

Ami(e) Internaute,

Ce trente-huitième diaporama est le septième d'une série consacrée aux aéro-clubs d'Algérie.

Il concerne Djelfa, Djidjelli, El-Milia, El-Oued, Géryville, Guelma et Hassi-Messaoud.

Pour en savoir davantage, lisez : *L'aviation légère en Algérie (1945-1962)*.

Le précédent ouvrage, concernant période 1909-1939, est épuisé.

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>



Le caporal-chef Pierre Samin,
mécanicien de l'EALA 3/71 en 1957
(Pierre Samin)



Djelfa

Les ailes du Sud

L'Aéro-club Les ailes du Sud, créé en 1951 à Djelfa et présidé par Jean-Marie Rémy, reçoit le *Norécrin* F-BBED en juillet 1951 et le Fairchild F-BFXJ et un *Tiger Moth* en septembre 1953.

Le principal animateur est Jacques Pierchon, ancien pilote militaire et ancien pilote d'Aérotec, qui fait la démonstration de l'utilité de l'avion léger dans l'immense commune de Djelfa.

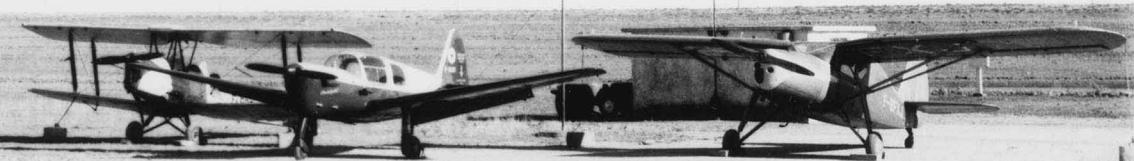
Tout en développant son entreprise Air Oasis, étroitement liée à l'Aéro-club, Jacques Pierchon assure l'école de pilotage, les liaisons, le ravitaillement des chantiers et les évacuations sanitaires sur 11 terrains auxiliaires.

Durant les trois premières années d'existence, Les ailes du Sud ont effectuées 865 heures de vol pour assurer 820 évacuations sanitaires.

Jacques Pierchon, grand voyageur aérien, se classe dans les premiers aux coupes Claude Perchot et de la SGF.



L'aérodrome de Djelfa en 1961



En 1954, sur l'aérodrome de Djelfa-Tletsis, le *Tiger Moth*, le *Norécrin* F-OARI et le Fairchild F-BFXJ (Jacques Pierchon)



Le *Norécrin* F-OARI des Ailes du Sud à El-Goléa (Jacques Pierchon)

Jacques Pierchon donne
le baptême de l'air, en
Fairchild, aux enfants de
la section modéliste de l'
école de Charef en 1957
(Jacques Pierchon)



Djidjelli

Aéro-club de Djidjelli

Avec l'appui bienveillant du maire Jules Lochar qui avait prêté un terrain sur sa propriété de Taher, Eugène Porte (notaire), Eugène Fauché (ancien mécanicien navigant de guerre) et André Nola se dépensent sans compter pour doter Djidjelli, *La Parure de la Côte de Saphire*, d'un aérodrome et d'un aéro-club qui sont inaugurés le 3 juin 1933 par un grand rassemblement et avec l'arrivée du premier avion du club : le Potez 43 F-AMJK.

Le Sgt-chef Gabriel Andrès, chef-pilote originaire de Constantine, forme aussitôt André Nola, Fernand Martin, *Tonton* Eugène Fauché, Maurice Staletti et le docteur Sy.

Jean Noël devient président en 1935 après le décès prématurée d'André Nola. Durandeaou, nouveau chef-pilote, entraîne Caruana, Garçin, Vidal, Robert Nola, René Bondurand, Bachelot, Jean Davet et Marie-Louise Comolli. Cinq avions sont basés sur l'aérodrome en 1939, dont deux appartenant au club.

CONTROLE LOCAL : APP. *écart.*
TWR. *écart.*

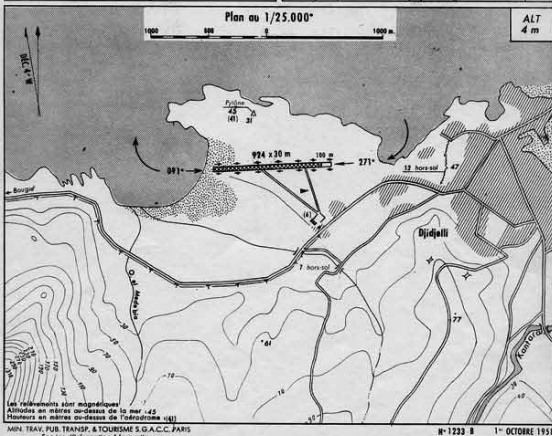
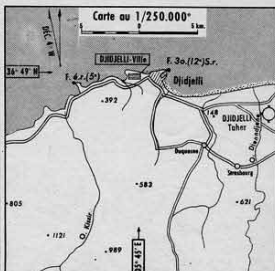
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES :
Tour de piste à droite pour décollage et atterrissage au QP 291°.

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

Tél. de l'Aérodrome : *écart.*

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA) de BOUE les SAÏBES.
Tél. 23.30 et 28.82 à BOUE.

NOTES : *écart.*





L'aérodrome de Djidjelli en juin 1932, lors de sa construction. La piste initiale est perpendiculaire à la piste 09/27 qui sera construite par la suite (Eugène Fauché)

Le 3 juin 1933, trois Caudron *Luciole* et un De Havilland *Moth* parmi les invités pour l'inauguration de l'aérodrome
(Eugène Fauché)





Le Potez 43 de l'Aéro-club de Djidjelli (Gabriel Andrès)



En 1933, André Nola, le sergent-chef Gabriel Andrès (moniteur), Eugène Fauché, X et le journaliste André Faouen (Eugène Fauché)



Le Farman 393 F-ANHI de Jean Noël (courtier en vins), piloté par Delarue, arrivé en janvier 1935 (Jean Bellis)

Le Mauboussin *Corsaire* d'Eugène Porte convoyé par Eugène Fauché et Eugène Porte depuis Orly en mars 1935, au cours d'un voyage épique (Eugène Fauché)



En 1936, le *Luciole* de Bonnet (d'Alger), tombé en panne sur la plage de Didjelli, passe devant le garage d'Eugène Fauché en remorque vers l'aérodrome, les ailes repliées, (Eugène Fauché)





Le Farman 190 d'une entreprise de photos aériennes de Carcassonne, posé en panne sur la plage, a dû être démonté sur place, puis remonté sur l'aérodrome (Eugène Fauché)



En 1936, devant le hangar de l'Aéro-club de Djidjelli : Potez 43 F-AMJK, Farman 393 F-ANHI, Mauboussin 120 *Corsaire* F-ANGM et Salmson D2.P3 *Phrygane* F-AOCX (Eugène Fauché)

Le Potez 43 accidenté dans le col de Tamentout, à Fedj-M'zala, en septembre 1936 (Eugène Fauché)



En 1936, Edmond Staletti et Eugène Fauché devant le SFAN 2 (Eugène Fauché)





En 1937, le notaire djidjellien Eugène Porte, grand touriste aérien qui totalise 450 heures de vol conçoit, avec les ingénieurs De Lagrevol et Laboureix, le bimoteur SETCA *Pétrel* destiné à la construction amateur.

Equipé de deux moteurs Régnier 90 ch, il est aménagé pour transporter quatre personnes sur 1 500 km. Mais un accident au cours des essais à Saint-Cyr (près de Versailles) et l'arrivée de la guerre, empêchent le développement de cet avion intéressant (Fernand Martin)

En 1949, Jules Lochard devient président de l'Aéro-club de Djidjelli. Eugène Fauché chef-pilote, et Maurice Veyrunes qui lui succèdera en 1953, obtiennent deux ou trois brevets par an avec le NC 854 et le Jodel 117 F-OBQA. Le *Mousquetaire* F-OBQP arrive en 1961 pour participer, avec les autres avions, au désenclavement de la ville.

Ci-dessous, le Fairchild 24 arrivé en 1949 (Bernard Chenel)





L'Aéro-club de Djidjelli en 1950, avec un Piper PA-11 des Travaux aériens du Midi (Eugène Fauché)

En 1951, Nicole Staletti baptise le NC 854 « *André Nola* » (Nicole Lavendome)



En 1953, autour d'un plateau d'oursins : Jacques Simetti, le chef-pilote Maurice Veyrunes, X et Eugène Fauché (Eugène Fauché)





Djidjelli et son aéroport en 1960 (Jacques Galmiche)

AERO-CLUB d'EL-MILIA

CARTE DE SOCIÉTAIRE

ANNÉE 19 60



El-Milia Aéro-club d'El-Milia

En 1959, la sous-préfecture d'El-Milia se dote d'un aéro-club pour assurer les liaisons urgentes. Le *Norécrin* F-BEOJ arrive en juillet 1959. Il sera piloté par le bônois Jean-Marc Lavie (*Dadou*).

Le CEA DR 1050 *Ambassadeur* F-OBMN est livré en mai 1960.

En 1960, El-Milia et son aérodrome le long de l'oued Kébir (Jean Reymond)



En 1960, Jean Reymond, pilote de l'ALAT au PMAH 11^{ème} DI, et le CEA DR1050 *Ambassadeur* F-OBMN de l'Aéro-club d'El-Milia (Jean Reymond)



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

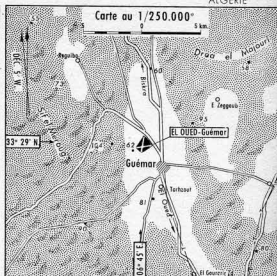
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable hors piste et bande.

Tél. de l'Aérodrome : 4 à GUEMAR

BIA : S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA) de TOUGGOURT.

Tél : 039 à TOUGGOURT.

NOTES :



El-Oued

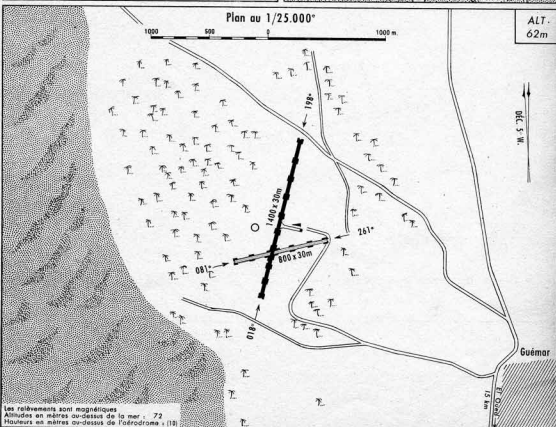
Aéro-club d'El-Oued

L'Aéro-club d'El-Oued, présidé par Doglione, puis par Raymond Frasier, débute son activité en juin 1951 avec le Fairchild F-OACD. Le chef-pilote F. Appolis, fait voler une vingtaine d'élèves sur le *Tiger Moth* F-BBFJ prêté par le SALS.

L'activité croît régulièrement avec l'achat d'un *Norécrin*, d'un Miles *Magister* et du Fairchild F-OACJ qui arrive fin 1954, piloté par Bertrand Richer de Forges, le nouveau chef-pilote, qui débute une grande carrière en Algérie. André Massou lui succèdera en 1956.

Parmi les pilotes de l'aéro-club se trouvent : Pierre Chalumeau, Raymond et Jean-Robert Frasier, Jean-Luc Catineau, Guy Magneville (mécanicien du club), Grisot et Louis Robuschi. Lors de l'arrêt des vols, le club possède le Jodel 117 F-OBFA, l'*Emeraude* F-OBKD et l'*Ambassadeur* F-OBRK.

Plan au 1/25.000°



ALT.
62m

Les relevements sont magnétiques
 Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 72
 Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (12)

PLAN DE VOL - FLIGHT PLAN

Le Commandant de bord ne porte aucune indication dans les cases hachurées en rouge.
 Si une case n'est pas utilisée, le Commandant de bord doit y inscrire la mention "NIL".
 Pour les vols en VFR, le Commandant de bord ne remplit que les cases identifiées par une lettre rouge et porte la mention "NIL" dans les autres, toutefois, lorsqu'il s'agit de vol VFR avec escorte (il indique les aérodrômes d'escale dans la case Q).

The Person in Command does not fill in the boxes shaded in red.
 When a box is not used, the person in Command shall insert the word "NIL" therein.
 For VFR flights, the person in Command fills in boxes identified by a red letter only and writes "NIL" in the other ones. However for VFR flights with escort (it indicates the points of intended landing).

BOX A 1 The Person in Command fills in the figure indicating the table of dimensional units he chooses.

- 0 indicates the blue table (Feet/Knots)
- 1 indicates the red table (Meters/Kms p.h.)
- 2 indicates the green table (Feet/5 m.p.h.)
- 3 indicates the yellow table (Feet/5 m.p.h.)
- 4 indicates the yellow table (Feet/5 m.p.h.)
- 5 indicates the ICAO table (Meters/Knots)

CASE A 1 Le Commandant de bord porte le chiffre désignant la table d'unités de mesure de son choix :

- le 0 indique la table bleue Pieds/Knots
- le 1 indique la table rouge Mètres/Kms H
- le 2 indique la table verte Pieds/Miles anglais H
- le 4 indique la table jaune Pieds/Miles anglais H
- le 5 indique la table OACI Mètres/Knots

CASE O 1 Autonomie en heures et minutes de vol (Groupe de 3 ou 4 chiffres)

CASE P 1 Nombre de personnes à bord y compris l'équipage.

Si les modifications apportées au plan par ATC ne conviennent pas au Commandant de bord, celui-ci peut formuler de nouvelles propositions.

BOX O 1 Endurance in hours and minutes of flight (Group of 3 or 4 figures)

BOX P 1 Number of persons on board, crew included.

Should modifications be brought to the PFI by ATC be found unsuitable by the Person in Command the latter can formulate new proposals.

| | | | | | | | | | |
|---|--|----------------------------------|---|-------------------------------|---|--------------------------------|-----------------------------------|---|---------------------|
| NUMÉRO DU PLAN NR 1 / 1 | | UNITÉS UTILISÉES A | | IMMATRICULATION ET INDIC B | | RADIO S'IL EST DIFFÉRENT C | | PROPRIÉTAIRE OU COMPAGNIE ET NUMÉRO DU VOYAGE | |
| TYPE DE L'AÉROFANE D Miles Magister | | | NOM DU COMMANDANT DE BORD E F. APPOLLO | | | POINT DE DÉPART F Perpignan | | | |
| PROPOSITIONS SUR LA CONDUITE DU VOL | | | | | | | | | |
| ALTITUDES DE CROISIÈRE CDT DE BORD G 1500 | | CONDITIONS DE VOL CDT DE BORD | | DURÉE PRÉVUE DU VOL 1h 15 | | JUSQU'À | | | |
| POINT DE PREMIER ATERRISSAGE PRÉVU H Barcelone | | | VITESSE PROPRE I 150 | | FRÉQUENCES UTILISÉES POUR LES COMMUNICATIONS AIR-SOL J | | | | |
| BIFFER LES MOYENS DE NAVIGATION ET D'APPROCHE NE DEVANT PAS ÊTRE UTILISÉS EN VOL K ILS SBA BABS ME RANGE VFR RANGE GEE LORAN RADIO COMPAS GCA CONSOL | | | | | HEURE DE DÉPART L Jour Heures Minutes M 01.15 | | DURÉE PRÉVUE DU VOL | | |
| AÉRODRÔMES DE DÉGAGEMENT N PERP | | | | | AUTONOMIE O 0240 | | NOMBRE DE PERSONNES À BORD P 1 | | |
| OBSERVATIONS TRANSMISES - BIFFER LES ÉQUIPEMENTS N'EXISTANT PAS À BORD Q DÉGIVREUR EQUIP. DE SECOURS EQUIP. DE SECOURS MER | | | | | AUTORISATION D'ATC JUSQU'À | | HEURE LIMITE À DÉCLARER | | |
| OBSERVATIONS NON TRANSMISES | | | VISA BUREAU INF. AÉ. | | VISA MÉTÉO | | SIGNATURE ET P. DE BORD | | VISA CONTRÔLE LOCAL |

En novembre 1953, le plan de vol entre Perpignan et Barcelone du Miles Magister F-BDPO piloté par F. Appolice, chef-pilote de l'Aéro-club d'El-Oued. Cet avion a été acheté à l'Aéro-club du Puy. (Ce document est conservé par l'Aéro-club Oued Souf)

Signature et P. de Bord: [Signature]
 VISA CONTRÔLE LOCAL: [Stamp: Aéro-club Oued Souf, 1953]

Le Com^{te} de bord a réglé ses propositions relatives au présent plan de vol.

X 538.219 P.M.L.

Le Fairchild de l'Aéro-club d'El-Oued, acheté à Oran fin 1954
(Roland Richer de Forges)



Le Miles *Magister* F-BDPO et le Fairchild (Roland Richer de Forges)



Roland Richer de Forges (debout)
et Grisot, son premier élève
breveté sur le Miles *Magister*
(Roland Richer de Forges)



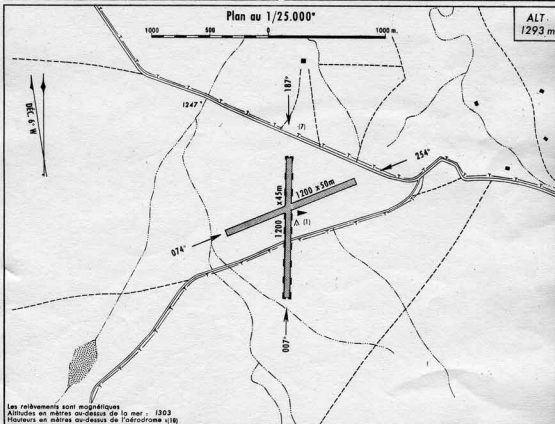
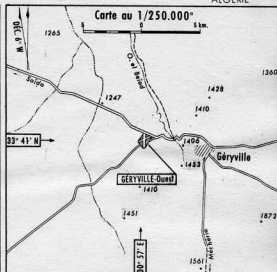


Grisot et le Miles *Magister* (Roland Richer de Forges)

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-SERIA.
 Tél : 204-78 ORAN.
 NOTES : *Néant.*



Géryville

Les ailes sahariennes

Avant d'entrer vivant dans la légende à Colomb-Béchar, le père Harmel a exercé son sacerdoce apostolique et aéronautique à Géryville.

Il crée l'aéro-club Les ailes sahariennes en 1947 et reçoit le *Norécrin* F-BEOK en avril 1948, suivi du Fairchild F-BEXG en octobre.

Ces avions sont rejoints par le Piper Cub F-BCPE, le *Norécrin* F-BEMP et les Miles *Magister* F-BDPI et *Gemini* F-BENP qui traduisent le goût rémanant du père pour les avions anglais, depuis son séjour dans la RAF.

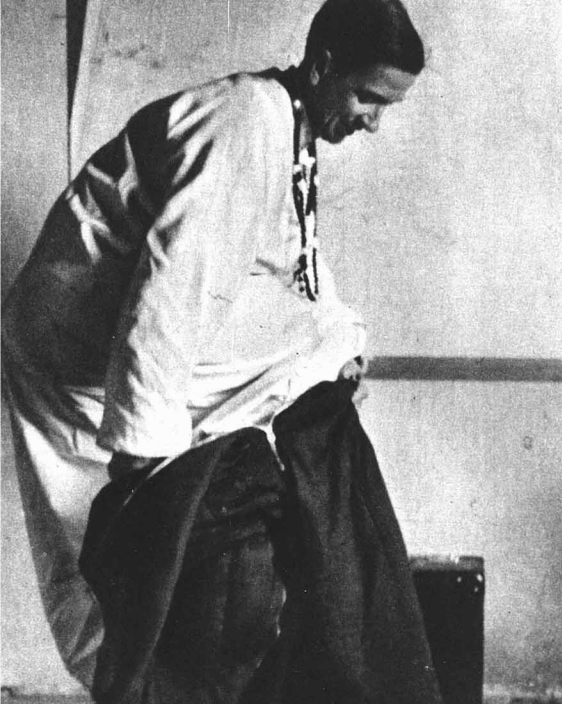
Pilote de Mgr Mercier, évêque du Sahara, il vit avec lui quelques moments d'intenses émotions aériennes en sillonnant l'immense diocèse en *Norécrin*.

En 1951, le père Harmel est premier de la coupe de la SGF avec 32 734 km parcourus.

Mais son départ pour Colomb-Béchar en 1953 entraîne une baisse de l'activité des Ailes sahariennes.



L'aérodrome de Géryville en 1961 (Jean-Marcel Delville)



Le père Harmel enfile sa combinaison et Monseigneur Mercier descend du *Norécrin*

A Maison-Blanche devant un Fairchild – Léon Lehureaux, directeur des Territoires du Sud, le père Harmel, un ecclésiastique, Mgr Mercier et Rémi Saint-André (Claudie Saint-André)





Guelma

Aéro-club de Guelma

L'Aéro-club de Guelma est fondé en 1947 sous la présidence de Me René de Perretti (avocat). L'aérodrome avait été installé en 1939 sur la commune de Millesimo.

L'activité commence réellement avec l'arrivée, en février 1957, du *Tiger Moth* F-BHIT et du moniteur Aimé Trebosc aidé de Labique, puis Magnat. Dix brevets sont obtenus dès la première année, dont six par des moins de 21 ans. Le club se classe d'emblée parmi les plus actifs du Constantinois.

L'activité croît constamment, après le Jodel 117 F-OBAB, le CFA *Cri-Cri Major* F-BFND et les *Emeraude* F-OBLR et F-OBIS, le sixième avion, le *Mousquetaire*, F-OBQK arrive en novembre 1960, sous la présidence du docteur Pancrazi.

Des résultats exceptionnels sont été obtenus dans une période très courte par l'aéro-club qui a rendu des services inestimables aux Guelméens.

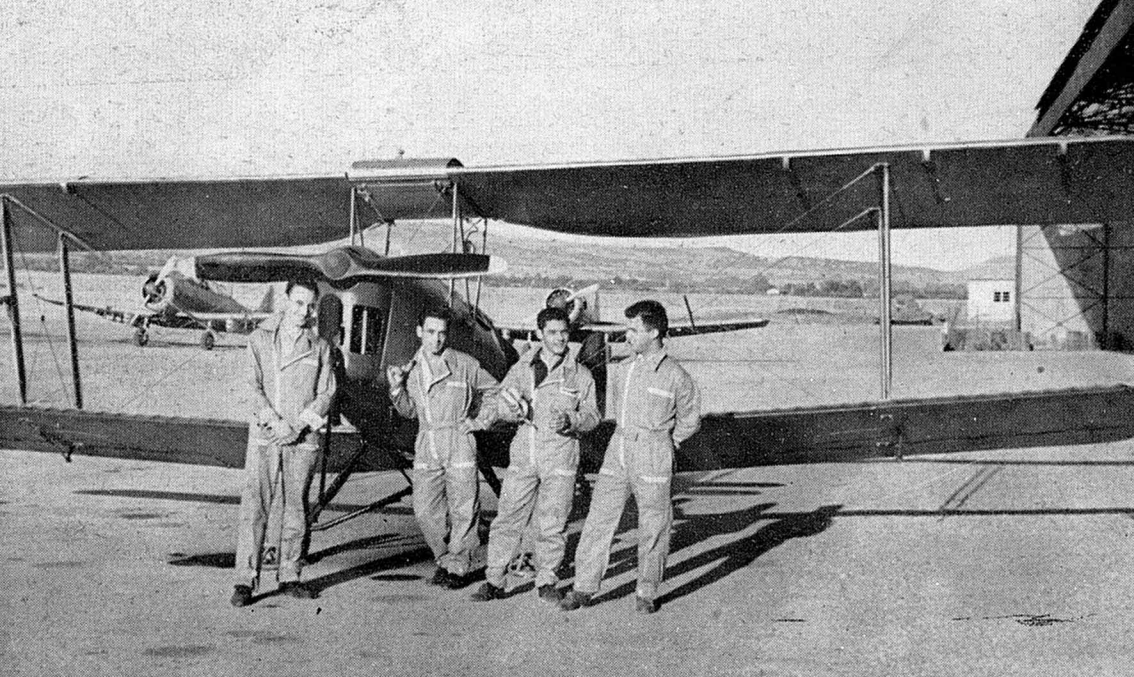
Ci-contre, Mme la générale Vanuxem baptise l'*Emeraude* F-OBLR, 5^{ème} avion du club (Aéro-Sport)

L'aérodrome de Guelma (Alain Crosnier)





Le *Tiger Moth* de l'Aéro-club de Guelma (Jacques Mutin)



Les brevetés de 1957 devant le *Tiger Moth* : Maurice Bariat, les frères Jean et Jacques Arella et Jean-Louis Marazzini (Aéro-Sport)

Le Cri-Cri Salmson de l'Aéro-club de Guelma vu à Sétif en janvier 1961. Cet avion a été convoyé par un ancien pilote de l'ALAT du 1^{er} PMAH 2^{ème} DIM à Guelma, accompagné de son père (Bernard Chenel)



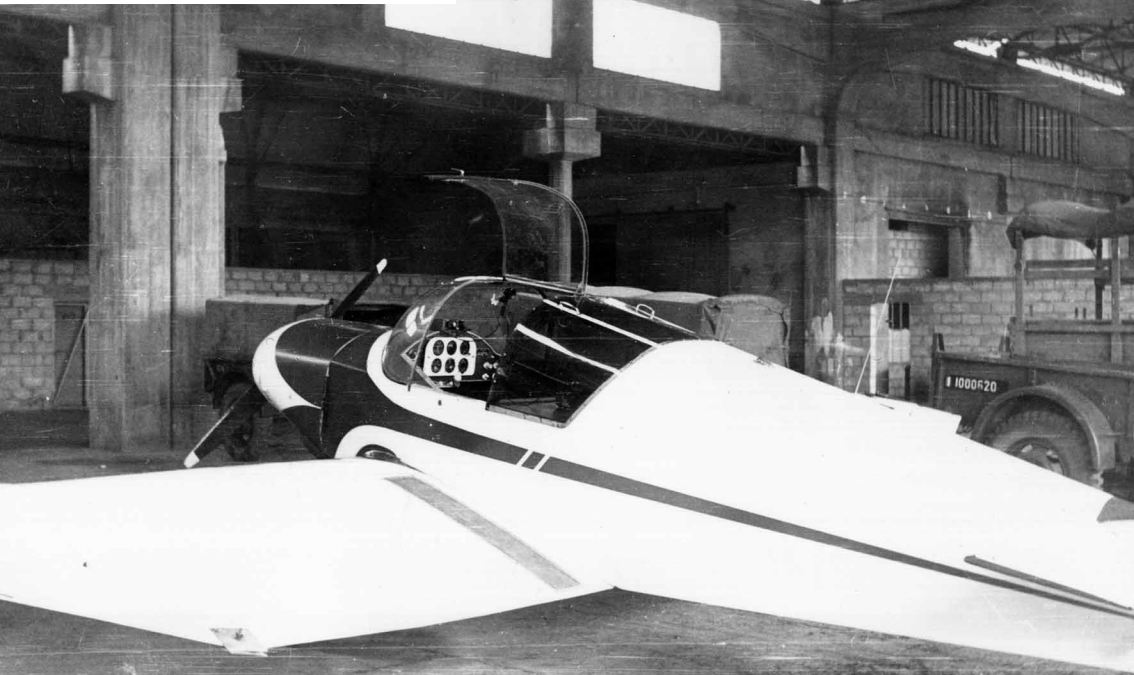


Le Caudron *Simoun* F-BBRM révisé dans le hangar partagé avec l'armée de l'Air (Jacques Mutin)



Le Caudron *Simoun* de l'Aéro-club de Guelma de passage à Maison-Blanche en 1960 (Jacques Delol)

Le Jodel 117 F-OBAB (Jacques Mutin)



L'Emeraude (Jean Neveux)



AÉRO-CLUB DE GUELMA

MEMBRE ACTIF

NOM : *Lieut Descamps*

Prénoms : *Alfred*

Adresse : *302 C^{ie} Transfoth Willemo*

Guelma, le 26 Mars 1959

Le Trésorier,

P. Le Président,

Riviere



Cette carte est rigoureusement personnelle



Dans l'*Emeraude*, le lieutenant Alfred Descamps qui sera observateur-pilote de l'ALAT (Alfred Descamps)



Hassi-Messaoud

Aéro-club de Messaoud

Le 15 juin 1956, le forage Md 1 de la CFPA(A) du groupe Total rencontre à 3 300 m la couche productrice d'Hassi-Messaoud. Devant l'importance du gisement, la société crée la « Maison Verte », une base de vie pour 700 personnes avec un aérodrome adjacent.

L'Aéro-club de Messaoud, créé en juin 1958 sous la présidence de Brunet, reçoit deux *Emeraude* l'année suivante. Il compte 45 membres dont une quinzaine de pilotes brevetés ou lâchés, instruits par Collignon, pilote d'Aéro-Sud (dont Cocat, Exshaw, Lombard, Renucci, Serge Bouvier, Giovanonni, Sordi et Strobel).

La cheville ouvrière, le fondateur authentique de l'aéro-club, est Jean-Marie Bonnafé, ancien de Caudron et de Sud-Aviation, technicien de la CFPA(A) qui se dévoue bénévolement sans compter pour faire fonctionner le club. A ses compétences de mécanicien aéronautique s'ajoute la fonction de contrôleur Véritas pour l'Est-Sahara.

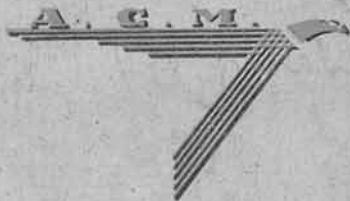
Ci-contre, Jean-Marie Bonnafé (Renée Bonnafé)

Aéro - Club
de Messaoud

B. P. N° 39 PLATEAU SAULIÈRE ALGER

Téléphone } 625-18 et 19
676-34 et 35

N° 35



J.M. BONNAFE Jean-Marie
domicile _____

Membre Actif
Le Secrétaire

Serge Bourdieu

Le Président
Sumit

L'aérodrome de la CFP(A) et la *Maison Verte* à Hassi-Messaoud, avec une *Emeraude* de l'Aéro-club sur le parking (Renée Bonnafé)



Les *Emeraude* F-OBKB et F-OBLO dans le hangar de l'Aéro-club de Messaoud (Renée Bonnafé)





L'Emeraude F-OBLO sur le dos en juin 1959 (Renée Bonnafé)

Dernière diapositive