

Aérodromes et bases 1945-1962 (10)

Ami(e) Internaute,

Ce cent-vingt-sixième diaporama est le dixième d'une série sur les aérodromes et les bases en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'aérodrome de Chéragas, le GALAT 3 et le GALAT 105. Faites le circuler sans restriction !

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

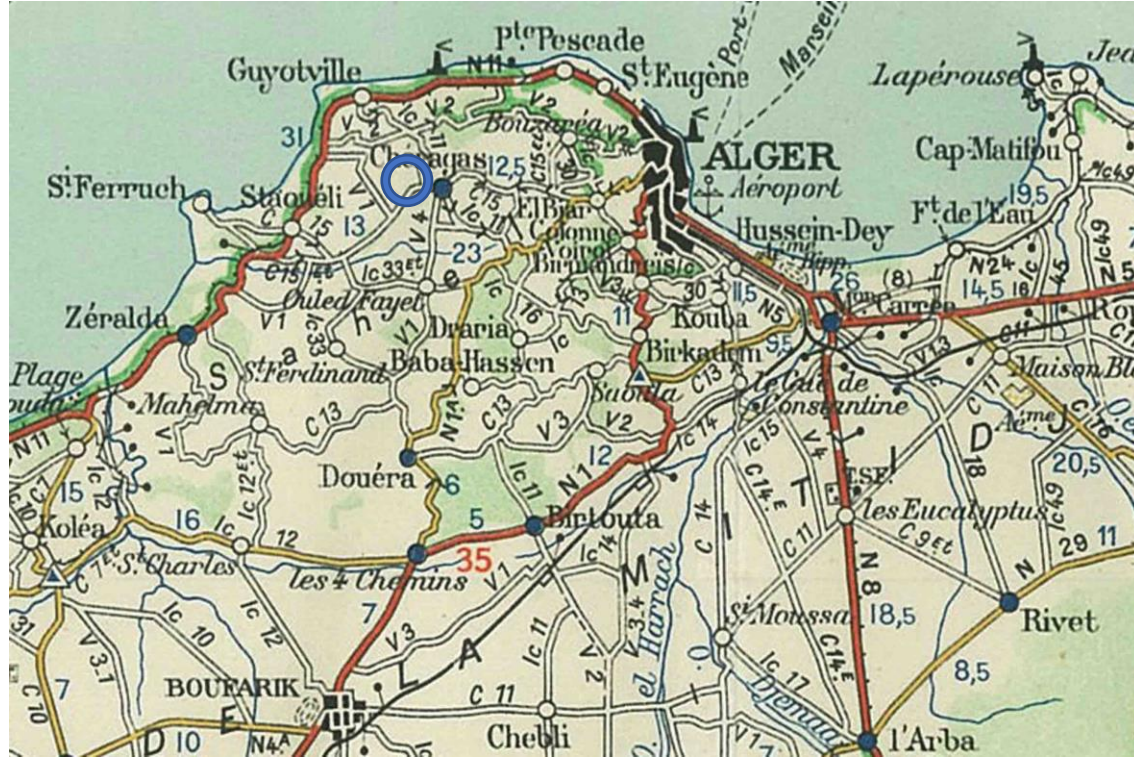
Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je réalise, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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



Guyotville

pl. Pescade

St. Eugène

Lapèrouse

ALGER

Aéroport

St. Ferruch

St. Oueli

Bouzaréja

Cap-Matifou

Ft. de l'Eau

Hussein-Dey

Zéralda

Ouled Fayel

Baba Hassen

Birkadom

Plage d'Or

St. Ferdinand

Souboula

le Coll. de St. Conserntine

Douéra

Birtouta

les Eucalyptus

Koléa

S. Charles

les 4 Chemins

el Harrach

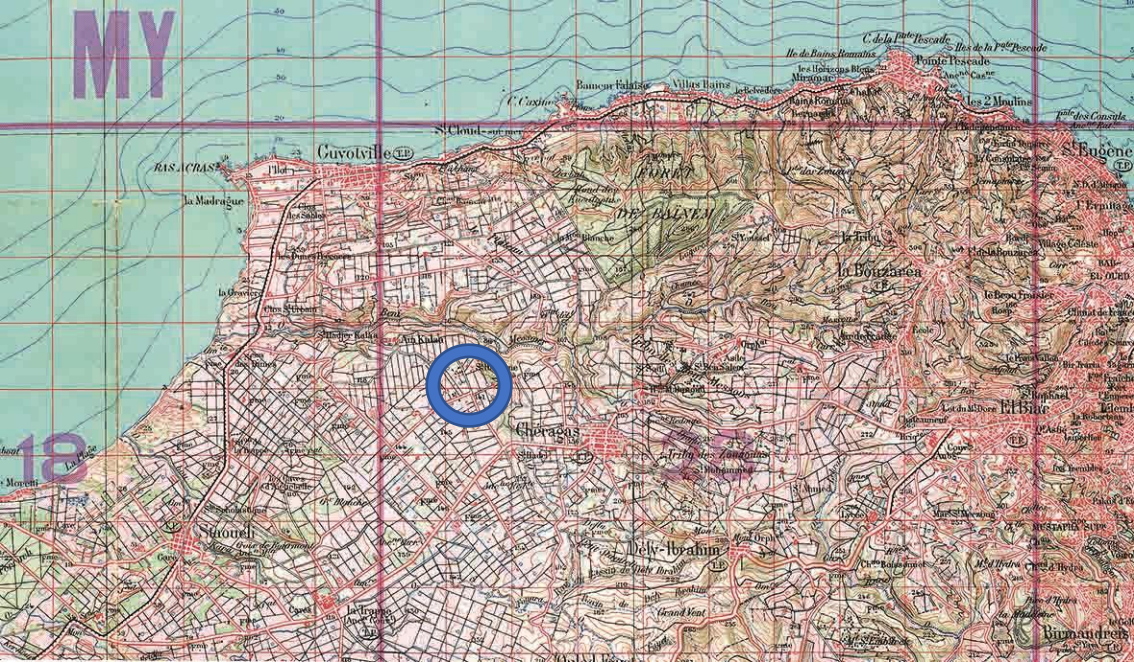
St. Moussa

Rivet

BOUFARIK

Chebli

l'Arba



Très bien situé, l'aérodrome de Chéragas permet une desserte facile depuis Alger par des routes moins encombrées que celles de Maison-Blanche. Les initiés savent qu'on peut arriver de Chéragas par la traverse.

Aérodrome de Chéragas – GALAT 3 – GALAT 105



GALAT 3



GALAT 105

Dès la fin de la guerre, se pose le problème de l'engorgement de Maison-Blanche et du déplacement des aéro-clubs vers un autre aérodrome. L'implantation d'un nouvel aérodrome sur le plateau d'Aïn-Kalaa, entre Chéragas et Guyotville, sur un terrain appartenant à Lioré, neveu du constructeur d'avions et hydravions, est envisagée dès 1947 mais ce n'est que le 15 mars 1958 que les avions des aéro-clubs d'Algérie, de l'AIA et des 3A se posent sur leur nouveau terrain où des installations confortables les attendent au sud de la piste de 1 025 m de longueur.

Les trois clubs totaliseront plus de quarante avions, avec souvent sept à huit avions en tours de piste ce qui, ajouté aux avions de passage et à l'activité de l'ALAT, entraîne une activité considérable. Cependant, aucun incident ne sera à déplorer. Les contrôleurs, souvent des stagiaires en formation en attente d'être mutés vers d'autres aérodromes, font un travail remarquable pour diriger tout le trafic.

Le 4 avril 1958, le GAOA 3 de Sétif, devenu GALAT 3, s'installe à Chéragas comme renfort opérationnel de la 10^{ème} Région militaire. Dans des installations encore provisoires, en utilisant le parking civil, au sud, en attendant la fin des travaux. Il prend alors un essor considérable. Il partira pour Dinan le 12 janvier 1963.

A partir d'octobre 1958, tous les L-19 sont regroupés en un seul peloton. Un peloton de L-18 assure la formation d'officiers-observateurs un mois sur deux et également les liaisons et les opérations.

Le 1^{er} août 1960, un PMAH opérant au profit de la ZNA est créé, il comprend six Nord 3400 et six Bell 47 (code : CMx)

"CHÉRIGAS" XP "24"

Ce ne se déplace pas en avion dans le ciel en toute fantaisie, comme on le faisait il y a quelques années en se promenant dans son jardin sur les pelouses ! Des routes du ciel sont dessinées ou aviateurs, délimitées en altitude et en direction. Autour des aérodromes, de nos avions sont plus nombreux, des consignes plus complètes, et plus précises viennent discipliner et réglementer le vol des appareils décollant et atterrissant.

Les avions ont des pilotes, les avions militaires ont des pilotes. Les avions militaires ont des pilotes, les pilotes ont des avions à piloter. Les pilotes ont des avions à piloter, les avions ont des pilotes. Les pilotes ont des avions à piloter, les avions ont des pilotes.

Un nouvel aérodrome situé dans le département d'Alger, étonnante par son étendue et sa beauté, a été inauguré récemment par arrêté du 13 mars 1961. Pour donner satisfaction des aspirations des Algérois qui y sont bacheliers.

Nom et position : Alger-Chéragas. 36° 56' N. - 0° 21' E. (123 mètres). 2-5-5-6. Caractéristiques : 1 piste d'envol titulaire possédant sur une longueur de 500x30 mètres, QPU 450.

- 7-9 : Autre destination : point de contact : centre de jour.
- 10 : Remarques : RNF 60.
- 11 : Brevetage(s) : RNF 60.
- 12 : Observations : Restrictions QPU utilisable uniquement par les avions militaires.
- 13 : Données de vol : 300 mètres et 500 mètres jusqu'à nouvel avis.
- 14 : Moyenne radio : AD (FR) - Chéragas Algérie - AL - 131,131,313. Et 1325 - IVA.
- 15 : Consignes de piste particulière : voir chapitre consacré aux consignes d'utilisation.
- 16 : Remarques complémentaires : 1) Piste d'envol en direction Nord-Sud très bonne, terrain très plat, surface en asphalte, terrain en asphalte humide.
- 17 : Tolérances : 1-2 à Chéragas.
- 18 : Informations supplémentaires : Documentation concernant l'Aériette au Larosmère.
- 19 : Consignes de jour par bandes : Maitoux, valises pyramistes et équipages d'aviateurs.
- 20 : Signalisation : Maitoux à l'aéroport des installations civiles, au sud du terrain de la piste.

- ### CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AÉRODROME DE CHÉRAGAS
- I. Définition. Zone de vol locaux : Zone délimitée.
- au sud par une ligne Drieux-Zéragas.
 - au nord et à l'est par les limites fixes de la Régiment de Chéragas. Référence : voir chapitre de travail établies.
 - II. Conditions d'attente de l'aérodrôme :
 - a) Voir en outre de piste, en continuant la vue de la piste ; hauteur minimale : 1 km 500 ; plan-fond 400 m.
 - b) Voir dans le menu de vols locaux (chapitre 2) à l'annexe ; plan-fond : 400 m.
 - c) Voir en dehors de la zone de vol locaux, au chapitre 2, à l'annexe plan-fond 400 m.
 - III. Consignes de piste :
 - a) Piste 02 : bord de piste à gauche, altitude : 200 m QPU.
 - b) Piste 28 : bord de piste à droite, altitude : 200 m QPU.

- IV. Règles de vol locaux : QPU Chéragas.
- 1. Tous de piste et vols locaux : QPU Chéragas.
- Autres : voir 10123 m (RNH Alger) réglés sur démasse, par la source de Chéragas ou voir autre établissement, compétence :

 - Altitude minimum autorisée : 400 m QPU Chéragas.
 - Les consignes de vol applicables à tout vol hors de la zone de vols locaux Chéragas pour les appareils militaires sur ceux, après l'atterrissage, voir l'annexe 10123 m.
 - Maitoux-Béchar-Chéragas ; Maitoux-Béchar ; Maitoux-Béchar-Dry-Drahim, Chéragas.

2) Les aérodromes sur II et III doivent être utilisés sur l'aérodrome de Chéragas.

3) Tous vols en dehors de la zone de vols locaux doivent être effectués en plan de vol particulier.

4) VPF Contact : voir ces informations par les aérodromes.

5) Pour tous vols hors de la zone de vols locaux ou y entrer, les appareils doivent être munis d'un des itinéraires suivants :

1) Vers Maitoux ; Chéragas-Béchar. Les itinéraires suivants : Maitoux-Béchar, Maitoux-Maitoux-Béchar.

2) Vers Dry : Chéragas, Dry-Taberna, Dry, Taberna, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

3) Vers la ligne de vols locaux de Maitoux-Béchar, altitude : 200 mètres jusqu'à la route de Béchar.

4) Les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 ci-dessus ne sont pas applicables aux appareils à destination de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

5) Consignes pour les appareils à destination de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

6) Pour entrer dans la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, les appareils doivent être munis d'un des itinéraires suivants :

1) Etre munis de VPF par accord préalable de Maitoux-Béchar. 2) Après l'atterrissage de Maitoux-Béchar.

7) Consignes pour les appareils à destination de Maitoux-Béchar.

8) Les aérodromes à destination ou en transit par Maitoux-Béchar ont pour remplir les conditions suivantes :

a) Avoir l'équipage de VPF.

b) Avoir l'atterrissage de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar.

c) Se conformer aux instructions de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar.

d) Maintenir une altitude inférieure ou égale à 200 mètres entre Maitoux-Béchar et Chéragas.

e) Les appareils non équipés de VPF ne peuvent être exploités à destination de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

f) Les appareils non équipés de VPF ne peuvent être exploités à destination de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

g) Les appareils non équipés de VPF ne peuvent être exploités à destination de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

h) Les appareils non équipés de VPF ne peuvent être exploités à destination de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

RECAPITULATIONS DES CONSIGNES DE CIRCULATION

Tous qui la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

1) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

2) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

3) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

4) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

5) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

Le 13 mai 1961, le 1^{er} PMAH de réserve générale est rattaché au GALAT 3 qui dispose de 55 aéronaves. En février 1962, il perçoit des *Alouette II*, en plus des Bell et arrivés en août 1960.

Le GALAT 105 est créé à Alger le 2 août 1959, il a autorité sur les formations ALAT du corps d'armée d'Alger et du Sahara, cela représente le GALAT 3, le PMAH ZNA de Chéragas, Le PA 7^{ème} DP de Tizi-Ouzou, le PMAH 6^{ème} DP d'Orléansville, le PMAH 20^{ème} DP de Berrouaghia, le 2^{ème} PA 20^{ème} DP à Bir-Rabalou, le PMAH 10^{ème} DP à La Réghaïa, le 1^{er} PA ZA ZOS à Colomb-Béchar, le 1^{er} PA ZOO à Laghouat et le 2^{ème} PA ZOO à Ouargla. Il est commandé par le colonel Bernard d'Arnaudy suivi, le 16 avril 1961, par le colonel Georges David. Il devient, le 1^{er} février 1963, le GALAT 114 à Rocher-Noir.

Créé de toutes pièces, l'aérodrome de Chéragas correspond exactement aux besoins de l'ALAT et des aéro-clubs algérois.

Les aviateurs algérois ont enfin leur aérodrome « d'aviation général » mais ils en profiteront peu de temps, il aura vécu moins de cinq ans.

1) Maitoux en vue du sud ou de l'est.

2) A une altitude supérieure à 200 mètres et au niveau quadrante.

3) Maitoux de minima météorologiques suivants :

- Hauteur de la CTA d'Alger et du Sahara.
- Maitoux-Béchar ; Vindilienne : 1 km 300 ; Chéragas : 400 mètres.
- Dans la CTA d'Alger et du Sahara : Maitoux-Béchar ; Vindilienne : 1 km 300 ; Maitoux-Béchar ; Vindilienne : 3 km ; Maitoux-Béchar ; Vindilienne : 3 km ; Maitoux-Béchar ; Vindilienne : 3 km.

Note : Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

1) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

2) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

3) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

4) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

5) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

6) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

7) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

8) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

9) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

10) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

11) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

12) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

13) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

14) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

15) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

16) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.




17) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

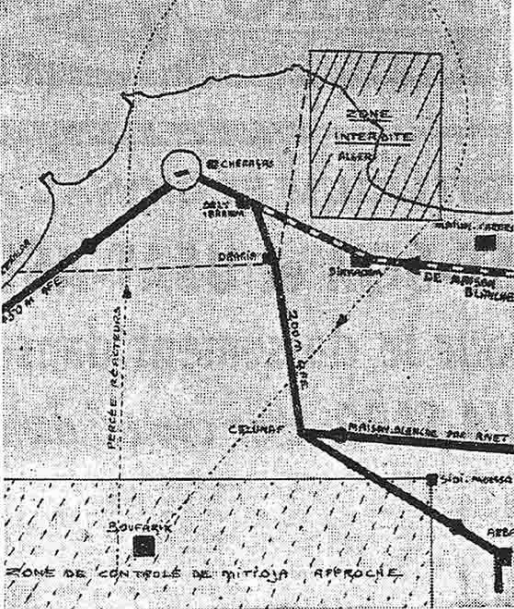
18) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

19) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

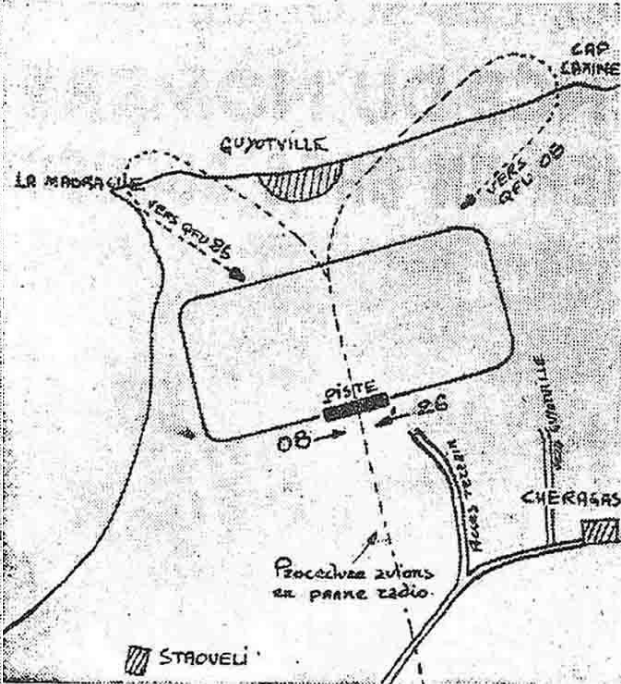
20) Les vols de Maitoux-Béchar et de la zone de vols locaux de Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar, Maitoux-Béchar.

LEGENDE

-  ITINÉRAIRES ENTRÉE ET SORTIE CHÉRAGAS
-  CHÉRAGAS - MAISON BLANCHE
-  DELIMITATION ZONE VOL LOCAL



Chemineants, entrées et sorties. Aérodrôme de Chéragas



Tours de piste sur Chéragas



Le 20 mars 1958 – Au sud, les hangars des aéro-clubs sont montés – La piste 08/26 est en service – Les installations de l'ALAT, au nord, sont en construction et l'ALAT est provisoirement du côté aéro-clubs



Les installations de l'ALAT vues vers l'ouest



En 1961, en base gauche pour la piste 26



(Bernard Charles)

En base gauche pour la piste 08



(Marcel Vermoort)

L'aire à signaux et les installations de l'ALAT vues depuis la tour de contrôle



Installation provisoire pendant les travaux – Obligation de faire un jardin devant les tentes



Le installations de l'ALAT vues depuis le côté civil



L'aérodrome vu derrière les hangars des aéro-clubs



H-21 et *Alouette* devant un hangar en construction



En 1958, encore sur le parking civil avant la fin des travaux, rangée de L-18 dont le 10-A-1 destiné aux réservistes, à droite les ailes d'un *Dragon Rapide*.

Les L-18 assurent la formation d'officiers-observateurs un mois sur deux et également les liaisons et les opérations.

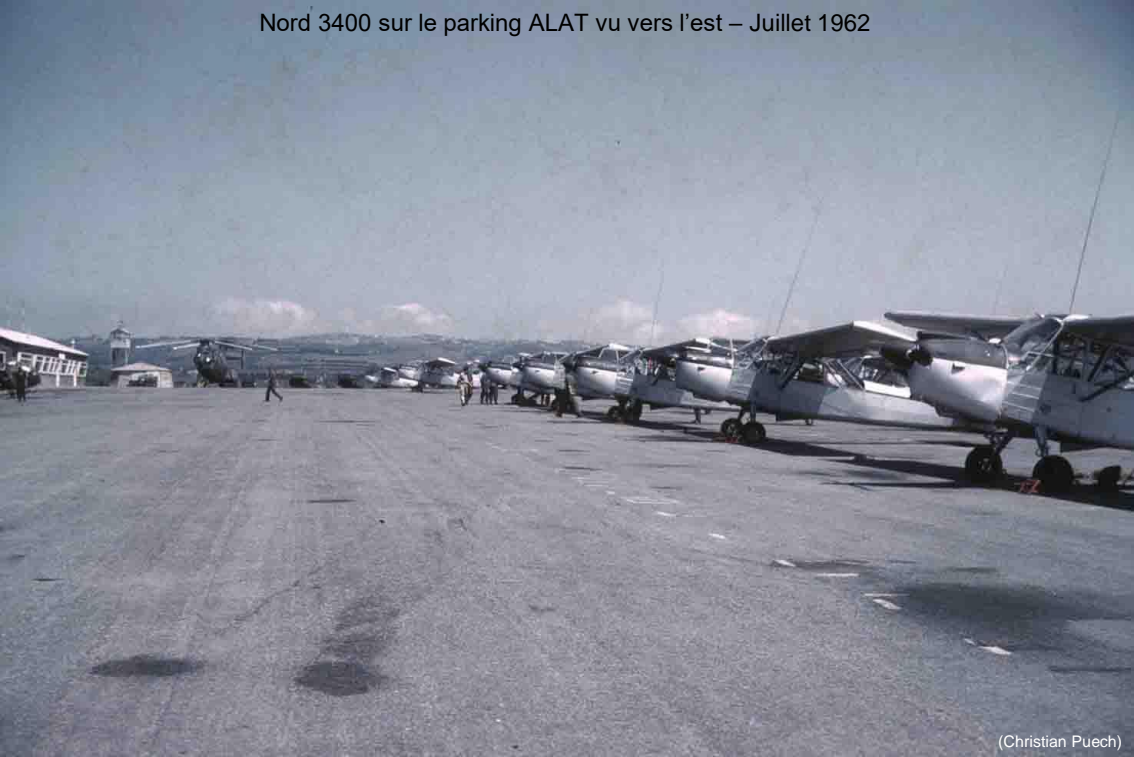


Le parking ALAT vu vers l'est – Juillet 1962



(Christian Puech)

Nord 3400 sur le parking ALAT vu vers l'est – Juillet 1962



1962 – Décollage d'un L-19 en piste 08



(Jean-Marcel Delville)

Un L-19 au point d'attente de la piste 08, vu de la tour de contrôle



(Henri Riotte)

La tour de contrôle et le bâtiment technique vus depuis l'entrée côté civil



La tour de contrôle et le bâtiment technique vus depuis la piste



Dans la tour de contrôle provisoire en 1958 – Le soldat de 1^{ère} classe Emile Koltan dispose de cinq petits pupitres Nardeux pour cinq fréquences VHF différentes, d'un pupitre de télécommande VHF avec haut-parleur et d'un émetteur-récepteur ARGRC9 ou BC 1000 en fréquence FM sur le canal 16



Dans la tour de contrôle en 1961



(Henri Riotte)

Un stagiaire contrôleur civil en 1961, dans la tour de contrôle



La campagne vers le sud-est



(Henri Riotte)

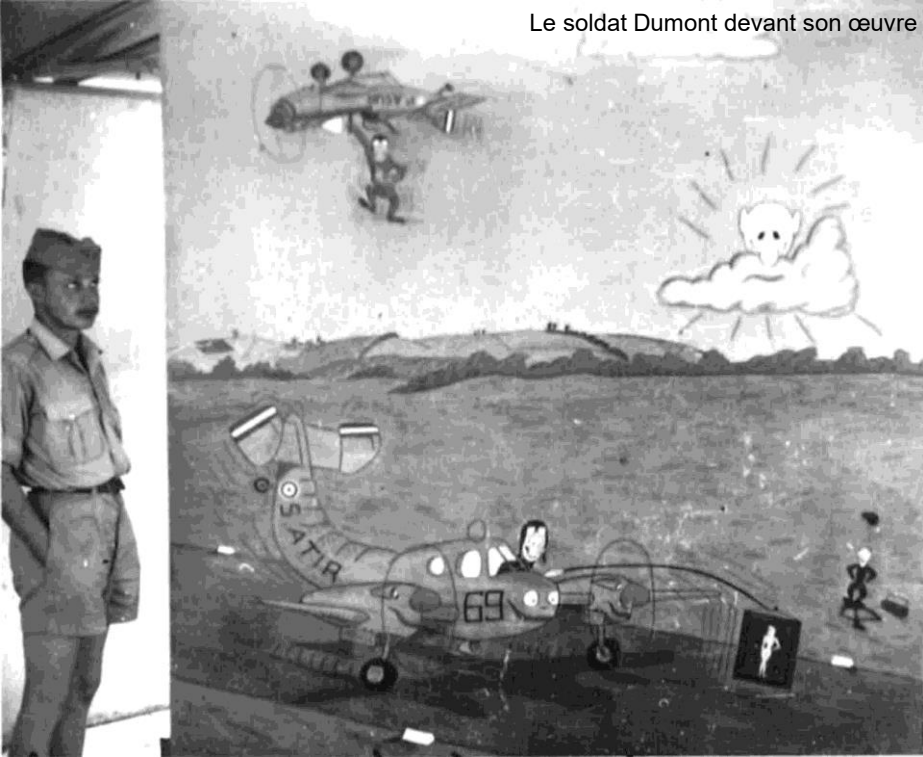
L'infirmierie devant le château d'eau



La salle OPS au début de l'installation



Le soldat Dumont devant son œuvre dans la salle OPS



Le bureau de la Météo

PROTECTIONS
PRE AVIS 1 HEURE



• Les brigadiers Bouvier et Henri Riotte, météorologistes, en 1961



(Henri Riotte)

L-19 du GALAT 3 dans l'aérodrome encore en chantier en 1958



Bell 47G du GALAT 3



Vertol H-21



Djinn du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI en 1962



(Bernard Guyon)



(Bernard Lavaysse)

Louis Lavaysse, président de l'aéro-club des 3A et colonel de réserve de l'armée de l'Air, décore le colonel Bernard D'Arnaudy, commandant le GALAT 105

Ci-dessous : MdL pilote Bernard Prop, essai radio en L-18



(Bernard Prop)

Un groupe d'appelés du GALAT 3



(Francis Lagarde)

En 1959, les sous-officiers pilotes Bourrat (au geste significatif), Lequeux, Marcel Vervoort, Denent, Etienne Mielot et Meunier



(Marcel Vervoort)



(Jacques Cabanes)



(Bernard Prop)

Ci-dessus : MdL pilotes Marcel Vervoort et Daniel Mertian de Muller en L-18.

Ci-contre à gauche : MdL pilotes André Darté et Jacques Cabanes devant un L-19

Dans un *Broussard* du GALAT 3, MdL pilote Christian Robet-Bancharelle à gauche



(Christian Puech)

Les MdL pilotes Marcel Vervoort et Bernard Prop



(Bernard Prop)



676^{ème} CRALAT

Créée le 1^{er} août 1959 à Chéragas, la 676^{ème} CRALAT assure l'entretien de tous les appareils en service dans le GALAT 105.

La 676^{ème} CRALAT fait mouvement sur Rouïba le 29 décembre 1962, avant d'embarquer pour Montauban en février 1963 et y être dissoute.

Revue de troupes devant le hangar de la 676^{ème} CRALAT





Arrivée d'un Bell 47 accidenté du PMAH ZNA à la 676^{ème} CRALAT





Septembre 1958, devant le hangar de l'Aéro-club d'Algérie à l'occasion de la remise des diplômes de préparation militaire parachutiste - Rémy Saint-André en civil, à sa gauche le général Rouget, à droite, le colonel Coulet (des Commandos de l'Air)



Le centre de repos de l'ALAT sur la plage de La Madrague



Vu depuis le parking de l'ALAT, de l'autre côté de la piste les hangars des aéro-clubs démontés à Maison-Blanche et remontés à Chéragas



Le parking civil et aéro-clubs



Avril 1960 – Sur le parking des aéro-clubs, départ vers les Baléares, le seuil de piste 08 au fond



(Jean de la Jonquière)

Depuis samedi après-midi

L'Aéro-Clubs d'Algérie est installé à Chéragas

Sept appareils venant de Maison-Blanche ont atterri sur la nouvelle piste

L'Aéro-Clubs d'Algérie est depuis samedi après-midi installé sur le nouveau terrain de Chéragas. Le président René Saint-André a hissé symboliquement les dix-huit fanions (dont chacun représente un appareil du club) au-dessus des hangars destinés à abriter le matériel.

Sept avions ont atterri à Chéragas après avoir effectué quelques minutes auparavant de Maison-Blanche. Des fusées leur ont donné le « feu vert ».

Au cours des cérémonies qui ont marqué le « déménagement », M. Ré-

mi Saint-André évoqua, avec un brin d'émotion, les trente années passées à Maison-Blanche, devenu aujourd'hui trop important pour continuer à héberger les flottilles aéroennes.

M. Saint-André rendit hommage à la compréhension des autorités aéronautiques et à l'efficacité des techniciens de l'infrastructure qui ont travaillé dans des circonstances souvent difficiles. Parmi les personna-

○ SUITE EN PAGE 3



En 1946, sous la présidence de René Prévost, la reprise est rapide avec les nombreux pilotes militaires démobilisés. L'école reprend en Stampe et les voyages en Fairchild et en *Norécrin*. Le club se classe dans les tout premiers dans les différentes coupes aux brevets et aux kilomètres parcourus. Il assume pleinement sa mission de propagande aéronautique et la formation pré militaire concernera plus de 1 000 jeunes jusqu'en 1962.

Les besoins pressants de l'école et des déplacements liés à l'exploitation pétrolière, à l'insécurité et à l'entraînement des réservistes amènent à l'acquisition des avions modernes qui apparaissent à partir de 1956 : Jodel, *Emeraude* et *Mousquetaire*.

Le club effectue alors une moyenne de 3 000 heures de vol par an pour une quinzaine de brevets et il possède près de 20 avions lorsqu'il est frappé par l'interdiction des vols en avril 1961, après un demi-siècle d'existence.



La flottille de l'A.C.A. sur le nouveau terrain de Chéragas

L'Aéro-Club d'Algérie a effectué, hier *au-dessus du terrain de Chéragas* un brillant vol de formation

E VOLUTION dans le ciel, hier à Chéragas, où cinq appareils de l'Aéro-Club d'Algérie, ont « fait leur persil » sous notre nez. C'était un vol de formation.

Un Mousquetaire piloté par M. Chappelier, et quatre Jodel pilotés par MM. Bartel, Luco, Orfilia et Cougoule, sont passés trois fois, en formation différente. Le « vol de canard », le « diamant » et l'« échelon refusé ». Il faisait un beau soleil, et quelques turbulences dans l'air...

Après ce petit festival, M. de la Jonquièrre, président de l'Aéro-Club

d'Algérie, a accueilli la presse au bar du terrain, pour un champagne très sympathique, au cours duquel il a retracé en quelques mots les activités de son club et les projets qui l'animent. Il a rappelé notamment que c'était le plus ancien des aéro-clubs en Algérie, et qu'il comptait parmi ses adhérents un pilote de 17 ans.

L'Aéro-Club d'Algérie compte actuellement 3.071 heures de vol. Ses appareils ont parcouru 111.000 kilomètres de vol en voyages et assuré 10 évacuations sanitaires. 56 pilotes s'entraînent régulièrement, et trois jeunes filles ont droit au titre de « pilotes chevronnées ».

La flotte de l'Aéro-Club d'Algérie va s'accroître dans les mois qui viennent d'un biplace Émeraude, d'un quadriplace Mousquetaire, d'un triplace Ambassadeur.

M. de la Jonquièrre a conclu en précisant que malgré les efforts incessants de ses adhérents, l'Aéro-Club d'Algérie ne peut être soutenu que grâce à l'appui bienveillant et constant de l'Aéronautique civile en Algérie.



Le parking de l'Aéro-club d'Algérie devant la tour de contrôle provisoire



Sur le parking de l'Aéro-club d'Algérie, présidé par Jean de la Jonquière (au centre) – A gauche : la tour de contrôle provisoire devant le bâtiment technique en construction



Fairchild 24 de l'entreprise Tramalloni basé à l'Aéro-club d'Algérie



Association Aéronautique Algérienne



L'Association Aéronautique Algérienne (Aéro-club des 3A) naît le 4 mars 1956 à la suite d'une scission au sein de l'Aéro-club d'Algérie. Son président, Louis Lavaysse, est très connu dans les milieux automobile et aéronautique. Concessionnaire Ford, Simca et Renault (SAVA), il représente également les avions Wassmer. Il avait pris une part active lors du Débarquement du 8 novembre 1942. Très actif dès sa fondation, le club adopte la devise ambitieuse *Quo non ascendam ?*

Les moniteurs Gilian Albano et Jean-Georges Bouvier commencent l'école en janvier 1957 avec un Jodel 120, un Stampe et un *Tiger Moth* et de nombreux élèves qui dépasseront la centaine. Ils seront rejoints par d'autres moniteurs bénévoles. Le club déménage le 15 mars 1958 à Chéragas avec quatre Jodel et un Fairchild 24.

Lors de l'arrêt des vols, le club a effectué 2 300 heures de vol dans les six derniers mois et a obtenu 42 brevets depuis le 1^{er} janvier 1960. Il a alors sept Jodel dont un *Ambassadeur*, un *Boisavia Mercurey*, un Stampe et un Maurice Brochet 100. Dernier né des aéro-clubs d'Algérie, l'Aéro-club des 3A a obtenu, en cinq années seulement d'existence, des résultats exceptionnels tant en heures de vol qu'en pilotes formés et entraînés.

Le hangar de l'Association aéronautique algérienne (Aéro-club des 3A)



En 1961, devant le Fairchild 24 F-OABB de l'Aéro-club des 3A, à droite : François Mazuier, accroupis : le mécanicien Ali et Terrasson



Un Jodel 120 de l'Aéro-club des 3A





AÉRO-CLUB DE L'A.I.A. D'ALGER - MAISON-BLANCHE

SIÈGE Bar des Ailes : 12, Rue Michelet,
ALGER

L'Aéro-club de l'AIA, créé le 8 février 1946, émane du très important Atelier industriel de l'Air de Maison-Blanche. Après le président fondateur Lucien Pidell, il sera présidé par les directeurs de l'AIA qui se succéderont et apporteront toute l'aide possible : André Chatry, André Bassoleil, Paul Wicker et Jean Issartel, sous la présidence d'honneur bienveillante de Jean Duc, directeur des AIA d'AFN.

L'Aéro-club est ouvert aux employés de l'AIA, aux militaires de l'armée de l'Air et à des membres extérieurs. Animé par le chef-pilote charismatique Pierre Llopis, il effectue 2 000 à 2 500 heures de vol annuelles. En plus de l'école de pilotage, les activités sont multiples : nombreux voyages, participations à des rallies, aéromodélisme, construction d'un *Minicab* et d'un *Bébé Jodel*, formation prémilitaire, auxquelles s'ajoutent les fêtes, banquets et arrosages pour tous les événements heureux. Le club est très bien classé dans les coupes pour les brevets, les kilométrages parcourus et les heures de vol.

Lorsqu'il est contraint de cesser son activité, l'Aéro-club de l'AIA compte 160 membres actifs et quatorze avions : quatre Stampe, trois *Norécrin*, quatre Jodel 120, un *Ambassadeur*, un *Bébé Jodel* et un Piper L-18 qui assure la formation pré-militaire ALAT.

Le seuil de piste 08 et le hangar de l'Aéro-club de l'AIA au début de la rangée



Décollage du *Norécrin* de l'Aéro-club de l'AIA en piste 26



En 1958, Jodel 120 de l'Aéro-club de l'AIA



La piste de modélisme



FÉDÉRATION NATIONALE AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE
UNION RÉGIONALE ALGÉRIE-SANARA
VOL CIRCULAIRE
PISTE "Léon BIANCOTTO"

Le 16 février 1960, sur le parking de l'Aéro-club des 3A, avant le premier vol du Wassmer WA 20 *Javelot* F-CCEK construit par le SALS-Algérie – Lucien Saucède devant le planeur



Le 16 février 1960, le *Javelot* en vol remorqué, piloté par Henri Gantès, survole l'aérodrome



Le 16 février 1960, le *Javelot* en vol remorqué, piloté par Henri Gantès – L'aérodrome est à droite



(Henri Gantès)

Wassmer WA 20 *Javelot* F-CCEL, construit par le SALS-Algérie, en attente de vol d'essai





Le 15 septembre 1958 – Passage de la caravane Jodel – De face : Lucien Querey, constructeur des Jodel



Aero Commander 680E F-BJAR de l'Escadrille Mercure en 1958 devant la tour de contrôle provisoire – Les avions de l'ALAT sont encore stationnés côté civil en attendant la fin des travaux



Avro Anson d'Afric Air en 1958



Un prototype du Morane-Saulnier *Rallye* en 1960



Passage du Piper PA 23 F-BICD en 1959



Passage d'un Boisavia B 601L *Mercurey* de l'Aéro-club de Blida



Présentation du Wassmer WA40 *Super IV* par le constructeur



Escale du Wassmer WA40 *Super IV* de l'Aéro-club d'Oranie



Dernière diapositive

(Henri Riotte)