

Par Pierre JARRICE

L' Aéroclub de Blida-Mitidja

LES ORIGINES

Début 1932, alors que sous l'impulsion de l'Aéro-Club d'Algérie, la pratique de l'aviation s'étend de plus en plus dans tout le département, quelques Blidéens, parmi lesquels de nombreux officiers aviateurs de réserve, décident de fonder un aéro-club à Blida. Ils se mettent immédiatement à l'œuvre et le 22 janvier 1932, réunis à la mairie, Robert Cusin (substitut du procureur de la République), Lucien Cayol (ancien pilote militaire de l'escadrille des Cigognes, concessionnaire Citroën), Maurice Blanc (Premier Adjoint au Maire) et bien d'autres fervents de l'aviation créent l'Aéro-Club de Blida-Mitidja sous la présidence de Robert Cusin.

Les dirigeants ont pour but de « créer un centre de relations amicales et de rapports étroits entre tous ceux qui s'intéressent à l'aéronautique, de propager et de stimuler le goût de l'aviation, de développer les aptitudes de chacun en matière aéronautique, d'apporter leur contribution à l'étude et à la résolution de tous les problèmes intéressant l'activité aérienne et ses progrès en Algérie et plus particulièrement dans l'arrondissement de Blida, de favoriser la création de tous les organismes susceptibles d'aider au développement de l'aviation privée... »

Bien que l'idée aéronautique soit déjà très répandue, les profanes sont encore nombreux à Blida et une série de manifestations, qui remportent toutes un grand succès, font de la bonne propagande. La fête d'inauguration a lieu un mois après la fondation du club, le 28 février 1932. Dès le lendemain, les adhésions affluent; le mouvement est donné, l'Aéro-Club de Blida-Mitidja est lancé. Il commande aussitôt un avion : le Potez 36 F-ALTO.

Deux mois plus tard, une section de vol à voile ayant à sa tête MM. Poire et Dumestre, est fondée au sein du club. Elle acquiert immédiatement un planeur type Chanute ; Dumestre construit lui-même un planeur Zogling. Comme pour toutes les autres sections de vol à voile créées à cette époque, faute de matériel valable et de pilotes expérimentés, les résultats obtenus ne sont pas à la hauteur des ambitions.

Au mois d'octobre de la même année, les élèves étant très nombreux à l'école de pilotage qui avait été fondée au mois de juin, l'aéro-club engage comme chef pilote un moniteur déjà réputé : Louis Roidot, ancien pilote militaire, ex-pilote à l'Aéropostale et à Air Union, titulaire de 3.200 heures de vol, possédant les brevets de transport public, de navigateur aérien et de pilotage sans visibilité.

Parmi les membres les plus actifs (au sol), la palme revient incontestablement à Maguella. Bien qu'ayant toujours réussi à ne pas monter dans un avion, il se dépense sans compter pour le club, il organise méchouis, banquets et réceptions ; il assure le service d'ordre sur l'aérodrome, accueille et décide les curieux à prendre le baptême de l'air ; il diffuse des communiqués dithyrambiques dans la presse...

LES DEBUTS

En octobre 1932, le jeune pilote Pierre Averseng, accompagné du capitaine Bernard, va à Tamanrasset par Laghouat, Ghardaïa, El Goléa, In Salah et Arak. Le retour a lieu par In Ekker, Amguid, Fort Flatters, Ouargla, Touggourt et Biskra.

Le 30 octobre 1932 a lieu une grande manifestation : le baptême du Potez 36 *Ville de Blida* dont la marraine est Madame Ricci, épouse du maire. A cette occasion, Mgr Leynaud, archevêque d'Alger, a le plaisir de procéder à son premier baptême d'avion. Cette fête, à laquelle assistent de nombreux équipages venus de tous les coins d'Afrique du Nord, une importante délégation du 1er groupe d'aviation d'Afrique et de toutes les personnalités officielles et publiques du département, laissera un souvenir inoubliable dans la mémoire de tous les spectateurs.

Un mois plus tard est fondée la section d'aviation légère de l'A.C.B.M., placée sous la présidence de Lucien Cayol qui a pour but, bien avant l'« aviation populaire » de « développer l'aviation dans toutes les classes de la société ».

Le 13 janvier 1933, deux avions sont délégués au meeting de Sidi Bel Abbés où Roidot se fait remarquer en ramenant à Blida le bronze offert au gagnant du concours d'atterrissage hélice calée. Au début de 1933, l'Union Sportive de l'Ouest Mitidja (U.S.O.M.), présidée par Pierre Averseng, neveu du maire d'El Affroun, Gaston Averseng, décide la création d'une section d'aviation. L'U.S.O.M. représente une véritable mosaïque de toutes les corporations et de toutes les classes de la société algérienne. Européens et indigènes y poursuivent un même idéal : le sport, et c'est avec enthousiasme qu'ils accueillent la nouvelle section. Grâce au concours financier des associations agricoles et à la générosité de certains sociétaires, les difficultés sont aplanies. Dès le 23 mars 1933,

une quarantaine de baptêmes sont donnés par Louis Roidot sur le *Ville de Blida*. Le capitaine Bernard participe à la fête avec un avion sanitaire de l'armée. A l'issue de cette journée passée sans incident, Gaston Averseng adresse un télégramme au gouverneur général Carde pour lui demander d'accepter la présidence de la section. Demande aussitôt acceptée par M. Carde, surnommé « Gouverneur général de l'aviation ».

A la suite de cette manifestation, la caisse régionale d'El Affroun, sur proposition de Gaston et Pierre Averseng, mettra 20 bourses de pilotage gratuites à la disposition de l'A.C.B.M. Christophe Soreau sera le premier pilote breveté de l'U.S.O.M. (le 1er juillet 1933).

Pierre Averseng sera par la suite un des pionniers de l'archéologie aérienne et il participera efficacement à l'inventaire des vestiges romains.

Le 14 mai 1933, le hangar de l'Aéro-Club de Blida Mitidja est enfin inauguré. Jusqu'à cette date, les avions du club étaient garés gracieusement dans les hangars prévus pour le 1er groupe d'aviation d'Afrique qui devrait déménager de Maison-Blanche le 1^{er} janvier 1934. C'est après de longues négociations que l'aéro-club a pu obtenir l'autorisation de construire ce hangar sur un aérodrome militaire.

IMPORTANTE ACTIVITE DE L'AERO-CLUB

Entre-temps, une section est créée à Affreville. Eugène Jourdan, l'actif et dévoué maire de cette ville se lance à la recherche d'un aérodrome pour la vallée du Chélif. Un terrain de 60 hectares est trouvé sur la propriété de l'agha Ben Siam et un accord entre ce dernier, la Ville d'Affreville et les services de la navigation aérienne permet de doter la région d'un magnifique aérodrome.

Le 9 avril 1933, Eugène Jourdan organise une grande manifestation qui réunit de nombreux équipages civils et militaires sur le nouvel aérodrome. L'A.C.B.M., bien sûr, participe au grand complet à la fête.

Le dimanche 11 juin 1933, l'A.C.B.M. organise un grand meeting qui remporte un grand succès malgré le mauvais temps et la pluie qui ne cesse de tomber durant toute la matinée. La manifestation est rehaussée par la présence du gouverneur général et de Madame Carde, de Monsieur le préfet Atger, du général Michaud, de Monsieur Fourcher, directeur de la navigation aérienne, des aviateurs Maryse Bastié et René Lefebvre et de toutes les autorités civiles et militaires de la région.

Plus de 60 avions de tourisme venus de tous les aérodromes d'Algérie rallient Blida malgré le mauvais temps. D'Alger, 4 patrouilles, soit 21 avions militaires, sous les ordres du lieutenant-colonel Weiss, se posent sur leur futur aérodrome après avoir effectué un défilé impeccable. La foule est tenue en haleine pendant plus de trois heures par les remarquables exhibitions de Marcel Doret sur son Dewoitine 27, de Louis Roidot sur les avions du club et de Vassard au trapèze volant sous un Caudron « Luciole », ou en parachute.

Sous la direction de Louis Roidot, l'école de pilotage bat son plein ; à la fin de 1933, 28 pilotes ont été brevetés depuis les débuts du club. Parmi eux : Hilaire Bardot, premier élève formé à Blida par Roidot, lâché après trois heures et vingt-cinq minutes de double commande, André Janin, Roger et Nancy Salord, Marcel Lestrade, André Benoît, Fournier, Marcel Mathey, les frères Ackermann, Camille Gasc, Louis Botella, le docteur Lauprêtre, Torrens, Marcel Despaux (premier breveté de la section de Marengo), René Mariano, Maxime Cano, René Matte, Georges, René et Jacques Averseng (ces cinq derniers de l'U.S.O.M.). D'autres élèves s'entraînent avec assiduité : Feraut, Maylié, Amiaud, Habib, Roger Choulet (petit-fils du propriétaire du terrain sur lequel a été construit l'aérodrome).

Sous la présidence de Paul Bosc, une section est créée à Marengo ; elle achète aussitôt un « Luciole » : le « Ville de Marengo ».

A la fin de 1933, une école prémilitaire de mécaniciens aéronautiques est créée sous l'égide du club. Au début de 1934, 5 appareils sont basés sur l'aérodrome de Blida : le Potez 36 « Ville de Blida », le Caudron « Luciole » « Ville de Marengo », le Caudron « Luciole » du docteur Lauprêtre, le Caudron « Phalène » F-AMLS de Camille Gasc et le Caudron « Luciole » de René Mariano. Un autre Caudron « Phalène » est en commande pour Pierre Averseng.

Le comité des fêtes du club, sous la présidence de M. Pansin, propriétaire de l'hôtel d'Orient, ne chôme pas ; il organise le 10 février 1934 le « Grand Gala des Ailes » dans les salons de l'hôtel d'Orient. Un grand succès couronne ses efforts. Le 17 mars, c'est la section de Marengo qui organise un gala à l'hôtel d'Orient de cette ville (ce gala avait été reporté d'une semaine à cause de la mort du roi Albert 1^{er} de Belgique).

Le jeudi 5 avril, grande réception, toujours à l'hôtel d'Orient, en l'honneur de l'aviation militaire dont le 1er groupe a enfin rejoint les installations de l'aérodrome de Blida. Gaston Ricci, maire et conseiller général, qui s'est dévoué pour faciliter aux militaires leur installation dans la ville des roses, souhaite

la bienvenue au commandant Tranchant et à ses hommes. Les aviateurs civils et militaires fraterniseront désormais sur le terrain de Blida-Joinville. Le 11 avril 1934, M. Brière, député d'Oran et membre de la commission aéronautique, inspecteur permanent des aérodromes algériens, visite les installations et promet son concours pour faire apporter une aide efficace à l'aéro-club toujours présidé par Robert Cusin, avec Pierre Averseng pour vice-président et Fournier pour secrétaire général.

EFFETS DE LA CRISE

Mais la crise frappe durement la Mitidja ; les particuliers ne peuvent plus fournir le même effort et les belles promesses des pouvoirs publics ne sont pas tenues. L'A.C.B.M. est dans une passe difficile, beaucoup d'adhérents ne peuvent plus payer leur cotisation et des membres du comité directeur quittent à leur tour le club. Dans un dernier sursaut les sociétaires restants demandent au docteur Lauprêtre de prendre en main les destinées du club. Un nouveau conseil d'administration est élu et accepte de mener une lutte acharnée pour sortir de l'impasse. En quelques semaines, grâce au courage, au dévouement et au labeur de chacun, la situation s'améliore et le club peut reprendre son régime de croisière, la crise étant enfin passée.

De nouveaux élèves pilotes s'inscrivent : de Loubresse, Edouard Humbert (de Castiglione), Pierre Angelvi (de Tipasa), Pradier, Graimprey, Clauter. Au mois d'avril 1934, M. le député Renaudel vient se rendre compte sur place de l'activité du club auquel Marcel Doret rend une nouvelle visite le 4 mai, après, bien sûr, une belle exhibition au-dessus de la ville.

Les fêtes de Pentecôte 1934 sont marquées par une grande manifestation aérienne qui rassemble tous les pilotes du club pour un concours d'atterrissage hélice calée et une course aux ballonnets (il s'agit de faire éclater avec l'hélice des petits ballons gonflés à l'hydrogène). Salort est classé 1^{er} suivi de Rodolphe Soreau. A la même époque, Jacques Averseng se classe 1^{er} au meeting d'Oran, devant 60 concurrents. Parmi les plus ardents propagandistes de la cause aéronautique dans la Mitidja se trouvait Fernand Aupècle, agriculteur à Bourkika, et sa sœur Suzanne. Le 27 juin 1934, l'inauguration du terrain privé de la ferme Aupècle donne lieu à un grand rassemblement où la gaieté et la plus franche camaraderie se donnent libre cours. Sous le hangar tout neuf est dressée une table de 40 couverts. A la fin du repas, MM. Bosc et Durafour (président de la section d'aviation légère de l'Aéro-Club d'Algérie) félicitent leur hôte pour ses réalisations en faveur de l'aviation. Par la suite, la cave de Fernand Aupècle, sur laquelle est peint en grandes lettres le nom de la ville, servira de repère à tous les aviateurs de la région.

Lors de l'été 1934, l'activité est intense, plus de cent heures de vol sont réalisées chaque mois par les avions du club ou des sociétaires. De nombreux voyages sont effectués vers tous les aérodromes d'Algérie : Oran, Constantine, Ténès, Aïn Bessem, Bur-deau, Tiaret... Alors que Pierre Averseng photographie dans le sud *le Fossatum Africae*

LE REDRESSEMENT

La brillante soirée de gala du 2 février 1935 marque le renouveau de l'A.C.B.M. A l'assemblée générale d'avril 1935, le conseil d'administration peut présenter une situation nette : le club n'a plus de dettes, il possède un hangar (valeur 10.000 F) et 2 avions (50.000 F). La construction d'un club-house avec salle de conférence, secrétariat et logement du gardien est entreprise (devis : 46.500 F). Deux nouveaux avions sont commandés : un quadriplace Caudron « Phalène » et un petit biplace école « Potez 60 ».

De nouveaux membres continuent à s'inscrire : Marcel Vidal (de Boufarik), Camps, Juanico, Louvard, Viguier, Toledo, Aranda, Paul Perriquet, René Pinto, M. et Mme Wesphalen, Mlle Ayello, M. et Mme Neveux... Des pilotes militaires figurent également au club : lieutenant Magne, sergent Petus.

En 1936, un gros effort est réalisé pour abaisser le prix de l'heure de vol. Les prix les plus bas d'Afrique du Nord sont pratiqués : « Luciole » et Potez 36 à 100 F l'heure et « Phalène » à 160 F. Le prix de revient du brevet s'établit à environ 2.500 F.

La même année, Louis Roidot parti à Philippeville est remplacé par Louis Botella (mécanicien à Blida) qui prend en compte les élèves suivants : Henri Allenou, Georges Croizier, Mlle Croizier, le docteur Chapuillot, Delorme, Berget, Comtat, Pignol, Mme de Sesini, Salles (de Mouzaïville), Mme D. Faure et Mlle Faure, François Faure.

Louis Botella se fait remarquer en octobre 1936 par un double exploit : il réussit un magnifique atterrissage en campagne après avoir perdu son moteur en plein vol et il passe brillamment le brevet de pilote de transport public.

En 1936, également, le grand Fokker « Avion Bleu VI » des Entreprises aériennes Moreau, de Paris, est basé plusieurs mois sur l'aérodrome de Blida pour effectuer des missions photographiques. La même année, René et Georges Averseng achètent un Caudron « Aiglou ».

Depuis sa création, l'A.C.B.M. a donné de nombreux baptêmes de l'air et transporté de nombreux habitants de la Mitidja : Charles Maubourguet (de Boufarik), M. et Mlle Dupont (de Cherchell), MM. Cuno, Faucon (président des Croix de Feu), Caste, Walter, Krauth, Michel, Pichelin, Gessinn, Mercadal, Hubert, Fabris Walbaum, Crambes, Carazco, Ahmed Chao, Garidou, Planelles, la famille

Juanico, M. et Mlle Gaves, Mlle Jayet, M. et Mme Durand, M. et Mlle Carre, Mimi Faure, Mme Roger, Mme et Mlle Castel...

Lorsque la guerre arrive, l'Aéro-Club de Blida-Mitidja peut être fier de son œuvre, plus de 100 pilotes ont été formés et plus de 6.000 heures de vol réalisées sans le moindre accident matériel. Grâce à lui, un immense élan aéronautique a été donné à toute la région.

LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE AMATEUR A BLIDA

La Mitidja n'est pas restée à l'écart du mouvement de construction amateur qui s'est emparé de l'Algérie à partir de 1934 et les aventures de ses deux principaux représentants, Jean Olivier et André Vanoni méritent d'être racontées.

Jean Olivier avait tout d'abord construit un « Mignet HM 8 » qu'il avait réussi à faire décoller. Mais le moteur vibrait et la cellule ne devait pas trop lui convenir puisqu'avec l'aide de son ami Marceau Jaubert, de Louis Roidot et de Louis Botella, il entreprend la construction d'un avion entièrement original. Il s'agit d'un monoplan classique à aile médiane et à empennages largement dimensionnés. Mais c'est l'histoire du moteur qui révèle le génie mécanique du constructeur : ses moyens ne lui permettant pas d'acheter un authentique moteur d'avion, Jean Olivier se procure un vieux moteur Salmson provenant d'une voiture V.A.L. 7 en. Il commence à le transformer en moteur à refroidissement par air en supprimant la chambre d'eau et en coupant les cylindres pour les séparer avant d'emmancher des frettes en aluminium munies d'ailettes. Pour diminuer l'encombrement du moteur, il place la magnéto à avance automatique à la place du volant. Pour assurer l'alimentation sous pression il confectionne une pompe à air automatique en aluminium, cette pompe met sous pression le réservoir d'essence de 20 litres qui a un clapet de décharge. Jean Olivier résout enfin le problème de refroidissement en utilisant une sorte de manche qui canalise l'air entre chaque cylindre. La puissance de ce moteur Salmson, dont les ingénieurs de Billancourt n'avaient certes pas prévu l'utilisation aéronautique, est de l'ordre de 18 ch à 1900 tr/mn. Son poids en ordre de marche, avec la réserve d'huile, est de 52 kg. Les essais au sol se passent bien : le moteur tourne au point fixe pendant six heures sans le moindre à-coup. Sa consommation à 1.900 tours est de 6 litres d'essence et 70 grammes d'huile à l'heure. La fabrication de l'hélice donne également à l'ingénieur amateur l'occasion de s'exprimer. Il s'agit d'une hélice métallique bipale à pas réglable au sol. Les deux pales sont coulées en utilisant l'aluminium d'une vieille hélice provenant d'un Potez 25 militaire. Les manchons sont pris dans un tube d'acier. Sur ce tube est soudée une tige également en acier qui reçoit l'arbre moteur. Deux écrous en acier sont fixés sur les pales au moyen de bagues de bronze, filetées et freinées. Le manchon lui-même comporte un filetage pour recevoir l'écrou de la pale. L'ensemble, de 1,60 mètre de diamètre, pèche par le poids : 6 kg, mais ne donne lieu à aucune vibration, ni au ralenti, ni à pleine puissance. L'avion lui-même, avec ses 8 mètres d'envergure et son atterrisseur équipé de roues de brouettes Michelin ingénieusement adaptées, pèse 300 kg en charge ; c'est beaucoup ! Louis Roidot en fait la triste expérience. Après avoir décollé en 70 mètres environ, il parcourt 5 kilomètres sans pouvoir s'élever ; gêné par de grands arbres, il doit atterrir un peu brutalement dans un champ. La réparation des dégâts et les modifications nécessaires permettront au constructeur d'occuper ses loisirs, sans danger, pendant longtemps.

André Vanoni, agriculteur à Koléa, a plus de chance. Il construit, sans modification, le « Pou du Ciel » n° 115 que Neveux (d'Alger) fait décoller sans problème du champ de son propriétaire, le 10 novembre 1935. Le moteur Poinard de 25 ch. tient le coup et permet les vols nécessaires à l'homologation officielle. Le 17 novembre, le « Pou » est convoyé par Neveux vers l'aérodrome de Blida où il restera définitivement basé, attirant une grosse affluence à chacun des vols de son heureux propriétaire.

Pierre JARRIGE.

Sources : cet article doit beaucoup aux renseignements recueillis auprès de MM. Yvan Amat et Hilaire Bardot.

- *Cet article très documenté de Pierre Jarrige que nous tenons ici à remercier à nouveau bien sincèrement, est extrait de L'Algérieniste N° 33 (mars 1986), Bulletin d'idées et d'information du Cercle Algérieniste.*