



Aéro-club d'Algérie

Voyage Chéragas-Palma-Chéragas

16,17 et 18 avril 1960

Pour fêter son cinquantenaire, l'Aéro-club d'Algérie, présidé par Jean de la Jonquière, organise une randonnée Alger-Palma de Majorque à laquelle se joignent des avions des aéro-clubs de l'AIA, de Blida et de Bougie.

Quatorze avions transportent quarante-deux participants. Ils sont rejoints à Palma par un DC 4 d'Air Algérie transportant les accompagnateurs et les amis.

Le voyage, de 630 km aller et retour, se déroule sans incident, encadré par un *Languedoc* de l'EARS 99 qui assure la sécurité.



L'aérodrome de Chéragas, mis en service le 15 mars 1958 après plusieurs années d'étude, est destiné à libérer l'aérodrome de Maison-Blanche du trafic des avions des aéro-clubs.

Il héberge l'Aéro-club d'Algérie, l'Association aéronautique algérienne (3A) et l'Aéro-club de l'AIA d'Alger.

Il héberge également l'unité importante du Groupement 105 de l'ALAT.



Préparatifs avant le départ, devant les hangars des aéro-clubs au sud de la piste – De gauche à droite : Aéro-club d'Algérie, Aéro-club des 3A et Aéro-club de l'AIA
A gauche : le Jodel D 120 F-OAZB de l'Aéro-club de Bougie



Préparatifs avant le départ, l'Emeraude F-OBKC est de l'Aéro-club de Blida



Atterrissage, en piste 08, d'un Cessna L-19 de l'ALAT



Les installations de l'ALAT, au nord de la piste, avec l'atterrissage d'un Stampe de l'Aéro-club de l'AIA



Prêts au départ, vu de la tour de contrôle – Au fond : le seuil de piste 08



Jodel D 117 et *Emeraude* de l'Aéro-club d'Algérie



Emeraude de l'Aéro-club d'Algérie



Jodel D 120 de l'Aéro-club d'Algérie



Décollage, en piste 26, du Fairchild 24 F-OABG de Georges Tramalloni



Décollage d'un Jodel D 120, derrière le Jodel D 140 Mousquetaire de l'Aéro-club d'Algérie



Décollage d'une *Emeraude*, derrière le Jodel D 140 *Mousquetaire* de l'Aéro-club d'Algérie



Décollage d'un Jodel D 117



Le *Languedoc* F-BCUO de l'EARS 99 qui accompagne le voyage, commandé par le capitaine Barbey, avec, dans l'équipage, Michel Berthelot et Jean-Claude Guyon
L'EARS 99 (Escadrille aérienne de recherche et de sauvetage 99), basée à Maison-Blanche, assure, avec des *Languedoc*, des *Constellation* et des *Noratlas*, l'alerte en Méditerranée concernant les aéronefs et les bateaux en difficulté. Elle assure également la recherche et le sauvetage des aéronefs disparus en Algérie et au Sahara.



Deux Jodel D 117 en compagnie du *Languedoc* de l'EARS 99



Le *Norécrin* de l'Aéro-club de l'AIA qui porte un numéro attribué lors du rallye de Sicile



Le *Norécrin* de l'Aéro-club de l'AIA



Deux Jodel D 117



Arrivée sur l'île



Sur l'île



Palma de Majorque



Palma de Majorque





Palma de Majorque et la cathédrale



Sur le parking de Palma



Le Fairchild 24 de Georges Tramalloni à Palma



Le Jodel D 140 *Mousquetaire* de l'Aéro-club d'Algérie à Palma, devant un DC 4



LE CINQUANTENAIRE DE L'AÉRO-CLUB D'ALGÉRIE

14 avions légers avec à bord 42 pilotes pour équipages, ont relié Alger à Palma en "vol de formation"

DE NOTRE ENVOYE SPECIAL

J. TAOUSSON

CE ne fut pas à proprement parler, un rallye aérien. Plutôt, une randonnée touristique. Mais une randonnée unique puisque c'était la première fois que des avions légers — volant en formation — reliaient Alger à Majorque, « l'île de calme et de lumière ».

Au mois de janvier déjà, M. Krieger, le secrétaire général de l'Aéro-Club en avait eu l'idée. Diabla ! La « boîte » allait avoir un demi-siècle. Et une croisière faisait un beau cadeau d'anniversaire.

Tout le monde à Chéragas — ce petit monde amoureux des airs — avait trouvé l'idée géniale. Tout le monde aussi s'était montré sceptique.

Personne n'osait croire que pourraient être surmontées les terribles difficultés d'un tel voyage à Palma.

Les terribles difficultés administratives, bien entendu, puisque les temps sont loin où Biériot pouvait survoler la Manche sans avis préalable !

Problème résolu

Traverser le ciel rempli de formations, tel était le problème à résoudre. Tel était, aux aires mêmes des pilotes, le véritable exploit...

Comment M. de la Jonquières, l'élegant président de l'Aéro-Club d'Algérie le réalisa-t-il ? Comment s'y prit-il pour faire tomber les objections, convaincre de la plume et du verbe, avec l'appréciable appui de M. le Consul général d'Espagne à

Alger et M. le Directeur de l'Aéronautique civile, les hautes autorités civiles, militaires et soutirer enfin la fameuse autorisation ? Ceci est une autre histoire qui est consignée dans une volumineuse correspondance.

L'essentiel était que l'Aéro-Club d'Algérie put fêter — et le faire naturellement par une manifestation aérienne — sont allégre cinquantenaire.

Cinquante ans ont passé...

Cinquante ans déjà ont passé depuis les envois hésitants des premiers pilotes algérois, contemporains de Chavez et Caudron ; Jean Maré et Métrot, fondateurs du club. Métrot avait été le précurseur. En 1905, il avait volé pendant 70 minutes sur son biplan « Voisin » !

Et puis, au fil des ans, avec le « progrès », l'expérience de la guerre aussi, les pilotes s'étaient fait plus nombreux. Certes, le baptême de l'air demeurerait encore une aventure. Mais l'Aéro-Club, sur son terrain de Maison-Blanche, voyait pousser ses ailes : Spad, Hanriot, G. 3...

Epoque héroïque des Marcel Germain, Voimérange, Bonin, Petit, Maignan, Tillier, Merico, avions de performances, de rallyes et de circuits...

50 ans déjà ont passé. 50 ans de joies, de sport, de succès, de deuils aussi qui ont fait de la petite histoire de l'Aéro-Club d'Algérie, le résumé local de l'évolution de l'aéronautique.

Eux, resteront dans les annales. L'équipage de « l'Escadrille du Cinquantenaire ». Les pilotes qui, au-dessus du « Mare-Nostrum » entreprirent la traversée-témoin, avec la même foi, le même esprit que leurs « ancêtres » Mariano, Duchêne, Dutertiez, s'élançèrent vers le Sud.

Ils étaient 42 dont « cinq de moins de 20 ans » qui avaient grimpé samedi dans les carlingues des 14 appareils minuscules, sagement rangés depuis la veille sur le terrain de Chéragas ; hardis oisifs mécaniques, lancés dans l'aventure sous la protection d'un bon gros quadrimoteur couleur de charbonneret...

Pour le commandant Barbey et ses hommes, les gens du Banguedoc de surveillance, pour les autres équipages militaires des Nord 2501 escorteurs, la balade était professionnelle.

Pour ceux de l'Aéro-Club d'Algérie, de l'A.I.A., de la Miltidja, de Bougie, elle avait l'importance des grands instants, la griserie du « vol de groupe sublime ou le révé est squadron-leader ».

L'épreuve

Ils étaient 42, donc, qui décollèrent dans le petit matin. Des anciens, des jeunes, des plus jeunes et même une femme, l'unique pilote féminin de la croisière : Annie Finat, la dynamique secrétaire de la Worms, qui totalise plus de 200 heures de vol.



SUITE EN PAGE 10



C'est Annie Finat qui ramena récemment de Paris à Alger, un « Ambassadeur » par le voie des airs. Avec Jean Neveu, au cas des 300 heures largement dépassés, Duchemin, Llopis, trésorier général de l'A.I.A., Krieger, elle comptait au nombre des plus chevronnés de la randonnée, encadrant les nouveaux : Tramaioni, le plus ancien parmi les jeunes pilotes. Ayache, qui n'a pas 17 ans et vole entre deux cours au lycée, et d'autres encore, élèves de Cougonne, le chef pilote de l'A.C.A., de Llopis et Zanetacci, élèves fervents, pleins de bonne volonté, devant leur première grande épreuve.

Tourisme à Palma

La foule algérienne, que les DC-4 d'Air Algérie avaient lancée sur la piste de Palma, attendait, impatiente, dans la ruche bouillonnante de l'Aéro-Puerto.

La foule des parents et des amis pour qui le rallye était un prétexte et Majorque une raison. Inouïes aussi, mordus de l'aviation ou simplement, colorés, jascassants, sympathiques, repartant tout des tables de la terrasse où s'écrasait les rayons de soleil encore frieux et pâles.

La foule, bref, guettait, devant une bière ou un coca-cola, le point qui grandirait dans l'air.

L'« Ambassadeur » du président de la Jonquières, fut le premier à crever l'horizon. Saluant d'un coup d'aile, il se posa impeccablement, déjà attendu sur l'aire, par le maître de Palma, le président du « Real Aero-Club », et tout ce que l'île compte de « fans ».

Debout, les Algériens désignaient le ciel du doigt, reconnaissant le « Jodel » de X ou l'« Émeraude » de Y, qui faisaient un petit trou et atterrieraient sur la piste cabotante et étroite, après deux heures de vol. Les marquisins, eux dans un état de sympathie émuante, applaudissaient ces « presque-frères » qui arrivèrent de l'autre côté de la mer.

L'accueil de Palma

Embrassades, effusions, poignées de mains. Et puis la salle de l'Aéro-Club de Palma retentissant de discussions et du cliquetis des verres de Xéres, de rires et de plaisanteries... « Pas un brin de zef. Qui aurait cru ça il y a trois jours ! »

Il y a trois jours, il était dans l'eau, le rallye !

Effectivement, ils n'étaient pas fières les pilotes au briefing du jeudi ! Pour les ultimes conseils d'embarquement et d'utilisation du Mac West. Le ciel était sinistre, le vent algère et méchant. Rien n'était prévu sur que la croisière. Mais voilà que le beau temps était revenu. Et tout le monde était content. Du départ et de l'arrivée. M. de la Jonquières pour ses poulaings et ses invités : les quatre équipages de l'A.I.A. et ceux de la Mitidja et de Bougie.

M. Macquet, du bureau Vertins, qui avait résolu les mots croisés de l'« Echo d'Alger » pendant le voyage et surtout le copilote d'Annie Finat,

pressé de se poser pour satisfaire un besoin naturel !

Vive d'honneur et félicitations. Remerciements aux équipages du S.A.M.A.R. qui assuraient la protection. Regrets aussi du président de l'Aéro-Club de Palma devant cette flottille aérienne magnifique qui lui faisait envie, lui dont le club ne possède en tout et pour tout que trois avions. Et voilà. La première partie du voyage — sportif et message d'amitié — était terminée.

L'île de calme et de lumière

M. de la Jonquières, dans le discours remarquable qu'il fit à l'Aéro-Club de Palma, avait dit :

« Parmi les joyaux à nul autres pareils dont la Méditerranée est l'écrin, les Baléares scintillent de feux qui sont chers à tous les Français, et en particulier à tous les Algériens. »

Un souvenir sentimental nous attache profondément à la plus belle

M. de la Jonquières et tous les pilotes de l'A.C.A., de l'A.I.A., de l'A.C.M. et de Bougie, remercient vivement le capitaine Barbey (officier S.A.M.A.R.) et les équipages militaires qui ont assuré la protection du rallye tout en poursuivant leur entraînement. Ils font part de leur gratitude à la police et la douane qui, à Chéragas, ont facilité au maximum leur randonnée « sportive et messagère d'amitié ».

Pour notre part, nous remercions au nom des passagers « Air Algérie » et en notre nom personnel, Mlle Clerc, la secrétaire de l'Aéro-Club d'Algérie, qui a su parfaitement organiser le séjour de tous à Palma de Majorque.

de vos îles : Majorque. Nous ne pouvons oublier que dans un de vos sites les plus célèbres, la chartruse de Valdemosa, un de nos grands écrivains a puisé une inspiration qui a enrichi notablement notre patrimoine littéraire.

Plus particulièrement en tant que Français d'Algérie, nous nous sentons près de vous, chacun d'entre nous, s'il n'est pas fils de vos îles, à défaut de ses ans plusieurs de ces îles. Ils ont franchi ce bras de Méditerranée pour venir en Algérie faire fructifier une terre qui ne demandait qu'à être mise en valeur et y ont pleinement réussi. Ils ont fait preuve des plus belles qualités de votre race : l'ardeur au travail, le culte de la tâche bien faite, l'amour de la famille, la sociabilité et avec cela ils se sont unifiés parmi les meilleurs fils d'Algérie. Bien qu'ayant pris racine sur notre terre, ils n'en ont pas moins continué leurs contacts avec leurs familles. C'est dire, en quelques mots, les liens solides, liens d'amitié et de communauté d'intérêts, liens commerciaux, qui nous ont constamment unis et qui continuent de nous unir ».

Rien n'est plus vrai. M. de la Jonquières a su trouver les mots qu'il fallait pour parler à nos amis majorquins. Il a su exprimer ce que chaque Algérien ressent lorsqu'il

aperçoit le château de Bellver, lorsqu'il débarque dans le port de Palma. La douceur de l'île, son soleil enchanter, la pureté du ciel qui se mire dans les eaux les plus claires, ont déjà conquis bon nombre d'entrés nous.

Palma, c'est le cap Blanco qui n'en finit plus, le mystérieux chaume des quartiers moyenâgeux, c'est aussi le petit Copacabana avec ses somptueux palais, le moderne qui côtoie le passé, le dynamisme et la nonchalance, la poésie d'un paysage à odeur de Provence, le Jack et Negro, la forêt des mâts des navires de plaisance, la Rambla ombragée, un sourire d'Espagnole, c'est tout cela Palma, que certains retrouvent avec émotion, que d'autres découvrent avec enchantement. Même lorsque le froid sournois des journées d'avril vient troubler votre fiânerie.

La fiesta à Palma

Transformés en touristes-piétons, nos touristes aviateurs qui, hier, sillonnaient le ciel et repoussaient l'horizon, s'étaient égayés sur le paseo, se mêlaient à la foule, enthousiasmés, incroyables des Majorquins, fêtant dans la joie du Palo, la cacophonie des klaxons, des coups de pétards, des flonflons de l'orgue et l'ambiance supra-méditerranéenne, la montée du Real Club Deportivo de Majorque en division nationale de football.

Eh bien, les Algériens qui pourtant n'ignorent pratiquement plus rien des manifestations folkloriques, regardaient cette fiesta, haute en couleurs, tonitruante à souhait et fleurant bon le tabac et les anchois...

Un chapitre de plus à l'histoire de l'aviation légère algérienne

Soirées typiques, inévitables soirées à bruits de castagnettes, palais illuminés, miroirs des piscines que personne ne vient encore toucher. Douce ambiance des cabarets regorgeant de jolies touristes. Et c'était déjà le chemin du retour.

Du retour sur un ciel triste et boudeur, vers Alger et Chéragas, qui attendaient, à 450 km. de là, les équipages.

Ces équipages, qui ont ajouté, comme dirait Heinemann, prédeceseur de l'aéro-club des Ferrari et Cougoule, aux heures décisives du sport aérien, un chapitre de plus à l'histoire de l'aviation de tourisme en Algérie.

Jean TAUSSON.

Comment s'est déroulé le vol des quatorze avions légers d'Alger aux Baléares et retour

Ce n'est pas la première fois que la Méditerranée est traversée par des avions légers, mais elle ne l'avait jamais été en groupe. Cette promenade aérienne Alger-Baléares et retour restera certainement marquée dans les annales de l'aviation légère algérienne et française.

Survoler une grande étendue de mer avec des avions équipés d'un seul moteur, donc à la merci d'une panne de cet unique moyen de propulsion, est considéré par les autorités responsables de la sécurité comme une entreprise hasardeuse. Aussi ce survol est-il normalement interdit. En sera-t-il toujours ainsi ? Il est permis de penser qu'avec la régularité de marche de plus en plus grande des moteurs modernes, cette interdiction pourrait être adoucie, et, après le retour sans histoire au barcadil de tous les avions engagés dans cette promenade méditerranéenne pascale, le président et le secrétaire général de l'Aéro-Club d'Algérie, promoteurs de cette grande sortie, nous disaient leur vœu pour l'avenir ; sans en faire une règle absolument générale encore, il serait raisonnable, selon eux, d'autoriser de tels survols à deux avions, pour permettre une entraide réciproque, vols limités à la matinée, afin de donner le temps aux recherches éventuelles de pouvoir se déployer sur de longues heures de jour.

Il faut toujours rester très prudent dans de telles entreprises, et il nous semble que cette solution est sensée. Ce fut d'ailleurs une des caractéristiques de ce voyage aux Baléares que d'avoir réuni toutes les sécurités possibles, ce dont il faut féliciter les organisateurs.

Les avions suiveurs

Les 14 avions légers étaient surveillés par deux quadrimoteurs « Languebec » et un bimoteur « Nord-2.501 » du S.A.M.A.R., qui jouèrent parfaitement leur rôle de mère poule, précédant, encadrant ou suivant les petits monoteurs. Le jeudi précédant le voyage, une séance d'instruction sur les moyens de sauvetage s'était tenue à Maison-Blanche, à l'intention des pilotes qui se trouveraient ainsi avec une confiance renforcée entre ciel et mer. Trente-cinq « Mae West » prêtées par Air France et cinq par l'A.I.A. équipèrent chaque pilote et passager.

La répartition des avions

Les appareils participants se décomptaient comme suit : une « Emeraude » biplace de Bougie ; un « Ambassadeur » triplace de Blida ;

deux « Norécrin » quadriplaces ; un « Ambassadeur » et un « Jodel-D-120 », biplace de l'Aéro-Club de l'A.I.A. ; deux « Mousquetaires » quadriplaces ; un « Ambassadeur » ; un « Jodel-D-120 » et trois « Emeraude » de l'Aéro-Club d'Algérie. Le quatorzième avion était un « Fairchild » privé. Ces avions avaient été répartis en deux groupes : le premier groupe « rouge » comprenait les deux « Norécrin » et les deux « Mousquetaires » ; le second groupe comprenait quatre patrouilles : patrouille « bleue » avec le « Fairchild » et une « Emeraude » ; patrouille « jaune » avec trois « Emeraude » ; patrouille verte avec un « Ambassadeur » et deux « Jodel-D-120 » ; patrouille rose avec deux « Ambassadeur ».

Les premiers décollages eurent lieu de Chéragas à partir de 8 heures, samedi. Pour l'occasion, la police et la douane avaient bien voulu se déplacer sur cet aérodrome, qui n'est pas normalement douanier.

L'altitude de vol avait été fixée à 2.000 mètres et l'espacement minimum entre chef de patrouille de 500 mètres et entre chef de patrouille et ailier de 100 mètres. De la fréquence V.H.F. 123,5 utilisée à Chéragas, les avions étaient passés sur 121,5 et pouvaient ainsi se tenir en liaison constante avec les avions suivants, ce qui constituait une sécurité supplémentaire. Le premier groupe décolla le dernier, car il était composé d'avions plus rapides qui devaient doubler les plus lents et qui, effectivement, arrivèrent les premiers à Palma.

L'atterrissage eut lieu à 2 heures de vol. Et le D.C.4 chargé des accompagnateurs et des amis avait précédé tout le monde d'une heure.

Le retour était prévu pour le lundi, après le repas de midi. Mais une météo pessimiste, à tort d'ailleurs, fit avancer l'heure de décollage et c'est ainsi qu'après 1 h. 40 mn. de vol seulement tous les avions rentrèrent à Chéragas, aux alentours de 13 heures. Quelques modifications avaient été apportées aux patrouilles en fonction des vitesses réciproques, qui s'étaient parfois révélées différentes de celles prévues.

Un apéritif, comme il se doit, réunit dans l'après-midi au bar de l'A.C. d'Algérie tous les participants et

ceux qui, bien sagement, les attendaient. Il n'y eut pas de grand discours, mais la joie de la réussite était éloquent sur beaucoup de visages à peine tempérée par un peu de fatigue.

J.-C. CAILLOU.



Signature du Titulaire :

J. Morand

NOM : MORAND

Prénoms : Jacques - Paul - Jules

Né le 15 avril 1929

à Alger

Nationalité Française

Domicile : Avenue Louvet Alger

Délivrée à Paris, le 4 novembre 1959

Le Ministre des Travaux publics,
des Transports et du Tourisme
et, par délégation,
Le Secrétaire général
de l'Aéro-Club de France

Cachet ou sceau
du Service
de l'Aviation de l'Aéro-Club de France



Henri Paty



CDHA

Centre de
DOCUMENTATION
HISTORIQUE
SUR L'ALGÉRIE

29, Avenue de Tübingen 13100 Aix-en-Provence

www.cdha.fr

cdhalgerie@9online.fr

Merci au CDHA (Centre de documentation historique sur l'Algérie) qui a réuni et numérisé les photos du pilote Jacques Morand, communiquées par Madame Morand, pour nous faire profiter de ces documents exceptionnels.

Diaporama réalisé par Pierre Jarrige

jarrige31@orange.fr



Dernière diapositive