

Ami(e) Internaute,

Ce quarantième-huitième diaporama est le premier de quatre diaporamas consacrés au vol à voile en Algérie. Il concerne Joseph Thoret, le concours de Biskra, les structures du vol à voile, la construction des planeurs, la prospection de 1948 et l'activité vélivole dans l'Algérois.

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>

Quelques explications succinctes

Un planeur est un avion sans moteur avec lequel un pilote tente de rester en l'air et de se déplacer. Pour cela, le pilote utilise les courants ascendant de l'air lorsque le vent frappe perpendiculairement un relief allongé (vol de pente). Il utilise également les courants verticaux thermiques dus aux différences de températures du sol ou des masses d'air. Ce phénomène est accentué sur les reliefs montagneux. Plusieurs moyens de lancement sont utilisés au début du vol à voile :

- Pour les planeurs légers monoplaces on pratique la « *giclée* ». Deux équipes tendent des sandows reliés à l'avant du planeurs posé sur une glissière, alors qu'un équipier retient l'arrière du planeur. Au signal « *lâchez tout* », l'arrière est libéré et le planeur décolle pour quelques secondes. C'est un travail d'équipe pour une quinzaine de personnes qui doivent coordonner leur action pour le décollage et ont ensuite à ramener le planeur à son point de départ. Les passionnés sont occupés de longues journées pour quelques secondes de vol qui les paient de tous leurs efforts et de toute leur patience.
- Le treuil est utilisé pour aller à une hauteurs plus importante (jusqu'à 300 m). Le planeur est accroché à un câble qui s'enroule sur une bobine motorisée et le pilote se largue à la hauteur désirée. Le câble est ensuite ramené au point de décollage.
- Plus onéreux, le décollage remorqué par un avion permet de s'éloigner de l'aérodrome pour rechercher une zone favorable aux ascendances. Il permet également le convoyage des planeurs. Il s'adresse à des pilotes confirmés ou est pratiqué en école en biplace.

Au début du vol à voile, l'absence de planeurs biplaces d'école nécessite un apprentissage autodidacte. Après avoir passé de longs moments dans le planeur au sol en tâchant de maintenir les ailes horizontales face au vent, le pilote est envoyé en l'air par des « *giclées* » de plus en plus importantes. Il acquière ainsi la maîtrise de la ligne droite et de l'atterrissage. Il pratique ensuite quelques virages de faible inclinaison en restant toujours dans les limites de l'aérodrome. Ce procédé, peu dangereux pour le pilote, met cependant à rude épreuve les planeurs lors des atterrissages et entraîne des interventions fréquentes des menuisiers et des immobilisations prolongées du matériel.



Le vol à voile en Algérie

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

Dès 1862 pour Louis Mouillard et un peu plus tard pour les autres théoriciens tels que Jean Bretonnière, Clément Ader, Julien Serviès, Joseph Thoret et Eric Nessler, l'Algérie est le champ d'expérience par excellence.

A partir de 1930, après les expériences de Joseph Thoret et le Concours de Biskra, le mouvement vélivole se développe dans les aéro-clubs et dans les centres aux dimensions nationales du Djebel-Diss, du Djebel-Oum-Settas et d'Oran-Canastel.

Un pléiade de moniteurs de qualité et de pilotes compétents se dépense sans relâche.

Pendant la guerre, les pilotes militaires se replient sur les terrains de vol à voile en attendant de reprendre le combat aux côtés des Alliés, alors que l'isolement entraîne la construction en série de monoplaces et de biplaces afin de satisfaire à une demande pressante.

Avec des directeurs enthousiastes, la Direction de l'Aviation civile et le Service de l'aviation légère et sportive encouragent cette activité qui témoigne d'une

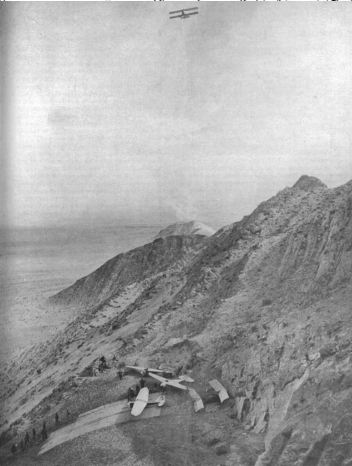


Joseph Thoret

Fin 1922, le Sous-secrétariat à l'Aviation civile envoie le lieutenant Joseph Thoret prospector les sites propices au vol à voile. Il découvre le djebel Delouatt, à proximité de Biskra, et parvient à tenir l'air pendant plus de 7 heures, hélice calée, avec son Hanriot 14 alors que le record mondial en planeur est de 3 heures 22. Il totalise 23 heures de vol hélice calée sur ce site alors que l'organisation du concours se met en place.

Ci-contre et ci-dessous : Joseph Thoret à Biskra le 26 février 1933, lors de l'inauguration du monument élevé en souvenir de ses exploits et du baptême de l'aérodrome à son nom (Marcel Durand)





Le concours de Biskra

Après les exploits de Joseph Thoret, le Concours de Biskra est organisé du 26 janvier au 21 février 1923, à la suite d'autres concours en métropole qui tentent de répondre à l'avance prise par les Allemands dans ce domaine. Le choix de Biskra n'est pas anodin, la station est très réputée et le maire Edmond Cazenave bénéficie de l'appui du gouverneur général Steeg, du général Paulinier commandant le 19^{ème} Corps, de Boulogne, directeur des Territoires du Sud, du Maréchal Lyautey et du Maréchal Franchet d'Esperey. Le Concours est organisé par le colonel Quinton, André Citroën, Dal Paz et Lucien Saint, il est placé sous la direction du commandant Brocard (ancien commandant des *Cigognes*). Le soutien financier est assuré par de nombreux mécènes et les prix prévus sont intéressants.

Un tremplin en planches de 16 mètres sur 6 mètres est accroché à flanc de montagne, surplombant de 70 mètres l'oued sablonneux qui sert d'aire d'atterrissage. C'est un véritable nid d'aigle que surmonte une falaise de 60 mètres. Le régiment local de Tirailleurs Sénégalais est mis à contribution pour les manœuvres et les départs au sandow (ci-contre, avec l'Harriot 14 de Thoret qui survole le site).

L'éloignement de Biskra se fait sentir et cinq concurrents seulement se présentent : l'Adj François Descamps, Alfred Fronval et le Lt Joseph Thoret en Dewoitine P-3 à aile rigide, Georges Barbot en Dewoitine P-2 à aile souple et le Lt Le Petit en biplan en tandem Louis Peyret.

Des performances intéressantes sont réalisées : Georges Barbot bat le record de durée avec 8 heures 36 (non homologué par manque de commissaire-chronométrateur), Joseph Thoret parcourt 5 kilomètres. Seul François Descamps, qui bat le record d'altitude avec 450 mètres au dessus du point de décollage, termine sans avoir cassé son planeur.

Les photos sont du journal *L'Illustration*



Ci-dessus : Joseph Thoret à flanc de montagne avec son Hanriot 14 en contrebas.

En haut à droite : Devant le Hanriot 14, le mécanicien Young, Joseph Thoret, Marie Marvingt (célèbre pilote aux nombreux exploits) et le maire Edmond Cazenave.

Ci-contre : Le vainqueur François Descamps et Alfred Fronval en charentaises, tous deux en Dewoitine.



Les planeurs dans le lit de l'oued



Le Louis Peyret, biplan en tandem, ancêtre du *Taupin*



Le Dewoitine au décollage au sandow





Les activité vélivoles en Algérie

De nombreux terrains et aérodromes ont été utilisés pour le vol à voile, quelques fois de façon éphémère. Malheureusement, les conditions d'insécurité de l'époque n'ont pas permis d'exploiter correctement les possibilités aérologique potentielles qui sont très importantes.



Les structures



A partir de 1930, quelques aéro-clubs mettent en place des sections de vol à voile, en suivant les conseils prodigués par l'Avia, association métropolitaine privée percevant des subventions officielles pour étudier une gamme de planeurs, promouvoir le vol à voile et former des moniteurs dans les centres de Beynes et de La Banne d'Ordanche.

L'Aviation populaire reprend, en 1936, les missions de l'Avia.

En 1937, le Ministère décide la création du centre du Djebel-Diss (Mostaganem) et en charge l'Etablissement régional de la Navigation aérienne dirigé à Alger par Gaston Pourcher.

En 1941, l'activité reprend sous l'égide du Comité des Sports aériens en Algérie, dirigé par le colonel de Brion, qui organise des stages de moniteurs et de chefs de centres et commande des planeurs à Caudron à Boufarik.

Après le Débarquement du 8 novembre 1942, l'activité reprend avec du personnel mobilisé.

Le Service de l'Aviation légère et sportive est créé en octobre 1944 mais c'est le Gouvernement général qui crée les postes et prend le budget en charge. Après la disparition du premier directeur, André Costa (en haut), le 11 avril 1951, Charles Rudel (au centre) prend la direction.

Le Constantinois Lucien Saucède (en bas), technicien remarquable, chef-pilote du SALS-Algérie, assure les intérim et apporte une aide considérable au Service.

Le SALS-Algérie, dans une quasi indépendance, gère le centre du Djebel-Oum-Settas et met à la disposition des associations les planeurs, treuils et avions remorqueurs dont il assure les grosses réparations. Il attribue aux associations des subventions selon un barème favorable aux jeunes.

En accord avec le Rectorat, il est associé à la formation des enseignants au modélisme et au vol à voile au sein du Centre laïque d'aviation populaire (CLAP).

Le personnel comprend les moniteurs-pilotes Jean-Baptiste Cometti, Aurélien Alberca, Joannès Walkowiak, Albert Carraz, Chatel et Henri Gantès (qui sera chef-pilote et assurera la direction du SALS en 1961 après le départ de Charles Rudel). Ce personnel assure la tutelle du vol à voile, du vol moteur, de l'aéromodélisme et, avec Michel Prik, du parachutisme.



La construction des planeurs

A partir de 1941, l'usine Caudron à Boufarik construit une centaine de planeurs Avia 152a (numéros dans les séries 100 et 200), dix-sept biplaces Caudron C 800 et dix Avia 40p commandés par le Service des Sports aériens et affectés en AFN et en métropole. De 1952 à 1961, l'atelier du SALS-Algérie construit un Dacal 105 et huit Dacal 106 et, avec les éléments structuraux venant des constructeurs, cinq Fauvel AV 36 *Ailes Volante* et huit Wassmer WA 21 *Javelot* permettant aux centres algériens de disposer de planeurs modernes et bien adaptés. Il modernise également six Avia 40p. Les quatre derniers *Javelot* construits ne voleront jamais.

Les DACAL 105 et 106

Les biplaces Caudron C 800 sont en nombre insuffisant et souffrent des atterrissages sur des pistes pierreuses qui abîment la structure monocoque et entraînent des frais de réparation importants et des immobilisations. Charles Rudel et Lucien Saucède envisagent la construction d'un nouveau planeur-école et, pour en accélérer l'étude et la construction, ils partent d'un planeur existant : le SA 104 *Emouchet* et en extrapolent le Dacal 105 (Dacal pour Direction de l'Aviation Civile ALgérienne). Le nouveau planeur (F-CRAK) fait son premier vol le 21 août 1953, au Djebel-Oum-Settas, piloté par Lucien Saucède. Huit Dacal 106 (qui est un 105 modifié) sont construits jusqu'en 1961.

Ci-contre, l'atelier du 103, Bd Carnot à Alger qui assure l'entretien et la construction des planeurs.

Photos de Lucien Saucède et Jean-Baptiste Cometti.



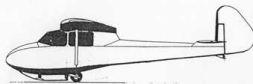
Les Dacal 105 et 106

Ci-dessus, un Dacal 106 et un *Emouchet* à Canastel montrent leurs similitudes (David Gaborit)

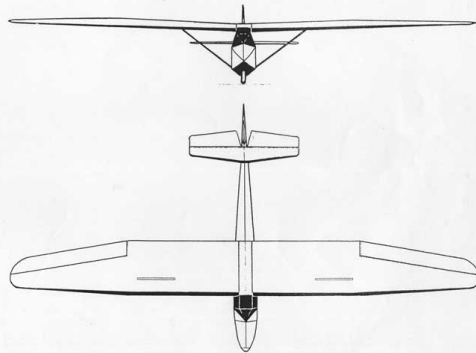
Ci-contre : Les différences entre le Dacal 105 et les Dacal 106 portent sur la forme en plan et l'implantation de l'aile, la section du fuselage et la verrière.

Le Dacal 106 pèse 200 kg à vide, soit 50 kg de plus que l'*Emouchet* et peut emporter 185 Kg.

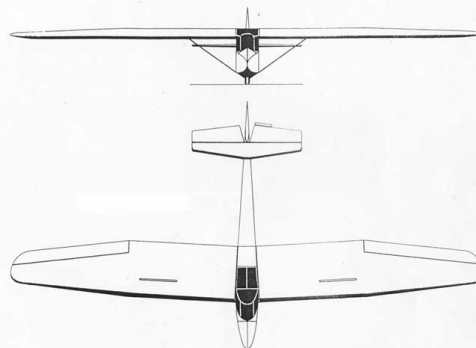
Les neuf planeurs, dont certains n'ont volé que six mois, ont donné entière satisfaction au Djebel-Oum-Settas et à Canastel et ont effectué 5 600 heures de vol pour 45 000 lancers, presque totalement au treuil.



Dacal 105



Dacal 106





Ci-dessus : Devant le Dacal 105 en mars 1954 au cours des essais au Djebel-Oum-Settas, Jean-Baptiste Cometti, Pierre Bonneau, Lucien Saucède, Chapelle et Gaudin (Lucien Saucède)



En haut à droite : L'accès aux deux places du Dacal 106. L'ouverture de la verrière avant sera modifiée à la demande des services officiels (Henri Deloupy)

Ci-contre : A Oran-Canastel, la verrière modifiée. Une élève est en place avant et le chef-pilote Johannès Walkowiak est à l'arrière (David Gaborit)



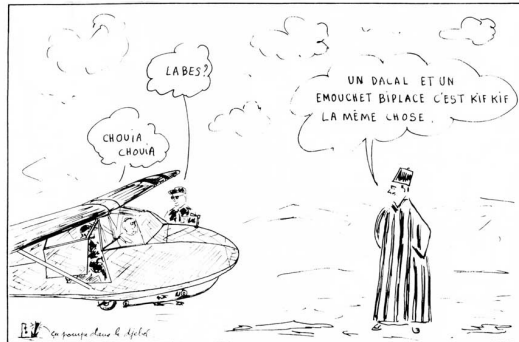
LA MORT DE MES OS!

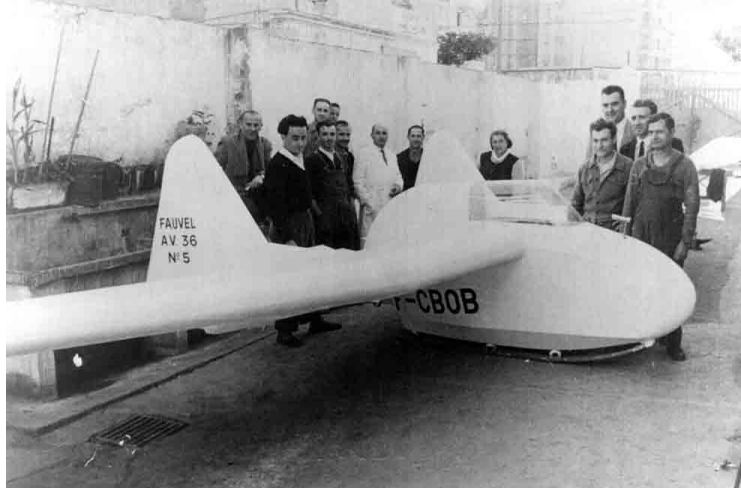
LE B.O. DE SE DÉTACHER IL VIENT JUSTE,

Dis!



Le Dacal vu, ci-desus, par Réginald Jouhaud (en réalité, le Dacal n'utilise pas de B.O. car il a une roue) et, ci-contre en haut et en bas, par Max Siffre.





En 1957, la première des cinq *Aile Volante* construites par le SALS-Algérie, selon les plans de Charles Fauvel, sort de l'atelier, entourée par Mme Bovillo, Jean Lopez, Riveccio, Henri Minvielle, Antoine Lasserre (en blouse blanche) et Charles Rudel (au fond à droite).

Les *Aile Volante* seront utilisées par le Centre du Djebel-Oum-Settas et par l'Aéro-club d'Oranie à Canastel.

(Lucien Saucède)

15 février 1960, premier vol d'un Javelot à Chéragas par Henri Gantès



Les Aile Volante au Bd Carnot

La prospection de 1948



Aurélien Alberca et Lucien Saucède pendant la prospection (Lucien Saucède)

Le Nord 2000 F-CBNN venu pour la prospection et laissé au Djebel-Oum-Settas (Alain Paumier)



Depuis longtemps, les vélivoles rêvent de grandes chevauchées est-ouest, de l'Atlantique au golf de Gabès (1 700 km).

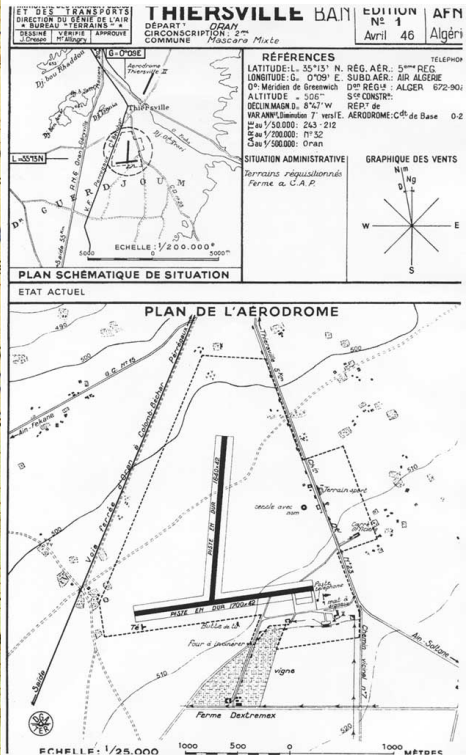
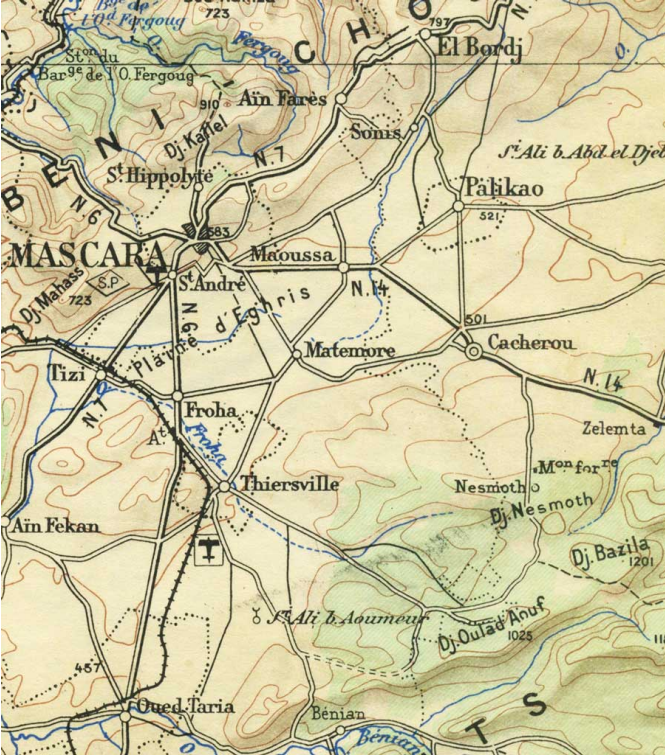
Le SALS organise une prospection officielle au départ de Thiersville, en mai et juin 1948, dirigée par Gabriel Perrot entouré de Jean Bouvier, Georges Bricout, Eric Nessler, Raynaud, Jean-Baptiste Cometti, Lucien Saucède, Thomas, Bernard, Daniel Robert Bancharelle, Aurélien Alberca, RP Léon Harmel, Garbès et Rideau. Le matériel consiste en deux Nord 2000, un Avia 40p, un Nord 1300, un SA 103 *Emouchet* et un Caudron C 800 remorqués par un Stampe et un Morane 315.

Des performances extrêmement intéressantes sont réalisées avec des distances de plusieurs centaines de kilomètres et des durées de plusieurs heures.

Eric Nessler parcourt 395 km jusqu'à M'Sila, en 5 heures de vol.

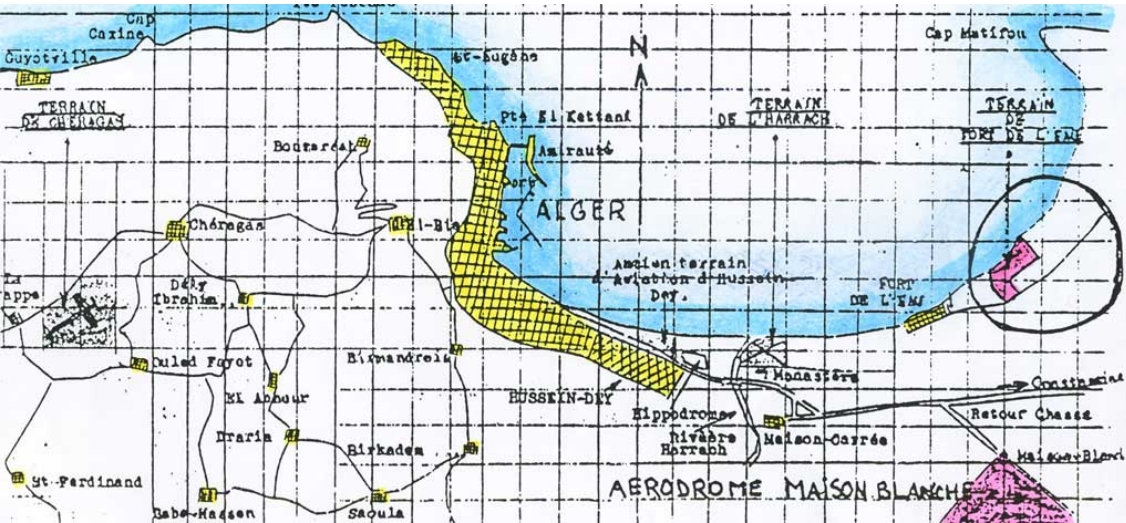
Le RP Harmel arrive à Sétif (488 km) après 7 heures de vol. Il est encore à 1 200 m de hauteur et aurait pu battre le record de France, mais il préfère laisser à des plus jeunes le plaisir de réaliser des exploits.

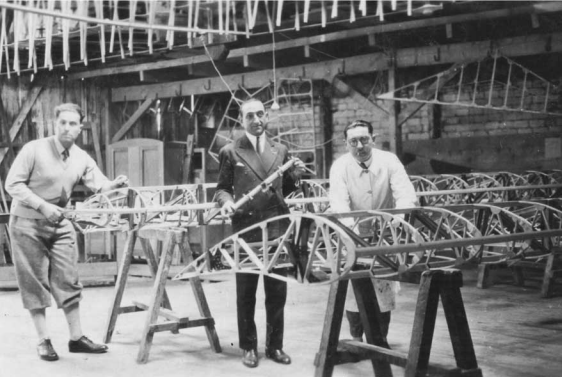
Les enseignements recueillis devaient être utilisés pour une expédition nationale prévue en 1949. Cette expédition n'aura jamais lieu, le SALS étant alors agité par des problèmes politiques et financiers.



Environs d'Alger

Sur cette carte de 1948, on voit d'ouest en est : La prévision d'implantation de l'aérodrome de Chéragas (ouvert en 1958), Dely-Ibrahim où quelques vols ont été effectués au lieu-dit *Les Grands Vents*, l'aérodrome d'Hussein-Dey (fermé en 1943), le projet d'aérodrome à l'embouchure de l'Harrach, l'aérodrome de Fort-de-L'Eau et, en bas, Maison-Blanche. Il manque le terrain d'Alger-Plage (à Cap-Matifou) utilisé avant guerre par les constructeurs amateurs et Kouba, au sud d'Hussein-Dey, où des vols ont été effectués pendant la semaine de l'aviation en octobre 1946.





Aéro-club d'Algérie

En 1930, Pierre Laffargue entreprend la construction d'un planeur fortement inspiré de l'Avia 11a et crée la Section vélivole de l'Aéro-club d'Algérie. Le planeur est exposé, non entoilé, à l'angle de la rue Michelet et de la rue Bourlon et baptisé par Mme Prévost dont le mari, ingénieur Sup'Aéro (1919) et directeur Véritas, a supervisé la construction.

Le découragement succèdera à l'enthousiasme devant l'impossibilité d'obtenir le moindre résultat positif à Maison-Blanche en raison de la médiocrité du matériel et de l'absence de moniteur expérimenté.

(Pierre Laffargue)





Le 24 avril 1931 – Le planeur de l'Aéro-club d'Algérie est sorti du hangar de Maison-Blanche, il est amené en piste, Georges Descamps s'installe aux commandes sur la glissière et c'est le premier vol avec un lancer au sandow (Pierre Laffargue)



Dès sa création, la section vol à voile de l'Aéro-club d'Algérie recrute, dans l'enthousiasme, plus de 160 membres parmi lesquels tous les dirigeants de l'aviation en Algérie, les pilotes d'avions de l'Aéro-club et, au fur et à mesure de leurs passages, les pilotes d'hydravions de la Compagnie générale aéropostale (Pierre Laffargue)



Eric Nessler

A la demande de Pierre Laffargue, le champion vélivole Eric Nessler et Pierre Massenet, directeur de l'Avia, viennent en Algérie. Ils débarquent d'un CAMS 53 à l'hydrobase de l'Agha le 28 novembre 1935 (ci-dessous). Eric Nessler utilisera un planeur Avia 40p pour faire des vols à Maison-Blanche et pour prospecter des sites qui pourraient être favorables à Oran, Mostaganem (Djebel-Diss), Sidi-Bel-Abbès et Bougie. Eric Nessler (à gauche) effectuera, jusqu'au 22 décembre, 33 vols pour une durée totale de 11 h 55. Le planeur sera donné à la Fédération aéronautique algérienne qui le mettra à la disposition d'André Costa à Mostaganem.
(Pierre Laffargue)



Eric Nessler à Maison-Blanche, le 1er décembre 1935 (Pierre Laffargue)





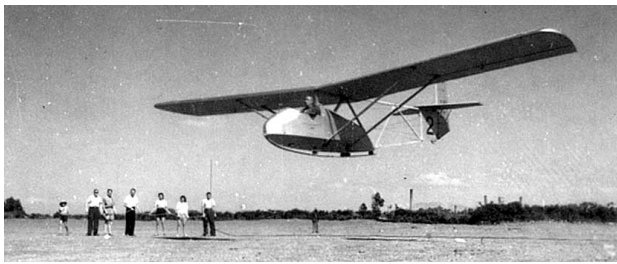
Eric Nessler sur la Mitidja (Jacques Hemet)

Hussein-Dey 1942

L'Association algérienne des sports aériens, présidée par le commandant Bailly, s'installe sur l'aérodrome d'Hussein-Dey, entre la mer et la Route Moutonnaire, et reçoit, le 13 juin 1942, son premier Avia 152a construit à Boufarik.

Le centre est animé, jusqu'au Débarquement du 8 novembre 1942, par le chef-pilote Henri Ferraris et par les moniteurs Jean Laffargue, Jacques Pierchon et Henri Gantès.

L'activité est fébrile, une cinquantaine de jeunes s'activent à mettre trois planeurs en piste, à tirer sur les sandows en courant et à ramener les planeurs au point de départ après avoir été les chercher quelques fois sur la plage ou dans les champs maraîchers d'alentour. Il faut aussi réparer les casses inévitables et entretenir le matériel qui souffre de l'air marin. Le gouverneur Yves Chatel visite le centre en octobre. Les photos d'Hussein-Dey sont de Pierre Laffargue, Pierre Llopis, Henri Gantès et Anne-Marie De Sansonetti.



Le chef-pilote Henri Ferraris, pilote de la Première Guerre avec deux victoires aériennes. Il sera rappelé au service comme capitaine.



Le coureur cycliste Mohamed Menad (<http://ouedmerda.free.fr>)

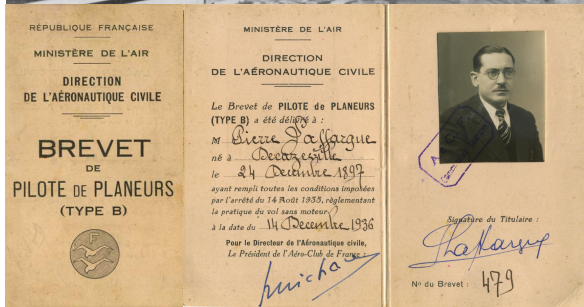
Pour déplacer les planeurs qui n'ont pas de roue, on utilise un B.O. (prononcer *bého*) amovible.

Pierre Laffargue, ébéniste et journaliste sportif, a lutté toute sa vie pour développer l'aviation en Algérie. Il a volé en planeur à Alger, à La Banne d'Ordanche et au Djebel-Diss après avoir monté la Section de Vol à voile de l'Aéro-club d'Algérie. Il a également participé activement à la promotion de l'aviation commerciale et a travaillé pour la Compagnie générale transsaharienne après la guerre. Promoteur infatigable, il a organisé la semaine de l'aviation en 1945. Il a produit un nombre incalculable d'articles pour les journaux d'Algérie et a réalisé plusieurs entrevues et reportages sonores pour Radio-Alger. Il est à l'origine de la venue à Alger de plusieurs personnalités dont Eric Nessler.

Les brevets de vol à voile sont délivrés par l'Aéro-club de France, par délégation du Ministère de l'Air. Le brevet A est délivré selon les normes de la Fédération aéronautique internationale après un vol de 30 secondes et un atterrissage sans casse. Il n'est pas reconnu par le Ministère.

Le brevet B (deux mouettes) est délivré après avoir fait deux vols d'au moins 45 secondes chacun et un vol contrôlé d'une minute avec une évolution en forme de « S ».

Le brevet C (trois mouettes) est délivré après avoir effectué un vol de 5 minutes sans perdre d'altitude. Ces brevets seront remplacés en 1966 par la licence élémentaire et le brevet de pilote de planeur.





Activité à Hussein-Dey, avec décollage au sandow sur la glissière





Il faut descendre l'Avia 152a posé malencontreusement sur le toit du hangar en toile à Hussein-Dey par Albert Guvan le 19 août 1942



Dely-Ibrahim : Pendant les vols à Hussein-Dey, une expérience a été faite au mois d'août 1942 à Dely-Ibrahim, au lieu-dit *Les Grands Vents* . Le relief des collines facilite les décollages et allonge la durée des vols, mais mais rend plus pénible la tâche de l'équipe pour ramener le planeur au point de départ.

Ci-dessus : Décollage avec une des deux équipes qui tendent les sandows.



Semaine de l'Aviation

Organisée par les Sports Aériens
avec le concours de la 5^e Région Aérienne

GRANDE FÊTE DE L'AIR

Dimanche 28 Octobre 1945, à 14 heures

QUATRE-CHEMINS DE KOUBA

PROGRAMME

1. Présentation des planeurs.
2. Démonstrations de lancers au treuil, par les Moniteurs des Sports Aériens, sur planeur 40 P.
3. Baptêmes de l'Air sur planeur biplace C. 800.
4. Démonstrations de vol de groupe, d'attaques au sol et de voltige aérienne, par les Pilotes du Groupe 1/9.
5. Démonstrations de vol sans moteur sur planeur 40 P.
6. Baptêmes de l'air sur planeur biplace C. 800.
7. Figures acrobatiques — Haute voltige aérienne.
par le Commandant MERLE, sur Dewoitine 520.

Semaine de l'aviation

Alors que l'activité aéronautique civile reprend tout juste au lendemain de la guerre avec des difficultés matérielles considérables, la Semaine de l'Aviation est organisée conjointement par les Sports aériens et la 5^{ème} Région aérienne du 20 au 28 octobre 1945 afin que le public algérien renoue avec la tradition aéronautique. Le colonel De Brion et Pierre Laffargue s'occupent de l'organisation. Parmi un programme copieux de festivités de tout genre, la journée du dimanche 28 octobre est consacrée au vol à voile sur un terrain improvisé à Kouba, dans la banlieue d'Alger.

Les champions Marcelle Choynet et Eric Nessler, venus de métropole pour la circonstance, et les moniteurs locaux, animent le plateau devant une foule nombreuse avec des Caudron C 800 et des Avia 40p.

Les photos de la Semaine de l'Aviation sont de Pierre





Ci-dessus : Pendant la Semaine de l'Aviation, les remorques des planeurs et les treuils sont exposés au Champ-de-Manœuvre, devant la tour à parachutes.



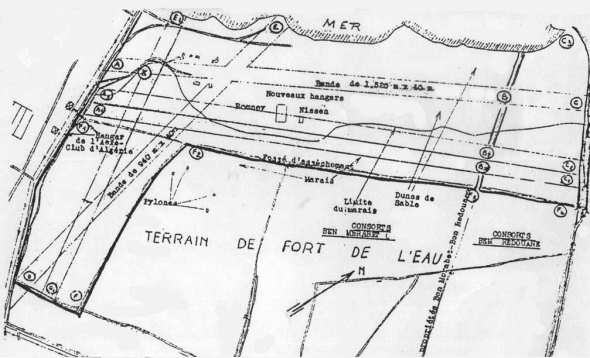
En haut à droite : Eric Nessler et Marcelle Choynet sont interviewés.



Ci-contre : A Kouba, le chef-pilote Maxime Lamort, venu du centre du Djebel-Diss, et Annie Leroy, de Radio-France, en C 800.

Avia 40p et Caudron C 800 à Kouba pendant la Semaine de l'Aviation





Fort-De-L'Eau

Après l'inactivité due à la mobilisation générale et le départ de la plupart des cadres lors de l'entrée en guerre de l'Algérie aux côtés des Alliés, les vols de planeurs reprennent dans l'Algérois le 20 août 1944 sur le nouvel aérodrome de Fort-De-L'Eau. La gestion du Centre régional de vol sans moteur est confiée à l'Aéro-club d'Algérie et le chef de centre est Rodolphe Van Lerberghe. Le chef-pilote Henri Ferraris revient en 1946, assisté de Georges Bricout. Les Avia 152a sont rejoints par les Avia 40p. L'utilisation du treuil permet de monter à 250 mètres et de faire des vols de 2 minutes 30, progrès considérable par rapport aux « giclées ».

Le 30 octobre 1946, est créé le Centre interclub d'Alger, dirigé par Gabriel Perrot, qui reçoit des C 800, des Nord 1300 et des SA 103 *Emouchet*. De nombreux jeunes de l'AIA fréquentent le CIC et l'un d'eux, Raymond Amarger, bat le record local de durée avec un vol de 1 h 05.

Mais l'activité du CIC cesse en 1948 à cause de la proximité de Maison-Blanche. Plus de 5 000 vols ont été effectués en quatre ans et demi.

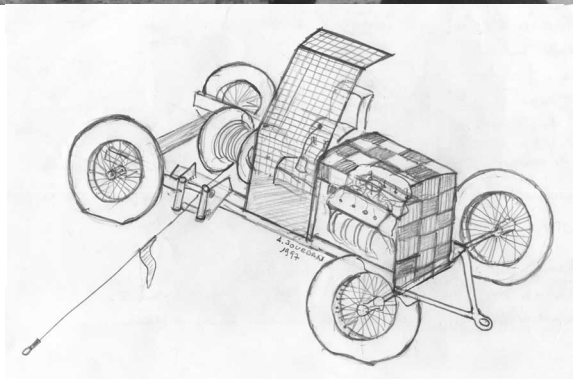
Les photos de Fort-de-L'Eau sont de Pierre Laffargue, Pierre Durafour, Juliette Costa, Clément Torrès et Rodolphe Van Lerberghe.





Ci-dessus à gauche : Le treuil initial de Fort-De-L'Eau, une camionnette à gazogène avec le différentiel bloqué et une bobine de câble montée sur la roue.

Ci-contre en haut et en bas : Le treuil construit dans les ateliers de l'AIA par Henri Jourdan, avec un moteur de camion anglais Bedford, une boîte à trois vitesses et des roues de Potez 25. Dessiné par son fils André, également ancien de l'AIA d'Alger.





La proximité dangereuse des pylônes de TSF à Fort-De-L'Eau



Décollage au treuil d'un Avia 152a



Novembre 1945 – André Costa donne les dernières instructions à Louis Durafour – A gauche : Jacques Duchène Marullaz – A droite : Georges Gérard, sous-directeur de la DAC-Algérie



Le 24 mars 1946, le ministre communiste de l'Armement Charles Tillon, en tournée en Algérie, visite le CIC de Fort-De-l'Eau. Il est accueilli par Auguste Donadieu, responsable de la section vélivole de l'Aéro-club de l'AIA. André Costa lui présente un pilote dans un Avia 152a.

Le même jour, présentation officielle du premier Stampe construit à l'AIA d'Alger, piloté par Dinchommeille.



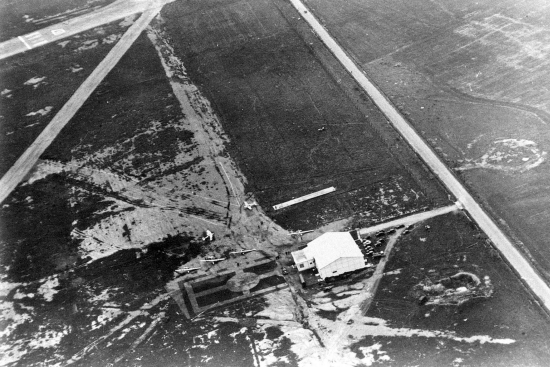
Sous des regards intéressés, l'Avia 152a est sur la glissière et un assistant le retient pendant la tension des sandows



Les planeurs biplaces Caudron C 800 décollent à Fort-De-L'Eau remorqués par un Stampe.

Ci-dessus : Le Stampe (piloté par Georges Bricout) et le câble de remorquage, vus depuis le planeur, sur la baie d'Alger.





Blida

L'été 1942 est créée l'Association des sports aériens de Blida avec quatre Avia 152a sur le terrain militaire. Constantin Feldzer, qui a une certaine expérience du vol à voile, dirige l'école et a l'idée lumineuse de décoller de Chréa pour un vol inédit jusqu'à l'aérodrome de Blida. Il réalise ce vol de 20 minutes le 9 septembre 1942. Deux mois après, le Débarquement allié arrive, le vol à voile s'arrête et Constantin Feldzer se retrouvera pilote au Normandie-Niemen.

André Costa tente de donner une suite au mouvement lancé à Fort-De-L'Eau et, le 5 décembre 1949, est fondé le Centre interclub de vol sans moteur d'Alger regroupant les aéro-clubs d'Algérie, de l'AIA et de Blida. Le Centre récupère le matériel de Fort-De-L'Eau et développe son activité sous la direction de Georges Bricout. Plusieurs vols intéressants sont réalisés laissant présager des conditions très favorables. Mais les performances sans cesse en augmentation des planeurs sont entravées par la présence des aérodromes de Blida, Boufarik, Maison-Blanche et La Réghaïa. De plus, l'accident mortel d'André Costa, apôtre du vol à voile, le 5 avril 1951, marque la fin du Centre.

Le SALS-Algérie étudiera une implantation dans la région de Rovigo qui avortera avec la fin de l'Algérie Française.

Ci-contre : Les planeurs et le remorqueur sur le parking et les scouts de l'air en visite à Blida (Pierre J Ionis et

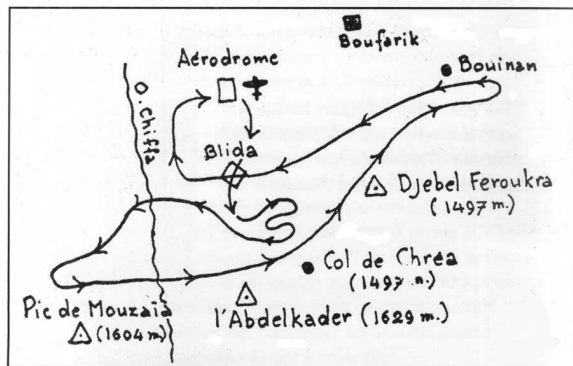


AERO-CLUB BLIDA-MITIDJA

N° 000152



BON POUR
LANCER ADULTE



Ci-contre en haut à droite : Le vol prometteur de deux heures réalisé en *Emouchet* le 19 mars 1950 par Raymond Amarger.

Ci-contre : Auparavant, le 5 mai 1948, Lucien Saucède avait réalisé, en Avia 40p, un vol de 140 km au départ de Mouzaïaville vers Les Ouadhias (Kabylie). Gabriel Perrot l'aide à s'installer dans le 40p (Lucien Saucède)



Orléansville

Au cours de l'été 1931, l'aéro-club Les Aiglons du Chélif, met en piste, piloté par Mougéon, un planeur d'un type indéterminé, mélange d' *Eole* et de Levasseur L 10. Avec ce planeur, les Aiglons deviennent très actifs et des lancers au sandow sont effectués tous les dimanches sur le terrain de La Ferme, situé aux Médjédas, à 3 km de Pontéba, sur la route d'Orléansville à Flatters. Les Aiglons participent à des meetings et des vols ont lieu à Fromentin. Pierre-Albert Monville, Henri Fouques Duparc et Jacques Adam tâtent du manche et parviennent quelques fois à s'élever au dessus du point de départ avec ce planeur médiocre qui sera abandonné en décembre 1932 quand les Aiglons se tourneront vers le vol moteur (Françoise Fouques Duparc)

