Blida-Mitidja au plus haut niveau (OL)





▲ Christian Roustan (PX)



▲ Le chef-pilote Jacques Wurtz, ancien pilote des bombardiers lourds de la RAF (PX)

▼ Yvan Amat aux commandes du Fairchild (YA)



1954

Le 9 mai, Yvan Amat, accompagné de son épouse Simone et du journaliste Jean Peillard, de l'*Echo d'Alger*, survole le yacht *Britannia* qui transporte la Reine Elizabeth II, le Duc d'Edimbourg et les enfants royaux, alors qu'il est salué au large de Ténès par le croiseur *Gloire*.

Le 11 octobre est signée, avec le colonel Morel représentant le secrétaire d'Etat à l'Air, une convention avec l'AIA n°2 de Blida. Une section de l'AIA est créée, présidée par Flobert Allard, chef de l'établissement, et Francis Chouleur. La convention porte sur le prêt du Stampe F-BCZB, l'entretien des avions et la formation et l'entraînement des membres du personnel de l'AIA désirant piloter. Un atelier agréé Véritas est créé au club avec l'appui de l'AIA et de ses techniciens. Cette convention permet au personnel de l'AIA de Blida et à certains élèves de l'ENPA de Cap-Matifou de profiter des avantages de leurs collègues d'Alger qui disposent de leur propre aéro-club, ou comme ceux de l'AIA de Casablanca, qui profitent d'une convention avec l'Aéro-club du Maroc.

Parmi les employés de l'AIA qui voleront au club se trouvent : Flobert Allard, Yves Bensaïd, Henri Bruère, Lucien Cailleux, Georges Casademont, Francis Chouleur (président actif de la section), Armand Demarre, Raymond Derain, Antoine Drillon, Guy Falson, Albert Fuster, René Fuxia, Roland Izard, Armand Jean, René Lapierre, Roger Lezzani, Claude Louis, adjudant Roger Marquié, Claude Menard, Paul Minetti, Guy Morant, colonel Morel, Christian Nadal, René Para (trésorier), Raymond Renaud, Pierre Ripoll, Vincent Sala, François Sanchez, Eugène Sansonetti, Maurice Sarthou, Pierre Tomaselli et Antoine Torrès.

Le club a alors deux *Tiger Moth*, un Morane-Saulnier 315, un Stampe, un Salmson *Cri-Cri* et un Fairchild. Vingt-sept pilotes brevetés s'entraînent régulièrement et cinquante-sept élèves, dont vingt-deux moins de 21 ans, sont en école de pilotage.

Avec l'appoint des membres de l'AIA, l'activité s'accroît. 726 heures de vol sont effectuées dans l'année, cinq brevets du 1^{er} degré et deux du 2^{ème} degré sont obtenus. La section modéliste a remporté les premières places des championnats d'Algérie en motomodèles et en planeurs.

Yvan Amat

Vice-président, né à Alger en 1922, licencié en droit, ancien combattant qui a participé, avec le 8^{ème} Régiment de chasseurs d'Afrique, à la campagne d'Italie, au débarquement de Provence et à la campagne de France. Yvan Amat exploite, avec son père Louis Amat, la propriété de Oued-El-Alleug, ses compétences lui permettent de gérer parfaitement l'Aéro-club tout au long de la période après-guerre.

Le portrait idéal d'un aéro-club, fait par Yvan Amat dans une étude détaillée, résume bien la politique qu'il mène :

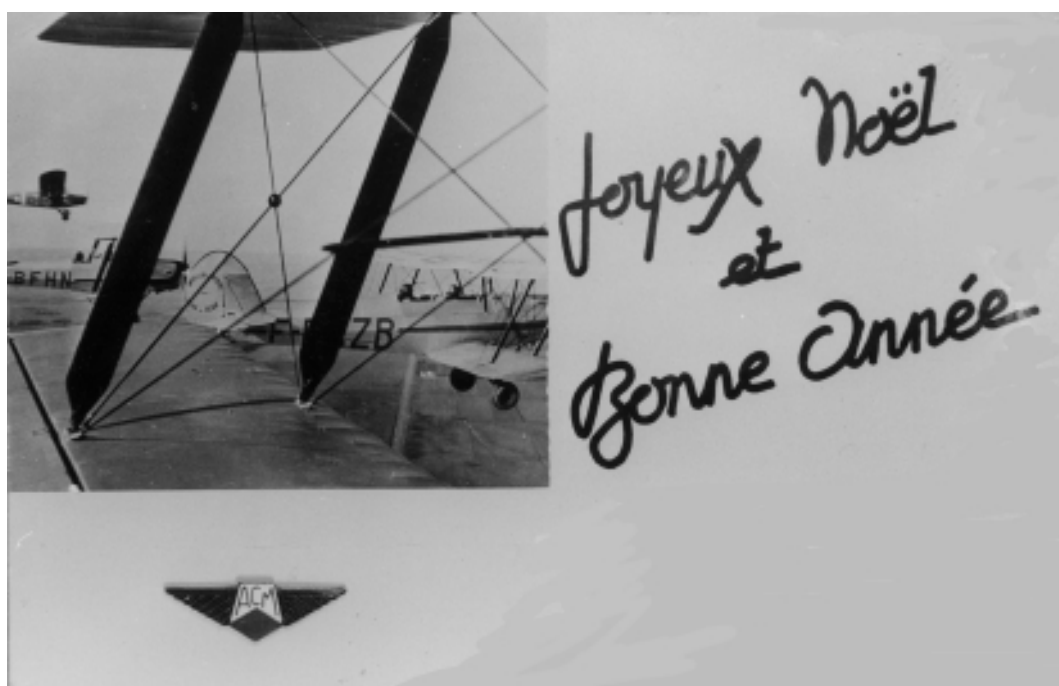
" L'aéro-club type est :

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

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

- C'est enfin une entreprise bien gérée ".

Dirigé par Yvan Amat, l'Aéro-club de la Mitidja sera parmi les plus importants de tous les clubs de France et de France d'Outre-Mer et, fait remarquable et très rare, sans aucun accident de personne.



Cartes de vœux réalisées par Charles Moll, photographe à Alger et membre du club (OL)



1955

Le 13 février, à la suite de l'accord avec l'AIA, le club décide au cours de l'assemblée générale de s'appeler Aéro-club de la Mitidja et de l'AIA de Blida. Un nouveau bureau est formé, toujours sous la présidence de Louis Amat. Vice-présidents et administrateurs délégués : commandant Flobert Allard et Yvan Amat ; trésorier : Henri Lecloux, trésorier adjoint : René Para ; secrétaire-général : Francis Chouleur, secrétaire adjoint : Georges Ripoll ; administrateurs : Alexandre Bernard, Charles Baujard, Georges Binet, Roger Choulet (qui s'occupe de l'escadrille régionale de réservistes), Arnaud Demarre, Antoine Drillon, André Gabet (qui s'occupe des réservistes de l'Aviation d'observation d'Artillerie), Laurent Garidou, Maurice Lecat, Guy Minois, René Para, Jean Perez, Jean Pirodon, René Ripert, docteur Lucien Rucker (médecin de l'Aéro-club), Paul Santonnacci et Pierre Souday (section d'Affreville). Laurent Garidou s'occupe de la préparation militaire Air qui compte une cinquantaine d'élèves et Jean Perez est l'organisateur et le cuisinier de la mémorable paella qui rassemble plus de 300 personnes, et de toutes celles qui réunissent régulièrement les membres du club et leurs amis.

En février, le Salmson CFA D7 *Cricri Major* F-BFNB est échangé contre le Fairchild F-OACM de l'Aéro-club de Sétif.

Le chef-pilote Jacques Wurtz, assisté par deux ou trois moniteurs bénévoles parmi lesquels Pierre Gassiot, forme Pierre Faure, plus jeune pilote de France, qui passe le brevet du 1^{er} degré le 9 juillet avec dérogation, car il n'a que 16 ans et demi.

Le 4 décembre, le Stampe F-BDBS du SALS, prêté auparavant à l'Aéro-club de Constantine, sort de la révision générale effectuée par le personnel de l'AIA en dehors des heures de travail dans l'atelier créé dans le cadre de la convention, Mme Minois en est la marraine. Un *Tiger Moth*, deux Fairchild et deux moteurs sont en cours de révision dans cet atelier qui fonctionne les samedis et les dimanches.

Le club dispose alors de sept avions en état de vol : le Fairchild F-OACO (le F-OACM est en cours de révision), le Morane F-BCNB, les *Tiger Moth* F-BFHN et F-BFHV, les Stampe F-BCZB et F-BDBS et le Piper 10 B 1 de l'Aviation d'Artillerie à la disposition des dix pilotes réservistes.

Avec la section de l'AIA, 1 470 heures de vol ont été effectuées dans l'année et vingt-trois brevets du 1^{er} degré ont été obtenus, dont ceux de Roger de Beauvoir, Georges Binet, Christian Chenot, Maurice Delaunay, Marino Fassler, Pierre Faure, Suzanne Lagaillarde, Charles Leger, Michel Linarès, Jean Magnin, Roger Moati, Charles Moll, Marcel Schenker et Mahfoud Zouaï. Six brevets du 2^{ème} degré ont été obtenus par Pierre Colonna, Roger Fifre (Berrouaghia), André Gabet, Pierre Lagaillarde, André Maulvault et Guy Morant. 200 heures ont été effectuées sur le Piper par les réservistes de l'Artillerie. Le club forme également des pilotes de la SEPR. Soixante-deux élèves-pilotes s'entraînent en vue du brevet du 1^{er} degré. Le club est 6^{ème} à la coupe des *Ailes* et premier du département d'Alger. 487 heures de vol ont été effectuées par la section de l'AIA qui obtient neuf brevets : Huguet Cailleux, Francis Chouleur, Armand Demarre, Raymond Derain, Antoine Drillon, Joachim Guardiola (qui deviendra moniteur), René Lapierre, Claude Louis, Roger Marquié, Guy Morant, René Para, Raymond Renaud et Maurice Sarthou.

De nombreux pilotes brevetés, ou en cours de progression en vue du brevet du 2^{ème} degré, volent régulièrement. Parmi eux, et parmi ceux qui s'inscriront au cours des années suivantes, se trouvent (hormis les personnes déjà citées en 1952) : Hamid Achoubi, Louis Adrien, Christian



▲ Pierre Gassiot, moniteur bénévole de 1954 à 1957, devant le Stampe F-BCZB (PG)

▼ Le docteur Lucien Rucker, homme de coeur dévoué à ses patients, qui sera assassiné par le FLN le 5 juin 1959 (YA)





▲ *Le Stampe atterrit sur la pise de l'aéro-club, devant les installations (un deuxième hangar a été construit)* (PX)

Le Tiger Moth F-BFHN après une panne réelle en campagne bien maîtrisée par un jeune pilote (YA)



▼ *Le Piper L18 de l'Aviation d'observation d'Artillerie mis en place à l'Aéro-club de Blida-Mitidja, codé 10B1 (CZ)*
 10 = 10^{ème} Région Militaire
 B = Blida
 1 = 1^{er} avion



Alias, Raymonde Allard, Paulette Allion, Roger Amiel, James Amsallem, Walter Amsallem, Bernard Anere, Benoît Aonzo, François Appap, Jean Armandi, Jean Arnaud, Guy Arrondel, Aimé Atlan, Pierre Ausset, Germaine Averseng, Jacques Averseng, Rémy Avoustin, Lucien Bach, René Balicka, Pierre Banse, Marcel Barber, Henri Bardagi, Guy Baron, Claude Bassouls, Claude Beaumort, Roger de Beauvoir, Philippe de Beauvoir, Pierre Belghaouat, Michel Bénard, Madani Bencharef, Marc Bensidoun, Michel Berchon, Paul Bernard, Jacques Bernard, Jacky Bertrand, Robert Beyler, Albert Bèze, Jean-Claude Bickard, Claude Bieth, Georges Binet, Pierre Binet, Marcel Blanchard, Christian Block, Jacques Block, Jean-Pierre Boland, Bernard Boll du Chaumont, Albert Bonhomme, Robert Bornand, René Bouissou, Jean-François Bourdin, Bernard Boutinot, Jean-Marc Bouvet, Jean-Pierre Boyard, Albert Braem, Raymond Briard, Yves Briesach, Georges Brincout, Joseph Brotons, Charles Buscail, Achille Cabrera, Jacques Cadoret, Jacques Cailleux, Huguet Cailleux, Jean-Claude Caillou, André Caplain, Alain Capomaccio, Capitaine Raoul Capot, Robert Cardona, Alfred Casorla, Guy Castella, Jean-Pierre Castella, Edmond Caumont, Jacques Cauvin, Jean-Jacques Celerier, Charles Chaillou, Claude Chapiron, Henri Chapot de la Chanonie, Francis Chardon, Charles Chardonnet, Yves Charrier, René Chassara, Louis Chatton, Léon Chauvet, Christian Chenot, François Chevallier, Gérard Chevallier, Jacques Chevallier, Clément Chouraki, André Ciret, Fernand Clerc, Claudine Coll, François Colomb, François Costa, Jean-Jacques Coulaud, Marcel Courtecuisse, Raymond Courtois, Christian Daher, Michel Damy, Alain Danest, Jean-Claude Daudbourg, Jean Debruyne, Claude Dejussel, Maurice Delaunay, Henri Desmeules, Roger Desmoulins, Ali Djerbouch, Armand Doll, André Dormois, Raymond Dressen, Michel Drouot, Michel Durand, Rolland Durand, Paul Duseau, Roland Dutheil, Charles Eyraud, Raoul Faizant, Gérard Farese, Pierre Faure, Marino Fassler, Jacques Ferré, Michel Ferrenbach, Roger Fifre, Jacques Filliot, Rémy Finateu, Guy Fleury, Marcel Florent, Charles Fluixa, Paul Fluixa, Bernard Fortin, Jean Fortuni, Frebenucci, Bernard Fredouille, Maurice Galiano, Marcel Galiéro, René Galy, Adrien Garcia, Eugène Garcia, Jean Gaschter, Claude Gascon, Pierre Gassiot, Jean-Pierre Germain, Roger Géronde, Henri de Gialluly, Jean-Paul Gibier, Jean Giese, André Gilbert, Jean Girard, Denis Gontard, Ernest Gonzalès, Paul Gonzalès, Yvon Gouez, René Grand, Julien Grandjean, Christian Greck, Roger Greck, Pierre Grillère, Robert Gropier, Jacky Guardiola, Joachim Guardiola, Jean Guerini, Mohamed Gueroumi, B. Guessabi, Guilbert, Pierre Guillot, Louis Guiraud, Abdelkader Hadji, Jean Havet, Jean-Michel Hébert, Hégédus, Félix Hellin, Albert Hengen, Noël Henin, Heymes, J. Houvenhegel-Defoort, Pierre Hubac, Louis Hunkellers, Jean-Pierre Janvier, Roger Janvier, Marcel Jaubert, Marcel Joly, Khadji, Edgard Kindt, Louis Laby, Jean Lacassagne, Jacques Lafage, Yves Lafargue, Pierre Laffont, Léon Lagorne, Michel Lagrot, Jacques Lamarque, Charles Lambert, Jean-Pierre Laroche, André Leanger, Maurice Lecat, Pierre Lecat, Henri Lecloux, Bernard Leclusel, Pierre Lefrou, Charles Léger, André Le Guilloux, Claude Lemeut, Claude Le Mouel, Gérard Lepoutre, Le Strat, Pascal Letarouilly, Joseph Liégeois, Lilo, Roger Liminana, Michel Linarès, Rodolphe Litter, Paul Llopis, André Locquegnies, Claude Lopez, Jacques Loustau, Hubert Lucas, Jean Magnin, Michel Mahieu, Jean-Pierre Maillan, Jacques Malvezin, Claude Manet, Louis Marelo, Yves Marès, Annie Marquaire, Jacques Marquier, Jean Marsollat, Roger Martel, Maurice Mathieu, René Martin, André Maulvault, François Mayol, Michel Mayol, Mayor, Jean Méoule, Jean-Pierre Mérat, René Mercier, Mertian de Muller, Mohamed Messahadi, Pierre Meurice, Meziani, Paul Micaléff, Georges Michel, Fernand Mico, Jeanine Mico, Georges Mignot, Jean-Marie Miodon, Roger Moati, Yves Moindron, Lounès Mokrani, Jacques Molinier, Charles Moll, Louis Moll, Roger Monimard, Jean-Henri Monnereau, Alain Montaner, de Mont de Savasse, Gaston Moreau, Jean Morenval, Patrice Morin, Daniel de Muller, Achille Muller, Pierre Muller, Charles Nadal, Claude Nervi, Jean Neveux, Nicod, Marceau Nicollet, Marc Nicolin, Pierre Niget, Bertrand Nikolitch, Pierre Nouail, André Ollivier, Emile Ollivier, Louis Ollivier, Michel Paccione, Gaston Pajot, Jean-Michel Pajot, René Para, Alain Paumier, Lucien Pax, Maurice Pellerin, Alain Perez, Patrice Perret, Michel Perrichon, François Perrin, Jacques Perrin, Yvon Perrin, Hubert Perriquet, Bernard Philippe, Jacky Pichotin, René Piel, Jean Pinault, Pierre Pons, Serge Pons, Serge Popoff, Jean-Jacques Préa, Josette Préa, François Préziosi, Bernard Prop, Jean Ramos, Maurice Rault, Georges Rémondrières, Ahmed Rhamoun, Robert Rhais, José Ribéra, Georges Robert, Eugène Roeland, Jean-Pierre Roland, Marcel Roland, Robert Rousset, Christian Roustan, Alain Royer, Georges Roze, Jean Ruand, Lucien Rucker, Rémi Saint-André, Jean-Claude Saliba, Marc Salvat, Georges Santerre, Guy Sarrade, Jean-Pierre Savon, Gilbert Siberenbourg, Emile Soler, Jean Soliverès, Marcel Souday, Charles Spataro, François Spinelli, Pierre Sposito, Paul Stauffer, Pierre Stéphanopoli, Roger Tauriac, Michel Técher, Jean-Claude Teinturier, José Térol, Jean-Rémy Thiriet, Jean Tinguely, Pierre de Tinguay, Olivier de Tonnac de Villeneuve, Paul de Tonnac de Villeneuve, Clément Torrès, Jacques Torrès, Lucien Tranchant, Robert Trinel, Gilbert Trochard, Jacques Vallet, Max Vandecrème, Jean-Claude Vare, Robert Verjus, Claude Vessière, Jacky Vincent, Hermann Windsperger, Emile Winter, Emile Zabaleta, Edouard Ziach, Mohamed Zinet et Mahfoud Zouaï.



▲ *Le Fairchild, le Stampe et le Tiger Moth devant le hangar du club (MX)*

Fête dans le hangar (OL)



▼ *Devant le Tiger Moth F-BFHN, au premier rang, de gauche à droite : Jacky Pichotin, Albert Bez, capitaine André Ollivier, Jacky Guardiola et Charles Moll.*

Deuxième rang : Jacques Wurtz, X, Henri Bruère, Colette Marquaire, Albert Hengen, Louis Amat, Annie Marquaire, X, X, René Balicka et Hubert Perriquet (YA)



1956

Grâce à la compréhension du colonel d'Hautefeuille, commandant la base de Blida (BA 140), et de la mairie qui met une parcelle communale à disposition, une piste en herbe est aménagée pour l'Aéro-club au nord des installations. Cette piste, utilisée également par l'ALAT, permet de s'affranchir des contraintes de la piste principale et facilite le travail des contrôleurs. Elle a le privilège d'être choisie par le général Massu pour faire le grand défilé qui précède l'expédition de Suez.

Une piste pour modèles réduits est également construite.

L'assemblée générale du 8 avril est particulièrement brillante, avec la présence effective du général de Maricourt, commandant l'Air en Algérie, de François Foguès, directeur de l'Aéronautique civile, du commandant Roelland, officier SALS, et de Charles Rudel, directeur du SALS. Plus des trois-quarts des membres assistent à l'assemblée. Le président Louis Amat félicite les adhérents de la parfaite fusion dans le club des anciens membres et de la nouvelle section de l'AIA. Il annonce également la création de la section aéromodéliste, reprise d'une ancienne activité tombée en sommeil, présidée par Marius Vanderluys et animée par Garonnat, Urbain Finateu, Maurice Galiano, Rémy, Raymond Renaud et Marcel Schenker.

En juin, a lieu la remise des diplômes des trente élèves de la préparation militaire Technique-Air présentés par Laurent Garidou au colonel d'Hautefeuille. Les élèves ont été instruits par Pauffet pour la météo, l'adjudant-chef Guyot pour avions-moteurs, l'adjudant Verdura pour la radio et le sergent-chef Durrieux pour les télécommunications.

La convention avec l'AIA permet des travaux importants : Les reconstructions d'un Piper L18 provenant des Domaines, du *Tiger Moth* F-BFHR, dont les éléments ont été remis par le SALS, et du Jodel 120 F-OAXU devenu indisponible peu de temps après avoir été convoyé, au printemps, par Jacques Wurtz et Yvan Amat. L'atelier du club a également en cours les révisions générales du Fairchild F-OACO et du *Tiger Moth* F-BFHR.

1 915 heures de vol ont été effectuées dans l'année dont 300 heures par les moins de 21 ans, 203 heures par les dix réservistes et 44 heures par les cinq boursiers de l'usine SEPR. Quinze brevets du 1^{er} degré ont été obtenus ainsi que douze brevets du 2^{ème} degré, soixante-dix-huit élèves sont en entraînement.

457 heures ont été effectuées par les trente-huit membres de l'AIA qui ont obtenu douze brevets du 1^{er} degré et un brevet du 2^{ème} degré.

Le club, qui a commencé à effectuer des missions de liaisons dans le cadre du maintien de l'ordre, est troisième d'Algérie pour le nombre d'heures de vol et deuxième pour le nombre de brevets obtenus.

1957

Le Fairchild F-OACO reprend le service, les travaux continuent sur le F-OACM. Le Jodel 120 F-OBBC est livré.

Le 5 mai, l'assemblée générale se déroule, en présence du général de Maricourt et du général Massu, suivie d'un meeting avec les sauts de 200 parachutistes et des instructeurs militaires et du Para-club d'Alger. Puis la présentation d'*Alouette* et de Piper de l'ALAT, un concours de précision d'atterrissage remporté par Jean-Claude Caillou, Raymond Derain et Jacques Marquier. André Jourdan, modéliste de l'AIA de Maison-Banche, fait des présentations de modèles réduits. L'après-midi, une paella géante rassemble 700 civils et 200 parachutistes dans la tradition des festivités du club.

Le 10 novembre, le Piper PA18 F-OBCX, entièrement reconditionné par les ouvriers de l'AIA en dehors des heures de travail, est présenté, au cours d'une cérémonie présidée par Louis Amat, au colonel Pinteaux commandant la BA140, en présence de Paul Macquet du Bureau Véritas et Thiers, de l'Infrastructure.

Après avoir été longtemps immobilisé par des ennuis moteur, le Jodel 120 F-OAXU est remis en service. Fin décembre, Annie Marquaire convoie le Jodel 117 F-OBFC depuis Bernay.

Le mécanicien Marceau Nicollet et le chef-Pilote Jacques Wurtz, deux fortes personnalités, continuent à assurer avec dévouement leurs fonctions.

2 514 heures de vol ont été effectuées dans l'année, vingt-deux brevets du 1^{er} degré ont été obtenus, parmi eux, ceux de Guy Arrondel, René Balicka, Albert Bèze, Henri Chapot de la Chanonie, Georges Chevallier, Colette Engels, Gérard Farèse, Georges Foulquier, Jean-Michel Hébert, Albert Hengen, Jacques Malvezin, Jacques Marquier, Georges Mignot, Emile Ollivier, André Phalippon, Jacky Pichotin et Tanguy de Quillac. Huit brevets du 2^{ème} degré ont été obtenus dont ceux d'Henri Bruère et Annie Marquaire.

Avec 119 élèves-pilotes et 88 pilotes brevetés volant activement, l'Aéro-club de la Mitidja est passé en tête des aéro-clubs d'Algérie pour les heures de vol et pour les brevets obtenus.

De gauche à droite : Roland Durand, Yvan Amat, Jean-Michel Pajot, Charles Zanetacci, Gaston Pajot, Laurent Garidou et Henri Lecloux (PX)



Ambiance autour d'un pot. A gauche : Jacques Marquier et Besnard (PX)



L'assemblée générale du 5 mai 1957. Au centre de la table d'honneur : Louis Amat et Rémi Saint-André (YA)



CONVENTION

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

- 1° - Les Membres de l'Aéroclub de la Mitidja seront chez eux aux " Ailes Ruthénoises " et réciproquement;
- 2° - Toutes facilités seront données aux Membres de l'un des clubs pour pratiquer leur sport dans l'autre club, sans obligation particulière d'inscription. Les relevés de vols seront adressés au club d'origine pour inscription au carnet de vol;
- 3° - Le club de RODEZ fera, en Métropole, les démarches qui lui seront demandées et pourra se charger de missions pour le compte de l'Aéroclub de la Mitidja;
- 4° - Le club de BLIDA considérera RODEZ comme sa base métropolitaine. Ses membres y recevront un accueil amical à l'occasion de leurs déplacements, aériens ou autres;
- 5° - Des fêtes et rallies communs pourront être organisés à BLIDA et à RODEZ;
- 6° - Pour sceller leur accord, les Clubs :
 - a) échangeront la présente convention signée par les Présidents et un groupe de membres, qui figurera aux archives d'honneur;
 - b) porteront en bonne place (hangar ou Club-House) mention de leur jumelage par l'apposition d'une inscription;
 - c) échangeront les publications et photographies ayant trait à leur activité,



▲ La convention entre l'Aéro-club de la Mitidja et Les Ailes ruthénoises, un modèle du genre.

▼ le méchoui de dix moutons en l'honneur des visiteurs ruthénois (YA)



1958

L'assemblée générale qui, pour des raisons évidentes, n'a pas pu se tenir, comme prévu le 13 mai, se déroule le 1^{er} juin. Marino Fassler, Jean Magnin, Annie Maquaire et Gaston Pajot entrent au Conseil d'administration. Joachim Guardiola devient moniteur-adjoint et la construction d'un deuxième hangar est entreprise en juillet.

Le préfet Albert Bonhomme, ancien membre du club, devenu préfet de l'Aveyron, favorise une convention avec l'Aéro-club Les Ailes ruthénoises à Rodez. Yvan Amat et Jacques Cauvin vont à Rodez pour établir la formule de rapprochement et d'amitié entre les deux clubs.

Des différends apparaissent entre le club et l'AIA n°2, et principalement avec le commandant Flobert Allard au caractère difficile. Ces différends entraînent la démission de ce dernier.

En fin d'année, arrivent le Boisavia *Mercury* F-OBID (convoyé par Jacques Wurtz et Georges Roze) et l'*Emeraude* F-OBFC dont la livraison a été retardée à la suite de la faillite de la Scanor et qui a été terminée par Coopavia. Le *Mercury* est aussitôt utilisé, ainsi que le Fairchild, pilotés par Yvan Amat et Yvon Guez, par le Para-club d'Alger qui effectue 116 sauts dans l'année.

Dix avions sont alors en situation de vol, un est en réparation et un Stampe est immobilisé à l'AIA.

2 520 heures de vol sont effectuées, vingt brevets PPE ont été obtenus (dont six par des moins de 21 ans) et quatre brevets PPA. L'activité des membres de l'AIA diminue légèrement et l'activité des réservistes se maintient. L'Aéro-club compte alors 294 membres à jour de leurs cotisations, dont 230 pilotes brevetés et 104 élèves-pilotes.

1959

Le 3 mai se tient l'assemblée générale en présence de Jacques Roy, sous-préfet de Blida, Charles Baujard, François Foguès, Charles Rudel et Rémi Saint-André. Le différend avec le commandant Allard, qui porte surtout sur des futilités, entraîne l'intervention de Louis Chatton, Rémy Saint-André et François Foguès qui créent un comité de conciliation.

Rémy Avoustin, Henri Bruère, Antoine Drillon, Pierre Faure et René Para entrent au conseil d'administration. La fête aérienne traditionnelle qui suit l'assemblée générale est maintenue, malgré les mauvaises conditions météo qui empêchent les largages des parachutistes, avec l'aide du colonel Grandvoynet, commandant la BA 140.

Le conseil d'administration change peu, toujours sous la présidence de Louis Amat ; vice-président : Yvan Amat ; secrétaire-général : Francis Chouleur ; secrétaire-général adjoint : Gaston Pajot ; trésorier : Henri Lecloux ; trésorier-adjoint : Jean Magnin ; conseiller technique : Roland Durand. Membres : Albert Bèze, Marcel Borja, Lucien Bou, Marino Fassler, Pierre Faure, Urbain Finateu, Laurent Garidou, Charles Moll, Jean Perez, René Ripert et Georges Roze.

Le 17 mai, un méchoui de dix moutons et un couscous sont offerts en l'honneur des occupants des trois Jodel des Ailes ruthénoises venus de Rodez, parmi eux se trouvent le président Fernand Cammas et Albert Bonhomme. Gilbert Cornetto, président de l'Aéro-club de Sétif, vient avec deux agneaux et un quintal de semoule. Ce repas est également celui de la Fédération aéronautique algérienne qui a tenu son assemblée générale la veille à Alger. Ensuite, se déroule une fête aérienne avec passage des *Mistral* de Boufarik, présentation des hélicoptères H34 et des avions de l'ALAT et des parachutages.

A black and white photograph of a group of people, including men and women, seated around a long table in a dimly lit room. The setting appears to be a formal dinner or reception. Several men are wearing suits, and one man is wearing sunglasses. A woman in the foreground is wearing a dark jacket and sunglasses. The background shows a large, open space with structural elements, possibly a ship's deck or a large hall.



A black and white photograph of a group of eight people, four women and four men, posing together outdoors. The women are dressed in mid-20th-century fashion, including sweaters, blouses, and skirts. The men are wearing sweaters and trousers. They are all smiling and appear to be in a friendly group.



L'Aéro-club est durement touché par les attentats du FLN qui font plusieurs victimes : Bottaro, André Gabet, Legrand, Brossette, Philippe de Beauvoir et son père et aussi, le docteur Lucien Rucker assassiné le 5 juin dans son cabinet médical. Lucien Rucker était unanimement estimé, le Fairchild F-OACM sera baptisé de son nom en présence de son épouse et de sa fille. Le club déplore aussi la mort du capitaine Emile Ollivier, tombé à la tête de sa compagnie parachutiste. C'était un camarade souriant qui donnait aux jeunes l'exemple du pilote accompli et qui réalisait dans tous ses actes l'idéal de servir auquel il avait consacré sa vie.

Le 23 octobre, Gérard Chevallier et Pierre Faure, les deux plus jeunes pilotes du club, arrivent avec le Jodel *Ambassadeur* F-OBNN qu'ils viennent de convoyer depuis Bernay.

Après bien des remous et des conflits de personnes, malgré toute la diplomatie et le sens des relations humaines d'Yvan Amat, la convention avec l'AIA prend fin en décembre et le club prend alors le nom d'Aéro-club de la Mitidja. Cependant, beaucoup de membres du personnel de l'AIA continueront à fréquenter le club et à rendre de grands services. Fancis Chouleur en particulier, cheville ouvrière de l'Aéro-club, qui assumait, bien avant la création de la section AIA, des fonctions importantes au sein du bureau, continuera à se dévouer pour la cause de l'Aéro-club.

2 042 heures de vol ont été effectuées dans l'année, dix brevets PPE et douze brevets PPA ont été obtenus. Soixante-huit élèves sont à l'entraînement et 115 pilotes sont brevetés.

La section prémilitaire technique, dirigée par Laurent Garidou, est très active, avec vingt-six élèves. Les 114 membres du Para-club qui dispose du Boisavia *Mercury* F-OBKO ont effectué 737 sauts. La section modéliste connaît son plein développement. Trois membres sont sélectionnés pour le championnat de vol libre à Auxerre.

1960

Le Nord 1000 *Pingouin* F-OBHD arrive en début d'année, suivi un peu plus tard par le F-OBSI, tous deux achetés aux Domaines. L'*Emeraude* F-OBKC revient de révision en métropole, convoyée par Jacques Wurtz.

Le 15 mai, l'assemblée général se déroule en présence du colonel d'Arnaudy, commandant l'ALAT en Algérie, du colonel Nouette, adjoint au commandant de la base de Blida, du commandant Schreiber, commandant le GALAT n°3, de Charles Baujard et de Gaston Ricci, conseiller général. Le bureau connaît quelques modifications en admettant des jeunes. Président : Louis Amat ; vice-présidents : Yvan Amat, Francis Chouleur et Henri Lecloux ; trésorier : Gaston Pajot ; trésorier adjoint : Georges Roze ; secrétaire adjoint : Jean Magnin ; propagande : Charles Moll et Laurent Garridou ; matériel : Lucien Bou ; modélisme : Urbain Finateu ; administrateurs : Benoît Aonzo, Albert Bèze, Lucien Bou, Marino Fassler, Pierre Faure, Jean-Marie Miodon, Jean-Michel Pajot, Jean Perez et Jean-Pierre Savon ; commissaire technique du matériel : Rolland Durand ; commissaire de l'Aéro-club de France : Guy Morant.

Après sept années de collaboration, Jacques Wurtz prend la retraite le 1^{er} mai et s'occupe de son restaurant *Le Floride* à Douaouda-Marine. Il est remplacé par le Blidéen Charles Zanetacci ("*Zanète*") qui abandonne son métier de journaliste à la radio pour revenir à l'aviation. Moniteurs-adjoints : Michel Bérard, Marc Biguet, Louis Chatton, Michel Dormois, Rolland Durand et Yves Palandre. Mécaniciens : Marceau Nicolle, Jean Alzina, Omar Djemai et Mohamed Mechoureb. Secrétaire : Jeanne Nicoulet. Chef de centre de préparation militaire : Laurent Garidou, instructeurs : Boursin, sergent-chef Durieux, Poursat et Thizi.

En juillet, commence le cours pour la préparation militaire ALAT (CAPM 14) avec le Piper L18.

Le 7 août, le Piper L18 F-OBCY, qui avait été accidenté le 10 mai 1959, sort de révision, entièrement remis en état sous la direction de Marceau Nicolle, par Lucien Bou, Rolland Durand, Georges Michel et Jacky Pichotin, ouvriers de l'AIA, et Georges Roze (agriculteur).

3 076 heures de vol ont été effectuées dans l'année dont 1 150 heures dans les trois mois d'été. Malgré la défection de l'AIA n°2, 1 000 heures de vol de plus ont été effectuées par rapport à l'année précédente, ce qui représente 50 % d'augmentation et prouve l'exceptionnelle vitalité du club qui compte maintenant cent-cinq élèves-pilotes et cent-vingt-sept pilotes brevetés.

Quinze brevets PPE ont été obtenus et dix-sept brevets PPA. Parmi les brevetés PPE se trouvent Lucien Bou, Léon Chauvet, Guy Dalman, Yvon Guez, Abdelkader Hadji, Raymond Haeuzel, Georges Michel, Jean-Marie Miodon, Yves Moindron, Patrice Morin, Gaston Pajot, René-Pierre Louizy, Jacques Rode, Christian Rouzan et Jean-Claude Teinturier. Parmi les brevetés PPA : Jacques Bilco, Daniel Curty, René Definod, Emile Escario, André Giorgis, René Grand, Jacques Lemieux, Yves Marès, Georges Michel, Yves Moindron, Charles Moll, Patrice Morin, Jacques Morise, Jacques Rode, Francis Théot, Gérard Viarouge et Roger Vieillard. Jean Fini et René Stampfli ont réussi les épreuves du CAPM 14.

Le 7 août 1960, Louis Amat remet les carnets du Piper L18 F-OBCY à Roland Dupont et s'adresse à Jean-Michel Pajot, Georges Michel, Robert Durand, Henri Lecloux, Gaston Pajot, Marceau Nicollet et Georges Roze (PX)



Le DR 100 Ambassadeur F-OBNN de Centre-Est Aéronautique (CZ)
 CEA DR 1050, triplace dérivé du Jodel 117, construit par la Société aéronautique normande (Lucien Querey) et par Centre Est aéronautique (Pierre Robin).
 Envergure : 8,72 m
 Longueur : 6,35 m
 Hauteur : 1,77 m
 Surface portante : 13,60 m²
 Masse à vide : 440 Kg
 Masse en charge : 780 Kg
 Vitesse maximale : 220 Km/h
 Vitesse de croisière : 190 Km/h
 Plafond : 4 000 m
 Rayon d'action : 1 000 Km
 Moteur : Continental O200, 100 ch.

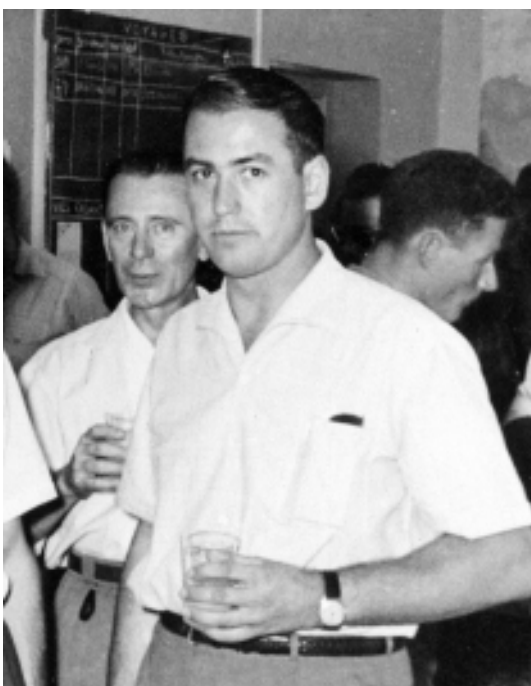


Les Emeraude (CZ)





▲ L'adjudant Roger Marqué à droite (PX)
▼ Laurent Garidou et Henri Lecloux (PX)



1961

Le 10 mars, la télévision de France V passe, dans *Le Magazine de l'aviation*, un court métrage sur l'Aéro-club tourné par Michel-Pierre Texier qui n'oublie pas la section modéliste, avec en particulier la splendide maquette volante de *Constellation* qu'elle vient de terminer.

La section modéliste compte trois sélectionnés pour le championnat de vol libre d'Auxerre, elle est 8^{ème} au Challenge des clubs en vol circulaire et première des clubs d'Algérie. Elle a construit quatre-vingt modèles.

La section prémilitaire technique aéronautique, toujours dirigée par Laurent Garidou, est très active, avec vingt-six élèves.

L'assemblée générale, très animée mais très amicale, coïncide avec l'arrêt des vols du 23 avril. Malgré la mise en veilleuse forcée, le club pense encore avec optimisme à l'avenir et les travaux sont entrepris pour la construction du nouveau club-house conçu par l'architecte G. Hassan.

L'activité est intense jusqu'à l'interdiction des vols du 23 avril : 1 262 heures de vol sont effectuées en moins de quatre mois, dix-huit brevets PPE et quinze brevets PPA sont obtenus, quarante-trois élèves-pilotes sont en école, cent-vingt-trois pilotes brevetés s'entraînent.

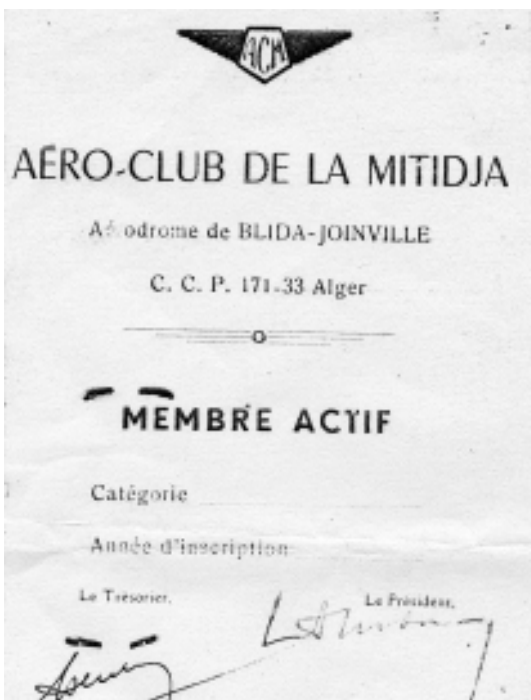
En trois mois et demi seulement d'activité, le club remporte la coupe Franor d'Outre-Mer pour le nombre de brevets délivrés.

1962

A la suite de la dernière assemblée générale, le 18 mars, veille du triste jour du cessez-le-feu qui ne verra malheureusement pas la fin des souffrances de l'Algérie, le conseil d'administration reste à peu près inchangé. Président : Louis Amat ; vice-présidents : Yvan Amat, Fancis Chouleur et Henri Lecloux ; trésorier-général : Gaston Pajot, trésorier adjoint : Georges Roze ; secrétaire : Jean Magnon ; président de la section modéliste : Urbain Finateau ; préparation militaire : Laurent Garidou ; assesseurs pour le matériel : Benoît Aonzo, Albert Bèze et Lucien Bou ; assesseur pour les bâtiments : Marino Fassler ; assesseurs pour la propagande : Albert Bornand, Charles Moll et Jean Perez ; assesseurs : Robert Bornand et Jean-Pierre Maillan.

Lors de l'arrêt des vols, le club possède quinze avions : deux Jodel 120 (F-OAXU et F-OBBC), un Jodel *Ambassadeur* (F-OBNN), trois *Emeraude* (F-OBIX, F-OBKC et F-OBPG), deux Piper L18 (F-OBCX et F-OBCY), un *Tiger Moth* (F-BFHN), deux *Boisavia Mercurey* (F-OBID et F-OBKO), deux Nord 1002 *Pingouin* (F-OBHD et F-OBSI) et un Stampe (F-BDBS). Un Stampe est en cours de révision. Un *Bébé* Jodel, construit par un amateur, est terminé mais n'effectuera jamais son premier vol.

François Foguès, ancien directeur de l'Aviation civile, écrit à Louis et Yvan Amat, de sa retraite pyrénéenne, une lettre émouvante qui traduit tous les espoirs formés par les aéro-clubs et leurs membres pour l'avenir de l'Algérie Française : " *Nous espérons que la confiance que nous faisions les pouvoirs publics nous permettrait encore de vous citer en exemple de ce qui se réalisait en Algérie. La page tourne. Espérons... la foi, qui ici fit réellement des miracles, surmontera encore, j'en suis convaincu, les épreuves présentes. Quant à moi, j'éprouve vivement par combien d'invisibles fils j'étais attaché à ce pays si prenant, et combien restera vivant en moi le souvenir de votre aérodrome, étalé au pied des à-pics de Chréa, relais familial lorsqu'aux temps anciens nous attaquions le col de Miliana, ou que nous en débouchions. Haut-lieu fraternel d'incomparables réunions. Et plus encore, je ressens que là restent des amis* ".



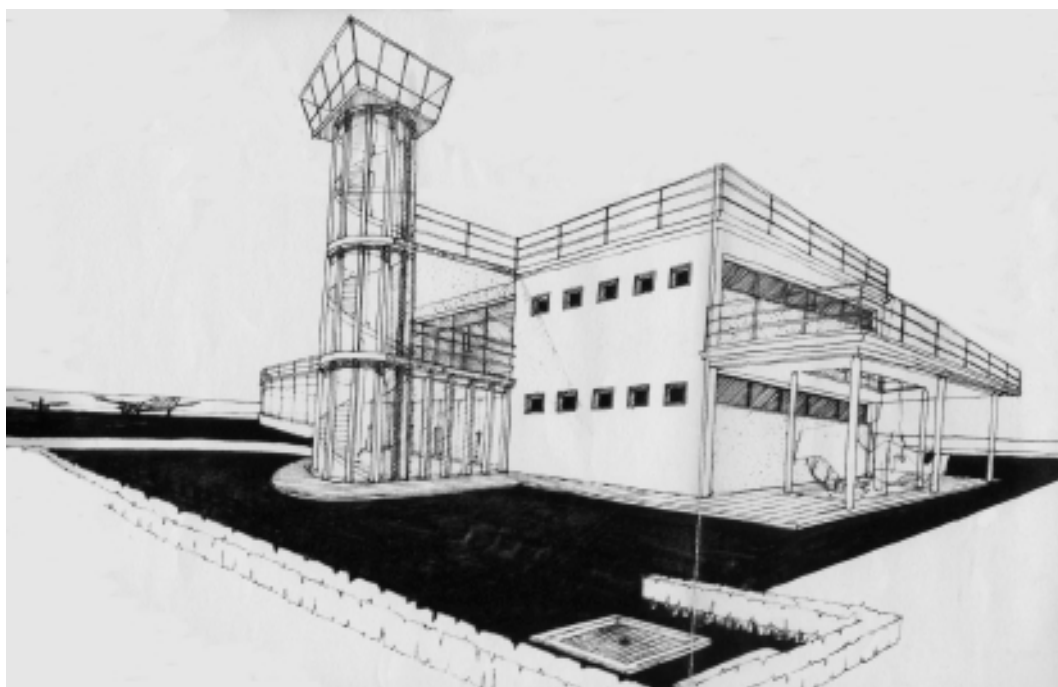
Le samedi 28 octobre 1961, à l'hôtel Saint-Georges, Yvan Amat et son épouse Simone remettent une gerbe à Madame Foguès, lors du départ de son mari en retraite (YA)

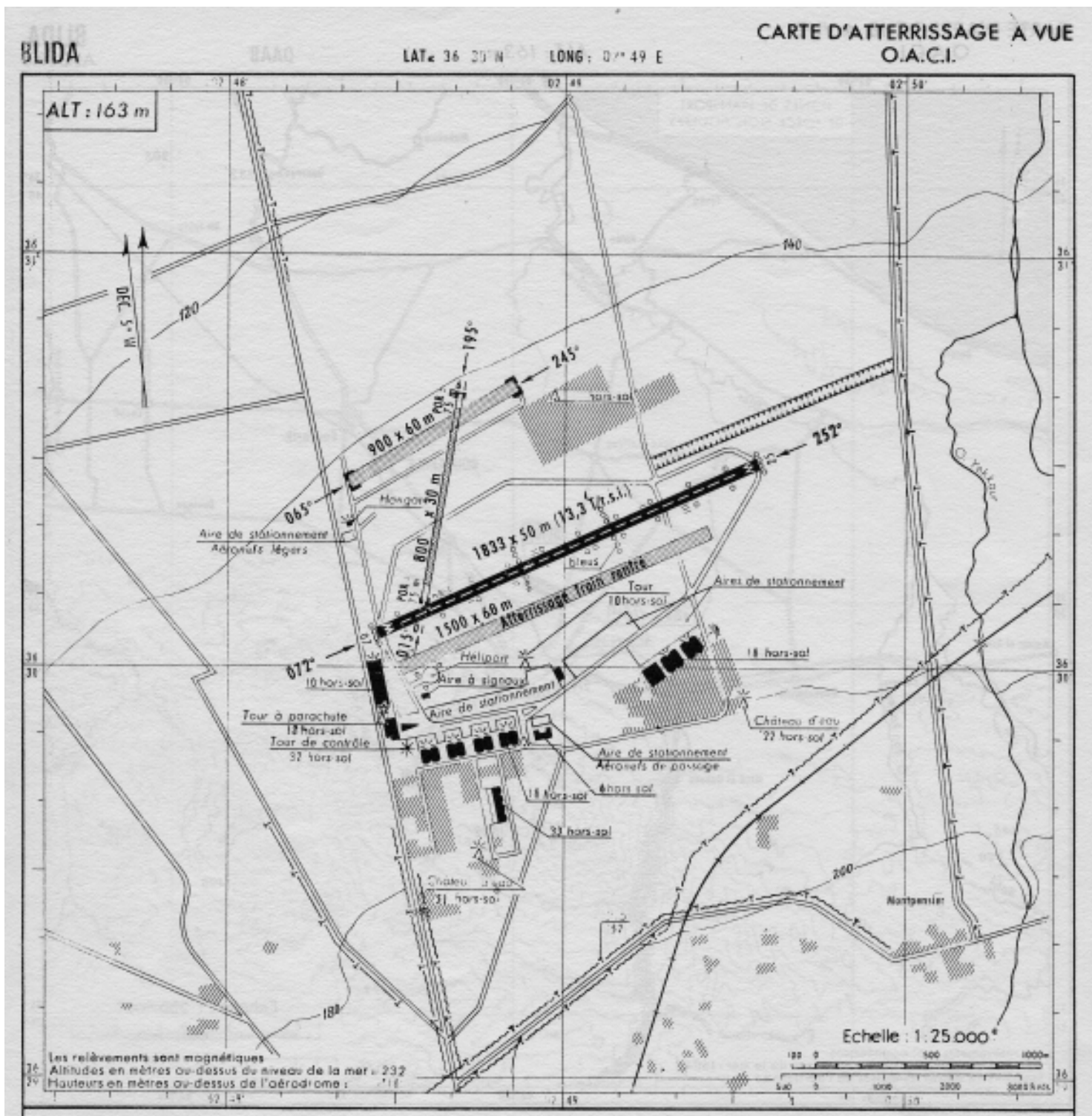


En 1961, une partie de la flotte qui sera réduite à l'inactivité (EX)



Une vue d'artiste du dernier projet de l'Aéro-club de la Mitidja, en cours de réalisation lors de l'abandon de l'Algérie : le futur club-house d'un club qui compte parmi les plus importants de France (YA)



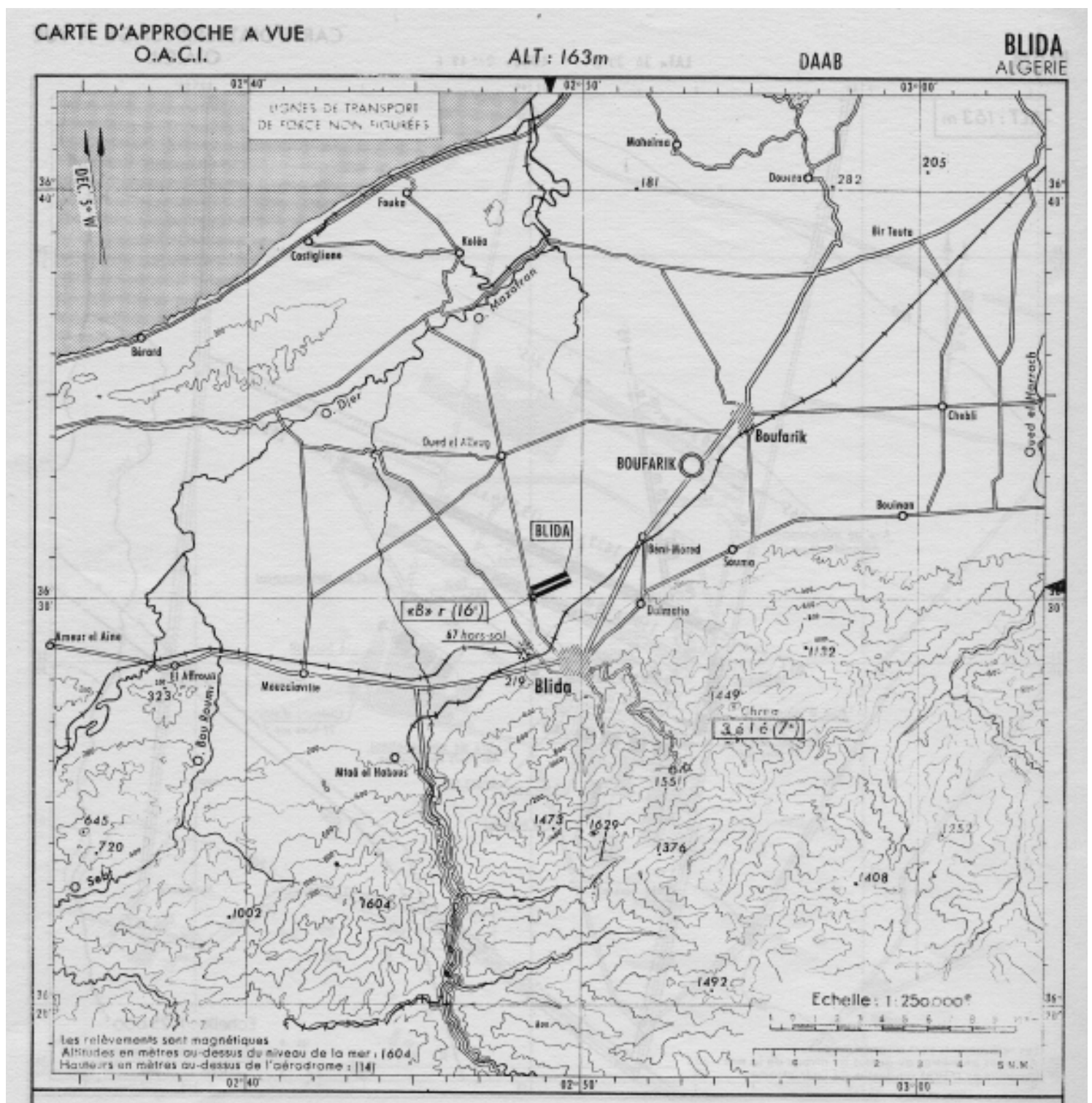


▲ *L'aérodrome de Blida en 1959 avec, au nord, la piste et les installations de l'Aéro-club* Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

A gauche, la tour de contrôle et les installations militaires de la base de l'armée de l'Air BA 140 (RN)

A droite, l'entrée de la base (BN)

Au moment dramatique de l'exode, alors que les pouvoirs publics et les médias complaisants parlaient de "mouvements de touristes", des centaines de milliers de Pieds-Noirs et de Harkis affluaient vers les ports et les aérodromes dans l'espoir, trop



souvent vain, d'échapper aux égorgeurs forts de l'impunité assurée par la non-application délibérée des pseudo "Accords d'Evian".

A la demande d'Yvan Amat, les militaires, qui ne voulaient pas voir la base envahie, autorisèrent l'Aéro-club à mettre ses hangars à la disposition de ces malheureux qui pouvaient ainsi accéder à l'aérodrome par l'entrée située sur la route de Blida à Oued-EI-Alléug.

Des généreux membres du club assurèrent alors l'accueil des "vacanciers" attendant l'embarquement dans la plus grande détresse.





▲ Le lieutenant Vagogne devant le tableau d'activité du 1^{er} PMAH de la 20^{ème} DI à Berrouaghia dont faisait partie l'auteur (AP)



▲ L'aérodrome de Berrouaghia en 1961 (AP)
▼ L'aérodrome d'Affreville (SHAA)



Deux aéro-clubs, celui du Titteri et celui d'Affreville, bien qu'assez éloignés à l'intérieur des terres, dépendent étroitement de l'Aéro-club de Blida qui délègue avions et moniteurs sur leurs aérodromes.

L'Aéro-club du Titteri (Berrouaghia)

Dès le 16 mai 1949, l'assemblée générale laisse espérer une activité mais il faut attendre 1953 pour qu'une nouvelle réunion, regroupant une vingtaine de représentants des communes de Médéa, Berrouaghia et Champlain élise le conseil d'administration.

Le bureau est formé du président : Hadjadji (directeur d'école) ; vice-président : Chauvot et Richard ; secrétaire-général : Roger Fifre ; secrétaire adjoint : Furt ; trésorier-général : Escorbiac ; trésorier adjoint : Bazinet ; conseiller technique : Arnaud ; assesseurs : Enault, Favroles, Jean Crémonini, Georges Bonhoure (libraire) et Toulouse. Roger Fifre, sous-directeur de la Maison-Centrale, deviendra ensuite président

Des démarches sont entreprises pour l'achat d'un terrain et l'acquisition d'un *Tiger Moth* auprès du SALS, mais l'activité, qui débute en 1957 sur l'aérodrome utilisé et entretenu par l'armée, restera toujours dépendante de l'Aéro-club de Blida. La piste, recouverte de plaques PSP, n'est pas favorable aux roulettes de queue des Stampe, le Stampe F-BDBS est d'ailleurs légèrement accidenté en 1958.

L'activité ralentit avec la mort de Roger Fifre qui s'écrase avec le Boisavia *Mercury* F-OBIE de la préfecture du Titteri, après le décollage, derrière la ferme Durand, en décembre 1958. Le gendre du ministre de l'Intérieur Jean foyer décède dans cet accident.

Un nouveau bureau est formé lors de l'assemblée générale du 29 juin 1960. Président : Roland Mouly ; vice-présidents : Camille Galiana, Albert Cotteret, François Guilianni, Maître Feddal ; secrétaire-général : Emile Ayache ; secrétaire adjoint : Suzanne Mayer ; trésorier-général : Louis Pastor ; trésorier adjoint : Ahmed Hanifi ; conseillers techniques : G. Crakobwski et Jean Crémonini ; assesseurs : Mohamed Benchérif, Georges Bonhoure, Charles Cherportes, Ameer Gacémi, Hubert Laffont et Pierre Picquart. Le club a l'espoir de redémarrer avec la participation des pilotes ALAT du 1^{er} PMAH de la 20^{ème} DI basé sur l'aérodrome depuis le 17 février 1957, mais les efforts resteront vains. Le docteur A. Heller possède le Jodel 120 F-OBEL basé à Blida.

L'Aéro-club d'Affreville

Après avoir eu une activité avant la guerre sous l'égide de l'Aéro-club de Blida, l'aéro-club d'Affreville redémarre en 1957, sous la présidence de Pierre Souday ; vice-président : Gaby Giron ; trésorier : Alain David ; assesseurs : Mme Delanoë et Walter Amsallam.

Un terrain est loué à Pierre Jourdan, sur la route de Lavarande au Chélib. L'inauguration, début avril, se déroule en présence de Vivie de Régie, sous-préfet de Miliana, et de Saulieu, secrétaire de la sous-préfecture.

De 1957 à 1961, un ou deux avions viennent de Blida tous les quinze jours pour donner des baptêmes de l'air aux enfants des écoles et à la population et des leçons de pilotage à une douzaine d'élèves-pilotes. Pierre Souday et son épouse assurent l'accueil les avions de passage et des pilotes devant faire tamponner leur carnet de vol lors des voyages en vue du brevet.

Mais des problèmes de sécurité empêchent l'Aéro-club de Blida de continuer à envoyer des avions à Affreville, sur un aérodrome sans hangar et non gardienné.

En 1959, l'ALAT s'intéresse à l'aérodrome et l'aménage en compactant la piste jusqu'alors inutilisable par forte pluie.

BERROUAGHIA
ALGÉRIE

TWR: Not sent

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE

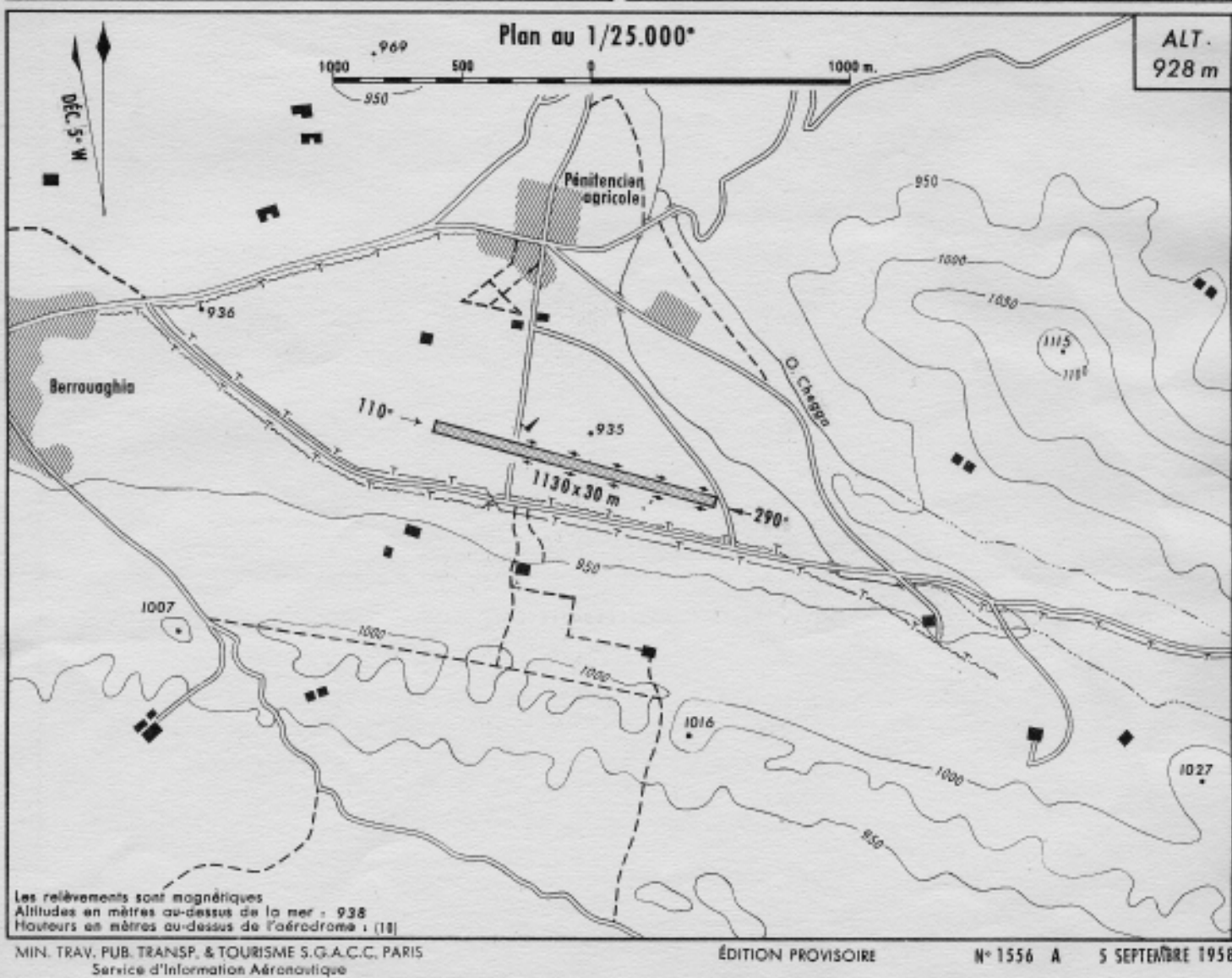
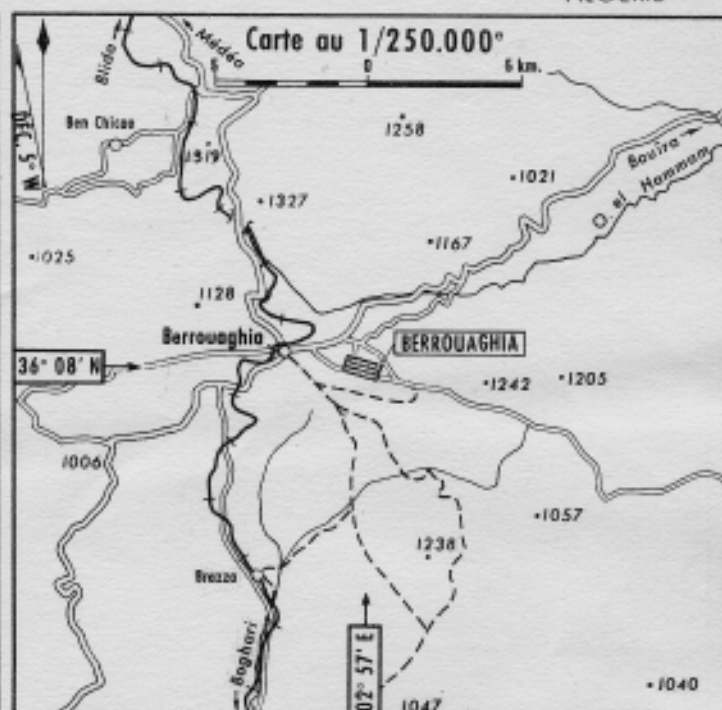
Inutilisable hors bande

Tél. de l'Aérodrome : 84221

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES: S'adresser au Bureau d'Information (B.I.A.) d'ALGER MAISON-BLANCHE

Tel: 675-30 à 35 à ALGER

NOTES : *Not correct*



7 - BONE

Les Ailes bônoises



Marcel Dayre, né en 1894 à Sidi-Embarek (Sétif), pilote de la Première guerre mondiale, premier président des Ailes bônoises en 1929 (AZ)

1945

Les anciens et les nouveaux se regroupent autour du président Léopold Albagnac, vice-président de la Fédération aéronautique algérienne, qui avait été moniteur à l'école de Rayak en 1943 avant de participer, en Piper, à la campagne d'Allemagne.

L'aérodrome des Salines absorbe le trafic commercial et militaire et l'activité des Ailes bônoises se déroule sur l'aérodrome de l'Allélick (aérodrome Jean Tapie), abandonné pendant la guerre.

Le hangar de l'aéro-club avait été sérieusement endommagé au début de la guerre par un Potez 25 militaire qui l'avait percuté en y mettant le feu et en détruisant tous les avions qui y étaient garés.

1946

Au cours de l'été, Léopold Albagnac effectue un vol symbolique avec Marcel Dayre, pilote de la Première guerre mondiale, son prédécesseur au poste de président. Puis les vols reprennent avec le Stampe F-BBNO, prêté par le SALS, et les moniteurs Léopold Albagnac, Jean Menella (qui était également à l'école de Rayak) et Guy Basoni, ancien pilote de P47. Les étudiants Jean Besson, Pierre Gassiot et Ange Lombard se trouvent parmi les élèves-pilotes. Peu après, arrive le Stampe F-BDKG.

1947

Plusieurs autres anciens pilotes militaires fréquentent le club, parmi eux, Claude Tanti (breveté aux Etats-Unis sur B26), Jacques Durget, agriculteur (breveté aux Etats-Unis sur B26 et moniteur bénévole), Yves Brunet (breveté sur B26 comme son frère Henri qui restera dans l'armée de l'Air et qui trouvera la mort à Friedischaffen). René Lafond, officier d'active, ancien de l'Ecole de l'Air, est également membre du club.

En mars, le Service des Ponts et chaussées reçoit le Morane-Saulnier 502 F-BEJB qui volera jusqu'en mai 1955. Le pilote de cet avion, Georges Dipace, originaire de Sedrata et pilote de B26 après être passé à Rayak, sera moniteur bénévole pendant quelques temps, adjoint de Guy Basoni, avant d'entrer à Air France.

Le 20 mai, le Stampe F-BDKG s'écrase. Le moniteur Jean Menella décède et l'élève Santacreu, fils du garagiste de Duzerville, est blessé.

Le Stampe détruit est remplacé par le Stampe F-BDKO, baptisé *Jean-Menella*, acheté par le club en décembre.

430 heures de vol sont effectuées dans l'année et dix brevets sont obtenus.

1948

En mars, le club reçoit le *Norécrin* F-BEOE (qui volera jusqu'en 1962) qui précède le *Norécrin* F-OAUP.

A la fin de l'été, Gatt, pâtissier à Bône et ancien pilote de chasse, endommage gravement le Stampe F-BBNO en passant à travers la ligne à haute tension destinée à alimenter le phare du cap de Garde, la veille de la mise sous tension !



Philippe Pace, mécanicien avion de la Première guerre mondiale, passionné de modèles réduits, devant ses réalisations (PA)

Le Stampe F-BBNO, prêté par le SALS en 1946, cheval de trait de l'école de pilotage (M)



Été 1950, Jacques Durget, ancien pilote de B26 et pilote réserviste, moniteur de pilotage, au cours d'une leçon à son épouse Paule (DJ)



Sultana démarre le Norécrin F-BEOE, arrivé en 1948, à la main sur l'aérodrome de Mesloula (SP)





▲ Paul Poinot, technicien de la Navigation aérienne, pionnier de la construction amateur en Algérie (PP)



▲ Léopold Albagnac (PN)

▼ Le 10 juillet 1954 : André Lacroix et sa fiancée sous l'aile d'un Bréguet Deux-Ponts (LX)



1949

Le 17 avril, le *Norécrin* participe à la course de vitesse de Redjas, piloté par Léopold Albagnac et Jean Bonneval.

Pierre Gassiot, qui avait passé le brevet du premier degré à Redjas, passe le deuxième degré en octobre.

Du 14 au 17 octobre, André Gallo participe au rallye des Vins d'Oranie avec le *Norécrin* F-BEOE.

Le bureau est maintenant composé du président : Léopold Albagnac ; vice-présidents : Jean Bonneval, André Gallo et J. Bégluomini ; secrétaire-général : Pandolfo, secrétaire adjoint : Prévost ; trésorier-général : Claude Tanti ; trésorier adjoint : Jacques Durget ; vol à voile : Mercier ; modélisme : François Merlin ; assesseurs : docteur Amor, Guy Basoni, Batch, Brunet, Rémy Bussutil et Henri Ducru (ancien pilote du GC *Lafayette*, basé à Bône en 1943, il avait épousé une Bônoise dont la soeur avait épousé Pierre Delachenal, autre pilote du Groupe. Il travaille dans les travaux public à Bône).

Près de 400 heures de vol sont effectuées dans l'année, la moyenne de 400 heures de maintiendra les année suivantes.

1951-1952

Les Ailes bônoises poursuivent leur activité sous la présidence de Rémy Bussutil, Léopold Albagnac étant devenu président d'honneur.

Jean Ferrand et Pierre Perrin sont 41^{ème} au Tour aérien de Sicile.

379 heures de vol sont effectuées en 1952 et un brevet est obtenu. Le club est 15^{ème} à la coupe Jean Raty avec 17 158 km.

Jean Ferrand, Jean Bonneval et Ange Lombard sont respectivement 15^{ème}, 16^{ème} et 17^{ème} à la coupe de la Société générale de fonderie.

L'Amicale du SGAC : Sous le signe de l'esprit d'amateur, une amicale est créée parmi le personnel de l'Aéronautique civile. Le premier but est de construire un Roger Adam RA 14, puis d'utiliser cet avion pour former de nouveaux pilotes et entraîner les autres au tarif le plus bas. Paul Poinot, contrôleur de la navigation aérienne qui a un long passé de constructeur amateur, est secrétaire et animateur de cette section. Président : Alary ; vice-président : Pierre Perrin (chef de district et commandant l'aérodrome, ancien pilote militaire formé aux Etats-Unis) ; secrétaire : Belmonte ; trésorier : Claude Debono ; trésorier adjoint : Fédiaï (adjoint au chef de district, qui deviendra président en 1957) ; assesseurs : Marie et Romiguières.

Le RA 14 est choisi par l'Amicale de l'Aéronautique civile de Bône parcequ'il est confortable, spacieux, facile à piloter et que sa construction peut être menée à bien dans un minimum de temps.

1953

En juin, Ange Lombard (marchand de meubles) achète le *Norécrin* F-BEMU de Maxime Dancet (de Siliana).

Le club reçoit le Stampe F-BBNN, prêté par le SALS et qui était jusqu'alors à l'Aéro-club d'Algérie.

Les participations des membres aux différents rallies et aux différentes manifestations sont fréquentes. Rémy Bussutil et Jean Bonneval participent, avec le *Norécrin*, au Tour aérien de Sicile. Pierre Perrin et Jean Ferrand, toujours avec le *Norécrin*, participent au rallye de Livourne qu'ils terminent en vainqueurs. Ange Lombard également, participe à plusieurs rallies, dont celui du Rassemblement d'avions de tourisme au meeting d'Alger, le 17 mai, qu'il termine second.

Devant le Caudron 400 F-URAX du SALS, les élèves-pilotes Roland Las-salle, Achouche, Gilbert Eva-Can-dela et Clément Torrès (EM)



Le petit monoplace Starck AS 70 de Robert Pillet, acheté en 1958 à Louis Genty à Soissons (YN)

Envergure : 7,40 m
Longueur : 5,35 m
Surface portante : 8 m²
Masse à vide : 212 Kg
Masse en charge : 320 Kg
Vitesse maximale : 207 Km/h
Vitesse de croisière : 185 Km/h
Rayon d'action : 370 Km
Moteur : Salmson 9ab 45 ch.



Septembre 1954 : le chargement de la moto BSA Golden Flash 650 cc d'André Lacroix dans un Bréguet Deux-Ponts aux Salines (LX)





▲ Jean Ferrand, chef d'escale Air Algérie à Bônes-Les Salines et pilote d'essai du RA 14 (JF)



▲ Mademoiselle Perrier de Randon, marraine du RA 14 (PA)
▼ Pierre Lavie, observateur sur T6 (LJ)



Parmi les moniteurs se trouvent Guy Basoni, Gatt, Albert Hausser, Claude Tanti et Robert Boscher (pilote d'épandage aux Travaux aérien du Midi, puis fondateur de la Société nord-africaine de travaux aériens avec un Auster 5 et deux *Dragon Rapide* basés à Bône qui assurent, entre autres, les liaisons avec la mine d'Ouenza).

303 heures de vol sont effectuées dans l'année et un brevet est obtenu.

1954

Le 9 mai, devant un nombreux public, a lieu un meeting national de l'air avec un plateau splendide : évolutions en planeur de Jean-Baptiste Cometti, présentation du Bréguet *Deux-Ponts* et du Dassault 315 *Flamand*, voltige par Monique Gaillard, Michel Berlin et Marcel Doret, présentation de la Patrouille de France, sauts des parachutistes Léo Valentin, Pierre Lard et Monique Laroche, fantasia aérienne par les avions de la 7^{ème} Escadre et largage massif de parachutistes.

Président : Rémy Bussutil ; vice-président : docteur M. Amor ; secrétaire : Francis Merlin ; trésorier : Robert Legrand et Mmes J. Legrand et B. Bruynell ; assesseurs : Georges Barouline (*le Cosaque*), Marcel Bouilloux, Jean Bugeja, Paul Colomb (ingénieur P et C), Henri Ducru, Georges Freydière, Albert Hausser, André Jeannin, docteur Armand Lacroix, Jacques Lamy, Pierre Mariage, Jean Strini et Charles Xuereb. Les moniteurs bénévoles Guy Basoni et Claude Tanti ont en charge une vingtaine d'élèves de moins de vingt ans et six élèves de plus de vingt ans. 141 heures de vol sont effectuées dans l'année et deux brevets sont obtenus.

1955

En juillet, le *Tiger Moth* F-BFHR, prêté par le SALS, est victime d'une panne, suite à un décollage essence fermée, et passe sur le dos dans une vigne en bout de piste. L'élève-pilote Martin s'en tire sans mal. En juillet également, Jean Ferrand et Pierre Perrin sont 14^{ème} au Tour de Sicile.

En novembre, Jean Ferrand convoie, depuis Lognes, le *Norécrin* F-BDSK que l'Amicale du SGAC a acheté en métropole, cet avion volera jusqu'à fin 1959. Le même mois, le club achète le Fairchild F-OABB de l'Aéro-club de Souk-Ahras.

L'activité commence à être en nette augmentation, 693 heures de vol sont effectuées dans l'année et treize brevets sont obtenus, dont ceux de Jacky Bouilloux, André Lacroix, Cécile, Jean-Marc et Pierre Lavie, André Mariage, Martin, Christian Terroni, Jeannot et Marco Bonhoure. Marco Bonhoure deviendra pilote de chasse puis pilote de ligne.

1956

En janvier, le *Norécrin* F-BEMU d'Ange Lombard est suspendu de vol. Ange Lombard avait participé, avec cet avion, à plusieurs rallies en Europe. Il le remplace par le Piper PA23 *Apache* F-BERE. En juin, il recevra le Piper PA22 *Tri-Pacer* F-OAVQ.

Edouard Maire, ancien pilote des FAFL, formé à Rayak, arrive de Constantine où il avait été très actif. Il crée et anime aussitôt une section de modélistes d'une soixantaine de membres, dans les locaux de l'école des garçons de la rue Victor-Hugo. Il dispense également les cours du BESA à la Maison des jeunes et de la culture, assisté par Beijouan, Claude Debono (directeur de la préparation militaire Air), Feuillaffée et Martin, en relation avec Ferucci, inspecteur de la Jeunesse et des sports. Les succès obtenus au BESA permettront à plusieurs jeunes Bônois de pratiquer le vol à voile au Djebel-Oum-Settas.

Les jeunes dans le local de l'aéromodélisme, à l'école des garçons de la rue Victor-Hugo : Juchon, Henri Lunardelli, Pierre Lunardelli, Edouard Maire, Hénon, Jean Jocyères, Alain Grima et Jean Bourderon (EM)



En juillet 1955, le Tiger Moth F-BFHR, piloté par Martin, dans une vigne en bout de piste (LJ)



Ci-contre en bas, en juillet 1956, Jean Ferrand à Palerme lors du Tour de Sicile, avec le Norécrin F-BDSK du Cercle du SGAC, en compagnie de Courdon et de Mme Pierre Perrin (JF)

▼ *Le brevet de Christian Terroni obtenu en octobre 1955 (TI)*





▲ Le RA 14 en vol (PA)



▲ Le 20 avril 1960, Alex Périchon, lors du rallye du Pétrole et des Oasis (SP)

▼ Daniel Gélén en panne, demande à l'Aéro-club de le transporter à Maison-Blanche (JF)



En août, le Service de l'Hydraulique achète les Piper *Tri-Pacer* F-OAXL et F-OAXM. Le Jodel 117 F-OAXC du club arrive en octobre. En novembre, Aline Rolin achète à Ange Lombard le Piper *Tri-Pacer* F-OAVQ qu'elle revendra trois mois après au Service de l'Hydraulique qui disposera alors de trois *Tri-Pacer*.

En décembre, le RA 14 F-PHUZ, construit par l'amicale du SGAC, effectue son premier vol, piloté par Jean Ferrand, chef d'escale Air Algérie. Il volera jusqu'en 1961.

1 500 heures de vol sont effectuées dans l'année et dix-neuf brevets sont obtenus. Le club est classé 6^{ème} à la coupe d'Outre-Mer et premier des aéro-clubs algériens (classement par nombre de brevets obtenus dans l'année).

1957

Le Jodel 117 F-OAYZ du club arrive en mars. Le 6 avril, Alex Périchon arrive avec son nouveau Jodel 117 F-OBCI. Alex Périchon, conservateur des Hypothèques, vient d'être muté depuis Batna et continuera à être un pilote très actif.

Le Stampe F-BDKO cesse de voler à la fin de l'année, il reste encore le F-BBNO.

Le *Norécrin* F-BDSK du SGAC cesse de voler en juin et le Jodel 117 F-OBCF arrive en juillet.

En novembre, le Fairchild F-OABB est vendu à l'Aéro-club des 3A à Alger.

Léopold Albagnac redevient président ; vice-présidents : Pierre Mariage et Alex Périchon ; secrétaire-général : Jeanin ; trésorier : Ecitrope.

Chef-pilote : Aimé Trébosc ; moniteurs bénévoles : Léopold Albagnac et Guy Basoni. Le chef-mécanicien Xerri, dans son atelier agréé Véritas, travaille au profit de toute la région.

1 300 heures de vol sont effectuées dans l'année et vingt-deux brevets sont obtenus (dix brevets du 1^{er} degré et douze brevets du 2^{ème} degré), dont celui de Monique Garcia, première pilote bônoise. Parmi les pilotes, se trouvent Jean-Pierre Loubet et Georges Barouline.

1958

Robert Pillet achète le petit monoplace Starck AS-70 F-PCIF qu'il conservera jusqu'en août 1960.

Le 16 septembre, le club reçoit la visite de la caravane de quarante Jodel, menée par Lucien Querey, qui arrive d'Ajaccio.

L'*Emeraude* F-OBIT arrive en novembre.

Plus de 1 000 heures de vol sont effectuées dans l'année et douze brevets sont obtenus.

1959

Toujours très active, la section modéliste, animée par Edouard Maire, organise une grande manifestation le dimanche 8 mars à Bou-Hamra. La semaine précédente, les modélistes avaient reçu la visite du colonel Candelier, commandant la base des Salines.

L'Aéro-club organise un rassemblement, avec concours d'atterrissage de précision.

En décembre, Ange Lombard vend son Piper PA23 *Apache* F-BERE à la Société des mines de l'Ouenza.

Malgré toutes les démarches, le terrain de l'Allelick doit être fermé et l'emplacement repris par l'armée pour y installer un parc de matériel.

En décembre 1956, le mécanicien Saïd et le pilote Jean Ferrand devant le RA 14, après le premier vol (JF)



L'enthousiasme après le premier vol du RA 14 ...

Adam RA 14 *Loisirs*
 Biplace en bois et toile, conçu par Roger Adam.
 Envergure : 10,90 m
 Longueur : 7,00 m
 Hauteur : 2,20 m
 Surface portante : 16 m²
 Masse à vide : 280 Kg
 Masse en charge : 480 Kg
 Vitesse maximale : 140 Km/h
 Vitesse de croisière : 120 Km/h
 Rayon d'action : 450 Km
 Plafond : 4 000 m
 Moteur : Continental A65, 65 ch.



... et le pot qui s'ensuit (PA)





▲ *Récupération, le 11 juillet 1958, du Norécrin F-BEOE posé sur la piste de crash par Jean-Marc Lavie (Dadou) à la suite d'un ennui de sortie de train (LJ)*

Avant d'être incorporé comme pilote-avion dans l'ALAT, Jean-Marc Lavie a effectué de nombreuses heures de vol au service de l'Aéro-club de Bône et de la préfecture d'El-Milia. Il sera gravement blessé dans un accident en opération aux commandes d'un Cessna L19 du PMAH de la 25^{ème} DP, le 5 avril 1961 dans les Aurès.

1960

Le 24 avril, Alex Périchon participe, avec son Jodel D117 F-OBCI, au 2^{ème} rallye du Pétrole et des Oasis organisé par l'Aéro-club de Constantine.

En juin, la section d'aéromodélisme participe à la foire de Bône en partageant le stand de l'armée de l'Air. La foire est l'occasion d'un grand rassemblement des anciens de l'armée de l'Air avec, en particulier, la participation de Philippe Pace, un des pionniers de l'Aéro-club.

Au printemps, après avoir vendu son Jodel 117 à l'Aéro-club de Philippeville, Alex Périchon amène son nouveau Jodel *Ambassadeur* F-OBRJ depuis Bernay. Il participe, avec Mme Henri Boilet, au Tour aérien de Sicile du 1^{er} au 4 juillet, ainsi que Gourdon sur le Stinson.

Malgré les efforts de Léopold Albagnac et de la Fédération, l'aérodrome de l'Allélick est fermé. La solution du repli aux Salines est compromise car il est impossible, au point de vue administratif, d'y remonter le hangar tout neuf et encore démonté que le club vient de recevoir. L'Aéro-club doit alors envisager de cesser son activité après avoir été logé provisoirement dans un hangar du Service de l'Hydraulique.

1961

La dernière manifestation aéronautique est la rencontre du dimanche 22 janvier, au stade du lycée Saint-Augustin, entre les équipes aéromodélistes de Bône et de Constantine. La rencontre avait été précédée d'une exposition de modèles réduits, à la Maison des jeunes et de la culture, présentée par les modélistes du club, toujours sous la direction très compétente d'Edouard Maire.

Après avoir été parmi les aéro-clubs les plus actifs d'Algérie, les Ailes Bônoises sont clouées au sol. L'interdiction des vols intervient en même temps que le problème posé par la nouvelle installation sur l'aérodrome des Salines.



Jean Ferrands s'installe dans le Starck AS 70 de Robert Pillet, devant Mme Saillard (hôtesse d'Air Algérie) et le commissaire de police de l'aéroport. Cet avion sera revendu, le 16 juin 1960, à Michel Dalotel à Sarrebourg (JF)

Le 4 juin 1960, le lieutenant-colonel Candelier (commandant la base des Salines), le préfet de région de Bône et Edouard Maire au stand des modélistes de la foire de Bône (EM)



Le 30 octobre 1960, Edouard Maire, ancien des FAFL, présente la section modéliste à Mme la générale Ailleret et au lieutenant-colonel Candelier (EM)



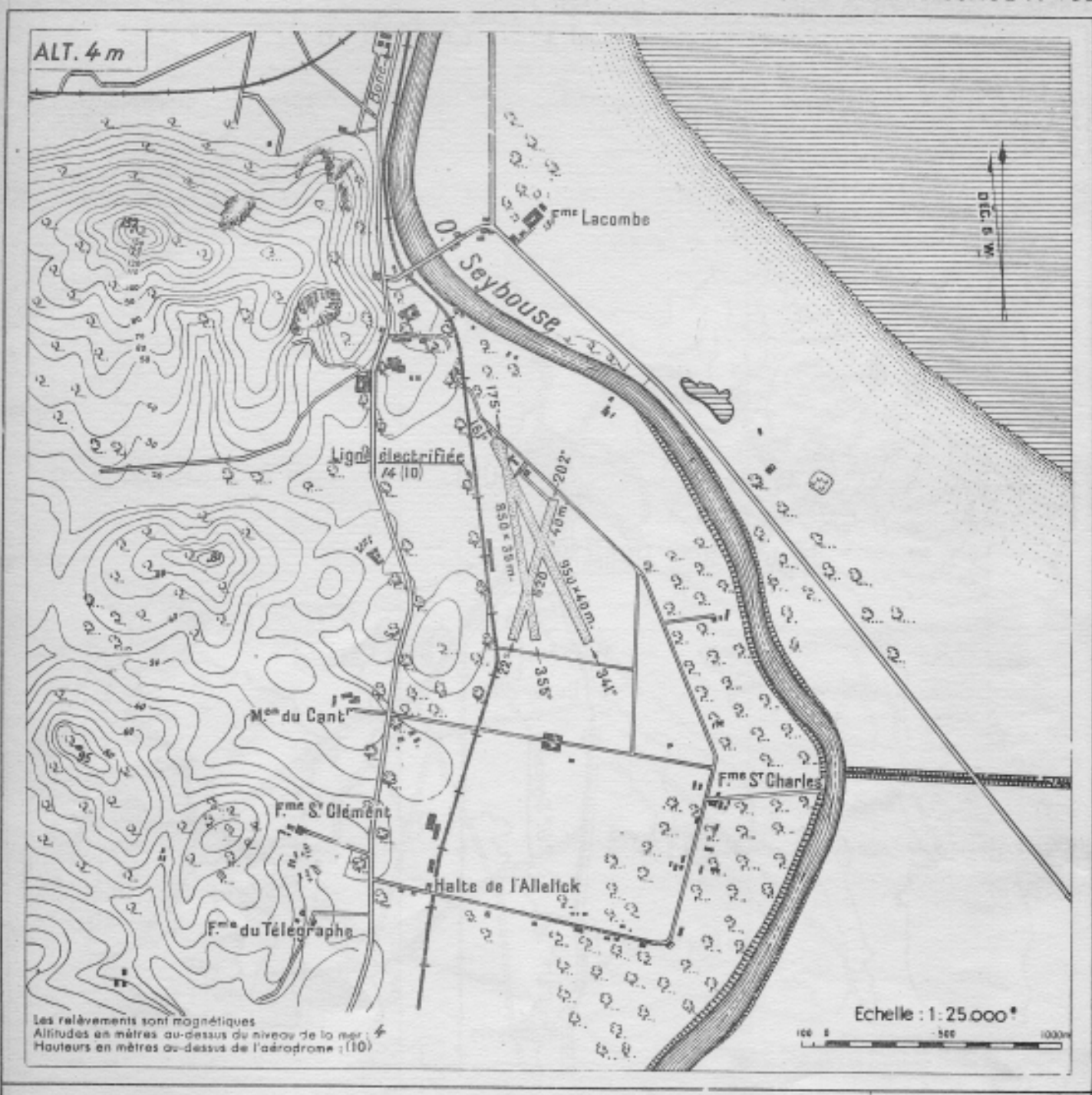
Le 26 février 1961, réunion des anciens de l'armée de l'Air : Edouard Maire, Antoine Sposito, Philippe Pace et le commandant Chaigne (ad-joint au lieutenant-colonel Candelier) (EM)



BÔNE-ALLELICK

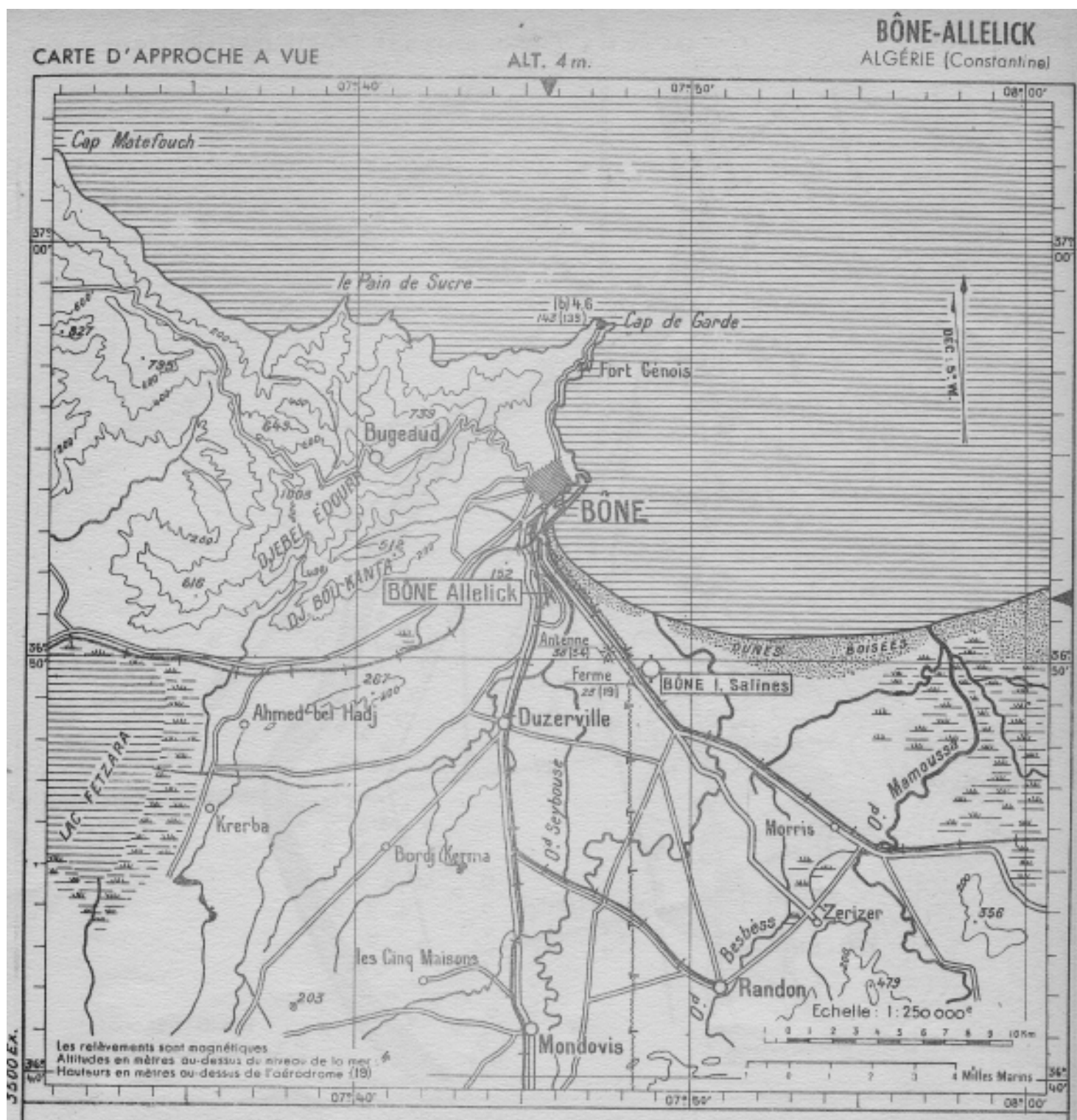
LAT: 36° 51' N. LONG: 07° 46' E.

CARTE D'ATERRISSAGE A VUE



▲ L'aérodrome de Bône-Allelick en 1949. Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

En janvier 1956, le Stampe en vol, piloté par Jean-Marc Lavie (LJ)



Le président Rémi Bussutil, au centre, entre ses frères Pierre, René, Fernand et Maurice (RH)



8 - BOUGIE

L'Aéro-club de Bougie-Soummam



1947-1949

Le président André Aubert (transitaire) entreprend de remonter le club dont l'aérodrome a beaucoup souffert de la guerre. La municipalité, les commerçants et les entrepreneurs participent à la construction d'un nouveau hangar, à la réfection de la route et à la remise en état du club-house.

André Aubert est assisté par une solide équipe qui rassemble les anciens comme les nouveaux. Vice-présidents : Gilbert Durand et Firmin Reynaud ; secrétaire-général : René Guillemet ; secrétaire-général adjoint : Maurice Enert ; trésorier-général : Paul Deschanel ; trésorier adjoint : Louis Piras. Membres du conseil d'administration : Clémenti, André Gueit, Etienne Pouzade et Jean de la Jonquière (qui avait effectué un vol remarquable de Bougie à Casablanca en 1938, alors qu'il était âgé de 17 ans, avant de devenir pilote militaire).

Parmi les pilotes et élèves-pilotes, outre ceux du conseil d'administration, se trouvent Pierre Bocherens, Salah Bouskoura, Yves Casile, Jules et Robert Caupert, Emile Cimino (qui a fait la guerre dans les bombardiers lourds), Maurice Cros, Eric Dardel, Emmanuel Decaillet, Robert Delalay, Grashoff, Guida, Jazède, Lebrun, André Magneville (pilote militaire formé aux Etats-Unis, fils de Charles magneville), Auguste Sciberras, Félix Touzot et Emile Vaccaro. Pierre Duchemin, aconier et ancien de l'Aéronavale en Angleterre, est moniteur et Etienne Pouzade (*Coco*), comme avant-guerre, s'occupe de la mécanique.

430 heures de vol sont effectuées en 1947 et dix brevets sont obtenus.

Le Stampe F-BCTG, prêté par le SALS, arrive en juin 1948.

Les 9 et 10 juillet 1949, se déroule une grande fête aérienne avec voltige en Stampe, baptêmes de l'air, démonstration des parachutistes du 10^{ème} BCCP qui se termine par une soirée dansante.

Le Fairchild F-OAAR est livré en avril 1949. Aussitôt, piloté par André Gueit, il participe à la course de vitesse de Redjas du 17 avril.

1950-1954

André Gueit (fabricant de pâtes alimentaires et de biscuits), ancien pilote militaire, devient président. Il participe, en Fairchild, à la course de vitesse de Redjas le 25 mars 1951, il avait acheté, en décembre 1950, le Nord 1101 *Noralpha* F-BBJX de Gratien Faure (de Redjas).

En septembre 1951, le club achète, au Puy, le *Norécrin* F-BEOF qui s'ajoute au Potez 36 F-ALJL venu de l'Aéro-club d'Oranie.

Pierre Duchemin devient président en 1953.

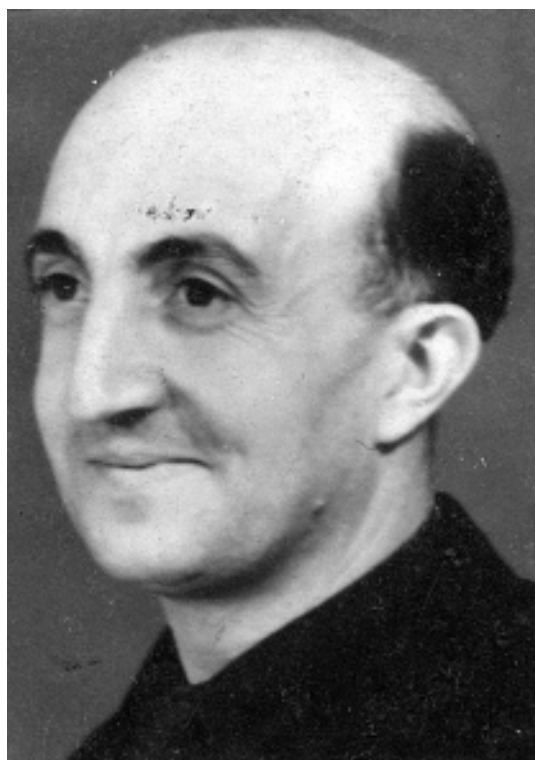
Parmi les élèves-pilotes se trouvent Pascal Andreone (entrepreneur de travaux publics), Mlle Lesour (institutrice) et Bernard Seguin. Ils sont formés par le moniteur André Magneville (marchand et réparateur de motos, il est également mécanicien de l'Aéro-club).

En septembre, le Nord 1101 F-BBJX d'André Gueit est suspendu de vol. Près de 200 heures de vol sont effectuées en 1953 et 193 heures en 1954.



▲ Etienne Pouzade (à l'arrière) et Georges Debreuve (EP)

▼ Emile Cimino, ancien des Groupes lourds en Angleterre (EC)



*Le Stampe F-BCTG en évolution
dans le ciel de Bougie ...*



... et en finale ...



*... avant de rejoindre le Fairchild F-
OAAR au parking ^(SB)*





▲ La pause casse-croûte sur l'aérodrome de Souk-el-Tenine : Georges Debreuve, Faby Albano, Pascal Andreone et Mlle Lesour (SB)
▼ Bernard Seguin, membre dévoué de l'Aéro-club, pilote appelé de l'ALAT (SB)



1955-1956

Georges Debreuve, ancien pilote militaire sorti de l'école de Rayak, ancien pilote de *Kingcobra*, pilote du CER 305 et expert auprès des tribunaux, est moniteur.

440 heures de vol sont effectuées en 1955 et un brevet est obtenu.

Le service de l'Hydraulique de Constantine base sur l'aérodrome le Piper Pa 22 *Tri-Pacer* F-OAXL.

En juin 1956, le club achète le Fairchild F-OABG des Moulins Pellegrin à Tiaret. Cet avion sera accidenté entre Bougie et Sétif.

Le *Norécrin* F-OAUT arrive le samedi 23 juin 1956, piloté par Georges Debreuve et Bernard Seguin, après être passé par la Corse et la Sardaigne. Il sera baptisé le lendemain par Madame Jacques Augarde, en présence de nombreuses personnalités.

Cet avion a été acheté avec un appui financier important de la ville de Bougie dont Jacques Augarde est sénateur et maire. Le club rend des services inestimables à la population, des liaisons avec Alger ou d'autres villes sont effectuées quasiment tous les jours par les pilotes les plus expérimentés, dont Georges Debreuve et Pierre Duchemin qui sont bien classés dans la coupe de la Société générale de fonderie.

Eric Dardel, puis par Faby Albano, prendront la présidence à la suite de Pierre Duchemin.

1 073 heures de vol ont été effectuées en 1956, six brevets ont été obtenus dont celui de Bernard Seguin.

1957

Le 2 février 1957, au retour d'un vol à Alger, le *Norécrin* F-OAUT, piloté par Georges Debreuve et Pascal Andreone (élève-pilote) effectuée, à la suite d'une panne de moteur, un atterrissage forcé sur une plage à proximité de Sigli, à 15 km à vol d'oiseau à l'ouest de Bougie. Les deux pilotes reviennent à Bougie après une marche forcée de douze heures en suivant la côte, puis en passant à travers la montagne en pleine zone d'insécurité. L'avion, qui s'est posé pratiquement sans dégâts, est détruit par les rebelles ; c'est une épave qui est ramenée le 9 février à Bougie.

Le 19 mars, André Magneville, pilote de réserve, trouve la mort à proximité de l'aérodrome avec un Morane 472 *Vanneau* du CER 305 d'Alger.

Le club possède alors le Fairchild F-OAAR (le Fairchild F-OABG est vendu en septembre à Georges Tramalloni à Alger pour payer la révision du F-OAAR), le Stampe F-BCTG et le Jodel 120 F-OAZB arrivé en janvier.

Une piste en dur de 1 250 m est construite pour faire face au trafic militaire en augmentation et le hangar de l'aéro-club est déplacé.

433 heures de vol ont été effectuées en 1957 et cinq brevets ont été obtenus.

1958-1960

L'*Emeraude* F-OBIQ arrive en juillet 1958 et l'*Emeraude* F-OBMA en mai 1959. Le Stampe F-BCTG du SALS est alors reversé à l'Aéro-club des 3A à Chéragas.

Après plusieurs centaines d'heures de vol opérationnel, Bernard Seguin revient du service militaire qu'il a effectué comme pilote-avion dans l'ALAT et il participe activement aux vols de liaison au service des Bougiotes.

*Le Fairchild F-OABG flambant neuf
(SB) ...*



*... avant d'être accidenté entre Bou-
gie et Sétif (ED)*



*Le 9 février 1957, récupération des
restes du Norécrin F-OAUT sur la
plage à proximité de Sigli, après
l'atterrissage forcé et l'incendie par
les rebelles (EM)*





Ismaïl Mahdi est breveté PPE. Senez, moniteur et ancien pilote de *Vautour* dans l'armée de l'Air, est classé 6^{ème} à la coupe de la Société générale de fonderie en 1960.

1961-1962

Après l'interdiction de vol, le *Norécrin* F-BEOF est vendu, en juin 1961, à la Société de travail aérien africain à Constantine et, en juillet, le Jodel 120 F-OAZB est vendu en métropole.

En 1962, les *Emeraude*, sont expédiées en caisses vers l'aérodrome de Cannes, ces avions seront parmi les rares qui échapperont à la destruction et continueront à voler aux couleurs françaises.

L'activité cesse alors après que l'Aéro-club, mené par une phalange de pilote passionnés et compétents, ait rendu des services inestimables à la population. Il a assuré, sans faille, la formation des pilotes et le désenclavement de la ville en mettant sans répit ses avions à la disposition des Bougiots.

▲ *Pascale Andreone* (SB)



Le Norécrin F-BEOF (EP)



Le Jodel 120 F-OAZB avec Georges Debreuve et Pascal Andreone (EP)

A Souk-el-Tenine : Georges Debreuve, Etienne Pouzade (debout), Faby Albano, Mlle Lesour et Pascal Andreone (SB)

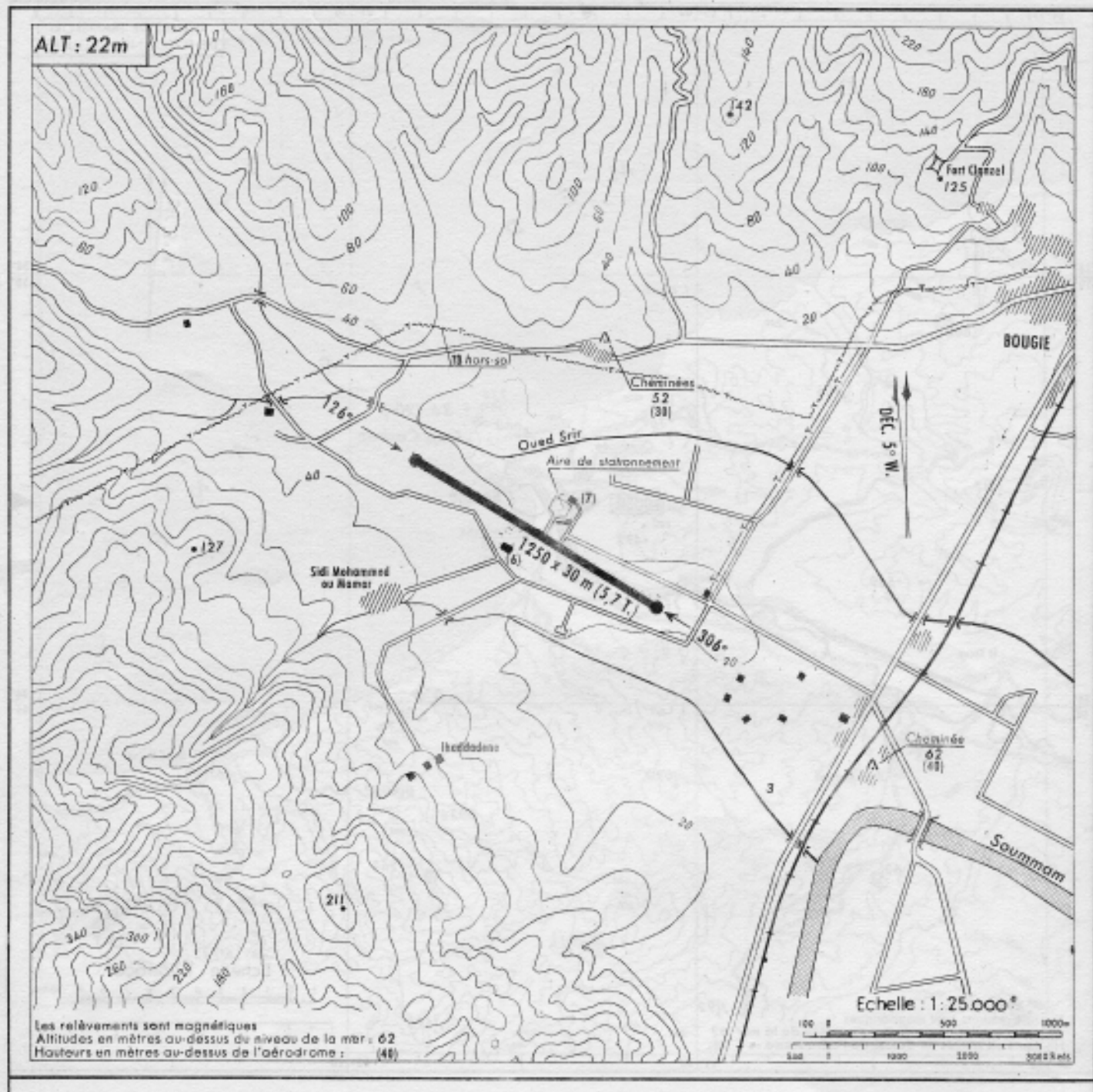


Le Fairchild F-OAAR (SB)



Le Norécrin F-BEOF (MJ)





▲ L'aérodrome de Bougie en 1959

Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

Le Stampe F-BCTG (SB)

A droite, les deux Emeraude réunies devant un Cessna L19 du 1^{er} PA de la 19^{ème} DI et un T6 (JN)

CARTE D'APPROCHE A VUE
O.A.C.I.

ALT : 22m

DAFB

BOUGIE

ALGÉRIE (Constantine)



9 - BOURBAKI

L'Aéro-club de Bourbaki

Bourbaki, petit village du département d'Alger, puis du département d'Orléansville, situé à l'est des hauts-plateaux du Sersou, se dote d'un aéro-club créé par le docteur Yves Hadjadj. Gaston Cervolle, agriculteur, en prendra ensuite la présidence.

L'école de pilotage est assurée par Fernand Richarme qui vient avec les avions de l'Aéro-club de Tiaret sur l'aérodrome de Bourbaki dépourvu de hangar. Parmi les élèves-pilotes les plus assidus se trouvent Berger, Gaston Cervolle, Florent (de Taine), Huguetto, Armand Jacquot (agriculteur) qui sera breveté, Jean-Claude Galvez, les frères René et Jean-Louis Jarrige, Jean Labat, Daniel Roy et Louis Valentini.

Après le *Tiger Moth* F-BHIA qui sera peu utilisé, le club achète le Jodel 120 F-OBJA qui arrive en août 1958, convoyé par Pierrot Jarrige. Cet avion sera basé sur l'aérodrome de Tiaret-Bou Chékif.



En 1959, méchoui à la ferme de Jean Rativet à Hardy, à l'occasion d'un rassemblement avec les aéro-clubs des 3A et de l'AIA. Lucien Querey, constructeur des Jodel, est au centre avec la casquette (BJ)

Jean Rativet (ancien pilote militaire, propriétaire du Jodel 120 F-OBBI et agriculteur à Hardy) et son beau-frère Pierrot Jarrige sont parmi les pilotes les plus acharnés du Sersou.



▲ *Pierrot Jarrige (1912-1967), cousin de l'auteur, agriculteur à Hardy. Ci-contre, en août 1960, René Jarrige, Daniel Roy, le moniteur Eckenbauer et Jean-Louis Jarrige, devant le Piper Cub F-BTDE de l'Aéro-club de Tiaret (RJ)*

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

BOURBAKI
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : *Néant*
TWR : *Néant*
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : *Néant*

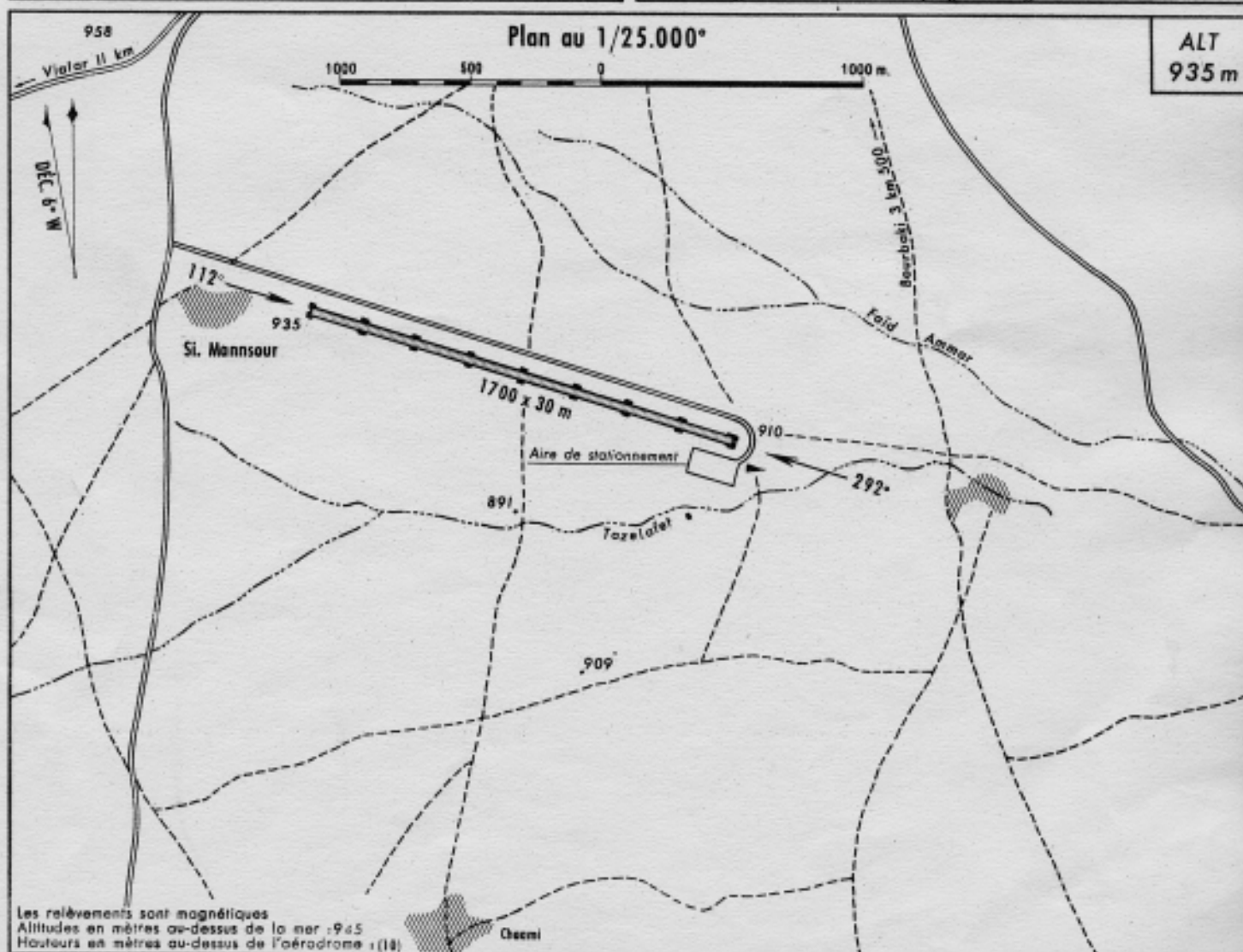
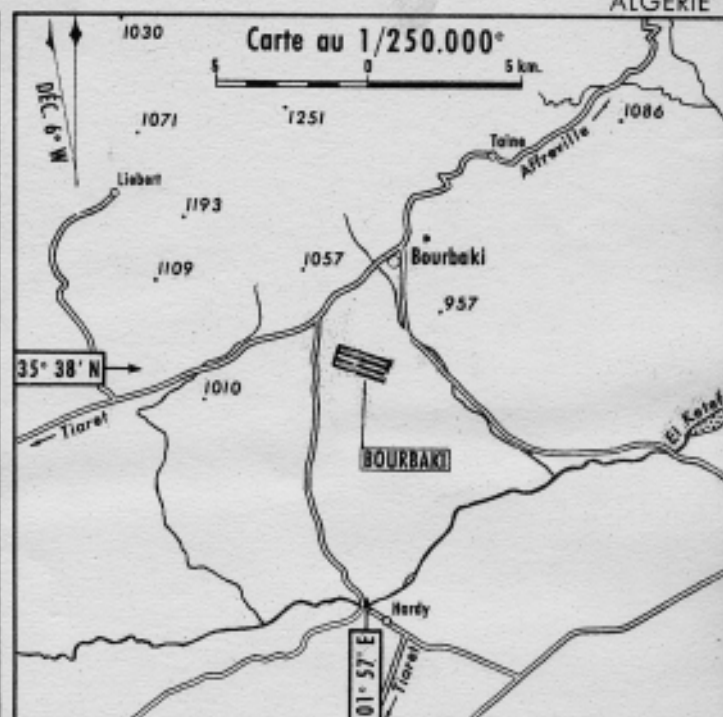
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE,
INUTILISABLE hors bande.

Tél. de l'Aérodrome : 0-27 BOURBAKI.

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau d'In-
formation Aéronautique (BIA) d'ALGER M^{ON} BLANCHE.

Tél : 675-20 à 26.

NOTES :



Les relevements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 945
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (18)

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

N°1519

10 MAI 1958

L'aérodrome de Bourbaki en 1958 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol

10 - BURDEAU

L'Aéro-club du Sersou



▲ *Albert Jarrige (1904-2003), agriculteur, père de l'auteur, fondateur de l'Aéro-club du Sersou (AP)*

▼ *Hilaire Furgier (1871-1958), maire de Burdeau et premier président de l'Aéro-club, vu par André Costa*



Le 9 mai 1914, alors que le village de Burdeau n'a que neuf années d'existence, le ciel du Sersou résonne pour la première fois du bruit des moteurs d'avions. Cinq Farman 20 de 80 chevaux décollent de Chellala en direction du Kreider dans le Sud-Oranais. Cette escadrille est dirigée par le capitaine Reimbert, commandant l'aviation en Tunisie, qui a mis sur pied un circuit de 3 500 kilomètres de Tunis à Oudjda par El-Kef, Aïn-Beïda, M'Sila, Chellala, Le Kreider et El-Aricha. Le retour à Tunis étant prévu par Tendara, Bou-Denib, Colomb-Béchar, Aïn-Sefra, Gélyville, Laghouat, Biskra, Tozeur et Sfax. Un convoi automobile, commandé par le lieutenant Jolain, était parti en précurseur pour assurer le ravitaillement et les dépannages de l'escadrille. Les avions, montés chacun par un pilote et un mécanicien, avaient décollé de Kassar-Saïd le 6 mai en emportant chacun 30 kilos d'outillage, d'armes, de munitions et de provisions et arrivent le jour-même à Aïn-Beïda (287 km). Le 7 mai, étape à M'Sila (200 km), le 8 mai à Chellala (290 km) où un avion est immobilisé par des avaries et le lendemain, étape au Kreider (240 km). Le 11 mai, trois avions arrivent à Oujda. Le 29 mai, après quelques vols au Maroc, l'escadrille prend le chemin du retour en faisant Oujda-Tendara-Bou Denib (420 km). Le 30 mai, Bou Denib-Colomb Béchar (160 km). A cause du vent, Aïn-Sefra ne sera atteint que le 4 juin et Gélyville le 8 juin par quatre avions seulement. En raison du mauvais temps et de l'état du matériel, le raid est arrêté et les Farman rentrent à Tunis par le train.

Plusieurs habitants du Sersou s'intéressent très tôt à l'aviation. Fernand Lestrade est breveté à Blida en décembre 1932. Les frères René et Pierre Domeck sont brevetés en 1934 à Alger, ainsi que Guillaume Archilla, futur pilote de guerre. Pierrot Jarrige (cousin de l'auteur), agriculteur à Hardy, et son beau-frère, Jean Rativet, sont brevetés à l'Aéro-club de Tiaret en 1937 et 1939.

Avant la guerre, les pilotes qui sillonnent l'Afrique du Nord ne manquent pas de venir au Sersou en touristes, ou quelques fois pour des évacuations sanitaires. Le choix d'un terrain propice est aisé, le Sersou est un vaste aérodrome et les avions se posent le plus souvent à proximité du village, le long de la route de Bourlier.

L'Aéro-club

L'Aéro-club du Sersou est créé en 1946, sous l'impulsion d'Albert Jarrige. Hilaire Furgier, maire du village, en est le premier président, Gérard Jarrige lui succèdera. Vice-présidents : Pierrot Jarrige, Christophe Ledu, Fernand Lestrade et Louis Rigaud ; secrétaire : Jean Rativet ; trésorier : Victor Ripoll ; assesseurs : Antoine Archilla, Gaston Bès, Jacques Cabot, Pierre et Eugène Colin, Georges Couderc, Serge Hénault, Paul Ernst, Albert et Gérard Jarrige, Roger Marty et Jacques Selsis.

Le 26 juin 1947, le Stampe F-BDKP, convoyé par le lieutenant Réale avec Albert Jarrige comme passager, arrive de Maison-Blanche en 1 h 20 de vol. Le jour même de l'arrivée, Hilaire Furgier, Fernand Lestrade et Pierrot Jarrige sont les premiers à voler avec le lieutenant Réale. Le lieutenant Réale reste le lendemain pour confier le nouvel avion au chef-



▲ Gérard Jarrige, président de l'Aéro-club, frère de l'auteur (GJ)

Ci-contre en haut, les trois premiers avions de l'Aéro-club du Sersou (JK)

Ci-contre, le mécanicien Roger Leroy et son épouse Sylviane devant le Fairchild qui a effectué son premier vol d'une heure trente à Farmingdale (état de New-York) en juillet 1944 et a revolé à Maison-Blanche en novembre 1948, piloté par le lieutenant Reale, pilote de réception de l'AIA (LR)



▼ Arrosage dans le local du club chez Paul Ernst, de gauche à droite : Claude Lamontagne, Claudine D'Amico, Evelyne Lamontagne, Roger Marty, Ginette Eck, Ernest Martinez, X, X, Georges Couderc, Sylvie Martinez, Michèle Jarrige, Gérard Jarrige, Pierre Colin, Pierre D'Amico, Roger Leroy, Alain Parra, Guy Mounier et Paul Ernst qui sera maire de Burdeau en 1958 (JK)





pilote Pierre D'Amico, ancien pilote de P47 qui a participé à la bataille des poches de l'Atlantique au GC 3/6 Roussillon.

L'école commence aussitôt sur l'aérodrome installé pendant la guerre sur les terrains communaux. Parmi les élèves-pilotes se trouvent Babilas, Gilberte Bedjaï, Claude Cabot, Pierre Colin, Georges Couderc, Michèle Ernst, Daniel Garcéra, Jacques Gross, les frères Charles et Gérard Jarrige, Jurado, Claude Lamontagne, Ernest Martinez, Gilbert et Roger Marty, Masson, Montaz-Rosset, Guy Mounier, Lucien Rinker, Jean Versini et Jean-Pierre Zanone. Roger Leroy s'occupe de la mécanique. Les pilotes d'avant-guerre, Pierrot Jarrige, Fernand Lestrade et Jean Rativet, reprennent le manche, ainsi que Louis Rigaud, directeur d'école, pilote de P47 qui a participé à la campagne d'Allemagne.

L'aérodrome devient un lieu de rencontre animé, les premiers brevets du 1^e degré sont passés en juillet 1949 par Georges Couderc, Charles et Gérard Jarrige et Ernest Martinez.

Le *Norécrin* F-BEUK quitte Guyancourt le 2 février 1949 pour être livré à Burdeau, piloté par Jean Chapelle, et le Fairchild 24 F-OABA est acheté au mois de mai 1949. Les deux avions feront des évacuations sanitaires vers Alger ou Oran et permettront d'effectuer de grandes randonnées et de participer à plusieurs rallies. Le 4 mars 1950, Pierre D'Amico participe, avec le Fairchild, au rallye des Avions sanitaires à Maison-Blanche. Toujours avec le Fairchild, Gérard Jarrige participe, en décembre 1952, au rallye aérien de la Datte et, le 17 mai 1953, au rallye rassemblement des Avions de tourisme à Maison-Blanche.

Le 6 novembre 1954, le *Norécrin*, transformé en avion sanitaire avec une civière amovible, est remis officiellement à Maison-Blanche par Latournerie, directeur de la Santé publique en Algérie.

L'aérodrome, doté maintenant d'un hangar métallique qui remplace l'ancien hangar en bois, devient très actif. En avril 1956, une escadrille de T6 de l'armée de l'Air est détachée sur l'aérodrome pour participer aux opérations dans le djebel Nador. Les DC3 d'Air France ou d'Air Algérie se posent régulièrement à Burdeau. En effet, l'aérodrome de La Jumenterie n'est pas adapté et, en attendant la mise en service de l'aérodrome de Bou-Chékif, en janvier 1958, les avions de ligne se posent à Burdeau pour assurer les liaisons entre Tiaret, devenu préfecture, Oran et Alger.

Le 26 décembre 1956, les terroristes du FLN assassinent le gardien et incendient le hangar. Le Stampe, le *Norécrin* et le Fairchild sont détruits, ainsi que le Jodel 112 F-BGLZ de l'Aéro-club de l'AIA, venu pour transporter Paul Macquet, inspecteur du Bureau Véritas.

Le *Norécrin* F-OARP, convoyé par Pierre Colin au mois de juin 1957, et les Jodel 120 F-OBBF et 117 F-OBCG livrés au mois de juillet, remplacent le matériel détruit. Le hangar est reconstruit et l'activité reprend sur l'aérodrome gardé par l'armée.

Mais le répit est de courte durée, un accident dramatique se produit au cours d'un voyage le 15 juillet 1957. Piloté par Jean-Pierre Zanone et avec Joseph Masquéfa et Marcel Ors comme passagers, le *Norécrin*, pris dans le mauvais temps, percute le pic de Mouzaïa au sud-ouest de Blida, entraînant la mort de ses occupants. Ce sont trois amis de tous les Burdéens qui disparaissent en laissant une profonde tristesse.

Malgré ce tragique accident, l'activité se poursuivra sur l'aérodrome de Bou-Chékif où les Burdéens, dont l'auteur, continueront à voler avec les Jodel, car l'aérodrome de Burdeau n'est plus gardé.



▲ Le chef-pilote Pierre D'Amico en stage pilote en 1943 à Tuscaloosa (Alabama) et avec son épouse Claudine et sa fille Annie, devant un Siebel. Pierre D'Amico terminera sa carrière comme pilote à Air France (PD)

▼ A gauche, Louis Rigaud, directeur d'école, au cours de son stage de pilote à Tuscaloosa, en compagnie des Algérois Jacques Derivière et André Denelle (DV)





▲ Michèle Ernst, élève-pilote, et le Stampe agrémenté d'une décoration par le chef-pilote. Le Norécrin était orné d'un Bambi et le Fairchild d'un Plutot (PU)



Ci-contre en haut, au cours du printemps 1949, le Norécrin victime, au décollage, de l'altitude du terrain et de la température. Les dégâts, peu importants, seront vite réparés (AP)

Ci-contre, le 13 mai 1950, atterrissage en campagne réussi à Dombasle pour le Stampe victime d'une panne de moteur, piloté par Gérard Jarrige et Ernest Martinez. La famille François Vuillier est rassemblée autour de l'avion (GJ)



Ci-contre en bas, le Stampe à Maison-Blanche en 1954, de gauche à droite : Jean-Pierre Zanone, l'auteur, Yves Chabert, Charles Jarrige (frère de l'auteur) et Georges Couderc (AP)

▼ René Cabot en 1950 (PD)





▲ Burdeau, village tracé au cordeau dans les hauts-plateaux du Sersou, vu vers l'est. A gauche : le silo à blé de 120 000 hl (AP)

Le 11 janvier 1958, le sergent-pilote Marcel Ruis, fils du Burdéen bien connu Marius Ruis, se tue en service aérien commandé en Mauritanie. Il reçoit la Croix de la Valeur militaire avec cette citation : *" Sous-officier pilote de grande valeur, aimant son métier par-dessus tout, formé aus USA. Par son travail, son entrain et ses dons, était devenu rapidement un excellent pilote de chasse sur avion à réaction. Originaire du département d'Alger, s'était, dès le début des troubles, immédiatement porté volontaire pour participer aux opérations de maintien de l'ordre avec l'escadrille de marche de son escadre. Accomplissait sa tâche avec la plus grande conscience. A trouvé la mort le 11 janvier 1958 au cours d'une mission d'intimidation à l'issue d'une dure journée de recherches au-dessus du désert. Totalisait 877 heures de vol, dont 599 sur avion à réaction "*.

L'Aéro-club du Sersou, bien que situé dans une région relativement épargnée par le terrorisme, a été le seul club d'Algérie entièrement détruit par un attentat. Il n'a pas pu connaître l'essor qu'il méritait mais, durant ses dix années d'existence sur l'aérodrome de Burdeau, il a vécu une belle aventure.



▲ Hubert Lestrade, agriculteur et élève-pilote, et ses soeurs Michèle et Bernadette, sous l'inscription " BONNE ANNEE " de l'aile du Fairchild (AP)

Ci-contre en haut, devant le Stampe : Claude Lamontagne (élève-pilote), Pierre Brandizi, X, Jean-Pierre Zanone et le mécanicien Roger Leroy (CP)

Ci-contre, en 1961, l'auteur, pilote de l'ALAT, aux commandes d'un Cessna L19 du 1^{er} PMAH de la 20^{ème} DI à Berrouaghia (AP)





▲ Pierre Colin, breveté du 1^{er} degré en novembre 1953 et du 2^{ème} degré en septembre 1956, en stage à Saint-Yan en mai 1957 (CP)



Ci-contre en haut, quelques Burdéens en promenade dans les rues de Vialar. De gauche à droite : Jean-Pierre Zanone (pilote), X, Ernest Martinez (pilote), Sylvie Martinez, Lydia Zanone et Roger Couderc (pilote) (CP)

Ci-contre, le triste spectacle du hangar et des quatre avions incendiés dans la nuit du 26 décembre 1956 par le FLN, après l'assassinat du malheureux gardien (CP)



Ci-contre en bas, Nicole Lainé dans le Jodel 120 F-OBBF, un des trois avions venus en remplacement des avions détruits (NI)

▼ Daniel Garcéra, élève-pilote, qui fera carrière dans l'armée de l'Air (PD)





▲ Jean-Pierre Zanone et Gérard Jarrige (CP)



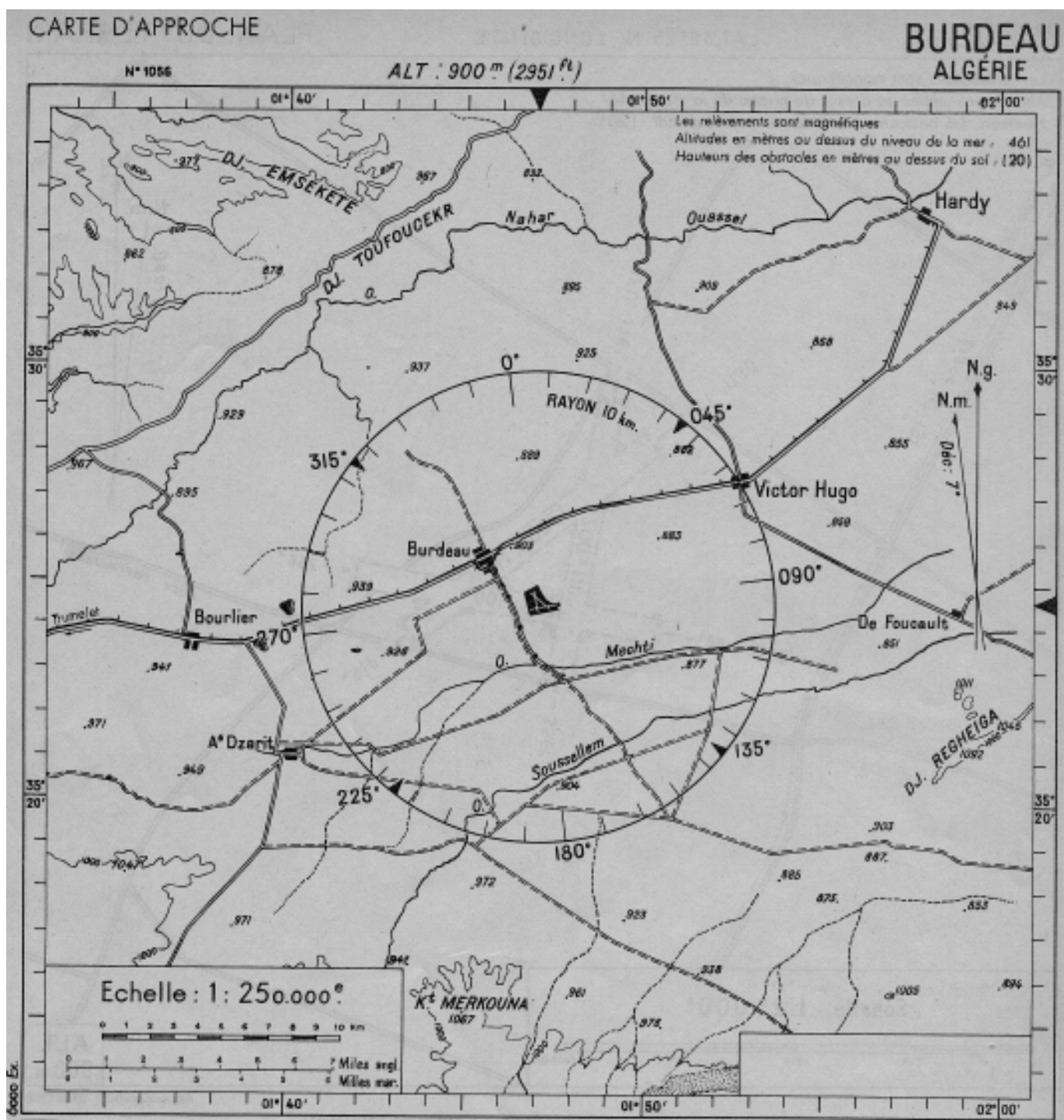
Ci-contre en haut, Pierre D'Amico, Roger Leroy et deux mécaniciens, chacun affairé sur un cylindre du Norécrin (PD)

Ci-contre, Claudine D'Amico et la voiture de l'Aéro-club, une antique Georges-Roy construite à Bordeaux dans les années 25 (PD)

Ci-contre en bas, en 1950, Hilaire Furgier, maire de Burdeau, accueille le gouverneur général Edmond Naegelen à sa descente du LeO 45. Hilaire Furgier est à gauche du gouverneur général et Antoine Archilla, premier adjoint, est à droite (AP)



▼ L'abbé Payno, ancien curé de la Paroisse, et le Norécrin (AP)



▲ L'aérodrome de Burdeau en 1958

Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 -
Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

En 1957, le général Raoul Salan (à droite) et le secrétaire d'Etat aux Forces armées Max Lejeune, sont accueillis à leur arrivée en DC3 sur l'aérodrome de Burdeau (CP)



11 - COLLO

L'Aéro-club de Collo

En 1947, Albert Falcone, maire de la ville, relance l'activité aéronautique et intéresse les jeunes au modélisme qu'il avait lui-même pratiqué auparavant avec son ami Jean Meyer à Constantine. Le club modéliste est animé par les enseignants Gabriel Nucci et André Réale et l'activité se déroule sur le terrain d'Ouled-Mazouz que la commune aménage sommairement en aérodrome avec une piste perpendiculaire à la mer, avec un balisage et une manche à air.

A partir de 1955, Collo est totalement isolé par le terrorisme, les relations ne s'effectuent alors que par mer ou en convois. La ville est ravitaillée par l'antique *Notre-Dame-d'Afrique* de la Compagnie Schiaffino qui assure la liaison quotidienne avec Philippeville. Quatre balancelles participent également aux liaisons.

Pour améliorer la situation et assurer les transports urgents, Albert Falcone demande au Gouvernement général l'attribution d'un *Norécrin* sanitaire et, en attendant, l'Aéro-club de Sétif prête le *Norécrin* F-OAUV. Jean Bonneval, embauché comme chef-pilote par le nouveau président François Consalvi, effectue les voyages d'affaire, les déplacements de première urgence et les évacuations sanitaires, il se classe immédiatement dans la coupe de la Société générale de fonderie.

En juillet 1956, Albert Falcone et Jean Bonneval vont chercher à Toussus-Le-Noble le *Norécrin* F-OAUL *Ville-de-Collo*. 281 heures de vol sont effectuées durant la première année d'activité et neuf brevets sont obtenus en liaison avec l'Aéro-club de Philippeville qui apporte une aide importante et désintéressée en mettant à la disposition de l'Aéro-club de Collo ses avions d'école et ses mécaniciens.

En 1957, le *Norécrin* effectue chaque jour d'incessants va-et-vient entre Collo et différentes villes d'Algérie en transportant des passagers de toutes origines, civils, militaires, malades, blessés, hommes d'affaires, étudiants ou écoliers.

En 1957, François Consalvi, Jean Bonneval et Gourdon participent au 9^{ème} Tour de Sicile avec le *Ville-de-Collo* qui est classé 38^{ème} sur 117 concurrents. Une centaine d'évacuations sanitaires ont été effectuées par les *Norécrin* depuis 1956 et 549 heures de vol sont effectuées dans l'année.

Pour améliorer son efficacité, le club achète, en avril 1960, le *Norécrin* F-OAUZ de l'Aéro-club d'Algérie. Par une action de tous les jours, grâce à la clairvoyance d'Albert Falcone et au dévouement de Jean Bonneval, l'Aéro-club a participé avec succès au désenclavement de la ville de Collo isolée sur sa presqu'île.

Au sud de Collo, la sous-préfecture d'El-Milia se dote d'un aéro-club pour assurer les liaisons urgentes, il utilise le *Norécrin* F-BEOJ reçu en juillet 1959, souvent piloté par Jean-Marc Lavie (*Dadou*), et le Jodel *Ambassadeur* F-OBMN reçu en mai 1960.



En 1960, El-Milia et son aérodrome
le long de l'oued (SV)





▲ *Eté 1960, le Ville-de Collo (deuxième du nom), vu en vol depuis un L19 de l'ALAT piloté par Jean Reymond, entre Collo et Philippeville (JY)*

Mai 1960, le CEA DR 1050 Ambassadeur de l'Aéro-club d'El-Milia (JY)



▼ *L'aérodrome de Collo en 1960. La ferme est occupée par les Spahis et leurs EBR, le hangar abrite le Norécrin du club. Deux Cessna L19 et une Alouette de l'ALAT (PA de la 11^{ème} DI) sont visibles sur le parking (JY)*



12 - COLOMB-BÉCHAR

L'Aéro-club de Colomb-Béchar



1953

Aussitôt qu'il arrive à Colomb-Béchar, après avoir quitté Géryville, le Père Léon Harmel entreprend d'y créer un aéro-club.

Nommé aumônier militaire à Colomb-Béchar, le Père Harmel dessert également Tindouf, Bidon V, Adrar et de nombreux autres postes du Sahara. Toujours aussi fanatique de pilotage, il utilise l'avion pour visiter ses paroissiens.

Il est également le pilote de Monseigneur Mercier, évêque du Sahara, qu'il a converti à l'aviation et qu'il qualifie de " *Passager de tout repos, qui trouve toujours que tout va bien* ".

Le 25 mars, au Cercle des officiers, se tient la réunion constitutive de l'Aéro-club, en présence du général Quénard, commandant le territoire d'Aïn-Séfra, qui ouvre la séance en annonçant qu'un de ses vœux les plus chers allait se réaliser. Le Père Harmel énonce ensuite les conditions à réunir pour créer un club et la nécessité d'acquérir un avion sanitaire. Le club est alors constitué, sous la présidence de Cruciani (directeur des Houillères du Sud-Oranais et président du conseil général) et la vice-présidence du Père Harmel, avec Jean Lablée comme secrétaire-général. Grâce au concours de l'Aéro-club de Mascara qui prête un avion et son moniteur Jean Rideau dans le cadre de l'Association interclub, les leçons de pilotage commencent à être données, avec les *Tiger Moth* F-BFHM et F-BAOJ prêtés par le SALS, le Lundi de Pâques, à la vingtaine d'élèves-pilotes déjà inscrits. Les premiers lâchers ont lieu à partir du 26 mai au profit de Chatot, docteur Marty, Prod'homme et Josy Quenard. Parmi les élèves se trouvent Blanchet, Caillère, Delfini, Delpech, Legros et Vital. Parmi les pilotes déjà brevetés se trouvent Garrot, Gouthière, Jean Lablée, Perlade et Ratel.

La première année d'activité se termine avec 98 heures de vol et trois brevets obtenus.

1954

En février, le club achète le *Norécrin* F-BEOK et le Fairchild F-BEXG, tout deux de l'Aéro-club de Géryville. Le *Norécrin* ne restera pas longtemps en service, en effet, le chef du territoire de Colomb-Béchar, en tournée d'inspection vers Tindouf, se pose en campagne en mars avec cet avion. Il est retrouvé le lendemain par un équipage militaire à 5 km au nord de la piste de Tindouf à Tinfouchy. L'avion détruit est remplacé par le F-BBER qui rejoint le Fairchild F-BEFV acheté en mai en métropole.

Marqué par son séjour comme pilote de chasses aux Forces françaises libres, le RP Harmel reste un adepte de la construction aéronautique anglaise. Aux deux *Tiger Moth* déjà en service, il ajoute, au mois de mars, cinq avions achetés en Angleterre : le Percival *Proctor* V F-OAOZ, convoyé par Bosset, le DH 89A *Dragon Rapide* F-OAOY, convoyé par Delacroix, le Miles *Messenger* F-OAPJ, convoyé par Fronteau (vélivole célèbre) et les deux *Tiger Moth*, F-OAPE et F-OAPF, convoyés par Guy Charpillat et Jacqueline Herbinière (infirmière-pilote IPSA).



Le Révérend-Père Léon Harmel, ancien pilote de chasse des FFL (LE - PY)

Le général Koenig inspecte le Groupe de chasse II/2 Berry, 345th squadron, à Shoreham-by-Sea. Le lieutenant Léon Harmel est deuxième à partir de la droite (LE)



Les enfants accourent au-devant de Monseigneur Mercier à sa descente d'avion (PY)



▼ *L'alignement impressionnant de cinq Norécrin et deux Jodel de l'Aéroclub de Colomb-Béchar (FP)*





▲ Monseigneur Mercier, en chéchia, avec Rémi Saint-André, président de l'Aéro-club d'Algérie, et avec un notable (RS)

▼ Le 3 avril 1958, à droite : Claude Lablée (L.E)



Les *Norécrin* ne sont pas oubliés, avec l'arrivée, le 14 juin, des F-BBEJ et F-BBEK.

Le 22 octobre, le *Dragon Rapide* F-OAOY est détruit par un incendie au cours d'une tentative de démarrage.

L'Aéro-club, qui se développe d'une façon extraordinaire, répond à une nécessité évidente à Colomb-Béchar. Il devient indispensable pour les évacuations sanitaires, le transport de personnes civiles ou militaires et de matériel vers les oasis et les bases militaires (Adrar, Reggane, Ksi-Ksoiu, B2 à Hammaguir, Namous, El-Abiod, Brézina...) et la lutte anti-acridienne. Avec le développement des activités pétrolières, des essais d'engins spéciaux (au CIEES) et des essais nucléaires à Reggane, cette nécessité ne fera que s'affirmer.

L'Aéro-club utilise l'aéodrome de Colomb-Béchar Ville, commandé par Pierre Andros, alors que l'armée et le CIEES occupent Colomb-Béchar Léger à quelques kilomètres au nord.

L'arrivée du moniteur Guy Rosset améliore le fonctionnement de l'école de pilotage, 1 460 heures de vol sont effectuées dans l'année et quinze brevets sont obtenus, dont ceux de Mlle Gauthière, Marty, Varin, Madame Varin et Villalonga. Parmi les pilotes et élèves-pilotes se trouvent Allié, Mlle Buch, Guy Charpillet, Cullieri, Delfini, Dodo, Mlle Keranflec'h, Mme de Landouzy, P. Lesour, Levant, Malaval, Ouldnourine, Pastor, Periadé, Pironneau et Roudant.

Au moniteur Guy Rosset, succéderont Lucien Piau, Larribau et Laire. Le météorologue Allouis assure les cours théoriques.

Pour sa première année complète d'existence, l'Aéro-club a obtenu des résultats exceptionnels : coupe des *Ailes* : 29^{ème} sur 289 clubs avec quinze brevets (premier d'Algérie), coupe Jean Raty : 5^{ème}, coupe de la SGF : 8^{ème} RP Harmel et 11^{ème} Guy Charpillet.

1955

En juin, le club achète le Miles *Magister* F-BDPI de l'Aéro-club de Géryville, qui sera revendu en octobre 1960. En septembre, il achète le *Norécrin* F-OASZ qui sera utilisé également jusqu'en octobre 1960.

La section d'Adrar (à 500 km au sud de Colomb-Béchar !), dirigée par Guy Charpillet et animée par Maurice Verrue (très bien classé dans la coupe de la SGF), est très active. Parmi les six brevets qui y sont obtenus, Coutrix et Jean-Claude Vallée (17 ans) sont brevetés en février.

1 421 heures de vol sont effectuées dans l'année pour vingt-deux brevets. Le club est 5^{ème} à la coupe des *Ailes* avec vingt-et-un brevets du 1^{er} degré et 5^{ème} à la coupe Jean Raty avec 55 934 km. Le Père Harmel est 5^{ème} à la coupe SGF avec 27 447 km et Guy Charpillet 9^{ème} avec 17 872 km.

1956

En juin, le club achète le *Norécrin* F-BEQY qui avait appartenu à Marcel Doret et qui conserve la décoration à rayures rouges des avions du grand pilote de voltige. Il achète aussi les *Tiger Moth* F-BHIK et F-BHIR qui seront utilisés jusqu'en octobre 1960.

Parmi les membres les plus actifs, se trouvent Varin, le capitaine Tacquemez de la Légion étrangère, l'adjudant Cazes, Paul Franceschi et Martine Aubinière, pilote du général commandant le CIEES, qui fera une brillante carrière médicale hospitalière et universitaire.

1 959 heures de vol sont effectuées dans l'année et huit brevets sont obtenus, dont celui de Jacques Autin. Le club a maintenant quinze avions et il est le deuxième aéro-club de France pour le kilométrage parcouru.



▲ *Jodel 120 et Tiger Moth* (FP)

Le Jodel 120 F-OBBR (DN)

▼ *Le Piper PA23 Apache F-DAFH*
immatriculé au Maroc et utilisé par
le RP Léon Harmel (DN)

En 1955, et jusqu'au mois d'avril 1956, l'Aéro-club a possédé un autre avion immatriculé au Maroc, le bi-moteur anglais Airspeed AS-65 *Consul* F-DABL qui a effectué une centaine d'heures de vol avant d'être vendu à Aérotec.





▲ Le docteur Paul Franceschi, membre très actif de l'Aéro-club (FP)



▲ Le mécanicien Justamint, derrière le comptoir se trouve Madame Perrochon, mère du moniteur (DN)

▼ Le mécanicien Justamint, debout à côté de Jean-Pierre Desblancs en place arrière du Tiger Moth F-OAPF (DN)



L'Aéro-club de Kenadza " Les Ailes noires " : Cet aéro-club est fondé en 1949 par les cadres de la Société des mines de charbon, d'où son nom. Il est présidé par Georges Valayer ; vice-présidents : Gilbert Pizano et Hamza Bernaoui ; secrétaire : Fleurance ; trésorier : Raymond Martinez ; trésorier adjoint : Balthazar Berrenguer ; assesseurs : Lucien Diaz, André Jenner, Louis Laurent, Jack Marmion et Marcel Perrier. L'aérodrome est construit grâce au travail du capitaine Villalonga. Le club adhère à l'Association interclub où il est représenté par Gilbert Pizano.

1957

En avril et en août, le club achète les Jodel 120 F-OAZO et F-OBBR, nouvelle génération d'avions et, en mai, il achète le bimoteur De Havilland 89A *Dragon Rapide* F-BFVM. Le *Norécrin* F-OBGH est acheté en décembre.

1 706 heures de vol sont effectuées dans l'année et vingt brevets sont obtenus dont ceux d'Emilien Parler, passé le 18 mars à l'âge de 49 ans, et celui de Mlle Claude Sagadini.

1958

L'achat de *Norécrin* se poursuit activement avec l'acquisition des F-OBGI, F-OBGJ, F-OBGK et F-OBGL, suivie, en avril, octobre et décembre, par l'achat des Jodel 120 F-OBEQ, F-OBEX et F-OBJO.

Le 31 juillet, le *Tiger Moth* F-OAPF est accidenté à l'atterrissage, en fin de PTU, avec le moniteur Lucien Piau et l'élève Paul Franceschi qui s'en tirent sans mal. Le 3 août, Paul Franceschi, encore malchanceux, est victime d'une baisse de régime au décollage et détruit le *Tiger Moth* F-BHIK.

Le dévouement du RP Harmel dans son apostolat et dans son activité aéronautique est reconnu par sa promotion au grade d'officier de la Légion d'honneur au titre du ministère du Sahara. Il quitte Colomb-Béchar pour revenir à Géryville, le 23 décembre, à bord du *Norécrin* F-OBGI, piloté par son ami Jean Lablée qui l'accompagne vers son nouveau ministère.

1959

Après le départ du Père Harmel, le lieutenant-colonel Seguin prend la vice-présidence et Guy Charpillat, en congé du personnel navigant, devient directeur du club. Pilote prestigieux qui totalise 7 000 h de vol, il était, l'année précédente, pilote d'essais au CIEES.

Le 3 mai, Guy François, sous-lieutenant appelé au CIEES, qui venait d'obtenir le PPE, se tue à l'atterrissage avec le Jodel 120 F-OBJO, au cours d'un vol d'entraînement avec barographe, pour n'avoir pas voulu remettre les gaz à l'atterrissage.

Le club, qui compte soixante-dix-huit membres, dont vingt élèves-pilotes, crée une section prémilitaire. Il totalise 1 534 heures de vol pour les quatre premiers mois de l'année et reçoit la coupe d'Or de l'Aéronautique civile pour avoir formé le plus grand nombre de pilotes hors métropole. Il possède alors le Morane-Saulnier 230 F-BGMS (prêté par le SALS et piloté uniquement par le Père Harmel), le DH 89A *Dragon Rapide* F-BFVM, les Jodel 120 F-OAZO, F-OBBR, F-OBEQ et F-OBEX, les *Emeraude* F-OBPB et F-OBPF, les *Norécrin* F-OBGH, F-OBGI, F-OBGJ, F-OBGK, F-OBGL, F-BBEJ, F-BBEK et F-BEQY et les *Tiger Moth* F-BHIR et F-OAPF. Tout ce matériel est entretenu par le mécanicien Justamint qui, dans des conditions climatiques très difficiles, pavient à remplir sa mission. Nombre impressionnant, trente-six avions différents ont été en service à l'Aéro-club !

Le Tiger Moth accidenté le 31 juillet 1958, avec le moniteur Lucien Piau et Paul Franceschi à bord (FP)

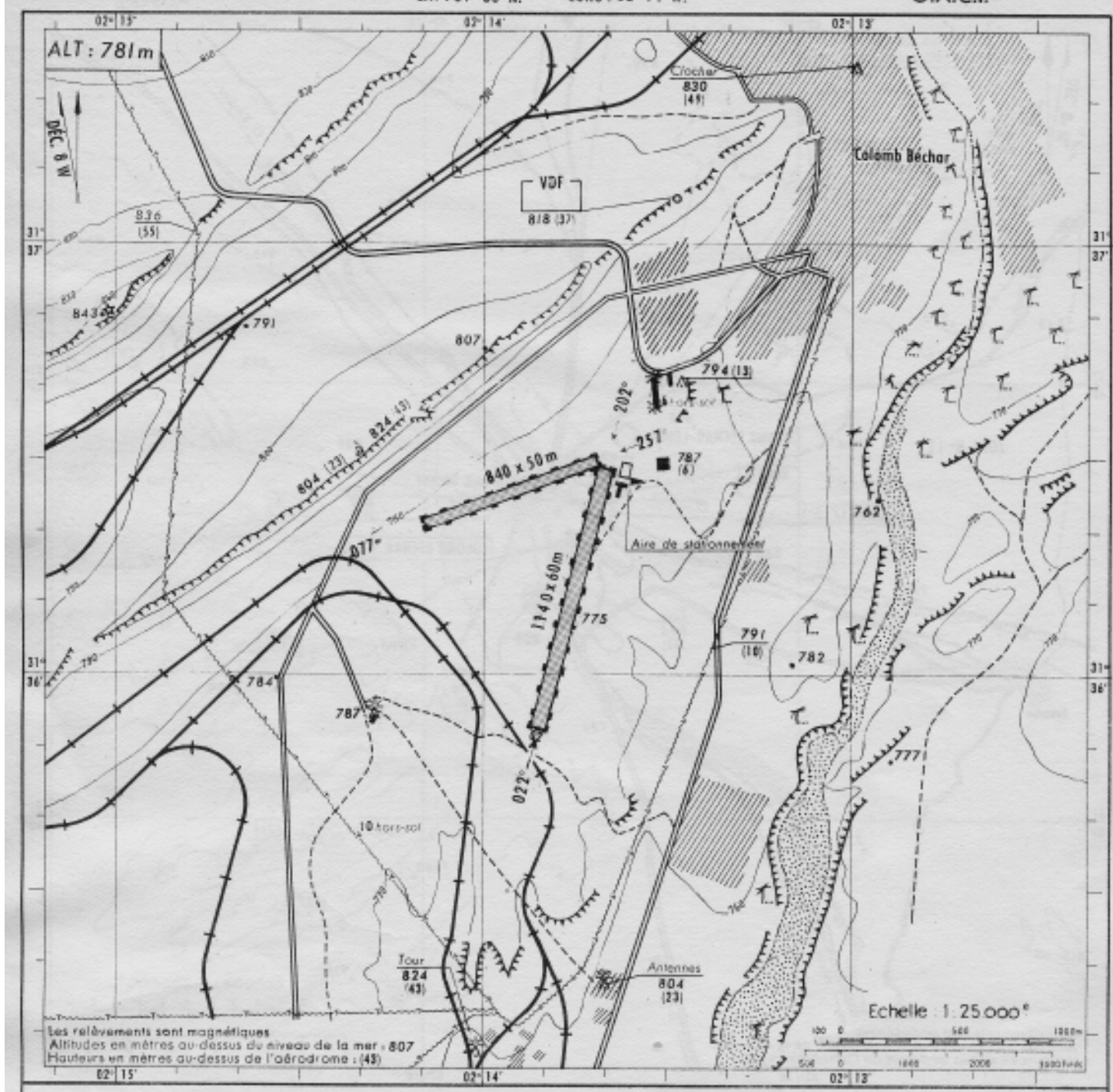


Un autre Tiger Moth, accidenté le 3 août 1958, suite à une baisse de régime au décollage, avec Paul Franceschi à bord (FP)



Le 28 octobre 1958, de gauche à droite : le moniteur Larribau, Jacqueline (secrétaire du club), Paul Franceschi, l'adjutant Cazes et une élève-pilote (FP)





1960

Le *Dragon Rapide* F-BFVM est vendu, en janvier, à Air Algérie (CGTA), le *Norécrin* F-BBEJ est vendu en mai à l'Aéro-club de Mostaganem et, en septembre, les *Norécrin* F-BEQY et F-OBGL sont vendus à Air Saoura (STAS). La flotte se concentre autour des Jodel et des *Emeraude* qui font la preuve de leur fiabilité. Malgré le départ du père Harmel, de grands voyageurs comme Jean Lablée, André Cattant et Robert Trillau, permettent au club de se classer parmi les premiers des coupes Jean Raty et de la SGF.

3 287 heures de vol sont effectuées dans l'année et vingt-cinq brevets sont obtenus.

1961

Un peu moins atteint que les autres aéro-clubs par les troubles qui secouent l'Algérie, l'Aéro-club de Colomb-Béchar parvient à maintenir son activité et, en juillet, il achète le Miles *Gemini* F-BBSL. Maintenant présidé par Carrier, il se voit remettre, le 8 avril, à l'occasion de l'assemblée annuelle de la FAA, la coupe d'Or de l'Aéronautique civile pour avoir formé le plus grand nombre de brevetés dans l'année.

La présence du Père Léon Harmel aura été pour Colomb-Béchar et pour l'Ouest-Saharien une chance inestimable. Il a donné à son aéro-club une importance et un rayonnement que peu d'autres aéro-clubs ont atteint dans le monde. Après avoir connu le ciel de guerre, il a su mettre sa foi au service de son apostolat, de l'aviation et de la paix avec un succès inégalé.

13 - CONSTANTINE

L'Aéro-club de Constantine



Pendant la guerre, l'Aéro-club de Constantine, alors dénommé Association des Sports aériens, a pu maintenir une activité véli-vole à Oued-Hamimin et au Djebel-Oum-Settas. Le noyau de fanatiques est resté très vigoureux et plusieurs pilotes de la région, bien entraînés, sont rejoints en 1945 par les pilotes militaires libérés après avoir été formés aux Etats-unis et, pour plusieurs d'entre eux, avoir participé aux campagnes de France et d'Allemagne. Toutes les conditions sont réunies pour un nouveau départ du club, un des plus anciens du Constantinois et qui avait connu, avant la guerre, un beau développement.

1946

Le 1^{er} avril, l'Aéro-club reprend officiellement son activité sous la présidence de Léon Gohin (industriel) qui est peu après remplacé par le bâtonnier Etienne Murraciolle, déjà président de l'Automobile-club ; vice-présidents : Charles Filippi (pâtisserie *Au poussin bleu*) et Lucien Servel ; secrétaire-général : Gaston Labrousche (instituteur), secrétaire adjoint : Charles Orsini (percepteur) ; trésorier-général : Lucien Magneville (industriel), trésorier adjoint : Robert Costes (agent des Ponts et chaussées) ; assesseurs : Albarès (directeur de banque), Ben Badis, Cachaud, Léon Gohin, Marengo (inspecteur d'académie), Neveur et Amédée Tracqui (carrossier) ; conseillers techniques : Lucien Saucède (moniteur de vol à moteur et de vol à voile) et Antoine Sposito ; commissaire aux comptes : Lucien Etna ; commission sportive : Albert Falcone, Paul Meschi (comptable), Jean Meyer (agriculteur, ancien pilote militaire) et Paul Poinot (agent de l'Aéronautique civile) ; commission technique : Desfeux (directeur du collège technique), Louis Fournel (garagiste), Charles Fournier (électricien auto) et René Dumortier (industriel) ; commission de contrôle : Caffarel (droguiste), Emile Doux (commandant d'aérodrome), docteur Méchin, Raymond Pourquoié (dentiste), Renucci et Schlotter père ; section des jeunes : Lejeune et Normandin ; fêtes et propagande : Ageron, Mme Ferrando (épouse du garagiste Ferrando), Henriette Guerreau (pharmacienne), Nonce Luciani (commissaire-priseur), Marceau Palats (comptable) et Jean Schlotter. Edouard Maire (épiciier) et Paul Poinot sont délégués aux modèles réduits. Les commandants Bobillot et Janson sont délégués militaire. Mme Ferrando et Henriette Guerreau s'occupent du comité sanitaire. Claude Grandperrin (directeur des Contributions) est nommé président d'honneur. Antoine Sposito est chef-mécanicien (ancien officier-mécanicien de l'armée de l'Air, né à La Calle en 1893, il est cousin et homonyme du chef-pilote de Touggourt). René Dumortier et Lucien Saucède sont moniteurs, assistés de plusieurs moniteurs dont Joseph Santacreu et Francis Herter, ancien pilote de chasse formé aux Etats-Unis, fils d'un maître fondeur aux usines Duplan de Constantine, qui fera une belle carrière à Air France ; Jean-Baptiste Cometti est moniteur de vol à voile. Parmi les principaux animateurs se trouvent le docteur Biancardini, Emile Doux, René Dumortier, Charles Filippi, Marceau Palats et Joseph Santacreu. Joseph Santacreu, pilote de B26 *Marauder* au groupe 2/63



Charles Filippi, pâtissier renommé et président de l'Aéro-club, vu par André Costa



Les affichettes, lancées par avion, du meeting qui marque le nouveau départ de l'Aéro-club



Charles Filippi, Antoine Sposito et René Dumortier, trois amis qui prennent une part très active dans la relance du club (SG)



▼ *Le Klemm L25 F-PAAE, biplace économique, seul avion de ce type en Algérie, assurera l'école de pilotage à un coût inférieur au Stampe (SG)*

Monoplan allemand à aile à grand allongement conçu par Robert Lusser en 1926.

Fuselage en tubes d'acier entoilés.

Aile repliable en contre-plaqué.

Envergure : 10,40 m

Longueur : 7,50 m

Surface portante : 15 m²

Masse à vide : 395 Kg

Masse en charge : 670 Kg

Vitesse maximale : 190 Km/h

Vitesse de croisière : 175 Km/h

Plafond : 4 900 m

Rayon d'action : 800 Km

Moteur : Salmson 9ab 40 ch.





▲ Marceau Palats (LS)

▼ Georges Sposito et Robert Palats, fils de Marceau Palats et pilote de l'armée de l'Air, photographiés place de la Brèche quinze jours avant l'accident fatal de Robert Palats (SG)



Sénégal, a participé activement, après les opérations de guerre, au pont aérien entre la métropole et Alger jusqu'en 1946.

le 9 juin, sur l'aérodrome d'Oued-Hamimin libéré par l'armée, l'Aéro-club organise un grand meeting dans le but d'acquérir des avions. La manifestation se fait en présence d'Antoine Baldino, directeur de l'Aviation légère, et Gabriel Perrot, directeur de l'aviation légère pour l'AFN, et de nombreuses autorités. Le plateau est bien garni : présentation des planeurs du club, lâcher de parachutistes du 1^{er} RCP de Sétif en JU 52, voltige du commandant Merle en Stampe et en Dewoitine 520 et présentation des groupes 1/5 et 2/5 de la base de La Reghaïa en P63 *Kingcobra*.

Le 15 juin, arrive le Stampe F-BDBS affecté par le SALS, les vols en avion reprennent, avec Lucien Saucède comme moniteur. Fin juillet, les anciens sont tous relâchés : Armerigo, Banuls, docteur Biancardini (chirurgien), Jean Champenois (industriel), Jean-Baptiste Cometti, Derrier, Emile Doux, René Dumortier, Raymond Faure (agriculteur à Bizot), Fèvre, Charles Filippi, Charles Fournier, Albert Girard (agriculteur), Lucien Magneville, Robert et Marceau Palats, René Péricat, Raymond Pourquoié, Provent, Renucci et Pierre Saucède (frère de Lucien, entrepreneur de travaux publics).

Parmi les élèves-pilotes et les pilotes encore en cours de réentraînement se trouvent Cotasson, Crozat père et fils, Fernand Deschemaeker (pharmacien), Charles Filippi, Gacon, Humbert, Lecat, Charles Orsini, Paul Poinot, Mme Stumph et Jean Tobiana.

La reprise est facilitée par la proportion importante de vélivoles confirmés qui pratiquent depuis plusieurs années au Djebel-Oum-Settas.

Le Modèle Air Club reprend aussi son activité, sous la présidence d'Albert Falcone (charbons), animé par Edouard Maire, ancien pilote de chasse dans les FFL, suivant l'impulsion donnée en 1937 par Henri Carbonel (enseignant). Parmi les membres se trouvent Marco, Jean Meyer, Paul Poinot, les frères Saucède et Jean Schlotter.

Robert Palats, fils de Marceau Palats, pilote militaire formé sur B26 aux Etats-Unis, victime d'un accident avec le Stampe le 2 septembre, décède après quarante jours de coma, son passager est indemne.

Comme avant la guerre, Dolorès Simon, dont la famille est propriétaire de l'hôtel Victoria au Kroubs, est gérante du club-house. Une partie du club-house est occupée par Emile Doux, commandant d'aérodrome, et Paul Poinot, agent technique de la circulation aérienne. Un goniomètre est installé dont les agents, Belloc, Garcia, Morin et Vallet, logent dans l'ancien bâtiment du passage à niveau des CFA. Le goniomètre est utilisé par la nouvelle ligne de la Compagnie générale transsaharienne. Le 4 septembre, le Junkers 52 F-BBYS de cette compagnie, piloté par Magaïllan, se pose trop long, heurte la balustrade en béton du club-house et se brise en deux parties, sans mal pour les passagers !

1947

En juillet, Lucien Saucède ramène, en passant par la Corse et la Sicile, le Klemm L 25 F-PAAE (immatriculé en CNRA). Cet avion allemand doté d'un moteur Salmson 9 cylindres, de 40 ch, est trouvé par une annonce du journal *Les ailes*. Il est acheté 500 000 F à Roger Michel, qui l'avait restauré à Lyon, avec un moteur de rechange. Biplane en tandem de faible puissance, économique à l'entretien, c'est l'avion-école idéal. Les souscripteurs de cet avion se rembourseront en heures de vol.

Charles Filippi prend la présidence du club après la disparition prématurée du bâtonnier Etienne Murracciole, il est entouré des vice-présidents



▲ Dans le club-house : André (Bureau Véritas), Mémé Carrier, Antoine Sposito, Charles Filippi, Torre, Dolorès Simon (Cocotte), X, Peyron, Emile Doux, Christiane Simon (Cricri), Lancione, René Dumortier et Jean-Baptiste Cometti (SG)

Ci-contre, le 4 septembre 1946, le Junkers 52 F-BBYS, de la Compagnie générale transsaharienne, sort de piste à Oued-Hamimin et se brise en deux en heurtant la clôture du club-house (EM)



▼ Un groupe de membres du club devant le Morane-Saulnier 315 remorqueur (US)





▲ Le chef-pilote Edmond Ballin (FU)



▲ Antoine Sposito (SG)

▼ Avant la guerre : Antoine Sposito, Gustave Wolf et le docteur Francis Lavillat (SG)



Marceau Palats, Pierre Saucède et Paul Poinot ; secrétaire-général : Emile Doux ; trésorier : René Sandretto, trésorier adjoint : Joseph Santacreu (fondé de pouvoir de la droguerie Ferriol) ; délégués militaires : commandant Gobillot et lieutenant Boitel ; commissaires aux comptes : Ballester et Lucien Servel ; conseiller aux assurances : Léon Gohin ; aviation sanitaire : docteurs Biancardini, Mme Ferrando, Henriette Guerreau, docteur Marcel Laurie et Mme Mandon ; comité des fêtes : Maurice Fouquet et René Pericat ; délégués au vol à voile : René Dumortier et docteur Gallant (médecin à Aïn-Abid) ; délégué aux modèles réduits : Jean Meyer ; délégué à la préparation prémilitaire : Gaston Labrousche ; assesseurs : Armerigo, Bonamy, Mémé Carrier, Cuinet, Jean-Baptiste Cometti, Raymond Faure, Garguillo, Provent, Jules Rimbert (avocat), Saramite et Amédée Tracqui.

1948

Au début de l'année, arrive le chef-pilote Edmond Ballin, ancien pilote de la première guerre, pionnier de l'aviation au Sahara, moniteur et chef de la section bimoteur à Kasba-Tadla pendant la guerre, qui totalise plus de 5 500 heures de vol. Avec l'arrivée d'Edmond Ballin et la mise en service du Fairchild F-OAAP l'activité augmente considérablement.

Le 11 janvier, grande manifestation à Oued-Hamimin pour faire connaître au public la reprise de l'activité de l'Aéro-club et, le lundi 12, cinq candidats passent les épreuves du brevet du 1^{er} degré devant le général Vuillemin, commissaire de l'Aéro-club de France, venu de Philippeville. René Deviq, venu de Touggourt, passe les épreuves sur le Stampe et Carrier, le docteur Marcel Laurie, Perron et René Sandretto sur le Klemm.

Le 7 mars, arrive le *Norécrin* F-BBKT, convoyé par Lucien Saucède et Marceau Palats en deux jours en 9 h 10 de vol. Cet avion, acheté grâce à une souscription ouverte par Marceau Palats, sera baptisé *Robert-Palats*, le 18 avril, du nom de son fils disparu. En mars, Maxime Dancet (de Siliana) reçoit le *Norécrin* F-BEMU.

En juin, Paul Poinot, contrôleur de la navigation aérienne et adjoint d'Emile Doux, quitte Oued-Hamimin pour Bône-Les Salines. Avec son départ, le club perd un animateur infatigable qui avait participé à sa création et avait manifesté une activité débordante dans le vol à voile et la construction amateur.

Le 3 mai, le général Vuillemin est encore présent pour les épreuves du brevet du 1^{er} degré d'Henri Dumortier, Maurice Fouquet et Jean Tobiana.

Le 20 juin se déroule le traditionnel meeting, après le corso fleuri, avec le concours de l'armée de l'Air. Vingt-quatre avions, venant de six clubs, sont rassemblés à cette occasion. Les P63 *Kingcobra* de la base tunisienne de Sidi-Ahmed sont également là, ainsi qu'un DC3 de la CATA, compagnie aérienne créée par le général Vuillemin, qui est baptisé à cette occasion *Ville-de-Constantine* par Mme Troussel et le maire Eugène Valle. Ensuite, se succèdent les exhibitions de voltige en Stampe par Albert Girard (pilote de chasse pendant la guerre) et Edmond Ballin et en planeur *Emouchet* par Lucien Saucède. Puis les vols en patrouille de Francis Herter, Edouard Maire et Provent. Ce meeting, qui connaît un succès considérable, est la consécration du renouveau du club, un an seulement après la reprise de l'activité.

L'arrivée des Stampe F-BDKA (propriété de Maurice Faure et prêté également à l'Aéro-club de Djidjelli) et F-BDKT permet d'augmenter encore l'activité du club qui compte vingt-trois pilotes, parmi eux : Armerigo, Bonamy, Colovret, Emile Doux, René Dumortier, Charles



▲ Le 3 mai 1948, après les épreuves du brevet du 1^{er} degré, de gauche à droite : Antoine Sposito, Charles Filippi, le général Vuillemin, Maurice Fouquet, Edmond Ballin, Henri Dumortier, Jean Tobiana et René Dumortier (DU)

Ci-contre, dans le Klemm, Peyron (inspecteur de police) (SG)

▼ Le Morane-Saulnier 315 remorqueur (JS)

Envergure : 12 m

Longueur : 7,57 m

Hauteur : 2,64 m

Surface portante : 21,6 m²

Masse à vide : 700 Kg

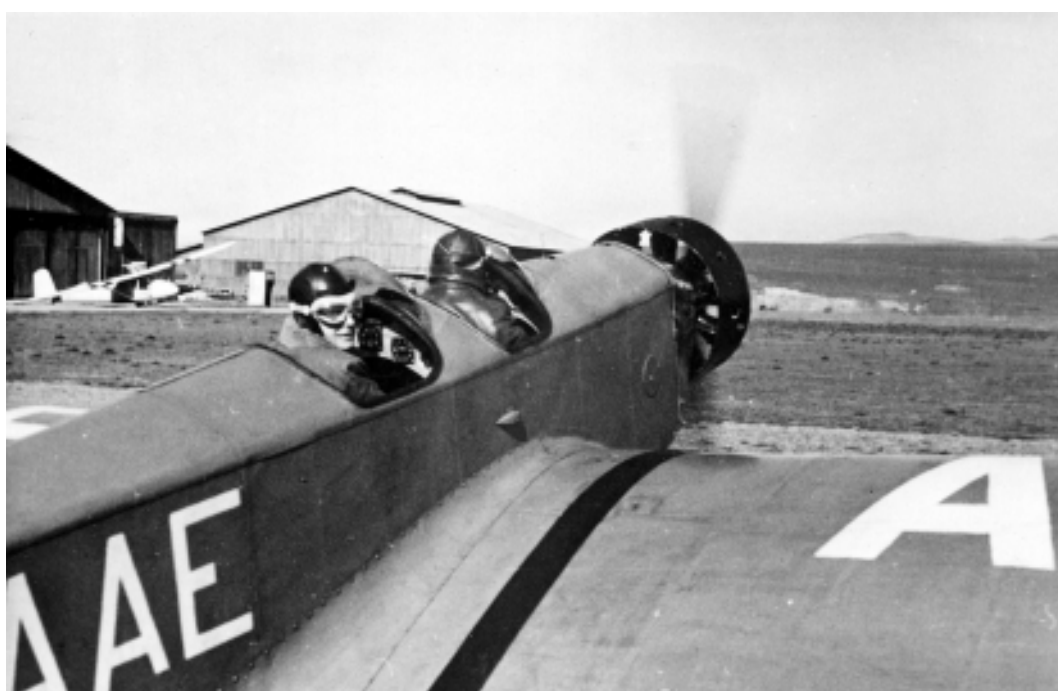
Masse en charge : 980 Kg

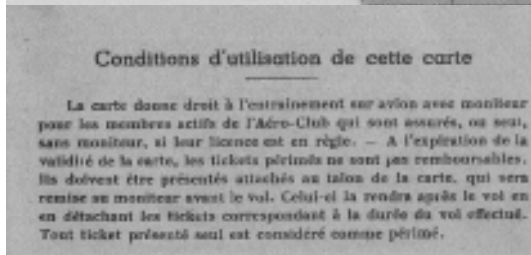
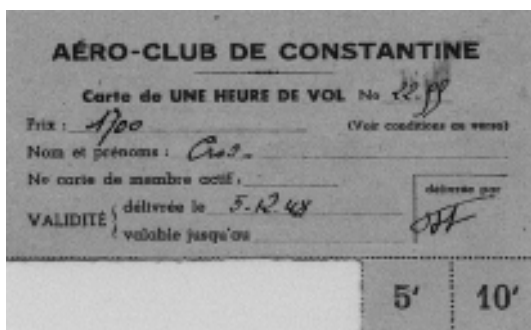
Vitesse maximale : 160 Km/h

Vitesse de croisière: 120 Km/h

Rayon d'action : 600 Km

Moteur: Salmson 220 ch.





▼ Le Klemm en vol au cours d'un meeting à Redjas, devant deux Stampe (FU)



Filippi, Charles Fournier, Albert Girard, Gormand, Lucien Magneville, Edouard Maire, Jean Meyer, Marceau Palats, Jules Rimbert, Lucien Servel, Antoine Sposito et Jean Tronquet. Il compte dix-sept élèves-pilotes dont Azzarelli, Garguillo, Mme Gormand, Rosello, Abdelkader Tharat (ancien parachutiste militaire) et Vidal. Le jeune Claude Cros, de Rouached, alors âgé de 15 ans, est lâché par Francis Herter en octobre. En plus de ces élèves, le club compte également douze officiers-parachutistes du 1^{er} Hussard.

1 423 heures de vol sont effectuées dans l'année et vingt-trois brevets du 1^{er} et du 2^{ème} degré sont obtenus (le club est 4^{ème} de France pour l'activité totale et 29^{ème} sur 288 dans la coupe des Ailes). Parmi les brevetés se trouvent Mémé Carrier, Henri Dumortier (fils de René Dumortier, il s'engagera dans l'armée de l'Air et fera une belle carrière d'officier-pilote et de vélivole), Maurice Fouquet, Jeantet, docteur Marcel Laurie, Etienne Magotta, Merle des Isles, Perron, Guy et Christian Recchia, Rosello, René Sandretto, Georges Sposito, Jean Tobiana et Venton.

L'Aéro-club de Canrobert, qui avait été créé avant la guerre, est relancé sous la présidence du docteur Fournier, assisté de Jean Tronquet, avec le Stampe F-BDKU arrivé en décembre et le Fairchild F-OACD. Mais l'activité est trop réduite et les pilotes viennent voler à Constantine qui reprend le Stampe. Le Fairchild est vendu à l'Aéro-club d'El-Oued.

1949

Le 10 avril, le Fairchild F-OAAP est baptisé *Gustave-Wolf*, du nom d'un des principaux animateurs de l'Aéro-club avant la guerre, décédé dans un accident aérien le 18 juin 1939.

Le 17 avril, les *Norécrin* F-BEQL et F-BBKT, pilotés par Lucien Saucède et Francis Herter, et de deux Stampe, pilotés par Marceau Palats et Jean Tronquet, participent à la course de vitesse de Redjas. Au retour de Redjas, Lucien Saucède a un accident à proximité d'Oued-Hamimin avec son *Norécrin* F-BEQL (baptisé *L'écuelle volante*) qu'il avait acheté l'année précédente pour faire du taxi aérien. Charles Filippi, l'abbé Grima et une passagère, sont blessés.

Lucien Saucède fait preuve d'une activité débordante. Tout en s'occupant de l'Aéro-club, il développe le centre de vol à voile du Djebel-Oum-Settas qui utilise le remorqueur Morane-Saulnier 315 F-BDYQ. Depuis ses premières tentatives de vol humain en 1934, à 20 ans avec son frère Pierre, il a suivi toute la vie de l'aviation légère et du vol à voile en Algérie. Il aura par la suite d'importantes responsabilités au sein du SALS-Algérie et participera activement à la conception et à la réalisation des planeurs DACAL avec Charles Rudel, directeur du SALS, dont il aura toute la confiance.

Le 1^{er} juin, Marceau Palats passe sous le pont suspendu Sidi-M'Cid avec le Stampe, comme il l'avait fait avant-guerre, renouvelant l'exploit de Marcel Doret.

Le 19 juin, se déroule un grand meeting en présence de Mlle Roussel, Miss France, et Mlle Noudell, Miss Rabat, avec des exhibitions de planeurs, de la voltige en Stampe par Poste, Albert Girard et Pierre Crémieu, et la présentation du Klemm par Edouard Maire. Quinze aéro-clubs sont représentés par trente-et-un avions qui disputent une épreuve de précision d'atterrissage.

Du 15 au 17 octobre, Joseph Santacreu participe, avec le Fairchild F-OAAP, ainsi que d'autres équipages du club, au rallye des Vins fins d'Oranie.

Le 17 avril 1949, le Norécrin de Lucien Saucède un peu trop court à l'atterrissage à Oued-Hamimin (EM)



En 1949 : Etienne Magotta, X, René Sandretto et Abdelkader Tharat (SG)



Mémé Carrier, Antoine Sposito et Edmond Ballin, devant le Fairchild F-OAAP Gustave-Wolf (SG)





▲ Le 27 mai 1950, Max Ozenne au concours d'aéromodélisme (MO)



▲ Le Maréchal Alphonse Juin, enfant du Constantinois, visite le club, accompagné par Charles Filippi (JS)

▼ Antoine Sposito et Dolorès Simon, gérante du club-house (SG)



Parmi les pilotes se trouvent Armérigo, Carrier, Emile Doux, Maurice et Raymond Faure, Charles Filippi, Fouquet, Albert Girard, Jeantet, Marcel Laurie, H. et R. Lloret, Etienne Magotta, Edouard Maire, Perron, Poitevin (directeur EGA), Raillard, Recchia, Jules Rimbert, Rosello, René Sandretto, Joseph Santacreu, Pierre Saucède, Lucien Servel, Souillard, Georges Sposito, Jean Tobiana, Jean Tronquet et Venton.

Les moniteurs Francis Herter et Wernert (ancien pilote militaire) ont en charge de nombreux élèves-pilotes, parmi eux : Azzarelli, Calvat, Mlle de Cornulier, Daumas, Diesbach, Farges, Guarguillo, Mlle Gomot, Lloret fils, Moiroux, Poitevin et Mme Vatrin.

Le club atteint son apogée avec 1 422 heures de vol dans l'année. Seize brevets du 1^{er} degré et sept brevets du 2^{ème} degré sont obtenus, dont ceux de Maurice Amodéa, docteur Berland et Robert Raillard. Le club est alors le 4^{ème} club de France et le premier club algérien.

1950

Du samedi 27 mai au 4 juin 1950, l'Aéro-club organise une grande semaine de propagande aéronautique entamée par le bal de la "Nuit des ailes" au Casino municipal. Des manifestations aéronautiques, avec concours de vitrines, exposition de modèles réduits, baptêmes de l'air, compétitions de vol à voile et de modèles réduits, tombola et projection du film *Le paradis des pilotes perdus* ont lieu toute la semaine. Les compétitions de modèles réduits sont remportées par Jacques Valcaneras (Philippeville), Jean-Claude Caillou, Nebon (AC AIA) et Max Ozenne (clan Maridor) qui se voient remettre leurs coupes par Jacques Augarde, ancien ministre et député-maire de Bougie.

Du 1^{er} au 3 juin, le club organise un rallye aérien vers Redjas, Djidjelli, Bougie, Sétif, Batna et Biskra. L'arrivée du rallye à Biskra, le 2 juin, est l'occasion d'un meeting et d'une grande soirée de gala. Le 3 juin, a lieu le retour par Canrobert, Aïn-Beïda, Souk-Ahras, Bône et Philippeville. Le 4 juin, pour clôturer la semaine, un grand meeting est organisé à Oued-Hamimin, avec une course de vitesse en circuit fermé.

Le 14 juin, un drame terrible a lieu avec l'accident du Fairchild F-OAAP après le décollage. Le pilote René Sandretto, Christiane "Cricri" Simon (fille de Dolorès Simon "Cocotte") et Lancione, employé des Ponts et chaussées, décèdent. Le garçon du bar du club-house survit à ses blessures.

Le *Bébé* Jodel F-PDHR, construit par Wassmer, arrive en début d'année, le club utilise également le Stampe F-BDKH prêté par l'Aéro-club de Redjas.

1951

Le chef-pilote Edmond Ballin quitte l'Aéro-club pour se consacrer entièrement à l'Aéro-club de Redjas, il est remplacé par Francis Herter. Edouard Maire et Wernert, en Stampe, participent à la course de vitesse de Redjas du 25 mars. Francis Herter y présente le Morane-Saulnier 315 remorqueur F-BDYQ.

Le 21 mai, le *Norécrin* F-BFJR est acheté à l'Aéro-club d'Algérie. Les pilotes réservistes s'entraînent sur les *Tiger Moth* F-BBRV (prêté par l'armée de l'Air) et F-BBRX (prêté par le SFA). Du 1^{er} au 11 septembre, les pilotes réservistes Joseph Santacreu et Albert Girard participent, avec les *Tiger Moth*, à des manoeuvres dans le Sud-Constantinois et le Sud-Tunisien. Joseph Santacreu s'occupe également de la préparation militaire, assisté de Schaeffer, chef de la station météo, et Antoine Sposito pour la mécanique avion.



▲ *Marcel Laurie et le Klemm* (LU)

Le 27 mai 1950, concours d'élégance automobile avant le meeting (LS)

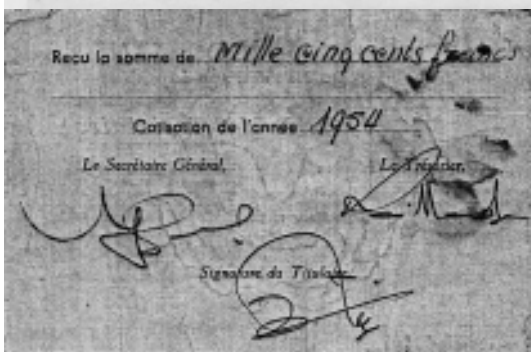


▼ *René Sandretto, Etienne Magotta, Mémé Carrier, Georges Sposito et deux sympathisants du club devant le Stampe F-BBKT* (SG)





▲ Les enfants d'Antoine Sposito, Odette, Georges et Eliane, devant un Aiglon (SG)
▼ Le docteur Méchin (SG)



Le 20 décembre, le lieutenant Henri Ferrando, pilote de l'armée de l'Air, fils de Mme Ferrando, disparaît en Indochine dans des conditions dramatiques. Son frère jumeau, le capitaine Pierre Ferrando, trouvera la mort en T33 aux Etats-Unis le 24 juin 1953. Tous deux, nés le 6 décembre 1922, avaient fait l'Ecole de l'Air à Marrakech en 1943. La promotion 1960 de l'Ecole de l'Air portera leur nom.

425 heures de vol sont effectuées dans l'année, un brevet est obtenu.

1952

Le 13 avril, René Dumortier est victime d'un accident mortel à Redjas, avec le Jodel *Bébé* F-PDHR, à la suite d'une collision en vol avec le Stampe F-BDKA, piloté par André Gueit, lors de la course de vitesse.

Le 10 mai se déroule, avec toujours autant de succès, le meeting annuel. Le 28 septembre a lieu le départ du rallye de Constantine, sur 700 km, organisé par le club et remporté par Pierre Beda.

F. Fouquet remplace Charles Filippi au poste de président, il participe, en décembre, au rallye aérien de la Datte avec le *Norécrin* F-BBKT.

286 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets sont obtenus. L'Aéro-club a effectué quarante-sept vols sanitaires de 1947 à 1952 en utilisant un *Norécrin* sanitaire équipé de civière.

1953

A l'initiative de Joseph Santacreu, qui contacte René Mayer député de Constantine et président du Conseil, le premier meeting national de l'Air est organisé le 10 mai. Ce meeting remporte un succès considérable, l'aérodrome connaît une énorme affluence, des trains spéciaux convergent vers Constantine au départ de Bône, Batna et Biskra.

Maxime Dancet vend son *Norécrin* F-BEMU à Ange Lombard (Bône). Le Stampe F-BDKU est en activité quelques temps à Canrobert.

Le 19 mai, le *Norécrin* F-BFJR est accidenté au col d'El-Kantour, entraînant la mort du chef-pilote Provent, seul à bord. Il revenait de Philippeville où il avait conduit trois journalistes sportifs. Le Klemm F-PAAE est accidenté en juin avec la fille de Wernert aux commandes.

Les accidents, l'arrêt du *Tiger Moth* F-BBRV et l'absence de chef-pilote réduisent considérablement l'activité. 92 heures de vol seulement sont effectuées dans l'année et deux brevets sont obtenus.

1954

Le bâtonnier Emmanuel Sabatier devient président des sections vol à moteur et vol à voile, il est le gendre de l'ancien président, le bâtonnier Etienne Murraciolle. André Saulnier (directeur de l'EGA) est président de la section de vol à moteur, Joseph Santacreu et René Catala sont vice-présidents, Lazare est secrétaire-général et Maurice Chapelle est trésorier. Le matériel est entretenu par Carriou qui habite l'ancienne gare à côté d'Oued-Hamimin.

51 heures de vol sont réalisées dans l'année.

1955

Après avoir connu son point le plus bas avec la démission du bâtonnier Emmanuel Sabatier, l'Aéro-club remonte la pente grâce aux efforts d'une équipe de mordus qui se mettent au travail, animée par Georges Sposito (fils d'Antoine Sposito). Parmi eux se trouvent Maurice Chapelle (libraire), Jean-Baptiste Cometti (moniteur de vol à voile), Clément Cros, Charles Filippi, Edouard Maire, Alex Paillard, Poitevin (directeur régional de l'EGA), Joseph Santacreu, Abdelkader Tharat, Taurignan et



▲ *Henri Dumortier et Michel Berlin
le 16 mai 1953, la veille du meeting
national d'Alger* (LS)



*Ci-contre en haut, le Stampe devant
les installations de l'Aéro-club à
Oued-Hamimin* (JS)

*Ci-contre, en juin 1953, la fin du
Klemm* (LS)

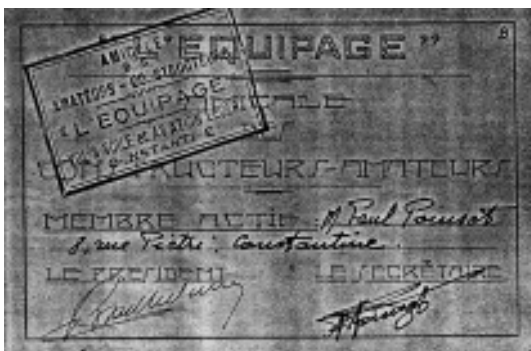


▼ *La tribune officielle lors du mee-
ting national du 10 mai 1953* (SG)





▲ Le Morane-Saulnier 315 remorqueur au décollage (NL)



▲ Air Equipage, qui gère le centre de vol à voile du Djebel-Oum-Settas, possède également un Jodel et une Emeraude (PP)

▼ Le Constantinois Gabriel Andrès, moniteur de l'Aéro-club de Djidjelli avant la guerre, alors qu'il était sergent-pilote, terminera sa carrière comme colonel (GA)



Johannès Walkowiak (moniteur de vol à voile). Antoine Sposito remet les avions en état et les responsables font tout leur possible pour retrouver le niveau d'activité habituel du club. Le Stampe F-BDKT, le *Tiger Moth* F-BBRX et le *Norécrin* F-BBKT sont remis en état de vol. Le *Norécrin*, en particulier, est entièrement révisé et le travail se termine par la peinture et la sellerie exécutées à Constantine par les Ets Garguillo et les Ets Herillard.

203 heures de vol sont effectuées dans l'année et un brevet est obtenu.

1956

En janvier, le *Norécrin* F-BBKT est suspendu de vol, victime d'un atterrissage train rentré et, en septembre, le club achète en remplacement le *Norécrin* F-BEMZ de la Société Sud-Entreprise de Batna. Le Stampe F-BDKU reprend du service.

L'Aéro-club poursuit son nouvel essor avec l'arrivée de Dumay, ingénieur en chef du Service de l'Hydraulique à Constantine, qui vient de Bamako où il a passé son brevet et qui accepte de prendre la présidence du club. Sous l'impulsion de Dumay, le service de l'Hydraulique achète les Piper PA22 *Tri-Pacer* F-OAXL et F-OAXM. Ces avions sont l'objet d'une convention, signée en juin, entre le club et le Service de l'Hydraulique qui fait une avance sur prestations. Ils sont pilotés quelques fois par les membres du club, pour des transports de personnel et de matériel à travers tout le Constantinois. Le premier est basé à Batna, piloté par Antoine Sposito, cousin homonyme du chef-mécanicien, et le second à Bougie.

Le 7 octobre, Dumay s'écrase avec le *Norécrin* F-BEMZ, dans le mauvais temps, près du cap Sigli à 15 km au nord-ouest de Bougie, entraînant dans la mort les passagers André Colin et Jeanney. Dumay était classé 12^{ème} dans la coupe de la Société générale de fonderie.

344 heures de vol sont effectuées et deux brevets sont obtenus dans l'année par l'Aéro-club et 102 heures sont effectuées par Air Equipage qui a une activité en vol moteur avec le Jodel 112 F-BGTA acheté à l'Aéro-club d'Algérie, en plus de l'activité vélivole au Djebel-Oum-Settas.

1957

L'Aéro-club voit son activité augmenter sérieusement pour se maintenir au plus haut niveau avec l'arrivée, en septembre, du moniteur Henri Bernichan qui vient de Saint-Etienne.

Une dizaine d'élèves-pilotes sont à l'entraînement, parmi eux, deux militaires du peloton ALAT de la 14^{ème} DI, Aliaga et Castaing, aident le club durant leurs loisirs. Castaing, qui passe le brevet, deviendra moniteur en métropole.

L'Aéro-club reçoit, en avril, le Jodel 120 F-OAZH convoyé par Jean Sammarcelli (de Batna), et deux brevets sont obtenus par Clément Cros et André Saulnier (président de la section vol moteur).

1958

Le club modéliste Le Modèle réduit constantinois est animé par Jean Konicheff qui prend la suite d'Edouard Maire parti pour Bône. Parmi les membres les plus actifs se trouvent Bernardino père et fils, Roger Draï, Dupuy et Laurac.

Wim Jean De Zeew devient président ; vice-présidents : Clément Cros, Marcel Coutayar (agriculteur à Aïn-Fakroun) et Joseph Santacreu ; trésorier : Maurice Chapelle (qui passe le PPE en juin).

En août, arrive le Jodel 120 F-OBEV.

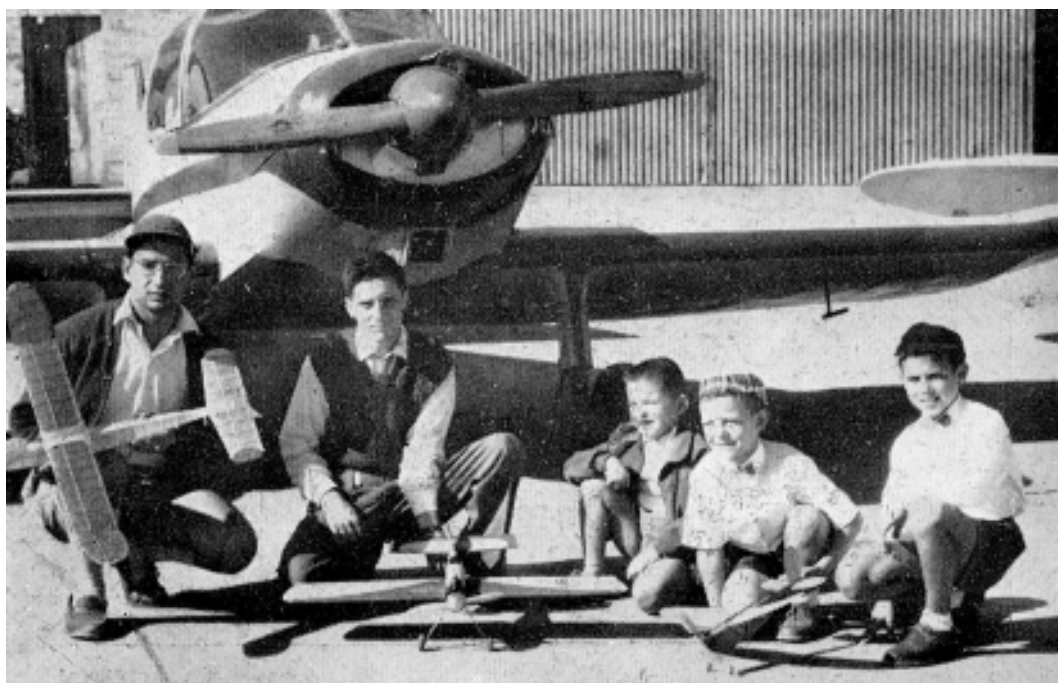
Le Jodel 120 de passage à Batna (MJ)



Incident pour l'Emeraude d'Air Equipage (CX)



En 1958, Roger Draï et des jeunes modélistes du club Le Modèle réduit constantinois (AX)





▲ Abdelkader Tharat (SG)

▼ Edouard Maire, une des chevilles ouvrières du club (EM)

1959

Le chef-pilote Henri Bernichan maintient l'activité et redonne vie aux hangars et au club-house, Bernard Gary assure la mécanique.

Fort de l'expérience acquise lors des précédents rallies qui ont obtenu un grand succès, l'Aéro-club organise, du 1^{er} au 3 mai, sous la direction de Joseph Santacreu, le premier rallye international du Pétrole qui rassemble dix-neuf équipages sur un trajet saharien.

Le nouvel aérodrome d'Aïn-el-Bey est inauguré durant l'été mais il ne sera pas utilisé par l'Aéro-club qui restera à Oued-Hamimin, alors que le vol à voile, de plus en plus actif, se développe au Djebel-Oum-Settas. Air Equipage, qui gère le centre de vol à voile, reçoit, en décembre, l'*Emeraude* F-OBMB.

En septembre, la Société de travail aérien africain, nouvelle entreprise basée à Constantine, achète le Fairchild F-OAGJ de l'Aéro-club d'Algérie. Elle achètera, en 1961, le *Norécrin* F-BEOF de l'Aéro-club de Bougie et le *Norécrin* F-OAUK de l'Aéro-club de Biskra.

Le club a toujours le Stampe F-BDKT, le *Tiger Moth* F-BBRX et les Jodel 120 F-OAZH et F-OBEV.

Maurice Chapelle est breveté PPA en juin.

1960

En janvier, le chef-pilote Henri Bernichan est remplacé par Marrou qui sera lui même, au mois de mai, remplacé par Jeanine Cordonnier.

Le 20 avril, l'Aéro-club organise, jusqu'au 24 avril, avec autant de succès que le précédent, le deuxième rallye international du Pétrole et des Oasis.

Le dernier conseil d'administration est composé du président Wim Jean de Zeeuw ; vice-présidents : Joseph Santacreu, René Catala et Marcel Coutayar ; trésorier-général : Maurice Chapelle ; trésorier adjoint : Norbert Bondin ; secrétaire-général : Clément Cros ; secrétaire adjoint : Marcel Dokhan ; relations culturelles : Sanchez ; assesseurs : Laporte, Pierre Wolf et Henri Carbonel.

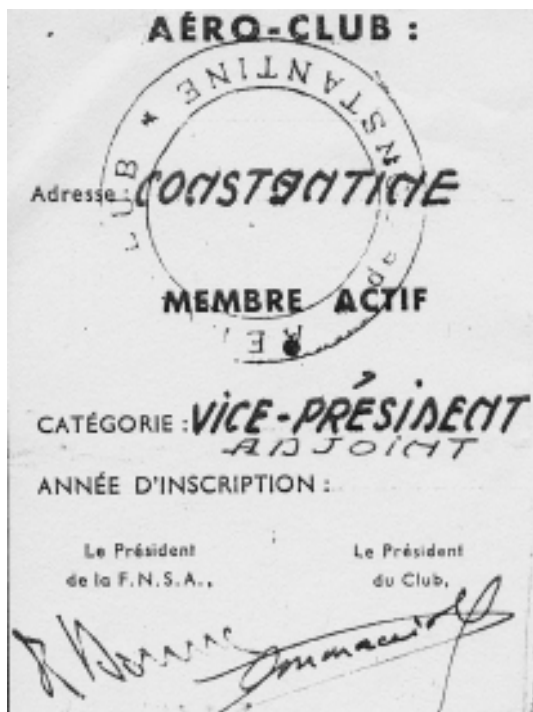
1 417 heures de vol ont été effectuées dans l'année par le Jodel *Ambassadeur* F-OBML (arrivé en avril), l'*Emeraude* F-OBMB et les Jodel 120 auxquels s'ajoute le F-OBJJ arrivé en septembre. Quatorze BEPP et dix PPA ont été obtenus dans l'année.

1961

Le Fairchild F-OAGJ est acheté en avril à la Société de travail aérien africain. Cet avion sera revendu en octobre en métropole. Le *Norécrin* F-OAUM est vendu, en juillet, à la Société de travail aérien en algérie.

364 heures de vol sont effectuées durant le premier trimestre, dont 65 heures par Maurice Chapelle, toujours très actif, et quatre brevets sont obtenus, avant l'interdiction de vol, par Jacques Gérard, Gérard Huriet, Jean Lemonnier et Pierre Verrier. Le club compte alors cinquante-deux membres actifs.

L'activité de l'Aéro-club de Constantine après la guerre et jusqu'à l'interdiction des vols représente tout ce qu'il est possible de faire au service de l'aviation légère : Formation et entraînement des pilotes, voyages, organisation de meetings, organisation de rallies, évacuations sanitaires, baptêmes de l'air, aéromodélisme, préparation prémilitaire et entraînement des réservistes. Il a surmonté plusieurs coups durs et a été servi par des animateurs ardents, formés à la pratique du vol à voile, de la construction amateur et du modélisme, et par des moniteurs et des mécaniciens compétents.



CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

CONSTANTINE-Oued Hamimin
ALGÉRIE

DAAO

CONTROLE LOCAL : APP : Néant

TWR : VHF

CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION Interdit aux aéronefs non munis de radio. Tour de piste : QFU 12 et 22 : à gauche QFU 04 et 30 : à droite

Points de report : Nord verticale ville de CONSTANTINE
Sud entre Djebel OUM SETTAS et la ville de KROUBS

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.

Inutilisable hors piste et bande.

Tél. de l'Aérodrome : 63.40 à CONSTANTINE poste 30

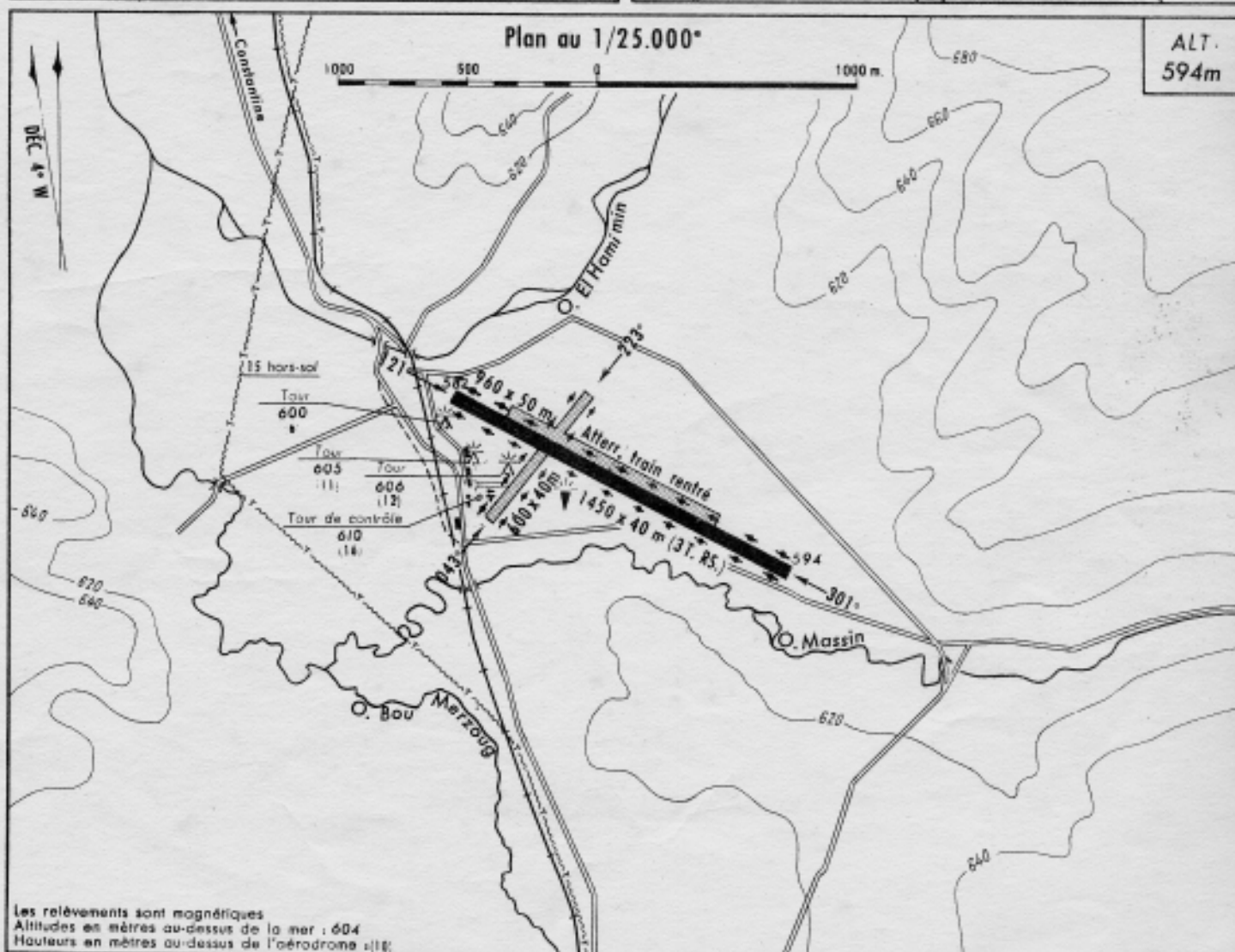
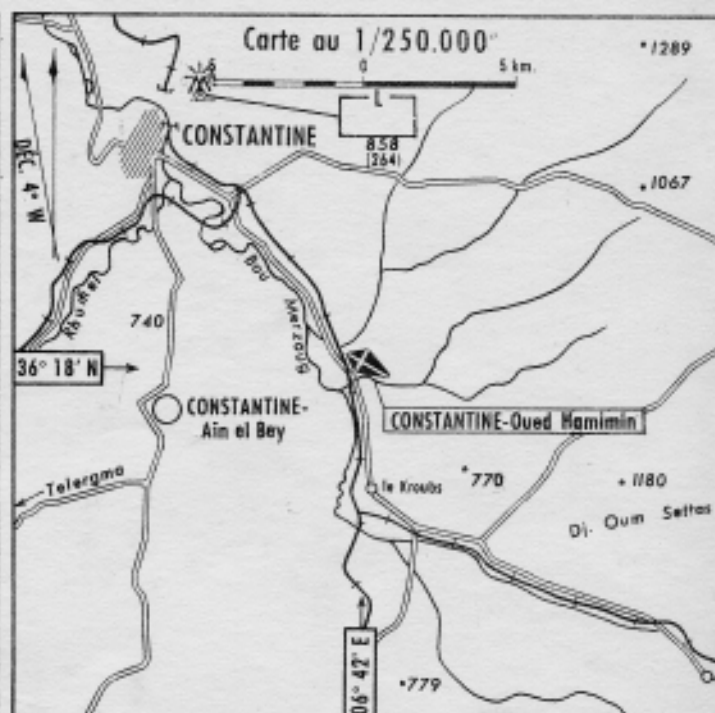
INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : CONSTANTINE/Aïn El Bey

Tél : 29.51 à 53 à CONSTANTINE

NOTES - Aérodrome interdit en IMC

Minima VMC : QBA 8 kilomètres

QBB 1.050 m; mer (450 m. so').



MIN. TRAV. PUB. TRANSP. - S.G.A.C.C. PARIS
Service de l'Information Aéronautique

ÉDITION PROVISOIRE

N°1017D 16 DECEMBRE 1960

L'aérodrome de Constantine-Oued Hamimin en 1960 Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

14 - DJELFA

Les Ailes du Sud



Djelfa est le chef-lieu de l'annexe de la commune mixte la plus septentrionale des Territoires du Sud, relevant du territoire de Ghardaïa qui s'étend sur 700 km du nord au sud. Les deux-tiers de ses 120 000 habitants sont des nomades transhumants éleveurs de moutons, ressource principale de la région. Djelfa est le terminus du chemin de fer (*La Rafale*) qui descend sur 320 km vers le sud au départ d'Alger, en voie étroite à partir de Blida. La commune de 27 000 km² compte 3 000 kilomètres de piste à sa charge. Créé en 1951, sous la présidence de Jean-Marie Rémy, l'Aéro-club dispose de onze terrains auxiliaires, parmi lesquels ceux de Messaad, Hassi-Baba, Tadmit, Chareff et Zenina.

Jacque Pierchon, animateur de l'Aéro-club, ancien pilote militaire et ancien pilote du LeO 45 du gouverneur général, est le premier à faire la démonstration de l'utilité de l'avion léger dans les étendues subsahariennes. Dans cette commune immense, l'avion permet la localisation des incendies de forêts, le transport des techniciens et des ouvriers des chantiers, l'envoi de pièces détachées ou de vivres quand les pluies rendent les pistes inutilisables. Par exemple, en 1954, la liaison avec le chantier du forage du puits artésien de Guettara, à 300 km de Djelfa par la piste, demande 7 heures de Jeep alors qu'un *Norécrin* y arrive en à peine plus d'une heure. De nombreux autres chantiers sont ouverts sur toute la région, chantiers routiers et hydrauliques, mais également chantiers de défense et de restauration des sols, chantiers des secteurs d'amélioration rurale (SAR), d'arboriculture ou d'élevage. L'avion léger s'avère indispensable pour les évacuations sanitaires qui s'effectuent jusqu'à In-Salah et pour les transports urgents de médicaments.

L'activité des Ailes du Sud débute brillamment, le *Norécrin* F-BBED arrive en juillet 1951 et, aussitôt, Jacques Pierchon se classe 2^{ème} à la coupe SGF avec 32 745 km. Il sera ensuite hors-concours pour les années suivantes.

Le *Norécrin* est rejoint, en septembre 1953, par le Fairchild F-BFXJ, acheté à la station de Toussus-le Noble, et par un *Tiger Moth* mis à disposition par le SALS.

De 1951 à 1953, durant les trois premières années d'existence, les avions du club ont effectué 865 heures de vol en 820 missions d'évacuations sanitaires, de transports de personnels et de luttas contre les incendies de forêt. Soixante évacuations sanitaires sont effectuées en moyenne par année.

En 1954, la coupe Claude Perchot est définitivement acquise à Jacques Pierchon qui, le 16 septembre, prend livraison à Toussus-Le-Noble, pour le club, du *Norécrin* F-OARI baptisé *Claude-Perchot*. Claude Perchot est un promoteur de l'aviation de tourisme récemment décédé et dont l'épouse, marraine du *Norécrin*, en a offert le poste de radio VHF.

En mars 1956, le *Norécrin* F-OARI est suspendu de vol mais le club achète, en juillet, le Percival *Proctor* F-OAJZ de Daniel Robert-Bancharelle (de Mascara). L'activité augmente et 874 heures de vol sont réalisées dans l'année.

Le 1^{er} juillet 1956, l'aérodrome de Djelfa-Tletsis est fermé au profit du nouvel aérodrome de Djelfa-ville (base aérienne 92) aménagé par l'armée qui y implante l'EALA3/71 sur SIPA 12 puis T6, et un détachement ALAT du 1^{er} PMAH de la 20^{ème} DI.

La flotte du club se modernise avec l'arrivée, en février 1957, du Jodel 117 F-OAYY et, en avril, du *Norécrin* F-OBAY. En juin, le *Proctor* est vendu à la Société Liaisons et transports aériens (LTA) à Alger et, en décembre, le *Norécrin* F-BBED est suspendu de vol.

Parallèlement à son activité au sein du club des Ailes du Sud, Jacques Pierchon développe Air Oasis, sa société de travail aérien qui prend de l'ampleur et qu'il déplace à Laghouat. Laghouat est mieux situé que Djelfa dans la zone d'activité de Jacques Pierchon et le club souffre beaucoup de ce départ. Les missions qui incombaient aux Ailes du Sud sont reprises par Air Oasis qui rachète, en avril 1958, le *Norécrin* F-BEMH et, en novembre, le Fairchild F-BFXJ.



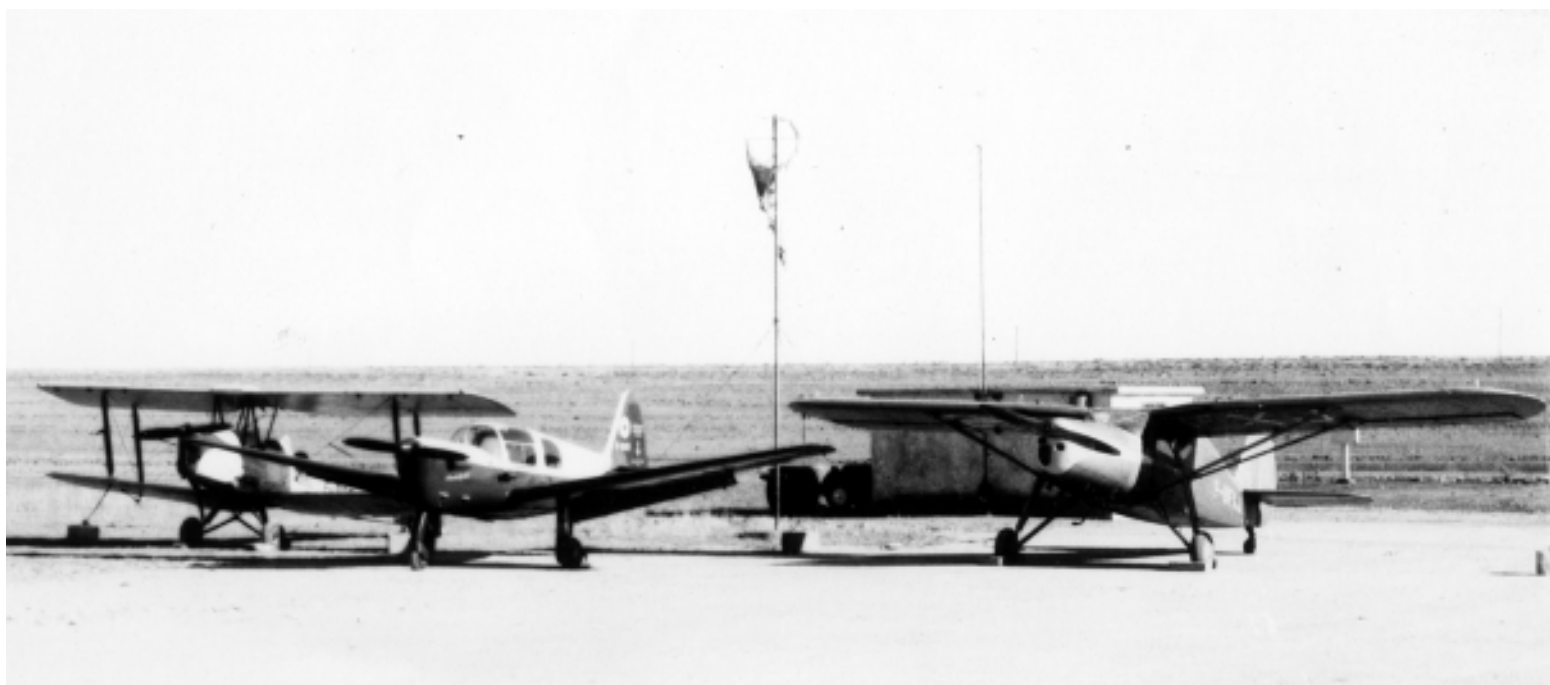
▲ En janvier 1957, le caporal-chef Pierre Samin, de l'EALA 3/71 (SW)

Ci-contre en haut, les enfants de la section modéliste du CLAP de l'école communale de Charefautour de Jacques Pierchon qui vient de leur donner le baptême de l'air avec le Fairchild (RE)

Ci-contre, intervention sur le Norécrin Claude-Perchot qui a des ennuis d'hélice (JP)



▼ Le Tiger Moth, le Norécrin et le Fairchild des Ailes du Sud sur l'aérodrome de Djelfa (JP)





Evacuation sanitaire avec le Norécrin. Bien qu'inconfortable, l'avion léger est préférable à tous les moyens terrestres pour transporter blessés ou malades.

Un accompagnateur peut prendre place à côté du patient allongé (JP)



Le Norécrin des Ailes du Sud à et In-Salah et El-Goléa, aérodromes sahariens parmi beaucoup d'autres fréquentés par les avions du club. En particulier lors du rallye automobile Alger-Centre Afrique (Bangui), en février 1961, dont Jacques Pierchon assurait l'assistance aérienne. A cette occasion, Jacques Pierchon a eu à évacuer à Agadez deux commissaires gravement blessés (JP)



CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE A VUE

CONTROLE LOCAL : APP : Néant

TWR : VHF

CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION : Néant

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :

Inutilisable hors bandes pour l'atterrissage

Tél. de l'Aérodrome : 17 à DJELFA 109 (aéro club)

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au bureau de piste

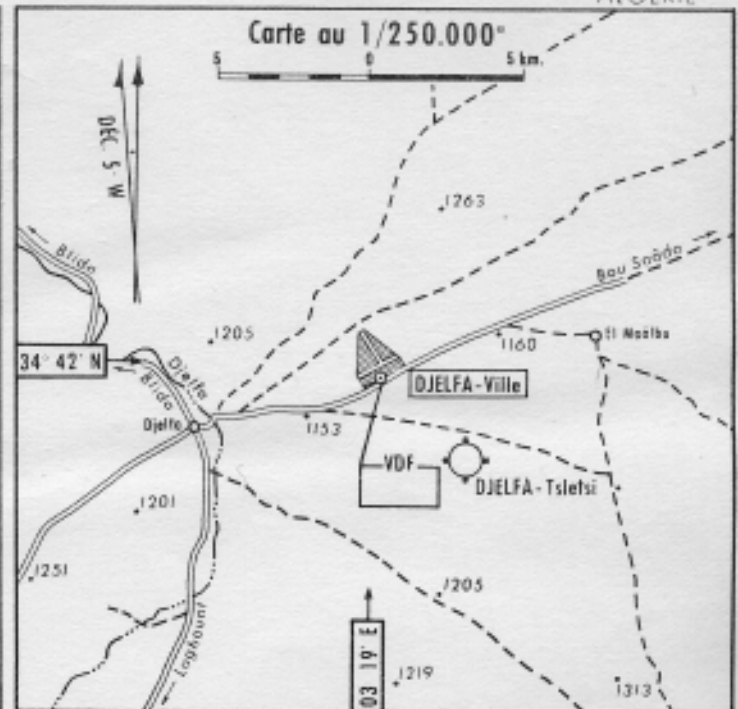
Tél : 17 à DJELFA

NOTES : Néant

DAAD

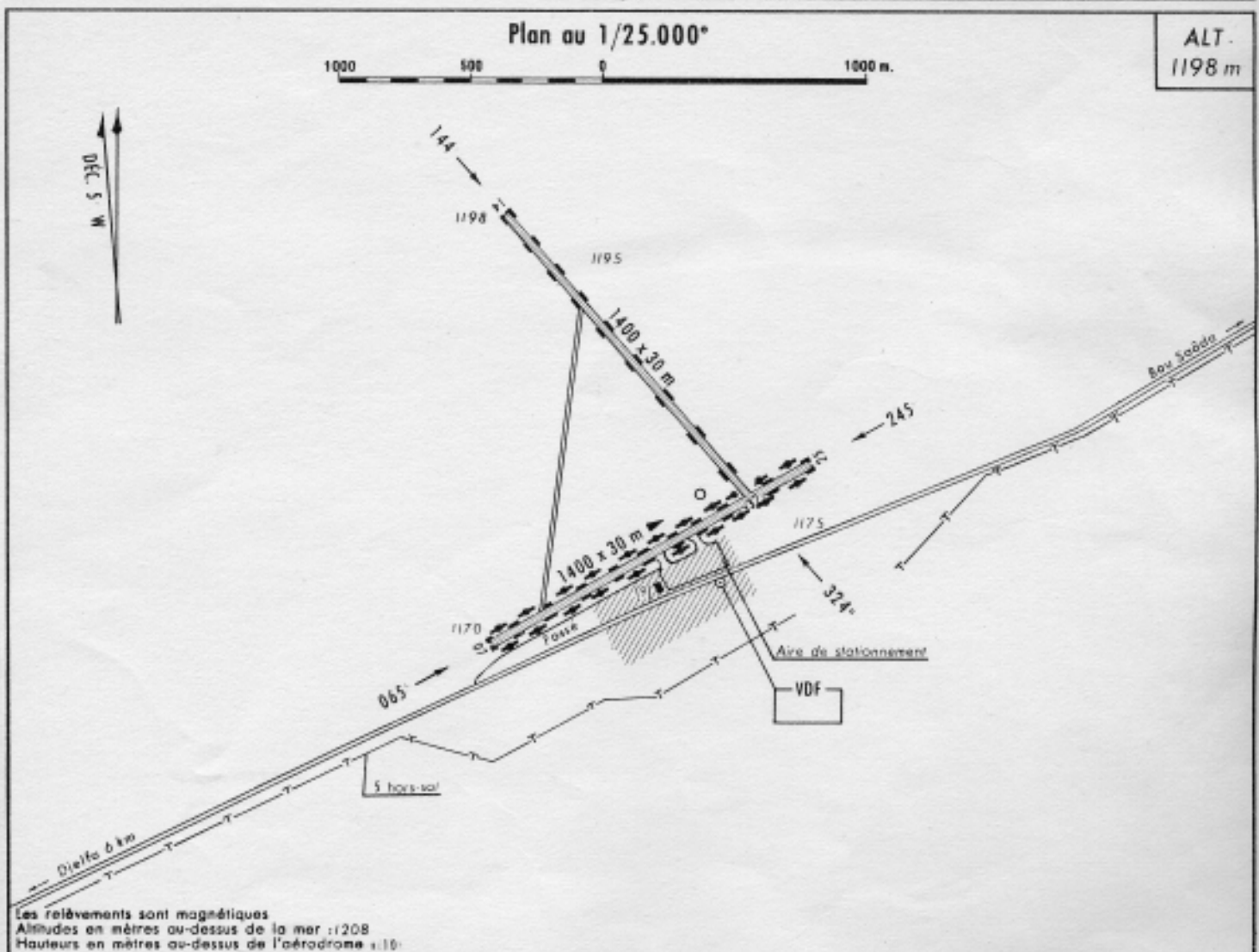
DJELFA-Ville
ALGERIE

Carte au 1/250.000°



Plan au 1/25.000°

ALT.
1198 m



Les relèvements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 1208
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : 110

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

N°1533 A

1^{er} JUIN 1959

L'aérodrome de Djelfa-Ville en 1959 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

15 - DJIDJELLI

L'Aéro-club de Djidjelli

En 1949, Jules Lochard prend la présidence de l'Aéro-club à la suite d'André Nola. Le terrain est réouvert à la circulation, tous les anciens pilotes, dont Maurice Staletti, sont au rendez-vous, ainsi que le Fairchild F-OAAX que le club achète en juin. En novembre, Eugène Fauché reprend le manche comme moniteur, avec le Stampe F-BDKA, utilisé conjointement avec l'Aéro-club de Redjas. La section modéliste s'active, sous la direction de Rivert.

En février 1951, arrive le NC 854 F-BFIO *André-Nola* avec lequel Eugène Fauché assure l'école (le NC 853 F-BDZU, commandé à la même époque, a de gros ennuis avec son moteur Minié et ne sera jamais livré). Avec le Fairchild et le NC 854, le club effectue environ 200 heures de vol par an.

Le moniteur Maurice Veyrunes, qui participe le 16 mai 1953 au rallye des Avions de tourisme à Maison-Blanche, prend la relève d'Eugène Fauché.

Fin 1955, le club achète le SUC 10 *Courlis* F-BERN de l'Aéro-club de Batna. Cet avion n'a pas plus de succès avec son nouveau propriétaire, il effectuera seulement 9 heures de vol avant s'être suspendu de vol en décembre 1957.

En mai 1956, le Cessna 180 F-OAUI de la Société des lièges des Hamendas, arrive à l'aérodrome de Djidjelli sur lequel il restera basé.

Le Jodel 117 F-OBQA, qui rejoint en 1957 le Fairchild et le NC 854, permet à Maurice Veyrunes de continuer à assurer l'école de pilotage qui obtient deux ou trois brevets par an.

En 1960, Robert Papalia devient président ; vice-présidents : Abdelkader Ben Khellaf, Charbal, Marcel Eyrygnoux et Marc Welland ; secrétaire-général : Guy Cassisa ; secrétaire adjoint : Salah Djemame ; trésorier-général : Guy Pergola ; trésorier adjoint : Belkacem Aliane. La même année, est créé le Para-club d'Igilgili, du nom romain de Djidjelli.

Le *Mousquetaire* F-OBQP arrive en avril 1961, trop tard pour participer, avec les autres avions, au désenclavement de la ville. Depuis le début de la rebellion, l'aéro-club subvient à l'isolement de la ville, il assure les évacuations sanitaires, les voyages et les transports urgents, en plus de l'école de pilotage. Le dernier pilote breveté sera Bouafour Yoghni, breveté PPA en 1962.



Maurice Staletti et Eugène Fauché
(EF)



▲ *Le Fairchild de l'Aéro-club* (EF)

*Nicole Staletti, sa marraine, baptise
le NC 854 André-Nola* (NL)

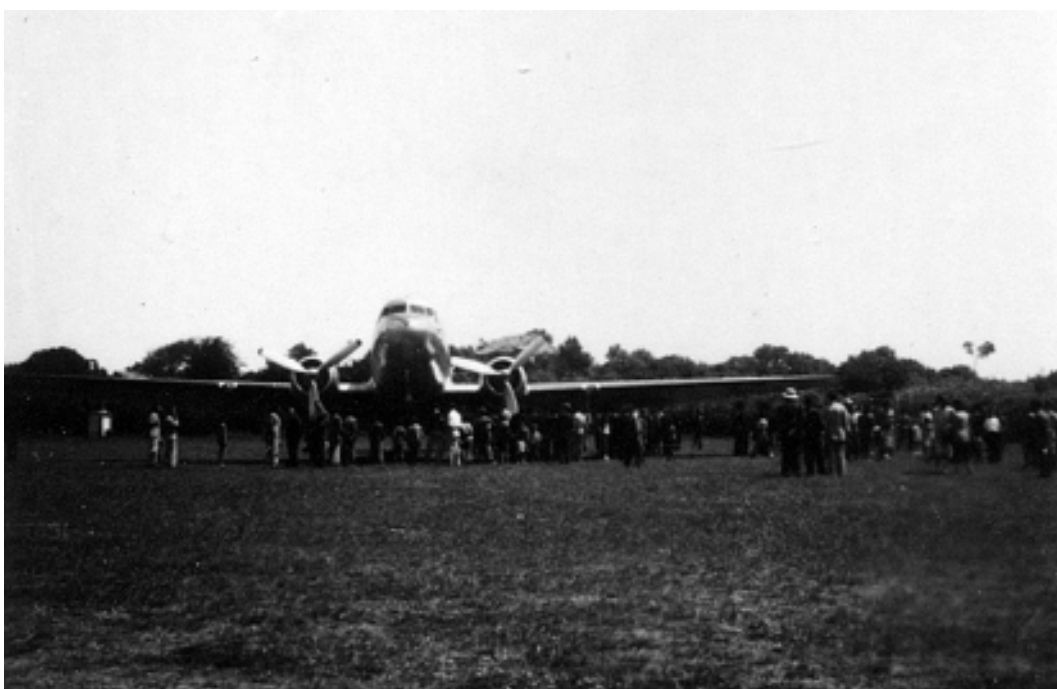


▼ *L'Aéro-club de Djidjelli. Un Pi-
per PA 11 de la Société des Travaux
aériens du Midi est stationné devant
le hangar* (EF)





*Dans le hangar, de gauche à droite :
Jacques Simetti, Maurice Veyrunes,
X, Eugène Fauché (EF)*



Un DC 3 de passage à Djidjelli (LD)



▼ *Le Cessna 180 Skywagon de la
Société des lièges des Hamendas, vu
en mai 1960 à El-Milia (SY)*

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

DJIDJELLI-Ville
 ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL: APP: Néant.

TWR: Néant.

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES:

Tour de piste à droite pour décollage et atterrissage au QFU 271°.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.

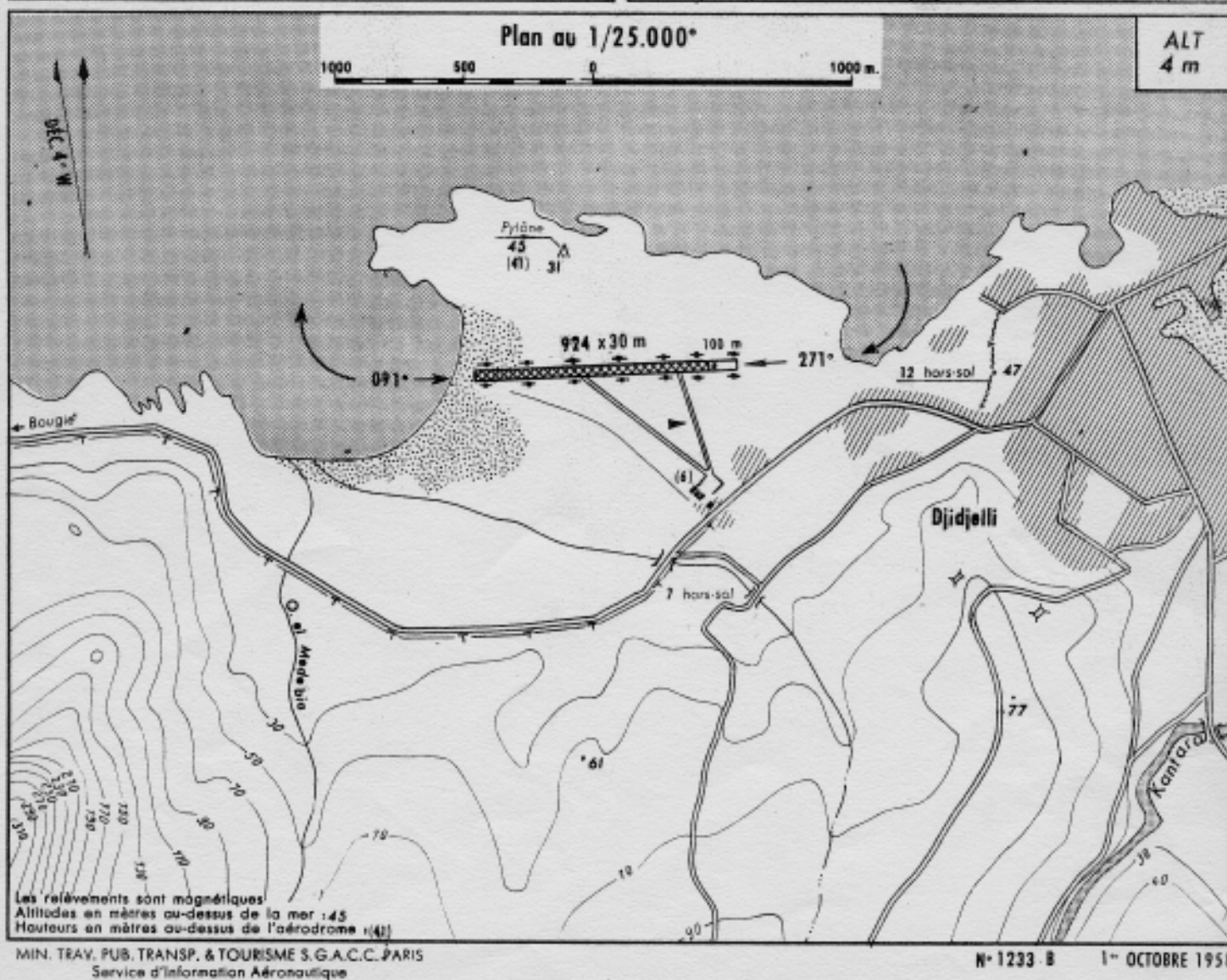
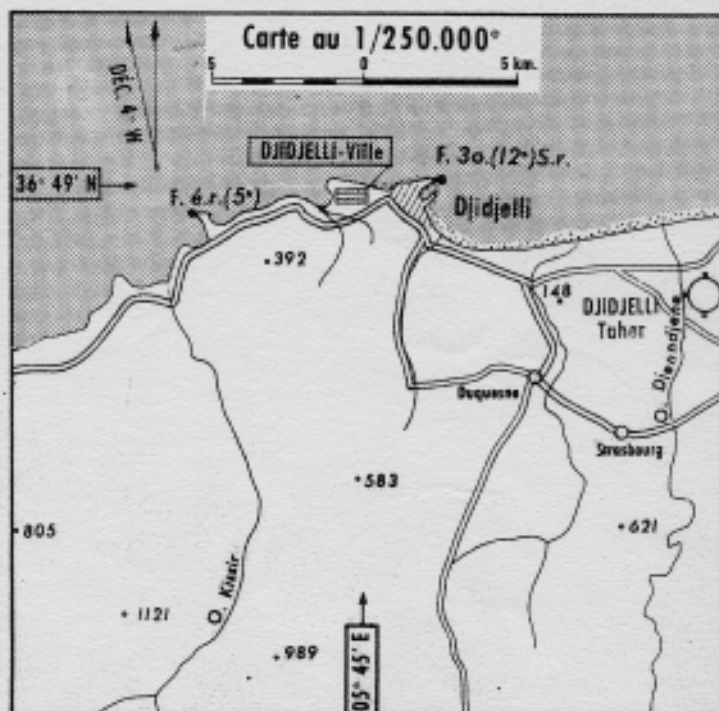
Inutilisable hors piste.

Tél. de l'Aérodrome: Néant.

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES: S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA) de BONE les SALINES.

Tél: 23.30 et 28.82 à BONE.

NOTES: Néant.



16 - EL-OUED

L'Aéro-club d'El-Oued



Le fennec qui figure sur l'emblème de l'Aéro-club d'El-Oued marque la vocation saharienne du club dont le terrain, situé près de la magnifique palmeraie en entonnoirs, reçoit très souvent des rallies attirés par les dons de ce pays extraordinaire : beauté du site avec les palmiers au fond de cratères artificiels, dunes, dattes, pétrole. L'Aéro-club participe toujours à l'organisation de ces rallies et l'accueil y est efficace et charmant.

L'administrateur Pierre Chalumeau fait tous les efforts possibles pour aider le club. Le transporteur Doglione est président en 1950 puis, en 1951, Raymond Fraisier, architecte voyer de la commune et qui sera vice-président de la FAA pour le département des Oasis lors la création de ce dernier, lui succèdera.

En juin 1951, le club débute son activité en achetant le Fairchild F-OACD de l'Aéro-club de Canrobert. F. Appolis est chef-pilote. Une vingtaine d'élèves sont en école avec le *Tiger Moth* F-BBFJ prêté par le SALS et le club effectue 150 à 200 heures par an. Une section d'aéromodélisme compte une dizaine de membres.

En novembre 1953, arrive le Miles 14A *Magister* F-BDPO acheté à l'Aéro-club du Puy et, en avril 1955, le club achète le Fairchild F-OACJ de Charles Pons-Mure (Oran).

L'activité croît régulièrement et dépasse 300 heures de vol par an. La flotte, entretenue par le mécanicien Guy Magneville, est augmentée, en juillet 1956, par l'achat du *Norécrin* F-OAUR. La même année, André Massou devient chef-pilote. Neuf brevets sont obtenus dans l'année contre une moyenne de trois les autres années.

En décembre 1957, l'achat du Jodel 117 F-OBFA inaugure une politique de renouvellement des avions. En novembre 1958, le *Magister* F-BDPO et les Fairchild F-OACD et F-OACJ sont vendus à l'Aéro-club de Biskra et le club reçoit l'*Emeraude* F-OBKD. En septembre 1960, arrive le Jodel DR 1050 *Ambassadeur* F-OBKR.

Après la vente, en février 1961, du *Norécrin* F-OAUR à Jean Coutayar (Sétif), le club possède, lors de la cessation des vols, trois avions récents en parfait état : le Jodel 120 F-OBFA, l'*Emeraude* F-OBKD et le Jodel *Ambassadeur* F-OBKR.

Parmi les pilotes et les élèves-pilotes qui ont été formés par l'Aéro-club d'El-Oued, ou qui ont participé à sa vie, se trouvent Pierre Chalumeau, Raymond et Jean-Robert Fraisier, Jean-Luc Catineau (administrateur du cercle du Souf), Guy Magneville et Louis Robuschi.

Tel le fennec de son emblème, l'Aéro-club d'El-Oued a su s'adapter au milieu grandiose, mais hostile, du Grand Erg Oriental. En plus de sa mission bien remplie au service des Oasiens, son hospitalité a permis à de nombreux équipages, français et étrangers, de découvrir les merveilles du Sud.



Le Fairchild F-OACJ qui sera vendu à l'Aéro-club de Biskra après avoir passé sept années à l'Aéro-club d'El-Oued (RI)

▼ *Raymond Fraisier, président du club* (PN)



CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

EL OUED-Guémarr
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : *Néant*

TWR : *Néant*

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : *Néant*

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.

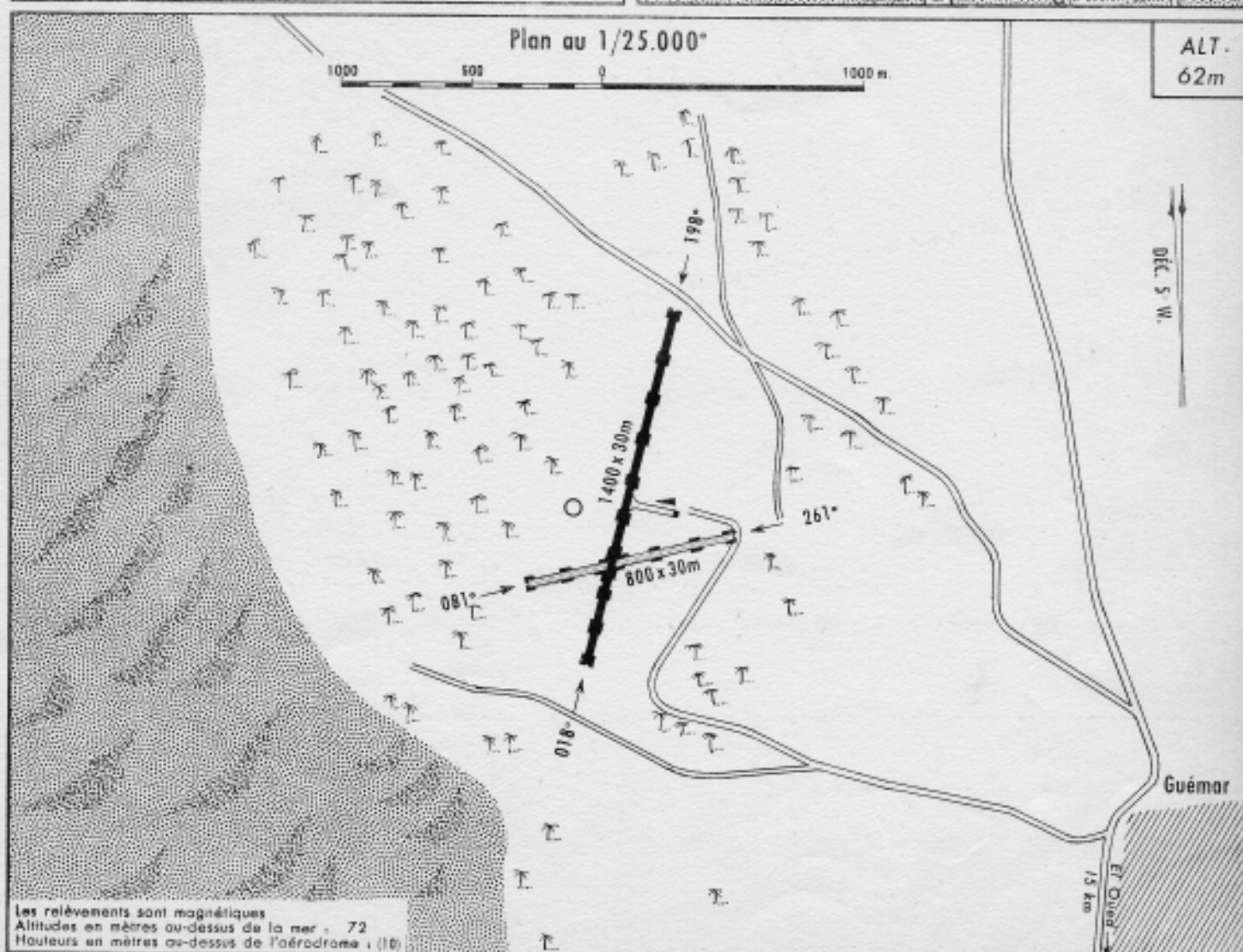
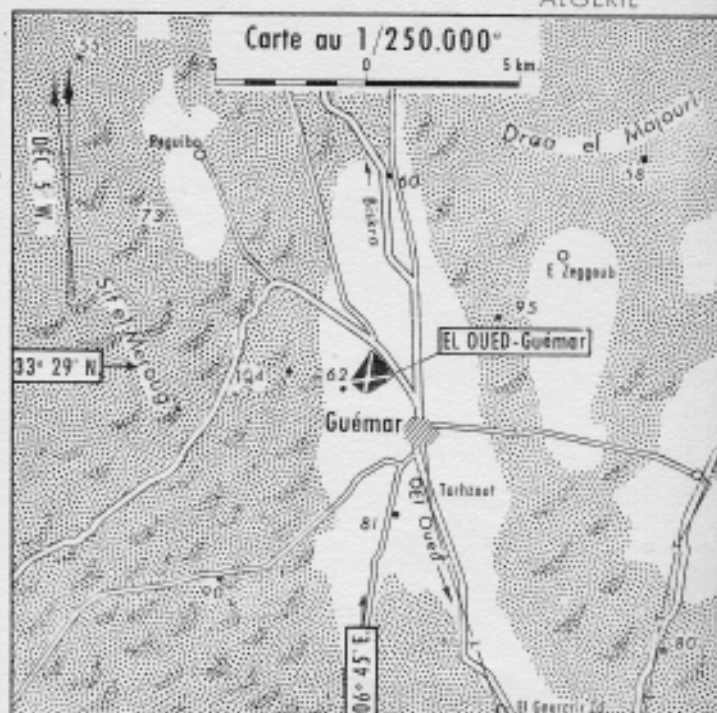
Inutilisable hors piste et bande.

Tél. de l'Aérodrome : 4 à GUEMAR

BIA : S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA) de TOUGGOURT.

Tél : 039 à TOUGGOURT.

NOTES :



MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

N° 1418

21 AVRIL 1955

L'aérodrome de El Oued-Guémarr en 1955 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

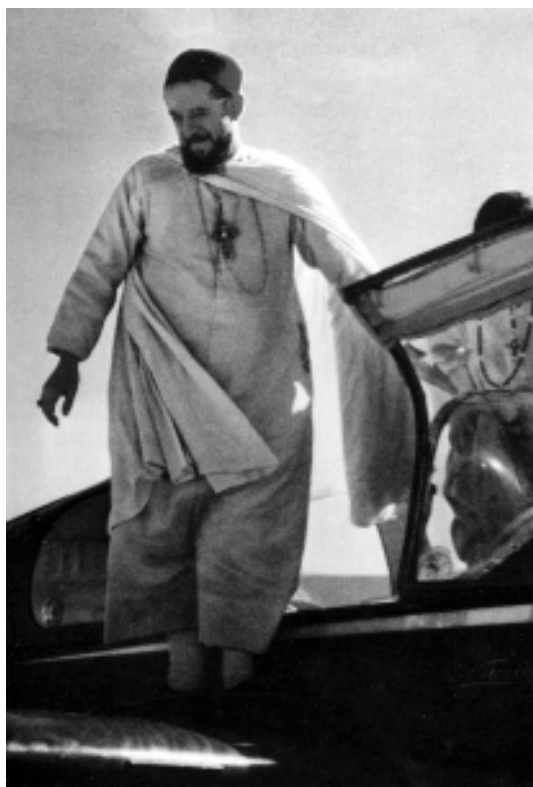
17 - GERYVILLE

Les ailes sahariennes



▲ Le Père blanc Léon Harmel (1910-2004), millionnaire en kilomètres, enfle la combinaison de vol sur sa soutane (RE)

▼ Passager assidu du Père Harmel, Monseigneur Mercier partagera avec lui, en Norécrin, quelques moments d'intense émotion (OY)



L'Aéro-club Les Ailes sahariennes est fondé par le Père blanc Léon Harmel.

Léon Harmel a rejoint, en 1942, les FFL comme pilote de chasse et commandant d'escadrille au Groupe II/2 *Berry* (*squadron* 345). Il a terminé la guerre comme commandant de réserve avec 112 missions effectuées, la Légion d'honneur et la croix de guerre avec trois palmes et une étoile.

La paix rétablie, il revient au Sahara pour continuer son action charitable et sociale tout en poursuivant son activité aéronautique. Il crée le club en 1947 et l'anime tout en devenant secrétaire-général adjoint de la Fédération aéronautique algérienne.

En avril 1948 arrive le premier avion, le *Norécrin* F-BEOK suivi, en octobre, par le Fairchild F-BEXG.

En mars 1949, avec le *Norécrin*, le Père Harmel effectue un véritable raid transsaharien en transportant, jusqu'à Bamako, Monseigneur Mercier qui vient d'être nommé évêque du Sahara (le Sahara, qui est le plus grand diocèse du monde, après le Canada et la Polynésie, couvre 2 180 000 km², soit quatre fois la France).

En avril 1949, arrive le Piper *Cub* F-BCPE acheté en métropole, suivi en mai par le Miles 14A *Magister* F-BDPI et, en août, par le *Norécrin* F-BEMB.

Le club adhère au groupement Aérocoordination Interclub, créé par l'Aéro-club de Mascara, destiné à faciliter le fonctionnement des aéro-clubs par l'utilisation en commun d'avions et de moniteurs. Parmi les élèves-pilotes qui profitent de cette opportunité se trouvent Bracciani, Cannalférino, Chaffart, Cornet, Couston, Cuenca, Dieste, Paul Elwers, Florès, Garcia, Garrigues, Golé, Hostalier, Martinez, François Navarro, Petit, Pujolle, Rodriguez, Vincent et Walter.

En février 1950, le club achète, en métropole, le bimoteur anglais Miles *Gemini* F-BENP et en novembre, il vend le *Norécrin* F-BEMB à l'Aéro-club d'Oranie.

En 1951, le Père Harmel qui sillonne constamment le ciel saharien pour son apostolat ou pour transporter son évêque, est premier de la coupe SGF avec 32 764 km parcourus, il sera hors concours pour les deux années suivantes. François Navarro, membre de l'Aéro-club, est 30^{ème}. Le club est très actif, 569 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets sont obtenus. 339 heures de vol seront effectuées l'année suivante.

En 1953, Le Père Harmel quitte Géryville pour Colomb-Béchar, ce qui entraîne une baisse considérable de l'activité des Ailes sahariennes, 135 heures de vol seulement sont effectuées dans l'année.

Le départ du Père Harmel est fatal aux Ailes sahariennes dont l'activité va désormais en déclinant. Durant les deux années qui suivent, le Miles *Gemini* F-BENP est vendu à l'Aéro-club de Mascara, puis le *Norécrin* F-BEOK, le Fairchild F-BEXG et le *Magister* F-BDPI sont vendus à l'Aéro-club de Colomb-Béchar.

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

GÉRYVILLE-Ouest
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : Néant

TWR : Néant

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant

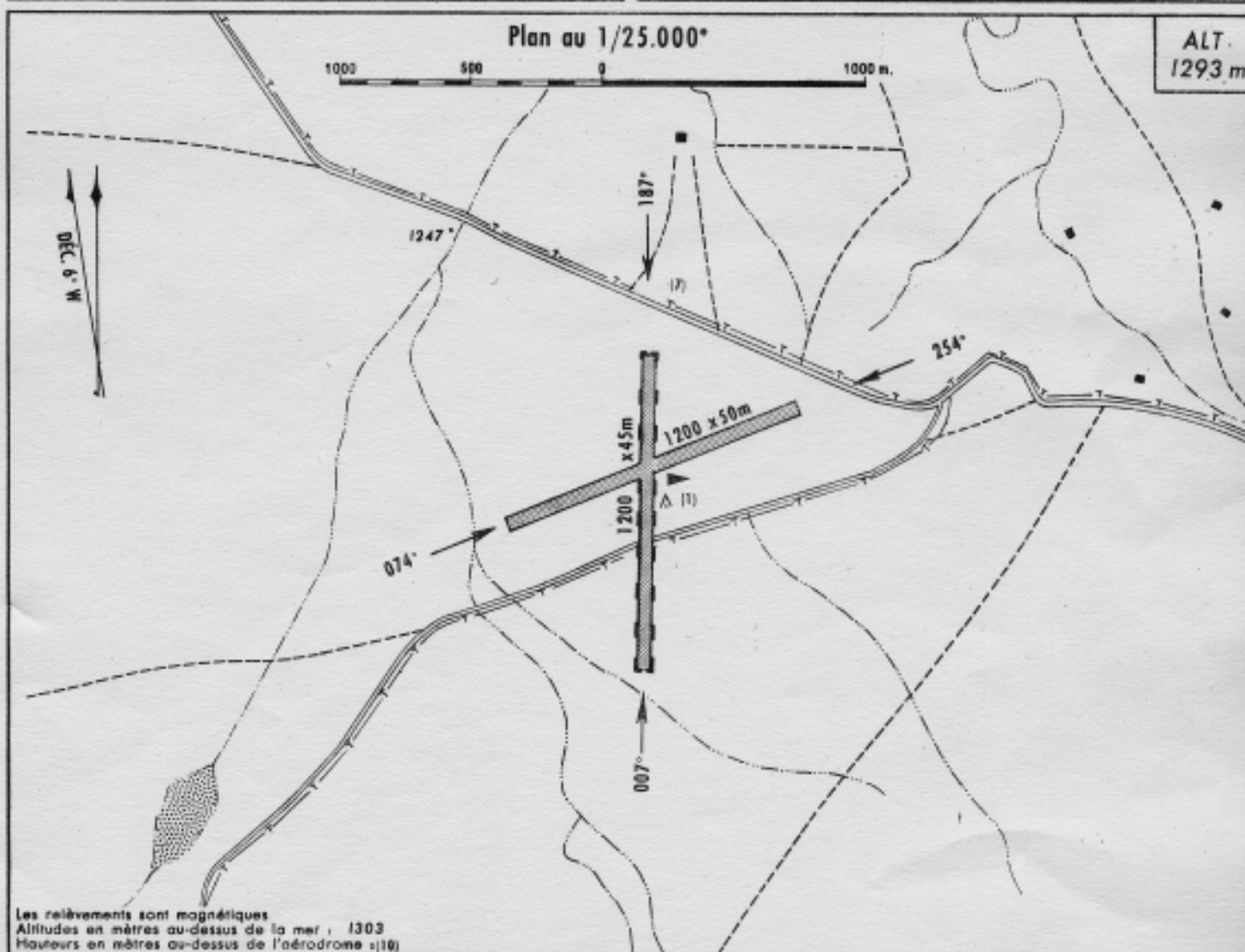
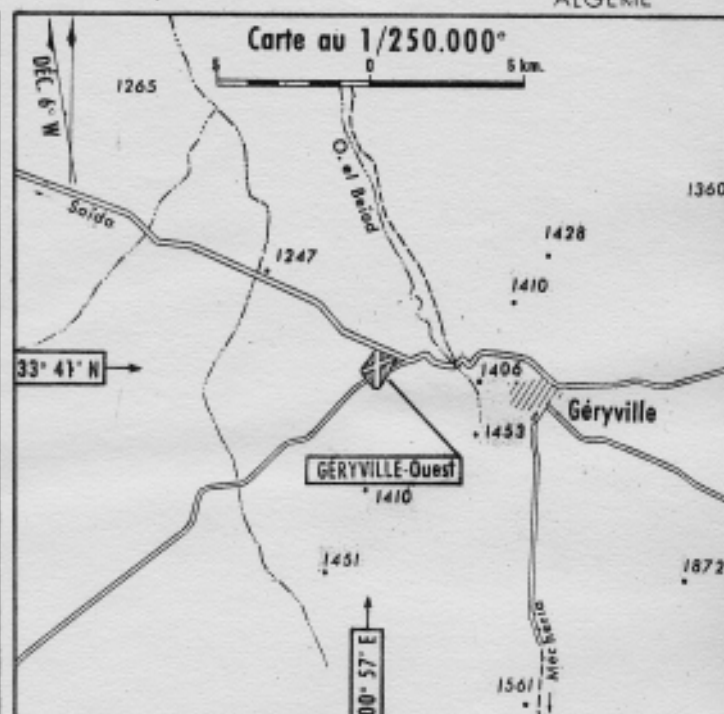
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable hors bandes.

Tél. de l'Aérodrome : Néant

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau d'In-
formation Aéronautique (BIA) d'ORAN-la-SENIA.

Tél : 204-78 ORAN.

NOTES : Néant.



MINI. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

N° 1209 C

15 JUIN 1958

L'aérodrome de Géryville-Ouest en 1958 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

18 - GUELMA

L'Aéro-club de Guelma



▲ Le 21 septembre 1958, Madame la générale Vanuxem baptise l'Emeraude F-OBLR, cinquième avion de l'Aéro-club (AX)

▼ Louis Lavie, industriel à Bône et propriétaire d'une exploitation agricole à Héliopolis, vice-président de l'assemblée régionale (LJ)



L'Aéro-club de Guelma est fondé en 1947 sous la présidence de Maître René De Peretti (avocat), assisté de Richet (droguiste) et Blondeau. L'aérodrome avait été installé en 1939 sur la commune de Millesimo.

De par sa situation, la région de Guelma est frappée dès le début par la rebellion. L'aérodrome connaît alors une grande activité militaire. Il est utilisé par un détachement du Groupement aérien d'observation d'Artillerie N°6 puis, à partir d'avril 1957, par des détachements ALAT du 1^{er} PMAH de la 2^{ème} DIM. L'armée de l'Air utilise également l'aérodrome comme base opérationnelle en y détachant des T6.

1957

L'Aéro-club reste en veilleuse jusqu'en 1957, première année d'activité. Les dirigeants, parmi lesquels Rivière, André Guiraud (agriculteur, maire d'Héliopolis) et Cisterino, s'activent à donner vie au club dont l'activité devient essentielle pour désenclaver Guelma et assurer les liaisons et les évacuations sanitaires.

L'activité commence avec le De Havilland *Tiger Moth* F-BHIT, arrivé en février et qui sera en service jusqu'en mars 1961. Le club embauche Aimé Trebosc comme moniteur professionnel. Il est aidé par Labique, moniteur bénévole, pilote d'hélicoptère, qui part en fin d'année. Magnat, venu de métropole, succèdera à Aimé Trébosc.

Le 6 avril, Lamarque arrive avec le nouveau Jodel 117 F-OBAB qui est baptisé *Rouge-Gorge* par Mme De Peretti, avant un repas à l'école Anatole France.

Le 19 mai se déroule l'inauguration officielle de l'Aéro-club par Andrieu, préfet de Bône, en présence du sous-préfet Chausson, de Louis Lavie, industriel en pâtes alimentaires et vice-président de l'assemblée régionale, et d'Henri Garrivet, maire de Guelma. La Philharmonique municipale anime la fête sous la direction d'Ippolito.

Le club achète, en août, le Caudron *Simoun* F-BBRM de Jean Faure-Dere de Tunis

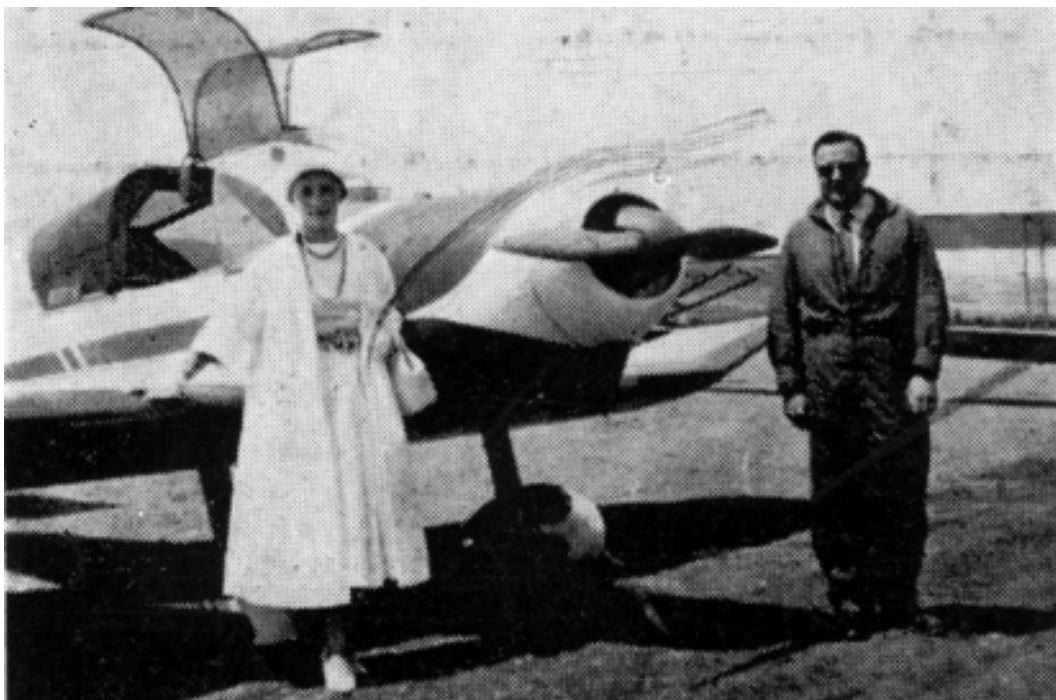
Le 28 septembre, arrive le CFA *Cri-Cri Major* F-BFND, piloté par Yves Delcroix, membre de l'Aéro-club de Picardie et ancien pilote de l'ALAT au 1^{er} PMAH de la 2^{ème} DIM, avec son père comme passager. L'avion qui est quasiment neuf, malgré son aspect assez rétro, a été acheté à la Compagnie française d'aviation.

Maintenant que l'Aéro-club a une bonne activité, avec quatre avions, des journées de baptêmes et des rassemblements d'avions des aéro-clubs voisins sont organisés régulièrement avec un grand succès.

630 heures de vol sont effectuées dans l'année et dix brevets sont obtenus (sur *Tiger Moth*), dont six par des moins de 21 ans. Parmi les brevetés se trouvent Jean Arella (breveté le jour de ses 17 ans) et son frère Jacques, Maurice Bariat, Jean-Louis Marazzini, Piat, Richet et Paul Saïd.

La première année de fonctionnement de l'Aéro-club est réussie, il se classe d'emblée parmi les aéro-clubs les plus actifs du Constantinois.

Le 6 avril 1957, baptême, par Madame De Peretti, épouse du président, du Jodel 117 F-OBAB Rouge-Gorge. A droite : le chef-pilote Aimé Trébosc (AX)



Le 19 mai 1957, inauguration officielle de l'Aéro-club. René De Peretti, à gauche, reçoit le préfet de Bône Andrieu (AX)



▼ *Les brevetés de 1957 devant le Tiger Moth : Maurice Bariat, Jean et Jacques Arella et Jean-Louis Marazzini (AX)*



1958

Le 21 septembre, se déroule une grande fête sur l'aérodrome pour l'inauguration du club-house et des hangars, ainsi que pour l'arrivée du cinquième avion, l'*Emeraude* F-OBLR, qui rejoint l'*Emeraude* F-OBIS arrivée au début de l'année.

Les avions des aéro-clubs voisins se rassemblent en présence du colonel Bravet, représentant le général Paul Vanuxem commandant la Zone Est-Constantinois, de Madame la générale Vanuxem (marraine de l'*Emeraude*) et de Jean Nester, sous-préfet de Guelma. La manifestation, qui rencontre un succès mérité, est rehaussée par le largage de plusieurs sections de parachutistes du 1^{er} REP.

1959-1960

En novembre 1960, arrive le Jodel 140 *Mousquetaire* F-OBQK, financé par Yves Guiraud et le docteur Pancrazi, adapté à toutes les missions confiées au club qui rend des services inestimables aux Guelméens.

713 heures de vol sont effectuées en 1960 et Yves Guiraud est breveté.

Le docteur Pancrazi préside le conseil d'administration qui a permis d'obtenir de si bons résultats en une période aussi courte ; vice-présidents : Rivière et Yvora ; secrétaire-général : docteur Levy ; trésorier : Yves Guiraud ; trésorier adjoint : Calvet ; membres du conseil d'administration : Jacques Arella, Balibouze (boissons), Camillieri, Cisterino, Rabah Dadci, Jan, Lacroix (transports), Richet et Rieffel (garagiste).



*Le Tiger Moth reçu en février 1957,
dans le hangar de l'ALAT (MJ)*



*Le Jodel 117 F-OBAB Rouge-Gorge
(MJ)*

*Le Caudron 635 Simoun F-BBRM
acheté en août 1957 en Tunisie (MJ)*

Le Caudron *Simoun* a fait son premier vol en 1934. Dû à l'ingénieur Riffard, il est très fin et a des performances appréciables. Construction en bois, hélice à pas variable en vol.
Envergure : 10,40 m
Longueur : 8,66 m
Hauteur : 2,25 m
Surface portante : 16 m²
Masse à vide : 760 Kg
Masse en charge : 1 350 Kg
Vitesse maximale : 290 Km/h
Vitesse de croisière : 260 Km/h
Plafond : 5 700 m
Rayon d'action : 1 160 Km
Moteur : Renault *Bengali* 220 ch.



*Le CFA Cricri Major, arrivé le
28 septembre 1957 (MJ)*

Biplane d'école, dérivé du Salmson *Cricri* qui a fait son premier vol en avril 1936. Construction en bois et toile.
Envergure : 10,95 m
Longueur : 7,10 m
Hauteur : 2,60 m
Surface portante : 18,6 m²
Masse à vide : 465 Kg
Masse en charge : 720 Kg
Vitesse maximale : 150 Km/h
Vitesse de croisière : 130 Km/h
Plafond : 4 000 m
Rayon d'action : 400 Km
Moteur : Salmson 5 AQ, 85 ch.



▼ *L'Emeraude F-OBIS sur le parking,
le jour de la fête du 21 septembre 1958 (JN)*



19 - HASSI-MESSAOUD

L'Aéro-club de Messaoud



Le 15 juin 1956, le forage Md 1 de la Compagnie française des pétroles (Algérie), du groupe Total, rencontre, à 3 300 m, la couche productrice d'Hassi-Messaoud. La CFP(A) se rend compte aussitôt de l'importance du gisement et entreprend la construction d'une base de vie pour 700 personnes. Cette base, " La Maison Verte ", est terminée au printemps 1957, adjacente à un aérodrome, avec une piste de 1 750 m, destiné à assurer la liaison avec la côte pour la relève du personnel et le transport des marchandises et du matériel.

L'Aéro-club de Messaoud, le plus méridional des aéro-clubs de l'Est-Algérien, est créé le 18 juin 1958. Il lui faut attendre l'arrivée des *Emeraude* F-OBKB, en janvier 1959, et F-OBLO, en avril de la même année, pour débiter son activité avec Collignon, pilote d'Aéro-Sud, comme moniteur. Malheureusement, le F-OBLO est accidenté 71 jours après son arrivée.

Le club compte quarante-cinq membres dont une quinzaine de pilotes brevetés ou lâchés. Parmi les pilotes privés se trouvent Cocat (administrateur), Exshaw (vice-président), Lombard et Renucci. Parmi les élèves-pilotes et les brevetés élémentaires se trouvent Jean-Marie Bonnafé, Serge Bouvier (secrétaire), Brunet (président), Giovannoni, Sordi et Strobel. Le club est propriétaire du hangar et de la base achetés à la SCRG, en bordure de piste, qui abrite les deux *Emeraude* et l'atelier. Sur ce terrain assez grand, la construction d'un club-house, d'une piste de kart et d'un stand de tir est entreprise à côté du hangar.

L'Aéro-club et la Maison Verte accueillent avec sympathie tous les concurrents des rallies et les touristes qui parcourent le Sahara pour venir voir la formidable richesse pétrolière du département des Oasis.

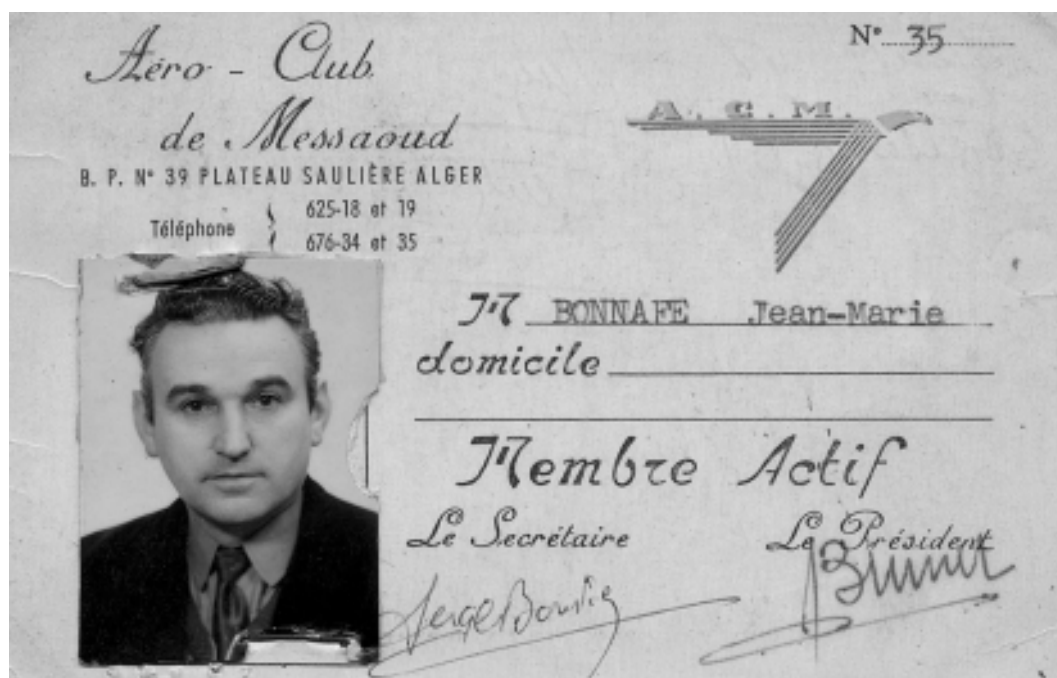
Dans un contexte rendu difficile par le climat, l'entretien est assuré avec compétence par Jean-Marie Bonnafé, agent technique de la CFP(A), ancien de la SNCASE, et délégué de Véritas pour superviser le travail effectué dans d'autres aéro-clubs du Sahara. Véritable fondateur de l'Aéro-club de Messaoud dont il est le principal animateur, fanatique de sports mécanique, Jean-Marie Bonnafé excelle en moto et en kart, il anime également le Moto-club d'Hassi-Messaoud.

Les propos du président Brunet résument bien la motivation de l'Aéro-club : " *L'or noir coule dans les pipes, mais n'a pas amené de métal jaune dans notre escarcelle... Nous continuons quand même, parceque nous voulons savoir piloter au même titre que nous savons conduire une automobile, car l'avion est un moyen de transport à la dimension des champs sur lesquels nous travaillons* ".



Le 2 mai 1959, les avions du premier rallye international du Pétrole sur le parking de La Maison-Verte (CX)

Jean-Marie Bonnafé, ancien de la SNCASE à Toulouse et à Boufarik, technicien à la CFP(A), champion de moto, moto-cross, stock-car et kart, fondateur, animateur, pilote et mécanicien de l'Aéro-club de Messaoud (BF)



L'Émeraude F-OBLO, accidentée en juin 1959 (BF)



▼ La Maison Verte au fond avec, au premier plan, l'aérodrome d'Hassi-Messaoud avec une Émeraude sur le parking (HI)



20 - MASCARA

L'Aéro-club de Mascara



Daniel Robert-Bancharelle (1914-1991), vu par André Costa

Daniel Robert-Bancharelle

L'animateur inlassable, le véritable apôtre de l'aviation, l'âme même de l'Aéro-club de Mascara est Daniel Robert-Bancharelle, le président du club après la guerre.

Daniel Robert-Bancharel, neveu de Maurice Bancharelle, agriculteur à Tizi, est né le 13 janvier 1914 au château de la Genaudière (Maine-et-Loire). Après avoir pris le baptême de l'air en septembre 1931 à La Sénia, il commence immédiatement à apprendre à piloter au Club aéronautique de l'Oranie, avec Albert Monville, et doit attendre d'avoir l'âge légal de 18 ans pour décrocher le brevet de pilote de tourisme, le 22 janvier 1932, devenant ainsi le premier pilote Mascaréen. Il commence aussitôt à aider Albert Monville comme moniteur-adjoint. En juillet 1932, il est chef-pilote de l'Aéro-club de Mostaganem. Il assure le convoyage de nombreux avions et devient le spécialiste de la liaison métropole-Algérie. En février 1933, il devient chef pilote du CAéo à Oran. Il aborde le vol à voile en janvier 1934 au Djebel-Khallel, tout en s'occupant activement de l'Aéro-club de Mascara dont il devient chef-pilote bénévole en 1934 (Daniel Robert-Bancharelle travaille avec son oncle à Tizi, sur les fermes d'Aïn-Farès et Bou-Hadi).

Il effectue son service militaire comme pilote à Istres, tout en passant son brevet de transport public. Il fera le tour de toutes les spécialités de l'armée de l'Air : reconnaissance, bombardement et chasse en pilotant tous les avions depuis le Bréguet 27 au Potez 540, du Nieuport 62 au Morane 406 et au Curtiss P 36. A la 31^{ème} Escadre, notamment, il est moniteur sur Potez 540.

En septembre 1939, il est appelé au convoyage d'avions réquisitionnés ou sortant des parcs. Puis, de nouveau moniteur, il forme une dizaine d'élèves à Tafaraoui (Lartigue) et au GIC de La Sénia. Rendu à la vie civile en août 1940, il crée et dirige le Centre départemental de vol à voile du Djebel-Khallel et organise les premiers camps de vacances aéronautiques. Il en profite, sous le couvert d'un camouflage adroit, pour instituer des cours au profit des militaires libérés et des futurs mobilisables. Remobilisé en 1943, il redevient moniteur militaire à l'Escadron d'entraînement de Marrakech.

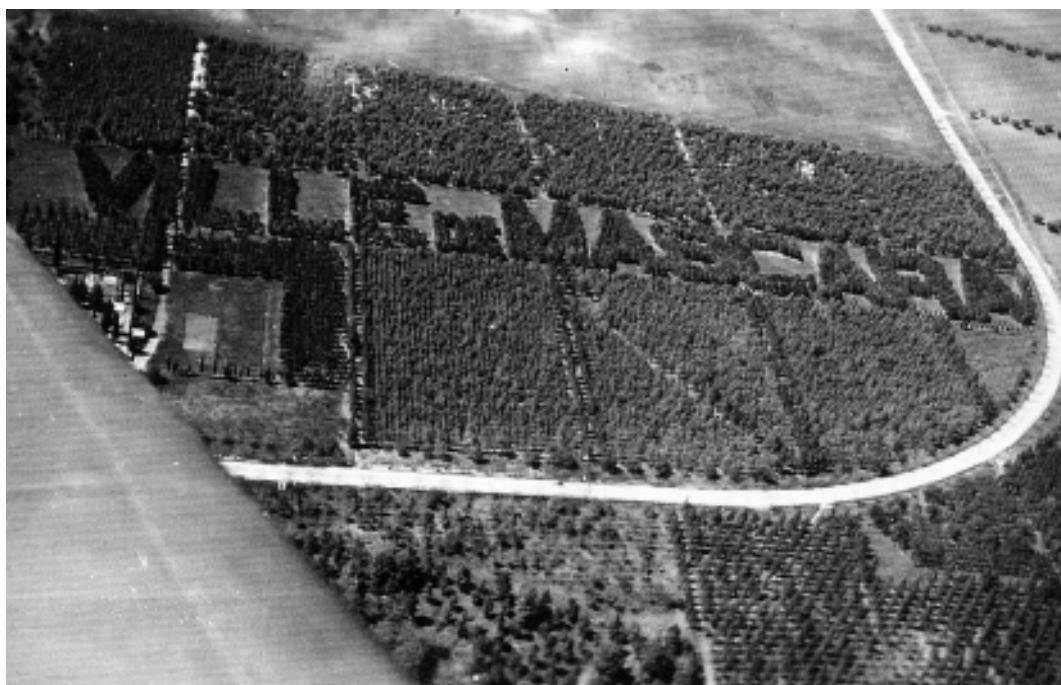
La guerre terminée, après avoir passé plus de quatre années sous les drapeaux en trois périodes, Daniel Robert-Bancharelle reprend ses activités au profit de l'Aéro-club de Mascara dont il devient président et au profit du Djebel-Khallel où il organise des stages civils et militaires de vol à voile. Il est également vice-président de la FAA.

Etant, de plus, vice-président de la Fédération nationale aéronautique, et devenu célèbre par sa propagande pour créer des stations air-route en métropole, les occupations de Daniel Robert-Bancharelle l'éloigneront malheureusement de l'Aéro-club de Mascara dont l'activité se ressentira de ses absences.



Paul Cuq, agriculteur à Tizi, vu par André Costa. Président du club avant la guerre, Paul Cuq continuera à s'en occuper par la suite

*La pépinière, à côté de l'aérodrome
de Saint-André, souhaite la bienve-
nue aux voyageurs aériens (PY)*



▼ *L'aérodrome de Saint-André en
1946 (SHAA)*





▲ L'aérodrome de Thiersville qui sera également utilisé par l'Aéro-club



▲ René Chaubet et une splendide maquette volante de planeur (PY)

▼ Guy Peyreigne parmi les jeunes de la section modéliste (PY)



1946

les 27, 28 et 29 avril, l'Aéro-club organise une grande manifestation de propagande aéronautique avec baptêmes de l'air, concours de modèles réduits, projections de films et gala de clôture, en présence de toutes les autorités civiles et militaires et sous la présidence de Jean Pompei, préfet d'Oran, qui effectue le déplacement en Caudron *Simoun*. Sur l'aérodrome de Saint-André est présenté le premier Stampe arrivé en Algérie, piloté par Pinchemaille, pilote réceptionnaire de l'AIA, et par André Chatry, son directeur. Un planeur Avia 40p baptisé *Sergent-Chef Morel* (du nom d'un pilote de chasse de Mascara abattu pendant la guerre), remorqué par le Stampe, évolue pendant plus d'une demi-heure au dessus de l'aérodrome. Le lundi 29 avril, la manifestation se déplace sur l'aérodrome du Djebel-Kallal où ont lieu des démonstrations de vol à voile.

L'Aéro-club de Mascara reprend son activité sur l'aérodrome de Saint-André et reçoit le Stampe F-BBNT fourni par la métropole et débarqué à Bizerte par porte-avions, parmi quatorze Stampe tout neufs mis à la disposition des aéro-clubs d'Afrique du Nord. Louis Demouveaux, moniteur du Service des sports aériens d'Alger, assure leur réception en vol sur la base aérienne de Tunis-Sidi Ahmed. 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 avec le Club aéronautique de Sidi-Bel-Abbès, aux termes d'une convention passée avec la Fédération aéronautique et le Service de l'aviation légère et sportive.

Ce Stampe est le sujet d'une anecdote qui mérite d'être contée : Peu de temps après sa mise en service, le club reçoit 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 espagnol, il est arrêté et soumis à un interrogatoire serré. Le général Georges Catroux, ancien gouverneur général, dont la belle-famille est originaire de Mascara (sa mère est de Mascara et il avait épousé, en 1902, Marguerite Jacob, fille d'un ancien maire de Mascara), aussitôt alerté, négocie avec le gouvernement espagnol et le Stampe et son pilote pourront 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. Arrivant dans sa fuite jusqu'à Mascara, il avait trouvé ce moyen original pour trouver refuge en terre étrangère.

1947

Elizabeth Campora est breveté du 2^{ème} degré le 7 février. Elève de Daniel Robert-Bancharelle, elle est la première femme pilote à être brevetée en Algérie après la guerre, elle était déjà pilote de planeur.

Le dimanche 13 avril, se déroule grande fête aérienne avec présentation d'un *Norécrin* par Duperré, pilote de la SNCAN.

Daniel Robert-Bancharelle en famille, devant le Stampe venu faire une démonstration le 27 avril 1946 (OC)



Le Stampe F-BBNT, victime, avant l'heure, d'un pirate de l'air (CA)



En 1948, cérémonie de Promesse des Scouts de France au Djebel-Khallel (LV)





▲ Guy Peyreigne, Jean Jeaningros et Guay devant le Fairchild F-OAAT (PY)



▲ Les moniteurs Raymond Garbès et Jean Rideau, et Guy Peyreigne dans un C 800 à Thiersville (PY)

▼ Armand Roigt, modéliste et vélivole éprouvé (RT)



Le club utilise le Stinson HW75 *Reliant* F-BDJI, provenant de la Marine nationale et prêté par la Direction de l'Aviation civile, et le Stampe F-BDKS, prêté par le SALS, arrivé le 23 mai.

Le lieutenant-colonel Moissenet, commandant le 2^{ème} régiment de Chasseurs d'Afrique, et le colonel Rougier, commandant la subdivision, sont élèves-pilotes.

348 heures de vol sont effectuées dans l'année et dix-sept brevets du 1^{er} et du 2^{ème} degré sont obtenus.

1948

Sous la houlette de l'Aéro-club de Mascara, est créée une association dénommée Aérocoordination Interclub dont le siège est fixé à Mascara. Ce groupement, présidé par Daniel Robert-Bancharelle, rassemble les aéro-clubs de Saïda, Tiaret, Géryville et Kenadza. Il est destiné à faciliter le fonctionnement des clubs par l'utilisation en commun d'avions et de moniteurs.

En janvier, le club achète le *Norécrin* F-BEMC. L'Aéro-club de Saïda prête le *Norécrin* F-BEQN baptisé *La Soucoupe Volante* avec lequel Jean Chapelle a fait le tour de la Méditerranée.

Daniel Robert-Bancharelle est toujours président ; vice-présidents : Paul Cuq (de Tizi) et Daho Chekkal (conseiller général) ; secrétaire-général : Georges Geghre (pharmacien) ; trésorier-général : Emile Bénadi (commerçant) ; trésorier adjoint : Henri Hilly (représentant) ; secrétaire : Joseph Tedgui ; responsable du vol à moteur : Eugène Amiel (assureur) ; responsable du vol à voile : Elisabeth Campora ; responsable du modélisme : Marcel Poulain (meunier) ; responsable du matériel auto : Edmond Enthoven (garagiste) ; conseiller juridique : Alexis Sportes (avocat). Secrétaires : Andrée Guérin, puis Albertine Lavenant. Le club est appuyé par le maire Fernand Malé, pilote d'avant-guerre.

Les cinquante pilotes mascaréens sont répartis en trois sections. L'activité en vol à moteur s'effectue au sein de la section *Maurice Arnoux*, le vol à voile masculin au sein de la section *Louis Mouillard* et le vol à voile féminin au sein de la section *Edmée Jarlaud*. L'aéromodélisme groupe cent-vingt-et-un membres, animés par Raphaël Thomas.

Le 11 juillet, l'équipe d'aéromodélisme se déplace sur la base aéronavale de Lartigue pour participer au championnat annuel départemental. Dirigée par Raphaël Thomas, elle comprend Guy Peyreigne, Guay, Alain et Francis Bénadi, Marcel Poulain et Boffa, elle remporte la coupe.

1949

Le Fairchild F-OAAT est acheté au mois de mai.

Daniel Robert-Bancharelle est toujours moniteur avion, assisté par René Bourcier et Raymond Garbès ; moniteurs de vol à voile : Marceau Daydé (de la base de Lartigue) et Jean Rideau.

Paul Cuq, conseiller général de Palikao et maire de Tizi, devient président ; vice-président : Eugène Amiel ; trésorier : Garçon ; secrétaire-général : Puyon, puis Joseph Tedgui.

Parmi les pilotes les plus actifs, se trouvent Guay, Cyril Hebert, Jean Jeaningros et Guy Peyreigne.

1950

En mars, le *Norécrin* F-BEMC, avec l'équipage Paul Cuq, Jean Chevalier (de Saïda) et René Bourcier (ancien pilote de guerre au GC 1/5 *Champagne* à Lapasset), remporte la coupe de la FAA au rallye des Avions sanitaires à Maison-Blanche.

En 1948, le même jour que la Promesse des Scouts de France, baptême du premier modèle réduit de planeur au Djebel-Khallel, au centre : Marcel Poulain, responsable de la section modéliste (LV)



Le Stinson HW 75 Reliant F-BDJI, ancien de la Marine Nationale, prêté par la DAC à l'Interclub et aux aéro-clubs selon leurs besoins, ainsi que les F-BDJH et F-OAGM. Le F-BDJI est baptisé Second-Maître-Jacques-Brun, du nom du pilote de la 1^{ère} Flotille de chasse mort à la suite d'une collision aérienne en Dewoitine 520 entre Tafaraoui et Oued-Imbert, le 5 janvier 1944 (CA)
 Envergure : 10,36 m
 Longueur : 6,75 m
 Masse à vide : 415 kg
 Masse en charge : 711 kg
 Vitesse maximale : 170 km/h
 Moteur : Continental A75 75 ch.



Joseph Tedgui, Jean Jeaningros, Raymond Garbès, Guay et Guy Peyreigne devant le Norécrin F-BEMC (PY)





▲ Berthe Lorette et Daniel Robert-Bancharelle devant le F-BBEF (AR)



▲ Daniel Robert-Bancharelle (PN)
▼ Guy Peyreigne aux commandes du Stampe F-BDKS (PY)



René Boucier, chef-pilote, opère également à Saïda au sein de l'Interclub créé afin d'utiliser en commun le Piper *Cub* F-OAFC à la suite d'une interdiction de vol du NC 853 F-BDZR qui est arrivé en mars.

Le club est 25^{ème} à la coupe des *Ailes* avec onze brevets obtenus dans l'année, parmi lesquels celui de Jean Jamme, fils d'Eugène Jamme, qui poursuit la tradition aéronautique de la famille.

1951

Le 11 juillet, le club est frappé par un terrible accident survenu au *Norécrin* F-BEQN piloté par Eugène Amiel, âgé de 34 ans et ancien pilote de l'Aéronavale (sur Bréguet *Bizerte* et PBY *Catalina*). L'avion s'écrase à proximité de l'aérodrome de Saint-André. Eugène Amiel et les trois passagers sont tués : Marcel Galland (21 ans, neveu d'Eugène Jamme), son frère Pierre (16 ans) et Guy Fournil (21 ans).

436 heures de vol sont effectuées dans l'année. Le club est 68^{ème} à la coupe des *Ailes* avec huit brevets obtenus.

1952

En mars, le Fairchild F-OAAT est vendu à l'Etat qui l'affecte à Ouagadougou (Haute-Volta).

Au cours du mois de mai, Jean-Claude Caillou, Marius Vanderluys et Marcel Galiéro, du Club aéromodéliste de l'AIA d'Alger, viennent faire une démonstration de modélisme.

Avec le Stampe F-BDKS, Berthe Lorette, brevetée du 2^{ème} degré depuis quinze jours et totalisant 46 heures de vol, et Bernard Amet, breveté du 1^{er} degré depuis huit jours et totalisant 17 heures de vol, font le tour du Maroc, jusqu'à Agadir, en quinze étapes. Il rentrent le 4 juillet.

En septembre, arrive le *Tiger Moth* F-BFHT prêté par le SALS, suivi, en octobre, par le *Norécrin* F-BBEF baptisé *Chef-Pilote-Monville*.

Le 25 octobre, Yvon Milhe-Poutingon remet la Légion d'honneur à Daniel Robert-Bancharelle au Cercle des officiers, en présence de Maître Candas et de Maître Ali Chekkal.

En fin d'année, le club achète le bimoteur anglais Miles *Gemini* F-BEFP des Ailes sahariennes à Géryville. En décembre, René Dallée participe avec cet avion au rallye aérien de la Datte.

704 heures de vol sont effectuées dans l'année et un brevet est obtenu.

1953

En février, le club achète le Percival 34 *Proctor III* F-OAJZ et, le mois suivant, le *Norécrin* F-BEMC est vendu à l'Aéro-club de Saïda.

Berthe Lorette, qui devient vice-présidente, fait preuve d'une activité débordante. Elle remporte le rallye international de Deauville. Vainqueur de la coupe SGF (première femme à triompher dans cette épreuve qui compte onze pilotes algériens dans les cinquante premiers) parmi des concurrents redoutables d'Afrique du Nord et de métropole, elle parcourt 40 000 km dans l'année, surclassant les concurrents des années précédentes. Elle est la première femme en Algérie à être pilote de transport public et certainement la première et seule Française à être alors qualifiée IFR. Fille d'un ancien militaire devenu viticulteur dans la région, son père disparaît au moment où elle commence à s'intéresser à l'aviation et elle est contrainte de mener de pair l'exploitation agricole et l'aviation.

Le 11 mai, Berthe Lorette décolle avec le *Norécrin* pour participer au rallye des Grands vins de Bordeaux avec Jean Porthus et Jordan Langel. Le 20 juillet, toujours en *Norécrin*, elle se rend au rallye Féminin de Deauville où elle se classe deuxième sur vingt-et-une concurrentes avec

Le Percival 34 Proctor III F-OAJZ
(OC)



Devant le Morane-Saulnier 315 remorqueur, Cyril Hebert, Guay, Jean Jeaningros et Guy Peyreigne (PY)



▼ *Le Piper Cub de l'Interclub* (CL)
Le Piper Cub, ou L4 Grasshopper dans l'armée américaine qui en utilisa un très grand nombre comme avion d'observation durant la guerre, est construit en tubes entoilés.
Envergure : 10,73 m
Longueur : 6,78 m
Hauteur : 2,03 m
Surface portante : 16,50 m²
Masse à vide : 290 Kg
Masse en charge : 500 Kg
Vitesse maximale : 150 Km/h
Vitesse de croisière : 110 Km/h
Plafond : 3 660 m
Rayon d'action : 400 Km
Moteur : Continental A65, 65 ch.





▲ Guy Peyreigne et Jean Jeaningros (PY)



▲ Jean Jamme (JA)

▼ Gabriel Rulman (mécanicien), Guay et Joseph Tedgui (PY)



comme passagères Nelly Boyer, Geneviève Gudin et Josy Quenard (fille du directeur du territoire d'Aïn-Sefra). Elle totalise alors 180 heures de vol.

En mai, le Caudron *Aiglon* F-BDXU est acheté au club de Souk-Ahras. Le 10 novembre, à la suite d'un vol en patrouille au-dessus de la ville en préparation au survol de la cérémonie du 11 novembre au cours de laquelle deux pilotes militaires, dont Jean Ponthus, devront être décorés, le *Tiger Moth*, piloté par Jean Jamme, tombe en vrille sur la route de Tizi, à proximité de l'aérodrome. Le pilote est gravement blessé avec de multiples fractures et contusions.

935 heures de vol sont effectuées dans l'année. Parmi les pilotes les plus actifs se trouvent Nelly Boyer, Geneviève Gudin, Jordan Langel, Jean Ponthus et Josy Quenard et le mécanicien du club Gabriel Rhulman.

1954

Au mois d'avril, Daniel Robert-Bancharelle convoie depuis la métropole le Morane-Saulnier 230 F-BGMS de la DAC, baptisé *Alfred-Fronval*.

En mai, le NC 853 F-BDZR est vendu à l'Aéro-club d'Algérie et le *Tiger Moth* F-BFHT cesse son activité.

A la fin de l'année, Daniel Robert-Bancharelle reçoit la médaille de bronze de l'Education physique.

423 heures de vol ont été effectuées dans l'année.

1955

En janvier, le Miles *Gemini* est vendu à André Dallée et Daniel Robert-Bancharelle achète le Percival *Proctor* F-OAJZ qu'il vendra en juillet 1956 à l'Aéro-club Les Ailes du Sud à Djelfa. En mars, l'*Aiglon* est vendu à Mostaganem.

Christian, fils de Daniel Robert-Bancharelle, futur pilote de l'ALAT, passe le brevet le 17 avril. Berthe Lorette fait le stage de moniteur à Challes-les-Eaux et va exercer à l'Aéro-club d'Algérie.

Le *Norécrin* F-BEMC est cédé à l'Aéro-club de Saïda en remplacement du F-BEQN détruit en 1951 et, en novembre, le *Norécrin* F-BBEF est vendu à l'Aéro-club de Batna.

La section modéliste a toujours du succès, animée par Jean Gomez, Alain Bonaldi, Gilbert Leverone, Marcel Poulain et Pierre Santiago.

1959-1962

Après le départ de Daniel Robert-Bancharelle, le club entre dans une passe difficile dont il ne tente de sortir qu'en 1959 avec une équipe composée du président Guy Peyreigne ; vice-président : Charles Zanetacci (moniteur) ; secrétaire : Jean Pessina (agriculteur) ; trésorier : Jean Amiel (agriculteur). L'activité reprend avec l'aide des aéro-clubs de Sidi-Bel-Abbès et de Relizane, un grand rassemblement est organisé et une trentaine de baptêmes sont donnés au cours d'une magnifique journée avec la foule des grands jours. Mais c'est trop tard, les préoccupations rattrapent les Mascaréens et la reprise n'aura pas vraiment lieu avant l'interdiction des vols.

Le 2 janvier 1962, Eugène Jamme, pilote et constructeur avant-guerre, avec son frère Marcel, du *Jeanne-d'Arc*, est assassiné devant le local du Secours Catholique. Le FLN a visé, sur le lieu de son apostolat, un homme de coeur entièrement dévoué au service des plus pauvres de toutes confessions. Plus de 5 000 personnes suivent son enterrement. Eugène Jamme rejoint les autres membres du club, Claude Comard et Ali Chekkal, dans le martyrologue de l'Algérie Française.

Des membres du club devant le Miles Gemini (PY)



Le NC 853 au décollage. Cet avion sera vendu, en 1954, à l'Aéro-club d'Algérie qui le transformera en NC 854 en remplaçant le moteur Minié, très peu fiable, par un moteur Continental (PY)



Le brevet de Pilote privé d'avion d'Eugène Jamme, assassiné le 2 janvier 1962, qui remplace le brevet de pilote d'avion de tourisme qu'il avait obtenu avant la guerre (JA)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL A L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

**BREVET
DE PILOTE PRIVÉ D'AVION**

Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,
Conformément aux dispositions de l'arrêté du 7 Avril 1952, Délivre le
Brevet de Pilote Privé d'Avion.

à Monsieur JAMME Eugène
né le 10 décembre 1889 à Massara (Algérie)

Fait à Paris, le 30 Juin 1955

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME

(Scellé)
Le Chef de Service
de l'Aviation Légère et Sportive
par délégation

SIGNATURE DU TITULAIRE :

Brevet N° 1144

46 501

21 - MOSTAGANEM

L'Aéro-club de Mostaganem



▲ Antoine Assorin, animateur de l'Aéro-club de Mostaganem avant la guerre, puis président en 1946, vu par André Costa

▼ Le président Ferdinand Serviès. Il est le neveu du pionnier Julien Serviès, de Ferdinand Serviès, pilote de l'escadrille MF32 abattu en 1915, et d'André Serviès, qui a disparu en essayant un bimoteur en 1919 (FS)

1946-1948

Un groupe d'anciens reprend en main les destinées du club. Antoine Assorin est élu président ; vice-président : Perusseau ; secrétaire : Edgard Rohmer, puis Vincent Cabot. Parmi les membres du conseil d'administration : Antoine Algudo, Charles Belot, Michel Maillols et Marcel Tello.

La première préoccupation est de trouver un aérodrome pour remplacer celui de Noisy-Les-Bains devenu inutilisable après avoir connu une belle activité avant-guerre. Un emplacement semble tout trouvé, celui du Djebel-Diss, vaste plate-forme située sur la plage entre la mer et la montagne à 9 km à l'est de Mostaganem, en contrebas de la route du littoral avant le pont sur le Chélif.

L'activité commence alors sur le terrain du Djebel-Diss qui, après avoir été utilisé intensivement pendant la guerre pour le vol à voile comme centre national, est sur le point d'être cédé sous convention de prêt par le SALS à l'Aéro-club de Mostaganem. Le départ du chef de centre Maxime Lamort, qui rejoint le centre de Pont-Saint-Vincent en septembre 1946, entraîne une baisse considérable de l'activité véliplane qui est progressivement transférée du SALS vers l'Aéro-club sous la responsabilité de Rodolphe Van Leberghe. Ce dernier est remplacé en 1947 par Jean Presle, assisté par Antonès détaché de la base aéronavale de Lartigue.

En 1948, sous la direction de Jean Margaillan, l'école de vol à voile est assurée par Jean Rideau aidé de quelques pilotes confirmés de la région de Mostaganem : Georges Bernard, Jean Cruon (ancien pilote de chasse formé aux Etats-Unis), Edouard Maubourguet, Mordelet et Jean Serviès. André Meunier, qui vole depuis 1946, est embauché comme mécanicien et continuera longtemps à s'occuper des avions du club.

A la fin de l'année 1948, le SALS se désengage complètement, licencie le personnel et transfère la charge de fonctionnement du centre à l'Aéro-club de Mostaganem qui embauche Jean Rideau (originaire de Tours), toujours assisté par Georges Bernard et Jean Cruon.

1949

Un grand hangar de 30 m x 20 m, qui s'ajoute à une bonne infrastructure, est construit par l'Etat sur la plate-forme du Djebel-Diss. Alors que l'activité véliplane continue à décroître, le vol moteur commence à se développer avec le Stampe F-BBNU du SALS qui vient d'arriver, en remplacement du Stampe F-BCTG accidenté l'année précédente par Henri Bories et Dubern, le Stinson F-BDJI, prêté par la Direction de l'aviation civile et le Fairchild F-OAES livré par André Costa le 23 mai.

En décembre, Jean Rideau abandonne le vol à voile et devient exclusivement moniteur-avion de l'Aéro-club. Le vol à voile 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, tout en poursuivant le développement de l'activité vol moteur.

Le docteur Charles Belot devient président de l'Aéro-club, aidé de Jean Cruon, secrétaire et trésorier.





▲ En 1947, Claude Serrat débute dans le vol à voile, il deviendra pilote professionnel et instructeur (CS)

Ci-contre en haut, au Djebel-Diss, incident pour le Stampe, piloté par Emile Elbhar et Marceau Daydé (AP)

Ci-contre, un Tiger Moth, après une panne au décollage, subie par Georges Bernard, dans sa livrée de la RAF et pas encore immatriculé (EL)



▲ Antoine Algudo, un des fondateurs de l'Aéro-club avant la guerre, président après Antoine Assorin et Charles Belot et avant Ferdinand Serviès (AL)

Antoine Algudo, entrepreneur de travaux publics, a remis la piste du Djebel-Diss en état. Ses fils, Alain et Paul, continueront la tradition aéronautique de la famille

Ci-contre, en 1952, le Fairchild F-OAES encore aux couleurs de l'armée américaine (EL)





▲ Jean Cruon en stage de pilotage aux Etats-Unis en 1945 à Eglin (HT)



▲ Henri Pradel, un des piliers du club (EL)
▼ Jean Clément et Paul Lamande le 15 janvier 1959, au départ pour le rallye de la Côte-d'Ivoire, ils seront les seuls participants du rallye à revenir par la route saharienne (EL)



1950

La création du SALS-Algérie et la nomination d'André Costa à sa tête est la dernière chance pour le vol à voile au Djebel-Diss. Du 5 au 12 avril, André Costa organise un stage réussi dont il sera lui-même l'animateur et le moniteur. Dix élèves sont recrutés : Alain Algudo (fils d'Antoine Algudo, lâché à 15 ans, plus jeune pilote de l'époque), Bonnot, Manuel Carreras, Nicole et R. Duval, R. Juery, La Ruffa, Torrès et Claudine et Georges Valencia. Fort de ce succès, André Costa refait un stage plus long, du 15 août au 15 septembre, avec dix-sept stagiaires : Achouche, Aiech, Bouillot, Dussaix, Pierre et Paul Jover, Khatim, La Ruffa, Pierre Llopis, Messenger, Claude et Marcel Parisien, Perez, Jacques Springesfeld, Torrès, Vella et Vitiello.

Le vol à moteur continue à se développer, le Piper Cub F-OAEZ est acheté en avril. Antoine Algudo remplace Charles Belot à la présidence et, avec six brevets obtenus dans l'année, le club est 66^{ème} à la coupe des Ailes.

1951-1952-1953

La disparition tragique d'André Costa, le 14 avril 1951, porte un coup fatal au vol à voile au Djebel-Diss. Seuls, continuent à voler pendant quelques temps les pilotes de la région, parmi eux : Jean Cruon, Christian Dolfini, Julien Garcia, André Meunier et Marcel Tello. 305 heures de vol moteur sont effectuées en 1952 et cinq brevets sont obtenus.

Le Piper Cub F-OAJF est acheté en janvier 1953 en métropole. Jean Cruon, Fernand Mary et Claude Serrat participent au rallye rassemblement des Avions de tourisme du 16 mai 1953. 528 heures de vol à moteur sont effectuées dans l'année et un brevet est obtenu.

1954

L'activité véliplane, après un ralentissement progressif, cesse définitivement à la fin de l'année. Les véliplanes mostaganémois vont voler au Centre interclub de Canastel géré par l'Aéro-club d'Oran.

Le vol à moteur prend alors de plus en plus d'importance. Sur l'instance d'Antoine Algudo, les Services de l'Aviation civile et de l'Infrastructure, ainsi que les autorités locales, s'intéressent à l'aérodrome du Djebel-Diss. La plate-forme est transformée en aérodrome d'état de classe D avec une bande de 1 100 m X 100 m, nivelée, balisée et renforcée, orientée sur l'axe 035°/215°, et un grand parking. Un cavalier de 250 m de longueur est construit pour protéger les bâtiments et la piste des eaux de ruissellement de la montagne. Les travaux sont terminés en juin. Construite sur la plage et soumise à toutes les intempéries, cette piste devra être l'objet d'un entretien constant.

Quatorze élèves sont en école de pilotage : Georges Alarcon, Guy Blanco, Jean de Bussy, Norbert Casar, Mathieu Ceccaldi, Robert Delacharie, Norbert Duchemin, Philippe Jourdain, Christian Llorens, Pierre Martinez, Alain Mion, Henri Piquet et Claude et Lucien Yvanès.

Présidents d'honneur : Henri Bories, Charles Belot et Michel Maillols. Président : Antoine Algudo ; vice-président : Jean Cruon ; trésorier-général : Edgard Rohmer ; trésorier adjoint : Paul Lamande ; secrétaire-général : Paul Algudo ; secrétaire adjoint : René Maussang ; conseillers technique du vol à moteur : Georges Bernard et Marcel Tello ; conseillers techniques du vol à voile : Fernand Mary et René Parisien ; conseillers technique du modélisme : Daniel Boggio et Léopold Aldos ; commissaires : Edouard Pelloquin et Julien Garcia.

470 heures de vol sont effectuées dans l'année et sept brevets sont obtenus.



▲ *André Costa* (AP)



Ci-contre en haut, en 1952, un des deux Piper au décollage du terrain du Djebel-Diss devant le Fairchild. Aufond, la route en corniche au pied djebel Diss (EL)

Ci-contre, le Minicab dans le sable de la plage du terrain du Djebel-Diss (CS)



▼ *Le Jodel F-PAYK et l'Aiglon F-BDXU en patrouille devant le djebel Diss* (EL)





En janvier 1959, au cours du rallye de la Côte-d'Ivoire, passage du Jodel F-OBFR à Villa-Cisneros, au Sud Marocain, célèbre escale de l'Aéropostale sur la route de Dakar...



... et arrivée à Abidjan...

... avant de rejoindre le parking de l'aérodrome d'Abidjan (EL)



1955

En mars, le Caudron *Aiglon* F-BDXU est acheté par le docteur Guy Guillaume à l'Aéro-club de Mascara. Le club obtient le Gardan *Minicab* F-OATQ construit par l'atelier du SALS-Algérie.

De nombreux pilotes s'entraînent régulièrement : Antoine, Paul et Alain Algudo, Georges Bernard, Pierre Boscione, Lucien Calamel, Gaston Clairefond, Jean Clément, Jean Cruon, Robert Durand, Julien Garcia, Guy et Jacqueline Guillaume, Paul Lamande, Fernand Mary, René Maussang, Gilbert Mercier, André Meunier, René Parisien, Edouard Pelloquin, Pierre Perez, Claude Retler, Jean Rivière, Gabriel Rougeot, Claude Serrat, Marcel Tello et André Vallat.

1 050 heures de vol sont effectuées dans l'année. Le club est 5^{ème} à la coupe des Ailes avec vingt-et-un brevets du 1^{er} degré.

1956

En septembre, Edouard Pelloquin achète le *Norécrin* F-BDST et Jacqueline Guillaume le *Norécrin* F-BEOR, deux avions venant de l'Aéro-club de Sidi-Bel-Abbès.

598 heures de vol sont effectuées dans l'année et dix brevets sont obtenus.

1957

En octobre, le Jodel 112 F-PAYK, entièrement construit par les membres du club sous la direction de Jean Rideau, est terminé. Le club utilise également le Jodel F-OAZP prêté par l'Aéro-club de Perrégaux.

412 heures de vol sont effectuées dans l'année et un brevet est obtenu.

1958

En juillet, Antoine Algudo achète le Boisavia 601 *Mercury* F-OBIF. Fin août, Claude Serrat et Ferdinand Serviès convoyent, par l'Espagne et le Maroc, le Jodel 117 F-OBFR et, en octobre, le club achète le *Norécrin* F-BEOR de Jacqueline Guillaume.

En fin d'année, commence, au Djebel-Diss, le démontage du hangar du club et du petit hangar du SALS-Algérie en vue de les remonter sur l'aérodrome de Khalifa.

1959

En janvier, Jean Clément et Paul Lamande décollent pour le rallye de la Côte-d'Ivoire avec le Jodel 117 F-OBFR préparé avec soin par le mécanicien Fodor. Seul équipage d'Algérie à participer à ce rallye, ils parcourent près de 10 000 km en 58 heures de vol. L'aller se fait le long de l'Atlantique par les escales de l'Aéropostale puis, à partir de Saint-Louis, par Kayes, Bamako, Bobo-diolasso et Bouaké où commencent les épreuves du rallye qui se déroule durant deux jours jusqu'à Abidjan. Pour le retour, l'équipage mostaganémois est le seul à opter pour la traversée du Sahara par Gao, Bidon V et Colomb-Béchar. L'arrivée se fait sur l'aérodrome de Khalifa. En effet, le club quitte le Djebel-Diss pour s'installer sur le nouvel aérodrome de Khalifa, sur la route de Pélissier.

Le conseil d'administration est maintenant composé du président Ferdinand Serviès ; vice-président : Jean Clément et Guy Guillaume ; secrétaire-général : Claude Serrat ; secrétaire adjoint : Paul Lamande ; trésorier : Edgard Rohmer ; adjoint : Paul Pradel ; assesseurs : Paul Algudo, Pierre Duseigneur, Julien Garcia, Claude Retler et Henri Rodriguez.

Henri Bories, fondateur de l'Aéro-club sur un terrain qui lui appartenait à Noisy-Les-Bains, un des plus ardent promoteur de l'aviation légère avant la guerre, décède dans le courant de l'année.

L'aérodrome du Djebel-Diss vu depuis la route du littoral, avec les Piper L18 et L21, les tentes et les véhicules de l'ALAT. Au fond : la piste en bordure de mer (RA)

Le PA de la 4^{ème} DIM est installé au Djebel-Diss du 25 janvier au 17 mars 1957 avec des Piper L18. Il est remplacé, le 24 mars 1957, par le PA de la 5^{ème} DB, avec deux Piper L18 et six Piper L21, qui est transféré à Khalifa en janvier 1959 et devient PMAH le 1^{er} août 1961 avec la perception de six hélicoptères *Djinn*.



Départ pour un voyage vers Barcelone avec les Norécrin (pilotes : Jean Clément et Henri Pradel). Le F-BUMO est un avion métropolitain basé quelques temps à Mostaganem (EL)

Ci-contre en bas, Pierre Robin venu présenter son Ambassadeur nouvellement construit. A gauche : Pastor et Jean Clément (EL)



▼ *Le constructeur Lucien Querey (en place avant droite) venu également faire essayer le premier Mousquetaire de sa fabrication, le F-BIZE. A gauche : Claude Retler* (EL)



1960

En avril, Henri Pradel, sur *Norécrin*, et Paul Lamande et Jean Clément, sur Jodel D 117, participent au 2^{ème} rallye du Pétrole et des Oasis organisé par l'Aéro-club de Constantine.

En avril, arrive le *Norécrin* F-BBEJ acheté à l'Aéro-club de Colomb-Béchar et, en juillet, le Piper *Cub* F-OAJF est vendu en métropole.

Le club utilise alors le Jodel *Ambassadeur* F-OBQI (convoyé en octobre 1960 par Jean Clément), le Jodel 112 F-PAYK et le Jodel 117 F-OBFR. Antoine Algudo possède le Boisavia 601L *Mercury* F-OBIZ.

Les derniers moniteurs sont Willems et Ratineau (ce dernier venant de Muret).

1 500 heures de vol ont été effectuées dans l'année et sept BEPP ont été obtenus.

1961

En février, Edouard Pelloquin achète le *Norécrin* F-OAUY de l'Aéro-club d'Oranie. En octobre, le Piper *Cub* F-OAEZ est vendu en métropole.

L'interdiction des vols signifie la fin de l'Aéro-club de Mostaganem qui a connu trente années d'une activité exemplaire. Animé tout au long de son existence par des passionnés, en vol à voile comme en vol à moteur, le club a eu à gérer, dans des conditions difficiles, le centre de vol à voile du Djebel-Diss tout en parvenant à développer l'activité du vol à moteur.



Le 31 octobre 1960, arrivée, au nouvel aérodrome de Khalifa, de l'Ambassadeur F-OBQI convoyé par Jean Clément avec André Viala comme passager (EL)



L'aérodrome de Khalifa, au sud de Mostaganem, mis en service en janvier 1959 (EL)

Le 1^{er} mai 1960, le Norécrin F-BBEJ piloté par Henri Pradel, avec Mesdames Serviès et Pradel à bord et un enfant Clément, victime d'une panne de train d'atterrissage lors d'un rassemblement organisé par l'Aéro-club d'Aïn-Témouchent auquel participe également Ferdinand Serviès avec le Jodel 117 F-OBFR (EL)



Ci-contre et ci-dessous, le 23 avril 1961, dernière manifestation de l'Aéro-club à l'occasion de son trentenaire, malgré l'interdiction de la PAF (la Révolte des Généraux a commencée deux jours avant). Le président Ferdinand Serviès fait une allocution devant les membres graves et attentifs. L'interdiction des vols est appliquée, les avions seront cloués au sol (FS)

Les membres du club, dispersés par l'exode, seront rassemblés en métropole dans l'Aéro-club de Mostaganem et du Djebel-Diss créé par Ferdinand Serviès et Jean Cruon.



22 - ORAN

L'Aéro-club d'Oranie



▲ Yvon Milhe Poutingon (1902-1987), président de l'Aéro-club d'Oranie et de la Fédération aéronautique algérienne (AR)

▼ En décembre 1937, Henri Fouques Duparc (1903-1976) à In-Salah avec son sloughi, en compagnie d'un guerrier targui (FD)



Tous ses avions réquisitionnés en 1939, l'Aéro-club d'Oranie se met en veilleuse, sous la présidence du capitaine Paolacci (président depuis 1936). Il revit en 1941 en devant prendre le nom d'Association des sports aériens d'Oran, essentiellement consacrée au vol à voile et à l'aéromodélisme, dont Yvon Milhe Poutingon prend la présidence. Le club reprend son titre en 1943. Mobilisé, le président cède la place au vice-président Marcel Goetzinger, géomètre expert, né en 1897 à Saïda, combattant des deux guerres, plusieurs fois blessé, chevalier de la Légion d'honneur et titulaire de nombreuses citations et décorations. Entièrement dévoué et attentif à une bonne gestion, Marcel Goetzinger laissera le club, après la guerre, dans une situation saine qui lui permettra de s'installer dans de magnifiques locaux avenue Loubet destinés surtout aux réunions des jeunes du vol à voile et du modélisme, au Centre de documentation de l'Armée de l'air, aux Officiers de réserve et au para-club.

1946

Tous les promoteurs qui avaient su amener l'Aéro-club d'Oranie au plus haut niveau avant la guerre, dont Henri Fouques Duparc, s'activent pour relancer l'activité sous la direction d'Yvon Milhe Poutingon qui sera président jusqu'en 1962 (il sera également, durant toute cette période, président de la Fédération aéronautique algérienne).

Yvon Milhe Poutingon s'entoure des vice-présidents Jean Patetta (ingénieur TP) et Marcel Goetzinger et de Jean Jacob (dentiste, ancien navigateur militaire), administrateur.

Le 13 juillet, l'activité reprend à La Sénia avec la livraison du Stampe F-BBNQ, sous la responsabilité du chef-pilote bénévole, haut en couleur, Pierre Rastaing (dit *Le Capitaine*, suite à son passé militaire comme pilote aux Dardanelles sur Maurice Farman, il est également expert Véritas).

Yvon Milhe Poutingon

Né à Rio-Salado, agriculteur à Lourmel en 1902. Appelé en 1922, il participe à la campagne saharienne comme observateur au 2^{ème} GAA. Devenu pilote de réserve en 1932, il est rappelé comme capitaine commandant la 1^{ère} escadrille du GAOA 583 au Levant. De nouveau mobilisé en janvier 1943, il devient commandant du 51^{ème} Groupe d'artillerie de l'Air et participe aux débarquements de Corse et de Provence et à la campagne de France. Président de l'Aéro-club de 1932 à 1962, président de la FAA et vice-président de la Fédération aéronautique de l'Union Française. Colonel de réserve, conseiller de l'Union Française, il totalise plus de 2 000 heures de vol dont 650 à titre militaire.

Henri Fouques Duparc

Né à Oran, directeur d'assurances, pilote militaire en 1922, il effectue plusieurs périodes durant la campagne du Maroc et participe à la pénétration saharienne avec le 2^{ème} GAA. Démobilisé en 1945, colonel de réserve, il sera médaillé de la Résistance, commandeur de la Légion d'Honneur, maire d'Oran de 1946 à 1962, plusieurs fois conseiller général, député ou sénateur et secrétaire d'Etat à l'Aviation en 1955.

En 1941, arrivée à La Sénia du Junkers 88 de la commission d'armistice franco-allemande, photographié subrepticement par le jeune Claude Milhe Poutingon, futur officier-pilote de l'armée de l'Air (MH)



En 1941, concours modéliste à La Sénia, en présence d'Yvon Milhe Poutingon et Henri Calleja (MH)



Toujours au concours modéliste, de gauche à droite : Allard, un journaliste, Calvet, Pierre Siegel, Yvon Milhe Poutingon, Hubert Badaroux, Jean Mercier et Griot (SI)





▲ Emile Hoor (VT)

Emile Hoor

Né en 1908 à Tlemcen, industriel. Pilote militaire en 1927 et pilote de tourisme en 1930, il est mobilisé en 1939 au GC1/6, au CIC n°1 puis au GC2/5, après plusieurs période comme pilote de chasse à l'ERC 192 de La Sénia. Remobilisé en 1943 comme moniteur à l'école de Kasba-Tadla, il participe, après la guerre, à la reprise en main des pilotes du CER 309. Il convoie de nombreux avions de tourisme entre la métropole et Oran, il est présent à toutes les manifestations aéronautiques et contribue à la vulgarisation de l'aviation légère. Il totalisera 2 300 heures de vol dont 1 400 heures militaires.

Gaëtan Dardignac

De 1947 à 1961, Gaëtan Dardignac a été un des principaux animateurs de l'Aéro-club. Né en 1906 à Saint-Germain-en-Laye, il a été pilote militaire en 1926, moniteur à Istres puis chef-pilote de la Compagnie française d'aviation de 1930 à 1939. Affecté au GC 3/9, il est abattu en combat aérien pendant la campagne de France en attaquant un groupe de neuf Heinkel 111. Arrivé à Oran comme directeur des transports de la Société Sapvin, il devient secrétaire-général de l'Aéro-club en 1947 et se consacre activement à son animation. Il participe à de nombreux rallies en entraînant les autres membres à sortir des frontières et à se classer dans la coupe Jean Raty. En 1962, il totalise 4 800 heures de vol, dont 600 à titre militaires.

Gaëtan Dardignac disparaîtra tragiquement en juillet 1962 sur la route d'Alger à Oran, victime du FLN.

1947

Le Stampe F-BBNQ et le Potez 36 F-ALJL, rescapé d'avant-guerre et remis en service, permettent de reprendre les vols, accompagnés du Stinson F-BDJI en provenance de la Marine et prêté par la DAC.

Plusieurs pilotes, dont d'anciens pilotes militaires, renouvellent leurs licences au début de l'année, parmi eux se trouvent Edgar Bensoussan, Jean Diaz, Ducailar, Henri Falcon, Gaëtan Dardignac, Yvon Milhe Poutingon, Manuel Sempere, Joachim Socias et Paul Touboul.

En novembre, Robert Mommeja (négociant en vins et prospecteur d'uranium) reçoit son *Norécrin* F-BEBS.

Parmi les élèves-pilotes se trouvent Allard (mécanicien à Air France), Arnaud, Hubert Badaroux, Jacob Bensoussan, Betlamini, Billot, Botto, Boussard, Marie-Madeleine Boussard, Chenal, Francis Cohen-Scali (négociant en vins), Coupillot, capitaine Cuchet, Depeille, Devilaine, Ginard, Huet, Leplay, Maury, Morali et Pionavici.

Benin, Bernard, Fischer, Gonod et Poulain s'entraînent en vue du renouvellement de leurs licences.

501 heures de vol sont effectuées dans l'année. Parmi les brevets obtenus, se trouvent ceux du 1^{er} degré du docteur Gross et de Julien et ceux du 2^{ème} degré de Gilbert Mercier (qui obtient le premier brevet d'après-guerre) et Robert Mommeja.

1948

La livraison du *Norécrin* F-BEOH, en avril, permet de commencer les grands voyages. Le Leopoldoff L-32 *Colibri* F-PAAP, baptisé *Boby*, vient augmenter la flotte (cet avion provient d'une petite série fabriquée avant la guerre à Casablanca par la CAM).

Les huit brevets obtenus dans l'année permettent au club d'être 92^{ème} à la coupe des Ailes.



▲ Marcel Goetzinger, vice-président du club, vu par André Costa

▼ Le capitaine Paolacci (SP)



Le Stinson HW 75 Reliant F-BDJI, ancien de la Marine Nationale, prêté par la DAC (MJ)



Au siège du club, avenue Loubet, de gauche à droite : Mme et Mr Emile Hoor, Marcel Goetzinger, Yvon Milhe-Poutingon et Mme et Mr Jacques Springsfeld (MH)



Le Norécrin F-BEBS de Robert Mommeja vu à Redjas, à côté du Caudron Frégate de l'Aéro-club de l'AIA (FU)





▲ Raymond Agullo, pilote d'avant-guerre de l'Aéro-club d'Oranie, puis formé comme pilote militaire aux Etats-unis, a participé, avec son P47, à la campagne d'Allemagne (RD)

▼ Robert Mommeja, victime d'un accident mortel le 3 mars 1951 (AP)



1949

La flotte continue de s'accroître avec l'arrivée, en avril, du Fairchild F-OAAO baptisé *Capitaine-Paolacci*.

Les 15 et 16 octobre, le club organise, avec un grand succès, le rallye international des Vins fins d'Oranie et le Grand prix de vitesse de l'Orange qui est remporté par l'Italien Leonardo Bonzi sur Nardi. Henri Falcon participe au rallye avec le Fairchild F-OAAO, ainsi que Charles Pons-Mure en Fairchild, Robert Mommeja avec son *Norécrin* F-BEBS (il abandonnera) et Poulain avec le Stampe F-BBNQ.

En novembre, le docteur André Lamur, chirurgien et ancien pilote de *Marauder*, prend possession de son Caudron 635 *Simoun* F-BBCL qu'il transformera en salle d'opération volante.

Le *Norécrin* F-BFJS s'ajoute à la flotte en décembre.

Huit brevets sont obtenus dans l'année, le club est classé 53^{ème} à la coupe des *Ailes*.

1950

Gaëtan Dardignac est vainqueur du rallye international du Yorkshire (Angleterre).

Christiane Colombier-Duplan et lâchée le 5 février sur le Leopoldoff.

En novembre, les frères Siegel achètent le *Norécrin* F-BEMB des Ailes sahariennes à Géryville. En décembre, arrive le Morane-Saulnier 315 F-BDIQ du SALS qui servira essentiellement au remorquage des planeurs de la section vélivole de Canastel.

Le club est 82^{ème} à la coupe des *Ailes* avec cinq brevets obtenus dans l'année.

1951

Le 16 janvier le *Norécrin* F-BDSC est acheté à Montpellier.

Le 17 février, une journée de baptêmes est organisée sous l'égide de *L'écho d'Oran*. Le quotidien sera toujours un fidèle ami de l'Aéro-club, grâce à l'intermédiaire des journalistes Carras et Bourrières.

Le Sampe F-BDUC, prêté par le SALS, est livré en mars.

Le samedi 3 mars, Robert Mommeja se tue avec le *Norécrin* gris à bandes rouges F-BEOH de l'Aéro-club, à proximité de Sidi-Bel-Abbès. Avec lui, disparaît un homme d'affaires bien connu dans toute l'Algérie.

Six avions du club participent au rallye du Yorkshire remporté une fois de plus par Gaëtan Dardignac qui est vainqueur, la même année, du rallye de Champagne.

En mai, le Leopoldoff est réimmatriculé F-OAIO et, en novembre, arrive le *Tiger Moth* F-BARL acheté par le club pour participer à la formation des élèves-pilotes.

En octobre, Daniel Robert-Bancharelle, Jean Ruand, Georges Siegel et Gaëtan Dardignac participent au Tour aérien du Grand Erg Oriental.

Parmi les élèves-pilotes se trouvent le docteur H. Blanc, Clément, Cotel, Pierre Falleur, Guy Mérieux, Mildange, Puzin, Rasting et Yves Siegel. Parmi les pilotes les plus actifs se trouvent Bénin, Jean Chardon, Colombier-Duplan (opticien), Emile Hoor et Georges Siegel et son frère Pierre, agriculteurs à Hammam-Bouadjar.

Lucien Cayla (architecte) est 18^{ème} à la coupe de la SGF.

565 heures de vol sont effectuées dans l'année. Le club est 58^{ème} à la coupe des *Ailes* avec neuf brevets obtenus.



▲ Le 16 octobre 1949, au cours du meeting et du Grand prix de vitesse, de gauche à droite : Pierre Laffargue, le baron Renaud Wauthier, Rollier (de la SAPI) et Georges Chabasseur (de la Loterie Algérienne) (PL)

GRAND-PRIX INTERNATIONAL DE VITESSE D'ORAN			
16 OCTOBRE 1949			
Catégorie des moins de 7 litres			
1 ^{er}	DUPERRE	sur	NORECRIN
	à 270 km.-h. 100		à moteur S.N.E.C.M.A. - Régnier 4-10
2 ^e	Desmoulin	sur	NORECRIN
3 ^e	Robert-Bancharelle	sur	NORECRIN
4 ^e	Fouques-Duparc	sur	NORECRIN
5 ^e	Lemenant	sur	NORECRIN
Société Commerciale d'Aviation Nord - Africaine			
J. CHAPELLE, 28, Rue Auber - ALGER		Téléph. 604 57 - Câble SCANAERO	

Christiane Colombier-Duplan, le jour de son lâché, avec Pierre Rastaing, devant le Leopoldoff (MH)
 Envergure : 8,70 m
 Longueur : 6,10 m
 Surface portante : 16,5 m²
 Masse à vide : 275 Kg
 Masse en charge : 550 Kg
 Vitesse maximale : 170 Km/h
 Vitesse de croisière : 140 Km/h
 Rayon d'action : 750 Km
 Moteur : Salmson 9 Adr 60 ch.





▲ Georges Siegel victime d'un accident mortel en Sicile le 6 juin 1952 (SI)



▲ Gilbert Mercier et Christiane Colombier-Duplan devant le Tiger Moth F-BAOJ arrivé en mai 1952 (MM)

▼ Jean Mercier, modéliste de haut niveau, spécialiste des ailes volantes (MM)



1952

Gaëtan Dardignac participe, pour la troisième fois, au rallye international du Yorkshire qu'il remporte de nouveau. Il remporte également le rallye des Vins de Champagne, ainsi que l'épreuve de la plus grande distance du Tour de Sicile.

L'Aéro-club et le Tour de Sicile sont endeuillés par la mort de Georges Siegel et de ses passagers, Suzanne Leroux et l'Italien Macrelli, le 6 juin à Palerme, avec le *Norécrin* F-BEMB, accidenté au décollage de la première étape. Totalisant 200 heures de vol, Georges Siegel, industriel né à Oran en 1924, membre du conseil d'administration du club depuis trois ans, sera décoré de la médaille de l'Aéronautique à titre posthume.

Huertas et Lucien Cayla participent au rallye de la Foire de Paris, ils participent également, en compagnie de Emile Hoor et Jean Jacob, au rallye de aérien de la Datte en décembre. Lucien Cayla participe également au rallye aérien de la Datte avec le Fairchild F-OAAO. Il est 20^{ème} à la coupe de la SGF.

le Sfan 2 F-PCZY est acheté en avril à Maurice Faure (de Redjas) et le *Tiger Moth* F-BAOJ arrive en mai. En décembre, Charles Pons-Mure achète le Fairchild F-OACJ de l'Aéro-club d'Aïn-Témouchent.

703 heures sont effectuées dans l'année et cinq brevets sont obtenus.

1953

Gaëtan Dardignac est, pour la quatrième fois, vainqueur du rallye du Yorkshire. Il remporte également le rallye international de Tanger auquel participent quatre autres équipages de l'Aéro-club. Il est 14^{ème} à la coupe de la SGF et Joachim Socias est 15^{ème}.

Lucien Cayla participe au rallye rassemblement des Avions de tourisme le 17 mai à Maison-Blanche.

761 heures sont effectuées dans l'année, quatre brevets sont obtenus et le club est classé 23^{ème} à la coupe des *Ailes* et 11^{ème} à la coupe Jean Raty.

1954

Plusieurs membres de l'Aéro-club et d'autres aéro-club d'Oranie sont à l'honneur. Adrien Pautard et François Camfrancq reçoivent la Légion d'Honneur, le chef-pilote Pierre Rastaing reçoit la médaille d'argent de l'Education physique, Louis Pitzini (conseiller municipal et responsable des douanes à La Sénia) la médaille d'Or et Antoine Algudo, Daniel Robert-Bancharelle, Jean Patteta, Pierre Coston (négociant en matériaux), Gaston Elophe et Henri Hérodote, la médaille de Bronze.

628 heures sont effectuées dans l'année et trois brevets sont obtenus.

1955

En avril, Charles Pons-Mure vend son Fairchild F-OACJ à l'Aéro-club d'El-Oued.

Gaëtan Dardignac est 4^{ème} à la coupe de la SGF, avec 29 698 km parcourus, et 5^{ème} à la coupe Jean Raty, il est également vainqueur du rallye de Tanger en *Norécrin* le 7 mai et il participe au rallye de Basse-Normandie.

Pierre Siegel participe également au rallye de Tanger avec Jean Jacob comme passager.

Noël Justen, ancien de l'Aviation d'Artillerie, arrive comme moniteur.

822 heures sont effectuées dans l'année et huit brevets sont obtenus, dont celui du 1^{er} degré de Roger Courette en décembre. Le club est 4^{ème} à la coupe Jean Raty avec 59 208 km parcourus.



▲ *Le Fairchild F-OAAO Capitaine-Paolacci arrivé en 1949* (MM)

Les deux Norécrin devant le hangar de l'Aéro-club (MM)



▼ *Le Tiger Moth F-BARL arrivé en mai 1951* (MM)





▲ Joachim Socias, pionnier de l'aviation (MN)



▲ Françoise Fouques Duparc, marraine du Norécrin Ville-d'Oran II (FD)

▼ Marcel Siegel (SI)



1956

Le club atteint son point le plus bas, une grande politique de renouvellement du parc vieillissant est entreprise avec l'arrivée, en novembre, du Jodel 117 F-OAVM, fabriqué par la Société aéronautique normande de Lucien Querey à Bernay, dont le club devient un des principaux clients d'Algérie et de métropole.

Le *Tiger Moth* F-BAOJ cesse de voler en mars et le Stampe F-BBNQ est arrêté de vol en décembre. Le Stampe F-BDUC est donné comme remorqueur à l'Aéro-club d'Aïn-Témouchent dans l'espoir d'une reprise du vol à voile par ce club.

636 heures de vol sont effectuées dans l'année et deux brevets sont obtenus. Guy Merigeau est bien placé dans la coupe SGF.

Joachim Socias

Le 20 mars 1956, le *Norécrin* F-BFJS parti d'Oran vers Colomb-Béchar, ayant à son bord Joachim Socias, Jean Diaz et Georges Lapeyre, perd une aile aux Abdellys, dans la région de Tlemcen, vraisemblablement à la suite des turbulences (l'aile est retrouvée à 600 m de l'épave). Les trois occupants périssent.

Avec Joachim Socias disparaît un des pionniers de l'aviation légère en Algérie. Il s'était dépensé sans compter dans différents aéro-clubs et totalisait 2 720 heures de vol. Il est décoré de la Légion d'honneur et cité à l'ordre de la Nation avec le texte suivant : " *Excellent pilote et technicien, a puissamment contribué au succès de l'aviation de tourisme en Oranie* ". Il était déjà titulaire de la médaille de l'Aéronautique et sa disparition sera douloureusement ressentie dans toute l'Oranie.

1957

Le renouveau du club se manifeste le 13 février avec le baptême, par Françoise Fouques Duparc (épouse du maire), du *Norécrin Ville-d'Oran II* acquis grâce à une subvention de la municipalité et, par Simone Milhe Poutingon, du Jodel 117 F-OAVM *Joachim-Socias*, en présence de nombreuses personnalités.

La flotte augmente considérablement avec l'arrivée, en début d'année, du Jodel 117 F-OBAC. Le 23 mai, arrive le Jodel 117 F-OBCQ, convoyé par Gaëtan Dardignac puis, en juin, le Jodel 117 F-OBCE, en juillet, le Jodel 117 F-OBCEP et, en fin d'année, le Jodel 117 F-OBFI. Les nouveaux avions sont présentés en septembre, au cours du meeting parachutiste.

Sous l'impulsion de Gaëtan Dardignac, l'activité se développe. Le club mène de front, avec succès, ses deux tâches : La formation des pilotes et les voyages qui se poursuivent de manière intensive dans toute l'Afrique du Nord et l'Europe pour le tourisme, les affaires ou les évacuations sanitaires. Les pilotes confirmés sont largement mis à contribution pour effectuer ces vols, souvent au service de l'armée, des pétroliers et de l'Hydraulique.

En novembre, le Fairchild F-OAAO, piloté par Pierre Rasting, est accidenté après avoir rencontré un fossé au décollage.

Le moniteur Noël Justen, qui part à l'Aéro-club d'Aïn-Témouchent, est remplacé par Aurélien Alberca, ancien pilote militaire formé aux Etats-Unis et également moniteur de vol à voile.

1 977 heures de vol sont effectuées dans l'année et douze brevets sont obtenus (quatre pour des moins de 21 ans), dont ceux du 2^{ème} degré de Raymond Macia en juillet, Roger Courette en août et André Juillan en octobre.



▲ La fin du Fairchild F-OAAO Capitaine-Paolacci en novembre 1957
(JN)

Ci-contre et ci-dessous, Roger Courette, breveté en août 1957, qui disparaîtra tragiquement en 1962, enlevé par le FLN (SF)





▲ Jean Ruand (SI)



▲ Jean-Pierre Dardignac, breveté en 1958, suit les traces de son père (RD)

▼ Le Norécrin F-BFJS Ville-d'Oran (MM)



1958

Le 15 mars, quatre Jodel montés par H. Blanc, Gaëtan Dardignac, Emile et P. Hoor et M. et Mme Maurin, un *Norécrin*, piloté par Lucien Cayla, et le *Norécrin* F-BBKK de l'Aéro-club de Tiaret, piloté par Claude Pelegrin et Pierre Siegel, partent pour un grand voyage dans le sud, jusqu'à Hassi-Messaoud.

Le *Norécrin* F-BDSC cesse de voler en avril.

Le 27 avril, Gaëtan Dardignac est parmi les lauréats de la promotion *Général Cressaty* de la Société Arts-Sciences-Lettres. Son fil Jean-Pierre est breveté la même année.

Le Jodel 117 F-OBFK arrive en mai.

Du 19 au 24 juin, trois Jodel 117, dont le F-OBFK et le F-OBFP, participent au Tour de Sicile, pilotés par Jean-Pierre et Gaëtan Dardignac et Pierre et Yves Siegel, accompagnés de leurs épouses. Yves Siegel rentre par Athènes, Rome, Barcelone et Gibraltar.

Le 16 septembre, le club reçoit la visite des trente-quatre Jodel de la caravane organisée par le constructeur Lucien Querey afin de présenter les deux premiers exemplaires du nouveau D140 *Mousquetaire*. La caravane arrive après avoir passé la nuit à Ajaccio et fait une escale à Bône. Les avions repartent le lendemain vers le Maroc, accompagnés de deux avions de l'Aéro-club pilotés par Jean-Pierre Dardignac et Raymond Macia qui suivront le groupe jusqu'à Tanger après être allé à Agadir. Parmi les soixante-douze pilotes de la caravane, se trouvent le champion de voltige Léon Biancotto sur son Bücker et le colonel Polsz, as de guerre allemand. Il sont reçus par les autorités, dont Domeneghetti, commandant l'aéroport civil. Le passage de la caravane est l'occasion pour Lucien Querey de prendre la commande du Jodel 140 *Mousquetaire* F-OBKQ qui arrivera en fin d'année.

Le 29 septembre, en présence du général Roget, commandant l'Air, l'Aéro-club présente la première promotion prémilitaire en Algérie de seize élèves commandos-parachutistes de l'air.

Gaëtan Dardignac prend la deuxième place de la coupe de la coupe Jean Raty. Parmi le soixante-quinze premiers, se trouvent treize Oranais : H. Blanc, Lucien Cayla, Jean-Pierre Dardignac, Darracq, Raymond Macia, Maurin, Gilbert Mercier, Mesguen, Jean Pautet, Jean Ruand et Pierre Siegel et son frère Yves.

607 heures de vol sont effectuées dans le premier trimestre avec huit avions. Le club compte 170 membres actifs, il est vainqueur de la coupe Jean Raty avec 196 000 km parcourus en 1 200 heures de vol.

1959

Du 2 au 8 janvier, trois équipages en D 117, pilotés par Lucien Cayla et Pierre Siegel et Yves Siegel, ce dernier avec le F-OBFK transportant le matériel de dépannage, font le tour du Grand Erg Oriental, jusqu'à Timimoun.

Le 25 janvier, Gilbert Mercier et André Juillan arrivent en provenance de Bernay avec le Jodel 140 *Mousquetaire* F-OBLD de la Société de travaux publics Ayme-Juillan. L'avion est spécialement aménagé pour le transport de pièces détachées. Piloté par Gilbert Mercier et basé le plus souvent à Alger, cet avion effectuera 1 500 heures de vol jusqu'en 1962 au service de la Société, en sillonnant toute l'Algérie et le Sahara. André Juillan, basé à Oran, fera plus de 400 heures de vol avec les avions de l'Aéro-club pour ses déplacements vers les chantiers.

Gilbert Mercier et Joannès Walkowiak devant le Tiger Moth F-BARL (MM)



Jeanne et Pierre Siegel au Tour de Sicile en 1958. Pierre Siegel est un ancien pilote militaire formé aux Etats-Unis (SI)



A Canastel, Hrissa Pelissier, présentatrice des avions Wassmer, en tournée avec un Jodel 120, et le moniteur de vol à voile Joannès Walkowiak, cousin de Roger Walkowiak, vainqueur du tour de France cycliste 1956 (HD)





▲ Gilbert Mercier (MM)



▲ Parachutiste sur le port d'Oran (MM)

▼ Labro et Raymond Macia à l'escale de Bilbao lors du Tour de France aérien des jeunes pilotes en juillet 1960 (SI)



Les Jodel 140 *Mousquetaire* F-OBLF et F-OBLT arrivent pour le club en février. Avec le F-OBLT, Gaëtan Dardignac et Pierre Siegel effectue une évacuation sanitaire Oran-Paris dans la journée du 3 juillet.

Du 15 au 20 août, Pierre Siegel, avec le *Mousquetaires* F-OBKQ, et Gaston Baills (commandant de l'ERALA 2/40), avec le Jodel 117 F-OBCQ, accompagnés de leurs épouses et de Pierre Lemaire et Millet, participent au rallye des Vins de Porto.

Aurélien Alberca quitte l'Aéro-club, remplacé pour quelques mois par Paul Pineau venu de Toulouse, suivi de Roland Raucoules. Roland Raucoules, pilote de l'escadrille de réservistes ERALA 2/40, très compétent, jeune et sympathique, fera beaucoup parler de lui en attaquant camp de l'ALN d'Oujda, avec son T6, le 18 février 1962.

Le club possède alors les Jodel *Ambassadeur* F-OBRL et F-OBTH, les *Mousquetaire* F-OBKQ F-OBLF et F-OBLT, les Jodel 117 F-OBAC, F-OBCP, F-OBCQ, F-OBFI et F-OBFK.

L'Aéro-club est encore en tête de la coupe Jean Raty, Ben Hamou est breveté PPE.

1960

En février, le Para-club achète le Fairchild F-OACC des Ailes tlemcéniennes.

Le 21 mai, l'Aéro-club fête son cinquantenaire dans les locaux du vol à voile à Canastel avec une paella de 250 personnes organisée par Charles Pons-Mure, en présence du capitaine de vaisseau Ortolan, commandant le porte-avions *Arromanche*. A cette occasion, le pionnier Julien Serviès est à l'honneur.

En mai, Eugène Garandel, Pierre Isman et Fernand Yerles, membres de la Commission consultative économique de l'aéroport, en qualité de représentants des exploitants, sont remplacés par Mohamed Bendimered, François Bouayad et Louis Saint-Pierre.

Du 4 au 10 juin, Pierre Siegel et Gaston Baills participent au rallye d'Alicante avec le *Mousquetaire* F-OBLT et un Jodel 117.

En juillet, Raymond Macia et Labro participent au Tour de France aérien des jeunes pilotes avec le Jodel 117 F-OBAC.

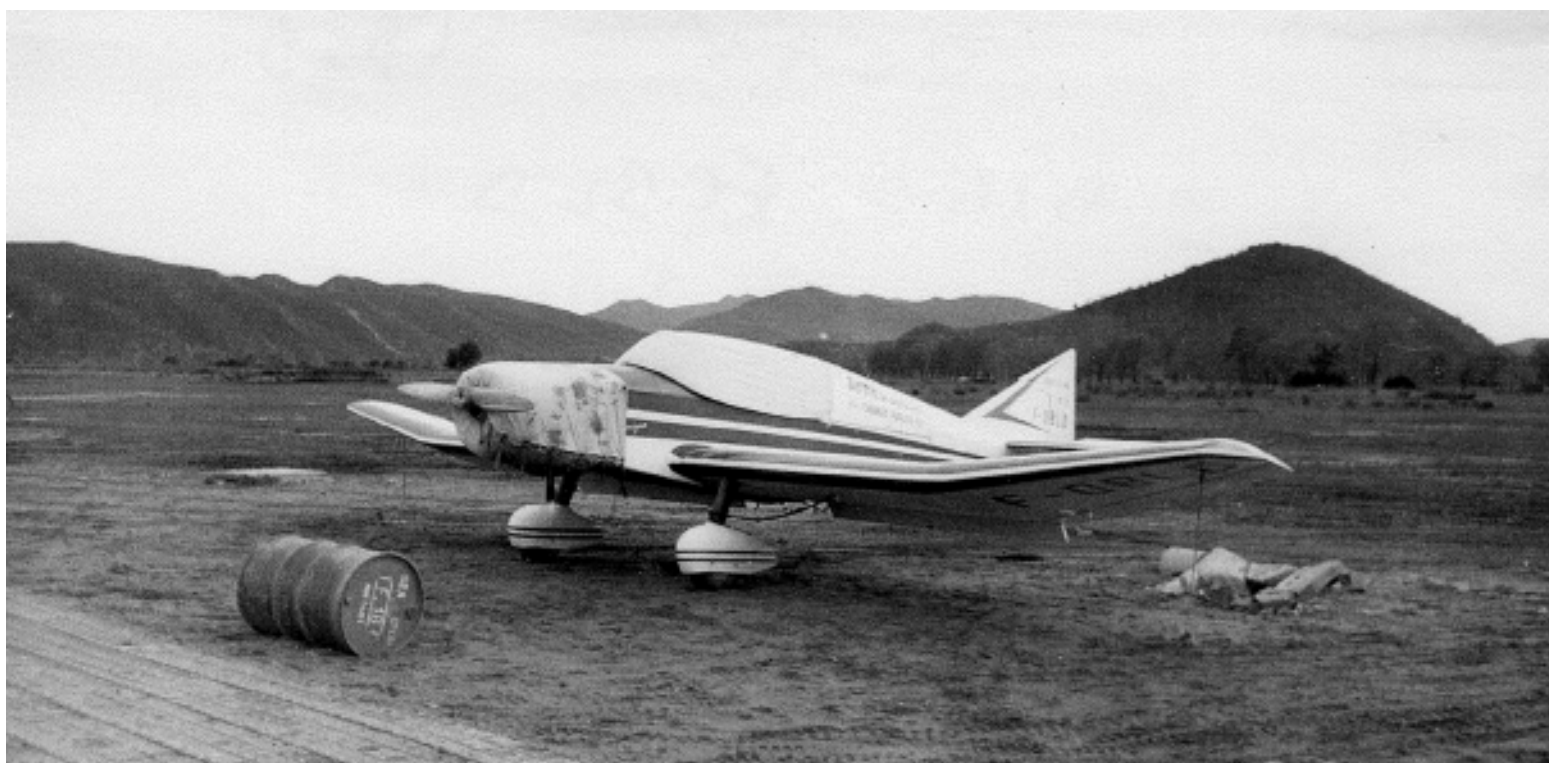
En août, Alain Rauc achète le Cessna 170 F-BHPF.

Pierre Siegel, Pierre Lemaire, Léon Garcia et Pierre Coston participent au Tour aérien de Sicile du 1^{er} au 4 juillet avec le *Mousquetaire* F-OBCQ.

Du 27 août au 1^{er} septembre, Pierre Siegel, Pierre Caizergues (de Sidi-Bel-Abbès), Pierre Lemaire et Pierre Coston, participent une nouvelle fois au rallye des Vins de Porto avec le *Mousquetaire* F-OBLT.

Du 1^{er} au 9 octobre, l'Aéro-club, en collaboration avec l'Union syndicale des industries aéronautique et la FAA, organise le premier Salon international de l'aviation légère, avec grand meeting et un rassemblement d'avions de tourisme. A cette occasion, un grand voyage de groupe jusqu'à Beni-Abbès est organisé, Pierre Siegel accompagne six Saab *Safir* de l'Aéro-club d'Air Franc, avec le *Mousquetaire* F-OBKQ.

L'Aéro-club, en association avec Air Algérie, crée une coupe réservée aux aéro-clubs de l'igamie d'Oran et du département de la Saoura. Elle est destinée à récompenser l'aéro-club dont les pilotes ont parcouru le plus de kilomètres dans l'année. La première année, la coupe est attribuée à l'Aéro-club d'Oranie qui totalise 64 590 kilomètres. Collot (ingénieur des Travaux publics), qui a totalisé la plus grande distance, reçoit un billet Oran-Paris et retour.



▲ En 1959, le Jodel 140 Mousquetaire F-OBLD de l'Entreprise Aymé-Jullian, piloté le plus souvent par Gilbert Mercier (MM)

En 1960, à Canastel, les vélivoles devant le remorqueur Morane-Saulnier 500 F-OBRR (BS)



▼ Les équipages d'Oran et de Tiaret en voyage à Edjelé en 1959 (SI)



A 27 ans, le lieutenant Claude Milhe-Poutingon, fils du président, pilote à la 6^{ème} Escadre de Chasse, est décoré de la Légion d'honneur à titre exceptionnel. Son frère Pierre est lieutenant-pilote à l'ERALA 2/40 et son autre frère Michel effectue son service militaire au Groupe de bombardement 2/91.

1961

Le grand club est contraint de cesser les vols, alors qu'il connaît une activité exceptionnelle, en augmentation constante depuis 1945.



Les Jodel et un Norécrin devant le hangar de l'Aéro-club (RD)

▼ En 1958, de gauche à droite, en haut : Yves Siegel et un mécanicien. Debout : Emile Hoor, Charles Pons Mure, docteur Henri Deloupy, docteur Blanc, un mécanicien, docteur Morin, Aurélien Alberca, un mécanicien et Gilbert Mercier. Accroupis : Gaëtan et Jean-Pierre Dardignac ^(SI)



L'escadrille de réservistes d'Oran CER 309, puis ERALA 2/40, commandée par les capitaines Vincent Serrano puis Gaston Baills, vue devant ses Morane-Saulnier 475 Vanneau au cours de la préparation du défilé du 14 juillet 1956. L'escadrille compte, parmi ses pilotes, de nombreux membres de l'Aéro-club (VS)



Le hangar de l'Aéro-club d'Oranie vu au-dessus de l'aile d'un Bréguet Deux-Ponts (RN)

Le hangar de l'Aéro-club rendra un ultime service en étant utilisé, lors de l'exode, pour abriter les familles dans la détresse en attente d'embarquement, en particulier les familles des centaines d'Oranais massacrés le 5 juillet 1962 dans l'indifférence totale des pouvoirs publics, de l'armée et des médias.



▼ *En 1962, la nouvelle tour de contrôle (SI) et l'aérogare de La Sénia (AA via QX)*

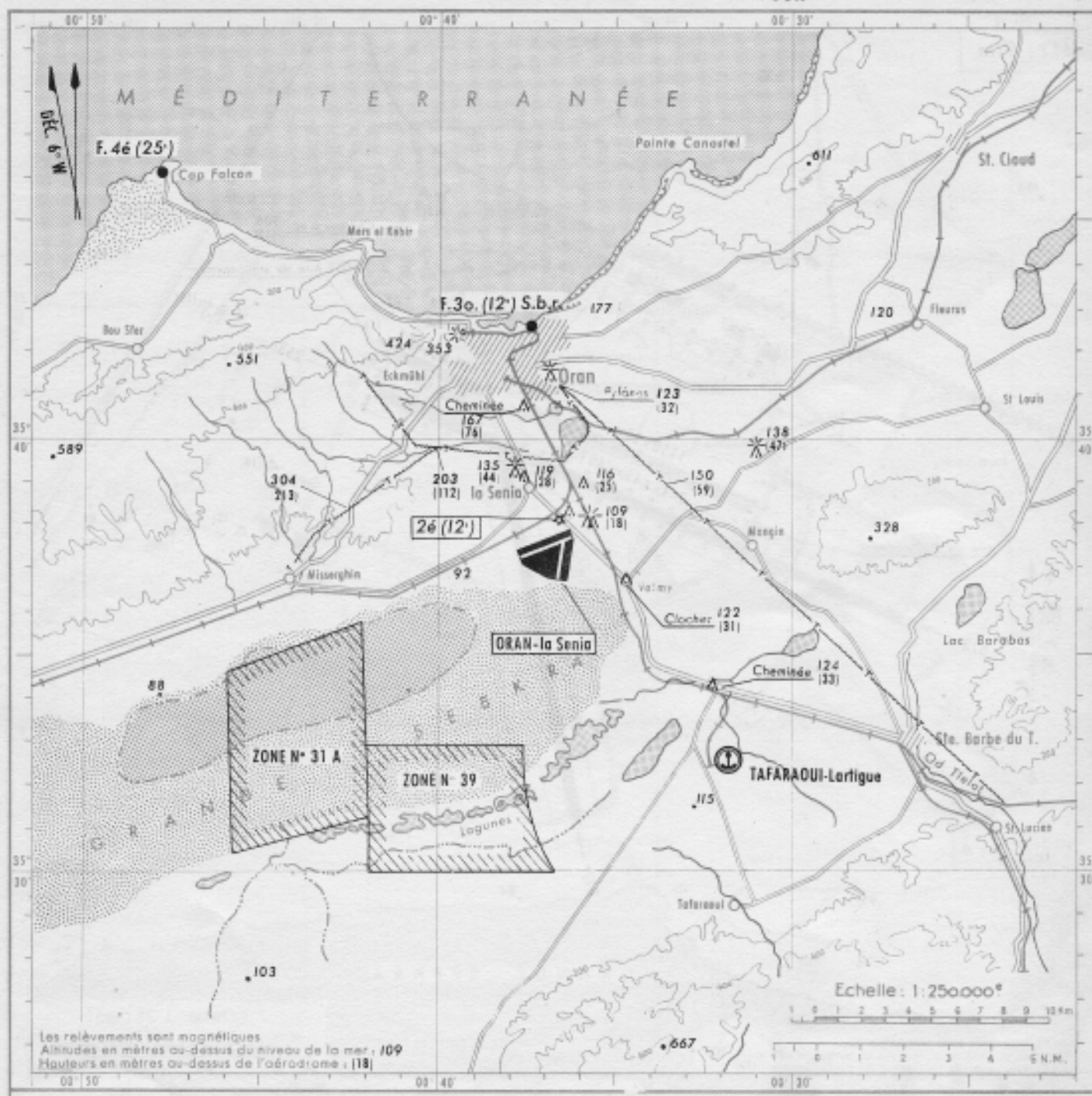


CARTE D'APPROCHE A VUE
O.A.C.I.

ALT: 91m

FGOR

ORAN-la Sénia
ALGÉRIE (Oran)



23 - ORLEANSVILLE

L'Aéro-club d'Orléansville

En décembre 1950, une manifestation aérienne est organisée avec les avions de l'Aéro-club de l'AIA. Une centaine de personnes sont baptisées et, devant ce succès, le club renaît avec le président Rauzy (ingénieur des Ponts et chaussées), Pasqualini (conseiller municipal), Jayet et Pierre Cachia (trésorier).

Le 20 août 1957, l'activité débute avec l'arrivée du Jodel 120 F-OBBS acheté avec l'aide de Petit, maire d'Oued-Fodda, et avec une subvention du Gouvernement général. Il est convoyé par le lieutenant Sarrazin et Pierre Cachia. L'avion et son équipage sont accueillis par le président Rauzy, le lieutenant Delauzane, commandant l'escadrille de la base, le capitaine Bibaut, commandant le DTO, et les membres du club. Ensuite, en décembre 1959, arrivera le Jodel 117 F-OBFN que le moniteur André Geshors utilisera pour l'école de pilotage.

Avec deux avions en service, l'activité devient intéressante et 543 heures de vol sont effectuées en 1960.



Marcel Durand et Pierre Cachia reçoivent Hrisa Pélissier, représentante des Avions Wassmer (MD)



Le 24 janvier 1958, Bourguignon et Jean Neveux, de passage à Orléansville avec un Norécrin de l'Aéro-club d'Algérie (JN)

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE A VUE

CONTROLE LOCAL : AP? : Néant.

TWR : VHF

CONSIGNES PARTICULIÈRES D'UTILISATION : Néant.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE

Inutilisable hors piste et bande pour l'atterrissage.

Tél. de l'Aérodrome : 5,55 à ORLÉANSVILLE

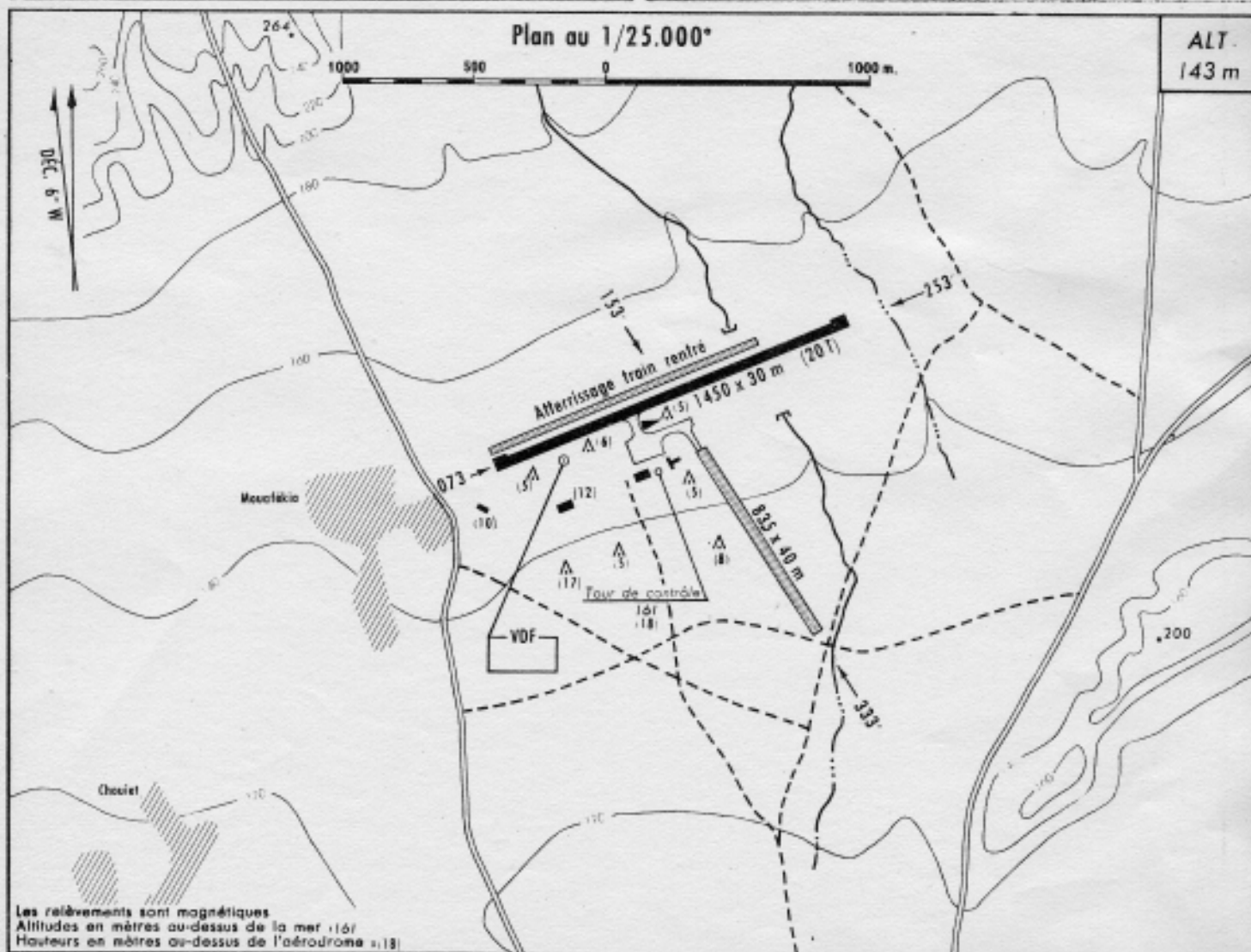
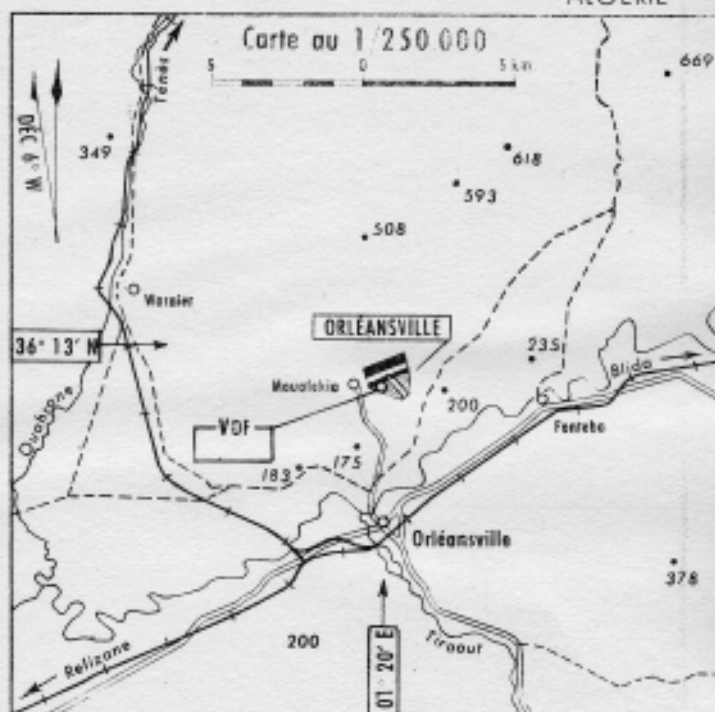
INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : ALGER-Maison Blanche

Tél : 675.20 à ALGER

NOTES : Néant

DAOI

ORLÉANSVILLE
ALGÉRIE



MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

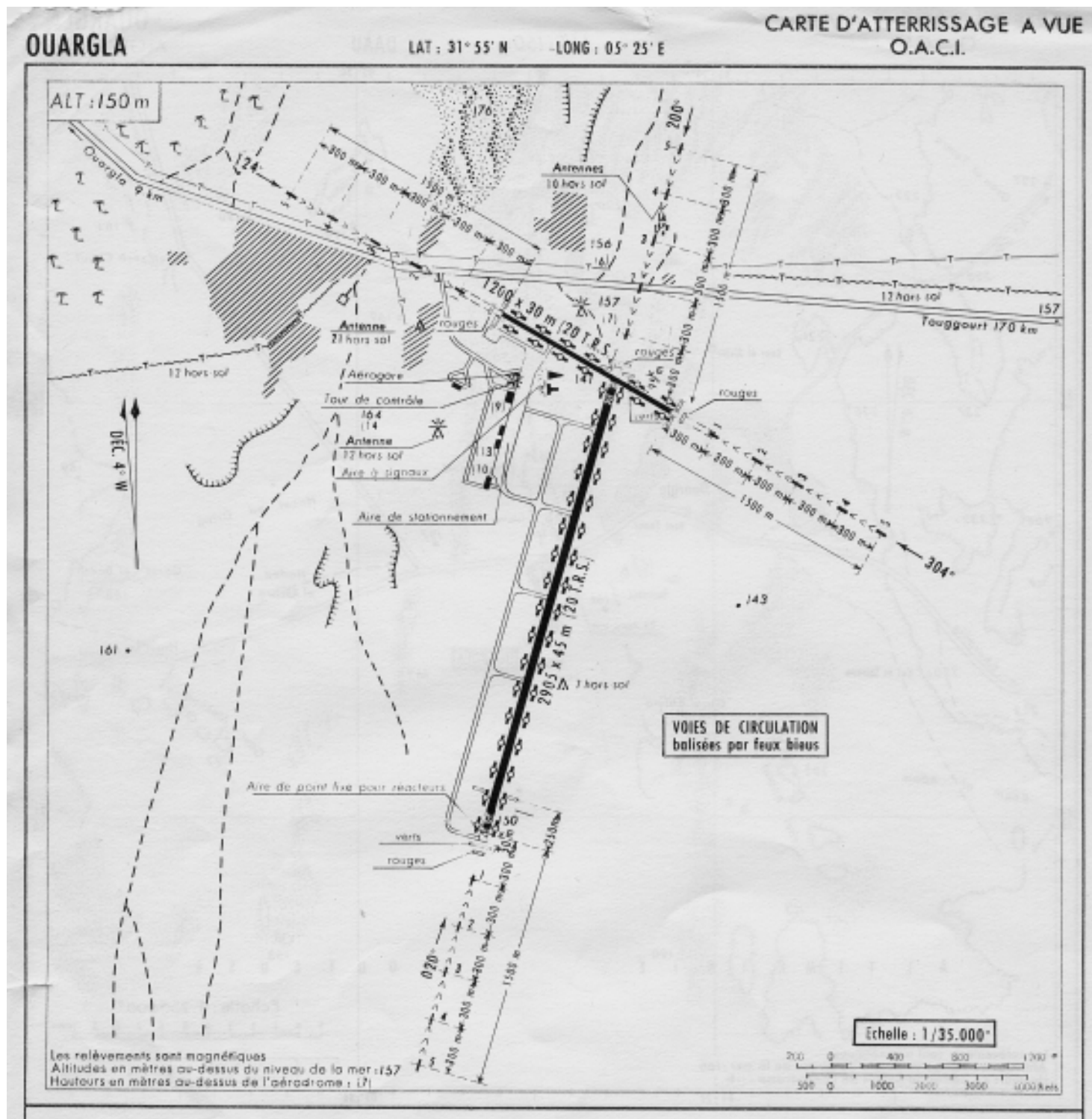
N°1212 D

1^{er} JUIN 1959

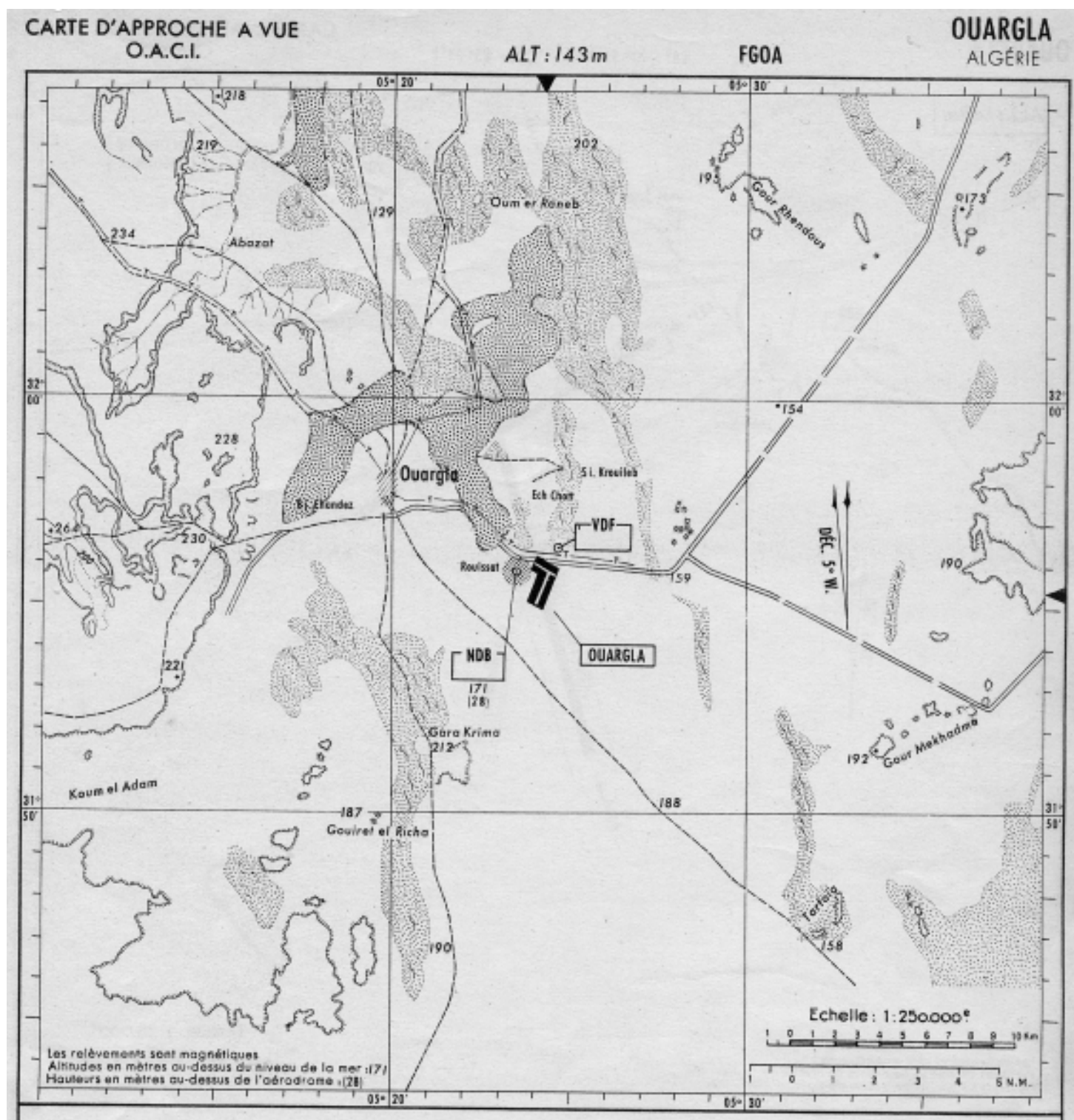
L'aérodrome d'Orléansville en 1959 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

24 - OUARGLA

L'Aéro-club de Ouargla



L'aérodrome de Ouargla en 1958 Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.



Les frères René et Marcel Deviq, propriétaires de la Compagnie saharienne automobile basée à Ouargla, possèdent, à partir de 1948, le Caudron *Goëland* F-BAME, le Nord 1101 *Noralpha* F-BBJR et le Piper J3 F-BEGY. Il quitteront ensuite Ouargla et s'occuperont activement de l'Aéro-club de Touggourt.

L'Aéro-club de Ouargla est créé en 1960 par Pierre Beda qui en est le président ; vice-président : Herbelin et Desmarets ; secrétaire-général : Pissis ; secrétaire adjoint : Djoudi ; trésorier : Roquier ; trésorier adjoint :

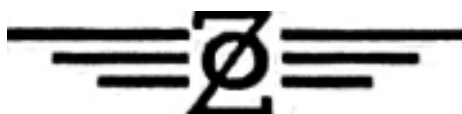


Galicher ; assesseurs : Ben Seddik, Cornetto, Delfour, Guinot, Merabet, Subiry, Tonnelier et Vidiella.

Pierre Beda, ancien pilote militaire, vient de l'Aéro-club de Biskra qu'il avait présidé. Grand voyageur aérien, il a toujours été très bien classé à la coupe SGF et tente de réaliser à Ouargla ce qui avait été fait à Biskra. L'*Emeraude* F-OBSR est achetée en mai 1961 mais c'est trop tard, l'élan ne peut plus être donné.

25 - OUENZA

L'Aéro-club d'Ouenza



▲ La mine de fer d'Ouenza et son aéro-drome, en pleine zone d'insécurité à proximité de la frontière tunisienne

▼ Le Mousquetaire et une Emeraude survolent le village de la mine (D)



L'Aéro-club d'Ouenza est créé par le personnel de la Société d'exploitation de la mine de fer qui se trouve près de la frontière tunisienne, entre Souk-Ahras et Tébessa.

La mine est très isolée, le trajet vers Bône, la ville importante la plus proche, demande 2 h 30 de voiture ou 9 h de train. Les évacuations sanitaires par ambulance nécessitent une escorte militaire longue à mettre en place. Malgré cela, la direction parisienne de la mine n'est pas favorable aux dépenses qu'engageraient la création d'un aéro-club.

La voie ferrée

D'une manière surprenante, ce sont les travaux sur la voie ferrée qui ont prélué à la création de l'aéro-club. En effet, la voie ferrée est très vulnérable, en février, mars et avril 1956 des attentats sur cette voie ont entraîné des dégâts considérables : motrices hors d'état, wagons endommagés et environ 1 200 tonnes de minerais perdues chaque fois. Les déraillements sont dûs au retrait des "crapauds" fixant les rails entraînant l'écartement de ceux-ci lors du passage du train. Paul Schuldners, arrivé comme ingénieur au début 1956, soumet au directeur Clerget, avec lequel il avait travaillé auparavant, dans des conditions parfois difficiles, aux Charbonnages du Tonkin, l'idée de souder les écrous de 27 fixant les "crapauds". Pour mener à bien ce travail sur 28 km de ligne (70 000 écrous !), il a fallu recruter plus d'une vingtaine d'ouvriers, volontaires pour travailler du petit jour jusqu'à la nuit, dimanches et jours fériés, en campant sur place, abrités des éventuels tirs rebelles par les ridelles des deux camions et les lames des deux bulldozers et protégés par une escorte de vingt-cinq hommes du 26^{ème} RIM. Un bulldozer ouvrait une piste au plus près de la voie ferrée et préparait le camp pour abriter hommes et matériel durant la nuit. En avançant chaque jour de 500 à 600 mètres, le chantier dura 52 jours. Un chauffeur particulièrement courageux ravitaillait le chantier que rejoignait tous les soirs Paul Schuldners, chargé de pâtisseries et d'anisette, qui prenait le dernier train et maintenait la bonne ambiance nécessaire pour poursuivre ce travail ingrat, avant de repartir avec le premier train du matin vers Ouenza.

Cette "opération soudure" effectuée, plus aucun train n'a déraillé et, lors de la fête de clôture du chantier rassemblant civils et militaires, tous les participants ont assuré Paul Schuldners de leur aide pour la réalisation de la piste et du hangar nécessaires à l'Aéro-club. C'est au dévouement de ces travailleurs bénévoles que le club doit d'avoir vu le jour.

L'Aéro-club

Paul Schuldners s'emploie dès lors à créer l'Aéro-club dont il devient président, et à agrandir la piste de 400 m alors à peu près inutilisable. Devant tant de bonnes volontés, la direction de la mine met du matériel à disposition, une soixantaine d'adhérents, dont l'abbé Trentesaux, curé de la paroisse, l'abbé Glèse et le docteur de la mine François Perrin, se mettent au travail le 1^{er} octobre 1957. Ils s'activent à la réalisation de la piste, à l'édification du hangar et à l'entretien du matériel de terrassement.

Le hangar de l'Aéro-club, dessiné par Gilbert Sestier, en construction par les membres du club et avec le concours du Centre de formation professionnel. La charpente est réalisée par l'atelier de la mine, sous le contrôle de Jacques Corthésy, les piliers étant des caténaires dynamités par les rebelles. La grue est le résultat d'un montage astucieux d'une vieille pelle réformée sur le châssis renforcé et allongé d'un camion Willeme (SU)



Le hangar terminé est protégé des tirs par des tôles provenant des convoyeurs de minerai. Jacques Corthésy, Alfred Gormand et Roger Sorrantino peuvent être fiers de leur travail (SU)



Le docteur François Perrin aménage la piste, aux commandes d'un engin de nivelage (FN)





▲ Jacques Valcaneras, moniteur venu du club de Philippeville, dans l'Emeraude (FN)



▲ Le Mousquetaire. A gauche : Jacques Corthésy, à droite : Roger Sarrantino (SU)
▼ Gros plan sur l'Emeraude (FN)



L'enthousiasme des adhérents, leurs compétences et le matériel approprié permettent de terminer en six mois, en travaillant bénévolement des milliers d'heures et en déplaçant des milliers de mètres-cubes, un aérodrome de 90 000 m² avec une excellente piste est-ouest de 1 050 m x 30 m, une petite piste nord-sud pour les avions du club et un hangar de 500 m² fabriqué dans les ateliers (l'aérodrome recevra, en août 1959, la visite du général De Gaulle venu inspecter la ligne Morice).

Le club débute son activité en 1957, avec à l'appui de l'Aéro-club de Bône et les conseils de son président, Léopold Albagnac, qui délègue des pilotes pour faire voler l'*Emeraude* F-OBIR (convoyé par Jean-Marc Lavie "Dadou" en octobre) et le *Mousquetaire* F-OBLE, avion sanitaire financé par un prêt de la Société de secours des mines. Le club bénéficie également de l'aide de l'Aéro-club de Philippeville qui délègue Jacques Valcaneras pour commencer à former les élèves-pilotes.

Au printemps 1958, arrive le moniteur Roger Geillon et l'*Emeraude* F-OBLZ. Roger Geillon (dit *Papillon*), ancien pilote de chasse abattu en 1940 qui a ensuite fait partie de la 33 avec Antoine de Saint-Exupéry, gère le club en s'occupant de la comptabilité et de la maintenance et en faisant appel, au besoin, aux mécaniciens des aéro-clubs de Bône ou de Philippeville. Il restera à Ouenza jusqu'en 1963.

A partir de 1958, la direction de la mine utilise les services d'une petite entreprise, la SNATA (Société nord-africaine de transports aériens) de Robert Boscher qui, avec deux De Havilland *Dragon*, assure les liaisons avec Bône. Robert Boscher, qui sera domicilié à Ouenza à partir de 1961, rend de grands services à l'Aéro-club comme moniteur et comme pilote, ainsi que son mécanicien. Il pilote également le Piper *Apache* F-BERE que la mine a acheté en décembre 1959 à Ange Lombard (de Bône).

320 heures de vol sont effectuées en 1960 et douze élèves sont en progression. Onze évacuations sanitaires ont été effectuées par le club qui rend de grands services au point de vue humain, social et médical.

Le 21 février 1961, Joseph Ipsier s'écrase sur l'aérodrome d'Ouenza avec l'*Ambassadeur* F-OBRD de l'Aéro-club de Tébessa. Son passager, Gilbert Cucu (élève-pilote, garagiste), est légèrement blessé. Joseph Ipsier, après avoir été évacué en avion à Tébessa, décède dans le DC3 qui le transporte de Tébessa à Alger. Réfugié politique tchèque, ambulancier de la mine, Joseph Ipsier avait passé le brevet à Bône avant la création de l'Aéro-club d'Ouenza. Il laisse une veuve et deux enfants.

Deux semaines plus tard, Roger Geillon emmène Gilbert Cucu et deux passagers en promenade avec le *Mousquetaire*. Le passager derrière le pilote est tué par une balle tirée près de la frontière tunisienne. Auparavant, les avions avaient été touchés plusieurs fois par des tirs sans gravité.

Le club est toujours présidé par Paul Schuldors (breveté en mars 1959) ; secrétaire : Louis De Angelis (puis Baudin) ; trésorier : Lucien Baudat ; secrétaire adjoint : Alfred Gormand ; trésorier adjoint : Henri Mengual (puis Chemama). Parmi les membres les plus actifs, se trouvent Arbault, le docteur François Perrin (breveté en 1960), Jacques Corthésy, Jacques Gormand et Gilbert Sestier et le mécanicien Roger Sarrantino.

En 1962, le *Mousquetaire* et l'*Emeraude* F-OBLZ ont dépassé 1 000 heures de vol chacun. L'*Emeraude* F-OBIR, immobilisé un certain temps pour un changement d'aile à la suite d'un cheval de bois, totalise 800 heures. Le club-house, construit par les membres, est terminé.

La volonté de Paul Schuldors et le dévouement des membres de l'Aéro-club et de leurs amis ont permis de mener à bien une grande oeuvre en faveur des habitants de la mine isolés en milieu hostile.

Le Mousquetaire dans le hangar de l'Aéro-club. De face : Roger Sorrantino qui est parmi ceux qui ont le plus travaillé pour le club (SU)



L'Émeraude F-OBLZ (FN)



Un Norécrin des Ailes Bônoises de passage à Ouenza (GI)



26 - PERREGAUX

Les Ailes perrégauloises

Les Ailes perrégauloises reprennent vie en janvier 1951, sous la présidence du docteur Marcel Vignardon qui a pris la suite de Jean Viallis, avec l'arrivée du Mauboussin 129 *Corsaire* F-BCIV. Le *Tiger Moth* F-BFHY, prêté par le SALS en février 1952, assure l'école de pilotage en liaison avec l'Aéro-club de Mostaganem.

La reprise est de courte durée. En 1954, le club se met en veilleuse après la mort de Manuel Carreras qui, tout juste élu président, disparaît aux commandes d'un Morane-Saulnier 500 lors d'un vol dans l'armée de l'Air comme lieutenant-pilote de réserve.

Un nouveau départ s'amorce avec le Jodel 112 F-OAZP qui arrive en mars 1957, au moment où le *Corsaire* et le *Tiger Moth* cessent de voler, et le Jodel 119 F-PHZQ qui arrive en juin de la même année. L'activité, jusqu'alors limitée à une cinquantaine d'heures de vol par an, remonte jusqu'à 230 heures.



Le docteur Marcel Vignardon (à droite) et sa fille Elizabeth devant le Corsaire baptisé André-Costa livré en juillet 1951 et qui volera jusqu'en septembre 1952. Il totalisera 194 heures de vol (AP)

Comme avant la guerre, Les Ailes perrégauloises resteront très liées à l'Aéro-club de Mostaganem.



Un Tiger Moth de l'Aéro-club d'Oranie devant le hangar de l'aérodrome Sadi Lecoite qui avait été inauguré le 28 avril 1938 en présence du champion dont l'aérodrome porte le nom encore visible (MM)

En 1941, Eloi Vargas, président de la section d'Aviation populaire, professeur à l'Ecole industrielle, avait essayé, sans succès, un biplan de sa conception sur cet aérodrome.

CARTE D'APPROCHE ET D'ATERRISSAGE

PERREGAUX
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : *Idant*
TWR : *Idant*

CONSIGNES DE PISTES PARTICULIERES : *Idant*

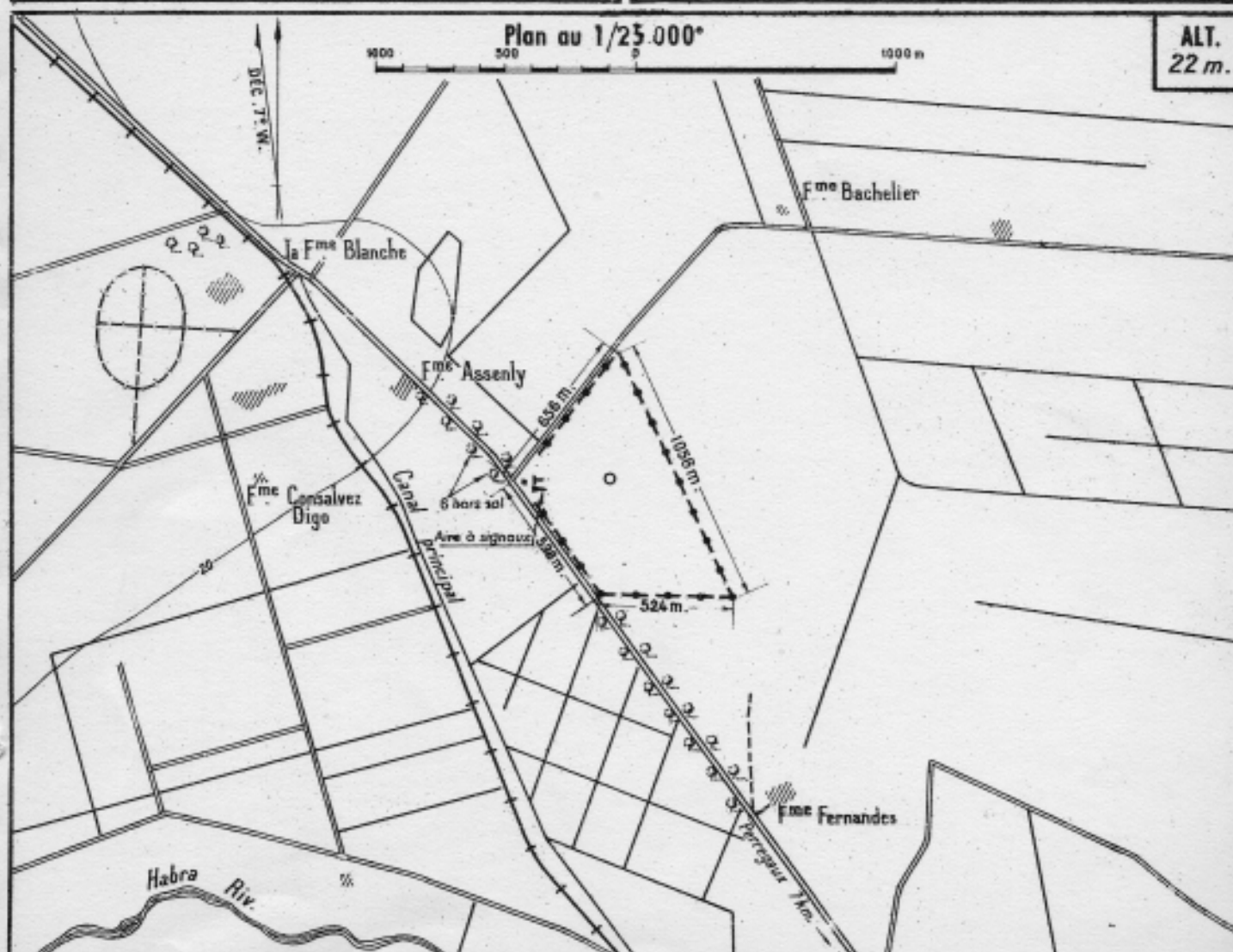
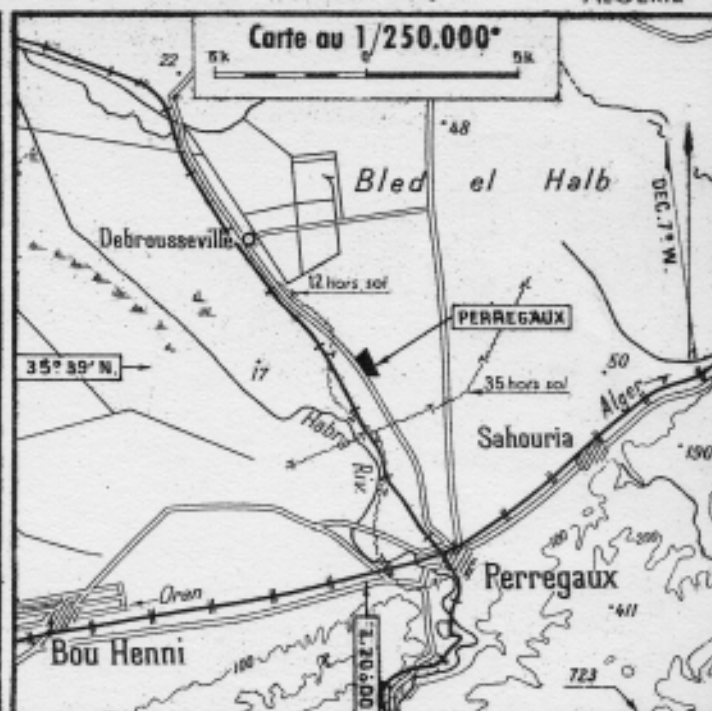
RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR L'AIRE DE
MANOEUVRE :

- Sol alluvion et argile -
Plateforme lourde après pluies.

Tél. de l'Aérodrome : 5 à VERNE-BLANCHE
1-5 à PERREGAUX

BIA : S'adresser à ALGER-MAISON BLANCHE
Tél. : 675-20 à 26 à ALGER et
0-18 à MAISON BLANCHE

NOTES :



20 AOUT 1952

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME, S.G.A.C.C. PARIS,
Service d'Information Aéronautique

Reproduction Interdite.

N° 1230

L'aérodrome de Perrégaux en 1952 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

27 - PHILIPPEVILLE

L'Aéro-club de Philippeville



Au lendemain du débarquement allié, l'aérodrome de Valée avait été utilisé comme terrain opérationnel et sa superficie portée à 185 hectares avec les créations d'une piste de 1 000 m, de chemins de roulement et d'alvéoles de dispersion, le tout revêtu de plaques métalliques (PSP).

Abandonné par l'armée, qui le débarrasse des plaques métalliques, l'aérodrome est remis, le 26 mars 1944, à l'Aéro-club dans le cadre de la convention du 16 février 1939. Il est alors ramené à 138 hectares.

En 1949, l'aérodrome de Valée devient aérodrome commercial avec une piste accessible aux DC4 et Bréguet *Deux-Ponts*. Le terrain, alors réduit à 105 hectares, est acquis par l'Etat qui en assurera l'exploitation.

1946

Pour amorcer la reprise de l'activité de l'Aéro-club, un grand meeting est organisé le 30 juin, auquel assistent plus de 3 000 spectateurs. Une patrouille de trois Stampe fait des exhibitions, suivie d'une démonstration de vol à voile avec un planeur Avia 40p. L'école de parachutisme des Troupes aéroportées, basée sur l'aérodrome, procède à un largage en JU52 de trente-deux parachutistes du 2^{ème} RCP et le Sgt René Lambert, moniteur de la tour à parachute d'Alger, effectue un saut en commandé.

1947

Le 20 mai, le général Joseph Vuillemin crée la Compagnie algérienne de transport aérien (CATA) qui choisit Philippeville comme tête de ligne. Le général Vuillemin, très attaché à l'Algérie, aidera de tout son possible l'Aéro-club de Philippeville et les autres aéro-clubs du Constantinois.

Jean Champenois devient président et l'activité reprend avec le moniteur Albert Guvan dès l'arrivée des Stampe F-BDKC et F-BDGK (prêté par le SALS) et du F-BDKM, qui arrivera en décembre.

L'engouement devient très fort, trente pilotes et élèves-pilotes s'entraînent, parmi eux de nombreux pilotes d'avant-guerre qui renouvellent leur licence et plusieurs anciens pilotes militaires.

Environ 750 heures de vol sont effectuées dans l'année, le docteur Robert Luscan obtient le 1^{er} degré et de Malignon est lâché.

1948

Albert Guvan détruit le Stampe F-BDGK au cours d'une présentation un peu trop téméraire lors d'un meeting sur l'aérodrome et s'en tire sans mal. A la suite de cet accident, Pierre Crémieu le remplace en septembre et il restera moniteur jusqu'à la fin de l'Aéro-club. Pierre Crémieu, ancien pilote de chasse, affectueusement surnommé *Popeye*, ne se privera pas de donner des surnoms aux autres membres du club.

Quelques modifications ont lieu dans le conseil d'administration. Président d'honneur : général Vuillemin ; président : Raoul Amiel (industriel, fabricant de pipes en bruyère) ; vice-présidents : Roger Duprat (représentant en produits pétrolier), Roger Raoux (ingénieur des Ponts et chaussées) et Roger Roth (avocat) ; secrétaire : Salvator Dimech (directeur commercial) ; trésorier : Gustave Daudier (agent Citroën).



▲ Jean Champenois, premier président d'après-guerre, vu par André Costa

▼ Raoul Amiel, président en 1948, industriel en fabrication d'ébauches de pipes en bruyère, co-fondateur de la CATA (AD)





▲ Rassemblement sur l'aérodrome de Philippeville avant la guerre (AD)

Pierre Crémieu (1908-2004) aux commandes du Fairchild (JN)



▼ Devant le Stampe, de gauche à droite : le mécanicien Hacène, Pierre Crémieu, Roger Podda, Annie Ricoux, André Breysse (Dadou), Jean-Pierre Crémieu, Mouchel, X (BH)





▲ Jacques Valcaneras, futur pilote de chasse et pilote de ligne (11)



▲ Jean Delacroix (11)
▼ Paul Barraco (11)



1949

Le 17 avril, le Stampe F-BDKM participe à la course de vitesse de Redjas, piloté par Robert Ferrando, ainsi que le Fairchild F-OACS, qui vient d'arriver, piloté par Pierre Crémieu.

Parmi les pilotes brevetés et en entraînement se trouvent Amodeo, Benghana, Boor, Caneras, Gustave Daudier, Roger Duprat, Mme Ferrando, Robert Ferrando, Robert Fèvre, Christian Gohin, Gorini, Jublot, Keller, Robert Luscan, Georges de Malignon, Jean-Fançois Morineaud (ancien pilote militaire), commandant Nase, Petit et Roger Podda. En école : Bertucci, Chaudron, Culaud, Daujon, Genty, Laurent, Mahiou, Oger, Mlle Perrazio, Poitevin et Schütz.

Avec huit brevets obtenus, dont ceux de Paul Barraco (*Popaul*), Jean Delacroix (*P'tit-Jean*), Roger Martire (*Le Schpountz*) à 17 ans et Jacques Valcanéras (*Jacquot*), le club est classé 53^{ème} à la coupe des Ailes.

1950

Un meeting est organisé avec concours de bombardement (il s'agit de lancer des petits sacs de plâtre sur un objectif) et d'atterrissage de précision. L'équipage Crémieu-Martire, avec le Stampe F-BDKM, remporte l'épreuve et gagne une coupe remise par le gouverneur général Edmond Naegelen.

Paul Barraco, Jean Delacroix, Roger Martire et Jacques Valcanéras passent le brevet du 2^{ème} degré.

1951

Robert Ferrando devient président ; vice-présidents : Robert Fèvre, général Servol et colonel Santelli ; secrétaire-trésorier : R. Chamaillard ; commission des modèles réduits, vol à voile et instruction technique : Léon Biolley, Albert Guvan et Jacques Valcanéras ; commission de contrôle : A. Beaufrère et Gustave Daudier ; commission des fêtes et propagande : Amsellem et G. Redon ; conseillers technique : Pauly, Demotte, Gianésini, Grosso, Paul Planchat, Teyssère et J. Xicluna.

Pilotes : Paul Barraco, Bellocq, Chaudron, Jean Delacroix, Robert Ferrando, Robert Fèvre, Albert Guvan, Janot, Roger Podda, Tricot et Jacques Valcanéras qui deviendra pilote de chasse, puis pilote de ligne.

En école : André, Belin, Bouffé, Bugé, Chaudat, Nicole Crémieu, Deligne, Dié, Dufour, Alain Fèvre (fils de Robert Fèvre), Fournier, Liron, Decroute, Guettas, Guillot, Lavaud, Marange, Maraudat, Martinez, Noiraud, Parpaillon et Serre. 366 heures de vol sont effectuées dans l'année.

1952

Le 14 avril, Pierre Crémieu participe à la course de Redjas avec le Stampe F-BDKM.

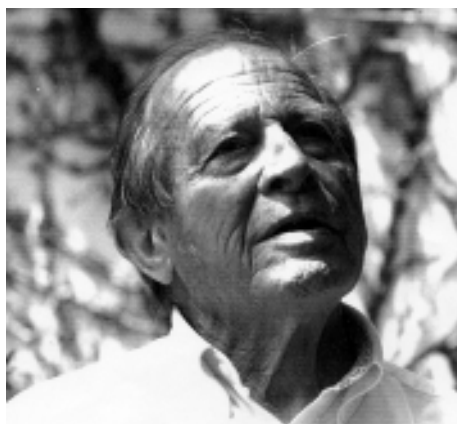
Le président Robert Fèvre succède à Robert Ferrando. le Stampe F-BDKR, le *Tiger Moth* F-BFHU et le Nord 1002 *Pingouin* F-OBTI sont alors en service

354 heures de vol sont effectuées dans l'année, cinq brevets du 1^{er} degré sont obtenus par Nicole Crémieu (fille du chef-pilote, brevetée à 17 ans moins 28 jours), Dufour, Genou, Lavaud et Parpaillon. Quinze élèves-pilotes sont en instruction.

1953-1954

463 heures de vol sont effectuées en 1953 et un brevet est obtenu.

416 heures de vol sont effectuées en 1954. La section de modélisme, toujours très active, fonctionne bien.



▲ *Pierre Crémieu* (NO)
*Ci-contre, avec son épouse qu'il ap-
 pelle La Marquise* (LJ)



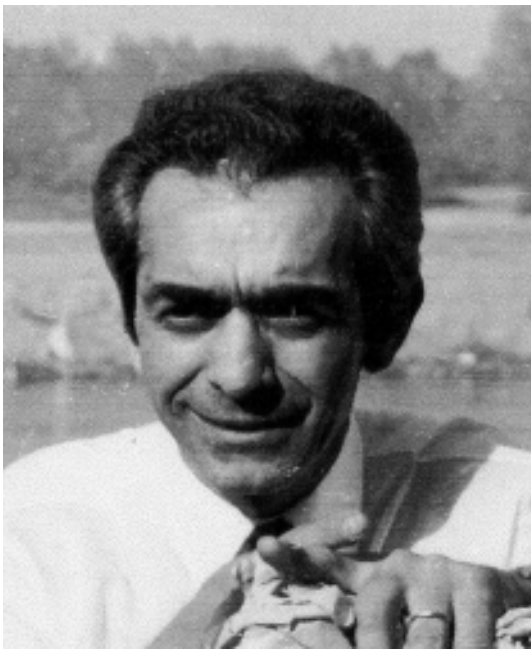
*Détente derrière l'aile d'un Norécrin,
 à gauche : Roger Podda et Roger
 Martire* (JN)



*En bas à droite, un Junkers 52 de
 l'armée de l'Air, victime des canaux
 de drainage de l'aérodrome* (JN)

▼ *Le président Robert Fèvre* (FU)





▲ Le vice-président Ernest Bohn, surnommé Nénesse par le chef-pilote (BH)



▲ Roger Martire (J1)
▼ Paule Bourgarel (J1)



1955

Léon Biolley devient président, assisté du vice-président Ernest Bohn, alors que Bruel est commandant d'aérodrome.

558 heures de vol sont effectuées dans l'année. Ernest Bohn, Botto et Paule Bourgarel passent le brevet du 1^{er} degré.

1956

La région est gravement atteinte par la rebellion. L'activité augmente car l'aéro-club est sollicité pour de nombreux voyages vers Bône, Djidjelli ou Telergma et bien d'autres villes. Pierre Crémieu, Ernest Bohn et Roger Podda assurent les évacuation sanitaires et ravitaillent des villages isolés comme Roknia ou Jemmapes.

527 heures de vol sont effectuées dans l'année.

1957

Nicole Crémieu, victime d'un chute de pression d'huile, fait un atterrissage forcé entre Philippeville et Djidjelli avec le Stampe F-BDKC qui est abîmé mais qui sera rapidement réparé. Le Jodel D120 F-OBBA arrive.

740 heures de vols sont effectuées dans l'année, Ernest Bohn et Botto obtiennent le brevet du 2^{ème} degré.

1958

Président : Léon Biolley ; vice-présidents : Ernest Bohn et Van Hoegarden ; secrétaire et trésorier : Albert Alix, Genou et Henri ; membres du conseil d'administration : Paul Barraco (travaux publics), Maître Bianco (avocat), Brisset, Pierre Crémieu, Gianésini (transitaire), Guilhouet, Leclair, Octave Sabatier (*Tatave*) et Tesseire (gérant de propriété agricole).

Le 20 avril, arrive le Jodel 120 F-OBEN convoyé depuis Issoire par Pierre Crémieu et Ernest Bohn. Annie Ricoux est élève-pilote.

Le 6 juillet, Pierre Crémieu effectue le premier vol de l'*Emeraude* F-PINJ construite par Léon Biolley dans un atelier du Centre d'apprentissage.

En décembre, des inondations abîment le Jodel 120 F-OBEN qui ne comptait que 300 heures de vol, le Stampe et le *Tiger Moth* F-BFHU (baptisé *Tigre mou* par le chef-pilote) qui doivent être remis en état. Il est nécessaire de surélever les installations. Le *Mousquetaire* F-OBLB arrive pour Noël, il rejoint le Jodel 117 F-OBCI et le Jodel 120 F-OBGJ.

1959

En mai, Ernest Bohn, Roger Podda et Annie Ricoux participent au rallye du Pétrole avec le *Mousquetaire* F-OBLB.

Six brevets sont homologués en janvier.

Le Para-club : La proximité de la grande base-école des Troupes aéroportées amène la création du Para-club par l'adjudant-chef Guy Bariton, président et moniteur, aidé par le capitaine Batels (vice-président), Pierre Vathelet (secrétaire-général), Hélène Atard (secrétaire adjointe), Pierre Hu et Andrée Vacher.

Des résultats exceptionnels sont obtenus dès la première année de fonctionnement avec 187 sauts à ouverture automatique, 113 ouvertures commandées et retardées, trente-cinq certificats d'aptitude préparatoire au parachutisme, quatorze brevets de parachutisme du 1^{er} degré et deux brevets du 2^{ème} degré. Le Para-club sera ensuite présidé par Fondécave.

Le pilotage de l'avion largueur (le Morane-Saulnier 500 F-BFIX) est assuré par Pierre Crémieu, Ernest Bohn et Roger Podda. Le matériel de départ a été prêté par les para-clubs d'Alger et Oran.



▲ Roger Podda, contrôleur d'aérodrome, en planeur au Djebel-Diss et en tenue de parachutiste entre le Fairchild et le Jodel 119 (DW)



Ci-contre, en mai 1959, Roger Podda au cours du rallye du Pétrole qu'il terminera second, en compagnie d'Ernest Bohn et Annie Bisony, avec le Mousquetaire (CX)



En finale en Norécrin sur la piste 02 (FO)



1960

En février, Roger Martire obtient le brevet de pilote-estafette.

Durant l'été, le club achète le Jodel 117 F-OBCI d'Alex Périchon et le Jodel 119 P-PJKF de construction amateur arrive en septembre.

1 047 heures de vol ont été effectuées dans l'année et trois BEPP ont été obtenus.

Le Para-club est toujours très actif, 292 sauts en ouverture automatique et 426 en ouverture commandée sont effectués. Sept certificats d'aptitude préparatoire au parachutisme sont obtenus, ainsi que deux brevets de parachutisme du 1^{er} degré, seize brevets de parachutisme du 2^{ème} degré et trois certificats d'instructeur-parachutiste.

1961

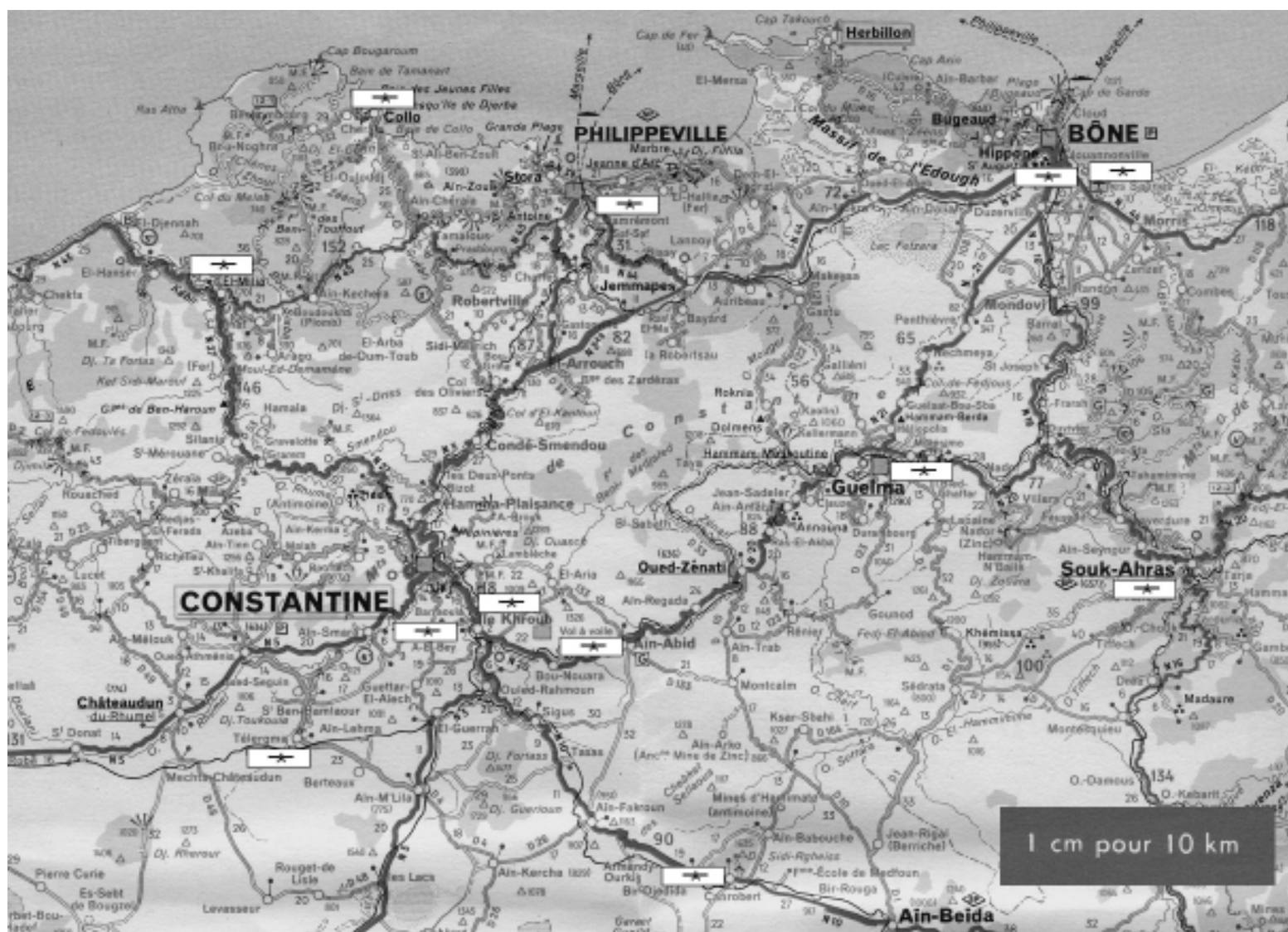
264 heures de vol sont effectuées durant le premier trimestre, avant l'arrêt des vols, et quatre brevets sont obtenus par Albert Alix, Fuchs, Louis Gandolfo et Paul Moretti.

Parmi les pilotes qui volent le plus assidûment se trouvent Léon Biolley, Ernest Bohn, Botto, André Breyse, Ivan Clément, Christian Gohin, Louis Gandolfo, Maurice Lapouse, Robet Pelissier, Paul Petitpas, René Raybaud et Annie Ricoux.

Albert Alix, Hugues Blanc et Christian Chaumont s'entraînent en vue du PPA. D'autres élèves-pilotes sont en cours de progression : Patrick Bohn (fils d'Ernest Bohn), Di Franco, Galéa et Jacques Simon.

En août, un T6 accroche au cours du roulage le Jodel 120 F-OBEN. L'élève-pilote Ribeyrole est tué sur le coup et Pierre Crémieu est miraculeusement indemne. Le jour même, avaient eu lieu les obsèques de l'élève-pilote Louis Alleman (*Petit Louis*) assassiné par le FLN.

Une dizaine d'avions sont en service lors de l'interdiction des vols, l'activité bat son plein et Maury, le commandant d'aérodrome qui avait toujours aidé le club, déclare en quittant son poste : " *On m'avait averti avant mon arrivée que j'allais trouver à Philippeville un aéro-club solide, organisé et actif. J'ai tout de suite constaté que c'était exact et la partie de mon activité qui m'a portée vers vous ne m'a apportée que des satisfactions* ".





▲ *Le Stampe et le Mousquetaire devant le hangar du club (au fond : l'ancienne aérogare)* (LK)

En 1959, visite de l'Aéro-club de l'AIA, de gauche à droite : Paul Llopis, Bouveyron, Pierre Llopis et Jean de la Jonquière (président de l'Aéro-club d'Algérie) (LO)



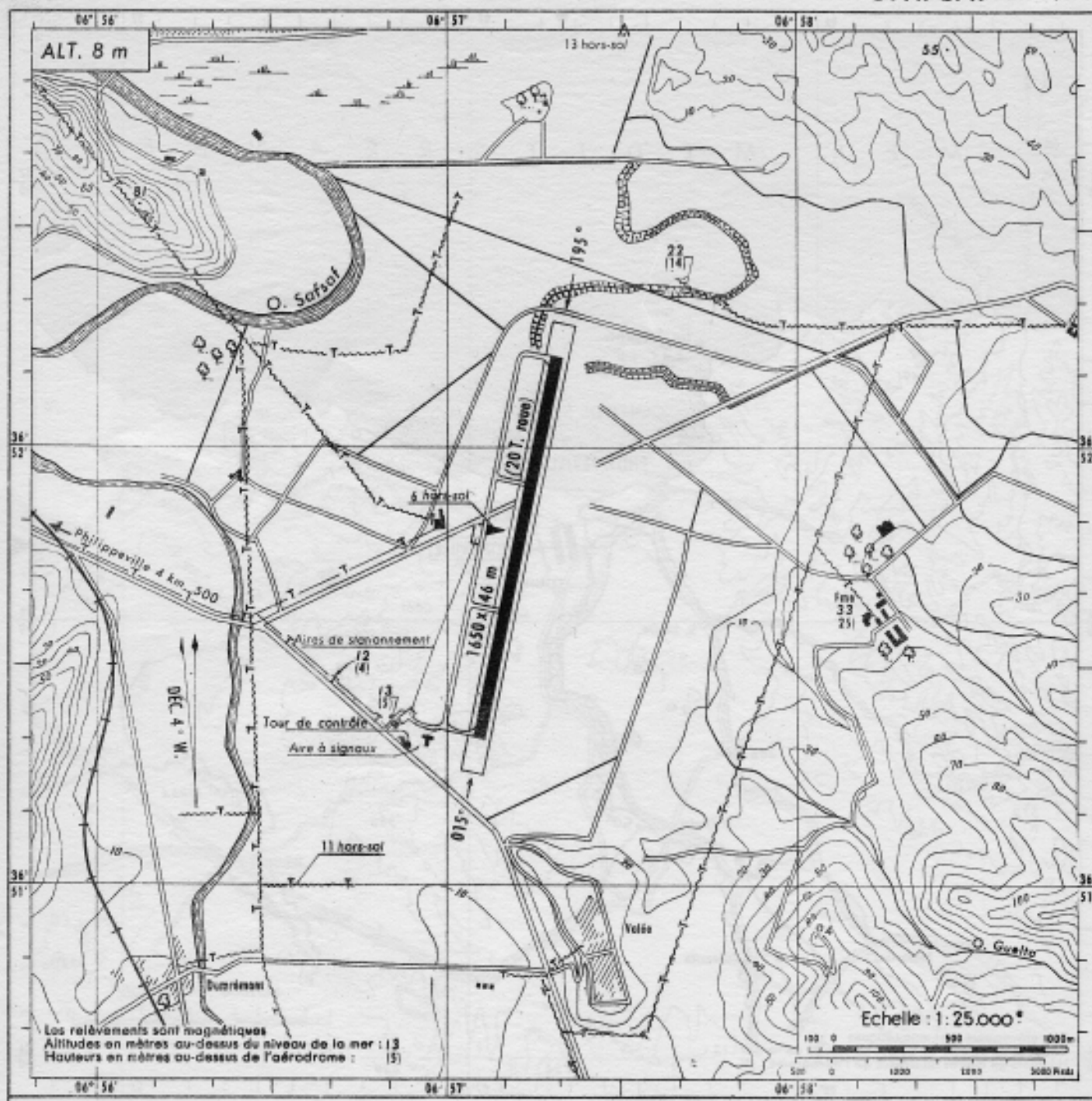
▼ *L'aérodrome le 1^{er} septembre 1958, après les travaux d'aménagement et la construction de la nouvelle aérogare prévue pour accueillir les passagers des DC4 et des Bréguet Deux-Ponts. Sur le parking : un Cessna L19 et un Piper L18 de l'ALAT, un T6 et un DC4* (VM)



PHILIPPEVILLE

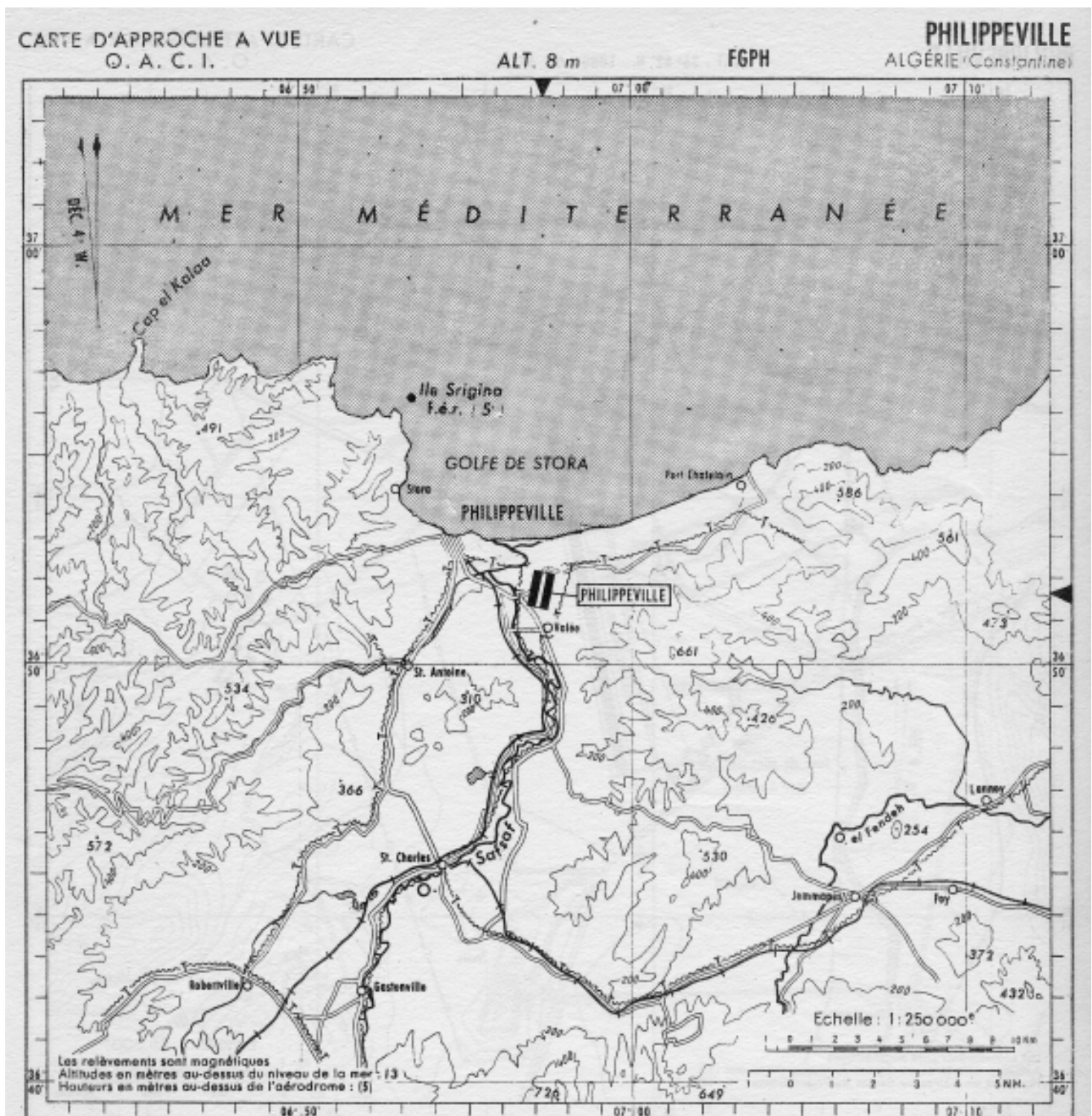
LAT : 36° 52' N. LONG : 06° 57' E.

CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE
O. A. C. I.



▲ *L'aérodrome de Philippeville en 1955* Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

A gauche, l'aérodrome avant les travaux et, à droite, après les travaux d'aménagement de la piste et la construction de la nouvelle aéro-gare et des hangars militaires (JY) (JL)



28 - REDJAS

L'Aéro-club de Redjas



Maurice Faure, fondateur et président de l'Aéro-club de Redjas, ancien pilote de l'Aviation d'observation d'Artillerie (FU)

Redjas, sur la commune de Zeraïa, est le plus petit village à s'être doté d'un aéro-club. Cet aéro-club doit tout à la famille Faure, famille d'agriculteurs qui a su amener la prospérité dans la région en lui donnant une impulsion déterminante par la création de coopératives, l'amélioration des façons culturales et la mécanisation.

Maurice Faure, maire de Zeraïa, a été breveté, ainsi que son frère Raymond, à l'Aéro-club de Constantine en 1935. Après avoir été pilote de Piper d'observation d'artillerie pendant la guerre, il crée le club dont il prend la présidence ; vice-président : Gaston Lochard ; secrétaire-général : Paul d'Agro ; trésorier : Bauzou, puis Pintot ; membres : Martial Etienne, Gratien Faure (père de Maurice Faure) délégué à l'Assemblée Algérienne, Gilbert Faure, Georges Faure, Raymond Faure, Galland et Gilberte Perrazio.

L'aérodrome est installé, avec une piste de 1 100 mètres, au pied du grand silo à blé de 50 000 quintaux, repère facile à trouver, et l'activité commence en mars 1947 avec le Stampe F-BDKA de Maurice Faure, suivi en juillet du Stampe F-BDKH de l'Aéro-club qui sera utilisé conjointement avec l'Aéro-club de Constantine et entretenu, ainsi que tout le matériel, par René Gélén. Maurice Faure et Francis Herter sont moniteurs.

En 1943, après le Débarquement allié, les Américains avaient installé un aérodrome sur la propriété de Jules Lochard à El-Achouet (commune de Taher) pour les P38 en opération sur l'Italie. Au départ des Américains, ceux-ci donnent à Jules Lochard, oncle de Maurice Faure, le hangar de maintenance "moteurs" qui est ensuite remonté à Redjas. Le club se trouve alors doté d'un authentique hangar de la Seconde guerre mondiale.

1948

En janvier, arrive le *Norécrin* F-BBKL de Maurice Faure qui achète également, en août, le SFAN 2 F-PCZY reconditionné par Roland Denize à Grandville. En avril, Gratien Faure reçoit le *Norécrin* F-BEOX.

1949

Une quinzaine de pilotes sont inscrits au club, parmi eux : G. d'Agro, J. Barone, Baveux, Jean Blasi, Georges Faure (ancien du groupe *Bretagne* sur *Marauder*), Gilbert et Raymond Faure, Georges Galaire, Yves Gatt (ancien pilote de P47), Jacques Lochard, Gilberte Perazzio, Servel et Werner. Pierre Gassiot, étudiant à Alger et beau-frère de Georges Faure, passe le brevet du premier degré en août. Le moniteur est toujours Francis Herter qui quittera par la suite le club pour faire une belle carrière à Air France. Martial Etienne adhère à l'Aéro-club et il rendra souvent visite à Redjas avec son *Norécrin* F-BEBU basé à Maison-Blanche. Henri de Montmarin, ami de la famille Faure, viendra souvent avec son *Ryan Navion* basé habituellement en Suisse et qui restera plusieurs années à Redjas.

Le Fairchild F-OAAZ arrive en avril, ainsi que Nord 1101 *Noralpha* F-BBJX acheté en avril par Gratien Faure à la Compagnie algérienne de meunerie (Duroux).





Le SFAN 2 de Maurice Faure (FU)
 Monoplace économique genre motoplaneur (licence anglaise Kronfeld), a fait son premier vol en 1936. Construction en bois et toile.
 Envergure : 12,00 m
 Longueur : 6,80 m
 Surface portante : 16 m²
 Hauteur : 2,27 m
 Poids à vide : 193 Kg
 Poids en charge : 305 Kg
 Vitesse maximale : 112 Km/h
 Vitesse de croisière : 100 Km/h
 Rayon d'action : 350 Km
 Moteur : Ava 25 ch.

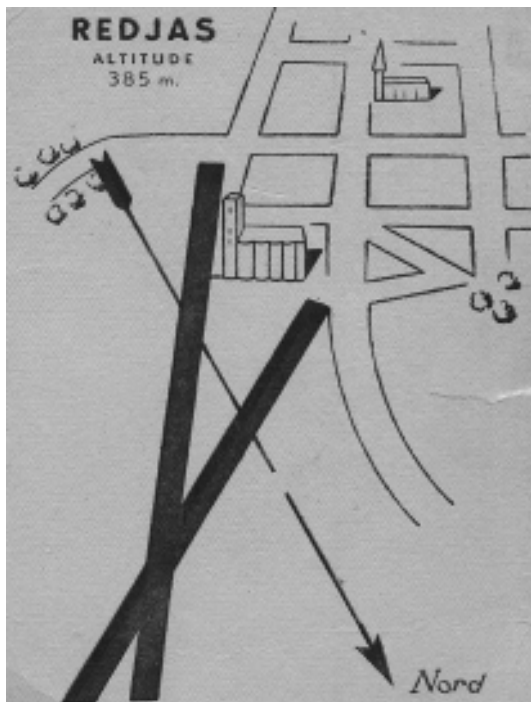


Le Nord 1101 Noralpha F-BBJX de Gratien Faure (FU)
 Quadriplace entièrement métallique dérivé du Messerschmidt 108 *Taifun* et du Nord 1000 *Pingouin*, il est dénommé *Ramier* dans l'armée de l'Air et préfigure le *Norécrin*.
 Envergure : 11,48 m
 Longueur : 8,53 m
 Hauteur : 2,90 m
 Masse à vide : 950 Kg
 Masse en charge : 1 645 Kg
 Vitesse maximale : 305 Km/h
 Vitesse de croisière : 260 Km/h
 Plafond : 5 000 m
 Rayon d'action : 1 200 Km
 Moteur : Renault 6Q 233 ch.



Le Fairchild F-OAAZ au pied du dock coopératif, il restera en service jusqu'à la fin (FU)





L'aérodrome de Redjas jouxtant le village, avec le dock coopératif enclavé entre les deux pistes, symbiose totale du village et de son aéro-club (UC-FU-LN)



Le 17 avril, a lieu le Grand prix de l'Aéro-club, premier des meetings traditionnels organisés par l'Aéro-club les dimanches et lundis de Pâques. Seize avions venus d'Algérie et de Tunisie participent à la course de vitesse à handicap, sur un circuit de 16 km. La course est remportée par Edmond Ballin en *Norécrin*, Maurice Faure est vainqueur en catégorie Stampe. Le général Vuillemin et le général Dulac, commandant l'armée en Tunisie, assistent à la course.

1950

Claude Cros, fils d'un agriculteur de Rouached, passe le brevet en octobre, à l'âge de 17 ans, devant le général Vuillemin (commissaire). Il avait commencé à voler à l'âge de 13 ans et l'Aéro-club de France n'avait pas voulu lui accorder de dispense pour passer le brevet plus jeune.

En décembre, Gratien Faure vend son Nord 1101 *Noralpha* F-BBJX à André Gueit (de Bougie).

1951

Edmond Ballin quitte l'Aéro-club de Constantine, il devient moniteur à plein temps à Redjas et pilote de l'avion de Gratien Faure.

Le 25 mars, se déroule le meeting, avec gymkana automobile, et la troisième course de vitesse à handicap, remportée par Edmond Ballin sur *Norecrin* devant Maurice Faure.

215 heures de vol sont effectuées dans l'année et deux brevets sont obtenus.

1952

Le 14 avril, lundi de Pâques, René Dumortier, de Constantine, est victime d'un accident mortel au cours de la course de vitesse en circuit fermé, avec le *Bébé* Jodel F-PDHR, à la suite d'une collision en vol avec le Stampe F-BDKA piloté par André Gueit. Guy Basoni (Redjas) participe à la course avec le Stampe F-BDKH, Pierre Crémieu (Philippeville) avec le Stampe F-BDKM, Pierre Beda (Biskra) avec le Guerchais-Roche F-BFAY, Maurice Faure avec le *Norécrin* F-BBKL, Edmond Ballin avec le *Norécrin* F-BEOX, Pierre Duchemin (Bougie) avec le *Norécrin* F-BEOF et Joseph Santacreu (Constantine) avec le Stampe F-BBKT.

En avril, Maurice Faure vend son SFAN 2 F-PCZY à l'Aéro-club d'Oranie.

En juillet, Gilbert et Raymond Faure achètent, en métropole, le Piper *Super Cruiser* F-BCPQ. Cet avion sera transféré en 1955 à la Coopérative agricole et de transports de Redjas.

En décembre, Maurice Faure et Edmond Ballin participent au rallye aérien de la Datte avec les *Norécrin* F-BBKL et F-BEOX.

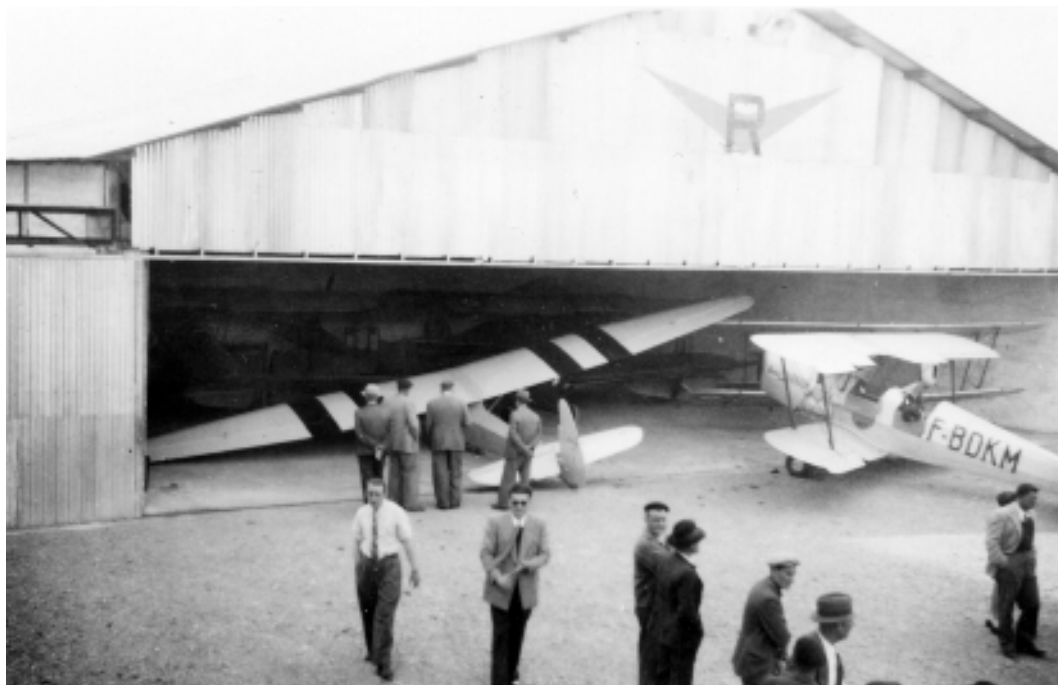
149 heures de vol sont effectuées dans l'année, Georges Gelin est breveté.

1953

La passion de Maurice Faure pour l'agriculture, pour l'aviation et pour les Piper qu'il a bien connus pendant la guerre, l'amène tout naturellement à développer l'aviation agricole. En avril, arrive le Piper agricole PA11 F-BFMU suivi, en novembre, du Piper PA18 F-OANN. Ces deux avions, équipés de trémies d'épandage, sont utilisés par de nombreux agriculteurs des villages alentours (Chateaudun-du-Rhummel, El-Milia, Fedj-M'Zala, Mila, Richelieu, Rouached, Tiberguent et Zeraïa) qui font parti de l'Aéro-club qui compte alors 150 membres. Les avions sont utilisés pour les travaux agricoles d'épandage sur les céréales et la lutte anti-moustiques. Les Piper réalisent environ 150 heures de vol par mois de travail aérien



▲ René Gelin (FU)



Ci-contre en haut, préparatifs d'une démonstration vélivole avec un Nord 1300 venant du centre du Djebel-Oum-Settas (SG)

Le 14 avril 1952, les débris du Stampe F-BDKA piloté par André Gueit (de Bougie), après la collision en vol qui coûtera malheureusement la vie à René Dumortier en Jodel (FU)



▼ *Le Ryan Navion, immatriculé aux Etats-Unis, de Henri de Montmarin, qui sera longtemps basé à Redjas (FU)*





▲ Gilberte Perazzio en place arrière du Stampe, derrière Edmond Ballin (FU)



▲ Allamand et Edmond Ballin (FU)
▼ Didier Faure, pilote de l'ALAT, aux commandes d'un NC 856 (FU)



en saison pour le compte de la coopérative agricole de Redjas, en plus des heures de vol réalisées pour l'Aéro-club.

L'armée mettra également un Piper L18 à la disposition des réservistes de l'Aviation d'Artillerie.

Le Stampe F-BDKH cesse de voler en décembre, il est remplacé par le Piper PA11 F-BFMU transformé en biplace-école par suppression de la trémie d'épandage.

161 heures de vol sont effectuées dans l'année et 176 heures en 1954.

1955

Le 10 avril, lors de la fête aérienne, le concours de modèles réduits est remporté par Konicheff (Constantine) en durée planeur et par Jean-Claude Caillou (Aéro-club de l'AIA d'Alger) en vitesse en vol circulaire.

La région est durement frappée par la rebellion, le club, aussitôt mis à contribution, rend des services considérables aux villages isolés dans un relief hostile. Ses avions assurent les ravitaillements, les transports urgents et les évacuations sanitaires.

Les liens avec l'ALAT deviennent étroits grâce à l'amitié entre Maurice Faure et le colonel Marceau Crespin qui développe la base de Sétif d'une façon considérable. Didier Faure, pilote du club et fils de Maurice Faure, est parmi les premiers pilotes appelés de l'ALAT, il effectuera plusieurs centaines d'heures de vol opérationnel au cours des 36 mois de son service militaire.

538 heures de vol sont effectuées dans l'année et six brevets sont obtenus.

1956-1957

En juin 1956, Claude Cros construit une piste à Tsabara, à côté de son village de Rouached (à l'est de Redjas), et l'inaugure en Stampe avec Maurice Faure.

En novembre 1956, le *Norécrin* F-BBKL, arrêté de vol après 1 500 heures, retourne à Toussus-Le-Noble, convoyé par Maurice Faure en passant par l'Espagne, il est remplacé par le *Norécrin* F-OAUA.

583 heures de vol sont effectuées en 1956 et 349 heures en 1957.

1958

Six avions sont maintenant basés à Redjas : Les *Norécrin* F-BEOX et F-OAUA, les trois Piper PA12 F-BCPQ, PA11 F-BFMU et PA18 F-OANN et le Fairchild F-OAAZ, entretenus par les mécaniciens René Gelin et Allamand.

1959-1960

Le club est frappé par le décès prématuré d'Edmond Ballin, pionnier qui totalise 12 000 heures de vol dont 2 500 de nuit.

Alex Périchon participe au rallye de Constantine avec le *Norécrin* F-BEOX.

En mars 1960, le Piper *Super Cruiser* F-BCPQ est vendu au docteur Druon Note, président de l'Aéro-club de Sétif.

1961

Cinq avions sont basés à Redjas lors de la cessation des vols.

L'Aéro-club de Redjas, un petit club devenu grand, animé par des passionnés, mérite plus que tout autre la devise de la ville de Redjas : " *ne obliviscaris* " (*Pour que tu ne m'oublies pas*). Sous l'impulsion de Maurice Faure, il a été le club qui a le plus fait participer l'aviation à la vie d'un village.



▲ De gauche à droite : Gilbert Faure, X, Palat, Raymond Faure, X, X, André Gueit et Georges Faure (FU)

Traitement liquide par épandage sur des céréales, avec le Piper PA18 F-OANN (FU)



▼ Un groupe de visiteurs devant le Piper PA12 F-BCPQ (LN)





Jour de fête à Redjas

Chaque année, pour le dimanche et le lundi de Pâques, se déroule la fête aérienne traditionnelle avec, selon les années, les démonstrations de modèles réduits, les baptêmes de l'air, les démonstrations de planeurs, les gymkanas automobile et surtout, les courses de vitesse aux pylônes, en circuit fermé, qui attirent un grand nombre de spectateurs venus admirer les avions en provenance de la plupart des aéro-clubs du Constantinois.

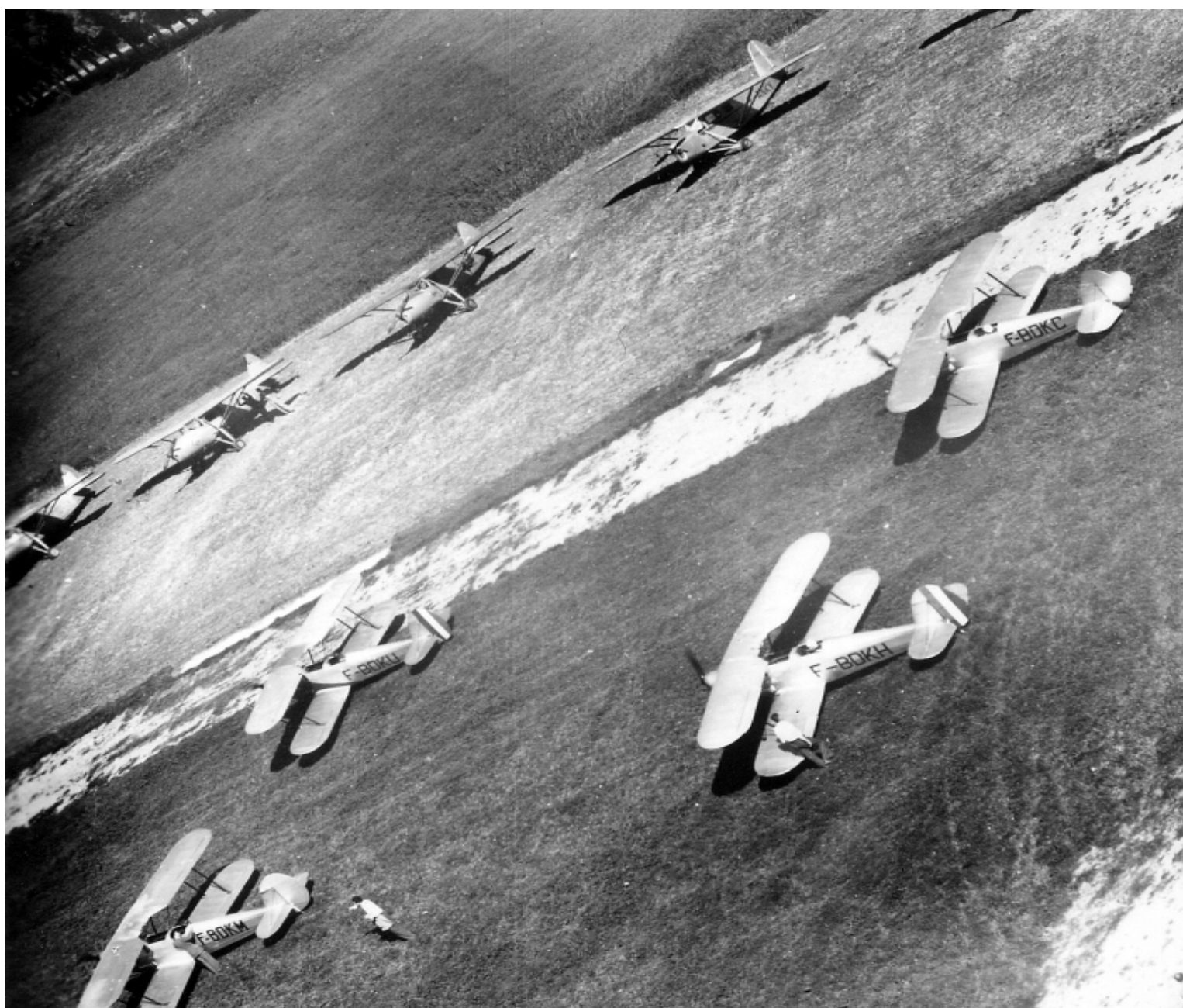
Seule du genre à se disputer régulièrement en Algérie, la course de vitesse de Redjas se déroule par handicap, selon les catégories d'avions.

Le repas et la soirée dansante clôturent la fête dans la pure tradition aéronautique.



A gauche et de haut en bas, la foule des grands jours se presse devant le hangar et le dock coopératif, les avions sur le parking et des Fairchild et des Norécrin prêts au départ (FU-SG)

A droite, des Stampe alignés sur la piste et des Norécrin en virage sur les points tournants matérialisés par un Y sur un arbre et par un arbre peint en blanc (FU)



29 - RELIZANE

L'Aéro-club de Relizane



L'Aéro-club de Relizane reprend vie en 1955 sous la présidence de Cairon, auquel succèdera Dominique Cesari, avec le Caudron 117 F-AJIB acheté au Club aéronautique de Bel-Abbès. Mais cet avion, piloté par Jacques Brossard (dentiste) ayant Henri Ollivier comme passager, est détruit le 2 août 1956 au cours d'un atterrissage forcé.

L'aérodrome devient impraticable en raison de l'insécurité et les avions (le *Tiger Moth* F-BHIP et un Morane-Saulnier 502) sont garés sur des aérodromes voisins. L'activité s'effondre pour ne reprendre qu'en août 1957 avec le Jodel 120 F-OBQ et le retour, fin 1959, sur l'aérodrome enfin gardienné. 137 heures de vol sont effectuées en 1960, mais c'est trop tard, le club ne retrouvera pas l'activité qu'il a connu avant la guerre.



▲ Le Tiger Moth F-BHIP convoyé par Claude Serrat (de Mostaganem) depuis Toussus-le-Noble en août 1956 (AP)

Ci-contre, bien que très pacifiques, le hangar, le planeur Avia 152a et le treuil Buick à gazogène se retrouvent entièrement perforés après le passage d'un chasseur allié en maraude lors du débarquement du 8 novembre 1942 (MM)



Le vaillant Caudron 117 F-AJIB, premier avion de tourisme à avoir traversé le Sahara en janvier 1930, piloté par le colonel Joseph Vuillemin, termine son existence dans une orangerie de la ferme Delneau le 2 août 1956, à la suite d'une panne de moteur (HO)

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

RELIZANE
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP: Néant
TWR: Néant
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES: Néant

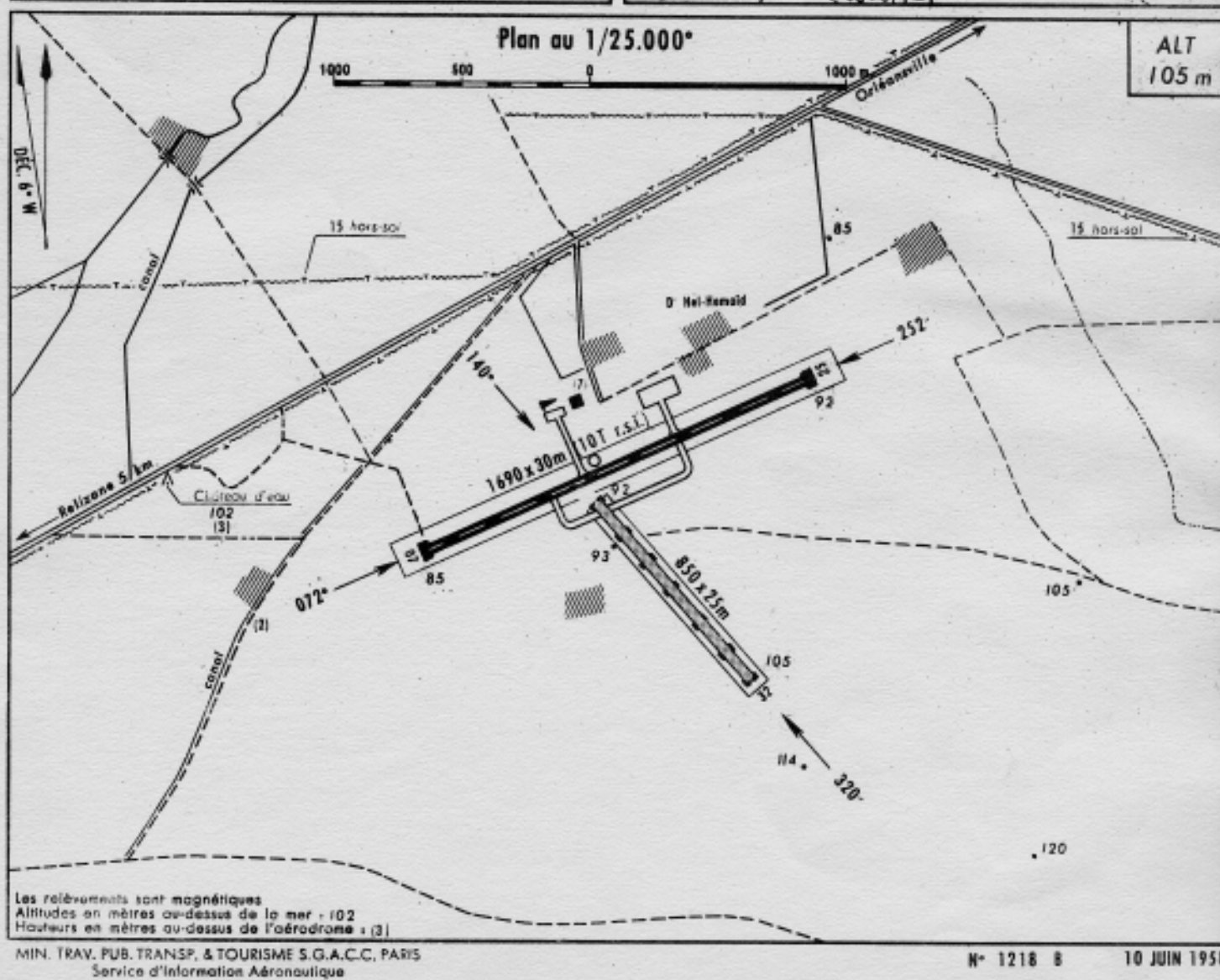
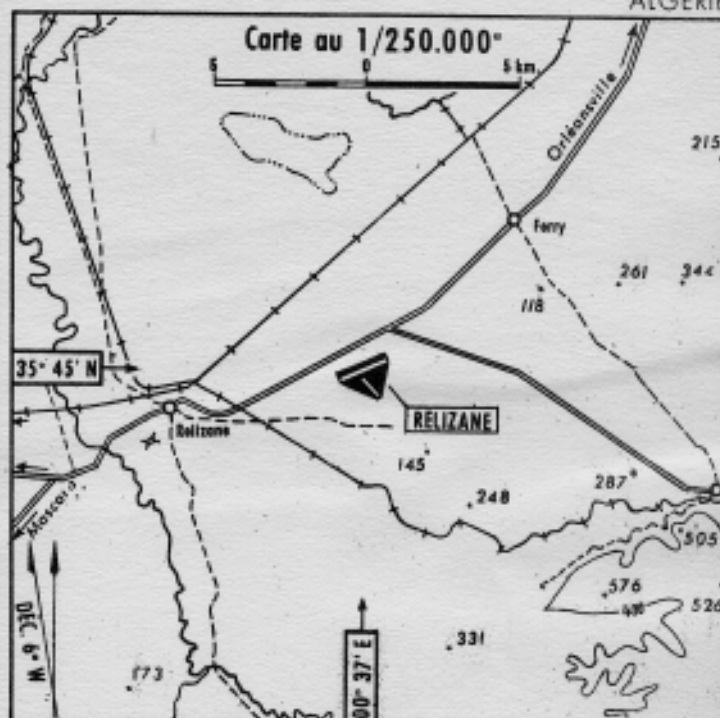
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
INUTILISABLE hors piste et bande.

Tél. de l'Aérodrome: Néant

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES: S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA) d'ORAN-la-SENIA.

Tél: 204.78 - ORAN

NOTES:



L'aérodrome de Relizane en 1958 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

30 - SAÏDA

Le Club aéronautique de Saïda



▲ Paul Trolard, né le 27 octobre 1918, abattu dans son Halifax au-dessus de la Ruhr dans la nuit du 14 au 15 mars 1945 (cv)
▼ Albert Athias, disparu en mer en 1946 en hydravion au cours d'un vol d'essai entre la Sicile et la Tunisie (cv)

L'impulsion aéronautique donnée à Saïda par le Club aéronautique avant la guerre a amené de nombreux Saïdéens à s'engager dans l'armée de l'Air durant le conflit. Parmi les pilotes : André Helleu, sergent-pilote de la RAF, Albert Athias, sous-lieutenant pilote de la RAF qui a disparu en mer en hydravion entre la Sicile et la Tunisie en 1946 et Roger Galland, sergent-pilote de *Marauder* au groupe 1/19 *Gascogne*, puis pilote de Junkers 52. Parmi le personnel navigant, se trouvent Paul Trolard, aspirant-bombardier au Groupe 1/25 Tunisie (*squadron* 347), chevalier de la Légion d'Honneur et Croix de Guerre avec palmes, abattu au-dessus de l'Allemagne en *Halifax* le 15 mars 1945, et les radios Etienne Canal, Delphin Jacquin et René Nicolas.

Il ne faut pas oublier Charles Koenig, officier de l'artillerie de l'Air, et Aglaée Assié, veuve de Jean Fumaroli qui s'était écrasé sur l'aérodrome Nazereg-Flinois en *Phalène*, avec Marcel Martinez, le 24 mars 1935. Engagée comme infirmière-ambulancière au Groupe de Chasse 1/3, sous le nom de guerre de Brigitte, elle sera blessée au cours de la campagne d'Allemagne.

1948

L'Aéro-club reprend son activité, sur l'aérodrome de Nazereg-Flinois, toujours sous le nom du Club aéronautique de Saïda (CAS) qui avait porté bien haut, animé par Paul Jauffret, les couleurs de Saïda dans le milieu aéronautique avant la guerre.

L'école commence sur le Stampe F-BDKS avec Raymond Garbès, détaché de l'Aéro-club de Mascara au titre de l'Aérocoordination Interclub qui est créée, sous la présidence de Daniel Robert-Bancharelle, pour faciliter l'utilisation des avions et des moniteurs. Le Club aéronautique de Saïda y est représenté par son président, le docteur Montagnac.

En février, le club achète le *Norécrin* F-BEMA baptisé *Ville-de-Saïda*.

1949

Le 16 janvier, un dramatique accident avec le *Norécrin* F-BEMA, au lieu-dit Taoudmount (région de Wagram), coûte la vie à Pierre Vincent. Le pilote, Roger Galland, et Joachim (son père), sont gravement blessés. François Fuster, passager, est indemne.

Le 27 mars, le Stampe F-BDKS, piloté par Jean Chevalier, est accidenté à Thiersville avec seulement des dégâts matériels.

Stany Garrigues prend la présidence à la suite du docteur Montagnac et, en accord avec Paul Cuq, président de l'Aéro-club de Mascara, René Bourcier, ancien pilote de chasse de 1943 à 1945 au GC 1/5 *Champagne*, est détaché par l'Aéro-club de Mascara pour assurer l'école à Saïda.

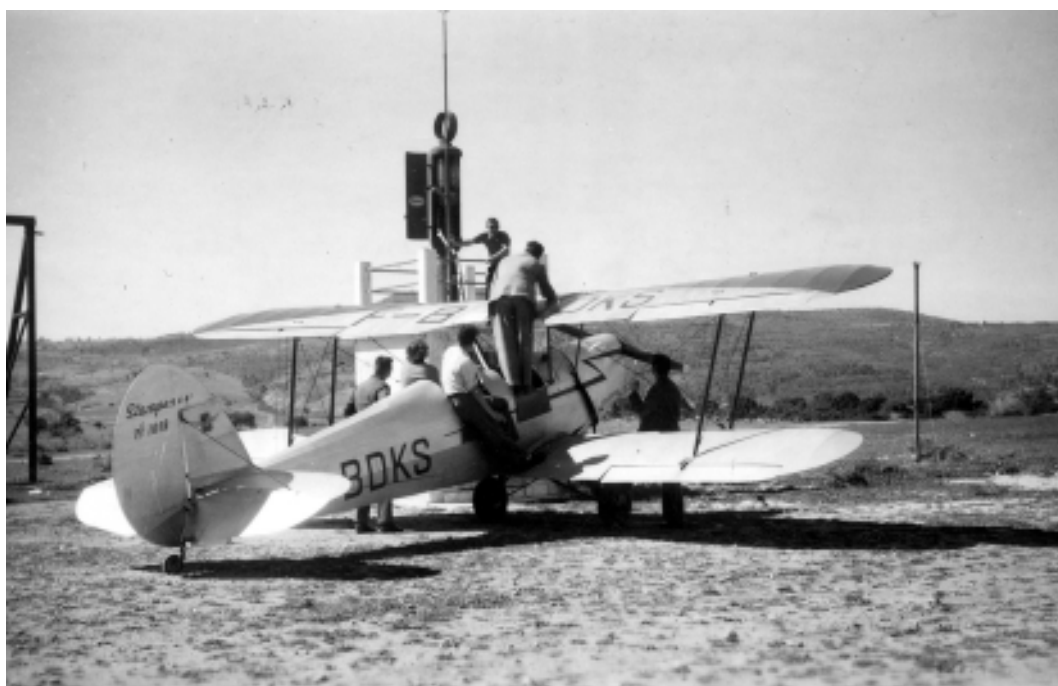
En octobre, le club achète le Fairchild F-OABG baptisé *Spirit-of-Bou-Medfa* à la suite de son atterrissage en campagne, consécutif à une panne de moteur, derrière la gare de Bou-Medfa, lors du convoyage depuis Alger par Daniel Robert-Bancharelle. L'avion arrive à Saïda après le changement du moteur.





▲ *Le Piper Cub F-OAFC devant le hangar et le club-house de l'aérodrome de Nazreg-Flinois (cv)*

Le Stampe au ravitaillement (cv)



▼ *Devant le Piper Cub F-OAFC, de gauche à droite : Paul Jauffret, le gardien, Mme Rastaing, Henri Jauffret, Jean Chevalier, X, Stany Garrigues (PJ)*





▲ Roger Galland, élève-pilote aux Etats-Unis, devant son Curtiss AT 10 (cv)



▲ En décembre 1943, Aglaé Assié-Fumaroli, engagée comme ambulancière au Groupe de Chasse 1/3 sous le nom de Brigitte (cv)

▼ Henri Jauffret en 1949, alors qu'il est au 1^{er} RCP (cv)



1950

Grâce à la présence de René Bourcier, l'activité reprend avec le NC 853 F-BDZR utilisé conjointement avec l'Aéro-club de Mascara dans le cadre de l'Aérocoordination Interclub.

Le *Norécrin* F-BEMC participe au rallye des Avions sanitaires organisé par la FAA et qui se déroule sous une pluie battante les 4 et 5 mars 1950. L'équipage René Bourcier, Paul Cuq et Jean Chevalier, remporte la coupe de la Fédération.

Le 30 septembre, le CAS organise une soirée dansante dans le cadre idéal de l'aérodrome de Nazereg-Flinois, avec le concours des pilotes Jean Chevalier, Henri et Robert Jauffret, Elizabeth Meslet (fille de du notaire Jacques Meslet et qui deviendra l'épouse de Pierre Lagaillarde), Henri Messonnier et Jacques Peyre. Le sous-lieutenant Pierre Sergent, qui fera parler de lui par la suite, fait également partie de la soirée, ainsi que les élèves-pilotes Roger Durand, René Favier, Delphin Jacquin, Guy Marin, Medina, Jacques Meslet, René Nicolas et Henri Soulier.

Le 3 novembre, le club réceptionne le *Norécrin* F-BEQN acheté à l'Aéro-club de Mascara.

Le 11 novembre, grand déplacement à Saint-André-de-Mascara où demeure la famille Bourcier, à l'occasion de la fête de René Bourcier. Jean Chevalier, Delphin Jacquin, Henri Jauffret, Guy Marin et René Nicolas participent à la fête, ainsi que Paul Cuq (de Mascara) et ses deux filles Micheline et Danièle.

L'entraînement se poursuit sur le *Norécrin* et le Piper *Cub*, sous les conseils de Paul Jauffret, toujours dévoué aux ailes saïdiennes.

Le conseil d'administration est composé du président Henri Messonnier ; vice-présidents : Jean Chevalier et Henri Jauffret ; trésorier : Delphin Jacquin ; trésorier adjoint : Elizabeth Meslet.

1951

Le 24 mars, le club rend un hommage à la mémoire de Maître Jules Dupieux, Jean Fumaroli, Marcel Martinez et Pierre Vincent dont les trois derniers ont trouvé la mort en avion. Des gerbes sont déposées sur leurs tombes par les membres du club, parmi lesquels Jules Cazes, Jean Chevalier, Paul Jauffret, Adrien Nicolazo, Théo Perez et André Sabaton.

1952

En février, René Bourcier quitte Saïda après deux années passées comme chef-pilote et reprend du service dans l'armée de l'Air sur hélicoptère. Il deviendra pilote personnel du général Marie-Pierre Koenig en Indochine et au Laos, puis il servira sur hélicoptères lourds en Algérie avant de terminer sa carrière comme commandant de la base d'hélicoptères du Bourget-du-Lac. Il totalisera plus de 7 000 heures de vol et de nombreuses citations et décorations françaises et américaines, avant de devenir commandeur de la Légion d'honneur en 1997.

1953

En janvier, le club achète le Piper J3 *Cub* F-OAFC et, en mai, le Fairchild F-OABG est vendu aux Moulins Pelegrin de Tiaret.

Le 10 février, l'Aéro-club de Mascara donne le *Norécrin* F-BEMC en échange du *Norécrin* F-BEQN détruit en juillet 1951 dans l'accident d'Eugène Amiel.

En avril, Henri Messonnier prend la présidence à la suite de Stany Garrigues.

*Le 2 février 1953, Stany Garrigues
et Delphin Jacquin devant le Piper
Cub F-OAFC (CV)*



*Le 2 février 1953, Jean Chevalier,
cheville ouvrière du Club aéronauti-
que de Saïda, devant le Piper Cub F-
OAFC (CV)*



*Le Piper Cub F-OAFC en approche
(CV)*





▲ Paul Jauffret, né le 13 octobre 1902 à Saïda, décédé le 24 août 2003, mécanicien dans l'aéronautique militaire, puis industriel en constructions mécaniques et en fonderie, créateur du Club aéronautique de Saïda qu'il animera avant et après la guerre (CV)

▼ L'aérodrome de Nazreg-Flinois pendant les travaux d'agrandissement et d'implantation d'une piste d'atterrissage en bitume. Les T6 de l'armée de l'Air utilisent alors provisoirement les installations de l'Aéro-club, visibles au premier plan, avant que la construction des hangars militaires soit terminée (DZ)

1954-1956

Parmi les élèves et les pilotes du 1^{er} et du 2^{ème} degré formés par le Club aéronautique de Saïda, se trouvent Camille Barthet (industriel), Armand Boeglin, Jean Bozio (entrepreneur), Jean Chevalier (agriculteur), Gaston Emmanuel (entrepreneur), Henri et Robert Jauffret (fils de Paul Jauffret), Emile Lalaude (dentiste), Henri Lang (taxi), Elizabeth Meslet (étudiante), Henri Messonnier (agriculteur), Emile Patureau (breveté par le Saïdeen Pierre Llopis, chef-pilote de l'Aéro-club de l'AIA), Jacques Peyre (agriculteur), Alice Torrès, et René Veillon (agriculteur). Il faut ajouter les anciens pilotes militaires qui continuent à piloter, parmi eux : Roger Galland (boulangier), André Helleu et Marcel Manuel (entrepreneur).

Dès le début des opérations militaires contre la rebellion qui gagne l'Oranie, le terrain de Nazreg-Flinois, les hangars et les diverses installations de l'Aéro-club sont réquisitionnés par l'armée de l'Air qui installe une escadrille de T6.

A partir de 1958, des travaux très importants sont entrepris par l'armée qui implante une piste et des chemins de roulement goudronnés, ainsi que de grands hangars. Pendant les travaux, le club est contraint d'évacuer ses avions à Saint-André, aérodrome de Mascara, où le Piper *Cub* sera détruit après l'abandon du terrain par l'armée. Le *Norécrin*, basé ensuite à Sidi-Bel-Abbès, sera suspendu de vol.

Le Club aéronautique de Saïda a été parmi les aéro-clubs les plus atteints par l'insécurité. Il a été contraint de se mettre en veilleuse et ses avions, dispersés sur les aérodromes voisins, n'ont pas pu, pendant longtemps, être utilisés régulièrement par les pilotes du club. Le magnifique élan donné, dès avant-guerre par Paul Jauffret, les sacrifices des pilotes et des membres du personnel navigant pendant la guerre et les espoirs fondés sur la brillante reprise à partir de 1948 n'auront pas porté leurs fruits.



CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

SAIDA
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : *Néant*
TWR : *Néant*
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : *Néant*

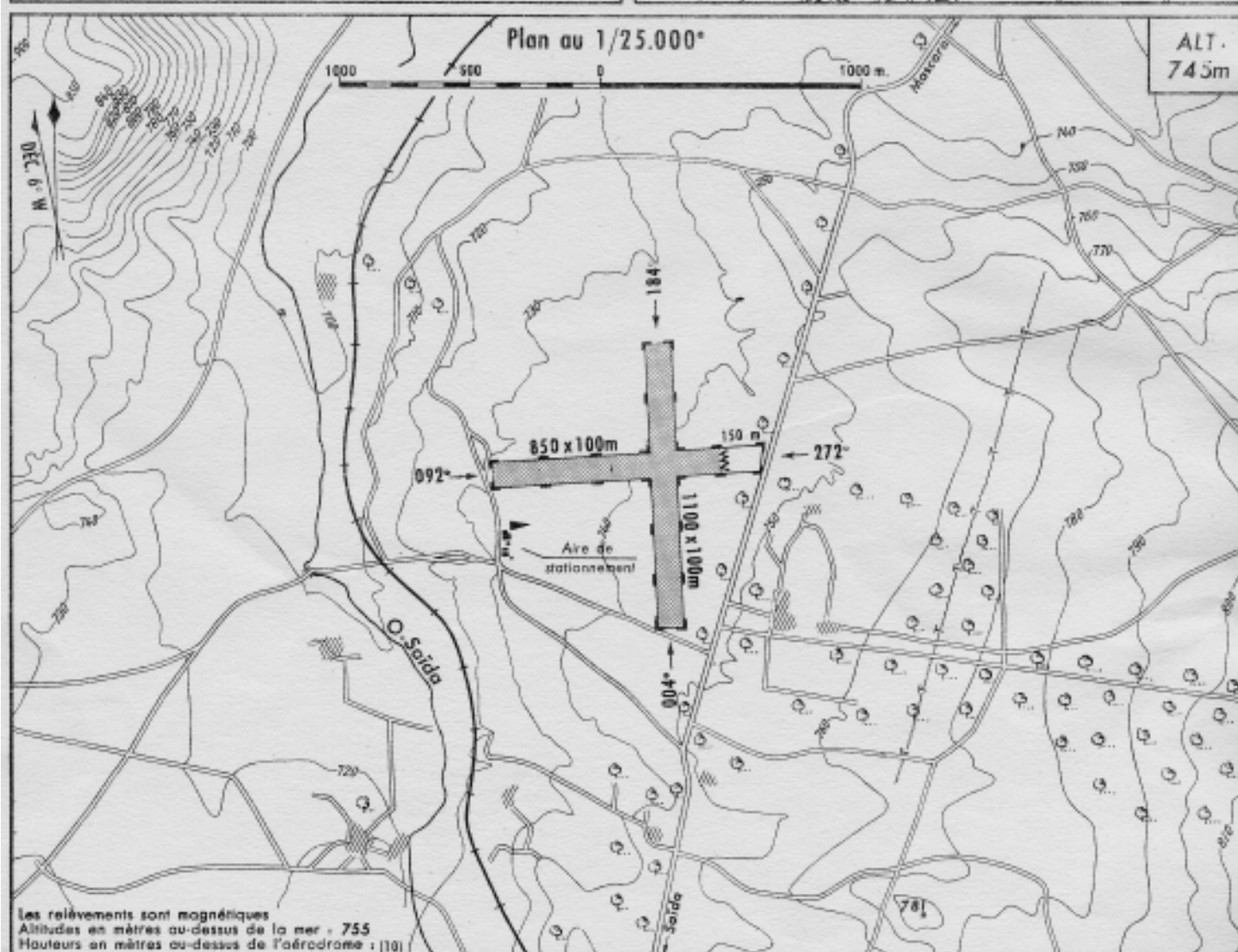
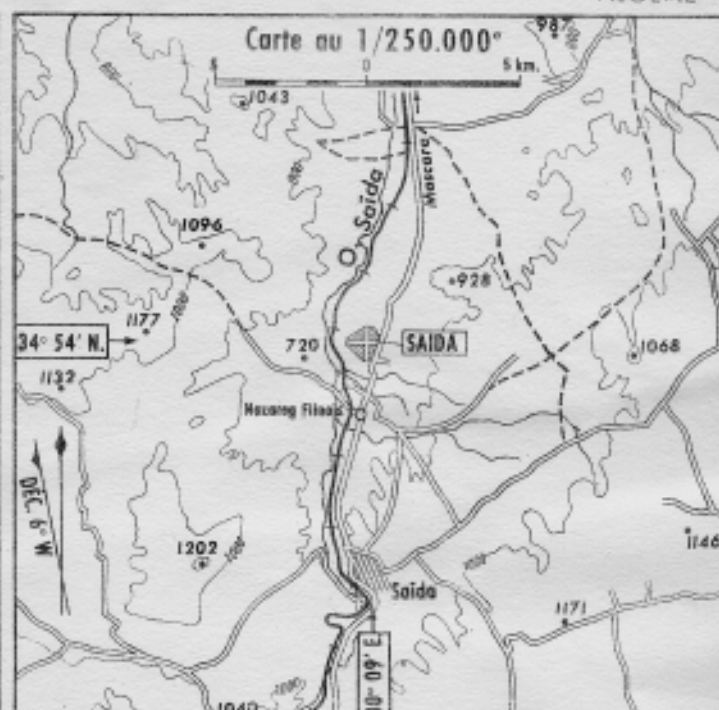
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable hors bandes.

Tél. de l'Aérodrome : 08 à FLINOIS

BIA : S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA)
d'ORAN-la-SENIA.

Tél : 204.78 à ORAN

NOTES :



Les relèvements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 755
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : [10]

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

N-1213 C 5 SEPTEMBRE 1958

L'aérodrome de Saïda en 1958, avant les travaux d'agrandissement Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.
Des courageux Saïdéens recueilleront sur l'aérodrome les sous-lieutenants réservistes Hoerner et Roland Raucoules de l'ERALA 2/40 d'Oran, après leur attaque, en T6, du camp FLN d'Oujda le 18 février 1962.

31 - SETIF

L'Aéro-club de Sétif



1948

Le président Lucien Chozard (électricien) et le secrétaire Maurice Egret assurent la reprise de l'activité sur l'aérodrome d'Aïn-Arnat que viennent de quitter les Alliés.

Pierre Barral (agriculteur et président d'honneur) et Pierre Mazzuca (assureur et ancien pilote de B26 *Marauder*) reprennent le manche comme moniteurs. Plusieurs des pilotes qui avaient assuré, avant la guerre, une grande activité se réentraînent, parmi eux se trouvent René Baldacchino (ébéniste), Lucien Chozard, Gilbert Cornetto (agriculteur), Charles Dahmen (agriculteur), F. Dubosq, Louis Dussaix (agriculteur), Horace Gonzalès, Charles Magneville et César Santoni.

Le dimanche 28 novembre, se déroule une grande journée de propagande et de baptêmes de l'air en présence des autorités (le maire Charles Brincat qui a toujours soutenu l'Aéro-club et les conseillers municipaux Antoine Fiorini, Laurent Mazzuca et Robert Louge) avec le concours des aéro-clubs de Redjas et de Constantine. Trois Stampe, trois *Norécrin* et le motoplaneur SFAN de Maurice Faure se trouvent réunis sur le terrain. Les deux nouveaux avions du club sont présentés à l'assistance : le Caudron *Luciole* F-ALDD qui vient d'être acheté à l'Aéro-club d'Algérie et le Fairchild F-OACM qui vient d'être livré.

Cinq élèves, dont Uldéric Dussaix (*Dédé*), sont en école avec le Caudron 230 *Luciole* F-ALDD, un des rares avions à avoir survécu à la guerre. Le Stampe F-BDKT sera également utilisé pour l'instruction, conjointement avec l'Aéro-club de Constantine, ainsi que le Klemm 25 F-PAAE. Le Fairchild F-OACM est utilisé par les pilotes brevetés.

1949

Le 19 septembre, arrive le *Norécrin* F-BFJF, premier *Norécrin* équipé en sanitaire livré en Algérie (il avait été exposé au Salon de l'aviation). L'équipage de convoyage est composé de Lucien Chozard, de Gilbert Cornetto, du lieutenant-pilote Henge et du mécanicien Andonard. Dès le 15 octobre, cet avion participe, avec Pierre Mazzuca, au rallye des Vins fins d'Oranie. Par la suite, arrivera le *Norécrin* F-OAUV.

1950-1958

Albert Gaillet, agriculteur et ancien élève de Supaéro (promotion 1935) qui disparaîtra tragiquement, enlevé par le FLN en décembre 1961, devient président en 1950 suivi, en 1955, par Gilbert Cornetto. Compte-tenu de la faible activité, le *Norécrin* F-OAUV est prêté à l'Aéro-club de Collo qui débute son activité.

Après une période très calme de plusieurs années, l'activité reprend et 77 heures de vol sont réalisées en 1955.

Pour relancer l'activité, une politique de renouvellement des avions est entreprise. En février 1955, le Fairchild F-OACM est échangé à l'Aéro-club de Blida contre le CFA D7 *Cricri Major* F-BFNB, 114 heures de vol sont effectuées dans l'année et un brevet est obtenu.



▲ Pierre Mazzuca, en cours de pilotage aux Etats-Unis (MZ)

▼ René Baldacchino aux commandes du Jodel de l'Aéro-club (LW)



A Tunis-El Aouina, au début de la guerre, à gauche, le pilote sétifien Charles Dahmen, à côté de lui : Sanchez (DC)



Pierre Mazzuca, pilote de bombardier, à gauche, devant un B26 Marauder (MZ)



Le vétéran Caudron Luciole F-ALDD, premier avion utilisé par l'Aéro-club après la guerre (LL)



En 1957, arrive le Piper J3 *Cub* F-OAZQ acheté par le club. Le *Norécrin* F-OAUV, restitué par l'Aéro-club de Collo, reprend du service, alors que le *Norécrin* F-BFJF est arrêté de vol. 189 heures de vol sont effectuées dans l'année.

La coopération avec l'ALAT, dont la base se développe considérablement, augmente l'activité du club avec l'arrivée de nouveaux pilotes et élèves-pilotes. Les moyens sont renforcés par des militaires qui deviennent moniteurs et mécaniciens bénévoles. Le commandant de la base, le colonel Marceau Crespin, sportif et animateur de premier ordre, facilite l'entente entre le club et l'ALAT et devient président d'honneur. L'aérodrome, qui était presque à l'abandon après avoir connu une activité intense durant la Deuxième guerre mondiale, est rénové sous l'action de Marceau Crespin et devient, avec le Groupe d'Hélicoptère n° 2 qui y est implanté depuis mai 1955, la plus grande base de l'ALAT en Algérie.

1959

Le commandant Déodat Puy-Montbrun, qui prend la suite du colonel Crepin le 1^{er} janvier, poursuit la coopération entre le GH2 et le club. Il apporte son appui à la création du Para-club animé par Jacques Zermati (administrateur judiciaire) et Albert Noël (ingénieur des Ponts et chaussées). Le Para-club utilise le Morane 502 *Criquet* F-OBRY.

En février, le Piper *Cub* F-OAZQ est vendu à Jean Coutayar et, au mois d'avril, arrive les *Emeraude* F-OBLX et F-OBLY. Un nouvel hangar est construit pour l'Aéro-club.

Le président est maintenant Louis Promeyrat (directeur d'école) ; secrétaire : Roland Schembri (pharmacien) ; membres du bureau : René Baldacchino (ébéniste), Roger Chollet (agriculteur), Jean Coutayar (cafetier), docteur Druon Note (chirurgien), Uldéric Dussaix (agriculteur), Fargeot, Claude Haas (prothésiste dentaire), Jules Lochard (agriculteur), Robert Runtz (agriculteur, ancien pilote de la RAF) et Wolmer.

Le renouveau du club se fait ressentir, 1 310 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets sont obtenus. Quinze élèves-pilotes sont en cours de progression.

1960

En mars, le club rachète le Piper *Cub* F-OAZQ de Jean Coutayar et achète également le Piper PA12 *Super Cruiser* F-BCPQ de la Coopérative agricole et de transports de Redjas.

Malheureusement, trois coups très durs surviennent en deux jours. Le 1^{er} avril, Gilbert Cornetto est victime d'une panne de moteur dans le Djurdjura, vers Bouira, et parvient à poser le *Norécrin* F-OAUV sans casse, mais avec le moteur à changer. Le soir même, le Piper PA12 *Super Cruiser* F-BCPQ, venu en dépannage, piloté par Druon Note, est cassé. Beaucoup plus grave, le 2 avril 1960, l'*Emeraude* F-OBLX fait une chute sur le village de Mahouan, à une quinzaine de kilomètres de Sétif. Le pilote, le sergent-chef Sagé, trouve la mort, ainsi que deux enfants du village. Le passager, Pierre Mazzuca, blessé, doit être amputé d'une jambe.

Dans ces moments difficiles, le club reçoit l'aide de l'Aéro-club de Guelma qui prête le CFA D7 *Cricri Major* F-BFND et de l'Aéro-club de Constantine qui prête le *Tiger Moth* F-BBRX. L'Aéro-club de Fréjus, sinistré en 1959 par la rupture du barrage de Malpasset, se souvient de la générosité des aéro-clubs algériens et fournit une aide substantielle à l'Aéro-club de Sétif.

Le Jodel 120 F-OAZG arrive en mai, acheté à l'Aéro-club d'Algérie.

1 074 heures de vol ont été effectuées dans l'année et sept BEPP ont été obtenus.

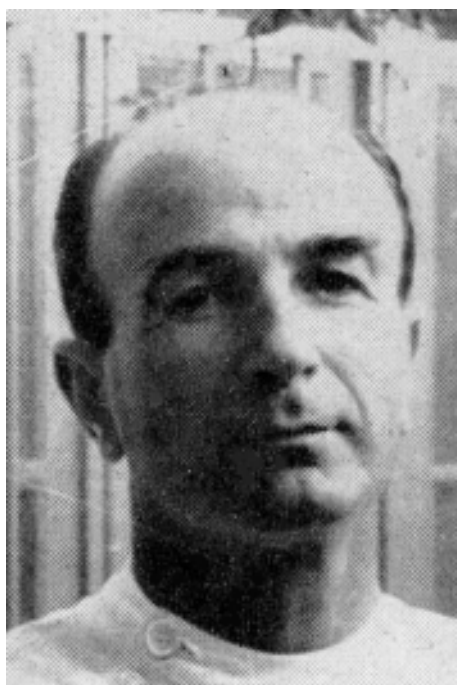
1961

En février, Jean Coutayar achète le *Norécrin* F-OAUR de l'Aéro-club d'El-Oued.

Le docteur Druon Note devient président ; vice-présidents : Jean Coutayar et Fargeot ; secrétaire-général : Yves Lleu (assureur) ; secrétaire adjoint : Ballestro (employé des PTT) ; trésorier-général : Roland Schembri ; trésoriers adjoints : Claude Haas et René Baldacchino ; assesseurs : Alain Chollet, Hamm, Robert Runtz et Wolmer.

Les moniteurs de l'ALAT Jack Geoffroy, Graaf et Pâques et le mécanicien Poussier, s'occupent de la formation et de l'entretien des avions. Les résultats sont à la mesure des efforts pour remonter le club après les drames de 1960. Vingt pilotes sont brevetés, dont huit militaires, et dix-neuf élèves-pilotes sont en cours de progression. Pierre Commes et David Fontaine se trouvent parmi les derniers brevetés.

La coopération avec l'ALAT a porté ses fruits, comme avant la guerre la collaboration avec le 3^{ème} Groupe d'aviation d'Afrique. Après avoir surmonté les plus grandes difficultés, l'Aéro-club de Sétif est maintenant confronté au pire des drames : l'interdiction des vols.



▲ *Le président Druon Note* (PN)



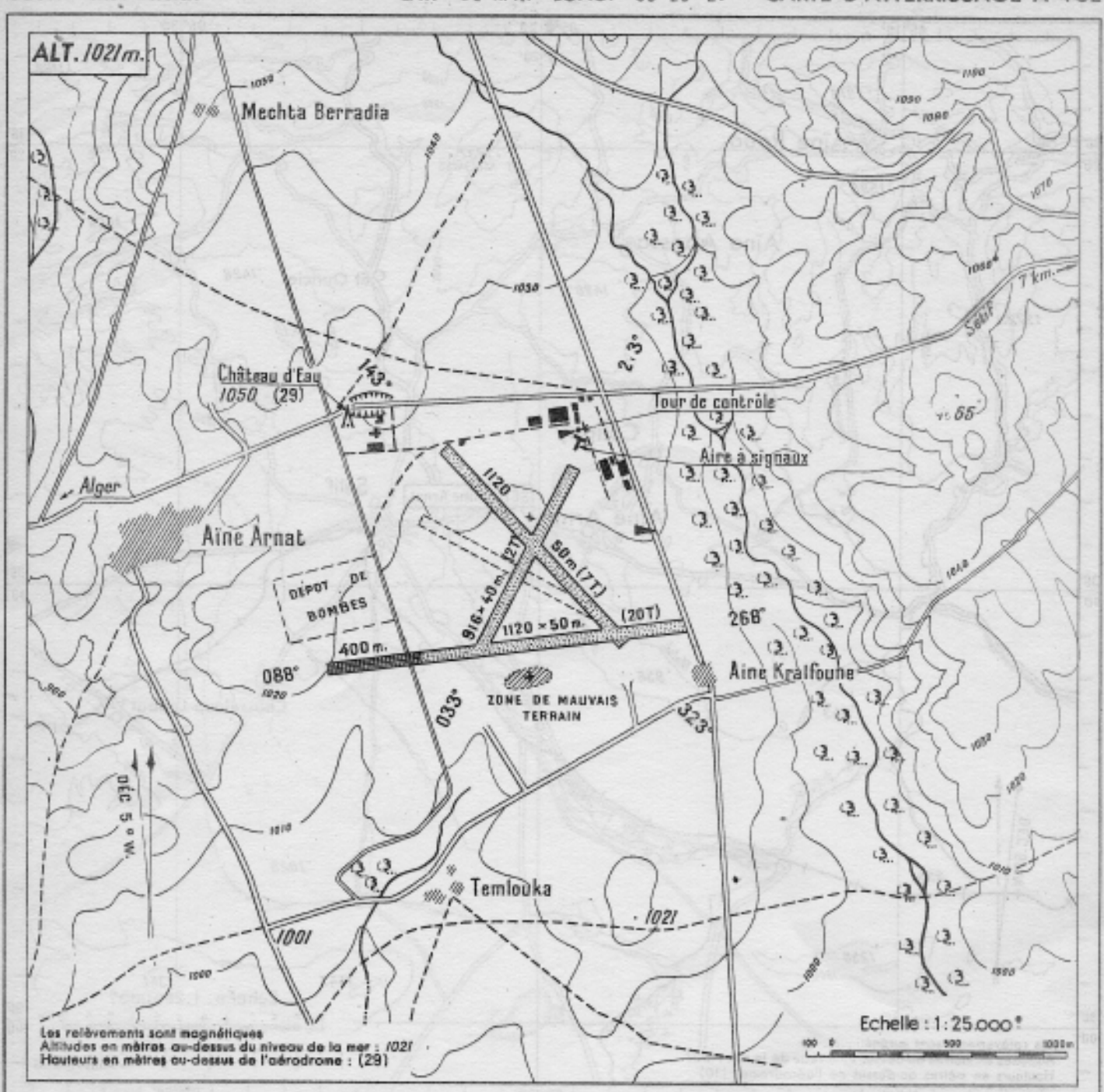
En haut à droite, Pierre Mazzuca aux commandes du Norécrin F-OAUV, premier Norécrin sanitaire livré en Algérie (MZ)

Souvent vu à Sétif, le splendide avion italien Aviamilano F14 Nibbio F-DAFY, basé à Agadir, de l'homme d'affaires André Guelfi (FU)



▼ *L'Emeraude F-OBLY à Hassi-Messaoud, au cours du premier rallye du Pétrole organisé par l'Aéro-club de Constantine en mai 1959, auquel elle participe en compagnie du F-OBLX* (CX)





▲ L'aérodrome de Sétif-Aïn Arnat en 1950. Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

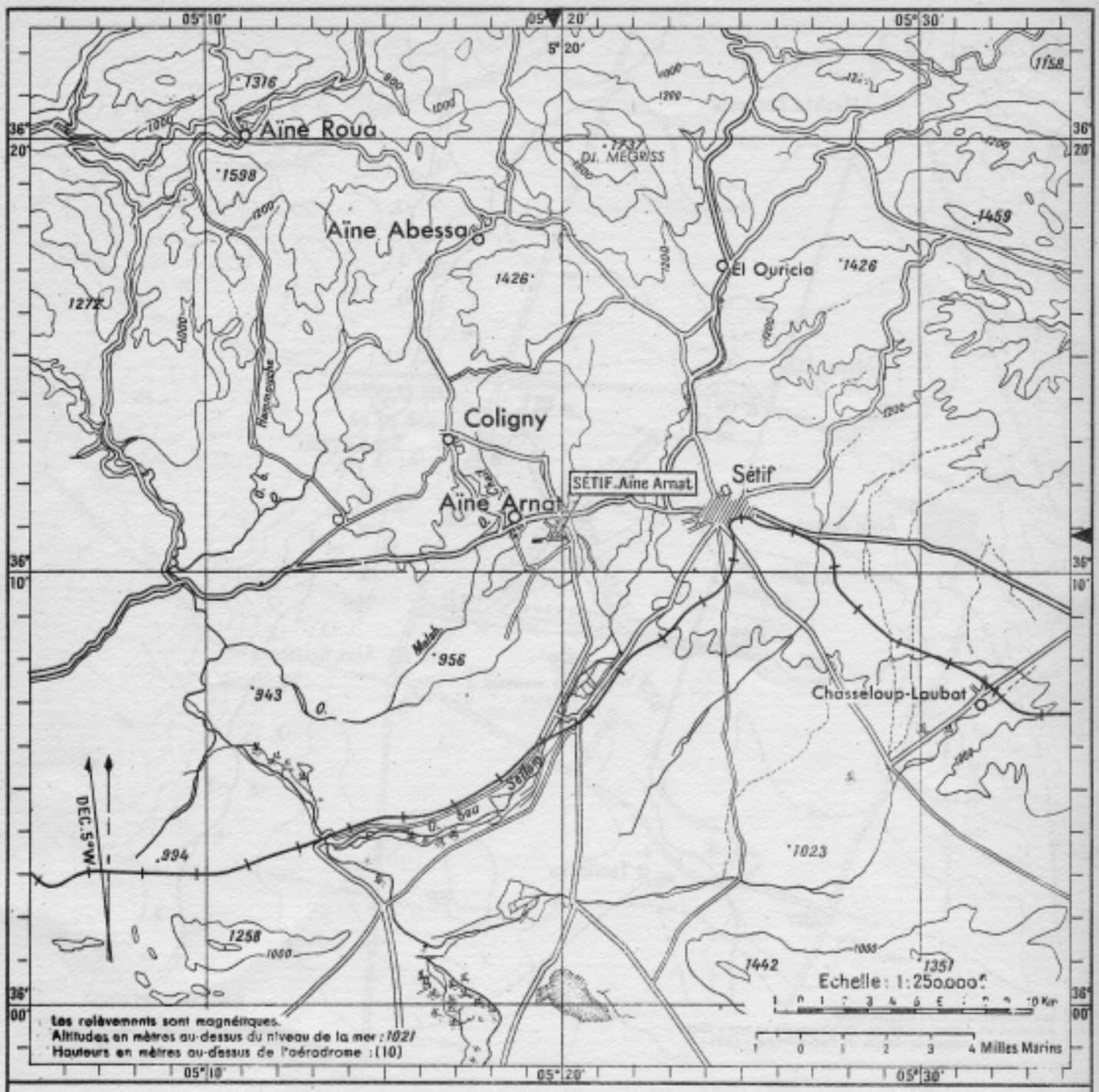
A gauche, l'aérodrome de Sétif-Aïn Arnat avant la guerre. Il abrite alors le Groupe d'aviation d'Afrique n° 3 (PB)

A droite, l'aérodrome en novembre 1957. Des travaux importants ont été entrepris pour en faire la plus grande base de l'ALAT en Algérie (VM)

CARTE D'APPROCHE A VUE

ALT: 1021m

SÉTIF-Aïne Arnat
ALGÈRE (Constantine)



32 - SIDI-BEL-ABBES

Le Club aéronautique de Bel-Abbès



1946-1947

Dans les derniers jours du mois de juin 1946, un grand pas est accompli avec la réunion d'une première assemblée de l'Aéro-club. Un comité restreint de gestion est constitué avec pour mission prioritaire de faire revivre le plus vite possible les activités du Club aéronautique de Bel-Abbès, le fameux CABA d'avant-guerre qui avait été parmi les plus importants aéro-clubs de France et d'Union Française.

Les premiers volontaires pour l'accomplissement de cette difficile mission, vite rejoints par d'autres (des jeunes en particulier), sont Georges Alberge (président et secrétaire), le trésorier et conseiller technique Henri Falcon et les membres du conseil d'administration René Chanfreau et René Mancino. Paul Liepmann qui avait, avant la guerre, amené le CABA à un niveau exceptionnel d'activité, est président d'honneur.

Les moniteurs Jean Serrières et Georges Ligreau, des grands anciens, sont prêts à assurer l'instruction en vol. Avec beaucoup d'enthousiasme, l'inamovible "Pepico" Joseph Olaya redevient mécanicien, cheville ouvrière et confident de tous, après une longue période dans l'armée de l'Air. Lerolle reprend sa place à la direction du bar.

Le Caudron 117 F-AJIB, un des rares avions ayant survécu à la guerre, est remis en service et, dès l'arrivée du Stampe F-BBNT prêté par le SALS, baptisé *Président-Edmond-Marchand*, en mars 1947, les anciens reprennent le manche et de nouveaux pilotes et élèves-pilotes apparaissent : Robert Albrand, Armand Amsallem (ancien pilote de *Halifax*), Arzelier, Georges Bonnery, Jéraud Bonnet, Boutié, Georges et Pierre Caizergues, Louis Casse, Eugène Chanfreau (ancien pilote de chasse), Gilbert Chazal, Chevrier, Lucien Coen, Henri Falcon (ancien pilote de *Halifax*), Marcel Fischer, Pierre Got, Robert Lachèze (médecin et pilote de guerre), André Lamur (chirurgien et commandant d'un groupe de *Marauder*), André Laumet (ancien pilote de chasse de l'escadrille 1/6), Gustave Llopis, René Mancino, Georges Patoureaux et Michel Ségura.

Le CABA change de nom pour devenir l'Aéro-club de Sidi-Bel-Abbès, mais l'ancienne appellation perdurera avec bonheur.

1948

Le 8 février, Jacques Saragossi, assis en place avant, décède dans l'accident d'un Stampe piloté par Georges Alberge.

En avril, le club achète le *Norécrin* F-BEOR. En novembre, il reçoit le Fairchild F-OAAV qui sera baptisé *Président-Paul-Liepmann*.

La même année, se déroulent les essais du Ligreau GL 4, monoplace à aile haute équipé d'un moteur Volkswagen, conçu et construit par le moniteur Georges Ligreau. Georges Ligreau, ancien pilote militaire, passionné de mécanique, avait une certaine expérience de la construction amateur car, en 1943, il avait modifié avec succès un planeur Avia 152a en biplace. Il animera une section très active de préparation militaire Air et créera une station-service agréée.

Le club est 127^{ème} à la coupe des *Ailes* avec six brevets obtenus.



▲ Le président Georges Alberge (CA)

▼ René Chanfreau, membre très actif du conseil d'administration, vu par André Costa



En 1948, le petit-fils Falcon, troisième génération de pilotes, devant le Fairchild qui vient d'être livré, encore aux couleurs américaines mais qui porte déjà la marque du CABA et son fameux pingouin (HF)



Des membres du CABA en 1951 : docteur Chevrier, Lucien Coën, Pierre Caizergues, Georges Alberge et Lamassoure (CA)



Toujours en 1951 : Georges Alberge, Jéraud Bonnet, René Mancino, Maître Antoine, Marchand et Lucien Coën (CA)





▲ André Laumet, pilote de chasse avec deux victoires aériennes (CA)

▼ Raoul Ayribier, un des fondateurs du CABA (AP)



1949

Dans l'espoir de relancer le vol à voile, le remorqueur Morane-Saulnier 315 F-BDYV est livré en janvier.

Les 15 et 16 octobre, le club, toujours présidé par Georges Alberge, reçoit les dix-neuf avions participants au rallye international des Vins fins d'Oranie. Lucien Coën, Demias et Mlle Olaya s'occupent de l'accueil. Albert Rigaud, Mestre et Trenne sont contrôleurs officiels. Pierre Caizergues participe à ce rallye avec le Stampe F-BBNT, Marcel Fischer avec le *Norécrin* F-BEOR et Georges Bonnery avec le Fairchild F-OAAV.

Georges Devillers, nouveau chef-pilote venant de métropole, époux de Fabienne Utwiller, arrive dans le courant de l'année.

Georges Bonnery, Chevrier et Pierre Caizergues sont parmi les brevetés.

1950

Le 21 février, le club achète le *Norécrin* F-BDST de l'AC de Meaux.

En mars, le *Norécrin* piloté par Marcel Fisher et Annette Pizzano, transportant la générale Rollet, épouse de l'inspecteur de la Légion étrangère, et Joseph Olaya, remporte, à Maison-Blanche, la coupe du Gouverneur général et la coupe du premier *Norécrin* classé au rallye des Avions sanitaires. Au même rallye, le Fairchild, piloté par Albert Rigaud et René Mancino, remporte la coupe de *L'Echo d'Alger*.

Marcel Fischer crée avec succès une coupe réservée aux membres du club et destinée à récompenser les voyages effectués dans l'année. Albert Rigaud est premier avec 5 076 km parcourus, 2^{ème} : Joseph Olaya avec 4 411 km et 3^{ème} : Pierre Caizergues avec 4 127 km.

Parmi les autres pilotes les plus actifs se trouvent Marcel Fischer, René Mancino et Annette Pezzano.

1951-1953

Les membres du club sont très affectés par la mort au Maroc, à la suite d'une collision en vol, le 16 mars 1952, d'Albert-Pierre Monville qui avait été moniteur à Bel-Abbès avant la guerre et qui avait épousé Gilberte Cenac.

Le CABA connaît un sérieux ralentissement de l'activité, moins de 300 heures de vol sont effectuées par année, les avions vieillissent et, en septembre 1953, le Fairchild F-OAAV est vendu au Maroc.

Cependant, la section d'aéromodélisme est très active, animée par les moniteurs Alonzo et Cerdan.

1954

Le 26 septembre, se déroule le baptême du Jodel 112 F-BFTG *Chef-Pilote-A.P.-Monville*, amené de métropole par Georges Ligreau et son épouse. Parrain : André Laumet, marraine : Mme Ligreau. La cérémonie se déroule en présence de nombreuses personnalités après une démonstration de modélisme et la remise des diplômes de préparation militaire. L'acquisition du Jodel marque le renouveau de l'activité et préfigure l'arrivée d'une nouvelle génération d'avions. Sans atteindre les plus hauts niveaux d'avant-guerre, l'activité va maintenant croître régulièrement. Comme le dit le président Georges Alberge : " *L'achat de cet avion, avec la parfaite compréhension de la Municipalité, représente le symbole du redressement du CABA et le retour à la bonne camaraderie d'autrefois, sans laquelle aucune oeuvre utile ne peut être tentée ou réalisée* ".

285 heures de vols sont effectuées dans l'année et un brevet est obtenu.



▲ Le 15 octobre 1949, le rallye des Vins fins d'Oranie fait escale à Sidi-Bel-Abbès. Sur le parking : le Miles Gemini G-AJKY de l'Anglais Broxbourne et les Fairchild des aéro-clubs de Constantine et d'Oranie (CA)

En 1950, au premier plan, les quatre avions du CABA : le Fairchild, le Morane-Saulnier 315, le Stampe et le Norécrin F-BDST (CA)

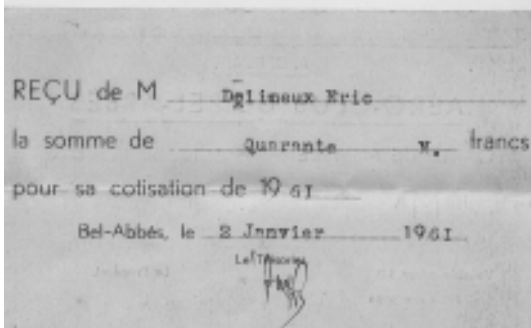
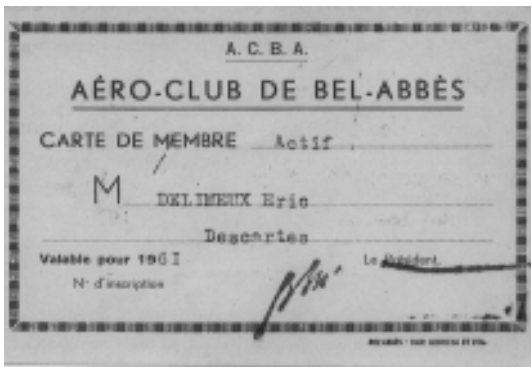


Le 26 septembre 1954, avant le baptême du Jodel 112 F-BFTG "Chef-pilote-A.P.-Monville", dont le nom est encore masqué (CA)





▲ Joseph Olaya, à côté de l'hélice du MGD LD-261 Midgy F-BCAO (CA)
▼ Eric Delimeux, un des derniers brevetés de l'Aéro-club (DX)



1955

Le biplace MDGLD261 *Midgy* F-BCAO (conçu par l'ingénieur Delasalle) est acheté à l'Aéro-club d'Aïn-Témouchent et le Caudron 117 F-AJIB est vendu à l'Aéro-club de Relizane.

445 heures de vol sont effectuées dans l'année et le club est 10^{ème} à la coupe des *Ailes* avec dix brevets du 1^{er} degré obtenus.

1956

En juin, le club achète le *Norécrin* F-BEBS qui avait appartenu à Robert Mommeja.

En septembre, le *Norécrin* F-BDST est vendu à Edouard Pelloquin et le *Norécrin* F-BEOR est vendu à Jacqueline Guillaume, tous deux de Mostaganem.

254 heures de vol sont effectuées dans l'année.

1957

Dans le courant de l'année, a lieu l'inauguration du nouveau club-house en ville, sous la présidence de Besse et en présence du maire Dassié, du conseiller général Théron, d'Yvon Milhe Poutingon, vice-président de la FAA, de Jacques Springesfield, directeur de l'Aviation civile à Oran, et des autorités militaires.

Joly devient chef-pilote et l'infatigable Joseph Olaya construit le Jodel 112 F-PIHC qui effectue son premier vol en octobre.

387 heures de vol sont effectuées dans l'année.

1958

Le Para-club est créé sous la présidence de Jean Ségura, avec Joseph Belzunce et Léo Chanfreau. Parmi les membres se trouvent Marc Bouquin, Fernande Audigier, René Fijalkowski, René Steimann, Escoffier, Ripoli et Hervé Lozac'h.

Le 30 mars a lieu la livraison du Jodel 120 F-OBKG convoyé par Daniel Robert-Bancharelle et, en septembre, arrive le Jodel 117 F-OBFP.

1959

L'aérodrome connaît un développement considérable avec l'implantation du Groupement ALAT 102 qui étend son autorité sur les formations ALAT d'Oranie. L'activité devient intense avec l'Ecole d'application chargée de former les pilotes de *Banane* et les officiers-observateurs.

En juillet, le *Norécrin* F-BEBS est arrêté de vol. Roberjot devient chef-pilote, le jeune Hervé Lozac'h est lâché à 16 ans et 3 semaines, Benkuti et Marsanni sont brevetés PPE.

1960

En septembre, le club prend livraison de son cinquième Jodel, l'*Ambassadeur* F-OBRI. Le Jodel 120 F-OBKG est détruit à Aïn-Témouchent en dernier virage par l'aumônier de la base ALAT qui est blessé dans l'accident.

812 heures de vol sont effectuées dans l'année et cinq BEPP sont obtenus. Le club a maintenant quatre Jodel, un *Norécrin*, un Stampe et le *Midgy*. Il compte vingt-sept pilotes brevetés et treize élèves-pilotes entraînés par le chef-pilote Jean-Claude Wibert et les moniteurs Jean Laurent et Rendinero, adjudant-chef de l'ALAT.

La splendide activité d'avant-guerre n'a pas été encore entièrement retrouvée par le CABA mais, au moment de l'arrêt des vols, il est en plein renouveau.

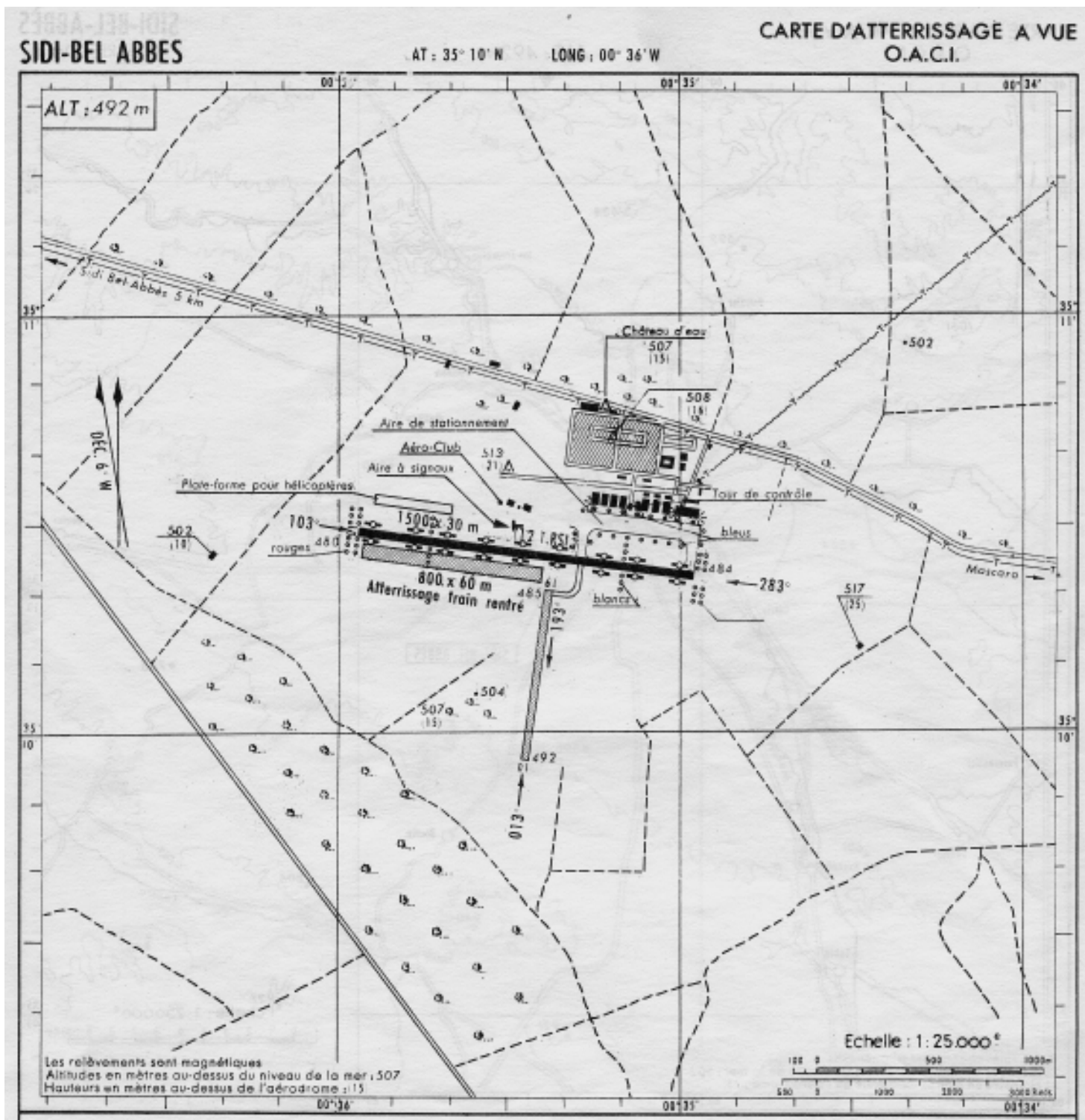


▲▼ Pierre Caizergues et le Norécrin
F-BDST (PC)



Ci-contre, de haut en bas :
*Le Stampe F-BBNT, utilisé en coo-
pération avec l'Aéro-club de Mas-
cara, sur le parking du CABA (CA), le
Jodel 117 F-OBFP et le CEA
DR 1050 Ambassadeur F-OBRI (DX)*





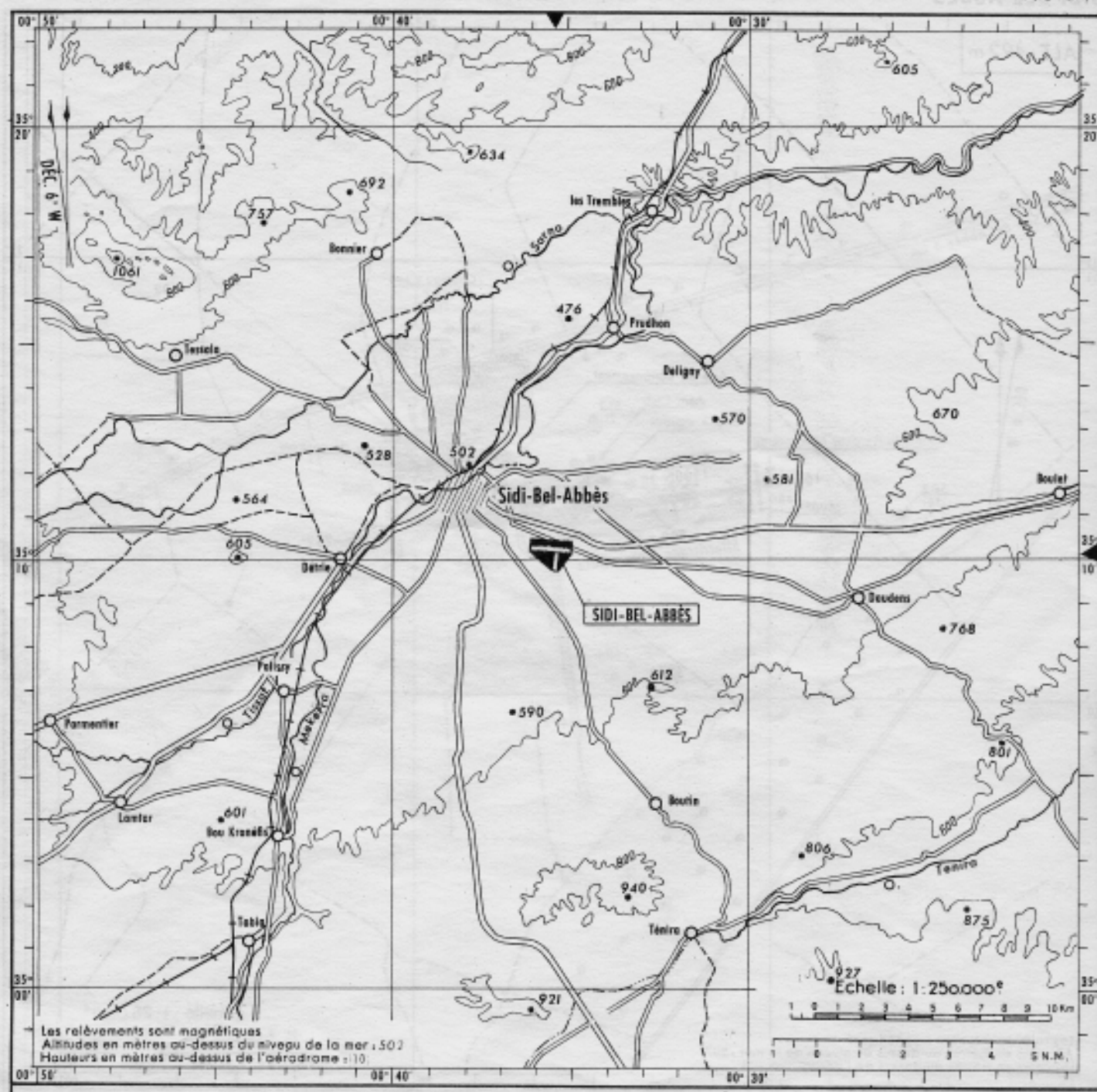
▲ *L'aérodrome de Sidi-Bel-Abbès en 1961* Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

En 1960, les installations de l'Aéro-club, avec le Jodel 112 F-PIHC sur le parking, vues du Stampe au décollage (CA)

CARTE D'APPROCHE A VUE
O.A.C.I.

ALT : 492 m

SIDI-BEL-ABBÈS
ALGÉRIE (Oran)



Le parking de l'Aéro-club en 1961
(DX)



33 - SOUK-AHRAS

L'Aéro-club de Souk-Ahras

En juillet 1947, le club, présidé par Grassi, reprend l'activité avec le Stampe F-BDKB suivi, en février, par le *Norécrin* F-BEMM. En 1949, Lucien Scalone (assureur), qui avait créé et présidé le club avant la guerre, redevient président, tout en continuant à être moniteur, avec Durand comme mécanicien. Le Fairchild F-OABB, qui vient tout juste d'arriver, et le *Norécrin* F-BEMM participent à la course de vitesse de Redjas le 17 avril, pilotés par Lucien Scalone et Henri Calleja. Le club achète également le Caudron *Aiglon* F-BDXU et l'avion sanitaire Caudron *Pélican* F-BDXK. En mars 1951, le SALS prête le Stampe F-BDUD. 131 heures de vol sont effectuées dans l'année et 74 heures en 1952. En mai 1953, le Caudron *Aiglon* F-BDXU est vendu à l'Aéro-club de Mascara, 87 heures de vol sont effectuées dans l'année. Le Fairchild F-OABB est vendu en novembre 1955 à l'Aéro-club de Bône, 67 heures de vol sont effectuées dans l'année. Le *Norécrin* F-OAUQ est acheté en mai 1956 et le club effectue 201 heures de vol dans l'année, puis 282 heures en 1957.



Le Fairchild F-OABB qui assure, avec le Pélican (qui est l'ancien F-ANKL d'avant-guerre appartenant alors à l'Aéro-club de Bône) et les Norécrin les évacuations sanitaires et les transports urgents au service de la population de Souk-Ahras et des employés des mines du Kouif (SP)

L'Aéro-club de Tébessa

Le club débute son activité avec le chef-pilote Richier de Forges et l'Auster AOPV F-OAMX de la commune mixte, acheté en octobre 1956 pour les transports rapides et les évacuations sanitaires.

Après l'accident, le 21 février 1961 à Ouenza, de l'Ambassadeur F-OBRD entraînant la mort de Joseph Ipser, il ne reste que le Ryan Navion F-BESR, acheté en juin 1956, et qui sera revendu, en juin 1961, à la SAPAL (Pâtes Lavie) à Bône.

Le bimoteur d'origine tchèque CZL *Super Aero 45* F-OAZZ de la Compagnie des phosphates de Constantine est également basé à Tébessa.

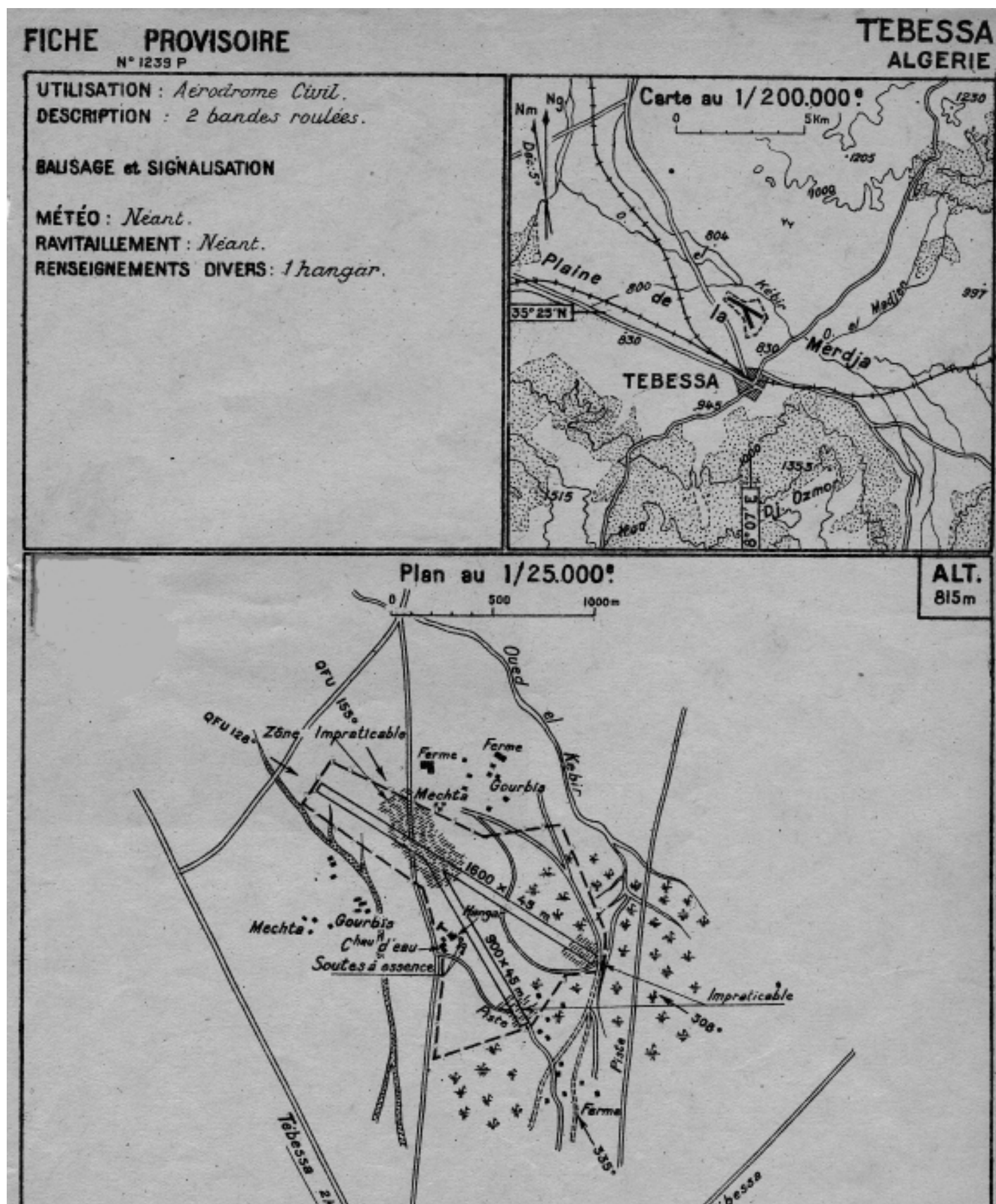
A gauche, le Navion de l'Aéro-club de Tébessa, piloté par Savoie, vu en mars 1957 à El-Oued (FN)

A droite, l'aérodrome de Tébessa en 1947 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.



34 - TEBESSA

L'Aéro-club de Tébessa



35 - TIARET

Le Club aéronautique de Tiaret



L'abbé Pommiès, curé de Montgolfier (un village situé à proximité de Tiaret), en faisant valoir, dès 1925, le nom prédestiné de la Patronne de sa paroisse, propage le culte de Notre-Dame de Montgolfier et promet une indulgence de 300 jours en faveur de ceux qui invoquent sur place Notre-Dame de Montgolfier : " Protectrice-née de l'Aéronautique, de par son vocable et son origine, Notre-Dame de Montgolfier, hier encore inconnue, est aujourd'hui vénérée non seulement en Algérie et en métropole, mais encore à l'étranger. C'est dire avec quelle sympathie son patronage a été accepté dans les milieux aéronautiques. Sa protection assurée est tout naturellement invoquée par les Catholiques qui empruntent la voie des airs pour voyager ".

En 1947, quelques mordus se réunissent dans l'arrière-salle du café Brandizi avec l'intention de relancer l'Aéro-club. C'est ainsi que se retrouvent, autour de Lucien Grach (minotier), Vincent Boggio (matériaux), Jacques Pradel (agriculteur), Serge Cloître (agriculteur) et Paul Porthe (minotier), anciens du Club aéronautique de Tiaret, et quelques nouveaux : Aït Abderahim, Mario et Max Alberti (peintres), Marcel Armengau (notaire), Jacques Bedjaï (étudiant en pharmacie), Philibert Berger, Denis Bertolini, Marcel Gauthier, Paul Mas (mécanicien), Claude Pelegrin (minotier), Paul Rouillon et Jacques Yvars.

Le conseil d'administration est formé du président Paul Porthe ; présidents d'honneur : Vincent Boggio et Serge Cloître ; secrétaire-général : Philibert Berger ; trésorier : Paul Rouillon. Les responsables ont à régler les problèmes que rencontrent tous les clubs : Trouver des avions, trouver un chef-pilote, trouver des moyens de fonctionnement. Le Club aéronautique de Tiaret a connu une grande activité avant la guerre et les dirigeants ont l'habitude de résoudre les problèmes qui peuvent se poser. L'activité reprend sur l'aérodrome *Vuillemin*, à côté de la Jumenterie, sur une surface de 34 hectares à proximité de Faidherbe.

Le club-house est dépoussiéré et restauré et l'aérodrome *Vuillemin* retrouve son allure accueillante. La publicité faite par les membres du club et le bruit des moteurs dans le ciel tiaretien et des environs incite de nombreuses personnes à venir se rendre compte sur place de la renaissance du Club aéronautique de Tiaret. A la belle saison, les familles et les groupes d'amis viennent se détendre, prendre le baptême de l'air ou disputer des parties de ping-pong, de boules ou de belote en appréciant le bar bien garni. Une musique d'ambiance contribue à faire régner une franche atmosphère de camaraderie et le champagne arrose chaque lâcher et chaque brevet.

Le bal, organisé chaque année, se déroule soit dans le hangar, soit dans la Salle des Fêtes, et rencontre un vif succès, ainsi que la traditionnelle tombola qui l'accompagne.

Le modélisme n'est pas oublié et Marcel Gauthier, Jacques Bedjaï et Max Alberti animent la section avec succès.

Lucien Grach reçoit l'avion de construction anglaise Percival *Proctor V* F-BCJB en mars 1949, premier avion à être basé sur le terrain de La Jumenterie depuis la guerre.

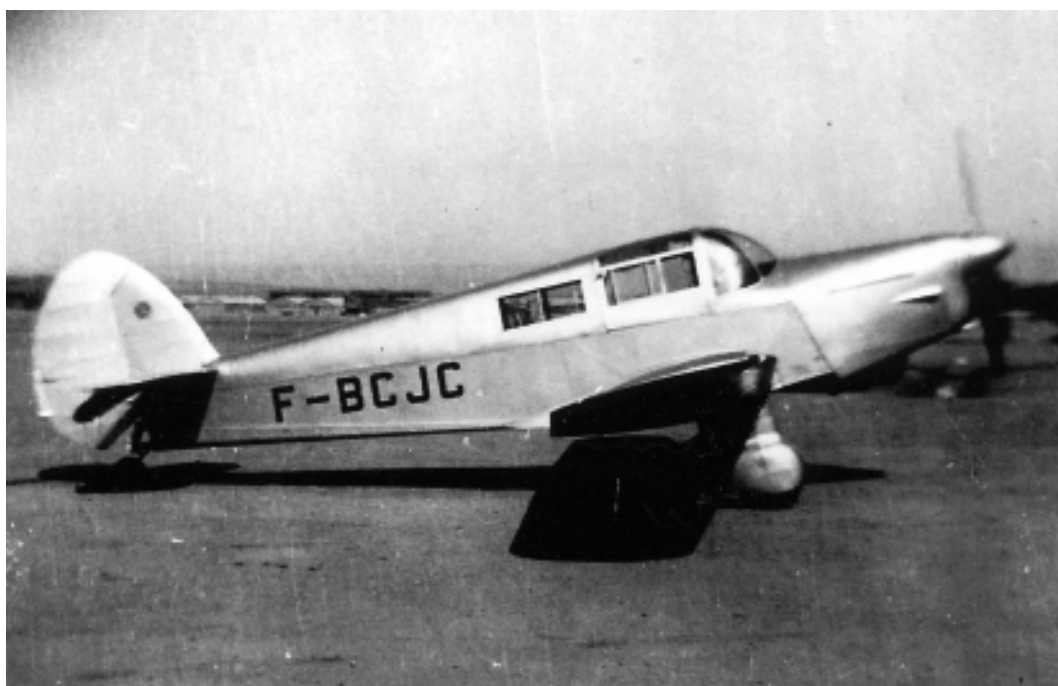
1950

Jacques Pradel remplace Paul Porthe au poste de président.

Le 1^{er} mai, Fernand Richarme, ancien chef de patrouille au groupe de chasse *Provence*, devient chef-pilote. Il animera le club efficacement et sera toujours disponible comme instructeur ou comme pilote pour assurer les évacuations sanitaires et les transports urgents. Paul Mas, ancien mécanicien militaire, assure la mécanique.

En novembre, Claude Pelegrin, qui a été breveté à Alger en 1949, achète le *Norécrin* F-BBKK.

Le Proctor V de la Société algérienne de transport aérien, semblable au Proctor de Lucien Grach (MM)
 Quadriplace anglais, premier vol en octobre 1939. Construction en bois.
 Envergure : 12,00 m
 Longueur : 8,60 m
 Hauteur : 2,54 m
 Surface portante : 19 m²
 Masse à vide : 1 075 Kg
 Masse en charge : 1 588 Kg
 Vitesse maximale : 257 Km/h
 Vitesse de croisière : 220 Km/h
 Plafond : 4 270 m
 Rayon d'action : 800 Km
 Moteur : De Havilland Gipsy Queen
 Puissance : 210 ch.



Mai 1956, Jacques et Gilberte Bedjaï dans le Tiger Moth F-BFHP. A côté de l'hélice : Roger Leroy, mécanicien de l'Aéro-club du Sersou (CP)



Le Piper Cub F-BDTE, à l'époque où il faisait de l'épandage agricole dans la Mitidja pour la Société des transports aériens du Midi (RE)





▲ En octobre 1955, Gilberte et Jacques Bedjaï font une démonstration de vol circulaire (GR)

▼ Durant l'été 1956, le chef-pilote Fernand Richarme et Gilberte Bedjaï devant le Norécrin F-BFJS de l'Aéro-club d'Oranie (GR)



1951

Le premier avion du club, le Fairchild F-OAFT, arrive en février et rendra de grands services pour les évacuations sanitaires, les voyages, les baptêmes de l'air et les vols de coqueluche.

128 heures de vol sont effectuées dans l'année.

1952

Le De Havilland *Tiger Moth* F-BFHP du SALS arrive en avril, l'école de pilotage peut commencer activement. En juin, Claude Pelegrin vend son *Norécrin* F-BBKK à Marcel Brichet (Tanger).

106 heures de vol sont effectuées dans l'année, un brevet est obtenu.

1953-1955

Le Piper J3 *Cub* F-BDTE est acheté en juin à la Société des transports aériens du midi qui l'utilisait pour l'épandage agricole. En mai, les Moulins Pelegrin achètent le Fairchild F-OABG de l'Aéro-club de Saïda.

Le 17 mai, l'équipage Fernand Richarme, Mario Alberti, Raymond Nittel et fils se classe premier au rallye des Avions de tourisme, en parcourant 800 km en 5 h 30 de vol avec le Fairchild.

167 heures de vol sont effectuées en 1953 et deux brevets sont obtenus. 189 heures de vol sont effectuées l'année suivante, quatre brevets sont obtenus. Claude Pelegrin devient président en 1955, 116 heures de vol sont effectuées dans l'année.

1956

Des T6 de l'armée de l'Air viennent fréquemment sur l'aérodrome pour des séjours plus ou moins longs, avant qu'une escadrille y soit installée en permanence. Les relations avec les militaires sont cordiales et il commence à être question de quitter La Jumenterie pour un nouvel aérodrome en construction à Bou-Chékif.

En avril, les Moulins Pelegrin achètent le *Norécrin* F-BBEC et, en juin, ils revendent le Fairchild F-OABG à l'Aéro-club de Bougie.

L'activité augmente, 612 heures de vol sont effectuées dans l'année et cinq brevets sont obtenus.

1957

En mars, le Peloton avion ALAT de la 4^{ème} DIM s'installe à La Jumenterie.

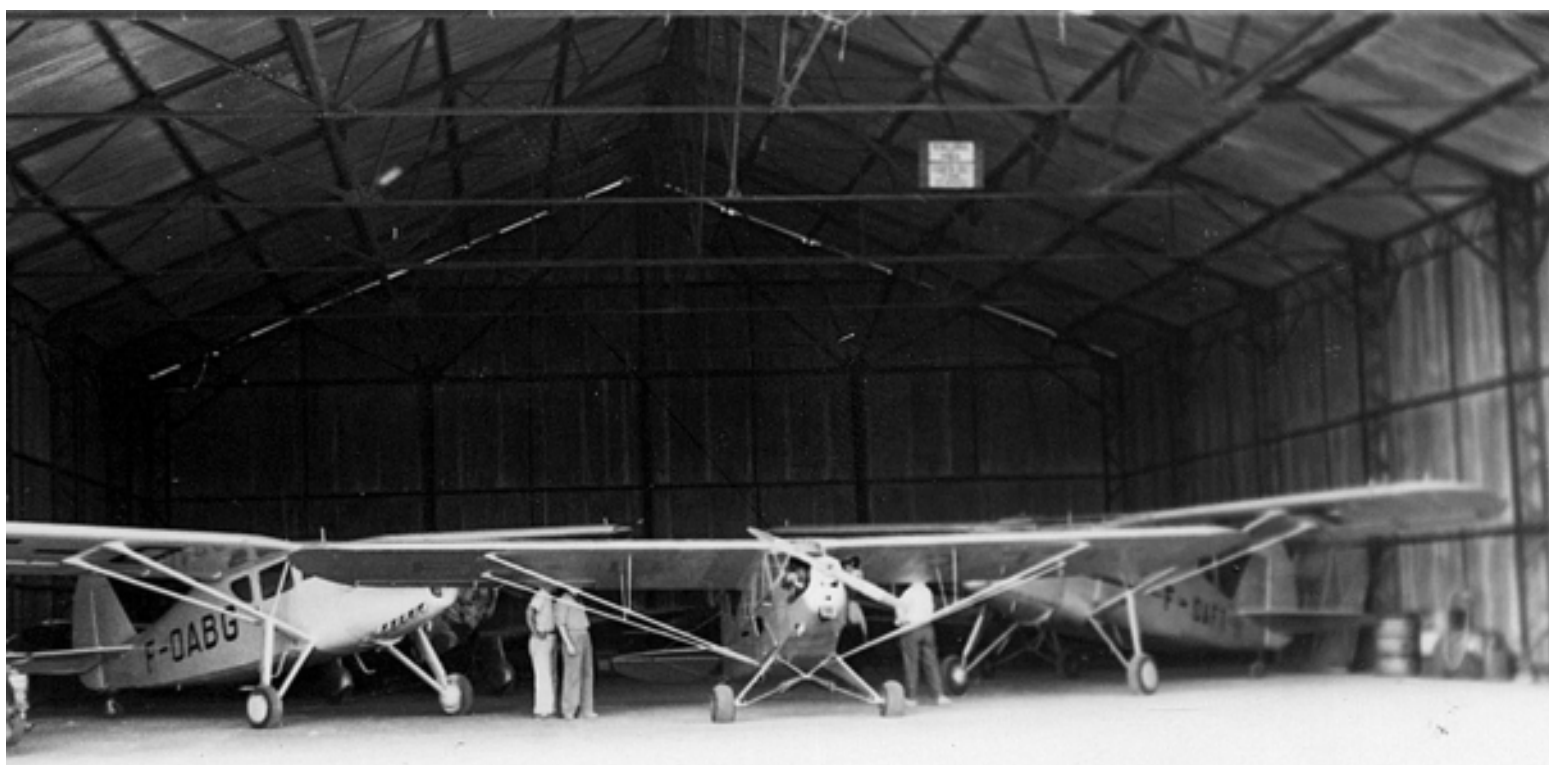
Une nouvelle génération d'avions arrive avec les Jodel 120 F-OAZI en février et F-OBV en octobre. Avec ces avions fiables et performants, le club est appelé à faire, pour le compte de l'armée, des missions de liaison ou de transport de courrier vers Mascara, Saïda ou Aflou.

Les avions du club sont également utilisés pour des évacuations sanitaires, des vols d'affaire et de tourisme ou pour amener les collégiens vers Oran, Mascara ou Mostaganem.

1958

En janvier 1958, l'armée de l'Air et l'ALAT déménagent sur le terrain de Bou-Chékif, nouvel aérodrome de Tiaret construit de toutes pièces par l'Armée. L'Aéro-club doit suivre et le hangar de La Jumenterie est démonté et reconstruit dans la zone réservée au club qui quitte avec nostalgie son vieil aérodrome *Vuillemin*.

Le Jodel 120 F-OBJA de l'Aéro-club de Bourbaki arrive en août, convoyé depuis Issoire par Pierrot Jarrige (cousin de l'auteur). Pour cause d'insécurité, cet avion est basé à Bou-Chékif, ainsi que le Jodel 117 F-OBCG et le Jodel 120 F-OBVF de l'Aéro-club du Sersou dont l'aérodrome de



▲ Dans le hangar de l'aérodrome de La Jumenterie, les Fairchild F-OABG et F-OAFT, le Piper Cub F-BTDE et, au fond, le Percival Proctor F-BCJB (PD)

Jacques Bedjaï, avec ses cousines de Miliana, devant le Tiger Moth, avec le club-house de l'aérodrome de La Jumenterie à l'arrière-plan (GR)



▼ Nadine, Gérard et Marc Ripoll, venant de Burdeau avec le Fairchild F-OBBA de l'Aéro-club du Sersou, piloté par Pierre D'Amico, rendent visite à la famille Pagès à Aïn-Kermès (RG)



Burdeau n'est plus gardienné. C'est un premier pas vers la fusion des clubs. Les membres de l'Aéro-club du Sersou, dont l'auteur, voleront alors à Bou-Chékif.

Le dimanche 23 novembre, un drame se déroule avec l'accident fatal de Jacques Bedjaï (dont l'épouse est pharmacienne à Burdeau) et Jacques Yvars qui, partis pour un banal vol local avec le Jodel 120 F-OAZI, s'écrasent à proximité de la route de Burdeau. La disparition des deux pilotes, qui ne comptaient que des amis, sera douloureusement ressentie.

Le 31 décembre, Fernand Richarme cesse ses fonctions. Alexis Ajavon, ancien pilote militaire de T6 démobilisé sur place, le remplace tout en étant commandant d'aérodrome.

1959

En juin, les Ets Pelegrin revendent le *Norécrin* F-BBEC et achètent, en octobre, l'*Ambassadeur* F-OBFX.

Le 14 juin, le Jodel 120 F-OBJA, piloté par Pierrot Jarrige, entre en collision au sol avec un T6, l'hélice et l'extrémité de l'aile sont brisés et l'avion ne revolera qu'en janvier 1960.

Aux anciens brevetés s'ajoutent de nouveaux élèves-pilotes. Une vingtaine de pilotes seront brevetés de 1950 à 1961, parmi eux se trouvent Max et Mario Alberti, Marcel Armengau, Jacques Bedjaï, Rabah Benkrim (dit Hamadou), Benassayag, Jacques Berger, Jean Boggio, Martin Domeck, Guy Forzy, Victor Jonca, Louis Legendre, Raymond Nittel, Henri Pradel, Gérard Puech, Norbert Selve et Jacques Yvars.

1960

Un nouveau groupement rassemble, sous le nom d'Association aéronautique du département de Tiaret, les aéro-clubs de Tiaret, Burdeau, Bourbaki et Vialar. Le président est maintenant Maître Marcel Armengau et le dernier conseil d'administration est composé de Max Alberti, Denis Bertolini, Garcia, Gérard Jarrige, Rabah Benkrim, Louis Legendre, Ortega et Paul Rouillon.

Le 22 mai, l'Aéro-club organise une grande manifestation. Trente-deux avions viennent de toute l'Algérie. Un tel rassemblement n'avait pas été organisé depuis de nombreuses années. Beaucoup de personnalités marquent cette manifestation de leur présence : le préfet Jean Roi, le député-maire Kadari, le député Xavier Salado, le colonel d'Arnaudy (commandant l'ALAT), le commandant Bienaimé (commandant la base de Bou-Chékif), Bonamy (président de l'ANORA) et de nombreuses autres. Le méchoui rassemble 250 convives qui ne se doutent certainement pas qu'ils participent à la dernière grande manifestation d'un aéro-club algérien.

Lors de l'interdiction des vols, les Jodel F-OBBV, F-OBCG, F-OBBF et F-OBJA, ainsi que le Piper F-BTDE, sont basés sur l'aérodrome.





▲ Rassemblement à Aïn-Skrouna, sur les Hauts-Plateaux (GJ)

A droite, Louis Legendre et un Stampe de l'Aéro-club de la Mitidja de passage à La Jumenterie (GR)

Ci-contre à gauche, le méchoui du 22 mai 1960 à Bou-Chékif, dernière grande manifestation d'un aéro-club en Algérie. Parmi les spectateurs : Jean Issartel, président de l'Aéro-club de l'AIA, Jean de la Jonquière, président de l'Aéro-club d'Algérie, le colonel d'Arnaudy, commandant l'ALAT, et le préfet Jean Roy (JJ)

▼ En août 1960, le moniteur Eckenbauer, Daniel Roy et René Jarrige devant le Piper Cub F-BTDE utilisé par l'Aéro-club de Bourbaki sur l'aérodrome de Burdeau (RJ)



CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

TIARET
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : *Néant*

TWR : *Néant*

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIERES :

- *Néant.*

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR L'AIRE DE
MANOEUVRE :

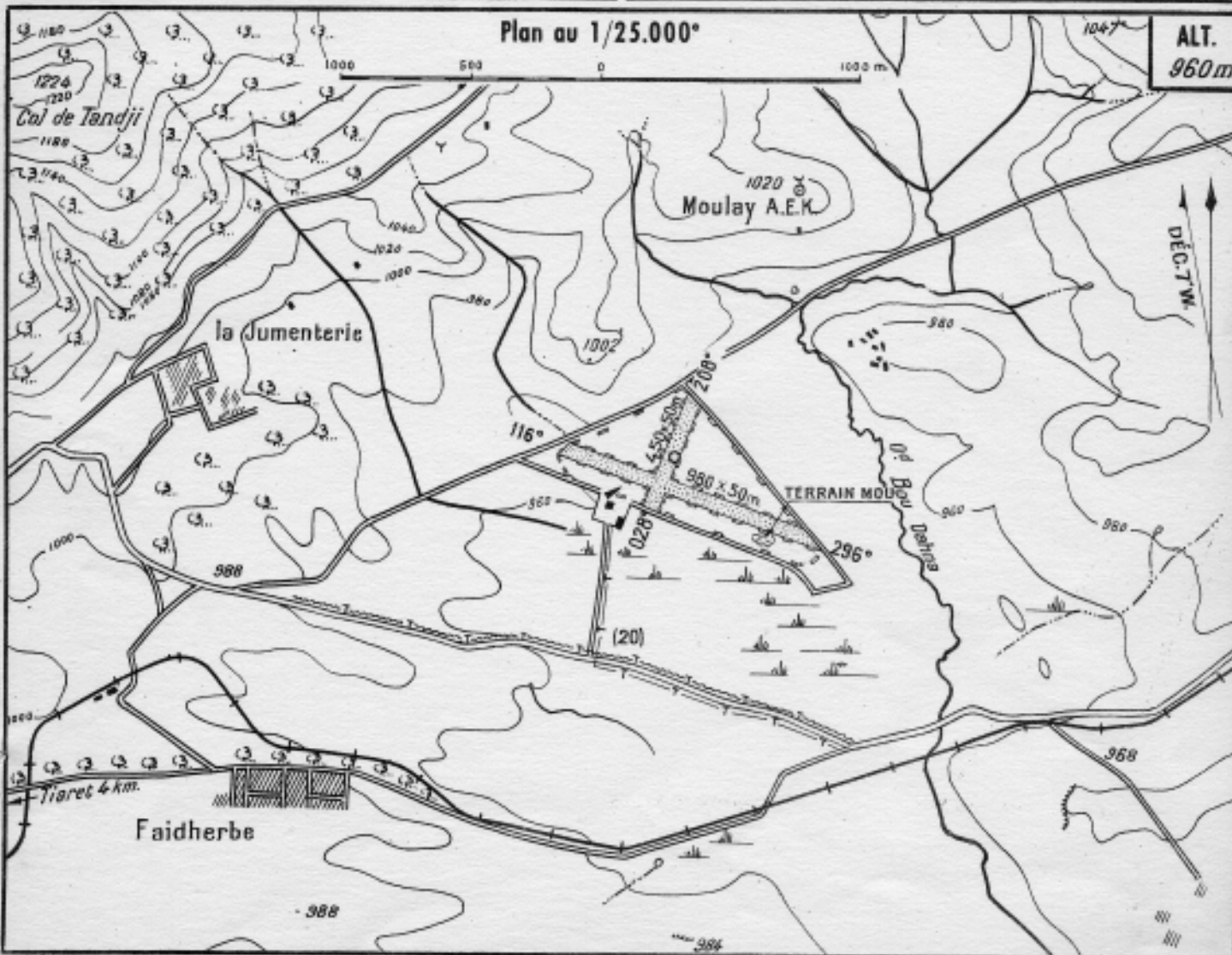
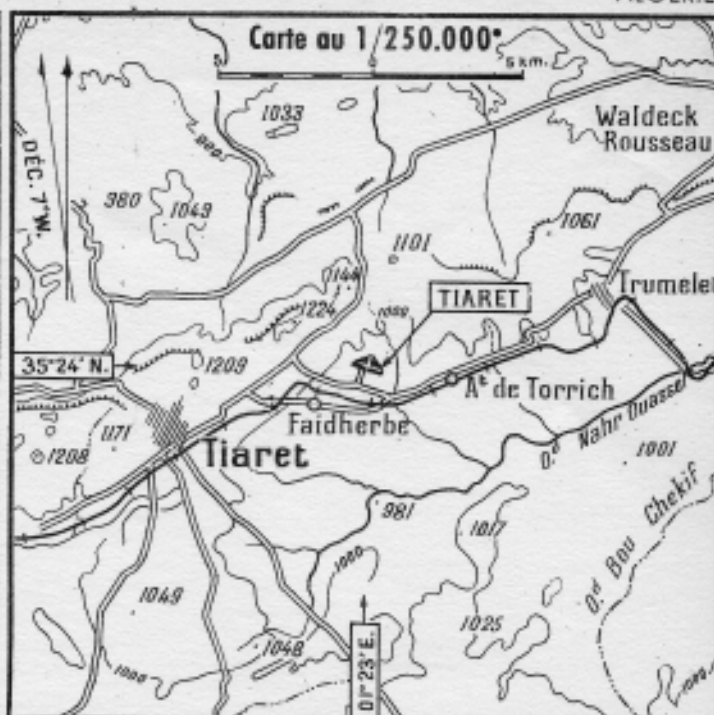
- *Inutilisable hors bandes. Aurait tendance à
s'alourdir partie EST -
Bandes excellentes par temps sec.*

Tél. de l'Aérodrome : *Néant*

BIA : *S'adresser à ORAN-la-SENIA*

Tél. : 241.65 et 216.57 (Civile)
204.78 (Militaire)

NOTES :



30 OCTOBRE 1951

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME. S.G.A.C.C. PARIS.
Service d'Information Aéronautique

Reproduction interdite

N°1211

L'aérodrome de Tiaret-La Jumenterie en 1951 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

CARTE D'APPROCHE ET D'ATERRISSAGE

TIARET-Bou Chekif
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : Néant
TWR : Néant
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant

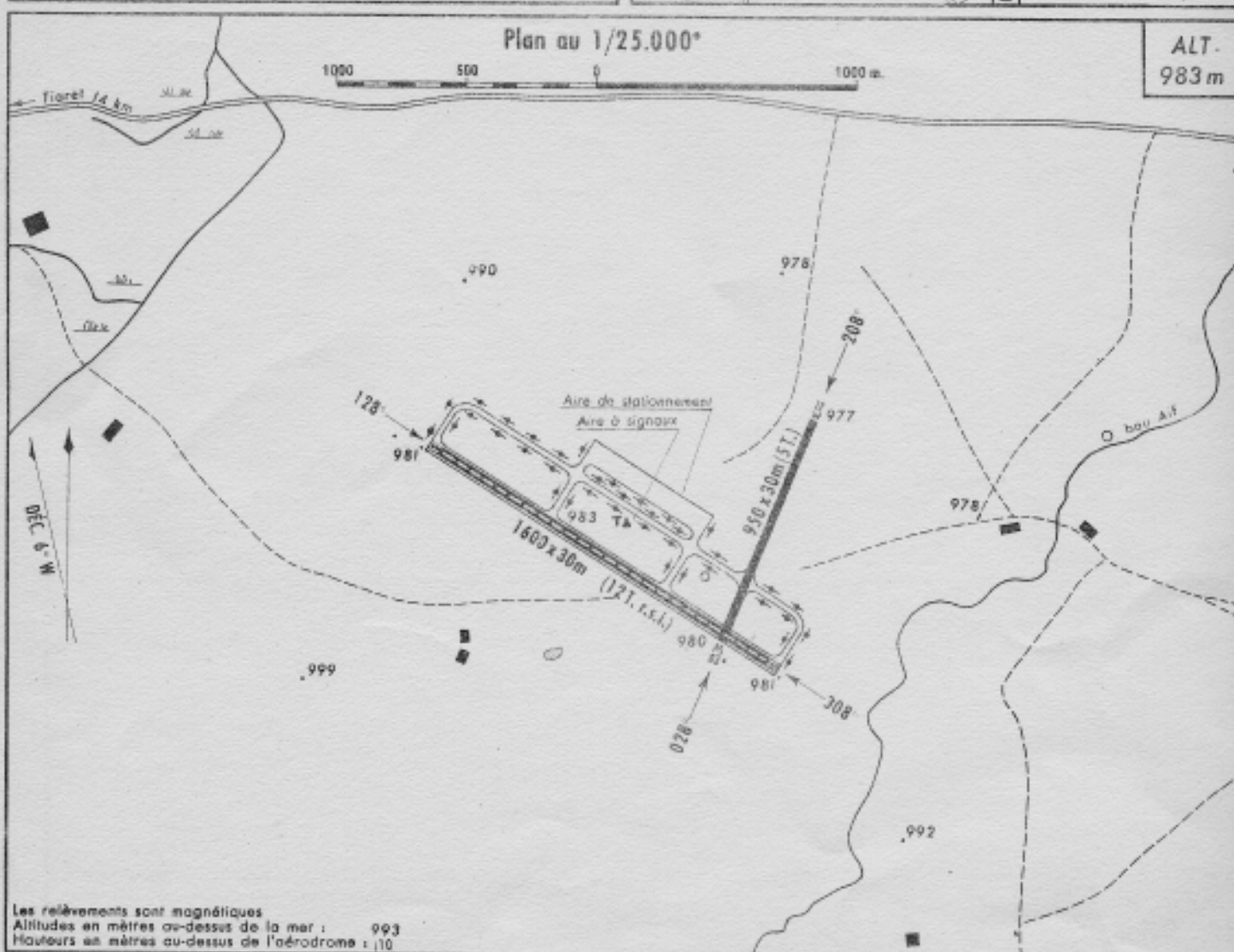
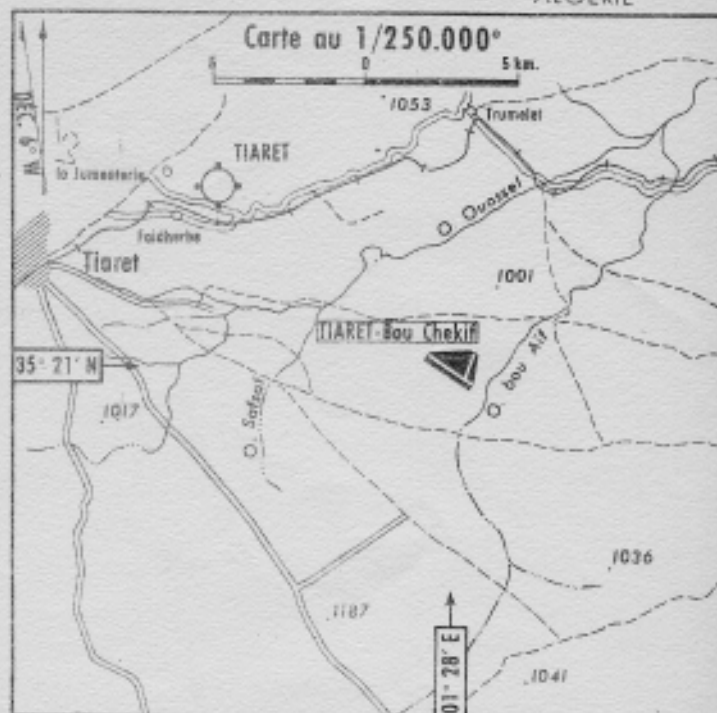
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE,
Inutilisable hors pistes.

Tél. de l'Aérodrome : demander l'aérodrome de BOU-CHEKIF
au Central PTT de TRUMELET

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES :
S'adresser à ORAN-la-SENIA

Tél : 204-78 ORAN

NOTES :



Les relèvements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 993
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : 10

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

ÉDITION PROVISOIRE

N° 1567

20 JANVIER 1958

L'aérodrome de Tiaret-Bou Chékif en 1958 Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

36 - TLEMCEN

Les Ailes tlemcéniennes



Les Ailes tlemcéniennes ont toujours souffert de l'absence d'aérodrome. Le seul terrain praticable est celui de Lismara, propriété de Louis Dollfus qui y gare ses deux Caudron *Goëland* : le F-BAPP, reçu en octobre 1946, et le F-BCCF, reçu en mai 1954, et son *Norécrin* F-BEUD, reçu en juillet 1948.

Le club, présidé par Maître Ghozi et administré par P. Barrard et Jacques Dupuy, achète le Fairchild F-OACC en juin 1949, mais l'absence d'avion-école et les problèmes d'aérodrome entravent l'activité, quelques heures seulement sont effectuées par cet avion.

En 1953, le club, maintenant présidé par Pierre Cardonne (directeur du Crédit agricole), loue le terrain d'El-Aouedj, entre Sebdou et El-Aricha, à 60 km au sud. Le club fait lui-même le balisage, construit un hangar et a tout de suite dix élèves, dont Michel Cuevas, entraînés par les moniteurs Baritel et Henri Urban (anciens pilotes militaires) et Camac.

L'Aéro-club d'Oranie effectue des stages de vol à voile sur cet aérodrome durant les étés 1954 et 1955 et Pierre Cardonne en profite pour organiser, le 3 août 1953, une réunion avec les autorités administratives et militaires de la région pour plaider, sans grand succès, la cause de son club.

Le Fairchild, utilisé par les Ponts et Chaussées en 1955, se pose en campagne à Nédroma. Après deux mois d'exposition aux intempéries, il est amené à Sidi-Bel-Abbès pour révision et vendu au Para-club d'Oran. 219 heures de vol sont cependant effectuées et neuf brevets obtenus par Hélène Prat, Roger Terpent, Cevas, Roger et Louis Courette (des Abdellys), Mauger, Louis Pitzini, le lieutenant Mauzer et le capitaine Colomb.

Le *Tiger Moth* F-OAXN, acheté par le club en octobre 1956, est basé à Sidi-Bel-Abbès, car El-Aouedj est déclaré zone d'insécurité.

Le nouvel aérodrome de Zénata est mis en service en 1957, mais aucun emplacement n'est prévu pour le club. Les brevetés doivent aller voler à Aïn-Témouchent. Malgré tous leurs efforts, les Ailes tlemcéniennes n'ont jamais pu vraiment décoller.



▲ Marcel Doret et son Dewoitine à Lismara en 1952, au retour en France en passant par l'Espagne, après un meeting à Tunis (DY)



Le 10 avril 1955, rassemblement d'avions sur l'hippodrome de Tlemcen utilisé, exceptionnellement, comme aérodrome (DY)



▲ *Louis Dollfus et, à droite, avec son mécanicien devant le Norécrin à Lismara (DY)*



Le Fairchild des Ailes tlemcéniennes à Lismara (DY)



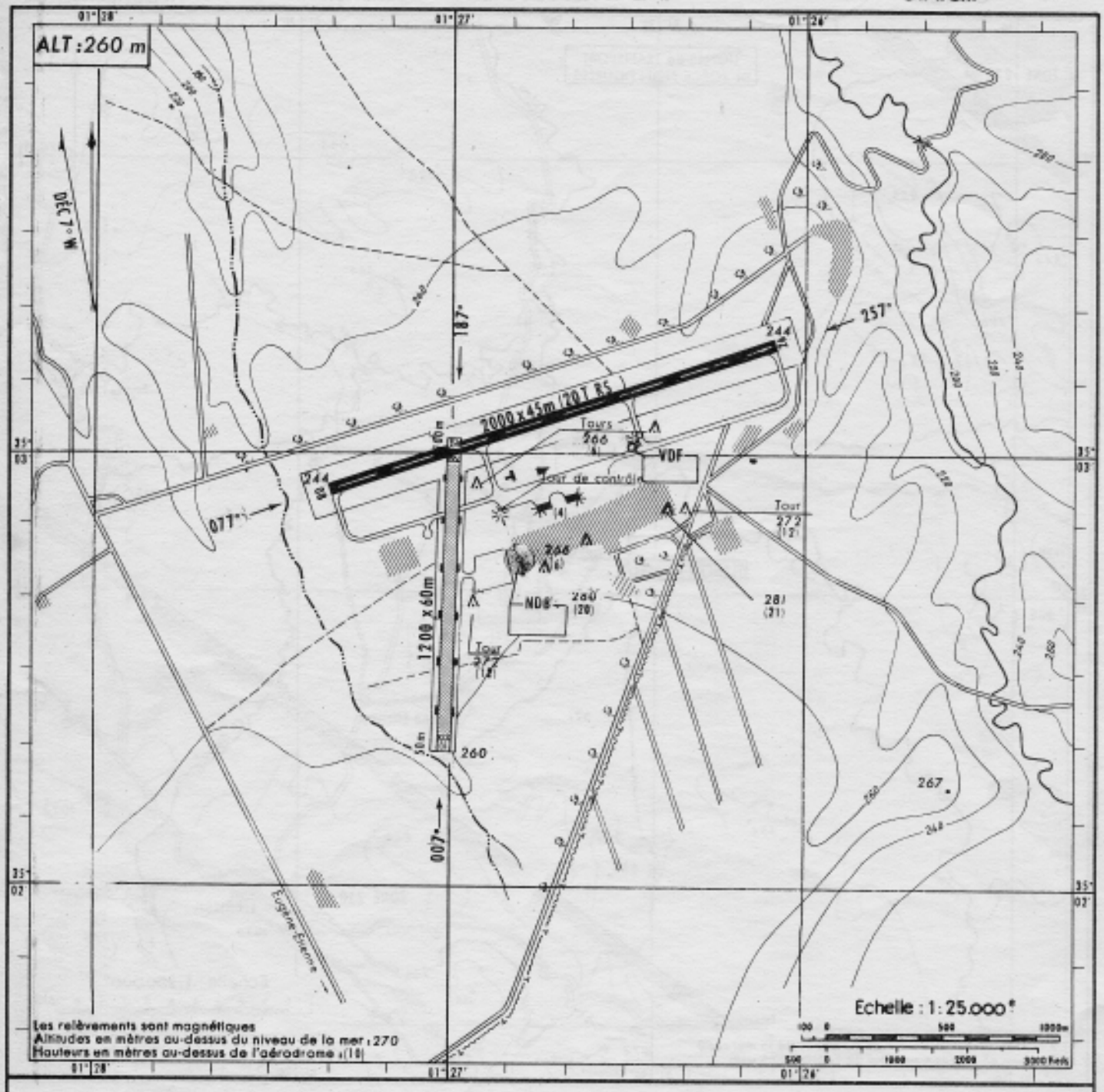
▼ *Les trois avions de Louis Dollfus à Lismara (DY)*



TLEMCEN-Zénata

LAT : 35° 01' N LONG : 01° 27' W

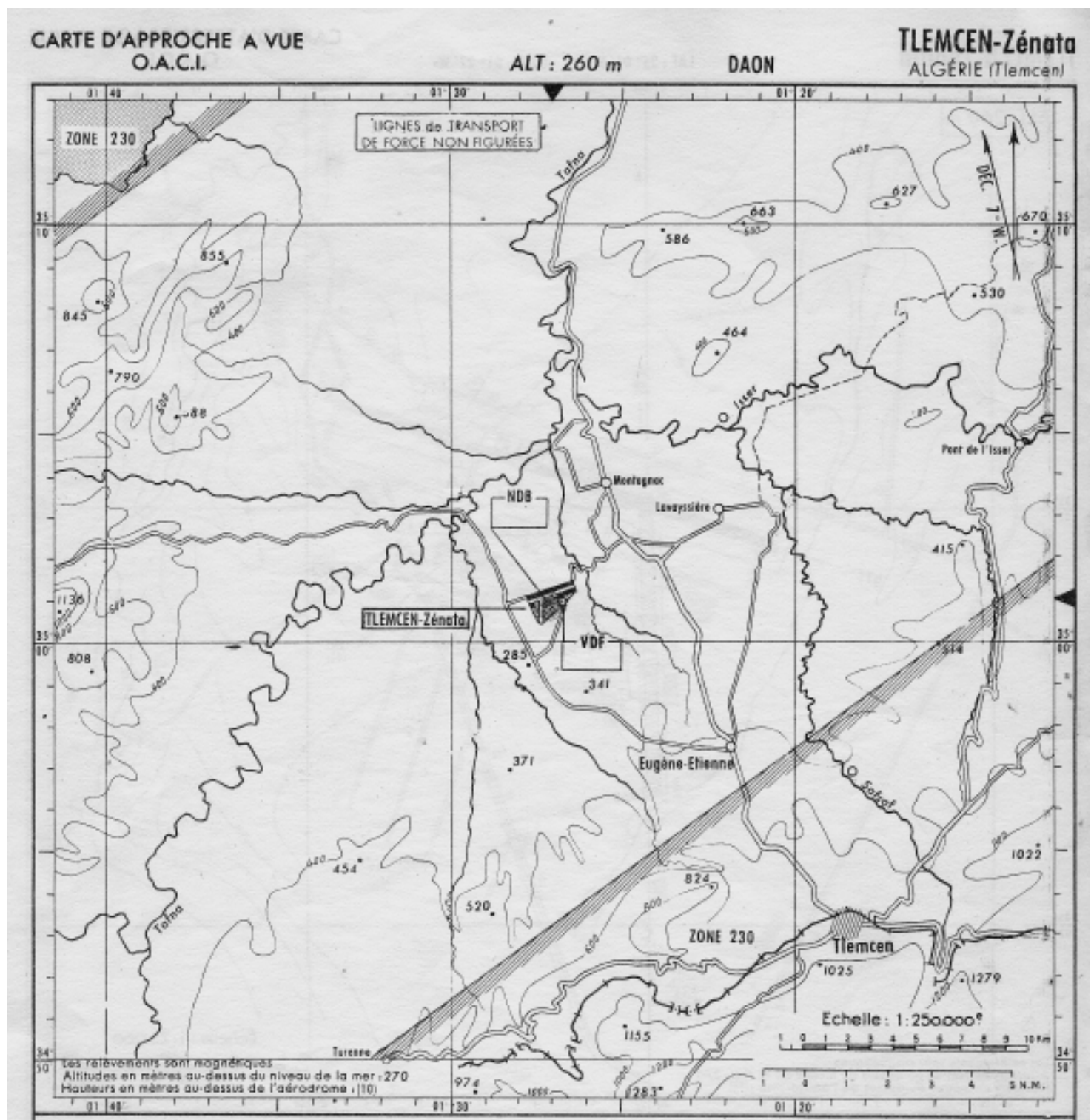
CARTE D'ATERRISSAGE A VUE O.A.C.I.



▲ L'aérodrome de Zénata en 1961

Spécimen reproduit avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 -
Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

*Le Fairchild des Ailes tlemcéniennes
à El-Aouedj (LS)*



*Visite de Louis Dollfus en Goëland à
El-Aouedj, de gauche à droite : Louis
Dollfus, Roger Tarpant, Henri Urban
et P. Barrard (HU)*



37 - TOUGGOURT

L'Aéro-club de Touggourt



Bien que créé en 1937 (Journal Officiel du 4 juin), l'Aéro-club de Touggourt ne débute son activité qu'en 1947 sous l'impulsion de René Deviq qui en prend la présidence. Son frère, Marcel Deviq (qui sera député en 1954), en assure le secrétariat général. Les frères Deviq sont les propriétaires de la Compagnie saharienne automobile qui est établie, principalement, à Ouargla et Touggourt et qui possède plusieurs avions basés à Ouargla.

1948

Les vols commencent, avec le chef-pilote Philbois, dès l'arrivée du Stampe F-BDKL au début de l'année. Le 12 janvier, René Deviq passe le brevet du 1^{er} degré à Constantine, devant le général Vuillemin, commissaire de l'Aéro-club de France.

Avec la livraison du Fairchild F-OAAU, l'Aéro-club commence à participer activement au désenclavement de l'oasis. A l'activité d'école, s'ajoute une forte activité de voyages, d'évacuations sanitaires vers Alger ou Constantine et de missions pour le compte des administrations. Par les services rendus dans une oasis isolée comme Touggourt, les avions du club deviennent indispensables. Ce Fairchild, jamais accidenté, fera une longue carrière.

1949

Antoine Sposito, vieux bourlingueur du Sahara qu'il sillonne en tous sens depuis 1926, arrive comme chef-pilote pour remplacer Philbois. Né au début du siècle, fils du mécanicien du chemin de fer minuscule de Depienne à Zaghouan (Tunisie), 13 km, trois stations, une loco-tender, un wagon et un fourgon ! Breveté pilote militaire en 1924, il participe à la guerre du Rif en 1925 et a lancé le vol à voile en Tunisie en 1933 tout en étant pilote au 4^{ème} GAA à Tunis-El Aouina. Il totalise 4 700 heures de vol. Son cousin homonyme est mécanicien de l'Aéro-club de Constantine.

Après la destruction du Stampe, piloté par Antoine Sposito, dans un accident dû à l'obstruction du circuit d'essence par le sable, arrive le NC 854 F-BFIM (premier de la série), convoyé par Antoine Sposito. Cet avion permettra d'assurer l'école de début et les voyages en vue des brevets du 2^{ème} degré, dont celui obtenu par Mohamed Senoussi.

En réalité, le NC 854 rejoint son port d'attache avec deux années de retard car, initialement équipé d'un moteur Minié, la première tentative de convoyage au départ de Bourges s'était terminée dans un jardin à la suite de la rupture du moteur après 20 minutes de vol. La longue immobilisation avait été nécessitée par le remplacement du moteur par un Continental et par la réparation des sérieux dégâts à la cellule consécutifs à l'atterrissage forcé. Equipé du moteur Continental, il assurera son service sans autres ennuis.

La même année, Antoine Sposito convoie, en 7 h 30 de vol d'Alger à Touggourt (en pratiquant un peu de vol à voile), le Caudron 109 F-ALVC. Ce vétéran, un des rares avions survivants de la guerre, avait été amené en 1938 à Relizane par André Noël.



Antoine Sposito, vieux pilote saharien né en Tunisie, chef-pilote de l'Aéro-club de Touggourt jusqu'en 1957, le jour de la remise de sa croix de la Légion d'honneur (GC)

Antoine Sposito, en place avant, et Gustave Camilieri, dans le Tiger Moth encore aux couleurs de la RAF, devant le Fairchild toujours aux couleurs de l'armée américaine (CY)

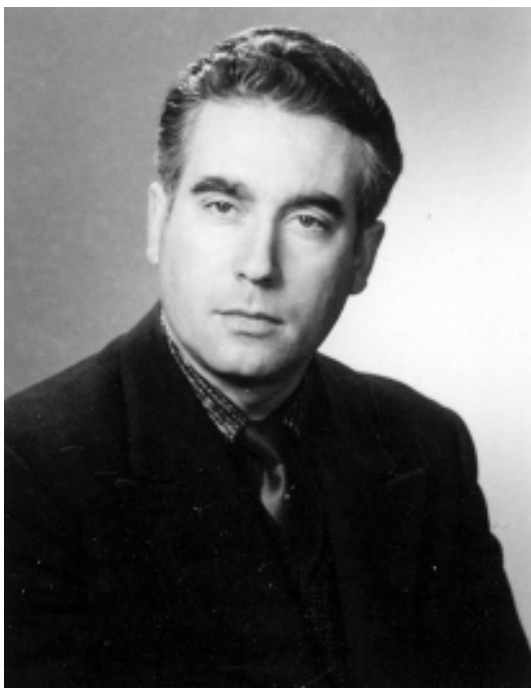


Lancement à la main de l'hélice du Caudron 109 F-ALVC, démunie de toute installation électrique (GC)



En 1954, Roger Podda, commandant d'aérodrome, dans la Jeep du Contrôle, devant le Fairchild repeint aux couleurs de l'Aéro-club et baptisé Bou-B'chir (du nom d'un oiseau saharien) (DW)





▲ Gustave Camilieri, né à Blida, professeur au Collège technique de Touggourt, progressera très rapidement au sein de l'Aéro-club de Touggourt, il deviendra pilote professionnel, instructeur, chef-pilote puis président, tout en entretenant avec compétence le matériel volant. Grâce à lui, malgré les conditions climatiques difficiles, les avions du club connaîtront une disponibilité et une longévité inconnues dans la plupart des autres aéro-clubs (GC)



▲ Gustave Camilieri au cours d'une intervention sur le carburateur du Caudron 109 F-ALVC, un vétéran qui ne peut être maintenu en état de vol, dans les conditions climatiques difficiles du Sahara, que grâce à des soins constants (GC)

▼ La voiture de l'Aéro-club, une pittoresque Peugeot 5 cv reconstruite et repeinte par Gustave Camilieri (GC)



1950

Gustave Camilieri, professeur de l'enseignement technique nommé au collège de Touggourt l'année précédente, s'occupe de la mécanique. Formé à Touggourt, il deviendra rapidement pilote professionnel, instructeur et cheville ouvrière du club. Pédagogue de grande qualité, il met au point un cours théorique et pratique de pilotage adapté aux aéro-clubs.

1951-1953

Roger Podda devient commandant d'aérodrome.

Avec trois avions disponibles, l'activité augmente sensiblement, 330 heures de vol sont effectuées en 1951 et deux brevets sont obtenus.

En décembre 1952, l'Aéro-club, qui avait accueilli l'année précédente le Tour aérien du Grand Erg Oriental organisé par l'Aéro-club d'Algérie, participe à l'organisation du rallye aérien de la Datte, en collaboration avec les aéro-clubs de Biskra et El-Oued. René Deviq participe au rallye avec le Fairchild. 426 heures de vol sont effectuées dans l'année et cinq brevets sont obtenus. 398 heures de vol sont effectuées en 1953 et huit brevets sont obtenus.

1954

Des voyages et des évacuations sanitaires sont entrepris régulièrement par Gustave Camilieri, Jean-Marie Carayol, Coppe, Haye, Roger Podda et Antoine Sposito. Les deux *Tiger Moth* F-BFHX et F-BFHZ, prêtés par le SALS, viennent renforcer l'école de pilotage.

516 heures de vol sont effectuées dans l'année, six brevets du 2^{ème} degré sont obtenus dont celui d'Odette Camilieri, avec le NC 854 sur le trajet Touggourt-Ouled Djellal-Biskra-Touggourt, voyage aventureux pour une jeune pilote au-dessus d'une région désertique. Quatorze brevets du 1^{er} degré sont obtenus, dont ceux de Mercier et Monfourny. Quarante-trois pilotes et élèves-pilotes s'entraînent régulièrement.

1955

En janvier, à la suite de la démission de René Deviq, Jean-Marie Carayol, administrateur de la commune mixte, devient président. Il met tout en oeuvre pour aider le club dont l'activité est de plus en plus utile à la vie de l'oasis.

387 heures de vol sont effectuées dans l'année et trois brevets sont obtenus.

1956

Antoine Sposito quitte l'Aéro-club pour devenir pilote du service de l'Hydraulique sur le Piper Pa 22 *Tri-Pacer* F-OAXL basé à Batna. Il est remplacé par Gustave Camilieri qui assurera désormais la rude tâche de diriger le club, d'assurer l'école de pilotage, d'effectuer les liaisons urgentes et d'entretenir les avions. Il est assisté par le trésorier Abadie et, au secrétariat, par son épouse Odette (*Julie* pour les membres du club).

434 heures de vol sont effectuées dans l'année.

1957

L'agitation terroriste gagne le Sahara et les T6 d'une escadrille d'EALAA s'installent sur l'aérodrome.

Le parc se compose maintenant du Fairchild, des deux *Tiger Moth*, du NC 854 et du Caudron C 109, auxquels viennent s'ajouter le *Norécrin* sanitaire F-OAUS et un Fairchild qui ne connaît qu'une brève existence à Touggourt. En effet, une semaine après son achat, Renucci (pilote du service de l'Hydraulique) est contraint par les mauvaises conditions

*Ci-contre et ci-dessous, les deux
Tiger Moth, des anciens de la RAF,
prêtés par le SALS (GC)*



*Déblaiement après l'atterrissage en
campagne sans casse, entre Toug-
gourt et El-Oued, consécutif à la
perte en vol d'une bougie, de Gus-
tave Camilieri avec le Tiger Moth F-
BFHX (GC)*





▲ Ivan Carayol, fils de Jean-Marie Carayol, administrateur de la Commune mixte et président de l'Aéro-club (CY)

▼ Charles Boyer, garde-forestier des Tamarins. Tous deux élèves-pilotes, vus à proximité d'un MRAZ Sokol participant au Tour aérien du Grand Erg Oriental en octobre 1951 (CY)



Le Grand Erg Oriental au survol inoubliable pour les équipages et les touristes aériens (GC)

météo de se poser en campagne près d'Aflou. Il détruit ensuite cet avion en tentant de redécoller de la route sur laquelle il s'était posé.

436 heures de vol sont effectuées dans l'année.

1958-1960

Suite au départ de Jean-Marie Carayol, Guillaume Guiffant, ingénieur du Service de l'hydraulique, devient président.

En 1959, arrive le CP301 *Emeraude* F-OBSS.

En 1960, l'activité de l'aérodrome augmente avec la création, le 1^{er} novembre, du Troisième peloton d'avions de la zone Est-Saharien (3^{ème} PAZES) de l'ALAT. Les Piper PA18, Nord 3400 et *Alouette* se mêlent alors aux T6 et aux avions de l'Aéro-club.

Grâce à l'intervention du commandant Roelland, officier SALS, le club achète pour 500 F aux Domaines le Nord 1002 *Pingouin* F-OBOY remis à neuf par l'AIA de Blida. Gustave Camilieri convoye cet avion le 16 mai en 2 h 15 de vol (à comparer avec la performance du Caudron 109 en 1949 !). L'Aéro-club de Touggourt est un des rares club à exploiter ce type d'avion d'un entretien et d'un usage délicats.

265 heures de vol sont effectuées en 1960 et deux brevets sont obtenus.

1961

En janvier, le départ de Guillaume Guiffant donne lieu à un bel hommage de Gustave Camilieri, nouveau président : *" Bien que n'étant pas pilote, Guillaume Guiffant a suivi la marche du club avec toute la compétence de chef que tous ici, dans tous les domaines, lui reconnaissent. Son départ pour Paris nous prive de sa clairvoyance et de son esprit d'initiative. Il reste notre vice-président à Paris et nous savons qu'en toute occasion nous pouvons compter sur lui "*.

328 heures de vol sont effectuées dans l'année et sept brevets sont obtenus.

1962

Grâce à l'activité des animateurs, dont surtout Gustave Camilieri, le club a été en progression constante malgré les conditions climatiques difficiles, l'isolement qui limite le recrutement aux seuls habitants de l'oasis et le ralentissement des vols durant les mois les plus chauds. Le club compte maintenant soixante-dix membres actifs dont vingt-deux pilotes et élèves-pilotes. Six avions sont en état de vol dont le Jodel 112 F-PKMM, construit de toutes pièces par Odette et Gustave Camilieri pendant les longues périodes d'interdiction de vol.

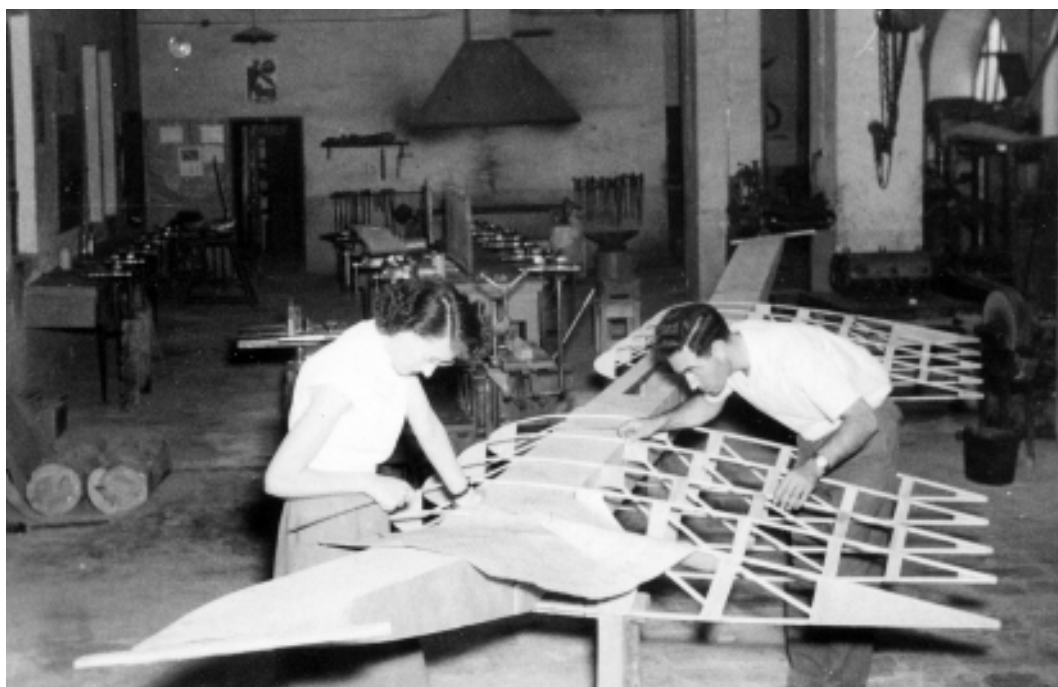
Le 20 février, l'interdiction définitive des vols est étendue au Sahara. Cette interdiction amène Gustave Camilieri à faire ce commentaire, en parlant des responsables, qui préfigure le drame de la fin de l'Algérie Française : *" Que leur importe si des gens ont trimé pour avoir leur matériel, si ces même gens ont payé de leur argent leurs brevets qu'ils perdent, s'ils ont risqué leur vie à transporter des malades, à effectuer des missions pour l'armée, à transporter des chefs de service ou des ingénieurs, au moment où il y avait tellement peu de moyens en Algérie et au Sahara et où l'on comptait tellement sur les clubs... Combien d'entre nous sont partis un jour, parcequ'il fallait partir, traverser l'Atlas, aller chercher en juillet ou en août, dans un coin perdu, une femme en couche, un bébé déshydraté ou un blessé du travail. Nous ont ils simplement dit merci ? Oui, peut-être, en clouant nos avions au sol, nous obligeant à licencier nos moniteurs et nos mécaniciens, en séparant des amis, en brisant tout, en laissant un gâchis de tout ce que nous avons fait "*.

Le NC 854 équipé d'un moteur Continental (CY)

Ancien NC 853, alors équipé d'un moteur Minié qui n'avait apporté que des déboires à ses utilisateurs. Cet avion était rarement appelé *Char-donneret*, du nom donné par son constructeur



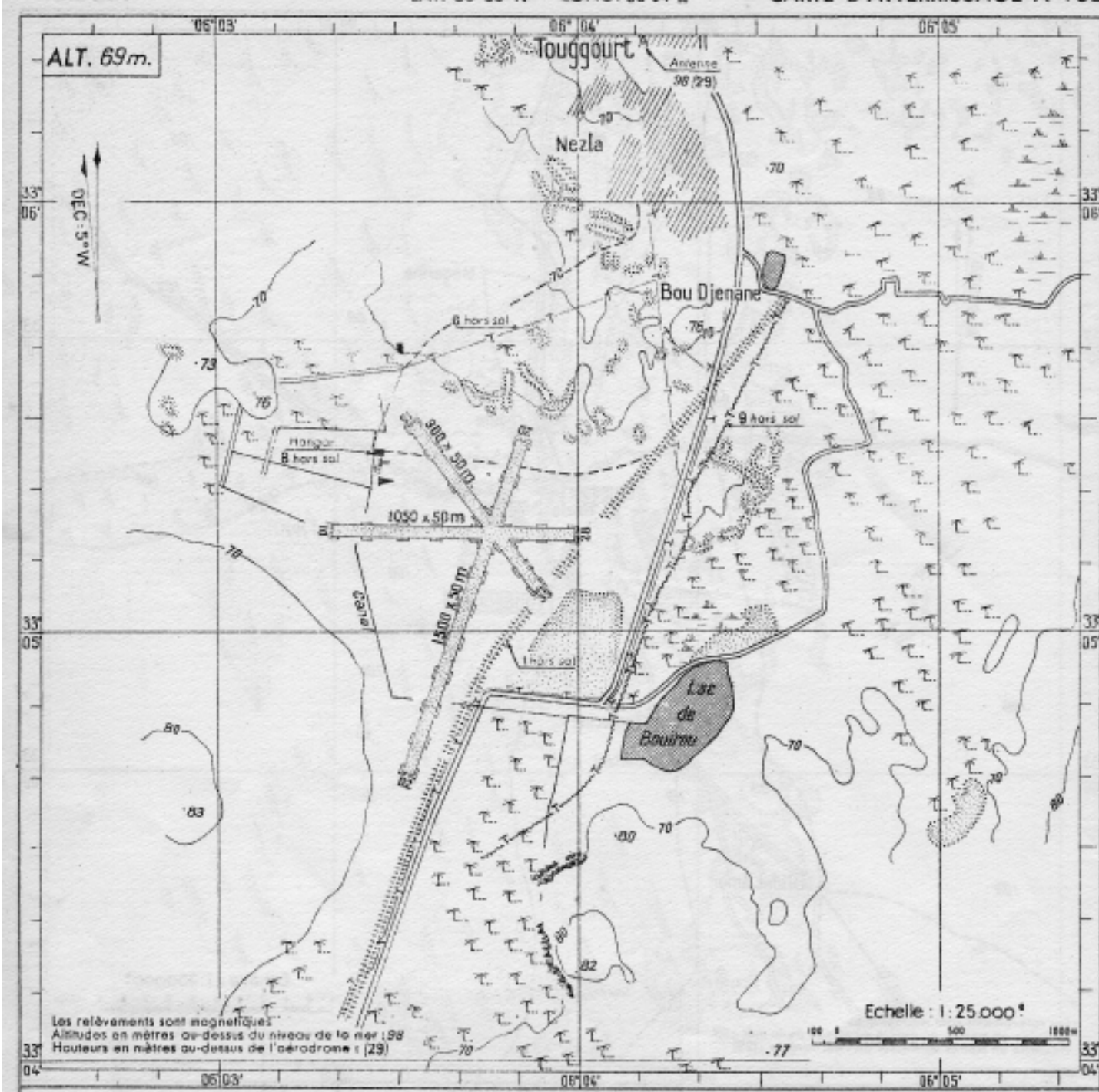
Odette et Gustave Camilieri, au prix d'un travail acharné, construisent le Jodel 112 F-PKMM. En décembre 1962, Gustave Camilieri amènera cet avion en vol en métropole au cours d'un voyage rendu périlleux par la situation administrative et les conditions atmosphériques (GC)



TOUGGOURT

LAT: 33° 05' N LONG: 06° 04' E

CARTE D'ATERRISSAGE A VUE



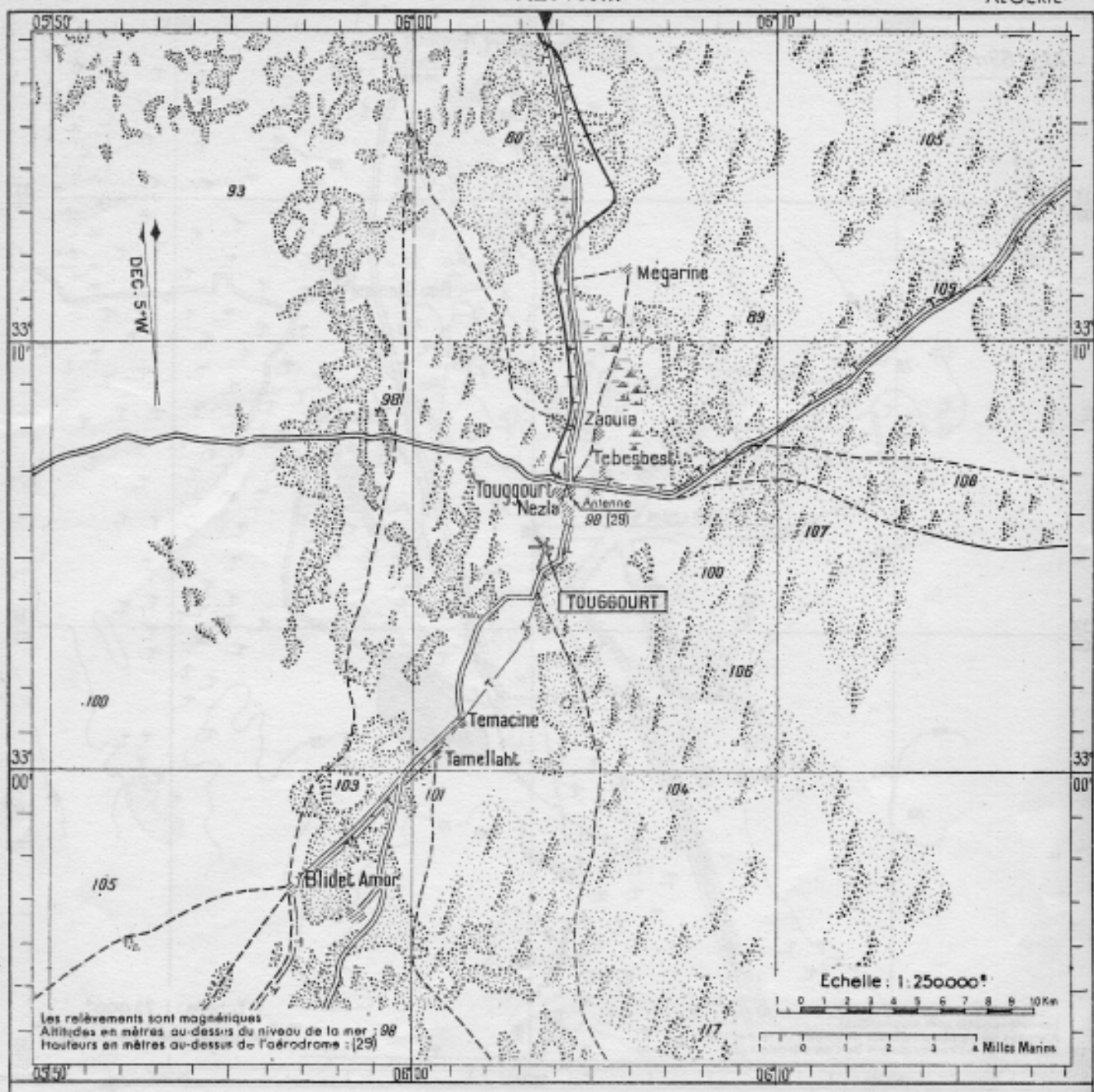
▲ L'aérodrome de Touggourt en 1952. Spécimens reproduits avec l'autorisation du SIA n° E16/2003 - Ne pas utiliser pour effectuer un vol.

Remontage par Gustave Camilieri, sous le regard attentif d'Odette Camilieri, d'un couvercle de culbuteurs du Norécrin F-OAUS (GC)
A droite, en 1961, tous les avions de l'Aéro-club de Touggourt, du Fairchild au Norécrin, en passant par le NC 854, le Tiger Moth et le Nord 1002 Pingouin. Une flotte homogène en parfait état de vol, qui répond aux besoins de l'école de pilotage et du désenclavement de l'oasis (GC)

CARTE D'APPROCHE A VUE

ALT : 69m

TOUGGOURT
ALGÉRIE



38 - L'AEROMODELISME

Le Centre laïque d'aviation populaire



▲ Jean-Claude Thomas, président du CLAP, vu par André Costa

▼ Un jeune modéliste s'applique au ponçage de son planeur (SM)



Le Centre laïque d'aviation populaire (CLAP) résulte d'un protocole signé le 6 juin 1951 entre Antoine Pinay, ministre des Travaux publics des Transports du Tourisme, et Lapie, ministre de l'Education nationale. Ce protocole est rendu applicable à l'Algérie le 5 avril 1952 par une convention entre la FAA et la Ligue française de l'enseignement en Algérie (LFEA). Les CLAP départementaux sont groupés dans la Fédération algérienne dont le président, Jean-Claude Thomas, est également président du CLAP d'Alger, Jacques Godeau étant délégué auprès de la FAA. Le but du CLAP est de dispenser l'enseignement aéronautique dans les écoles primaires, afin de : *Faire connaître l'aviation, en donner le goût, déceler les vocations, et aussi guider et orienter les jeunes vers l'aéronautique.* Par ailleurs, les adhérents bénéficient de la préparation au brevet élémentaire des sports aériens (BESA) qui permet l'accès aux stages de vol à voile organisés au Djebel-Oum-Settas et à Canastel. Les ressources financières du CLAP, très faibles, sont assurées par la LFEA, le matériel de construction étant fourni par le SALS.

Afin de consolider les bases de cet enseignement, il est nécessaire de former les cadres enseignants, recrutés parmi les maîtres d'écoles susceptibles d'enseigner l'aéromodélisme. A cet effet, les écoles normales d'instituteurs de La Bouzaréah et d'Oran préparent au certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique (CAEA), placé sous l'autorité de l'inspecteur d'académie d'Alger. Des stages pratiques et techniques sont effectués pendant les vacances scolaires en différents points du territoire.

L'instituteur habilité pour cet enseignement, crée dans son école une section de quinze élèves au maximum, lesquels reçoivent une formation progressive technique et pratique étalée sur deux ans.

En 1954, le CLAP délègue de métropole son directeur, Grandjean, et Salomon, directeur universitaire pour l'Education nationale et le SALS, aux épreuves du CAEA et du BESA.

Le démarrage est fulgurant. En effet, le CLAP compte 160 sections (dont une à Tamanrasset) et 2 400 élèves pour l'année scolaire 1952-1953, première année de fonctionnement, au cours de laquelle 105 modèles sont présentés au concours de Miliana, 102 au concours de La Reghaïa, 55 en Kabylie et 260 dans la région algéroise. Il y a 2 725 adhérents en 1958 et 3 650 en 1959. Une dizaine de concours ont lieu chaque année dans les principales villes, totalisant environ 500 concurrents. Des séances de cinéma sont organisées régulièrement, ainsi que des visites d'aérodromes et des séances de baptêmes de l'air.

Un concours, organisé en 1958 avec l'aide d'Air France pour le cinquantième de l'aviation, se renouvellera tous les ans avec un succès considérable, puisque le CLAP comptera 5 000 adhérents en 1961.

L'aéromodélisme, qui est une étape d'instruction vers la formation en vol, aurait pu permettre, si des conditions sereines avaient été réunies par ailleurs, l'accession du plus grand nombre au vol à voile et au vol à moteur.



▲ Les enseignants du CLAP en visite à Maison-Blanche, devant un moteur Pratt et Whitney (RE)



Ci-contre, en haut, en 1955, devant l'école du petit village de Belfort (Aïn-Tinn), Claude Lortal est entouré de ses élèves et de leurs modèles. Devant lui : Georges et Yves Molins, à droite : Youssef Boussouf, neveu d'Abdelhafid Boussouf du GPRA (LT)



Ci-contre, en 1955, au concours du CLAP aux environs des Ouadhia (Kabylie), l'instituteur Jacques Godeau prépare les modèles d'une section (AM)

Ci-dessous et ci-contre en bas, en 1958, la section du CLAP de l'école de Maison-Carrée (SM)



L'Aéromodélisme sportif



▲ Jean-Claude Caillou, modéliste de la première heure, président de la section modéliste de l'Aéro-club de l'AIA et délégué auprès de la Fédération aéronautique algérienne (JU)

▼ Jean Marc Geiser, modéliste expérimenté et pionnier de l'hélicoptère (GX)



A la différence de l'aéromodélisme éducatif, l'aéromodélisme sportif est orienté essentiellement vers la compétition en vol à moteur et en planeur. Il est orienté également vers la réalisation de maquettes volantes les plus semblables à des avions existants.

Vers 1935, les premiers modèles commencent à se répandre avec le support de la revue *Jeunesse Magazine* qui publie des plans de planeurs et fournit les boîtes de construction. André Costa, animateur passionné de l'aviation, participe au mouvement en entraînant les jeunes comme il le fait pour le vol à moteur et le vol à voile.

Pendant la guerre, sous l'autorité du colonel de Brion, délégué des Sports Aériens, l'aéromodélisme connaît un important développement. Des sections sont créées et les aides sont importantes et efficaces, surtout en matériel. Sous l'impulsion de Boleslas Degler, modéliste de très grande valeur, d'origine polonaise, le planeur démarre avec des modèles assez rapides et bien adaptés, notamment au vol de pente, avec des lancers au treuil atteignant 200 m de câble. De nombreux concours sont organisés dans toute l'Algérie en planeurs et en modèles motorisés le plus souvent par des brins de caoutchouc.

Après la guerre, dès 1946, l'aéromodélisme sportif est placé sous le signe de la compétition. Plus d'une vingtaine de rencontres sont organisées chaque année, ainsi qu'un championnat. Les essais et les compétitions se déroulent le plus souvent à Dely-Ibrahim pour les planeurs et au stade Leclerc, en haut du bd Lafferrière, pour le vol circulaire. Les manifestations ont également lieu au Stade municipal, au stade de l'ENPA à Cap-Matifou et à bien d'autres endroits.

Le 20 mai 1945, se déroule le concours régional à Dely-Ibrahim, avec la remise des prix, le 28 mai, en présence d'Henri Baldino, directeur des Sports aériens au ministère de l'Air et Georges Abrial, champion de vol à voile. Jean-Claude Caillou remporte sa première victoire. La Tunisie est vainqueur par équipe.

Les premiers moteurs thermiques arrivent. Le 18 août 1945, trente-cinq moteurs sont offerts aux modélistes, au Centre interallié de documentation, par le Model Industry Association of America.

Les progrès dans les moteurs, surtout avec l'apparition des bougies *glow plug*, permettent de vraiment lancer les motomodèles. Toutes les catégories sont alors pratiquées : planeur, caoutchouc (*Wakefield* et Coupe d'Hiver), motomodèles et vol circulaire avec, dans cette dernière catégorie, la vitesse, l'acrobatie et le team-racing. Dans les dernières années, le radioguidage est abordé et le pionnier Jean Marc Geiser débute dans la difficile spécialité de l'hélicoptère.

Mais Boleslas Degler repart en Pologne et l'organisation change. Les sections modélistes sont maintenant rattachées généralement aux aéro-clubs, sous l'autorité de la Fédération aéronautique algérienne et la responsabilité de Jean-Claude Caillou. François Foguès et André Costa, puis Charles Rudel, aident efficacement le mouvement.

Avant de se lancer dans leurs propres conceptions, les jeunes modélistes peuvent se familiariser avec la construction et le réglage grâce aux trois modèles de planeurs de début : le *Spécial* (tout balsa), le *Namous* (*Moustique*) et le *Poussin*.



Ci-dessus et ci-contre, compétition à Maison-Blanche le 17 novembre 1940 (MM)



Le 15 août 1950, Max Ozenne, vainqueur de la compétition organisée par l'Echo d'Alger aux Grands-Vents à Dely-Ibrahim, lance son planeur qui ne sera retrouvé qu'une heure après. Max Ozenne, militaire appelé et modéliste chevronné, s'occupe des scouts de l'Air de la 5^{ème} RA (clan Maridor) (MO)



Ci-contre en bas, au Stade municipal d'Alger, Lucien Saucède procède à la pesée d'un modèle, sous le regard attentif de Jean-Claude Caillou (JU)

▼ *Un membre de la Section militaire de modélisme (AP)*





▲ Le 13 octobre 1953, Jean-Claude Caillou bat, sur la plage de Sidi-Ferruch (celle du débarquement de 1830), le record mondial de vitesse pour hydravion de 5 cm³ avec 170 km/h (avec Vesconi comme équipier) (JU)

▼ Le 7 mai 1961, Denis Ferrero, animateur du CLAP au Retour-de-la-Chasse et au foyer Maurice Herzog à Hussein-Dey, présente sa splendide maquette d'hydravion inspirée du Lioré et Olivier H190 (RS)



La propagande est très active et le recrutement est assuré par de nombreuses démonstrations, surtout en vol circulaire qui se prête mieux au cadre des stades des villes et des villages. Jean-Claude Caillou a l'idée inédite de coupler ces démonstrations avec les courses de motos "Racer 500" et de side-cars. Il se déplace avec un Fairchild et les maquettes placées dans le fuselage, en transportant trois autres modélistes pour faire des démonstrations à l'occasion des fêtes de villages pendant les entractes entre les courses de motos et de racers. Les modélistes de l'Aéro-club de l'AIA (soixante-dix à quatre-vingt) créent le bulletin de liaison *L'Aéro-Page* et Jean Claude-Caillou et le journaliste Henri Vey animent une chronique dans *L'Echo d'Alger*.

Le 13 mai 1950 est inauguré, par le gouverneur général Edmond Naegelen, le premier salon du Modèle réduit organisé avec l'assistance du journal *Dernière Heure*. De très belles maquettes fixes ou volantes sont présentées par Jean-Claude Caillou, Canto, Chabelard, Chetcutti, Delol, Boleslas Degler, Faget, Fourastier, Jean Marc Geiser, Lay, Pierre Llopis, Robert Mandavialle, Marsault, Morlaix, Nebon et quelques autres.

En 1954, il existe douze sections de club modélistes qui rassemblent environ 250 membres. Vingt-deux manifestations sont organisées dans toute l'Algérie, en plus du championnat annuel organisé par la Fédération et ouvert à toutes les catégories, servant à la sélection pour les championnats de France. Chaque année, une dizaine de modélistes sont envoyés en métropole et se classent toujours très honorablement.

Parallèlement, un championnat annuel est organisé par Philips sur le stade *Leclerc* et un autre par *L'Echo d'Alger* doté d'une coupe très importante.

Douze modélistes représentent l'Algérie au championnat de France à Auxerre les 4 et 5 juillet 1959. Denis Ferrero, Joseph Roman et Robert Sebaoun se classent dans les cinq premiers en "planeurs seniors". L'équipe comprend également Jacques Andreu, Dimitri Baranoff, Alain Barrachina, Jean-Claude Caillou, Domingo Dominguez, Rémi Finateu, Galvès, William Segui et Wantzenreither.

En 1960, deux Oranais sont champions de France et se classent honorablement aux championnats du monde de Budapest.

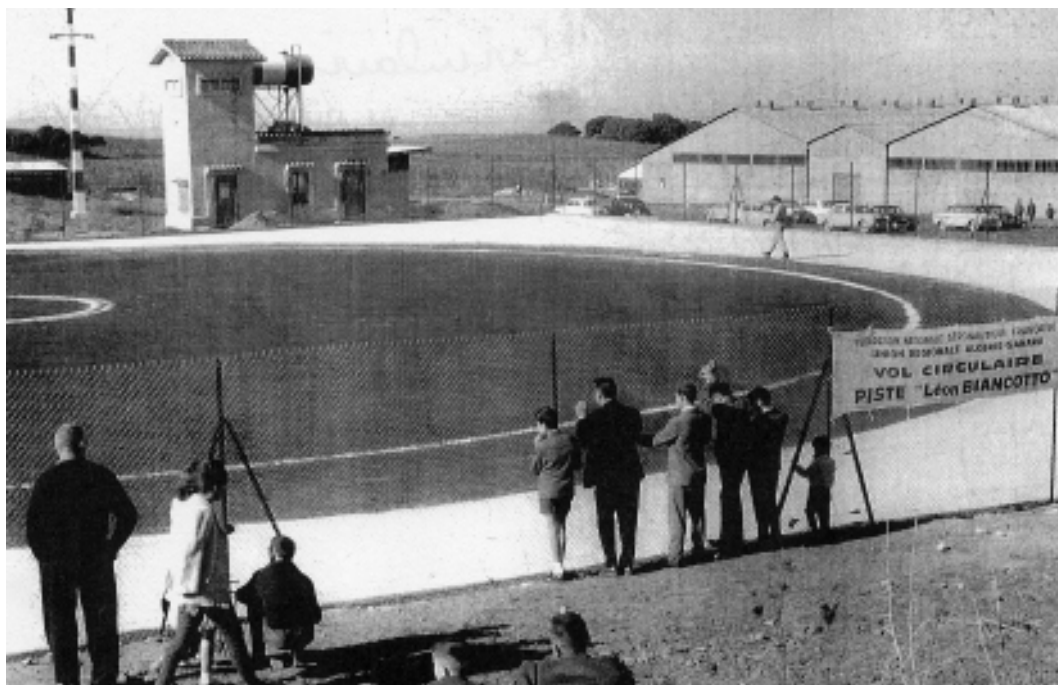
Le dernier effort de la Fédération est la construction du stade de modélisme *Léon Biancotto* sur l'aérodrome de Chéragas, inauguré le 26 novembre 1960 par Odile Rudel qui coupe le ruban symbolique. Cette belle réalisation, unique en France, avec une piste circulaire de 22 m de diamètre, des tribunes et un vestiaire, permettra l'organisation de concours interclubs ou fédéraux.

Dernier grand exploit, le 21 janvier 1961 Jean-Claude Caillou fait voler, en vol circulaire, une maquette de *Caravelle* de 1,6 m de long et de 3 kg, avec deux moteurs de 2,5 cm³ et des hélices quadripales de 14 cm de diamètre.

Jean-Claude Caillou est le principal animateur et propagantiste du mouvement modéliste. Il est suivi par son épouse Simone et par Barcelo, Etienne Cervera, Chenu, Donius, Denis Ferrero, Jean Marc Geiser, Marcel Galiero, Gautron, Jacques Godeau, Louis Gros (radioguidage), Guerlach, André et Henri Jourdan, Kirch, Konicheff (Constantine), Andé Molto, Jean-Claude Olivès, Palmarini, Sylvain Riva, Joseph et Yves Roman, Rosello (Oran) et Marius Vandersluys. Ces passionnés ont le mérite d'avoir amené le modélisme algérien au plus haut niveau international dans toutes les spécialités.

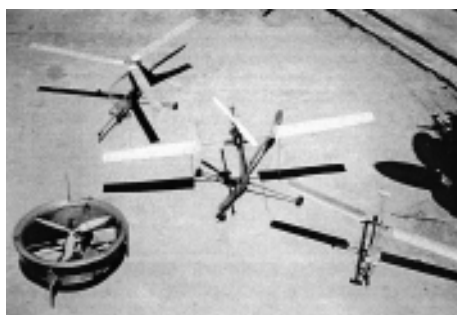


▲ Louis Gros, deux fois champion de France en catégorie motomodèle monocommande radioguidé, et son modèle radioguidé (JU)



Ci-contre en haut, le stade pour modèles réduits sur l'aérodrome de Chérageas, baptisé Léon Biancotto en l'honneur du pilote de voltige qui vient de disparaître, inauguré le 26 novembre 1960 (JU)

Ci-contre, les concurrents du concours Philips de 1961 organisé au stade Leclerc (aux Tagarins). Au premier plan, la splendide Caravelle construite par Jean-Claude Caillou (AM)



▲ Les maquettes volantes d'hélicoptères de Jean Marc Geiser, pionnier de cette difficile spécialité (GX)

Ci-contre, les aéromodélistes, dans un DC 3 militaire, en route pour un championnat de France (JU)



39 - LE PARACHUTISME

Les para-clubs d'Alger et Oran



▲ La championne Colette Duval, souvent vue dans les meetings en Algérie (AP)

▼ Gil Delamarre au meeting du 10 novembre 1957 à Oran, à la suite de la Semaine Parachutiste organisée par la Fédération nationale des parachutistes français et le commandement des Troupes aéroportées avec le concours des para-clubs (AX)



Le parachutisme débute en 1946 avec la préparation militaire dirigée par le commandant Sabarots, puis par le colonel Duranthon. L'adjudant-chef Robin est chef de centre, assisté par les moniteurs René Lambert, Roig et Riéger. Les sauts prémilitaires ont lieu à Boufarik en Junkers 52.

L'activité des para-clubs se développe avec l'appui du SALS, tout en conservant des liens étroits avec la préparation militaire. Le Centre interclub de parachutisme d'Algérie prend de l'importance, il utilisera les Fairchild F-OABB, F-OACC, F-OAES, F-OAFG.

Fin 1956, le Para-club d'Oran, présidé par le commandant André Lajoix, reçoit une équipe du centre national de Biscarosse qui fait effectuer 846 sauts à soixante-quatorze membres avec le moniteur Michel Prik, le pilote Barthère, le mécanicien Laforest et le *Dragon Rapide* F-BHTH. L'équipe de Biscarosse vient à Alger, après Oran, du 27 décembre 1956 au 16 janvier 1957.

En 1956, le Para-club d'Alger, présidé par Le lieutenant-colonel Chateau-Jobert (le légendaire *Conan* de la Résistance), commandant le 2^{ème} RPC qui saute en Egypte le 5 novembre 1956 ; vice-président : Claude Capeau ; moniteur : Dupous ; secrétaire : Petit. Il compte soixante-trois membres actifs, dont quinze jeunes filles et fait passer quarante-sept certificats d'aptitude préparatoire au parachutisme (CAPP) et dix brevets du 1^{er} degré. 585 sauts sont effectués sur la base de Boufarik dirigée par le lieutenant-colonel Truche. Parmi les membres se trouvent Aujoulat, Monique Belleculée, Bernard, Suzanne Bondu, Capdevielle, Capeau, Chapouille, Chauvier, Yvonne Combressis, Deschamps, Dislair, Jaïc Domergue (IPSA ex-championne de France, sélectionnée en équipe nationale), Dousseau, Duminy, Geneviève Fabre, Forien, Marcel Galiéro, Garguilo, Geneviève Girard, Gouy, Grellet, Françoise Laurens, Leonardi, Louis, Colette Meunier, Anne-Marie Muller, Perrault, Pons, Rollet, Salasca, Sueur, Thomas, Trefeil, Truchi, Janine Yon et Van Deuren. Sans oublier le chien Narcisse qui effectue plusieurs dizaines de sauts.

En 1957, le Para-club d'Oran compte 257 membres et obtient quatre-vingt-treize CAPP, vingt-quatre brevets pour 2 008 sauts. L'équipe de Biscarosse revient du 27 novembre au 27 décembre et fait effectuer 1 046 sauts. La même année, le Para-club d'Alger obtient quarante-sept CAPP et dix brevets du 1^{er} degré.

En 1958, Michel Prik est muté au SALS-Algérie pour diriger le parachutisme. Le Para-club d'Alger s'entraîne alors à Blida, plus de quarante sauts sont effectués quelques fois dans la journée avec le Fairchild ou le Boisavia *Mercury* comme avion-largueur. Il obtient, en 1959, trente-trois CAPP, vingt-six brevets du 1^{er} degré, trois brevets du 2^{ème} degré, un certificat d'instructeur au sol et deux brevets d'instructeur.

En 1960, le Para-club d'Alger effectue 1 731 sauts dont 1107 ouverture automatique, cinquante-six ouverture commandée, 410 sauts entre 5 et 15 secondes, 158 sauts au-delà de 15 seconde. L'ensemble représente 698 décollages, 179 CAPP, cinquante-deux brevets du 1^{er} degré et seize brevets du 2^{ème} degré.



▲ Le soldat revélois Paul Vincennes du 20^{ème} RALP (à droite) devant l'entrée du Centre d'entraînement du SALS au Champ-de-Manoeuvre (PV)
Ci-contre, une équipe du Para-club d'Alger à Maison-Blanche (DT)



En mars 1957, conduit par Forien, un des premiers sticks féminins du Para-club d'Alger va embarquer dans le Dragon Rapide (RE)



En 1960 à Blida, le De Havilland DH89 Dragon Rapide F-BFEH de la Société générale d'affrètement aérien utilisé par le Para-club d'Alger (cet avion a appartenu auparavant à la Société Vignafibre) (CZ)
Les Para-club d'Oran et d'Alger ont utilisé, au cours des stages, le Dragon Rapide F-BHGR du SFASA.



40 - LES MANIFESTATIONS

La Semaine de l'Aviation



▲ Le tract, lancé par André Costa sur la région algéroise, du programme des trois derniers jours de la Semaine de l'Aviation

▼ La tour à parachute, installée par l'armée de l'Air au Champ-de-Manoeuvre, avec un magnifique départ en saut de l'ange avant la réception sur le tas de sable (PL)



Du 20 au 28 octobre 1945, la Semaine de l'Aviation est organisée à Alger par la 5^{ème} RA (commandée par le général Pierre Weiss) et la Délégation des sports aériens. Le journaliste Pierre Laffargue est chargé de l'organisation de la première grande manifestation de l'après-guerre qui salue le retour dans leur foyers des vainqueurs survivants de l'Armée d'Afrique. Les aéro-clubs n'ont pas encore repris leurs activités aériennes et le vol à voile est à l'honneur avec la présence de Marcelle Choynet, récente recordwoman de distance, et Eric Nessler. Cette manifestation rencontre un succès considérable parmi les Algérois qui renouent avec l'aviation.



▲ Au pied de la tour à parachute, de gauche à droite : Jolivot (inspecteur principal des Sports aériens) et les champions Marcelle Choynet et Eric Nessler (PL)

▼ Le 21 octobre à Kouba, au concours de modélisme, le colonel de Brion et le général Henri Martin (Cdt le 19^{ème} CA) s'intéressent au planeur du sergent Sifre (de Tunis) (PL)





▲ Pierre Laffargue, journaliste et ardent propagandiste de l'aviation avant la guerre, reprend son activité en organisant, avec succès, la Semaine de l'Aviation (PL)

Ci-contre en haut, le 26 octobre, inauguration, en présence du gouverneur général Yves Chataigneau, de la salle de l'aviation d'Afrique au musée Franchet d'Esperey (PL)

Ci-contre, le dimanche 28 octobre, grande fête aérienne sur l'aérodrome improvisé des Quatre-Chemins à Kouba (PL)

Ci-contre en bas, à Kouba, en plus des présentations des planeurs 40P et C800 et du Groupe de chasse 1/9, le commandant Merle, de Meknès, fait une brillante démonstration de voltige en Dewoitine 520 (PL)

▼ Le général Joseph Vuillemin, qui s'est retiré à Alger après la guerre, participe aux manifestations (PL)

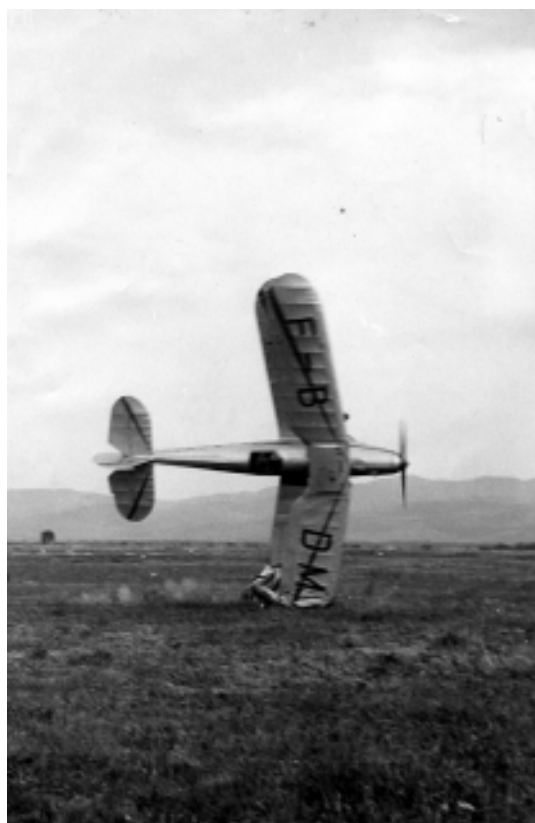


Les meetings nationaux



▲ Michel Berlin, pilote du centre national de Saint-Yan, après sa présentation en planeur Nord 2000 au meeting d'Alger le 17 mai 1953 (JN)

▼ Quelques instants plus tard, il accroche le sol au cours d'un tonneau à basse hauteur devant les tribunes et se tire sans mal des débris du Stampe F-BDMX (AP)



Dès l'immédiat après-guerre, la reprise de l'activité aéronautique se manifeste par les meetings organisés par les aéro-clubs des principales villes. Mais les plus grandes foules sont rassemblées à l'occasion des meetings nationaux qui naissent en 1951 à l'initiative de la Fondation des oeuvres sociales de l'Air, appuyée par l'armée de l'Air, afin de se procurer les ressources nécessaires à sa mission d'assistance aux familles de l'Air, civiles ou militaires, dans le deuil, la maladie ou le besoin.

La période est propice aux meetings, l'industrie aéronautique française est en plein renouveau, la propulsion à réaction est une grande nouveauté et tout le monde veut voir les fameuses patrouilles acrobatiques.

Les meetings nationaux sont avant tout des spectacles et les organisateurs s'efforcent d'imposer un déroulement harmonieux dans un minutage précis où les enchaînements du programme s'effectuent à la minute près. Ils participent également à la mission de propagande aéronautique en pensant avant tout à déclencher des vocations chez les jeunes. Des stands d'information sont mis en place et des prix de faveur sont accordés aux enfants et aux étudiants. Le spectacle doit beaucoup à la qualité du présentateur, Jacques Noetinger, ancien pilote de chasse, qui commente avec brio le spectacle d'un bout à l'autre. Le premier meeting national de l'air en Algérie a lieu à Oran le 27 avril 1952.

Un beau plateau est réuni à Constantine, le 10 mai 1953 : Voltige en planeur par Michel Berlin, en Stampe par Michel Berlin et Elisabeth Boselli, et par Marcel Doret avec son Dewoitine ; parachutisme par des sélections de l'armée de l'Air, des troupes aéroportées et de la Marine nationale ; présentations d'avions commerciaux et militaires ; présentation de la patrouille de l'armée de l'Air sur Republic F84G *Thunderjet* puis sauts des parachutistes Léo Valentin, Pierre Lard et Monique Laroche et enfin, largage massif de parachutistes militaires.

Le même plateau est présenté à Alger le 17 mai suivant, devant le maire Jacques Chevallier, avec en plus la prestigieuse patrouille américaine des *Skyblazers* sur Republic F84G *Thunderjet*, qui rencontre, pour la première compétition de l'année, la patrouille de l'armée de l'Air équipée du même avion. A l'occasion du tournoi et devant la prestation remarquable des Français, Jacques Noetinger, dans l'enthousiasme de l'action, utilise pour la première fois le terme improvisé de *Patrouille de France* qui restera pour toujours attribué à l'équipe de l'armée de l'Air. La Patrouille de France, commandée par Pierre Delachenal, remporte le tournoi et la coupe de la Ville d'Alger en pratiquant quelques figures téméraires dont, en particulier, l'éclatement vertical suivi du croisement des avions, figure interdite par l'US Air Force aux *Skyblazers*.

D'autres meetings nationaux se dérouleront, à Bône le 9 mai 1954, puis à Alger et Oran les 4 et 18 octobre 1959, avec les pilotes de voltige Léon Biancotto, le Chevalier d'Orgeix et Monique Gaillard, les parachutistes Colette Duval, Sam Chazak et Gil Delamarre, la patrouille de l'Ecole de l'Air en Fouga *Magister* et la Patrouille de France en *Mystère IV* (capitaine Bernard Capillon).

Le dernier meeting aura lieu à Oran-La Sénia le 9 octobre 1960 avec, en particulier, la Patrouille de France sur *Mystère IVA* (commandée par le capitaine Claude Castagnos), la patrouille de Saint-Yan sur Stampe et les parachutistes Jean-Claude Dubois, Michel Prik et Monique Gaillard.

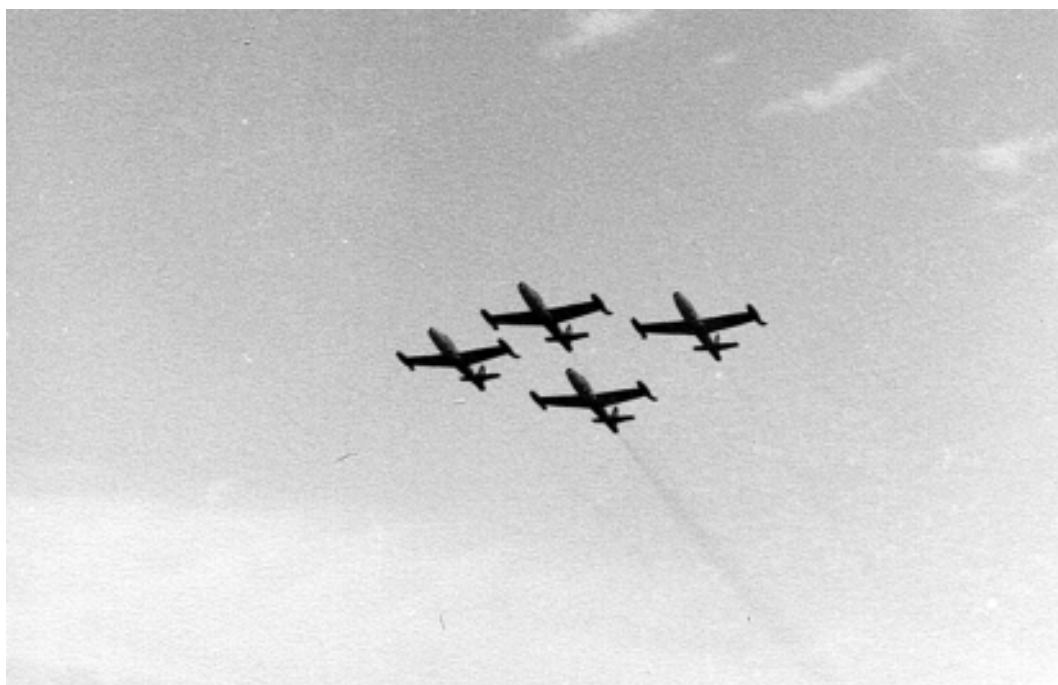
La foule des grands jours à Maison-Blanche (AP)



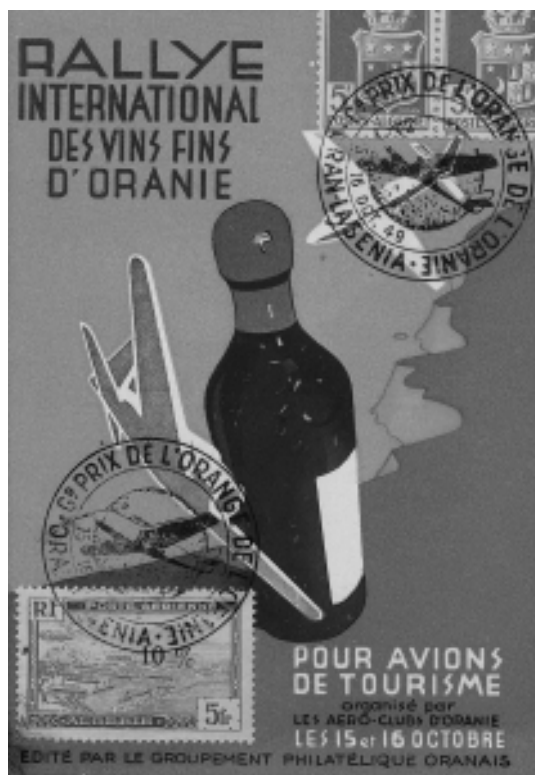
Un spectacle comme on n'en fait plus (LO)



La Patrouille de France, sur ses Republic F84G Thunderjet, baptisée dans le ciel algérois le 17 mai 1953 (JN)



Les rallies



Le rallye des Vins d'Oranie et le Grand prix de vitesse de l'Oranie (15 et 16 octobre 1949)

Les 15 et 16 octobre 1949, pour la première grande manifestation d'après-guerre, l'Aéro-club d'Oranie organise le rallye international des Vins fins d'Oranie et le Grand prix de vitesse de l'Oranie.

Le Grand prix de de vitesse de l'Oranie est remporté par l'Italien Leonardo Bonzi sur Nardi FN31. D'autres concurrents, avec moins de chance de remporter l'épreuve, participent en *Norécrin* (Desmoulin, Duperré, Henri Fouques Duparc, Lemenant, Robert Mommeja et Daniel Robert-Bancharelle), en Fairchild (Henri Falcon et Charles Pons-Mure), et même en Stampe (Poulain).

En moins de 7 l. de cylindrée, qui concerne les *Norécrin*, Ferdinand Duperré (pilote du constructeur) remporte l'épreuve à 270 km/h de moyenne, suivi de Desmoulin et Daniel Robert-Bancharelle.

Le rallye des Avions sanitaires (4 mars 1950)

Le rallye des Avions sanitaires, avec une épreuve d'évacuation sanitaire, est organisé à Maison-Blanche par la FAA le 4 mars 1950, la veille de son assemblée générale annuelle. Malgré le mauvais temps, vingt-trois avions sur les trente-quatre inscrits participent au rallye et treize sont classés à l'arrivée en présence de très nombreuses personnalités du monde médicale, aéronautique et administratif.

1^{er} Jacques Pierchon (AC de l'AIA) Fairchild ; 2^{ème} Martial Etienne (AC d'Algérie) *Norécrin* ; 3^{ème} René Cartier (AC de l'AIA) ; 4^{ème} Raymond Brard (AC de Blida) ; 5^{ème} Marcel Fischer (CABA) *Norécrin*, copilote Annette Pezzano, passagers : Mme la générale Rollet et Joseph Olaya ; 6^{ème} Albert Rigaud (CABA) Fairchild, copilote : René Mancino, passager : Norbert Lacour ; 7^{ème} Pierre Beda (AC de Biskra) ; 8^{ème} Rochonvollet (AC d'Algérie) ; 9^{ème} Paul Cuq (AC de Mascara) *Norécrin*, copilote : Jean Chevalier, passager : René Bourcier ; 10^{ème} Pierre D'Amico (AC du Sersou) Fairchild ; 11^{ème} André Vanoni (AC d'Algérie) ; 12^{ème} Pierre Llopis (AC de l'AIA) ; 13^{ème} Rémi Saint-André (AC d'Algérie). Le doyen, le pilote anglais Rice (57 ans), grand spécialiste des rallies, participe avec son épouse en Miles *Whitney*. Marcel Fisher remporte la coupe de la *Dépêche quotidienne d'Alger* et la coupe Maurice Chapelle du premier *Norécrin* classé ; Albert Rigaud gagne la coupe de l'*Echo d'Alger* ; Paul Cuq gagne la coupe de la FAA ; Jacques Pierchon gagne la coupe Magdeleine Wauthier ; Martial Etienne gagne la coupe Air France ; René Cartier gagne la coupe de l'Aéro-club d'Algérie ; Raymond Brard gagne la coupe du *Journal d'Alger* et Pierre Beda la coupe du journal *Dernière heure*. Les coupes sont remises par Sigala, directeur des Sports au gouvernement général.

Le lendemain, se déroule une fête aérienne au cours de laquelle sont présentés les avions sanitaires. Le docteur André Lamur, chirurgien à Mostaganem et ancien pilote de *Marauder*, fait une démonstration de son Caudron *Simoun* équipé en salle d'opération volante, un Bristol *Freighter* d'Air Transport fait des démonstrations, ainsi qu'un Piper *Cub* de la TAM et un planeur piloté par André Costa.

Cette manifestation marque officiellement la reprise de l'activité aéronautique à Alger.



Le 16 octobre 1949, après la course de vitesse organisée par l'Aéro-club d'Oranie, le gouverneur général Edmond Naegelen félicite Leonardo Bonzi et Ferdinand Duperré, vainqueurs du Grand prix de vitesse (AR)



Le 4 mars 1950, à Maison-Blanche à l'arrivée du rallye des Avions sanitaires, Annette Pizzano, copilote de Marcel Fischer, du CABA, et Mme Rollet, épouse de l'inspecteur général de la Légion Etrangère. De dos à droite : Joseph Olaya (PL)



▼ *Le 5 mars 1950, à Maison-Blanche, par un temps médiocre, la présentation des avions sanitaires (JK)*





Le Tour d'Algérie et du Gand Erg Oriental (22-28 octobre 1951)

Le 22 octobre 1951 a lieu le départ du Tour d'Algérie et du Grand Erg Oriental (TAGEO) organisé par l'Aéro-club d'Algérie dans l'esprit des grands rallies d'avant-guerre.

Trente-six équipages, soit quatre-vingt personnes, sont inscrits au départ, parmi eux des Suisses, des Belges, des Hollandais, un Américain et des Italiens. Divisés en trois groupes, les concurrents effectuent un périple qui les amène, du départ de Boufarik, jusqu'à Bou Saâda-Biskra-Touggourt-Ouargla-Ghardaïa-El Golea-Timimoun-Adrar-Béni Abbès-Colomb Béchar-Aïn Séfra-Oran et retour à Boufarik. Quelques personnalités, dont Mme Jaffreux-Tissot, secrétaire-générale de l'Aéro-club de France, accompagnent le rallye en Junkers 52. Le rallye est réservé aux avions d'un maximum de six places, avec deux classements : Classement de "qualité" réservé aux monomoteurs, qui prime les avions semblant le mieux convenir à l'aviation privée en Afrique, doté d'un prix de l'Aéro-club d'Algérie de 50 000 AF, et un classement de "régularité" doté de trois objets d'art. Les avions doivent faire la preuve de leurs qualités sur un circuit de près de 3 300 km avec des décollages et des atterrissages le plus souvent à pleine charge, sur des terrains et des sols variés, situés parfois à plus de 1 000 m d'altitude. Cette épreuve permet de tirer des enseignements susceptibles de tester les possibilités de l'avion de tourisme mais aussi de définir l'appareil qui se rapproche le plus de l'avion idéal pour répondre aux besoins de l'aviation africaine.

Le TAGEO se termine le 26 octobre par un repas au Saint-Georges en présence de toutes les autorités. 1^{er} Golaz (Suisse, accompagné de Paul Balsiger, Robert Noverraz et Franz Oppikoffer) en Beechcraft *Bonanza*, qui remporte les prix de qualité et de régularité, 2^{ème} ex-aequo Arnaud en Piper *Tri-Pacer* et Roux en Piper *Clipper* et 4^{ème} Torrès en *Norécrin*. Les deux premières places du classement féminin sont remportées par les Italiennes Cassini et Carina Negrone, toutes deux en Macchi 308.

Le succès du rallye doit beaucoup à Marcel Villevielle, directeur des Travaux publics et des Transports. Ce rallye est une des plus importantes manifestations organisées par l'Aéro-club d'Algérie (en accord avec les aéro-clubs de l'intérieur). Il a été, pour beaucoup, une découverte et il a eu un retentissement considérable tant touristique qu'économique, grâce aux articles et aux cartes publiés à cette occasion.

Le rallye de la Datte (12 décembre 1952)

Dans la tradition des grands rallies vers le sud, le 12 décembre 1952 débute, à Biskra, le rallye aérien de la Datte organisé par les aéro-clubs de Biskra, Touggourt et El-Oued et qui rassemble vingt-quatre avions.

Le circuit, par Ouargla, Touggourt et El-Oued, est parcouru sans incident avec des réceptions chaleureuses dans toutes les villes-étapes par les autorités, dont le colonel Thieret, directeur des Territoires du Sud et Jean-Marie Carayol, administrateur de Touggourt, lui-même pilote, qui suit le rallye avec le NC 854 de l'Aéro-club.

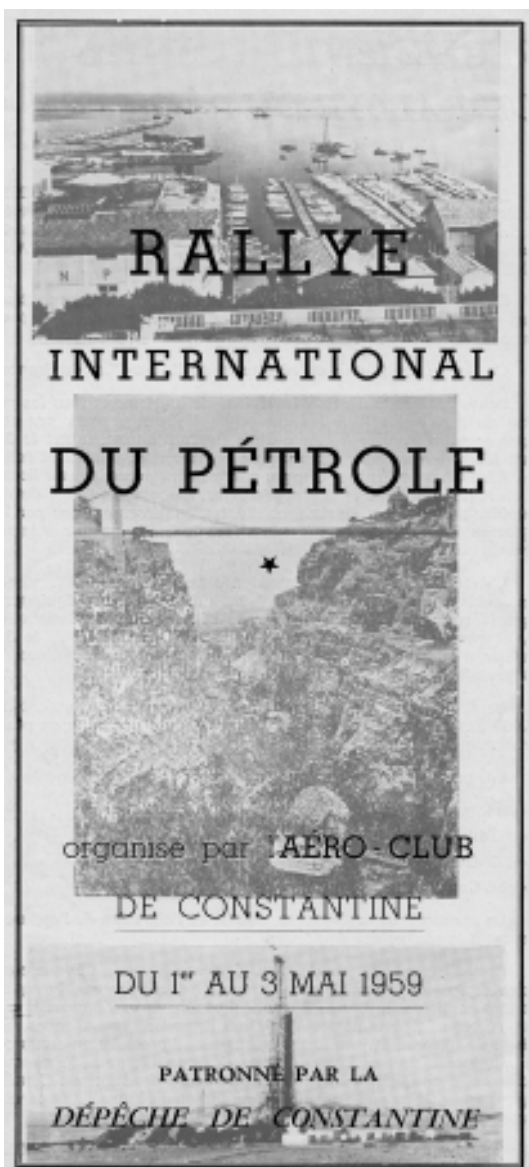
Aux participants venus de tous les aéro-clubs d'Algérie, se joignent plusieurs équipages métropolitains et étrangers. Le capitaine Charpentier, chargé des relations entre les aéro-clubs et la 5^{ème} RA, accompagne le rallye en *Ramier*. Henri Torre, journaliste de *La Dépêche de Constantine*, couvre le rallye pour son journal.

**Rallye aérien International
d'ALGÉRIE
ET DU GRAND ERG OCCIDENTAL**
Organisé par l'Aéro-Club d'Algérie
ALGER. 21-28 Octobre 1951

A bronze bust of a man, likely a pilot, holding a propeller, mounted on a black base with a plaque. The plaque reads: "PILLYE AERIEN INTERNATIONAL DE LA DATTE DECEMBRE 1942".



▲ Jean Neveux en famille devant l'Émeraude F-OBLX, au cours du premier rallye du Pétrole (JN)



Le rallye d'Avions de tourisme (17 mai 1953)

Le rallye-rassemblement d'Avions de tourisme est organisé le 17 mai 1953 par l'Aéro-club d'Algérie à l'occasion de l'assemblée générale de la FAA et du meeting national de Maison-Blanche. Le règlement prévoit l'attribution d'un nombre de points en fonction de la distance parcourue dans la matinée suivant un plan de vol déterminé à l'avance par le pilote, d'un nombre d'atterrissages sur des aérodromes préalablement indiqués et de la qualité d'un rapport que le pilote doit établir sur le résultat de ses recherches d'un avion contraint d'atterrir en campagne. Douze concurrents sont classés à l'arrivée sur vingt-cinq. 1^{er} Fernand Richarme (AC de Tiaret), 2^{ème} Ange Lombard (AC de Bône), 3^{ème} Pierre Beda (AC de Biskra), 4^{ème} Gérard Jarrige (AC du Sersou), 5^{ème} Claude Serrat (AC de Mostaganem), 6^{ème} Monique Bellecullée (AC de l'AIA), 7^{ème} Jean Cruon (AC de Mostaganem), 8^{ème} Veyrunes (AC de Djidjelli), 9^{ème} Fernand Mary (AC de Mostaganem), 10^{ème} Joseph Ribera (AC de l'AIA), 11^{ème} Lucien Cayala (AC d'Oranie) et 12^{ème} Edmond Amar (AC d'Algérie).

Après un rassemblement à Boufarik, les avions se posent à Maison-Blanche à l'heure prévue d'ouverture du meeting.

Les rallies du Pétrole et des Oasis

Du 1^{er} au 3 juin 1950, l'Aéro-club de Constantine organise un rallye aérien vers Redjas, Djidjelli, Bougie, Sétif, Batna et Biskra. L'arrivée du rallye à Biskra, le 2 juin, est l'occasion d'une grande soirée de gala. Le 3 juin, le retour est effectué par Canrobert, Aïn-Beïda, Souk-Ahras, Bône et Philippeville. Le 4 juin, pour clôturer la semaine, a lieu un grand meeting à Oued-Hamimin avec une course de vitesse en circuit fermé.

Le 28 septembre 1952, l'Aéro-club de Constantine organise un nouveau rallye, sur 700 km au départ de Constantine, remporté par Pierre Beda (Aéro-club de Biskra).

Le premier rallye international du Pétrole : A la suite du succès remporté par les rallies de 1950 et 1952, l'Aéro-club de Constantine organise, du 1^{er} au 3 mai 1959, patronné par *La Dépêche de Constantine*, le premier rallye international du Pétrole. L'organisation est appuyée par le commandant de la base aérienne d'Oued-Hamimin, qui y participe avec son *Ramier*, et par le pétrolier Shell.

Comme pour les précédents rallies, Joseph Santacreu prend l'organisation en charge, aidé par René Catala, Maurice Chapelle, Clément Cros, le président Wim Jean De Zeeuw et les frères Jean et Marcel Coutayar. Le classement est basé sur la distance parcourue pour arriver à Constantine, la précision du temps de vol et la précision de la consommation estimée d'essence.

Les prix sont intéressants, de 20 000 à 200 000 AF, des voyages offerts par Air Algérie et différents prix en nature dont des pièces de Jodel offertes par les Avions Wassmer au premier Jodel du classement. Dix-neuf équipages sont engagés, venus de toute l'Algérie, mais également de métropole, ainsi qu'un Ercoupe venu de Hollande.

1^{er} Henri Bernichan, *Norécrin* F-BEOX (AC de Redjas) ; 2^{ème} Roger Podda, *Mousquetaire* F-OBLD (AC de Philippeville) ; 3^{ème} Senez, *Émeraude* F-OBIQ (AC de Bougie) ; 4^{ème} Robert Buisson, *Émeraude* F-OBLY (AC d'Enghien-Moisselle) ; 5^{ème} Jean Neveux, *Émeraude* F-OBLX (AC de Sétif) ; 6^{ème} Jean-Georges Bouvier, *Boisavia* F-OBKP (AC des 3A) ; 7^{ème} Lang et Lankhof, Ercoupe PH-NCE (AC Royal des Pays-Bas) ; 8^{ème} Davaze, Jodel 117 F-BHXX (AC de Caen) ; 9^{ème} Alex Périchon, Jodel 117 F-OBCI (AC de Bône) ; 10^{ème} Jean Ruand, Jodel 117

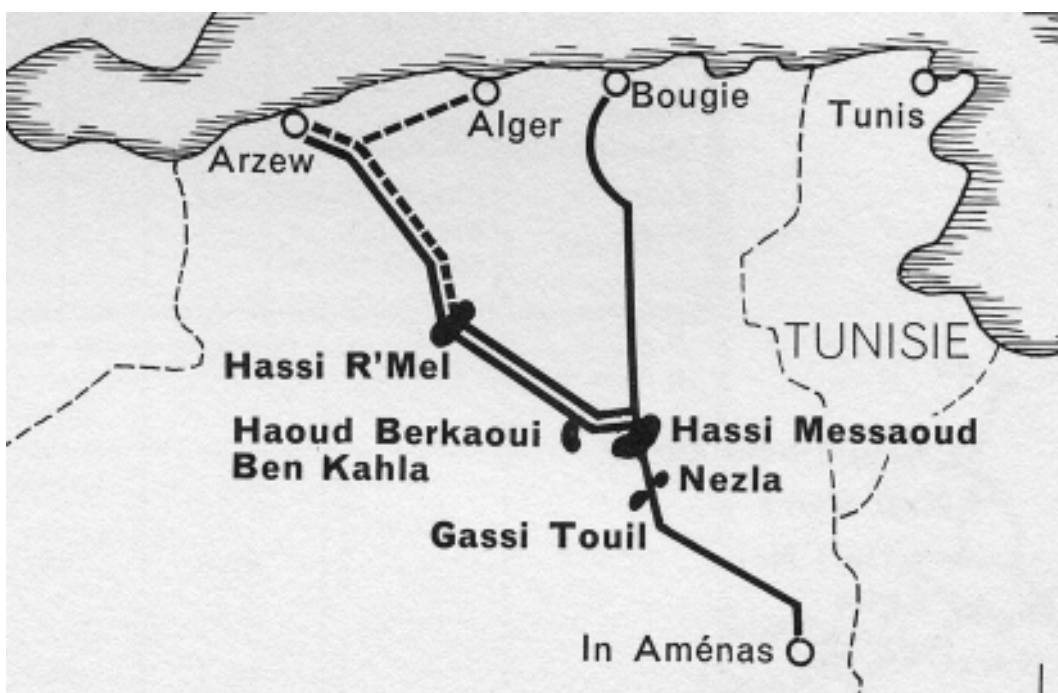
Les avions du premier rallye international du Pétrole arrivent sur le parking de l'aérodrome de Maison-Verte de la CFP(A) à Hassi-Messaoud. A droite, le Nord 1101 Ramier d'accompagnement, à gauche, un DC4 d'Air Algérie (cx)



Toujours sur l'aérodrome de Maison-Verte. Au premier plan, l'Ercoupe PH-NCE de Petrus Lang, venu de Hollande en passant par les Canaries (cx)



Les gisements pétroliers du Sahara en 1962 et les oleoducs, en pointillé : les gazoducs (Total)





▲ Joseph Santacreu, organisateur émérite des rallies du Pétrole et des Oasis (JS)

F-OBFK (AC d'Oranie) ; 11^{ème} Marcel Coutayar, Jodel 120 F-OBEV (AC de Constantine) ; 12^{ème} Geneviève Torner, Jodel 120 F-OBQJ (AC d'Aïn-Témouchent) ; 13^{ème} André Pourquier, Jodel 120 F-OBES (AC d'Aïn-Témouchent) ; 14^{ème} P. Ducoudray, Jodel 120, F-OBES (AC d'Aïn-Témouchent) ; 15^{ème} Armand Malaga, Jodel 117 F-OBBM (AC des 3A) ; 16^{ème} docteur Bertout, *Emeraude* F-BIJY (Union aéronautique cambraisienne) ; 17^{ème} Fédiay, *Emeraude* F-OBIT (AC du SGAC de Bône) ; 18^{ème} Joseph Santacreu, *Norécrin* F-OAUM (organisateur de l'AC de Constantine, qui ne participe pas vraiment à la compétition) ; 19^{ème} Albert Paillard, *Tiger Moth* F-BBRX (AC de Constantine).

En partant d'Oued-Hamimin, le premier jour, survol pour contrôle des aérodromes de Philippeville et Djidjelli, atterrissages à Batna et Biskra et nuit à Touggourt avec réception par l'Aéro-club. Le lendemain, visite des installations pétrolières et de la Maison-Verte à Hassi-Messaoud, puis escale à Biskra et nuit à El-Oued avec réception par l'Aéro-club. Le retour se fait, le troisième jour, avec l'arrivée à Oued-Hamimin après les survols de Biskra et Batna.

La Coupe de *La Dépêche de Constantine* revient au premier équipage étranger, la Coupe des Sports de la ville de Constantine au premier équipage algérien et la Coupe Air Algérie au premier équipage de l'Est-Algérien.

Le deuxième rallye international du Pétrole et des Oasis : Le 20 avril 1960, avec le concours d'Air Algérie, de Shell et de *La Dépêche de Constantine*, l'Aéro-club de Constantine organise, jusqu'au 24 avril, avec autant de succès que le précédent, le deuxième rallye international du Pétrole et des Oasis jusqu'à Biskra, Hassi-Messaoud et Ghardaïa, avec vingt-deux équipages dont cinq étrangers et dix métropolitains, accompagnés par un *Broussard* et un Nord 1001 *Ramier* militaires.

Deux étapes de compétition ont lieu : Bou Saâda-Ghardaïa, par Djelfa et Laghouat, et Ghardaïa-Hassi Messaoud, par Ouargla. Le docteur Michel Torner, de l'Aéro-club d'Aïn-Témouchent, vainqueur, remporte la coupe Shell et la coupe de *La Dépêche de Constantine* pour le premier équipage algérien, devant Maurice de Thézy de l'Aéro-club de Dieppe qui remporte la coupe de la Chambre de Commerce pour le premier équipage métropolitain. Le premier équipage étranger remporte la coupe de la Ville de Constantine.

Le 20 avril, les concurrents sont reçus au repas de midi à Sétif par le colonel Marceau Crespín, commandant la base de l'ALAT, puis par le lieutenant de Cenival pour l'escale de Bou-saâda où il sont logés à l'hôtel Transat avec les traditionnels méchouis et danses des Ouled-Nails.

Le 21, ils sont à l'hôtel Transat de Ghardaïa, la capitale du M'Zab et la ville la plus peuplée et la plus pittoresque du Sahara.

Le 23, après une escale sur l'aérodrome de Maison-Verte pour visiter les installations pétrolières de la CFP(A) d'Hassi-Messaoud, la nuit se passe dans l'oasis de Ouargla au million de palmiers.

Le 24, l'arrivée à Biskra, sous une pluie battante, précède la visite en calèches de la ville la plus visitée d'Algérie.

Le dernier jour, après l'escale à Batna pour la visite de Timgad, puis l'atterrissage à Oued-Hamimin, la réception à Constantine couronne le rallye parfaitement réussi grâce à l'organisation mise en place par Joseph Santacreu.

Ce rallye, parcouru avec enthousiasme par tous les participants, est le dernier des grands rallies organisés en Algérie.

2 ^e RALLYE AÉRIEN INTERNATIONAL DU PÉTROLE ET DES OASIS 20 au 24 AVRIL 1960			
1 ^{re} Catégorie (A) - Equipages Etrangers			
APPAREILS	PASSAGERS		
MARQUE	AÉRO-CLUB	PILOTE	PASSAGERS
CESSNA	de Suisse	STERN Charles 3, Quai des Saules - GENEVE	SUTER Wally
CESSNA	de Suisse	DE GOURMENS Albert 26, Avenue Dumas - GENEVE	VERNET Roland
GROUPE	des Pays-Bas	LANG Petrus Willem Stadhouderskade - 114 AMSTERDAM	LANGHOF J. C.
PROCTOR	de O. Bretagne	DYKES John Kenneth 25, Duke Street - Grosvenor Square - LONDRES	Madame DYKES M. Léo Shipely
PIPER	de Hampshire	SENN Henry James - Avonlea Fordrybridge - England	Madame SENN
2 ^e Catégorie (B) - Equipages Métropolitains			
JODEL D. 117	Les cils Andersens	GAIDOU Antoine 33, Bd. Cassini - MESTRES	CHRISTEN M.
JODEL D. 117	DIEPPE	BOUJES Robert 6, Rue de la Barre - DIEPPE	M ^{re} GOSSELIN
JODEL DR 180	BERNAY	BOUDET Louis BERNAY (Eure)	M ^{re} BOUDET Mlle ISLENT
JODEL DR 180	BERNAY	CHEVILLOT Marc BERNAY (Eure)	ISLENT Claude
JODEL D. 117	DIEPPE	LAURENT Gilbert 18, Rue de la Barre - DIEPPE	PLQUIER
JODEL DR 180	DIEPPE	DE THEY Maurice BETHREVILLE St Ouen (S.M.)	LOUTEL Pat. MAHIN
CESSNA	PYRENEES	TOUREL Jean MONTREYAN (Hte Gar)	M ^{re} TOUREL
Emeraude	DIEPPE	DELOS Charles Chapuis / Harne - Seine	BARONNET P.
JODEL D. 117	de DOUBS	CHEDEVY Pierre 6, Rue Pasteur - BESANCON	MATON
3 ^e Catégorie (C) - Equipages Algériens			
APPAREILS	PASSAGERS		
MARQUE	AÉRO-CLUB	PILOTE	PASSAGERS
JODEL D. 117	Mostaganem	LANARDE Paul MOSTAGANEM	CLEMENT Jean
NORÉCRIN	Mostaganem	FRANEL Henri MOSTAGANEM	SAVIGNE P.
JODEL D. 140	Ain- Témouchent	TORNER Michel AIN TEMOUCHENT	3 Passagers
Emeraude	SETIF	COUTAYAN Jean SETIF	CROS Clément
JODEL	BONE	POUCHON Alex BONE	1 Passager
Appareils et Equipages chargés de l'Organisation et du Contrôle			
Ambassa- deur	Constantine	COUTAYAN Marcel CONSTANTINE	DEZEEUW GANTES
JODEL D. 120	Constantine	PAILLARD	CATALA
JODEL D. 120	Constantine	SANTACREU Joseph	BREMOND

Accompagnement - Norécrin-F-OAUR (Joseph Santacreu), Nord 1001 *Ramier* n° 86 (Sgt Paumard), Max-Holte *Boussard* ZR (Cne Raymond).



En juillet 1960, deux équipages de l'Aéro-club de l'AIA au Tour aérien de Sicile :

- ▲ L'équipage André Jourdan-Callibotte (JD)
- ▼ L'équipage féminin Simonne Volait-Annie Marquaire (L.O)



▼ En juillet 1960, Alex Périchon au Tour de Sicile avec son Ambassadeur F-OBRI, en place arrière : Madame Henri Boilet (SP)



Les Tours aériens de Sicile

Favorisés par la proximité de l'île, de nombreux équipages des aéro-clubs Algériens ont participé aux six Tours aériens de Sicile.

Cette grande manifestation, très courue et à caractère surtout touristique, rassemble à Palerme, chaque année en juin ou en juillet, des dizaines d'avions venus de l'Europe entière. L'ambiance excellente rapproche les concurrents, ce qui explique l'engouement pour ce rallye et l'assiduité des équipages.

Malheureusement, le Tour de Sicile de 1952 est endeuillé par l'accident de Georges Siegel qui trouve la mort à Palerme, ainsi que ses passagers Suzanne Leroux et Macrelli, le 6 juin avec le *Norécrin* F-BEMB de l'Aéro-club d'Oranie.

Le 1^{er} Salon international de l'aviation légère

Du 1^{er} au 9 octobre 1960, l'Aéro-club d'Oranie, en collaboration avec l'Union syndicale des industries aéronautique, l'ODE (Office de diffusion et d'extension des techniques modernes en Afrique du Nord, présidé par Raymond Reuter) et la Fédération aéronautique algérienne, organise, inauguré par l'igame Gey, le premier Salon international de l'Aviation légère à La Sénia avec grand meeting et un rassemblement d'avions de tourisme.

Un nombreux matériel français et étranger est présenté au Salon visité par 15 000 personnes qui admirent un Blériot XI en exposition.

Le meeting national du 9 octobre, dernier des meetings organisés en Algérie, met en valeur la Patrouille de France à neuf *Mystère IV* et la Patrouille de Saint-Yan sur quatre Stampe pilotés par Olivier Lechevalier, André Babin, Raymond Vivien et Louis Souchet. Le Centre interclub de parachutisme d'Algérie organise un concours dans lequel sont inscrits Yves Vernisse (Para-club d'Alger), Norbert Gris (Para-club d'Oran), René Fialkovski (Para-club de Sidi-Bel-Abbès) et Guy Bariton (Para-club de Philippeville). Les champions parachutistes Monique Gaillard, Michel Prik et Jean-Claude Dubois font également des sauts de démonstration.

Quatre-vingt avions rallient Oran à cette occasion, dont cinq SAAB *Safir* de l'Aéro-club d'Air France et six *Emeraude* des Ailerons d'Enghien-Moisselles. Un voyage de groupe vers le Sud est organisé, pour lequel une véritable cordée aérienne est montée par l'Aéro-club d'Oranie à destination de Colomb-Béchar, Ghardaïa et Beni-Abbès. Ultime voyage vers le grand Sud des touristes aériens en Algérie.



*Le Norécrin F-OAUL Ville-de-Collo
(premier du nom), classé 38^{ème} au
Tour aérien de Sicile en 1957, avec
François Consalvi, Jean Bonneval
et Gourdon (AX)*



*En 1958, Pierre Siegel, de l'Aéro-
club d'Oranie, à l'escale de Bône,
avant de rejoindre le Tour aérien de
Sicile à Palerme avec le Jodel 117 F-
OBFK (SI)*



*Le Boisavia 601 Mercurey F-OBKP
de l'Aéro-club des 3A qui a participé
au Tour aérien de Sicile en 1959,
pilote par Jean-Georges Bouvier (BJ)*



41 - LES AVIONS

Description

Sur le parc d'environ 300 avions que comptait l'Algérie avant la guerre, seulement sept avions, Caudron ou Potez, ont pu être remis en service en 1945. Les besoins sont alors pressants. La renaissance de la construction aéronautique française permet la livraison d'avions neufs, essentiellement des *Norécrin* et des Stampe, alors que l'utilisation des avions en provenance des stocks militaires, Fairchild 24 et *Tiger Moth*, assure avec bonheur le complément de matériel nécessaire à la reprise des vols.

Si les Fairchild 24, trouvés en caisses après le départ des troupes américaines, ont été vendus à un prix intéressant aux aéro-clubs, plusieurs Stampe et *Tiger Moth* leur ont été prêtés par le SALS.

La répartition des 408 avions légers basés en Algérie du registre qui suit, utilisés par les aéro-clubs, les particuliers, l'Etat et les sociétés, à l'exclusion des entreprises de transport aérien et de travail aérien, montre la répartition suivante :

Quatre-vingt-deux Jodel biplaces (112,117,119,120)
Soixante-treize Nord 1203 *Norécrin*
Trente-sept Fairchild 24
Trente-deux Stampe SV4C
Vingt-huit De Havilland DH82 *Tiger Moth*
Vingt-huit CP301 *Emeraude*
Seize CEA CR105/CR1050 *Ambassadeur*
Quatorze Jodel 140 *Mousquetaire*
Douze Piper biplaces (L4, J3, PA11, PA12, PA18, L18)
Dix Nord 1002 *Pingouin* et Nord 1101 *Noralpha*
Six Boisavia 601 *Mercurey*
Six Piper PA22 *Tri-Pacer*
Cinq Caudron 635 *Simoun*
Cinq NC 853/854 *Chardonneret*
Quatre Stinson H75 *Reliant*
Quatre Morane-Saulnier 315 (remorqueurs de planeurs)
Quatre Morane-Saulnier 500/502 (remorqueurs de planeurs)
Trois Percival *Proctor*
Trois De Havilland DH89 *Dragon*

Le quarante-quatre autres avions, de trente-sept types différents, ne sont représentés qu'à un ou deux exemplaires.

Si l'utilisation des avions d'école Stampe et *Tiger Moth* et des avions de voyage *Norécrin* et Fairchild permet la reprise des vols, ces avions se révèlent d'un emploi délicat. Les moteurs en ligne inversée Renault 4P, De Havilland *Cirrus*, SNECMA *Regnier* et Ranger, d'une technologie ancienne, nécessitent un entretien onéreux et se montrent peu fiables dans les conditions climatiques locales. Par ailleurs, les cellules des biplans d'école demandent des réglages délicats et les *Norécrin* sont victimes de défauts de construction qui entraînent des arrêts des vols fréquents et des modifications impératives.

Les *Norécrin* et les Fairchild, souvent utilisés au-delà de leurs capacités de décollage et d'emport et quelques fois en dehors de leurs domaines de vol, connaîtront des accidents qui ne leur sont pas toujours imputables.

L'arrivée d'une nouvelle génération d'avions, essentiellement des Jodel et des *Emeraude*, avec des cellules rustiques en bois et mûs par des moteurs américains à quatre cylindres à plat Continental ou Lycoming à forts potentiels, très fiables et d'un entretien aisé, entraîne un grand nombre de commandes pour ces avions qui répondent au besoin d'un matériel polyvalent, économique pour l'école et performant pour les voyages.

Remarque : Les performances en vitesses, en distances franchissables et en plafonds, communiquées par des constructeurs quelques fois optimistes, diffèrent souvent des performances réelles rencontrées par les pilotes.

Stampe SV4C

La naissance du Stampe SV4C, biplace d'école en bois et toile, remonte en Belgique où le Stampe SV4B, construit par Jean Stampe et Maurice Vertongen, équipé d'un moteur Gipsy *Major 1*, effectue son premier vol le 19 juillet 1937. Il est aussitôt commandé à plusieurs centaines d'exemplaires par les armées de l'air belge et française. La guerre interrompt la construction en série qui est reprise en 1945 par la SNCAN à Satrouville pour une série de 701 exemplaires (premier vol le 4 juin 1945) et par l'AIA de Maison-Blanche pour 150 exemplaires, numérotés de 1001 à 1150 et construits avec du frêne local (premier vol en avril 1947, F-BDKD, et dernier produit en 1950, F-BDKX). Le Stampe est largement utilisé par l'armée, quelques exemplaires seront équipés du moteur Renault 4P-05 pour la voltige (SV4A). Il est prêté ou vendu aux aéro-clubs (700 000 AF en 1948) qui disposent d'un avion-école très apprécié par la finesse et la précision de son pilotage. Les Stampe se révèlent onéreux à l'utilisation civile sans aide de l'Etat, avec une maintenance coûteuse et un moteur délicat. Ils ont cependant assuré avec succès la formation de plusieurs générations de pilotes qui ont pu être transformés ensuite sans difficultés sur les avions de l'époque au pilotage précis et qui ne pardonnaient pas d'approximation.

Envergure : 8,80 m

Longueur : 6,75 m

Surface alaire : 18 m²

Hauteur : 2,45 m

Masse à vide : 495 kg

Masse en charge : 761 kg

Vitesse maximale : 198 km/h

Vitesse de croisière : 150 km/h

Plafond pratique : 4 900 m

Distance franchissable : 500 km

Moteur : Renault 4P03, 145 ch.

En 1948, le Stampe SV4C n°1007 de l'Aéro-club du Sersou à Burdeau, construit par l'AIA de Maison-Blanche, premier vol en mai 1947. Le chef-pilote Pierre D'Amico en place avant et l'auteur en place arrière (AP)



De Havilland DH 82 Tiger Moth

Le prototype du *Tiger Moth* effectue son premier vol le 26 octobre 1931 et cet avion devient aussitôt l'avion-école standard de la RAF et de plusieurs armées de l'air. Environ 8 800 exemplaires sortiront des usines d'Angleterre et de plusieurs autres pays jusqu'en août 1945. Il sera utilisé par la RAF jusqu'en 1951.

Disponible en grande quantité sur le marché de l'occasion, ce biplan en tubes, en bois et en toile sera adopté par de nombreux aéro-clubs. Avion rustique, dépourvu de démarreur, d'installation électrique et de freins, son usage est limité aux pistes en herbe. Souvent surnommé *Tigre mou*, il est moins maniable que le Stampe et d'un pilotage moins agréable, car il n'a d'ailerons qu'aux ailes supérieures. Il est doté de becs à fente à sortie automatique. Son moteur à quatre cylindre en ligne inversé supporte mal l'usage intensif qui en est fait et nécessite des soins constants.

Le *Tiger Moth* a eu cependant le mérite d'exister et d'être disponible à un prix très bas. Plusieurs dizaines de milliers de pilotes ont été formés sur cet avion typique de la construction anglaise d'avant-guerre.

Envergure : 8,95 m

Longueur : 7,30 m

Surface alaire : 22,20 m²

Hauteur : 2,70 m

Masse à vide : 506 kg

Masse en charge : 830 kg

Vitesse maximale : 175 km/h

Vitesse de croisière : 145 km/h

Plafond pratique : 4 450 m

Distance franchissable : 445 km

Moteur : De Havilland Gipsy Major, puissance : 130 ch.

En 1957, le DH 82 Tiger Moth F-BFHS de l'Aéro-club de Batna, ancien de la RAF, devant un hélicoptère Sikorsky H34 Mammouth de l'armée de l'Air (sx)



Nord 1203 *Norécrin*

Conçu pendant l'occupation par l'ingénieur Rochain, le *Norécrin* est dérivé du Nord 1101 *Noralpha* lui-même étant issu du Messerschmidt 108 construit en France sous la dénomination de Nord 1000 *Pingouin*. Le *Norécrin* est construit par la Société nationale de constructions aéronautiques du Nord au Mureaux et a effectué son premier vol le 15 décembre 1945 (N 1200, moteur Mathis 100 ch.). Tri-quadriplace de construction métallique il remporte, le 5 février 1946, le concours d'avions de tourisme. Il établit plusieurs records de vitesse dans sa catégorie et il sera produit à 378 exemplaires en dix versions différentes, jusqu'au *Norécrin VI* (20 % des avions produits seront utilisés en Algérie). Les différentes versions, produites jusqu'en 1958, profiteront d'améliorations successives portant sur la puissance du moteur, l'installation d'hélice à calage variable et le renforcement de la cellule.

Doté de qualités de vol évidentes, des défauts de structure et son moteur vieillot de quatre cylindres inversé et d'une puissance insuffisante entraveront sa diffusion. Il est cependant très apprécié des pilotes pour son pilotage fin et ses bonnes performances en croisière. Valeur en 1956 : 3 750 000 AF.



Norécrin II

Envergure : 10,20 m
Longueur : 7,22 m
Surface alaire : 13 m²
Hauteur : 2,80 m
Masse à vide : 652 kg
Masse en charge : 1 050 kg
Vitesse maximale : 260 km/h
Vitesse de croisière : 220 km/h
Plafond pratique : 5 000 m
Distance franchissable : 900 km
Moteur : SNECMA *Regnier* 4L14
Puissance : 135 ch.

En 1950, le Norécrin de l'Aéro-club de Redjas, piloté par le chef-pilote Edmond Ballin, montre sa ligne particulièrement élégante (FU)

Fairchild 24

La cinquantaine de Fairchild trouvés en caisse à Maison-Blanche après le départ des Américains, des UC-61K *Forwarder* selon la nomenclature militaire, font partie de l'ultime version de série militaire construite à 306 exemplaires, du Fairchild 24 J avec un moteur de 200 ch. Ces avions étaient en grande partie destinée à la RAF où ils étaient dénommés *Argus Mk III*.

L'histoire du Fairchild 24 remonte à 1932 avec le premier vol du Fairchild 24 C8A biplace à moteur Warner *Scarab* 110 ch. construit par Sherman Mills Fairchild (né en 1896). Jusqu'en 1939, le modèle évolue, équipé de moteurs en étoile Warner (24W) ou Ranger, jusqu'à arriver au 24J.

Construit en bois et en tubes entoilés, c'est un avion robuste, agréable à piloter, mais dont le moteur, un six cylindre inversé gourmand en huile, a atteint rarement son potentiel et a causé quelques déboires aux utilisateurs. Le Fairchild 24, pas très rapide, est doté d'un équipement très complet et d'une cabine plus confortable que celle de la plupart des avions en service à l'époque. Des volets lui donnent de bonnes qualités de décollage et d'atterrissage. Il était vendu 400 000 AF.



Envergure : 11,00 m
Longueur : 7,92 m
Hauteur : 2,30 m
Masse à vide : 816 kg
Essence : 227 litres
Masse en charge : 1 162 kg
Vitesse maximale : 180 km/h
Vitesse de croisière : 160 km/h
Plafond pratique : 5 000 m
Distance franchissable : 750 km
Moteur : Ranger 6-440, 200 ch.

En 1949, le Fairchild 24 de l'Aéro-club de Souk-Ahras présente sa ligne parfaitement classique et très représentative des avions américains d'avant-guerre (MJ)

Jodel D 117 et D 120

Les Jodel D 117 (construits par la SAN à Bernay, représentés par les Ets Cohade à Alger) et D 120 *Paris-Nice* (construits par Wassmer à Issoire, premier vol le 5 juin 1955, représentés par la SAVA-Ets Lavaysse à Alger, prix : 2 450 000 AF en 1956), semblables dans leurs caractéristiques, sont créés à partir du Jodel D 112 de 65 ch. dû au constructeur amateur génial Joly qui a développé une longue lignée d'avions en bois et toile caractérisée par l'aile en dièdre aux extrémités. Les D 117 et D 120, dotés d'un moteur très fiable, connaissent, dès leur sortie, un succès extraordinaire. Ils répondent aux besoins des aéro-clubs tant pour l'école que pour les voyages afin de renouveler un parc vieillissant. La CEA développera un triplace de 105 ch., l'*Ambassadeur*, qui comblera les usagers et surtout, la SAN produira le quadriplace à moteur Lycoming 180 ch. D 140 *Mousquetaire* qui représente l'avion parfaitement adapté aux besoins de l'aviation légère en Algérie. Très rustique et très performant, avec une capacité d'emport importante, le *Mousquetaire* sera vu sur tous les aérodromes d'Algérie et du Sahara et remplacera avantageusement les *Norécrin* et les Fairchild souvent utilisés au-delà de leurs capacités. Ci-dessous, les caractéristiques du Jodel D 120 *Paris-Nice*.

Envergure : 8,22 m
Longueur : 6,36 m
Surface alaire : 12,27 m²
Hauteur : 2,07 m
Masse à vide : 380 kg
Masse en charge : 650 kg
Vitesse maximale : 210 km/h
Vitesse de croisière : 190 km/h
Plafond pratique : 4 250 m
Distance franchissable : 1 000 km
Moteur : Continental C90-12F, 90 ch.

En 1957, le Jodel D 120 F-OAVJ Paris-Nice de l'Aéro-club de Batna. Le nom Jodel vient des concepteurs Edouard Joly et Jean Delemontez, les pères des avions légers français les plus construits et les plus représentatifs (sx)



Claude Piel CP 301 *Emeraude*

L'ingénieur Claude Piel s'est d'abord fait connaître dans la construction amateur avant de concevoir l'*Emeraude* qui a fait son premier vol en 1952 (CP-30, 65 ch.). Muni d'un moteur de 90 ch. en 1956 et devenu CP 301A, cet avion connaîtra la consécration de la construction en série par plusieurs industriels à partir de juillet 1957 : Menavia, Coopavia, Rousseau et Scintex. Construit en bois et toile, doté d'une ligne élégante comme tous les avions produits par Claude Piel, il est agréable à piloter et très performant, des volets à deux positions facilitent l'atterrissage.

Jean Neveux représente avec succès cet avion qui coûte 29 500 NF. Les modèles utilisés en Algérie ont évolué du CP 301A au CP 301B, CP 301C et CP 301C2 avec des améliorations telles que renforcement de la cellule, freins hydrauliques, verrière coulissante, capacité en essence augmentée, augmentation de la masse au décollage et aile elliptique. Cet avion, d'une excellente formule de base, aurait pu connaître une plus large diffusion si il avait évolué vers des versions triplace ou quadriplaces.

Ci-dessous, les caractéristiques du CP 301A avec réservoir d'essence supplémentaire optionnel.

Envergure : 8,04 m
Longueur : 6,03 m
Surface alaire : 10,85 m²
Hauteur : 2,10 m
Masse à vide : 357 kg
Masse en charge : 610 kg
Vitesse de croisière max. : 195 km/h
Plafond pratique : 4 700 m
Distance franchissable : 950 km
Moteur : Continental 90-12F, 90 ch.

Le CP-301A Emeraude F-OBLQ du CATB en avril 1961 à Biskra. La verrière est en deux parties, alors qu'elle est coulissante vers l'arrière pour le CP-301B. Cet avion, construit par Coopavia, sera ensuite immatriculé F-BJLQ en métropole puis G-BHSJ en Angleterre (RI)



Registre aéronautique

F-AJIB	Caudron 117 - AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel Abbès AC Relizane - Relizane	F-BBNT	Stampe SV4C - SALS AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel Abbès AC Mascara - Mascara
F-ALDD	Caudron 272 <i>Luciole</i> - AC Algérie - Alger AC Sétif - Sétif	F-BBNU	Stampe SV4C -SALS AC AIA - Alger AC Blida - Blida AC Mostaganem - Mostaganem
F-ALJL	Potez 36 - AC Oranie - Oran AC Bougie - Bougie	F-BBRK	Caudron 635 <i>Simoun</i> - AC Algérie - Alger
F-ALTF	Potez 36 - AC Algérie - Alger	F-BBRL	Caudron 635 <i>Simoun</i> - AC Algérie - Alger
F-ALTM	Potez 36 - AC Algérie - Alger AC Batna - Batna	F-BBRM	Caudron 635 <i>Simoun</i> - AC Guelma - Guelma
F-ALVC	Caudron 109 - AC Algérie - Alger AC Touggourt - Touggourt	F-BBRN	Caudron 635 <i>Simoun</i> - AC Algérie - Alger
F-ANKY	Caudron 480 <i>Frégate</i> - AC AIA - Alger	F-BBRO	Caudron 635 <i>Simoun</i> - Jean Neveux - Alger
F-BAOJ	DH 82 <i>Tiger Moth</i> - SALS AC Colomb Béchar - Colomb Béchar	F-BBRV	DH 82 <i>Tiger Moth</i> - Ministère des Armées AC Constantine - Constantine
F-BAPP	Caudron 449 <i>Goéland</i> - Louis Dollfus - Tlemcen	F-BBRX	DH 82 <i>Tiger Moth</i> - SALS AC Constantine - Constantine AC Sétif - Sétif
F-BARK	DH 82 <i>Tiger Moth</i> - AC Algérie - Alger AC Blida - Blida	F-BBSL	Miles 65 <i>Gemini</i> - AC Colomb Béchar - Colomb B.
F-BARL	DH 82 <i>Tiger Moth</i> - AC Oranie - Oran	F-BBUG	Stampe SV4C - AC Oranie - Oran
F-BBCL	Caudron 635 <i>Simoun</i> - André Lamur - Oran	F-BCAO	MDG LD-261 <i>Midgy</i> - AC Aïn Témouchent - Aïn-T. AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel Abbès
F-BBEC	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - Cie Alg. meunerie - Alger Sté IDEA - Alger Ets Pellegrin - Tiaret	F-BCCF	Caudron 449 <i>Goéland</i> - Louis Dollfus - Tlemcen
F-BBED	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - Les Ailes du sud - Djelfa	F-BCIV	Mauboussin 129 - Les Ailes perrégauloises - Perrég.
F-BBEF	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - AC Mascara - Mascara AC Batna - Batna	F-BCJB	Percival 44 <i>Proctor V</i> - Lucien Grach - Tiaret
F-BBEJ	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - AC Colomb Béchar - Colomb B. AC Mostaganem - Mostaganem	F-BCNB	Morane-Saulnier 315 -SALS AC Blida - Blida
F-BBEK	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - AC Colomb Béchar - Colomb B.	F-BCPE	Piper L4 <i>Cub</i> - Les Ailes Sahariennes - Géryville
F-BBER	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - AC Colomb Béchar - Colomb B.	F-BCPQ	Piper PA12 <i>Super Cruiser</i> - Gilbert Faure - Redjas Coop. Agricole de Transports - Redjas Aéro-club de Sétif - Sétif
F-BBFJ	DH 82 <i>Tiger Moth</i> - SALS AC El Goléa - El Goléa	F-BCTG	Stampe SV4C - SALS AC Bougie - Bougie AC 3A - Alger
F-BBHD	Caudron 272 <i>Luciole</i> - AC Blida - Blida	F-BCZB	Stampe SV4C - AIA - Alger AC AIA - Alger AC Blida - Blida
F-BBJI	Nord 1101 <i>Noralpha</i> - Jean Baptiste Germain - Alger	F-BDBS	Stampe SV4C - SALS AC Constantine - Constantine AC Blida - Blida
F-BBJJ	Nord 1101 <i>Noralpha</i> - Jacques Germain - Alger	F-BDGC	Stampe SV4C - SALS AC AIA
F-BBJR	Nord 1101 <i>Noralpha</i> - Cie Saha. Autom. - Ouargla	F-BDGK	Stampe SV4C - SALS AC Philippeville - Philippeville
F-BBJX	Nord 1101 <i>Noralpha</i> - Cie alg. de meunerie - Alger Gratien Faure - Redjas André Gueit - Bougie	F-BDIQ	Morane-Saulnier 315 - SALS AC Oranie - Oran
F-BBKK	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - Claude Pellegrin - Tiaret	F-BDJF	Stinson HW-75 <i>Reliant</i> - DAC Algérie AC SGAC - Alger
F-BBKL	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - AC Redjas - Redjas Sté. Coop. Agr. Transp. - Redjas	F-BDJH	Stinson HW-75 <i>Reliant</i> - DAC Algérie AC Algérie - Alger AC Oranie - Oran Cercle du SGAC - Bône
F-BBKP	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - SATEC - Alger Marcel Brichet - Tanger AC Algérie - Alger	F-BDJI	Stinson HW-75 <i>Reliant</i> - DAC Algérie AC Mascara - Mascara AC Mostaganem - Mostaganem AC Algérie - Alger
F-BBKT	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - AC Constantine - Constantine		
F-BBKY	Nord 1203 <i>Norécrin</i> - Jacques Germain - Alger		
F-BBNM	Stampe SV4C - SALS AC AIA - Alger		
F-BBNN	Stampe SV4C - SALS AC Algérie - Alger Les Ailes bônoises - Bône		
F-BBNO	Stampe SV4C - SALS Les Ailes bônoises - Bône		
F-BBNQ	Stampe SV4C - SALS AC Oranie - Oran		

F-BDKA Stampe SV4C - Maurice Faure - Redjas
 F-BDKB Stampe SV4C - AC Souk Ahras - Souk Ahras
 F-BDKC Stampe SV4C - AC Philippeville - Philippeville
 F-BDKD Stampe SV4C - SALS
 F-BDKG Stampe SV4C - Les Ailes bônoises - Bône
 F-BDKH Stampe SV4C - AC Redjas - Redjas
 F-BDKL Stampe SV4C - AC Touggourt - Touggourt
 F-BDKM Stampe SV4C - AC Philippeville - Philippeville
 F-BDKO Stampe SV4C - Les Ailes bônoises - Bône
 AC Philippeville - Philippeville
 F-BDKP Stampe SV4C - AC du Sersou - Burdeau
 F-BDKQ Stampe SV4C - SA Les cargos algériens - Alger
 AC Algérie - Alger
 F-BDKR Stampe SV4C - AC Biskra - Biskra
 AC Philippeville - Philippeville
 F-BDKS Stampe SV4C - SALS
 AC Mascara - Mascara
 Club aéronautique de Saïda - Saïda
 F-BDKT Stampe SV4C - AC Constantine - Constantine
 F-BDKU Stampe SV4C - AC Canrobert - Canrobert
 AC Constantine - Constantine
 F-BDKX Stampe SV4C - AC AIA - Alger
 F-BDPI Miles 14A *Magister* - Les Ailes sahariennes - Géryville
 AC Colomb Béchar - Colomb Béchar
 F-BDPO Miles 14A *Magister* - AC El Oued - El Oued
 AC Biskra - Biskra
 F-BDRF Nord 1002 *Pingouin* - Cercle du SGAC - Alger
 F-BDSC Nord 1203 *Norécrin* - AC Oranie - Oran
 F-BDSK Nord 1203 *Norécrin* - Amicale du SGAC - Bône
 F-BDSQ Nord 1203 *Norécrin* - Sté Boukamel - Laghouat
 Michel Camus - Colomb Béchar
 F-BDST Nord 1203 *Norécrin* - AC Sidi Bel Abbès - Bel Abbès
 Edouard Pelloquin - Mostaganem
 F-BDTE Piper L4 *Cub* - AC Tiaret - Tiaret
 F-BDUB Stampe SV4C - SALS
 AC Algérie - Alger
 F-BDUC Stampe SV4C - SALS
 AC Oranie - Oran
 AC Aïn Témouchent - Aïn Témouchent
 F-BDUD Stampe SV4C - SALS
 AC Souk Ahras - Souk Ahras
 F-BDUM SUC 10 *Courlis* - SAVA Hotchkiss - Alger
 F-BDXK Caudron 510 *Pélican* - AC Souk Ahras - Souk Ahras
 F-BDXU Caudron 601 *Aiglon* - AC Souk Ahras - Souk Ahras
 AC Mascara - Mascara
 AC Mostaganem - Mostaganem
 F-BDYQ Morane-Saulnier 315 - SALS
 AC Constantine - Constantine
 F-BDYV Morane-Saulnier 315 - SALS
 AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel Abbès
 F-BDZK NC 853/54 *Chardonneret* - AC Algérie - Alger
 F-BDZR NC 853/54 *Chardonneret* - AC Mascara - Mascara
 Club aéronautique de Saïda - Saïda
 AC Algérie - Alger
 SATA - Chéragas
 F-BDZU NC 854 *Chardonneret* - AC Djidjelli - Djidjelli
 F-BEBL Nord 1203 *Norécrin* - AC AIA - Alger
 F-BEBS Nord 1203 *Norécrin* - Robert Mommeja - Oran
 AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel Abbès
 F-BEBU Nord 1203 *Norécrin* - Georges Averseng - Alger
 Sté. Dif. Afr. Ind. Aéro. Mécan. - Alger
 Martial Etienne - Alger
 F-BECY Fairchild 24 - AC Biskra - Biskra
 F-BEFV Fairchild 24 - AC Colomb Béchar - Colomb Béchar
 F-BEGY Piper L4 *Cub* - Cie Saharienne automobile - Ouargla
 AC Algérie - Alger
 F-BEJB Morane-Saulnier 502 - Ponts et Chaussées - Bône
 F-BEMA Nord 1203 *Norécrin* - Sté IDEA - Alger
 Club aéronautique de Saïda - Saïda
 F-BEMB Nord 1203 *Norécrin* - Sté IDEA - Alger
 Les Ailes sahariennes - Géryville
 Siegel frères - Oran
 F-BEMC Nord 1203 *Norécrin* - AC Mascara - Mascara
 Club aéronautique de Saïda - Saïda
 F-BEMH Nord 1203 *Norécrin* - Air Oasis - Laghouat
 F-BEMM Nord 1203 *Norécrin* - AC Souk Ahras - Souk Ahras
 F-BEMR Nord 1203 *Norécrin* - AC Algérie - Alger
 F-BEMU Nord 1203 *Norécrin* - Maxime Dancet - Silana
 Ange Lombard - Bône
 F-BEMZ Nord 1203 *Norécrin* - Sté Sud entreprise - Batna
 AC Constantine - Constantine
 F-BENP Miles 65 *Gemini* - Les Ailes sahariennes - Géryville
 AC Mascara - Mascara
 André Dallée - Mascara
 F-BEOE Nord 1203 *Norécrin* - Les Ailes bonôises - Bône
 F-BEOF Nord 1203 *Norécrin* - AC Bougie - Bougie
 STAA - Constantine
 F-BEOH Nord 1203 *Norécrin* - AC Oranie - Oran
 F-BEOJ Nord 1203 *Norécrin* - AC El Milia - El Milia
 F-BEOK Nord 1203 *Norécrin* - Les Ailes sahariennes - Géryville
 AC Colomb Béchar - Colomb Béchar
 F-BEOR Nord 1203 *Norécrin* - AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel Ab.
 Jacqueline Guillaume - Mostaganem
 AC Mostaganem - Mostaganem
 F-BEOX Nord 1203 *Norécrin* - SCAUMA - Redjas
 Coopérative agricole de transport - Redjas
 AC Redjas - Redjas
 Synd. intercom. producteur. agr. - Redjas
 F-BEQI Nord 1203 *Norécrin* - Louis Gazaniol - Bel Abbès
 F-BEQL Nord 1203 *Norécrin* - Lucien Saucède - Constantine
 F-BEQM Nord 1203 *Norécrin* - Jean Chapelle - Alger
 F-BEQN Nord 1203 *Norécrin* - Club aéronautique de Saïda - S.
 AC Mascara - Mascara
 F-BEQY Nord 1203 *Norécrin* - AC Colomb Béchar - C. Béch.
 Air Saoura (STAS) - Colomb Béchar
 F-BERE Piper PA23 *Apache* - Ange Lombard - Bône
 Société Ouenza - Ouenza
 F-BERN SUC 10 *Courlis* - AC Batna - Batna
 AC Djidjelli - Djidjelli
 F-BESR Ryan *Navion* - Aéro-club de Tébessa - Tébessa
 Cie des phosphates - Le Kouif
 Sté Alg. de pâtes alimentaires (Lavie) - Bône
 F-BEUD Nord 1203 *Norécrin* - Louis Dollfus - Tlemcen
 F-BEUK Nord 1203 *Norécrin* - AC du Sersou - Burdeau
 F-BEXB Fairchild 24 - AC AIA - Alger
 Air Oasis - Laghouat
 F-BEXG Fairchild 24 - Les Ailes Sahariennes - Géryville
 AC Colomb Béchar - Colomb Béchar

F-BFAY Guerschais-Roche T35/1 - AC Biskra - Biskra
 F-BFEH De Havilland 89 *Dragon Rapide* - Sté Vinafibre - Alger
 F-BFEV Fairchild 24 - AC Colomb Béchar - Colomb Béchar
 F-BFHM DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Colomb Béchar - Colomb Béchar
 F-BFHN DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Blida - Blida
 F-BFHO DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Biskra - Biskra
 F-BFHP DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Tiaret - Tiaret
 F-BFHQ DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Aïn Témouchent - Aïn Témouchent
 AC Oranie - Oran
 F-BFHR DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 Les Ailes bônoises - Bône
 AC Blida - Blida
 F-BFHS DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Batna - Batna
 F-BFHT DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Mascara - Mascara
 F-BFHU DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Philippeville - Philippeville
 F-BFHV DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Blida - Blida
 F-BFHX DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Touggourt - Touggourt
 F-BFHY DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 Les Ailes perrégauloises - Perrégaux
 F-BFHZ DH 82 *Tiger Moth* - SALS
 AC Touggourt - Touggourt
 F-BFIM NC 854 *Chardonneret* - AC Touggourt - Touggourt
 F-BFIO NC 854 *Chardonneret* - AC Djidjelli - Djidjelli
 F-BFIX MS 500 - AC Philippeville - Philippeville
 F-BFJC Nord 1203 *Norécrin* - Cie algérienne meunerie - Alger
 AC Algérie - Alger
 F-BFJD Nord 1203 *Norécrin* - SCANA - Alger
 F-BFJF Nord 1203 *Norécrin* - AC Sétif - Sétif
 F-BFJR Nord 1203 *Norécrin* - AC Algérie - Alger
 AC Constantine - Constantine
 F-BFJS Nord 1203 *Norécrin* - AC Oranie - Oran
 F-BFJX Nord 1203 *Norécrin* - Sté IDEA - Alger
 Jacques Pierchon - Djelfa
 F-BFMU Piper PA11 *Cub Special* - AC Redjas - Redjas
 Sté Coop. Agricole - Redjas
 F-BFNB Salmson D7 - *Cri-Cri Major* - AC Blida - Blida
 AC Sétif - Sétif
 F-BFND Salmson D7 - *Cri-Cri Major* - AC Guelma - Guelma
 F-BFOH Nord 1203 *Norécrin* - Robert Mommeja - Oran
 F-BFPF Miles M57 *Aerovan* - AC Biskra - Biskra
 F-BFTG Jodel 112 *Club* - AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel Abbès
 F-BFVM De Havilland 89 *Dragon R.* - AC Colomb Béchar - C. B.
 F-BFXJ Fairchild 24 - Les Ailes du Sud - Djelfa
 Jacques Pierchon - Laghouat
 F-BGCB Nord 1002 *Pingouin* - Antonin Betbèze - Chérageas
 F-BGJR Nord 1203 *Norécrin* - AC Algérie - Alger
 F-BGLZ Jodel 112 *Club* - AC AIA - Alger
 F-BGMS Morane-Saulnier 230 - DAC Algérie
 AC Colomb Béchar - Colomb Béchar
 F-BGTA Jodel 112 *Club* - AC Algérie - Alger
 Air Equipage - Constantine
 F-BGTO Stampe SV4C - AIA - Alger
 AC AIA - Alger
 F-BGUF Maurice-Brochet 100 - AC Algérie - Alger
 AC 3A - Alger
 F-BGZR DH 82 *Tiger Moth* - AC Orléansville - Orléansville
 F-BHDA Jodel 112 *Club* - Cercle du SGAC - Alger
 F-BHIA DH 82 *Tiger Moth* - AC Bourbaki - Bourbaki
 F-BHIK DH 82 *Tiger Moth* - AC Colomb Béchar - Colom. B.
 F-BHIP DH 82 *Tiger Moth* - AC Relizane - Relizane
 F-BHIR DH 82 *Tiger Moth* - AC Colomb Béchar - Colom. B.
 F-BHIT DH 82 *Tiger Moth* - AC Guelma - Guelma
 F-BHPF Cessna 170 - Alain Rauc - Oran
 F-BJEB Beech A35 *Bonanza* - Les travaux souterrains - Alger
 F-DABL Airspeed AS-65 *Consul* - AC Colomb Béchar - C. B.
 F-DAFH Piper PA 23 *Apache* - AC Colomb Béchar - Colomb B.
 F-OAAO Fairchild 24 - AC Oranie - Oran
 F-OAAP Fairchild 24 - AC Constantine - Constantine
 F-OAAR Fairchild 24 - AC Bougie - Bougie
 F-OAAS Fairchild 24 - AC Algérie - Alger
 F-OAAT Fairchild 24 - AC Mascara - Mascara
 F-OAAU Fairchild 24 - AC Touggourt - Touggourt
 F-OAAV Fairchild 24 - AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel Abbès
 F-OAAX Fairchild 24 - AC Djidjelli - Djidjelli
 F-OAAY Fairchild 24 - SACA - Alger
 F-OAAZ Fairchild 24 - AC Redjas - Redjas
 F-OABA Fairchild 24 - AC du Sersou - Burdeau
 F-OABB Fairchild 24 - AC Souk Ahras - Souk Ahras
 AC Batna - Batna
 Les Ailes bônoises - Bône
 AC 3A - Alger
 F-OABC Fairchild 24 - AC Batna - Batna
 Les Ailes du Sud - Djelfa
 F-OABD Fairchild 24 - AC Biskra - Biskra
 F-OABG Fairchild 24 - Club aéronautique de Saïda - Saïda
 Moulins Pellegrin - Tiaret
 Aéro-club de Bougie - Bougie
 Georges Tramalloni - Alger
 F-OABI Fairchild 24 - AC AIA - Alger
 Société Air géotechnique - Alger
 F-OACC Fairchild 24 - Les Ailes Tlemceniennes - Tlemcen
 Para club d'Oranie - Oran
 F-OACD Fairchild 24 - AC Canrobert - Canrobert
 AC El Oued - El Oued
 AC Biskra
 F-OACJ Fairchild 24 - AC Aïn Témouchent - Aïn Témouch.
 Charles Pons Mure - Oran
 AC El Oued - El Oued
 AC Biskra - Biskra
 F-OACM Fairchild 24 - AC Sétif - Sétif
 AC Blida - Blida
 F-OACO Fairchild 24 - AC Blida - Blida
 F-OACS Fairchild 24 - AC Philippeville - Philippeville
 F-OAED Fairchild 24 - AC Algérie - Alger
 F-OAEM Fairchild 24 - AC Algérie - Alger
 Sté Aéro Sud - Alger
 F-OAES Fairchild 24 - AC Mostaganem - Mostaganem
 F-OAEZ Piper L4 *Cub* - AC Mostaganem - Mostaganem

F-OBFI Jodel 117 - AC Oranie - Oran
 F-OBFK Jodel 117 - AC Oranie - Oran
 F-OBFM Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Algérie - Alger
 Société Marchand Botella - Alger
 F-OBFN Jodel 117 - AC Orléansville - Orléansville
 F-OBFO Jodel 117 - AC Batna - Batna
 F-OBFP Jodel 117 - AC Oranie - Oran
 AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel Abbès
 F-OBFR Jodel 117 - AC Mostaganem - Mostaganem
 F-OBFS CEA DR105 *Ambassadeur* - AC Algérie - Alger
 F-OBFX CEA DR105A *Ambassadeur* - Ets Pelegrin - Tiaret
 F-OBGB Piper PA22 *Tri-Pacer*- Sce Hydraulique - Alger
 F-OBGH Nord 1203 *Norécrin* - AC Colomb Béchar - Colomb B.
 F-OBGI Nord 1203 *Norécrin* - AC Colomb Béchar - Colomb B.
 F-OBGJ Nord 1203 *Norécrin* - AC Colomb-Béchar - Colomb B.
 F-OBGK Nord 1203 *Norécrin* - AC Colomb Béchar - Colomb B.
 F-OBGL Nord 1203 *Norécrin* - AC Colomb Béchar - Colomb B.
 Air Saoura - Colomb Béchar - Colomb Béchar
 F-OBGS CP 301A *Emeraude* - Arthaud de la Ferrière - Alger
 F-OBHD Nord 1002 *Pingouin* - AC Blida - Blida
 F-OBID Boisavia 601 *Mercury* - AC Blida - Blida
 F-OBIE Boisavia 601 *Mercury* - Dpt du Titteri - Berrouaghia
 F-OBIF Boisavia 601 *Mercury* - A. Algudo - Mostaganem
 F-OBII Jodel 120 *Paris-Nice* - AC Constantine - Constantine
 F-OBIQ CP 301A *Emeraude* - AC Bougie - Bougie
 F-OBIR CP 301A *Emeraude* - AC Ouenza - Ouenza
 F-OBIS CP 301A *Emeraude* - AC Guelma - Guelma
 F-OBIT CP 301A *Emeraude* - Les Ailes bônoises - Bône
 F-OBIX CP 301A *Emeraude* - AC Blida - Blida
 F-OBIZ Boisavia 601 *Mercury* - A. Algudo - Mostaganem
 F-OBJA Jodel 120 *Paris-Nice* - AC Bourbaki - Bourbaki
 F-OBIG Jodel 120 *Paris-Nice* - AC Philippeville - Philippeville
 F-OBII Jodel 120 *Paris-Nice* - AC 3A - Alger
 F-OBII Jodel 120 *Paris-Nice* - AC Constantine - Constantine
 F-OBIL Wassmer 40 *Super IV* - AC Oranie - Oran
 F-OBJO Jodel 120 *Paris-Nice* - AC Colomb Béchar - Colomb B.
 F-OBJQ Jodel 120 *Paris-Nice* - AC Aïn Témouchent - Aïn Tém.
 F-OBJS Jodel 120 *Paris-Nice* - AC 3A - Alger
 F-OBJT Jodel 120 *Paris-Nice* - AC 3A - Alger
 F-OBIX Jodel 120 *Paris-Nice* - AC 3A - Alger
 F-OBJY Jodel 120 *Paris-Nice* - AC 3A - Alger
 F-OBKB CP 301A *Emeraude* - AC Hassi Messaoud - Has. Mess.
 F-OBKC CP 301A *Emeraude* - AC Blida - Blida
 F-OBKD CP 301A *Emeraude* - AC El Oued - El Oued
 F-OBKG Jodel 120 *Paris-Nice* - AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel A.
 F-OBKO Boisavia 601 *Mercury* - AC Blida - Blida
 F-OBKP Boisavia 601 *Mercury* - AC 3A - Alger
 F-OBKQ Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Oranie - Oran
 F-OLB Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Philippeville - Philippev.
 F-OBLC Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Algérie - Alger
 Sté Marchand Botella - Alger
 F-OBLD Jodel 140 *Mousquetaire* - Sté Ayme Juillan - Alger
 F-OBLE Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Ouenza - Ouenza
 F-OBLF Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Oranie - Oran
 F-OBLO CP 301A *Emeraude* - AC Hassi Messaoud - Has. Mess.
 F-OBLO CP 301A *Emeraude* - AC Biskra - Biskra
 F-OBLO CP 301A *Emeraude* - AC Guelma - Guelma
 F-OBLO Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Oranie - Oran
 F-OBLO Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Aïn Témouchent - Aïn T.
 F-OBLO CP 301A *Emeraude* - AC Sétif - Sétif
 F-OBLY CP 301A *Emeraude* - AC Sétif - Sétif
 F-OBLY CP 301A *Emeraude* - AC Ouenza - Ouenza
 F-OBMA CP 301A *Emeraude* - AC Bougie - Bougie
 F-OBMB CP 301-C *Emeraude* - Air Equipage - Constantine
 F-OBMC CP 301-C *Emeraude* - AC Algérie - Alger
 F-OBMF CP 301-C *Emeraude* - AC Algérie - Alger
 F-OBMJ Jodel 140 *Mousquetaire* - AC AIA - Alger
 F-OBML CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC Constantine - Const.
 F-OBMN CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC El Milia - El Milia
 F-OBNN CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC Blida - Blida
 F-BOY Nord 1002 *Pingouin* - AC Touggourt - Touggourt
 F-OBPB CP 301-C *Emeraude* - AC Colomb Béchar - Colomb B.
 F-OBPD CP 301-C1 *Emeraude* - AC Algérie - Alger
 F-OBPE CP 301-C1 *Emeraude* - AC Algérie - Alger
 F-OBPF CP 301-C1 *Emeraude* - AC Colomb Béchar - Col. B.
 F-OBPG CP 301-C1 *Emeraude* - AC Blida - Blida
 F-OBPT Nord 1002 *Pingouin* - AC 3A - Alger
 F-OBQA Jodel 117- AC Djidjelli - Djidjelli
 F-OBQH CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC Algérie - Alger
 F-OBQI CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC Mostaganem- M.
 F-OBQK Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Guelma - Guelma
 F-OBQP Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Djidjelli - Djidjelli
 F-OBQR CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC Sétif - Sétif
 F-OBQT Jodel 120 *Paris-Nice* - AC 3A - Alger
 F-OBRR Jodel 140 *Mousquetaire* - Boucherot - Mascara
 F-OBRD CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC Tébéssa - Tébéssa
 F-OBRE CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC Batna - Batna
 F-OBRG CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC 3A - Alger
 F-OBRI CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC Sidi Bel Abbès-S. B.
 F-OBRI CEA DR1050 *Ambassadeur* - Alex Périchon - Bône
 F-OBRI CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC El Oued - El Oued
 F-OBRL CEA DR1050 *Ambassadeur* - AC Oranie - Oran
 F-OBRI CEA DR1050 *Ambassadeur* - Georges Siegel - Oran
 F-OBRI Morane-Saulnier 500 - Aéro-club d'Oranie - Oran
 F-OBRY Morane-Saulnier 500 - Aéro-club de Sétif - Sétif
 F-OBRI Nord 1002 *Pingouin* - AC Blida - Blida
 F-OBRI CP 301-C2 *Emeraude* - Aéro-club de Ouargla - Ouargla
 F-OBRI CP 301-C2 *Emeraude* - AC Touggourt - Touggourt
 F-OBTD Nord 1203 *Norécrin* - AC AIA - Alger
 F-OBTE Nord 1203 *Norécrin* - AC AIA - Alger
 F-OBTI Nord 1002 - AC Philippeville - Philippeville
 F-OBTN Jodel 140 *Mousquetaire* - AC Oranie - Oran
 F-P... Jodel D9 - AC AIA - Alger (non immatriculé)
 F-PAAE Klemm 25A1 A - AC Constantine - Constantine
 F-PAAP Leopoldoff L-32 *Colibri* - AC Oranie - Oran
 F-PAYK Jodel 112 *Club* - AC Mostaganem - Mostaganem
 F-PBOK Jodel 92 *Bébé* - AC Biskra - Biskra
 F-PCIF André Starck 70 *Jac* - Robert Pillet - Bône
 F-PCZY SFAN 2 - Maurice Faure - Redjas
 AC Oranie - Oran
 F-PDHR Jodel 92 *Bébé* - AC Constantine - Constantine
 F-PHEJ CP 301 *Emeraude* - H. Béguin - Chérages
 F-PHUZ Roger Adam RA 14 - Amicale du SGAC - Bône
 F-PHZQ Jodel 119 - Les Ailes perrégauloises - Perrégaux
 F-PIHC Jodel 112 - AC Sidi Bel Abbès - Sidi Bel Abbès
 F-PINJ CP 301 *Emeraude* - AC Philippeville - Philippeville
 F-PJKF Jodel 119 - AC Philippeville - Philippeville
 F-PKMM Jodel 112 - Odette Camilieri - Touggourt
 F-URAX Caudron 400 - DAC - Alger

Index

Le numéro qui suit le nom
reporte au chapitre dans
lequel la personne est citée.

ABADIE-37	ANDRES Gabriel (Cnl)-13	BALDACCHINO René-31	BENADI Emile-20
ABDERAHIM Aït-35	ANDREU Jacques-38	BALDINO Antoine-13	BENADI Francis-20
ABDESSALAM-2	ANDRIEU-18	BALDINO Henri-38	BENARD Michel-6
ABRIAL Georges-38	ANDROS Pierre-12	BALIBOUZE-18	BENASSAYAG-35
ACHOUBI Hamid-6	ANERE Bernard-6	BALICKA René-6	BEN BADIS-13
ACHOUCHE-2-7-21	ANGOSTO Eugène-2	BALLESTER-13	BENCHAREF Madani-6
ADRIEN Georges-2	ANTOINE (Me)-32	BALLESTRO-31	BENCHERIF Mohamed-6
ADRIEN Louis-6	ANTONES-21	BALLIN Edmond-13-28-41	BENCHIA Ahmed-3
AGERON-13	ANTONI André-2	BALON-2	BENDIMERED Mohamed-22
AGOPIAN Armand-2	AONZO Benoît-6	BALSIGER Paul-40	BENEJEAN-2
AGULLO Raymond-22	APARICIO-1	BANASSAR-2	BENENBAUM Jean-Louis-3
AIECH-21	APPAP François-6	BANCHARELLE Maurice-20	BENGHANA-27
AILLERET (Gal-Mme)-7	APPOLIS F.-16	BANSE Pierre-6	BENHAIM Marylise-2
AIT Cheikh-2	ARBAULT-25	BANULS-13	BENHAMMO-2
AJAVON Alexis-35	ARCHILLA Antoine-10	BANULS Jacques-2	BEN HAMOU-22
AKACHA Karim-2	ARCHILLA Guillaume-10	BANULS Jacques (Mme)-2	BENIN-22
ALARCON Georges-21	ARDIZIO Jack-2	BARANOFF Dimitri-38	BEN KHELLAF Abdelkader-15
ALARY-7	ARDIZIO Liliane-2	BARBER Marcel-6	BENKEMOUNE Emile-2
ALBAGNAC Léopold-1-7-25	ARDIZZONE Guy-2	BARBER Max-2	BENKIMOUN-2
ALBANO Faby-2-8	ARELLA Jacques-18	BARBER Raymonde-2	BENKRIM Rabah-35
ALBANO Gilian-1-2	ARELLA Jean-18	BARBEREAU André-2	BENKUTI-32
ALBARES-13	AREXI-2	BARBIER Jean-2	BENNASAR-2
ALBERCA Aurélien-1-22	ARLENDIS Jean-Baptiste-6	BARCELO-2-38	BENOIT Paul-2
ALBERGE Georges-32	ARMAND Paul-2	BARDAGI Henri-6	BENSAID-2
ALBERTI Mario-35	ARMANDI Jean-6	BARDEZ Yves-2	BENSAID Yves-6
ALBERTI Max-35	ARMENGAU Marcel-35	BARDONI-2	BEN SEDDIK-6
ALBRAND Robert-32	ARMENGAUD-2	BARIAT Maurice-18	BENSIDOUN Marc-6
ALBRICIAS-2	ARMERIGO-13	BARITEL-36	BENSOUSSAN Edgar-22
ALDOGUER René-3	ARMIRAIL-5	BARITON Guy (AC)-27-40	BENSOUSSAN Jacob-22
ALDOS Léopold-21	ARNAUD-22-40	BARLETTE-2	BENWAICH A.-2
ALET-2	ARNAUD Jean-2-6	BAROLI Michel-2	BEN YAHIA-6
ALGUDO Alain-21	ARNAUD de VITROLLES (Gal)-2	BARON-6	BERARD Michel-6
ALGUDO Antoine-21-22-41	d'ARNAUDY (Cnl)-2-35	BARON Guy-6	BERARD René-2
ALGUDO Paul-21	ARRONDEL Guy-6	BARONE J.-28	BERAUD Aimé-2
ALIAGA-13	ARTHAUD de la FERRIERE-6	BARONI Antoine-2	BERCHON Michel-2-6
ALIANE Belkacem-15	ARZELIZE-32	BARONNET P.-40	BERGAMA Nacerine-5
ALIX Albert-27	ASSIE Aglaé-30	BAROULINE Georges-7	BERGER-9
ALLA Ahmed-6	ASSORIN Antoine-21	BARRACHINA Alain-38	BERGER Jacques-35
ALLAMAND-28	ASTAY Georges-6	BARRARD P.-36	BERGER Philibert-35
ALLARD-22	ATARD Hélène-27	BARRACO Paul-27	BERGER-VACHON-2
ALLARD Flobert-6	ATHIAS Albert-30	BARRAL Pierre-2-31	BERLIN Michel-7-13-40
ALLARD Raymonde-6	ATLAN Aimé-6	BARTHERE-39	BERNABE Henri-2
ALLEMAN Louis-27	AUBERT André-8	BARTHET Camille-30	BERNABEU Jean-6
ALLIE-12	AUBINIERE (Gal)-12	BASONI Guy-7	BERNAOUI Hamza-12
ALLION Paulette-6	AUBINIERE Martine-12	BASSOLEIL André-2	BERNARD-22-39
ALLOUIS-12	AUDEMARD Claude-2	BASSOULS Claude-6	BERNARD Alexandre-6
ALONZO-32	AUDEMARD Paul-2	BATCH-7	BERNARD Danièle-6
ALRIC-2	AUDIGIER Fernande-32	BATELS (Cne)-27	BERNARD Georges-21
ALZINA Jean-6	AUDOLY-6	BAUDAT Lucien-25	BERNARD Jacques-6
AMAR-2	AUGARDE Jacques-8	BAUDELLOT-2	BERNARD Jean-6
AMAR Edmond-2-40	AUGARDE Jacques (Mme)-8	BAUDIER Jean-2	BERNARD Paul (Sgt)-6
AMAR Maurice-2	AUJOULAT-39	BAUDRU Claude-2	BERNARDINO (fils)-13
AMAR Raymond-2	AUPECLE Suzanne-2	BAUJARD-2	BERNARDINO (père)-13
AMARA-2	AUSSET Pierre-6	BAUJARD Charles-6	BERNICHAN Henri-13-40
AMARGER Raymond-2	AUTIN Jacques-12	BAUJARD Marcel-6	BERRENGUER Balthazard-12
AMARGER Thérèse-2	AVERSENG Armand-2	BAUTISTA-5	BERTHET-2
AMAT Louis-6	AVERSENG Gaston-2	BAVEUX-28	BERTHIER-2
AMAT Simone-1-6	AVERSENG Georges-2-6-41	BAYSSET Jean-Joseph-6	BERTHOMEU-2
AMAT Yvan-1-6	AVERSENG Germaine-6	BAZIN (Mme)-2	BERTIER-2
AMET Bernard-20	AVERSENG Jacques-6	BAZINET-6	BERTOLINI Denis-35
AMIEL Eugène-20-30	AVERSENG Paul-2	BEAUFREIRE A.-27	BERTOOUT (Dr)-40
AMIEL Jean-20	AVERSENG Pierre-6	BEAUMATIN André-2	BERTRAN Jacky-6
AMIEL Raoul-27	AVERSENG René-2-6	BEAUMORT Claude-6	BERTRON (Gal)-3
AMIEL Roger-6	AVIGNON-5	de BEAUVOIR Philippe-6	BERTUCCI-27
AMODEO-27	d'AVOUST-2	de BEAUVOIR Roger-6	BES Gaston-10
AMOR M. (Dr)-7	AVOUSTIN Rémy-6	BEDA Pierre-5-13-24-28-40	BESNARD-6
AMSALLAM Armand-32	AYACHE Emile-6	BEDER-2	BESSE-32
AMSALLEM James-6	AYACHE Guy-2	BEGLUOMINI J.-7	BESSET-2
AMSALLEM Walter-6	AYOUN-5	BEDJAI Gilberte-10-35	BESSONE Louis-6
AMSELLEM-27	AYRIBIER Raoul-32	BEDJAI Jacques-35	BETBEZE Antonin-2-41
ANDONARD-31	AZZARELLI-13	BEGUIN H.-2-41	BETLAMI-22
ANDRAIS-2	AZZI-2	BEIJOUAN-7	BEUCHOTTE-2
ANDRE-2-13-27	BABILAS-10	BELGHAOUAT Pierre-6	BEYLER Robert-6
ANDREONE Pascal-8	BABIN André-40	BELIAEF Alexis-4	BEZ-2
	BACH Lucien-6	BELIN-27	BEZE Albert-6
	BADAROUX Hubert-22	BELLECULEE Monique-2-39-40	BEZOMBES-2
	BAGNATI Joseph-2	BELLOC-13	BIANCARDINI-13
	BAILLS Gaston-22	BELLOCQ-27	BIANCO-27
	BAILLS Gaston (Mme)-22	BELMONTE-7	BIANCOTTO Léon-22-40
	BAKER Joséphine-2	BELOT Charles-21	BIBAUT (Cne)-23
	BALARD Robert-2	BELZUNCE Joseph-32	BIBEN Claude-2

BICHELBERGER-2
BICHEMIN-3
BICKARD Jean-claude-6
BIENAIMÉ (Cdt)-35
BIESSE André-4
BIETH Claude-6
BIGUET Marc-6
BIHAN Yves-2
BILBAUT Yves-2
BILCO Jacques-6
BILET-2
BILLON-2
BILLON DU PLAN William-2
BILLOT-22
BINET Georges-6
BINET Pierre-6
BIOLLEY Léon-27
BISCOS Gaston-2
BISONI Annie-27
BLACHERÉ Maurice-2
BLANC H. (Dr)-22
BLANC Hugues-27
BLANCHARD Marcel-6
BLANCHET-12
BLANCHON Jean-Louis-2
BLANES Georges-2
BLASI Jean-28
BLOCK Christian-6
BLOCK Jacques-6
BLONDON-2
BOBILLLOT (Cdt)-13
BOCHERENS Pierre-8
BOCRIS Paul-6
BODAT-2
BODS-2
BOEGLIN Armand-30
BOELL Alain-2
BOFFA-20
BOGGIO Daniel-21
BOGGIO Jean-35
BOGGIO Vincent-35
BOHN Ernest-27
BOHN Patrick-27
BOILET Henri-1-2
BOILET Henri (Mme)-2-7
BOIS-2
BOISEL Albert-2
BOISNARD Magali-5
BOÏTEL (Lt)-13
BOLAND Jean-Pierre-6
BOLL du CHAUMONT B.-6
BOMBARD Alain-2
BONAL-5
BONALDI Alain-20
BONALDI Emile-20
BONAMY-13
BONAMY-35
BONAMY (Cnl)-2
BONDIN Norbert-13
BONDU Suzanne-39
BONED Alfred-2
BONHOMME Albert-6
BONHOURE Georges-6
BONHOURE Jeannot-7
BONHOURE Marco-7
BONI-2
BONIN-2
BONNAFE Jean-Marie-19
BONNAFOUS (Mlle)-2
BONNERY Georges-32
BONNET-2
BONNET Jéraud-32
BONNET Gabriel-2
BONNEVAL Jean-7-11-40
BONNEVILLE-3
BONNICCI-2
BONNOT-2-21
BONVILLE-Pierre-2
BONVILLE René-2
BONZI Leonardo-22-40
BONZON René-2
BOOR-27
BORDAT-2
BORIES Henri-21
BORJA Marcel-6
BORNAND Albert-6
BORNAND Robert-6
BOSC Alain-6

BOSCHER Robert-7-25
BOSCIONE Pierre-21
BOSELLI Elisabeth-2-40
BOSSET-12
BOTELLA (fils)-6
BOTELLA Louis-6
BOTELLA Théodore-6
BOTTARO-6
BOTTO-22-27
BOUAYAD François-22
BOU Lucien-6
BOUCHER-2
BOUCHEROT-41
BOUCHET-5
BOUDENNE Jean-2
BOUDIAF Mohamed-2
BOUERE Robert-40
BOUFFE-27
BOUHANT-2
BOUILLOT-21
BOUILLOT Jean-2
BOUILLOUX Jacky-7
BOUILLOUX Marcel-7
BOUISSOU Pierre-1-2
BOUISSOU René-2-6
BOUKABZA (Mlle)-2
BOUKAMEL Hocine-2
BOUKAMEL Nourredine-2-41
BOULAND Michel-2
BOUMAZOUZI-2
BOUQUIN Marc-32
BOURCIER René-20
BOURDERON Jean-7
BOURDIN Jean-François-6
BOURGAREL Paule-27
BOURGUIGNON-23
BOURRIERES-22
BOURSIER René-30-40
BOURSIN-6
BOUSKOURA Salah-8
BOUSSARD-22
BOUSSARD Marie-Mad.-22
BOUSSOUF Abdelhafid-38
BOUSSOUF Youssef-38
BOUTIE-32
BOUTIN Roger-2
BOUTINOT Bernard-6
BOUVET Jean-Marc-6
BOUVEYRON-2-8
BOUVIER Georges-2
BOUVIER Gisèle-2
BOUVIER Henri-2
BOUVIER Jean-Georges-2-40
BOUVIER Serge-19
BOVILLO (Mme)-1
BOYARD Jean-Pierre-6
BOYER Charles-37
BOYER Nelly-20
BOZIO Jean-30
BRACCIANI-17
BRAEM Albert-6
BRANDIZI Pierre-10
BRANSETTTER Henri-2
BRARD Raymond (Cne)-6-40
BRASSET Pierre-2
BRAVET (Cnl)-18
BREMONT-40
BREMONT-2
BRESSON-5
BRESSON (Mlle)-2
BREULEUX Christian-6
BREYSSÉ André-27
BRIARD Raymond-6
BRICHET Marcel-2-35-41
BRICOUT Georges-1-2
BRIESACH Yves-6
BRINCAT Charles-31
BRINCOUT Georges-6
de BRION (Cnl)-38-40
BRISAT-2
BRISSET-27
BROCA-5
BROSSARD Jacques-29
BROSSETTE (Mme)-2
BROSSETTE-6
BROTONS Joseph-6
BROUSSY Paul (Cne)-6
BROXBOURNE-32

BRUERE Henri-6
BRUGUIERE-2
BRUNET-19
BRUNET (Dr)-4
BRUNE Charles-2
BRUNET Claude-2
BRUNET Henri-7
BRUNET Jean-2
BRUNET Yves-7
BRUTE-2
BRUYNELL B.-7
BUCH (Mlle)-12
BUES-2
BUGEJA Jean-7
BUHAGIAR-2
BUISSON Robert-40
BUONO-2
BURNET Henriette-6
BUSCAIL Charles-6
BUSSER-2
BUSSUTIL Fernand-7
BUSSUTIL Maurice-7
BUSSUTIL Pierre-7
BUSSUTIL Rémi-7
BUSSUTIL René-7
de BUSSY Jean-21
BUTHEAU Maurice-2
CABES Claude-2
CABOT Claude-10
CABOT Jacques-10
CABOT René-10
CABOT Vincent-20
CABRERA Achille-6
CABY Paul-2
CACHAUD-13
CACHIA Henri-2
CACHIA Pierre-23
CADORET Jacques-6
CAELIN-2
CAFFAREL-13
CAHUZAC Paul-3
CAILLERE-12
CAILLEUX Huguet-6
CAILLEUX Jacques-6
CAILLEUX Lucien-6
CAILLIBOTE-2-40
CAILLOU Jean-C.1-2-6-13-20-28-38
CAILLOU Simone-2
CAIRON-29
CAIZERGUES Georges-32
CAIZERGUES Pierre-22-32
CALAMEL Lucien-21
de CALBIAC Guy-6
CALLEDE Marcel-2
CALLEJA Claude-2
CALLEJA Henri-22-33
CALVAT-13
CALVET-18-22
CAMAC-36
CAMFRANCQ François-22
CAMILIERI Gustave-37
CAMILIERI Odette-37-41
CAMILLIERI-18
CAMMAS Fernand-6
CAMPORA Hélène-20
CAMUS Michel-41
CANAC Victor-3
CANAL Etienne-30
CANDAS-20
CANDELIER (Cnl)-7
CANERAS-27
CANNALFERINO-17
CANNET-2
CANSIER André-2
CANTIE René-3
CANTO-38
CAPDEVIELLE-39
CAPEAU-39
CAPILLON Bernard (Cne)-40
CAPLAIN André-6
CAPOMACCIO Alain-6
CAPOUOT Raoul (Cne)-6
CARAYOL Ivan-37
CARAYOL Jean-Marie-2-37-40
CARBONEL-13
CARDONA Robert-6
CARDONNA G.-2
CARDONNE Pierre-36

CARLE-2
CARON Louis-2
CAROT-2
CARRAS-22
CARRAZ Albert-1
CARRE Daniel (Cne)-2
CARRERAS-21-26
CARRIER Mémé-12-13
CARRIOU-13
CARTIER René-2-40
CASADEMONT Georges-6
CASAR Norbert-21
CASILE Yves-8
CASSAGNE Georges-2
CASSE Louis-32
CASSINI (Mme)-40
CASSISA Guy-15
CASTAGNOS Claude (Cne)-40
CASTAING-13
CASTAING Jacques-5
CASTANIER-2
CASTANS Jean-Paul-2
CASTELLA Guy-6
CASTELLA Jean-Pierre-6
CASTILLO Lucien-2
CASTINEL Lucienne-2
CATALA-40
CATALA René-13-40
CATINEAU Jean-Luc-16
CATROUX Georges (Gal)-20
CATROUX (Mme)-20
CATTANT André-12
CAUMLA-BOILENX B.-2
CAUMONT Edmond-6
CAUPERT Jules-8
CAUPERT Robert-8
CAUVIN Jacques-6
CAYLA Lucien-22-40
CAZENAVE-2
CAZENAVE Jean-5
CAZES (Adj)-12
CAZES Jules-30
CAZORLA Alain-3
CECCALDI H.-2
CECCALDI Jehan-2
CECCALDI Mathieu-21
CECCALDI Robert (Cnl)-2
CELERIER Jean-Jacques-6
CENAC Gilberte-32
de CENIVAL (Lt)-40
CERDAN-32
CERVERA Etienne-38
CERVINI-2
CERVOLLE Gaston-9
CESARI Dominique-29
CEVAS-36
CHABASSEUR Georges-22
CHABAUD Jacqueline-2
CHABBET-2
CHABELARD-38
CHADENET-2
CHAIGNE (Cdt)-7
CHAILLLOU Jacques-6
CHALANDO Jean-1
CHALBET Bernard-2
CHALBET Jacqueline-2
CHALUMEAU Pierre-16
CHAMAILLARD R.-27
CHAMPENOIS Jean-13-27
CHANFREAU Eugène-32
CHANFREAU Léo-32
CHANFREAU René-32
CHANUT Jean-2
CHAPELIER Henri-2
CHAPELLE-20
CHAPELLE Jean-2-10-20-41
CHAPELLE Maurice-13-40
CHAPIRON Claude-6
CHAPOT de la Chan. Henri-2-6
CHAPOUILLE-39
CHAPUIS Landry-3
CHARBAL-15
CHARBONNIER André-2
CHARDON Jean-22
CHARDON Francis-6
CHARDONNET Charles-6
CHARLES Marcel-2
CHARPENTIER (Cne)-1-40

CHARPILLET Guy-12
CHARRIER Yves-6
CHASSARA René-6
CHATAIGNEAU Yves (GG)-2-40
CHATAIN Sylvaine-6
CHATEAU-JOBERT P. (Lcl)-39
CHATEAUNEUF Jean-2
CHATEAUNEUF Pierrette-2
CHATEL-3
CHATOT-12
CHATRY André-2-20
CHATTON Louis-6
CHAUBET René-20
CHAUDAT-27
CHAUDRON-27
CHAUMONT-2
CHAUMONT Christian-27
CHAUSSEON-18
CHAUVET Léon-6
CHAUVIER-39
CHAUVOT-6
CHAZAL Gilbert-32
CHEBAT-2
CHEKKAL Ali-20
CHEKKAL Daho-20
CHENAL-22
CHENNEVOY Pierre-40
CHENOT Christian-6
CHENU-2-38
CHERPORTES Jacques-6
CHETBON-2
CHETCUTTI-38
CHEVALIER Jean-20-30-40
CHEVALLIER François-6
CHEVALLIER Georges-6
CHEVALLIER Gérard-6
CHEVALLIER Jacques-2-6-40
CHEVILLOT Marc-40
CHEVRIER (Dr)-32
CHEVROT Laurent-2
CHILLARD Louis-2
CHOISNET Marcelle-40
CHOLLET Alain-31
CHOLLET Roger-31
CHOULET Roger-6
CHOULEUR Francis-6
CHOURAKI Clément-6
CHOZARD Lucien-31
CHRETIEN M.-40
CHRISTOPHLE Marcel-2
CHUQUET Nicole-2
CIMINO Emile-8
CIRET André-6
CISCAR Robert-2
CISTERINO-18
CLAIREFOND Gaston-21
CLANIAN-2
CLAUD-2
CLAUDEPIERRE Albert-2
CLAUDEPIERRE Gilbert-2
CLAUVERIE-2
CLEMENT-2
CLEMENT (fils)-21
CLEMENT Ivan-27
CLEMENT Jacques-6
CLEMENT Jean-21
CLEMENTI-8-22
CLERC (Mlle)-2
CLERC Fernand-6
CLERGET-25
CLOITRE Serge-35
CLOS Georges-6
CLOS Jean-6
COCAT-19
COCHELIN René-2
COCO Hélène-2
COEN Lucien-32
COHADE Jean-Claude-2
COHEN-SCALI Francis-22
COLANDRI François-2
COLIN André-13
COLIN Eugène-10
COLIN Gabriel-2
COLIN Pierre-10
COLINET-2
COLL-2
COLL Claudine-6
COLLET Claude-2

COLLIGNON-2-19
COLLOT-22
COLOMB (Cne)-36
COLOMB François-6
COLOMB Paul-7
COLOMBIER-DUPLAN-22
COLOMBIER-DU.-Christiane-22
COLONNA Marie-Claude-6
COLONNA Pierre-2-6
COLOT Armand-2
COLOVRET-13
COMARD Claude-20
COMBE Pierre-2
COMBRESSIS Yvonne-39
COMENOZ (Lt)-2
COMETTI Jean-Baptiste-1-7-13
COMMES Pierre-21
CONSALVI François-11-40
CONTAN-2
COPPE-37
COPPIN Georges-2
COQUIN-5
CORDONNIER Jeanine-13
CORNET-17
CORNET André-2
CORNETTO-24
CORNETTO Gilbert-6-31
de CORNULIER (Mlle)-13
CORTHESY Jacques-25
COSTA-2
COSTA André-1-2-21-38-40
COSTA François-6
COSTA Vincent-6
COSTES-2
COSTES Robert-13
COSTON Pierre-22
COTASSON-13
COTTERET Albert-6
COUCOULE-DEVERGNE-2
COUDERC-2
COUDERC Georges-10
COULAUD Jean-Jacques-6
COULET (Cdt)-2
COUPILLOT-22
COURALET Christian-2
COURDON-7
COURETTE Louis-36
COURETTE Roger-22-36
COURTECUISSÉ Marcel-6
COURTOIS Raymond-2-6
COUSQUER Jean-2
COUSTON-17
COUTAYAR Jean-16-31-40-41
COUTAYAR Marcel-13-40
COUTRIX-12
CRAKOBWSKI G.-6
CREMIEU Jean-Pierre-27
CREMIEU Nicole-27
CREMIEU Pierre-27-28
CREMIEU Pierre (Mme)-27
CREMONINI Jean-6
CRESPIN Jacqueline-5
CRESPIN Marceau (Cnl)-28-31-40
CROS Claude-13-28
CROS Clément-13-40
CROS Jacqueline-6
CROS Maurice-8
CROS Maurice-13
CROZAT (fils)-13
CROZAT (père)-13
CRUCIANI-12
CRUMIERES Roger-2
CRUON Jean-21-40
CUCHET (Cne)-22
CUCU Gilbert-25
CUENCA-17
CUESTA Sylvestre-2
CUEVAS Michel-36
CUINET-13
CULAUD-27
CULLIERI-12
CUQ Danièle-30
CUQ Micheline-30
CUQ Paul-20-30-40
CURTY Daniel-6
DADCI Rabah-18
D'AGRO G.-5-22-28
DAHER Christian-6
DAHMEN Charles-31

DALLE-2
DALLEE André-41
DALLEE René-20
DALMAN Guy-6
DALOTEL Michel-7
D'AMICO Annie-10
D'AMICO Claudine-10
D'AMICO Pierre-10-35-40-41
DAMOISEAU-2
DAMY Michel-6
DANCET Maxime-7-13-41
DANEST Alain-6
DANON Jean-2
DARDEL Eric-8
DARDIGNAC Gaëtan-22
DARDIGNAC Jean-Pierre-22
DARNATIGUES Raymond-6
DARON-2
DARRACQ-22
DARRICARERE-2
DARU Jean-2
DASSIE-32
DAUDBOURG Jean-Claude-6
DAUDIER Gustave-27
DAUDIN Paul-2
DAUJAY-2
DAUJON-27
DAUMAS-13
DAUTHEVEILLE-2
DAVADIE-2
DAVAZE-40
DAVID-2
DAVID Alain-6
DAVOUX-2
DAYDE Marceau-20
DAYRE Marcel-7
DE ANGELIS Louis-25
DE ARRIBA-2
DEBONO-2
DEBONO Claude-7
DEBRUYNE Jean-6
DECAILLET Emmanuel-8
DECELIS Paul-2
DECORAY-2
DECROIX Berthe-2
DECROIX Pierre-2
DECROUTE-27
DEFINOD René-6
DE FRANCE-2
DE GAULLE Charles (Gal)-25
DE GIALULY-2
DEGLER Boleslas-2-38
DEJUSSEL Claude-6
DELACHARIE Robert-21
DELACHENAL Pierre (Cne)-40
DELACROIX-12
DELACROIX Jean-27
DELALAY Robert-8
DELANOE (Mme)-6
DELAPORTE-6
DELAUNAY Maurice-6
DELAUZANE (Lt)-23
DELAVEAU Henri-6
DELBAYS Pierre-2
DELBOS Charles-40
DELCROIX Yves-18
DELFINI-12
DELFOUR-24
DELIGNE-27
DELIMEUX Eric-32
DELNEAU-29
DELOL-38
DELOUCHE-1
DELOUPY Henri (Dr)-22
DELPECH-12
DELSOL Georges-2
DELVARD Lucien-6
DELY-5
DEMARRE Armand-6
DEMARRE Arnaud-6
DEMIERGIN-2
DEMANGEAT Yves-2
DEMIAS-32
DEMICHELI Gérald-2
DEMOTTE-27
DEMOULIN-2
DEMOUVEAUX Louis-1-2-20
DENIZE Roland-28

DENTEL-2
DEPEILLE-22
DE PERETTI René-18
DE PERETTI (Mme)-18
DERAIN Raymond-6
DERRIEUR-13
DESBLANCS Jean-Pierre-12
DESCHAMPS-39
DESCHANEL Paul-8
DESCHMAEKER Fernand-13
DESFEUX-13
DESLOU-2
DESMARET-24
DESMEULES Henri-6
DESMOULINS-40
DESMOULINS Roger-2-6
DESNOIX Georges-6
DESPLANTE-2
DEVAUTOUR Jean-2
DEVILAINE-22
DEVILLAZ-2
DEVILLERS Georges-32
DEVIQ Marcel-37
DEVIQ René-13-37
DEYME (Mlle)-2
DIACONO Raymond-2
DIAZ Jean-22
DIAZ Lucien-12
DICHTEL Camille-2
DIERNER-6
DIESBACH-13
DIESTE-17
DI FRANCO-27
DIMECH Salvator-27
DIPACE Georges-7
DIRSON Emile-1-2
DISLAIR-39
DIEMAI Omar-6
DIEMAME Salah-15
DIERBOUCH Ali-6
DIJDI-24
DODO-12
DOGLIONE-16
DOKHAN Marcel-13
DOLFINI Christian-21
DOLL Armand-6
DOLLFUS Louis-36-41
DOMARD-2
DOMECK Martin-35
DOMECK Pierre-10
DOMECK René-2-10
DOMENECH-2
DOMENECH Gilbert-6
DOMENECH H.-2
DOMENEGHETTI-22
DOMERGUE Jaïc-39
DOMINGUEZ Domingo-38
DONIUS-38
DONNADIEU Auguste-2
DONNADIEU Henri-2
DORÉ Marcel-7-12-36-40
D'ORIANO Pascal-2
DORMOIS André-2-6
DORMOIS Jean-6
DORMOIS Marcelle-2
DOURNAC Guy-5
DOURNAC Jean-Paul-5
DOUSSEAU-39
DOUX Emile-13
DRAHI-2
DRAI Lucien-6
DRAI Roger-13
DRESSÉN Raymond-6
DRILLAUD-2
DRILLON Antoine-6
DROUOT Michel-6
DUBOIS Jean-Claude-40
DUBOSC F.-31
DUBOT-2
DUBRAY-2
DUBREUIL-2
DUBREUIL (Mme)-2
DUC Jean (IC)-2
DUC Jean (Mme)-2
DUCAILAR-22
DUCHEMIN Norbert-21
DUCHEMIN Pierre-8-28
DUCHENE MARULLAZ Jacques-2

DUCHESNES Jacques-2
DUCOUDRAY P.-3-40
DUCRU Henri-7
DUFFAU Georges-3
DUFFAU Raymond-3
DUFOUR-27
DUFRIEZ-2
DULAC (Gal)-28
DUMAY-13
DUMINY-39
DUMONT Jean-2
DUMORTIER Henri-13
DUMORTIER René-13-28
DUPAYS-2
DUPERRE Ferdinand-2-40
DUPONT Francis-5
DUPOUS-39
DUPRAT Roger-27
DUPRE Ghislaine-2
DUPUY-2-13
DUPUY Jacques-36
DURAFour Louis-2
DURAND-33
DURAND (Mme)-2
DURAND Gilbert-8
DURAND Marcel-23
DURAND Michel-6
DURAND Robert-2-6-21
DURAND Roger-30
DURAND Rolland-6
DURANTHON (Cnl)-39
DURGET Jacques-7
DURGET Paule-7
DURNEY Robert-2
DUROUX Jean-2
DURRIEUX (SC)-6
DUSEAU Paul-6
DUSEIGNEUR Pierre-21
DUSSAIX-21
DUSSAIX Louis-31
DUSSAIX Uldéric -31
DUTHEIL Roland-6
DUTRIEZ-2
DUVAL-2
DUVAL (Mlle)-2
DUVAL Colette-40
DUVAL Nicole-21
DUVAL Paul-2
DUVAL R.-21
DYKES John-40
DYKES (Mme)-40
ECITROPE-7
ECKENBAUER-9-35
d'EDIMBOURG (Duc)-6
EGRET Maurice-31
EL BAZ-2
ELBAZ Sauveur-4
ELBHAR Emile-21
ELISSECHTE (Mlle)-2
ELIZABETH II (Reine)-6
ELOPHE Gaston-22
ELWERS Paul-17
EMERIT-2
EMINGER D.-2
EMMANUEL Gaston-30
ENAUULT-6
ENERT Maurice-8
ENGELS Colette-6
ENTHOVEN Edmond-20
ERMELIER Roland-2
ERNST Michèle-10
ERNST Paul-10
ESCAICH Georges-6
ESCANDELL Barthélémy-2
ESCARIO Emile-6
ESCOFFIER-32
ESCORBIAC-6
ECKENBAUER-9
ESPITALIER Jean-6
ESPOSITO Lucien-2
ESPOSITO Roger-2
ETIENNE Martial-2-28-40-41
ETNA Lucien-13
EVA-CANDELA Gilbert-2-7
EXPOSITO Monique-22
EXSHAW-19
EYCHENNE Jôel-2
EYERERADE-2

EYRAUD Charles-6
EYRIGNOUX Marcel-15
EZPANDO-2
FABIANI Pierre-1-2
FABRE Geneviève-39
FABRER Gabriel-2
FABRES Henri-2-6
FAGET-38
FAGOT-BARALY Yves-2
FAISSOLLE Yvon-6
FAIVRE Guy-2
FAIVRE Lionel-2
FAIVRE Victor-2
FAIZANT Raoul-6
FAIVRE Robert-28
FALCON Henri-22-32-40
FALCONE Albert-11-13
FALLEUR Pierre-22
FALSON Guy-6
FARBOS Henri-1
FARGEAU-31
FARESE Gérard-2-6
FARGES-13
FASSLER Marino-6
FAUCHE Eugène-15
FAUCON Georges-2-28
FAURE Didier-28
FAURE Georges-28
FAURE Gilbert-28-41
FAURE Gratien-28-41
FAURE Maurice-13-22-28-41
FAURE Pierre-6
FAURE Raymond-13-28
FAURE-DERE Jean-18
FAVIER René-30
FAVROLES-6
FAYE François (LC)-6
FAYEL Jean-2
FEDDAL-6
FEDIA Y-7-40
FELIX Jean-Marie-2
FEMENIA Georges-6
FERNAUD-2
FERRAGNE-2
FERRAND Jean-7
FERRANDO Henri (Lt)-13
FERRANDO (Mme)-13-27
FERRANDO Pierre (Cne)-13
FERRANDO Robert-27
FERRARIS Henri-2
FERRE Jacques-6
FERRERO Denis-38
FERRENBACH Michel-6
FERRER Gérard-2
de la FERRIERE Arthaud-41
FERUCCI-7
FEUILLAFEE-7
FEUTRAY Robert-2
FEVRE-13
FEVRE Alain-27
FEVRE Robert-27-28
FEYDY Christian-2
FICHAUX Maurice-2
FICHOUX Daniel-2
FIFRE Roger-6
FIJALKOWSKI René-32-40
FILIP-2
FILIPPI Charles-13
FILIZZOLA André-6
FILLLOT Jacques-6
FINALTERI Charles-2
FINAT Annie-2
FINAT Francine-2
FINAT Jacques-2
FINAT Jeanine-2
FINAT Maurice-40
FINATEU Rémy-6-38
FINATEU Urbain-6
FINI Jean-6
FIORINI Antoine-31
FISCHER-22
FISCHER Marcel-32-40
FITANTE-2
FLEUR Jean-2
FLEURANCE-12
FLEURY Guy-6
FLORENT-9
FLORENT Marcel-6

FLORES-17
FLUIXA Charles-6
FLUIXA Paul-6
FLUTER-2
FODOR-21
FOGUES François-1-6-38
FOGUES (Mme)-1-6
FONDACCI-2
FONDECASSE-27
FONTAINE David-31
FONTANILLE Jacques-2
FORIEN-39
FORTIN Bernard-6
FORTUNI Jean-6
FORZY Guy-35
FOULQUIER Georges-6
FOUQUES DUPARC H.-1-22-40
FOUQUES DUPARC Françoise-22
FOUQUET F.-13
FOUQUET Maurice-13
FOURASTIER-38
FOURNEL Louis-13
FOURNIER-5-27
FOURNIER (Dr)-13
FOURNIER Alexandre-6
FOURNIER Charles-13
FOURNIER Robert-2
FOURNIL Guy-20
FRAISIER Jean-Robert-16
FRAISIER Raymond-1-16
FRAIX Jean-Marie-2
FRANCESCHI Paul-12
FRANCIA Henri-2
FRANCOIS-2
FRANCOIS Guy (Lt)-12
FRANQUET-2
FREBENUCCI-6
FRECON Roger-4
FREDOUILLE Bernard-6
FREMION Guy-2
FREYDIERE Georges-7
FRIKER-2
FRITZ Henri-4
FRONTEAU-12
FROPO M.-2
FROUSQUET-2
FRUTER-2
FUCHS-27
FUENTES André-22
FUMAROLI Jean-30
FUMEL Marcel-2
FURGIER Hilaire-10
FURT-6
FUSTER Albert-6
FUSTER François-30
FUXIA René-6
FYOT Louis-2
FYOT Louis (Mme)-2
FYOT Roger-2
GABET André-6
GABY-2
GACEMI Ameur-6
GACON-13
GAIDOZ Antoine-40
GAILLARD Monique-7-40
GAILLET Albert-31
GALAIRE Georges-28
GALEA-27
GALEA Roger-2
GALIANA Camille-6
GALIANO Maurice-6
GALICHER-24
GALIERO Marcel-2-6-20-38-39
GALINDO Jean-3
GALLAND Joachim-30
GALLAND Marcel-20
GALLAND Pierre-20
GALLAND Robert-30
GALLAND Roger-30
GALLANT (Dr)-13
GALLO André-7
GALVES-38
GALVEZ Jean-Claude-9
GALY René-6
GAMARRE (Mlle)-2
GANDOLFO Louis-27
GANTES Henri-1-2-40
GARANDEL Eugène-22

GARAT Pierre-2
GARAT Sabine-2
GARBES Henri-20
GARBES Raymond-30
GARCERA Daniel-10
GARCIA-2-13-17-35
GARCIA Adrien-6
GARCIA Eugène-6
GARCIA Julien-21
GARCIA Léon-22
GARCIA Monique-7
GARCIN Albert-2
GARCON-20
GARDIES-3
GARGUILLO-13
GARIDOU Laurent (Adj)-6
GARONNAT-6
GARREAU de L. Gérard-2
GARRIGUES Stany-30
GARRIVET Henri-18
GARROT-12
GARY Bernard-13
GASC Camille-6
GASCHTER Jean-6
GASCON Claude-6
GASSIOT Pierre-2-6-7-28
GATEL-2
GATT-7
GATT Yves-28
GAUDEL Maurice-2
GAUTHEY Raymond-4
GAUTHIER Henri-2
GAUTHIER Marcel-35
GAUTHIER Raymond-2
GAUTHIER Roger-2
GAUTHIERE (Mlle)-12
GAUTIER Paul-3
GAUTRON-38
GAY Jean-2
GAY Raymond-3
GAZANIOL Louis-41
GEGHRE Georges-20
GEILLON Roger-25
GEILMAN-2
GEISER Jean Marc-38
GELIN Daniel-7
GELIN George-28
GELIN René-28
GENOU-27
GENTY-27
GENTY Louis-7
GEOFFROY Jack-31
GERARD Georges-1
GERARD Jacques-13
GERBIER-2
GERMAIN Jacques-2-41
GERMAIN Jean-2
GERMAIN Jean-Baptiste-41
GERMAIN Jean-Pierre-6
GERMAIN Michèle-2
GEROMBOUX Robert-2
GERONDE Roger-6
GERSON-2
GERSTLE William-2-6
GESHORS André-23
GEY (igame)-40
GHOZI-36
de GIALULY Henri-6
GIANESI-27
GIANOLO-2
GIBIER Jean-Paul-6
GIESE Jean-6
GIL Marcel-2
GILBERT André-6
GILLET-2
GILORMINI-2
GIMENEZ-2
GINARD-22
GINER-2
GINER Rose-6
GIOCANTI-2
GIORGIS André-6
GIOVANNONI-19
GIRARD-2
GIRARD Albert-13
GIRARD Alexis-6
GIRARD Geneviève-39
GIRARD Jean-6

GIRAUD Edmond-2
GIRAudeau-2
GIRAULT B.-2
GIRAULT Edmond-2
GIRBIN René-1
GIRON Gaby-6
GITARD Roland-2
GITCHENKO-5
GLEDEL Jean-2
GLESE (abbé)-25
GLOAGUEN-2
GODARD Claude-2
GODEZ Claude-2
GODEAU-38
GOETZINGER Marcel-22
GOHIN Christian-27
GOHIN Léon-13
GOLAZ-40
GOLE-17
GOMEZ Jean-20
GOMOT (Mlle)-13
GONOD-22
GONTARD Denis-6
GONZALES Ernest-6
GONZALES Horace-31
GONZALES Paul-6
GORINI-2
GORMAND-13
GORMAND (Mme)-13
GORMAND Alfred-25
GORMAND Jacques-25
GOSSELIN (Mme)-40
GOT Pierre-32
GOTMANN Arthur-3
GOUEZ Yvon-6
de GOUMOENS Albert-40
GOURDON-11-40
GOUTHERE-12
GOUY-39
GRACH Lucien-35-41
GRALL-5
GRAND René-2-6
GRANDJEAN-1-38
GRANDJEAN Julien-2-6
GRANDPERRIN Claude-13
GRANDVOYNET (Cnl)-6
GRARE Léon-2
GRASHOFF-8
GRASSI-33
GRAU Marcel-2
GRECK Christian-6
GRELLET-39
GRENIER Pierre-2
GRILLERE Pierre-6
GRIMA (abbé)-13
GRIMA Alain-7
GRIOT-22
GRIS Norbert-40
GRIVES Julien-2
GROGNIER Robert-2
GROPIER Robert-6
GROS Louis-38
GROSLIERRE-2
GROSS (Dr)-22
GROSS Jacques-10
GROSSO-27
GUANTI Lucien-6
GUARDIOLA Joachim-6
GUARDIOLA Jacky-6
GUASCH Jacques-2
GUAY-20
GUBLIN-2
GUDIN Geneviève-20
GUEIT André-8-13-28-41
GUELFY André-31
GUENASSIA Robert-2
GUENIN-2
GUERIN Claude-2
GUERINI Jean-6
GUERLACH-2-38
GUEROUMI Mohamed-6
GUERRAND (Mme)-5
GUERRARD Laurent-2
GUERREAU Henriette-13
GUESSABI B.-6
GUETTAS-27
GUEZ Yvon-6
GUIBERT-2

GUIBOUT Jean-2
GUIDA-8
GUIFFANT Guillaume-37
GUILBERT-6
GUILHOUET-27
GUILIANI François-6
GUILLAUME Guy-21
GUILLAUME Jacqueline-21-32-41
GUILLEM-6
GUILLEMET René-8
GUILLEMIN Bernard-2
GUILLER Gilberte-22
GUILLET-2
GUILLET André-6
GUILLOT-27
GUILLOT Pierre-6
GUINERY-2
GUINOT-24
GUIRAUD André-18
GUIRAUD Louis-6
GUIRAUD Yves-18
GUISNEL Gervais (Lt)-2
GUNALONS Yves-4
GUTTIN-2
GUVAN Albert-27
GUYOT (AC)-6
HAAS Claude-31
HACAULT-3
HACENE-27
HACHI-2
HADJADJ Yves-2-9
HADJADJI-6
HADJI Abdelkader-6
HAEUZEL Edmond-6
du HALGOUET-2
HAMM-31
HANIFI Ahmed-6
HANS Jacques-2
HARB Mohamed-6
HARMEL Léon (RP)-1-12-17-41
HASSAN G.-6
HASTOY Armand-2
HAUSSER Albert-7
d'HAUTEFEUILLE (Cnl)-6
HAVET Jean-6
HAYE-37
HEBERT Cyrille-20
HEBERT Jean-Michel-6
HEGEDUS-6
HELAINE Philippe-2
HELLER A.-41
HELLEU André-30
HELLIN Félix-6
HEMERET-2
HENAULT Serge-10
HENGE (Lt)-31
HENGEN Albert-6
HENIN Noël-2-6
HENON-7
HENRI-27
HENRIET-2
HERAULDE-2
HERBELIN-24
HERBETEAU Raymond (Lt)-2
HERBINIERE Jacqueline-12
HERNANDEZ Louis-3
HERODOTE Henri-22
HERTER Francis-13-28
HEYMES-6
HILKER Henri-2
HILLY Henri-20
HIRSCH René-2
HOEDTS-2
HOERNER (SL)-30
HOLWECK Lucien-2
HOOR Emile-22
HOOR Emile (Mme)-22
HOOR P.-22
HOSTALIER-17
HOUBE Christian-6
HOULMIERE Emilien-2-6
HOURCASTAGNE M.-2
HOURIET Jacques-6
HOUVENHEGEL-DEF. J.-6
HELLER H.-6
HU Pierre-27
HUBAC Pierre-6
HUBERT Jean-Claude-2

HUBERT Philippe-5
HUERTAS-22
HUET-22
HUET (Gal)-2
HUGUETTO-9
HUMBERT-13
HUMBERT Edouard-6
HUMBERT Marie-6
HUNKELLERS Louis-6
HURIET Gérard-13
HUSSENOT Claude-2
HUWAERT-2
IPPOLITO-18
IPSER Joseph-25-34
ISLERT Claude-40
ISLERT (Mlle)-40
ISMAN Pierre-22
ISRAEL-2
ISSARTEL Jean-2-35
IZARD Roland-6
JACK André-2
JACOB Jean-22
JACQUIN Delphin-30
JACQUINOT André-6
JACQUOT-2
JACQUOT Armand-9
JAFFREUX-TISSOT (Mme)-40
JALBERT Jean-Louis-2
JALLEAU-2
JAMME Eugène-20
JAMME Jean-20
JAMME Marcel-20
JAMMOT-2
JAN-18
JANIAK-2
JANICAUD Michel-6
JANOT-27
JANOT Jean-2
JANVIER Roger-6
JARRIGE Albert-10
JARRIGE Charles-10
JARRIGE Gérard-2-10-35-40
JARRIGE Jean-Louis-9-35
JARRIGE Pierre-6-10-35-41
JARRIGE Pierrot-9-35
JARRIGE René-9-35
JARROU Roger-2
JAUBERT Marcel-6
JAUFFRET Henri-30
JAUFFRET Paul-30
JAUFFRET Robert-30
JAULEN Marcel-2
JAUNASSE Pierre-2
JAYET-23
JAZEDE-8
JEAN Armand-6
JEANIN-7
JEANINGROS Jean-2-20
JEANNE Pierre-2
JEANNEY-13
JEANNIN André-7
JEANSON (Cdt)-13
JEANSON Georges-2
JEANSON Odette-2
JEANTET-13
JENNER André-12
JOCYERES Jean-7
JOIRE Philippe-4
JOLAIN (Lt)-10
JOLIVET Paul (Cne)-2
JOLIVOT-40
JOLY Marcel-2-6-32
JONCA Victor-35
de la JONQUIERE Jean-2-8-35
JORELLE Pierre-2
JOSELET Jeanne-Marie-2
JOSELET Yves-2
JOUFFROY Raoul-2
JOURDAIN-2
JOURDAIN Philippe-21
JOURDAN André-2-38-40
JOURDAN Henri-2-38
JOUVE Charles-3
JOUVET-2
JOVER Paul-21
JOVER Pierre-21
JUAN Julien-6
JUBLOT-27

JUCHON-7
JUERY R.-21
JUILLAN André-22
JUN Alphonse (Mal)-13
JULIAN François-2
JULIEN-22
JURADO-10
JUSTAMINT-12
JUSTEN Noël-3-22
KADARI-35
KAROUBI Georges-2
KASPI Lucien-6
KELLER-27
KERANFLEC'H (Mlle)-12
KHADJI-6
KHATIM-2-21
KHERIEDDINE-5
KILCHER Edwin-2
KINDT Edgard-6
KIRCH-38
KLENE Jean-Marie-6
KLENE Jean-Pierre-2
KOENIG Charles-30
KOENIG (Gal)-12-30
KONICHEFF-13-28-38
KOVACS Marie-Jeanne-2
KOVACS René (Dr)-2
KRAFT Hélène-2
KRAFT Marcel-2
KRIEGER Jacques-1-2
KRINBARG Henri-2
KUNTZ Jean-Pierre-3
LABAT Jean-9-35
LABAYE (Cne)-7
LABIQUE-18
LABLEE Jean-12
LABRO-22
LABROUCHE Gaston-13
LABY Louis-6
LACASSAGNE Jean-2
LACHEZE Robert (Dr)-32
LACOUR Norbert-40
LACROIX-18
LACROIX André-7
LACROIX Armand (Dr)-7
LADHUIE Jean-2
LAFARGUE Jacques-6
LAFFARGUE Pierre-22-40
LAFFONT Hubert-6
LAFFONT Pierre-6
LAFFONT René-7
LAFITTE-2
LAFORST-39
LAGAILLARDE Elizabeth-30
LAGAILLARDE Pierre-6
LAGAILLARDE Suzanne-6
LAGARDE Eugène-2
LAGORNE Léon-6
LAGROT Michel-6
LAINE Nicole-10
LAIRE-12
LAJOIX André (Cdt)-39
LALAUE Emile-30
LAMANDÉ Louis-21
LAMANDÉ Paul-21-40
LAMARQUE-18
LAMARQUE Jacques-6
LAMASSOURE-32
LAMBERT René (Sgt)-27-39
LAMBERT Bernard-2
LAMBERT Charles-6
LAMBERT Pierre-3
LAMONTAGNE Claude-10
LAMORT Maxime-21
LAMUR André (Dr)-22-32-40-41
LAMY Claude-2
LAMY Jacques-7
LANCIONE-13
de LANDOUZY (Mme)-12
LANG Henri-30
LANG Petrus-40
LANGEL Jordan-20
LANGLOIS Richard-2
LANKHOF-40
LAPEYRE Georges-22
LAPIERRE René-6
LAPORTE-13
LAPORTE Raymond-5

LAPOUSE Maurice-27
de LAPPARENT Hubert-3
LAPREVOTTE Pierre-2
LARD Pierre-7-40
LARGE-2
LAROCHÉ Jean-Pierre-6
LAROCHÉ Monique-7-40
LARRIBAU Claude -2-12
LARUE R.-2
LA RUFFA-21
LASSALLE Roland-7
LASSERRE Antoine-2
LATAPIE-38
LATOURNERIE-10
LAUFER (Mme)-2
LAUMET André-32
LAUQUE Henri-3
LAURAC-13
LAURANS Simone-2-38
LAURENS Françoise-39
LAURENT-27
LAURENT Gilbert-40
LAURENT Jean-2-32
LAURENT Louis-12
LAURENT Mme-2
LAURIE Marcel (Dr)-13
LAURIS Colette-2
LAVAUD-27
LAVAYSSE Germaine-2
LAVAYSSE Louis-2
LAVIE Cécile-7
LAVIE Jean-Marc-7-11-25
LAVIE Louis-18
LAVIE Pierre-7
LAVILLAT Francis (Dr)-13
LAY-38
LAZANE-2
LAZARE-13
LEANGER André-6
LE BAY Yvon-6
LEBON Nicole-2
LEBORGNE Léon-2
LE BOULICAULT-2
LEBRUN-8
LECAROZ Jean-3
LECAROZ Pierre-2
LECAT-13
LECAT Maurice-2-6
LECAT Pierre-6
LECHEVALIER Olivier-40
LECLAIRE-27
LECLERC Bernard-6
LECLERQ (Mlle)-4
LECLERQ Jules-4
LECLOUX Georges-6
LECLOUX Henri-6
LECLOUX Bernard-6
LECOEUR-2
LECOMPTE-2
LECOQ (chanoine)-6
LEDANTE-2
LE DEAULT-2
LEDU-10
LEDUC-2
LEFEVRE René-2
LEFROU Pierre-2
LEGASTELOIS Paul-2
LEGAY Camille-2
LEGENDRE Louis-35
LEGENTIL Marcel-5
LEGER Charles-6
LEGRAND-6
LEGRAND J. (Mme)-7
LEGRAND Robert-7
LEGROS-12
LE GUILLOUX André-6
LEHELLEY-2
LEJEUNE-13
LEJEUNE Max-3
LELEU-2
LELONG-2
LEMA Guillaume-2
LEMAIRE Pierre-22
LEMENANT-40
LEMEUT Claude-6
LEMIEUX Jacques-6
LEMONNIER Jean-13
LE MOUEL Claude-6

LEONARDI-39
de L'EPINE-2
LEPLAY-22
LEPOUTRE Gérard-6
LEROLL-2
LEROLLE-32
LEROUX Suzanne-22-40
LEROY Charles-2
LEROY Roger-10-35
LESCARET-2
LESCAT Maurice-6
LESOUR (Mlle)-8
LESOUR P.-12
LESTRADE Bernadette-6-10
LESTRADE Fernand-6-10
LESTRADE Hubert-10
LESTRADE Michèle-10
LE STRAT-6
LETAROUILLY Pascal-6
LEVANT-12
LEVERONE Gilbert-20
LEVILLAIN-5
LEVI-VALENSIN-2
LEVY (Dr)-18
LEVY G.-2
LEVY Jean-Paul-2
LEZZANI Roger-6
LIEGEOIS Joseph-6
LIENARD Christian-2
LIEPMANN Paul-32
LIGREAU-32
LIGREAU (Mme)-32
LILJEFORS-2
LILLO-6
LIMINANA Roger-6
LINARES Michel-6
LIONS Claude-2
LIRON-27
LITER Georges-2
LITTER Rodolphe-2-6
LLAVADOR-2
LLEU Yves-31
LLOBREGAT Julien-5
LLOPIS Ghislaine-2
LLOPIS Gustave-32
LLOPIS Jean-Pierre-2
LLOPIS Marc-2
LLOPIS Paul-2-6-8
LLOPIS Pierre-1-2-6-8-21-38-40
LLOPIS Raymonde-2
LLORCA-2
LLORENS Christian-21
LLORET-13
LLORET Claude-5
LLORET Lilian-5-6
LLORET Louis-5
LLORET Robert-5
LOCHARD Jacques-28
LOCHARD Jules-15-28-31
LOACIS-2
LOCQUEGNIES André-6
LOMBARD-19
LOMBARD Ange-7-25-40-41
LOMBARD Henri-6
LOMBARIN Huguette-6
LOPEZ Claude-6
LOPEZ Jean-1
LORENZI (Mme)-2
LORENZI André-2
LORETTE Berthe-2-20
LORSIGNOL Robert-6
LORTAL Claude-38
LOUBARI Huguette-6
LOUBET Jean-Pierre-7
LOUGE Robert-31
LOUHALA Tahami-2
LOUIS-39
LOUIS Claude-6
LOUIZY René-Pierre-6
LOUSTAU Jacques-6
LOUTEL Pat.-40
LOZACH Hervé-32
LUCAS Hubert-6
LUCE-CATINOT Jean-2
LUCIANI Nonce-13
LUNARDELLI Pierre-7
LUSCAN Robert (Dr)-27
MACAIRE Edouard-6

MACIA Raymond-2-22
MACQUET Paul-2-6-10
MACQUET (Mme)-6
MACRELLI-22-40
MAGAILLAN-13
MAGNAT-18
MAGNEVILLE André-8
MAGNEVILLE Charles-8-31
MAGNEVILLE Guy-16
MAGNEVILLE Lucien-13
MAGNIN Jean-6
MAGOTTA Etienne-13
MAHDI Ismaïl-8
MAHIEU Michel-6
MAHIOU-27
MAIGNON Georges-2
MAILLAN Jean-Pierre-6
MAILLOLS Michel-21
MAIRE Edouard-7-13
MAISONI-2
MAITRE André-2
MALAGA Armand-2-40
MALATERRE Raoul-2
MALAVAL-12
MALE Fernand-20
MALFAIT-2
de MALIGNON-27
MALIGNON Georges-2
MALVEZIN Jacques-6
MAMERI Mohamed-6
MANCINO René-32
MANDAVIALLE Robert-2-38
MANDON (Mme)-13
MANES-2
MANET Claude-6
MANINO René-40
MANQUENE Robert-2
MANUEL-2
MANUEL Marcel-30
MARANGE-27
MARAUDAT-27
MARAZZINI Jean-Louis-18
MARCHAND-32
MARCO-13
MARCONNET-2
MARELLO Louis-6
MARENCO-13
MARES Yves-6
MARGAILLAN Jean-13-21
MARGUIN Pierre-2
MARIAGE André-7
MARIAGE Pierre-7
MARIANO René-6
de MARICOURT (Gal)-3-6
MARIE-7
MARIN Guy-30
MARIN Mario-6
MARMION Jacques-12
MARQUAIRE Annie-2-6-40
MARQUAIRE Colette-6
MARQUIE Roger (Adj)-6
MARQUIER Jacques-6
MARROU-13
MARSAANI-32
MARSAULT-38
MARSOLLAT Jean-6
MARTEL Roger-6
MARTIN-7-40
MARTIN (IC)-2
MARTIN André-6
MARTIN Henri (Gal)-40
MARTINEZ-17-27
MARTINEZ Ernest-10
MARTINEZ Georges-2
MARTINEZ Marcel-30
MARTINEZ Pierre-21
MARTINEZ Raymond-12
MARTINEZ Sylvie-10-35
MARTIRE Roger-27
MARTY-2-12
MARTY (Dr)-12
MARTY Gilbert-10
MARTY Roger-10
MARY Fernand-21-40
MAS-2
MAS Paul-35
MASCARD-2
MASQUEFA Joseph-10

MASSENET Georges-2
MASSON-2-10
MASSON-REGNAULT Jacques-41
MASSOU André-16
MASSU Jacques (Gal)-6
MATHEY André-6
MATHIEU Maurice-6
MATON-40
MAUBOURGUET Edouard-21
MAUDUIT B.-2
MAUGER-36
MAULVAULT André-6
MAURE Jean (Lt)-2
MAUREL-2
MAURIN-22
MAURIN (Mme)-22
MAURY-22-27
MAUSSANG René-21
MAUZER (Lt)-36
MAYER René-13
MAYER Suzanne-6
MAYOL François-6
MAYOL Michel-6
MAYOR-6
MAZARD Louis-2
MAZUYER François-2
MAZZIA-2
MAZZUCA Laurent-31
MAZZUCA Pierre-31
MECHIN (Dr)-13
MECHOUREB Mohamed-6
MEDINA-30
MEE-2
MEHL Huguette-2
MELCHIOR-1
MELHIL (Mlle)-2
MELIA Yvette-2
MENARD Claude-6
MENELLA Jean-7
MENGUAL Henri-25
MENTZER A.-2
MEOULE Jean-6
MERABET-24
MERAT Jean-Pierre-6
MERCADAL-2
MERCIER-7-37
MERCIER (Mgr)-12-16
MERCIER Gilbert-21-22
MERCIER Jean-22
MERCIER René-2-6
MERGUY (intendant)-6
MERGUY Daniel-6
MERICO Albert-6
MERIGEAU Guy-22
MERLE (Cdt)-13-40
MERLE des ISLES-13
MERLIN François-7
MERLOZ-5
MERMOZ-Jean-2
MERTIAN de MULLER-6
MESBAHI-2
MESCHI Paul-13
MESGUEN-22
MESLET Elizabeth-30
MESLET Jacques-30
MESONI-1
MESRINE-2
MESSAGER-21
MESSAHADI Mohamed-6
MESSONNIER Henri-30
MESTRE-32
METAY Henri-2-5
MEUNIER-2-39
MEUNIER André-21
MEUNIER Jean-2
MEURICE Pierre-6
MEYER Jean-10-12
MEYNIE-5
MEZIANI-6
MICALEFF Paul-6
MICHAUX J.P.-2
MICHEAU-5
MICHEL-2
MICHEL Georges-6
MICHEL Roger-13
MICO Fernand-6
MICO Jeanine-6
MIGNOT Georges-2-6

MILDANGE-22
MILHE POUTINGON Claude-22
MILHE POUTINGON Simone-22
MILHE POUTINGON Y.-1-2-20-22-32
MILLER André-2
MILLET-22
MILLEVILLE-2
MIMOUNA Yahia-2
MINANA Armand-2
MINETTI Paul-6
MINOIS Guy-2-6
MINOIS Isidore-6
MINOIS Jacques-6
MINOIS P.-2
MINOIS (Mme)-6
MINVIELLE Henri-1
MIODON Jean-Marie-6
MION Alain-21
MIRAND Henri-6
MOATI Roger-6
MOINDRON Yves-6
MOIROUX-13
MOISAN Rémy-6
MOISSENET (Lt-Cl)-20
MOISSONNIER Jean-6
MOJKA Jean-6
MOKRANI Lounès-6
MOLENS Georges-38
MOLINE-1
MOLINIER Jacques-6
MOLINS Yves-38
MOLL Charles-6
MOLL Louis-6
MOLTO André-38
MOMMEJA Robert-22-32-41
MONFOURNY-37
MONIMARD Roger-6
MONJAL-2
MONJAUZE Alexis-2
MONNEREAU Jean-Henri-6
MONTAGNAC (Dr)-30
MONTAGU-2
MONTANER Alain-6
MONTAZ-ROSSET-2-10
de MONT de SAVASSE-6
de MONTMARIN Henri-28
MONVILLE Albert-20-32
MORA Maurice-2
MORA Michel-2
MORALI-22
MORANT-Guy-6
MORAT Robert-2
MORDELET-21
MOREAU André-6
MOREAU Gaston-6
MOREAU Jean-2
MOREL (Cnl)-6
MOREL (SC)-20
MORENVAL Jean-2
MORETTI Paul-27
MORIN-13
MORIN (Dr)-22
MORIN Patrice-6
MORINEAUD Jean-F.-27
MORISE Jacques-6
MORLAIX-38
MORLOT Jean-6
MORNAND Jean-2
MOSQUET Michel-2
MOUCHEL-27
MOULY Roland-6
MOUNIER Guy-10
MOUNIER Jean-2
MOURIER Antoine-2
MOURIES Félix-2
MOUZA Roger-2
MULLER-20
MULLER Achille-6
MULLER Anne-Marie-39
MULLER Pierre-6
de MULLER Daniel-6
MUNIER Pierre-5
MUNIER fils-5
MUNOZ-2
MURACIOLLE Etienne-2
MURARI François-2
MUSELLI Marcel-2
NABERES Pierre-2
NADAL Charles-6
NADAL Christian-6
NAEGELEN E. (GG)-2-27-38-40
NAKACHE Charles-6
NARIOO Albert-2
NASE (Cdt)-27
NAVARRO François-17
NEBON-13-38
NEGRONE Carina-40
NERVI Claude-6
NESSLER Eric-40
NESTER Jean-18
NEVEUR-13
NEVEUX Jean-1-2-6-23-40-41
NIBELLE François-2
NICOD-6
NICOLAS Jean-2
NICOLAS René-30
NICOLAZO Adrien-30
NICOLLET Jeanne-6
NICOLLET Marceau-6
NICOLIN Marc-6
NIGET Pierre-6
NIKOLITCH Bertrand-6
NITTEL Raymond-2-35
NITTEL (fils)-35
NOEL Albert-31
NOEL André-37
NOEL D. (Adj)-2
NOETINGER Jacques-40
NOIRAUD-27
NOLA André-15
NORMANDIN-13
NOTE Druon (Dr)-1-28-31
NOUAIL Pierre-6
NOUETTE (Cnl)-6
NOVARA-2
NOVERRAZ Robert-40
NUCCI Gabriel-10
NUSBAUMER Georges-2
OBERTI Armand-5
OGER-27
OLAYA Joseph-32-40
OLAYA (Mlle)-32
OLIVES Jean-Claude-38
OLLIVIER André-6
OLLIVIER Emile (Cne)-6
OLLIVIER Henri-29
OLLIVIER Louis-6
OPPIKOFFER Franz-2-40
ORFILA-6
ORFILA Jean-2
d'ORGEIX-40
ORMEN Yvan-2
ORS Marcel-10
ORSERO Armand-3
ORSERO Gilbert-3
ORSINI Charles-13
ORTA Norbert-2
ORTA Roger-6
ORTEGA-35
ORTOLAN (CV)-22
OULDNOURINE-12
OUTIN-2
OZENNE Max-6-13
PABIOU Jean-Jacques-4
PACE Philippe-7
PACCIONE Michel-6
PACQUES-31
PADULA-2
PAGES (famille)-35
PAGES Marcel-2
PAILLARD Albert-13-40
PAILLET-2
PAILLOZ Christian-2
PAJOT Gaston-6
PAJOT (Mme)-6
PAJOT Jean-Michel-6
PALANDRE Yves-6
PALAT-28
PALATS Marceau-13
PALATS Robert-13
PALEAU-28
PALMARINI-38
PANCRAZI (Dr)-18
PANDOLFO-7
PAOLACCI (Cne)-22
PAOLETTI-2
PAPALIA Robert-15
PARA René-6
PARISIEN Claude-21
PARISIEN Marcel-21
PARISIEN René-21
PARLER Emilien-12
PARODI Maurice (Cne)-3
PARPAILLON-27
PASCALINI-23
PASCANDOLA-1
PASSE Jacques-2
PASSERON-3
PASTOR-12-21
PASTOR Joseph-2
PASTOR Louis-6
PATETTA Jean-22
PATOUREAUX Georges-32
PATOURREAU Emile-2
PATUREAU Emile-30
PAUFFET-6
PAULY-27
PAUMARD (Sgt)-40
PAUMIER Alain-6
PAUTARD Adrien-22
PAUTET Jean-22
PAX Louis-6
PAYNO (abbé)-2-10
PELEGRIN Claude-2-22-35-41
PELEVOIZIN Roger-1
PELISSIER Hrisa-22-23
PELISSIER Robert-27
PELEGRI-2
PELLERIN Maurice-6
PELLOQUIN Edouard-21-32-41
PELLOQUIN Henri-21-41
PELTZER-2
PERAZZIO Gilberte-28
PERCHOT Claude-14
PERCHOT Claude (Mme)-14
de PERETTI-5
PEREZ-2-21
PEREZ Alain-6
PEREZ Jean-6
PEREZ Marcel-6
PEREZ Pierre-21
PEREZ Théo-30
PERGOLA Guy-15
PERIADE-12
PERICAT René-13
PERICHON Alex-4-7-27-28-40-41
PERIER Jacques-2
PERIER Pierre-2
PERLADE-12
PEROIS-2
PEROLDS Alfred-6
PERRAULT-39
PERRAZIO (Mlle)-27
PERRET Patrice-6
PERRICHON Michel-6
PERRIER Marcel-12
PERRIER de RANDON (Mlle)-7
PERRIN François-6
PERRIN François (Dr)-25
PERRIN Jacques-6
PERRIN Pierre-7
PERRIN Pierre (Mme)-7
PERRIN René-2
PERRIN Yvon-6
PERRIQUET Hubert-6
PERRIQUET Paul-6
PERRIQUET Paul (Mme)-6
PERROCHON Jean-2-12
PERROCHON (Mme)-12
PERRON-13
PERROT Gabriel-13
PERROT Jacques-2
PESCE-2
PESSINA Jean-20
PETIT-2-17-23-27-39
PETITPAS Paul-27
PETTENARO Henri-2
PETTINE-2
PEUCHET-2
PEYLET Bernard-2
PEYRE Jacques-30
PEYREIGNE Guy-20
PEYRON-13
PEYRONNET Francis-2
PEZZANO Annette-40
PHALIPPON André-6
PHELINE Christian-2
PHILBOIS-37
PHILIBERT Edmond-2
PHILIPPE (Mme)-2
PHILIPPE Bernard-6
PIAT-18
PIAU Lucien-12
PICHÉREAU-5
PICHOTIN Jacky-6
PICQUART Pierre-6
PIDELL-2
PIED Gérard-2
PIEL René-6
PIERCHON Jacques-1-2-14-40-41
PILLET Robert-7-41
PILQUIER-40
PINAULT Jean-6
PINAY Antoine-38
PINCHEMAILLE-20
PINEAU Paul-22
PINIER (Mgr)-2
PINSON Jacques-2
PINTEAUX (Cnl)-6
PIONNEAU Camille-2-6
PIOVANICCI-22
PIQUER (Mme)-2
PIQUET Henri-21
PIRAS Louis-8
PIRODON Jean-2-6
PIRONNEAU-12
PISSIS-24
PITARGUE-2
PITZINI Louis-22-36
PIZANO Gilbert-12
PIZZANO Arlette-32
PLANCHAT Paul-27
PLANCHON-2
PLANE Pierre-2
PLAT-5
PLOUZO-2
PODDA Roger-27-37
POINSOT Paul-7-13
POIRIER Alain-2
POITEVIN-13
POLSZ (Cnl)-22
POMA-2
POMPEI Jean-20
PONS-39
PONS Pierre-6
PONS Serge-6
PONS-MURE Charles-3-22-40-41
PONTTHUS Jean-20
POPOFF Serge-6
de la PORTE Jehan-6
PORTHE Paul-35
POUGET Pierre-2
POULAIN-22-40
POULAIN Marcel-20
POUPPART Paul-2
POURCHER-2
POURQUIE Raymond-13
POURQUIER André-3-40
POURSAT-6
POUSSIER-31
POUZADE Etienne-8
PRADEL Henri-21-35-40
PRADEL Jacques-35
PRADEL Paul-21
PRADEL (Mme)-21
PRADY Loïc-2
PRAT Hélène-36
PREA Jean-Jacques-6
PREA Josette-6
PRESLE Jean-21
PREVOST-7
PREVOST René-1-2-6-40
PREZIOCI François-6
PRIK Michel-1-39-40
PROD'HOMME-12
PROMERAT Louis-31
PROP Bernard-6
PROVENT-13
PUECH Gérard-35
PUJOL André-3
PUJOLLE-17
PUPIER Jean-4

PUYJOURSAIN-2
 PUY-MONBRUN D. (Cdt)-31
 PUYON-20
 PUZIN-22
 QUENARD (Gal)-12
 QUENARD Josy-12-20
 QUENIN Yvan-2
 QUEREY Lucien-2-9-21
 de QUILLAC Tanguy-6
 QUILLEN-2
 QUINOMANT-2
 QUINTINA-2
 RAFFIN Pierre-2
 RAMOS-5
 RAMOS Jean-6
 RAOUX Roger-27
 RASTAING Pierre-22
 RASTAING (Mme)-30
 RASTING-22
 RATEL-12
 RATINEAU-2-21
 RATIVET Jean-2-9-10-41
 RATY Jean-1
 RAUC Alain-22-41
 RAUCOULES Roland-22-30
 RAULT Maurice-6
 RAUZY-23
 RAYBAUD André-27
 RAYMOND-2
 RAYMOND (Cne)-40
 REALE André-11
 REALE (Lt)-2-10
 RECCHIA Christian-13
 RECCHIA Guy-13
 REDON G.-27
 REGNIER Fernand-2
 REIMBERT (Cne)-10
 REJCHA Charles-2
 REME-4
 REMOND-2
 REMONDIÈRES Georges-6
 REMY-6
 REMY Jean-Marie-14
 RENAUD Raymond-6
 RENDINARO (AC)-32
 RENUCCI-2-13-19-37
 RETLER Claude-21
 RETOURNE (Mme)-2
 REUSSER (Mme)-2
 REUTER Raymond-40
 REY André-2
 REY Armand-2
 REY Elizabeth-2
 REY Marcel-1-2
 REYMOND Jean-11
 REYNAUD-2
 REYNAUD Firmin-8
 RHAIIS Robert-6
 RHAMOUN Ahmed-6
 RHULMAN Gabriel-20
 RIBERA José-6
 RIBERA Joseph-2-40
 RIBEYROLE-27
 RICAUD Marcel-2
 RICCI Gaston-6
 RICE-40
 RICE (Mme)-40
 RICCHARME Fernand-9-35-40
 RICHET-18
 RICHIE de FORGES-34
 RICOUX Annie-27
 RIDEAU-2
 RIDEAU Jean-12-20-21
 RIDOLFO Georges-2
 RIEDEL Frédéric (Cnl)-2
 RIEFFEL-18
 RIEGER-39
 RIEMER Jean-2
 RIERA-2
 RIFF-2
 RIGAUD Albert-32-40
 RIGAUD Louis-10
 RIMBERT-13
 RINKER Lucien-10
 RIPERT-2
 RIPERT Eugène-6
 RIPERT René-6
 RIPOLI-32
 RIPOLL Georges-6
 RIPOLL Gérard-35
 RIPOLL Marc-35
 RIPOLL Nadine-35
 RIPOLL Pierre-6
 RIPOLL Victor-10
 RISTORI-2
 RIVA Sylvain-2-38
 RIVECCIO-1
 RIVERT-15
 RIVIERE-18
 RIVIERE Jean-21
 ROBERJOT-32
 ROBERT Guy-2
 ROBERT Georges-6
 ROBERT-BANCHARELLE Christian-20
 ROBERT-B. D.-1-2-14-20-22-30-40-41
 ROBIN (AC)-39
 ROBIN Geneviève-5
 ROBIN Pierre-5
 ROBIN Pierre (CEA)-21
 ROBUSCHI Louis-16
 ROCAUT Christian-6
 ROCHETTE Gaston-2
 ROCHONVOLLET Pierre-2-40
 RODE Jacques-6
 RODENA-2
 ROELLAND E. (Cdt)-1-2-6-37
 RODRIGUEZ-17
 RODRIGUEZ Henri-21
 ROGET (Gal)-22
 ROHARD-2
 ROHMER Edgard-21
 ROI Jean-35
 ROIG-39
 ROIG Joseph-2
 ROIGT Armand-20
 ROLAND Jean-Pierre-6
 ROLAND Marcel-6
 ROLIN Aline-7
 ROLL-2
 ROLLET-39
 ROLLET (Gal)-32
 ROLLET (Mme)-40
 ROLLIER-22
 ROMAN Joseph-38
 ROMAN Yves-38
 ROMIGUIERES-7
 ROQUIER-24
 ROSCH Jean-2
 ROSELLO-13-38
 ROSSET Guy-12
 ROTH Roger-27
 ROUAN-2
 ROUDAN-12
 ROUGEOT Gabriel-21
 ROUGET Louis-40
 ROUGET (Mme)-40
 ROUGET (Gal)-2
 ROUGIER (Cnl)-20
 ROUILLON Paul-35
 ROUMEGOUS-2
 ROURE Henri-2
 ROUSSEAU-5
 ROUSSEAU Jean-Jacques-2
 ROUSSET Robert-6
 ROUSTAN Christian-6
 ROUX-2-40
 ROUX Marius-1
 ROUZAN Christian-6
 ROUZAUD-2
 ROY Daniel-9-35
 ROY Jacques-6
 ROY Jean-35
 ROYER Alain-6
 ROYET Georges-2
 ROYET Raymonde-2
 ROZE Georges-6
 RUAND Jean-6-22-40
 RUBIO Antoine-3
 RUCKER (Mlle)-6
 RUCKER (Mme)-6
 RUCKER Lucien (Dr)-6
 RUDEL Charles-1-2-6-38
 RUDEL Odile-38
 RUDIN Jean-Pierre (Cne)-3
 RUFFIER Jean-2
 RUIS Marcel (Sgt)-10
 RUIS Marius-10
 RULMAN Gabriel-20
 RUNTZ Robert-31
 SABAROTS (Cdt)-39
 SABATIER Emmanuel-13
 SABATIER Otave-27
 SABATON André-30
 SABRIER-2
 SAGADINI Claude-12
 SAGE (SC)-31
 SAIHAH Abdelkader-1
 SAID Paul-7-18
 SAILLARD (Mme)-7
 SAINT-ANDRE R.-1-2-4-6-12-40
 SAINT-ANDRE (Mme)-6
 SAINT-PIERRE Louis-22
 SAINT-REMY Philippe-2
 SALA Vincent-6
 SALADO Xavier-35
 SALASC Jean-2
 SALASCA-39
 SALAUN-2
 SALIBA Jean-Claude-6
 SALLES Maurice-2
 SALOMON-1-38
 SALORT Roger-6
 SALT I Yvon-4
 SALVAT Marc-6
 SALZE A.-4
 SAMMARCELLI Jean-4
 SAMMARCELLI Paul-4
 SANCHEZ-13-31
 SANCHEZ François-6
 SAND Jacques-6
 SANDRETTO René-13
 SANSONETTI Eugène-6
 SANSONETTI Lucien-2
 SANTACREU-2-7
 SANTACREU Joseph-13-28-40
 SANTELLI (Cnl)-27
 SANTERRE Georges-6
 SANTIAGO Pierre-20
 SANTONI César-31
 SANTONNACCI Paul-6
 SARAGOSSI Jacques-32
 SARAMITE-13
 SARRADE Guy-6
 SARRADET Jean-6
 SARRAZIN (Lt)-23
 SARTHOU-2
 SARTHOU Maurice-6
 SATONJA Simone-6
 SAUCEDE Lucien-1-2-13-40-41
 SAUCEDE Pierre-13
 SAUCEROTE Jacques-2
 SAULIEU-6
 SAULNIER André-13
 SAVARY-2
 SAVIGNE P.-40
 SAVOIE-34
 SAVON Jean-Pierre-6
 SAYOUS Annie-2
 SCALONE Lucien-33
 SCHAEFER-13
 SCHAFMONTER Annie-2
 SCHEMBRI Roland-31
 SCHENKER Marcel-6
 SCHERB Paul-5
 SCHLOTTER Jean-13
 SCHLOTTER (père)-13
 SCHREIBER (Cdt)-6
 SCHULDERS Paul-25
 SCHWAL Lucien-3
 SCIBERRAS Auguste-8
 SCIER-2
 SEBAOUN Robert-38
 SEGALIER-2
 SEGUI William-38
 SEGUIN (LtCl)-12
 SEGUIN Bernard-8
 SEGURA-2
 SEGURA Jean-32
 SEGURA Michel-32
 SEIZE Christian-2
 SELSIS Jacques-10
 SELVE Norbert-35
 SEMONSUT Roger-2
 SEMPÈRE Manuel-22
 SENDRA-2
 SENEZ-8-40
 SENN Henry-40
 SENN (Mme)-40
 SENOUSSE Mohamed-37
 SERGENT Pierre (SL)-30
 SERRA Edouard-2
 SERRANO Vincent-22
 SERRAT Claude-6-21-29-40
 SERRE-2-27
 SERRIERES Jean-1-32
 SERVEL-28
 SERVEL Lucien-13
 SERVET Paul-3
 SERVIERE (Mme)-2
 SERVIERES (Dr)-3
 SERVIES Ferdinand-21
 SERVIES (Mme)-21
 SERVIES Jean-2-21
 SERVIES Julien-22
 SERVOL (Gal)-27
 SESTIER Gilbert-25
 SHIPLEY Lea-40
 SIBERENBOURG Gilbert-6
 SIEGEL Georges-22-40-41
 SIEGEL Jeanne-22
 SIEGEL Pierre-22
 SIEGEL Yves-22
 SIEGEL Yves (Mme)-22
 SIFRE (Sgt)-40
 SIGALA-40
 SIMERA Y Marcel-2
 SIMETTI Jacques-15
 SIMIAN Marcel-2
 SIMON J.-2
 SIMON Christiane-13
 SIMON Dolorès-13
 SIMON Jacques-27
 SIMOUNEAU Edouard-6
 SINDRES A.-2
 SINTES Lucien-6
 SINTES Pierre-2
 SINTES Robert-2
 SIROT Y Marcel-2
 SIVRY-2
 SMAGUE-2-4
 SOCIAS Joachim-22
 SOLER Emile-6
 SOLER Raymond-2
 SOLIVERES Jean-6
 SONNES Hermin-6
 SORDI-19
 SORRANTINO Roger-25
 SOUCHET Louis-40
 SOUDAY Marcel-6
 SOUDAY Pierre-6
 SOUILLARD-2
 SOULIER Henri-30
 SOUQUET-2
 SOURDET (Mlle)-2
 SOUYRIS-2
 SPATARO Charles-6
 SPINELLI François-6
 SPORTES Alexis-20
 SPOSITO A. (Touggourt)-4-13-37
 SPOSITO A. (Constantine)-7-13-37
 SPOSITO Eliane-13
 SPOSITO Georges-13
 SPOSITO Odette-13
 SPOSITO Pierre-6
 SPRINGESFELD Jacques-21-32
 SPRINGESFELD Jacques (Mme)-32
 STADLER Franz-4
 STALETTI Maurice-15
 STALETTI Nicole-15
 STAMPFLI-6
 STAUFFER Paul-6
 STAWSKY E.-2
 STEIMANN René-32
 STEPHANOPOULI Pierre-6
 STERN Charles-40
 STOERI Frédéric-6
 STRINI Jean-7
 STROBEL-19
 STRULLU Yves-2
 STRUMPH (Mme)-13
 SUBIRY-24
 SUEUR-2-39

SULTAN Louis-2	TRYSTRAM-2	VOLAIT Simonne-2-40
SULTANA-7	TUR Jean-2	VUILLAUME-2
SURIER-2	URBAN Henri-36	VUILLAUME Roger-1
SUTER Willy-40	UTWILLER Fabienne-32	VUILLEMIN(Gal)-13-27-28-37-40
SZLABUM Maurice-2	VACCARO Emile-8	WAHL Paul-2
SZLOLNİK Claude-2	VACHER Andrée-27	WALKOWIAK Johannès-1-13
TACQUEMEZ (Cne)-12	VAGOGNE (Lt)-6	WALKOWIAK Roger-13
TALALAITI-3	VALAYER Georges-12	WALTER-17
TANTI Claude-7	VALCANERAS Jacques-13-25-27	WANTZENREITHER-38
TARPANT Roger-36	VALENCIA-2	WAUTHIER Renaud-22
TAURIAC Roger-6	VALENCIA Claudine-21	WEBER-2
TAURIGNAN-13	VALENCIA Georges-21	WEDZEL-2
TAUZEAU-2	VALENTIN Léo-7-40	WEISS Pierre (Gal)-40
TAYLOR Philippe-2	VALENTINI Louis-9	WEITER-2
TECHER Michel-6	VALLAT André-21	WELLAND Marc-15
TEDGUI Joseph-20	VALLE Eugène-13	WERNER-28
TEINTURIER Jean-Claude-6	VALLEE Jean-Claude-12	WERNERT-13
TELLO Marcel-21	VALLET-13	WERNERT (Mlle)-13
TEROL José-6	VALLEZ Jacques-6	WERTHEIMER-5
TERRONI Christian-7	VALLIES Jean-Jacques-6	WESTERLAIN Georges-2
TESSEIRE-27	VALLOT Jean-2	WESTERLAIN Roger-2
TESTANIERE-2	VANDECREME Max-6	WIBERT Jean-Claude-32
TEXIER Alain-6	VANDERLUYS Marius-6-20-38	WICKER Paul-2
TEXIER Michel-Pierre-6	VAN DEUREN-39	WICKER (Mme)-2
TEYSSERE-27	VAN HOEGARDEN-27	WILLEMS-21
THARAT Abdelkader-13	VANONI André-2-6-40	WINDSPERGER Hermann-6
THEBAULT C.-2	VANTILLARD (Lt)-2	WINTER Emile-6
THENAULT-2	VANUXEM Paul (Gal)-18	WITT-2
THEOT Francis-6	VANUXEM (Mme)-18	WOLF Gustave-13
THERON-32	VARE Jean-Claude-6	WOLF Pierre-13
de THEZY Maurice-40	VARGAS Eloi-26	WOLMER-31
THIERET (Cnl)-40	VARIN-12	WURTZ Jacques-6
THIERS-6	VARIN (Mme)-12	XERRI-7
THIRIET Jean-Rémy-6	VASSALO Marcel-2	XICLUNA J.-27
THIZI-6	VATHELET Pierre-27	XUEREB Charles-7
THOLOMIER Louis-6	VATRIN (Mme)-13	YERLES Fernand-22
THOMAS-39	VAUTHIER André (Cne)-3	YOGHNI Bouafour-15
THOMAS André-2	VAUTRIN J.-2	YON Jeanine-39
THOMAS Georges-2	VAUTRIN P.-2	YVANES Claude-21
THOMAS Jean-Claude-38	VEILLON René-30	YVANES Lucien-21
THOMAS Raphaël-20	VELLA-21	YVARS Jacques-35
THOUVENOT-5	VENTON-13	YVORA-18
TINGUELY Jean-6	VERAIN André-2	ZABALETE Emile-6
de TINGUY Pierre-6	VERDURA (Adj)-6	ZAKIM-2
TITIELLO-2	VERJUS Robert-6	ZAMORA-2
TOBIANA Jean-13	VERMOTTE Max-2	ZANETACCI Charles-6-20
de TOCQUEVILLE-2	VERNET Roland-40	ZANONE Jean-Pierre-10
TOMASELLI Pierre-6	VERNHES-2	ZANONE Lydia-10
de TONNAC de VILL. Olivier-6	VERNHES Jean-2	ZARAGOZA Christiane-2
de TONNAC de VILL. Paul-6	VERNISSE Yves-40	de ZEEW Wim Jean-13-40
TONNELIER-24	VERRIER Pierre-13	ZERAFFA Henri-2
TORNER Geneviève-3-40	VERRUE Maurice-12	ZERMATI Jacques-31
TORNER Michel (Dr)-3	VERSINI Jean-10	ZIACH Edouard-6
TORRAS-40	VESCO Charles-6	ZINET Mohamed-6
TORRE-13	VESCONI-38	ZOUAI Mahfoud-2-6
TORRE Henri-40	VESSIERE Claude-6	ZOUALA Echenin-2
TORRES-21	VEUVE Georges-2	ZURCHER Edouard-6
TORRES Alice-30	VEY Henri-38	
TORRES Antoine-6	VEYRET Rémy-6	
TORRES Clément-2-6-7	VEYRUNES Maurice-15-40	
TORRES Jacques-6	VIAL-2	
TOUBOUL Paul-22	VIALA André-21	
TOULOUSE-2-6	VIALIS Jean-26	
TOURTEL Jean-2	VIAROUGE Gérard-6	
TOURTEL (Mme)-40	VICKERS-2	
TOUZOT Félix-8	VICTOR-2	
TRACQUI Amédée-13	VIDAL-13	
TRAMALLONI Georges-2-8-41	VIDIELLA-24	
TRANCHANT Lucien-6	VIEILLARD Roger-6	
TREBOSC Aimé-7-18	VIGNARDON Elizabeth-26	
TREFEIL-39	VIGNARDON Marcel (Dr)-26	
TREMEGE-2	VIGNE-2	
TREMOY Jacques-2	VIGNOLO-6	
TRENNE-32	VILLALONGA-12	
TRENTESAUX (abbé)-25	VILLEVIEILLE Marcel-40	
TRIAY J.-2	VINCENNES Paul-39	
TRICOT-27	VINCENT-17	
TRILLAU Robert-12	VINCENT Jacky-6	
TRILLOU-2	VINCENT Pierre-30	
TRINEL Robert-6	VIRETTE-5	
TROCHARD Gilbert-6	VISTE Jacques-2	
TROHAIS-2	VITAL-12	
TROLARD Paul-30	VITI Gino-2	
TRONCHON Jacques-2	VITIELLO-21	
TRONQUET Jean-13	VIVIE de REGIE-6	
TROUSSEL (Mme)-13	VIVIEN Raymond-40	
TRUCHE (LC)-39	VOIRIN Lucien-6	
TRUCHI-39	VOLAN Bernard-2	

Bibliographie

Livres

- BRUGUIER Pascal - *Registre F* - Bruguier - Paris 1986
- CHILLON Jacques, CAILLAUD Pierre - *Fox Papa* - Les Editions de l'Officine - Paris 2004
- DUPUY René - *Monseigneur Sahara* - Pierre Horay - Paris 1955
- JOUHAUD Reginald - *Stampe SV4* - Ouest-France - Renne 1981
- LAUDOUZE Jean-Marie - *Mes tagazous* - Mémoire de notre temps - Montpellier 2000
- LOISEAU Jean - *Pied-Noir, mon frère* - France-Empire - Paris 1963
- MASSE Xavier - *Avions Jodel* - Nouvelles éditions latines - Paris 1996
- SAINT-ANDRE Rémi - *Sur les ailes du temps* - Saint-André - Paris 1986

Journaux et revues

- | | |
|--|--|
| - <i>Aérosport</i> | - <i>Bulletin de la Fédération aéronautique algérienne</i> |
| - <i>L'Afrique du Nord illustrée</i> | - <i>La Dépêche algérienne</i> |
| - <i>Les Ailes</i> | - <i>La Dépêche de Constantine</i> |
| - <i>Algeria</i> | - <i>L'Echo d'Alger</i> |
| - <i>Alger revue</i> | - <i>L'Echo d'Oran</i> |
| - <i>Aviasport</i> | - <i>L'Echo de l'AIA</i> |
| - <i>Aviation française</i> | - <i>L'Echo des Français rapatriés</i> |
| - <i>Aviation magazine</i> | - <i>Le Fana de l'aviation</i> |
| - <i>Avions</i> | - <i>Le Pingouin</i> |
| - <i>Bulletin de l'Aéro-club d'Algérie</i> | - <i>Le Trait d'union</i> |

Cartes Michelin pages 3, 5, 7, 206 et 218

Abréviations

- | | |
|--|--|
| AC : Aéro-club | FFL : Forces françaises libres |
| ACBM : Aéro-club de Blida-Mitidja | FNA : Fédération nationale aéronautique |
| AFN : Afrique du Nord | FLN : Front de libération national |
| AIA : Atelier industriel de l'Air | HF : High frequency |
| ALAT : Aviation légère de l'armée de Terre | IFR : Instrument flight rules |
| BA : Base aérienne | OACI : Organisation de l'aviation civile internat. |
| BEPP : Brevet élémentaire de pilote privé d'avion | PA : Peloton d'avions (ALAT) |
| BESA : Brevet élémentaire des sports aériens | PMAH : Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères |
| BLP : Bulletin de liaison des pilotes | RA : Région aérienne |
| BPA : Brevet de pilote privé d'avion | RCP : Régiment de chasseurs parachutistes |
| CABA : Club aéronautique de Sidi-Bel-Abbès | SALS : Service de l'aviation légère et sportive |
| CAPM : Certificat d'aptitude prémilitaire | SAR : Search and rescue |
| CATB : Comité d'aviation de tourisme de Biskra | SFASA : Sce de la formation aéronautique et sport. |
| CER : Centre d'entraînement des réservistes | SGAC : Secrétariat général à l'aviation civile |
| CIC : Centre interclub | SGF : Société générale de fonderie |
| CLAP : Comité laïque d'aviation populaire | SIA : Service de l'information aéronautique |
| CNRA : Certificat de navigabilité restreinte aéron. | SV : Stampe et Vertongen |
| DAC : Direction de l'aviation civile | TAGEO : Tour aérien du Grand Erg Oriental |
| DI : Division d'infanterie | VFR : Visual flight rules |
| EALA : Escadrille d'aviation légère de l'armée de l'A. | VHF : Very high frequency |
| ERALA : Escadrille de réservistes de l'armée de l'Air | VV : Vol à voile |
| FAA : Fédération aéronautique algérienne | 3A : Association aéronautique algérienne |

Crédit des illustrations

AA - <i>Armée de l'Air</i>	FS - Ferdinand Serviès	NL - Nicole Lavendome
AD - Bernard Amiel	FU - Didier Faure	NO - Nicole Outin
AL - Antoine Algudo	GA - Gabriel Andrès	NZ - <i>Pieds-Noirs Magazine</i>
AM - André Molto	GC - Gustave Camilieri	OC - Josette Camou
AP - <i>Archives privées</i>	GI - Alain Gibergues	OL - Charles Moll
AR - <i>Algeria</i>	GJ - Gérard Jarrige	OY - Pierre Horay
AS - André Siramy	GR - Gilberte Guiller	PA - Philippe Pace
AX - <i>Aéro-Sport</i>	GX - Jean Marc Geiser	PB - Pierre Barral
AZ - Georges Arnal	GY - Guy Dournac	PC - Jeanne Caizergues
BE - Henri Bernet	HD - Henri Deloupy	PD - Pierre D'Amico
BF - Renée Bonnafé	HF - Henri Falcon	PG - Pierre Gassiot
BH - Ernest Bohn	HI - <i>Historia</i>	PJ - Paul Jauffret
BJ - Jean-Georges Bouvier	HO - Henri Ollivier	PL - Tina Laffargue
BN - Robert Bouniol	HS - Henri Gantès	PN - <i>Le Pingouin</i>
BS - Albert Sportès	HT - Henri Torrès	PP - Paul Poinot
CA - Cécile Alberge	HU - Henri Urban	PU - Michèle Puech
CN - Jacques Castaing	JA - Jean Jamme	PV - Paul Vincennes
CP - Pierre Colin	JD - André Jourdan	PX - Jean-Michel Pajot
CS - Claude Serrat	JF - Jean Ferrand	PY - Guy Peyreigne
CV - Jean Chevalier	JI - Jean Bertucci	QX - Jacques Boneux
CX - Maurice Chapelle	JJ - Jean de la Jonquière	RA - Gérard Raulin
CY - Yvon Carayol	JK - Charles Jarrige	RD - Raymond Macia
CZ - Claude Beaumort	JN - Jeanne Neveux	RE - <i>Alger Revue</i>
DC - Charles Dahmen	JP - Jacques Pierchon	RF - François Roussel
DF - Pierre Durafour	JS - Joseph Santacreu	RG - Gérard Ripoll
DI - Denise Petit	JU - Jean-Claude Caillou	RH - Charlette Renaud
DJ - Jacques Durget	JY - Jean Reymond	RI - Pierre Robin
DN - Jean-Pierre Desblancs	LD - Jacques Lochard	RJ - René Jarrige
DT - Roger Duvollet	LE - Claude Lablée	RN - Robert Nauze
DU - Henri Dumortier	LJ - Jean-Marc Lavie	RS - Rémi Saint-André
DV - Jacques Derivière	LK - Robert Luscan	RT - Armand Roigt
DW - Dominique Wallard	LL - <i>L'Afrique du Nord illustrée</i>	RU - Jean-Pierre Rudin
DX - Eric Delimeux	LN - Aline Pascal	RX - Charles Rudel
DY - Jacques Dupuy	LO - Pierre Llopis	SE - Arthur Smet
DZ - Claude Denariez	LR - Roger Leroy	SB - Bernard Seguin
EA - Eugène Angosto	LS - Lucien Saucède	SF - Mauricette Scharffe
EC - Emile Cimino	LT - Claude Lortal	SG - Georges Sposito
ED - Eric Dardel	LU - Marcel Laurie	SI - Pierre Siegel
EF - Eugène Fauché	LV - Gilbert Leverone	SM - Margueritte Souquet
EL - Jean Clément	LW - Anne-Marie Laurent	SN - Anne-Marie De Sansonetti
EM - Edouard Maire	LX - André Lacroix	SP - Suzanne Périchon
EO - Edouard Simouneau	LY - Bernard Lavaysse	SU - Paul Schuldners
EP - Etienne Pouzade	MD - Marcel Durand	SW - Pierre Samin
FB - Pierre Fabiani	MH - Claude Milhe Poutingon	SX - Paul Sammarcelli
FC - Georges Faucon	MJ - Jacques Mutin	TI - Christian Terroni
FD - Françoise Fouques Duparc	MM - Jean Mercier	UC - Claude Cros
FE - François Escher	MN - Gilbert Marin	VM - Marcel Vervoort
FN - François Perrin	MO - Max Ozenne	VS - Vincent Selva
FO - François Lauro	MX - Michel Lagrot	VT - Thomas Vanacore
FP - Paul Franceschi	MZ - Jean-Didier Mazzuca	YA - Yvan Amat
FR - Armande Fraix	NI - Nicole Lainé	YN - Jean-Yves Niel

Ce livre est disponible au prix de 50 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



Dépôt légal janvier 2005
auteur-éditeur : Pierre JARRIGE
Saint-Ferréol 31250 Revel
(Tél 05 61 83 40 47 - Fax 05 62 18 94 46)
www.aviation-algerie.com
Imprimerie Imp'act 31450 Deyme
ISBN 2-9506620-2-1