

Ami(e) Internaute,

Ce cinquantième diaporama est le troisième d'une série consacrée au vol à voile en Algérie.

Il concerne André Costa, Mostaganem et Mascara.

Pour en savoir davantage, lisez : *Le vol à voile en Algérie (1862-1962)* de Charles Rudel et Pierre Jarrige.

Faites circuler ce diaporama sans restriction !

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

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

André Costa

André Costa est né le 15 avril 1904 à Paris. Il commence à piloter comme boursier de la Marine à l'école Caudron, puis est pilote à Rochefort et à la CEPA de Saint-Raphaël et finit sa carrière militaire sur le porte-avion *Béarn*.

Il entre ensuite à la Compagnie aérienne française qui l'envoie au Canada. Il revient en France, donne des baptêmes de l'air pour la CAF et entre ensuite, peu de temps, à la Compagnie générale aéropostale où il pilote des Breguet 14, des Laté 15 et des Cams 53, mais où sa verve de caricaturiste est peu appréciée par Didier Daurat

C'est alors qu'il est mécanicien chez Levasseur que Louis Gazaniol, de Bel-Abbès, va le chercher en 1933. Il se donne alors à fond à son métier de moniteur à Mostaganem.

Dès son arrivée en Algérie, il écrit : *« Ici, où je suis, il y a huit avions dans le hangar, il y en aura douze dans un mois. Nous avons deux planeurs neufs et deux HM 8 dont les essais sont prochains.. Devant tout cela je me fais Algérien. Je renie à jamais Paris, le métro et le reste. Je sens une chéchia me pousser sur la tête. Il fait beau, il y a un soleil prometteur pour cet été. Je vole.. la vie est belle. »*

Autodidacte, un peu bohème, épris de liberté et d'indépendance, éternel fumeur apprécié à la fois la fantaisie et le sérieux des choses, André Costa allie le scepticisme à l'enthousiasme. Sa fantaisie et son humour se traduisent par d'innombrables petits dessins qui égayent la presse aéronautique algérienne et métropolitaine. Il écrit de la main droite et dessine de la main gauche et réalise aussi d'excellents tableaux de la vie locale. Ses articles traduisent sa foi en l'aviation et la rigueur et l'intelligence avec lesquelles il conçoit son métier de pilote et de moniteur.

Avec son ami Albert Monville, il écrit, en 1936, *L'art du pilotage* qui connaît un grand succès. Ce livre, plusieurs fois réédité, pose les bases d'un enseignement rationnel du pilotage dont les principes seront adoptés officiellement dans toute la France après la guerre.

Pédagogue né, il a toujours aimé être entouré d'enfants pour lesquels il a produit articles, dessins et contes et un merveilleux ouvrage : *L'école des ailes*, aussi technique que poétique, qui sera à l'origine de bien des vocations. Dans un autre genre, sous le pseudonyme d'André Tourment, il narre d'une manière originale les effets du Débarquement allié dans *Les voilà*.

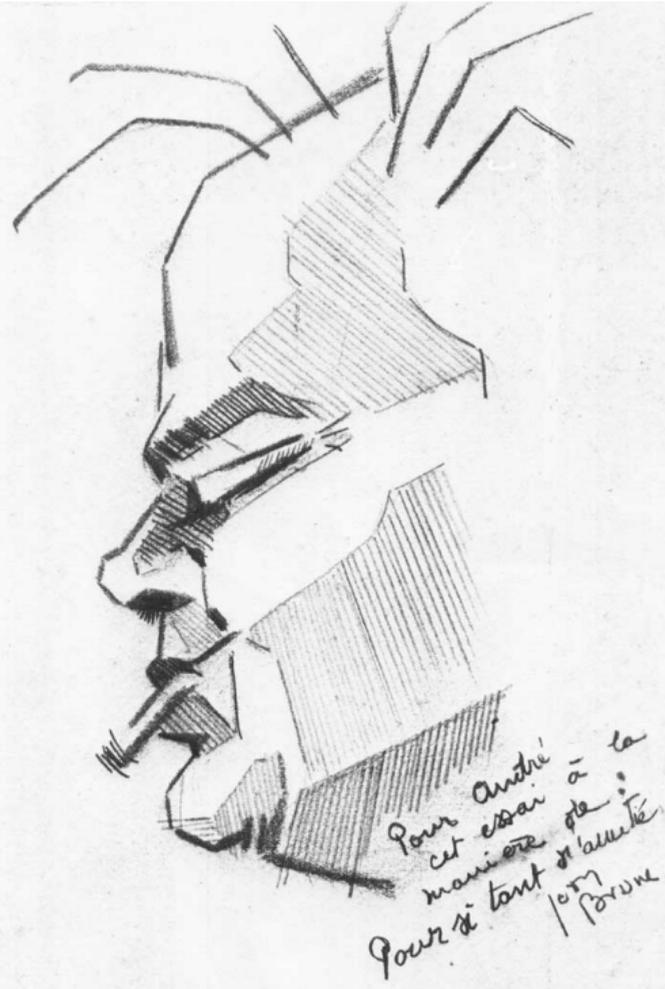
Son dévouement et sa compétence sont récompensées en janvier 1937 par la croix de la Légion d'honneur avec cette citation : *« Chef-pilote de l'Aéro-club de Mostaganem, 16 ans de service militaire et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : ancien pilote de l'Aviation maritime et de transport public. Poursuit la formation des élèves-pilotes avec un zèle infatigable et un dévouement qui ne se sont jamais démentis. A donné plus de 4 000 baptêmes de l'air. A participé de façon très active à la création des aérodromes du département d'Oran. Totalise 2 500 heures de vol. »*

André Costa aborde le vol à voile à Mostaganem, remporte de le record de durée nord-africain, en 8 heures 03, au djebel Diss le 9 février 1935, devient moniteur et assure en grande partie le début de l'activité véluvole en Algérie.

Il participe à la Campagne de France, puis reprend du service comme moniteur militaire en 1943.

Il prend la direction du Service de l'aviation légère et sportive en Algérie en 1949 sous les ordres de François Foguès, directeur de l'Aviation civile, et sa compétence est appréciée par tous les aéro-clubs auxquels il rend d'immenses services.

La disparition d'André Costa, dans un accident de planeur, à Maison-Blanche le 14 avril 1951, est durement ressentie dans toute l'Algérie.



André Costa vu par son ami Jean Brune (Juliette Costa)

N° de vol.	Date	Appareil Type N°	Vent Direct Vitesse	Genre du Vol.	Mode lanancement	Heure Départ	Durée	Observations
							rep 40'35"	
11	18 Oct	HO P.	2 ^m E	plane.	rem.		3'	essai remorquage. <u>après largage</u>
12	18 Oct	HO P	2 ^m E	plane	rem.		4'	essai remorquage " 5'
13	18 Oct	HO P	2 ^m E	plane	rem.		9'	prise en main " 50
14	25 Oct	HO P	N. 4 ^m	plane	rem.		12'	prise en main " 50
15	8 Nov.	HO P.	NW. 20	"	rem.		18'	concourse Mascara. " "
16	8 Nov.	HO P	W. 10	"	rem.		16'	démonstration Mascara " "
17	8 Nov.	HO P	NW. 7	"	rem.		15'	retour Mascara. " "
18	27 Dec.	HO P.	ind.	"	rem.		18'	essai
29	29 Jan	HO P	W.	vol à voile	rem.		4 ^h 5'	tentative record algérien
29.	9 Feb.	HO P	W. NW	vol à voile	rem.		8 ^h 3'	<u>record Nord africain</u>
14/14/37	21.	HO P	W.	vol à voile	rem.		1 ^h	démonstration
21/14/37	22.	HO P.	W.		rem.			caple cath. - 5' report.
total général							<u>15^h 38' 35"</u>	
							+ 5'	



Montage de l'Avia 40p à Orléansville le 17 octobre 1938 et démonstration (Juliette Costa)



A Mostaganem après le record (Juliette Costa)

**BREVET
DE PILOTE-MONITEUR
DE PLANEURS**

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE



Le Brevet de **PILOTE-MONITEUR
DE PLANEURS** a été délivré à
M^{me} **Juliette Costa**
née à **Jassy**
le **15 Avril 1904**
N° du Brevet **30**
A Paris, le **12 juillet 1939**
Pour le Directeur de l'Aéronautique civile,
le Président de l'Aéro-Club de France :

Le titulaire ne peut exercer les fonctions de pilote-moniteur de planeurs
à moins qu'il ne soit accompagné d'une licence d'élève valide.

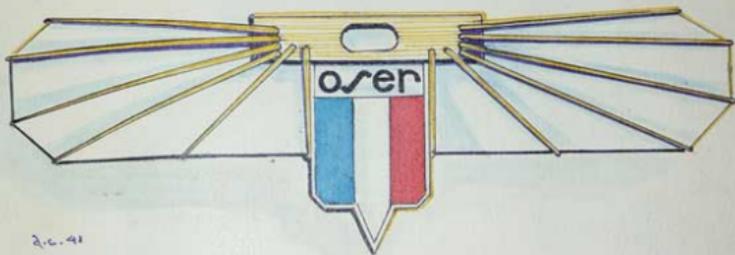
ÉTAT-CIVIL	SIGNALEMENT
Nom : Costa	Taille _____
Prénoms : Juliette	Cheveux _____
Nationalité : Française	Sourcils _____
Lieu de naissance : Jassy	Yeux _____
Date de naissance : 15 Avril 1904	Nez _____
Domicile : Mostaganem Algérie	Bouche _____
	Barbe _____
	Menton _____
	Visage _____
	Teint _____
	Signes particuliers : _____

Le 19 novembre 1938, au sommet du djebel Diss. Tentative de record, vol de 3 h 10 après un départ au sandow. Antoine Algudo de face en béret et Paul Muller en chapeau. La remorque de l'Avia 40p est sur les photos de gauche (Antoine Algudo)



Démonstration à Mostaganem-Tigditt le 25 décembre 1937 (Juliette Costa)

Promotion



26-91

Mouillard

André Costa à La Montagne Noire

Le centre de vol à voile de la Montagne Noire, à Revel (Haute-Garonne), est élevé au rang de Centre National le 16 avril 1941. André Costa y fait le stage de moniteur de juillet 1941 « *Promotion Mouillard* » avec la devise « *Oser* », en compagnie de Lucien Saucède (de Constantine) et de Lucien Sposito (de Souk-Ahras). Parmi les stagiaires, il rencontre des vélivole déjà célèbres, ou qui le deviendront : Allard, Jacques Aubriot, Baret de Natzaris, René Branciard, Charles Fauvel, Jean Gourbeyre, Guy de Lassageas, Paul Lepanse, Eric Nessler, René Orbillot, Risse, René Ségué et Louis Valette.

André Costa dessine le panneau de stage en s'inspirant du planeur de Mouillard qui a fait le premier vol humain en Afrique, à Baba-Ali le 12 septembre 1865, et illustre le Livre d'Or d'un dessin original (en haut).

Ci-contre, après la disparition d'André Costa, le panneau du stage de mai 1952 qui portera son nom.

André Costa avait fait, auparavant, un stage à La Banne d'Ordanche en août 1936.

Photos : APPARAT – Musée d'Aviation Légère de la Montagne Noire – <http://a.p.p.a.r.a.t.free.fr/>



André Costa à la Montagne Noire – Juillet 1941 (Juliette Costa)





Ci-dessus, un autre portrait par Jean Brune.

En haut, André et Juliette Costa.

Ci-contre, André Costa s'installe dans un Avia 40p
(Juliette Costa)



Le vrai courage à les mâchoires serrées
et non la queue ouverte.

75

La lâcheté a une odeur indéfinissable
qui flotte autour d'un individu et qui
est perceptible pour toutes les narines

76.

On n'a plus peur quand on sait qu'on
a peur.

77

Un chef comme tout autre homme a le
droit d'avoir peur mais il a en plus le
devoir de ne pas le montrer

78

Il existe une complicité des lâches et

des dégoûtés, ces gens se sentent et se
recherchent.

79.

Le cri de "Mort-aux-vaches" devant
la guillotine est aussi admirable
que celui de "En avant", devant l'en-
nemi. Il ne faut retenir que le courage
de l'homme et non son éducation.

80.

La société future vivra en paix si
elle prend comme base le courage
physique et non la valeur d'un gram-
me d'or.

81

Quand on a peur il faut savoir
se mettre au garde-à-vous devant
soi-même - Quel est le fan-foutre
qui n'a jamais eu peur?

A-P. MONVILLE & André COSTA
Pilotes-Moniteurs, ex-Pilotes de Lignes

l'Art du Pilotage

PRÉFACE DU GÉNÉRAL VUILLEMIN



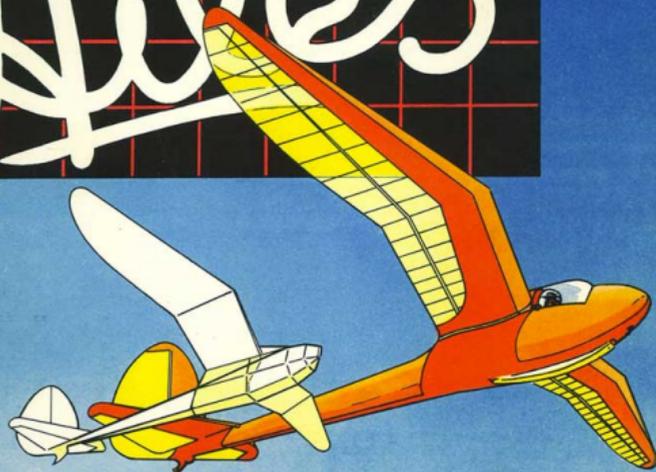
3^{ème} Edition

Les deux principaux ouvrages d'André Costa

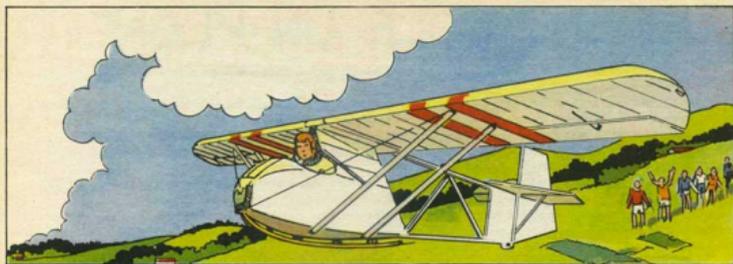
l'École des Aviateurs

ANDRÉ
COSTA
PILOTE
AVIATEUR

B. SIRVEN
ÉDITEUR
TOULOUSE
PARIS



CONSTRUIRE ET FAIRE VOLER



LE PLANEUR ÉCOLE "AVIA 152 A"

Ce planeur d'apprentissage est utilisé dans tous les clubs. Ses performances sont modestes, sa silhouette curieuse et sa stabilité très grande. On le lance au Sandow ou au treuil, parfois on le remorque derrière un avion. Ce planeur mesure 12 mètres d'envergure, 6 mètres 70 de longueur. Il a une surface de 18 mètres carrés et pèse à vide 135 kgs. Il vole à 45 kilomètres-heure.

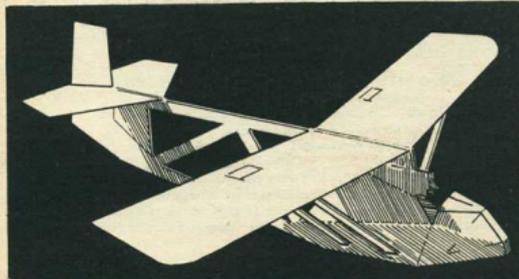
EXECUTION : Seule la partie arrière est délicate et demandera toute votre attention. Il sera utile de prévoir un moyen de presser fortement la poutre et les mats.

PLIAGE : Repliez les mats en A - Pressez (pile de livres ou planchette). Ensuite pliez le modèle en son milieu et enclanchez les supports de mats B dans leurs entailles des ailes... **SOUS L'AILE.** Pliez le triangle C en soufflet et pour le montage de la carlingue, faites comme pour les modèles précédents, en glissant les pattes d'attache dans leurs encoches respectives. Les pattes G servent de tampon choc.

Lacez la patte H dans les entailles pour assurer la solidité de l'aile. Glissez votre rondelle de bouchon, laquelle "gonfle le fuselage" d'un centimètre. Fermez celui-ci au moyen de la patte I entrant dans ses 3 entailles. Tenant les deux moitiés de la poutre arrière, glissez J. Repliez en K le plan fixe et le stabilisateur; ceux-ci seront retenus, après le passage du gouvernail, par le triangle L utilisant les entailles communes J.

Pour assurer la rigidité de la poutre, utilisez les renforts. Repliez sur eux mêmes les doublages M. N. O. en marquant les plis. La partie supérieure de la poutre se monte de la même façon au moyen des pattes P. et Q.

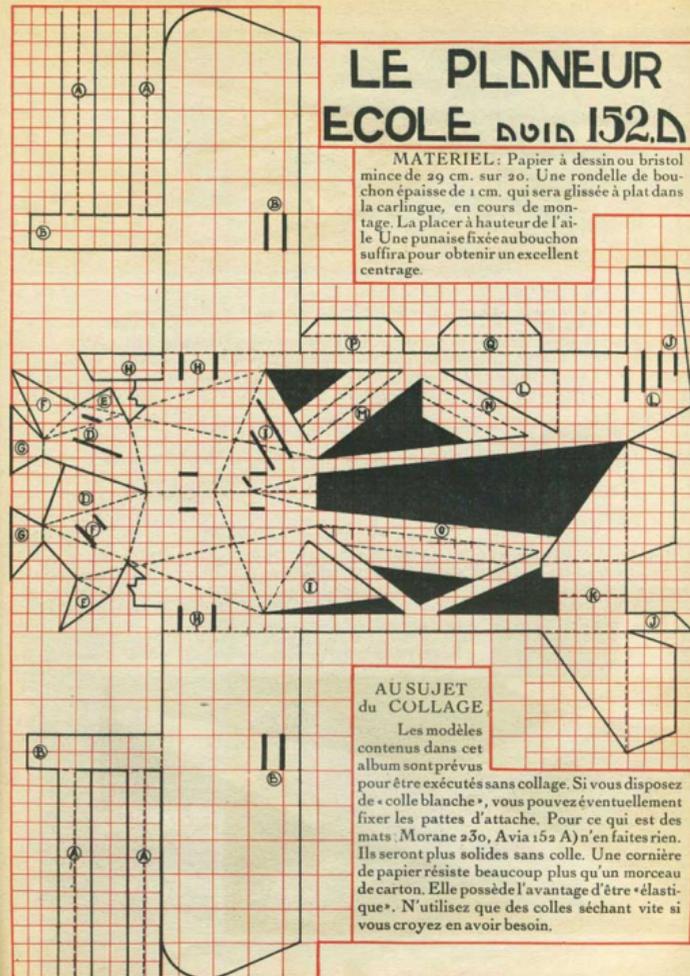
Ouvrez les ailes et les deux moitiés du plan fixe. Abaissez les mats dont les extrémités B entreront dans les encoches B, au bas du fuselage. Le centrage se fera avec une grosse punaise plantée dans le bouchon, ou mieux encore, avec deux plus petites de chaque côté.



Le 152 A vu en vol.

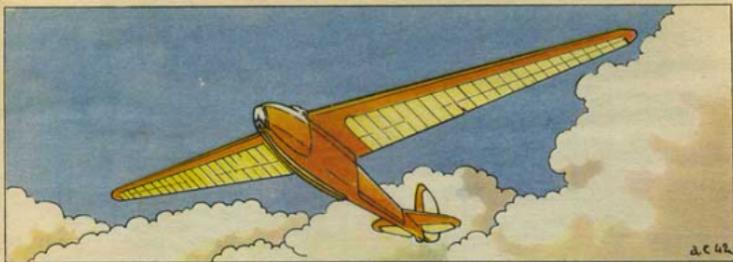
LE PLANEUR ÉCOLE DU 152 A

MATÉRIEL : Papier à dessin ou bristol mince de 29 cm. sur 20. Une rondelle de bouchon épaisse de 1 cm. qui sera glissée à plat dans la carlingue, en cours de montage. La placer à hauteur de l'aile. Une punaise fixée au bouchon suffira pour obtenir un excellent centrage.



AU SUJET DU COLLAGE

Les modèles contenus dans cet album sont prévus pour être exécutés sans collage. Si vous disposez de « colle blanche », vous pouvez éventuellement fixer les pattes d'attache. Pour ce qui est des mats Morane 230, Avia 152 A n'en faites rien. Ils seront plus solides sans colle. Une cornière de papier résiste beaucoup plus qu'un morceau de carton. Elle possède l'avantage d'être « élastique ». N'utilisez que des colles séchant vite si vous croyez en avoir besoin.



Le PLANEUR " AVIA 40 P "

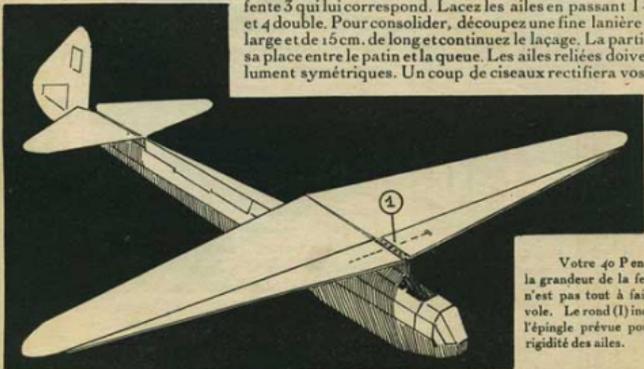
Ce planeur français fut conçu par un de nos meilleurs ingénieurs, Monsieur JARLAUD. Ce fut le premier appareil de performance qui fut construit en série il y a une dizaine d'années. C'est encore aujourd'hui un très bon planeur. Ses caractéristiques sont: Envergure 15 m. 90. Poids 125 kgs. Surface 15 mètres carrés. Charge au mètre carré: 13 kgs 6. Finesse 21. Il vole à 50 kilomètres-heure et sa vitesse de chute verticale est de 0 m. 65 à la seconde.

TRACÉ: Faites attention au tracé du nez car nous avons été obligé d'utiliser des demis-carrés de 5 mm. Ceux-ci se distinguent par leurs diagonales. Pour faire un quadrillage oblique, si votre feuille est trop petite, prenez les côtes de la ligne oblique et dessinez votre planeur sur cette ligne. **ATTENTION!!!**

DÉCOUPAGE: Après avoir marqué les plis au canif sauf ceux des ailes et de l'empennage, découpez selon votre habitude.

MONTAGE: Faites recouvrir les deux fonds arrière du fuselage et glissez la patte A qui se verrouillera. Ensuite fixez les attaches B et C du gouvernail de direction. Repliez le dessus arrière du fuselage et enclanchez le verrou D. Votre fuselage sera maintenant rigide.

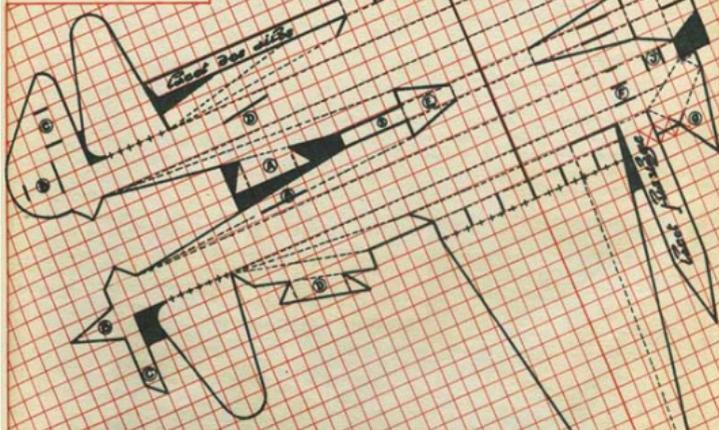
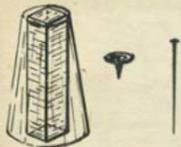
Repliez le renfort de l'aile SUR le DESSUS. Ainsi, la fente N° 3 rejoindra à l'intérieur l'autre fente 3 qui lui correspond. Lacez les ailes en passant 1 - 2 - 3 double et 4 double. Pour consolider, découpez une fine lanière de 5 mm. de large et de 15 cm. de long et continuez le laçage. La partie E trouvera sa place entre le patin et la queue. Les ailes reliées doivent être absolument symétriques. Un coup de ciseaux rectifiera vos erreurs. De même pour l'empennage...



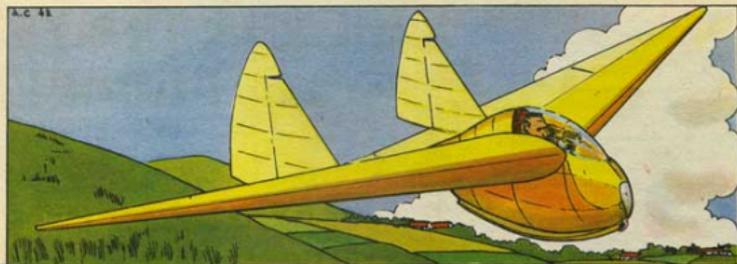
Votre 40 P en vol. Limité par la grandeur de la feuille, ce modèle n'est pas tout à fait exact; mais il vole. Le rond (1) indique la place de l'épingle prévue pour maintenir la rigidité des ailes.

LE PLANEUR D61D 40.P.

MATÉRIEL: Papier à dessin de 28 centimètres sur 20. Un bouchon que l'on coupe en parallépipède de 1 cm. 2 de base. Une punaise et une épingle longue qui, fixée sous le renfort de chaque aile, évitera à celles-ci de se replier en vol. La punaise piquée sur le bouchon vous permettra un centrage absolument parfait.



Avec un crayon, comme pour le Morane, formez le fuselage de l'intérieur et verrouillez les attaches A et D. Glissez votre bouchon à l'aplomb de l'aile et fermez le nez du fuselage de cette manière: Glissez la pointe F dans ses trois entailles, puis recouvrez le nez avec la pointe G. A l'avant repliez H (tampon de choc) et servez vous de la bande I pour maintenir l'écartement. Enroulez le grand lacet de fuselage qui passera dans les deux entailles inférieures et qui viendra se placer dans l'encoche supérieure F. La bandelette J maintiendra l'ensemble.
Plicez les ailes et l'empennage sans casser le papier. Fixez l'épingle sous le renfort, mettez la punaise au bon endroit; et lancez votre planeur à la conquête du ciel!



" L'AILE VOLANTE " de Charles Fauvel.

Charles FAUVEL est le seul ingénieur et pilote français qui obtint des résultats probants avec la solution de l'aile volante. Malheureusement il ne fut ni compris, ni aidé comme il méritait de l'être. Depuis peu de temps, des constructeurs américains, disposant de puissants moyens, construisent des machines vraiment étonnantes. D'après l'avis des techniciens, il semblerait que l'aile volante, soit la dernière étape de l'avion dans le chemin du Progrès.

TRACÉ : L'appareil est en quatre pièces. La référence de construction est la diagonale de la feuille.

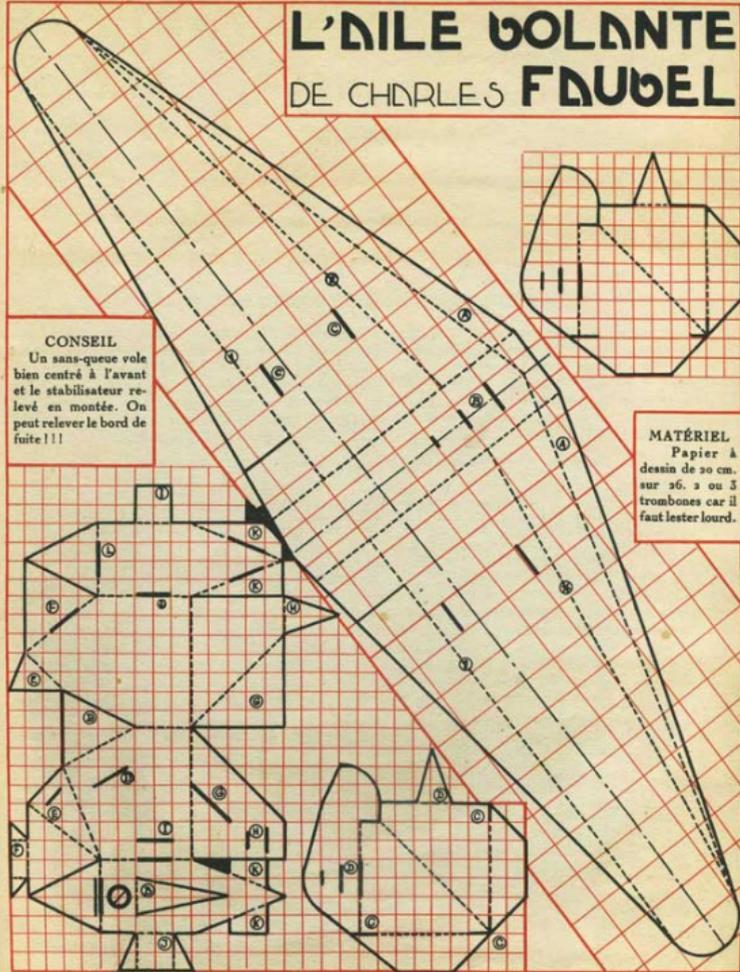
DÉCOUPAGE : Rien de particulier, procéder comme pour les autres modèles.

MONTAGE : Le renfort A de l'aile se replie dessous. Il est difficile d'expliquer pourquoi, mais l'expérience prouve que c'est la meilleure solution pour cet appareil. Les entailles B servent à maintenir la carlingue à l'aile, un trombone fixe celles-ci. Les entailles C sont destinées aux deux gouvernails. Ces deux gouvernes sont symétriques. La conformation du fuselage est assez simple et ne mérite aucun commentaire. Faites entrer les pattes dans leurs entailles correspondantes et vous obtiendrez une petite boîte de section triangulaire, laquelle vous prouvera sa solidité. Montez d'abord l'aile sur la carlingue et ensuite les deux gouvernails.

RÉGLAGE : Le réglage est très délicat : A) Considérez que le trait X courbe l'aile. Relevez celle-ci à l'arrière, selon le trait Y. Centrez lourd à l'avant et redressez l'appareil en relevant progressivement le bord de fuite sur toute la longueur. Mettez au point à l'aide du stabilisateur braqué en montée.

Les essais seront longs et décevants, un jour pourtant vous aurez des vols magnifiques.

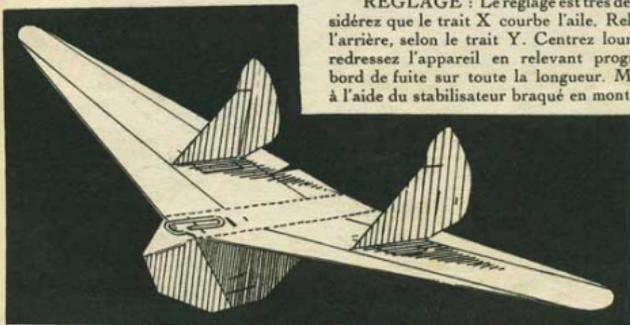
L'AILE VOLANTE DE CHARLES FAUVEL



CONSEIL

Un sans-queue vole bien centré à l'avant et le stabilisateur relevé en montée. On peut relever le bord de fuite !!!

MATÉRIEL
Papier à dessin de 20 cm. sur 26. 3 ou 5 trombones car il faut lester lourd.



L' autre
aviation



deux Costo 26

- il paraît que l'ind beroph va venir -
- Ah qui est-ce l'ind beroph!



- Dupont va voler.



deux Costo 26

- Dites aux élèves H.W pas agiter le usande - le HOUITEUR : ah! qui est ce qui le usande



le lâcher sur la grande pente

- On ne m'a pas dit
qu'il était si fin!!

deux Costo 26







M. Gérard et les enquêteurs examinent ce qui reste du fuselage du C-800 d'André Costa
(Photo S. Rolando fils)

Leur planeur s'étant disloqué en vol

André COSTA

directeur du S.A.L.S.

et une de ses élèves

Mlle Jeanine ESBERT

s'écrasent au sol à Maison-Blanche

André Costa, directeur du Service de l'aviation légère et sportive en Algérie, avait décollé samedi matin de Blida à bord d'un planeur « C-800 » sur lequel il devait effectuer une démonstration acrobatique au cours du Meeting Aérien de Maison-Blanche.

Il profitait de ce court voyage pour donner une leçon de pilotage à l'une de ses élèves, Mlle Jeanine Ebert,

Suite page 3



*accident survenu
le 14-4-1957-*

COSTA

loborantine, demeurant 27, rue Clauzel, à Alger. C'était un parcours facile, d'autant plus que le planeur était récupéré par un « Stampé » pilote par M. Bricout, chef pilote du S.A.L.S.

Parvenu à 9 h. 15 à 400 m. au-dessus de Maison-Blanche, l'équipage se prépara à atterrir. M. Bricout fit signe à André Costa de lâcher le câble qui retenait les deux appareils. Celui-ci est maintenant au nez du planeur par un mousqueton qui s'ouvre au moment du largage.

Costa exécuta la manœuvre classée, ce après le largage du câble : il ouvrit son planeur pour ralentir sa vitesse et dégoça dans un virage. Mais le système de largage n'avait pas fonctionné et, brusquement le câble se tendit. Le choc fut si rude que le planeur, construit en contreplaqué, vint littéralement en éclat, cependant que le « Stampé », soudainement freiné, se trouvait en perte de vitesse et tournait deux tours de « vrille ».

Costa et sa passagère, — qui, contrairement à ce qui a été dit, avaient des parachutes, — furent projetés en l'air, au milieu d'une pluie d'épaves. Leur attitude n'eût pas satisfait pour qu'ils puissent faire usage de leur parachute. Étais-ils du reste encore en état de faire ?

Leurs corps, atrocement mutilés, furent découverts par des cultivateurs témoins du drame, dans un terrain appartenant à la ferme Faquer, parmi les débris de l'appareil éparpillés sur une surface de 400 m. de diamètre.

M. Bricout, plus heureux, put récupérer l'assiette de son appareil à 50 m. du sol.

Notre confrère Pierre Laffargue, qui connaît André Costa comme l'élève, lui-même, du vol à voile, lui adressa, par ailleurs, un fraternel adieu.

Mlle Jeanine Ebert était, elle aussi, une « mordue » du planeur. Loborantine en radiologie chez un médecin réputé d'Alger, elle ne pensait en fait qu'à l'aviation et son plus cher désir était d'être épouse de l'air.

Doit-elle même souffrir pour l'ardeur de cette jeune fille de 21 ans ? Elle voulait être pilote et avait trouvé en André Costa un guide plein d'attention pour une élève qui ne tarda pas à permettre les plus grandes exploits tant elle avait le sang inné de l'air.

André Costa et Jeanine Ebert ne sont plus. L'un et l'autre sont morts au service de la cause qui les aimait.

La « Diablesse Quindicienne », d'Algérie présente à leurs familles ses plus sincères condoléances.

C. B.

ADIEU

à André Costa

Non, vraiment, nous ne pensions pas cadrer un jour un dernier adieu à André Costa qui vient de disparaître pour un accident de sa 4^e année.

Arrivé jusqu'au bout des doigts, André Costa avait pris l'aviation comme thème unique et définitif.

Une fois qu'il le put, cela remonte après sa tournée de 14-16, — il a eût qu'un vol ; servir les clubs franc-comtois, en plein balisage, à l'époque où les avions, il obtint ses brevets de monoplane et de planeur. Il fut un des premiers à voler sur ses propres constructions.

Plus tard, en collaboration avec Montvill, écrivait un livre : « L'Art du pilotage ». Ce livre, il ne se contenta pas d'y introduire les phrases et les constructions dont avaient le secret et qui faisaient image, mais encore il illustra ses dessins humoristiques qu'il exécutait de sa main gouache.

Le vol à voile, qui prenait son essor, devait naturellement le séduire. Avec nous, ce centre national de la Seine d'Orléans, il s'initia au vol silencieux et si est le grand maître de notre école, un Djebel-Das, le record de durée avec un vol de 8 h. 65. Il fut fait, pour cela, chevalier de la Légion d'honneur.

Toute cette activité était accomplie en silence, en paix et en sobriété. L'argent n'avait pour lui que sa valeur toute relative. Ce qui absorbait son esprit, ses pensées et à qui il donnait le meilleur de lui-même, c'était de voler et surtout, de faire voler. Il avait un caractère spécial, difficile, qui lui valait de nombreuses inimitiés. Elles étaient peu, car ses plus proches de l'école étaient obligés de lui rendre compte de sa pureté de ses intentions.

Après la Libération, il entreprit un travail fantastique qui stupéfia les techniciens les plus avertis. Son « Ecole des Ailes », véritable ouvrage de pédagogie sur un modèle du genre. Ce livre, destiné aux jeunes enfants, a pour but de leur faire aimer l'aviation, soit en l'air et André Costa, il renferme un résumé de la conquête de l'air, un procédé nouveau de pilotage, des maquettes volantes en papier, le tout présenté d'une façon remarquable.

André Costa fut chef pilote de l'Aéro-Club de Mostaganem, maître de vol à voile, journaliste et, depuis peu, il était chef du service de l'Aviation légère et sportive en Algérie. Dans ces dernières fonctions, il apporta, dans le fastidieux rouage administratif, des méthodes personnelles et une constance dans le travail qui lui permit, malgré un resserrement de crédits, de faire vivre son service et d'avoir l'ambition de le faire prospérer.

C'est dans l'accomplissement de son travail de préoccupation que se trouva le mort avant d'avoir pu réaliser ses projets.

Pauvre cher André ! Nous n'entendons plus tes exclamations, tes critiques virulentes. Tu ne convaincras plus les réticents.

Une consolation, bien minime, il est vrai, nous reste : celle de savoir que tu es mort à ton vrai poste de combat, en aviateur, dans la carlinque ! Adieu, André Costa !

Pierre LAFFARGUE.



André COSTA

Mostaganem et le Djebel-Diss

Le djebel Diss, montagne de 400 m d'altitude à 10 km au nord de Mostaganem, est bien exposé aux vents dominants d'ouest et possède une belle pente qui se termine sur une plage à l'embouchure du Chélif. Après la prospection fructueuse d'Eric Nessler en 1935 et le vol de record d'André Costa en 1937, l'Aéro-club de Mostaganem commence une activité véluvole avec Jean Paravisini, Etienne Faure, Louis Lamande, René Parisien, René Darcagne, René Maussang, Roger Prietto, Antoine Algudo, Jean Serviès et Llorens et un planeur genre Avia 11a de construction locale.

En 1941, le centre de vol à voile du Djebel-Diss est créé par le Comité des sports aériens en Algérie afin que les nombreux pilotes militaires inactifs reprennent contact avec le pilotage. Pour dissimuler le caractère militaire de l'entreprise, ces militaires sont mélangés à des pilotes civils, cela dans le cadre de l'immense entreprise de camouflage de l'activité militaire entreprise par les généraux Weygand puis Juin qui déjouent les inquisitions des commissions d'armistice allemande et italienne. Les stages débutent en septembre 1941 avec des Avia 152a, des Castel 30s et des Avia 40p sous la direction de Jacques Duchêne Marullaz, avec des pilotes dont plusieurs sont déjà célèbres, ou qui le deviendront après la reprise des hostilités.

L'activité continue après le Débarquement allié et la mobilisation générale, sous la direction de Louis Buet, puis de Lucien Saucède et ensuite du capitaine Henri Ferraris en 1944, au profit des jeunes pilotes en attente de départ aux Etats-Unis ou en Grande-Bretagne, des jeunes gens non encore mobilisables (moins de 18 ans) et d'autres stagiaires trop âgés. Maxime Lamort, qui est arrivé juste avant le Débarquement, sera chef-pilote jusqu'à la fin de la guerre avec les moniteurs Georges Bricout, Marceau Daydé et Jean Rideau et les mécaniciens Charles Magneville, Lucien Frison et Marcel Tello. Les installations sont agrandies, Les C 800 arrivent de Boufarik et trois Avia 152a sont cédés aux Américains à Sidi-Bel-Abbès, leur devenir restera inconnu !

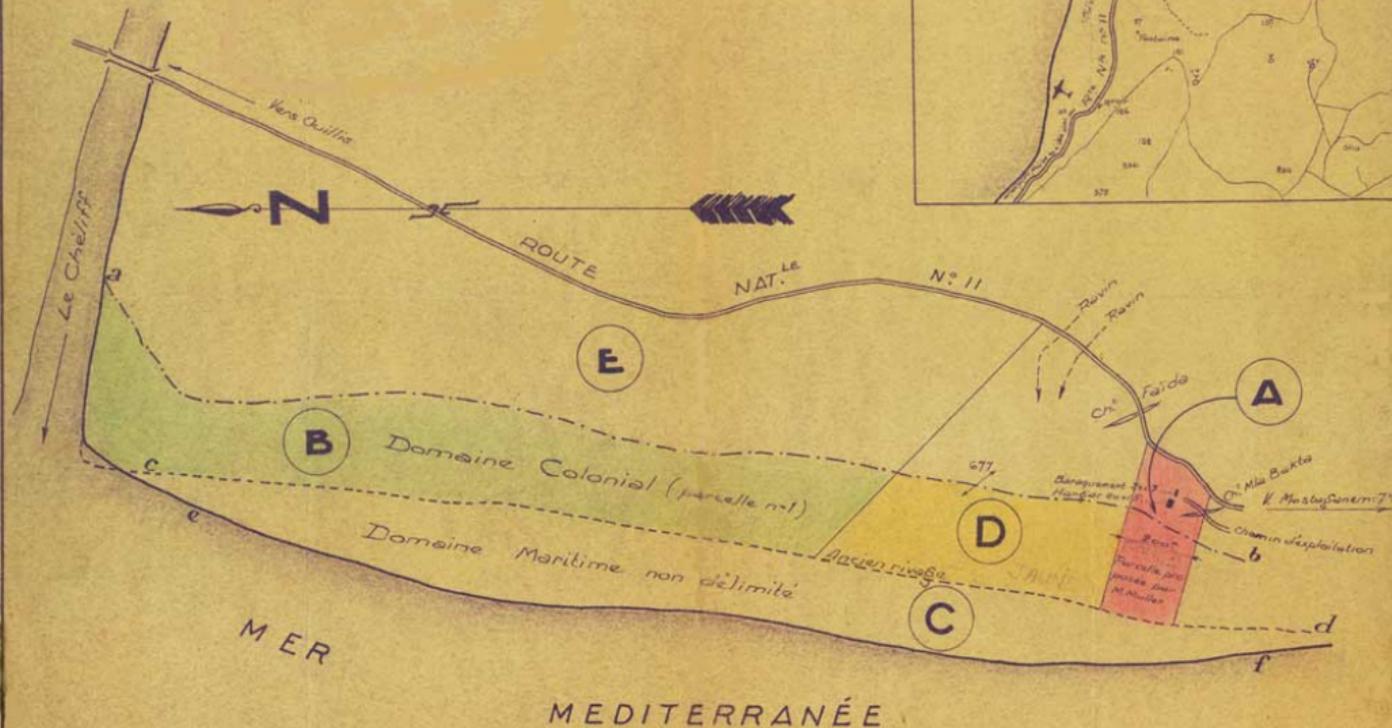
Après la guerre, l'Etat se désengage du Djebel-Diss qui est repris par l'Aéro-club de Mostaganem avec les moniteurs Georges Bernard, Jean Cruon, Jean Rideau, Jean Margailan et, épisodiquement selon ses disponibilités, André Costa, au profit des Mostaganémois et de plusieurs jeunes d'Algérie dont Christian Dolfini, Julien Garcia, Claude Serrat, Edouard Maubourguet, Mordelet, Tcharni Louhala, Alain Algudo, Bonnot, Carreras, Nicole et R. Duval, R. Juery, La Ruffa, Claudine et Georges Valencia et Torrès, Pierre Hachouche, Roland Lassale, Gilbert Eva-Candela, Aiech, Bouillot, Dussaix, Pierre et Paul Jover, Khatim, La Ruffa, Pierre Llopis, Messenger, Claude et Marcel Parisien, Perez, Jacques Springesfield, Vella et Vitiello. André Meunier assure l'entretien.

La disparition d'André Costa affecte durement la vie du Centre et l'activité et le matériel sont progressivement transférés au Centre interclub d'Oran-Canastel qui prend une importance croissante.

Le Djebel-Diss n'a pas eu le destin national qu'il méritait, mais il a connu une activité enviable : De 1936 à 1955, environ 24 500 vols de planeurs y ont eu lieu dont plus de 20 000 entre 1943 et 1947.



CENTRE DE VOL A VOILE DE MOSTAGANEM



Echelle: 1/10000:

Vue d'artiste du Djebel-Diss en 1944 (Pierre Laffargue)



Un Avia 40p survole le centre du Djebel-Diss en octobre 1941 (Jean de la Jonquière)



1941 – Le Salut aux Couleurs (Jean de la Jonquière)



En 1942, arrivée des planeurs sur les camions de l'entreprise Algudo (Antoine Algudo)

Mise en train le matin, Raymone Lamort est en blanc (Pierre Laffargue)



Le câble est enroulé sur la bobine du treuil Chrysler à gazogène
Atterrissage en campagne sous le regard désabusé d'un Tirailleur (Louis Buet)



Avia 152a en 1943 (Robert Furet)





Lorsque les voitures de piste sont en panne, il y a le bourricot (baptisé *Daladier*) et quand le bourricot est fatigué, il y a la traction humaine (Anne-Lise Duchène Marullaz et Robert Furet)



Les deux Castel 30s (N° 3 et 4) du Djebel-Diss (Anne-Lise Duchène Marullaz)



Le système de retenue de l'arrière pour le lancement au sandow du Castel 30s – Badaroux 1942 (Henri Gantès)

Pierre Laffargue – Avril 1943 (Pierre Laffargue)



Juillard – Mars 1942 (Henri Bernet)



L'ingénieur Michel Mailllos – Avril 1943
(Pierre Laffargue)



Le mécanicien Lucien Frison – 1943 (Claude Chenu)

Il peut y avoir de la casse (Juliette Costa)



Les Avia 152a et l'Avia 11a d'avant-guerre (Pierre Laffargue)





Mise en œuvre des Avia 40p (Anne-Lise Duchène Marullaz)



Mars 1943 – Maxime Lamort félicite Badaroux qui vient de réussir l'épreuve de 5 heures comme en témoigne le barographe qu'il tient en main
(Pierre Laffargue)



Jacques Duchène Marullaz et son installation de prises de vues (Anne-Lise Duchène Marullaz)



Robert Furet (Robert Furet)



Le mécanicien Milankovitch s'affaire sous le 40p (Henri Gantès)



En 1943, tentative d'exploitation de la pente du djebel Aïzeub, à l'est du djebel Diss, en utilisant une piste le long du Chélif avec des Avia 152a
(Pierre Laffargue)



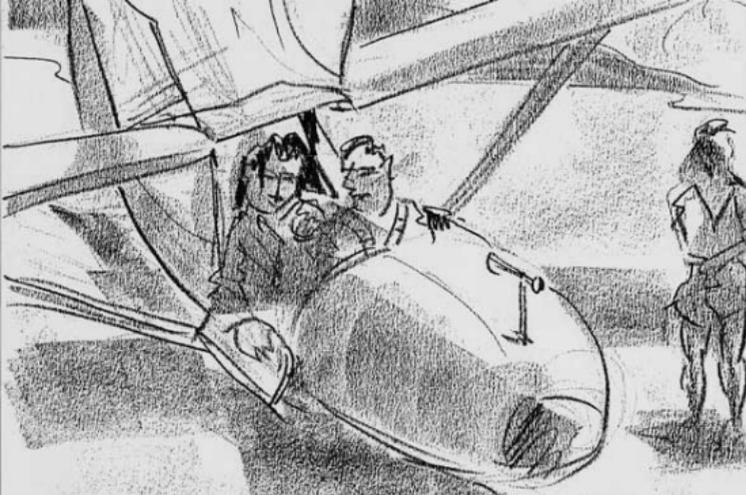
Décollage d'un C 800 au treuil, vu côté montagne et côté mer (Clément Torrès)



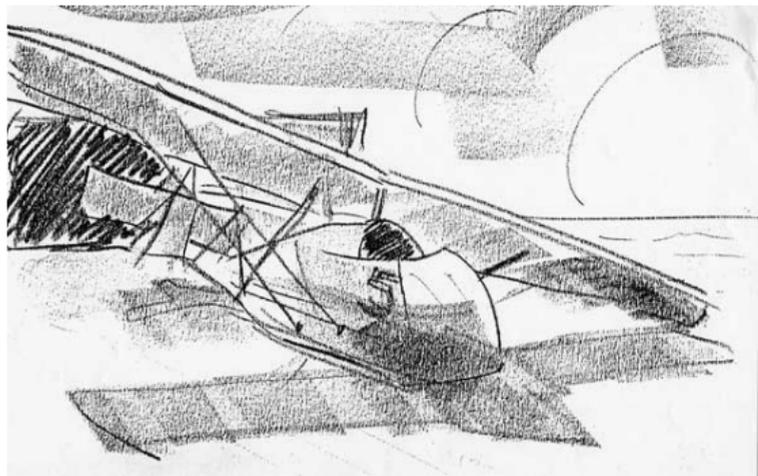
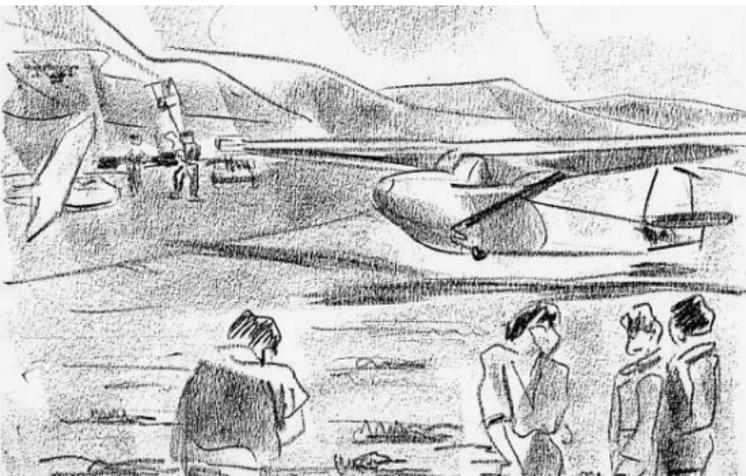
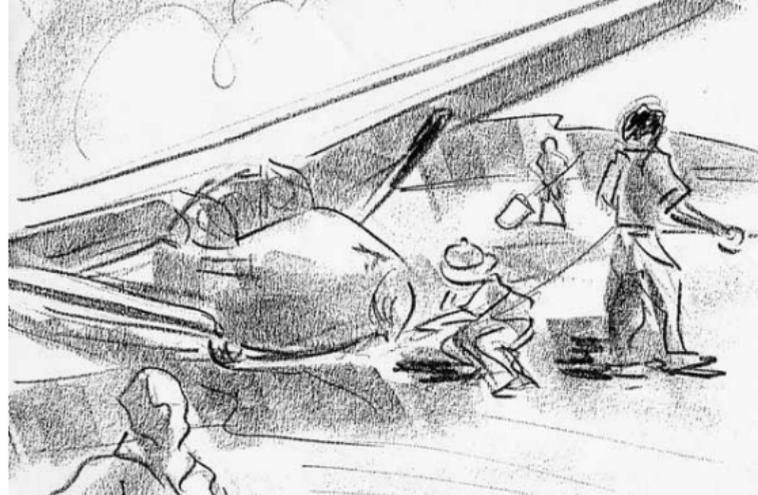
Le C 800 arrivé en avril 1943 (Robert Furet)

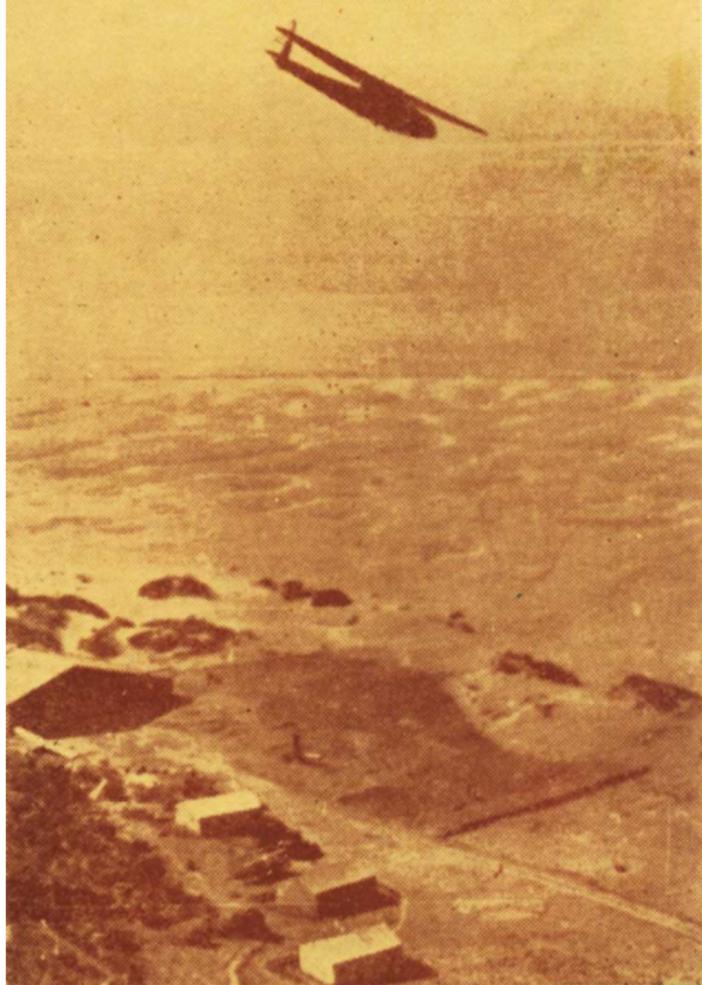


Maxime Lamort et Badaroux en C 800 – Avril 1943 (Pierre Laffargue)



Au Djebel-Diss en 1943, par le moniteur Henri Gantès qui sera ensuite pilote sur P-39 *Airacobra* au GC 3/6 *Roussillon* en surveillance côtière, puis sur P-47 *Thunderbolt* durant la Campagne d'Europe





Carte postale éditée par le SALS-Algérie en 1945



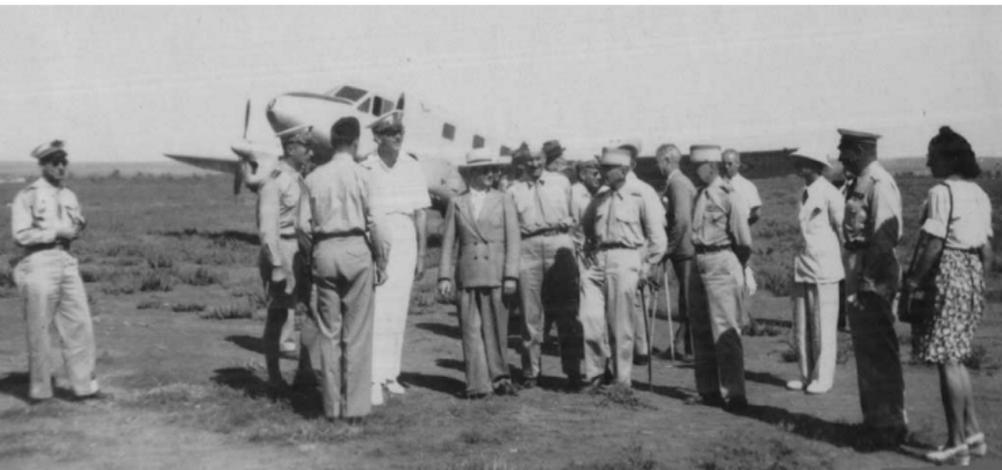
L'ancêtre du simulateur de vol bricolé au Djebel-Diss (Juliette Costa)

Le Djebel-Diss en 1946 (Michel Van Lerberghe)





Le 31 juillet 1946, visite du Général De Vitrolles, commandant la 5ème RA, arrivé en Caudron Goéland à Noisy-Les-Bains à l'occasion du baptême de la 22ème promotion *Chef-pilote Henri Ferraris*, stage mixte armée de l'Air et Marine (Pierre Laffargue)



Decembre 46.

N°	DATE	APPAREIL	VENT	GENRE	MODE	HEURE	HEURE
Façon		TYPE	DIRECTION	DE VOL	DE LANCEMENT	DE DEPART	L'ARRIVEE
1915	8/14/46	C. 300		D.C.	Treuil		
<p>Année au total général de 6 heures 0 heures 01' 40" de vol 5 heures pour le mois de Février 1947</p>							
1916	9/14/46	152A.160			Treuil		
1916	"	"		"	"		
1917	"	"		"	"		
1918	"	"		"	"		
1919	2-06	16/4/47		"	"		
1920	2/1/47			"	"		

DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
20"			panne de Treuil
			<i>Pour Dubouche</i>
			Glinade.
20"			Pond.
20"			"
10"			" Poiss.
20"			Pond
30"			Pond 2m.

Mars 1947.

N°	DATE	APPAREIL	VENT	GENRE	MODE	HEURE	HEURE
Façon		TYPE	DIRECTION	DE VOL	DE LANCEMENT	DE DEPART	L'ARRIVEE
1921	2/1/47	152A.160			Treuil		
1925	"	"		"	"		
1926	2/1/47	"		"	"		
1925	"	"		"	"		
1926	"	"		"	"		
1927	"	"		"	"		
1928	"	"		"	"		
1929	"	"		"	"		
1930	"	"		"	"		
1931	"	"		"	"		
1932	"	"		"	"		
1933	"	"		"	"		
1934	"	"		"	"		
1935	"	"		"	"		
1936	"	"		"	"		

DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
30"			Pond
30"			"
4'			Pond 50 B.M.
4'			grande fraction
2"			1 ^{er} phase P 6
2"			Tour de piste
2"			"
3"			2 ^{er} phase P
3"			Pond P.
3"			"
3"			"
3"			"
3"			"
<p>Année au total général de 18 heures 0 heures 26' heures de vol pour le mois de Mars 1947</p>			

Le 8 décembre 1946, une panne de treuil interrompt le premier vol en C 800 du Mostaganémois Claude Serrat, âgé de 15 ans et demi. La casse de ce planeur, le lendemain, contraint à revenir au pilotage autodidacte. Notre ami a continué sa progression et a passé les brevets en restant seul à bord, treuillé en Avia 152a. Il a rencontré son premier moniteur après plusieurs heures de vol. Il a maintenant 17 000 heures de vol et ce n'est pas fini !

N°	DATE	APPAREIL	VENT	GENRE	MODE	HEURE	HEURE
Façon		TYPE	DIRECTION	DE VOL	DE LANCEMENT	DE DEPART	L'ARRIVEE
Mois d'Avril 1947							
1930	3-4-47	152A.160		Tour de	Treuil		0'00'
36	"	"		Piste	"		"
37	"	"		"	"		"
38	"	"		"	"		2"
39	5-4-47	"		"	"		4'
40	"	"		"	"		3"
<p>Année au total général de 24 heures 0 heures 41' heures de vol pour le mois de Avril 1947</p>							
Mois de Mai 1947							
1939	2-5-47	152A.160	W	Penh	Treuil	10'30"	10'30"

DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
2'			
2'			
2'			
2'			
4'			
3"			
<p>Année au total général de 18 heures 0 heures 26' heures de vol pour le mois de Mars 1947</p>			
0'30"	500m	-	<u>BREVET C</u>



Le stage d'avril 1950 (Clément Torrès)

Roland Lassale en Avia 152a, en attendant d'être aux commandes d'un Boeing – Avril 1950 (Clément Torrès)



Alain Algudo – Avril 1950 – Plus jeune pilote (Alain Algudo)



Gilbert Eva-Candela et la voiture de piste en avril 1950 (Clément Torrès)



Du matériel nouveau apparaît après la guerre (Clément Torrès)



Emouchet au Djebel-Diss



P. Boho

Mascara et le Djebel-Kallel

Après quelques vols sur l'aérodrome de Saint-André en 1941 et 1942, Daniel Robert-Bancharelle crée la section vélivole de l'Aéro-club de Mascara et effectue le premier vol du haut du djebel Kallel le 14 juin 1942 avec l'Avia 32e des frères Jammes. Un Avia 11a et un Avia 152a sont mis en service au profit des jeunes de la région auxquels s'ajoutent discrètement quelque officiers « en congé d'armistice » qui dispensent des cours paramilitaires. Avec l'aide de l'Armée, une douzaine de tentes sont installées au djebel Kallel et les stages se renouvellent jusqu'en 1946, toujours en école en monoplace, sous la direction d'Edouard Adamski assisté de Raphaël Thomas. Après deux accidents graves, le Djebel-Kallel cesse son activité, 79 brevets B et 18 brevets C ont été obtenus au cours de 243 heures de vol pour 6 000 lancers.

L'activité est alors transférée à Thiersville où Daniel Robert-Bancharelle, chef-pilote et président infatigable de l'Aéro-club, inaugure l'école mixte, c'est à dire le début en avion et suite en planeur. La section dispose alors d'un Stampe, un Caudron C 800, deux Avia 152a, deux SA 103 *Emouchet* et un Avia 40p.

Mais les aides de l'Aviation civile se tarissent et le personnel salarié est retiré. Le Centre cesse son activité après 625 heures de vol, 13 000 lancers et 170 brevets B et C de 1942 à 1948.

Parmi les plus assidus se sont trouvés : Elisabeth Campora, Jean Jeaningros, Yves et Paul Garcia, Guay, Guy Peyreigne, Lucien Darmain, Charles Grégoire, les frères Paul, Charles et Marc Durandeu, Joseph Darmon, Marie-Jeanne Ferrand, Pierre Bouyer, Jean et Raymond Garbès, Guy Androletti, Paul Gascon, Claude Lavende, André Boutet, Robert Violet, Roger Joly, Raphaël Cortès, Léon Morel et Georges Fraisse.



Au Djebel-Kallel en août 1942 (Jean Mercier)



Au Djebel-Kallel en 1942 (Jean Mercier)

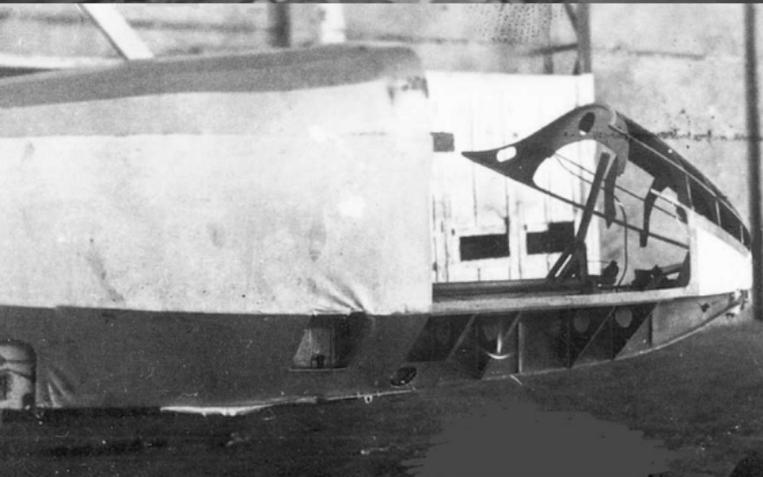


Juillet 1942 – Décollage d'un Avia 152a au sandow au Djebel-Kallel – Les deux équipes viennent de s'arrêter, les sandows sont détendus (Jean Mercier)





Août 1942 au Djebel Kallel : Charles Durandeux, Henri Viguiier, Jean Jeanningros, Marc Durandeux, Guy Andreoletti, et Claude Fournil (Guy Andreoletti)



Casse ! (Jean Mercier)

Jean Mercier et Badaroux (Jean Mercier)

Août 1942 au Djebel Kallel : Jean et Raymond Garbès, Charles Durandeux, Jean Jeainingros, Guy Andreoletti, Paul Gascon, Gaby Rhulman, Marc Durandeux, Claude Fournil, Gazzo, Pierre Boudou, Fauchez et Fernand Gascon (Guy Andreoletti)





Été 1942 au Djebel Kallel – En haut : Le mulet participe au travail de piste. Avec son caractère ombrageux, cet animal est plus dangereux que les planeurs ! (Guy Andreoletti)

A droite : L'Avia 32e construit par les frères Jamme, piloté par Daniel Robert-Bancharelle (Jean Jamme)





Juillet 1945 – Stage féminin, Louis Demouveau est parmi les stagiaires
Dessous : Des éléments masculins ont vite fait de se rapprocher du stage féminin (Odette Camou)

Daniel Robert-Bancharelle à gauche et Louis Demouveau en uniforme



A Thiersville en 1947 : Léger, Raymond Garbès, Guy Peyreigne et le moniteur Jean Rideau (Guy Peyreigne)



A Thiersville en 1947 : Poulain, Hébert, Guay et Guy Peyreigne devant le Morane 315 (Guy Peyreigne)



Le RP Léon Harmel, breveté C en 1947 (Rémi Saint-André)

Le C 800 (Guy Peyreigne)



Thiersville 1947 – Parmi les stagiaires : Guy Peyreigne, Zanetacci, Raphaël Thomas, Vaissard, Coutau, Pailles, Turgot, Besai et Durieux (Guy Peyreigne)

