

Ami(e) Internaute,

Ce quarantième diaporama est le neuvième d'une série consacrée aux aéro-clubs d'Algérie.

Il concerne Oran.

Pour en savoir davantage, lisez : *L'aviation légère en Algérie (1945-1962)*.

Le précédent ouvrage, concernant période 1909-1939, est épuisé.

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](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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



# Oran

## Aéro-club de l'Oranie

Le 26 Mars 1931, les fondateurs du Club Aéronautique de l'Oranie tenaient leur première réunion dans une salle mise aimablement à leur disposition par la direction du Grand Hôtel d'Oran.

Sont ainsi fixés pour l'Histoire, la grande et la petite, les date et lieu de naissance de « Notre Club ».

Les circonstances de la venue au monde du Club nouveau-né furent pour le moins orageuses, donc chargées d'électricité. Rien d'étonnant que notre Club ait connu un départ foudroyant, un décollage en chandelle !

A l'heure où j'écris ces lignes, un mois à peine après sa fondation, nous sommes 750 membres actifs, ardents et agissants. Nous avons organisé, sans un sou en caisse, avec la participation financière de quelques camarades, deux grands meetings à huit jours d'intervalle, dont le premier sur un terrain privé, à 80 kilomètres de notre siège social.

Nous n'avions pas de vedette pour nos meetings. Nous l'avons trouvée.

Nous n'avions pas de local, pas de personnel administratif ; nous avons en 48 heures trouvé l'un et l'autre et mis l'un dans l'autre, au centre de la ville.

Nous sommes 750 sociétaires. Nous serons demain 1.000 et 2.000 dans deux mois. Nous n'avons plus le temps matériel d'établir les cartes de membres et nous exigeons maintenant que la cotisation soit jointe au bulletin d'adhésion.

Ce n'est pas tout. Non satisfait de fonder un club important et d'organiser deux meetings qui mettront en mouvement des dizaines de milliers de personnes et des milliers d'autos dont il faudra prévoir et régler les mouvements, nous avons — toujours en 30 jours bien courts — fait profiter nos amis de

Bel-Abbès de notre jeune expérience pour les aider à créer le Club Aéronautique de Bel-Abbès, complètement indépendant, mais frère et allié du nôtre.

Nous avons créé des sections très vivantes de notre club à Saint-Denis-du-Sig et à Saïda, jeté les bases d'autres sections à Tiaret, Mascara et Oudjda ; nous avons fait des heures de vol, donné des baptêmes, fait des conférences...

Nos buts ? D'abord, faire de l'aviation, la faire aimer, la vulgariser, démontrer qu'elle n'est plus le sport dangereux d'autrefois.

Puis, grouper tous les pratiquants de l'aviation, les propriétaires d'avions, mettre à leur disposition les moyens de les entretenir et de les réparer, leur procurer une documentation complète en publiant un journal rédigé par nous-mêmes.

Nous voulons aussi créer et entretenir de nombreux terrains d'atterrissage qui seront les étapes indispensables des futures routes de l'air.

Enfin, tous nos efforts tendront à donner au port aérien d'Oran la place qui lui revient en raison de sa situation géographique privilégiée. Oran doit être la plaque tournante des lignes aériennes de l'Afrique du Nord, Oran doit se trouver à l'intersection de la transversale Maroc-Algérie-Tunisie et de la ligne impériale Belgique-France-Congo-Madagascar.

Que nos buts soient immédiats ou lointains, ils sont tous légitimes et nous les atteindrons, soutenus par nos amis de plus en plus nombreux et par notre conviction profonde que nous travaillons pour le plus grand bien de notre pays.

*Le Président du Club Aéronautique,*

Oran, le 29 Avril 1931.

LEVECQUE.



# LES AILES D'ORANIE

REVUE MENSUELLE AÉRONAUTIQUE

DIRECTEUR : Pierre de ROMANET  
RÉDACTEUR EN CHEF : A. P. MONVILLE

Adresse Télégraphique :  
AÏLORAN  
Téléphone 38-52

REDACTION ET ADMINISTRATION :  
1. Place de la Bastille. — ORAN

## → NOTRE REVUE ←

Le journal « Les Ailes d'Oranie » est né, peut-on dire, le même jour que le Club Aéronautique de l'Oranie. L'une des premières pensées, l'une des premières réalisations des fondateurs du Club Aéronautique ont été : faire paraître un journal ou une publication aéronautique qui serve de lien à tous ceux qui, à Oran et dans le département, s'intéressent d'une façon pratique et active à l'aviation en général, à l'aviation de tourisme en particulier.

Ce que furent les deux premiers numéros des « Ailes d'Oranie », nos amis le savent. Articles programme, articles d'information locale, articles épisodiques quelque peu acidulés, le tout empreint de la légitime fierté des résultats acquis. Ce que l'on ne sait pas, c'est la somme de travail qu'il a fallu fournir pour « sortir » les deux numéros du début : recueillir et corriger les copies, surveiller la composition, trouver de quasi-bénévoles annonceurs qui acceptent de payer une insertion le prix de trois, diffuser le journal, confectionner près de 3,000 bandes-adresses par numéro, faire le pliage et la mise sous bande pour l'expédition aux adhérents....

Nous avons tous, au Conseil du Club Aéronautique, contribué à l'essor des « Ailes d'Oranie », mais l'un de nous plus particulièrement, notre ami Karrer, doit être remercié et félicité du dévouement et de la compétence dont il a fait preuve et qui ont assuré le succès de notre journal naissant.

Dès son troisième numéro, notre organe prend une autre forme, qu'il conservera en s'efforçant de l'améliorer, celle de la « Revue », plus commode à feuilleter, susceptible de s'agrandir comme texte, plus moderne comme apparence.

Nous serons loin, dès le début, de la perfection, nous le savons bien, mais nous nous efforçons, tout d'abord, d'intéresser nos lecteurs, ensuite de les instruire et de les instruire. Il y aura des articles pour ceux qui ont tout à apprendre sur l'aviation, des études plus complètes, plus fouillées, pour ceux, pilotes ou passagers éprouvés, à qui les choses de l'air sont déjà familières.

Nous nous occuperons de l'importante question des voies et communications aériennes en Afrique du Nord, en apportant à nos études toute la conscience, toute l'objectivité, mais aussi toute la fermeté nécessaires.

Nous ouvrirons une Tribune où chacun pourra faire part de ses observations, de ses suggestions sur des questions aéronautiques d'ordre général.

Chers lecteurs, le présent article n'aurait pas dû être intitulé « Notre Revue », mais « Votre Revue ». Nous voulons, en effet, que « Les Ailes d'Oranie » soient la Revue de tous ceux (ils sont des milliers) qui, répondant à notre appel, se sont groupés autour de quelques hommes ardents et désintéressés, d'Oran et des autres villes du département, qui ont constitué les Clubs Aéronautiques de l'Oranie, de Bel-Abbès, d'Aïn-Témouchent, de Tiaret, les Ailes Tlemcéniennes, etc., pour l'action en faveur du développement de l'aviation.

Ecrivez-nous, faites-nous part de vos critiques, approuvez-nous au besoin, il n'y aura pas de meilleur encouragement pour nous que de savoir que nos efforts sont suivis et appréciés.

G. LEVECQUE,

Président du Club Aéronautique de l'Oranie.

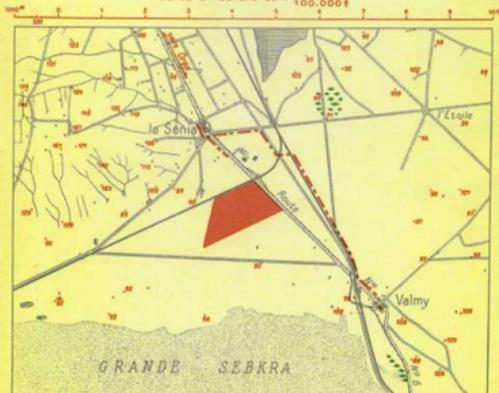
# AFRIQUE DU NORD

ORAN-LA SÉNIA (Oran)

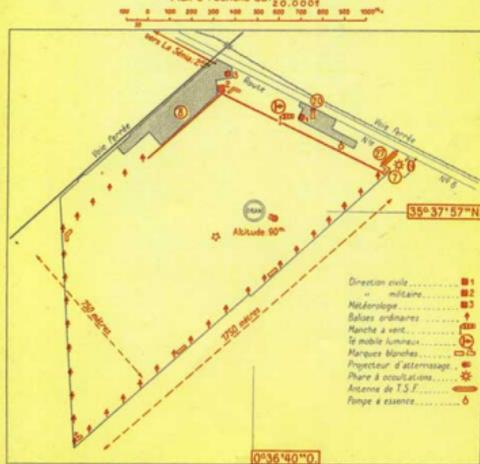
N° d'ordre: B  
N.O.3501

STATION DOUANIÈRE ET AÉRODROME MILITAIRE

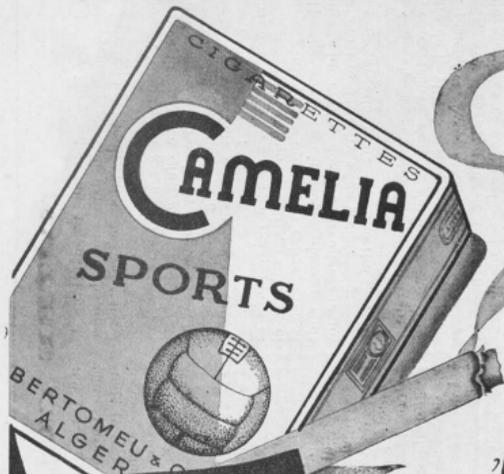
Carte à l'échelle de : 1:50,000



Plan à l'échelle de : 1:50,000



UNE DÉLICIEUSE  
CRÉATION  
QUI BATTRA TOUS LES  
RECORDS



*Camelia  
Sports  
la cigarette des sportifs  
Bossoutrot*

Exclusivité Publicité Africaine Mercuria

Prix : 2 fr. 50

CLUB  
AÉRONAUTIQUE  
de  
L'ORANIE



MEETING d'AVIATION

L'aviation légère s'est développée d'une manière foudroyante à Oran après le meeting de l'année du Centenaire, le 4 mai 1930, et les tentatives de records à La Sénia. Lucien Bossoutrot, recordman de distance et de durée avec Maurice Rossi, va jusqu'à assurer la promotion d'une cigarette pour les sportifs !



René Fonck baptise Jean Menudier, maire d'Oran, lors du meeting du 4 mai 1930 (*L'Afrique du Nord Illustrée*)



Maryse Hilsz à Oran en mai 1930  
(Françoise Fouque Duparc)



En 1930, atterrissage du ballon de Georges Cormier  
après un départ d'Oran (Juliette Costa)



En 1930 à La Sénia, les élèves de la Compagnie aérienne française devant un Morane-Saulnier 191. La CAF assure l'instruction des élèves de l'Aéro-club d'Oranie en attendant l'arrivée des premiers avions d'école (Jacqueline Delorme)





Morane-Saulnier 35 de la Compagnie aérienne française devant les installations de La Sénia (Cécile Alberge)



Caudron C. 59 de la Compagnie aérienne française à La Sénia en 1930  
(Françoise Fouque Duparc)



Ci-dessus, le club-house de l'Aéro-club d'Oranie à La Sénia (Simone Castex)



Ci-contre, le club-house en ville, avenue Loubet (Juliette Costa)



Ci-contre : Le 6 janvier 1931, Henri et Françoise Fouque Duparc à leur arrivée à La Sénia, en provenance de Paris avec leur Potez 36 F-AJYQ, premier avion privé basé à Oran, et Henri Fouque Duparc décoré par le général Giraud le 11 novembre 1931.

Dessous, le voyage vers Oran en plein hiver (Françoise Fouque Duparc)

LISTE DES VOLS.

9

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSAGER	
			Report.....	59 <sup>h</sup> 59			
30 Décembre	Potez 36	A. F. Y. Q.	Marseille - Oran - Marseille	2 <sup>h</sup> 46			NONAUTOUR MARCHAND AERONAUTIQUE M. F. Fouque Duparc AERONAUTIQUE M. F. Fouque Duparc
30 Décembre	Potez 36	A. F. Y. Q.	Marseille - Perpignan	3 <sup>h</sup> 55			
31 Décembre	Potez 36	A. F. Y. Q.	Perpignan - Barcelone	1 <sup>h</sup> 15			
2 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	Barcelone - El Alcazari	5 <sup>h</sup> 10			
3 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	El Alcazari - Gzessou	4 <sup>h</sup> 15			
4 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	Gzessou - Malaga	2 <sup>h</sup> 00			COMPANIA GENERAL AEROPOSTAL 4 ENE. 1931
4 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	Malaga - Tanger	2 <sup>h</sup> 30			AEROPAZA DE MALAGA
5 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	Tanger - Tet	2 <sup>h</sup> 35			
6 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	Tet - Oran	5 <sup>h</sup> 36			
7 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	Oran - Safteine	0 <sup>h</sup> 21			
8 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	"	0 <sup>h</sup> 18			
9 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	"	0 <sup>h</sup> 14			
12 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	"	0 <sup>h</sup> 03			
16 Janvier	Potez 36	A. F. Y. Q.	"	0 <sup>h</sup> 10			
			A reporter ...	39 <sup>h</sup> 18			
				39 <sup>h</sup> 38			

Henri Fouque Duparc est né à Oran en 1903. Directeur d'assurances, pilote militaire en 1922, Il effectue plusieurs périodes comme réserviste durant la campagne du Maroc et participe à la pénétration saharienne avec le 2<sup>ème</sup> GAA. Démobilisé en 1945, il est colonel de réserve, médaillé de la Résistance et commandeur de la Légion d'honneur. Il sera maire d'Oran, sénateur, député et conseiller général et secrétaire d'Etat à l'Aviation civile en 1955. Il totalisera 2 700 heures de vol comme pilote dont 870 à titre militaire.

# CAUDRON

FOURNISSEUR DU MINISTÈRE DE L'AIR, DE LA MARINE & DE NOMBREUX PAYS ÉTRANGERS

## USINES

A ISSY-LES MOULINEAUX

52 à 72, Rue Guynemer

ÉCOLES DE PILOTAGE

ISSY, LE 4 Avril 1933

REGISTRE DU COMMERCE SEINE 124.124

TÉLÉPHONE : VAUGIRARD { 34-15  
34-16

V/C<sup>n</sup> N° du D U P L I C A T A

B<sup>me</sup> de livraison N° du

C<sup>de</sup> atelier N°2553 du 14/2/33

*Doit* Monsieur le Président de  
l'AÉRO CLUB d'ORANIE  
1, Rue de la Bastille

ORAN

Debarge & C<sup>o</sup>, Paris

1	AVION PHALÈNE VI, type C.282 <sup>2</sup> , avec moteur Renault Bengali 120/ N° 6753 Immatriculé : F.-A.M.K.C.		
	Suppléments :	Fr ...	104.000 --
	1 thermo d'huile .....		215 --
	1 double commande manche au plafond (2 palonniers, jeux de manettes) .....		800 --
	Peinture spéciale "Hirondelle" .....		650 --
	2 réservoirs latéraux de 100 litres essence chacun .....	P. mémoire	
	1 réservoir spécial huile 17 litres .....	"	
	Fr .....		105.665 --
	A déduire :		
	Remise spéciale, Fr .....		9.000 --
	NET FRANCS .....		96.665 --
			=====

A Reporter.....



La facture de Caudron pour le *Phalène* F-AMKC *Ville d'Oran II* de l'Aéro-club.

Cet avion a bénéficié ensuite d'une prime de 57 200 F.

Ci-dessus, Le *Phalène* au Tour de France en juillet 1933 (Bertrand Rey)

A La Sènia le 22 décembre 1933 – Rassemblement d'avions d'aéro-clubs pour saluer le passage de la Croisière Noire  
(Jeanne Neveux)





Albert et Raymond Prat en 1934 (Françoise Fouque Duparc)



Mary et Dieudonné Costes  
À Oran en mai 1934  
(Suzanne Perrichon)



Françoise Fouque Duparc



Mary Costes



Le docteur André Lamur et Henri Fouque Duparc

Le docteur Jacques Couniot et le *Phalène* F-AMLZ de l' Aéro-club (Jacques Couniot)



Alex et Suzanne Perrichon (Suzanne Perrichon)



Le Potez 43 de l'Aéro-club à Berkane (Maroc) en novembre 1934 (Françoise Fouque Duparc)





Ci-dessus, le *Point d'Interrogation*, en haut de l'immeuble Saintpierre, rue Miraucieux à Oran (Danmarlou)  
Ci-dessous, le Caudron 480 *Frégate* F-AOIG de Georges Saintpierre et le Caudron 510 *Pélican* F-ANKP de Louis Saintpierre (Lucien Seres)



En septembre 1935, dépannage, en Espagne, du Bernard 207 T F-AMOS d' Henri Fouque Duparc (Françoise Fouque Duparc)



Charles Castex, chef d'escale de l'Aéropostale à Oran, puis propriétaire d'une station service aéronautique à La Sénia, dans le *Luciole* F-AMCT (Simone Castex)



Caudron *Luciole* F-AMCT de l'Aéro-club en cours de révision chez Charles Castex, les ailes repliées (Vincent Selva)





Yvon Milhe Poutingon et son Potez 36  
(Claude Milhe Poutingon)

Yvon Milhe Poutingon, agriculteur à Lourmel, est né à Rio-Salado en 1902.

Appelé en 1922, il participe à la campagne saharienne comme observateur au 2<sup>ème</sup> GAA. Devenu pilote de réserve en 1932, il est rappelé comme capitaine commandant la 1<sup>ère</sup> escadrille du GAOA 583 au Levant. Remobilisé en janvier 1943, il commande le 51<sup>ème</sup> Groupe d'Artillerie de l'Air et participe aux débarquements de Corse et de Provence et à la campagne de France.

Il est président de l'Aéro-club d'Oranie de 1946 à 1962, président de la Fédération aéronautique algérienne et vice-président de la Fédération aéronautique de l'Union Française. Colonel de réserve, il totalise plus de 2 000 heures de vol dont 650 à titre militaire.

Le Caudron 410 *Phalène*, deuxième avion d'Yvon Milhe Poutingon (Claude Milhe Poutingon)

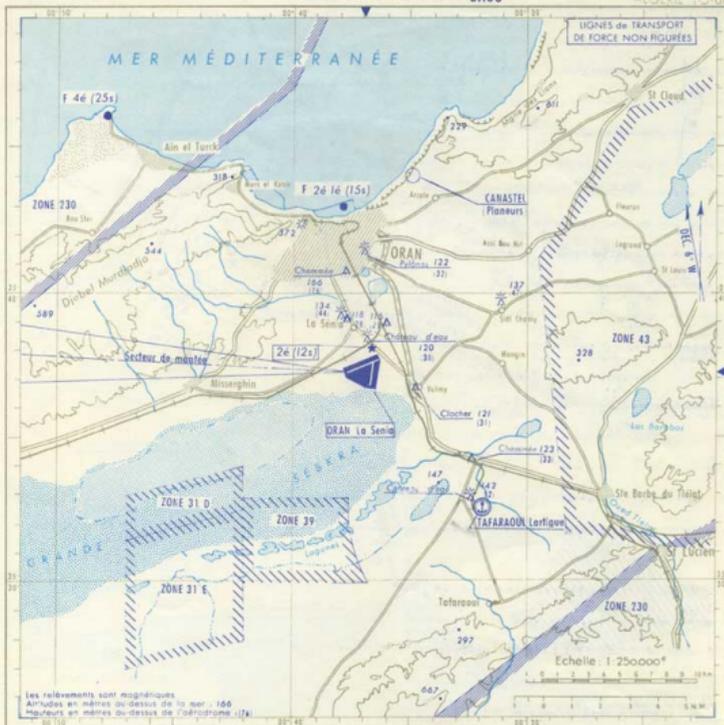


Paul Salessy et un *Luciole* en avril 1936 (Paul Salessy)





Michel et Françoise Lagrot, enfants du professeur Lagrot, devant le Percival *Vega Gull* F-AOZS du docteur Lamur de passage à Maison-Blanche en 1938. Le docteur Lamur sera pilote de B-26 *Marauder* durant la guerre (Michel Lagrot)



CONTROLE LOCAL APP: HF-VHF  
TWR: HF-VHF

CONSIGNES PARTICULIERES D'UTILISATION

1. - Aéronefs conventionnels : Circuit à 300 m OFE.  
a. - Transport et liaison : Passage vent arrière à une distance horizontale minimum de 2.500 m de l'axe d'atterrissage.  
b. - Chasse et bombardement : Survol d'un point initial, puis passage à la verticale de la piste à 300 m OFE. Éloignement maximum horizontal au cours du break : 1.500 m de l'axe de piste.
2. - Aéronefs à réaction : Mêmes figures, mais à 450 m OFE.
3. - Hélicoptères : Ne survolent jamais le terrain, mais le contournent à une hauteur inférieure à 300 pieds, par l'EST et le NORD, à une distance minimum de 1.000 mètres. — Rentrent dans le circuit hélicoptère par un point situé à 600 m dans le NORD-OUEST de l'héliport. — Ne coupent les axes de piste en service qu'après l'autorisation d'ORAN AIRPORT.
4. - Aérodrome réservé aux aéronefs munis de radio.

L'Aéro-club d'Oranie, mis en veilleuse pendant la guerre en ne pratiquant que l'aéromodélisme sous la présidence du capitaine Paolacci, puis de Marcel Goetzinger, se réveille en 1946 avec le président Yvon Milhe Poutingon entouré de Jean Patteta, Marcel Goetzinger, Emile Hoor et Henri Fouque Duparc.

Le chef-pilote, haut en couleurs, Pierre Rastaing, dit *Le Capitaine*, ancien des Dardanelles, assure la reprise avec le Potez 36 F-ALJL, le Stampe F-BBNQ et le Léopoldoff F-PAAP.

Les pilotes d'avant-guerre renouvellent leurs licences et de nombreux pilotes apparaissent de retour de la guerre ou de leurs écoles aux USA. Les heures de vol progressent de 400 heures en 1947 à 3 400 en 1960. Une dizaine de brevets sont obtenus, en moyenne, annuellement et les voyages se poursuivent d'une manière intensive dans toute l'Afrique du Nord et l'Europe pour le tourisme, les évacuations sanitaires, les affaires ou les rallies. Les moniteurs se succèdent : Noël Justen, Aurélien Alberca, Paul Pineau et Roland Raucoules. La section prémilitaire est très active.

L'Aéro-club possède une douzaine d'avions lors de l'interdiction de vol en avril 1961.



De 1947 à 1961, Gaëtan Dardignac sera un des principaux animateurs de l'Aéro-club. Il est né en 1906 à Saint-Germain-en-Laye. Pilote militaire en 1926, il est ensuite chef-pilote de la CAF de 1930 à 1939. Il est mobilisé en 1939 au GC 3/9 (photo ci-dessus de Claude Dardignac) et abattu en Morane 406 en attaquant un groupe de neuf Heinkel 111.

Il arrive à Oran en 1947 comme directeur des transports de la Sté Sapvin et participe à de nombreux rallies. Gaëtan Dardignac disparaîtra en 1962 comme tant d'autres, hommes, femmes, enfants, bébés, militaires et harkis, livrés au massacre par le régime après des accords fantoches, un cessez-le-feu unilatéral et l'encasernement de l'armée.

Le Potez 36 F-ALJL, un des rares survivants de la guerre,  
assure la reprise des vols en 1946 avec le Stampe F-BBNQ  
(Yves Botto)



- 1.- Décollage plein gaz, queue légèrement basse à la vitesse de 60 km.
- 2.- Effectuer un palier à 1 metre 50, jusqu'à la vitesse de 80 km.
- 3.- ~~Effectuer la montée à 2000 tours et effectuer la montée~~ (plein gaz-) à la vitesse de 70 à 75 km. (effectuer les virages et spirales en montée à cette vitesse). Ne pas virer avant 100 metres d'altitude.
- 4.- Arrivée à l'altitude voulue, rendre la main pour prendre la vitesse de 90 km. et réduire le moteur à 1.850 tours environ, ensuite régler constamment le régime pour maintenir la vitesse et l'altitude.
- 5.- Les virages en ligne de vol doivent s'effectuer à 0, ou varié, (le capot sur la ligne d'horizon) et si la vitesse tombe à la vitesse de 80 km. augmenter légèrement le régime du moteur pour ramener la vitesse à 90 km. et réduire ensuite le moteur si nécessaire.
- 6.- En ligne de vol pour reprendre de l'altitude, remettre plein gaz et vitesse de 70 à 75 km. ~~WW WWWW WWWW~~  
~~WWWWWW~~
- 7.- Après le dernier virage de présentation pour atterrir, maintenir la ligne de vol jusqu'au moment de couper le moteur pour la descente d'atterrissage (effectuer les tours de piste à 200 metres d'altitude et se présenter dans le sens d'atterrissage à 2 km. du terrain.
- 8.- La descente d'atterrissage s'effectue à la vitesse de 90 km. à 110 km suivant la vitesse du vent au sol. Commencer l'arrondi à 4 ou 5 metres du sol et maintenir le palier d'atterrissage à 1 metre environ. Refuser constamment le sol jusqu'à ce que l'on ait le manche complètement sur soi.



Le Léopoldoff F-PAAP, arrivé en 1948, et son mode d'emploi par le chef-pilote Pierre Rastaing, en famille en haut (Serge Rastaing)  
A droite, Roland Didier devant le Léopoldoff (Roland Didier)



Christiane Colombier-Duplan, Pierre Rastaing et le Léopoldoff  
(Claude Milhe-Poutingon)

Vive la liberté!

Christiane  
Colombier

Lachée le 5/2/50

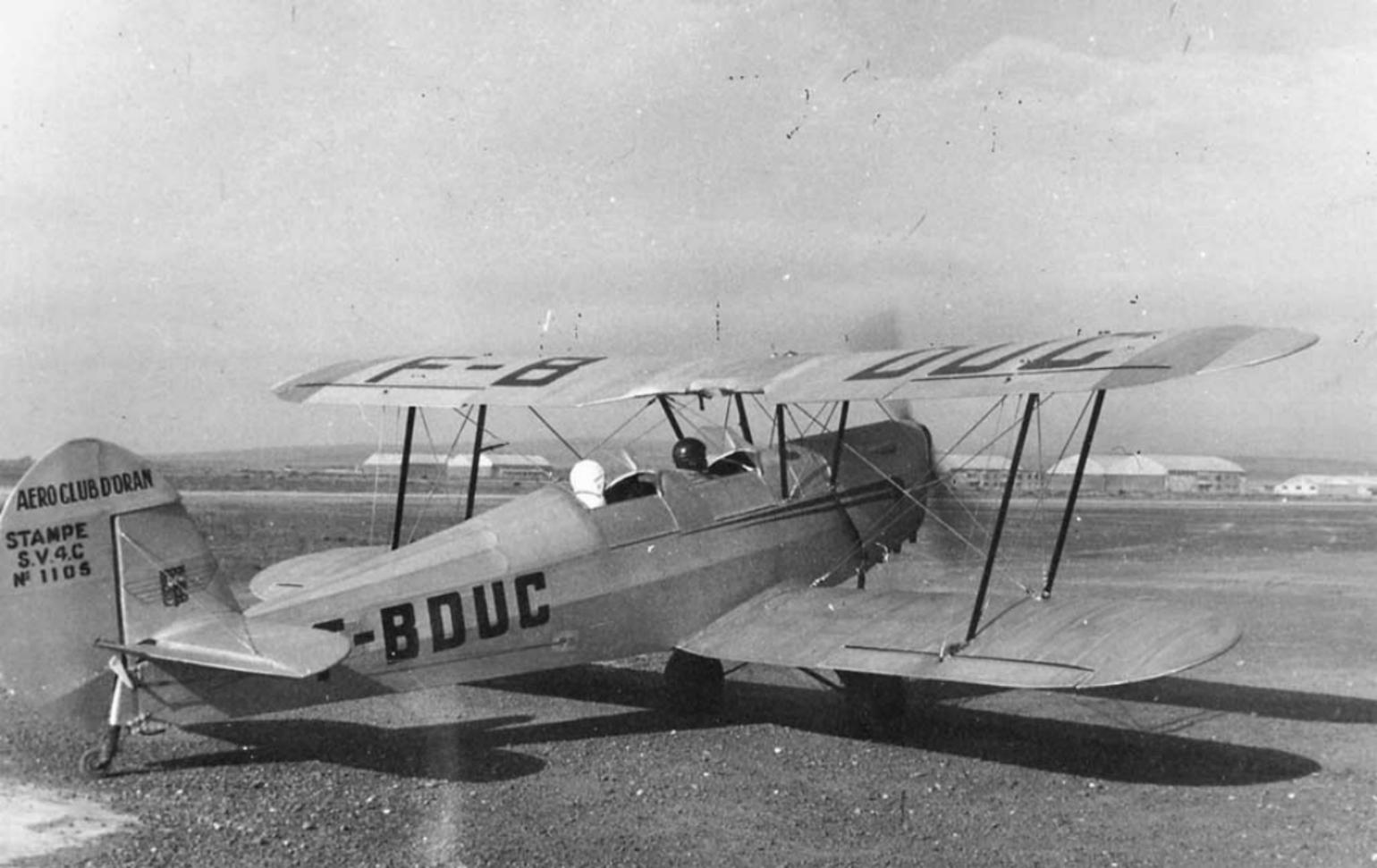


Le Fairchild F-OAAO, baptisé *Capitaine Paolacci*, arrivé en 1949 (Jean Mercier)



Michel Segala et le *Norécrin* F-BFJS, arrivé en 1949 (Michel Segala)





Le Stampe F-BDUC, prêté par le SALS en 1951 (Michel Segala)

Le *Tiger Moth* acheté par le Club en 1951 (Michel Segala)





Le Fairchild, prêt pour participer au Rallye d'Angleterre en juillet 1951 (Georges Vieville)



Le 22 juillet 1951, les Oranais en Angleterre lors du Rallye (Claude Dardignac)



Le SFAN 2 acheté en 1952 à Maurice Faure, de Redjas (Roland Didier)



Roland Didier dans le *Tiger Moth* en 1952 (Roland Didier)



Les *Norécrin* F-BDSC et F-BFJS (Jean Mercier)

Joachim Socias (Marlène Lejars)



**PRIS DANS LA TEMPÊTE, PRÈS DES ABDELLYS**

## **UN AVION DE L'AÉRO-CLUB D'ORANIE SE DISLOQUE EN VOL**

**Ses trois occupants sont tués : MM. Joachim Socias, Jean Diaz et Georges Lapeyre**

Le 20 mars 1956, le *Norécrin* F-BFJS, parti d'Oran vers Colomb-Béchar, perd une aile aux Abdellys, dans la région de Tlemcen, vraisemblablement à la suite de turbulences (l'aile est retrouvée à 600 m de l'épave).

Parmi les victimes, se trouve Joachim Socias, un des pionniers de l'aviation légère en Algérie. Il s'était dépensé sans compter, comme pilote et comme mécanicien, dans différents aéro-clubs et totalisait 2 720 heures de vol.

Déjà titulaire de la Médaille de l'Aéronautique, il est décoré de la Légion d'Honneur à titre posthume et cité à l'ordre de la Nation avec le texte suivant : *Excellent pilote et technicien, a puissamment contribué au succès de l'aviation de tourisme en Oranie.*

Le Jodel 117 F-OAVM sera baptisé *Joachim Socias* le 13 février 1957, en présence de nombreuses personnalités.



Emile Hoor – Yvon Milhe-Poutingon – Marcel Goetzinger, direction de l'Aviation Civile – Pierre Rastaing – Mme et Jacques Springesfield, directeur de La Sénia (Claude Milhe-Poutingon)

Le Fairchild F-OAAO accidenté en novembre 1957(Jeanne Neveux)



Le docteur oranais Henri Deloupy, vélivole réputé, posé à Relizane en 1957 (Henri Deloupy)



Gilbert Mercier et le chef-pilote Joannès Walkowiak, devant le *Tiger Moth* (Jean Mercier)



En 1958 – En haut : Yves Siegel et un mécanicien – Debout : Emile Hoor, Charles Pons Mure, Dr Henri Deloupy, Dr Blanc, un mécanicien, Dr Morin, Aurélien Alberca, un mécanicien, Gilbert Mercier – Accroupis : Gaëtan et Jean-Pierre Dardignac (Pierre Siegel)



Jeanne et Pierre Siegel au cours du Rallye de Sicile en juin 1958, avec le Jodel 117 F-OBLK  
(Pierre Siegel)





La Sénia le 16 septembre 1958 – Passage de la caravane de 34 Jodel organisée par le constructeur Lucien Querey (Jean-Claude Pillon)



A Sidi-Bel-Abbès, le Jodel 140 *Mousquetaire* F-OBLF de l'Aéro-club d'Oranie arrivé en 1959, baptisé *Georges Siegel*, du nom du pilote décédé accidentellement en 1952 avec le *Norécrin* F-BEMD, lors du rallye de Sicile (Jean-Claude Brouard)



Trois Jodel et un *Norécrin* de l'Aéro-club d'Oranie à La Sénia (Raymond Macia)

Raymond Macia en Jodel (Raymond Macia)





**AÉRO CLUB  
D'ORANIE**  
(FONDÉ EN 1910)  
14, Avenue Loubel  
O R A N

CARTE DE MEMBRE

Reçu de M **onsieur MACIA Raymond**  
**7, rue Puvis de Chavannes**  
**O R A N**

la somme de **Sept cent cinquante frs**, pour  
sa cotisation de l'Année **1956**, 2ème semestre

LE TITULAIRE, *J. Macia* LE PRÉSIDENT, *J. Macia*

# L'AÉRO-CLUB D'ORANIE

## REMPORTE LA COUPE RATY

*...avec plus de 200.000 kilomètres parcourus par 13 pilotes*

Les coupes Jean Raty et de la Société Générale de la Fonderie sont deux des épreuves aéronautiques les plus importantes et les plus recherchées des pilotes de tourisme ; elles constituent des compétitions mettant en valeur l'endurance et la technique des pilotes et aussi les qualités de vol des avions utilisés.

S'étalant sur huit mois elles récompensent les groupements aéronautiques et les pilotes qui ont parcouru le plus grand nombre de kilomètres. C'est ainsi que, pour cette année, elles mettaient en compétition 56 aéro-clubs et 594 pilotes dont l'Aéro-Club d'Oranie vient de prendre la tête, malgré les difficultés actuelles de vol en Afrique du Nord.

En effet, notre groupement aéronautique, qui sera le premier club de la Franco d'outremer à inscrire son nom sur le socle de la coupe de l'aviation légère la plus disputée du monde, a parcouru avec 13 pilotes engagés, 203.000 kilomètres, le second club classé n'en ayant que 150.000 à son actif. L'an dernier, c'est l'Aéro-Club de Bernay qui avait gagné l'épreuve avec 130.000 kilomètres. Les résultats définitifs ne seront homologués que dans plusieurs semaines, le contrôle portant sur près de deux millions de kilomètres.

Ainsi, les petits Jodel de l'Aéro-Club d'Oranie ont couvert en huit mois l'équivalent de cinq fois le tour de la terre, bravant quelquefois le mauvais temps en Europe, souvent le vent de sable dans le Sahara. Cinq de ses pilotes se sont classés dans les vingt premiers, soit dans l'ordre : Gaëtan Dardignac, Darracq, Ferrier, Ruand, J.-P. Dardignac, suivis de

V. Cayla, Maurin, Pautet, Merguen, Pierre et Yves Siéglé, Macia, Blanc, tous parmi les 75 premiers.

Pour cette belle performance qui classe notre Aéro-Club le premier de France, il convient de féliciter sans

réserve les dirigeants du groupement et notamment M. Gaëtan Dardignac, dont la maîtrise et la technique se sont maintes fois affirmées, ainsi que tous les pilotes qui ont rivalisé d'audace.



Débordant d'activité, l'Aéro-club d'Oranie est toujours très bien classé dans les différentes coupes (L'Echo d'Oran 1958)

Les Saab *Safir* de l'Aéro-club Air France



La Patrouille de Saint-Yan en Stampe



En octobre 1960, l'Aéro-club, en collaboration avec le Syndicat des industries aéronautiques et la Fédération, organise le 1<sup>er</sup> Salon de l'Aviation légère avec un grand meeting et un rassemblement d'avions (Jean Reymond)



Un planeur Breguet 905 *Mésange* en exposition et la *Florde*, gros lot d'une tombola

Le Wassmer 40 *Super IV* de l'Aéro-club d'Oranie reçu en décembre 1960, vu à Chéragas (Henri Riotte)



Mars 1961, le Jodel 117, piloté par le Dr Henri Deloupy, en voyage à  
Ghardaïa  
(Henri Deloupy)



Le hangar de l'Aéro-club vu d'un DC-4 – Il rendra un dernier service aux Oranais en abritant les malheureux réfugiés lors de l'exode (Robert Nauze)

