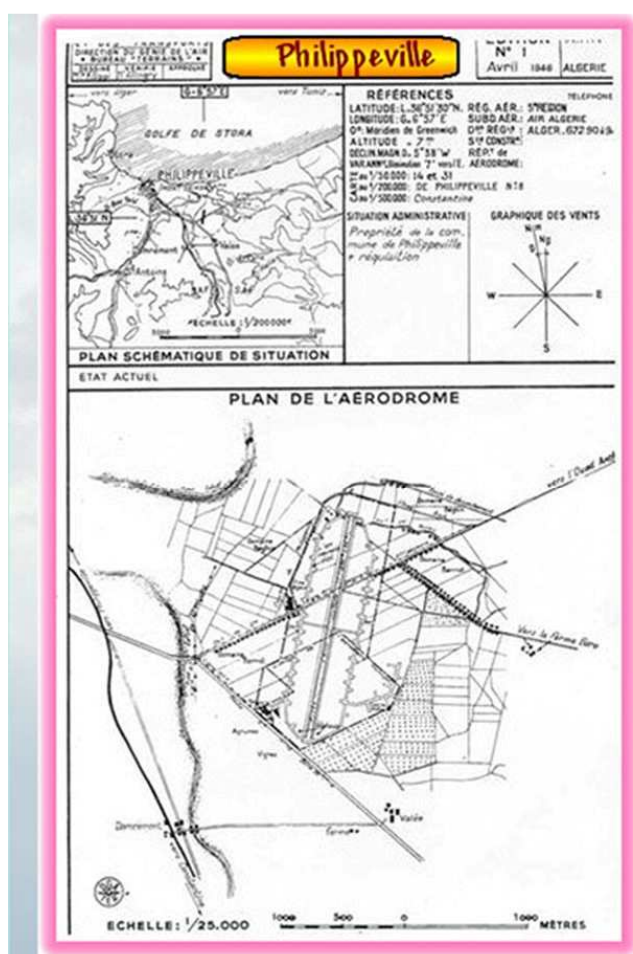


# HISTOIRE DE L'AÉRO-CLUB DE PHILIPPEVILLE

Par  
Pierre Jarrige



L'Aéro-club de Philippeville est créé le 8 avril 1933 sous l'impulsion du sénateur-maire Paul Cuttoli, présidé par Michel Trouilleur (pilote de guerre) entouré d'un noyau d'ancien pilotes militaires. L'aérodrome est installé sur la propriété du comte d'Argence, près de Vallée.

Le premier avion est le *Phalène* F-AMSL de Paul Planchat. Le *Luciole* du Club arrive ensuite avec le chef-pilote Louis Roidot qui reentraîne les anciens pilotes et forme les nouveaux : Paul Planchat, Robert Ferrando, Roger Grima, Albert Guvan et Jean Diméglio, pilote de guerre qui devient président. Il est remplacé par Morandini, alors que l'aménagement de l'aérodrome se poursuit.

L'activité reprend après la fête aérienne du 30 juin 1946 et l'arrivée des Stampe. Pierre Cremieu assure l'école au profit de Amodeo, Benghana, Bertucci, Boor, Caneras, Chaudron, Nicole et Jean-Pierre Crémieu, Gustave Daudier, Dajon, Roger Duprat, Robert Ferrando et Mme, Robert Fèvre, Genty, Christian Gohin, Gorini, Jublot, Keller, Laurent, Lavaud, Robert Luscan, Mahiou, Georges de Malignon, Jean-François Morineau, Nase, Oger, Mlle Perrazio, Petit, Poitevin, Roger Podda et Schultz.

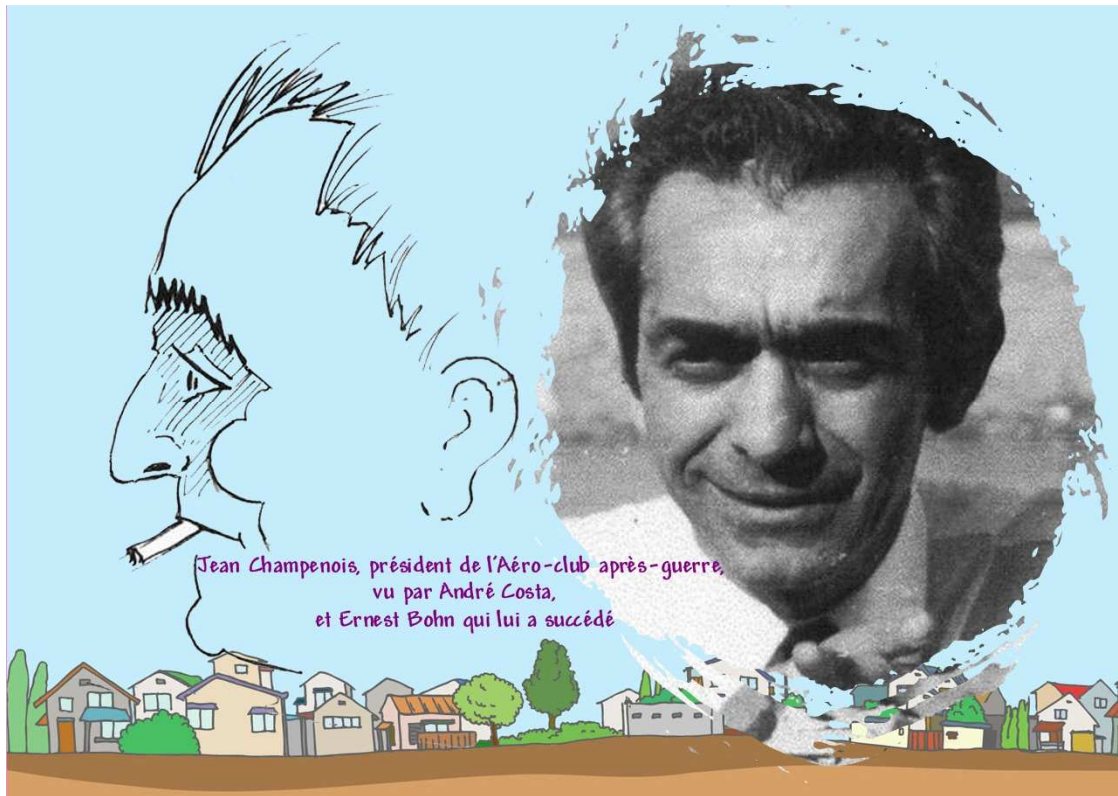
Le club sera doté des Stampe F-BDKL, F-BDGK, F-BDKR et F-BDKM, Fairchild F-OACS, *Tiger Moth* F-BFHU Nord 1002 F-DBTI, Jodel 120 F-DBBA, F-DBEN et F-DBTG, *Emeraude* F-PINJ, *Mousquetaire* F-DBLB, Jodel 117 F-OBCL et Jodel 119 F-PJKF.

Au lendemain du débarquement allié, l'aérodrome de Vallée avait été utilisé comme terrain opérationnel et sa superficie portée à 185 hectares avec les créations d'une piste de 1 000 m, de chemins de roulement et d'alvéoles de dispersion, le tout revêtu de plaques métalliques (PSP). Abandonné par l'armée, qui le débarrasse des plaques métalliques, l'aérodrome

est remis, le 26 mars 1944, à l'Aéro-club dans le cadre de la convention du 16 février 1939. Il est alors ramené à 138 hectares.

En 1949, l'aérodrome de Vallée devient aérodrome commercial avec une piste accessible aux DC4 et Bréguet *Deux-Ponts*. Le terrain, alors réduit

à 105 hectares, est acquis par l'Etat qui en assurera l'exploitation.



## 1946

Pour amorcer la reprise de l'activité de l'Aéro-club, un grand meeting est organisé le 30 juin, auquel assistent plus de 3 000 spectateurs. Une patrouille de trois Stampe fait des exhibitions, suivie d'une démonstration de vol à voile avec un planeur Avia 40p. L'école de parachutisme des Troupes aéroportées, basée sur l'aérodrome, procède à un largage en JU52 de trente-deux parachutistes du 2ème RCP et le Sgt René Lambert, moniteur de la tour à parachute d'Alger, effectue un saut en commandé.

## 1947

Le 20 mai, le général Joseph Vuillemin crée la Compagnie algérienne de transport aérien (CATA) qui choisit Philippeville comme tête de ligne. Le Général Vuillemin, très attaché à l'Algérie, aidera de tout son possible l'Aéro-club de Philippeville et les autres aéro-clubs du Constantinois. Jean Champenois devient président et l'activité reprend avec le moniteur Albert Guvan dès l'arrivée des Stampe F-BDKC et F-BDGK (prêté par le SALS) et du F-BDKM, qui arrivera en décembre. L'engouement devient très fort, trente pilotes et élèves-pilotes s'entraînent, parmi eux de nombreux pilotes d'avant-guerre qui renouvellent leur

licence et plusieurs anciens pilotes militaires.

Environ 750 heures de vol sont effectuées dans l'année, le docteur Robert Luscan obtient le 1er degré et de Malignon est lâché.

## 1948

Albert Guvan détruit le Stampe F-BDGK au cours d'une présentation un peu trop téméraire lors d'un meeting sur l'aérodrome et s'en tire sans mal. A la suite de cet accident, Pierre Crémieu le remplace en septembre et il restera moniteur jusqu'à la fin de l'Aéro-club. Pierre Cremieu, ancien pilote de chasse, affectueusement surnommé *Popeye*, ne se privera pas de donner des surnoms aux autres membres du club.

Quelques modifications ont lieu dans le conseil d'administration. Président d'honneur : général Vuillemin ; président : Raoul Amiel (industriel, fabricant de pipes en bruyère) ; vice-présidents : Roger Duprat (représentant en produits pétrolier), Roger Raoux (ingénieur des Ponts et chaussées) et Roger Roth (avocat) ; secrétaire : Salvator Dimech

## 1949

Le 17 avril, le Stampe F-BDKM participe à la course de vitesse de Redjas, piloté par Robert Ferrando, ainsi que le Fairchild F-OACS, qui vient d'arriver, piloté par Pierre Crémieu.

Parmi les pilotes brevetés et en entraînement se trouvent Amodeo, Benghana, Boor, Caneras, Gustave Daudier, Roger Duprat, Mme Ferrando, Robert Ferrando, Robert Fèvre, Christian Gohin, Gorini, Jublot, Keller, Robert Luscan, Georges de Malignon, Jean-Fançois Morineaud (ancien pilote militaire), commandant Nase, Petit et Roger Podda. En école : Bertucci, Chaudron, Culaud, Daujon, Genty, Laurent, Mahiou, Oger, Mlle Perrazio, Poitevin et Schutz.

Avec huit brevets obtenus, dont ceux de Paul Barraco (*Popaul*), Jean Delacroix (*P'tit-Jean*), Roger Martire (*Le Schpountz*) à 17 ans et Jacques Valcanéras (*Jacquot*), le club est classé 53ème à la coupe des *Ailes*.

## 1950

Un meeting est organisé avec concours de bombardement (il s'agit de lancer des petits sacs de plâtre sur un objectif) et d'atterrissage de précision. L'équipage Crémieu-Martire, avec le Stampe F-BDKM, remporte l'épreuve et gagne une coupe remise par le gouverneur général Edmond Naegelen.

Paul Barraco, Jean Delacroix, Roger Martire et Jacques Valcanéras passent le brevet du 2ème degré.

## 1951

Robert Ferrando devient président ; vice-présidents : Robert Fèvre, Général Servol et colonel Santelli ; secrétaire-trésorier : R. Chamailard ; commission des modèles réduits, vol à voile et instruction technique : Léon Biolley, Albert Guvan et Jacques Valcanéras ; commission de contrôle : A. Beaufrère et Gustave Daudier ; commission des fêtes et propagande : Amsellem et G. Redon ; conseillers technique : Pauly, Demotte, Gianésini, Grosso, Paul Planchat, Teyssère et J. Xicluna. Pilotes : Paul Barraco, Bellocq, Chaudron, Jean Delacroix, Robert Ferrando, Robert Fèvre, Albert Guvan, Janot, Roger Podda, Tricot et Jacques Valcanéras qui deviendra pilote de chasse, puis pilote de ligne. En école : André, Belin, Bouffé, Bugé, Chaudat, Nicole Crémieu, Deligne, Dié, Dufour, Alain Fèvre (fils de Robert Fèvre), Fournier, Liron, Decroute, Guettas, Guillot, Lavaud, Marange, Maraudat, Martinez, Noiraud, Parpaillon et Serre. 366 heures de vol sont effectuées dans l'année.

## 1952

Le 14 avril, Pierre Crémieu participe à la course de Redjas avec le Sampe F-BDKM.

Le président Robert Fèvre succède à Robert Ferrando. le Stampe FBDKR, le *Tiger Moth* F-BFHU et le Nord 1002 *Pingouin* F-OBTI sont alors en service

354 heures de vol sont effectuées dans l'année, cinq brevets du 1er degré sont obtenus par Nicole Crémieu (fille du chef-pilote, brevetée à 17 ans moins 28 jours), Dufour, Genou, Lavaud et Parpaillon. Quinze élèves pilotes sont en instruction.

## 1953-1954

463 heures de vol sont effectuées en 1953 et un brevet est obtenu.

416 heures de vol sont effectuées en 1954. La section de modélisme, toujours très active, fonctionne bien.

## 1955

Léon Biolley devient président, assisté du vice-président Ernest Bohn, alors que Bruel est commandant d'aérodrome.

558 heures de vol sont effectuées dans l'année. Ernest Bohn, Botto et Paule Bourgarel passent le brevet du 1er degré.

## 1956

La région est gravement atteinte par la rebellion. L'activité augmente car

l'aéro-club est sollicité pour de nombreux voyages vers Bône, Djidjelli ou Telerghma et bien d'autres villes. Pierre Crémieu, Ernest Bohn et Roger Podda assurent les évacuation sanitaires et ravitaillent des villages isolés comme Roknia ou Jemmapes.

527 heures de vol sont effectuées dans l'année.



## 1957

Nicole Crémieu, victime d'une chute de pression d'huile, fait un atterrissage forcé entre Philippeville et Djidjelli avec le Stampe F-BDKC qui est abîmé mais qui sera rapidement réparé. Le Jodel D120 F-OBBA arrive. 740 heures de vols sont effectuées dans l'année, Ernest Bohn et Botto obtiennent le brevet du 2ème degré.

## 1958

Président : Léon Biolley ; vice-présidents : Ernest Bohn et Van Hoegarden ; secrétaire et trésorier : Albert Alix, Genou et Henri ; membres du conseil d'administration : Paul Barraco (travaux publics), Maître Bianco (avocat), Brisset, Pierre Crémieu, Gianésini (transitaire), Guilhouet, Leclair, Octave Sabatier (*Tatave*) et Tesseire (gérant de propriété agricole). Le 20 avril, arrive le Jodel 120 F-OBEN convoyé depuis Issoire par Pierre Crémieu et Ernest Bohn. Annie Ricoux est élève-pilote.

Le 6 juillet, Pierre Crémieu effectue le premier vol de l'*Emeraude* F-PINJ construite par Léon Biolley dans un atelier du Centre d'apprentissage. En décembre, des inondations abîment le Jodel 120 F-OBEN qui ne comptait que 300 heures de vol, le Stampe et le *Tiger Moth* F-BFHU (baptisé *Tigre mou* par le chef-pilote) qui doivent être remis en état. Il est nécessaire de surélever les installations. Le *Mousquetaire* F-OBLB arrive pour Noël, il rejoint le Jodel 117 F-OBCI et le Jodel 120 F-OBIG.

## 1959

En mai, Ernest Bohn, Roger Podda et Annie Ricoux participent au rallye du Pétrole avec le *Mousquetaire* F-OBLB.

Six brevets sont homologués en janvier.

Le Para-club : La proximité de la grande base-école des Troupes aéroportées amène la création du Para-club par l'adjudant-chef Guy Bariton, président et moniteur, aidé par le capitaine Batels (vice-président), Pierre Vathelet (secrétaire-général), Hélène Atard (secrétaire adjointe), Pierre Hu et Andrée Vacher.

Des résultats exceptionnels sont obtenus dès la première année de fonctionnement avec 187 sauts à ouverture automatique, 113 ouvertures commandées et retardées, trente-cinq certificats d'aptitude préparatoire au parachutisme, quatorze brevets de parachutisme du 1er degré et deux brevets du 2ème degré. Le Para-club sera ensuite présidé par Fondecave. Le pilotage de l'avion largeur (le Morane-Saulnier 500 F-BFIX) est assuré par Pierre Crémieu, Ernest Bohn et Roger Podda. Le matériel de départ a été prêté par les para-clubs d'Alger et Oran.

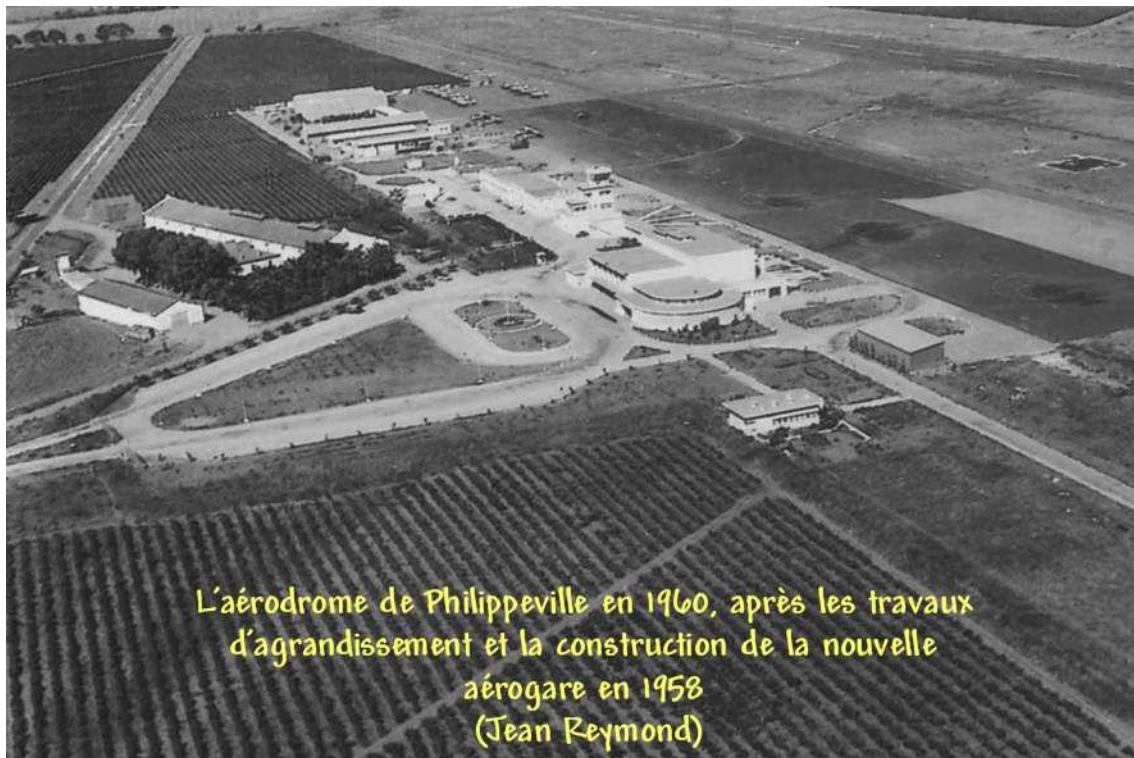
## 1960

En février, Roger Martire obtient le brevet de pilote-estafette.

Durant l'été, le club achète le Jodel 117 F-OBCI d'Alex Périchon et le Jodel 119 P-PJKF de construction amateur arrive en septembre.

1 047 heures de vol ont été effectuées dans l'année et trois BEPP ont été obtenus.

Le Para-club est toujours très actif, 292 sauts en ouverture automatique et 426 en ouverture commandée sont effectués. Sept certificats d'aptitude préparatoire au parachutisme sont obtenus, ainsi que deux brevets de parachutisme du 1er degré, seize brevets de parachutisme du 2ème degré et trois certificats d'instructeur parachutiste.



## 1961

264 heures de vol sont effectuées durant le premier trimestre, avant l'arrêt des vols, et quatre brevets sont obtenus par Albert Alix, Fuchs, Louis Gandolfo et Paul Moretti.

Parmi les pilotes qui volent le plus assidûment se trouvent Léon Biolley, Ernest Bohn, Botto, André Breysse, Ivan Clément, Christian Gohin, Louis Gandolfo, Maurice Lapouse, Robert Pelissier, Paul Petitpas, René Raybaud et Annie Ricoux.

Albert Alix, Hugues Blanc et Christian Chaumont s'entraînent en vue du PPA.

D'autres élèves-pilotes sont en cours de progression : Patrick Bohn (fils d'Ernest Bohn), Di Franco, Galéa et Jacques Simon.

En août, un T6 accroche au cours du roulage le Jodel 120 F-OBEN.

L'élève-pilote Ribeyrole est tué sur le coup et Pierre Crémieu est miraculeusement indemne. Le jour même, avaient eu lieu les obsèques de l'élève-pilote

Louis Alleman (*Petit Louis*) assassiné par le FLN.

Une dizaine d'avions sont en service lors de l'interdiction des vols, l'activité bat son plein et Maury, le

commandant d'aérodrome qui avait toujours aidé le club, déclare en quittant son poste : " *On m'avait averti avant mon arrivée que j'allais trouver à Philippeville un aéro-club solide, organisé et actif. J'ai tout de suite*

*constaté que c'était exact et la partie de mon activité qui m'a portée vers vous ne m'a apportée que des satisfactions ".*

Pierre Jarrige

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