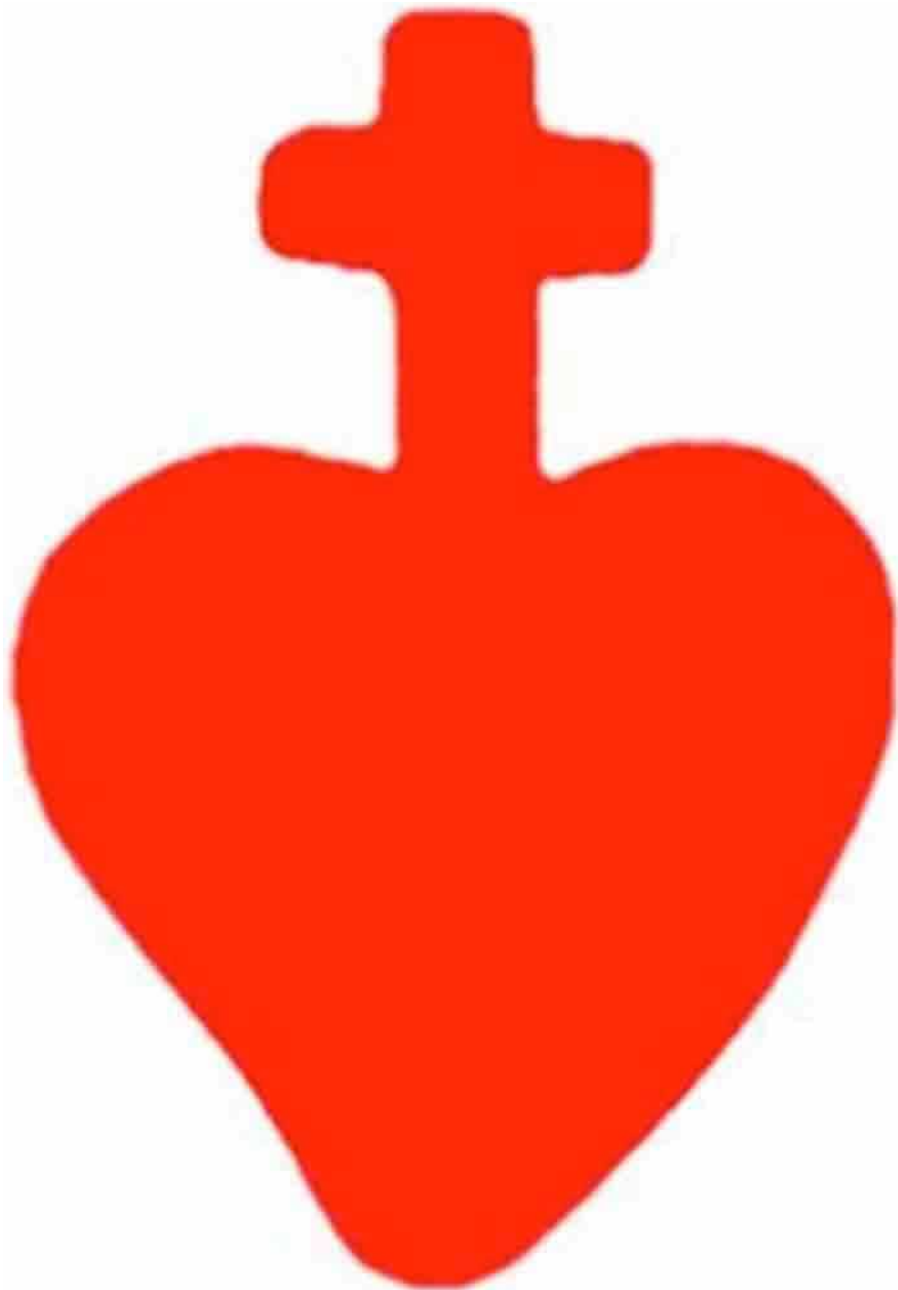


Aventures aériennes (3)

Pilote à El-Goléa



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 à l'âge de quinze ans.

Ce récit : Pilote à El-Goléa, est le troisième de mes «Aventures aériennes», il sera suivi par :

- Pilote de la SGAA*
- Pilote de l'Escadrille Mercure*

Roland Richer de Forges

Les photos de ce document sont de : alger.roi.fr, Jean-Félix Bonnin, Pierre-Marie Chagneau, Jean Davanne, Jacques Dedieu, Jean Delacroix, Philippe Desqueroux, Philippe Hartemann, Gilbert Heim, Gérard Jarrige, Vincent Lassus, François Malnoy, Marius Mandaviale, Yves Marthot, François Michelot, Suzy Morançay, André Morel, Jean Petronio, Bernard Picot, Jacques Pierchon, Henri Prugent, Henri Radet, Alain Ranc, Roland Richer de Forges, Alain Schlauder, Jean Studer, Marcel Vervoort et Michel Waltz.

Les dessins sont de Patrick Jourdain.

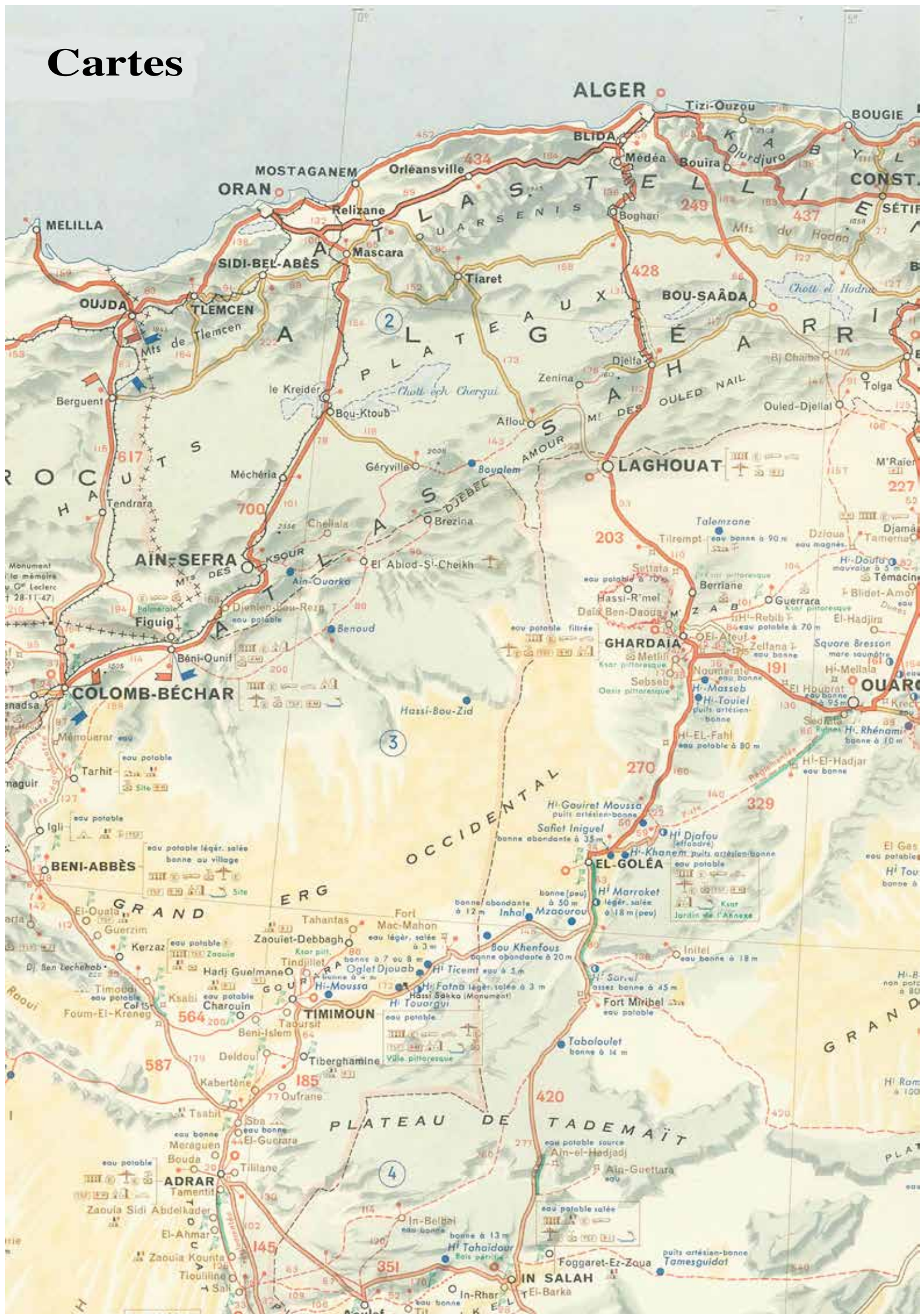


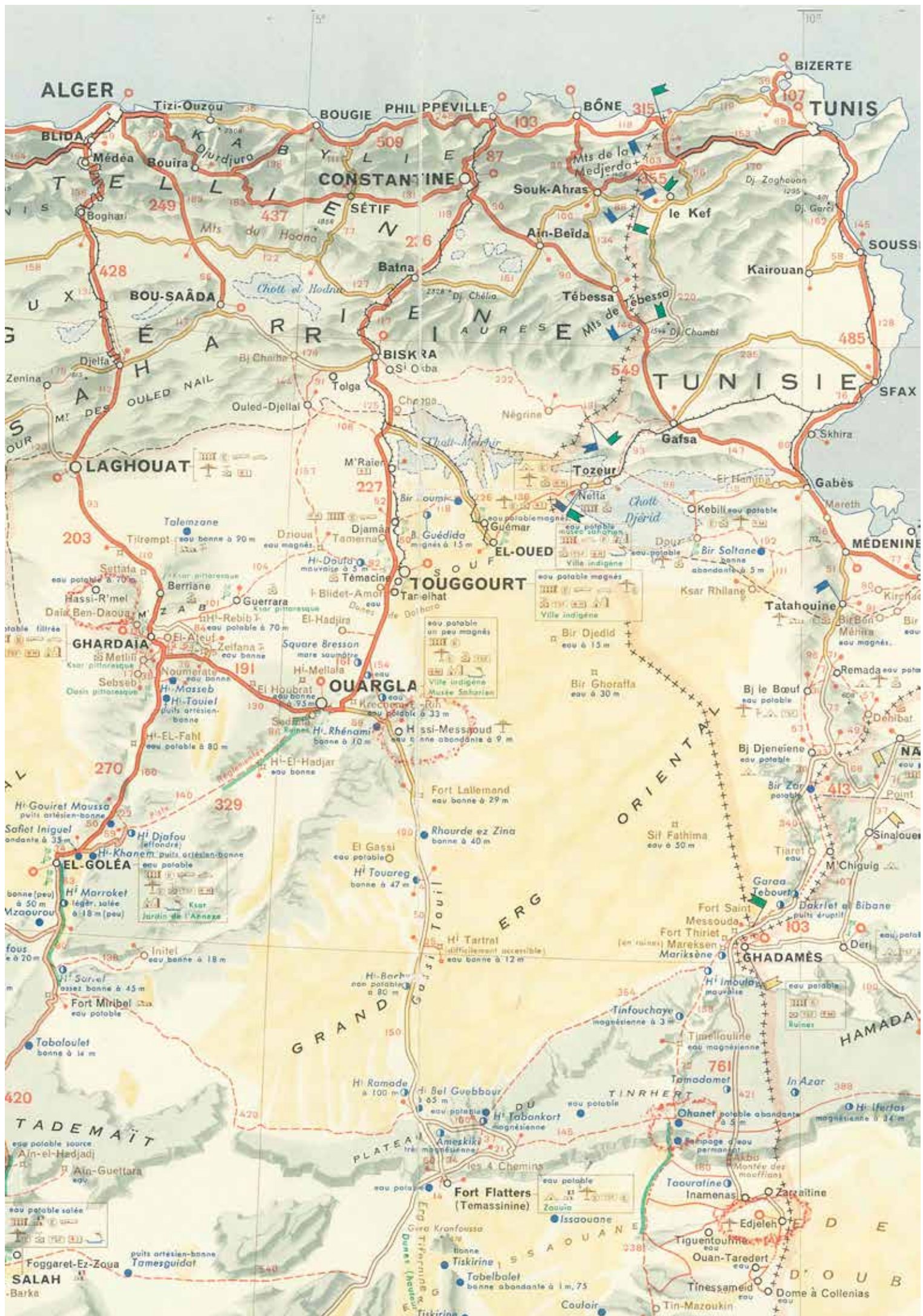
Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Septembre 2017
ISBN 979-10-97541-01-9
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

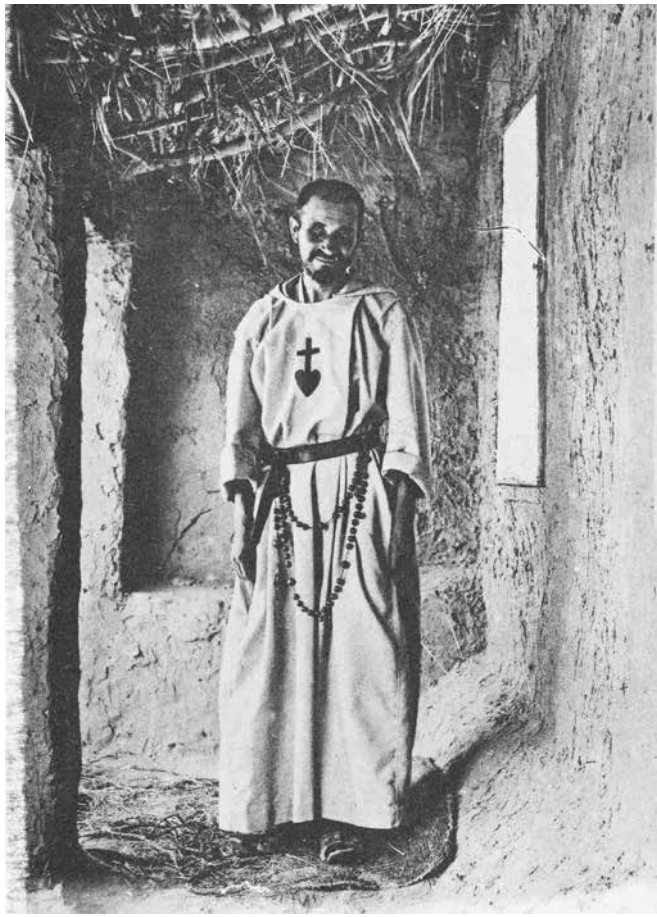
Sommaire

Cartes	1
Le père de Foucauld	2
Aérodrome d'El-Goléa	4
L'Omnium technique saharien (OTS)	8
En vol vers El-Goléa	14
El-Goléa	16
En vol pour l'OTS	18
In-Salah	
Fort-Flatters	
Ensablé à Ohanet	
Edjeleh	
Passage à Tébessa	
OM 1 et MD 1	
Le Grand Erg Oriental	
Un rouleau compresseur H24	
La SGAA	
Laghouat	
Messe de Noël à El-Goléa	
Buffalo Bordj	
Fort-Miribel et le Père Jean	
Henri Bourdens	
Sortie de piste	
Plongée dans les cours de l'ENAC	
Lâché en <i>Dragon</i>	
Retour en Tchécoslovaquie	
La situation s'aggrave	
Le 13 mai et le départ d'El-Goléa	40
Les <i>Super Aero 45</i> en Algérie	44
Album photo	47

Cartes







Le père de Foucauld

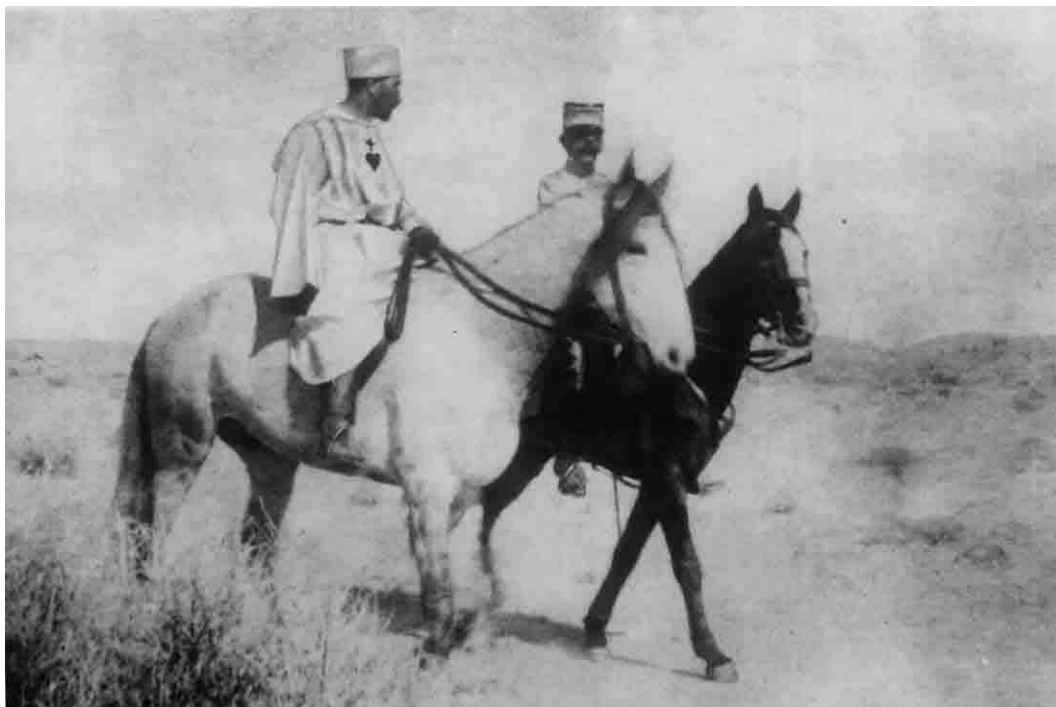
Le père Charles de Foucauld, né en 1858, est ordonné prêtre en 1901. Il s'installe tout d'abord à Béni-Abbès, puis crée ensuite son ermitage à Tamanrasset en 1905.

Il est assassiné à Tamanrasset le 1^{er} décembre 1916 par des Sénoussites venus de Libye.

Son corps sera déplacé à El-Goléa le 26 avril 1929, afin d'être à proximité du principal établissement des Pères Blancs au Sahara.

Le processus de béatification, entamé en 1927, aboutit à sa béatification par le pape Benoît XVI le 13 novembre 2005 sous le nom de Charles de Jésus.

Le père de Foucauld a réalisé un travail considérable sur la culture touarègue et il a laissé une oeuvre immense qui reste une référence incontournable dans ce domaine avec, en particulier, un monumental dictionnaire français-touareg. On ne saurait imaginer le Sahara sans lui, sa tombe est partout dans le désert.



Le général Lyautey et le père de Foucauld à Béni-Abbès



La tombe du père de Foucauld à El-Goléa en 1958 et en 2010 les Croix ont disparu et la végétation s'est raréfiée



▼ *Le monument au général Laperrine et au père de Foucauld à El-Goléa en 1950*



EL-GOLÉA

(Territoire de Ghardaïa)
Alt. 391 m.

Autorités : M. le Capitaine, chef de poste.

Médecin militaire et Infirmerie indigène.

Bureau de Poste - T.S.F.

Eglise.

Guide Shell 1934

SHELL :

M. DE NOYERS, *représentant.* — *Distributeur d'essence ; stock de lubrifiants de toutes qualités.*

Hôtels :

de la S.A.T.T. (ancien hôtel Transatlantique).
de la Rose de Saâron.

Piscine :

petite mais très ombragée, dans le jardin du poste militaire.

Café :

des Casuarinas, allée Flatters.

Garage et Atelier de réparations :

S.A.T.T.

Site :

L'oasis et le ksar d'El-Goléa sont parmi les plus renommés du Sahara ; l'eau artésienne, très abondante, a permis la culture de magnifiques jardins (fleurs et fruits) intéressants à visiter : Parc Communal (jardins du Poste Militaire), jardins d'Abaza, propriétés des Pères Blancs, notamment.

Objets locaux :

Des « roses des sables », phénomène minéral ayant la forme de roses. L'Ouvroir des Sœurs Blanches fabrique des tentures, coussins, chemins de table, et napperons, très appréciés.

Musée :

M. le Commandant Augiéras a organisé dans sa propriété un très intéressant musée (visite libre) comprenant, en particulier, de fort belles collections de trophées de chasse et d'armes.

Excursions :

- a) un circuit touristique automobile (11 kms)) a été aménagé autour de l'oasis (l'effectuer de préférence à la fin de la journée).
- b) Ascension du vieux ksar (3 kms) d'où l'on découvre un très beau panorama.
- c) De nombreuses et intéressantes excursions à méhari peuvent être faites dans le Grand Erg.
- d) Les amateurs d'objets préhistoriques peuvent se rendre, avec un guide, sur les plateaux qui dominent El-Goléa au Nord (12 kms aller et retour) ; dans de nombreux endroits l'on trouve encore des fléchettes, haches et polissoirs.

Chasse : Canards, au lac.

TERRAIN DE SECOURS

Position :

1 Km. W. El-Goléa. Lat. 30°35' N. Long. 2°52' E.

Repères :

Village (maisons blanches) au milieu de la palmeraie à l'E. du terrain. Chaîne de dunes à l'W. du terrain.

DESCRIPTION :

Zone d'atterrissage :

700 m. × 500 m.

Marques d'atterrissage :

Angles et cercle marqués à la chaux.

Indication de vent :

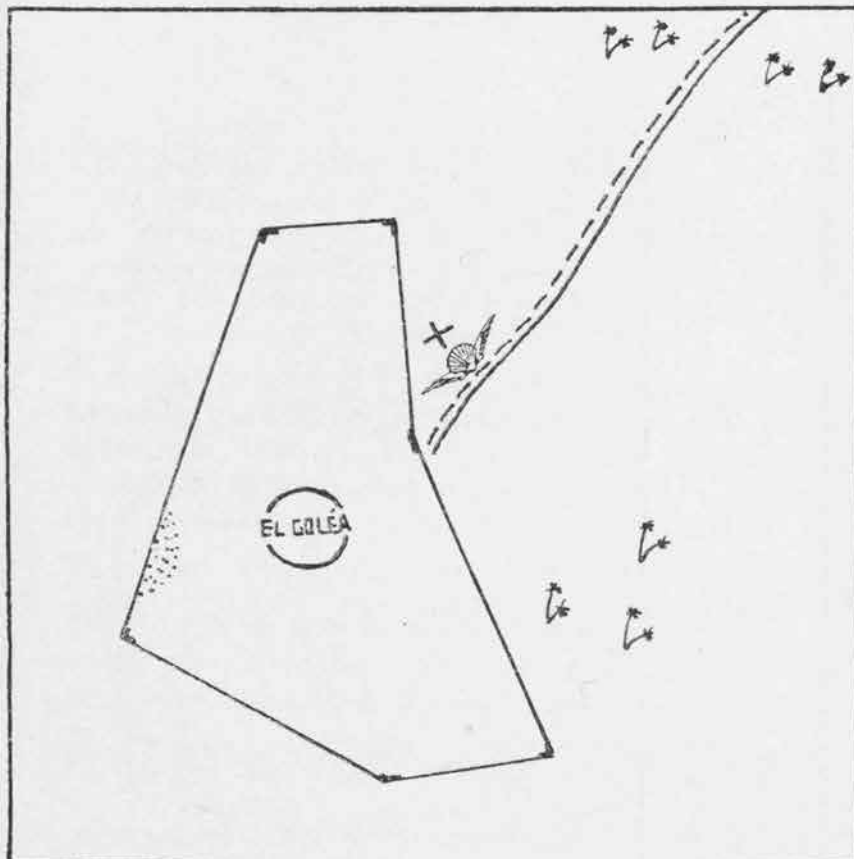
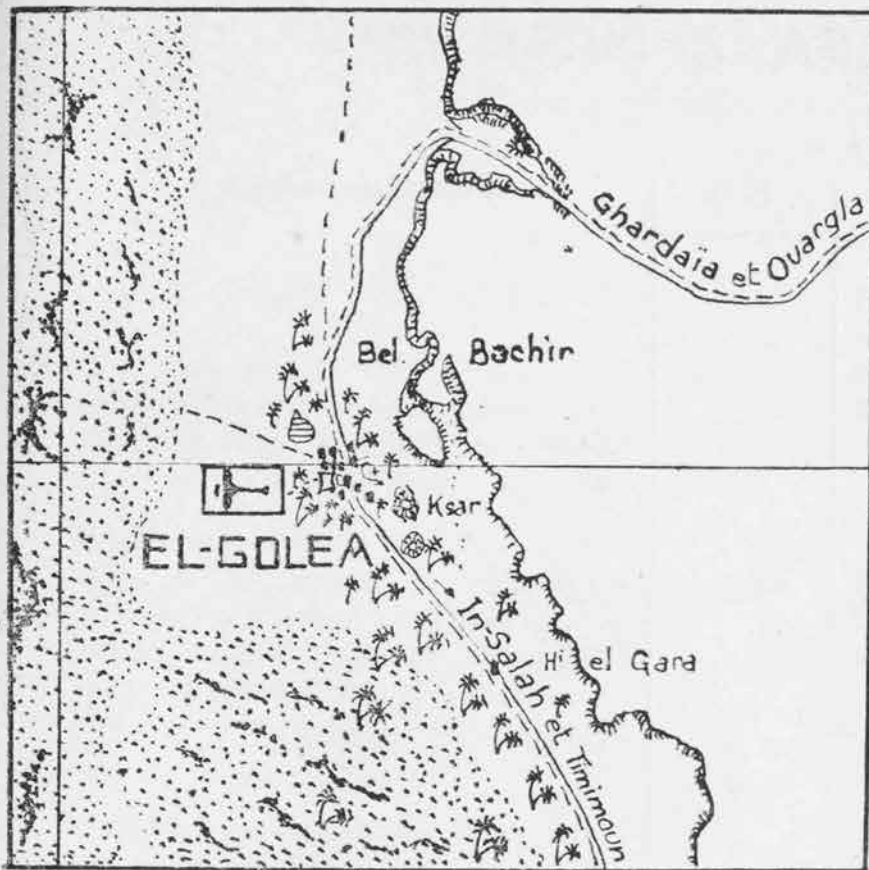
- Manche à air sur l'alvéole.

Nature du sol :

Sablonneux, un peu mou dans la partie N.-W. du terrain.

Obstacles :

Palmiers isolés (haut. 20 mètres) au S.-E. du terrain ; autres côtés dégagés.



Installations :

Alvéole comprenant un petit hangar pour avion à ailes repliables.

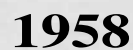
SHELL :

Essence : distributeur spécial sur le terrain.

Huiles : stock d'huiles AeroShell sur le terrain.

Météo :

Poste de météo militaire à El-Goléa.

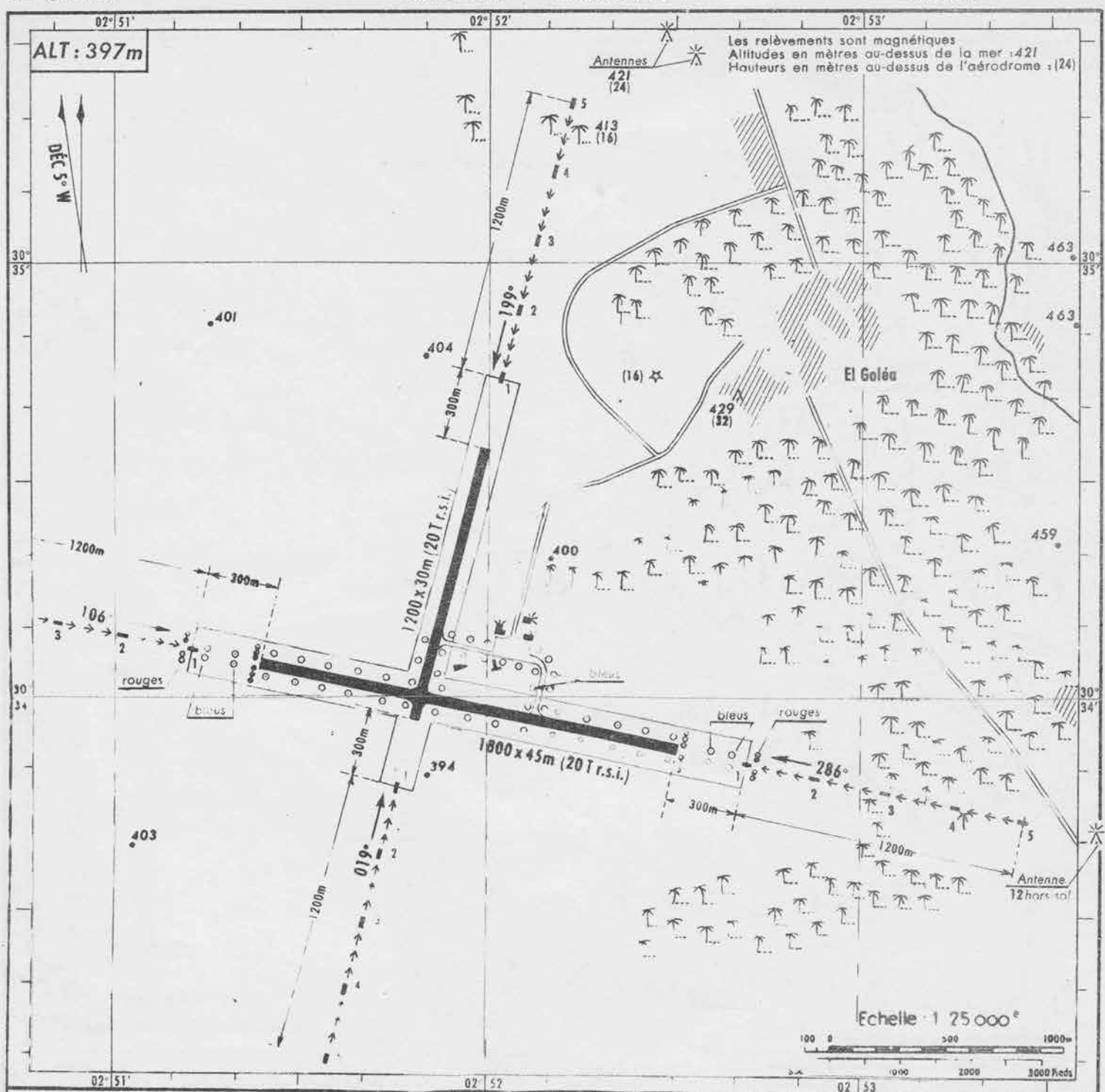


EL GOLÉA

LAT : 30° 34' N

LONG : 02° 52' E

CARTE D'ATERRISSAGE A VUE O.A.C.I.



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE

Inutilisable hors piste.

Tél. de l'Aérodrome Neant

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau d'Information Aeronautique (B.I.A.) de l'Aérodrome.

Tél. : Néant

NOTES Néant.

L'Omnium Technique Saharien

Le 19 octobre 1957, arrivée à Paris avec le DC 4 d'Air France dans la grisaille habituelle à cette saison, sous une pluie fine et froide qui annonce l'hiver. J'ai fait une bonne traversée, choyé par l'équipage qui me souhaite bonne chance dans mon nouvel emploi.

– *Allez, à bientôt à El-Goléa !*

Le car d'Orly me dépose aux Invalides et, pour ce soir, je vais rendre visite au *Pralongnan*, rue Hautefeuille, restaurant sympathique s'il en est, tenu par Madame Revers, l'ami Henri et sa femme Margueritte qui portent bien haut le pavillon de la gastronomie française et où j'aime venir me détendre à mes rares passages dans la capitale que par ailleurs j'apprécie très moyennement.

Le jour même, boulevard Saint-Germain, au siège de l'OTS, où je fais la connaissance du personnel directorial de cette importante entreprise. Henri de Montmarin, bientôt arrivé, nous indique que l'avion ne devrait pas tarder à être prêt. La VHF est déjà montée, mais il faudra le convoier à Genève afin d'y faire installer un radio-compass.

Nous nous rendons à Toussus, le 20 avec Monsieur Durand, le directeur de l'OTS. Visite l'avion sur lequel a été monté un compas *gyrosyn*, sur mes indications, le compas tchèque est aussi remplacé par un compas américain. La journée se passe à Toussus, où j'en profite pour faire un vol sortie de visite d'un Cessna 180, immatriculé N4642 A puisque, par hasard, j'ai une licence américaine. Je n'en ai jamais fait, mais la personne qui m'accompagne connaît très bien cet avion et surtout les paramètres à utiliser. C'est une très bonne machine et certainement l'un des meilleurs Cessna monomoteur que j'aurai, par la suite, l'occasion de piloter.

Le 21, courses dans Paris. Bureau Véritas, achat de cartes du Sahara et c'est tout, car dans cette ville, le moindre déplacement prend des allures d'expédition. Le métro me donne la claustrophobie et, par nature, j'ai horreur de la foule.

Le 22, Toussus. L'avion n'est pas prêt et j'en profite pour faire un aller et retour à Limoges avec le *Navion* F-BEXP et son propriétaire qui désire se perfectionner sur la machine.

Le 23, l'avion n'étant toujours pas prêt, je passe la journée à Toussus. Un autre *Super Aéro 45* est arrivé dans le hangar, aux couleurs de la SGA A (Société Générale d'affrètement Aérien) qui, voici peu de temps, s'est créée à Alger. Monsieur Gréselle en est le directeur et il arrive précisément avec le commandant Roger Morançay, dont je fais la connaissance, et Monsieur Pékine, responsable de leur société à Paris.

Le commandant Roger Morançay est très connu dans les milieux aéronautiques, ex-pilote d'essais chez Guerchais Roche, il a été pilote à Aigle Azur, en Indochine. Il totalise des milliers d'heures de vol et a une réputation d'excellent manœuvrier. Il a assuré avec quelques autres pilotes le ravitaillement du camp retranché de Dien-Bien-Phu en Curtiss *Commando* et en DC 3. Jeune et passionné d'aviation, je savais par des amis qu'il avait piloté juste après guerre au GLAM (Groupe de liaisons aérienne ministérielle) toutes les machines bizarres qui s'y trouvaient alors : Breguet 500, Lockheed 60, Amiot 350, C-47, etc.

Présentations par l'intermédiaire de Rogers (un ancien), avec qui je suis en conversation, et qui pilote le Bristol 170 de Boussac pour ses transports de chevaux et autres affrètements. A ma grande surprise, ils me connaissent de nom, grâce à mes amis d'Aéro Sud et à cause de mes nombreux déplacements en Algérie. Nous parlons du *Super Aero 45* que je commence à bien connaître, de l'Algérie, du Sud et bien sûr de la situation actuelle.



▲ Roger Morancay
▼ Courses dans Paris



La SGAA vient d'acheter deux *Super Aero 45*, elle possède pour l'instant quelques *Dragon* et pense ouvrir des lignes régulières sur la côte et dans l'intérieur, ils ont également un *Airspeed Consul* basé dans le Sud à Adrar, pour les pétroliers, et pour l'instant quelques Bristol 170, gros bimoteurs Cargos.

Mon gars Roland, je ne te connais que par ouï dire, mais si le cœur t'en dit, une place t'attend parmi nous, tu y retrouveras tes amis, Chaumeil, Foriel, Picois me dit Roger Morançay.

J'avoue alors que je ne possède pas le brevet de pilote professionnel, mais uniquement le brevet de tourisme avec la qualification d'instructeur et que pour l'instant je suis employé comme agent technique à l'OTS. Bien sûr, je compte m'y présenter, mais il n'y a que deux sessions par an et comme je vole beaucoup, ça limite les possibilités.

– *Mais combien avez vous d'heures ?* Demande Monsieur Gréselle.

– *Pas loin de trois mille, en comptant les heures militaires et le planeur.*

Monsieur Pékine ajoute :

– *Si j'ai bien compris, vous faites de l'aviation parallèle ? Ecoutez, passez votre examen et venez nous voir.*

Nous nous retrouvons tous autour d'un pot à l'aérogare, chez Bouclon, et au cours de la conversation, puisque la SGAA est la seule compagnie à Alger à employer des *Super Aero 45*, je décide d'en parler à l'OTS, afin qu'ils puissent entretenir mon avion, d'autant plus qu'ayant un *Dragon* basé à El-Goléa avec un mécanicien, cela tombera très bien.

Le 24 octobre, l'avion est enfin prêt vers le soir. Je fais un petit vol.

Le 25, un autre avec l'inspecteur Véritas, Monsieur Lateulière.

Le 26, un vol avec les gens de l'OTS pour une série de photos.

Le 27, je dois aller à Aix-en-Provence chercher le directeur de l'OTS, Monsieur Dufeutrel, via Limoges, ce qui ne m'allonge guère. Mes parents m'apportent au terrain ce que je leur ai demandé par téléphone : une valise de vêtements chauds et des cartes de France au 500 000^{ème}. Départ, au bout de très peu de temps, la météo se bouche complètement et je me pose à Brive. Je fais bien d'ailleurs, car toute la moitié sud-est de la France est dans le très mauvais temps et je n'ai encore rien de monté sur l'avion pour naviguer correctement. Je passe la soirée à Brive avec l'ami Fabbri et le lendemain, après dissipation très tardive des brouillards, décollage pour Toussus que je regagne en 1 heure 45.

Le 31, Toussus-Genève en 1 heure 50. Très bien reçu par la Société Electravia qui va assurer le montage du radiocompas. Je dois ramener un autre avion : le F-OBGD qui est destiné au Crédit foncier de Madagascar et que Bertrand de Fraville, ex-pilote de la TAI, doit convoyer.

Le 1^{er} novembre, brouillard : l'on n'y voit pas à vingt mètres, attente.

Le 2, comme disent les Suisses, *il ne fait pas grand beau* mais c'est acceptable. Vol de contrôle, tout fonctionne bien. Genève-Toussus en deux heures, mais sans indicateur de vitesse car un insecte est rentré dans l'antenne pitot au décollage.

Henri de Montmarin et Bertrand de Fraville, m'attendent et vu l'activité de Toussus ce jour-là, ils décident d'aller faire de la double-commande à Bernay, d'autant plus que les VHF Radiostal ont besoin d'une mise au point.

Ils partent tous les deux et je les suis avec Monsieur Monneret, le coureur automobile et motos bien connu sur un Cessna 195 F-BGQJ. Leçon de pilotage à Bernay à Bertrand de Fraville, test et pannes classiques, et je lui délivre sa qualification. Puis, ils décollent pour Orly afin d'être



▲ Il ne fait pas «grand beau» à Genève

▼ Je leur explique ma panne



prêts pour le surlendemain. Départ prévu de leur convoyage vers la Grande Ile. Hélas le F-OBGD n'arrivera jamais à Madagascar. Cet avion sera le premier de tous ceux immatriculés français qui subira une série de pannes, principalement électriques, et qui, après un parcours plein d'imprévus finira crashé au Kenya heureusement sans dommage pour l'équipage.

N'ayant plus rien à faire en attendant que mon avion soit prêt à Genève, j'en profite pour passer quelques jours en famille à Limoges.

Le 7, me voici de retour en Helvétie, par le train, car le F-OBBDT est prêt. Vols d'essais habituels, le radiocompas fonctionne bien. Hélas, la météo est lamentable : QGO sur la région parisienne, le Morvan bouché, enfin, pas un temps à faire du VFR.

Attente une partie de la matinée, et ça se débouche sur Lyon.

Oh ! Ce n'est pas la gloire : juste de quoi y aller en VFR spécial et à très basse altitude. Je retrouve là le DC 4 F-BELM de Tunis Air avec le commandant Noël, le chef-pilote, que je connais bien et qui attend, depuis le matin, le lever du QGO à 0r1y. Justement, dans le courant de l'après midi, ça s'améliore. Il part avant moi et me tiendra au courant de l'évolution du temps.

Lyon me laisse partir. Après le décollage de Bron, où par prudence j'ai complété les pleins, le commandant Noël me donne une météo à peu près passable mais m'indique à avoir à me dépêcher, car les vallées sont envahies par le brouillard et avec la nuit proche, cela risque de s'étendre rapidement.

Bye Bye et merci. En effet, travers Auxerre, cela commence à se préciser. Paris Information, que je reçois très faiblement, m'indique à Toussus une visibilité de 3 000 à 4 000 mètres, avec écharpes de brume.

Villacoublay Gonio, que je reçois beaucoup mieux sur VHF 2, me donne de temps en temps un QDM et m'indique que le temps se bouche de plus en plus. Puis Toussus, que je reçois à son tour, est QGO. Paris Contrôle me fait préciser mon autonomie restante : encore 5 heures, bon, *no problem*, et m'indique de me dérouter sur un terrain de dégagement. Hélas, eux aussi sont QGO, ainsi que tout le nord et l'ouest de la France.

En attendant, je continue sur Villacoublay non encore bouché qui est prêt à m'accueillir et, ça y est, c'est son tour d'être bouché. Paris Contrôle me déroute alors sur Le Bourget qui, pour quelques temps encore, possède une visibilité horizontale suffisante. Par chance, j'ai avec moi une précieuse documentation Jeppessen avec fiches de percée et de terrains que je me suis offert à Genève, car je me serai mal vu en train de déplier, dans un si petit avion sans pilote automatique, l'épaisse et encombrante documentation française sur laquelle les fréquences ne se trouvent pas sur la même fiche que la feuille de procédure et où les altitudes sont en mètres, pour tout arranger.

J'arrive enfin et je commence ma procédure. Il est plus que temps car l'approche me signale que ça se bouche à vue d'œil, et c'est alors que *clac*, panne électrique complète, le master switch vient de sauter.

Première chose à faire sortir vite de la couche, car je n'ai plus rien, sauf la bille et l'aiguille. Ouf ! C'est fait ! J'émerge de cet univers laiteux et je procède par ordre. Je coupe tout : VHF, radiocompas, génératrices, éclairage de tableau de bord et je reenclenche le tout l'un après l'autre en commençant par une génératrice et la VHF. En bas, c'est l'inquiétude. Je leur explique ma panne et je reçois comme instructions de rester au-dessus de la couche et un cap d'éloignement. Sur ce, la nuit tombe dans une rose violacé.

En procédant par élimination, je parviens à comprendre les causes de la panne : lorsque tout est branché, les deux VHF, le radiocompas, les lampes ultraviolet, les feux de bord, le rotating et l'horizon boule, il y en a trop pour le breacker qui saute.

Bon, je garde une seule VHF en fonctionnement, mes feux et l'horizon. J'appelle Paris Contrôle qui m'indique de dérouter sur Reims où je pourrai faire une percée GCA, *OK bien compris*, et soudain, j'entends un demi sur 5, Melun Airport qui m'appelle et me demande de passer sur 119,7. Voilà qui est fait et j'émet pour QDM, je les entends mieux. La visibilité est de 2 kilomètres sur leur terrain, ils se proposent de m'y faire poser et se chargent de prévenir Paris Contrôle. C'est d'accord, les QDM deviennent plus clairs.

Bientôt, c'est la verticale, toutes les indications me sont données pour la percée car je n'ai pas de fiche d'approche pour ce terrain non ouvert à la circulation aérienne publique, check list, finale et atterrissage sans histoire avant que le brouillard ne recouvre le terrain. Il me reste 4 heures d'essence, mais ça fait bougrement plaisir tout de même ! Croyez-moi !

Fernand Lasne, le célèbre et sympathique commandant d'aérodrome de Melun, est là avec les contrôleurs, les opérateurs gonio et des ingénieurs du CEV (centre d'essais en vol).

– *Alors mon gars, content d'être posé ? ça s'arrose !*

C'est de grand cœur.

Nous nous retrouvons tous au contrôle où, par miracle, sont apparues quelques bouteilles de Ricard auxquelles nous faisons un sort.

Des contrôleurs ont entendus mes ennuis alors qu'ils allaient fermer la station. Comme la visibilité était encore bonne, ils ont téléphoné à Paris Contrôle de me dérouter sur Melun où j'aurai pu arriver de jour, mais il a dû y avoir un sac dans les transmissions.

Puisque je suis en confiance, je pose la question à Fernand Lasne pour savoir si pour un atterrissage de nuit sur un aérodrome interdit à la circulation aérienne publique, je risque une infraction, d'autant plus que je n'ai pas d'IFR.

Il ne manquerait plus que ça, tu t'es très bien débrouillé et, d'ailleurs, tout est enregistré. Aussi, si tu as le moindre ennui, tu n'auras qu'à me faire signe, je saurais quoi leur répondre.

Croyez-moi, si vous le voulez, mais des hommes comme ceux-là, on a plaisir à les rencontrer.

Un ingénieur, qui descend sur Paris, me dépose au métro.

Le lendemain, brouillard. Le surlendemain, le 9, Melun-Toussus à très basse altitude et ensuite QGO sur la région parisienne interdisant tout vol. Je fête mes 26 ans au *Pralognan* chez l'ami Henri.

Le 13, enfin, une météo des plus douteuses. Toussus-Bernay, avec Rogers qui en profite pour essayer l'avion. Ce brave Géromboux s'affaire sur le circuit électrique et trouve la raison de la surtension.

Au retour sur Paris, c'est encore une fois la panne, mais il fait jour.

Le lendemain, brouillard. Le surlendemain Bernay à nouveau, toute la journée, métrix en main, le circuit électrique est ausculté, des *inverters* sont changés, vol d'essais, ça fonctionne. Nuit à Bernay où j'en profite pour apprécier la cuisine normande, son cidre et son calva en compagnie des amis de la SAN (Société Aéronautique Normande) qui produit les Jodel D 117 et D 140.

Le 16, retour à Toussus. Le 17, mauvais temps QGO, je commence à en avoir plus qu'assez de Paris, cette balade tous les jours, métro, train de banlieue, taxis pour Toussus, oui, j'en ai plus qu'assez et je souhaite repartir au plus vite au Sahara où l'avion est très attendu.

En vol vers El-Goléa

Le 18, enfin, ça à l'air de s'améliorer. Oh ! Pas beaucoup mais, vers le sud, cela devrait permettre le VFR.

Départ vers Limoges, première étape mais, bientôt, c'est à nouveau le très mauvais temps avec pluie, givre et tout ce qu'il faut pour être heureux. Je me pose à Romorantin qui me tire en VHF, avec une série de QDM. Je connais très bien ce terrain où je fus moniteur en 1954. Maintenant, il y a une piste. Allons, l'on ne fait pas de piste qu'en Algérie ! J'y retrouve des amis du club, en particulier le mécanicien (un ancien) Firmin, toujours d'attaque.

Le lendemain, très mauvais temps pour changer. Demi-tour après 10 minutes, ce qui m'a suffi pour recouvrir l'avion d'une petite couche de verglas.

Le 20 enfin, Limoges. Monsieur Graffouillère, le chef de la station météo qui me connaît depuis mon tout jeune âge, me donne une situation complète et précise jusqu'à Alger. Ce n'est pas brillant : grosse zone dépressionnaire sur l'Espagne, vent violent, pluie, givre. Il y a même des trombes d'eau sur Oran !

Bon, le plus sage sera de faire Montpellier-Alger avec verticale de Palma-de-Majorque. Pour passer en ciel clair.

Montpellier le 21. Impossible de réaliser mon projet : un point c'est tout. Pour regagner Alger, je dois passer verticale Carthagène et Oran en longeant la côte, c'est le règlement et c'est ainsi ! Il n'y a pas de dérogation à demander et je n'ai qu'à m'estimer heureux de ne pas avoir d'infraction pour avoir volé jusqu'ici avec cette météo qui ne permet pas les vols VFR, etc.

Je demande à faire Barcelone car, de là, bien sûr, je ferai Alger direct. Ils doivent s'en douter, car, sous le fallacieux prétexte météorologique, le plan de vol m'est refusé.

Le 22, fin de matinée, départ pour Oran. La météo se montre passable jusqu'au travers de Narbonne mais, après, en plein front froid jusqu'au travers d'Alicante, avec une vitesse ridicule à une altitude plus ridicule encore, je peux avoir quelques gisements au radiocompas, mais, je n'aurai de contact avec Oran en HF qu'après le travers de Carthagène où je sors enfin de la pluie et me pose à Oran assez fatigué, après cinq heures de vol de cette corrida sans nom. Et, quand je pense qu'il m'aurait suffi de 3 heures pour rallier Alger via Palma par beau temps, j'ai envie de m'écrier *coromons* !

Après une nuit réparatrice au Martinez, c'est Alger en 1 heure 45. J'y suis tris attendu car l'on désespérait de voir arriver cet avion.

L'aérodrome d'Alger-Maison Blanche a beaucoup changé en trois ans. Fini, la petite tour de contrôle en bois et l'aérogare provisoire qui a duré tant d'années, les installations s'étendent partout, bâtiments modernes, aérogare fonctionnelle, blocs techniques neufs, nouveaux hangars. Air France y a douze Breguet *Deux-Ponts* basés, ainsi que des DC 4 et encore quelques DC 3. CGTA Air Algérie a maintenant deux *Constellation*, une dizaine de DC 4 et des *Noratlans* qui desservent le Sud en plus de leurs lignes régulières sur la métropole. Aérotec aligne une flotte de DC 3, de Beech 18, et de *Broussard*. La SGAA, en cours d'installation, déborde sur les parkings avec ses Bristol 170 et ses *Dragon*. Afric Air avec ses Avro XIX, ses Piper *Apache* et *Aztec*. Beaucoup d'avions particuliers aussi. De nouveaux parkings sont en construction et il y a un trafic aérien intense, car en plus il faut compter les avions militaires : C 47, *Noratlans*, *Languedoc* du SAR, escadrilles de réservistes avec leurs Morane-Saulnier 475 et leurs T-6.

Je réussis à glisser mon *Super Aero 45* sous l'aile d'un Bristol, en précisant bien que je ne compte pas rester très longtemps ici à encombrer le parking.

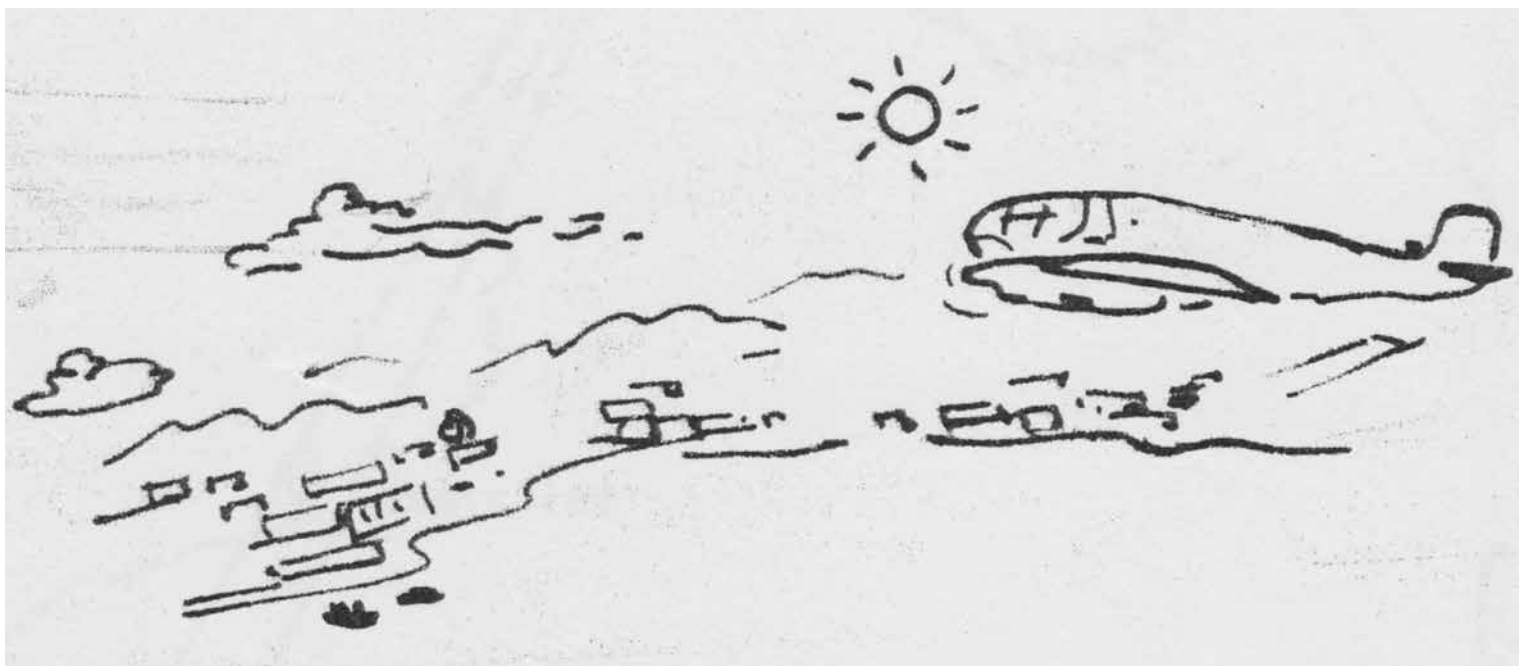
Le dimanche 24, repos. L'OTS m'a prêté une 2 cv et je suis l'invité de Monsieur Dufeutrel à Tipasa, à quelques kilomètres à l'ouest d'Alger.

Le 25, enfin nous mettons le cap sur El-Goléa où je ne serai pas fâché d'arriver. Il fait très beau, à partir de Ghardaïa, nous longeons la nouvelle route goudronnée d'El-Goléa, le paysage a changé car, y a deux ans, elle s'arrêtait à la bifurcation de Zelfana. C'est une belle route de dix mètres de large et Monsieur Dufeutrel m'explique que l'étude en a été faite par l'OTS qui poursuit son travail vers In-Salah où nous irons demain.

Arrivée à El-Goléa, je retrouve Guérard, un ancien de Marrakech, qui est basé ici par période de huit jours avec un DC 3 d'Aérotec, Piétri et Charras, avec des *Broussard* et Picois avec un *Dragon* de la SGAA. Présentation au commandant d'aérodrome, Monsieur Ferrat. J'apprends que je viens de rater le *Super Aero 45* F-OBGD de peu, car il est resté immobilisé à El-Goléa plus d'une semaine, sa verrière s'étant ouverte en plein décollage, il a fallu en faire venir une d'Alger par les bons soins de la SGAA qui en a prélevé une sur un de ses avion.



▲ ▼ *Le Super Aero 45 de l'OTS*



El-Goléa



Je sens que je me plairai ici

El Goléa est une grande et belle oasis, au pied d'une falaise qui la protège des vents d'est. Elle est dominée par le vieux ksar, ancienne construction fortifiée qui est à visiter. Il y a de très jolis jardins, très bien cultivés par une population en majorité Harratin, d'un naturel paisible. Le centre ville, très bien conçu, possède des places et des jardins à l'ombre des grands dattiers. Il y a trois hôtels, le Dal Piaz, tenu par Mr Laronde, où nous nous retrouvons le soir à la pétanque, les couloirs sont tapissés de magnifiques tentures, l'hôtel du Grand Erg est présentement loué par les pétroliers de la Shell (ici la CPA) et l'hôtel Mercier, propriété d'un folklorique personnage qui a construit, lui-même son hôtel dans les années vingt et qui le samedi soir fait bal dans ses jardins. Précisément, la concession de l'OTS, une palmeraie d'un hectare, est située à côté de cet hôtel. Au milieu, se trouve une grande et belle demeure qui a été construite en style Soudanais, par le capitaine Athénour, c'est ce même capitaine qui a construit Timimoun dans le même style.

La maison possède une immense salle de séjour, avec une grande cheminée, car l'hiver les nuits sont fraîches, plusieurs chambres et deux salles de bain. C'est là que je logerai, avec la famille Denis.

Tout au fond de la palmeraie, un autre bâtiment est occupé par l'équipage du DC 3 d'Aérotec. Avec eux, nous sympathisons tout de suite, le commandant de bord est souvent Henri Bourdens qui vient de rentrer d'Indochine où il a connu une vie de pilote hors du commun. Il y a aussi Guérard avec qui j'étais à Marrakech et à Avord plus Pappy Baudin le mécanicien avec ses histoires désopilantes, bien des années plus tard nous ferons équipage sur DC 4 et nous serons très amis.

Dans la concession, parcourue par des *séguias* soigneusement entretenues par un vieux Targui dévoué et sympathique, poussent à profusion citronniers, néfliers, pamplemousses et orangers et, bien sûr, les dattes à la saison. Je sens que je me plairai ici, l'ambiance est très conviviale, la famille Denis est originaire du Nord et très accueillante, j'espère que je ne les dérangerai pas trop.

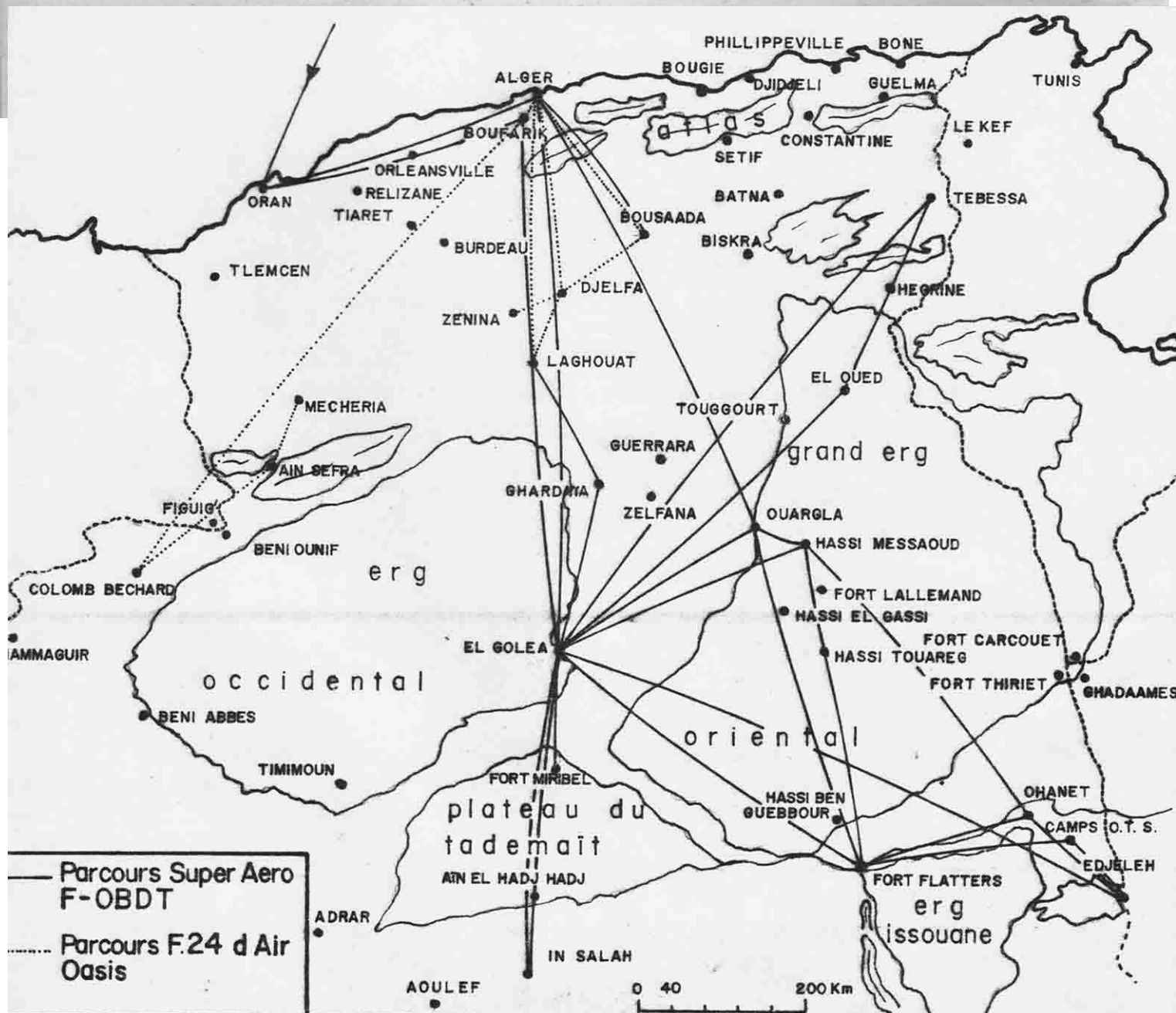
Tôt levé, Monsieur Dufeutrel me présente Kadda, c'est l'homme indispensable à la bonne marche de la base, il s'occupe des commandes pour les chantiers en vivres et en matériel, des litiges fréquents avec le personnel arabe algérien qui admettent mal son autorité, il est descendant d'une grande famille harratine originaire d'El-Goléa qui a plusieurs palmeraies et cultures, ce sont eux les maraîchers du pays. Comme il aime à le dire :

– Non seulement je suis bronzé comme un boulet Bernot, mais en plus je suis catholique !

Nous aurons toujours de bonnes relations.



▲ Le Norécrin de Jacques Pierchon à El-Goléa, avant les travaux



En vol pour l'OTS

In-Salah

Décollage pour In-Salah, à partir de Fort-Miribel, nous longeons la piste à très basse altitude afin de repérer les piquetages de la future route sur le plateau du Tademaït, cette immense étendue de cailloux noirs qui s'étend jusqu'à la falaise de Aïn-el-Hadjhadj à deux cents kilomètres au sud. C'est là que les topographes ont établis leur camp, juste à l'endroit qu'avait choisi le général Villemain comme relais lors de la croisière noire avec les Potez 25, je montre à mon passager les traces des anciennes balises qui ne sont encore visibles que d'avion. Ils étudient avec difficulté un tracé routier permettant de franchir la descente de cette falaise de 170 mètres, cause à l'heure actuelle de tant d'accidents surtout par vent de sable, ainsi qu'en témoignent les épaves de camions et de voitures écrasées en bas. Après avoir franchi une zone de collines érodées, ce sont les sables rougeâtres qui annoncent In-Salah, sa palmeraie envahie par les sables et ses constructions en toub qui tranchent en marron foncé sur le jaune.

Atterrissage et parking aux côtés d'un Beech 18 d'Aérotec avec de Buant et d'un Bobcat en cours de réparation après des ennuis de train, le F-BHDR que j'aurai aussi plus tard l'occasion de bien connaître. Présentation au commandant d'aérodrome : Monsieur Pérez, j'aurai l'occasion de le rencontrer souvent.

Nous allons à l'hôtel Transat de style saharien, confortable et bien tenu par Katia, une Hongroise dynamique, nous repartirons demain, ce qui me laisse le temps de jouer au touriste. L'oasis d'In-Salah, la capitale de la région du Tidikelt, n'a pas l'opulence d'El-Goléa. La palmeraie est envahie par les sables, on a l'impression qu'à certains endroits les palmiers poussent dans les dunes, une partie du centre est parcourue de *foggaras*, ce sont des galeries souterraines qui amènent l'eau à l'oasis, souvent sur plusieurs kilomètres, vues de l'extérieur on dirait le travail d'une taupe géante ! On trouve les mêmes à Aoulef à Adrar et à Reggane, on y pêche des poissons aveugles, paraît-il ?

Je rencontre un de mes ami, Canitrot, qui était Méhariste à El-Oued, il ne se déplaît pas ici, ses Goumiers sont des Touaregs, ils vivent en bonne entente, il n'y a jamais de problèmes dans leurs déplacements en méharées. Il me fait visiter la ville, si j'ose m'exprimer ainsi, c'est vite fait, quelques grandes places où campent des caravanes, certaines viennent de très loin avec des chargement de sel gemme de Taoudénit, au nord de Tombouctou.

Il y a un marché où l'on trouve quelques légumes, des dattes noires tassées dans des sacs de jute à l'intention des caravanes, des poteries, des objets utilitaires en bois, j'y fais l'emplette d'un mortier à sel que j'utilise encore !

Le climat est dur, avec des écarts de température importants, en cette saison, il peut y avoir moins dix à cinq heures du matin et plus vingt-cinq à midi, et en août et septembre plus de cinquante à l'ombre ! La pire saison est celle des vents de sable qui ici sont très violents. Nous regagnons El-Goléa le lendemain en deux heures, nous aurons les jours suivants des déplacements vers l'est, Fort-Flatters et Edjeleh à la frontière Lybienne.

Le lendemain, au moment de partir, un Bristol de la SGAA passe en escale à destination de Tamanrasset avec, pour équipage, Roger Morançay commandant de bord, Espagnet copilote et Blois, mécanicien. Ils me donnent la météo sur le parcours, beau temps et vent d'est assez fort. Mes passagers arrivent. Nous abrégeons nos discussions et rentrons sur El-Goléa après un passage sur le camp des topographes à très basse altitude.



▲ *Le Norécrin de Jacques Pierchon à In-Salah*

▼ *Un H-21 du GH 2 à In-Salah*



Fort-Flatters

Le 28, Fort-Flatters en longeant le futur tracé, à partir de Fort-Miribel. Fort-Flatters est une palmeraie minuscule, précédée d'une autre encore plus minuscule à l'ouest du nom de Zaouïa. Il y a un bordj et un embryon de ville, c'est-à-dire deux rues, quelques villas construites par les militaires, sur la place un petit bistrot-restaurant-hôtel : *Chez Bouchon*, et la base militaire avec un hangar, quelques baraques en tôle, enfin, rien de bien folichon.

Du fait de sa situation encaissée, bordée au sud et à l'est par les dunes de l'Erg Issouane et au nord par l'énorme falaise du Tinrhert qui est qu'un prolongement de la falaise du Tadémaït, Fort-Flatters connaît des écarts de températures très importants et des vents est et ouest très violents. Pendant des années, j'aurai l'occasion de m'en rendre compte. L'aérodrome, par contre, est l'un des rares du Sahara à avoir le vent dans l'axe de la piste, simples balises posées sur la Sebkra avec, d'un côté les palmiers où se cache la gonio et de l'autre, trois belles rangées de dunes que j'aurai, bien plus tard, l'occasion d'admirer de près.

Il y a un détachement de l'armée de l'Air basée en permanence avec des Ju 52 et des Dassault 315. A peine au parking, je retrouve Guitton, un ancien de Marrakech où nous étions ensemble sur T-6. Il est pour le moment lieutenant-pilote sur Ju 52 et garde toujours son accent de titi parisien. Les pétroliers de la CEP (Compagnie d'exploitation pétrolière) viennent nous chercher, car l'OTS travaille aussi pour eux afin de leur faire quelques études de route et d'aérodromes pour rejoindre l'emplacement de leurs futurs forages.

La CEP a installé son camp à mi-chemin entre la falaise et un aérodrome dont il est séparé par une haute ligne de dunes. Il y a peu temps que le personnel est là. Ils continuent même à s'installer, car ils étaient précédemment à Adrar. Ils sont bien équipés : salles de jeux, salon et l'on y mange comme dans peu de restaurants, Charlet, leur chef cuisinier, originaire de Chamonix, s'ingénie à trouver des menus de qualité. Il y a de tout, y compris des langoustes. L'ambiance a l'air très agréable. J'ignorais, à cette époque, que j'aurai l'occasion de l'apprécier durant les années et de m'y faire de nombreux amis que je compte encore.

Ensablé à Ohanet

L'après midi, en route pour le camp OTS qui est situé entre Ohanet, simple bordj perdu dans la nature, et l'emplacement où se trouve aujourd'hui In-Aménas. En 1 heure 15, nous y sommes. Une petite piste a été balisée mais, à l'atterrissage, je m'aperçois qu'il n'y a pas besoin de freiner pour s'arrêter, l'avion est ensablé jusqu'au moyeu. De toute façon, il est tard et nous verrons demain. Repas, pas mal du tout pour un camp léger, et nuit sous la tente avec un ciel magnifique que l'on ne trouve que dans le Sud et avec un calme que je suis heureux d'avoir retrouvé.

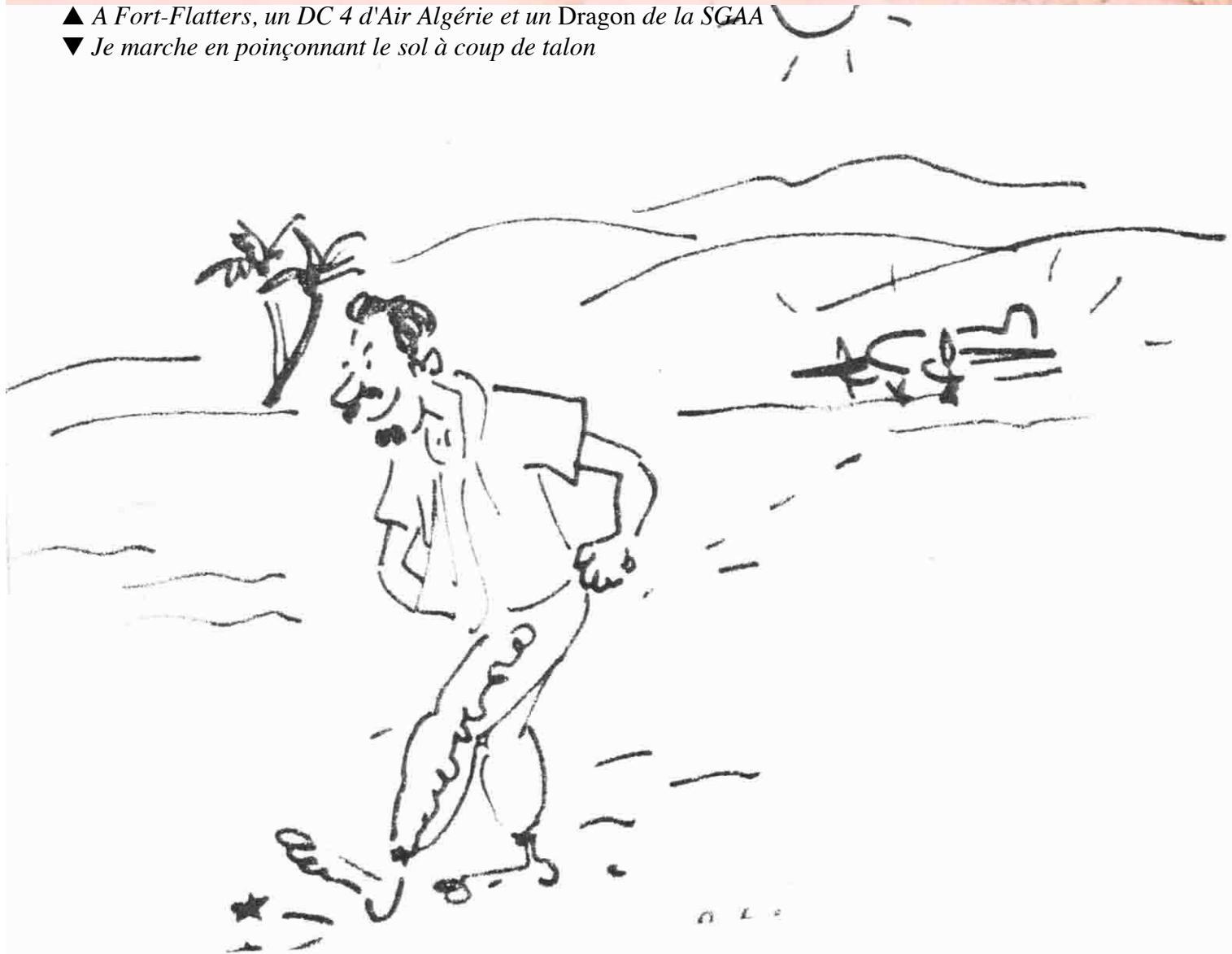
Levé très tôt, il fait froid, le soleil achève de monter dans un éclaboussement d'or et de rose, le ciel est d'un bleu sans nuage. Je ne peux m'empêcher de penser qu'il y a seulement dix jours, à la même heure, j'étais en train de battre la semelle dans un brouillard glacial sur un quai de la gare Saint-Lazare, au milieu de la cohue qui règne en ce lieu.

Ce n'est pas le tout, il faut, non seulement désensabler l'avion, mais trouver un endroit suffisamment dur où il pourra décoller, et cela sera sûrement le plus difficile. J'utilise une méthode que m'avait apprise un vieux camionneur du Sud pour savoir si le sable peut supporter, ne serait-ce que pour une fois, le passage d'un véhicule. Je me déchausse et je marche en poinçonnant le sol à coup de talons. Si les talons ne s'enfoncent pas, on peut, en principe, passer. Je finis par trouver ainsi environ 200 mètres et, par chance, vent dans l'axe. Les chauffeurs et les graisseurs arabes qui m'ont vu opérer n'en reviennent pas. J'ai dû monter d'un cran dans leur estime !



▲ A Fort-Flatters, un DC 4 d'Air Algérie et un Dragon de la SGAA

▼ Je marche en poinçonnant le sol à coup de talon



Maintenant, il reste à tracter l'avion sans passer sur cet emplacement, avec le Berliet car, évidemment, il ne me resterait plus qu'à rechercher une nouvelle zone dure. Le chauffeur se débrouille très bien et, après avoir amarré les deux jambes du train, il amène l'avion perpendiculairement au bout de la bande délimitée. Nous le tournons à la main.

C'est tout de même bien mou et bien court ! Aussi, je partirai seul sur Edjeleh pour alléger l'avion, Monsieur Dufeutrel me suivra en jeep. Tout d'abord, je fais disposer toutes les tôles qui servent aux véhicules pour se désensabler bout à bout devant les roues, ce qui me donne l'avantage de pouvoir faire un bon point fixe sans mettre du sable pleins les moteurs et de ne pas s'enfoncer rendant ce temps là. Allons-y ! Gaz en grand sur freins et lâcher tout ! Le passage des tôles est très rapide mais l'avion ne prend que lentement sa vitesse. Cependant, mes repères défilent vite et il va falloir faire quelque chose, pleins volets et je décolle à la limite du décrochage pour me traîner ensuite au second régime, train rentré, à ras des dunes. Petit à petit, la vitesse augmente et, bénis soient les volets électriques, je peux les rentrer tout doucement, et c'est parti ! Un passage pour faire signe que tout va bien et, trente minutes plus tard, atterrissage à Edjeleh-Maison Rouge.

Edjeleh

Edjeleh, c'est la CREPS (Shell) et depuis quelques mois, ils ont trouvé du pétrole à proximité. On continue les mises en exploitation des puits, en attendant que l'oléoduc qui doit rejoindre le golfe de Gabès soit construit. Les activités sont intenses : forages divers, essais de production avec leurs jets de flammes et leurs panaches de fumées noires.

Edjeleh, c'est une vallée perdue aux confins du Sahara Algéro-Lybie, puisque la frontière passe quelque part en haut de la piste avion. Là encore, au nord, se trouve une falaise de rochers, mais beaucoup moins haute que celle de Fort-Flatters, je devrai, plus tard, y trouver de nombreux bois silicifiés et même un arbre entier. Au sud, des séries de dunes coupées par des traînées de gypse d'un blanc sale qui étalent leurs sols polygonaux.

Les falaises environnantes, composées de marne et d'argile, ont donné cette couleur rouge rouille au sable et à tout. La poussière est rouge, les douches, les véhicules, les vêtements, tout s'imprègne de cette couleur.

Ici, c'est une société qui s'occupe de l'hébergement et de la nourriture des contractuels et des gens de passage : la SCTR, car la CREPS et son personnel vivent en circuit fermé. Je retrouve Baudier, ex-pilote de l'hydraulique à l'époque où j'étais à El-Oued, avec un Fairchild 24. Il est maintenant employé par la Société Norafor. Il dispose d'un *Dragon* en attendant un Piper *Apache*. Il me présente à pas mal de monde. Je retrouve, d'ailleurs, beaucoup de connaissances parmi toutes les sociétés qui travaillent ici, j'aurai l'occasion de les transporter souvent.

Vers midi, Monsieur Dufeutrel arrive en Land Rover. Un télex l'attend. Il rentrera directement sur Alger par le vol régulier d'Air France en Breguet *Deux-Ponts*. Quant à moi, dès le lendemain aux aurores, cap sur El-Goléa où j'arrive après 4 heures 30 d'un vol sans histoire, en chantant à tue-tête entre mes messages d'opérations normales à Tamanrasset Radio.

Passage à Tébessa

Le 1^{er} décembre, l'OTS m'a autorisé à aller avec l'avion à Tébessa chercher mes affaires car, depuis plus d'un mois, je ne dispose que du contenu de ma valise. Je décide d'y aller avec Denis, et en 3 heures 30 nous y sommes.

Marcel Guillemin est heureux de me revoir, son pilote est à Constantine ce jour là avec le *Navion*. Nous chargeons le matériel, les pleins sont faits et nous allons tous en cœur déjeuner chez Roger



▲ *Aérodrome d'Edjeleh*

▼ *Je chante à tue-tête entre les messages à Tamanrasset Radio*



Holeindre. En début d'après-midi, cap sur El-Goléa. Au moment où nous passons le travers de Négrine, mes moteurs se désynchronisent un peu. Un coup de pouce à la commande manuelle des hélices, rien ne se passe, essais divers, toujours rien et le pas du moteur gauche augmente. Essais sur position drapeau, rien. Cela devient gênant car, lentement et régulièrement, je vais finir par avoir un moteur plein petit pas et l'autre réglé en croisière. Tout mes essais demeurant infructueux, je décide de me poser à El-Oued où nous arrivons après 1 heure 30 de vol.

Une escadrille de T-6 est basée maintenant à El-Oued, car les événements sont venus gangréner cet endroit jadis si paisible. Il y a eu plusieurs accrochages. On m'annonce l'assassinat d'Henri Métaï le 29 novembre, sans doute par une bande envoyée dans cette intention, car aimé comme il était de la population locale ça paraît invraisemblable.

Le personnel technique me donne un bon coup de main, mais il se fait tard et nous passons la nuit à l'hôtel Transat, non sans avoir été dire un petit bonjour aux amis en passant.

Le lendemain, de bonne heure, toujours avec l'aide des militaires qui ont un mécano électricien, nous démontons tout le système de changement de pas, nous nettoyons bien tout au trichlore, et ça marche. En route pour El-Goléa où nous arrivons en 2 heures 25.

OM 1 et MD 1

Le 3 décembre, le mécanicien Cholin de la SGAA, fait une visite détaillée des deux moteurs et un nettoyage complet avec graissage des cardans du système de changement de pas.

Sur cet avion, le moteur de l'hélice est situé sur la table arrière du moteur, il est mis en œuvre par une série de microcontacts. Le sable arrive toujours s'y infiltrer un peu, d'où panne. Ensuite, le mouvement est transmis du moteur à l'hélice par un arbre et une série de cardans qui vient attaquer une couronne dentée qui transmet son mouvement aux pieds de pales. Tout ceci constitue un piège à sable des plus réussis. Il faut vraiment un entretien constant si l'on ne veut pas courir au devant de graves problèmes.

Le 4, c'est toute une série de vols sur Ouargla et Hassi-Messaoud où je passe la nuit. Là aussi, il y a du changement. J'ai connu l'endroit au temps du premier forage qui a amené à la découverte du gisement en 1956 à MD 1.

Actuellement, ce ne sont que routes en construction, bâtiments, dépôts de matériels, installations diverses et cette aberration : deux pistes avion OM 1 et MD 1, bien dans le même axe l'une de l'autre, c'est-à-dire vent de travers, ce qui vaudra, plus tard, plusieurs accidents, alors qu'il eût été si facile de faire un seul grand terrain avec deux pistes au besoin. Ce n'est surtout pas la place qui manque ! Mais, il y a deux sociétés : la CFP-A et la REPAL. Alors, n'est-ce pas, chacun pour soi et Dieu pour tous !

J'ai eu, plus tard, l'explication de cette façon d'orienter les pistes dans la majeure partie en Sahara. Elle vaut ce qu'elle vaut et je la répète comme elle me fut contée. Une commission d'études est venue avant l'implantation avec pour consigne de placer les pistes dans le sens des vents dominants, ce qui est logique. Or, les vents dominants sont de l'ordre de 2 à 4 nœuds. Mais lorsque le vent de sable se lève, où en mauvaise saison, février, mars et avril, les vents tournent de 90° et soufflent entre 20 et 40 nœuds, à tel point que, sur certains terrains, il a été nécessaire d'adjoindre une seconde piste : Ouargla, El-Goléa, In-Aménas, El-Oued, Tamanrasset, etc.

Nuit tranquille à l'OTH que dirige Monsieur Ducandas que j'aurai l'occasion de piloter aussi par la suite. Le lendemain, plus de huit heures de vol avec un aller et retour sur Fort-Flatters, suivi de Hassi-Messaoud, Ohanet et Fort-Flatters.



▲ La «Maison Verte» de la CFP-A à Hassi-Messaoud

▼ La SN-REPAL à Hassi-Messaoud



Le Grand Erg Oriental

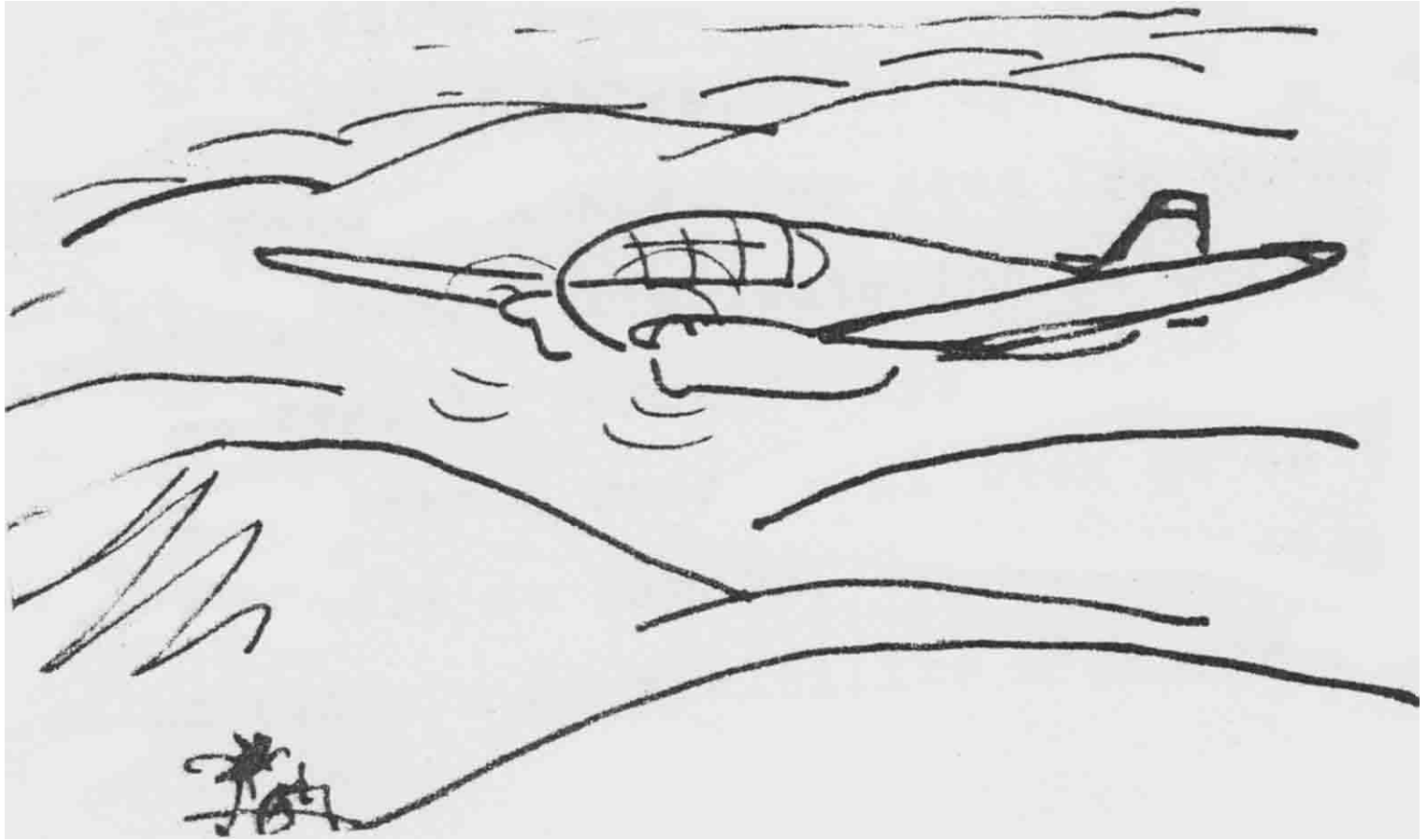
Le parcours Hassi Messaoud-Ohanet traverse le Grand Erg Oriental en diagonale. Celui qui actuellement passe à plus de 10 000 mètres à bord d'un jet au dessus de ces régions désolées, a peine à s'imaginer ce que cela représentait à l'époque. Dès le décollage, coupant en dehors de toutes pistes et de toutes traces d'habitat, nous abordons les dunes du Grand Erg dont certaines atteignent 80 mètres de hauteur. Elles font penser à une immense mer aux vagues figées d'une couleur jaune rouge, parfois une tache blanche allongée entre deux dunes révèle la présence d'une sebkra desséchée, cet erg aux rangées de dunes serrées et imbriquées souvent les unes dans les autres, n'offre même pas une surface qui pourrait éventuellement servir de zone de recueil en cas de panne, son survol dure deux heures sans évidemment aucun moyen radio. Au sud comme un rivage, l'Erg s'arrête net sur une ligne joignant grosso modo Ghadhamès à Hassi-Ben-Guebbour, nous sommes maintenant sur le plateau du Tinhert, zone caillouteuse au relief tourmenté. Encore 45 minutes de vol et dans un décrochement de la falaise, une tache marron rouge, c'est là : Ohanet, un petit bordj avec quelques Méharistes, un puits à eau et quelques tentes du camp de la CFPS. Il y a aussi toute une file de camions qui attendent de faire le plein d'eau pour aller ravitailler les forages d'Edjeleh à 180 kilomètres de là, car les puits à eau sont rares dans le secteur. Mes passagers sont heureux car nous sommes arrivés juste dessus sans avoir besoin d'aller se recalier sur la balise d'Edjeleh comme cela arrive paraît-il fréquemment avec les avions d'une grande compagnie.

Il faut dire que depuis le début de mes vols au Sahara, toujours sur des avions sans aucun moyen radio ou presque, avec des vitesses et des autonomies très faibles, j'ai appliqué une méthode simple, peu scientifique mais efficace. Sur tous les parcours effectués, j'ai enregistré le paysage, l'orientation de certaines dunes, les variations de couleur du reg, la forme de certaines sebkhras, la position de certains effleurements rocheux si bien qu'en très peu de temps, j'ai appris cette partie du Sahara, sachant continuellement ma position pourvu qu'un minimum de visibilité m'assure la vue du sol.

Le 6, Fort Flatters-Ohanet et une série de Ohanet-Edjeleh. Nuit à Edjeleh. Le 7, Edjeleh-El Goléa en 4 heures 15 avec une bonne brume de sable. Le 8, In-Salah. L'équipe du camp m'a déblayé les cailloux à Aïn El-Hadjhadj sur une courte distance à l'emplacement précis où s'est trouvé un terrain de secours (qui est encore porté sur certaines cartes) créé lors de la Croisière Noire avec les Potez 25 du général Vuillemin.

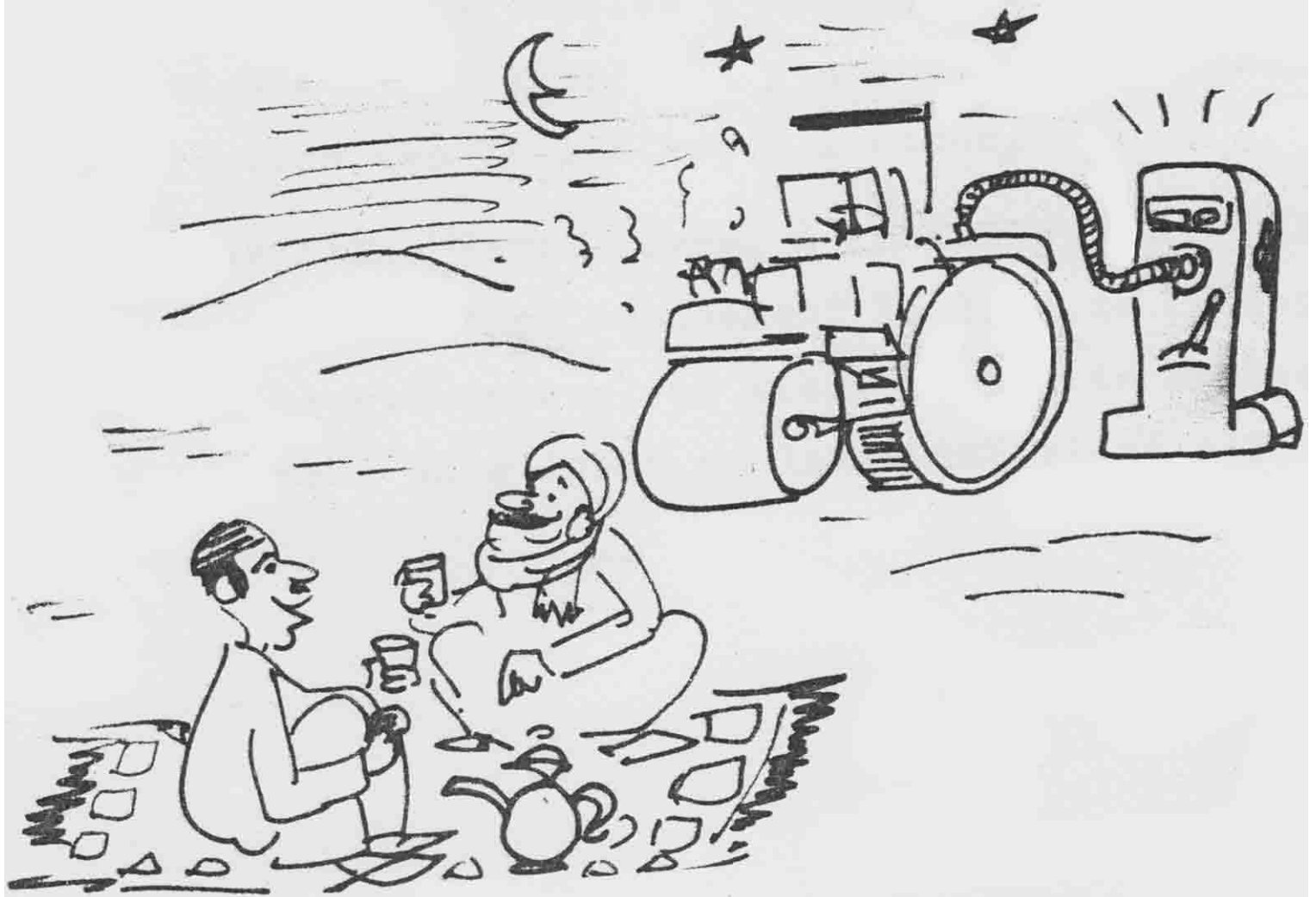
Un rouleau compresseur H24

Retour sur El-Goléa avec Monsieur Thierry des Travaux Publics. Il me conte une très bonne histoire : les Travaux Publics envoient périodiquement sur les pistes un rouleau compresseur et une niveleuse qui tirent derrière eux tout un assemblage de vieux pneus lestés afin d'essayer de résorber les ondulations connues sous le nom de *tôle ondulée* lesquelles ondulations, produites par le passage répété des véhicules, arrivent à rendre certaines pistes inutilisables. Or, en examinant la consommation de fuel des engins en service, Monsieur Thierry, responsable d'un secteur, avait noté une très forte consommation de gas-oil de l'un des engins au travail sur le Tadémaït. Soupçonnant un quelconque trafic de carburant, ce qui n'aurait rien eu de surprenant, il arrive en visite surprise. Ce n'était pas ça du tout : le conducteur de l'engin ayant tout simplement rencontré des difficultés à mettre son moteur en route le matin à froid, avait trouvé plus simple de le garer à une certaine distance du campement et de laisser tourner le moteur toute la nuit, de temps en temps, le boy graisseur allait compléter les pleins et, depuis trois mois, le moteur n'avait pas été arrêté.



▲ *Le Super Aero 45 sur le Grand Erg Oriental*

▼ *Un rouleau compresseur qui tourne jour et nuit*



La SGAA

Le 9, El Goléa-Alger. A l'arrivée, je confie l'avion à Marcel Gourdon, directeur technique de la SGAA qui, avec son équipe de mécaniciens, va faire une bonne visite durant cinq jours.

La SGAA s'agrandit de semaines en semaines. Il y a maintenant quatre Bristol 170, deux *Super Aéro 45*, cinq *Dragon* et d'autres sont attendus. Des avions achetés sont en attente de révision, c'est le cas de deux *Bobcat* sagement parqués le long du hangar. Monsieur Thominet, dit *Le Gros Minet*, outre ses fonctions de mécanicien navigant, assure celles de chef de piste, Famin est chef de hangar. Les révisions générales sont confiées à Marcel Hureau. Pour l'instant, la compagnie n'a pas de hangar attitré mais c'est prévu. En attendant, l'on construit bureau et magasin. Tout un coin du hangar commun est délimité pour la réfection des *Dragon*. L'avion à peine arrivé, est entièrement désossé, chaque mécanicien a sur une fiche le travail à effectuer. Ensuite, la cellule est examinée de fond en comble par Hureau, et il change et répare ce qu'il y a lieu de faire : un plancher métallique est posé, les câbles préassemblés sont installés, les instruments, les capitons. Durant ce temps, à l'extérieur, c'est l'entoilage, le montage des moteurs. Marcel peut être fier de son technique, ça marche, tous ces *Dragon* d'origines diverses sont tous mis au standard de la compagnie, y compris l'installation radio, domaine de Recorbet, ancien d'Aéro Sud. Par contre, les *Super Aero 45* leur donnent des soucis, en plus des ennuis rencontrés. Il est arrivé encore autre chose : en convoyage, Roger Morançay a eu une explosion d'un réservoir d'huile dû au colmatage de la mise à l'air libre. Il y a souvent des pannes électriques et une modification des freins est à l'étude.

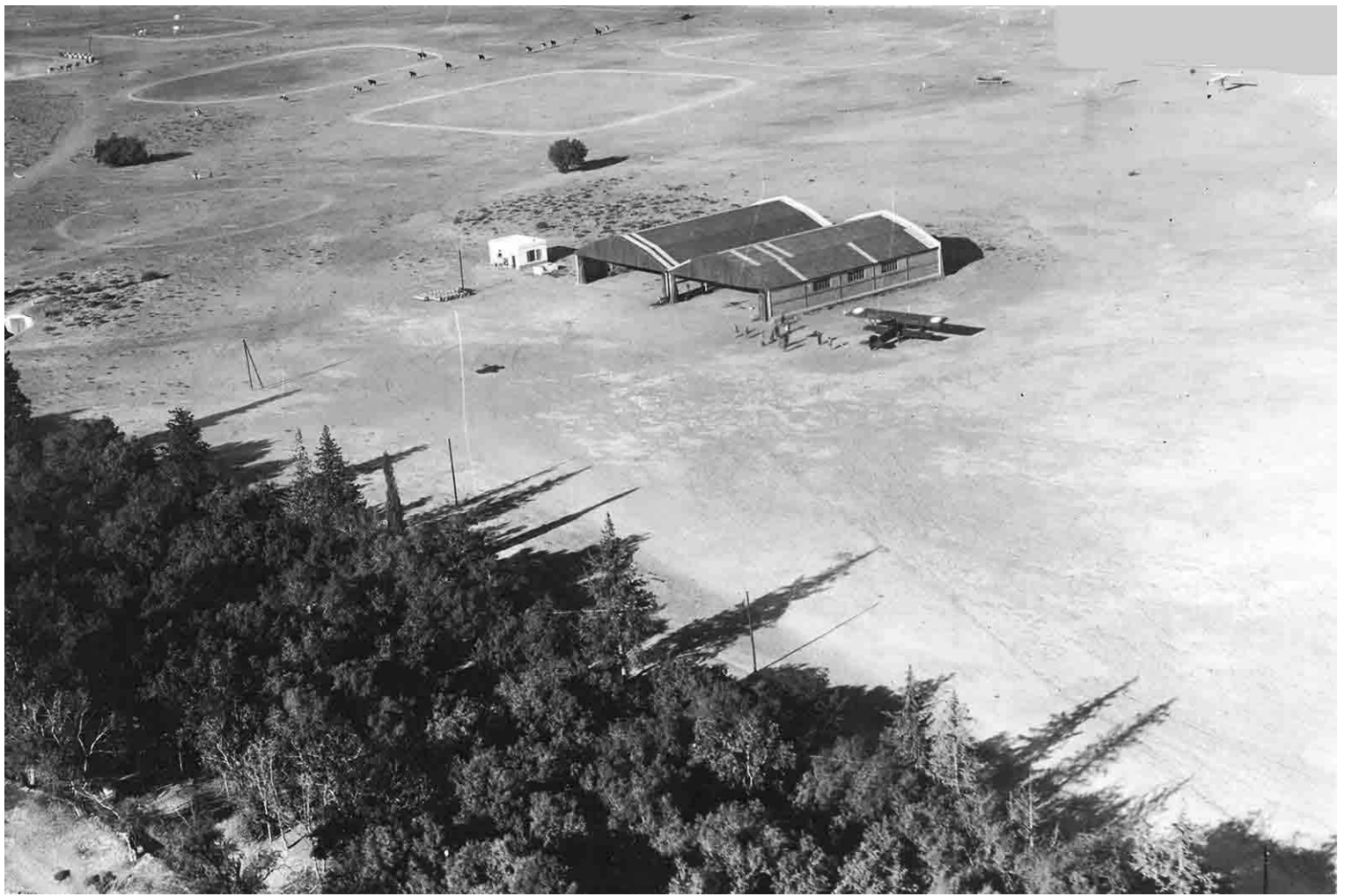
Je loge à Fort-de-l'Eau, Verte Rive, à *La Houle*, chez Bellier où nous prenons tous nos repas. C'est décidément le lieu de rendez-vous des navigants. J'y retrouve Joyeux, un vieux copain de Marrakech dit *Le Piaf* qui, après un séjour en Indochine vient d'être muté au SAR sur *Constellation*, il est avec Roger Lévêque que j'ai connu à l'IGN, sur Léo 45 et B 17, il y a quelques années et qui est aussi de retour d'Indochine où il était commandant de bord sur *Stratoliner* à Aigle Azur, il vient de rentrer à Air Algérie. Nous nous reverrons souvent et bien des années plus tard, ce sera Roger qui me fera passer ma qualification *Caravelle*.

Les navigants ont aussi grossi l'effectif. J'y retrouve Kiki Chaumeil, Eichelbrenner, auparavant à Air Travaux, compagnie éphémère qui a laissé ses *Bobcat* à la SGAA. Le hangar à côté abrite une nouvelle compagnie : Afric Air, équipée pour l'instant de Piper *Apache* et d'Avro XIX.

Laghouat

Le 14, l'avion est prêt. Après un vol d'essais pour les hélices et la mise en drapeau, départ pour El-Goléa avec Madame Lagouge, la femme d'un ingénieur de l'OTS. Comme il est tard, nous passons la nuit à Laghouat. Depuis mon dernier passage ici, il y a eu aussi pas mal de changements, un nouvel aéroport a été construit au sud de la ville. N'étant pas au courant, car il n'est pas encore homologué officiellement, je me pose sur l'ancien où quelques *Bobcat* de l'Escadrille Mercure sont basés. Le commandant d'aérodrome, Gonzalès, arrive, après explications il s'humanise d'autant plus que les amis de l'Escadrille Mercure arrondissent les angles. Je décolle pour le nouvel aérodrome qui ne possède encore aucune installation à part un hangar militaire en cours de montage. La piste n'est pas encore goudronnée mais la tour fonctionne. Il fait froid. Les chambres de l'hôtel sont glaciales et d'un inconfort heureusement rare dans le Sud.

Le 15, décollage pour El-Goléa, le vent de sable commence au niveau de Tirlhempt et ne tarde pas à devenir épais. J'ai El-Goléa en contact HF, QGO tempête de sable. Nous nous posons à Ghardaïa et nous y passons la nuit dans le confortable hôtel Transat, *Chez Riquiero*.



▲ ▼ *L'aérodrome de Laghouat en 1936 et en 1960*



Le lendemain, El-Goléa, par temps couvert et brume de sable compacte. J'y apprendis que la tempête de la veille a soufflé avec tant de force, qu'un fuselage de *Noratl*s militaire accidenté a été traîné sur 200 mètres.

Le 17, In-Salah, retour le 18. Nouveaux ennuis d'hélices, c'est un peu normal avec le sable rencontré ces derniers jours. Cholin travaille sur l'avion et, le 20, vol d'essai satisfaisant.

Le 21, un aller et retour In-Salah et le 22, Alger. Je profite de mon passage pour signaler tous les ennuis rencontrés en particulier : hélices, freins qui fuient de plus en plus et usure des pneus. Pour ce dernier point, des Dunlop sont commandés. La SGAA a d'ailleurs équipé ses avions ainsi. J'ai aussi été obligé de couper le chauffage car les gaz d'échappement passaient dans la cabine.

Messe de Noël à El-Goléa

Retour à El-Goléa le 23. Noël avec une émouvante messe de minuit dans la petite église sur la place, trop petite pour contenir une population fervente et colorée (ici tout le monde n'est pas Musulman). Depuis, il m'est arrivé de rencontrer en France des membres de la communauté harratine d'El-Goléa qui, à l'indépendance, ont dû eux aussi, tout abandonner et se réfugier en métropole, devant les islamistes xénophobes déchaînés.

Il fait un temps splendide, avec les mécaniciens de la SGAA et des amis géophysiciens, nous en profitons pour faire du tourisme dans les environs : visite du vieux Ksar et ramassage d'ammonites et d'autres fossiles dans les falaises.

Buffalo Bordj

Visite de *Buffalo Bordj*, un vieil officier méhariste s'est en effet retiré au désert (comme il aime à le faire savoir). Il a construit au nord d'El-Goléa, plus loin que le tombeau du père Charles de Foucaud, à la limite extrême des palmeraies, sa résidence en style soudanais. Il en a fait un musée hétéroclite très intéressant, surtout par des anecdotes historiques qui y sont contées et dont il a tapissé les murs, on y trouve notamment toute une relation détaillée de l'expédition Flatters et de son massacre, un morceau de l'avion du général Laperrine, toute une correspondance avec le père de Foucauld, des études sur les fresques du Tassilit et, bien sûr, une collection de vestiges préhistoriques venant de tous les coins du Sahara. Je retournerai souvent à *Buffalo Bordj* qui doit maintenant être détruit comme hélas tant d'autres choses.

Fort-Miribel et le Père Jean

Le 27, aller-retour In-Salah. Au retour, fuite hydraulique aux freins, assez forte pour changer. Cholin travaille quelques jours sur la machine.

Le 31, c'est un aller et retour sur Fort-Miribel. C'est un vieux fort situé au bord d'un oued desséché, à l'intersection des pistes El Goléa-In Salah et de Fort Flatters-Timimoun, au nord du Tadémaït. Il y pousse trois dattiers anémiques. Il est habité par le *Père Jean* (une figure) un ancien légionnaire qui s'est retiré là depuis on ne sait combien d'années. Il y vit avec une Targuia, cultive un petit bout de jardin ce qui, avec les trois palmiers, constitue la seule verdure à plus de 100 kilomètres à la ronde. Il passait là des jours tranquilles lorsque pétroliers et les camions sont venus le distraire de sa solitude.

La CFPS (Compagnie française de prospection sismique) a justement établi son camp à environ un kilomètre de là au milieu d'un désert de cailloux noirs, ils ont enlevé les plus gros rochers sur environ 1 000 mètres. L'endroit a été balisé et voilà une belle piste.

Retour par très beau temps. L'année 1957, se termine avec 106 heures de vol pour le mois de décembre.



Ramassage d'ammonites et d'autres fossiles

▼ *Prospecteur de la CREPS entre El-Goléa et Fort-Miribel*



Henri Bourdens

Janvier 1958 - Le DC 3 de relève d'Aérotec est cette fois-ci piloté par Henri Bourdens, nous nous retrouvons tous les jours à la partie de boule à l'hôtel Transat, ou à la même table. C'est un homme assez étonnant, passionné de voile et un navigation maritime, mais aussi poursuivi par une malchance incroyable (il vivra plusieurs naufrages). Il a une vitalité extraordinaire, outre son métier de pilote de ligne, il écrit et fait des bandes dessinées inspirées par des aventures en Extrême-Orient, il a écrit *Camionneur des nuées* où il raconte ses missions en DC 3, C-46, et *Stratoliner* en Indochine. Son expédition en jonque avec sa femme qui, après un typhon en mer de Chine, les a laissés naufragés aux Philippines, son périple Hanoï-Vientiane en 2 cv, le tout avec un solide sens de l'humour. Bref, avec lui on ne s'ennuie pas. Au cours de ma carrière j'aurais l'occasion de le rencontrer souvent et de voler un peu avec lui en Bristol et en *Super Constellation*. Pour l'instant, il a un nouveau bateau à Alger, un côtre Breton, *Alniktak*, qu'il vient de convoyer, toujours avec son épouse, depuis Douanenez, avec en pontée une vieille Amilcar décapotable rouge baptisée *Le Péril Rouge* qu'il a équipée d'un système de fermeture de capote automatique à l'aide d'un moteur électrique commandé par un bilame isolé par un morceau de papier buvard : une goutte d'eau, contact, la capote se ferme.

Un tout jeune mécanicien est venu remplacer l'ami Cholin pour la SGAA, c'est Ballester qui s'applique à entretenir le *Dragon* F-OBAL et à nettoyer mon avion des séquelles des derniers vents de sable. Lui aussi, je le reverrai souvent et vingt ans plus tard aux Comores.

Sortie de piste

Le 5 janvier, passage d'un Bristol 170 de la SGAA avec de Roger Morançay. Il a à bord un pilote, de Saint-Vincent, qui vient se familiariser avec le sud. Roger me demande de l'emmener de temps en temps avec moi, histoire de voir les terrains et la météo à laquelle il devra s'attendre dans le coin, car il doit remplacer Picois sur *Dragon* sous peu.

Le lendemain, Fort-Miribel avec des instruments de mesure pour la CFPS, de Saint-Vincent, passager et copilote. Au retour, je ramène Denis et un topographe.

Il fait très beau, pas de vent, El-Goléa me donne la piste 02 et à peine posé, l'avion commence à s'embarquer à gauche, c'est encore un pneu éclaté ! Je contre avec un pied et du moteur et arrive à le tenir un certain temps, mais il faudra bien songer à s'arrêter. L'avion ralentit de plus en plus, et *crac* ! le frein droit lâche, m'inondant les pieds de liquide hydraulique. Aussitôt, c'est l'embarquée à gauche et dans un ralenti de film, l'avion sort de la piste. Or, il se trouve, comme par hasard, qu'à cet endroit, les bulldozers ont travaillé et ont laissé, juste en bordure de piste, une profonde saignée dans le sable. J'ai le temps de tout couper avant que la machine n'y bascule. Le choc est tout de même rude et le moteur droit touche le remblai, cassant l'attache du bâti-moteur. Quant au train gauche, il s'est enfoncé dans le sable jusqu'à la nacelle. Nous descendons sans avoir besoin de marchepied et il ne nous reste plus qu'à contempler les dégâts. Je suis catastrophé. J'ai pourtant mis en garde tout le monde quant aux conséquences d'une panne de freins bien prévisible. C'est si bête, quelques mètres avant ou après il n'y aurait rien eu ! Quant à de Saint-Vincent, maintenant commandant de bord à Air Inter, il doit se souvenir de son premier vol au Sahara.

Nous sortons comme nous le pouvons le pauvre F-OBDT de son sable et nous le poussons au parking. Juste à ce moment se pose un Beech 18S d'Aérotec avec de Buant qui me demande de me rendre de toute urgence à Ghardaïa pour transporter Monsieur Dufeutrel à Fort-Flatters. Heureusement, il peut assurer le vol à ma place.



Le livre d'Henri Bourdens qui relate ses multiples aventures

▼ *Sortie de piste*



Le lendemain de ce triste jour, c'est la relève de l'équipage du DC 3 d'Aérotec avec l'ami Guérard qui, par la même occasion, ramène l'inspecteur Véritas et un mécanicien de la SGAA pour m'aider à déterminer tout ce qu'il y a lieu de changer. Nous envisageons même, un moment, de démonter l'avion et de le transporter à Alger avec un Bristol mais il est de 10 centimètres trop large. Tout compte fait, après avoir tout regardé, après avoir démonté les ailes et stocké les moteurs, les dégâts apparaissent moins importants qu'il n'y paraît. Les moteurs n'ont rien car, heureusement, j'ai eu le temps de tout couper. Une hélice est à changer, une pale est tordue. Le train n'a rien, une fixation de trappe est à refaire. Le plus grave, c'est qu'il faut changer la cloison arrière du moteur fixée au longeron du plan central car elle supporte, d'un côté la contrefiche de train et, de l'autre, le bâti-moteur. La commande des pièces est passée à Omnipol Paris. Il ne reste plus qu'à attendre.

Plongée dans les cours de l'ENAC

Je profite de cette inaction forcée pour me replonger dans la préparation de mes examens. Mes 40 kilos de documentations diverses sont extraits de mes cantines et, pour commencer, j'essaye d'oublier au maximum ce que j'ai pu apprendre en plus de 2 500 heures de vol. Ces maudits examens théoriques sont, hélas, très loin de la réalité. De plus, à longueur d'année nos technocrates changent toutes les appellations : fini les chevaux-vapeur pour exprimer la puissance des moteurs, ce sont maintenant des watts. Bien sûr on ne parle plus des pièzes pour les pressions, les millibars disparaissent au profit des pascals, les newtons viennent aussi de rentrer dans le circuit. Vivement que j'en finisse car le jour n'est pas loin où il faudra repenser les puissances en Schtroumpf, les pressions en Pschiit et les températures dans une unité à laquelle n'aurait pensé ni Monsieur Celsius ni Monsieur Fahrenheit. Par contre, on est resté fidèle aux mètres-secondes et aux kilomètres-heure et aux mètres pour l'altitude. C'est logique puisque dans le monde entier les avions fonctionnent en nœuds et en pieds-minute et les altitudes en pieds. Il y a bien longtemps que le poids d'un avion fait désuet, maintenant il a une masse de même il ne décolle plus, il effectue sa rotation.

Tout ça n'a l'air de rien, mais ça complique tout de même un peu les choses. Mais à quoi bon rester aveugle, pardon *non voyant*, et entamer un dialogue de sourds, pardon de *malentendant*, avec toutes ces administrations qui sont elles, comme au bon vieux temps, peuplées de vrais fonctionnaires.

Je m'efforce du mieux que je peux à apprendre tout ça en me faisant aider par quelques techniciens des pétroles plus matheux que moi. Je rage parfois d'avoir raté les brevets par équivalences à trois mois près. Mais maintenant c'est forclos, ainsi que me l'a précisé un employé du bureau des licences.

Lâché en *Dragon*

Le 7 février, Picois, qui a un vol sur Tineldjane, terrain pétrolier en plein cœur du Tademaït, me prend avec lui en passager à l'aller et, au retour, me met en place pilote, belle preuve de confiance de sa part, car le *Dragon* n'a pas de double-commande, le pilote étant seul devant. C'est le F-BEFU, l'ancien avion d'Aéro Sud. Pas désagréable à piloter dès que l'on a assimilé la façon de le conduire au sol avec son système de freins anglais. Un peu long au décollage en charge, mais j'apprendrai à le connaître en quelques milliers d'heures par la suite et, malgré son allure désuète, j'ai connu peu d'avions de sa catégorie capables de supporter des températures extrêmes, des vents traversiers étonnants et des surcharges pas racontables, mais comme disait Kipling, *that is another story*.



▲ Plongée dans les cours de l'ENAC

Lâché en Dragon

Retour en Tchécoslovaquie

Le 15 février, mise en place à Alger pour réceptionner les pièces du *Super Aéro 45* après un échange de telex des plus nébuleux. Après plusieurs contacts téléphoniques avec Paris et Omnipol Prague, le 20, l'OTS m'envoie à Paris, par un Breguet d'Air France, afin de m'occuper de tout cela sur place, avec Henri de Montmarin. J'y reste jusqu'au 8 mars, à me geler, en attendant l'envoi de Prague. Le *Super Aero 45* est un avion évolutif, il n'est hélas pas le seul. C'est à dire que les pièces de l'un ne vont pas forcément sur un autre avion sorti de la même chaîne.

Retour à Alger avec les colis dûment dédouanés. Il est convenu, avec Jean-Marie Fraix, de la station-service de Maison-Blanche, qu'il viendra lui-même sur place, avec deux mécaniciens. Les colis sont ouverts et l'on s'aperçoit que la moitié des pièces ne sont pas conformes à la commande. Aller et retour sur El-Goléa et remontée sur Paris avec les pièces à changer, par un DC 4 d'Air Algérie.

Cette fois, j'irai moi-même à Prague. Si nous avions su, c'est par là que nous aurions dû commencer. Le 19 mars, un Iliouchine Il 12 de la Tchécoslovenské Aéroline m'emporte du Bourget et j'arrive frigorifié à Prague avec -22° C !

Madame Holisterova, hôtesse de la maison Omnipol, s'occupe de mon installation provisoire à l'hôtel Paríž où je retrouve Ladislav Smercek, l'un des ingénieurs créateur du *Super Aero 45*. Comme il parle très bien le français, nous faisons le point des différents problèmes rencontrés sur cette machine, tant par moi que par les sociétés utilisatrices.

Le soir, nous partons ensemble à Hueské Rhadisté par le train. Il fait toujours froid et, en plus, un brouillard glacial donne à toutes choses un aspect fantomatique. Nous arrivons au petit matin. Repos bien gagné au Grand Hôtel jusqu'à 11 heures, heure à laquelle il y a réunion à l'usine avec les techniciens. Il n'y a pas de doute, l'erreur a été commise ici et aussitôt des ordres sont donnés pour préparer une cloison arrière et des pièces conformes.

Le lendemain, nouvelle réunion au cours de laquelle diverses solutions sont proposées concernant les commandes d'hélices, le refroidissement des carburateurs sujet au vapor lock, la protection accrue contre le sable et, bien sûr, une modification du système de freinage. Une de ces modifications portera d'ailleurs mon nom par la suite sur le manuel du *Super Aero 45*. Puis le pilote Vanicêk me fait essayer le prototype du *Morava*, bien plus spacieux et plus puissant que le *Super Aero 45* et à train tricycle.

Le lendemain soir, invitation chez le directeur de l'usine. Une soirée sympathique et une photo dédicacée du *Morava* m'est offerte.

Le lendemain dimanche, Monsieur Vanicêk m'amène au ski avec sa famille. N'en n'ayant jamais fait de ma vie, mes débuts m'apprennent que je ne disputerai pas un slalom géant de sitôt.

Lundi, les pièces sont prêtes, plus celle de prévues pour les modifications étudiées, et une pompe à vide pour le *Super Aero 45* F-BILP, l'avion de la SARM dont le pilote n'est autre que Jacques Adda, un camarade de Marrakech qui fera ensuite carrière à Air Inter. Il est prévu de me remonter à Prague.

Mardi, tempête de neige.

Mercredi, c'est le vol Hueské Rhadisté-Kunovice-Prague, avec le prototype du *Morava* et le pilote Volk, que j'avais connu l'année précédente. Le *Morava* est un avion très agréable et très stable par gros temps, comme je peux m'en rendre compte. Très bonne soirée à Prague par les bons soins d'Omnipol.



Le Morava en vol et l'hiver en Tchécoslovaquie



Le 27, en Iliouchine Il 14, retour sur Paris. L'hôtesse, Mademoiselle Sedlaskova, très prévenante, me fait venir à l'avant et le commandant de bord, très aimablement, insiste pour me faire piloter la machine. A l'arrivée, gros problèmes pour faire dédouaner les pièces car, bien sûr, les pièces de modification ne sont pas répertoriées et personne ne sait comment s'y prendre pour remplir les sacro-saints papiers.

Enfin, le 31 mars, un *Constellation* d'Air Algérie me ramène à Alger. Mais ce sont les fêtes de Pâques, aussi, il me faut attendre jusqu'au 9 avril pour rentrer à El-Goléa avec les mécaniciens, par un Breguet d'Air France.

A partir de ce moment là, les réparations vont bon train, les moteurs sont remontés le 19, les réservoirs le 20, les ailes le 21, les capotages le 22, ainsi que les modifications antisable. Le 23, je fais tourner et le 24, arrivée de l'Inspecteur Véritas, le 25 différentes mises au point s'avèrent nécessaires : hélices et radio. Le 26, vol d'essais avec l'Inspecteur Véritas, Monsieur Mê.

La situation s'aggrave

Retour sur Alger le 29 avril. Par le travers de Ghardaïa, je constate une anomalie dans ma consommation d'essence, et pour cause, seuls les réservoirs de l'aile gauche se vident. Un essai de transfert avec le curieux système électrique n'ayant donné aucun résultat, atterrissage à Laghouat pour le complément de pleins et c'est Alger où je dois désormais être basé car, pour la période d'été, l'OTS replie son personnel dans le nord. Une bonne révision s'avère nécessaire, la station Fraix et la SGAA s'en occupent.

Pendant ce temps, bien que logeant à *La Houle*, l'hôtel de Verte Rive, je continue à me farcir le crâne avec les bouquins de l'ENAC sans un regard pour la magnifique baie d'Alger sous le ciel bleu, ni pour les jolies filles qui se bronzent sur la plage, sous ma fenêtre.

Enfin le 5 mai, la date fatidique de l'examen est arrivée. Je retrouve là Trébosc et Baudier, tout aussi peu fiers que moi, car nous sommes moins à l'aise, les uns et les autres, avec un stylo à bille qu'avec un avion, c'est certain. Le lendemain, même chose. Est-ce que ça a marché ? A-t-on des chances ? Faudrait-il remettre cela dans six mois ? Pour l'instant nous travaillons heureusement chacun de notre côté.

Trébosc regagne Guelma avec son Caudron *Simoun*, Baudier, après un tour d'opération sur Morane 475 *Vanneau* (il est réserviste), repart à Casablanca avec son *Apache* et moi j'ai justement un vol à faire Hassi Messaoud-Fort Flatters.

Pendant ce temps, bien entendu, la situation politique n'a pas été en s'améliorant et on en est arrivée à un point de rupture, l'émotion est à son comble à Alger, dans le sud, je me rendais pas compte à quel point la situation avait empiré.

Le commandant Arnould que je rencontre au bureau de piste le 9 mai, m'apprend que trois militaires français, trois soldats appelés : René Decourtreix, Robert Richomme et Jacques Feuillebois, prisonniers des fellagas depuis le 1^{er} septembre 1956, ont été assassinés le 30 avril à Tunis (sans doute pour éviter qu'ils ébruient les sévices auxquels ils ont été soumis comme ceux qui tombent entre leur mains).

L'émotion est à son comble à Alger, le personnel de l'aérodrome est en grève, ainsi que beaucoup de services publics, les commentaires vont bon train et il court des rumeurs de coup d'état. Le 12 mai seulement, j'ai l'autorisation de faire un vol d'essais, j'en fais deux, à cause du réglage des hélices.



▲ Verte Rive à Fort-de-l'Eau

▼ Mai 1958 à Alger : Jacques Soustelle et les généraux Edmond Jouhaud et Raoul Salan



Le 13 mai et le départ d'El-Goléa

Le 13 mai 1958, date hélas bien connue, je réussis avec la complicité d'un contrôleur ami à décoller pour Ouargla, il est trop tard pour continuer sur Fort-Flatters. Roland Falba, un ami photographe-navigateur est là, avec son pilote Bastian, bien connu dans les milieux aéronautiques, il a été le pilote de Pompidou et, actuellement, c'est lui le chef pilote de la SARM.

Ils ont pris pension à l'hôtel transat, j'y suis en pays de connaissances, le gérant est Hoffman qui était à l'hôtel de l'oasis à Tozeur; la patronne Mme Bauvais est encore présente, elle me demande des nouvelles que je suis bien en peine de lui donner, car la situation a évolué après mon départ et personne ne sait rien de précis. Bastian est basé ici avec une flotte d'avions équipés de magnétomètres, leur travail consiste à quadriller le Sahara afin de détecter d'éventuels gisements, c'est un travail fastidieux au cours duquel la tenue du cap et de l'altitude doit être la plus précise possible. En cette saison, ils mouillent la chemise à longueur de temps. Pour avoir fait ce genre de vol par la suite, je sais de quoi il s'agit. Ils ont un Beech 18, un Airspeed *Consul*, des Cessna 182 et le *Super Aéro* F-BILP piloté par Jacques Adda que j'avais connu dans l'armée. Nous parlons bien sûr de cet avion, les mécaniciens Gravier, Nugues et Mauras ont plus de travail avec celui là qu'avec tous les autres y compris l'Airspeed *Consul* qui demande pourtant un graissage périodique des culbuteurs des moteurs *Cheetah*, il a pourtant reçu les modifications demandées dont celle du refroidissement des carburateurs qui porte mon nom ! Pratiquement à chaque retour de mission, ils démontent les capots, récupèrent les vis écrous et rondelles qui y sont tombés, nettoient tout à l'essence et remontent le total. Par rapport aux Cessna et même au Beech 18 auxquels il suffit de refaire les pleins, c'est la galère !

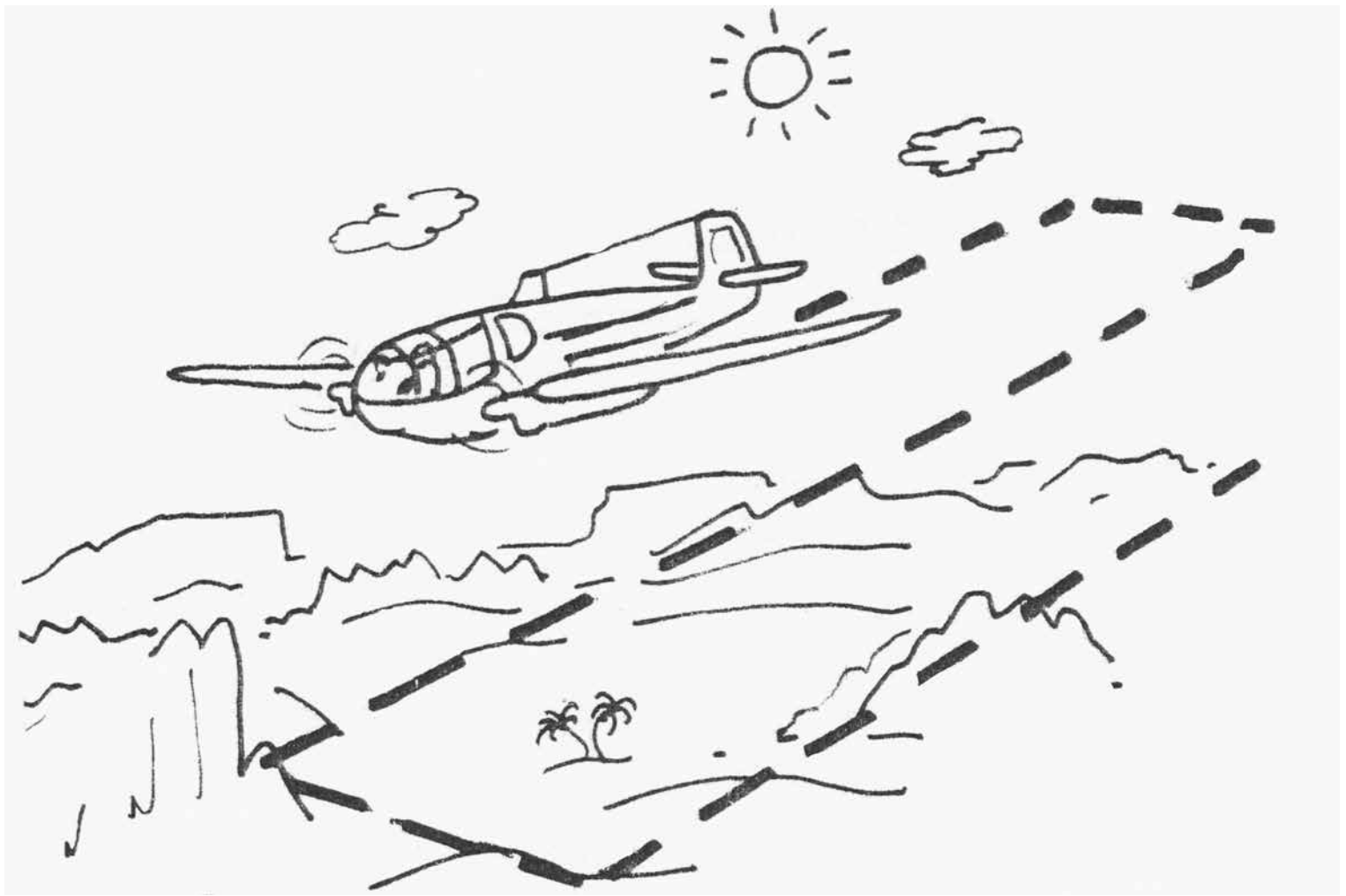
Le 14, Roland Falba me ramène à l'avion d'un coup de Jeep au lever du jour, nous nous reverrons des années plus tard et ferons équipage un peu partout en Afrique. A Fort-Flatters, le lieutenant de la Légion m'apprend le coup d'état à Alger, ils sont de tout coeur avec eux, ça s'est passé dans le calme paraît-il, c'est la fête ! Le 15, retour sur Alger via Ouargla, Mr Dufeutel que je devais ramener d'Hassi-Messaoud est remonté directement sur la France pour y attendre la suite des événements. De toute façon, il a peur d'utiliser cet avion, et me l'a écrit !

A Alger, c'est la joie, les Arabes depuis bien longtemps ont l'air de se sentir à l'aise avec nous. Des bandes se sont rendues aux troupes Françaises à la frontière Tunisienne paraît-il ? Pour l'instant, je suis à l'hôtel à Fort-de-L'eau, et j'attends des nouvelles de l'OTS.

Ce n'est pas brillant, la base d'El-Goléa ne sera pas réouverte, il est question de travailler au départ d'Alger conjointement avec une société en cours de création, mais rien n'est fait. De temps en temps, je fais un petit vol de dépannage pour la SGAA.

Jacques Pierchon a maintenant sa compagnie : Air Oasis, il me demande parfois de lui faire un vol dans le sud, avec un de ses avions. C'est ainsi que fin juin je pars avec un Fairchild 24 pour Colomb-Béchar, où il y a une bonne brume de sable. Sitôt passé l'Atlas, à partir du sud de Tiaret, ma vitesse sol est des plus réduite, atterrissage à Méchéria pour refaire les pleins, ensuite, en très peu de temps, la visibilité diminue à vue d'oeil, je suis obligé de suivre la voie ferrée pour ne pas risquer de rencontrer le relief.

Arrivé dans les montagnes d'Aïn-Séfra, à l'endroit même où s'est écrasé l'avion du général Leclerc, on n'y voit plus qu'à la verticale. Prudemment, je décide d'atterrir sur ce terrain encaissé, et heureusement gardé par la Légion. Ils m'aident à amarrer l'avion, et transmettent mon message à Alger par le réseau militaire. Nuit à l'hôtel, le 27 toujours par une forte brume de sable,



▲ *Le travail fastidieux avec le magnétomètre*

▼ *Le Fairchild 24 d'Air Oasis, compagnie de Jacques Pierchon*



arrivée à Colomb Béchar-Ville après avoir suivi route et voie ferrée depuis Béni-Ounif. Journée très détendue à la piscine de l'hôtel Transat, retour le surlendemain, toujours via Méchéria, par beau temps cette fois-ci.

A peine arrivé au parking, Marcel Gourdon et mon ami Chaumeil, arrivent en brandissant un telex, c'est tout simplement pour m'annoncer que j'ai enfin été reçu à mon examen, ils prévoient un arrosage. Mr Gréselle sort du hangar, je m'avance vers lui avec mon papier :

– *Je suis enfin en règle, cherchez-vous toujours un pilote ?*

Il sourit :

– *Chose promise chose due, pouvez-vous être disponible tout de suite ?*

– *Je pense pouvoir y être dans deux jours.*

– *Alors d'accord, vous commencerez le 1^{er}.*

Je prends rapidement congé de l'OTS où je suis de trop, l'avion sera vendu à cette fameuse compagnie Air Sud, il continuera à connaître de nombreux ennuis, pour finir détruit au sol à Bou-Saâda, alors qu'il était une fois de plus en panne d'hélices, par les Algériens fêtant l'indépendance.

C'est ainsi que je mis un terme à près de quatre ans d'aéronautique plus ou moins marginale qui m'a permis cependant d'acquérir une bonne expérience et plus de 2 500 heures de vol comme pilote privé.

Alors d'accord, vous commencerez le 1^{er}



L'inactivité me pèse



Je prend congé de l'OTS

Alger, le 24 Juin 1958

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous remettre ma démission, selon les termes du contrat.

Avec mes plus vifs regrets,

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

h. o. t. y

Les *Super Aero 45* en Algérie

Le *Super Aero 45* OK-KFO avait été acheté à l'issue du Salon du Bourget 1957 par l'Omnium Technique Saharien basé à El-Goléa, il était devenu F-OBDT et était peint crème avec des filets bleus foncés. Le 24 octobre 1957, je réceptionnais cet avion à Toussus. Je pilotais depuis six mois le F-OAZZ de la CPC à Tébessa. Cet avion était d'un pilotage agréable, très maniable, avec 7 heures d'autonomie. Lors de mon lâcher sur le OK-KFN, Monsieur Blaha, alors champion de voltige, me fit exécuter toute la voltige classique tout d'abord en bimoteur puis avec un moteur coupé et ensuite les deux hélices en drapeau ! Ces avions qui avaient des qualités indéniables, devaient se révéler bien décevants pour une utilisation intensive en Afrique et particulièrement au Sahara. Ils ont été au nombre de six en utilisation en AFN et m'ont valu, ainsi qu'à de nombreux pilotes, bien des émotions.

Tout d'abord, les pneus Barum d'origine avaient tendance à tourner sur la jante par temps chaud. Les freins, justement appelés ralentisseurs, fuyaient rapidement par tous les joints. La génération électrique, calculée très juste pour un avion où toutes les servitudes étaient électriques (train, volets, hélices, instruments, téléphone de bord, carburant), nous réservait des surprises désagréables dont la plus courante était la panne totale lorsque le *master switch* sautait. Cela m'est arrivé en approche au Bourget le 7 novembre 1957 à la tombée de la nuit et ce n'est que plus tard que j'ai réussi avec une seule VHF et sans éclairage, à faire une percée gonio à Melun-Villaroche, c'était assez sportif !

Le changement de pas des hélices était commandé par un petit moteur électrique qui entraînait la rotation des pieds de pales par un long arbre à cardans multiples. Au Sahara, la moindre poussière de sable sur les petits contacts avait pour résultat des changements de pas intempestifs, avec souvent l'impossibilité de réajuster le régime avec la commande manuelle.

Plusieurs fois, j'ai dû me dérouter ou même me poser n'importe où à cause de cela.

A froid, les moteurs démarraient bien et tournaient comme des montres suisses, mais à chaud, gare au *vapor lock* !

Le chauffage cabine, qui faisait également office de dégivrage de la verrière, laissait aussi passer les gaz d'échappement.

Avec le F-OBDT, le 6 janvier 1958 à El-Goléa, j'ai fait une sortie de piste à l'atterrissage, suite à un éclatement de pneu, compliqué cette fois d'une rupture de canalisation de freins. L'avion, bien abîmé (rupture du bâti-moteur droit), fut réparé sur place par Monsieur Fraix et je volais encore quelques mois avec. Il termina sa carrière en panne d'hélice (une de plus) à Bou-Saâda et il fut détruit par les Algériens à coup de pioches quelque temps après l'indépendance.

Le F-OBGD, livré à Paris sans équipement radio, fut également convoyé par mes soins à Genève afin d'y être équipé. Je lâchais son pilote, Bertrand de Franville, à Toussus et à Orly. Il entrepris ensuite un convoyage qui devait le mener à Madagascar. En novembre 1957, première panne à El-Goléa (verrouillage défectueux de la verrière) ensuite, accompagné d'Henri de Montmarin, représentant Omnipol pour la France, panne d'électricité entre Tessalit et Gao. Obligés d'atterrir dans la verte nature, ils resteront huit jours avant d'être retrouvés et par la suite dépannés. L'avion, arrivé à Niamey, fut révisé par une équipe tchèque. Tous deux poursuivirent quelques mois plus tard leur voyage. Hélas, une nouvelle panne au Kenya se termina par un crash. Heureusement, l'équipage fut sauf.



▲ ▼ Alain Ranc, propriétaire d'Air Alpha, et le Super Aero 45 F-OBCD que lui a prêté la SGAA pour le chantier de la route Ouargla-In Aménas



Les *Super Aero 45* F-OBCC et F-OBCE, propriété de la SGAA, sont équipés par les soins de Marcel Gourdon, directeur technique et ex-Véritas, de pneus Dunlop (plus d'éclatements) et une modification des freins a été proposée, elle n'aura pas le temps d'être appliquée. Fin 1957, le F-OBCC tombe en panne électrique à Biskra avec le pilote Stocklin. Un mécanicien est envoyé en dépannage, au retour de nuit vers Alger le 19 février 1958, le F-OBCC percute le djebel Bou-Zegza en entraînant la mort des deux occupants. On suppose qu'il a eu une nouvelle panne électrique. Le 12 avril 1960, je convoie le F-OBCE d'Alger à Colomb-Béchar. Quelques jours plus tard, son pilote, en finale à Colomb Béchar-Ville, a la surprise de voir ses hélices passer toute seules en drapeau en courte finale, alors qu'il est sur petit pas. L'avion termine sa carrière quelques mètres avant la piste, l'équipage et les passagers sont saufs.

Le F-BILP appartenant à la SARM (Société aérienne de recherches minières) est celui qui vola le plus grâce, il faut le dire, aux mécaniciens Mora, Nughes et Gravier qui, pour chaque heure de vol, passaient plusieurs heures de mécanique. Ce dernier *Super Aero*, piloté au début par Adda, avait une petite modification du refroidissement des carburateurs faite à ma demande en Tchécoslovaquie, ainsi qu'une vague protection du système de changement de pas contre le sable.

Il y a trente ans de cela, et après plus de 20 000 heures de vol sur de nombreuses machines, je garde, malgré tous ces avatars, un bon souvenir du pilotage de cet avion.



Le Super Aero 45 F-OBCE de la SGAA à Colomb-Béchar en 1960, avec l'essencier Aboukrat



Album photo



▲ ▼ *L'aérodrome d'El-Goléa, après les travaux d'agrandissement*





▲ ▼ *El-Goléa en 1962*





▲ ▼ *El-Goléa et le vieux fort en 1934*





▲ ▼ *El-Goléea en 1962*

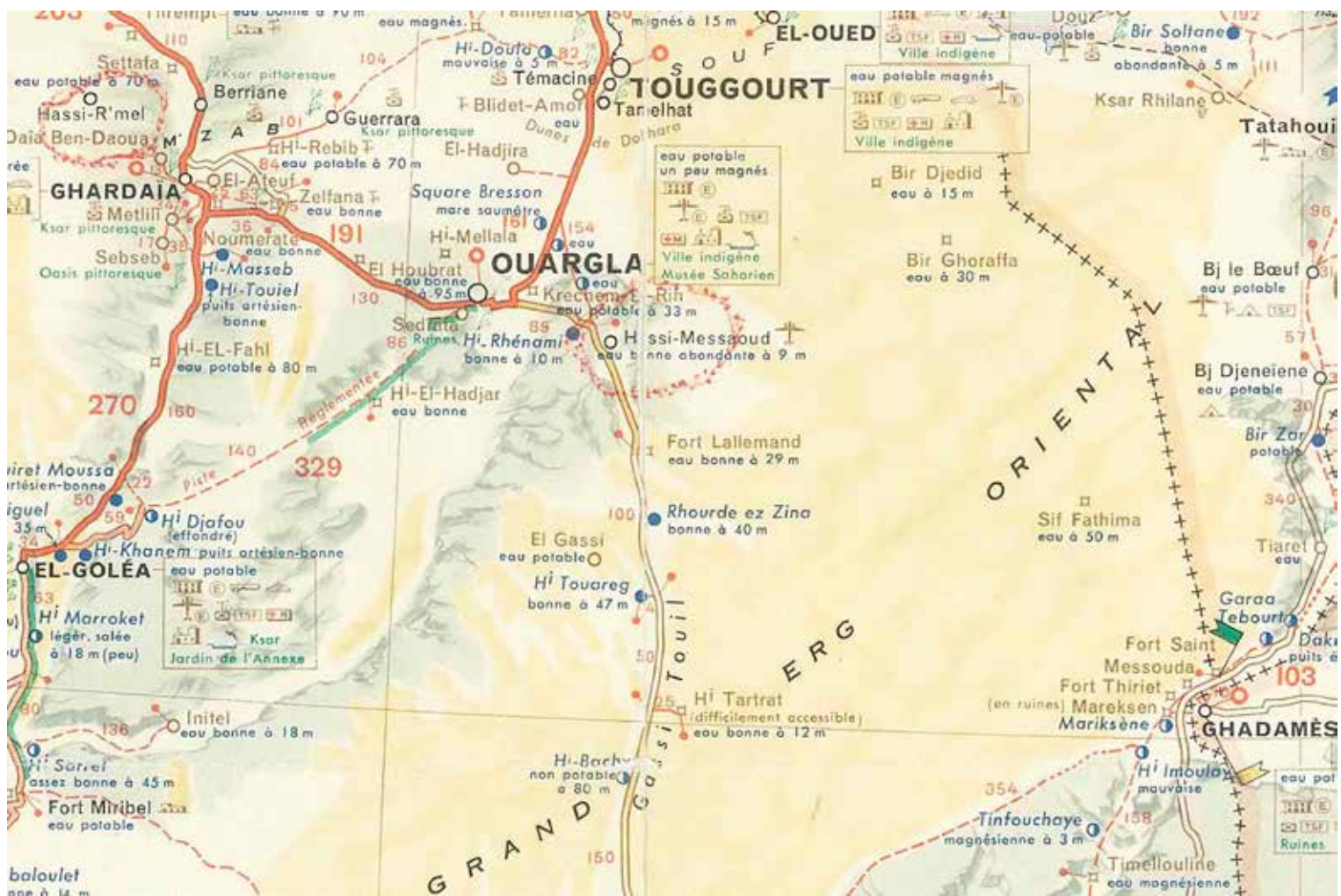




▲ Une porte d'El-Goléa

▼ Le Musée Saharien à El-Goléa





▲ ▼ *Le Grand Erg Oriental*





▲ ▼ *Le Grand Erg Oriental*





▲ ▼ *Le Grand Erg Oriental*





▲ *Le Grand Erg Oriental*
▼ *Torchères dans l'Erg*





▲ Sauvage et Marius Mandaviale, d'Aérotec, à In-Salah en 1951

▼ Paysage vers Fort-Flatters





▲ ▼ *Le Piper Apache (à Edjéleh) et le Beechcraft Twin-Bonanza de NORAFOR*





▲ *Fort-Flatters en 1936*

▼ *Balise à 14 km de Fort-Flatters en 1936*





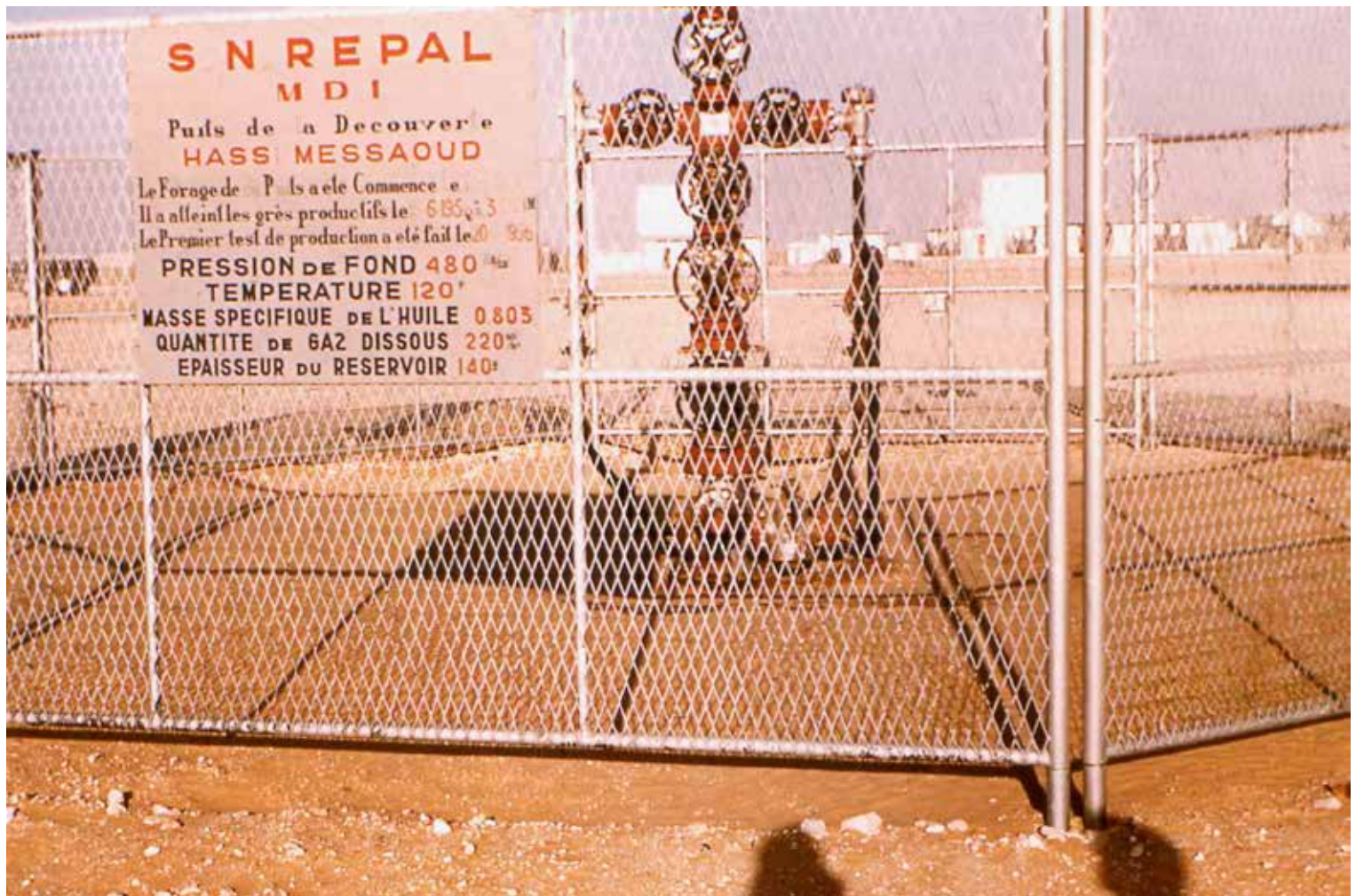
▲ *Fort-Flatters*

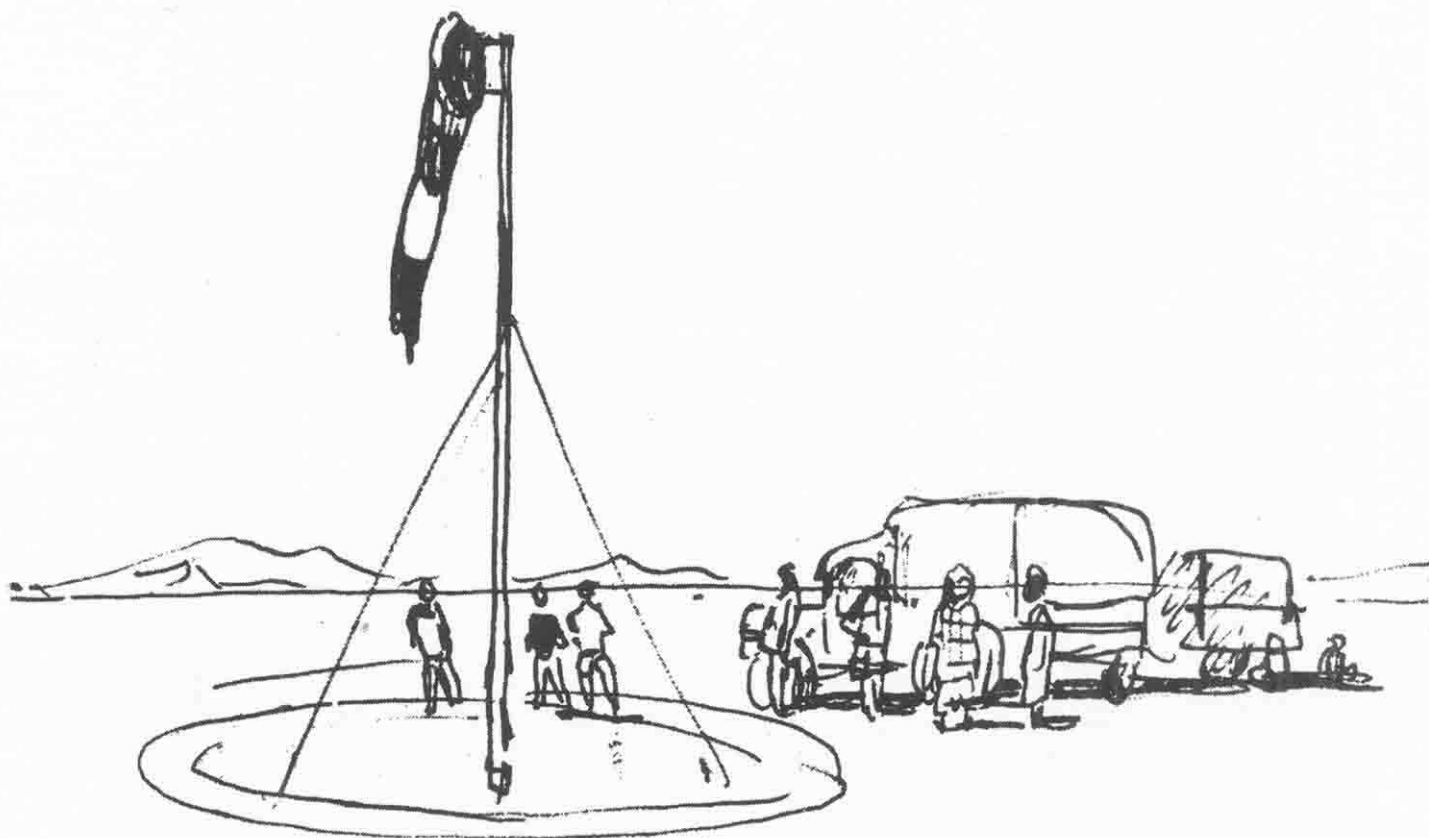
▼ *Puits artésien*





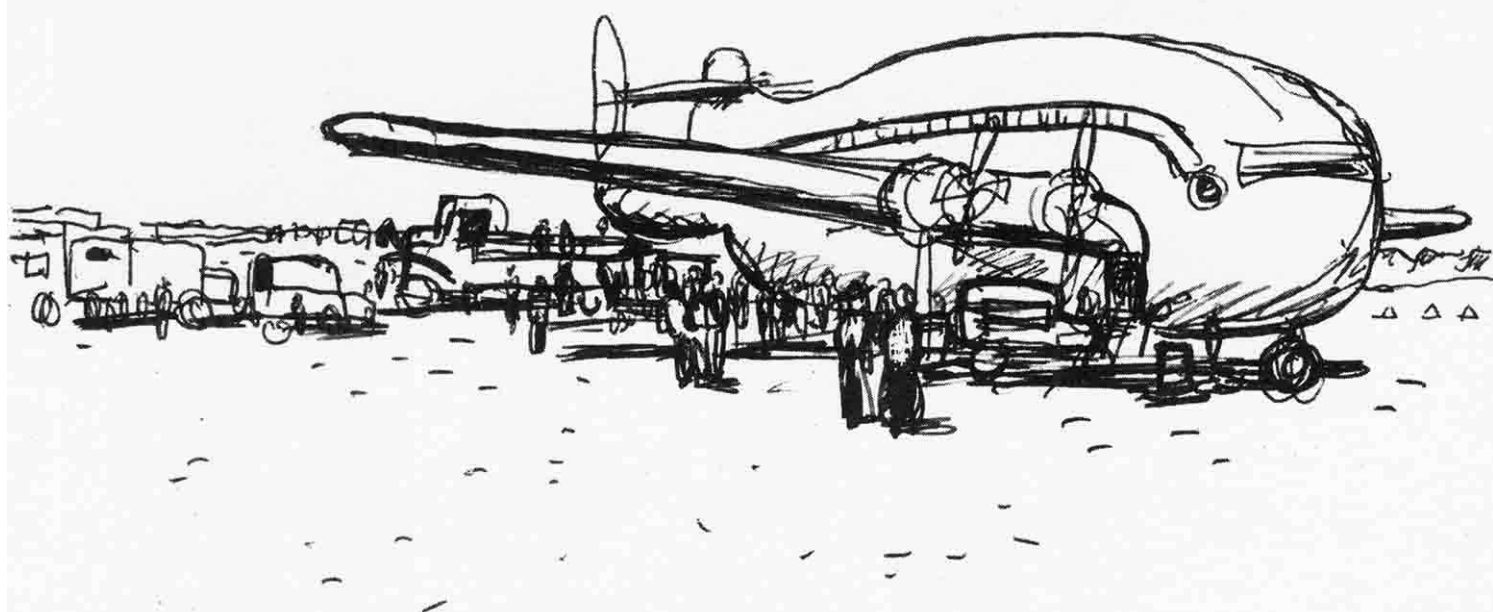
- ▲ *Le puits qui a donné son nom à Hassi-Messaoud*
 ▼ *Le puits de pétrole de la découverte à Hassi-Messaoud*



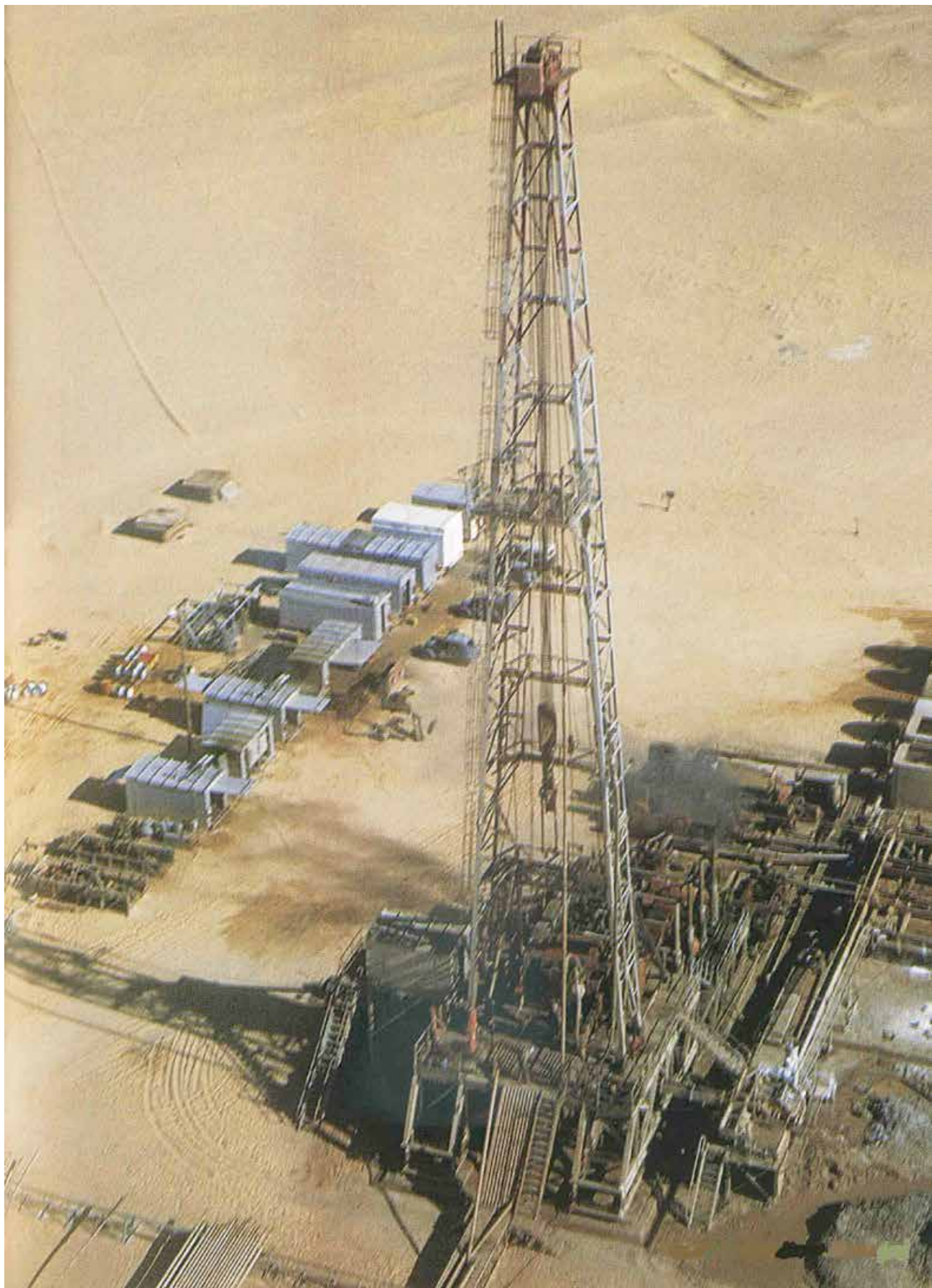


En attendant l'avion...

▲ ▼ *Le Breguet Deux-Ponts et les pétroliers, vu par Charles Brouty*



L'arrivée du Breguet



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)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin - ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Septembre 2017

ISBN 979-10-97541-01-9

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite