

Ami(e) Internaute,

Ce cinquante-et-unième diaporama est le quatrième et dernier d'une série de quatre consacrée au vol à voile en Algérie.

Il concerne Sidi-Bel-Abbès, Relizane et Oran.

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>

Sidi-Bel-Abbès - Le CABA



Georges Alberge et le planeur Ara en février 1933

Le Club aéronautique de Bel-Abbès (CABA) crée, en novembre 1931, une section véliplane dénommée *Les Milans*, confiée à Hippolyte Boukhéris, Espy et Georges Alberge et dotée d'un Ara qui fait son premier vol le 20 décembre 1931, piloté par le chef-pilote Albert Monville. Ce planeur est rejoint par un Avia 11a et par l'Avia 32e des frères Jammes. Une trentaine de brevets sont obtenus. En 1942 et 1943, la section reçoit quatre Avia 152a et le moniteur Georges Ligreau, passionné de mécanique, transforme avec succès le n° 157 en planeur biplace. Jean Serrière, chef-pilote en 1945, effectuera plus de 300 vols avec ce biplace. Parmi les membres les plus actifs : Robert Lachèze, Jean et Paul Bellat, Roger Liepmann, Pierre Charnois, Fernand Marguier, Albert Azelais, Paul Faure, Jean-Pierre Courret, Manuel Guerrero et René Roess. Après le départ de Jean Serrière, fin 1945, l'activité ira en diminuant. Le vol à voile en plaine s'avère difficile et le CABA se consacra entièrement au vol-moteur.



Avia 40p et Avia 11a (Cécile Alberge)

A Sidi-Bel-Abbès en 1933, devant l'Avia 11a : Mady Alberge, Renée Thiedey, Pierre Thiedey, Georget Alberge, Jean Traverse, X, et Pierrot Alberge (Cécile Alberge)



Relizane



A l'automne 1942, le chef-pilote Henri Gantès est détaché à Relizane avec deux Avia 152a. Malheureusement, tout le matériel est détruit par un chasseur allié en maraude lors du Débarquement du 8 novembre 1942 et, à peine commencée, l'activité doit cesser.

Henri Gantès, devenu chef-pilote du SALS-Algérie, organise un stage de vol à voile du 26 mars au 4 avril 1961, pendant les vacances de Pâques, avec l'assistance des aéro-clubs d'Oranie et de Relizane. Il réunit pour la circonstance un Dacal 106, un *Emouchet*, deux *Javelot* et un Stampe remorqueur.

En effet, le SALS-Algérie envisage d'implanter, sur la belle plate-forme de l'aérodrome, parfaitement dégagée et dotée d'une piste de 1 700 mètres, un Centre de sports aériens ouvert au vol à voile, à la voltige, au parachutisme et à la formation de moniteurs.

Les évènements en décideront autrement mais, pendant ce stage de 13 jours, il sera enregistré 360 remorqués, 125 heures de vol et 13 épreuves de brevets C et D.

Ci-contre : Les Avia 152a et le treuil Buick à gazogène, dans le hangar mitrillé lors du Débarquement allié (Jean Mercier)

Au cours du stage à Relizane en mars 1961 : Un Wassmer 21 *Javelot*, avec un Stampe à l'atterrissage et un *Mousquetaire* en attente (Henri Deloupy)



Le moniteur Albert Carraz (à gauche) fait faire le plein du Stampe remorqueur au cours du stage à Relizane (Henri Deloupy)



Oran-Canastel



Le 11 octobre 1931, à La Sénia, démonstration du Cne Grillot avec le planeur genre Avia 11a construit par l'Aéro-club d'Oranie (L'Afrique du Nord Illustrée)

En 1923, Louis Poire, commis des Postes à Oran, construit et essaye, aidé par le pilote militaire Paul Grégoire, avec un certain succès, un planeur de sa conception tracté par une voiture.

En 1931, l'Aéro-club d'Oranie construit un planeur genre Avia 11a, sous la direction du capitaine Grillot, mais la section véliplane n'aura pas d'autre activité jusqu'au 27 août 1942, quand le chef-pilote André Janis effectue le premier vol d'un Avia 152a à La Sénia. Les vols se poursuivent jusqu'à ce que Ferdinand Janis se retrouve pilote de *Spitfire* au GC 2/7 dans la Campagne de Tunisie, alors que l'Aéro-club d'Oranie, présidé par Yvon Milhe-Poutingon, achète un vaste terrain à Canastel, aussitôt réquisitionné par l'armée américaine.

Le site est restitué en septembre 1944 et expérimenté avec un Avia 11a et deux 152a par Maxime Lamort et Henri Ferraris venus du Djebel-Diss. Le chef-pilote Sauveur Mariette, pilote chevronné de l'armée de l'Air, entraîne ensuite une cinquantaine d'enthousiastes sur la falaise qui se révèle très porteuse sous la brise de mer. Il est remplacé par l'officier-marinier Marceau Daydé qui délivrera 130 brevets B et C jusqu'en 1949.

Avec la diminution de l'activité du Djebel-Diss, Canastel devient centre interclub et se trouve équipé de C 800, Avia 40p, Castel 30s, *Emouchet*, Nord 1300 et d'installations en dur avec le chef-pilote Aurélien Alberca. Les sections militaires de La Sénia et de de Lartigue (base aéronavale) apportent une aide appréciable. Johanès Walkowiak (cousin du champion cycliste), militaire appelé, est affecté au centre comme moniteur, puis devient chef-pilote appointé par le SALS-Algérie.

Les vols d'onde se généralisent et les performances deviennent intéressantes en altitude (près de 5 000 m) et en distance sous l'influence d'Henri Deloupy, président de la section véliplane de l'Aéro-club d'Oranie. La falaise de Canastel reste cependant très fréquentée en permettant des vols de longue durée.

L'activité augmente considérablement pour atteindre près de 2 000 heures de vol par an avec l'apparition des *Javelot*, des Dacal 106 et d'un Breguet 905 *Fauvette*. Des prospections sont organisées à Aïn-Témouchent et Relizane afin de libérer l'espace encombré de La Sénia.

Parmi les pilotes actifs : André Rebeu, Lebeau, Bonneville, Moréno, Paillard, Guy Frémion, Henri Dumortier, Daubian, Bertrand, Serge Dahoui, Roland Didier, Robert Nauze, Eugène Angosto, Guy Desportes, Armand Roigt, Roger Jammes, Jean Gravier, Jean-Pierre Roca, Rodolphe Lopez et les filles Eliane et Michèle Mathieu, Charlotte Souci, Ránha Garcia, Andrée Castagnier et Jacqueline Audon.



L'aérodrome de Canastel situé aux portes d'Oran et à 13 km de La Sénia



1947 – La reprise à Canastel avec un Avia 152a (Jean Mercier)

En février 1951, décollage du Caudron C 800 au treuil à Canastel (Michel Gonzalès)



Avril 1950, atterrissage exceptionnel
du C 800 à La Sénia (Clément Torrès)

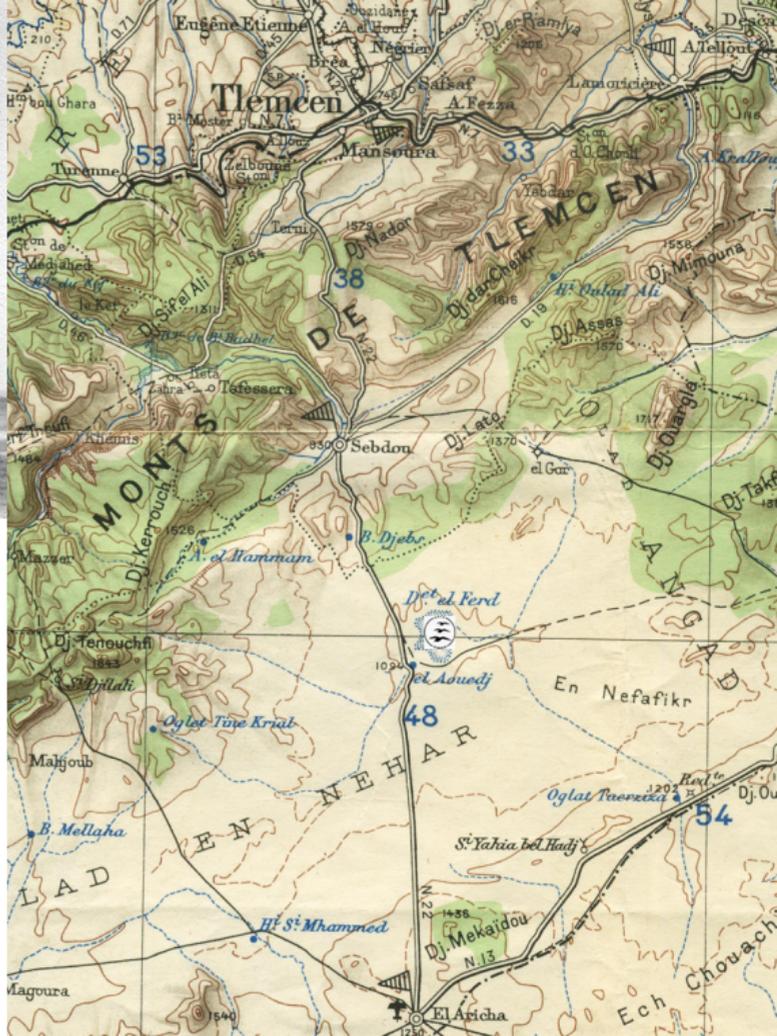


Canastel en 1950 (Juliette Costa)





En 1954 et 1955, l'Aéro-club d'Oranie organise plusieurs stages à El-Aouedj sur l'aérodrome situé dans l'immense sebkra desséchée, avec l'aide de l'Aéro-club de Tlemcen qui dispose d'un hangar. Lucien Saucède vient en renfort et des résultats remarquables sont obtenus dans cette région semi désertique où les vols en thermiques atteignent couramment 3 000 mètres et plus, même pour le C 800 qui a rarement atteint de telles altitudes.



Juillet 1954 – En route pour El-Aouedj – L'*Aile volante* est facile à transporter sur sa remorque (Henri Deloupy)





Juillet 1954 – Sortie du C 800 à El-Aouedj (Henri Deloupy)

A El-Aouedj, le remorqueur et les *Aile Volante* (Henri Deloupy)



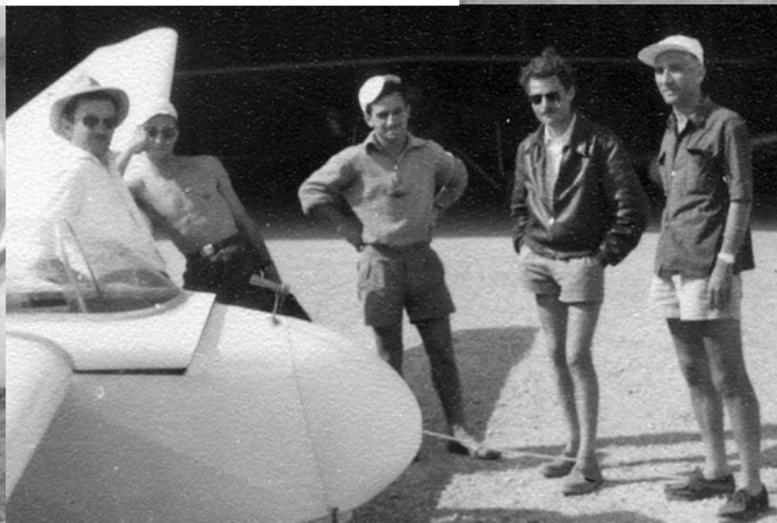
A El-Aouedj, les *Aile Volante* sont amenées en piste (Henri Deloupy)



Le treuil et son treillard à El-Aouedj (Henri Deloupy)



Les stagiaires à El-Aouedj (Henri Deloupy)

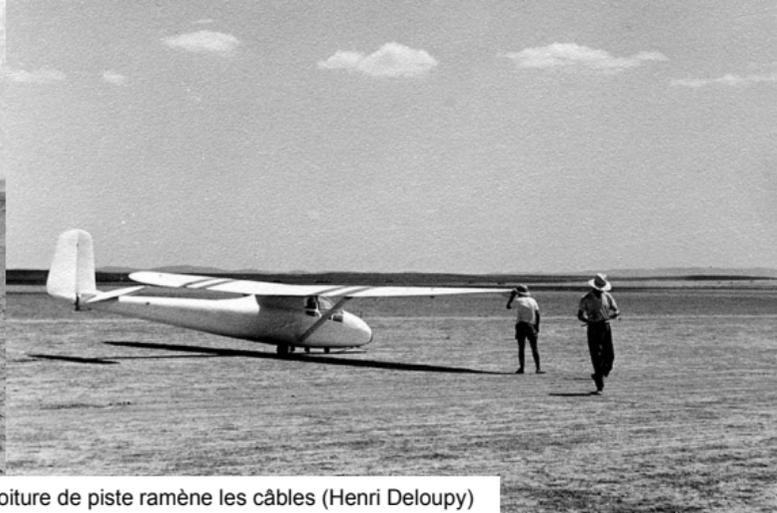


Dans le hangar d'El-Aouedj – Au fond : Le Fairchild F-OAAC de l'Aéro-club de Tlemcen (Henri Deloupy)





FAUVEL
AV 36
N° 145



Décollage du C 800 au treuil à El-Aouedj – La voiture de piste ramène les câbles (Henri Deloupy)



Castel 311p



Aile Volante



El-Aouedj (Henri Deloupy)

Castel 311p, Aile Volante et Nord 2000

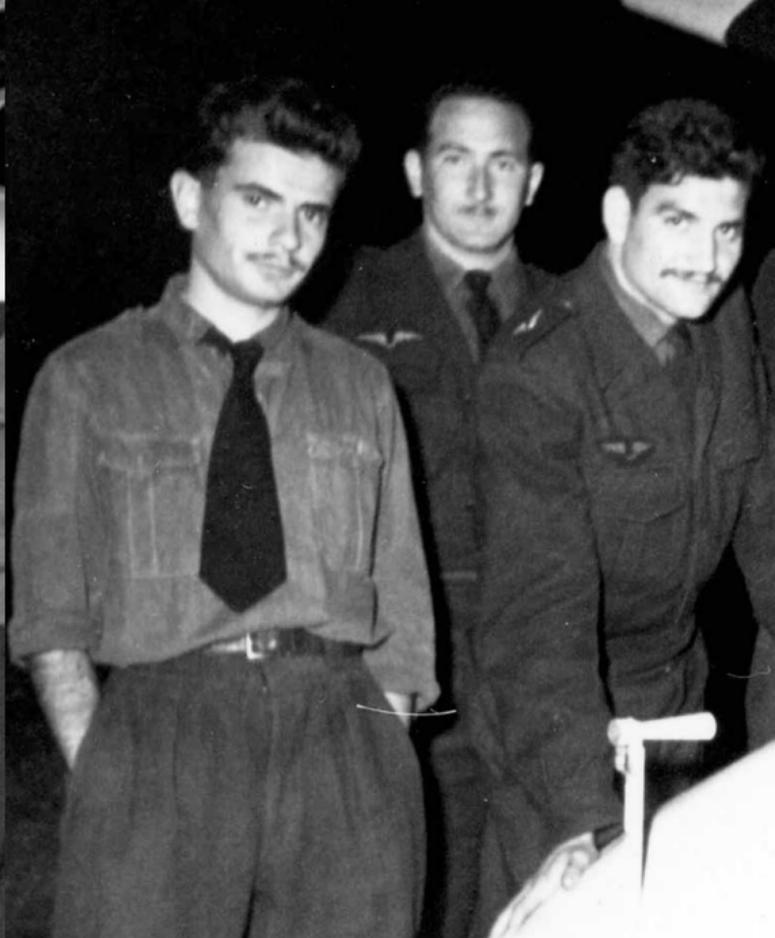


SA 103 Emouchet





A Canastel, Section vélivole de la BA 104 de La Sénia. Johanès Walkowiak avec un élève en C 800. A droite : L'adjudant Rebeu, responsable de la section, auquel succèdera Roland Didier (Roland Didier)



Au centre, le sergent Guy Velghe qui sera blessé au cours de l'atterrissage en C 800 le 19 septembre 1956, après rupture du câble, et qui décèdera quelques jours plus tard à l'hôpital Baudens (Roland Didier)

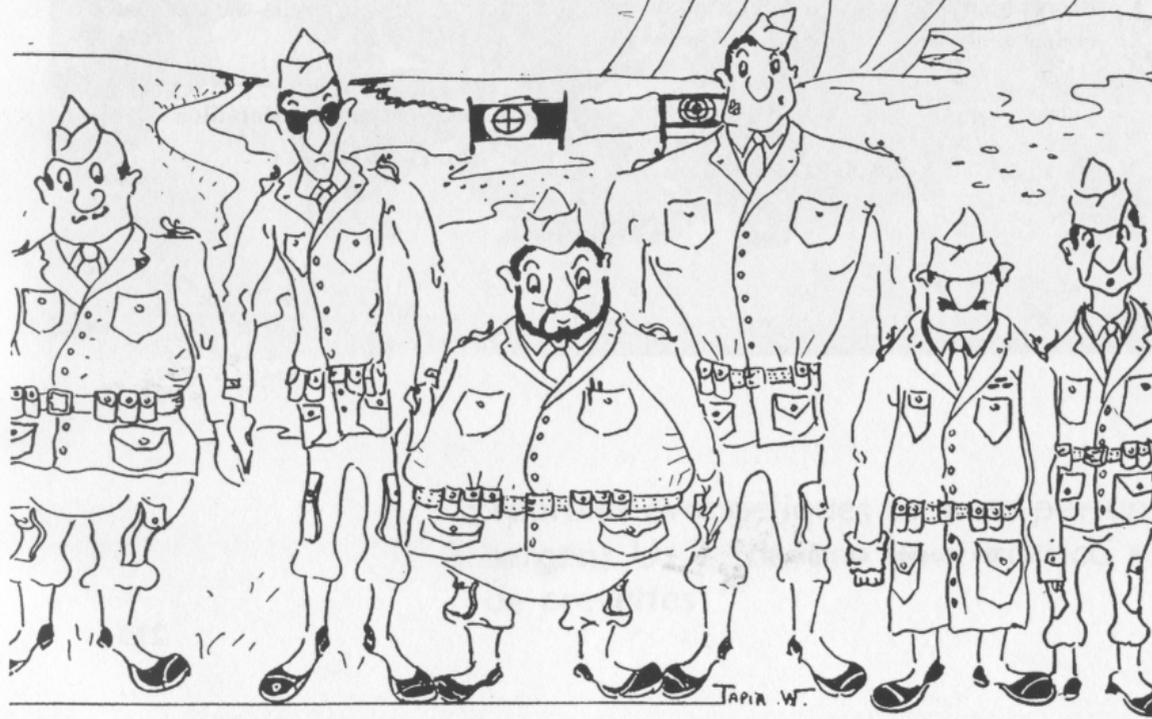
OBJET : Tir à Canastel.

Le Bureau de Garnison attire l'attention des officiers commandant les tirs du Champ de Tir à Canastel, sur le fait que les *planeurs* volent bas et dans l'axe de la Capitale de tir au-delà de la butte.

Pour éviter des accidents, les officiers commandant au pas de Tir voudront bien commander « Halte au feu » tant que les appareils sembleront courir un danger.

P. le Commandant du Bataillon

Signé : ILLISIBLE



AVEC SES DIX PLANEURS MODERNES

LE CENTRE DE VOL A VOILE DE CANASTEL EST LE PREMIER D'AFRIQUE DU NORD

Le sous-lieutenant PERFETTINI vient d'atteindre sans moteur l'altitude de 3.100 mètres au-dessus des falaises de Gambetta

Le 27 août 1942 était ouvert le registre des vols du Centre de vol à voile d'Oran. L'époque était mal choisie : les jeunes gens à qui il était fait appel pour venir pratiquer le vol sans moteur avaient à peine eu le temps de caresser les ailes de leurs planeurs que c'était le débarquement anglo-saxon en Afrique du Nord. Aussitôt le terrain de Canastel passait sous contrôle américain. De ce passage des Alliés il reste encore un souvenir piquant : des dizaines de milliers de clous à grosse tête plate qui obligent encore chaque semaine le sympathique mécanicien du Centre à réparer cinq ou six fois les chambres à air de son matériel roulant. Lorsque la météo est défavorable (c'est-à-dire quand le vent est nul ou souffle

d'atelier et d'abri pour les dix appareils du Centre.

De l'« Emouchet »
des premières émotions
au « Nord 2.000 »
des performances

Le samedi et le dimanche après-midi, les Oranais, garant leurs voitures en bordure de la route de Canastel, passent des heures entières à suivre les gracieuses évolutions des dix planeurs du Centre de vol à voile. Remorqués par un bon vieux « Morane 315 » ou lancés au câble par le tracteur mis en batterie à l'extrémité de la piste, les petits avions sans moteur planent avec des grâces d'oiseau à l'aplomb de la falaise,

du Centre par leurs directeurs MM. Foguès et Rudel.

Le Centre est une section de vol à voile de l'Aéro-Club d'Oran et cette section est présidée par le Dr Deloupy, « fanā » du vol à voile et père de famille nombreuse (huit enfants).

— Mon meilleur délassement,

aise me laissant glisser dans un silence total. »

Il est très fier d'être à la tête du premier Centre de vol à voile d'Afrique du Nord, le second étant celui de Constantine qui, cette année, va ouvrir une série de stages.

(A SUIVRE).

Par
Léo PALACIO

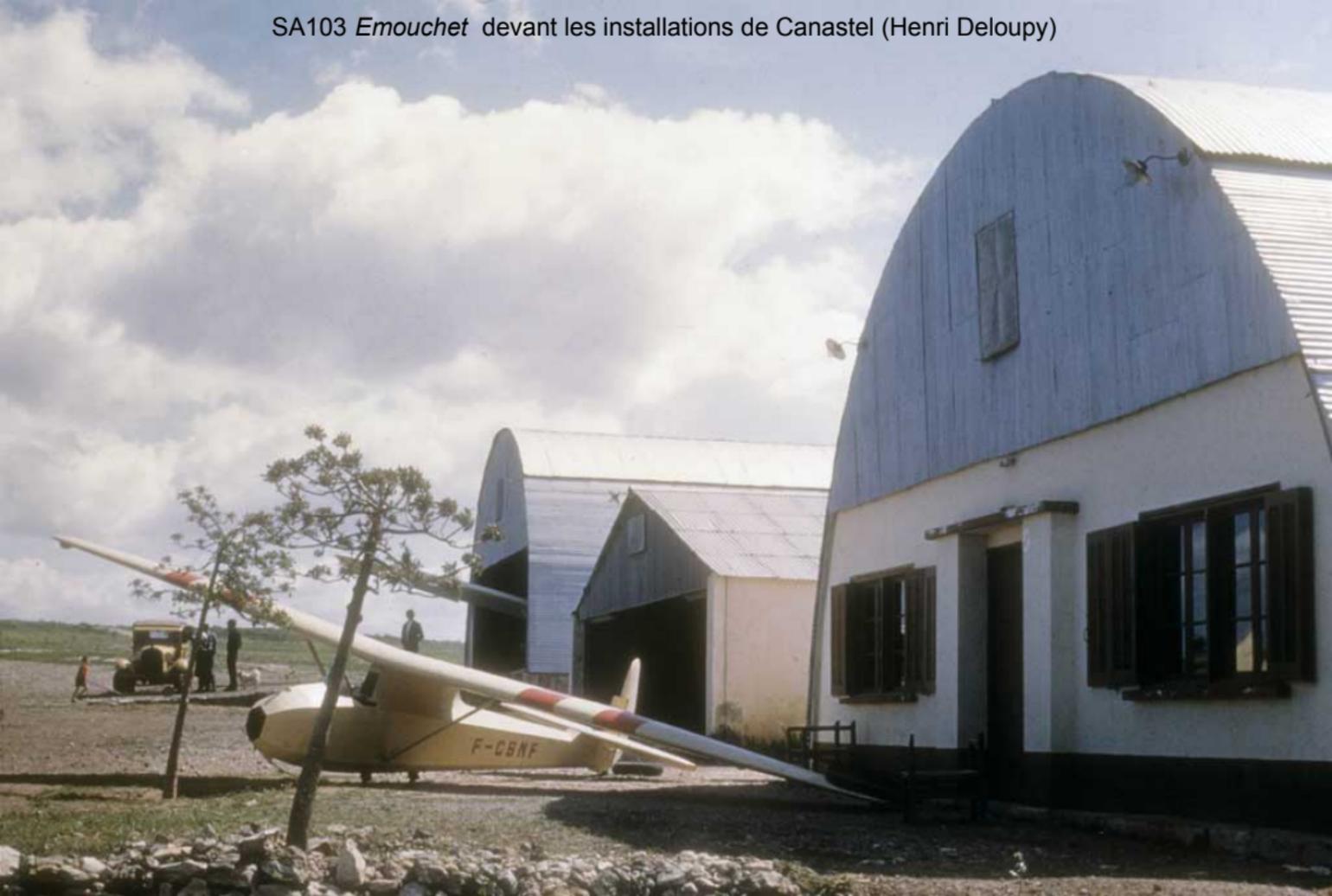
m'a-t-il confié alors qu'il me servait de « cicerone » sur son terrain, est de venir oublier les fatigues de mon cabinet et de mes consultations sur un planeur. A 500 mètres au-dessus de la falaise je peux me relaxer tout à mon

L'Echo d'Oran 1957



1958 – Le sergent-chef Roland Didier, responsable de la section militaire, fait des essais d'utilisation d'oxygène avec le Nord 2000 F-CBNO (Roland Didier)

SA103 *Emouchet* devant les installations de Canastel (Henri Deloupy)





Ci-dessus à gauche : Armand Roigt et le Morane 315 remorqueur (Armand Roigt). A droite : Le Morane 315 préparé pour aller en piste (Roland Didier)

Ci-contre : En 1958, le Morane 315 et les voitures de piste, dont une Ford A, derrière un Avia 40p (Henri Deloupy)



En 1958, le Stampe remorqueur avec le chef-pilote Johanès Walkowiak (*Walko* pour les vélivoles) et le mécanicien Jean-Baptiste Lartigue (Roland Didier)





Ci-dessus : Agitation autour du treuil dont le câble s'est mis en pelote (Eugène Angosto)



En haut à droite : En 1958, Eliane et Michèle Mathieu, Coindar dans le C 800 et Eugène Angosto devant l'aile (Eugène Angosto)

Ci-contre : En 1958, le mécanicien Jean-Baptiste Lartigue devant la voiture de piste et Michelle Mathieu au volant (Eugène Angosto)





Canastel en 1958, un planeur est au seuil de la piste 02/20. L'autre piste est une 08/26 (Roland Didier)

Dacal 105 à l'atterrissage en 26 (Robert Nauze)



C 800 à l'atterrissage en 08 (Henri Deloupy)



Dacal 106 à l'atterrissage en 02 (David Gaborit)



Emouchet à l'atterrissage en 02 (Robert Nauze)





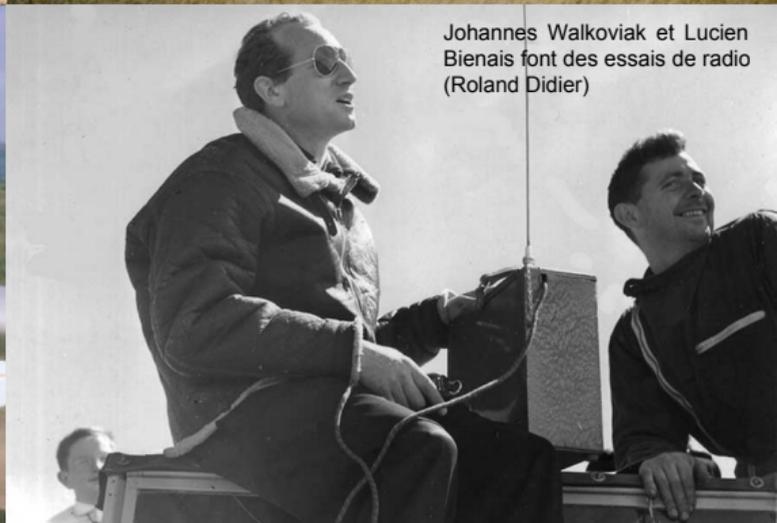
Les épouses attendent patiemment (Henri Deloupy)

Henri Deloupy debout (Henri Deloupy)



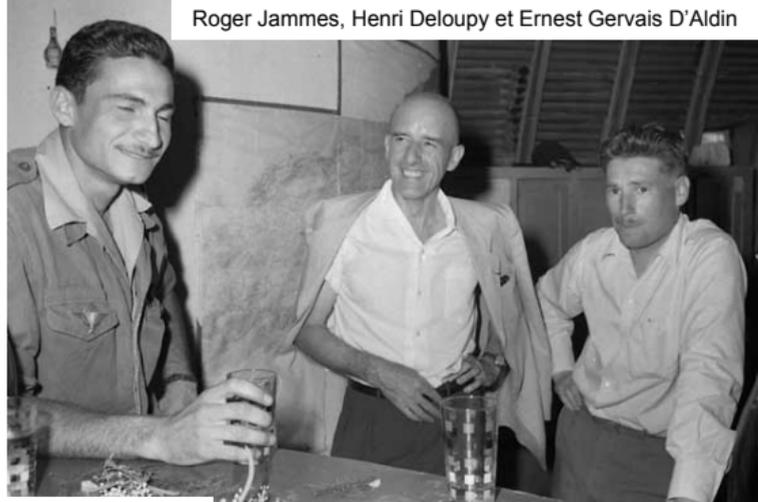
Le centre en 1959 (Robert Nauze)

Johannes Walkoviak et Lucien Bienais font des essais de radio (Roland Didier)





Dans le club-house en 1959 (David
Gaborit)



Roger James, Henri Deloupy et Ernest Gervais D'Aldin



Michèle Mathieu



Ci-dessus : Accident d'un *Emouchet* le 15 mars 1959
(Roland Didier)



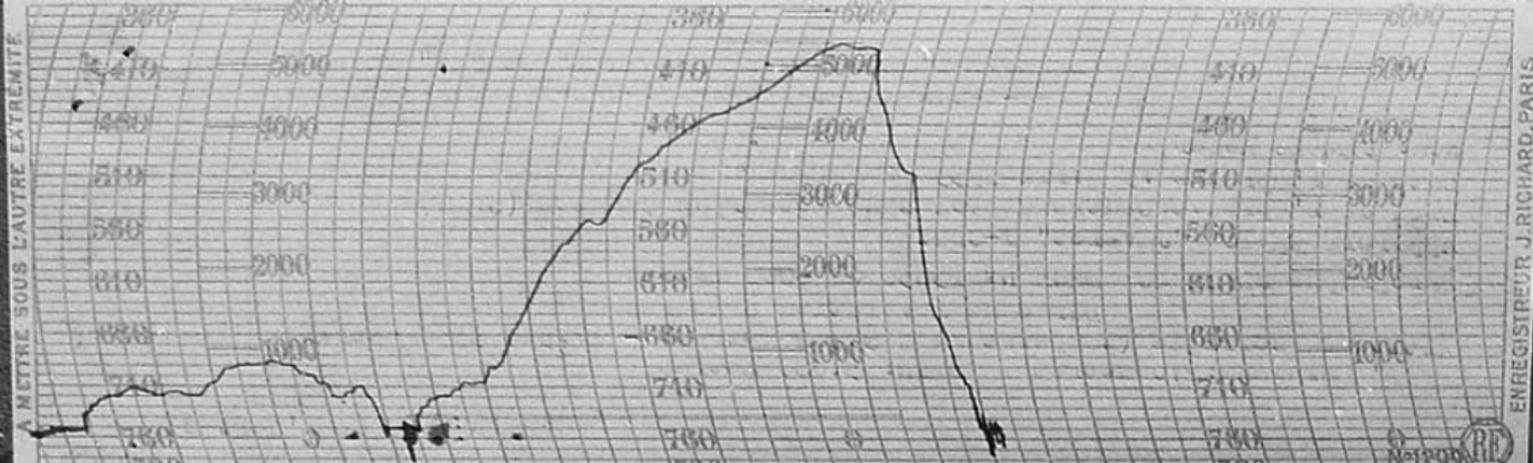
En haut à droite : Le Nord 1300 F-CBMV accidenté
également en mars 1959 (David Gaborit).

Ci-contre, Johanès Walkowiak au travail dans l'atelier
de Canastel (David Gaborit)



En 1959 à Canastel, Hrisa Péliissier, présentatrice des avions Wassmer, et Johanès Walkowiak (Henri Deloupy)





EPREUVE D'ALTITUDE DE BREVET "E" et "F"

NOM: JAMMES Roger

Date de l'épreuve: 9 avril 1959

Lieu de l'épreuve: Centre de Vol sans Moteur de Canastel (Oran)

Appareil WA 20 "Javelot" F-CBGY

barographe BLATT 20 DRGM N° 15650 de 6000 metres

Durée de révolution 6 heures

Altitude corrigée (température à 5.500 metres: $+ 17,5^{\circ}$) 5350 metres

" minimum: 270 metres GAIN: 5.080 metres

R.GELIN

Commissaire de l'aéro-dub de
France

Les épreuves d'altitude des brevets E et F, en vol d'onde, de Roger Jammes le 9 avril 1959 (David Gaborit)

Le lieutenant Pelge en Avia 40p – Ces planeurs ont été modernisés par l'atelier du SALS-Algérie (Max Pelge)



Ernest Gervais d'Aldin, de la 20ème EC, et les SA 103 *Emouchet* (Roland Didier)



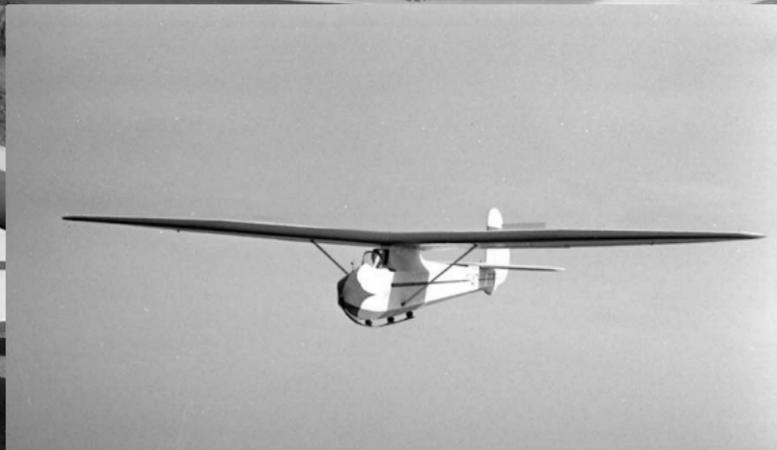
Parmi les vélivoles en piste : Jacqueline Audon, Bitton, Andrée Castagné et Michèle Mathieu (David Gaborit)



Michèle et Eliane Mathieu, Jean-Yves Dey dans un *Emouchet* (David Gaborit)



Jean Gravier le jour de son lâcher, le 25 juillet 1959 en *Emouchet*, et à l'atterrissage (David Gaborit)





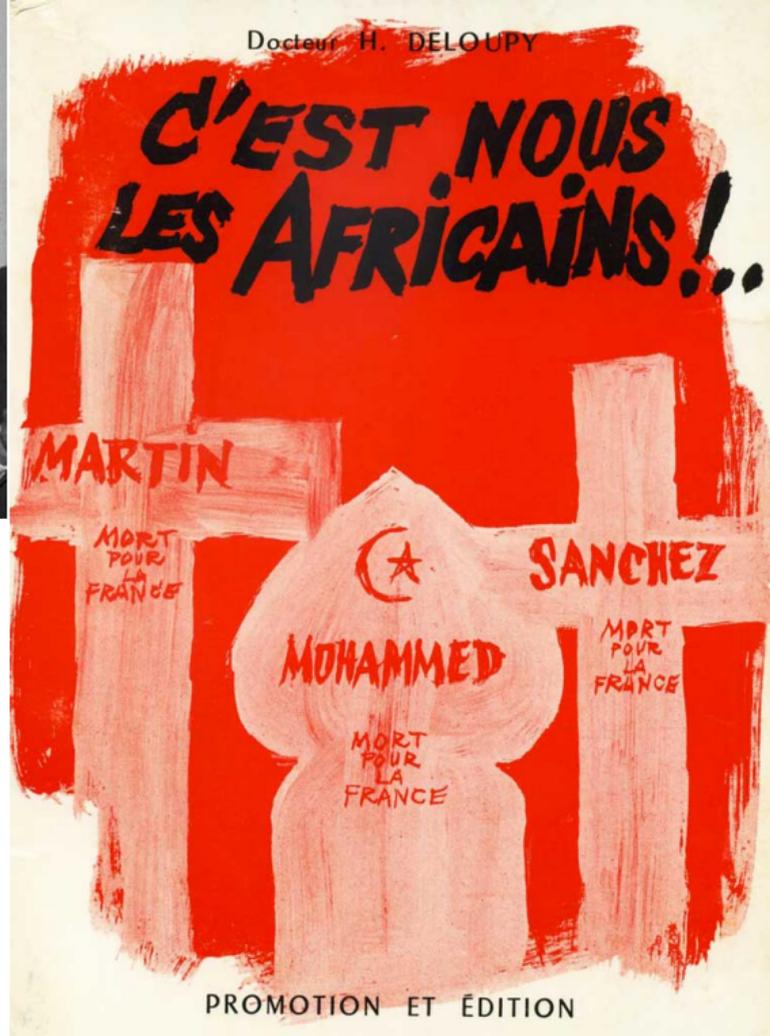
Ci-dessus, en 1960, le docteur Henri Deloupy reçoit la médaille de la Jeunesse et des Sports des mains de Garagnon, directeur départemental des Sports.

Henri Deloupy, vélivole chevronné, a réalisé des performances remarquables en altitude et en distance au départ de Canastel. Président des officiers de réserve d'Oranie, il sera expulsé d'Algérie par le régime.

Il sera, par la suite, président de l'Aéro-club de Fayence.

En 1967, Henry Deloupy a retranscrit ses notes de guerre, prises alors qu'il était médecin d'un régiment blindé, dans les pages haletantes du livre *C'est nous les Africains*. Il y retrace la préparation du Débarquement de Provence et l'épopée meurtrière de l'Armée d'Afrique des côtes méditerranéennes jusqu'au Danube.

Attention : Ce livre n'est pas à la portée des adeptes de la falsification de l'Histoire au service du politiquement correct.



Docteur H. DELOUPY

C'EST NOUS LES AFRICAINS!..

MARTIN

MORT
POUR
LA
FRANCE



SANCHEZ

MORT
POUR
LA
FRANCE

MOHAMMED

MORT
POUR
LA
FRANCE

PROMOTION ET ÉDITION

Dacal 106 et *Emouchet* prêts au décollage en piste 26 (Henri Deloupy)



Dacal 105 (Robert Nauze)



Dans le Dacal 106 : Charlotte Souci et Johanès Walkowiak (David Gaborit)



Prêt au décollage, à droite : Le moniteur Chatel (Henri Deloupy)



Aile Volante au décollage avec ses deux câbles en V (Max Pelge)



Décollage d'une *Aile Volante* en piste 26 – Le parachute, en toile de sac, sert à freiner la chute du câble lors de son retour au sol et ainsi à en ralentir l'usure sur les pierres de la piste (Roland Didier)



Le Morane 500 arrivé en juin 1960. En haut : Nicolazo, Jean Gravier et Alain Barbier. Au centre : Roger Jammes, ?, Jacqueline Audon, Eliane Mathieu, Michèle Mathieu, ?. Devant : Nicolazo, ?, ?, ?, Johanès Walkowiak, Lucien Bienais (Albert Sportès)



Entretien du Morane 500 par Johanès Walkowiak et Lucien Bienais
(David Gaborit)



Le stand de l'Aéro-club d'Oranie au Premier Salon International de l'Aviation Légère, à La Sénia en octobre 1960, avec le Breguet 905 Fauvette F-CCJI, un Javelot et une *Emeraude* (Jean Reymond)



La maquette des installations projetées à Canastel qui ne verront jamais le jour (Henri Deloupy)



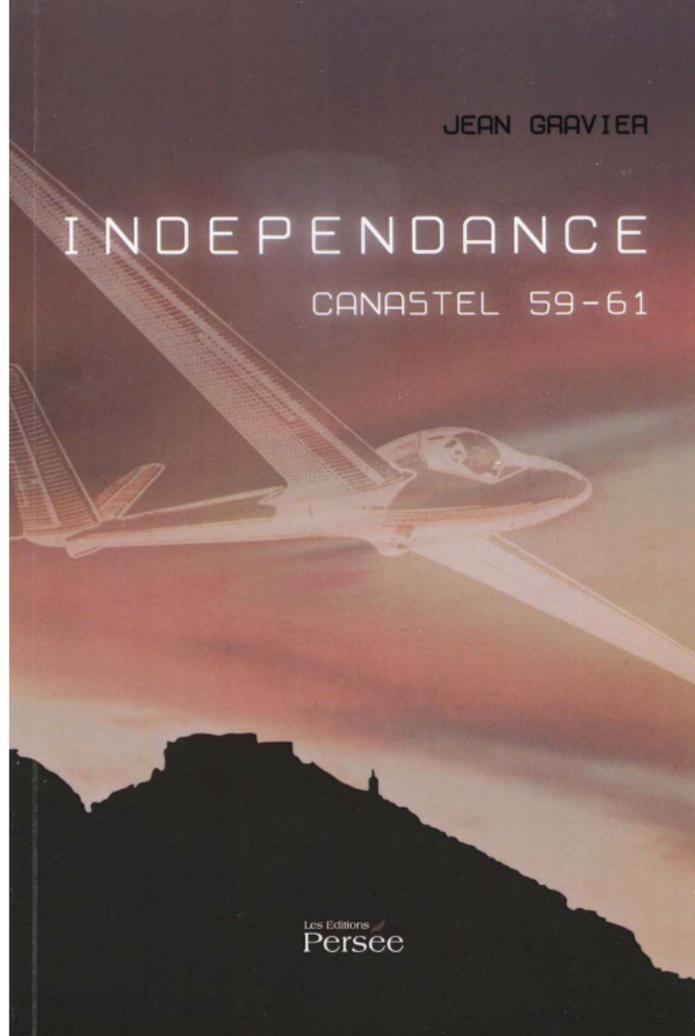


N'en restez pas là, continuez à voler à Canastel avec Walko, Jacqueline, Jean, Eliane, Michèle, Jean-Pierre, Rodolphe et les autres. Notre ami Jean Gravier, dans ce livre de plus de 400 pages, avec de nombreuses illustrations, raconte comment il a découvert le vol à voile à Canastel à 17 ans en 1959. En trichant délibérément avec les cahiers de présence du lycée Lamoricière et du cours Descartes, il trouve son indépendance et accumule 400 heures de vol en deux ans. A Oran, dans la peste de la guerre civile qu'il décrit avec passion, la falaise de Canastel lui apportera la paix et un chemin qui le rendra indépendant et maître de son destin.

Ce livre incontournable est parmi les rares livres authentiques sur le vol à voile et en plus, cadeau royal, sur les vélivoles oranais. 30 Euros port compris.

A commander chez Jean Gravier
7, rue Ténarèze 47170 Mézin

jean.gravier@orange.fr Tél 05 53 97 02 37



JEAN GRAVIER

INDEPENDANCE

CANASTEL 59-61

Les Editions
Persee