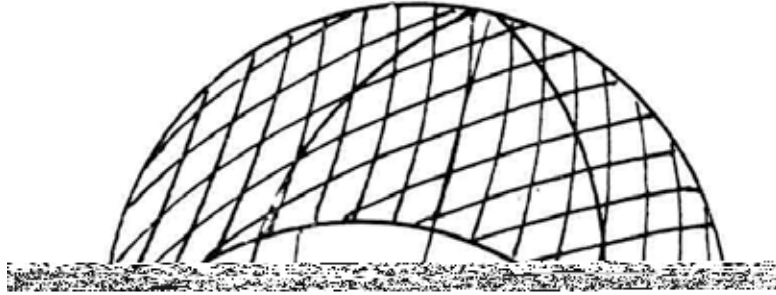


Aventures aériennes (2)

Pilote à Tébessa



Roland Richer de Forges

Mis en pages et illustré par Pierre Jarrige

Les faits relatés ici sont tous authentiques, il reste encore des personnes qui y sont citées avec lesquelles j'ai conservé au fil des ans des relations d'amitié et que je vois encore parfois.

Hélas le temps a fait son œuvre ! Certains ont disparu : Accidents, maladies, etc. Ce sont des souvenirs à l'intention de mon fils Alexandre à qui j'ai appris à piloter très jeune et qui j'espère est bien parti pour continuer à accumuler les heures de vol partout dans le monde comme il a commencé depuis l'âge de quinze ans.

Ce récit : Pilote à Tébessa, est le deuxième de mes «Aventures aériennes», il sera suivi par :

- Pilote à El-Goléa*
- Pilote à la SGAA*
- Pilote à l'Escadrille Mercure*

Roland Richer de Forges

Les photos de ce document sont de alger-roi.fr, Jacques Batigne, Bernard Chenel, André Courant, Jean Delacroix, Jacques Delol, ECPAD, Jacques Galmiche, Pierre Gassiot, Patrick Jourdain, André Kraether, Pierre Lapeyre, Jean-Marie Lentz, Murel, Jean-Yves Niel, Suzanne Perrichon, François Perrin, Michel Poisson, Claude Requi, Jean Reymond, Roland Richer de Forges, Serge Rosa et Marcel Vervoort. Les dessins sont de Jean Ferrand.

Couverture : Le ballon Caracalla survole l'Arc de Caracalla à Tébessa, par Marcel Jeanjean, écolier à Tébessa en 1908 (Club de la Ferté-Allais - 1967)



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Juillet 2017

ISBN 979-10-97541-00-2

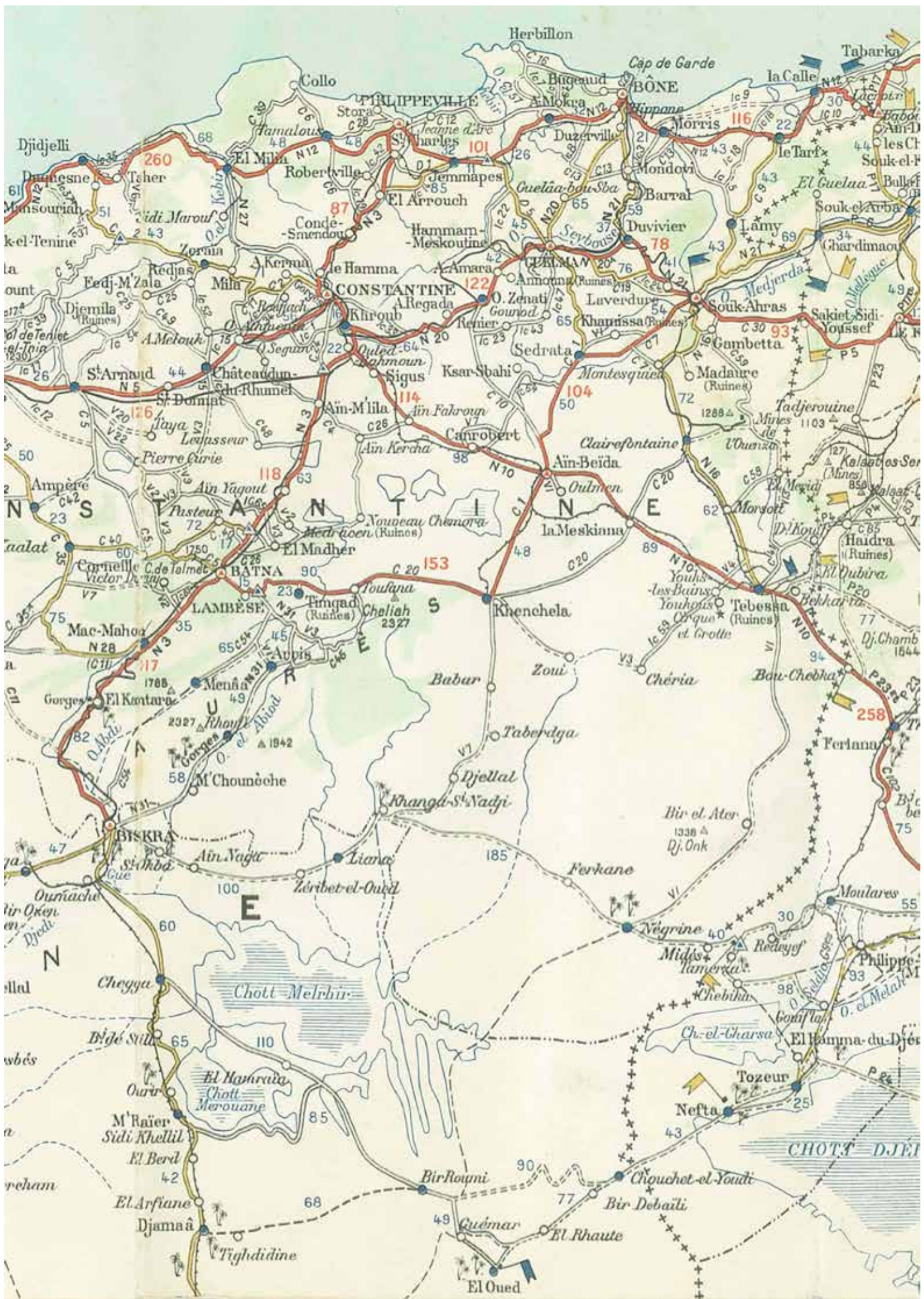
Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Arrivée à Tébessa	1
Le Navion	6
Les phosphates algériens	11
Les vols	12
L'Auster	18
Le Stark	20
Aventures et mésaventures	24
Le Super Aero 45	42
En Tchécoslovaquie	46
Adieu Tébessa	52
En conclusion	58
Album photo	60





Arrivée à Tébessa

Le 2 janvier 1956, sur le terrain de Guémar balayé par une brise glaciale, j'attends avec quelques amis l'avion qui doit m'emporter vers un nouveau destin.

Un point à l'horizon, c'est un *Norécrin*, bientôt posé, Jacques Pierchon, après les vœux d'usage et les pleins rapides, me laisse piloter la machine. Pas désagréable du tout malgré une tendance à embarquer à la mise de gaz qui provient du fait que la cellule a été conçue pour un moteur Renault 140 chevaux et que la série est sortie avec un moteur Régnier 135 chevaux tournant en sens inverse. L'avion est bruyant et un peu exigü, mais enfin il faut tout de même une certaine aérodynamique pour arriver à plus de 230 km/h avec seulement cette puissance. J'ai connu, plus de vingt ans après, des avions dont on a fait grand cas et qui en étaient incapables.

La météo est magnifique avec une visibilité de plus de cinquante kilomètres qui nous découvre les montagnes des Aurès et des Némenchas. Les crêtes qui dominent Tébessa sont couvertes de neige et la jolie ferme sur le plateau au sud de la ville est maintenant détruite.

Nous nous posons sur la nouvelle piste en construction en évitant les tas de cailloux, car ici aussi on est en train de créer un aérodrome avec tour de contrôle, piste goudronnée de 1 800 m, hangars et bâtiments. Pour l'instant, une petite escadrille de l'armée de l'Air équipée de Morane 500 est juste à côté sur l'ancienne petite piste boueuse de 600 m que j'utiliserai d'ailleurs par la suite.

Une voiture de la commune mixte de Morsott vient nous chercher de la part de Monsieur Bourgeois, l'administrateur ami de Jacques Pierchon. Là, on m'expose ce en quoi va consister mon travail, qui sera double. D'une part, je piloterai le personnel des mines de phosphates du Kouif, et d'autre part effectuerai des vols pour l'administrateur et pour l'aéro-club en cours de création et dont le docteur Quintard et Fournier, ingénieur au service de l'Hydraulique, assureront présidence et secrétariat. Présentations rapides. On a prévu pour moi un petit logement, pas très loin des bâtiments administratifs, où je dépose ma cantine et ma valise. Jacques Pierchon prend congé, car Djelfa n'est pas spécialement la porte à côté.

Un *assès* (sorte de factionnaire, garçon de course et homme à tout faire dont les administrations font grand usage), m'apporte une invitation à dîner chez l'administrateur.

En attendant j'en profite pour faire une installation provisoire et un petit tour en ville.

Tébessa, l'ancienne Théveste des romains, est construite à l'intérieur de remparts, percés de seulement quatre portes à chacun des points cardinaux. Trois de ces portes sont des vestiges romains et la quatrième fut construite sous Napoléon III. Une courte rue principale part de la porte ouest jusqu'à une placette située à peu près au centre de la petite ville, de là, une rue étroite et en descente côté nord, où se trouve des commerçants juifs débouche par la porte de Caracalla sur les vestiges du temple de Minerve et d'autres ruines moins identifiables. La porte est donne sur le marché et la ville arabe, construite hors des remparts, et dont certains quartiers jouxtent le djebel tout proche. Après la porte sud se situent les quartiers administratifs sous préfecture et communes mixtes. La porte ouest débouche sur la route de Constantine. Dans cette direction, ce sont les quartiers neufs, les écoles et quelques immeubles. J'y habiterai par la suite. L'aérodrome est situé au nord à deux kilomètres sur une route boueuse à cause du va-et-vient incessant des véhicules militaires. Car ici nous sommes loin de l'ambiance ensoleillée et détendue du Sud.

La population n'est pas la même : farouches, montagnards des Aurès et des Djebels environnants, habillés de cachabias rayées grises ou marrons, ou de blouses grises, et portant un gros chèche torsadé sur la tête.

La frontière tunisienne toute proche est source de gros problèmes militaires. Des bandes armées viennent commettre leurs exactions la nuit et retournent vite se mettre à l'abri de l'autre côté de la frontière, non sans avoir au préalable miné les routes et les pistes de notre côté.

Paraît-il, qu'une grande partie de la population est très politisée, beaucoup de travailleurs des mines de phosphates ou de fer de la région et au CFA (Compagnie des Chemins de Fer Algériens) sont noyautés par le parti communiste. Le corps enseignant porte aussi une grande responsabilité dans la situation actuelle. C'est ce que m'apprend un lieutenant de la Légion Etrangère que j'ai connu l'année dernière à Négrine et qui sort de l'hôpital d'où il vient de se faire extraire une balle dans le bras reçue en opération dans la région de Soukiès. Ses propos n'incitent pas à l'optimisme, nous prenons une bière à l'un des deux cafés de la place en regardant l'activité fébrile qui y règne.

Le soir chez l'administrateur, dans cette demeure déguisée en forteresse, chicanes de sacs de sable à l'entrée, sentinelles, portes blindées, grilles aux portes et fenêtres, réalisées d'ailleurs avec beaucoup de goût, je fais connaissance avec le tout Tébessa. Trois administrateurs et leur famille, le sympathique docteur Quintard et sa charmante épouse, plus un certain nombre de militaires de toutes armes et de tous grades, certains avec leurs épouses, que j'aurai l'occasion de transporter à maintes reprises et avec quelques une je serai vite ami.

Monsieur Bourgeois m'apprend que demain matin une voiture me prendra pour aller au Kouif après l'ouverture de la route par les militaires et, de là, à Kala-Djerda en Tunisie afin d'y prendre le train pour Tunis et l'avion d'Air France pour Paris pour aller rapidement acheter un avion.

– *Et pouvoir aller à Alger et à Bône faire les courses.* Me précise une des dames de l'assistance.

Puis la conversation devient générale surtout sur la situation actuelle, les dernières exactions et les opérations en cours. Tout le monde critique tout le monde : les civils - les militaires, les militaires - les civils, les administratifs - les rares colons de la région, les grandes compagnies minières - les plus petites, les enseignants - les commerçants, etc. Et certaines dames de l'assistance ne sont pas les dernières à envoyer leurs piques. Puis tout le monde passe au salon, car l'heure sacro-sainte de bridge est arrivée... et ça, c'est important !

Je reste à discuter un moment avec trois sympathiques lieutenants : Seller, Clavière et Valliet puis un capitaine des marsouins me raccompagne chez moi d'un coup de jeep.

– *Dites donc ça n'a pas l'air gai la région avec tous ces attentats et ces attaques, apparemment pour moi qui vient du Sud, vous avez beaucoup de problèmes ?*

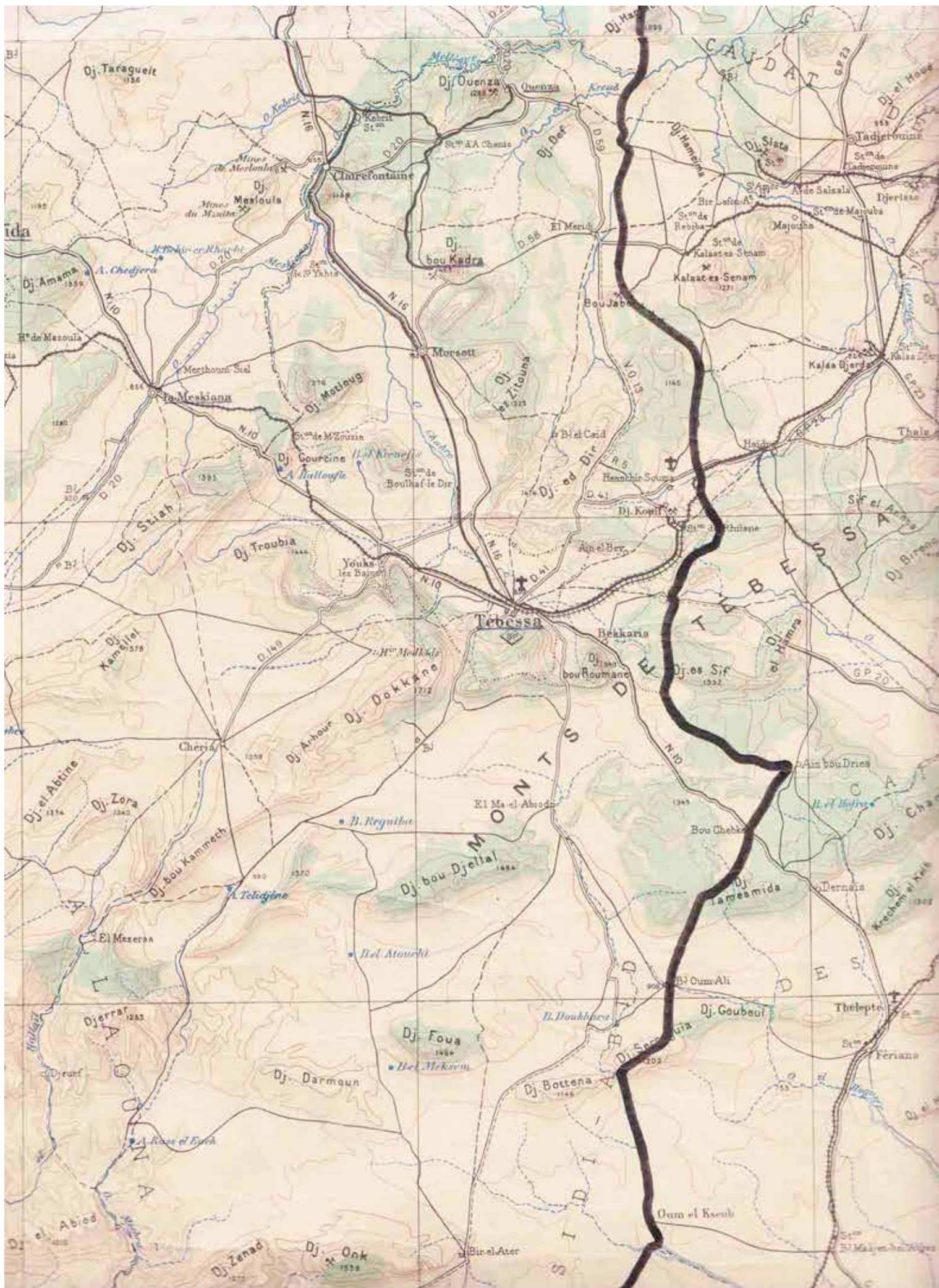
– *Ne m'en parlez pas, il faudrait d'abord définir une fois pour toutes pourquoi nous sommes ici et agir en conséquence.*

– *Mais enfin qu'en pensent les administrateurs ?*

– *Mon cher de Forges, vous êtes jeune et il y a peu de temps que vous êtes dans ce pays. Apprenez qu'à de rares exceptions près, les administrateurs ne sont pas là pour penser, mais pour faire carrière en évitant les remous au maximum, leur politique c'est celle du parapluie.*

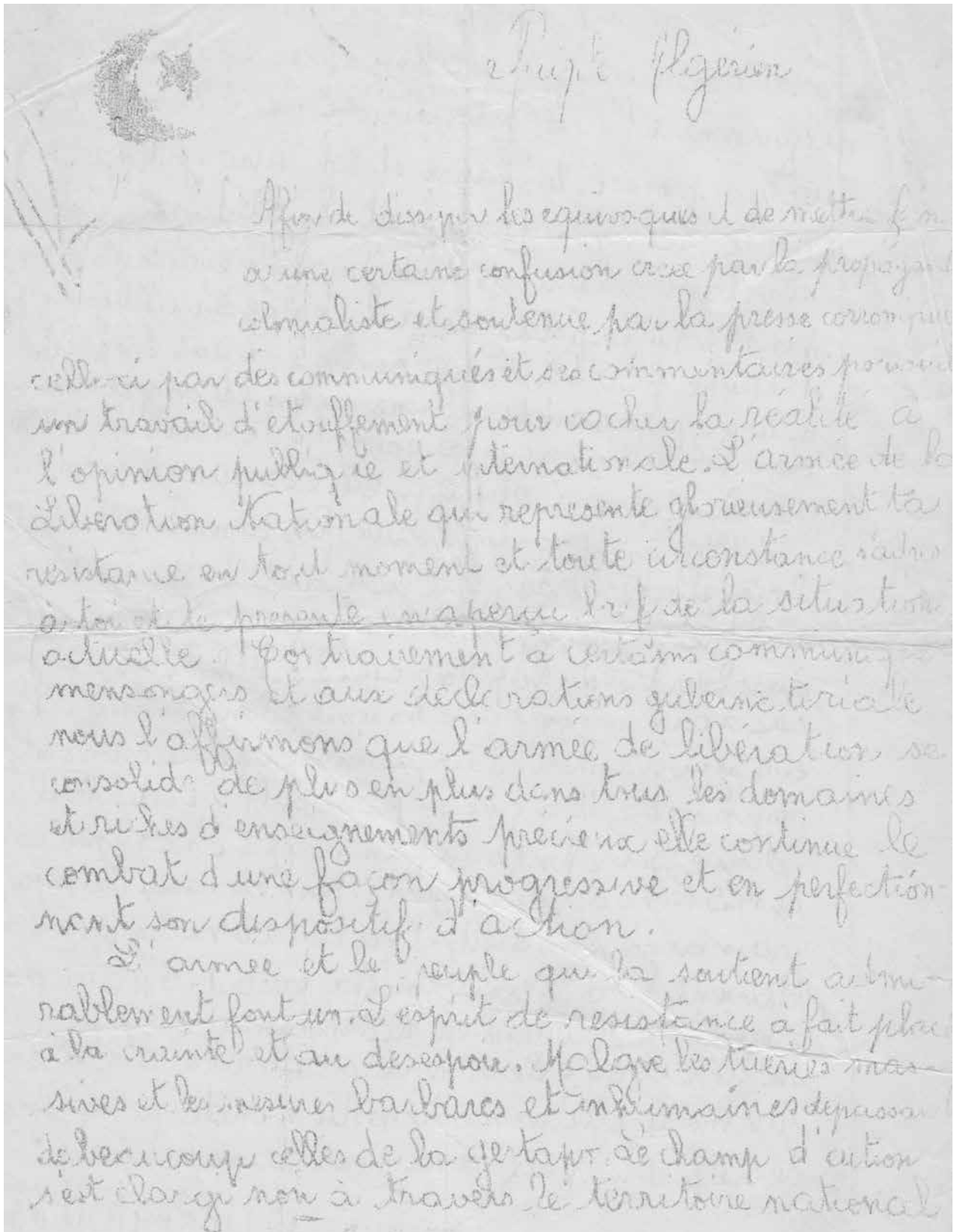
Pourtant, je n'avais jusqu'ici connu que des administrateurs fort sympathiques, je rentre passablement ébranlé par ces propos. Il fait froid, et je me demande si je n'ai pas eu tort de quitter le Sahara même pour un salaire trois fois supérieur. De plus, sous ma porte le trouve un tract FLN, ça commence bien !

Le lendemain en attendant l'heure de ma voiture, je fais un tour en ville. C'est vite fait, car il tombe une espèce de neige fondue qui m'enlève rapidement l'envie de poursuivre plus longtemps ma visite aux ruines romaines que j'aurai plus tard le temps de voir en détail.



A dix heures, une *Traction avant* conduite par un chauffeur armé de l'annexe, me transporte au Kouif à 25 kilomètres de là. Je suis très bien accueilli par Monsieur Raynaud, le directeur de la mine et Monsieur Laporte, ingénieur, qui me fait visiter les lieux : extraction, broyage, traitement, fabrique d'oxygène liquide, centrale électrique, bâtiments divers, gare, tout est très bien organisé et il règne une ambiance agréable, presque familiale, qui fait généralement défaut dans ce genre d'endroit. Repas très détendu avec Monsieur Béna, chef comptable et, muni d'un billet d'avion, d'une enveloppe pour les frais, d'une autre pour le siège de la Compagnie à Paris.

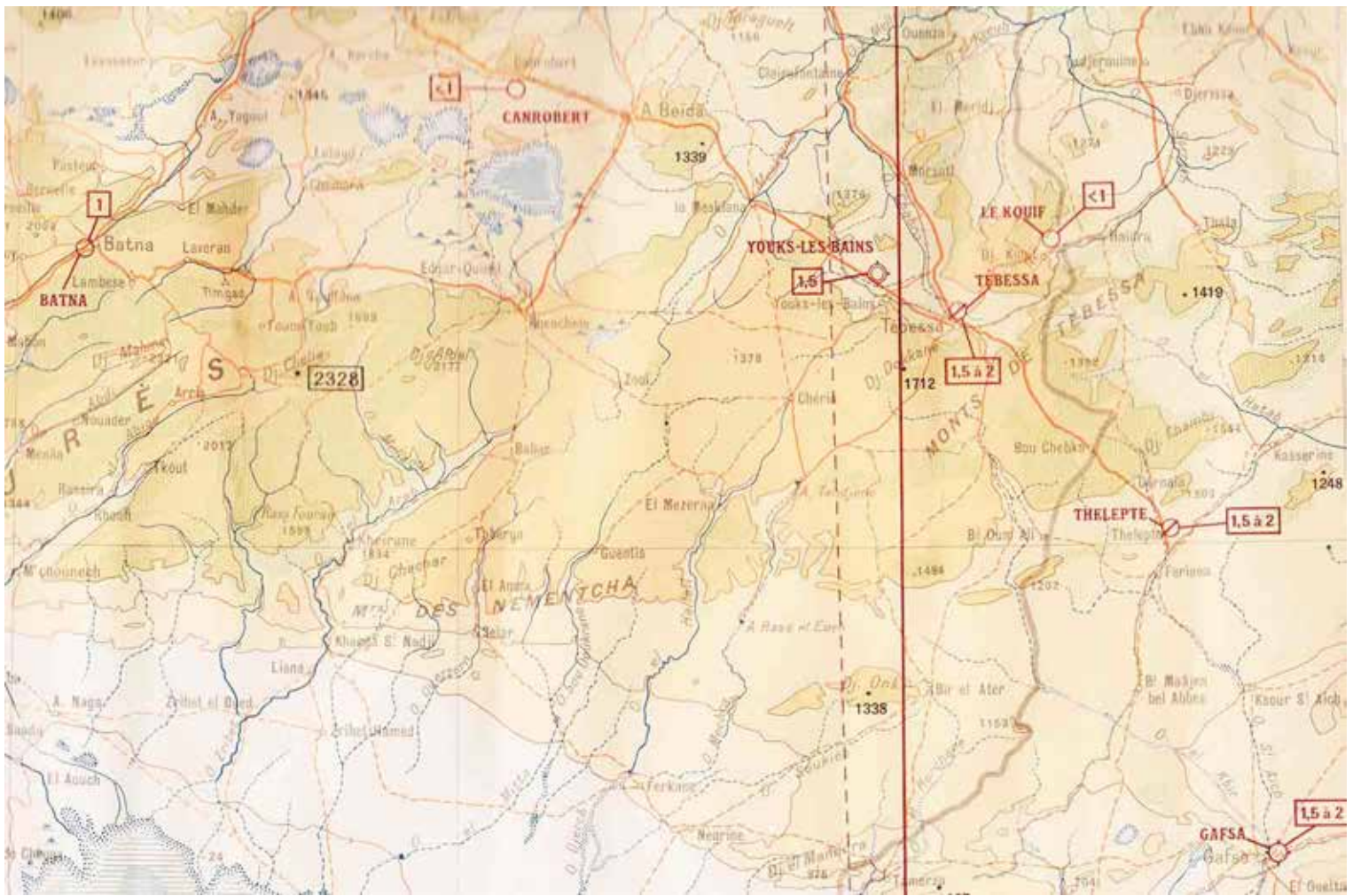
▼ *Le tract trouvé sous ma porte*



Peuple Algérien

Afin de dissiper les équivoques et de mettre fin
à une certaine confusion créée par la propagande
colonialiste et soutenue par la presse corrompue
celle-ci par des communiqués et ses commentaires pour
son travail d'étouffement pour cacher la réalité à
l'opinion publique et internationale. L'armée de la
libération nationale qui représente glorieusement la
résistance en tout moment et toute circonstance s'adresse
à toi et te présente un aperçu bref de la situation
actuelle. Par traitement à certains communi-
cations mensongères et aux déclarations gouvernementales
nous l'affirmons que l'armée de libération se
consolide de plus en plus dans tous les domaines
et riches d'enseignements précieux elle continue le
combat d'une façon progressive et en perfection-
nant son dispositif d'action.

L'armée et le peuple qui la soutient abmi-
rablement font un esprit de résistance à fait place
à la crainte et au désespoir. Malgré les tueries mas-
sives et les mesures barbares et inhumaines dépassant
de beaucoup celles de la 2e guerre mondiale le champ d'action
s'est élargi non à travers le territoire national



- ▲ *Les aérodromes de la région de Tébessa, de nombreuses pistes sommaires ont été ajoutées*
- ▼ *Le Norécrin de Jacques Pierchon à Maison-Blanche*



Le Navion

Passage de la frontière très rapide à Haïdra, dans un décor de ruines romaines pour changer. Adieu à mon sympathique chauffeur à Kala-Djerda où le train, par hasard, est à l'heure.

Le soleil est revenu, mon optimisme reprend le dessus. J'essaye de définir l'avion idéal que je devrai trouver. Voyons : il devra décoller et atterrir court, sera métallique, équipé le mieux possible compte tenu des possibilités du moment, être relativement puissant, pouvoir recevoir une civière, avoir une vitesse et une autonomie suffisante. Bref, l'oiseau rare, d'autant plus qu'à cette époque les choix sont restreints. Et ne pas oublier que je serai pratiquement seul à en assurer la maintenance.

Tunis, cette belle ville, je ne la connais pas encore, mais j'en ai souvent entendu parler par ma famille, puisque mon père et mes oncles et tantes y ont passé une partie de leur jeunesse, mon grand-père paternel ayant tenté sa chance dans l'agriculture dans le cadre des Fermes Françaises dans les années vingt, entre Djedeïda et Mateur, avec ses douze enfants.

Je descends au Carlton, avenue Jules Ferry, et je tombe nez à nez avec l'ami Pascaud, pilote à la STRAC, une entreprise de travail aérien de la place. Il me donne un bref aperçu de son travail, traitement des récoltes par pulvérisation ou poudrage dans toute la Tunisie et souvent dans la région de Sfax. J'apprends que mon ami Marcel Mercadal est également pilote dans la même compagnie. Il me conseille au retour de passer les voir, car sa société pourra certainement s'occuper des révisions de mon futur avion. Repas au Trou du Diable dans une petite ruelle derrière la porte de France non loin de la fameuse rue Abdel-Aghech où se pratique un tout autre genre d'activité.

Le 4 janvier au matin, direction El-Aouina puis *Constellation* d'Air France pour Orly où je débarque sous une pluie glaciale.

Avenue Marceau, au siège de la CPC (Compagnie des Phosphates de Constantine), Monsieur Gingembre, le PDG, me reçoit aussitôt. Rapide mise au point de mon rôle de pilote en Algérie : il s'agira surtout d'assurer la liaison entre Tébessa et Bône en attendant qu'une piste d'avion soit créée au Kouif et accessoirement des vols pour l'administration. Nous parlons avion, il connaît bien la question puisque, pilote lui même, avant la guerre il a eu un Percival et un Caudron *Simoun*. Un de ses amis industriel possède un Beechcraft *Bonanza* et serait vendeur.

Rendez-vous est pris pour le surlendemain. Entre-temps, je vais prospecter à l'aérodrome de Toussus-le-Noble auprès de Paul Gibert plus connu de tous sous le nom de *La Volaille*. C'est un vieux mécanicien, véritable encyclopédie de l'aviation que je connais depuis tout jeune. J'apprends ainsi que le *Bonanza* dont il a été question est un des tous premiers modèles et qu'il est pratiquement en fin de potentiel. Il me présente Marcel Lhôte qui deviendra un ami. Nous voyons et essayons plusieurs machines. Un Cessna 195 qui ferait bien mon affaire, mais un peu trop important et d'un prix élevé, un puissant Beechcraft 17 au moteur de 450 chevaux, rapide, plus de 300 km/h, mais que je verrai mal sur les mauvais terrains que je vais être appelé à utiliser (mais quel bel avion !). Enfin je trouve deux *Navion* dont l'un me séduit tout de suite. Il est tout métallique, intérieur cuir, bon équipement pour l'époque et réservoir supplémentaire.

Le 6 janvier, au rendez-vous convenu chez l'industriel, je fais antichambre pendant une heure et l'on me fait répondre que l'on ne peut pas me recevoir. Je suppose que l'intérêt manifesté la veille au *Bonanza* n'a pas eu l'air de plaire. Je fais état de mes recherches à Monsieur Gingembre qui vient voir les machines retenues. L'affaire est conclut pour le *Navion* F-BESR, équipé d'un

Mon papa m'a emmené voir les avions :

Oh, le havion rouge.

On ne dit pas le havion mais l'avion.

Oui papa un l'avion décolle.

On ne dit pas un lavion . On dit un avion.

Oui papa, comment vole ce navion ?

On ne dit pas ce navion. On dit cet avion.

Oui papa, il va vite ce dernier tavion.

On ne dit pas ce dernier tavion. On dit ce dernier avion.

Oui papa, ces ravions sont beaux.

On ne dit pas ces ravions. On dit ces avions.

Oui papa, il y a cinq zavions.

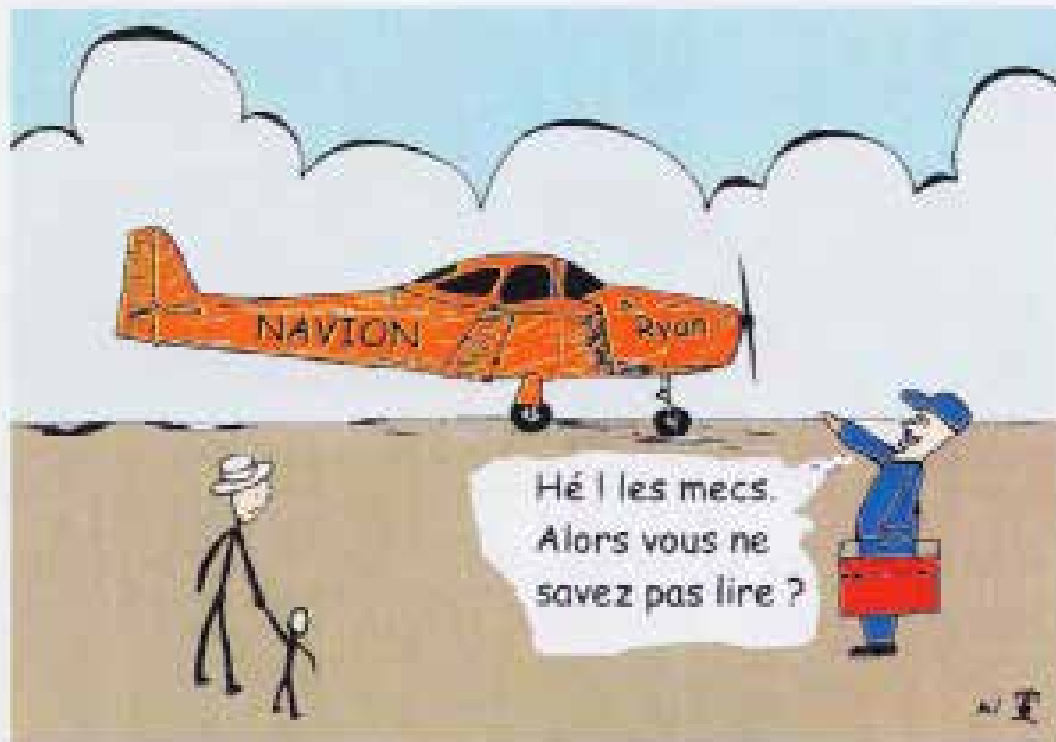
On ne dit pas cinq zavions. On dit cinq avions.

Oui papa, dans le hangar il y a un tas de kavions

On ne dit pas un tas de kavions. On dit un tas d'avions.

Oui papa, tu as vu le davion qui a trois roues ?

On ne dit pas le davion. On dit l'avion.



Le Navion vu par Max Siffre dans : Le ciel est bleu, mais le fond de l'air est frais

moteur de 205 chevaux Continental. Vol local histoire de voir comment il fonctionne : agréable, peu bruyant, spacieux, décollage et atterrissage courts. Il faut une dizaine de jours pour réunir toute la papperasse nécessaire : carnet de route, livret moteur, cellule, CDN, certificat d'immatriculation, carte de crédit, etc. Heureusement, je suis bien aidé par Simone Roumens, la secrétaire de direction avec qui j'ai tout de suite sympathisé. Et le 23 janvier je suis enfin prêt.

Paris-Limoges-Nice, histoire de dire un petit bonjour à la famille en passant. Le lendemain Ajaccio où je suis arrêté par un très mauvais temps. Le 25, je regagne Tunis, avec une météo guère meilleure, en 2 heures 30. Me fauflant depuis le travers de Bonifacio et toute la Sardaigne au milieu d'averses de pluie et de neige, à une altitude pas racontable (VFR oblige). Ne pouvant prendre un niveau de vol valable qu'à partir du cap Carbonara.

Cet avion est vraiment plaisant, stable, une bonne radio, un bon radio-compass et tout fonctionne à bord y compris les jaugeurs de carburant qui souvent sur les avions légers ne sont là qu'à titre indicatif. J'espère pouvoir faire du bon travail avec.

A Tunis-El Aouina, je prends contact avec Monsieur Masurel, le patron de la STRAC, avec qui j'avais été en relations épistolaires durant mon séjour à El-Oued. Ils ont pour l'instant des Auster avec lesquels ils font poudrage et pulvérisation sur les plantations, lutte antiacridienne et antimoustiques. Ils ont un atelier agréé Véritas et n'auront, paraît-il, pas de difficultés pour assurer l'entretien et les visites de mon avion.

Le 27 janvier aux aurores, Tunis-Youks les Bains, ainsi que l'on me l'a conseillé par téléphone, car les travaux vont bon train à Tébessa et il va falloir demander aux militaires qui l'occupent l'autorisation d'utiliser la petite piste de 600 mètres boueuse et cernée par les barbelés.

Cela ne devrait pas poser de problème majeur, mais je suis témoin d'une scène courtelinesque entre l'administrateur, d'une rare arrogance, et le pauvre capitaine de l'armée de l'Air qui, affecté là avec quelques Morane-Saulnier 500, a paraît-il utilisé le petit hangar sans autorisation !

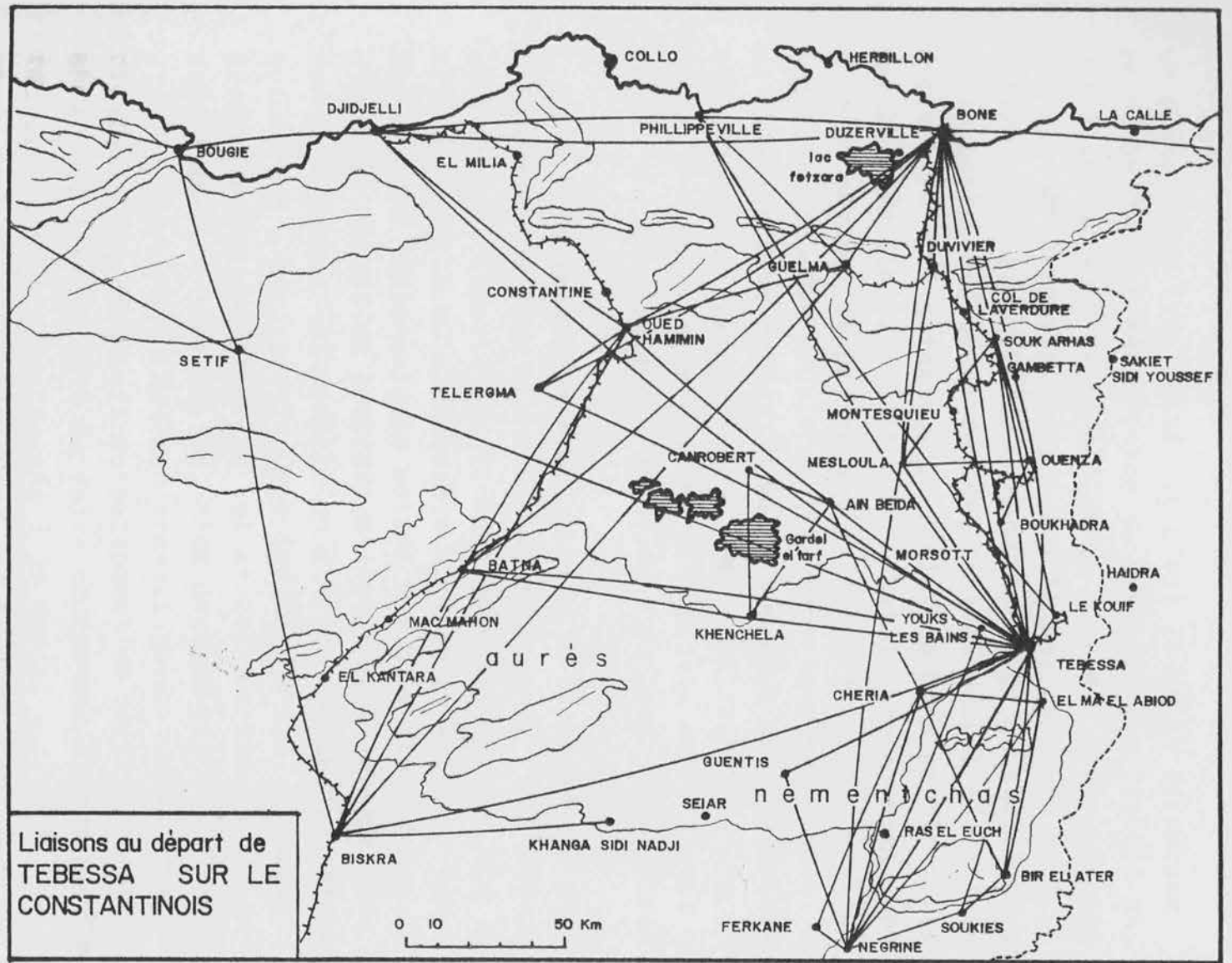
Tout fini cependant par s'arranger et dans l'après-midi, je convoie l'avion. Je n'ai guère à utiliser les freins tant la piste est molle et parsemée de flaques d'eau.

Heureusement dans les jours qui viennent je sympathise avec les militaires qui me rendront plus tard de grands services pour l'entretien de mon avion.

La météo est toujours aussi détestable : bruine, neige fondue, plafond bas et froid.

Pendant quelques jours, j'essaye de m'organiser au mieux dans mon petit logement. La Compagnie des Phosphates a mis une 2 cv à ma disposition, fort heureusement car avec ce temps rien n'est simple.

Tout d'abord, après quelques essais de repas à la gargote locale *Chez Hamza*, je trouve plus intéressant pour ma santé de faire ma cuisine moi-même, je m'équipe en conséquence. Mes nouveaux amis, les lieutenants précédemment cités, m'invitent aussi à leur mess et nous profitons des éclaircies pour voir plus en détail les ruines romaines et même les thermes de Youks-Les-Bains. Je ne me doutais pas, il y a même pas dix ans, quand je planchais à Saint-Joseph à Périgueux sur mon *De viris illustribus urbis*, que j'irai un jour sur les traces de Scipion l'Africain et de Caracalla.



L'aérodrome de Tébessa après les travaux d'agrandissement



FICHE PROVISOIRE

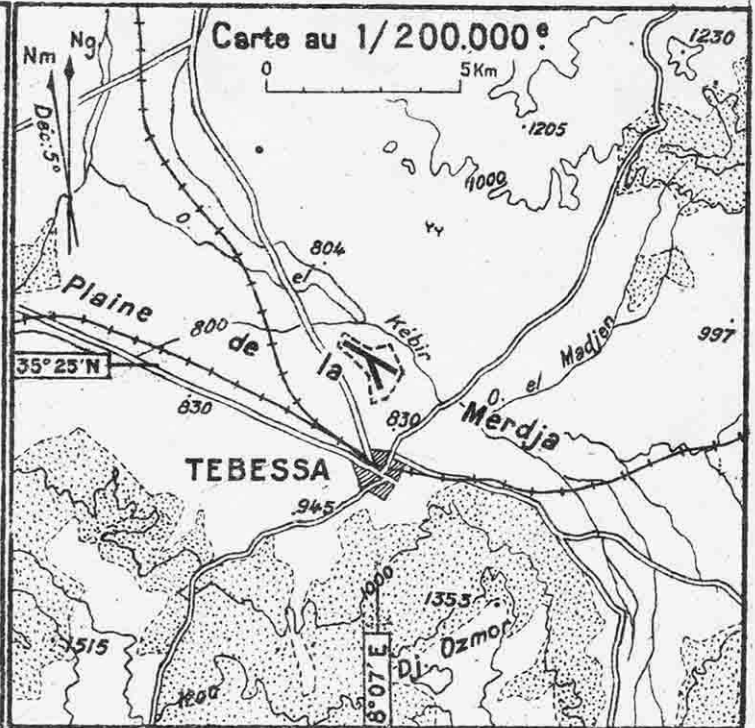
N° 1239 P

TEBESSA ALGERIE

UTILISATION : *Aérodrome Civil.*
DESCRIPTION : *2 bandes roullées.*

BALISAGE et SIGNALISATION

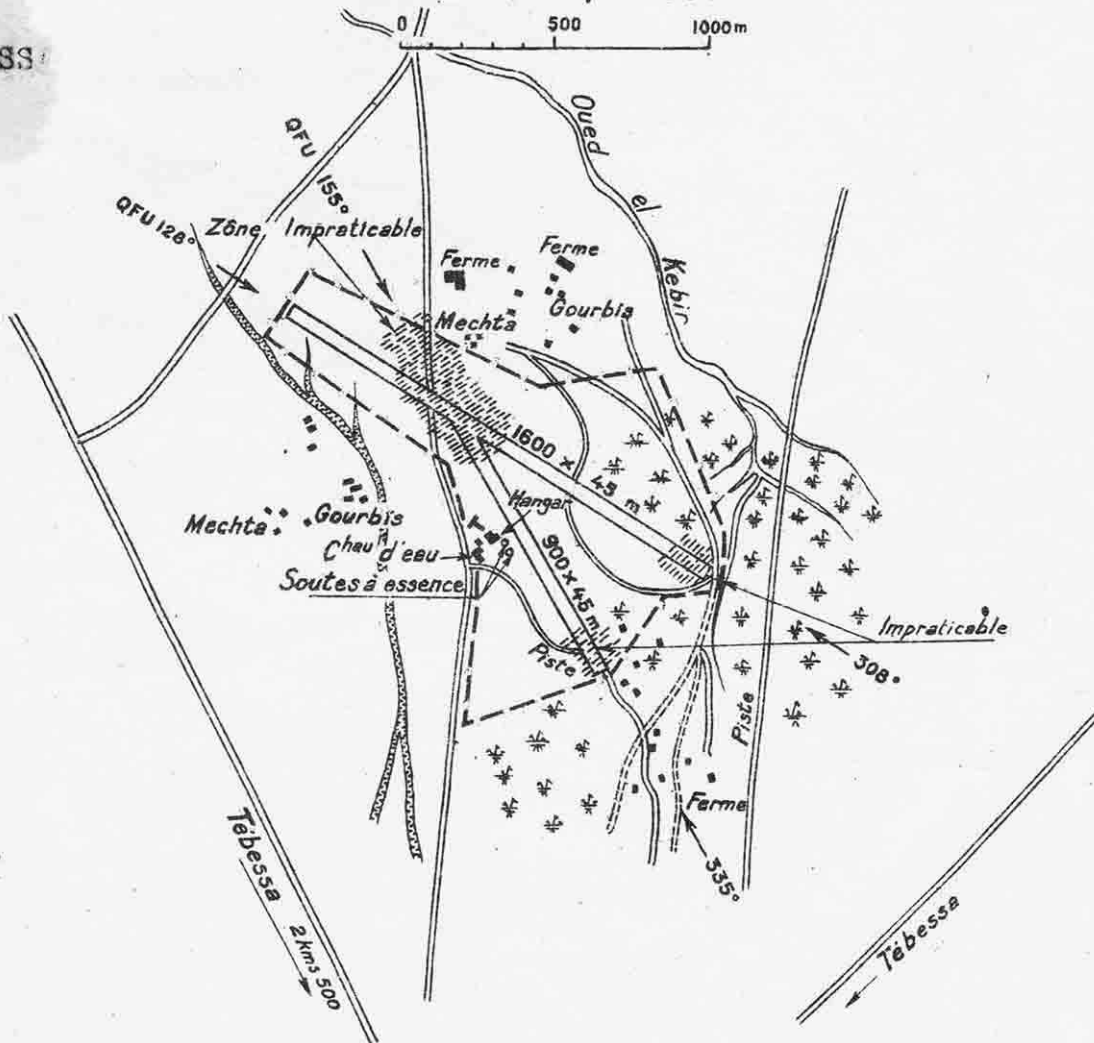
MÉTÉO : *Néant.*
RAVITAILLEMENT : *Néant.*
RENSEIGNEMENTS DIVERS : *1 hangar.*



Plan au 1/25.000^e

ALT.
815m

TEBESSA



JULLET 1947

Reproduction Interdite

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS
SECRETARIAT GÉNÉRAL À L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE
Section des Instructions Aéronautiques

Les phosphates algériens (Jean-Claude Rosso)

C'est dans le département de Constantine que se rencontrent les gisements phosphatiers algériens. Un premier groupe est situé au sud des Hauts-Plateaux, près de la frontière tunisienne, à proximité de Tébessa : ce sont les gisements du Djebel-Kouif, du Djebel-Onk et du Djebel-Dyr. Un second groupe se trouve au nord des Hauts-Plateaux, de Bordj-Bou-Argeridj, à l'ouest de Souk-Ahras, à l'est, en passant par Sétif : Tocqueville, Bordj-R'Dir, M'Zaïta, Djebel-Denka. Quatre seulement de ces gisements sont en exploitation. Celui du Djebel-Denka, qui fut le premier exploité, fut vite abandonné, car la teneur du phosphate en acide phosphorique était trop faible, ceux du Djebel-Dyr ont cessé leur exploitation depuis 1912. Le gisement énorme du Djebel-Onk sera exploité après 1962, vu les difficultés d'évacuation qui ont retardé sa mise en valeur.

Restent les gisements de M'Zaïta, de Tocqueville, de Bordj-R'Dir et du Kouif. Le dernier est de beaucoup le plus important : il occupe 3 000 ouvriers et, pour loger, dans la région désertique où il est situé, tout le personnel qu'il emploie, on a dû édifier une véritable ville, avec magasins et écoles, etc. Sa production qui atteint et dépasse parfois 700 000 tonnes par an, est en grande partie exportée par le port de Bône.

Le gisement de M'Zaïta, situé, comme ceux de Tocqueville et de Bordj-R'Dir, sur la ligne de chemin de fer d'Alger à Constantine, a une production annuelle d'environ 100 000 tonnes, il n'y est employé, pour l'abattage du phosphate, que 500 ouvriers.

Moins importants sont les gisements de Bordj-R'Dir et de Tocqueville, dans lesquelles l'extraction annuelle est respectivement de 20 000 tonnes et de 5 à 10 000 tonnes accusant même une certaine diminution.

Les ports de Bougie et de Bône sont les principaux ports d'embarquement du phosphate, celui de Bône, en particulier, qui dessert le gisement du Kouif et aussi potentiellement celui du Djebel-Onk, est le premier port phosphatier d'Algérie, celui au surplus où sont embarquées les plus fortes quantités de minerais de toute l'Algérie. Ce trafic, qui le met au, troisième rang des ports algériens, après Oran et Alger, a permis de le doter d'un outillage des plus perfectionnés.



Les vols

Le 31 janvier 1956, avec les responsables de l'Aéro-club et un administrateur, nous allons à Bône, histoire de prendre contact avec les autorités aéronautiques de la région. Mes passagers apprécient le confort de cet avion.

Lorsqu'on décolle de Tébessa vers Bône, on prend un cap nord-nord-ouest qui, dès le départ, vous fait survoler les contreforts du djebel Dhir que nous laissons à droite, la vallée où se trouve la route et la voie ferrée étant sur notre gauche. Après dix minutes (vitesse 130 nœuds), l'important village de Morsott, où l'on est en train de faire une petite piste, à quinze minutes, le djebel Bou-Khadra au pied duquel se trouve une mine de fer et au sommet du piton un poste militaire, véritable nid d'aigle, que je manquerai rarement par la suite de saluer au passage. Vingt minutes après, travers de la montagne de fer de Ouenza sur la droite et, plus loin, sur la gauche dans un décors de montagnes déchiquetées, la petite mine de plomb de Mesloula. Une série de pitons de taille moyenne orientée est-ouest, la voie ferrée s'éloigne sur la gauche vers Montesquieu sur le plateau avec ses ruines romaines, sur la droite Gambetta, la grande ferme Burgat et sa piste avion, un grand ravin très boisé et c'est le petit aérodrome en herbe de Souk-Ahras bordé au nord par les djebels et une ligne à haute tension. Trente minutes plus tard, nous laissons la ville sur la droite et c'est l'Atlas, route et voie ferrée passant au col de Laverdure sur la gauche, tout de suite après, une série de djebels très boisés d'altitude dégressive nous amène sur la plaine de Bône par le travers de Duvivier. Cinquante minutes, c'est le temps moyen Tébessa-Bône en *Navion*.

Ce parcours là, je le ferai presque tous les jours et même plusieurs fois dans la même journée. Comme suis forcé de rester en vol à vue pour des raisons administratives (pas d'IFR), je connaîtrai tous les détails, à toutes les altitudes, et je pourrai souvent voir des choses qui passeraient inaperçues à un observateur occasionnel.

Les relations avec une partie du personnel de l'aérodrome de Bône-Les Salines ne sont pas franchement détendues au départ. Il est bien entendu que bien que Tébessa ne soit qu'à cinquante minutes de vol, que les communications téléphoniques soient des plus aléatoires, qu'il n'y a pas encore de contrôle d'aérodrome à Tébessa, que je devrai à chaque vol remplir un plan de vol que je remettrai moi-même à l'arrivée ! Dans les autres cas, je garderai précieusement ces plans de vol et je les donnerai à mon passage à Bône (très utiles, n'en doutons pas !). Enfin, bien que mon travail doive consister principalement au transport du personnel de la mine du Kouif vers Bône (il m'est arrivé de faire couramment quatre aller et retour dans la même journée), je devrai à chaque fois faire un nouveau plan de vol, payer les taxes d'atterrissages et demander une météo. Il ne m'appartient pas de juger le bien fondé de ces mesures, après tout il faut bien justifier le salaire de certains fonctionnaires.

Le 2 février, premier incident : trois passagers à bord, nous partons pour Bône sans avoir pu avertir de notre départ, car dans la nuit, les fils téléphoniques ont été coupés, le télégraphe ne fonctionne pas, la radio du service de l'Hydraulique n'obtient pas le contact. Le temps est peu engageant, une pluie froide noie le relief, mais la visibilité reste de 5 km, peu de plafond, nous restons sous la couche qui s'abaisse de plus en plus, et à Souk-Ahras, le col de Laverdure est bouché, demi-tour. J'essaie de trouver un passage mais rien à faire. Entre-temps, ça s'aggrave, je ne distingue plus que très mal le relief dans la bruine. D'un seul coup ça givre, d'abord les antennes, puis les bords d'attaque. Il y a déjà un moment que le réchauffage carburateur est mis puis c'est l'hélice qui projette de gros glaçons ! Je suis par le travers de Ouenza et je m'y pose. Je fait très bien d'ailleurs car, en quelques minutes, une brume neigeuse arrive et efface le paysage.

Le Navion F-BESR



Le Navion F-BESR à Négrine, avec la Légion Etrangère



Le Navion F-BESR à El-Oued le 8 mars 1957



Très bien reçu par le capitaine Noirod commandant du bordj. Il ne peut, hélas, prévenir personne étant sans contact téléphonique ou radio. Nous sommes logés à l'hôtel de la mine tandis qu'une automitrailleuse va garder l'avion pendant la nuit. Je fais porter une bouteille de rhum aux pauvres militaires de corvée et, le lendemain en fin de matinée, lorsque le plafond veut bien monter, départ sur Bône mais, là encore, impossible de passer. Demi-tour sur Tébessa où notre arrivée provoque une vive émotion. Durant mon absence, la radio du service de l'hydraulique à fonctionné sur Bône où « ils » ne m'ont pas vu arriver et pour cause : affolement, message d'alerte mais heureusement, les avions n'ont pas encore décollés. Cette histoire n'allait pas s'arrêter là ! Elle devait trouver son épilogue six mois plus tard au Conseil de discipline à Alger où l'on me gratifia d'un mois d'interdiction de vol : le motif, j'aurai dû envoyer, un télégramme de Ouenza. Il ne serait pas parti, puisqu'il n'y avait aucune liaison mais la procédure aurait été respectée. N'est-ce pas là le plus important ?

La météo devient tout de même plus favorable, et en dehors de mes vols de routine je parcours à nouveau toute cette région des Aurès et des Némentchas avec les militaires en liaison sur Bir-el-Ater à la frontière tunisienne, Soukiès, Négrine et la jolie petite oasis de Ferkane. Puis Chéria au sud du djebel Dokkane.

– *Pensez vous pouvoir vous poser à Guentis ?*

Pour le savoir, le mieux c'est d'y aller car personne à Tébessa ne peut donner le moindre renseignement sur ce terrain, situé en altitude au cœur des Aurès, et par la piste, personne n'y va plus depuis l'assassinat, le 25 mai dernier, de l'administrateur Dupuy, du lieutenant Guillemot et de leur escorte. Monsieur Fourrer doit s'y rendre, car responsable du service de l'Hydraulique, c'est dans sa circonscription. Il fait un temps splendide, et tant mieux car à partir du travers de Chéria, c'est la haute montagne, pics dentelés, canyons profonds, éboulis rocheux sans interruption. Une panne dans ce paysage serait fatale. Voici Guentis, petit poste perdu dans une vallée en altitude. Les militaires ont fait une piste au milieu d'un paysage lunaire parsemé de roches erratiques, c'était le seul endroit possible. Ils se sont installés tant bien que mal dans les rochers en surplombs qui les protègent des intempéries et des attaques fréquentes car ils sont au centre de la rébellion. Un tour du terrain en pente avec sa manche à air de fortune qui m'indique un bon vent dans l'axe. Atterrissage dans des cailloutis. Vu du sol, compte tenu de la déclivité du terrain et du paysage grandiose qui l'entoure, on se sent tout petit. Je reste avec les militaires pendant que mon passager vaque à ses occupations. Ils ont construit tout un réseau de passages invisibles dans les rochers pour aller d'un poste à l'autre, partout où c'est possible ils ont tendu des fils de fer barbelés auxquels sont attachées des boîtes de conserve vides car la nuit les fellagas viennent en rampant tenter d'égorger les sentinelles. Le jour ils essayent de se reposer à tour de rôle dans ces abris de roches surchauffées et glaciales dès que le soleil disparaît. Je ne les envie pas. Ils sont ravitaillés par parachutages et depuis peu par un avion prototype, un Hurel Dubois HD 321 (avion à grand allongement dont le slogan publicitaire est : La charge utile du *Noratlas* (5 tonnes) la vitesse du DC 3 (150 nœuds), le terrain du *Broussard* (600 mètres), qui fait des essais en Algérie, certainement avec un équipage des plus entraîné car bien des années plus tard, j'ai piloté la version extrapolée de cet avion, le HD 34, et hormis ses qualités de décollage court, il était loin de correspondre à sa définition et il avait un pilotage étrange dû à ses 45 mètres d'envergure.

Nous repartons dans la soirée. Le lendemain Alger et retour par Philippeville en longeant cette côte rocheuse bordée de montagnes impressionnantes, surtout dans la baie de Bougie. Une côte dont je connais encore maintenant tous les moindres détails. Philippeville, cette jolie petite ville avec son port, ses plages, sa corniche, fait penser à certains coins de Corse. Les évé-

*Le Navion F-BESR à Bône, avec le
Beech H 35 Bonanza des Travaux
souterrains*



Le Hurel Dubois HD 321 à Telidjène, près de Tébessa



nements ne l'ont hélas pas épargnée et l'année dernière la ville et l'aérodrome ont été attaqués en plein jour. Pierre Crémieux et Robert Boscher, respectivement moniteur de l'Aéro-club et pilote agricole, me racontent les circonstances. Robert Boscher n'a eu la vie sauve qu'au fait que le fusil du fellaga qui l'alignait à bout portant se soit enrayé. Les parachutistes sont arrivés comme la *Cavalerie* à temps pour éviter un massacre.

La piste de Tébessa vient d'être ouverte à la circulation aérienne, ouf ! Fini l'acrobatie dans la boue et les longs nettoyage de l'avion au jet d'eau. L'escadrille EALA 6/70 de Morane-Saulnier 733 vient s'installer. Elle est commandée par le capitaine Gouray, un breton sympathique qui m'apportera souvent l'aide de son *Technique*. Et je commence sérieusement à en avoir besoin. Le *Navion* est tout de même une machine relativement moderne : hélice à pas variable, train escamotable, circuit hydraulique. Au rythme d'utilisation actuel, une maintenance suivie s'impose. Mais il est très difficile d'expliquer cela à des gens dont ce n'est pas la profession et qui de plus sont fonctionnaires. Je pense plus particulièrement au directeur du collège, membre de l'Aéro-club dont la modestie ne semble pas être la qualité majeure. Je rencontre heureusement une bien plus grande compréhension du côté de la Mine du Kouif et par eux, j'obtiens plus tard hangar, atelier et surtout mécanicien.

Encore beaucoup de déplacements sur tout le Constantinois et même le Sud-Tunisien pendant ce mois de février qui voit aussi une recrudescence des exactions de tout ordre : égorgements, grenadages, déraillements de train, destructions d'écoles et de dispensaires et même un jour dynamitage des ruines romaines de Montesquieu. Une opération montée dans les environs de Tébessa par les troupes de choc permet d'apprendre qu'une bande de policiers arabes de la ville commet les attentats et vient ensuite constater. Tout ce beau monde disparaîtra de la circulation et pendant quelques mois la ville retrouvera son calme.

Je fais la connaissance du capitaine Pierre, un baroudeur, il a fait les guerres de Corée et d'Indochine. Il a le commandement de l'unité de Harkis, ses hommes le vénèrent et vont avec lui n'importe où en opération avec des résultats inhabituels, comme d'ailleurs toutes les unités où les chefs payent de leur personne. Nous faisons souvent des déplacements ensemble, il sème le fait que je vole non armé en monomoteur. Aussi je suis dorénavant doté d'un armement de bord : pistolet-mitrailleur MAT 49, pistolet MAC 50 et un sac de chargeurs. Cet armement a surtout une valeur morale car, contre une bande, passé l'effet de surprise, mes chances seraient quasiment nulles, mais cela pourrait peut-être permettre de m'en sortir en cas de crash et en tout cas de me défendre en gardant la dernière cartouche pour moi.

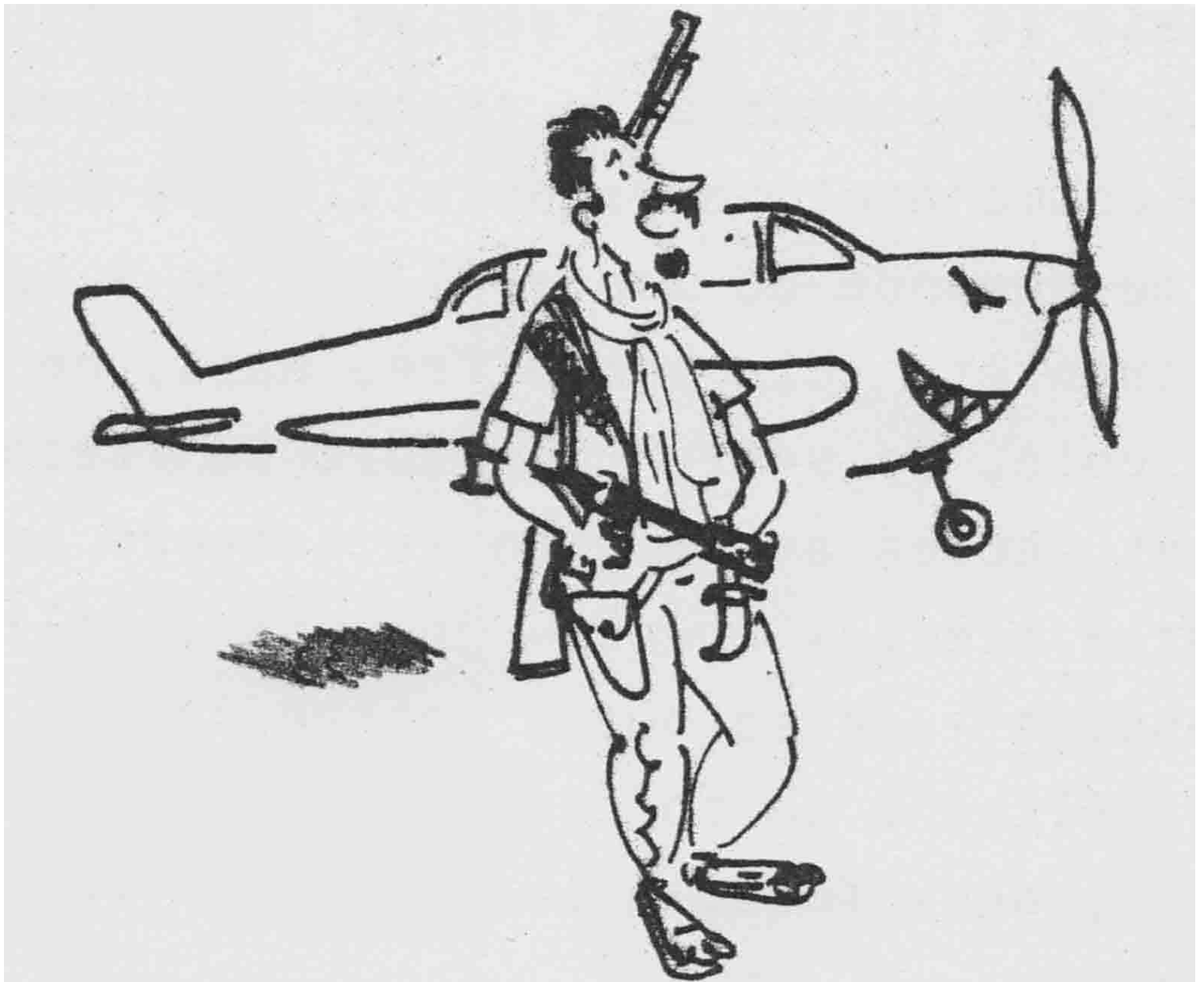
Morane-Saulnier 733 de l'EALA 6/70 sur la piste de Mesloula





▲ *Le Navion F-BGOV avec le mécanicien Xerri et Roland Richer de Forges en 1957*

▼ *Je suis maintenant doté d'un armement de bord*



L'Auster

L'administrateur de Tébessa, Monsieur Laurette, cherche à acheter un petit avion, genre Piper, pour la commune. Justement, la STRAC à Tunis représente les Auster, de bons avions faciles à entretenir, qu'ils utilisent à haute cadence pour les traitements agricoles (travail éprouvant pour le matériel et aussi pour les pilotes). Contact est pris, nous allons à Tunis, l'avion sortant de visite fait bonne impression, le prix est correct, l'affaire est conclue. Comme il me serait difficile de piloter deux avions à la fois, ce sera l'ami Robert Boscher qui le convoiera à Bône ou j'irai ensuite le chercher. Il est prévu que je donne des leçons de pilotages à deux ou trois personnes afin de les breveter. Ils pourront ainsi se déplacer moins dangereusement qu'en jeep ou être obligés de partir en convoi. Il faut dire que la rébellion s'est durcie en quelques mois, la ville est souvent harcelée la nuit par quelques tirs sporadiques, les exactions se multiplient : destructions d'écoles, de fermes de voies ferrées et même, un jour, dynamitage des ruines romaines de Montesquieu ! Bien que l'ensemble de la population soit vigilante, il y a encore des grenades dans les lieux publics, des attaques de véhicules isolés et toujours des égorgements sauvages. L'arrivée des Parachutistes du colonel Bigeard va heureusement ramener le calme.

Le 15 mai, l'Auster est enfin arrivé à Bône, je profite du passage d'un Piper *Tripacer* pour aller le récupérer. Robert Boscher me fait faire un rapide tour de piste à ma demande, car je n'en ai pas piloté depuis plus de six ans.

En route pour Tébessa, j'y suis très attendu, l'administrateur me fait savoir qu'il a une mission majeure à me confier avec cet avion que tout le monde vient admirer. Ce soir, à l'issue du repas à la préfecture, il me sera précisé les détails de ma mission. C'est très simple, demain, je devrai lancer quelques dizaines de kilos de tracts sur les douars des djebels environnants infestés de fellagas, il paraît que les populations seront très sensibles à cette action psychologique.

Finalement, je n'irai que le surlendemain car, dans la nuit du 15 au 16, les rebelles ont arrachés environs un kilomètre de voie ferrée ainsi que les caténaires entre Morsott et Tébessa et par la même occasion incendié l'école du Boulhaf qui venait d'être reconstruite. Une bonne partie de la matinée je vole avec le *Navion* et des officiers du colonel Bigeard pour survoler tout le secteur, prélude immédiat à une opération héliportée efficace (le soir même, les trains roulaient !).

Le 17 au matin, me voilà parti avec mon Auster, en trois vols je distribue cette prose et même ces vers, bilingues. Je ne pense pas que cette littérature ait été appréciée, car en très peu de temps je vois quelques arabes armés qui commencent à me prendre pour cible, heureusement sans résultat ! Le soir, je suis invité chez l'administrateur. Il y a là des officiers du service psychologique de l'armée et mes amis les lieutenants Clavière et Sallard. Tout le repas se passe à commenter ces fameux tracts, je suis confondu par tant de candeur ! Ma petite voix pour rendre compte de la façon dont ils ont été accueillis passe inaperçue au milieu de l'autosatisfaction générale, seuls mes amis qui possèdent du bon sens, de l'humour et qui sont confrontés journallement aux réalités du moment, apprécient autant que moi le triste comique de tout ça.

Quand j'ai un moment je donne des cours de pilotage au lieutenant Clavière qui par la suite fera carrière aux pompiers de Paris et je lâche un militaire de l'escadrille sur l'Auster.

Durant mon congé, un autre militaire a été lâché sur l'Auster. Je ne sait pas ce qui a pu se passer, toujours est-il qu'après un atterrissage en épisodes à Chéria, les sandows du train ont rendus l'âme et l'avion a terminé sur le ventre, l'hélice délicatement repliée en arrière. Il a été ramené à Tébessa par camion et ne va pas tarder à être prêt.

Le 22 septembre 1956, je le refais voler, et je lâche un autre militaire dessus le 23. Ce sera mon dernier vol avec cette machine qui aura, par la suite, beaucoup d'ennuis. Mais ce n'est plus mon problème, je n'en suis pas fâché, c'était tout de même une extrapolation bizarre de l'aéronautique civile. Le F-OAMX est resté au fond du hangar de la CPC, sans doute y était-il encore à l'abandon de l'Algérie ? Dommage, il aurait fait le bonheur d'un aéro-club !



▲ ▼ *L'Auster AOPV et largage de tracts*



Le Starck

Quelques temps avant mon départ de Bône, Robert Pillet, chef d'agence CGTA Air Algérie et membre de l'Aéro-club où durant mes escales je donne des cours de pilotage sur leur Stampe et leur *Norécrin*, m'a demandé si au retour de France, je pourrais lui ramener son avion. Il s'agit d'un Stark 70, un joli petit monoplace équipé d'un moteur Salmson en étoile qui lui donne l'allure d'un petit chasseur. J'avais entendu grand bien de ce mini avion, très bien conçu, qui pouvait même faire la voltige élémentaire. J'accepte avec plaisir (j'ai toujours aimé piloter de nouveaux avions). Le lendemain de mon arrivée, avec Marcel Lhôte nous allons à Soisson avec un Fairchild 24 qui sort de visite et avec l'inspecteur Véritas, Monsieur Lateulière, qui en profite pour le réceptionner, pour voir si ce Stark est en état.

C'est une belle petite machine, le propriétaire, m'en fait une visite détaillée, ce F-PCIF a été équipé de plusieurs réservoirs supplémentaires afin de tenter un record de durée dans sa catégorie, son autonomie normale de trois heures a été portée à douze heures, c'est simplement une petite pompe manuelle qui permet le transfert du carburant dans le réservoir qui alimente le moteur par gravité.

Je m'installe, mise en route, un bon point fixe, et c'est parti. J'ai l'intention, avant le convoyage, de tout faire vérifier à Toussus. L'avion est agréable, un pilotage qui fait penser au Stampe en plus léger, à l'arrivée, c'est Laquintat, un des mécanicien de France Aéro Service, sous la direction de Marcel Lhôte, qui s'en occupe en ma présence. L'allumage, les filtres, le réglage des culbuteurs, le graissage de commandes, tout est vu, j'ai fait monter des bougies neuves. J'ai l'intention, suivant la météo, soit de passer par Nice et Ajaccio, soit par l'ouest via Barcelone, Alicante, Oran et Alger. Je ne doute de rien !

Bien sur, le 23 Septembre 1913, Roland Garros a traversé la Méditerranée avec un des tout premiers Morane au moteur peu fiable, de Fréjus à Bizerte, seulement, à l'heure actuelle, il ne pourrait plus le faire, les contraintes administratives sont là !

Un Zlin 226 OK-JED vient se parquer auprès de mon avion, il est piloté par Monsieur Blaha, célèbre pilote de voltige à l'époque, Henri de Montmarin représente ces avions tchèques, il est venu l'attendre, présentations, on me propose aimablement d'essayer la machine. J'ai droit alors à une super séance de voltige, je me risque même à quelques figures simples pour ne pas me ridiculiser devant un tel pilote ! Et puis la voltige demande un entraînement suivis pour bien faire. Henri de Montmarin me confie alors que la CPC envisage l'achat d'un petit bimoteur, mais chut, rien n'est fait.

Le 14 Juillet, c'est le départ. Je suis finalement décidé à passer par l'Espagne, en passant par Limoges pour y prendre mes cartes et ma mae west. Il fait beau, tout va bien, la jauge du réservoir principal descend régulièrement, je viens de passer Argenton-sur-Creuse, je sélectionne un réservoir, avec ma petite pompe, je refais le plein, remet mes robinets en place, il s'écoule une dizaine de minutes et, *brrrb ??? rrrrou !!! clac, clac...* Stop, plus de moteur !

Il n'a fallu que quelques secondes pour qu'après trois ou quatre battements désordonnés du compte-tours le moteur s'arrête.

Vite, un champ ! Je viens de passer La-Souterraine, les champs, dans ce coin là, sont minuscules, accidentés et bordés d'arbres. Je n'ai pas à réfléchir très longtemps, ça descend vite. Juste à la limite de la ville, un pré avec des maisons et une ligne électrique et, à l'autre bout, une rangée de grands



Vous avez t'y point d'mal ?

arbres. Je passe la ligne à la frôler, vite, pleins volets, (sur cet avion les ailerons se baissent aussi), je touche dans l'herbe haute qui me freine et m'arrête à une dizaine de mètres des chênes ! Ouf ! Je coupe tout ce qui reste à couper, ouvre la verrière et m'apprête à descendre, quand je vois un brave homme arriver à travers le pré en Vélosolex, se mettre dans une ornière et prendre une fameuse chute, il se relève aussitôt, cours vers moi.

– *Vous avez t'y point d'mal ?*

J'éclate de rire :

– *Non ! Et vous ?*

Il a entendu mes ratées de moteur, m'a vu descendre et est accouru. Un grand merci, mais à présent que faire ? Tout d'abord prévenir la Gendarmerie, ce brave homme s'en charge, les gens commencent à affluer, j'évite que la foule n'abîme l'avion, c'est pas très facile. Ce que j'aimerais savoir, c'est pourquoi le moteur s'est arrêté ?

Les Gendarmes sont là, très sympathiques et compétents. Après le récit de ma mésaventure, avec l'aide des personnes présentes, nous poussons l'avion au bord du pré, le long de la route qui le longe. Avec un tournevis, j'ouvre les capots, je ne vois rien d'apparent, j'ouvre le filtre décanteur, il est rempli d'une boue rougeâtre et épaisse.

Comment est-ce possible ? Tout a été vérifié en ma présence ? De toute façon, il y a de quoi s'occuper. Avec l'aide des Gendarmes, je fais garder l'avion et me rend dans leur *Juvaquatre* en ville faire mon compte-rendu, téléphoner à France Aéro Service, à ma famille et aussi à l'Aéro-club de Limoges que je connais bien, pour y avoir appris à piloter voici près de dix ans.

Je contacte le moniteur qui est à présent Monsieur Delon, je le connais un peu, il viendra demain chercher l'avion avec une remorque de planeur. Je retourne arrimer mon pauvre avion et trouve une petite chambre d'hôtel près de la gare. C'est le 14 Juillet, c'est la fête, des braves gens tiennent absolument à m'offrir à boire, mais pour moi, le coeur n'y est pas. Rapidement je prétexte une fatigue inexistante pour regagner ma chambre et éviter ainsi une belle cuite.

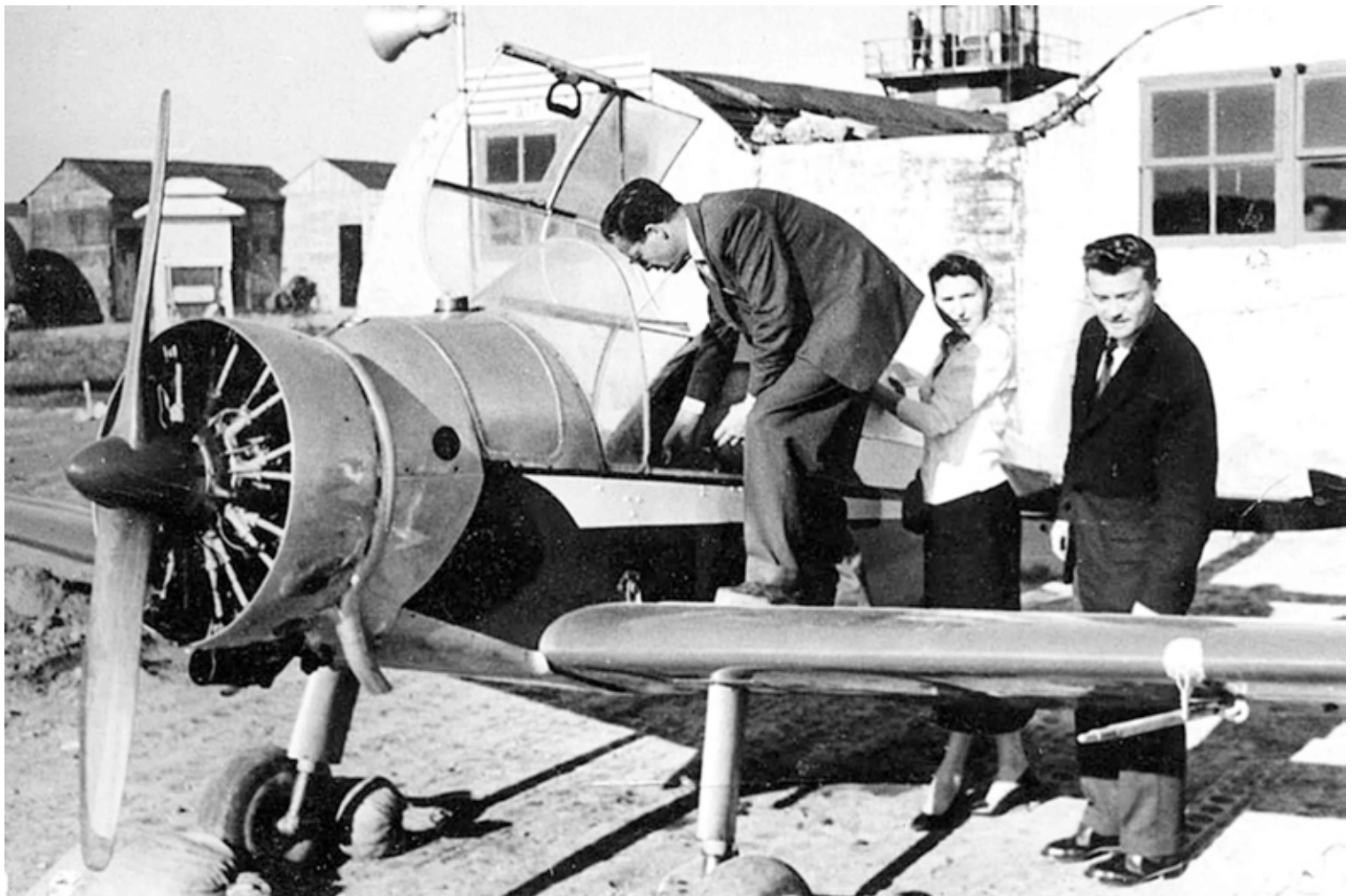
Il est certain que je ne pourrait pas remettre l'avion en état rapidement, c'est déjà une chance que je m'en soit tiré à si bon compte sans rien casser, reste à le mettre en lieu sûr et retourner rapidement à mon travail comme prévu.

En début d'après midi, le 15, Delon est là, nous faisons un essai moteur après avoir bien nettoyé carburateur et filtre, bien que je n'ai pas l'intention de décoller d'ici. *Coupé, contact*, Delon lance vigoureusement l'hélice, *Brrrrr!... Brrrrr!... Clac!... Clac!* Stop et fin, le filtre est à nouveau rempli. Il ne reste plus qu'à démonter et à arrimer l'avion sur la remorque. Le soir, tard, l'avion est stocké au fond du hangar de Limoges-Feytiat, juste le temps d'un petit bonjour à la famille, je saute à trois heures du matin dans le train de Toulouse et de la dans le Breguet d'Air France pour Bône. Le 17, je suis de retour à Tébessa avec le *Tripacer* F-OAVI et mon ami Marcel Guillemain venu dépanner un Piper *Apache*.

Le Stark sera mis en caisse, acheminé à Bône par bateau, remis en état de vol, joliment peint aux couleurs de la CGTA Air Algérie, il fera un vol d'essais de quelques minutes avant de rencontrer la même panne. On s'apercevra alors que les réservoirs supplémentaires, qui n'avaient jamais été utilisés depuis leur montage, étaient inutilisables, l'enduit intérieur s'étant dissous dans l'essence polluant tout le circuit carburant. Malgré des purges répétées, la suppression des réservoirs incriminés, le moteur était toujours sujet à des cafouillages chroniques, du coup personne ne prenait le risque de voler avec.



▲ ▼ *Le Starck de Robert Pillet à Bône*



Aventures et mésaventures

Le 14 mars, à Tunis après l'achat de Auster V, les administrateurs vont déjeuner chez le colonel commandant la base, tandis que j'en fais autant à l'aérogare avec l'un de mes jeunes frères qui est à la météo d'El-Aouina.

Vers 15 heures, mes passagers arrivent, on s'installe, mais la batterie n'arrive pas à faire tourner le démarreur. Je descends à la recherche de quelqu'un et de cales. Le commandant se propose alors à manœuvrer les contacts et me demande de lancer l'hélice à la main. Je décline une première fois son offre mais, ne trouvant ni personne, ni cale, je serre très fort le frein de parc, gaz réduits et, après avoir bien recommandé au commandant de ne toucher à rien, - *coupé* - je mets l'hélice sur une bonne compression - je retourne mettre le contact, et je retourne à l'hélice : un toussolement ridicule ! Je recommence une fois, deux fois, à la troisième fois le commandant me dit :

– *Ca ne partira jamais il n'y a pas assez de gaz. Lorsque j'étais en Indochine, il m'arrivait souvent de mettre des Nord 1000 en route, et croyez que je m'y connais.*

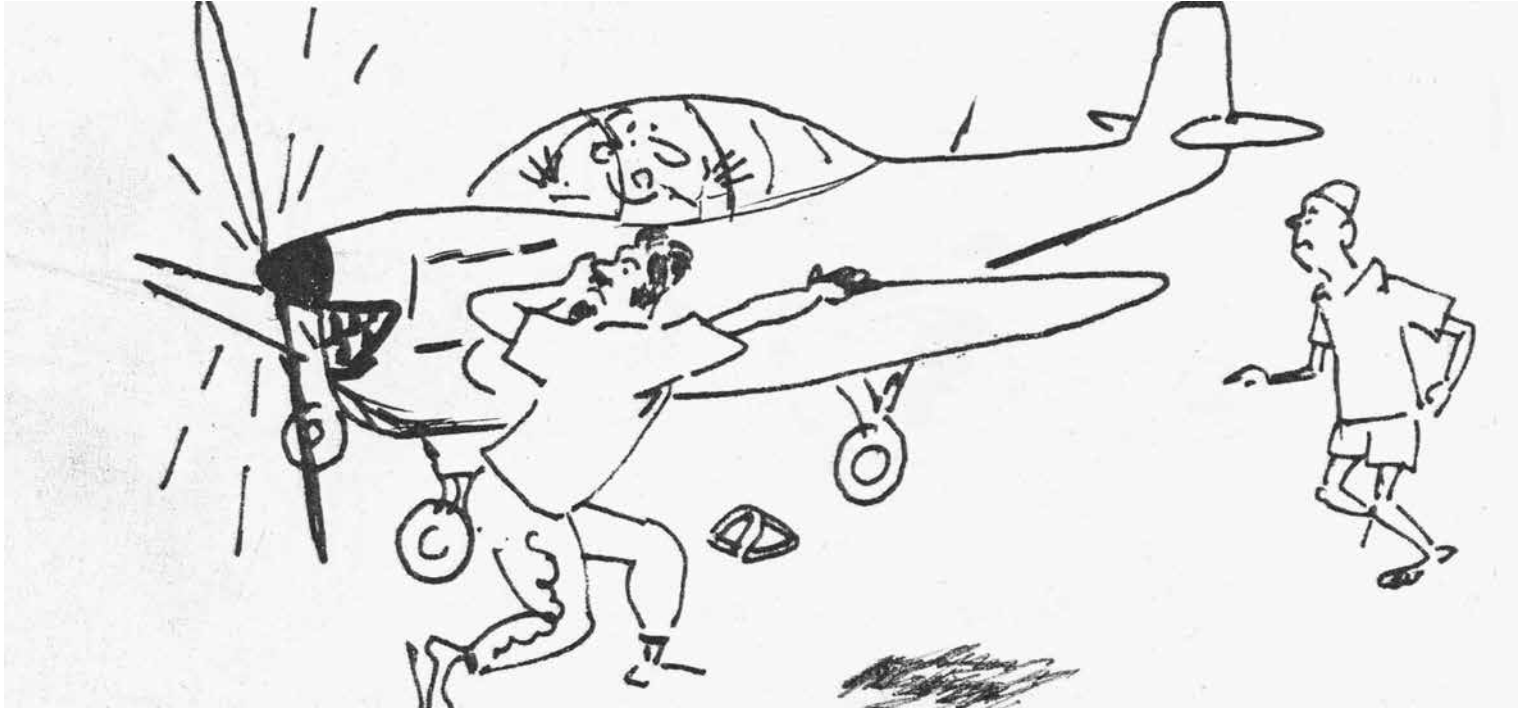
– *C'est possible mais moi je connais cet avion. Je vais encore faire un essai et il partira.*

Il n'a pas dû me croire et, sans rien dire, a mis les gaz en grand. *Contact !* Le moteur, avec un hurlement, démarre plein gaz. L'avion avance malgré les freins. L'hélice m'érafle la main gauche mais, par chance, je réussis à tomber sur l'aile et me hisse jusqu'au cockpit où c'est l'affolement. Je réduis tout, hélas trop tard. Dans un ralenti de cauchemar, l'hélice touche une borne en ciment et casse. Le commandant m'assure qu'il n'y est pour rien. Mes passagers rentrent par un avion militaire et moi j'en fais autant le lendemain via Bône où l'Aéro-club et son sympathique président Léopold Albagnac, ancien pilote des Forces Aériennes Françaises Libres, me prête un *Norécrin* pour assurer les vols de la CPC.

Je reste dix jours sans mon F-BESR et profite du *Norécrin* de Jean Bonneval pour aller le rechercher et c'est à nouveau une période de déplacements intensifs jusqu'à El-Oued et sur tout le Constantinois. Lorsqu'il m'arrive de regarder mes carnets de vols, je constate que malgré mon incident de Tunis, j'ai volé tous les jours en mars et avril.

Début avril, Monsieur Gingembre, que je suis allé chercher à Bône à l'arrivée du vol régulier d'Air Algérie, m'annonce la nouvelle : devant la grande utilisation imprévue du *Navion* par l'administration, la Compagnie des Phosphates a décidé d'en acheter un deuxième. Celui-ci arrive le 10 avec Henri de Montmarin que je connais de longue date. Justement, ce brave F-BESR a besoin d'une bonne visite. J'ai souvent des ennuis avec le système de changement de pas d'un vieux modèle qui fuit l'huile par tous ses joints. Le *Navion* F-BGOV est un modèle plus récent, bien que de la même puissance. Plus luxueux, mieux équipé car il possède un pilote automatique, il a d'ailleurs coûté plus du double. Hélas, il ne lui reste que très peu de potentiel moteur. Enfin, il tombe bien car le F-BESR sera arrêté pendant un mois pour être mis en révision à Tunis.

Henri de Montmarin reste quelques jours avec moi pour voir les conditions de travail. Il est plutôt surpris de constater le rythme soutenu et le genre de terrains couramment pratiqués. Le lendemain de son arrivée, nous allons à Mesloula, c'est une petite mine de plomb à mi-chemin entre Guelma et Tébessa, dont le terrain, en pente accentuée, est des plus caillouteux. Nous allons chercher Monsieur Meune et son épouse. Il est directeur de cette exploitation dans un décor de montagne dénudées et loin de tout. La nuit, les Arabes viennent le harceler et casser ses fenêtres à coups de fusil. Pour le métropolitain lambda, parisien de surcroît, c'est une révélation, car l'Algérie c'est si loin, et n'y a-t-il pas que quelques vagues opérations de police, comme on dit !



▲ Contact coupé?... Coupé!

▼ Le deuxième Navion



Le surlendemain, au cours d'un périple dans la région, nous nous posons à Souk-Ahras qui, en ce temps là, ne possède pas de piste mais un tout petit terrain en herbes bordé par un ravin d'un côté, par une colline avec une ferme et une ligne à haute tension de l'autre. Il faut dire que, pour tout arranger, le terrain est ondulé. Ce n'est pas Orly !

Ce *Navion* F-BGOV va être très apprécié par les officiers d'état-major pour son confort. Et, à force de sillonner les Aurès-Némentchas, tout l'Est-Constantinois par tous les temps, je connais toutes les pistes, tous les pitons, tous les oueds, ceci me vaut quelques ballades le long de la frontière Tunisienne jusqu'à Bir-el-Ater. Au cours de celles-ci, il est assez cocasses de voir certain de ces messieurs essayer de s'y reconnaître avec une carte au 1/50 000^{ème}, peu adaptée à la vitesse de l'avion. Je ne manque pas de leur signer un papier afin qu'ils puissent compter leurs services aériens pour leurs annuités.

Le 15 mai, l'ami Boscher convoie l'Auster V F-OAMX de Tunis à Bône où je suis précisément de passage ce jour là. Il me fait faire quelques tours de piste car il y a six ans que je n'en ai pas piloté. Il me serait difficile de piloter deux avions à la fois, aussi, après avoir averti les destinataires à mon arrivée. Il est convenu que j'irai le chercher le lendemain. C'est d'autant plus urgent que l'on a une mission de confiance à me donner au retour.

Dans la nuit du 15 au 16, les fellagas ont arraché et détruit la voie ferrée et les caténaires sur environ un kilomètre au niveau de la gare de Boulhaf et par la même occasion incendié l'école qui venait d'être reconstruite. Mission avec des officiers du colonel Bigeard pour survoler le secteur et les douars environnants, prélude à une opération héliportée. Puis Tébessa-Constantine-Bône et je rentre avec l'Auster. Tout le monde vient admirer le joli petit avion argent, je suis invité le soir chez l'administrateur qui me révèle que demain, une mission très importante m'attend. Je devrai lancer quelques dizaines de kilos de tracts sur les douars des djebels infestés de fellagas, il paraît qu'ils seront très sensibles à cette action psychologique.

Le lendemain à l'aube, me voilà parti et, en trois vols, je liquide cette belle prose et même ces vers, car il y a aussi des tracts en vers et bilingues s'il vous plaît ! Je ne crois pas que cette littérature ait été bien appréciée, car au bout de très peu de temps, je vois des Arabes armés qui se mettent en devoir de me tirer dessus, sans résultat heureusement.

Le soir, je suis à nouveau invité. Il y a là les administrateurs, leurs épouses, quelques officiers et quelques militaires qui doivent toucher de près le service psychologique de l'Armée car le repas se passe à commenter et à admirer la façon dont ces tracts ont été rédigés. Ma petite voix, pour dire comment tout cela a été accueilli, passe inaperçue et, à l'heure des cigares et de la fine, ce sont ces dames qui prenant le relais commentent admirativement, avec effets de voix, ces chefs-d'œuvre de l'esprit français. Nous nous croirions transportés à une répétition des *Précieuses ridicules*, c'était tellement ressemblant que j'ai eu bien du mal à ne pas pouffer de rire, avec mes deux complices les lieutenants Sallar et Clavière.

Un déplacement à Alger avec le *Navion* et un administrateur. Retour le 20. Au cours de ce vol, je rencontre quelques ennuis, l'huile moteur passant dans le liquide hydraulique par un axe de pompe. Je laisse le F-BGOV à Bône et saute dans un DC 3 de Tunis Air pour aller chercher le F-BESR qui est prêt.

Durant deux mois, c'est une corrida sans nom : volant tantôt sur un avion tantôt sur l'autre sans pouvoir contenter tout le monde à la fois puisque chaque machine appartient à un organisme différent. Tout ira beaucoup mieux lorsque je serai définitivement pris en compte par les Phosphates, ceci ne diminuera pas le rythme mais me permettra de donner priorité à certains vols.



▲ Tébessa et l'aérodrome au fond

▼ Le Navion est très apprécié des officiers d'état-major



5 mai : Tébessa-Aïn Beïda avec les officiers de Police Judiciaire car trois jeunes gens du lycée ont disparus, il s'agit de Jean Alméras, Morillot et Bousquet, ils ont une quinzaine d'années, l'émotion est très vive dans cette petite ville. Les recherches demeurent vaines, ce n'est que plus d'un mois après que l'on retrouvera les corps jetés dans un puits, l'enquête établira qu'ils ont été assassinés par leurs camarades d'école.

Comme je vole encore souvent avec l'Auster pour le compte des militaires, pour l'observation dans toute la région, on m'a remis un carton de grenades fumigènes afin de pouvoir indiquer aux troupes au sol les anomalies remarquées (exemple : les abris de branchages construits aux pieds des arbres dans certaines régions boisées près de la frontière), je constate que beaucoup ne percutent pas. Les Parachutistes du 8^{ème} RPC et les Légionnaires de Négrine ont souvent fait la même remarque, sabotage ?

Je fais quelques séances de double-commande avec le lieutenant Clavière qui termine son temps en Algérie et qui fera par la suite carrière dans les sapeurs pompiers de Paris.

A Bône, vient de se créer une petite compagnie aérienne : Aéro-Sud, riche pour l'instant d'un seul avion, un De Havilland DH 89 *Dragon Rapide* c'est un élégant biplan, bimoteur, qui peut transporter neuf passagers. Ce sont quelques amis d'Indochine anciens d'Aigle Azur et Air Outre-mer qui ont mis leurs économies en commun et pensent pouvoir travailler puisque le manque d'avions est évident. C'est compter sans l'administration qui multiplie, à plaisir semble-t-il, les formalités à accomplir pour avoir le droit de voler.

Le directeur est Loublier, les pilotes sont Ferellec et Foriel, le mécanicien Recorbet est très efficace en dépannage radio et instruments de bord. Une basse tentative de zizanie m'ayant présenté à leurs yeux comme une cause de manque à gagner, provoque l'effet diamétralement opposé et nous devenons très amis. C'est ainsi qu'à Bône à présent, je peux compter sur leur aide technique et bénévole, en échange, je leur procure quelques affrètements. Nous nous retrouverons d'ailleurs plus tard ensemble et leur avion sera le premier des nombreux *Dragons* que je piloterai par la suite. Convoqué en juin à Alger au conseil de discipline au sujet de mon atterrissage à Ouenza en février, j'aurai pour défenseurs Jacques Pierchon qui vient de créer sa compagnie Air Oasis, et Ferellec d'Aéro-Sud. Ils m'ont si bien défendu que mon interdiction de vol d'un mois coïncidera avec mon congé annuel.

Deux nouveaux administrateurs sont arrivés à Tébessa, il s'agit de Messieurs Guidicelli et Odoye, nous sympathisons tout de suite et j'aurai souvent le plaisir de les piloter un peu partout.

Le *Navion* F-BESR, malgré l'entretien dont les militaires de l'escadrille me font bénéficier, me donne toujours des soucis : problèmes de magnétos et fuite d'huile à l'hélice. Il est décidé de le remonter en révision à Toussus, chez France Aéro-Service. Voyage sans histoire : Tébessa-Bône-Ajaccio-Nice-Limoges-Toussus, avec Jean Bonneval en passager.

Je rentre dare-dare à Tébessa en profitant d'un Piper *Tripacer* avec le mécanicien Marcel Guillemain qui y vient dépanner le bimoteur Piper *Apache* d'un particulier. Par la suite, il deviendra notre mécanicien.

Encore une série de déplacements, cette fois-ci pour la sous-préfecture, avec Georges Hirtz le sous-préfet de Tébessa que j'avais d'ailleurs connu précédemment à Biskra. Il est toujours à l'heure, et cela change agréablement de certains autres fonctionnaires qui ont tendance à se prendre pour le moins pour des empereurs romains (sans doute est-ce l'influence des ruines) et pour qui il est de bon ton de se faire attendre.

L'exactitude dit-on est la politesse des rois mais, hélas nous sommes en république.



▲ *Le Dragon d'Aéro Sud*

▼ *Le marché de Tébessa*



L'Auster connaît aussi un regain d'activité en vols de liaisons sur les Némentchas avec les officiers des SAS.

Et le 8 août, c'est au tour du *Navion* F-BGOV de rentrer en France par un itinéraire devenu classique avec Alex Perrichon en place gauche, car étant *interdit de vol*, je suis sensé ne pas piloter. Ce fut un bon mois de congés en famille et un périple en Bretagne avec ma vieille *Traction 15 six*. Le 9 septembre, essais du F-BESR qui sort de visite à Toussus. Tout fonctionne bien et le système de changement de pas a été mis au standard.

Le lendemain, Toussus-Nice-Ajaccio. Je ne suis pas très rassuré, car l'un de mes amis, commandant de réserve de l'armée de l'Air et présentement pilote sur un Piper PA 18 à Bône, m'a chargé de lui ramener sa carabine US avec une profusion de chargeurs. J'ai tout cela dans l'avion, les chargeurs sous mon siège et la carabine à crosse repliable enveloppée dans un vulgaire papier journal. Je dois passer la douane le lendemain avant mon départ, il est moins cinq que je ne retourne à l'avion, le soir, pour confier l'encombrant colis à un ami !

Le matin, après un solide casse-croûte à l'aérogare, justement avec les douaniers, je redoute le moment de la visite de l'avion que j'ai toujours subie jusqu'ici, *ça va comme ça* :

– *Va, on sait bien que c'est pas vous qui transportez des mitrailleuses !*

Ouf !

A Bône, escale rapide car j'ai des passagers pour Ouenza, Tébessa et Chéria qui attendent. Ceci fait qu'après tout ce périple, je n'arrive que le soir.

Durant mon congé, un militaire a été lâché sur l'Auster. Je ne sais pas ce qui a pu se passer, mais toujours est-il qu'après un atterrissage *en épisodes* à Chéria, les sandows de train ont rendu l'âme, et l'avion a terminé sur le ventre, l'hélice délicatement repliée en arrière. Il a été ramené à Tébessa sur un camion et il ne va pas tarder à être prêt.

Le 22, je le refais voler et lâche un autre militaire dessus le 23. Ce sera mon dernier vol avec cet avion qui aura, par la suite, beaucoup d'ennuis. Il paraît qu'on ne peut pas naviguer sans conservateur de cap, d'où d'inévitables erreurs de navigation et de QRF (demi-tour). Mais de toute façon, ce n'est plus mon problème et tant mieux. Actuellement le F-OAMX doit achever de pourrir au fond du hangar de Tébessa si les Arabes, plein d'une ardeur sacrée, ne l'ont pas mis en pièces lors de l'indépendance, comme ils l'ont fait pour tant d'autres, car c'était tout de même une extrapolation bizarre de l'aviation civile.

Bône, le 6 octobre, comme chaque soir les terrasses des cafés du cours Bertagna sont pleines de monde dans cette jolie ville qui rappelle le midi de la France. Sur le Cours, les gens vont et viennent en parlant de tout et de rien, les jeunes se retrouvent là pour blaguer et flirter tant que faire se peut.

Je me suis posé tard, et dois repartir le lendemain à la première heure, mes amis d'Aéro-Sud m'attendent car il est prévu que nous irons dîner tous ensemble à *La Potinière* sur le Cours chez notre ami Clavel où nous devons retrouver le commissaire Justiniami. Au niveau du pont de l'oued Sébouse, à l'entrée de la ville, barrage par les Commandos de Marine. C'est très inhabituel, nous apprenons stupéfaits qu'une voiture vient, il y a à peine un quart d'heure, de descendre le Cours Bertagna en mitraillant la foule. Les CRS, prudents, se sont abrités sous les arcades et la voiture s'est enfuie, on la recherche. Nous pouvons aller jusqu'au domicile de Martin, le mécanicien de Robert Boscher. Nous allons apprendre rapidement qu'il y a eu quatre morts deux Français, deux Arabes et le nombre incroyable de 291 blessés, parmi eux notre ami Ruede, il a eu la trachée

Un nouveau forfait des Hors-La-Loi

MUSULMANS,

Le Samedi 14 Juillet, les prétendus " Libérateurs " ont commis un nouvel et ignoble forfait.

Ils ont fait éclater une grosse bombe devant un moulin à blé à la LA ROBERTSAU, près de Constantine, à une heure où l'affluence était considérable.

En éclatant, cette bombe a fait de nombreuses victimes parmi les paisibles habitants musulmans du village qui venaient au moulin pour faire moudre un peu de blé pour nourrir leurs enfants

Après l'explosion, on a relevé 17 morts, dont une fillette de 11 ans et plus de 20 blessés.

Quel crime ont commis ces Musulmans pour mériter un pareil sort ?

Est-ce là l'œuvre dite " de libération " des rebelles ?

Même les animaux n'ont pas échappé à la colère aveugle des Hors-La-Loi puisque dans cette affaire 27 mulets ont été déchiquetés

Aujourd'hui, les Musulmans de LA ROBERTSAU pleurent leurs morts et pansent leurs blessures. Mais ils ont compris maintenant que ceux qui prétendent les libérer ne sont que de lâches assassins.

▲▼ La guerre des tracts

جريمة جديدة ارتكبوها الخارجون عن القانون

أيها المسلمون !

نهار السبت الرابع عشر جوليي راهم اللي يزعموا بانفسهم محررين ارتكبو من جديد جريمة قبيحة .
راهم رماوا قنبلة كبييرا انفجرت قدام الرحاء متاع بلدة سوق السبت يعني لاروبرتسو اللي هي قرب مدينة
قسنطينة وكان في ذاك الوقت معشر كثير من المسلمين يستناوا باش يطحنوا نصيب قمح يعيشوا به اولادهم .
بعد ما انفجرت القنبلة لقينا سبعطاش مسلم موتى ومعهم بنت في عمرها حداش سنة وكذلك لقينا اكثر
من عشرين مسلم مجروحين .

ما هي الجريمة اللي عملوها هذو المسلمين باش نالوا هذي الموت الشنيعة ؟

يا هل ترى هذا هو التحرير اللي تكلموا عليه الثوار ؟

حتى البهائم ما منعشي من هذا الغضب الاعمى اللي بيسنؤله الثوار لان بعة وعشرين بغل (حشاكم) ماتوا
من اجل هذي القنبلة .

اليوم راهم المسلمين متع سوق السبت يسبكوا على احبابهم اللي ماتوا و راهم يعملوا الدواء للمجروحين لكن ما
بقاشي منهم واحد غالط

اليوم راهم عرفوا بي هذوك الناس اللي كانوا قالوا لهم احنى محررين ما راهم الا قتالين خداعين .

artère traversée par une balle. Après quelques semaines d'hôpital, heureusement, il s'en sortira. Le mois d'octobre nous apporte une très mauvaise météo. Et, avec cette histoire de vouloir rester en VFR contact à tout prix, c'est même dangereux si cela s'amène pas au QRF pur et simple.

Le 10 octobre, au départ de Constantine, demi-tour après 15 minutes, les nuages touchent le sol. Le lendemain, je parviens à rentrer en me posant successivement à Ain-Beïda et à Chéria, toutes les crêtes étant accrochées, et à me faufiler entre les paquets de pluie le long du Djebel Dokkane. Comme par hasard, durant cette période, j'ai toute une série de vol sur Constantine, région particulièrement accidentée, ce qui me donne l'occasion de connaître le parcours et son relief à une hauteur variable entre 100 et 500 pieds.

Fin octobre d'ailleurs, un incident. Ce jour là, le 25, mission sur Bône, Tébessa et, pour changer, via Ouenza avec deux administrateurs et un colonel. Mes passagers, suivant leurs habitudes, ne sont pas à l'heure. Pourtant, en raison du mauvais temps, je leur avais fixé une heure limite. Arrivé le soir à Bône, j'ai juste le temps de rentrer, des lignes de cumulo-nimbus sont sur l'Atlas et m'obligent à louvoyer. Je les passe finalement mais la nuit sera arrivée avant moi. Ce ne serait pas grave si cette maudite réglementation ne m'exposait aux courroux de DAC. Je décide de me poser à Morsott pendant qu'il fait encore un peu jour. Hélas, il y a précisément un orage sur ce petit terrain en terre battue et je n'ai pas à freiner pour m'arrêter, tant il y a de boue. Ce n'est pas le tout, il n'est pas question de laisser l'avion là pour le retrouver en cendres le lendemain. Avec l'aide d'une compagnie blindée, nous arrivons à pousser l'avion de l'autre côté de la voie ferrée et à le garer au milieu des automitrailleuses. Ceci se fait non sans mal pour l'hélice qui héritera d'un caillou du ballast, mais quelque coups de lime y remédieront.

Je passe la nuit chez le docteur de Morsott que je connais pour l'avoir souvent transporté. Le lendemain, le terrain détrempé est tout juste assez long pour me permettre le décollage tant il est mou. Le commandant d'aérodrome de Tébessa, qui est un ami, me dit :

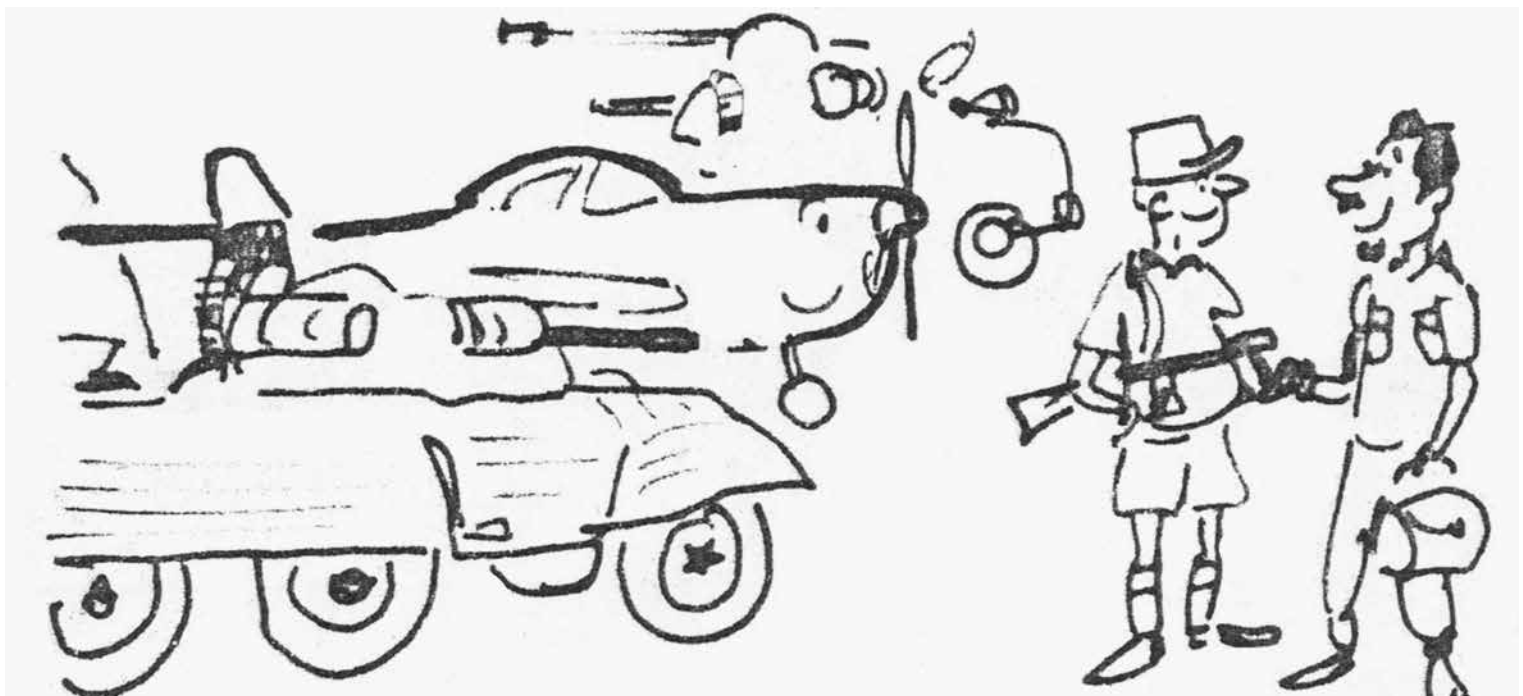
– *Tu aurais dû rentrer de nuit. Où est le problème ?*

– *Le problème ? Il y aurait eu certainement quelqu'un de bien intentionné pour en faire état en haut lieu et, toi et moi, nous nous serions fait sermonnés d'importance. D'ailleurs je sors d'en prendre.*

Roger Holeindre, un ancien para du 8^{ème} RPC, si mes souvenirs sont exacts, s'est fait démobiliser sur place et a construit et ouvert un restaurant, *Le Français*, hors des remparts-sud de la ville. C'est vraiment une bonne idée, car c'est plutôt ce qui manque ici. Nous nous entendons bien, à l'occasion de mes escales à Ajaccio je suis parfois passé faire des commissions à sa famille et, au cours de nos conversations sur la situation ici, nous nous sommes découvert une identité de vues complète. C'est tout naturellement que le 9 novembre, jour de mes vingt-cinq ans, nous nous retrouvons chez l'ami *Popeye*, avec une équipe de pilotes de la base et de militaires amis. Heureusement, le lendemain je ne vole pas.

Quelques vols pour les mines de Ouenza et Bou-Khadra et survol des voies ferrées pour repérer un convoi déraillé.

Le lieutenant Lazarou des SAS, a l'intention de faire faire une piste avion dans les montagnes du Dhir et aimerai avoir mon avis. Aussi un beau matin, nous voila partis avec une jeep Delahaye accompagnés par un half-track et quelques Harkis et une automitrailleuse. La piste de montagne est boueuse à souhait et peu avant d'arriver au plateau où se trouve le bordj, nous voici profondément enlisés, le half-track manœuvre pour nous tirer de là et c'est à ce moment qu'apparaissent sur les sommets environnants des silhouettes furtives et armées, trop loin pour un tir efficace, mais qui essaient tout de même car nous entendons quelques détonations et quelques rafales



▲ Nous arrivons à pousser l'avion de l'autre côté de la voie ferrée et à le garer au milieu des automitrailleuses de la Légion Etrangère

▼ La guerre des tracts

بهذا وصف الجلافة

جميع الامواضع اللي جات عليكم الجلافة
ما بقا حتى تشي

ع دراهمكم
صر الغلثة
ق الغلثة

يدي اولاد كمر
ينز بيوت الكلب
يقطع خشب التليجوع

مرورة يذل على الاخذ والحزن والدموع
والجوع والشقاء يعني الموزريته

بنوا فد الجراد وكا بنوا ايضا فد الجلافة
جراد اليوم
وااروا حكم عزما باجناب جيشنا العردي
حيث انه واجد لي عينكم

HABITANTS DES DOUARS !
C'est la fin des épreuves pour vous. Rejoignez-vous en masse à la France qui veut la paix et le bonheur de l'Algérie.

● ايها المغلوط ●
ارجع لنا بسلامك. الوقت وصل
اعرب من يد الجرمين الي كذبوا عليك
فرنسا ما تحب غير الهناء والسعادة للجزائر

● EGARE !
C'est toi avec tes armes. C'est toi qui n'as rien obtenu. Tu es le bandit qui t'ont menti. La France veut la Paix et le bonheur de l'Algérie.

● يا سكان الدوار ●
قريب تنتهي المصائب الي طاحت عليكم
ارجعوا بالكثرة للفرنسا
هي ما تحب غير الهناء والسعادة للجزائر

○ Musulman !

Les Hors-la-loi assassins t'ont raconté que la France t'abandonnerait à ton sort. Tous les jours des bateaux amènent de nouveaux renforts.
LES HORS-LA-LOI T'ONT MENTI !

Les Hors-La-Loi menteurs voulaient accuser la France devant les Nations-Unies. Leur plainte a été reconnue fausse.
LES HORS-LA-LOI ONT ECHOUÉ !

Les Hors-la-loi terroristes ont voulu empêcher les populations laborieuses de travailler le 5 Juillet.
LES HORS-LA-LOI ONT ECHOUÉ !

FAIS CONFIANCE A LA FRANCE QUI VEUT TA PROSPERITE DANS LA PAIX RETROUVEE

de 12,7 calment leurs ardeurs et nous arrivons sur ce plateau désolé et bosselé où se trouve le petit bordj. Un bon accueil nous y est réservé car nous apportons courrier et ravitaillement. Retour sans incident sur Tébessa l'après midi.

Le 23, en arrivant à Ouenza, je trouve Robert Boscher qui a maintenant un *Dragon* et qui assure la ligne Ouenza-Bône quotidiennement, car le train n'est plus praticable. Il m'apprend que le F-BGOV est arrivé la veille à Bône et que, puisque j'ai un hangar à Tébessa, il serait mieux que je le récupère.

Je vais chercher l'avion et je lâche le lieutenant Moal, un ami pilote de chasse, car il me serait difficile de piloter deux avions à la fois. Nous rentrons en vol de groupe depuis Ouenza.

Le 28 novembre il y a de très grandes opérations dans le sud et à la frontière tunisienne. Les escadrilles sont durement éprouvées. Il est vrai que, pour faire la guerre en Morane 733, ou même en T-6 surchargé au milieu des montagnes, il faut être gonflé. Ce sont les fameuses opérations sur l'oued Hallaï où Légionnaires et Paras se distinguent. Je vole beaucoup dans cette région en transport d'officiers de liaison et même, parfois, en évacuations sanitaires car les hélicoptères durement éprouvés ne peuvent, eux aussi, être partout.

A quelques temps de là, Monsieur Gingembre, de Tébessa à Bône, est mon passager sur le F-BESR et je lui fais part de mes ennuis d'entretien du matériel. Nous survolons Bou-Khadra, lorsque quelques vibrations se font sentir et, au fur et à mesure que nous continuons, elles tendent à augmenter. Je décide de me poser à Mesloula car la panne dans ces régions hostiles est peu recommandée. Point fixe. Tout à l'air de fonctionner. Nous repartons. Voici Souk-Ahras et il faut monter pour passer l'Atlas, bouché comme par hasard.

Arrivé vers 6 500 pieds, à nouveau vibrations et perte de tours. Heureusement, il ne me reste plus qu'à descendre sur Bône. J'ai le cri du cœur :

– *Ah ! Je serais tout de même plus tranquille en bimoteur !*

Je ne sais si ce vol aura été déterminant, mais quatre mois plus tard j'en aurai un.

Jusqu'à la fin de l'année je n'arrête pas de sillonner le Constantinois en tous sens et le 31 décembre, comme il se doit, c'est un Tébessa-Bône qui clôture l'année par très mauvais temps.

L'année 1957 ne commence pas sous de bons auspices. Outre une météo déplorable, j'ai beaucoup d'ennuis mécaniques avec les deux avions, principalement hydraulique et allumage.

Le 16, je profite d'un convoi d'un *Norécrin* sur Alger pour aller me faire fabriquer une rampe d'allumage à la station service Fraix. Le soir, alors qu'avec le capitaine André du 8^{ème} RPC, précédemment à Tébessa, nous nous apprêtons à prendre l'apéritif, une explosion toute proche, rue d'Isly. Nous apprendrons qu'il s'agit d'un obus de bazooka tiré d'un toit dans le bureau du général Salan. L'affaire sera longue à élucider.

Le 17 au soir, Tunis-Air sur Bône, je fais dépanner mon avion par Guillemain et je rentre à Tébessa.

Le 20, mise en place à Alger via Bône avec le F-BGOV pour le compte des Grands moulins de Paris. Toujours le mauvais temps à partir de Souk-Ahras, je suis seul, aussi je me mets à l'altitude des caténaires de la voie ferrée et, en effet, au col de Laverdure on distingue un mince trait de jour au-delà, j'ai tout au plus à peine une minute à tenir au cap dans ces conditions et me retrouve de l'autre côté avec un plafond valable, j'ai seulement eu une turbulence bizarre à un moment. Je n'y prête pas une attention particulière, je dépose rapidement le courrier de la mine et quelques colis, je fais les pleins et cap sur Alger. Entre Philippeville et Djidjelli, il fait franchement mauvais aussi j'oblique un peu au nord et me retrouve en mer, travers le cap Aokas dans la baie de



▲ *Un Dragon de la SNATA, compagnie créée par Robert Bosch*

▼ *Le Dragon de la SNATA et un Constellation d'Air France à Tébessa*



Bougie où je constate qu'une de mes antennes VHF est cassée (pas de contact sur VHF 2). Arrivé à Maison-Blanche, station service Fraix, une petite visite de l'avion ne pourra lui faire que du bien. L'ami Perrochon qui sera commandant de bord DC 8 et Airbus, vient voir mon avion qu'il ne connaît pas :

– *C'est normal ça ?*

Ça ! c'est un bel impact de balle dans l'aileron droit. Jean-Marie Fraix en sera quitte pour y mettre une pièce. En passant à basse altitude au col de Laverdure, j'ai du recevoir une rafale.

Le 25, Alger-Burdeau-Orléanville et retour le soir.

Le 26, Alger-Sétif par plafond très bas où nous arrivons en pleins travaux. On est, là aussi, en train de construire une grande piste en dur. Le colonel Crespin, commandant la base qui va devenir, sous son commandement, la plus grande base d'hélicoptères d'Algérie, nous fait visiter ses installations.

Il pleut toute la journée et le soir, au départ, nous décollons très long dans la boue, mais entre temps la météo s'est dégradée et l'Atlas est bouché. Force nous est de dérouter par la vallée de la Soumman au milieu des paquets de pluie. Il est, du coup, trop tard pour rentrer avant la nuit aussi, nous nous posons à Bougie où, là aussi, a été construite une piste en dur.

Le lendemain, décollage de nuit afin que mes passagers puissent prendre à temps l'avion d'Air France vers Paris. Le terrain est désert et je décolle aux phares, sans balisage d'aucune sorte.

Mes passagers se déclarent enchantés du périple et, le 28, par un vol de 2 heures 25 par très mauvais temps, je regagne Tébessa.

Après une semaine d'absence, les militaires de l'escadrille m'ont préparé, bien aimablement, le F-BESR, et je peux effectuer quelques vols. Mais, cette fois-ci, j'ai des ennuis de magnéto et comme par hasard, l'avion est très demandé.

L'Aéro-club de Bône me prête un *Norécrin* pour effectuer Bône-Biskra-Bône et au retour, en attendant la réparation du F-BESR pour lequel il manque une pièce commandée aux USA, je fais des séances de double-commande avec le Stampe du club, surtout à Monsieur Meune qui a quitté définitivement Mesloula. L'Aéro-club de Bône, où je compte de nombreux amis, a un mécanicien, Xerri, un Maltais très folklorique qui entretient pour le mieux la flotte du club et les avions y sont basés, et parfois le mien. Il a, pour le seconder, un jeune apprenti du nom d'Alain. A longueur de journée, alors qu'il travaille sur les avions, il n'arrête pas d'envoyer ce pauvre Alain faire des séries d'aller et retour entre le hangar et l'atelier tout en l'invectivant avec ce délicieux accent bônois. Un jour où il est en plein travail sous le ventre du *Navion*, j'entends :

– *Alain ! Va vite me chercher la clef de 12... la purée de toi. Aller, rapide !*

Et, ensuite :

– *Alain ! Combien de fois il faudra que j'te dise que quand c'est que j'travailles sur l'avion du Barbu y m'faut la clef de 12 qu'elle a le pas américain !*

Le mois de février je ne vole guère, ayant continuellement des ennuis mécaniques avec les deux avions. Un mécanicien ne serait pas du luxe, mais à part la Compagnie des Phosphates, les administrations diverses, utilisatrices des avions presque à plein temps, adoptent une attitude suffisante et blasée dès que l'on soulève ce problème. J'apprendrais d'ailleurs qu'il ne s'agit pas d'un cas d'espèce et que quels que soient les problèmes rencontrés, et Dieu sait si en ces temps troublés, il y en a, il est de bon ton de voir les choses de très haut par le gros bout de la lorgnette. Evidemment, on a connu depuis les résultats.

Le Stampe F-BBNO de l'Aéro-club de Bône



Le Norécrin F-BEOE de l'Aéro-club de Bône



Le Nord 1000 F-BDRF de l'Aéro-club du SGAC à Bône



Puis le 26 février, le *Navion* F-BGOV, qui vient d'être vendu, est ramené à Bône par mes soins. Marcel Lhôte est venu le chercher. Après quelques jours de révision, aidé en cela par Marcel Guillemin. Un dernier vol avec le 3 mars.

Le 4 mars André Sabatier, un employé de la mine du Kouif, est assassiné. L'émotion est grande à la CPC.

Le 8 mars, le F-BESR, bien mis au point par Marcel Guillemin, reprend l'air. C'est à nouveau une période d'activité intense. Déplacement sur Négrine et Ferkane avec tout un état-major et un *Broussard* d'accompagnement : super-préfet de la Région, généraux, administrateurs. Prise d'armes à Négrine, visite de la palmeraie et du douar, discours. Même chose à Ferkane et cap sur Chéria, repas, et retour sur Tébessa. Le lendemain, Ouenza-Bône en même équipage. Au moment de repartir, un jeune attaché de préfecture, au verbe ampoulé, me prie d'attendre car le super-préfet a une mission à me confier. Attente et voici une *traction* avec drapeaux flottants au vent. Le chauffeur me remet deux cageots de citrons, l'un pour les enfants des écoles de Négrine et l'autre pour ceux de Ferkane car Monsieur le Préfet a remarqué que les petits enfants manquaient de vitamines. Je pense que l'on a oublié de signaler à Monsieur le Préfet que les petits arbres verts et épineux qui poussent à profusion dans les palmeraies sont des citronniers. Mais, bah ! au prix de l'heure de vol, chaque citron vaut son pesant de moutarde ! Ce genre de comportement est, paraît-il, monnaie courante.

On m'a signalé à Gafsa que la femme d'un administrateur, émue de voir les fatmas porter leurs bébés dans le dos à la manière des femmes africaines, avait lancé une collecte auprès de différentes organisations charitables dont la France regorge afin d'offrir un lot de voitures d'enfants, landaus et poussettes aux familles dans le besoin. C'est ainsi que, durant des années, les petits vendeurs de sodas, Fanta et autres citronnades ont eu enfin un véhicule adapté aux transport de leurs produits.

Puis, c'est toute une série de vols sur Djidjelli où le sympathique Maurice Veyrunes, ancien pilote de *Mosquito* pendant la guerre, est moniteur de l'Aéro-club et pilote aussi l'avion d'une société : un Cessna 180, que je rencontre au hasard des terrains. Djidjelli est une gentille petite ville de la côte algérienne avec son port paisible, sa plage et son casino déserté depuis des événements. On dirait une ville du midi de la France, par sa construction d'une part, et par la façon de vivre de ses habitants qui se retrouvant le soir à la pétanque. Je ne pouvais pas encore savoir à l'époque, que durant plusieurs années, j'allais assurer les lignes régulières sur cette côte et m'y faire des nombreux amis que je compte encore.

La ville a été isolée dès le début des événements lorsque la voie ferrée de Constantine a été sabotée, ainsi que la majeure partie des ponts et des routes. Même pour aller à Bougie par la corniche, dans un décor magnifique, on ne peut le faire qu'en convoi après l'ouverture de la route. Aussi, les habitants n'ont, pour se déplacer, que deux bateaux qui font la liaison sur Philippeville, Bougie et Alger et les avions du club, présidé par l'ami André Nola.

En volant à cette cadence, je passe mes rares moments de liberté à entretenir l'avion du mieux que je peux, ne serait-ce que pour les opérations courantes : filtres, pleins, nettoyage, mirafior sur les surfaces métalliques, plexipol sur la verrière, graissages périodiques des gouvernes. Enfin, tout cela m'occupe au grand dam de l'administrateur de Morsort qui m'a prévu un bureau à l'annexe, à côté des plantons, et où je n'aurai rien d'autre à faire qu'à attendre que l'on veuille bien me confier une mission. Alors, lorsqu'il a besoin de moi, il fait sillonner la ville par une traction et un chauffeur qui fait systématiquement tous les cafés, cafés maures et boutiques, où



▲ *Le Cessna Skywagon 180 F-OAUI des Lièges du Hamendas, basé à Djidjelli et piloté par Maurice Veyrunes*
▼ *Djidjelli et son aérodrome au premier plan*



je ne mets jamais les pieds, pour finir par me découvrir dans le hangar ou sur le parking où je me trouve depuis le matin.

Un jour *off*, précisément, je suis en vidange d'huile et montage de filtres, il me fait venir, toute affaire cessante, pour me demander je ne sais plus trop quels renseignements qu'il aurait très bien pu me demander par téléphone. J'arrive tel que je suis, en combinaison de travail et l'entrevue manque de cordialité. De toute façon, ça ne va pas durer car, dès la fin du mois, je serai pris en compte par les Phosphates et l'atelier jouxtant le hangar, ainsi que le logement du mécanicien seront bientôt prêts.

Le 5 avril, au retour d'une série de déplacements, nouveau ennui. Malgré le dévouement de Martin, le mécanicien de Robert Boscher, je reste bloqué à Bône, une fuite d'huile importante au palier avant. Je suis si souvent à Bône et si souvent en panne que j'ai fini par prendre pension chez Martin, mécanicien de classe, ayant fait une longue carrière en Indochine à Aigle Azur et à Air Outre-Mer et qui travaille maintenant pour Robert Boscher. Il me dépanne souvent. Justement, ces temps-ci, il est très handicapé avec un bras dans le plâtre, conséquence d'un retour d'hélice. En attendant que l'avion soit prêt, comme je suis là à ne rien faire, nous montons tous les jours au terrain ensemble et le soir, parfois, je lui fais une démonstration de mes talents culinaires, au grand amusement de ses enfants.

Je fréquente aussi beaucoup les jeunes de l'Aéro-club à qui souvent je donne quelques leçons. Particulièrement au jeune Jean-Marc Lavie (*Dadou*), dont le père, industriel de la région, est aussi président de la commission départementale. *Dadou* sera, plus tard, gravement accidenté dans l'ALAT alors qu'il pilotait un L-19.

Le 12 avril, l'Aéro-club de Bône me prête à nouveau son *Norécrin* pour assurer un vol important pour les Phosphates. Il en sera de même le 20.

▼ *Le 5 avril 1961, le Bônois Jean-Marc Lavie (Dadou), en place avant, décolle avec le lieutenant-observateur Heitz avec un L-19 du PMAH 25^{ème} DP. Ils seront gravement blessés quelques instants plus tard*





▲ *L'entrevue manque de cordialité*
▼ *Alex perrichon et son Jodel 117 F-OBCI*



Le Super Aero 45

Le 12, Monsieur Dupart, l'un des directeurs, m'apprend que je dois me rendre de toute urgence à Paris, afin de prendre livraison d'un bimoteur : un *Super Aero 45*. Un aller et retour rapide : Bône, le Kouif (la piste vient d'être homologuée), Tébessa avec Foriel et le *Dragon* d'Aéro-Sud, et en route vers Paris par Air Algérie. Réceptionné par Simone Roumens notre dynamique secrétaire, nous allons à Toussus où m'attendant, le pilote d'essais d'Omnipol et Henri de Montmarin. Mon nouvel avion est là, dans le hangar de France Aviation où il est en cours d'équipement radio, VHF, HF, et radio-compas, car cet élégant bimoteur de cinq places est venu de Tchécoslovaquie sans radio, dans ces pays là, c'est du matériel militaire.

Pourquoi avons nous choisi cet avion ? c'est très simple, premièrement il a encore peu de bimoteurs de cette catégorie sur la marché. J'avais bien émis une préférence pour un Beechcraft *Travel Air* mais, payable en devises fortes ça n'a pas été possible. Deuxièmement, la France ayant vendu aux pays de l'Est un certain nombre de voitures Renault 4 cv et SIMCA *Aronde*, six *Super Aero 45* ont été proposés en échange, suivant le système de troc courants dans ces pays outre rideau de fer et c'est ainsi qu'il fut proposé à un prix très compétitif à la CPC.

Monsieur Blaha doit retourner à Prague avec un autre de ces avions, aussi il en profite pour me faire ma qualification machine sur le OK-KFN. C'est un avion très agréable à piloter, doté d'une autonomie de plus de sept heures, qui a de bonnes qualités de vol sur un moteur, chose dont je me rend compte rapidement, car pour clôturer ma prise en mains, j'ai droit à trois séances de voltige : boucle, tonneau lent, renversement, rétablissement, tonneau barriqué. Successivement sur deux moteurs, sur un moteur et après une prise d'altitude tout coupé, je n'ai revu ça depuis que sur le *Shrike Commander* américain.

Le 4 mai, le F-OAZZ est sorti du hangar, vol avec Monsieur Lateulière, inspecteur Véritas, et prise en main de la machine, car il ne faut pas oublier qu'il faudra aller avec, non seulement sur le petit terrain du Kouif, mais sur tous les terrains utilisés avec les *Navion*.

Le 10 mai, tout est prêt, papiers, radio, calibrage du radio-compas et retour par mon parcours habituel : Nice, Bône. Le 14, c'est l'inauguration du terrain du Kouif, où un petit hangar a été construit et, durant les mois de mai et juin, une période d'activité intense me permet de prendre l'avion bien en main et d'apprécier ses qualités et, hélas aussi, ses défauts. Mais, pour la première fois, depuis que j'ai commencé mes activités à Tébessa, j'ai enfin un mécanicien à demeure, Marcel Guillemain, qui peaufine la mécanique et, croyez-moi, c'est appréciable.

Les qualités de l'avion : j'ai l'occasion de vérifier, le 9 juin, son aptitude à se poser par vent de travers, alors que les Morane 733 et les T-6 sont cloués au sol, cause QGO vent. Je me pose avec des rafales plein travers de 20 noeuds. Les défauts : tout d'abord, le compas tchèque qui ne possède pas de capacité d'expansion thermique comme les compas américains et qui, avec les températures rencontrées ici, ne tarde pas à perdre tout son liquide. Nous le remplacerons par un compas américain. Ensuite, c'est la batterie trop faible qui n'a pas le temps de recharger suffisamment dans les étapes courtes et, comme c'est un avion dont toutes les servitudes sont électriques : train, hélices, intercom, c'est assez gênant et surtout, demande beaucoup de maintenance. Ce sont les freins qui n'ont jamais aussi bien porté leur nom de ralentisseurs : fuite de liquide aux maîtres-cylindres et aux raccords. Les pneus tchèque Barum ont une tendance à l'usure dissymétrique et à tourner sur leur jante, provoquant des arrachements de valve. Nous remédions à ce dernier point en montant des Dunlop.



▲ ▼ *Le Super Aero 45 F-OAZZ de la CPC à Souk-Ahras*



Pendant ce temps, les événements, qui avaient connu une certaine accalmie avec la présence des Légionnaires, puis les Parachutistes du colonel Bigeard, repartent de plus belle. Une semaine sans harcèlement de la ville est rare. Un soir, des obus de mortier tombent sur l'hôpital sans dégâts autres que matériels. Généralement, cela dure peu, quelques fellagas isolés viennent de nuit, envoient quelques rafales et décrochent. Ensuite, il y en a pour plusieurs heures, chaque unité tiraillant sur les ombres suspectes, en particulier les Unités Territoriales. Je ne parle pas des troupes de choc et des Harkis qui, eux, ne gaspillent pas bêtement leurs munitions.

Le 8 juillet, le *Navion* F-BESR, stoppé depuis le 5 avril à Bône, est en état. Vol d'essais, vibrations, et à voir demain. Le 9, re-vol, re-vibrations, avec baisse de pression d'huile. Marcel Guillemin démonte les filtres et y trouve un paquet de limaille. Le moteur est à changer. L'hôte vient lui-même avec un moteur et le mécanicien Laquintat. Le 19 juillet, vol d'essais : tout va bien. Je les ramène tous les deux à Alger en longeant la côte à cause de la météo. Retour le même jour sur Bône, puis retour sur Tébessa le soir avec le *Super Aero*.

Le lendemain, je profite du nouvel avion d'Alex Perrichon, un Jodel 117, pour aller récupérer le *Navion*. Il me semble être revenu un an en arrière, je passe d'un avion à l'autre dans la même journée, car il faut contenter le plus de monde possible. Mais qu'il est agréable d'avoir un mécanicien pour s'occuper de tout à l'arrivée et de pouvoir prendre un avion prêt le lendemain.

Durant tout l'été à Bône, c'est la saison des avions poudreurs Piper PA 18, et pour l'ami Boscher, avec son Auster V. Le traitement du coton se fait le matin de très bonne heure, à cause du vent, et à très basse altitude, les roues à frôler l'herbe, car les produits de traitement sont nocifs aux autres cultures. Comme par hasard, au milieu de ces champs, se trouve un réseau assez dense de lignes à haute tension et de lignes électriques et téléphoniques diverses. Les pilotes vont d'abord à pied reconnaître les points de passage. Des porte-mires se tiendront à ces endroits afin de les baliser. Ce travail qui nécessite beaucoup d'attention et de précision, est loin d'être facile. Chaque année, des avions sont accidentés. Il y a là Picois, Chaumeil, Pietri, Patrick O'Burn, Chardon, Pascaud et nous sympathisons tout de suite. Picois a une méthode très particulière pour savoir si son avion peut passer sous les lignes téléphoniques : il se met sur la pointe des pieds, les bras en l'air, si ça passe, c'est bon !

Ce travail intensif se fait dans la plaine de Bône ainsi que la région de Duzerville. Les avions se posent sur des chemins de terre ou sur les routes, laissent leur moteur tourner, tandis qu'une camionnette se dépêche de venir refaire le plein de produits et d'essence. Dès que le vent se lève, vers 8 ou 9 heures, tout le monde se retrouve au casse-croûte dans une ferme des environs. Hélas, un matin, lorsqu'ils arrivent c'est pour trouver toute la famille massacrée durant la nuit. Le commissaire Justiniani, qui s'est occupé de l'affaire, me montre les photos le lendemain : c'est affreux. Un enfant de douze ans égorgé, le grand-père également, la jeune fille de dix-sept ans violée est folle, quant au vieil ouvrier arabe, ils se sont acharnés sur son cadavre qui n'est qu'une bouillie sanglante. Ils ont aussi tout tué dans les clapiers et dans les étables, ont bourré vaches et chevaux de coups de pioches et il faut les abattre. Les auteurs de cet ignoble forfait, au nombre d'une quarantaine, seront arrêtés l'année suivante et tous relaxés grâce à l'intervention d'une avocate connue et d'un avocat non moins connu.

En dehors du poudrage du coton, il y a aussi un avion pulvérisateur qui est chargé de répandre du malariol, sorte de composé de DDT et de gas-oil, sur le lac Fetzara, les canaux et les rivières environnantes, afin de lutter contre les moustiques. Le pilote est mon vieux copain Saint-Lot, que j'avais perdu de vue depuis l'armée. Il se fait régulièrement *canarder* durant ses missions et apprécie cela très moyennement.

Roland Richer de Forges et le Super Aero 45 F-OAZZ à Tébessa en mai 1957



Qu'il est agréable d'avoir un mécanicien pour s'occuper de tout



En Tchécoslovaquie

Enfin, au prix de nombreuses heures de mécaniques, je continue mon activité à haute cadence, jusqu'au 9 août, date de mon départ en congé. Je suis avisé par la direction, que l'organisme d'exportation des avions tchèques, Omnipol, m'invite à faire du tourisme en Tchécoslovaquie et à essayer des avions prévus à l'exportation.

Le 9 août, Alex Perrichon me ramène à Bône avec son Jodel. A Paris, Henri de Montmarin me présente Monsieur Garnier de Lyon qui pilote un *Aero 45* qu'il doit convoyer sur Prague pour une révision générale et une transformation en *Super Aero 45*. Nous allons faire le voyage ensemble. Toussus, Lyon, d'où, après une bonne soirée, départ le lendemain sur Prague. Au matin, départ, je pilote, nous avons une météo plus que moyenne à mi-parcours, c'est bien gênant car nous n'avons qu'une radio VHF et un radio-compass, un minimum d'aides radio et seulement une carte au 1 000 000^{ème} après Munich. Nous verrons bien, notre autorisation n'est valable que pour aujourd'hui. J'aligne le F-BCUT, décollage à peine plus long qu'avec le *Super Aero*, en croisière, les vitesses sont les mêmes.

Jusqu'à Munich, tout va bien, ensuite, vers Ravensbourg, pluie et plafond bas, pas question de passer au dessus de la couche dont nous ignorons l'épaisseur et nous n'avons rien pour percer à l'arrivée, c'est paraît-il impossible d'obtenir plus de renseignements que ceux que nous avons (pas grand chose), une fréquence de balise, une autre du contrôle de Prague et une de la tour. Nous sommes presque en rase-motte en passant le rideau de fer, ses miradors et ses barbelés. Mais comme dit Garnier : dans ce sens là on ne risque rien, il ne faudrait pas s'amuser à la même chose au retour.

A partir de Domalze, le plafond se lève légèrement et nous naviguons au milieu de paquets de pluie. Notre carte est très imprécise, et nous n'avons pas pu trouver de cartes d'approche et d'atterrissage du terrain de Azémé, l'aérodrome de ??? nous avons une fréquence Tour de Contrôle et une autre ????? nous sommes aux environs de mille pieds, lorsque, dans la pluie nous survolons une ville importante flanquée de deux aérodromes pleins d'avions au parking : Mig 15 et 17, Yak 10, Antonov 2 et 8 et d'autres Iliouchine. Rien sur de carte !

Je conserve tranquillement mon cap, bientôt l'aiguille de mon radio-compass nous indique un gisement bien à droite, nous avons pas mal dérivé au nord ! Je reçois clairement l'indicatif, il n'y a plus qu'à suivre, j'appelles Prague :

- *Praha Control - Fox-Trott Bravo Charlie Uniforme Tango - How do you read ?*

Heureusement, à l'horizon, vers le Sud-Est, nous apercevons entre les grains une espèce de brouillard sombre : c'est Prague. Par chance le terrain est bientôt sous nos ailes. C'est heureux, car une paire de Mig est en train de nous renifler de près.

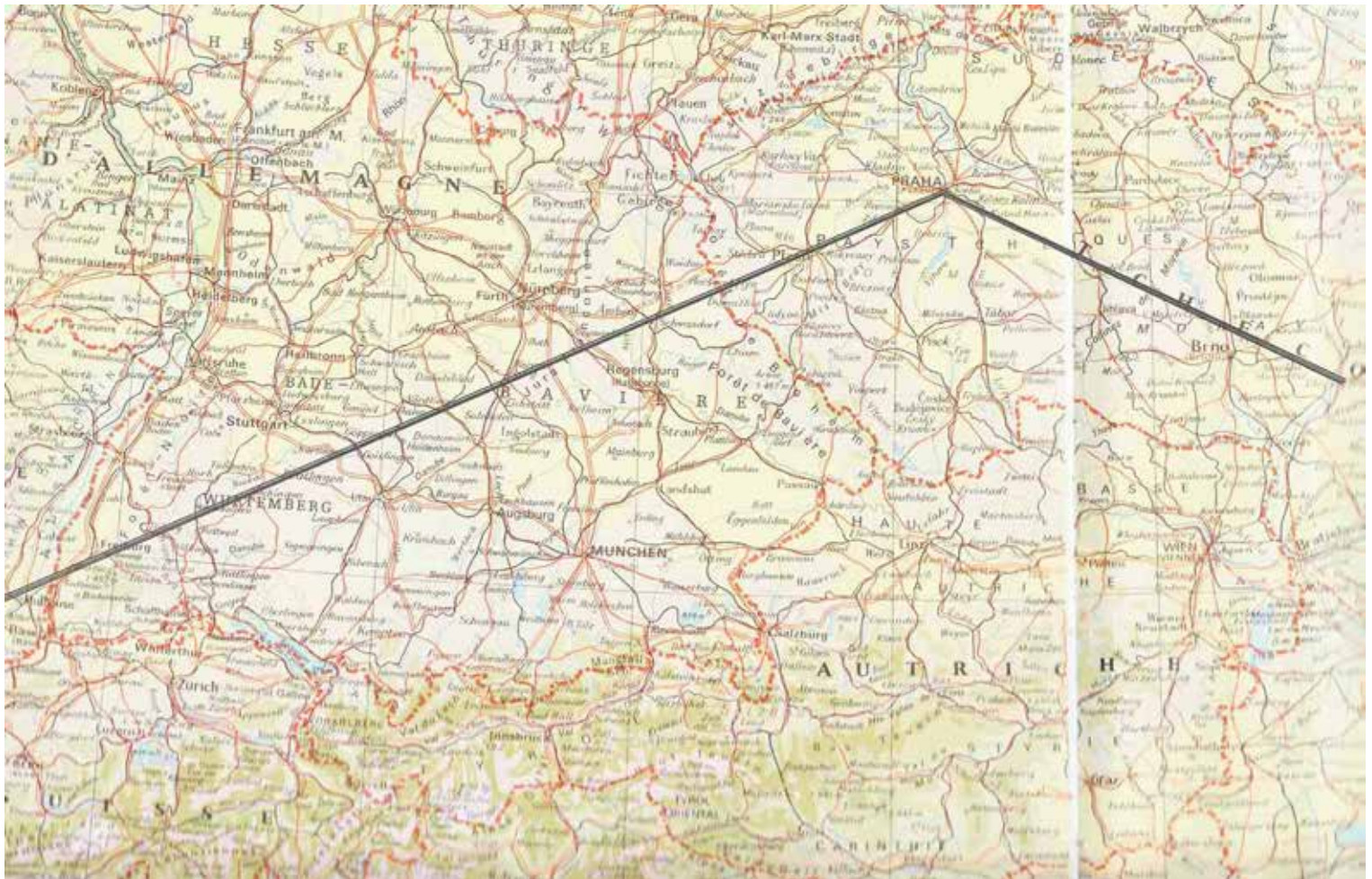
Nouvel essais VHF, sans plus de réponse ! Puis sur la fréquence de la tour, toujours rien, devant nous, un avion ! C'est un Li 2 qui est en approche train sorti (le Li 2 est la version russe du DC 3), je m'apprête à me positionner derrière quand un C-46 peint en vert foncé me dépasse et vire devant moi, je continue à suivre et je me pose sur une piste en herbe, aussitôt une jeep Skoda *follow me* apparaît, je la suis jusqu'au parking où nous attendent, sans sourire, quelques militaires plus ou moins galonnés. Nous les suivons au bureau de piste où j'ai bien des difficultés à m'expliquer.

Heureusement, l'office d'exportation Omnipol, nous a délégué une sympathique hôtesse, Mlle Spratlova, qui nous accueille du mieux possible et nous sert d'interprète, car ces Messieurs ont l'air fâchés. Nous allons au contrôle où, devant une grande carte hachurée de rouge, de bleu,



▲ Le Super Aero 45 des Etablissements Stréchenberger de Lyon

▼ Le voyage de Lyon à Huerské Rhadisté, en passant par Prague



nous apprenons que nous sommes passés dans la zone interdite de Pilsen. Après palabres et force gestes (je reviens d'Afrique du Nord), ils admettent mes explications.

Demain, pour aller à Huerské Rhadiste, où se trouve l'usine, un pilote militaire pilotera le F-BCUT, tandis que j'irai, en passager en vol de groupe, dans un *Super Aero* militaire. Monsieur Garnier rentrera par le vol régulier d'Air France.

Omnipol a bien fait les choses, notre hôtesse se met en quatre pour nous montrer les curiosités de cette belle ville. Nous sommes logés à l'hôtel Alkron, très bien. Le soir notre amie nous fait découvrir une auberge typique sur l'autre rive du fleuve, la bière est délicieuse de même que le *Shunka Praha* (jambon de Prague) et la *Slivovice* (alcool de prune bleue). Mais à chaque fois que nous prenons un taxi, le chauffeur relève l'identité des passagers, note l'heure et le lieu de la course, et signe un reçu de la somme versée, ça surprend !

Dans la matinée, le docteur Wartel, le directeur d'Omnipol, vient nous chercher à l'hôtel avec une Tatra (grosse voiture confortable), il s'excuse de n'avoir pas été présent à notre arrivée s'enquiert de notre accueil la veille, je lui explique notre erreur de navigation, tout est en ordre maintenant. Arrivé à Rùzigné, l'aérodrome de Prague, présentation aux deux jeunes pilotes militaires qui viendront avec moi, avec un *Super Aero 45* et notre hôtesse, un pilote militaire pilotera le F-BCUT. Monsieur Garnier repartira ce soir par Air France, nous partons en vol de groupe, j'ai confié mon appareil photo à Mademoiselle Spratlova et c'est elle qui a fait la photo ci-contre.

Une heure quinze de vol par beau temps, Huerskhé Rhadisté, c'est là le berceau des *Aero* et *Super Aero*. Bon accueil par Monsieur Valicèk, au revoir aux deux pilotes militaires au demeurant fort sympathiques, visite de l'usine, qui, en dehors des *Super Aero*, construit le prototype du *Morava* un élégant bimoteur de six places que j'aurais le plaisir de piloter un peu plus tard, et qui s'occupe de la révision des Yak II.

C'est les sept cents ans de cette jolie ville médiévale, partout des guirlandes et des banderoles, il y a une exposition qui n'oublie pas l'aéronautique, j'y découvre un Fieseler *Storch* équipé en agricole, un zlin 281, qui est le Bücker 181, construit ici pour les besoins des aéro-clubs en attendant, me dit-on, les nouveaux avions de conception nationale, et aussi de beaux planeurs. Le soir Monsieur Vanicèk et son épouse viennent nous inviter en compagnie de l'ingénieur concepteur du *Morava*, Monsieur Smerček, nous parlons beaucoup de mon travail en Afrique du Nord et des problèmes rencontrés avec l'avion.

Il y a aussi, dans une grande salle, une exposition de photos et aussi d'objets de provenance de l'Ouest. J'ai la surprise de voir, sur le panneau réservé à la France, les photos suivantes : un clochard dans le métro, des ouvriers faisant la queue devant une porte avec une pancarte : *pas d'embauche*, deux tirailleurs sénégalais tenant une tête coupée, et un Dassault 315 photographié à travers des barbelés sur un aérodrome que j'ai identifié comme étant celui de Télérgma. Je ne connais ni le tchèque, ni le slovaque et je n'ai pu, hélas, traduire les légendes accompagnant les photos. Mais, Monsieur Valicèk se trouve très gêné, et nous abrégeons la visite.

Monsieur Blaha me fait essayer le *Meta Sokol*, triplace métallique, assez spacieux et, suivant son habitude, une bonne séance de voltige. J'obtiens l'autorisation de filmer l'avion, mais uniquement, puis, nous continuons à visiter l'usine. Un mécanicien de piste me demande de lui prêter ma caméra et de lui en expliquer le fonctionnement. Il va alors au coin du hangar et filme tout le parking et les avions qui s'y trouvent. Avec un grand sourire, il me dit :

– *Merci beaucoup, souvenir !* et s'en va.

Je vous avoue que je ne suis pas très rassuré, car l'on ne sait jamais de quoi il peut s'agir.



▲ *J'ai bien des difficultés à m'expliquer*

▼ *A Huerské Rhadisté avec Mlle Spratlova et le pilote militaire tchèque*



Par la même occasion, aura lieu une réunion avec les techniciens afin d'étudier des remèdes aux inconvénients signalés. J'apprends à cette conférence que mon activité a été suivie avec attention et que cinq avions sont en attente de livraison à des clients français. Je ne manque pas de leur dire que sans mon mécanicien qui est constamment à l'entretien, je n'y serais pas arrivé. Ils n'en sont pas surpris, la compagnie nationale CSA a les mêmes inconvénients, moins ceux liés au climat d'Afrique, paraît-il ? Je leur soumetts la liste que j'ai préparée, elle passe de mains en mains, certaines modifications sont même en cours, mais c'est comme en France, il faudra attendre longtemps l'agrément des services officiels avant quelles soient appliquées, avec les conséquences inévitables. Nous passons à l'usine, il y a là déjà quatre avions peints aux couleurs de leurs futurs propriétaires Français, en attente de livraison : les F-OBCC, F-OBCD, pour la Société Générale d'Affrètement Aérien, le FOBGD, pour Madagascar et le F-OBDT pour l'Omnium Technique Saharien, sur la chaîne, prêt à recevoir ses moteurs le F-BILP, pour la Société Aérienne de Recherches Minières. Je pourrais en aviser Henri de Montmarin à mon retour.

Nous passons sur l'aire de stationnement devant les hangars, j'y retrouve Blaha qui est venu me faire essayer le *Meta Sokol*, un petit triplace assez curieux avec son train tricycle disposé de façon inhabituelle. Bien que cet avion ne soit pas conçu pour ça, j'ai droit à une belle démonstration : boucles, renversements, tonneaux barriqués, déclenchés et atterrissage en PTU sur le parking, les mécaniciens de piste sont pliés de rire, moi aussi, c'est concluant.

Avant de partir, je trouve des Yak II sur le parking, je demande s'il est possible de les voir de près. Pas de problème, ce n'est pas secret. Le moteur est un dérivé d'un Gnôme et Rhone mais, ce qui me surprend le plus, c'est une fois assis en place pilote, de trouver, un démarreur à air comprimé absolument identique à ceux que j'ai utilisés en France sur les Morane, sauf les inscriptions en russe, tout est pareil, du robinet trois fonctions jusqu'au corps de pompe de gonflage à main.

De retour à Prague, très bonne soirée à l'Opéra. Le lendemain, départ pour l'aérodrome du centre d'essai en vol où, hélas, les photos sont interdites. Essais de l'Iliouchine 14, construit sous licence sous le nom d'Avia 14, bel avion aux faux airs de Convair 340 qui possède le même système de flettner électrique que le Siébel et qui a de bonnes performances. Ensuite, essai du *Brigadyr* L60, un avion de travail aérien aux performances étonnantes. Mon pilote décolle sur le parking en une cinquantaine de mètres, monte à un angle impressionnant et, par un virage à gauche, en descente, il prend de la vitesse en rentrant les volets. Arrivé au ras du sol, virage complet à grande inclinaison. Il repart dans l'autre sens tout en sortant les volets en grand et, dans cette configuration bizarre, il slalome à ras du sol, d'une aile sur l'autre, à une vitesse ridicule. Il n'y a pas, c'est vraiment un avion très sûr. Nous remontons ensuite un peu et, il me fait piloter. L'aérodrome est séparé par une route d'un immense terrain, ce qui fait penser, comme disposition, à l'ex-terrain Morane et à Villacoublay. Sur ce grand terrain, se trouvent des Antonov cargo, des Mig, et beaucoup de jets à aile delta que je suppose être des Sukhoï. Je dis à mon pilote :

– *Quels sont ces avions ? Je ne les reconnais pas.*

Il a cette réponse étonnante :

– *Monsieur de Forges, moi je ne vois rien, vous non plus.*

Puis nous nous reposons sur le parking sur une distance des plus courtes. Là se trouvent, quelques Curtiss C-46 *Commando* et un Fairchild 24 qui terminent leur carrière et, du coup, pour changer, entre pilote nous parlons avion.

Ensuite tourisme, visite des châteaux de Bohême. Une journée pour flâner en ville, visite du musée très intéressant. Et c'est un retour par le *Constellation* d'Air France.

Monsieur de Forges, moi je ne vois rien, vous non plus !



Le Brigadyr, avion à tout faire



L'élégant L-200 Morava



Adieu Tébessa

Je suis de retour à Tébessa le 15 septembre. Une série de vols m'attendent.

Les gens du contrôle de Bône ont fini par m'adopter et sympathisent avec moi. Les formalités s'accomplissent dans une atmosphère beaucoup plus détendue. Ils ont créé un petit Aéro-club pour le personnel de l'Aéronautique Civile, qui possède un RA 14 et un *Norécrin* à moteur Renault que je connais, pour l'avoir essayé en France il y a deux ans. Quant au RA14, c'est certainement un avion économique mais là semblent s'arrêter ses qualités.

Les événements ne se sont pas ralentis pendant mon absence. La base militaire est maintenant plus étoffée. Un DC 3 d'Air France fait la ligne deux fois par semaine, ce qui diminue d'autant mon activité. De plus, Robert Boscher assure, de son côté, le régulier Bône-Ouensa en *Dragon* et il vient d'acheter un *Super Aero 45* pour des vols à la demande. Ce qui fait que, en dehors des déplacements réguliers pour la mine, et encore, certains vols avec le *Navion* pour les Administrations diverses, je suis loin du forcing des mois précédents.

C'est alors qu'un petit mot d'Henri de Montmarin m'apprend que l'un des *Super Aero 45*, vu à la réception en Tchécoslovaquie, a été acheté par l'Omnium Technique Saharien (OTS) qui cherche un pilote pour être basé à El-Goléa. Il a parlé de moi et, si ça m'intéresse, etc.

Enfin, il faut bien le dire, j'ai gardé la nostalgie du Sud où tout est beaucoup plus décontracté. Les événements m'énervent de plus en plus, surtout en voyant les réactions moutonnières de certains. Ici, les vols sont de moins en moins intéressants du fait que je connais tous les terrains, tous les djebels. Dans le Sud s'amorce une vaste campagne de recherche pétrolière et on commence à affréter tous les avions disponibles. Depuis l'année dernière un gisement a été découvert à Hassi-Messaoud et des prospections sont en cours dans tout le Sahara.

Évidemment, ici j'ai une sécurité matérielle momentanée qui durera bien encore un certain temps. Je suis parvenu à avoir des conditions de travail normales, avion bien entretenu et un mécanicien sympathique et compétent.

J'ai des amis partout mais, il faudra songer, un jour où l'autre, à m'arrêter de travailler pour pouvoir étudier et préparer mes examens à tête reposée, car ce n'est pas en volant des journées entières que je serai apte à réussir un examen théorique qui n'a pas toujours un rapport évident avec la réalité, loin de là.

Aussi ma décision est prise, j'accepte un rendez-vous à Alger avec Monsieur Dufeutrel, le directeur de l'OTS, à l'occasion d'un déplacement avec le *Navion* F-BESR.

L'OTS est un organisme de topographie qui, actuellement, étudie des itinéraires routiers à travers le Sahara sur l'axe El Goléa-In Salah-Edjeleh-Hassi Ben Guebbour, au nord de Fort-Flatters, et qui devra, ensuite raccorder ce tronçon à El-Goléa et, qui sait, peut-être à Tindouf via Timimoun, Kerzaz et Tabelbala (rocade sud qui restera à l'état de projet).

Les équipes de topographes travaillent sur le terrain. Il s'agit de faire la liaison entre elles et la base d'El-Goléa, leur apporter, dans la mesure du possible, les pièces de véhicules et, parfois, le ravitaillement. Chaque camp, à son installation, doit faire une petite piste ou utiliser un aéroport existant. Ce programme me plaît. Il va me changer de la routine dans laquelle je suis en train de m'installer. Je ne pars pas par intérêt, car je gagnerai exactement la même chose, mais il est possible, m'a-t-on laissé entendre, que l'on arrive à un appareil plus important, d'où promotion bien sûr.



▲ Le RA 14 F-PHUZ de l'Amicale du SGAC avec le mécanicien Saïd et Jean Ferrand, chef d'escale Air Algérie
▼ L'avion sera basé à El-Goléa et mon rôle consistera au ravitaillement des chantiers



Question entretien, pas de problème, l'OTS appartient au même groupe qu'Aérotec qui a un détachement à El-Goléa et, de ce côté là, des contacts vont être pris. Nous tombons d'accord, j'ai un mois de préavis à donner, je le fais aussitôt en promettant de trouver un pilote pour me remplacer.

Passant au retour à Sétif, où j'ai un passager à prendre, j'ai l'occasion de visiter la base la plus disciplinée de l'armée. Sous la direction du colonel Crespin, Sétif - Aïn Arnat est devenue la grande base des hélicoptères de l'ALAT et de quelques avions Cessna L-19, Piper L-18 et NC 856. Le bâtiment du contrôle a été transformé PC et ce ne sont que sens interdits, allées chaînées réservées aux piétons, indications fléchées, parking, etc. Les hélicoptères font des tours de piste, style avion de transport. Enfin bref, c'est organisé. Comme je dois repartir le lendemain à six heures, on me délivre un laissez-passer avec en-tête, la devise de la base *Ne pas Subir*. Tout est prévu. Nuit tranquille à l'hôtel après une sympathique brochette-partie avec des amis pilotes d'hélicoptères qui me racontent leurs durs accrochages dans les djebels avec les *Bananes*, ces hélicoptères birotors Vertol H-21 avec lesquelles ils vont déposer des commandos sur les pitons avec de grands risques. D'ailleurs les pertes sont assez lourdes.

Le 21, retour sur Tébessa et Bône. A l'annonce de mon départ, les réactions sont diverses. Il est certain que je ne pourrai faire face à toutes les invitations tant à Tébessa qu'à Bône, au Kouif, à Souk-Ahras et ailleurs. Certains regrettent mon départ, d'autres sont outrés que je les *laisse tomber*. Je rassure tout le monde en promettant de trouver un pilote avant mon départ. J'avais pensé à l'ami Trébosc mais, il y a peu de temps que je l'ai recommandé à l'Aéro-club de Guelma et il est précisément en train d'y convoquer un *Tiger Moth*, en attendant un *Simoun* venant de Tunis.

C'est alors que l'on me présente un brave Monsieur R., plus tout jeune, qui possède un *brevet de pilote professionnel de première classe* s'il vous plaît, avec des qualifications de bi et même quadri-moteurs. Il est favorablement impressionné par le hangar et les avions d'une propreté méticuleuse. Avec l'accord de la CFC, je le fait voler sur les deux machines. Tout d'abord c'est le *Navion*. Il préfère me voir piloter à gauche car, n'est-ce-pas, il y a si longtemps qu'il n'a pas piloté de petites machines, etc.

Bon, nous faisons quelques terrains : Le Kouif, Souk-Ahras.

– *Eh ! tu ne vas pas te poser là ?*

– *Si, bien sûr, et même avec le Super Aero.*

– *Mais il est homologué ce terrain ?*

– *Bien sûr ! D'autant plus qu'actuellement l'on y construit une piste.*

– *C'est des conneries des terrains pareils !*

Arrivé à Bône et retour sur Tébessa. J'arrive à le mettre à gauche. Nous sommes trois puisque Marcel Guillemin rentre avec nous. Décollage à l'arrachée, montée en escaliers et en zigzag.

– *Ah quel avion ! On a rien dans les pattes !*

(c'est possible, car bien des années plus tard j'ai eu la même réaction en passant d'un DC 4 à un Beechcraft *Baron*).

On arrive en croisière et ça va mieux mais, rien qu'à voir tenir le *Navion* comme si l'on allait lui voler le manche, je me doute que ce n'est pas gagné. Pour comble, à Tébessa il y a un bon vent de travers et nous utilisons la piste en terre. Heureusement, c'est un avion de bonne composition, et nous restons sur la piste. Marcel Guillemin me serre l'épaule et me regarde interrogateur ? Je lui fais un signe évasif.

AVIATION LÉGÈRE
DE L'ARMÉE DE TERRE

GRUPE D'HÉLICOPTÈRES N° 2

NE PAS SUBIR



AUTORISATION EXCEPTIONNELLE DE
PENETREER SUR LA BASE.

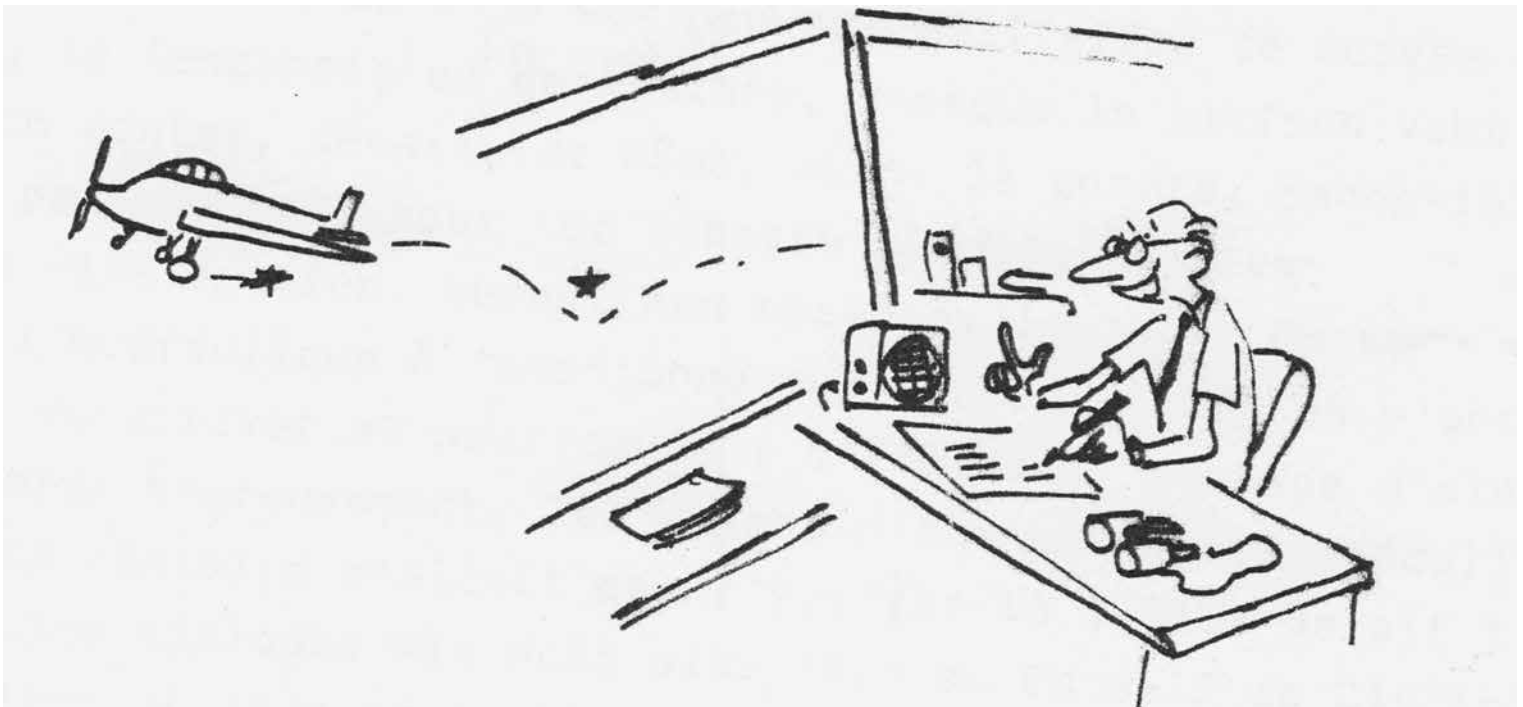
Héliport et Base Aérienne
Maréchal de Lattre

Monsieur RICHER de FORGE, pilote
aux mines du KOUIF est autorisé à pénétrer
sur la Base (entrée principale) le
Samedi 21 Septembre 1957 à 06 heures 00



Chef de Bataillon CRESPIN
Commandant le Groupe Hélicoptères n°2
Héliport et Base Aérienne
Maréchal de LATTRE.

- ▲ Sétif-Aïn Arnat, la base la plus disciplinée de l'Armée
- ▼ Ca fait deux taxes d'atterrissage



Le lendemain, c'est le *Super Aero 45*, là il y a deux moteurs et ça ira certainement mieux. D'ailleurs, notre ami s'est repris et il m'explique qu'il a été surpris, la veille, par la légèreté de la machine. Tébessa, le Kouif, Philippeville, je suis à gauche. Il bavarde avec Monsieur Dupart, l'un des directeurs des Phosphates, que nous déposerons à Bône au retour, et sur lequel il fait une excellente impression en lui parlant Farman, Bloch, Potez et autres.

Départ place gauche, apparemment, pour le roulage ce n'est pas évident, car nous zigzaguons comme des perdus sur le taxiway. C'est parcequ'il est mal installé !

Bon. Point fixe, check-list, je l'aligne sur la piste, mise de gaz, on va voir les balises à gauche, puis, sur réduction du moteur droit, à droite, puis à gauche, et je décolle l'avion avant qu'on ne déjante. Monsieur Dupart me regarde d'un air dubitatif. Problème pour synchroniser les moteurs et, à Bône, c'est une démonstration de *boums* et de trajectoire sinusoïdale. Monsieur Dupart me prend à l'écart et me dit :

– Vous n'allez pas nous laisser ce gars là ?

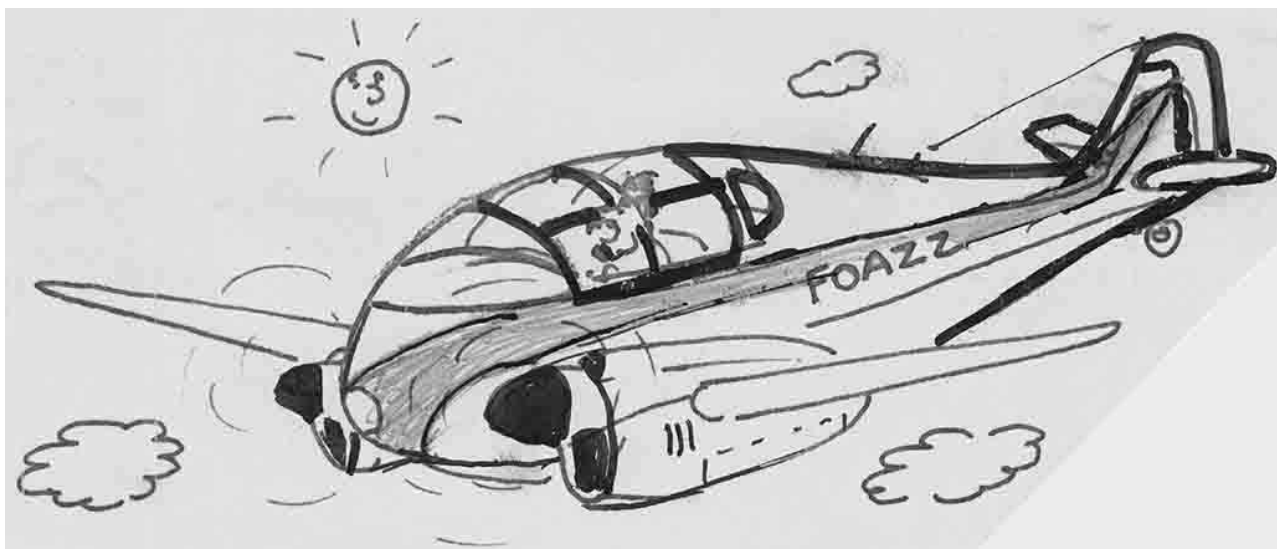
– Pourquoi ? Il a tous les papiers lui permettant de voler de jour et de nuit et, par tous les temps, lui, mais je plaisante, ne vous inquiétez pas.

Toujours est-il que je ne verrai plus Monsieur R. qui rentre en métropole en omettant, hélas, de me rendre un excellent bouquin, traduit de l'Américain, qu'il m'avait emprunté pour se remettre en mémoire l'IFR.

Je trouve heureusement un vrai pilote en la personne de Verhegge, pilote de chasse sur *Mystère IV* et présentement sur T-6 où il termine son engagement. Aucun problème avec le *Navion* et une seule séance de double-commande et de simulation de pannes, moteur, train, volets, avec utilisation des procédures de secours, et il est lâché sur le *Super Aero 45*. Encore quelques atterrissages sur les plus mauvais terrains de la région et nous arrosons ça au Français, où Roger Holeindre me fait cadeau d'un disque de poèmes, souvenirs d'Indochine.

Le 17 octobre, après plusieurs vols, je rentrais sur Bône le soir, à la tombée de la nuit, et laissait le F-OAZZ dans le hangar de Robert Boscher, aux bons soins de mon ami Martin, ainsi qu'une caisse contenant une partie de mon déménagement. Hélas, le terrain, sera plus tard inondé et ma caisse et son contenu pourriront.

Le lendemain, après une mémorable soirée d'adieux à Bône, mes amis m'accompagnent à l'avion d'Air France vers la métropole où, par suite d'une incroyable série de contretemps, je resterai plus d'un mois.



Une soirée chez Roger Holeindre



Adieu Tébessa



En conclusion

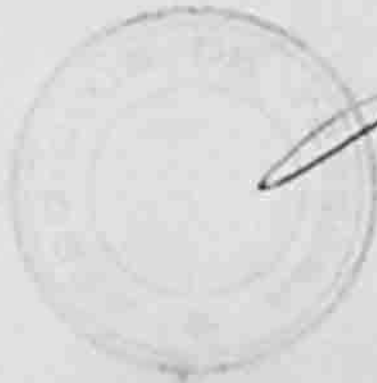
AÉRO - CLUB
DE
TÉBESSA

Tébessa, le 14 Octobre 1957

ATTESTATION

Je soussigné QUINTARD Georges Médecin de la Santé à TEBESSA Vice-Président de l'Aéro-Club de TEBESSA, atteste que M. RICHER des FORGES a exercé les fonctions de pilote Instructeur de l'Aéro-Club, du 1er Janvier 1956 au 15 Octobre 1957, et quitte ses fonctions de son plein gré.

Son dynamisme, sa connaissance approfondie du pays (Nord et Sud Algérien) ses grandes qualités techniques et son dévouement, lui ont permis dans des conditions souvent très difficiles de rendre, dans les circonstances actuelles de très grands services.



A handwritten signature in black ink, written over the circular stamp. The signature is stylized and appears to read 'G. Quintard'.

Attestation de Georges Quintard, vice-président de l'Aéro-club de Tébessa

N° 1102 /s

- ATTESTATION -

Le Sous-Préfet de TEBESSA,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

atteste que M. RICHER De FORGES Roland, a assumé pendant près de deux ans du 1er Janvier 1936 au 15 Octobre 1937 les fonctions de pilote de l'avion de liaison des S.A.S. de l'Arrondissement de TEBESSA et celles de pilote de l'Aéro-Club de Tébessa-Morsott.

Dans ces fonctions M. RICHER De FORGES s'est avéré en toutes circonstances être un pilote aux qualités les plus solides :

technique consommée du pilotage, connaissance complète de l'Est Constantinois, caractère calme et équilibré, esprit de service au dessus de tout éloge, courage lucide et raisonné.

Dans le domaine des évacuations sanitaires comme dans celui des liaisons, M. RICHER De FORGES a rendu les plus grands services tant à l'Administration qu'aux usagers particuliers.

D'une courtoisie et d'une égalité d'honneur parfaites, sa préoccupation dominante a toujours été de rendre service. Il a su s'acquitter des nombreuses missions qui lui ont été demandées avec une régularité et une maîtrise telles que les appareils qui lui ont été confiés ne sont jamais restés en panne.

Son départ pour le Sahara constitue une perte très sévère pour la région de TEBESSA.-

TEBESSA, le 16 Octobre 1937

LE SOUS-PREFET,



Georges HIRTZ.

Attestation de Georges Hirtz, sous-préfet de Tébessa

Album photo



▲ En 1936, le Potez 43 F-ANYG de la Compagnie de Phosphates du Kouif sur l'aérodrome du Kouif. Le pilote de cet avion est Gilbert Hirsh qui sera plus connu, par la suite, sous le nom de Gilbert Granval



▼ Eglise de Tébessa



▲ *Tébessa*

▼ *Les ruines romaines de Tébessa*





▲ *Tébessa, la porte de Caracalla*

▼ *Les ruines romaines de Tébessa*



▼ *Les ruines romaines de Tébessa*



Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camlièri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **A grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT en AFN** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Hoste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)

- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Emile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Juillet 2017
ISBN 979-10-97541-00-2
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite