

Aventures aériennes (4)

Pilote de la SGAA

(Société générale d'affrètement aérien)



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 de la SGAA, est le quatrième de mes «Aventures aériennes», il sera suivi par :

— Pilote de l'Escadrille Mercure

Roland Richer de Forges

Les photos de ce document sont de : André Amadeuf, Guy Ammirati, Jean-Claude Beck, Jean-Pierre Boespflug, Michel Boinot, Jean-Félix Bonnin, Jean Delmas, Jacques Delol, Georges Denoual, Pierre Gassiot, André Chauvière, Alain Duban, Gérard Godot, Jean Gomanne, Francis Grand, Jean-Yves Grillon, Pierre Hascoet, Alain Jattiot, Emile Koltan, Gabriel Lambert, Pierre Lapeyre, Vincent Lassus, Jean-Marc Lavie, Claude Le Bihan, Claude Loustau, Jean-Claude Maillot, Alain Marquet, Gilles Mengual, André Morel, Henri Prugent, Alain Ranc, Roland Richer de Forges, Serge Rosa, Pierre Samin, André Siramy, Jean Studer, René Veyre et Bernard Zuber.



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Novembre 2017

ISBN 979-10-97541-02-6

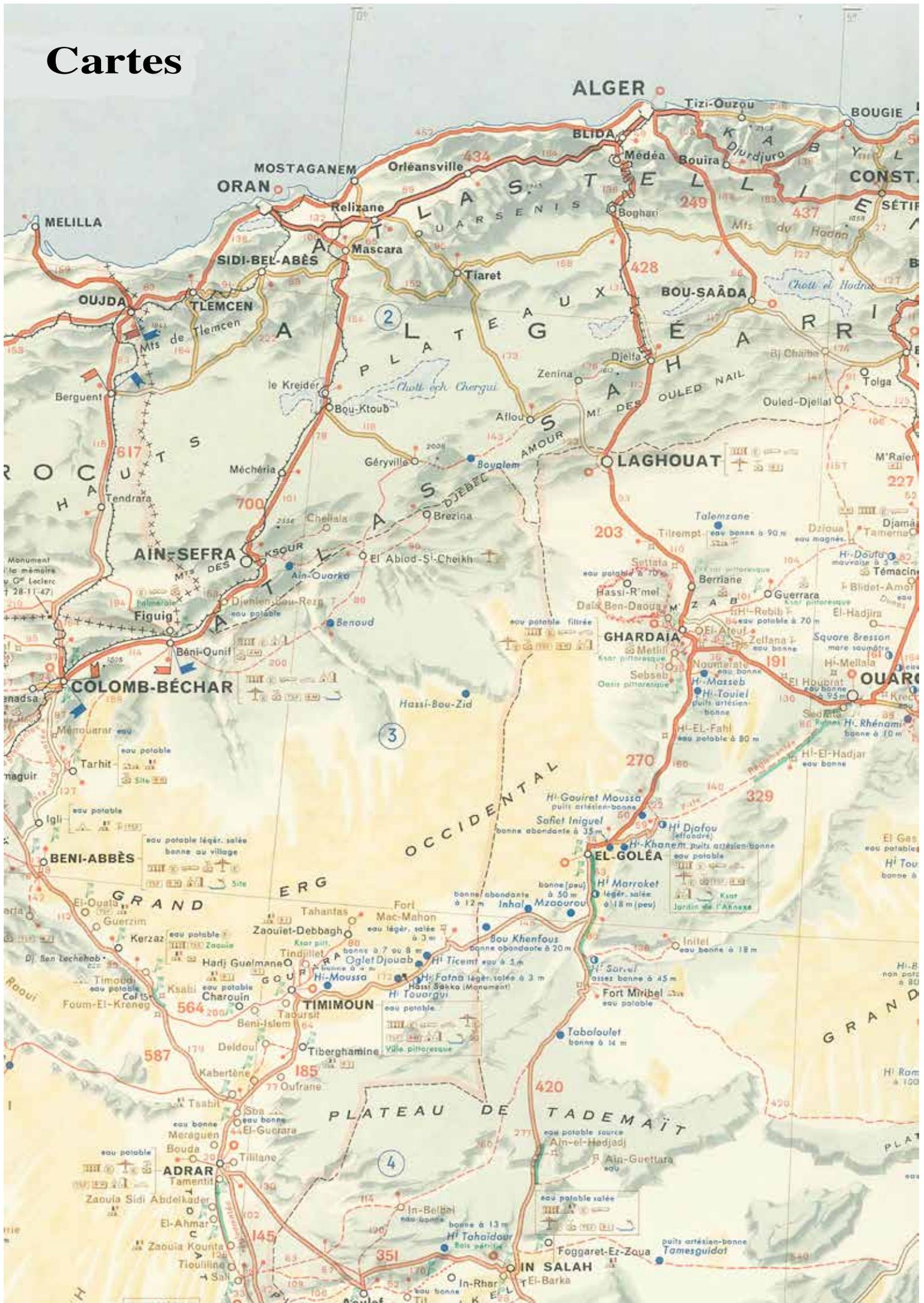
Reproduction autorisée

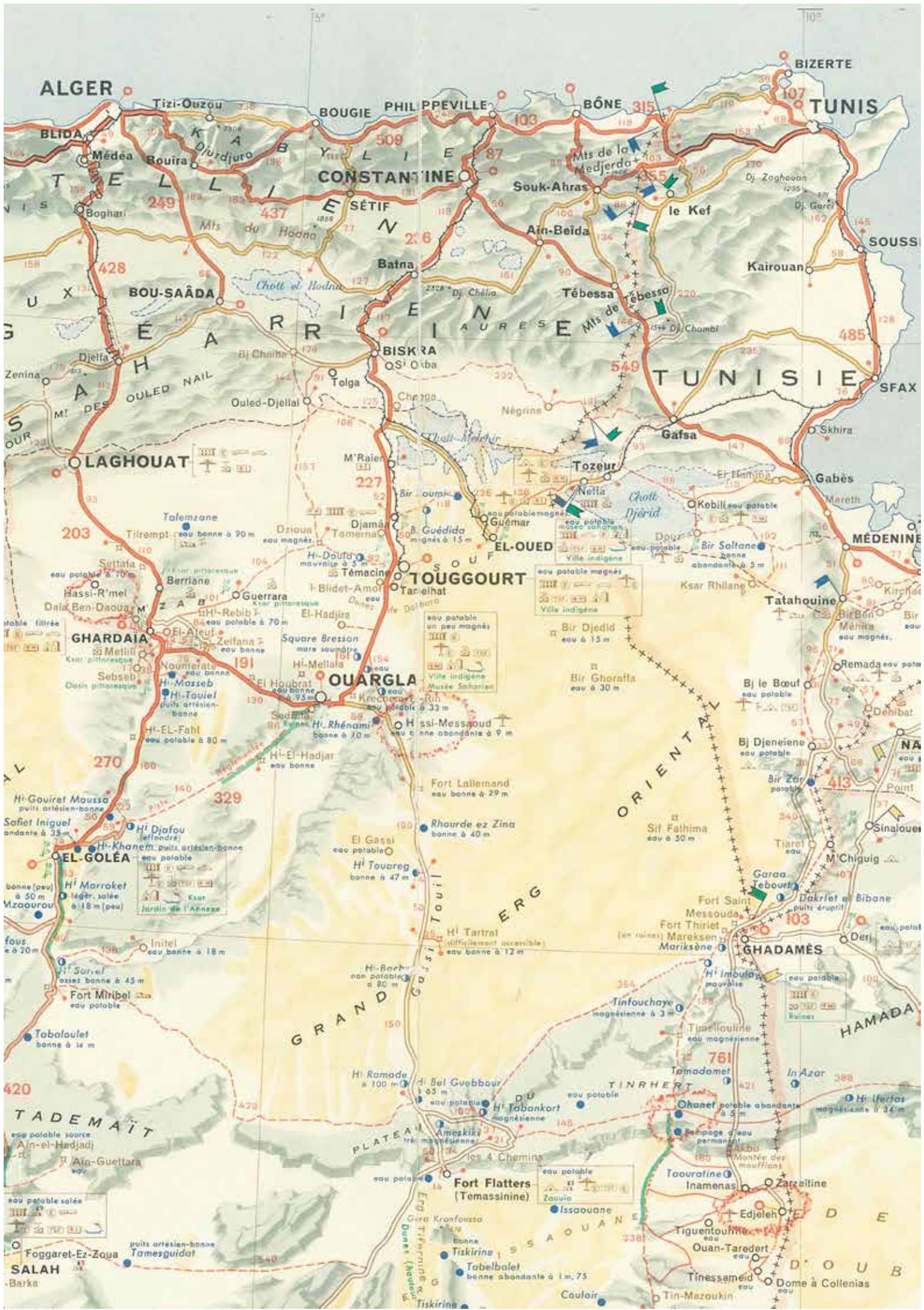
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Cartes	1
La SGAA	6
Premiers vols à la SGAA	10
Le Cessna UC-78 <i>Bobcat</i>	16
En Bristol 170 <i>Freighter</i> vers le Maroc	18
Le <i>Norécrin</i> perd une aile	24
A Paris en <i>Super Aero 45</i>	26
La Côteière en <i>Dragon</i> et en <i>Bobcat</i>	28
Fort-Flatters	34
Evacuation sanitaire dans le Sud	40
Retour au Nord	46
Encore la Côteière, puis le Sud	58
Changements à la Compagnie	64
En Jodel vers Paris	66
Avec les pétroliers	68
Mission en Mauritanie	84
Retour en Algérie	91
Le Percival	92
Gara-Brune	96
Vers le Niger	102
A Alger	105
Le <i>Starliner</i> et le dernier séjour sur <i>Dragon</i>	106
La fin à la SGAA	112

Cartes





La SGAA (Pierre Jarrige)

Algérie, pétrole et aviation

Le 25 août 1954, Georges Bouvier, de la Société contrôle forage, effectue avec le Fairchild 24 F-OAEM de l'Aéro-club d'Algérie, pour la SN REPAL, le premier déplacement aérien pour le compte d'un pétrolier au Sahara.

Hassi-Messaoud, le *Puits Bienheureux*, est situé à 700 km au sud-est d'Alger. En 1959, quatre ans après la découverte du pétrole, 7 000 personnes travaillent dans la région. 47 puits sont disséminés sur une surface de 2 000 km² : 40 km d'ouest en est et 50 km du nord au sud, un des plus grands gisements du monde. Partagé par moitié, le nord est exploité par la CFPA(A) (Compagnie française des pétroles d'Algérie) et le sud par la SNREPAL (Société nationale de recherche et d'exploitation des pétroles algériens).

Il faut 24 heures à un camion pour franchir les 1 000 km de route entre la côte et Hassi-Messaoud, deux à cinq heures suffisent en avion. L'avion est indispensable aux rotations du personnel qui a une semaine de congé toutes les trois semaines et au transport de fret.

En 1959, la SN REPAL construit à Hassi-Messaoud l'aérodrome MD1 (du nom du premier puits à Oued-Irara) avec une piste de 1 700 mètres. A une quinzaine de kilomètres, est créé un autre aérodrome privé, celui de la CFPA(A), qui construit, sur le camp OM1, l'aérodrome de Maison-Verte réservé aux avions travaillant avec la compagnie, avec une piste de 1 700 mètres et commandé par Marcel Vanucci.

Entre les deux aérodromes, se trouve le noyau d'Hassi-Messaoud qui abrite, dans des petits blocs climatisés, l'armée de Terre et l'armée de l'Air avec une station radar, les bureaux des compagnies aériennes et des entreprises qui travaillent avec les pétroliers, une chapelle et un hôtel de 400 lits servant 1 000 repas par jour, formé.

Plus loin, la CREPS (Compagnie de recherche et d'exploitation du pétrole saharien) construit un aérodrome à Edjeleh. Des aérodromes avec des pistes allant jusqu'à 3 000 m sont construites à In-Aménas, Tinfouchay et Zarzaitine, ainsi que de nombreuses plates-formes provisoires.

Dès la fin 1959, l'oléoduc vers Bougie livre 5 millions de tonnes par an, 9 millions de tonnes en 1960, pour atteindre 14 millions de tonnes quand tous les puits seront en exploitation.

Quatre compagnies aériennes exploitent régulièrement Hassi-Messaoud : Air France en Breguet *Deux-Ponts*, DC 3 et DC 4 avec 57 000 passagers en 1957 et 96 000 en 1959, Air Algérie en *Noratlas*, DC 3 et DC 4, Aérotec en DC 3, Beech 18 et *Broussard* et la SGAA en Bristol 170 et *Dragon Rapide*. A ces compagnies, s'ajoutent de nombreuses autres compagnies plus ou moins importantes d'avions et d'hélicoptères, tant pour le transport que pour la prospection.

Le trafic de Maison-Blanche avec le Sahara augmente considérablement et représente, en 1957, 44 % des mouvements (9 000), 29 % des passagers (200 000) et 61 % du fret (9 000 tonnes).

L'activité de la SGAA

Fondée le 23 juin 1955 à Aubervilliers et basée sur l'aérodrome de Maison-Blanche, la Société générale d'affrètement aérien est dirigée par Roger Colin, replié d'Indochine, avec Greselle comme directeur (Roger Colin prendra la direction en 1959) et Gregori. Le chef-pilote, Roger Morançay, sera remplacé par Ducros en juillet 1958. Responsable technique : Thominet. Pilotes : Gaston Picois, Georges Bricout, Couzon, Louis Legeay, André Espagnet, Jacques (*Kiki*) Chaumeil, Eichelbrenner, Frénel, Henri Bourdens, Carton, Ducrocq, Lepage, Obrech, Stocklin,



▲ ▼ *De Havilland DH 89 Dragon Rapide et Bristol 170 Freighter à Maison-Blanche*



Vincent Lassus, Roland Richer de Forges, Jean Robert de Saint Vincent, Aimé Trébosc. Directeur technique : Marcel Gourdon (remplacé par Sailer en juin 1959). André Thominet (*Gros Minet*), mécanicien navigant et chef de piste. Famin, chef de hangar, Marcel Hureau, chef mécanicien et son frère. Radio : Recorbet. Opérations : Boyau.

Les pilotes font 100 à 150 heures de vol par mois. Au cours des deux derniers trimestres 1960 et du premier trimestre 1961, la compagnie a enregistré 6 804 heures de vol et 8 965 heures de vol en 1961. Le premier avion est le De Havilland DH 89 *Dragon Rapide* F-BHTH acheté mi-1957, puis revendu début 1959 à Aéro Sud. Treize autres DH 89 *Dragon Rapide* (appelés le plus souvent simplement *Dragon*) suivront :

F-BEFU en provenance d'Aéro Sud.

F-BFEH acheté en janvier 1957.

F-OBAL acheté en juillet 1957.

F-OAPT acheté à Aérotec fin 1957, utilisé jusqu'en mars 1960.

F-BGXT acheté en décembre 1957 et vendu à Air Saoura en février 1961.

F-OBHH acheté en mars 1958, vendu à la Compagnie générale de transports en Algérie mi-1960.

F-BGIS acheté en juin 1958 et revendu à Air Saoura fin 1960.

F-OBHI acheté en juillet 1958.

F-BHAF acheté fin 1958 et revendu à Air Oasis fin 1960.

F-BCDB acheté à Aéro Sud mi-1959 et revendu à Aéro Sud en janvier 1961.

F-OBOI acheté en mai 1960.

F-OAUE acheté mi-1960.

F-BFVM acheté à la Compagnie générale de transports en Algérie en janvier 1961.

La SGAA, qui s'agrandit de semaine en semaine, possède également les *Super Aero 45* (F-OBCC et F-OBCE) achetés en octobre 1957, deux Avro 652A *Anson* (F-OBIF et F-OBMP) loués à la CTA, deux Cessna UC 78 *Bobcat* (F-BHDR et F-DABV) venant d'Air Travaux et cinq Bristol 170 *Freighter* arrivés à partir de fin 1957 (F-OBGF, F-OBDE, F-OBDR, F-OAUJ, F-BFOT). Elle a même exploité un *Airspeed Consul*. Le DC 3 F-BFGB sera revendu rapidement à l'armée de l'Air car la compagnie n'a pas l'autorisation de l'utiliser en ligne.

Les cinq Bristol 170 *Freighter* sont affrétés par Air France pour les lignes du Sud et pour des transports depuis la métropole au profit de la base de lancement d'Hammaguir et du site atomique de Reggane. Ils assurent également des lignes régulières vers le Sahara et des transports pour l'Armée.

En 1958, en plus des transports au profit des industries pétrolières, la Compagnie assure, avec les *Dragon*, les *Bobcat* et les Avro, les lignes côtières au départ d'Alger vers Bougie, Djidjelli, Bône et Philippeville et la ligne vers Guelma et Constantine ouverte en novembre 1958.

En travaillant dans des conditions souvent difficiles, la SGAA subit des coups durs : le 19 février 1958, le *Super Aero 45* F-OBCC percute le djebel Bou-Zegza (à proximité de Chréa) de nuit au retour vers Alger vraisemblablement à la suite d'une panne électrique entraînant la mort du pilote Stocklin et d'un mécanicien.

Le *Dragon Rapide* F-OAPT est détruit à Géryville le 2 mars 1960.

Le *Dragon Rapide* F-OBHI est détruit à l'atterrissage à Fort-Flatters le 24 août 1960.

Le 9 octobre 1961, accident du DH 89A *Dragon Rapide* F-BFVM à In-Aménas, entraînant la mort du pilote Margerit, du mécanicien Rousseau et de sept pétroliers.

La SGAA deviendra Air Fret en métropole.



▲ *Avro Anson à Constantine-Oued Hamimine en 1957*

▼ *Dragon sur le Grand Erg*



Premiers vols à la SGAA

Ce premier juillet 1958, le jour se lève sur la baie d'Alger, vers l'est, la pointe du cap Matifou tranche en noir sur la mer d'un calme plat au soleil levant, dans un ciel sans nuages. De la fenêtre de ma petite chambre à l'hôtel de La Houle à Verte-Rive, je regarde les évolutions de quelques crabes qui courent dans les vaguelettes. Mon slip de bain en vitesse et, plouf, une petite trempette matinale, quel temps splendide. Depuis bien longtemps je ne me suis senti aussi tranquille et décontracté. J'ai toujours aimé me lever tôt, mais aujourd'hui, il fait à peine jour.

C'est qu'il s'agit d'une journée exceptionnelle, je dois me rendre à l'aérodrome de Maison-Blanche à la SGAA qui vient de m'engager comme pilote, au terme de près de quatre années d'aviation en Algérie et au Sahara précédées de quelques mois d'instruction en aéro-club en métropole, après avoir quitté l'armée de l'Air.

Petit à petit le long du rivage, les volets des villas s'ouvrent, sur la plage deux pêcheurs poussent une barque à la mer :

– *Oh ! Louis ! Le couffin du casse-croûte où c'est que tu l'as mis ?*

– *Si c'est que tu regardais ak tes yeux tu causerais pas pour rien, pourquoi il est dans la barquasse !*

J'aime beaucoup cette façon de parler ensoleillée des Français d'Afrique du Nord, depuis mon arrivée en Algérie en 1954 je m'y suis fait beaucoup de relations et d'amis, mon grand regret est de ne pas avoir connu ce pays avant que les événements ne le détruisent de façon irréversible.

Pour l'instant, ici à Fort-de-l'Eau tout semble calme, si loin, et tant mieux. Je me sèche sur la plage, la camionnette de la compagnie passe à sept heure, la voici. C'est Ziano, notre chauffeur, qui commence aujourd'hui par Verte-Rive et les environs où logent la plus grande partie du personnel. Je suis rejoint par Legeay, le pilote qui doit décoller en *Dragon* pour la ligne côtière et passer la nuit à Bône, ensuite Thominet, un mécanicien navigant qui va sur la métropole en Bristol 170, et Marcel Gourdon, suivis par les mécaniciens Blaison, Cholin, Huraut, Recorbet, Perfendie, je les connais tous, ce ne sont pas les encouragements qui me manquent.

– *Alors Barbu, te voilà parmi nous ! On espère que tu es en forme, tu va voir, les heures de vol on va pas t'en promettre !*

Maison-Blanche, ce sont les premiers départ du matin. Tous les jours par tous les temps, sauf dimanche, quatre *Dragon* sont au départ sur la Côte, ils vont en croiser trois autres qui ont passé la nuit à Bougie, Djidjelli et Bône, et vont repartir à leur tour. En effet ça ne chôme pas, les Bristol 170 ont pour l'instant des affrètements pour assurer certaines lignes du Sud pour Air France et des transports de fusées de la métropole sur Hammaguir, la base de lancement du CNRS. Il reste un *Super Aéro 45*, mais son manque de fiabilité a conduit la société à louer un *Norécrin* à Air Oasis pour assurer la poste sur les localités de l'intérieur et les vols à la demande pour les nombreuses entreprises, en attendant que les *Bobcat* récemment acquis soient révisés. Le personnel des bureaux arrive à son tour, je ne suis pas un inconnu pour eux, les formalités ne traînent pas, le plus urgent est de me faire délivrer une carte de stagiaire afin de pouvoir m'utiliser tout de suite. Quelques coups de fil à l'Aéronautique civile, plus une intervention de notre agence à Paris, c'est réglé dans la journée. Marcel Gourdon, le directeur technique, me fait visiter tout et me montre les courbes d'activité en constante progression, à la fin du mois, un cinquième Bristol 170 doit venir ainsi que deux *Dragon*, ce qui en fera douze et sans doute un



▲ *Sur le parking, un Airspeed Consul et un Dragon*
▼ *Le Dragon Rapide F-BHTH, le premier acheté par la SGAA*



DC 3. La société se heurte aux monopoles en place et a beaucoup de difficultés pour utiliser les Bristol 170 et tous les avions de plus de 5,7 tonnes, des demandes sont régulièrement présentées à l'Aéronautique civile, mais leur force d'inertie est sans limite.

La matinée passe vite, j'ai eu le temps de passer au magasin Air France dans l'immense hangar Breguet derrière nos installations, toucher une casquette et des galons et prendre des mesures pour une tenue. Maintenant, il va falloir prendre l'habitude de ne plus voler en chapeau de brousse et en saharienne, du moins dans le Nord.

Retour à La Houle pour le repas de midi, le chauffeur me tend un papier : ramassage à 15 heures pour le vol de sortie de visite du *Norécrin* F-BEMH. Eh bien, en effet c'est rapide. On n'a pas perdu de temps pour m'occuper. L'après midi l'avion est là, il a tourné, Famin, le responsable de la piste, vient avec moi, nous faisons le tour, il embarque avec sa liste de contrôle, nous allons évoluer dans la région du cap Matifou et de Surcouf, tout va bien, retour à Maison-Blanche.

– *Alors il vole bien cet avion ? Rien à dire ?*

– *Non !*

– *Eh bien tant mieux, demain tu décolles à 7 heures en affrètement Colas, tu pars pour trois jours, n'oublies pas un baise-en-ville !*

Me dit Kiki Chaumeil qui vient d'arriver en *Dragon*. Nous nous connaissons bien, il faisait partie des pilotes agricoles qui travaillaient à Bône il y a deux ans. Son épouse et sa petite fille Marie-Claude, trois ans, toute gracieuse avec son chapeau chinois, sont venues l'attendre, je repars avec eux, nous faisons escale à Fort-de-l'Eau en terrasse devant quelques brochettes et un bon pot. Kiki me fait un résumé de l'activité à laquelle je devrai m'attendre : en dehors des lignes régulières sur la côte, des affrètements épisodiques et quelques escapades en Bristol 170 sur la métropole. Il y a deux avions basés dans le Sud pour les besoins des pétroliers, l'un à Adrar, l'autre à El-Goléa, il est question d'en mettre un autre à Fort-Flatters. Pour l'instant rien à dire côté mécanique, Marcel Gourdon mène son équipe pour le mieux, ce sont pour la plupart des gens qui ont fait leurs preuves en Indochine ou des jeunes mécaniciens issus de l'Aéronautique Navale très motivés. Tous les *Dragon* de provenances diverses sont petit à petit mis au standard compagnie en atelier, c'est le travail des frères Hureau, pour la cellule et les moteurs, et de Recorbet pour l'électricité et la radio, un mécanicien instrument vient d'arriver pour remplacer celui qui a trouvé la mort dans l'accident du *Super Aéro 45*. Beaucoup d'heures de vol, chaque pilote fait largement plus de cent heures en moyenne mensuelle. Dans l'ensemble, le salaire est correct comparativement aux autres compagnies sur la place, dès que les avions franchissent une ligne Biskra-Laghout-Colomb Béchar, ils sont en heures Sud, le salaire est doublé, de même pour ceux qui sont basés au Sahara.

Il y a aussi une importante mission annuelle au Tchad pour la lutte anti-acridienne. Un *Dragon* va pendant trois mois quadriller les abords du lac Tchad avec les spécialistes de cette activité, repérer les lieux de ponte dans les papyrus, les herbes et les roseaux et y diriger une flottille d'avions pulvérisateurs d'insecticide. Ils obtiennent de très bons résultats, nous ne trouvons plus, depuis quelques années, ces nuages de sauterelles qui détruisaient tout sur leur passage et qui, en 1955, m'avaient obligé à atterrir dans le désert avec un Fairchild 24.

Des contrats sont en cours pour avoir d'autres avions basés dans le Sud, de nouveaux appareils doivent venir, mais c'est subordonné au bon vouloir de l'administration. Les Bristol 170 ne peuvent être affrétés que par l'intermédiaire d'Air France, de l'armée, ou de la DTI (Direction Technique Industrielle), pourtant le travail ne manque pas.



▲ *Le Dragon F-BFEH à In-Salah en novembre 1958*

▼ *Le Dragon F-LAAL immatriculé au Laos où il n'est jamais allé, qui deviendra F-OBHI*



Les Chaumeil me déposent à mon hôtel et continuent sur Lapérouse, un joli petit port de la côte ou ils ont trouvés un bel appartement en bord de mer.

Le 2, les gens de la Colas sont ponctuels, l'avion est prêt, le plan de vol fait, et la météo est dans ses beaux jours. Première étape : Barika, de l'autre côté de l'Atlas, à l'autre bout de cet immense lac des Hauts Plateaux, le chott el Hodna. Mr Méliés, que j'ai déjà rencontré plusieurs fois au Sahara, m'explique que la France a entrepris des travaux gigantesques pour l'irrigation des terres d'une superficie équivalente à celle d'un département français, pour le bénéfice des populations locales. Des essais d'agriculture ont été fait et les terres irriguées peuvent produire du blé dans les mêmes proportions qu'en Beauce, mais du blé dur propice à la fabrication de pâtes et semoules. Son chantier consiste à canaliser, par un système de canaux et de gouttières, comme la France en a fait tant au Maroc, les eaux de ruissellement sur des dizaines de kilomètres. Atterrissage sur cette grande piste en terre, tout près de la petite ville, ces messieurs vaquent à leurs occupations, je les accompagne au chantier. Puisque je suis là, ils me demandent de choisir un emplacement pour une petite piste qu'ils auront tôt fait de réaliser avec le matériel dont ils disposent. Je délimite 800 mètres axés dans les vents dominants, proche de la route. Dès le mois prochain nous l'utiliserons. Vers le soir, cap sur Batna, nuit à l'hôtel d'Orient, j'ai le plaisir de rencontrer Jean Sammarcelli, le président de l'Aéro-club, et mes amis Grisot, anciennement à El-Oued, il y a déjà trois ans.

Décollage au lever du jour, retour à Barika où nous passons la journée et en route pour Biskra via Batna. Ici aussi, que de changements, la plus grande des deux pistes est goudronnée, une escadrille de T-6 y est basée, la route qui joint l'aérodrome à la ville à travers la palmeraie a perdu ses grands murs en toub qui constituaient autant de postes de tir pour les fellagas locaux à chaque virage. La ville n'a guère changée, mais à l'hôtel Transat on me conseille de ne pas sortir seul la nuit. J'entraîne mes passagers chez Madame Richard, un bar sympathique où l'on déguste des escargots sauce piquante incomparables.

Mes passagers sont venus pour étudier un moyen de démanteler une vieille cheminée d'usine en briques construite au siècle dernier qui menace de s'écrouler sur les maisons voisines, ils emploieront un système simple, démontage par le haut et évacuation des déblais par l'intérieur, sans risque d'accident.

Le lendemain, survol de la future route de Khanga-Sidi-Nadji qu'ils doivent construire, contact rapide avec les autorités locales et retour sur Alger via Constantine pour y déposer un ingénieur des TP et y faire les pleins. Mes passagers se déclarent satisfaits de la balade, ce qui fait toujours plaisir.

Marcel Gourdon me signale un logement sur le front de mer à Fort-de-l'Eau, je vais visiter, ce n'est pas la merveille annoncée, mais après d'âpres discussions avec le propriétaire, Monsieur Ayache, qui me promet de faire tous les travaux, les peintures, la toiture, etc. nous tombons d'accord, le soir même j'y transfère mes quelques bricoles avec une camionnette de la compagnie. Malgré l'inconfort des lieux, j'ai le plaisir de dîner ailleurs qu'à l'hôtel avec sous les yeux la vue magnifique sur la baie d'Alger. Bien sûr, le propriétaire ne tiendra pas ses engagements et aux premières pluies je devrai déménager.

Le 6 et le 7 juillet, liaisons postales sur Bougie et Bou-Saâda, au retour j'ai avec moi le patron de l'hôtel Transat, il est heureux de fuir cette ambiance oppressante d'alertes nocturnes imprévisibles qui finissent par user les nerfs, il a apporté une bouteille de champagne que nous finissons en vol. Pour ma première semaine de travail dans une compagnie aérienne, je constate que c'est tout de même mieux de ne plus avoir à s'occuper de tout soi-même, mais ce n'est qu'un début.



▲ ▼ *Le Dragon F-OBHH à Maison-Blanche en 1959*



Le Cessna UC-78 *Bobcat*

Je prend mon repas de midi à Fort-de-l'Eau au Trait d'Union avec Marcel Gourdon :

– *Le Bobcat va sortir de visite, connais-tu cet avion ?*

Il se trouve que lorsque j'étais à Avord, il y avait une escadrille de ces avions qui étaient utilisés pour l'entraînement des pilotes de chasse au vol aux instruments, un jour j'avais accompagné mon ami Lavoine, actuellement à Air France, pour une séance d'entraînement sur cet avion, nous en répétions les paramètres, les procédures diverses, normales et de secours, la mise en route et j'en avais conservé un manuel de vol. D'autre part Bernard Allix, le chef-pilote de l'Escadrille Mercure, un bon copain, en faisait voler trois, je me sentais très capable de m'en occuper. Je m'en explique.

– *Alors viens demain le faire tourner !*

C'est ce que j'ai fait après avoir contacté les mécaniciens de l'Escadrille Mercure. Recorbet, notre radio-électricien vient à bord, cet avion a connu de nombreux utilisateurs, dont l'armée de l'Air, chacun a installé ou démonté, ou remplacé des équipements, sans répertorier les écheveaux de fils multicolores qui encombrant toute la table arrière du tableau de bord. Il ne pense pas en avoir terminé avant un bon mois avant de tout mettre au point.

Un bon point fixe, les paramètres moteurs sont corrects, Recorbet range son *Metrix*. Au moment de couper, André Thominet, mécanicien navigant et responsable des mouvements avions, monte sur l'aile,

– *Oh ! Barbu t'as fait du Bristol 170 ?*

– *Non.*

– *Alors monte vite au bureau, tu verras Frénel et Mimile Cléret, ils vont t'expliquer, tu pars demain au Maroc avec eux, demande une doc.*

Le Cessna T50 ou UC-78 *Bobcat* également appelé *Bamboo Bomber* ou *Crane*, T1-7 dans l'USAF, ou AT-8 dans la RCAF et la RAF, est un petit bimoteur de près de treize mètres d'envergure pour une longueur de dix mètres, en bois et tubes entoilés, propulsé par deux moteurs Jacob R 755, sept cylindres en étoile de 245 ch.

Sorti en 1939, il fut construit à un grand nombre d'exemplaires pour l'entraînement et la liaison et utilisé par l'USAF, l'USNAVY, la RCAF, la RAF et l'armée de l'Air. La SGAA en possède deux, le F-BHDR et le F-DABV, héritage de l'éphémère compagnie Air Travaux.



▲ ▼ *Le Cessna UC-78 Bobcat F-BHDR à Orléansville en 1959*



En Bristol 170 *Freighter* vers le Maroc

Frénel, je le connais un peu, depuis El-Goléa, il a été pilote sur *Mosquito* dans l'armée de l'Air et a été à Air France avant d'être le pilote de Sa Majesté l'Empereur Bao Daï avec son B-24 *Liberator*. Il est surtout réputé pour son non conformisme et son comportement déroutant, très caractériel, nous nous entendons pas mal cependant. *Mimile* Cléret est mécanicien navigant, il a fait une bonne partie de sa carrière dans l'Aéronautique Navale pendant la guerre, il a été l'un des mécaniciens sol du fameux Farman 2234 *Jules Verne*, le seul avion à avoir bombardé Berlin en 1940. Il est aussi le seul survivant de l'équipage du Laté 631 de France Hydro, le F-BDRE, voici comment : ils étaient stationnés au lac Léré, au sud du Tchad, où ils faisaient le transport des balles de coton de Kaélé à Douala au Cameroun et revenaient chargés de fret divers, ce matin là, au moment d'embarquer, il est appelé pour retirer un télégramme à la poste, Demouveau, le commandant de bord, lui dit :

– *Vas y donc, pour un aller retour je n'ai pas besoin de l'équipage au grand complet, à demain.*

Le télégramme annonçait la naissance de son fils, il avait même prévu un arrosage au retour ! Ce n'est que le lendemain soir que la catastrophe a été connue, le gros hexamoteur s'était écrasé dans la région de N'gaoundéré par rupture d'aile au retour, dans un orage, ils sont très violents dans cette région. Il disait :

– *C'est mon fils qui m'a sauvé la vie !*

Frénel est peu loquace sur la mission, tout ce que l'on sait c'est que deux Bristol 170 doivent se mettre en place à Oran demain soir, nous partirons avec le mk 31 F-OBGF, l'équipage Ducros, Blois, Guinié sur le F-OBDR, là des instructions nous seront données. Je prends une documentation, un manuel de vol, Frénel me demande de préparer la navigation sur Oran et d'étudier les diverses destinations possibles au Maroc. Je ne connais pas cet avion, avec Blaison, un sympathique mécano sol, je monte à bord pour un amphi-cabine.

Le Bristol 170 *Freighter* est un gros bimoteur cargo anglais propulsé par des moteurs Hercules de 2 040 chevaux chacun, sans soupapes. Il fut un temps, sa publicité le présentait comme le wagon de marchandise du ciel, c'est à peu près ça. Un gros fuselage quadrangulaire qui s'ouvre par l'avant. Il a été beaucoup utilisé en Indochine pour le transport de fret important, genre camions ou bulldozers, nos avions en viennent. En métropole, la compagnie Air Transport dessert la ligne Deauville-Lympte, navettes quotidienne pour la mise en place des voitures et leurs occupants et parfois des chevaux de course.

L'accès au poste de pilotage se fait par une échelle fixée au flanc droit intérieur du fuselage. Lorsqu'on arrive dans le cockpit prévu pour trois, on n'aurait garde d'oublier que nous sommes dans un avion anglais, c'est à dire que leur logique ergonomique n'est pas forcément la notre. Le commandant de bord enjambe la poutre centrale et atteint son siège en baissant la tête au maximum pour ne pas se déchirer le cuir chevelu sur les nombreux boutons, contacteurs et cornières aux angles vifs. Une fois installé, c'est assez confortable, abondamment vitré (ce qui n'est pas un avantage par nuit d'orage). On domine la situation à près de cinq mètres du sol, la vue s'étend par dessus les deux gros moteurs dont la couronne d'échappement crache assez près de nos oreilles. Le tableau de bord, possède les instrument classique avec en plus le gros *turn and bank* à la place de l'indicateur de virage et bille habituels. Le compas suspendu à l'envers au plafond au-dessus d'un miroir et l'indicateur de pression des freins pneumatiques avec ses trois cadrans. Bien que possédant un train fixe, il y a sur cet avion un blocage de roulette arrière



▲ ▼ *Bristol 170 Freighter et les mécaniciens Serge Rosa, Jacques Raymond, Tedeschi et Mimile*



électrique qu'il ne faut pas oublier de couper après le décollage pour ne pas faire griller le solénoïde et, bien sûr, de remettre à l'atterrissage. Comme le dit si bien notre ami Bourdens :

– *Le syndicat des mécaniciens anglais doit être bien puissant, car tout ce qui est de leur ressort se trouve côté pilote : démarrage des moteurs, magnétos, génératrices, injections, etc.*

Mimile Cléret monte à son tour, il m'explique les choses importantes à connaître, en particulier les limitations de températures et de pressions, et me remet une check-list qui me servira très longtemps et que je possède encore. Les Anglais étant conservateurs, ce sont toujours des potentiomètres en bakélite de la taille d'une tasse à thé et des interrupteurs en cuivre et porcelaine disposés un peu partout comme sur leurs premiers bombardiers. Les manettes de commandes des moteurs sont placées aussi dans un ordre différent. Malgré son allure mastoc, ce gros avion est assez aimé par les équipages qui l'ont surnommé *Le bulldozer à cunimbs*. Je constaterai qu'il a un pilotage très classique et qu'il est souple aux commandes.

Je passe ma soirée, jusqu'à une heure avancée, à lire le manuel de vol et à étudier les circuits : carburant, lubrifiant, pneumatique et dégivrage. Sur cet avion, une pompe envoie du liquide sous pression à des bandes de métal poreux disposées le long des bords d'attaque des ailes et des empennages, c'est paraît-il pas mal en Europe, mais ici, les avions qui subissent les vents de sable ont souvent les pores du métal colmatés. Quant aux circuits électriques, comme sur le *Bobcat*, ces avions ont subi tellement d'installations diverses, c'est plutôt à titre indicatif. Toute la matinée, je prépare des navigations sur le Maroc au départ d'Oran sur tous les aérodromes pouvant nous recevoir, ce qui fait que la camionnette équipage me trouve fin prêt avec ma sacoche de vol et ma petite valise en aluminium qui fera tant d'heures de vol par la suite.

Avec nous, notre radio dont je fait la connaissance, le *Père Supplice*, c'est l'ancêtre de la compagnie, soixante-quatre ans, il a volé avant guerre à l'Aéropostale, il a fait équipage avec tous les grands anciens de cette époque dont Mermoz, sur les Laté 28, les hydravions sur l'Atlantique Sud, les Farman quadrimoteurs, il rentre d'Indochine où il volait sur tous les avions : DC 3, C-46 et Bristol 170, c'est un brave homme un peu distrait, très serviable, mais souvent en froid avec Frénel qui, il faut bien le dire, n'est pas toujours sympa avec lui. Bien sûr l'avion est prêt, Frénel me donne quelques brèves explications, je lui passe ma navigation, il approuve après avoir mis des petites corrections à la consommation, il tient à ce que je roule l'avion au départ, nous changerons de place au point de manoeuvre. Je comprend vite pourquoi, contrairement à beaucoup d'avions, lorsqu'on appuie sur les freins, c'est pas immédiat, on commence à entendre un bruit de locomotive à vapeur suivi de gémissements d'éléphants asthmatiques, tandis que les trois aiguilles de l'indicateur de pression pneumatique dansent la samba, sans que pour cela l'avion ralentisse le moins du monde, on pense alors à tort qu'on a pas assez appuyé, erreur ! C'est précisément à ce moment là que la première impulsion arrive avec la brutalité dont seuls les freins à air sont capables. La sortie du parking ne manque pas d'originalité, mais j'arrive rapidement à maîtriser l'engin en tenant compte de son inertie et tout se passe bien. Après le point fixe, changement de place, l'avion décolle très vite et a une bonne vitesse ascensionnelle. Je verrais plus tard qu'en charge ce n'est pas tout à fait la même chose.

Je m'applique à la navigation, Frénel en profite pour tester mes connaissances, c'est un maniaque du calcul mental, à l'arrivée à Oran une belle couche de strato-cumulus lui donne l'occasion de me faire exécuter une percée radio-range. A peine arrivé au parking où se trouve déjà quatre DC 3 d'Aérotec et un autre d'Air Algérie, nous sommes accueillis par l'armée de l'Air, une enveloppe est remise à chaque équipage, elle en contient une autre bardée de cachets et de tam-



▲ *Le mécanicien Serge Rosa et son épouse devant un Bristol 170 Freighter*

▼ *Bristol 170 Freighter à Maison-Blanche*



pons (*Secret, Secret confidentiel !*). Celle là ne devra être ouverte qu'à l'issue du briefing du colonel commandant la base, à 21 heures, alors pourquoi nous l'avoir remise maintenant ? En attendant, nous allons prendre des chambres au Martinez et un bon repas en ville.

A l'heure dite, nous sommes tous réunis à la base.

– *Messieurs, vous allez au Maroc (ça c'est le secret de polichinelle), pour une raison top secret défense, une partie des troupes françaises qui quittent le Maroc chaque jour sont débarquées à Oran où, sur la demande du Roi, elles sont ramenées la nuit un peu partout sur le territoire.*

Nos enveloppes sont ouvertes, notre avion doit aller à Meknès et Casablanca, retour direct sur Oran à vide. Aussitôt, c'est le brouhaha le plus complet dans la salle. Chaque avion a bien reçu son itinéraire, mais nous devons tous partir à la même heure. Les anciens, ceux qui ont connu des situations semblables en Indochine, ricanent ouvertement, Bourdens, Carton, Ducros, Frénel, réussissent à se faire entendre, il est bien évident que l'avion qui doit aller à Agadir ne va pas prendre la même quantité de carburant que celui qui ira à Oujda par exemple. Après quelques explications, le tumulte s'apaise, le colonel n'est pas surpris, les ordres viennent de Paris, c'est tout dire. On décide sagement de faire partir les avions dans l'ordre où les pleins seront effectués et nous convenons d'une fréquence de route. Nous embarquons 45 militaires avec équipement et à minuit (l'heure du crime) décollage pour Meknès. La nuit est belle, pleine lune, nous distinguons les plus hautes cimes des montagnes.

Sur cet avion, le radio est installé derrière sur un siège coulissant dans une sorte de couloir entre la cloison droite et les gros émetteurs et récepteurs HF Marconi, les VHF, le manipulateur morse, les radio-compas, un fouillis de câbles d'alimentations, les *inverters*, sans oublier les énormes disjoncteurs d'antennes en cuivre style centrale électrique, le père Supplice fait fonctionner sa *boite à étincelles* comme dit *Mimile*, c'est à peu près ça, car à chaque manipulation, des lampes clignent avec des éclairs bleuâtres dessinant son profil casqué en ombres chinoises sur la cloison. De mon côté, je m'applique à ma navigation, à mes calculs de carburant et à mes estimées. Frénel prend un malin plaisir à me saturer de questions. A Meknès, sur la base aux lumières tamisées, règne une activité fébrile, nous ne sommes pas les seuls avions. Nous débarquons une partie de nos passagers et cap sur Casablanca-Cazes (devenu Anfa, puis supprimé), une couche de nuages assez compacte permet à mon commandant de bord de me faire à nouveaux effectuer une percée radio-range (ce sera la dernière que je ferais de ma vie).

Au revoir à nos militaires, cap sur Oran. Juste après le décollage, je passe en place gauche, nous avons à bord une convoyeuse de l'air, seule passagère, et Frénel descend lui tenir compagnie. Je ne le reverrai émerger de la trappe qu'à la réduction des moteurs annonçant la descente sur Oran, il a l'air décontracté et me laisse atterrir, c'est la première fois que je pose un aussi gros avion mais il est plus facile que certains que j'ai connus. Le jour se lève, il est temps d'aller dormir car ce soir nous repartirons pour une même rotation. Finalement, le lendemain au retour nous continuerons sur Alger.

Le 14 juillet, postale en *Norécrin* sur Bou-Saâda et dans la foulée, Bristol 170 mk 21 cette fois-ci, le F-OAUJ, avec Guinié comme radio, lui aussi est un ancien, il a volé pour la SNCASE sur les gros quadrimoteurs *Armagnac* et avant guerre sur la régie Air Afrique sur Bloch 120, et aussi en Indochine récemment à Aigle Azur. Nous sympathisons vite, cette fois-ci Frénel a trouvé un nouveau truc pour moi, il me fait estimer ma position avec le consol de Séville, c'est pas évident, le jeu consiste à compter des séries de points ou de traits en morse et pointer sur une carte notre position approximative, il est rare que tous les trois nous trouvions le même nombre, je fais plus

confiance à Guinié pour ça. Même rotation, nous avons à bord cette fois ci un sergent-chef de l'armée de l'Air qui s'étonne de faire le circuit pour la deuxième fois.

En prime, il vient de m'arriver une mésaventure désagréable, lorsque je vole en monomoteur j'ai toujours une arme avec moi pour pouvoir me défendre en cas de mauvaise rencontre si j'ai une panne, c'est ainsi que pendant des années j'ai eu un revolver modèle 1892 et par la suite un Colt 45. Or comme je suis passé d'un avion à l'autre, il est resté dans ma sacoche où l'on trouvé les gabelous pendant que nous prenions notre repas à l'aérogare, je vous laisse imaginer le palabre. Pas facile de faire lâcher son os à un douanier. Il faut l'intervention du colonel commandant la base et ses explications pour que l'on consente à nous laisser repartir, mais mon pistolet est une arme de guerre, il est saisi, on sait très bien que seuls les rebelles qui ne craignent pas les douaniers eux, ont des armes de guerre, certaines même livrées par ceux qui plus tard deviendront certains de nos ministres. Je rentre à Alger furieux. Un ami, capitaine aux services spéciaux essaye d'obtenir la restitution de mon arme, rien à faire, il n'y a plus aucune trace de cette histoire à la douane d'Oran. Enfin à présent, quarante-cinq ans plus tard, si quelqu'un a eu entre les mains le Colt 45 n° 1958113, c'est le mien.

Pendant trois jours, postale en *Norécrin* et à nouveau le 19, Bristol 170 F-OAUJ, nous partons pour près d'une semaine, cette fois ci c'est Marrakech avec des Tabors Marocains démobilisés. Puis, de Fès, Casablanca et Meknès, nous retrouvons notre sergent-chef qui en est à sa troisième rotation.

Les nuits du 22 au 23 et 23 au 24, nous voient encore faire notre contrebande de militaires, mais cette fois en arrivant à Oran, les pleins et mise en place à Hammaguir, la base de lancement des fusées françaises (notre petit Cap Canaveral). Pendant qu'on nous charge cinq tonnes de fret volumineux, nous visitons les pas de tir guidés par un sympathique technicien, qui nous montre l'assemblage des fusées *Véronique*, un repas rapide à la cantine, en route pour Alger. Un autre équipage prend l'avion et continue sur Paris. En comptant les vols de la nuit et de la journée, nous avons fait 19 heures de vol en 24 heures.

Le lendemain, repos, plage, Guinié a apporté un petit bateau pneumatique, nous passons une bonne journée à Alger-Plage avec des amis.

Du 26 au 31 au soir, je vole tous les jours en postale et sur la Côtère, mon premier mois d'aviation professionnelle se termine avec plus de 154 heures de vol, je n'ai pas eu le temps de le voir passer. De quoi faire hurler nos fonctionnaires de la rue Camille-Desmoulins actuellement.

Le mois d'août n'apporte pas de ralentissement de l'activité, tous les jours ou presque c'est la postale sur l'intérieur, Bourbaki, Burdeau où les rebelles viennent d'incendier le hangar de l'aéro-club et les quatre avions qui s'y trouvaient après avoir assassiné le gardien.

Le *Norécrin* perd une aile

Le 7 août, au retour de Bou-Saâda, avec le *Norécrin* F-OBAZ, mise en place à Bougie avec le *Norécrin* F-BEMH. Au départ, en faisant mon tour de vérification extérieure, je remarque un coup sur le saumon de l'aile gauche, le mécanicien de piste regarde, c'est certainement une voiture des CRS qui patrouillent sur les parkings qui l'a heurté, ça ne paraît pas grave on verra ça au retour demain.

Le 8, je dépose mon passager à Djidjelli en début d'après-midi, plus quelques sacs postaux. Notre agent d'escale, Jacques Nola, me confie au retour trois passagers. Une brave dame venant de voir son fils qui faisait son service en Algérie, un militaire et une jeune fille. Il fait un temps superbe à faire du tourisme, d'autant plus que le paysage est magnifique avec les montagnes de Kabylie qui dominent le golfe de Bougie. Je reste à 2 500 pieds (750 mètres), histoire de faire admirer le panorama à mes passagers, la ville de Bougie sur le cap Carbon dominant la mer d'un bleu profond. La visibilité est exceptionnelle sous les nuages qui commencent à se former. Et soudain, en passant sous un gros cumulus, par le travers du cap Sigli, une secousse sèche, brutale, comme il arrive souvent sous un nuage en montagne, l'avion s'incline et je constate que mes ailerons sont coincés. Je rétablis la machine au pied et je vois l'extrémité de l'aile gauche qui bouge doucement. Il me reste 45 minutes de vol pour Alger, je suis hors de portée de radio, trop bas sur le relief. Toutes les histoires concernant le *Norécrin* me viennent à l'esprit, de nombreux cas se sont produits de rupture de voilure. Que faire ? Tout en continuant à commenter le paysage à mes passagers, je me dirige vers la mer, moteur réduit, à faible vitesse et je me stabilise à très basse altitude le long de la côte, espérant que si une catastrophe se produit, nous aurons plus de chance d'en sortir.

Toujours sans ailerons, à dix mètres d'altitude, nous voici par le travers de Port-Gueydon, puis du cap Tedlès et de Tizirt où il n'existe pas encore de terrain. Passé Dellys, j'arrive à portée radio VHF avec Alger, je leur fais part de mes problèmes, la tour contacte le technique de la compagnie où, par chance, se trouve Jacques Pierchon qui a des milliers d'heures de vol sur *Norécrin*. Réponse : je peux continuer sans être obligé de me crasher à l'arrivée, à condition de ne pas sortir les volets.

Me voilà rassuré dans une certaine mesure. La sortie du train actionnée par une manette à cliquets provoque de plus en plus d'à-coups dans l'aile gauche du plus désagréable effet. Enfin, tout se passe bien et je termine mon approche par un *kiss landing* (chose facile avec cet avion). Arrivée au parking, mes passagers, qui ne se sont rendu compte de rien, me remercient pour cette belle partie de rase-vagues. A peine se sont-ils éloignés que Famin (qui ensuite a fait carrière à Air Inter) à la tête des mécaniciens de piste arrive en riant :

– *Alors, il paraît que tu vas perdre une aile ?*

Avant que je n'aie eu le temps de répondre, il attrape l'extrémité de l'aile, *clong, clong*, personne ne rit plus, on peut passer le petit doigt à l'implanture. Ce qui s'est passé est stupide. La nuit, les CRS patrouillent en Land-Rover sur les parkings, au cours de leurs évolutions ils ont heurté le saumon de l'aile gauche sans nous le signaler. L'impact avait été constaté par les mécaniciens de piste, mais cela n'empêchait pas le vol et comme rien n'apparaissait cassé, j'étais parti. Il a suffi d'une forte turbulence pour que le petit axe tenant le longeron avant, casse, l'aile en pivotant a coincé volets et ailerons. Si j'avais actionné les volets, l'aile se serait repliée avec les conséquences que l'on imagine.

Le soir, avec Marcel Gourdon et Roger Morançay, qui nous quitte pour retrouver ses Curtiss C-46 à Air Cameroun, nous sommes à Fort-de-l'eau devant un bon pot. J'ai eu de la chance, d'autres *Norécrin* ont sans doute connu le même problème mais n'en sont pas revenu. D'après Marcel, l'axe avait une crique depuis longtemps.

Je volerai encore une quinzaine de jours sur ces avions d'un pilotage agréable.

Le 12 un vol d'essais après remise en état, le 19 j'ai lâché un nouveau pilote sur l'avion, il a fait des dizaines d'heures sans incidents.

Le 23, notre nouveau chef-pilote Monsieur Ducros, qui hélas n'a pas le même charisme que Roger Morançay, me teste sur le *Dragon* F-BHTH pendant une heure, tours de pistes et maniabilité, puis me qualifie en me souhaitant de nombreuses heures sur les avions de la Compagnie, tout en mâchonnant son cigare (il doit dormir avec). J'aurais l'occasion de faire équipage quelques fois avec lui vers la métropole en Bristol 170, il avait toujours sa petite chienne cocker à bord, il lui tenait un carnet de vol. Après l'abandon de l'Algérie, il a continué sa carrière jusqu'à la retraite sur le Bristol 170 de Boussac pour le transport des chevaux de course. Je fais seul une petite heure pour m'habituer à ce brave avion (j'ignore encore que j'en ferais 2 600 heures, avec bien des péripéties).



Le *Norécrin* F-BEMH loué à Air Oasis

A Paris en *Super Aero 45*

De retour au bureau, Roger Morançay me demande si par hasard j'aimerais convoier le *Super Aéro 45 F-OAZZ* à Paris.

– *C'est bien ton ancien avion, si je ne m'abuse ?*

– *Bien sur ! C'est pour quand ?*

– *Tu pars demain par Air France à Tébessa, ton ancien mécano t'attend, tout est prêt paraît-il, mais fais donc un vol d'essais avant si tu veux un conseil. Pour le retour, vois à Aérovoyages, on a un Bristol 170 qui repart de Villacoublay le 6, ça te va ?*

– *Plutôt deux fois qu'une, à demain.*

Le 26 août, le DC 3 d'Air France me dépose à Tébessa. Guillemain est là avec Verhegge son pilote, il est près de midi, nous allons au Français, chez Roger Holeindre, pour un repas de retrouvailles, ensuite je reprend avec plaisir les commandes pour un petit vol de contrôle. Tout tourne rond, les hélices ne me font pas de farce, il me paraît lourd de l'avant, cela provient de la batterie au cadmiun-nickel qui n'a pas le même poids, le tout est de le savoir, une nouvelle pesée sera sans doute faite après la visite par son nouveau propriétaire, l'avion est en effet vendu, la CPC achète un Beechcraft (enfin).

Le 27, par un temps splendide, une brève escale au Kouif et à Bône, où la direction des Phosphates m'apprend que je ne partirai que le 30, diverses formalités restant à accomplir, ça tombe très bien, Martin chez qui j'ai repris mes habitudes d'invité permanent me fait une visite soignée de l'avion. Le jeune Jean-Marc Lavie, que j'ai eu comme élève, viendra avec moi avec l'accord de la CPC jusqu'à Ajaccio rejoindre sa famille.

Le 30, comme prévu, cap sur la Corse, Jean-Marc pilote, en 2 heure 40 nous sommes à Campo-del'Oro accueillis par sa soeur et des amis, ils tiennent absolument à m'inviter à Cargèse, excellente soirée, j'en serai quitte pour rejoindre Toussus directement demain. Ce ne sera pas, à cinq minutes de Nice, l'hélice du moteur gauche ne régule plus, je sais ce que c'est : le système est à nettoyer au trichlore.

J'atterri à Nice, ici on ne peut rien pour moi, je dois aller voir à Cannes. En bricolant un peu, je réussis à caler les deux hélices plein petit pas, il est tard, je décolle pour Cannes, à dix minutes sans ameuter le contrôle qui m'en aurait empêché à coup sûr. Il me faut attendre le lendemain où on peut me dépanner dans la matinée, le 2 au soir, enfin Toussus, Marcel Lhôte me descend à la gare de Versailles. Je ne le reverrai plus, il sera victime d'un accident de la route quelques mois plus tard. Une brève visite à la CPC, où j'ai conservé de bonnes relations, et à notre agence toute proche avenue Marceau. *Mimile Cléret* est là :

– *Alors ce convoyage ?*

– *J'ai fini par arriver comme tu vois, les Super Aéro 45 sont toujours pleins d'imprévu.*

– *On repart ensemble, le commandant de bord sera Couzon, que fais-tu ce soir ?*

– *J'avais prévu, comme à tous mes passages, d'aller au Pralognan, viens m'y retrouver.*

– *D'accord, j'aurai un invité, Scour, tu connais ?*

– *De nom seulement, il faisait bien partie de l'équipage du Jules Verne ?*

– *Oui, il est bientôt à la retraite d'Air France, c'est un bon copain de l'Aéronautique Navale, tu me feras penser de vous raconter une histoire qui m'est arrivée la semaine dernière avec Couzon justement.*

Repas sympathique; ce sont de bons vivants, ils évoquent l'époque où ils se retrouvaient à Lanvéoc-Poulmic après les missions :

– *Ah ! Mimile et cette histoire ?*

– *Voilà, la semaine dernière avec un Bristol 170 nous allions à Tamanrasset avec comme chargement deux longs tubes de la longueur de la soute bien amarrés sur le côté gauche et dans les coquilles de portes avant, un vélo bien attaché aussi. A l'arrière nous avions un seul siège et un passager, un manoeuvre qui accompagnait les tubes. Après deux heures de vol, Couzon débraye le pilote automatique trime l'avion, recommence : Mimile, on dirait que quelque chose s'est détaché dans la soute.*

Je me retourne vers Lecoq, le radio qui est derrière moi :

– *Tu veux regarder par la trappe ?*

Il ouvre, penche la tête, la relève.

– *Eh bien ça !*

– *Alors ! Quoi ?*

– *Le gars est en train de faire du vélo dans la soute. Il roule doucement jusqu'au fond, sans descendre, il tourne devant la porte des toilettes en se tenant à l'échelle pour faire demi-tour, et c'est reparti.*

– *Dis moi quand il revient vers l'arrière.*

– *Top, ça y est.*

Couzon cabre l'avion, par la trappe Lecoq observe notre aéro-cycliste qui passe pardessus le guidon et va tamponner la porte des toilettes qui s'ouvre sous le choc.



Jean-Marc Lavie

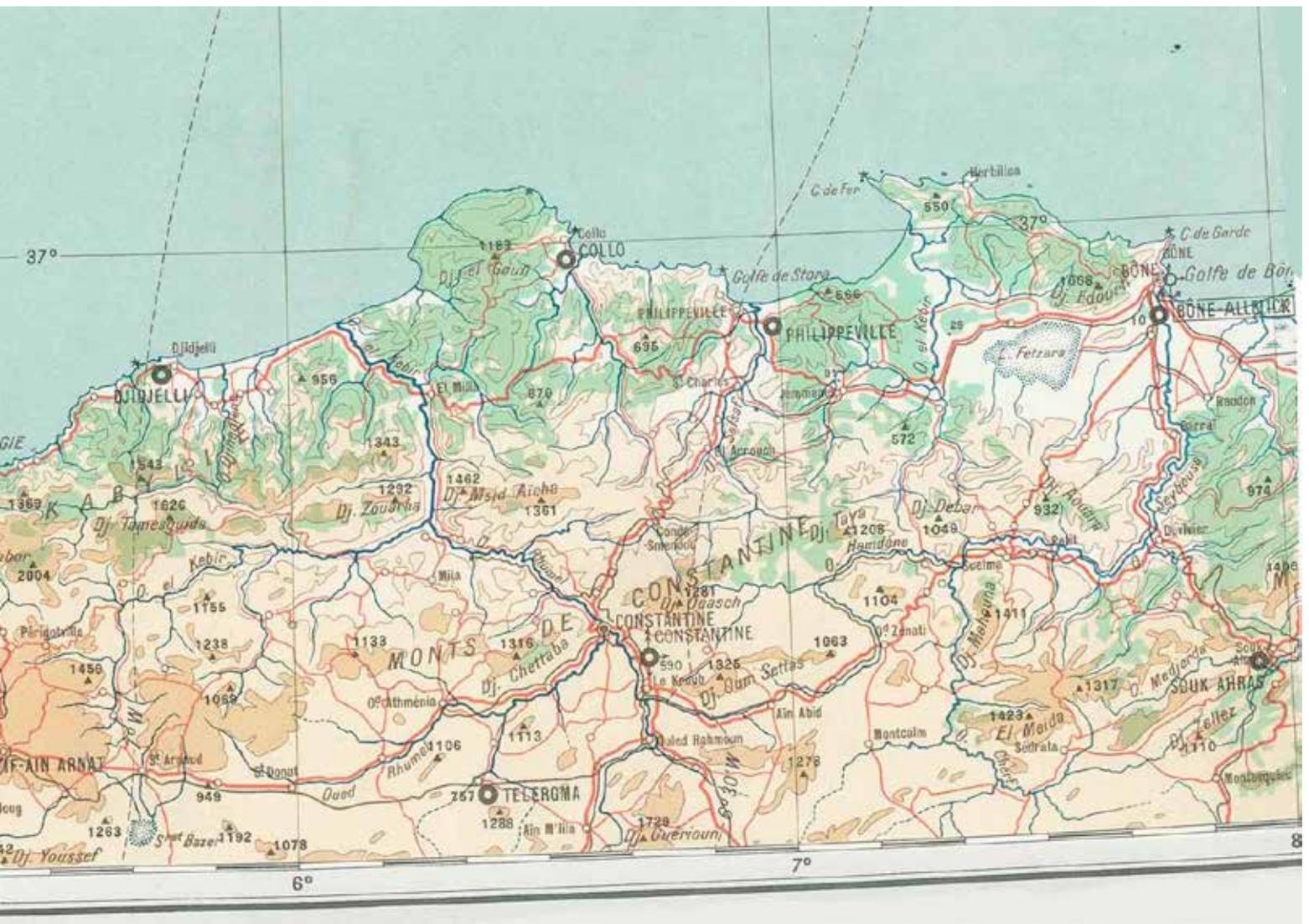
La Côtère en *Dragon* et en *Bobcat*



Pendant plus d'un mois, c'est une série de déplacements vers l'intérieur et sur Laghouat et Biskra. En très peu de temps, le *Dragon* me devient familier, ses freins bizarres et ses démarrages à chaud car, comme le disait un illusionniste bien connu : *Il y a un truc !* bien des pilotes ont pris feu à la mise en route.

L'activité principale consiste à faire la ligne côtière : Alger-Bougie-Djidjelli-Phillippeville-Bône plus Constantine et Guelma. Et ce par tous les temps, tous les jours sauf dimanche. Ce que nous assurons avec une très grande régularité, conjointement avec notre compagnie concurrente Afric Air équipée d'Avros XIX un peu plus rapides que nous, mais handicapés par le peu de fiabilité des moteurs *Cheetah* qui procurent souvent aux pilotes de belles émotions, nous en aurons aussi par la suite.

Depuis le début des événements, la ville de Djidjelli s'est trouvée isolée lorsque les rebelles ont fait sauter la voie ferrée sur Constantine, détruit les ouvrages d'art, ponts et corniches de ses routes de montagnes et attaqué fréquemment la route côtière. A cette époque, Bougie n'était pas encore le terminal pétrolier d'Hassi-Messaoud et n'était guère mieux partagée. Dans cette région montagneuse, on ne compte plus les sabotages de voie ferrée, les attaques de toutes sortes et par la route on ne circule qu'en convois avec protection aérienne. Aussi notre noria d'avions a-t-elle du succès.



▼ Dragon de la Côte à Djidjelli



Contrairement à une opinion métropolitaine, il ne faut pas croire que le beau temps règne en Algérie en permanence, loin de là. Que de fois nous avons passé le travers du cap Bougaroun et la presque île de Collo à une altitude variable entre la mer et 500 pieds, glaces ouvertes en essayant de deviner la côte rocheuse où gisent les épaves de dizaines de cargos, dans les paquets de pluie diluvienne et les turbulences. Il est indispensable de conserver la vue du sol car les aérodromes de Bougie et de Djidjelli n'ont aucun moyen de guidage ni même de tour de contrôle (le GPS n'apparaîtra que près de quarante ans plus tard). Nous avons simplement une fréquence VHF pour se contacter entre avions et donner notre position et notre altitude.

Par la suite, les militaires mettront un radar à Djidjelli qui nous sera souvent utile. L'aérodrome de Bougie était situé dans une vallée encaissée de l'oued Sghir qui débouchait sur la mer à un kilomètre de là. La piste, d'une longueur de 1 200 mètres, venait d'être asphaltée mais obligeait le décollage vent arrière à cause du relief et des violentes turbulences. En *Dragon*, avec un vent trois-quart arrière de 20 à 25 noeuds, les décollages étaient assez sportifs. Une fois en l'air, à 200 mètres, une ligne téléphonique, juste derrière, une ligne électrique, sur la gauche une haie d'eucalyptus, sur la droite une maison avec deux palmiers. Pour parachever le tout, le téléférique de la mine, saboté depuis le début de la rébellion, qui nous présente ses bennes rouillées, nous arrivons enfin sur la mer à l'aplomb d'un gros cargo coulé un jour de tempête.

Arrivé là, virage à gauche en montant, passage à la verticale de l'aérodrome dans les turbulences souvent très fortes et cap sur Alger. Dans l'autre sens, virage à droite sur le golfe de Bougie cap à l'est, 25 minutes pour Djidjelli, elles nous paraissent souvent longues au milieu des trombes d'eau, des grains violents qui réduisent la visibilité à zéro, surtout avec ces glaces plates de la verrière, on se croirait dans un aquarium. Cette traversée turbulente, surnommée *la Baie des Angoisses* par l'ami Foriel, est un concentré du mauvais temps sur cette côte, sans doute dû au fait qu'elle est bordée au sud par les hautes montagnes qui forment un piège parfait aux perturbations qui viennent du nord. C'est un soulagement de déboucher entre les rafales de pluies qui marquent la mer, juste sur la petite piste en grilles qui épouse le relief du terrain. Il est bien rare que le vent soit dans l'axe, mais on a l'avantage de pouvoir arriver très bas à l'entrée sur la plage, ce qui est appréciable avec nos freins ridicules.

Djidjelli est notre escale préférée, tous les soirs un *Dragon* y passe la nuit, accueilli par Jacques Nola, notre chef d'escale et ami, et par un de nos mécanos détaché là à tour de rôle. C'est une petite ville qui fait penser au midi de la France avec sa plage, son hôtel-casino, ses petits bistrot sympas, son esplanade où nous retrouvons nos partenaires habituels pour de longues parties de pétanque : le chef de gare en chômage technique depuis le début des événements, le pharmacien, Veyrunes, ancien pilote de *Mosquito* pendant la guerre qui avec son Cessna 180 assure les déplacements d'une société d'exploitation de liège qui est la principale richesse de cette région montagneuse, Charles Nola, le président de l'Aéro-club, et beaucoup de nos passagers habituels. La ville vit repliée sur elle-même, seuls deux petits bateaux assurent la navette entre Bougie et Philippeville, parfois de rares cargos viennent encore au petit port, si joli, si paisible avec ses chalutiers et ses lamparos. Nous avons certainement transporté toute la ville, Européens et Musulmans confondus, y compris les relèves des dames de la maison accueillante de l'endroit située au bout du terrain d'aviation, elles nous invitent souvent à boire un pot, pour le reste, c'est selon. Nous ne pouvons pas répondre à toutes les invitations de nos passagers, une anisette ça va, mais une demi-douzaine, bonjours les dégâts.

Le plus grand danger qui nous guette sur cette côte c'est sans doute la cirrhose du foie. Nous avons bien sûr essayé tous les restaurants de la ville. J'ai gardé un faible pour celui du port au

bout de la jetée, avec ses sardines en escabèche, ses calamars, ses fritures et ses énormes gambas à la sauce piquante et toujours avec cet accent impayable des plus plaisant.

– *Bonjours, quel beau temps ! Vous avez été à la pêche ?*

– *Eh pourquoi c'est que j'y aurais pas été ? C'est pas quand c'est que la mer elle est démontée qu'y faut y penser ! D'ailleurs, Barbu, t'as qu'à t'installer ak une anisette, les gambas elles viennent.*

Un client arrive,

– *Oh ! Môrice ! Amène toi avant que l'aviateur y bouffe tout.*

Et les clients de rire.

La famille Nola nous accueille comme étant de leurs parents, nous vivrons des années avec eux, partageant leurs joies et aussi leurs peines et leurs drames. La rébellion est en effet toujours très active autour de la ville et de Taher, autre petite agglomération proche, où se trouve un grand terrain d'aviation utilisé par les militaires et parfois par les DC 3 d'Aérotec.

Les exactions qui avaient diminuées au moment du 13 mai et dans les mois suivants repartent de plus belle après les déclarations du général (*di gol*, comme disent les Arabes), qui vient de transformer les Français en habitants de l'Algérie Algérienne.

C'est ainsi que nous apprendrons au fil des jours, les assassinats, les tortures, les destructions de tout ordre touchant de près ou de loin ces braves gens que nous avons appris à connaître et à aimer.

Début octobre, après une journée bien remplie en *Dragon*, Marcel m'a désigné pour faire le vol d'essais du C-78 *Bobcat* qui est enfin prêt, ce sera pour demain, Thominet viendra avec moi, nous avons volés en équipage Bristol 170, c'est aussi un ancien de l'Aéronautique Navale et d'Indochine, il a des milliers d'heures de vol, il me fait confiance, c'est sympa, car cet avion, si je le connaît parfaitement, je ne l'ai jamais piloté. Comme disait en plaisantant mon ami Roger Morançay :

– *Quand tu te trouve devant un avion que tu n'a jamais piloté, fais en soigneusement le tour, repère ou est la porte pour ne pas avoir l'air ridicule devant les passagers.*

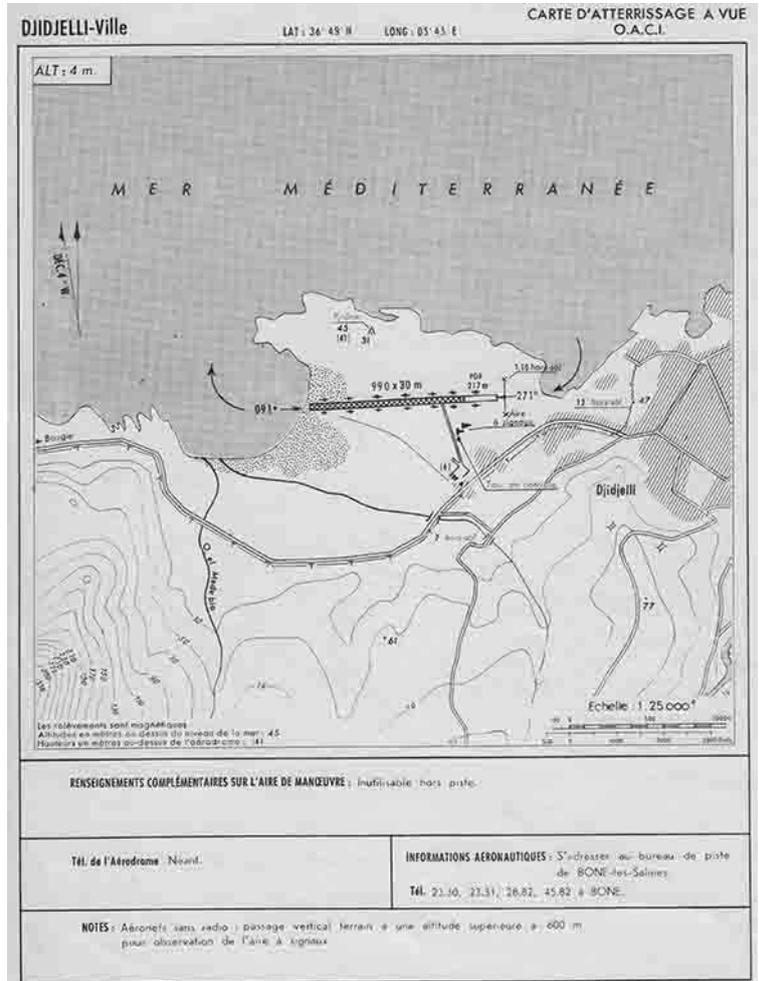
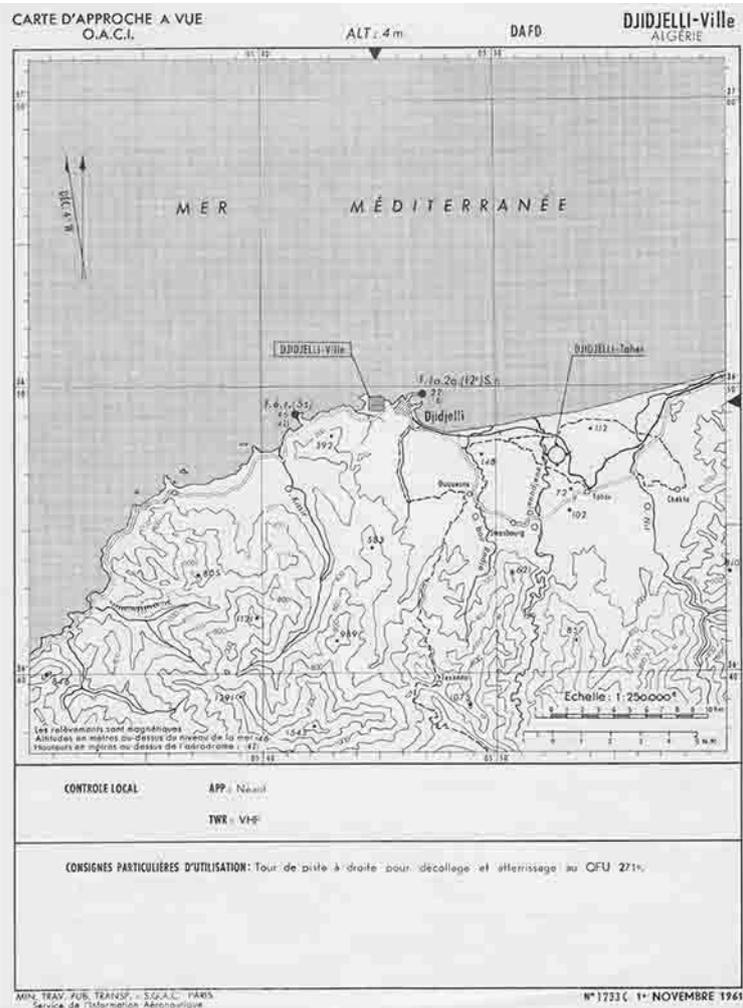
Je ne fais pas que ça. Une soigneuse inspection extérieure, une bonne check-list, mise en route, point fixe, roulage, les freins sont meilleurs que ceux du *Dragon* (ils n'ont pas de mal), décollage. L'avion monte bien, les paramètres sont bons, nous notons tout ça sur la feuille idoine. Je me stabilise tranquillement à 6 000 pieds le long de la côte, essais du train, des volets, décrochages tout rentré, tout sorti. Il ne reste plus qu'à rentrer, cet avion a des volets importants qui permettent des approches avec un angle élevé, cependant pour mon premier atterrissage je fais sagement une arrivée au moteur pour réussir une prise de contact en douceur. Certains prétendent à l'heure actuelle que l'atterrissage est la science des ânes. Comme disait Roger Morançay :

– *Qu'ils demandent donc aux passagers.*

Dès le lendemain, je fais la Côtière en *Bobcat* jusqu'à Bône et retour, histoire de le prendre en mains.



▲ ▼ L'aérodrome de Djidjelli



Fort-Flatters

Mon départ pour le Sud est prévu le 15 octobre, la CEP (Compagnie d'exploration pétrolière), attend notre venue à Fort-Flatters. Les papiers de Véritas ne sont prêts qu'en début d'après midi, ça nous fera une escale de nuit à Touggourt, ce n'est pas pour me déplaire, je suis heureux d'y retrouver des amis. Mon mécanicien est Perfandie, un garçon sympa, qui connaît bien l'avion. C'est la première fois qu'il fait un séjour au Sud, il tombe bien, la base CEP est réputée pour son accueil, j'ai eu l'occasion de l'apprécier en escales avec le *Super Aero 45*.

Nous profitons de ce vol tranquille et par beau temps pour étalonner notre consommation et pour vérifier l'autonomie du réservoir arrière. A l'arrivée, Roger Podda, le commandant d'aérodrome et moniteur de l'Aéro-club, nous transporte à l'hôtel de l'Oued Rhir où j'avais mes habitudes, nous y retrouvons les pilotes de connaissances dont Gustave Camiliéri, qui vient de terminer la construction de son Jodel D112 avec son épouse (quelques années plus tard il réussira à fausser compagnie à ceux qui auraient bien aimé l'en spolier en allant de Laghouat à Carthagène).

Le 16, 2 heures 25 de vol plus tard, atterrissage à Fort-Flatters. C'est une palmeraie minuscule précédée à l'ouest par une autre encore plus petite, Zaouia. Il y a là un bordj au sud-ouest tout près des dunes de l'erg Issaouane occupé par la Légion. L'embryon de ville se compose de deux rues qui se coupent à angle droit, une petite place avec le seul hôtel restaurant, *Chez Bouchon*, et sa sympathique amie Lolita, à l'autre bout de la rue, l'aérodrome avec sa piste en latérite, quelques baraquements militaires un hangar, deux ou trois abris en tôle, enfin rien de bien folichon.

Du fait de sa situation encaissée, entre les dunes au sud et à l'est et par la falaise du Tinrherth au nord haute à cet endroit de plus de 170 mètres, Fort-Flatters connaît des variations de températures importantes de - 6° à + 25° et l'été sans un souffle d'air, + 55° en août et septembre. Les vents, toujours est-ouest, sont souvent très violents avec chasse-sable épais. Heureusement, la piste est bien orientée, il y a une station gonio VHF dans l'axe où j'ai le plaisir de retrouver mon vieux copain Roy qui était avec moi à Cognac Gonio. Les militaires ont en permanence un Dassault 315 et un Junker 52 qui est piloté par Guitton, un copain de promo.

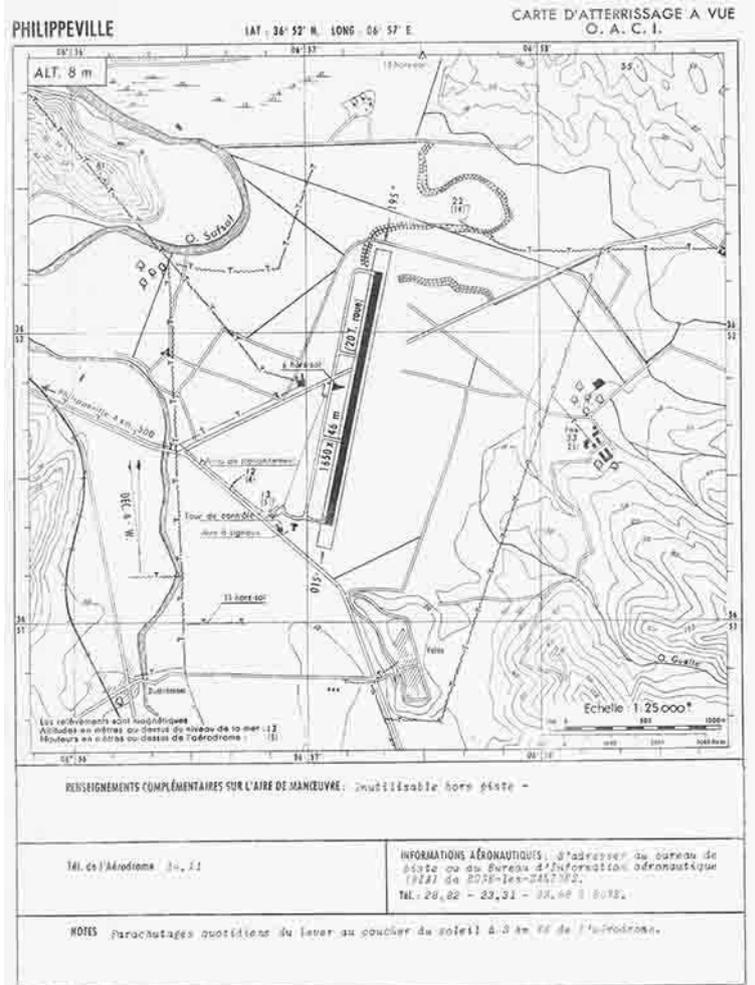
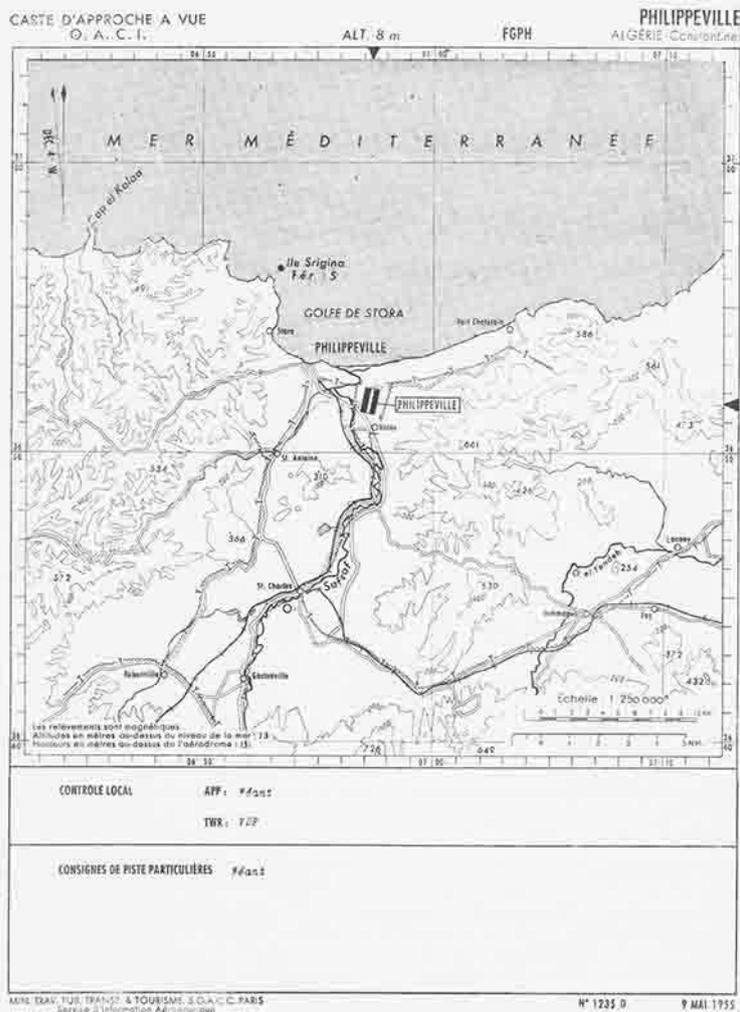
Les pétroliers ont établi leur base entre la *ville* et la falaise dont ils sont séparé par un cordon de dunes. Ils sont très organisés, bien que pour l'instant ce soit la phase d'installation, auparavant ils étaient à Adrar à environ 700 kilomètres d'ici. Les bâtiments de bois sont confortables, bien climatisés. Il y a une salle de jeux-salon, un restaurant digne des grandes tables, le chef Charlet, un Chamoniard, s'ingénie à nous préparer des menus de qualité, ça n'a rien à voir avec la cantine de la SCTR à Edjelah, ni avec la gargote du BRGM à Tamanrasset. Il y a de tout, plusieurs fois par semaine, les DC 4 et *Noratlas* d'Air Algérie ainsi que les Breguet d'Air France assurent le ravitaillement en vivres frais et matériel divers. Répartir tout cela sur les camps sismiques et les sondes sera mon travail, il y en a jusqu'à la frontière libyenne, un peu partout sur le plateau du Tinrherth. L'ambiance est agréable, j'aurais à l'apprécier quelques années et de m'y faire des amis que je compte encore.

Mais j'aurais aussi appris à me méfier des chargements hétéroclites, dangereux, surtout des surcharges, de même que de certains terrains un peu trop fantaisistes.

Deux jours après mon arrivée, un vol pour la Sismique sur Ohanet à une heure de vol à l'est, le fret : des vivres frais en glacière, des cageots de fruits et de légumes, quelques cartons de bière et le courrier dans une grande caisse ouverte. Après cette étape, je dois aller à Odoumé, une sonde à la bordure sud de l'Erg Oriental prendre deux techniciens. Perfandie est venu avec moi,



▲ ▼ *L'aérodrome de Philippeville*



à mi-chemin, celui-ci en voulant me passer une carte s'exclame :

– *Tu sais ce qu'on a derrière ?*

– *En principe le ravitaillement et le courrier.*

– *Et ça ! Il se penche et tiens à la main un bâton de dynamite. Il y en a plein la caisse !*

– *Oh ! ça risque rien, mais ils auraient pu me le dire !*

– *Oui d'accord, mais imagine un boum à l'atterrissage ou un choc quelconque, attends je vais arranger ça un peu mieux.*

– *Si tu veux.*

Il se déboucle et commence à déplacer les paquets.

– *Oh ! Ils sont fous, regarde !* Il tient un paquet de détonateurs piézo-électriques qu'il est formellement interdit de transporter en même temps que les explosifs, surtout ici où nous recevons souvent des décharges d'électricité statique, ils ont été simplement posés en vrac dessus.

Tant pis, par la glace de côté, un par un je me débarrasse de ces paquets de farces et attrapes. La CFPS sera quitte pour en faire venir d'autres.

Le lendemain je dois aller à Tabankort, c'est tout près, un forage sur le plateau du Tinrhert, à vingt minutes à peine, mais plus de deux heures en Jeep, c'est pourquoi ils viennent d'y faire une piste avion de 600 mètres sur le reg, entre deux ravins d'effondrement de gros rochers. Je n'ai que trois passagers dont Clément le chef de la base CEP, pilote de tourisme qui aime bien piloter à l'occasion. Passage à la verticale du derrick, la piste toute proche bien balisée au lait de chaux, une manche à air, le vent est dans l'axe, atterrissage pleins volets en finale, je roule cent mètres, au moment où la roue arrière touche, je fais un bond de deux trois mètres, je rattrape aux moteurs, roule encore cent mètres, nouveau rebond sans beaucoup de vitesse et fini par m'arrêter avant la fin de la piste.

– *Oh ! Qu'est-ce qu'elle a cette piste ?*

Nous la parcourons à pieds. Vu d'en haut elle paraît si belle, mais il y a deux seuils rocheux invisibles dans les cailloux noirs qui la traversent à une hauteur de plus de vingt centimètres.

– *Ah ! On ne savait pas que c'était gênant pour un avion.* Nous disent les pétroliers.

Pour repartir, gaz sur freins, décollage non sans pouvoir éviter la première marche, mais nous ne y reviendrons plus.

Quelques jours plus tard, nous allons à Hassi-Messaoud pour charger des *rocks bits*, ce sont des trépons de forage. Je dois en prendre le plus possible, un pétrolier, Mr Delon, m'accompagne, au retour nous devons les déposer au forage d'Odoumé, au sud du Grand Erg Oriental, à mi-chemin entre Ghadamès en Libye et Fort-Flatters. Le fret arrive, conditionné dans des cartons renforcés de bois, ça a l'air lourd, il faut trois personnes pour les manoeuvrer.

– *Combien pèse chaque carton ?*

– *Cinquante kilos.*

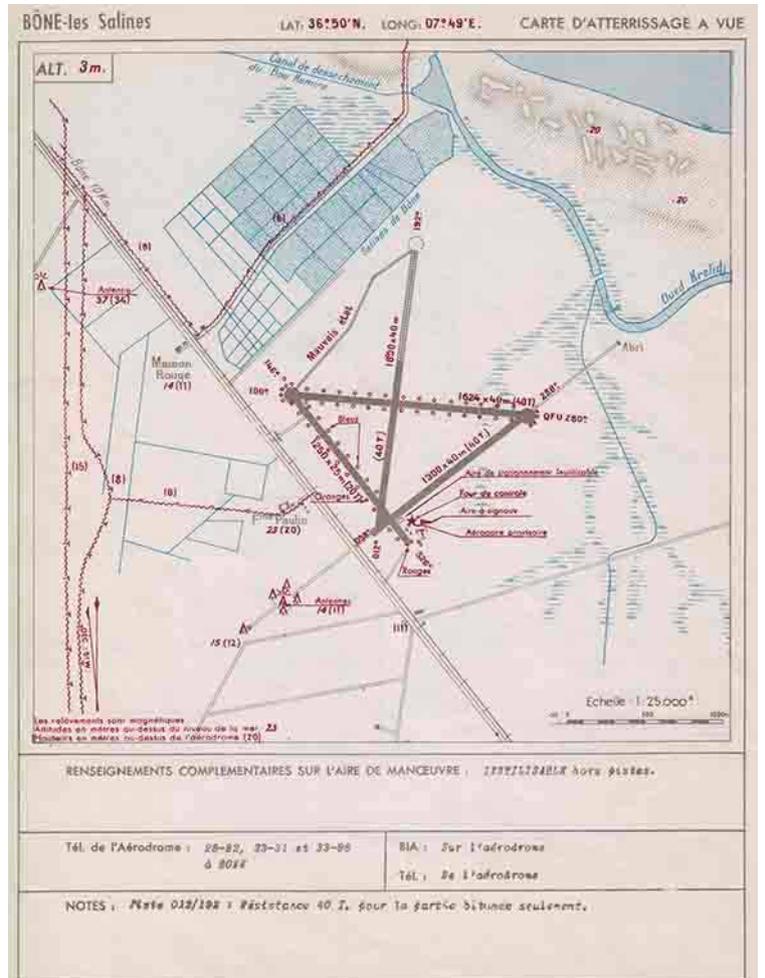
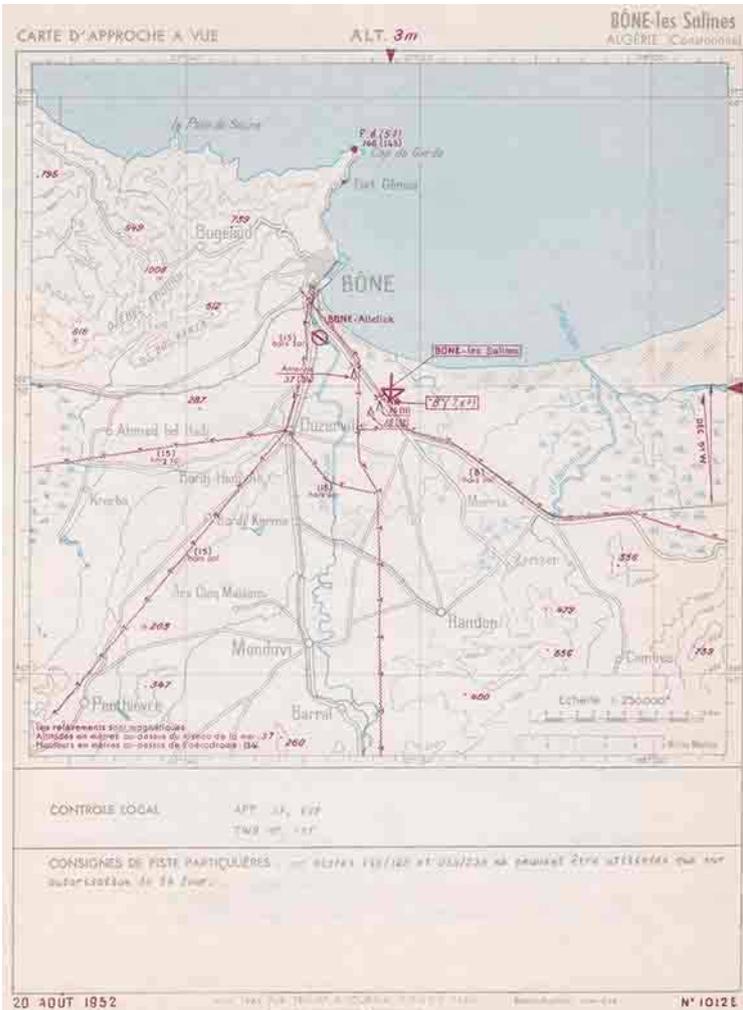
Dans ces conditions, je ne pourrais en prendre que huit avec mon plein complet en carburant et mon passager.

– *Mais ce n'est pas possible. Il faudrait prendre les douze.*

Après une bonne demi-heure de discussion, j'en prend neuf en faisant bien valoir que je suis en surcharge et que c'est pas sérieux. Enfin, il fait beau, la piste de Oued-Irrara est longue, le vent est dans l'axe, finalement ma surcharge sera faible. En ronchonnant les pétroliers repartent avec trois.



▲ ▼ L'aérodrome de Bône



Mise en route et départ, un petit vent s'est levé, l'avion décolle à peine un peu plus long, mais la vitesse tarde à monter, le variomètre indique tout juste un zéro positif, le train est bien rentré, tout tourne rond, ça ne va pas, j'ai une surcharge pas possible. Me poser dans ces conditions c'est vouloir casser quelque chose. Continuer sur Odoumé avec trois heures de survol de l'erg sans terrain de secours ? Je n'y tiens pas non plus. Cap sur Fort-Flatters, en deux heures j'aurais délesté de 150 kilos au minimum et il y a deux terrains de dégagement sur la route.

Péniblement j'atteins 2 000 pieds, je stabilise histoire de faire refroidir les moteurs dont les températures sont au maximum. Heureusement l'avion est correctement centré, mais il se pilote comme un équilibriste qui marcherait sur un fil, le moindre mouvement de gouverne le fait chuter ou perdre sa vitesse, 2 heures 25 plus tard, je suis en finale pour une précautionneuse approche aux moteurs, tout se passe bien. Au parking j'exige que l'on pèse le chargement malgré les réticences. Ce n'est pas 50 kilos que fait un carton, mais 98 kilos. Eh oui ! bien sûr ! on ne devrait jamais se mettre en colère, mais ça soulage.

Depuis ce jour, je me suis toujours méfié du fret pétrolier, ce qui ne m'a pas empêché d'avoir encore des situations semblables, et je n'ai pas été le seul.

Mon mécanicien a été relevé après un mois de Sud, actuellement c'est Marsot avec qui je passerai des mois dans tout le Sahara, tant sur *Dragon* que sur *Bobcat*, nous ferons des centaines d'heures ensemble et nous connaissons de multiples péripéties. C'est un excellent mécanicien, ancien de l'Aéronautique Navale et qui a travaillé un temps sur *Armagnac* à la SAGETA. Pendant nos vols de mise en place ou nos retours à vide, nous chantons tous les tubes de l'époque, nous sommes les *Dragon's Boys*. Après l'abandon de l'Algérie, il volera longtemps en Mauritanie sur DC 4, avant de terminer sa carrière de mécanicien navigant à Air Inter sur *Airbus*.

A mes rares moments de libre, pendant les visites d'entretien de l'avion, seul ou accompagné par mes amis géologues, nous allons à la recherche de vestiges préhistoriques qui abondent dans les sebkhas de l'erg Issaouane. Il est assez aisé de repérer d'avion les traces de foyer néolithiques qui se détachent en zones foncées sur les sables presque blancs. Pour les retrouver ensuite en Jeep c'est pas évident et c'est souvent l'occasion de s'ensabler dans des fondrières de *fechfech*. Je me constitue ainsi une petite collection de silex taillés dont malheureusement je perdrai les plus importantes pièces en quittant l'Algérie.

Je reste à Fort-Flatters jusqu'à fin novembre en volant alternativement sur le *Bobcat* et sur le *Dragon* F-BFEH que je suis allé chercher à Ouargla. J'ai fait 200 heures de vol depuis le mois d'octobre, le plateau du Tinrhert, l'erg Issaouane, le djebel Hassaoui-Mellene et toute la région comprise entre Ghadamés, Edjeleh et Fort-Polignac, n'a plus de secrets pour moi.

De retour à Alger, je n'arrête pas, sur la Côte à tous les *Dragon* et le *Bobcat*. Je passe Noël seul au retour des vols du 24 décembre, il fait un temps exécrable, pluie, vents violents, le 31 j'arrive à Djidjelli en panne du moteur gauche avec le F-BCDB, du coup je fête le Premier de l'An avec la famille Nola et je ne repart que le 3, la piste étant inondée et le parking un vrai cloaque.

Le 23 janvier à nouveau la panne, cette fois-ci avec le F-BGIS et retour *in extremis* à Djidjelli. Un cylindre crevé par une soupape cassée, j'étais à faible altitude en passant les montagnes pour aller sur Constantine lorsque j'ai fait demi-tour. D'après les militaires en poste sur les pitons, je me suis fait copieusement tirer. Je n'ai rien entendu ni ressenti et tant mieux.

Je rentre le soir en passager avec Trochon qui revient de Bône, je continue tous les jours et je ramène l'avion le 31 janvier.



▲ *Le nouvel aérodrome de Bougie*
▼ *Dragon à Souk-Ahras en 1958*



Evacuation sanitaire dans le Sud

Le 1^{er} février, nouveau détachement dans le Sud, avec le *Bobcat*, cette fois-ci avec Biquillon, un nouveau mécanicien qui, lui aussi, comptera bientôt parmi les meilleurs. A cause de son blouson noir qu'il portait en toutes circonstances, il avait hérité du surnom d'*Affreux Jojo*, mais c'était un charmant garçon très consciencieux. Après l'abandon de l'Algérie il est parti au Québec et je n'ai plus eu de ses nouvelles. Nous sommes en route pour Edjeleh via Ouargla, escale gastronomique au Transat, nous seront hébergés par la SCTR sur place, et je connais leurs prestations. Ce camp pétrolier est exploité par la CREPS (Shell). Ils restent entre eux. Nous allons travailler pour toutes les sociétés de services sur la place, il faudra rapidement deux avions. Le camp s'étend le long de la piste avion située dans une vallée perdue entre une falaise d'une centaine de mètres au nord et un erg aux dunes rougeâtres au sud. Au bout de la piste avion, c'est la Libye (frontière purement théorique pour l'instant). La falaise se révèle riche en bois pétrifié, c'est la seule distraction. Ici très grande activité, du pétrole a été découvert à une profondeur moyenne sur toute la zone du sud à l'ouest, il y a même un puits qui, depuis plus d'un an, dans le sud-ouest (Tin-es-hamed), crache eau et flammes. Pour l'instant, en dehors des forages de nouveaux puits, des essais de productions et leurs panaches de fumée noire, les sociétés s'activent à la création d'immenses cuves de stockage en attendant l'oléoduc qui rejoindra la mer en Tunisie.

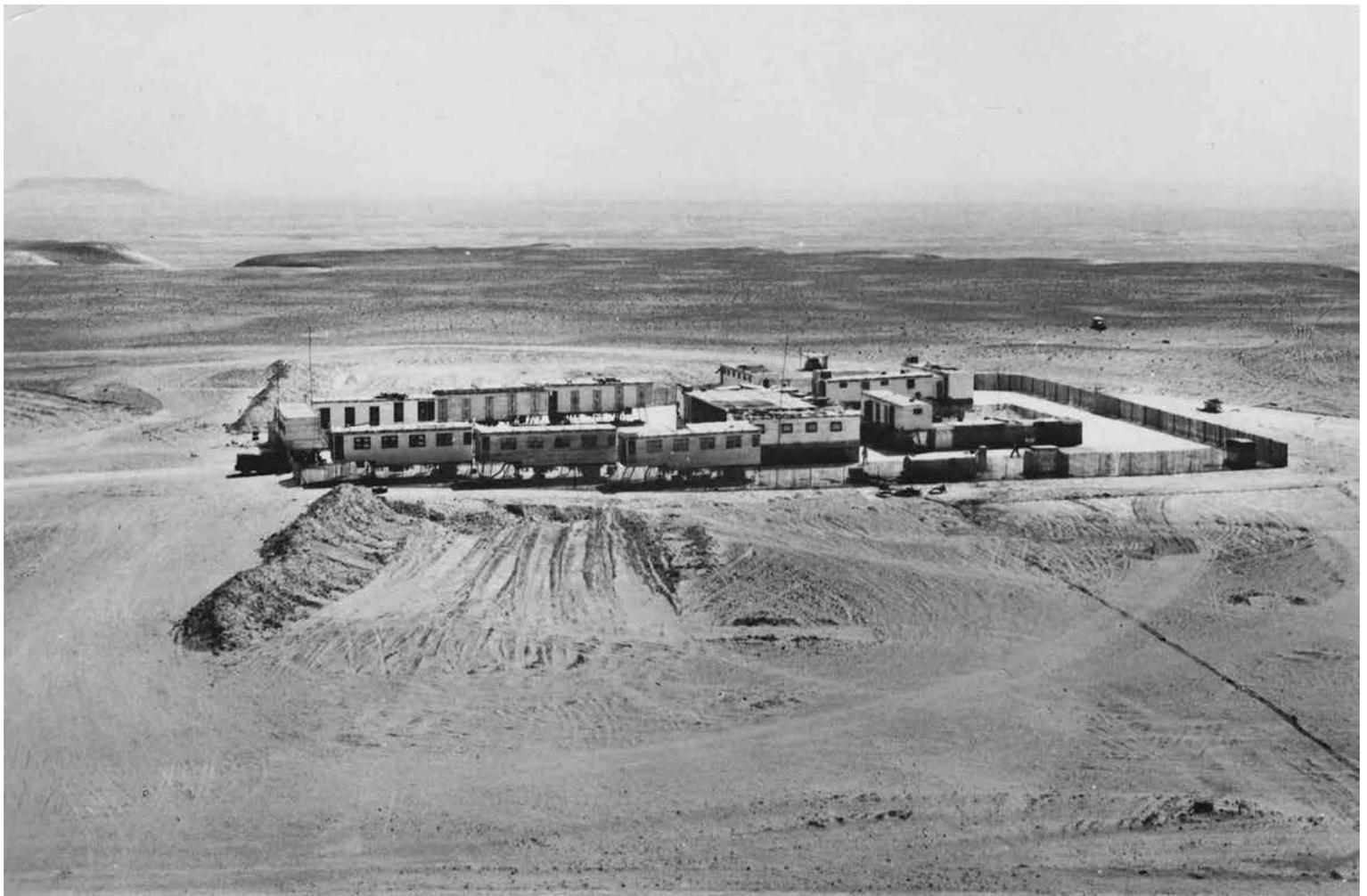
Mon ami Chaumeil arrive quelques jours plus tard avec Marsot et le *Dragon* F-BFEH. A cette heureuse époque pour l'aéronautique, il n'était pas rare de passer des journées entières à sillonner le Sahara et de faire des mois impensables de nos jours, mon ami *Kiki* Chaumeil a réalisé le score non battu à ce jour au Sahara sur *Dragon* de 212 heures de vol dans le mois, alors que je ne suis arrivé qu'à 186 heures (une misère). Nous avions pour naviguer le compas, un conservateur de cap, une radio VHF avec peu de fréquences, une radio HF dont nous devons faire l'accord d'antenne avec des résultats pas toujours concluants et un radio-compas dont la portée prêtait à sourire. A part ça, quelques cartes pas toujours exactes. J'ai utilisé très longtemps une carte allemande au 1 000 000^{ème}, héritage de la Luftwaffe en Libye, remarquablement précise et détaillée de toute la frontière. Par la suite, nous avons eu de bonnes cartes IGN et des tirages pétroliers *ozalid*. Maintenant, ce ne serait plus possible, d'une part les règlements limitent le nombre d'heures et d'autre part, il faut remplir tant de paperasse qu'on ne pourrait pas faire la moitié du travail, à moins bien sûr de faire venir d'autres avions non immatriculés français (c'est ce qui se passe actuellement, il suffit de sillonner toute l'Afrique pour s'en rendre compte).

Nous sommes en pleine période de vents de sable, ce jour précisément une tempête violente nous clouait au sol, pour aller de notre logement au parking pour voir si nos avions étaient solidement amarrés, nous avons dû longer les baraques, la visibilité est inférieure à 50 mètres, la poussière rouge chargée de gravillons passe en rafales imprégnant tout de cette couleur argile. Comble de malchance, c'est le jour du Breguet *Deux-Ponts* d'Air France qui assure la relève d'une partie des pétroliers. Le Junker 52 de l'armée de l'Air est sorti de ses cales, a cassé une élingue et les militaires ont fort à faire pour l'arrêter et l'arrimer solidement, un *Aero Commander* de l'Escadrille Mercure a eu ses antennes radio cassées, elles flottent aux rafales.

Par un temps pareil il n'y aura pas de vol, nous acceptons une invitation du responsable de la Colas, Monsieur Méliés, que nous connaissons depuis longtemps et qui a partagé avec nous de nombreuses heures de vol en Algérie et au Sahara. Leur cuisinier a mis les petits plats dans les grands, après quelques apéritifs et quelques bonnes histoires, c'est un repas bien arrosé. Alors



▲ *Le pilote Vincent Lassus et le Dragon venant de Norafor, qui deviendra F-OBHH sans hélices à pas variable*
▼ *Camp sur remorques servant de base de vie à un appareil de forage de la CFP(A)*



que nous en sommes au café, la porte s'ouvre dans une rafale de sable, c'est leur radio. Il vient d'avoir la vacation avec leur camp de Issaouane 101, il faut absolument évacuer de toute urgence un de leur ouvrier, c'est très grave. Ce qu'il a ? On n'en sait rien, la liaison radio était des plus mauvaises. Par contre, ce que l'on sait, c'est que le vent de sable se calme et que le Breguet qui attendait à Ouargla va décoller pour Edjeleh. Chaumeil et moi nous nous regardons d'un air dubitatif. Une Land Rover nous conduit à nos avions, en effet le vent est moins fort, la visibilité est d'environ 500 mètres.

– *Au fait, Issaouane 101, c'est où ? Me demande Kiki.*

– *Tu me l'aurais demandé il y a quinze jours, je n'aurai pas su te répondre, mais c'est moi qui ai ouvert le terrain il y a une semaine. Il est presque à mi-distance de Fort-Polignac et de Fort-Flatters, à environ une heure de Dragon plein ouest.*

– *Et ça ressemble à quoi ?*

– *A rien, seule une piste balisée dans un couloir de dunes assez hautes, le camp de la Colas est quatre kilomètres plus loin.*

– *Qu'en pense-tu ?*

– *On peut essayer, mais avec le Dragon, il est un peu moins rapide, mais si c'est un blessé couché il n'entrera pas dans le Cessna.*

Biquillon et Marsot nous préparent l'avion, démontent quelques sièges et installent une civière. On ira tous les quatre, je fais l'aller puisque je connais l'endroit, mais si c'est pas sûr de pouvoir y parvenir, on pourra toujours revenir avec la balise.

Le F-BFEH décolle rapidement, la visibilité est ridicule, je me positionne sur la piste routière entre 200 et 300 pieds avec une bonne envie de faire demi-tour. Notre vitesse sol ne doit pas être bien élevée, il faut plus d'une demi-heure pour recouper la piste qui joint Fort-Polignac à Ohanet, ce qui me permet de donner une estimée en HF à Edjeleh. A partir de là, ça se complique, nous sommes dans l'erg Issaouane, aux sommets des dunes fument des écharpes de sable impalpable, nous ne sommes pas trop de tous les quatre pour suivre les méandres de la piste qui se distingue à peine sur la blancheur du chasse-sable. Enfin, après 1 heure 15 de ce gymkhana, nous arrivons sur deux véhicules et une fumée noire couchée par le vent. Les gens de la Colas ont eut la présence d'esprit d'allumer un feu de vieux pneus, ce qui nous permet de trouver la piste que sans cela nous n'aurions pas vu. Sitôt au sol, nous approchons d'un groupe d'ouvriers arabes qui entourent l'un d'eux, couché sur un matelas de lit picot, enveloppé de couvertures, les yeux révulsés, le corps contracté, la bouche à demi-ouverte, gémissant et bavant.

– *Que lui est-il arrivé ?*

– *On sait pas, (manarf ?) il est comme ça depuis ce matin. Avec le vent de sable on n'arrivait pas à avoir le contact radio.*

Installation du malade dans l'avion, non sans mal vu son état de raideur, et en route. *Kiki* Chaumeil pilote au retour, nous prenons un peu d'altitude, nous avons une balise à l'arrivée. Dans la cabine, notre malade continue à gémir, consolé par un de ses coreligionnaires qui lui prodigue des paroles apaisantes entrecoupées d'invocations à Allah qui comme chacun sait est très grand. Nous avons bientôt le Breguet *Deux-Ponts* en contact, il est en procédure d'approche et nous passe la météo, c'est meilleur, environ 1 500 mètres de visibilité, verticalement il a aperçu les baraques du camp à 1 000 pieds, il nous attendra pour embarquer notre malade. Le commandant de bord est Kerné, un ami, et il va contacter le docteur de la CREPS pour le faire examiner et savoir s'il est transportable. Nous arrivons à notre tour, guidés au radio-compass, *Kiki* nous fait



▲ *Vincent Lassus*

▼ *Le tableau de bord du Dragon*



un bel atterrissage. Le vent est encore fort, mais on commence à voir plus loin que les parkings. A peine les moteurs coupés, le docteur monte à bord et redescend une minute plus tard.

– *Alors qu'est ce qu'il a ?*

– *Rien du tout, il est malade comme vous et moi, c'est un simulateur, il a sans doute cru qu'on allait le rapatrier sur Alger.*

Inutile de dire l'accueil que lui a fait la Colas. Et tous les risques que nous avons pris, plus les 2 heures 15 de vent de sable. Notre simili malade, pas autrement ému, était le soir même au bar de la SCTR à rire et à chahuter avec ses copains en descendant force bières et anisettes.

A la fin de ce séjours à Edjeleh *Maison Rouge*, sur la route du retour, une petite émotion. Nous devons passer par Issaouane y déposer du ravitaillement et un passager, passer à Mazoula (un petit terrain au bord de la falaise du Tinrhert) y amener une caisse de pièces pour un camion en panne, ensuite faire les pleins à Fort-Flatters et continuer sur Ouargla. Il faisait sans doute plus de 40° à l'ombre, pas un souffle d'air, au décollage face à l'est, large virage à gauche sans trop passer en Libye, montée lente dans l'air chaud. Notre passager, un grand gaillard de chef de chantier, jovial, est un habitué du Sahara, il va sur son camp pour installer des emplacements de sondes pour un séjour de trois mois. Je suis de tout coeur avec lui, surtout en cette saison.

Arrivé dans notre couloir d'erg, je suis soulagé d'avoir à y laisser la presque totalité de notre chargement, le sable surchauffé est très mou, Biquillon prend place à l'avant, en route, quelle étuve. L'avion n'en fini plus de prendre sa vitesse, enfin décollage, montée à frôler les dunes, check list : freins, train sur rentré, moteurs, admission, tours, volets sur rentré, essence. Sur cet avion, le décollage se fait sur un réservoir principal, la manette d'intercommunication ouverte et les pompes en marche, ce robinet doit être coupé après. Au moment où je commence à tourner, tout le panneau avec les trois robinets me reste dans la main. Normalement cette plaque est tenue par des vis quart de tour, mon passager en sortant aura marché dessus et en pivotant pour sortir aura fait sauter les *dzus*. Ce n'est pas l'heure de me perdre en suppositions car les moteurs risquent à tout moment de s'arrêter. En effet, je n'ai aucune idée de la position exacte des robinets, avant le décollage. j'ai seulement contrôlé visuellement réservoir gauche, intercommunication et pompes, mais à présent ? J'ai nettement tourné une manette, mais quelle est la position des robinets, sans repères ? Biquillon s'affaire à replacer la plaque. Me reposer sur ce petit terrain, c'est prendre le risque d'une panne juste sur les dunes, je continue la montée en conservant les pompes en marche. Juste au nord, à dix minutes, il y a le terrain de Mazoula plus facile d'approche. Je monte en cerclant à 3 000 pieds, croisière, dès que j'arrive en vue, longue approche, moteurs réduits. Une fois stoppés, notre colis débarqué, Biquillon fixe la plaque aux commandes de robinets. Après un long contrôle sur les trois réservoirs et l'intercommunication, nous repartons sur Fort-Flatters, mais nous avons eut chaud, les deux moteurs s'étaient trouvés alimentés sur le réservoir arrière qui était presque vide avec l'intercommunication fermée. A notre retour, Marcel Gourdon fera boulonner cette fameuse plaque une fois pour toute.

Cette fois-ci, mon détachement Sud a duré plus d'un mois, j'ai tout de même fais 104 heures de vol, malgré les vents de sable et quelques petites pannes, dont un cylindre décalotté au décollage de nuit de Fort-Flatters qui a immobilisé le *Bobcat* pendant trois jours, durant lesquels j'ai montré en *Dragon* le secteur à un nouveau pilote qui ne restera pas longtemps à la compagnie. Je suis rentré le 13 mars, après avoir passé la nuit à Ouargla à l'hôtel Transat, décoré par Madame Beauvais qui était une figure de légende du Sahara, bien avant que l'agitation pétrolière ne vienne apporter, ici, ses camions, sa poussière et le chambardement qui en est résulté.



▲ *Dans la région de Fort-Flatters*

▼ *A Fort-Flatters, à la CEP en 1959, Roland Richer de Forges et Laffite*



Retour au Nord

Le 17 mars, vol de sortie de visite du *Dragon* F-OBAL, tout va bien, il est près de midi, je ne vole plus aujourd'hui, je me retrouve à la terrasse du *Trait d'Union*, juste à côté de ma villa. C'est le point de chute des copains navigants et autres. Arrivée de Marcel Gourdon et de Jean Joyeux dit *Le Piaf*, un ami pilote militaire sur *Constellation* de l'EARS 99 qui était avec moi à Avord. Nous sommes très souvent ensemble, ainsi que Roger Lévêque qui, pour l'instant, est commandant de bord à Air Algérie. Nous passons à table, Marcel me demande :

– *Ca te dirait de repartir à Fort-Flatters ?*

– *Eh ! J'en viens, j'ai ramené le Bobcat il y a quatre jours, laisse moi souffler un peu.*

– *C'est juste pour un convoyage, tu descendras le F-OBAL que tu viens de faire voler.*

– *Bon et je remonte comment ?*

– *Justement il faut ramener le F-OAPT.*

– *Oh ! il n'a pas volé depuis plus d'un mois, et pour cause, il n'a plus de compte-tours, plus de radio-compas, plus de freins, la VHF est là pour mémoire et le moteur droit bouffe de l'huile comme ce n'est pas possible.*

– *Ecoute, vois si tu peux le convoier, si non tu remonteras par Air Algérie dans trois jours. Je compte sur toi, autrement il faudra faire descendre une équipe et du matériel pour une visite, son CDN va être périmé, tu vois tout de suite le cirque que ça implique. Tout ça pour le remonter en révision générale.*

– *Je veux bien essayer, mais pas seul, il va me falloir un mécano opérationnel et on verra ce qu'on peut faire, c'est pour quand ?*

– *Le plus tôt sera le mieux, demain ?*

– *Si tu veux, qui viendra ?*

– *Guérinet, tu ne le connais pas, il était avec nous en Indochine, il a travaillé sur DC 3 et sur Dragon, et ce n'est pas un manchot.*

– *Alors c'est d'accord. Décollage 7 heures demain, histoire de ne pas arriver trop tard.*

Le 18 mars à 6 heures, il fait frais sur l'aérodrome de Maison-Blanche, Guérinet, un petit bon-homme d'abord sympathique, a déjà fait tourner l'avion, le plan de vol est fait et la météo nous donne beau temps sur tout le parcours, en route.

Le soleil se lève sur l'Atlas dans un éblouissement d'or qui découpe les sommets sur le bleu du ciel, mais dans le *Dragon* il fait froid, nous nous sommes un peu légèrement vêtus en tenue saharienne, ici la température extérieure n'est que de 8° et il n'y a pas de chauffage. Nous avons tôt fait d'enfiler un blouson. La mécanique tourne rond, la radio fonctionne bien, je n'ai aucune peine à obtenir l'accord d'antenne de la HF, un grand merci à Marcel et à son équipe qui ont su si bien peaufiner cet avion d'un autre âge. Guérinet somnole sur l'un des sièges avant, les heures passent lentement, à 90 noeuds le Sahara est immense. Trois heures plus tard, atterrissage à Ouargla pour les pleins.

Nous décidons de continuer aussitôt sur Fort-Flatters, deux heures plus tard j'ai le plaisir d'entendre la voix de mon vieux complice Roy, opérateur gonio militaire avec qui je partageai les veilles à la base de Cognac il y a quelques années. Je lui demande un QDM. Tous les deux nous avons mis au point une petite blague à cette occasion. Je prend l'accent arabe :



▲ *Sur la Kabylie*
▼ *Escale à Djidjelli - 1959*



- *Flatters Gonio, ti m’entend ?*
- *Tri bien.*
- *J’y transmet por QDM mouton mêêêê.*
- *Voilà, QDM 175.*
- *Aoua ! Ci trop cher ! 174 j’y prend.*

Ca ne fait de mal à personne, ça nous distrait et on ne risque pas de troubler un trafic inexistant. Bientôt nous arrivons en vue de la piste, un passage à basse altitude sur le camp CEP et atterrissage dans la foulée en PTU, histoire de s’entraîner un peu.

A peine au parking, une Jeep verte arrive dans un nuage de sable, c’est notre ami Saint Cricq, pétrolier et grand prospecteur du Sahara, c’est lui qui est chargé de trouver et de baliser les futurs itinéraires qui doivent permettre d’acheminer le fret lourd sur les nouveaux emplacements des puits. Vite à la base, où notre savoyard de cuisinier Charlet nous a préparé un repas digne d’un trois étoiles.

Un bruit d’avion au ras des toits, c’est le *Dragon* F-OHBI en provenance de Ohanet avec Eichelbrenner, à son bord Obrech qui doit prendre l’avion que nous venons d’amener et le mécanicien qui doit rester ici, sa présence est la bienvenue, car la remise en état du F-OAPT n’apparaît pas évidente.

Après le repas, les deux avions repartent vers leurs missions respectives et nous commençons le travail. Tout d’abord nous extrayons l’avion des congères de sable qui se sont formées sous les plans et sous les fuseaux moteur. Nos deux mécaniciens décapotent, pendant ce temps je nettoie tout l’intérieur, j’enlève ou moins dix kilos de sable, ce qu’il faudrait c’est un aspirateur, mais au soir l’avion a repris meilleure allure. Guérinet pense qu’il sera prêt demain soir, après nettoyage des magnétos, des filtres, la vidange d’huile, le changement de toutes les bougies et si possible mettre un peu de freins.

Au soir, les moteurs tournent rond, impossible de contrôler autre chose que les pressions d’huile, nous n’avons ni compte-tours, ni températures, la dépression pour les instruments a l’air d’être bonne, je roule un peu sur le parking, Guérinet m’a mis un semblant de freins, ils sont judicieusement appelés ralentisseurs sur le manuel de vol. Un essais en puissance, rien ne vibre ni ne hoquette pendant la sélection des magnétos, c’est déjà ça.

Petit briefing tous les trois, chez *Bouchon*, le principal café-restaurant du coin, où comme d’habitude Lolita, la patronne espagnole, m’accueille par un retentissant :

- *Tiens ! Voilà lé barbou ! Et un bisou. Tou est révénu ?*
- *De passage seulement cette fois ci.*

Lorsque 45 ans plus tard j’ai la curiosité de revoir mes carnets de vol, je pense avoir passé près de deux ans à Fort-Flatters et Ohanet (Gara-Brune), à raison de séjours de un à deux mois sur *Bobcat*, *Dragon*, *Avro XIX*, *Beech 18* ou *Broussard*.

A présent Fort-Flatters, qui perpétuait le souvenir du colonel Flatters assassiné le 16 février 1881 ainsi que sa colonne d’exploration, est retourné aux sables du désert, les pétroliers sont ailleurs, les quelques commerces aussi, ça s’appelle maintenant Bordj Omar-Driss. Son nom en Tamahac est Témassinine.

La météo prévoit un très beau temps pour demain, nous pouvons toujours essayer d’aller jusqu’à Hassi-Messaoud ou même Ouargla en suivant la piste, car je n’ai plus de compas, le liquide s’étant évaporé, et il y a des terrains de secours. Laffitte, l’homme qui organise la vie de la base



▲ Atterrissage de Kiki Chaumeil en Dragon à Paul-Cazelles
▼ Dragon de la SGAA à Fort-Flatters en 1959



de la CEP et le planning des avions, m'assure que nous pourrons partir aux aurores. Par mesure de sécurité, je demande qu'ils restent en veille radio HF pendant une heure.

Le 19, il fait encore nuit lorsque tous les deux nous quittons le camp en Jeep avec l'ami Saint Cricq. Nous faisons une dernière inspection de l'avion pendant que le jour se lève avec la soudaineté du Sud. Mon plan de vol est fait depuis la veille, en route, un bon point fixe tout à l'air bien, décollage dans l'air frais du matin, je synchronise à l'oreille en l'absence d'instruments, sur le *Dragon* la dépression pour les instrument gyroscopiques est prise sur les échappements, aussi, puisque je n'ai pas de compas, je fais un passage sur la piste pour caler le conservateur de cap le mieux possible, ensuite l'ami Roy me passe quelques QDR (cap pour s'éloigner de la station), c'est parti. Montée jusqu'à 7 500 pieds, j'obtiens sans difficulté mon réglage d'antenne HF, contact avec Alger et Ouargla.

Tout va bien, croisière. Bravo Guérinet, le vol se poursuit tranquille, ponctué par mes messages de positions, après 2 heures 30, une pétarade en provenance du moteur droit, suivie de vibrations, vient rompre le charme. Un coup d'oeil aux pressions d'huile, ok, je suis en contact VHF faible avec Ouargla, inutile d'ameuter les populations. Guérinet s'est penché dans le poste de pilotage, une sélection de magnétos, ça provient du moteur droit, pour éviter les vibrations, je le coupe et je continue la descente.

Après l'atterrissage, au parking, nouvelle sélection des magnétos il y a sans doute une perte de tours sur les deux magnétos, il va falloir démonter les douze bougies. A nous la partie de plaisir. Les moteurs sont bien sûr brûlants, en attendant nous faisons les pleins, ce qui nous permet de constater que le moteur droit a consommé près du double d'huile que le moteur gauche, et ce en 2 heures 45 de vol. Dans ces conditions, il est hasardeux de faire Alger direct, je ferai donc escale à Laghouat afin de compléter les pleins d'huile avec le fût que nous avons à bord.

Les pétroliers nous ont mis une glacière avec un solide casse-croûte qui est le bienvenu. Au travail, nous décapotons entièrement le moteur droit, démontons le couloir de refroidissement, regardons les magnétos qui ne présentent pas d'anomalies particulières si ce n'est une grande usure aux distributeurs, et nous terminons par les bougies. Sur les quatre premiers cylindres, c'est à peu près bien, à peine encrassées, un bon coup de brosse métallique et il n'y paraît plus, mais celles des deux derniers sont pleine d'huile. Guérinet ne se démonte pas pour si peu, nettoie tout, monte quatre bougies neuves aux derniers cylindres, remonte tout et vers 13 heures, me pose la question :

– *On continue ?*

– *On peut toujours essayer.*

Mise en route, le bon vieux ronron des moteurs Gipsy se fait entendre, une sélection, à l'oreille, pas de claquements intempestifs, allons y. Nous stabilisons à 5 500 pieds, je bataille un moment avec le réglage d'antenne avant d'avoir Alger. Après 45 minutes de vol, le moteur droit commence à vibrer, au début c'est à peine sensible, je le ressens dans le palonnier, rapidement ça devient inquiétant, tout le moteur vibre, les capots claquent, la cellule entière, les haubans. Il va falloir couper et vite trouver un terrain, le *Dragon* n'a pas de mise en drapeau et ne tient pas sur un moteur.

Heureusement pour nous, je me repère aisément et je sais que la petite oasis de Guerrara est toute proche, je prends un cap approximatif, j'essaie de prévenir Alger, sans succès, et je fini par rentrer l'antenne après dix minutes. Pendant ce temps, l'avion perd lentement son altitude, l'hélice du moteur droit tourne par instant en moulinet, augmentant mon taux de chute.



▲ *Le pilote Vincent Lassus*
▼ *Dragon à Djidjelli en février 1962*



Ca y est, à l'horizon j'aperçois la sebkra de Guerrara, mais que ça me paraît éloigné. J'augmente le régime du moteur gauche, j'arrive ainsi à la verticale de cette petite ville blottie contre la falaise, c'est à ce moment là que le moteur gauche se met à claquer à son tour, mais le terrain est en vue, vite, finale, je réduis un peu, et le moteur cale.

Ca plane tout de même pas mal un *Dragon*. nous voilà posé, ouf ! Le temps de mettre pied à terre, une Jeep de la Légion, montée par un lieutenant et deux Légionnaires est là. Je leur raconte nos ennuis, je pense arrêter l'avion ici en attendant le dépannage. Ils vont faire diligence et avertir Alger de notre atterrissage par l'intermédiaire de leur liaison radio. Mais il va falloir pousser l'avion à côté de leurs installations, car ici c'est déjà la zone d'insécurité et il doit être gardé. C'est à un bon kilomètre, Guérinet me demande d'essayer de mettre le moteur gauche en marche, après avoir contrôlé l'allumage.

Le lieutenant laisse un Légionnaire avec nous pour nous aider. Volubile comme à l'accoutumé, Guérinet lui parle de l'Indochine, il se trouve qu'ils sont allés dans les mêmes endroits à la même époque, connaissent les mêmes boîtes à Hanoï, *Chez Morin* à Haïphong, *Le Grand Monde* à Saïgon et si ça se trouve, ils ont connu les mêmes filles. Nous avons un nouvel ami, Helmut, qui plus est a été dans la Luftwaffe, a travaillé sur *Stuka*, Messerschmidt 109, Heinkel 111, Dornier 17, etc. Sur ce, arrivée d'un Piper L-18 de l'ALAT, avec un jeune pilote distant, venant de Ghardaïa à 35 minutes d'ici, il fait la liaison postale. Il veut bien transmettre un message, mais n'en voit pas l'utilité, car nous avons déjà contacté la Légion, il ne faudrait pas que ça fasse double emploi, et puis nous sommes civils et il n'a pas d'ordre. Bref, ce n'est pas la Légion et il repart vers Ghardaïa après un point fixe digne d'un *Constellation*, la conscience tranquille.

La Jeep du courrier n'est pas venue à vide, il y a quelques boîtes de Kronenbourg bien fraîches à notre intention, elles sont les bienvenues. Jean-Pierre Guérinet veut savoir ce qui est arrivé au moteur droit, il s'attaque aux bougies du dernier cylindre et il coule de l'huile, à son avis ça peut provenir d'un siège de soupape d'un piston, ou de segments gommés ou cassés, le brassage à la main n'est pas concluant, il se propose de démonter le cylindre une fois l'avion en lieu sûr. Les dernières bougies neuves du lot de bord sont montées sur le moteur gauche avec l'aide d'Helmut, ça tourne, nous arrivons doucement à rouler sur le reg jusqu'à proximité du poste de garde. Il est très difficile de trouver à se loger, enfin, dans une minuscule pièce du seul hôtel-restaurant mozabite de la ville, nous avons deux petits lits. Il est assez tard, nous mangeons une *chorba* et une côtelette d'agneau calcinée. Retour d'Helmut qui s'étonne que nous ne soyons pas venus à la Légion pour casser la croûte. J'estime que nous les avons suffisamment dérangé comme ça, il insiste pour que nous l'accompagnons boire un dernier pot. D'accord ! Il y a de l'ambiance, c'est le moins que l'on puisse dire. Après un certain temps, je rentre me coucher, laissant Guérinet évoquer l'Indochine, les parachutages, la plaine des Jarres, Luong-Prabang, etc.

J'ai du dormir près de deux heures lorsque il me réveille, il est retourné à l'avion avec Helmut, il ont démontés les deux derniers cylindres du moteur droit, pour le cinq c'est ok, mais pour le six, voilà, les morceaux de segments lui sont tombés dans les mains, il me présente le piston tout rayé aussi.

Bon dans ce cas je pense qu'il ne reste plus qu'à attendre le dépannage. Ce n'est pas que ça m'enchante, ça ne va pas être simple de venir ici dans ce bled perdu faire un changement moteur. L'avoir ramené jusque ici, c'est mieux que rien, mais j'aurais bien fait de m'arrêter à Ouargla. Guérinet est reparti mettre de l'ordre dans la mécanique, je fini par me rendormir. Six heures du matin, retour de mes deux mécaniciens souriants et complices, ce pauvre Guérinet, maculé



▲ Avro Anson d'Afric Air sur la parking de Bougie

▼ L'Avro Anson F-OBIJ d'Afric Air à Djidjelli, à côté du Cessna 180 de la Société des lièges du Hamendas



d'huile sur sa combinaison jadis blanche, la barbe de l'avant-veille car il a oublié sa trousse de toilette à Alger, me fait son compte-rendu :

– *J'ai un truc à vous dire, mais je sais pas si vous allez être d'accord ?*

– *Quoi ?*

– *Voilà, pendant la guerre, Helmut a fait la campagne de Russie, il a pu sauver un avion qui avait la même panne.*

– *Comment ?*

– *Il a remis les morceaux de segments dans les gorges, a entouré le piston d'un carton, a remonté le tout et l'avion a pu repartir.*

– *Et tu veux le faire ?*

– *C'est fait, on a travaillé toute la nuit, j'ai mis les bougies neuves à gauche, les autres on les a bien nettoyées, on pourrait essayer d'aller à Ghardaïa, c'est pas loin, et si ça va pas on se repose.*

– *Après tout, on peut toujours essayer, si nous arrivons jusque là, nous serons dépannés plus facilement, c'est d'accord.*

Je fais part au lieutenant de nos intentions, sans mentionner que c'est grâce à l'un de ses hommes que nous allons repartir.

Nous faisons bien chauffer le moteur gauche, puis mise en route du droit, dès que la pression d'huile est montée, décollage direct sur le reg, sans même aller chercher la piste. Pendant la nuit, Guérinet a trouvé le moyen de remettre du liquide dans le compas, du pétrole acheté chez l'épicier mozabite. J'ai à nouveau un compas.

Les moteurs tournent sans à coups, je monte tout en surveillant le droit, ça marche. 6 500 pieds, croisière, au loin, la tâche sombre des premières palmeraies du M'Zab, mais je suis un peu au nord, à ce cap j'arriverai sur Berrian, évidemment mon compas doit avoir une belle déviation. Alors pourquoi Ghardaïa ? Je suis à égale distance de la grande base des pétroliers de Tirlhemt (HR1, pour les intimes) avec sa grande piste et toute les facilités de communication, allez va pour leur terrain. J'essaye de prévenir Alger en HF sans succès, j'ai bientôt leur piste en vue, les moteurs tournent comme des horloges depuis le départ, si j'essayait Laghouat en VHF ? Miracle ! Ca marche, ils me passent une bonne météo, je suis toujours à 6 500 pieds, mais ici pas plus de 4 000 pieds sol. Je passe le travers de HR1, Laghouat n'est plus qu'à 25 minutes, Guérinet exulte, son système D tient. On va y aller.

J'annonce mes intentions en VHF, je tourne le dos à Tirlhemt, au loin se dessinent les montagnes du djebel Djellal. J'adresse un sourire radieux à mon coéquipier. *Clac ! Clac ! Pan, pan, pan, clac, brrrrr*. Le moteur droit a donné tout ce qu'il pouvait, c'est fini, tout vibre, il faut couper, l'avion commence à descendre. Je me maudis, c'est malin. Alors que j'avais une piste à portée, sachant que le moteur risquait s'arrêter à tout moment. Maintenant, c'est Laghouat ou rien. Le sol est raviné partout, dans le meilleur des cas c'est le crash stupide, l'avion cassé. J'aperçois la piste à l'horizon qui tranche en blanc sur le sol brun (la piste n'était pas encore goudronnée). Je m'annonce en vue, oui, mais trop bas à mon goût, un peu de moteur à gauche, ça va peut-être aller, le moteur gauche est pleins gaz, j'ai des crampes dans la jambe (sur cet avion, il n'existe pas de compensateur de direction). Les militaires ont mis des rouleaux de barbelés en entrée de piste, je les passe à les toucher et je me pose juste en bout de piste, puis comme si rien n'était arrivé, je m'arrête au parking devant la tour. Mr Gonzalés, le commandant d'aérodrome, est là, nous nous connaissons bien, en peu de temps nous avons Alger en contact et Marcel Gourdon



▲ *Dragon au dessus du désert de Tinrhert*

▼ *Le Dragon F-OBHI à Laghouat*



au téléphone, sans entrer dans les détails je lui explique que cette fois ci nous sommes bien en panne, Guérinet lui résume nos problèmes. Un Bristol 170 passera demain nous apporter un cylindre, piston, bougies et il espère que tout ira bien.

Nous retenons une chambre à l'hôtel, il fait un froid de canard et un vent glacial. Nous descendrons en ville par le car d'Air France, le DC 3 devrait arriver sous peu, il est à l'heure, les militaires ont enlevé les barbelés du bout de piste, quelques T-6 sont au point fixe. Le DC 3 arrive au parking, pour une fois je ne connais personne dans l'équipage, c'est une escale rapide peu de passagers dans un sens comme dans l'autre. En compagnie du chef d'escale, nous attendons le départ, démarrage du moteur droit, le moteur gauche refuse de tourner, ils coupent le droit et vont lancer le gauche au sandow. Toujours serviable, Guérinet propose son aide, il sait de quoi il s'agit, les DC 3, il les connaît depuis longtemps. Tout ce qu'il obtient c'est une indifférence méprisante. Ils vont démarrer au sandow et n'ont pas besoin de ses services. Il est ulcéré le pauvre, pas rasé depuis trois jours, couvert de taches d'huile sur sa combinaison jadis blanche, tout dépeigné par le vent. L'équipage de la compagnie nationale ne saurait se commettre avec ce petit bonhomme remuant. Avec l'aide de l'agent d'escale, le sandow est mis en place, une Land Rover vient s'y amarrer, tire, et le sandow casse. Guérinet refait une tentative auprès du mécanicien qui excédé lui dit :

– *Eh bien ! Allez-y puisque vous savez tout. Bon. Montez à bord.*

Lui qui est petit prend une cale en guise d'escabeau, récupère un long tournevis dans le *Dragon*, ouvre une porte de visite, passe son outil tout au fond, on entend *clac*.

– *Allez-y !*

Démarrateur, ça tourne et ça part, personne n'est descendu lui dire merci.

Le chef d'escale est tout heureux, il nous ramène en ville et nous offre un pot.

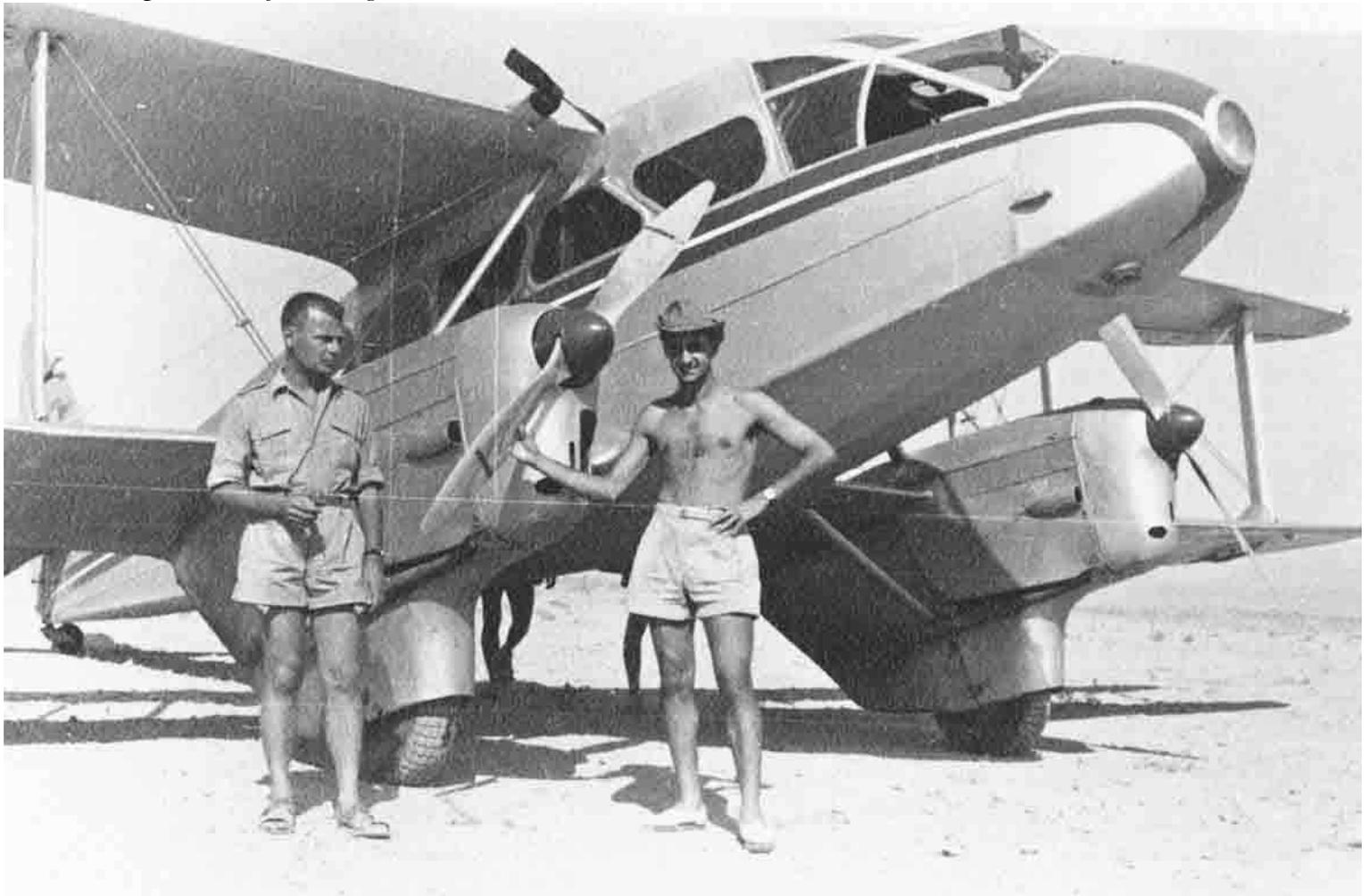
L'hôtel est glacial, nous partageons la même chambre et heureusement nous pouvons avoir une douche un peu tiède et faire un peu de toilette. Je sort traîner aux abords de l'hôtel pour marchander une couverture chez le Mozabite du coin, au retour, je passe les autres à mon coéquipier. Après le repas, c'est une sieste non stop jusqu'au lendemain matin où un coup de fil du commandant d'aérodrome nous annonce l'arrivée du Bristol 170 F-OAUJ, équipage Bourdens, Thominet, Guinié, il vient lui même nous prendre à l'hôtel. L'avion doit ensuite continuer sur Aoulef, Ouagadougou et Bouaké.

En plus des pièces demandées, nous avons aussi un poste VHF sortant de révision que j'ai tôt fait d'installer pendant que Guérinet s'occupe du moteur droit. Le 22, vers 14 heures, nous pouvons enfin, après un bon point fixe, mettre le cap sur Alger et arriver sans histoires en 2 heures 5. Tout le technique est là pour nous accueillir. Le F-OAPT va aussitôt prendre sa place au fond du hangar où l'équipe de Marcel va lui faire subir une révision générale dont il a grand besoin.



▲ *Le Dragon F-BCDB à Paul-Cazelles en 1956*

▼ *Dragon à Bordj-de-L'Agha, avec des soldats du 584^{ème} Bataillon du Train*



Encore la Côtère, puis le Sud

Je n'ai eu que cinq jours de répit avant de reprendre mon activité sur la Côtère et le Constantinois. La SGAA a changé de PDG, c'est maintenant Mr Colin qui a repris la direction, avec lui nous prospectons de nouvelles dessertes de villes du Constantinois que je connaît bien, Guelma, Souk-Arhas, Collo avec le *Bobcat*, mais finalement seule la ville de Guelma sera reliée régulièrement à Bône et à Constantine, les contraintes administratives étant dissuasives. Je vole pratiquement tous les jours et c'est à nouveau un séjour au Sud.

Pour la dernière fois je me retrouverai à Edjeleh, cette fois-ci avec mon ami Marsot et le *Dragon* F-OBAL qui sort de révision. Le jour de notre départ de bonne heure et pour cause, il nous faut presque la journée pour atteindre le (grand) Sud, notre agent d'escale accourt tout excité.

– *Attendez. Vous avez un passager important, il s'agit du directeur d'une grande entreprise de services, il arrive de Paris et il a raté le Breguet.*

– *Ok, amène ton passager, il a de la chance, il fait beau.*

Quelques minutes plus tard, débarque d'une de nos 403 un petit monsieur style *pète sec* qui jette un oeil réprobateur sur le *Dragon* et sur nous-même. Comment à notre époque peut-on voler sur un vieux biplan, même s'il est brillant de peinture avec les capitons intérieurs neufs et des couleurs agréables. L'avion sort de grande visite, peaufiné par toute l'équipe de Marcel. C'est tout dire. Et pour piloter ça, doit-il penser, l'équipage doit être tout juste apte. Il est sur le point de renoncer à son déplacement, mais devant l'équipe du commercial qui l'a accompagné il n'ose tout de même pas, il dit seulement :

– *Quel avion vétuste. Espérons que nous arriverons tout de même aujourd'hui.*

Nous l'installons à l'avant en place droite de la cabine passager qui est la meilleure sur cet avion, et en route. On ne peut rêver de meilleure météo, un ciel bleu limpide, une visibilité supérieure à 50 kilomètres, la chaîne de l'Atlas se découvre dans toute sa splendeur, pas le moindre remous atmosphérique. Cependant, monsieur *pisse vinaigre* n'est pas tranquille, nous abordons le Sahara. Pour celui qui ne le connaît pas, tout se ressemble, cailloux plus ou moins gros allant du noir au jaune, immenses étendues plates laissant apparaître de temps en temps les ramifications d'oueds à secs, longues étendues de dunes de couleur ocre, blanchâtre ou jaune.

Notre passager se penche vers moi :

– *Je suppose qu'ici vous naviguez au sentiment.*

Dit-il avec un petit ricanement supérieur. Je ne peux résister à l'envie de lui envoyer une bêtise :

– *Mais pas du tout. Au nord il y a l'Atlas que nous venons de passer, au sud le Hoggar, il suffit de voler entre les deux, on n'est pas perdu.*

À l'escale de Ouargla, nous allons tous trois nous restaurer à l'hôtel Transat tenu à présent par Hoffman que je connais depuis des années. Notre passager s'humanise un peu mais ne résiste pas à l'envie d'envoyer des piques à tous propos, je suppose qu'il prend ça pour de l'humour.

Départ pour Edjeleh, toujours beau temps, cette fois c'est un vol de près de 4 heures dont plus de 3 heures de survol du Grand Erg Oriental. Le paysage a tôt fait de lasser monsieur *Je sais tout*, il s'intéresse aux manomètres de températures d'huile qui sont sur le côté droit du poste de pilotage et me fait remarquer que l'indication des aiguilles n'est pas la même pour les deux moteurs, je le remercie de sa sollicitude et lui explique que c'est normal sur cet avion. Il ne me croit qu'à moitié et pose la même question à Marsot, même réponse.



▲ *En vol en Dragon, Roland Richer de Forges aux commandes*

▼ *En vol en Airspeed Consul*



Puis j'entend du bruit à l'arrière, c'est l'ami Marsot, qui le plus sérieusement du monde donne de petits coups de marteau sur toute la longueur du plancher métallique de la cabine.

– *Qu'est ce que tu fait ?*

– *Le Monsieur a dit que l'avion était vétuste, je vérifie si le plancher est solide.*

Nous arrivons enfin à proximité d'Edjeleh. Depuis vingt minutes, notre PDG a des fourmis dans le fondement, il se lève, essaye de distinguer quelque chose à l'horizon de cet univers minéral et enfin me pose la question qui lui brûle les lèvres :

– *Quelle est enfin notre heure d'arrivée ?*

– *Elle n'a pas changée, dans exactement onze minutes.*

Depuis le temps que je parcours ce coin de Sahara, je n'ai pas grand mérite. Manifestement il ne me croit pas, il continue à écarquiller les yeux, Edjeleh n'est ce pas la grande base de la Shell avec des dizaines de puits qui n'attendent que l'oléoduc qui doit rejoindre le golfe de Gabés pour entrer en production ? On devrait voir de l'activité, des installations, des réservoirs, enfin quelque chose.

Je me laisse descendre doucement de façon à déboucher au coin de la falaise, face à la piste. Ce jour là par hasard, pas le moindre essais de production avec panache de fumée noire, il n'a rien vu quand je lui montre la piste devant nous. Atterrissage à la minute annoncée, il n'en revient pas.

Je saurai par la suite que nous lui avons fait forte impression, il disait partout qu'après huit heures de vol sur un vieil avion nous sommes arrivés à la minute près sans rien pour naviguer. Comment se bâtissent les réputations tout de même.

Malheureusement, ce séjour devait être marqué par une triste affaire. Le 20 mai 1959, en fin d'après-midi, Mr Mars, le chef de la base de Norafor, grosse société de forage qui possède des sondes dans tout le Sahara, vient nous demander de faire des recherches de véhicule. Un de leurs camions transportant des tubes n'est pas arrivé, il était parti il y a trois jours pour une sonde vers Tin-Essamed au sud-ouest, à environ 80 kilomètres d'ici, mais qui par la piste demande au moins 250 kilomètres, car il faut contourner l'erg Bouharet.

Aussitôt nous voilà partis, j'ai décidé de commencer les recherches en partant de son point d'arrivée, une sonde en plein sud de l'erg. Au bout de 40 minutes, nous trouvons le camion, il n'y a personne auprès, je multiplie les passages à basse altitude pour essayer de voir si le chauffeur et son aide ne se sont pas couchés sous le véhicule pour se protéger de la chaleur, rien. Où chercher deux hommes perdus dans le désert ? En remontant la piste, sur quelques kilomètres, nous trouvons un autre camion que je fais stopper en faisant des passages devant son capot, nous lui lançons un message lesté d'une boîte de bière, il en accuse réception en montant sur son camion comme nous lui avons indiqué, et nous rentrons juste avant la nuit.

Dans la soirée, nous recevons un message radio, le camion que nous avons fait arrêter a trouvé un message :

– *Marchons vers Abdelharrach.*

C'est à l'extrémité ouest de l'Erg. Aussitôt, la solidarité entre pétroliers fait ses preuves, des dizaines de véhicules se déploient sur la zone, hélas, c'est la nuit, cette région est particulièrement accidentée, amas de roches erratiques, lits d'oueds desséchés, seuils rocheux obligeants à de nombreux détours.

Dés le lendemain, décollage de nuit pour se trouver sur les lieux au lever du jour, après 1 heure 20 de recherche, je découvre un corps étendu, dénudé entièrement, la tête enveloppée d'un chiffon



▲ ▼ *Sur le Sahara*



rouge, qui se révèle être son maillot. Les Land Rover de recherches ne sont pas loin, je les guide vers le petit tumulus où gît le corps. Ils nous font bientôt signe avec leurs bras en croix, c'est un mort.

Atterrissage à Abdelharrach, les véhicules arrivent, avec Marsot nous transférons le cadavre dans l'avion, il est desséché complètement, ce grand gaillard blond avec qui parfois nous avons bu quelques pots au bar est complètement méconnaissable, sa peau toute parcheminée, ses os saillants. Nous le recouvrons de sacs de jute, à ce moment une autre voiture arrive avec à son bord l'aide-chauffeur targui. Il a été retrouvé par hasard, tout près du camp, il s'était enterré pendant le jour pour éviter la déshydratation. Il rentrera aussi avec nous, enveloppé de linges humides et surveillé de près afin qu'il ne boive surtout pas, le docteur lui a fait avaler quelques comprimés de sel et un tout petit peu de liquide. Il sera le jour même évacué sur Ouargla par un *Noratlas* militaire. Hélas, trompant la surveillance de son infirmier, il avalera une boîte d'un litre d'eau et n'y survivra pas.

On ne répétera jamais assez que au Sahara, si on tombe en panne, il ne faut pas quitter son véhicule. Mourir ainsi de soif, quelle triste fin.

Depuis quelques jours, notre avion, après un mois de travail à haute cadence, donne des signes de fatigue. Marsot a beau passer des heures en changements de magnétos et de bougies, il est temps de le ramener en révision moteurs. Il faut dire que ces vieilles mécaniques n'ont jamais été conçues pour tourner pendant des heures sous des températures extrêmes et par vent de sable. Le 25 mai, départ d'Edjeleh via Fort-Flatters, Ouargla et Laghouat, car notre autonomie en huile est limitée et la météo dans le nord est épouvantable. Nous nous en apercevons, après avoir passé le travers de Djelfa, pluie, plafond bas, averses et pour comble, une heure plus tard, nos deux moteurs commencent à tour de rôle à claquer et à perdre des tours, aussi je décide de ne pas passer l'Atlas dans ces conditions. Nous nous posons à Paul-Cazelle, sur les Hauts-Plateaux. La température est glaciale, une escadrille de T-6 est basée ici, je plains de tout mon coeur les pauvres militaires, dans ce coin désolé, balayé par le vent. Nous nous activons à changer une magnéto du moteur gauche et toutes les bougies des deux moteurs.

Départ, tout tourne rond, le plafond s'est un peu levé, nous louvoyons dans les montagnes entre les averses, ce sera bientôt la plaine d'Alger. Par chance, j'ai pu me repérer de façon précise sur un pic qui me servait de balise lorsque je faisais la ligne vers Bourbaki. Je suis dans la couche, soudain un crépitement, la grêle chassée par les hélices qui martèle le fuselage.

J'espère que cela ne durera pas trop longtemps. Une trouée, vite, descente, je suis, comme prévu, sur la plaine de la Mitidja, en un rien de temps nous sortons de la pluie, nous nous regardons en souriant, enfin Alger. Après cette longue journée de 9 heures 45 de vol, nous constatons à l'arrivée que la toile est coupée au niveau des hélices et que le bois est martelé.

Après une journée de repos, un petit déplacement sur Aflou avec le *Bobcat* et une nuit à Bougie en *Dragon*. Le lendemain, réunion au technique. La compagnie vient de récupérer un DC 3, le F-BFGB qu'elle avait en Indochine. Théoriquement, nous devrions bientôt l'employer sur la Côtière et sur l'ouest, Orléansville et Oran. Cela ne se fera jamais, le SGAC, toujours prompt à empêcher les gens de travailler et certainement à l'instigation des compagnies en place, ne donnera jamais l'autorisation, et il sera vendu à l'armée de l'Air.



▲ A In-Salah en septembre 1958, Lepage à droite

▼ A Paul-Cazelles, sur l'ancien aérodrome



Changements à la Compagnie

Nous pensons passer une bonne soirée au *Trait d'Union*, quand arrive un télex : le pilote en poste à la CEP s'est perdu deux fois. Ce sont les passagers qui lui ont indiqué un terrain d'où il a pu repartir pour Ohanet et où il est arrivé à court d'essence. J'apprendrai par la suite que sa présence à la base de Fort-Flatters n'était pas souhaitée. Toujours est-il que les pétroliers demandent d'urgence un pilote à choisir parmi ceux indiqués : Picois, il vole actuellement sur Bristol 170 et il est question qu'il aille au Gabon, Chaumeil qui est à Hassi-Messaoud, Eichelbrenner qui est à Edjeleh et moi qui doit partir en congé demain. C'est décidé, je n'aurai pas de congés. Inutile de dire comme je suis heureux. Je vais tout de même dîner à Fort-de-l'Eau et Marcel m'accompagne au Breguet *Deux-Ponts*. Décollage à 23 heures pour Fort-Flatters et Gara-Brune, le nouveau terrain de Ohanet.

Le 31 mai, me revoici à pied d'oeuvre, il y a même pas cinq jours que j'ai quitté le Sud. Cette fois-ci je serais basée à Gara-Brune, plusieurs forages ont été positifs, la base de Fort-Flatters va déménager petit à petit, ce qui fait que je n'ai pas à musarder entre tous les vols navettes entre les deux camps mais en plus, d'intéressants survols géologiques sur toute la zone s'étendant du sud de l'Erg Oriental jusqu'aux contreforts du Hoggar. Au bout de très peu de temps, je suis à même de diriger directement les géologues sur la série sédimentaire qu'ils se proposent d'étudier : carbonifère, dévonien, ordovicien ou gotlandien socle. C'est l'occasion de bonnes parties de rigolades avec certains géologues en se faisant passer l'un pour l'autre vis à vis des nouveaux débarqués au Sahara.

Le 16 juin, je ne suis pas fâché d'accueillir l'avion de relève à Fort-Flatters et de quitter la fournaise saharienne avec mon sympathique mécanicien Ballester que j'avais connu à ses débuts à El-Goléa il y a trois ans. Cette fois-ci, tout se passe pour le mieux, nous sommes à Alger dans l'après-midi sans perte de temps à Ouargla. Il y a eut de grands changements à la compagnie. Marcel Gourdon a été remplacé au technique par un ancien d'Indochine : Sailer qui ne fait pas l'unanimité et nous avons les premières démissions de certains qui l'ont pratiqué sous d'autres cieux. Ce seront Guérinet, Famin, Martin et mon ami Marcel Gourdon. Nous avons aussi un ancien colonel ami du patron, Mr de Pontich, qui est un peu le coordinateur entre les services. D'un abord sympathique, il a l'oreille de certaines personnalités en métropole et sait qu'il faut arrêter d'investir ici. Nous sommes rentrés dans une politique de démontage de nos installations fixes. Le grand hangar qui venait d'être achevé va perdre petit à petit ses installations, les Bristol 170 lors de leurs mises en place en métropole vont évacuer tout ce qu'ils peuvent, le *Bobcat* est mis en vente et le second, le F-DABV, ne sera pas remis en état. Monsieur Colin, avec qui j'ai eut une longue conversation, pense pouvoir garder les lignes côtières et les contrats pétroliers. Il a en projet la création d'une filiale ailleurs en Afrique. Pour les pilotes, il pense pouvoir garder tout le monde, même si il doit en replacer dans des compagnies avec lesquelles il a des contacts.

– *Ca va donc si mal ?*

– *Il ne faut pas se leurrer, dans deux ou trois ans, ce sera la fin. D'autre part, l'Aéronautique civile refuse toujours les autorisations demandées pour avoir du matériel plus adapté tant en cargo qu'en passager. On continue avec ce que l'on a, pourtant c'est pas le travail qui manque, à propos, serai-tu partant pour te baser quelque part en Afrique ?*

– *Bien sûr !*

– *Je m'en souviendrai, pour l'instant rien n'est fait, tu garde ça pour toi.*

Je me repose seulement quelques jours et je repars le 25 avec les grands patrons de la filiale de la Banque de France en Algérie pour la mise en place des Nouveaux Francs dans les établissements d'Oranie à Saïda, Tiaret, Orléansville et Mascara. Il n'y a pas d'aérodrome dans cette dernière petite ville, nous atterrissons à Thiersville une ancienne base militaire durant la dernière guerre, il a là de quoi faire le bonheur d'un collectionneur d'avions : des épaves de Potez 63, de Bloch de différents modèles, de Leo 45, etc.

Durant tout le mois, je reprend les liaisons sur la Côtère en *Dragon* et *Bobcat*. En juillet, mes parents sont en vacances avec l'un de mes jeunes frères. C'est la saison des parachutages pour le Para-club, nous les faisons sauter à Blida avec le célèbre moniteur Michel Prik. Il y a une bonne ambiance à Blida, j'y retournerai de temps en temps faire l'instructeur à leur aéro club. Pour tous les pilotes, juillet et août nous procurent une activité accrue, d'autant plus que certains nous ont quittés, soit pour aller voler sous d'autres cieux où même arrêter le métier de navigant pour lequel ils n'étaient pas faits. La construction de l'oléoduc qui doit joindre Hassi-Messaoud à Bougie avance, nous sommes de plus en plus demandés par les sociétés de services qui construisent la station de pompage de M'Sila, à l'ouest de Barika.

Début septembre, nouveau départ vers le Sud avec le *Dragon* F- BFEH, après une laborieuse mise au point. Notre nouveau directeur technique, ennemi juré des navigants, a recruté des mécaniciens un peu au hasard, ce n'est plus la compétence des Biquillon, Marsot, Guérinet ou Rousseau. D'une part ils ne connaissent pas bien ces vieilles mécaniques aux pannes d'allumage chroniques et aux retours de flamme à la mise en route, mais ils sont loin d'avoir la même disponibilité. Je ne reste que quinze jours cette fois-ci à voler dans la fournaise du Tinrherth avant de remonter pour un changement de moteur à Alger.

▼ Au Para-Club de Blida en juillet 1959. Au centre, le moniteur Michel Prik, mon jeune frère Thierry est dans le *Dragon* F-BHAF



En Jodel vers Paris

J'ai la surprise à mon arrivée de trouver le patron en grande conversation avec l'ami Neveux, le président de l'Aéro club d'Algérie, de temps en temps je lui teste un élève ou je fais passer un brevet à sa demande.

– *Nous t'attendions, pourrais tu ramener à Paris un Jodel de l'aéro club ?*

– *Pourquoi pas, si il est en état*

– *Nous irons à deux avions, tu prendras celui qui te convient.*

– *OK, c'est pour quand ?*

– *Dans trois jours, tâche de ne pas mettre trop de temps, on a un Bristol 170 qui repart le 2 octobre de Villacoublay*

– *Pour bien faire, j'aurais aimé le faire regarder par notre technique avant de partir.*

– *C'est d'accord, vois ça avec eux.*

Sailer accepte en rechignant, c'est Hureau qui regardera et Recorbet la radio.

Le 24 septembre, je vais à Chéragas (le terrain de l'Aéro club situé à l'ouest d'Alger) avec l'ami Macquet du bureau Véritas qui en profite pour vérifier si les papiers sont en règles. L'avion est un Jodel 120, un bon petit biplace dont la réputation n'est plus à faire, il a été vendu à Paris et je dois le livrer à Lognes. Il est équipé en tout et pour tout d'une VHF Radiostal, peint en bleu et blanc, le F-OAVX a bon aspect, j'en fais soigneusement le tour, tout semble normal, mise en route et 25 minutes après, Maison-Blanche. Peu après Neveux vient me rejoindre avec son Jodel 112. Dans les heures qui suivent, les filtres sont faits, des bougies neuves sont montées, les pleins complétés. Le 25 après un bon repas à l'aérogare, en route pour Aïn-Témouchent, notre première étape où nous devons passer la nuit. Il fait un temps splendide. Après la magnifique plaine de la Mitidja avec ses plantations d'orangers, ce sont les montagnes de l'Ouarsenis. Neveux vole non loin de moi, la jauge à essence (simple tige reliée à un flotteur) devant moi semble descendre rapidement. Au bout d'une heure de vol, je n'ai plus de doute et je décide d'avertir Neveux, atterrissage à Orléansville. C'est la jauge qui est en cause, le flotteur devrait être changé, tant pis, ma consommation est normale. Une heure quarante plus tard, nous arrivons.

Très bon accueil par les membres de l'Aéro-club d'Aïn-Témouchent, or le terrain n'est pas douanier, il faut donc retourner à Oran. Les gabelous ont de la mémoire, ils ne manquent pas de fouiller à fond ma petite valise et ma sacoche et font bénéficier ce pauvre Neveux du même traitement. Enfin décollage, 3 heures 30 plus tard, Tanger. L'accueil ici n'a rien à voir avec celui d'Oran. C'est la fin du statut de la zone internationale, malgré tout les commerces du Petit et du Grand Socco sont toujours très animés et leurs prix compétitifs. Une très bonne soirée dans le Tanger *by night* avec des animatrices espagnoles *muy simpaticas* que hélas nous délaissions, car demain décollage aux aurores.

Les formalités sont vite faites. Cap sur Malaga toujours par beau temps, un petit détour pour éviter la zone de Gibraltar, 1 heure 10 de vol, les pleins, les formalités et en route pour Valence.

Vu la météo, je fais direct par la sierra Nevada, nos deux petits avions montent tranquillement à 9 500 pieds, le paysage grandiose est impressionnant : crevasses et canyons profonds, relief tourmenté, il ne faudrait pas une panne par là. Heureusement, ce brave moteur Continental 90 ch ronronne tranquillement, ainsi que celui du Jodel 112 qui m'accompagne, trois heures plus tard nous sommes arrivés sans même avoir eu de turbulences. Dès que nous avons pu, non

sans peine, trouver un petit hôtel dans le centre, j'entraîne Neveux dans quelques bars à *tapas* où nous faisons honneurs aux spécialités du lieu. La ville est très vivante surtout le soir, nous rencontrons un industriel espagnol qui nous a vu à l'aérodrome, il parle français et nous fais découvrir le Valence nocturne et *beber mutchas copas*.

Jusqu'ici, les avions se sont biens comportés, à part l'incident de la jauge, la météo a été bonne, mais aujourd'hui ce n'est plus le cas, fort vent, plafond bas et turbulences. Nous suivons la côte qui à cette époque n'était pas encore bétonnée, après deux heures je décide d'atterrir à Barcelone. L'aérodrome est le long de la côte. Nous parquons à côté d'un Messerschmidt 109 espagnol, la météo prévoit une amélioration plus au nord, une demi-heure plus tard, nous continuons sur Toulouse. Après Bagur en effet, les turbulences cessent le plafond monte, nous aussi, c'est par beau temps que nous atterrissons à Blagnac. Ici les formalités sont longues, du coup, moi qui espérait continuer sur Limoges pour passer la soirée en famille, il n'y faut plus penser.

Très difficile de trouver une chambre en cette période de retours de vacances, nous dénichons un hôtel minable proche de la gare dans une rue très fréquentée par des personnes faisant les cent pas (en attendant l'autobus, je suppose ?). Nous allons déguster un excellent cassoulet dans un petit restaurant de ma connaissance et dès huit heures le lendemain, Blagnac.

Il n'y a pas grand trafic, le plan de vol est fait pour deux avions et accepté, point fixe je laisse faire la radio à Neveux car la mienne est faible, alignement, décollage, juste à la rotation j'entend la tour annoncer que le décollage n'a été autorisé que pour un seul avion. Trop tard, je suis en vol. Une heure trente cinq plus tard, Limoges Feytiat, le commandant d'aérodrome m'annonce que je suis en infraction pour avoir décollé sans autorisation. Je m'en explique aussitôt par écrit.

Bon repas en famille, je reviendrai par le train car mon Bristol 170 ne reviendra que le 5. Neveux décolle le premier, à tout à l'heure à Lognes. Il fait beau, seuls quelques cumulus épars, enfin, un voyage sans histoires. Eh bien non ! A peine passé le travers d'Etampe, une vibration très forte, inquiétante, faisant bouger le capotage. Le moteur tourne bien, les tours sont bons, la pression d'huile aussi. Pourtant j'ai l'impression que tout va s'arracher, je réduis un peu le régime moteur, ça vibre moins, à tout hasard je tire le réchauffage carburateur. Ce n'est pas ça, L'avion descend doucement, je juge plus prudent de ne pas m'aventurer sur l'agglomération parisienne, et je me dérouté sur Toussus, contact VHF sans mentionner mes ennuis, atterrissage après deux heures de vol. Au roulage, à chaque manoeuvre des gaz, tout bouge devant. Stop au parking d'Air Tourist, je trouve Laquintat, un mécanicien ami qui était venu il y a deux ans à Bône me faire un changement moteur sur l'un de mes *Navion*.

– *Qu'est-ce qui t'arrive avec ta trapanelle ?*

– *Je n'en sais rien, je dois aller à Lognes, mais depuis vingt minutes tout vibre, pourtant le moteur semble tourner rond.*

Il ouvre le capot, cherche un peu et :

– *Je pense que tu es arrivé, regarde, le bâti-moteur est cassé net d'un côté ! Tu aurais continué comme ça et tu perdais le moteur, l'avion et toi avec !*

Il ne me reste plus qu'à aller chez le père Bouclon arroser mon *rab de vie* et téléphoner à Lognes où Neveux attends. Je le retrouve le soir à mon restaurant habituel chez la *Dame de Haute-Savoie*. Il n'a pas bien réalisé sans doute :

– *Tu aurais pu continuer un peu, tu serais arrivé à Lognes.*

– *Ou planté quelque part dans la banlieue et pas là ce soir !*

Avec les pétroliers

Le Bristol 170 me ramène le 5 octobre comme prévu avec Ducrocq en commandant de bord et Coleman en mécanicien, c'est un vol tranquille où je pilote d'un bout à l'autre et en même temps un test, je ne fais pas souvent de cette machine, mais j'apprécie d'en faire un peu, notre mk 21 F- OBBDP arrive à Alger en début d'après-midi.

Aux opérations, ils n'ont pas l'intention de me faire chômer, car dès le surlendemain c'est une mise en place à Hassi-Messaoud avec le *Dragon* F-BFEH. Je n'apprécie pas cette base, ici ce n'est plus du travail d'exploration, de nombreux puits sont en production, un réseau de routes goudronnées rayonne entre les deux sociétés tenantes des permis, la CFPA avec leur aérodrome de OM 1 et la SN REPAL plus au sud, avec aussi son terrain d'aviation MD 1, ces deux pistes bitumées ont été placées dans les vents dominants, bien parallèles toute les deux, or dès que le vent forçait, il tourne de 90 degrés à plus de 40 noeuds parfois, ce qui a déjà provoqué des accidents. Il aurait été plus judicieux de faire un seul aéroport avec les pistes en croix, surtout qu'à l'époque il n'y avait encore aucune installation fixe dans tout le secteur.

Il y a deux hôtels, nous sommes à MD 1, l'ambiance y est meilleure, mais ce n'est pas la convivialité de Fort-Flatters ou de Gara-Brune. Les vols manquent d'intérêt, ce sont des transports logistiques sur les forages environnants, des petites liaisons de 30 à 40 minutes pour desservir la base d'Hassi-el-Gassi au sud-ouest et quelques missions sismiques à l'est, heureusement ça vole tout de même tous les jours, le personnel de la tour de contrôle est sympa, les distractions sont rares, je devore toutes les lectures que je trouve et de temps en temps je vois un film chez les pétroliers. Mon mécanicien, Kerguen, nouveau venu à la compagnie, fait ce qu'il peut, il bataille avec les magnétos et les bougies presque tous les jours car il n'y a plus de joints, notre nouveau directeur technique surnommé *Le Scélérat* lui a conseillé de mettre deux joints. C'est ainsi qu'en allant à El-Oued en vol touristique avec des viticulteurs de l'Hérault, je me déroutai sur Touggourt, une bougie ayant choisie la liberté pendait au bout de son fil.

Le 3 novembre, ma relève intervient, j'en suis pas fâché, je rentre en passager sur Alger par le Breguet *Deux-Ponts* d'Air France, quatre jours de repos, le 7, c'est à nouveau la Côtière avec les *Dragon* et ce pratiquement tous les jours.

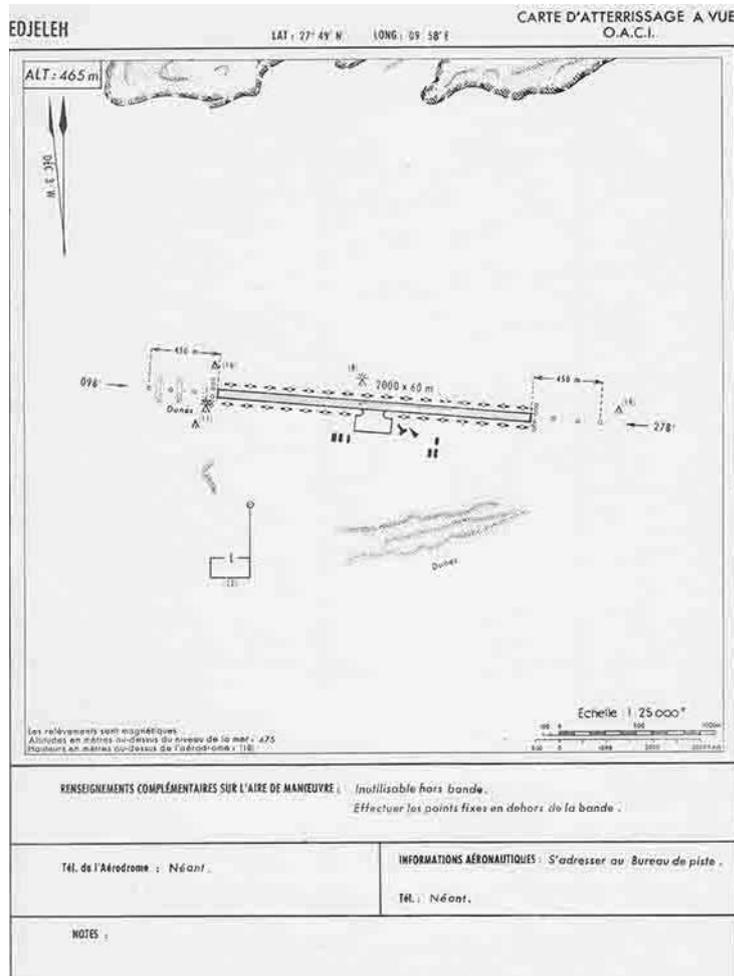
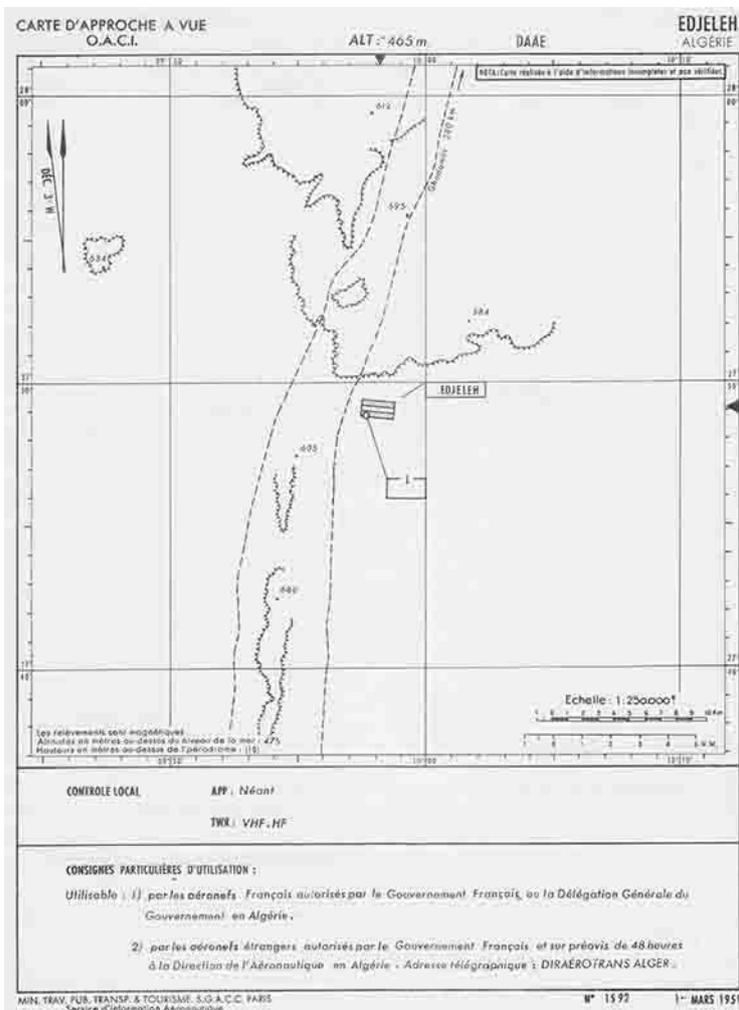
Le 4 décembre, vol de sortie de visite du *Super Aero 45* F-OBCD, non concluant, cause hélices. En principe il devrait être utilisé pour desservir la petite ville de Collo entre Philippeville et Djidjelli, ça ne se fera jamais.

Le mois de décembre nous apporte une météo particulièrement pourrie, le 20 au matin, avec notre représentant Mr Duchemin, nous sommes sur le parking de Bougie battu par de violentes rafales, la manche à air s'agite à l'horizontale, Guy Arnulphe, un pilote d'Afric Air nouvellement arrivé, attend aussi de pouvoir décoller avec son Piper PA23 *Apache* F-OBAT pour Philippeville. Nous attendons, tous les deux indécis, une improbable accalmie, les passagers inconscients comme souvent s'impatientent.

Je vais essayer, j'ai vu Picois la semaine dernière employer une autre méthode par un temps presque semblable. Décollage face à la montagne. Allez c'est parti, bien que chargé à bloc, pleins gaz, je suis queue haute et aussitôt je laisse monter la vitesse, me fais dériver par le vent sur la gauche vers une petite colline toute proche de la piste, c'est très turbulent, mais l'ascendance de pente est au rendez-vous, à frôler la colline je monte rapidement, je vire côté piste en un long virage qui me fait reprendre l'ascendance et je me retrouve à 1 000 pieds. Il ne me reste



▲ ▼ L'aérodrome d'Edjeleh



plus qu'à virer face à la mer, sortir de la baie et continuer au large en suivant la côte L'avion fait des bonds, les passagers doivent regretter de m'avoir poussé à partir, d'autant plus qu'on n'avance pas. Je me traîne le long de cette côte avec un plafond bas de nuages déchiquetés par la tempête, ayant bien du mal à contrôler l'avion. Je mettrai 1 heure 30 pour arriver à Alger au lieu de 50 minutes habituellement

Il y a QGO vent (interdiction de vol), à Maison-Blanche seulement je suis en vol et il n'y a pas d'exemple qu'un avion y soit resté. Je fais mon approche à la vitesse de croisière, sans volets, en tenant l'avion aux moteurs. Le vent est dans l'axe de la piste 27 qui n'est plus utilisée, mais que la tour m'autorise, les voitures de la compagnie sont là avec les mécaniciens prêts à intervenir, ainsi que les pompiers et l'ambulance.

J'atterri avec du moteur et je ne réduis qu'une fois les roues au sol encore queue haute, les mécanos se précipitent pour me tenir les ailes et l'empennage, je n'ai pas roulé cent mètres, ouf ! Tout le staff, sauf Sailer, est venu m'attendre, les passagers applaudissent, je me retourne vers eux :
– *Maintenant vous savez pourquoi j'hésitais à partir !*

Tout est bien qui fini bien, j'apprend qu'un DC 3 de la SABENA qui était au point de manoeuvre durant sa check-list a été emporté par une rafale dans les barbelés à 50 mètres de là et qu'un Avro d'Afric Air qui venait de décoller pour Bougie a perdu 500 pieds brutalement et s'est également reposé sur la 27. Si nous avions pu avoir une liaison téléphonique ou autre avec Alger, je n'aurais pas décollé.

Guy Arnulphe a décollé après moi, il n'est pas arrivé. En début d'après-midi on apprendra qu'il s'est abîmé dans le golfe de Bougie. Alors qu'il finissait de traverser la baie, un moteur s'est arrêté, sans doute sur givrage carburateur, il a essayé d'atteindre la côte, il avait à bord quatre passagers dont une maman et son enfant de deux ans. L'avion ne tenait pas sur un moteur, il s'est posé le long de la côte avec des vagues de six mètres de creux, il s'est retrouvé à nager avec deux passagers dont la dame, une vague les a recouvert et il est resté seul. Sur cette mer démontée, il a nagé longtemps sans pouvoir prendre pied sur cette côte rocheuse, il a pu enfin se hisser jusqu'à la route en corniche où il est tombé d'épuisement, ce sont les véhicules d'un convoi militaire qui l'ont récupéré saignant de partout et l'ont conduit à l'hôpital de Djidjelli. Je le verrai quelques jours plus tard, il a porté longtemps sur le front une inscription en relief du tableau de bord qu'il avait tamponné de plein fouet.

L'année 1959 se termine par une grande journée de Côtière avec le F-OBAL. Cette fois-ci je passe le 1^{er} janvier à la maison à Fort-de-l'Eau, quatre jours de repos bien mérités. Depuis mon arrivée à la SGAA, j'ai fais 1 200 heures de vol, ce qui n'est pas mal compte tenu du détachement à Hassi-Messaoud et des nombreuses pannes qui ont fait tomber la moyenne.

Je fais un autre vol avec le *Super Aero 45* dès le lendemain, nous allons à Philippeville pour mettre au point cette desserte de Collo qui nous est demandée par notre agence. Nous faisons un essai le jour suivant, les militaires ont aménagé une petite piste en PSP sur le borbier environnant. Avec mes simili freins j'ai bien de la peine à m'arrêter, je me vois mal assurer une ligne régulière sur un terrain pareil, surtout avec cet avion. Heureusement, les négociations n'aboutiront pas. Nous rentrons le lendemain après un arrêt de nuit à Djidjelli.

Jusqu'au 18 janvier 1960, ce sont toujours des vols sur la Côtière. Ce jour là, vol de sortie de visite du *Dragon* F-OBHI qui a été entièrement refait, il était auparavant immatriculé F-LAAL au Laos où il n'a jamais été. Marcel Hureau lui a changé tout ce qui était indispensable et l'a entoilé à neuf, la radio est neuve également, ainsi que le câblage, il a une boîte d'accord pour



▲ Sonde de la CEP à Zaref, région d'In-Aménas

▼ Le DC 3 de la SABENA emporté par la tornade à Maison-Blanche le 20 décembre 1959



la HF ce qui évite ces fastidieux réglages d'antenne. Seuls les moteurs sont, au même titre que ceux de nos autres *Dragon*, des vieux *Gipsy Queen III* révisés un nombre incroyable de fois, mais ils tournent bien, je dois partir avec dans deux jours ainsi que Biquillon, toujours pour Fort-Flatters, mais aussi pour In-Amenas la nouvelle base des pétroliers de la CREPS et des opérateurs de service, car c'est de là que va partir l'oléoduc qui doit rejoindre le golfe de Gabés. Le 21 nous y sommes en huit heures de vol, après escales à Ouargla et Fort-Flatters. In-Aménas ne possède encore qu'une petite piste provisoire, les Breguet *Deux-Ponts* et les *Super Constellation* d'Air France utilisent la piste de Zarzaïtine qui est simplement balisée dans une immense sebkra plus au sud en attendant que les travaux de l'immense piste de 3 000 mètres soient terminés, ce sera rapidement fait. En attendant, c'est une noria de camions et d'engins de toute sorte qui oeuvrent dans la poussière, non seulement pour le terrain d'aviation, mais aussi pour tracer et viabiliser ce qui sera bientôt une petite ville.

Nous allons tout de même nous baser à Fort-Flatters dans les jours qui viennent, ça travaille beaucoup sur tout le plateau du Tinrhert, près de la frontière Libyenne. Un nouveau terrain capable d'accueillir les Breguet *Deux-Ponts* a été ouvert sur le reg dur, Tinfouchay, très dégagé sur cette plaine immense, il est plus proche de tous les forages en cours et des travaux de l'oléoduc. Il est à 1 heure 30 de Fort-Flatters en *Dragon*, nous l'utilisons pratiquement tous les jours pour répartir le matériel et les vivres sur les sites environnants. Tout cela donne beaucoup de travail à Biquillon qui tous les soirs peaufine l'avion jusqu'à des heures avancées, pour être prêt au lever du jour, il m'accompagne souvent et tant mieux.

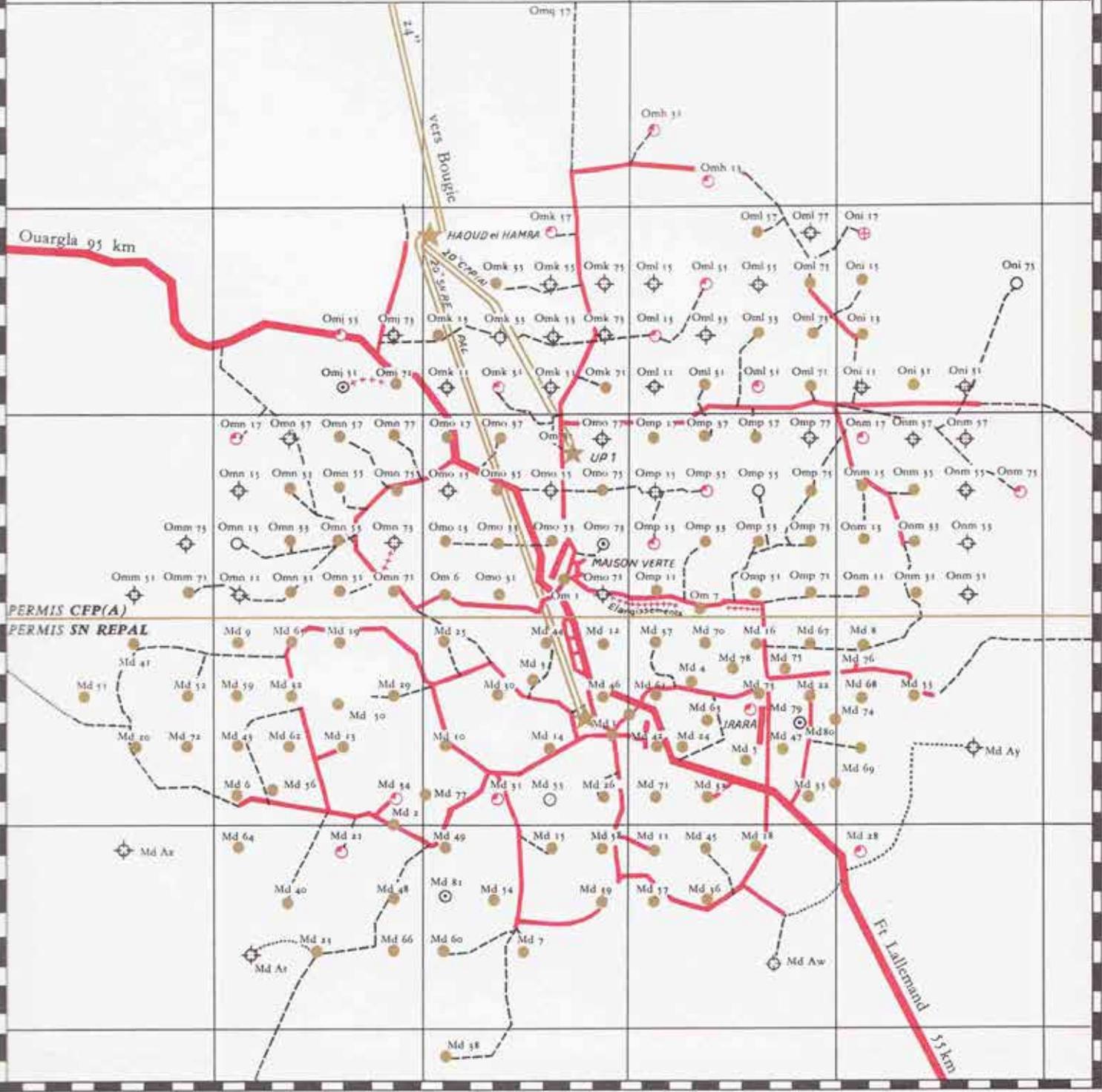
Le 10 février, je dois aller à Hassi-Messaoud avec une pièce lourde de 350 kilos pour la société Schlumberger, c'est un tube assez long que nous arrimons dans le couloir entre les sièges. Au retour, je dois ramener quelques passagers. Nous avons coincé ce tube le mieux possible avec des cordes attachées aux pieds des sièges et calé à l'arrière de la même façon. Nous avons un passager, Gazet, un technicien pétrolier ami qui doit faire l'aller et retour, Biquillon est du voyage. Depuis le matin, le ciel est jaunâtre avec un fort vent d'ouest, vers le nord il est couleur de plomb. Nous partons, au bout d'une heure nous entrons dans une zone de forte turbulence, un de ces orages secs chargés d'électricité statique que nous ressentons, ce qui amuse beaucoup Biquillon car lorsque je frôle les glaces du cockpit, les poils de ma barbe se dressent et me font ressembler à Filochard des Pieds Nickelés. Mais l'amusement est de courte durée, les turbulences sont en train de distendre les cordages et notre tube glisse vers le fond de l'avion. Biquillon se détache et va se coucher à l'arrière pour le tenir. Bientôt Gazet se couche aussi sur le tube pour empêcher ses soubresauts. Pendant ce temps, j'ai fort à faire pour tenir l'avion qui passe de 2 000 pieds-minute en montée à 2 000 pieds-minute en descente en craquant de partout. Ce gymkhana va durer 45 minutes, nous mettrons 2 heures 30 pour arriver à MD 1 et j'ai des ampoules aux mains. Nous extrayons notre encombrant colis non sans mal vu son poids et cap retour avec seulement deux passagers. Nous sommes moins secoués, la perturbation s'est décalée à l'est, nous mettons tout de même 2 heures 10. Si j'avais été seul ?

Ce séjour s'achève le 24 par un retour via OM 1 et Ouargla en 6 heures 10, ce qui me fait un mois de 115 heures.

Deux jours plus tard, vol de contrôle du *Super Aéro 45* et retour après trente minutes cause hélices, il ne reprendra l'air que courant avril, il est, paraît-il, vendu. En attendant, le travail ne manque pas, tant en affrètements que sur la Côtère, en *Dragon* ou en *Bobcat*. En revoyant mes carnets de vol, j'ai pratiquement volé tous les jours depuis mon retour de Fort-Flatters, à part

GISEMENT DE PÉTROLE DE HASSI MESSAOUD

- Pipe-lines
- Puits producteurs d'huile
- Sondage à indices d'huile ou très petit producteur
- Routes
- Sondage à venue d'eau salée
- Sondage terminé ou sec
- Pistes
- Puits en cours de forage
- Projet d'emplacement
- Projets
- Forage interrompu provisoirement (pour reprise ultérieure)



un feu à la mise en route à Constantine (vite stoppé), je n'ai pas eu d'incident notables en plus des pannes de magnétos. Picois a eut le feu en vol entre Bougie et Djidjelli, il a réussi à éteindre. Les autres pilotes, Lepage, Obrecht, Bricout, Legeay, Aimé Trébosc ont souvent des problèmes mécaniques. Chaumeil a réussi à atterrir avec les commandes coincées par un axe qui avait été monté à l'envers et qui était sorti d'une poulie. A toutes ces pannes inconnues auparavant, la réponse du *Scélérat* était la même :

– *Ce sont ces c...s de navigants qui bousillent le matériel.*

Un jour, au retour du Bourget avec le Bristol 170 F-OBDP où, en panne de freins, nous avons traversé tout le parking, André Thominet a failli lui faire avaler sa pipe.

Le 7 avril, le *Super Aéro 45* est enfin prêt, à mon retour de Bougie je lui fais faire un vol de 45 minutes. Le 9, je fais une heure de double à Guy Arnulphe qui doit l'utiliser à Colomb-Béchar. Le 12, je vais livrer l'avion, je lâche le pilote et je rentre en passager DC 3 d'Aérotec avec Létin en commandant de bord et mon ami Roland Baudin (l'homme qui a vécu plusieurs vies à la fois à travers ses histoires désopilantes et son accent pied-noir des plus sympa). Des années plus tard, nous ferons équipage sur DC 4, c'était un bon mécanicien et un très brave homme.

Guy Arnulphe volera peu avec le F-OBCD, à peine un mois plus tard il aura la mauvaise surprise en finale à Béchar-Ville de se retrouver les deux moteurs arrêtés, les hélices étaient passées seules en drapeau alors que la commande était sur plein petit pas. L'avion s'est crashé juste avant la piste, heureusement sans mal pour les passagers, mais il a terminé là sa carrière. Depuis Guy Arnulphe a continué, il a volé à UTA, copilote sur DC 8, DC 10 et Boeing 747, je l'ai rencontré souvent au hasard de mes escales et je l'ai même eu une nuit en passager au Congo.

Le 24 avril, à nouveau départ pour le Sud avec Biquillon et le F-OBAL, mais cette fois-ci en passant par l'ouest pour les besoins de Norafor. Alger, El-Abiod, Colomb-Béchar et leur camp de Garet-el-Guéfoul, situé à environ 200 kilomètres dans le sud-est de Colomb-Béchar en haut d'une falaise. Le terrain est en bas à plus de deux kilomètres, dans une vallée sablonneuse à souhait. Heureusement il est très long, mais nous ne pouvons pas y laisser l'avion pour la nuit sous peine de le retrouver incendié au matin. Les vigiles veulent bien garder l'avion, mais auprès du camp. Je les comprend très bien, aussi, précédés par une Land Rover au pas, je roule l'avion sur la piste avec de nombreux arrêts aux passages difficiles jusqu'au pied de la falaise. Tout se passe bien, j'ai réussi à ne pas m'ensabler, le *Dragon* soigneusement amarré est éclairé par un groupe électrogène, il passera la nuit sous bonne garde. Au matin, même séance pour rejoindre le terrain, je ferai deux aller et retour sur Colomb-Béchar ou nous passons la nuit dans ce bon hôtel Transat bercés par le chant des crapauds buffles après, comme il se doit, avoir bu un pot chez *Fifine*.

Mr Andros, le sympathique commandant d'aérodrome, est un Corse au profil napoléonien dont il en est très fier, il nous ramène à l'aérodrome aux aurores, car pour nous la journée s'annonce longue. Tout d'abord Adrar plein sud et l'après-midi retour à Fort-Flatters, nous n'avons fait que 7 heures de vol, mais avec le temps d'escale à Adrar et la chaleur ça suffit pour la journée. Nous retrouvons *Kiki* Chaumeil et Marsot qui sont là également avec le F-BFEH, car il y a maintenant deux avions basés ici en permanence, vu l'importance des liaisons à assurer.

Un beau soir, nous sommes avec nos deux avions à Gara-Brune, le responsable des activités aériennes vient nous trouver, demain nous devons partir au lever du jour pour Tamadénet, le seul puits à eau de tout le secteur qui ravitaille la majeure partie des forages de la zone et les chantiers de construction de l'oléoduc. Ce n'est qu'un point sur la carte, il y a en tout et pour

tout un puits à balancier, un abri pour le groupe électrogène et un immense container habitable pour le préposé au fonctionnement, le tout dans une zone de reg aux molles ondulations rarement parsemées de petites dépressions où végètent quelques touffes de doum ou de cram cram, espèce de plante plus ou moins épineuse qui constitue la seule végétation à des kilomètres à la ronde. Ce n'est pas un long vol, 25 minutes à peine, mais qui par la piste demande presque la journée pour contourner les falaises, les regs caillouteux et les fondrières de fech-fech. Nos deux avions sont lourdement chargés de matériel de dépannage pour la pompe à balancier, un technicien et nos deux mécaniciens plus d'une glacière bien garnie, car nous avons des chances d'y passer la journée, c'est ce qui se produit.

Il va falloir remonter le train de tiges de 550 mètres pour remplacer la pompe immergée. Nous proposons tous les quatre un coup de main aux deux pétroliers, il y en a en effet pour un moment. Nous voici au travail, à la commande du treuil et aux clefs pour dévisser chaque élément de tube, petit à petit nous remontons l'ensemble. Vers midi, la partie incriminée arrive à la surface. Pendant ce temps, le spécialiste a révisé la pompe à balancier, pause casse-croûte et même chose pour redescendre l'ensemble après avoir changé la partie défectueuse, mais le temps passe vite, nous n'avons pas terminé avant la nuit. Nous laissons nos deux pétroliers terminer le travail et faire ensuite les essais en promettant de venir chercher l'un d'eux demain, l'autre restant seul dans son container-habitation, posé au milieu du désert avec pour seule compagnie son poste à transistor et le bruit lancinant de la pompe.

Nous approchons de nos avions qui, depuis le matin, chauffent au soleil, toutes glaces et portes ouvertes. A ce moment, un long serpent filiforme de couleur sable se détend comme un ressort en sifflant à au moins un mètre de haut et file se réfugier dans le carénage de la jambe de train du F-OBAL.

– *C'est un serpent fouet.* Hurle le pétrolier qui nous a accompagné. *Attention, c'est très dangereux.*
– *Oh ! On ne va pas décoller avec ça !*

Marsot prend un long tournevis et se met en devoir de décapoter, *Kiki* Chaumeil, armé de la jauge à essence, surveille d'un côté le carénage tandis que j'en fais autant de l'autre côté avec la manivelle de la Jeep, pendant que Biquillon décapote l'autre face du moteur. Et rien, pas de serpent. Est-il dans l'aile ? Dans le fuseau moteur ? Avec précautions, nos mécanos ouvrent capots et carénages, toujours rien. Il a pu passer dans la cloison pare-feu et de là, en longeant les passages des commandes, il peut arriver au poste de pilotage par des trous suffisants pour faire passer un serpent plus gros que celui-là. Il manquerait plus qu'en vol il vienne chatouiller les pieds du pilote. Nous bouchons tous les interstices avec ce que nous trouvons comme papiers et chiffons et décollage en patrouille serrée, Biquillon et moi avons les yeux fixés sur le carénage de la jambe de train de l'avion de Chaumeil jusqu'à son atterrissage 25 minutes plus tard. Le serpent n'est pas sorti, devant un groupe de pétroliers badauds, nos deux mécanos décapotent et trouvent le pauvre serpent fouet à demi brûlé en train de se contorsionner dans les tôles inférieures du capot. Il est aussitôt extrait de là et achevé, il faisait plus de deux mètres, mais très filiforme. Sans doute s'était-il lové sur le dessus du moteur, à la mise en route il a eut la surprise de sa vie de reptile.

Ce séjours au Sud s'est terminé le 19 mai par le chemin classique et sans ennuis mécaniques, deux jours plus tard, j'étais reparti sur la Côte d'Ivoire avec le *Bobcat* et tous les *Dragon* disponibles plus les deux de Robert Boscher, les F-OBIV et F-OAUE. Je vole ainsi à haute cadence jusqu'au 16 juillet où, enfin au retour d'une virée Sud avec un petit vol de contrôle d'un *Dragon* qui sort



de visite, le patron me laisse prendre un peu en congé. Il ne peut pas me donner les trois mois qui me reviennent, mais un mois seulement. C'est toujours bon à prendre, je saute dans le premier DC 4 d'Air Algérie pour Toulouse. L'aérogare de Maison-Blanche grouille de monde, ce n'est pas encore l'exode que nous verrons par la suite, ce sont des familles entières qui partent définitivement, surtout celles de l'intérieur où leur sécurité n'est plus assurée, des gens qui ont vécu là pendant quatre générations qui ont souvent tout créé dans ce pays, certains même ne sont jamais allés en métropole. Quelle tristesse !

Un bon mois de repos en famille, quelques ballades avec ma vieille *Traction* et le 20 août, retour par Air Algérie, mais cette fois ci par Vichy. Le commandant de bord est Kerbériou, le mécanicien Dédé Cellier et le radio de Vertus. Je les connais bien, je fais le voyage à l'avant, nous parlons des événements bien sûr, mais aussi du Sud où je les rencontre souvent aux hasard des escales, ils pensent comme moi que les *Dragon* ont fait leur temps. C'est Cellier que je connais le mieux, surtout par la réputation qu'il a acquise dans l'Aéronautique Navale. Jeune, il a pratiqué la boxe de haut niveau, un jour qu'il était en escale à Dakar, il s'est vu défier par le champion de la Royal Navy dans un bar qui s'en est trouvé KO, Dédé était à l'époque au mieux de sa forme et il avait même obtenu un combat aux poings contre Marcel Cerdan (il ne m'en a jamais parlé, j'ai appris ça à Dakar par des amis marins). Des années plus tard, j'ai eu de Vertus en second pilote sur DC 4. Kerbériou, l'année suivante, a été victime d'un accident de la route alors qu'il était en escale à Paris.

Je reprend aussitôt la Côte. Deux jours plus tard, à mon retour d'une série de rotations, je trouve toute la compagnie sous le choc. Eichelbrenner vient de se crasher à Fort-Flatters avec le F-OBHI. Nous avons peu de détails, il est vivant, ses jours ne sont pas en danger, il entend rester se soigner sur place pour ne pas inquiéter sa femme et ses deux enfants qui viennent justement de se réfugier dans l'appartement qu'il venait d'acheter à Marseille, le leur ayant été mis à sac par les gendarmes mobiles surnommés ici *Les Fourmis Rouges*. Il faut un avion d'urgence, je partirai seul demain. Finalement, le 25, on me donne un jeune mécano, Mondinaire, qui vient d'être engagé et en route avec le F-OBAL. Accueilli par Biquillon qui se désole de ce qui est arrivé, il ne se l'explique pas, il s'accuse injustement, il est bien décidé à connaître les causes de la panne. L'avion est là, ou plus tôt l'épave, on se demande comment le pilote a pu s'en tirer avec seulement une grave blessure à la jambe.

Voici ce qui s'est passé : l'avion était en très courte finale peu chargé, au retour d'une grande journée. Au moment de toucher des roues, le contrôle lui demande d'allonger son atterrissage, car un point fixe prolongé d'un Breguet *Deux-Ponts* a arraché le revêtement sur 200 mètres. Juste à la remise de gaz, le moteur gauche cale, le *Dragon* embarque brutalement, le pilote redresse or il est pleins volets, à ras du sol et hors de la piste. Il stabilise son avion, quitte à le poser parallèlement à la piste sur le reg un peu plus loin. Seulement les militaires ont installés là une soute à carburant avec une profusion de fûts et de citernes entourés d'une haute clôture grillagée flanquée de lampadaires. En une fraction de seconde, Eichelbrenner voit qu'il va se crasher en plein dedans, c'est un ancien pilote de chasse sur P-47, il réagit tout de suite. Trop bas pour virer, il coupe tout en essayant d'éviter la soute, le moteur gauche touche, se couche sous l'avion qui continue de glisser un peu tandis que le moteur droit en stoppant découpe le poste de pilotage, une tôle de revêtement du plancher, comme un rasoir lui coupe tout le dessous du pied droit heureusement sans toucher l'os. Un des passager se retrouve debout devant l'avion sans savoir comment il a fait pour sortir, les deux autres dans la cabine, bien secoués mais attachés, sortent à leur tour par la porte coincée par la cassure du fuselage. L'avion n'a pas pris feu, tant



▲ ▼ *L'accident d'Eichelbrenner à Fort-Flatters le 24 août*



mieux car il va falloir un moment pour dégager le pilote de sa fâcheuse position avec l'aide des militaires et des pétroliers, il est aussitôt transporté à l'infirmierie de la CEP, bien soigné, piqûre antitétanique et son pied recousu avec un énorme pansement. Je vais le voir tout de suite en arrivant, le docteur a bien travaillé mais mon pauvre copain en a pour un certain temps avant de pouvoir poser le pied à terre. Il a le moral, il revient de loin. Biquillon veut savoir à tout prix ce qui s'est produit, tous les jours, méticuleusement, il démonte ce qui est récupérable, il s'estime responsable alors qu'il n'y est pour rien tant et si bien que son obstination lui vaudra une grave blessure, il faudra l'évacuer à son tour et par ricochet, cette situation aura pour moi de graves conséquences extra aéronautiques, mais là n'est pas mon propos.

En cette fin du mois d'août, en dépit de la chaleur ambiante, il y a une grande activité sur toute la zone, plusieurs forages se sont révélés productifs aussi l'avion ne chôme pas tant en transports de frets divers et en allées et venues de grands personnages du monde pétrolier qui viennent constater *de visu* l'importance du gisement et pour prévoir, dès à présent, le système d'oléoduc à installer, et aussi étudier un réseau routier et une base vie. Ce sera le site de Gara-Brune qui sera retenu au nord de Ohanet, au pied de la longue falaise du Tinrhert. Mais pour une fois, les responsables pétroliers ont demandé aux pilotes comment orienter la grande piste qui recevra rapidement Breguet *Deux-Ponts* et DC 4 entre autres.

Les pétroliers ont également prévu de déménager la base de Fort-Flatters prochainement. Elle n'est plus valable à présent, mais ça ne se fera pas en un jour tout ça et pour nous ce sera à nouveau des vols du matin au soir pour nos deux avions. Cette fois, comme par hasard, les vols sont plus longs, les forages sont plus à l'est sur le site d'Askarène. Plein nord d'Edjéleh, proche de la frontière Libyenne, il y a un forage stratigraphique avec la plus importante sonde du Sahara à cette époque : une *Emsco 1500* qui permet d'aller à plus de 7 000 mètres afin d'analyser toutes les couches sédimentaires. Ce genre de travail demande beaucoup de travaux divers, en particulier les mesures de radio-activité aux différentes profondeurs avec le système *Gamma-Ray neutron* que je transporte souvent en *Dragon*, soigneusement isolé dans son plomb protecteur. Ce sont aussi des transports lourds de plusieurs mètres de carottages pris à des profondeurs différentes et qui doivent être acheminées par la suite sur la France par les Breguet *Deux-Ponts* au départ de Fort-Flatters ou d'Edjéleh. Leur terrain est heureusement sur un reg dur, mais d'une longueur à peine suffisante, surtout en cette saison avec des températures de plus de 50° à l'ombre et par vent nul.

C'est plus souvent qu'à mon tour que je mouille la chemise aux décollages en charge en ayant à l'esprit la panne stupide avec des températures pareilles, mais ces vieux moteurs supportent tout de même beaucoup. j'ai piloté de nombreux avions plus modernes qui n'auraient pas tenu autant.

Le 23 septembre, au retour d'une longue journée après une escale de nuit à Edjéleh, j'apprends que Biquillon s'est gravement blessé, une tôle lui a coupé le poignet droit très profondément en sectionnant quatre tendons. Le docteur a fait ce qu'il a pu, ainsi que le commandant de la Légion étrangère qui l'a fait évacuer au plus vite par un *Noratlas* sur l'hôpital de Ouargla où heureusement il a pu être opéré à temps. Ce qui fait qu'après un échange de télex avec Alger, mon départ se trouve anticipé de quelques jours. Je partirai donc le 25 avec Eichelbrenner en passager et Mondinaire le mécanicien, un autre *Dragon* arrivera demain avec Lepage et Marsot. Le 24, je vole toute la journée, j'arrive tard le soir, je laisse le mécano préparer l'avion pour un décollage de bonne heure et installer les sièges pour que mon blessé puisse reposer sa jambe.



▲ ▼ *L'aérodrome de Ouargla*



Départ comme prévu, l'avion chargé avec l'aide des infirmiers, en route. Sur nos *Dragon*, nous avons deux réservoirs supplémentaires qui nous sont très utiles en nous donnant deux heures de plus, l'habitude est prise d'ouvrir ces réservoirs au bout de deux heures. Ils n'ont pas de jauges, nous pouvons contrôler qu'ils se vident bien dans les principaux qui eux sont équipés. Normalement, il faut compter environ 2 heures 30 pour Ouargla, notre première étape. Après une heure, la météo se dégrade, une épaisse brume de sable masque le sol, une heure plus tard je suis toujours dans cette brume jaunâtre. Je n'ai pas la balise, ni de contact VHF, dans le doute je vais ouvrir les réservoirs supplémentaires. Je me retourne et demande au mécano de regarder les jauges sur les capots moteur, il me répond tranquillement :

– *Je n'ai pas fais les pleins puisque on reprenait de l'essence à Ouargla.*

Eichelbrenner, qui a entendu, est sur le point de l'assommer avec ses béquilles.

Heureusement, quelques minutes plus tard, j'arrive à capter la balise et peu après la tour, atterrissage après 2 heures 45 avec une visibilité inférieure à un kilomètre. L'hôpital, déjà prévenu, m'annonce que tout s'est bien passé pour Biquillon, il va pouvoir sortir en début d'après-midi. Nous l'attendrons au Transat, nous faisons les pleins (complets) et nous allons en taxi chercher notre deuxième éclopé. Un bon repas pour tous les quatre, Hoffman nous ramène au terrain. Direction Alger, où nous arrivons après 3 heures 15 de vol turbulent, je suis fatigué, sans doute à cause de la chaleur de ces derniers jours et de la mauvaise visibilité d'aujourd'hui. Marcel Gourdon et mes amis Joyeux et Blanc me ramènent à mon domicile à Fort-de-l'Eau, mais je suis rentré trois jours trop tôt (*sic transit*).

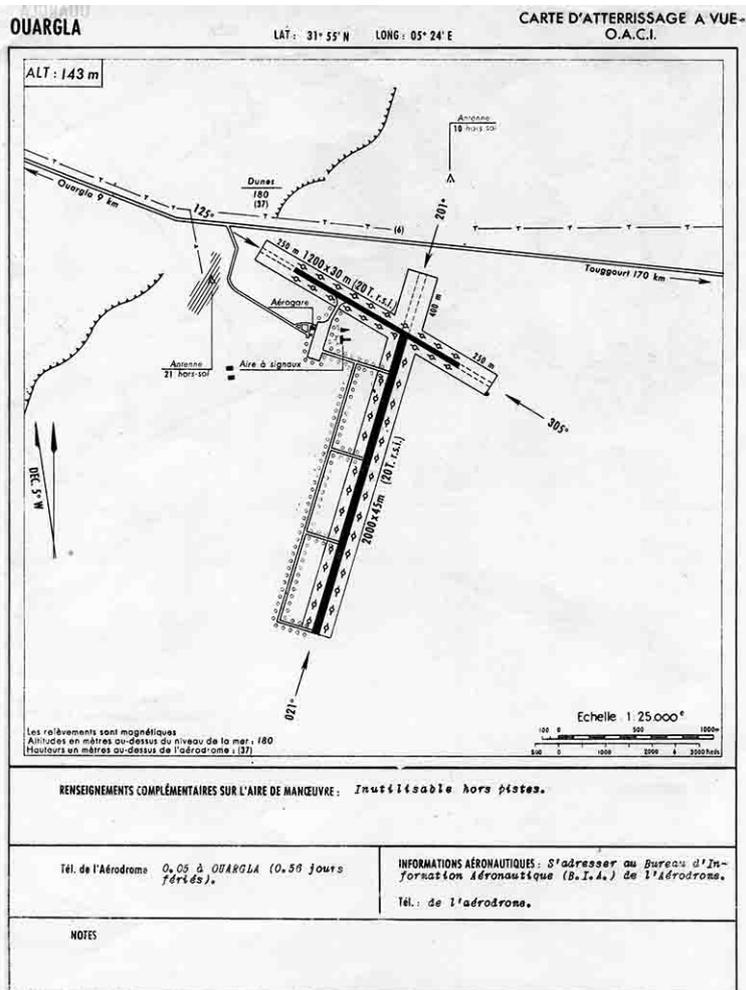
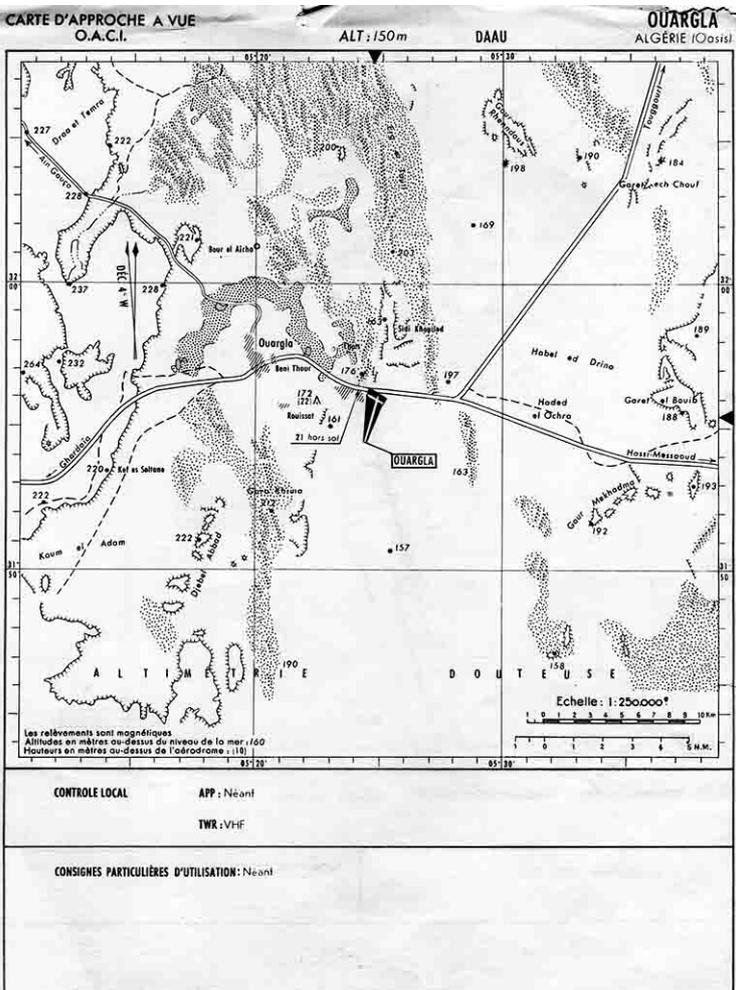
Le lendemain de ce beau jour, je cours par toute la ville d'Alger pour des paperasses dont je me serais bien passé, il va me falloir envisager l'avenir sous une forme différente. Comme disait Confucius : *Est-ce un bien ? Est-ce un mal ?* Pour le moment la réponse ne m'apparaît pas, mais le mieux est de continuer à voler comme d'habitude.

Aux opérations, le besoin de pilotes est permanent. Le 27 après une journée de formalités éprouvantes, je fais la Côtière du soir avec le F-OAUE et je passe la soirée en famille avec les Nola. Dans les jours qui suivent, le planning s'arrange pour me faire des escales de nuit presque tous les soirs, je leur sait gré de cette disposition.

Durant mon dernier séjour, il y a eu des nouveautés à la compagnie, nous avons repris les avions de la CTA qui a cessé ses activités, un *Dragon* et deux Avros XIX, et Aimé Trébosc qui était leur pilote, de notre côté, Mr Géselle à repris Aéro-Sud et le F-BEFU. Nous n'avons pas gagné au change avec le *Dragon*, le F-BFVM, il n'est pas aux normes des autres, il a été simplement peint à nos couleurs mais c'est tout. Je vole avec le 8 octobre, l'intérieur est minable gris noir de vieille peinture, l'équipement de bord a besoin d'une bonne révision et la cellule d'un bon réglage. Petit à petit, l'équipe de Marcel Hureau va arriver à le mettre au point en outrepassant les consignes du *Scélérat* qui proclame partout que ces c...s de navigants n'ont qu'à se démerder. J'ai encore failli prendre feu à la mise en route avec, Picois a aussi eut pour la seconde fois le feu en vol qu'il a réussi à stopper à temps avant que l'aile brûle. Le 9 novembre, jour de mon anniversaire, je suis à Djidjelli, la famille Nola a pensé très gentiment à me le fêter. C'est la dernière fois que je verrais les grands-parents, ils seront assassinés quelques mois plus tard et leur petit fils Pierre, blessé, ne sera sauvé que par l'arrivée providentielle d'une Jeep militaire.



▲ Le Dragon F-OAPT à Ouargla
▼ L'aérodrome de Ouargla



Mission en Mauritanie

Fin novembre 1960, le patron me fait appeler :

– *J'ai l'intention de créer une filiale en Mauritanie, mon associé de la CGA a eu de bons contacts avec les autorités locales, ils demandent que dans un premier temps nous assurions une desserte journalière sur Saint-Louis matin et soir pour le gouvernement. Par la suite, il est question d'y mettre un ou deux Bristol 170 pour les besoins de la MIFERMA, une importante exploitation d'une mine de fer qui s'implante à Port-Etienne et qui construit un chemin de fer sur l'intérieur jusqu'à leur mine de Zouérate. J'avais pensé mettre autre chose qu'un Dragon, les Avro ont des moteurs trop fragiles, depuis des années je voulais acheter le Lodestar qui est derrière le hangar, l'Aéronautique civile vient de se décider à le vendre maintenant qu'il est pourri. Alors tu iras encore en Dragon. Par la suite, j'envisage un Héron. Je te mets Biquillon qui est remis de sa blessure, tu emportes un lot de pièces de rechanges, le reste viendra avec les Bristol 170. Sur place Mr Jorelle t'attendra à Nouakchott, en principe il y a un hangar et la possibilités d'y faire un atelier, tu verras. Là bas vous serez représentés par la SCTT de Dakar qui ont des bureaux partout en Mauritanie.*

– *J'ai quelques questions à poser : premièrement suis-je toujours SGAA ?*

– *Oui, pour l'instant, il ne faut pas se précipiter, la Compagnie Mauritanienne de Transport Aérien n'existe même pas encore sur le papier, on verra tout ça par la suite si ça marche. Et ici, ça continue. Je ne pense pas que ça va durer des années, le Bobcat est vendu, avant de partir tu vas lâcher Ranc, il a monté une petite affaire : Air Alpha. Pour l'instant il n'a qu'un Cessna 170 et je vais lui vendre aussi le F-OAPT, il pense pouvoir continuer après la fin.*

– *Quand doit-on partir ?*

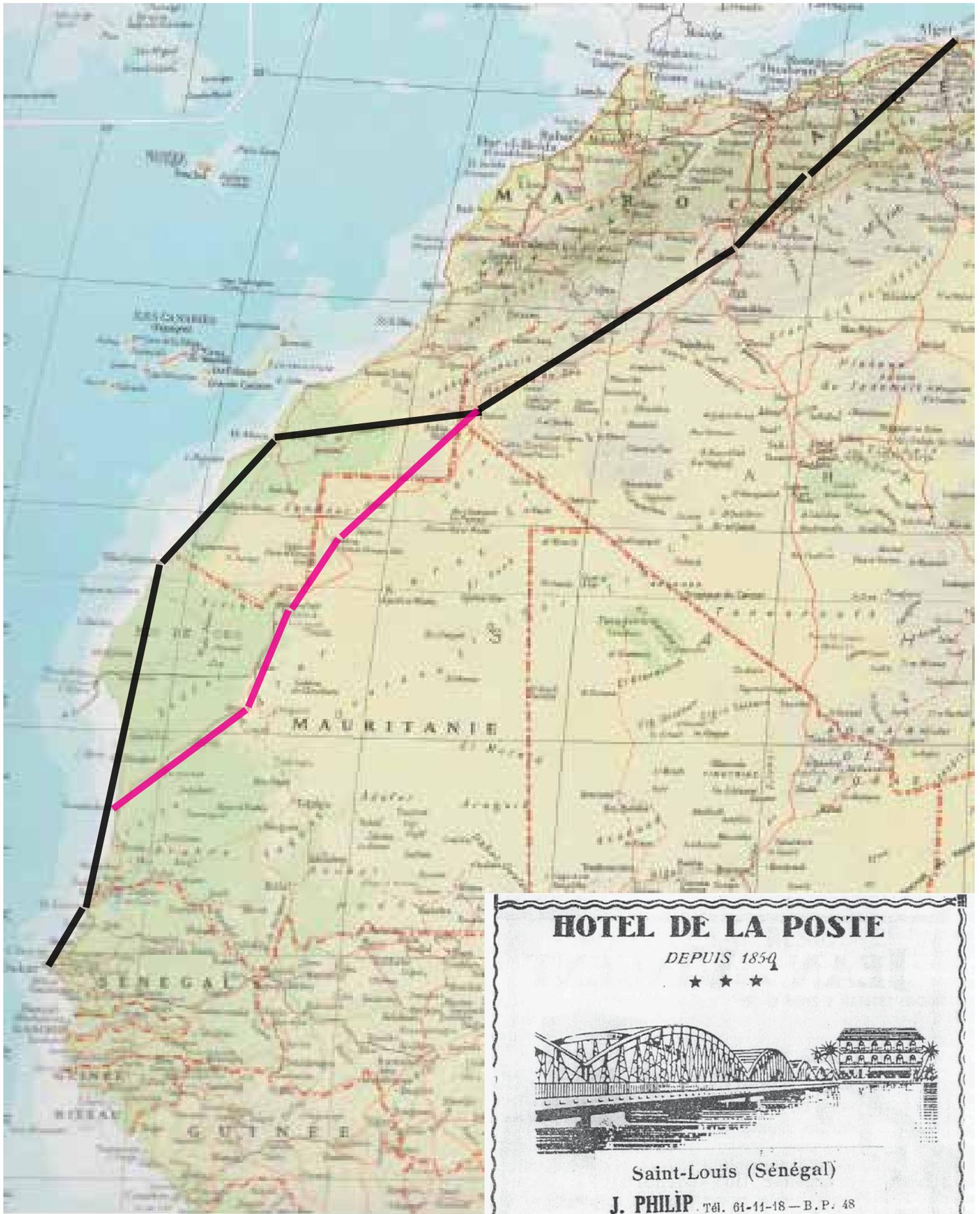
– *Sans doute début décembre.*

– *Et pour mes congés ?*

– *Je ne peux rien te promettre maintenant, mais tu les auras, les Bristol 170 reviendront assez souvent, il y en a un qui passe cette semaine en provenance de Port-Etienne avec cinq tonnes de langoustes pour Paris (ce sera le seul).*

Je prends mes dispositions rapidement, je confie la garde de ma villa à mes amis et ma voiture aux bons soins de Martin qui est maintenant à Afric Air. Le 7 décembre, c'est le grand départ. Notre première étape sera Méchéria, la météo favorable au départ se dégrade rapidement à peine l'Atlas franchi. Une épaisse brume de sable masque le sol sur les Hauts-Plateaux, notre vitesse est ridicule. Enfin, après 2 heures 35 de vol, nous arrivons en vue de ce terrain caillouteux à 1 200 mètres d'altitude entouré de barbelés et de miradors qui abrite une petite unité de l'armée de l'Air équipée de T-6 et de Dassault MD 311 et 315. L'endroit est sinistre, pas un brin d'herbe, quelques baraques en tôles, des postes de tir protégés par des sacs de sable. La petite ville est à quelques kilomètres au pied du djebel Antar qui culmine à 1 800 mètres et abrite une rébellion active du fait de sa proximité de la frontière Marocaine.

Nous faisons rapidement les pleins puis cap sur Colomb-Béchar. Le décollage est long, la visibilité ridicule, je me positionne sur la voie ferrée afin de ne pas me coller dans le djebel Aïssa à près de 2 500 mètres de haut. Arrivé sur Aïn-Séfra, au milieu des montagnes. Je suis bien tenté d'atterrir, on n'y voit plus qu'à la verticale, j'essaye tout de même de continuer, je fais bien, à partir de Figuil la visibilité augmente, nous pouvons monter un peu, suffisamment pour arriver à l'aérodrome de Colomb-Béchar ville où des promoteurs intelligents sont en train de construire



D'Alger à Dakar et le retour en rouge

des HLM dans l'axe de la piste. Le commandant Andros est là, les pleins, le plan de vol et la météo pour demain, et hop à l'hôtel, 5 heures 45 de vol depuis Alger. A ma demande, la navette nous conduit en ville où il n'y a pas grand chose à voir d'ailleurs si ce n'est la cathédrale que j'ai vu construire, quelques bars qui ne s'éveillent que le soir, une rue commerçante et la maison accueillante de l'endroit connue dans tout le Sahara, chez *Fifine*, où pour l'heure somnolent quelques pensionnaires désabusées et peu engageantes.

Le 8, beau temps mais vent d'ouest, décollage pour Tindouf dans l'air frais du matin, heureuse surprise, le vent est nul en altitude, ce qui fait que nous atteignons notre terrain sur la falaise en 4 heures 20. Ici, c'est l'accueil de la Légion, c'est tout dire ! Les pleins sont faits en un temps record, au mess on nous prépare des sandwichs et quelques bières à emporter, aucune formalité de départ, c'est comme ça que je conçois l'aviation.

Cap sur El-Aïoun au Rio-de-Oro, Maroc Espagnol. La météo est toujours favorable, la balise ADF porte très loin, c'est un plaisir. A cette époque, nous étions loin du magnifique aéroport actuel, seule une piste sur le reg caillouteux, bien disposée dans les vents dominants qui ici sont très violents comme je m'en rendrai compte pendant toutes ces dernières quarante années où j'ai fréquenté ces lieux. Le commandant espagnol est un homme jovial, accueillant, il nous fait garer au côté d'un Curtiss C-46 *Commando* qui fait ses pleins à la pompe à main avec une alignée de fûts de 200 litres (il en a pour un moment). De notre côté ce sera plus rapide, nous avons mis seulement 3 heures 30 depuis Tindouf.

Le pilote du C-46 est seul à bord, il est arrivé ce matin après avoir traversé l'Atlantique en provenance des USA, c'est un grand gaillard d'un abord sympathique qui, avec son blouson de cuir décoré d'une pin up, fait très Buck Danny – Où va-t-il ? – Il a fait un plan de vol pour Chypre. C'est peut être vrai ? me dit le commandant.

Nous allons être hébergés pour la nuit par le Tercio Espagnol (la Légion) leur accueil est très chaleureux bien que ni l'un ni l'autre ne parlons un traître mot d'espagnol. Pas question de nous laisser payer quoique ce soit. Un grand merci !

Le 9, on continue sur Villa-Cisneros (actuellement Dakhla). Il fait beau, j'ai une pensée émue aux souvenirs de toutes mes lectures de jeunesse sur l'épopée de l'Aéropostale et les récits que des anciens m'ont faits (depuis, j'ai parcouru ces mêmes paysages des dizaines de fois sur des machines de tous tonnages et à toutes les altitudes et cette côte battue par les vents a toujours eu pour moi quelque chose de mythique), surtout en pensant aux pannes à répétitions qui exposaient équipages et avions aux hordes de pillards fanatiques qui hantent encore ces lieux dans bien des endroits. Villa-Cisneros, ce petit village de pêcheurs au bord de la lagune, possède une longue piste sur la presqu'île, flanquée d'un petit fort espagnol et de quelques constructions en dur (maintenant, c'est devenu une jolie petite ville). Ici aussi, l'accueil est sympathique, les pleins sont vite faits, nous continuons sur Port-Etienne (maintenant Nouhadibou) nous y arrivons en début d'après-midi pour y voir décoller un gros hydravion *Sunderland* de l'Aéronautique Navale de Dakar. Nous sommes accueillis par le représentant de la SCTT, Mr Chabran, qui aimerait bien que nous passions la soirée ici, mais nous sommes attendus à Nouakchott. Au revoir, à bientôt. Nous survolons la baie du Lévrier où pourrissent des épaves de bateaux de toutes les tailles et de tous les âges, puis le banc d'Arguin de sinistre mémoire depuis le naufrage de la *Méduse*. Tous les drames de la mer que ce coin du globe continue d'attirer, dans ce paysage abandonné, où sable, mer, marécages et désert se confondent, une panne ne laisse que peu de chance. Un vieux pilote m'a dit à Dakar, en 1960, que sur l'île de Tidra il y avait encore une épave de Breguet 14.

Nous arrivons après deux heures en portée VHF de Nouakchott, pas de trafic sur une belle piste construite en surplomb sur des coquillages sédimentaires avec un bon vent de travers, je me suis toujours demandé pourquoi, en plein désert, la piste a été construite avec cette orientation alors que la ville n'existait pas encore. Je l'ai utilisée pendant des années avec des machines des plus différentes, du petit monomoteur à la *Caravelle*, et bien souvent avec des vents de sable pleins travers, ça n'a jamais été une partie de plaisir. Mr Jorelle, accompagné d'un grand Sénégalais commandant d'aérodrome, nous accueillent et nous guident jusqu'au vieux hangar de l'Aéropostale où nous stoppons notre brave avion non sans avoir soufflé par inadvertance une famille de Maures qui avait plantés sa tente à l'intérieur.

Demain, il fera jour, nous aurons paraît-il toutes les facilités pour nous installer et nous irons ensuite à Saint-Louis pour inaugurer notre ligne.

A cette époque, seules quelques routes sont tracées sur l'emplacement qui deviendra la ville, il n'y a qu'un petit hôtel minable, chez Gomez, quelques bâtiments administratifs, un quartier en construction style HLM certainement conçu par des gens qui ont des idées particulières de la vie dans ces régions, quelques palmiers et autres ethels et rôniers plantés ou poussés au hasard. Par contre, partout des troupeaux de chèvres qui se régalent des poubelles et des vieux papiers, quelques dromadaires qui gambadent entravés dans un désordre apparent et les tentes des habitants plus ou moins nomades habituellement, qui commencent à se sédentariser.

L'ensemble dégage une impression de malaise et de tristesse, est-ce le manque de verdure, ce vent de chasse sable, ou ces habitants enturbannés de bleu pâle ou d'indigo, perpétuellement vautrés dans le sable ou encore accroupis en prières ? Car ici, c'est la préoccupation majeure de la journée, surtout s'ils se sentent observés.

Mr Jorelle, a été conquis par ce pays, il me parle des projets en cours, des lignes à créer, des possibilités de tourisme, de pêches, d'exploitations minières que le gouvernement mauritanien va promouvoir, il a été invité aux fêtes de l'indépendance et a rencontré là des ministres et même le président qui lui ont promis des facilités d'installation.

Leur société en France a étudié même un avion style *Super-Broussard* destiné à remplacer le *Dragon*, ce sera le mulet du désert. Ce soir même, il doit avoir une entrevue avec le président Moktar Ould Dadah, il ne le verra pas, il y a une représentation du *Petit Prince* de Saint-Exupéry par une troupe culturelle française à laquelle le président assiste, il ne pourra avoir de contact. Peut être demain, *inch Allah !* C'est ce qu'on appelle les charmes des pays musulmans.

Nous allons comme prévu à Saint-Louis à 1 heure 15 de *Dragon* en suivant la côte à basse altitude pour voir le paysage et les pêcheurs tirant leurs grands filets au rivage, nous utilisons encore l'ancien terrain chargé d'histoire de tous les raids fameux de notre patrimoine aéronautique.

J'ai le plaisir d'y retrouver George Taillemite avec qui je faisais équipage à Avord sur Dassault, il est à Air Mauritanie, je deviens donc son concurrent. Pour l'instant, ils ont deux Jodels 140, un *Tripacer* et un bimoteur Piper *Apache*. Le patron est Xavier Berbinou que je ne connais pas encore, il est avec Mr Valette, un vieux pilote qui a volé dans le temps pour l'Aéropostale et qui est très sympathique. Nous allons à l'hôtel de la Poste que je ne connais que de nom au travers des récits des anciens qui faisaient la Ligne Nous allons y passer la journée en attente d'un rendez-vous avec un ministre mauritanien qui ne viendra pas. J'en profite pour faire le touriste dans cette célèbre vieille ville, avec le fameux pont Faidherbe qui enjambe le fleuve. Je m'y ferai vite des amis que je compte encore et lors de mes nombreux convoys j'ai toujours aimé y faire escale.

Pendant une semaine notre activité consistera à faire des aller retour Saint Louis-Nouakchott, mais j'ai la nette impression que les fameuses promesses du gouvernement mauritanien ne se concrétiseront jamais. Je devais apprendre par la suite que le ministre des transports, Mr Compagnet, était le sponsor d' Air Mauritanie.

Le 15, nous allons à Dakar prendre contact avec la SCTT, leur patron Mr Merle et son adjoint Mr Hasler nous reçoivent très bien, nous avons droit à un Dakar by night qui marque dans les annales et qui nous donne le regret d'aller passer les fêtes de fin d'année en Mauritanie.

Nos autorisations ne venant toujours pas, début janvier, après un dernier Dakar, nous devons aller nous mettre en place à Port-Etienne pour faire du repérage aérien des bancs de poissons pour les pêcheurs bretons. Malheureusement il n'en sera rien, au roulage, au parking de Port-Etienne, la roulette passe sur une fondrière de sable et casse. Il faudra près d'un mois pour remettre l'avion en état. Durant ce repos forcé, nous habitons sur un bateau, car ici il n'y a encore que l'hôtel de L'Etoile avec quatre chambres et il règne une activité fébrile avec les installations de la Miferma en cours : l'aménagement du port pour recevoir les minéraliers, la construction du chemin de fer, l'adduction d'eau par un forage et un aquaduc de 100 kilomètres situé au nord, constructions d'hôtels et de structures d'accueil, le tout entravé par le vent de sable omniprésent et par la jeune administration mauritanienne qui n'a pas tardé à comprendre comment racketter, avec toutes les astuces légales, toutes les entreprises.

Biquillon a exploré durant ce temps toutes les possibilités féminines locales de la Tcherka, ce quartier de la pointe aux crabes installé auprès des sécheries de poissons et où se sont installés quelques bars et restaurants folkloriques. Un soir il arrive un peu bleui d'indigo :

– *Qu'est ce qui t'arrive ?*

– *On m'avait pas dit qu'ici les mêmes elles déteignent !*

Notre bateau-habitation, le *Lenaship*, ex-remorqueur de haute mer transformé en mazoutier pour le ravitaillement des chalutiers bretons est souvent le théâtre de beuveries et de dégustations de langoustes accommodées de toutes les façons possibles, certains maîtres-queue ne manquent pas d'idées, mais depuis cette période, ce crustacé a cessé d'être pour moi un synonyme de festivité.

Les marins bretons, durs au travail sur cette mer souvent mauvaise et dangereuse, se défoulent une fois à terre. La légende de leurs exploits défraye la chronique de Las Palmas et de Port-Etienne. Nous sommes vite adoptés, c'est tout de même avec soulagement que le 6 février je peux faire un vol d'essais, tout est en ordre.

Les deux jours suivants sont consacrés à des recherches en mer pour les établissements Général Atlantique et leur patron Mr Beck, un personnage haut en couleur qui possède ici plusieurs affaires en dehors des pêcheries. Sur ma recommandation, il va prendre mon ami Marcel Gourdon pendant plus d'un an pour diriger ses ateliers mécaniques.

Le 7 février, retour à Nouakchott et de là à Alger. La CMTA n'aura jamais fonctionné. Ce n'est pas la seule fois que je rencontrerais, à travers l'Afrique, des chefs d'entreprises qui ont fait confiance à des hommes politiques qui ne représentent qu'eux-mêmes et qui n'ont eu que des déboires avec leurs mauvaise foi ou leur inconstance bien connue.

Les exigences mauritaniennes étant incompatibles avec un travail rationnel, nous rentrons. Quelques années plus tard, mon ami Xavier Berbinau se fera nationaliser sa compagnie Air Mauritanie alors qu'il avait réussi dans ce pays difficile à mettre en place ses lignes régulières en DC 3. Depuis, nous nous sommes revu souvent, nous avons fait ensemble quelques voyages marquants, dont certains avec mon fils qui est pilote depuis l'âge de quinze ans.

Le 9, Nouakchott-Atar où nous sommes arrêtés par un problème de pompe à essence, le pompiste avait mis du kérosène dans son installation, il a fallu tout purger avant de pouvoir l'utiliser, heureusement que Biquillon s'en était aperçu.

Bonne soirée avec les militaires de l'escadrille de T-6, nous n'avons pas profité de l'escale pour voir la danse du crapaud (j'étais prévenu).

Le 10, Fort-Gouraud, les pleins, et Fort-Trinquet où j'ai le plaisir de trouver mon frère France qui y est météo, nous passons une bonne soirée avec les gens de l'aéronautique, radios, météos et une équipe de prospecteurs de la sismique. J'ai ramassé des graines d'un arbuste épineux pour voir s'il pouvait pousser en France, c'est maintenant un gros arbre sur notre terrasse en Dordogne.

Le 11, nous continuons sur Tindouf, pleins rapides, toujours aussi bon accueil par la Légion, mais je ne m'attarde pas car nous avons un fort vent de face ce qui m'oblige d'ailleurs à me poser à Tinfouchy pour compléter les pleins. Nous sommes à Colomb-Béchar-ville après une longue journée de 9 heures 40 de vol, mais afin de décoller à la pointe du jour, nous faisons les pleins avant d'aller au Transat tout proche. Il ne reste plus qu'à passer une bonne nuit bercés par le chant des crapauds buffles.

Le lendemain, visite matinale de notre F- OBHH, purge des réservoirs et des carburateurs (sur cet avion d'un autre âge, il est recommandé de faire fonctionner manuellement les pointeaux pour éviter le feu à la première mise en route au cas où ils seraient coincés). Le vent est faible, cependant j'hésite à décoller face aux habitations flanquées de grues, il y a parfois des intuitions. Un bon point fixe, tout va bien, mise de gaz et décollage face au sud en direction de Bidon 2 et sa centrale thermique. Juste au premier virage à gauche, importants ratés et le moteur cale, nous sommes lourds, en redressant, je me trouve presque face à la piste, je crie à Biquillon :

– *On se repose !*

La piste est séparée de nous par une ligne électrique et plus loin une ligne téléphonique. Nous passons juste au dessus des fils de la première, à ce moment la moteur droit claque à son tour et s'arrête, je passe à frôler mais à vitesse faible, j'arrive à toucher durement le sol sans casser l'avion qui s'arrête quelques mètres avant la piste. Ouf ! Le commandant Andros arrive tout de suite avec sa 2 cv :

– *Que s'est-il passé ?*

Biquillon est déjà au travail sur l'un des moteurs, et bientôt :

– *Venez voir ! De l'eau dans les carburateurs des deux moteurs.*

– *Comment est-ce possible ? Nous avons faits les purges il n'y a pas trente minutes ?*

Avant d'élucider ce mystère, nous poussons l'avion sur la piste et au parking. Biquillon refait les purges des réservoirs principaux, les seuls à en être équipés, une eau rouillée, épaisse, sablonneuse en sort. Avec l'aide du cdt Andros nous menons notre enquête, bientôt rejoints par l'inspecteur Véritas. L'avion est mis en ligne de vol, la queue posée sur un vieil escabeau de la Transafricaine. Les purges sont à nouveau ouvertes, plus d'un litre d'eau rouillée sort de chaque côté. Nous avons trouvé, à la mise en route et pendant le roulage, j'ai testé l'ouverture des réservoirs auxiliaires qui se vident par gravité dans les principaux, l'eau ne peut provenir que de là. Aussitôt, les tuyauteries sont déconnectées, nous soutirons ainsi plus de cent litres de liquide pollué dont Véritas emporte pour analyse. Nous pensons à un sabotage, d'autant plus que le préposé au ravitaillement de la Shell, un Arabe du nom d'Aboukrat, est introuvable. Pour ma part je pense plus à du trafic d'essence. Nous avons assisté aux pleins nous mêmes et

avons utilisés trois fûts de 200 litres or nous constatons maintenant que seuls deux fûts étaient capsulés. Pendant que Biquillon d'un côté de l'avion et moi de l'autre remplissons les principaux, c'est l'employé de la Shell qui s'est occupé des autres. Le troisième fût contient encore quelques litres de ce liquide. Sans doute servait-il à récupérer tous les vieux fonds que le gars vendait ensuite à son compte. Toujours est-il que nous revenons de loin. Si, cédant aux indications de la manche à air, j'avais décollé face aux immeubles, nous nous serions écrasés sur les maisons, si la panne était arrivée quelques secondes plus tôt ou même plus tard, nous nous serions crashés, enfin si je n'avais pas testé mes réservoirs les deux moteurs se seraient arrêtés 2 heures après, au moment où habituellement je passe sur les auxiliaires. La journée se passe en purges, nettoyage de filtres soufflage de tuyauteries, sans parler pour ma part de comptes-rendus en multiples exemplaires : Aéronautique civile, Véritas et Shell. Je suis bien secondé par le Cdt Andros, au début de l'après-midi, il me fait savoir qu'un de mes ami est à Colomb-Béchar depuis peu et apprenant que je suis ici il doit venir :

– *Qui est-ce ?*

– *C'est une surprise !*

Arrivée d'une voiture de la Préfecture, je retrouve avec plaisir Mr Guidicelli, ancien administrateur à Tébessa qui est maintenant sous-préfet ici, nous étions très proches à l'époque, à l'occasion de déplacements à Bône ou à Constantine. Nous avons connu quelques bonnes soirées. Aussitôt, Biquillon et moi sommes invités chez lui le soir pour nous remettre de nos émotions. L'épilogue de cette affaire vint un mois plus tard, des personnalités pétrolières de la Shell me demandèrent de retirer mon rapport car, bien sûr, le pauvre Aboukrat serait sanctionné ou même licencié. Ce que j'ai répondu se passe de commentaires.

▼ *Dragon à Atar, en Mauritanie, en 1959*



Retour en Algérie

L'ambiance n'est pas à la joie, cette fois-ci c'est l'exode, quelques utopistes disent encore que ça se passera bien (ils rêvent), à la Compagnie c'est la même chose, Mr Colin me dit qu'il essayera de conserver le maximum de personnel, mais cela va dépendre des contrats pétroliers. Il assurera les lignes côtières tant qu'il pourra, les Bristol 170 ne resteront pas et, pour l'instant, si par hasard nous trouvions du travail, il ne nous demanderait pas de préavis. Ce n'est pas réjouissant. En plus, je n'ai pas eu beaucoup de congés durant ces dernières années, il m'accorde trois semaines, car d'autres pilotes nous ont quittés et dans la situation actuelle les avions n'arrêtent pas. Finalement je ne partirai que le 25 février 1961.

Au retour de la Côtère, c'est Bricout qui me fait voler avec l'Avro X1XF-OBMP. Si ce n'étaient pas ses moteurs (Cheetah) qui l'ont fait surnommer *le meilleur monomoteur d'Afrique du Nord*, c'est une bonne machine. J'ai eu le temps de bien voir le manuel de vol, mes amis mécaniciens et pilotes m'ont fait des bons briefings sur l'avion. Les freins, à air comme ceux du Bristol 170, méritent aussi le terme de ralentisseurs, il faut éviter de trop les solliciter sous peine de rupture des joints, se retrouver sans freins sur ces petites pistes risque être délicat. Au décollage, une légère tendance à embarquer à droite aisément contrôlable, il accélère bien, décollage à 80 noeuds, montée à 95 noeuds, c'est pas un avion vicieux, il est stable en croisière, nous avons des passagers, aussi nos manoeuvres sont classiques. Première étape Bougie, il n'y a pas de vent pour une fois et l'avion n'en fini plus de rouler, je m'autorise quelques impulsions de freins et je vire en bout de piste, à Djidjelli ça risque d'être plus juste à cause de la piste en pente. Tout se passe bien.

Au retour, l'après midi, je fais les deux étapes comme si cet avion était une vieille connaissance, sur ce, l'ami Bricout, me signe la qualification, à mon retour de congés nous ferons un peu de maniabilité, c'est promis. Finalement je ne ferais qu'une centaine d'heures sur cet avion, je n'en ai pas gardé de mauvais souvenirs à part quelques pannes de freins et j'ai pu apprécier une fois son aptitude au décollage en surcharge à Fort-Flatters où j'avais près d'une tonne à bord avec plus de 50° au sol. Le préposé au fret ne connaissant pas l'avion l'avait rempli avec une dizaine de climatiseurs que je n'avais pas remarqués sous un chargement de vivres frais.

Ces Avro avaient conservé leur nez vitré pour l'entraînement des élèves-bombardiers, il servait souvent de solarium aux mécaniciens. Une fois, l'un deux que nous avions surnommé *Darry Cowl* à cause de son élocution, dormais paisiblement allongé dans le nez. J'ai coupé le moteur gauche, il s'est réveillé en sursaut et je l'ai vu sortir en rampant en arrière et criant :

– *On a plus qu'un moteur !* Un grand éclat de rire, et remise en route.

Le 25 février, Bordeaux par Air France parmi le flot des réfugiés qui emplissent l'aérogare de Maison-Blanche sous l'oeil goguenard de certains CRS, c'est à pleurer.

Je profite de ce petit congé en famille pour, avec mes parent et notre vieille Citroën 15 Six, faire le tour des amis et connaissances en Dordogne où j'ai passé mon enfance, revoir des paysages qui me changent du sable et des cailloux de Mauritanie et du Sahara, c'est ainsi que je trouve une vieille maison en ruine avec une vue splendide sur la vallée de la Dordogne, elle est inhabitable, des arbres poussent dans les murs la toiture n'existe plus mais après mes années à vivre en logements provisoires j'espère pouvoir un jour y poser mes cantines et y prendre ma retraite quand l'heure sera venue. Je n'aurai pas beaucoup le temps cette fois ci, car le 15 mars, je suis de retour à Alger par un Bristol 170 de la Compagnie au départ de Villacoublay.

Le Percival

Aux opérations, comme d'habitude, ils ont tout prévu sauf l'imprévu. Je suis programmé pour la Côtère du lendemain avec escale de nuit à Djidjelli, mais le patron me demande, de la part de la compagnie Gyrafrique, si je peux convoier leur avion qui vient d'avoir un changement moteur à El-Oued. Bien sûr je suis partant, au grand dam d'un nouvel embauché à la compagnie pour les plannings qui trouve qu'on ne peut pas tout changer comme ça.

Il y a pas de quoi s'alarmer, je partirai demain matin par le DC 4 d'Air Algérie pour El-Oued, le temps de voir l'avion avec son mécano qui est sur place, Faré, que j'ai souvent rencontré aux hasard des vols dans le Sud et je serai de retour bien avant l'heure de la côtère. Bon on fait comme ça. Au fait c'est quoi leur avion ? C'est un monomoteur Percival EP9, il est très pratique pour transporter les pales d'hélicoptères, ils le passent aussi au para club :

– *Comment se fait-il qu'ils m'aient demandé ?*

– *Ils te connaissent et tu as été à El-Oued, ils ont pensé que tu serais d'accord pour leur ramener ici, ils n'ont plus de pilotes d'avion disponibles pour l'instant.*

Je passe à Gyrafrique prendre mon billet pour demain et le manuel de vol du F-BIEG.

Me voici dans le DC 4 d'Air Algérie via Touggourt à compiler le manuel de vol, il est équipé d'un moteur Lycoming de 260 ch qui tourne à un régime assez élevé par rapport aux monomoteurs de même puissance que j'ai piloté, en croisière à 2 600 t/m il vole à 110 noeuds. Faré m'attend au parking, il l'a fait tourner, une inspection détaillée extérieure et intérieure de cet étrange avion anglais où l'ergonomie n'est pas évidente. Le temps de se familiariser avec tout ça, en route, le ronron du Lycoming GO 480 ne tarde pas, tout va bien, un bon point fixe, décollage très court, l'avion est agréable, nous cerclons autour du terrain jusqu'à notre altitude de croisière de 6 500 pieds, ce qui me permet d'essayer les changements de réservoirs, de vérifier températures et les pressions tranquillement. Tout va bien, mise de cap, estimée Alger dans trois heures, Faré relève ses paramètres moteur, pas une turbulence, je connais tout le parcours dans les moindres détails : Hamraïa et sa toute nouvelle palmeraie, au loin à notre droite, les montagnes bleutées des Aurès, plus proche de nous la chaîne des Bibans, puis l'oasis de Tolga. La radio fonctionne bien, j'ai le contact avec Biskra, nous survolons les monts du M'zab, au loin miroite le chott El Hodna, ce grand lac qui s'étend sur une centaines de kilomètres et que nous coupons en son centre. Au sol, sur l'autre rive, se distinguent les poussières laissées par les engins qui construisent l'oléoduc qui reliera Hassi-Messaoud à Bougie, c'est aussi cette immense surface irriguée par les canaux et les gouttières en béton hors sol que continue de construire la Colas et que je connais bien. Nous sommes au travers de Barika quand soudain, une série de claquements et des variations de près de huit cent tours. Les pressions essence et huile sont normales pour l'instant, je réduit le régime moteur et ça se calme un peu, à quinze minutes au nord il y a le petit terrain de la Colas que j'ai ouvert il y a trois ans. Pourrais-je tenir jusque là ? Le seul inconvénient c'est qu'il est situé derrière tous ces canaux et ces séguias en béton bitumineux qui laissent peu d'espoir de sauver la machine en cas d'atterrissage prématuré. De toute façon, je n'ai pas le choix, le cap et vite. Le moteur continue de cogner, plein riche, ça vient pas de là l'alimentation essence est normale, j'appelle sur la fréquence de détresse 121,5, passe un message de panne, j'espère être entendu, car en plus des inconvénients dus au relief, cette région est infestée de rebelles qui se feraient un plaisir de nous égorger après les sévices habituels. Nous perdons lentement de l'altitude et passons sur la rive nord en survolant à perte



Le Percival à Maison-Blanche



▼ *Le Percival accidenté à quelques mètres de l'entrée de la petite piste de la Colas, à côté de Barika en 1962*



de vue ces canaux, au loin j'aperçois la piste, si nous y arrivons ce sera tout juste. D'un seul coup la pression d'huile tombe et le moteur cale, la descente s'accélère, je redouble mon message sur la fréquence des militaires 119,7 qui, je le sais, patrouillent dans le secteur de toute cette zone. La piste est devant nous, bien lointaine derrière le canal qui zigzague juste avant. Je coupe tout : essence, contacts, radio, batterie, nous serrons nos ceintures, nous allons passer à frôler. Non, juste devant nous, caché dans l'herbe, un talus de boue séchée, la roue droite touche de plein fouet et s'arrache, l'avion bascule sur la parois de béton, j'ai juste le réflexe de botter à gauche, l'aile touche la première sur la rive, l'avion bascule, passe sur le dos en plein milieu du canal, les ailes plient à l'envers et amortissent un peu le choc qui est rude. L'attache de ma ceinture casse, je passe à travers le pare brise et je me retrouve debout au fond du canal vide. Faré n'est pas sorti. Je me précipite pour le tirer de là, à ce moment il sort par le pare-brise cassé et nous nous assomons d'un réciproque et magistral coup de tête. Heureusement que l'avion n'a pas pris feu, groggy comme nous sommes, il nous faut quelques temps pour récupérer. A cet instant, deux T-28 font un passage, cerclent autour de nous en nous adressant des signes auxquels nous répondons au mieux. Avec difficultés, en s'aidant l'un et l'autre, nous sortons de ce canal aux parois glissantes. Il ne reste plus qu'à attendre des secours assis sur le monticule de vase séchée dure comme du béton qui a provoqué la fin stupide du F-BIEG.

Faré souffre de la jambe droite, son pantalon est déchiré, il semble qu'il n'a rien de cassé, il ne cesse de me demander si je vais bien car je suis, paraît-il, couvert de sang, ce ne sont que des coupures au cuir chevelu qui m'élancent à peine, par contre j'ai une blessure au coin de l'oeil droit qui commence à me gêner, ma veste est déchirée à l'épaule où j'ai un hématome assez gros, rien de cassé non plus. Dans notre malheur, on s'en tire bien. Les T-28, après un dernier passage à notre hauteur en battant des ailes, nous quittent en direction de Barika, bientôt, sur la route monte un puissant ronflement, c'est un convoi composé d'une automitrailleuse suivie d'une Jeep armée, d'une ambulance et d'un half-track. Un capitaine et un lieutenant sont vite auprès de nous avec leur toubib qui insiste pour que nous nous allongions sur les civières, il nous ausculte rapidement. Lorsque je me vois dans une glace, je comprend pourquoi on s'inquiétait tant, le sang, la poussière, mon oeil droit gonflé, me font un portrait très Frankenstein.

Un quart d'heure plus tard, après nous être débarbouillés et avoir fait prévenir Alger, nous sommes reçus au mess de cette sympathique compagnie d'infanterie qui depuis peu quadrille la région. Il est un peu plus de midi, les émotions ça creusent. J'apprécie leur accueil, Faré a eu au contraire l'appétit coupé, il n'arrive pas à s'expliquer la panne et se morfond en des sombres pensées, alors qu'il n'est pas en faute, nous saurons demain que c'est un joint de circuit d'huile qui s'est rompu sur le moteur neuf et qui a vidangé tout en rien de temps.

Sur les instances du toubib, nous allons prendre une chambre à l'hôtel, j'y suis bien connu, nous en profitons pour donner nos vêtements au lavage et recoudre ce qui peut se faire. Une bonne douche bien chaude fait du bien à mes courbatures qui commencent à venir.

Dans la soirée, accompagnés en Jeep par les militaires, nous retournons à l'avion qui a triste allure sur le dos, tout brisé, le ventre couvert d'huile. Nous récupérons les papiers, quelques affaires, et la VHF. Le capitaine a laissé un bivouac avec un blindé, demain un hélicoptère doit venir nous chercher.

Notre mise en train du jour suivant est laborieuse, nous avons l'impression d'être cassés partout. La jambe de Faré a viré au bleu violacé, j'ai l'oeil droit fermé qui vire à l'arc en ciel et des ecchymoses un peu partout de teintes variées. Après quelques exercices d'assouplissement, ça va mieux.

A 9 heures, un Bell 47 de Gyrafrique vient nous chercher, nous faisons d'abord escale auprès de l'épave histoire de prendre quelques photos et en route pour le survol de cette région accidentée et mal fréquentée qui nous sépare de Sétif. Les militaires nous ont conté des choses horribles qui ne sont pas pour me surprendre depuis que je suis en Algérie, mais qui provoquent toujours chez moi ce sentiment de tristesse impuissante lorsque j'y suis confronté. C'est ainsi que patrouillant dans un douar entre Barika et Batna, il ont découvert une européenne séquestrée qui servait de paillasse à tout le monde depuis près de deux ans, la pauvre naïve, originaire de Lorraine, avait suivis là, son ... fiancé ! D'après les militaires qui ont pu la faire rapatrier dans un état physique à la limite du supportable, elle avait à peine trente ans, on aurait pu croire quelle en avait le double. Nous arrivons au terrain d'Aïn-Arnat, où justement le DC 3 d'Air France est au parking, vite nous nous posons à côté. A terre, le chef d'escale est d'accord pour nous embarquer aussitôt sur Alger, hélas il n'a pas de billets sur lui, il va aller rapidement en chercher, le commandant de bord refuse d'attendre et nous restons là. Faré complètement dégoûté va prendre le train. Je reste à l'hôtel invité par le chef d'escale qui est scandalisé par ce comportement.



Le Percival accidenté et sorti de sa fâcheuse position



Gara-Brune

Deux jours plus tard, j'assurais la Côtère en *Dragon*, et le 27 mars, nouveau départ vers le Sud, avec le F-OBAL et Biquillon, cette fois ci pour Gara-Brune où je retrouve mon ami *Kiki* Chau-meil qui y est aussi basé avec le F-BFEH. Ce séjour sera long, car je ne serai de retour à Alger que le 5 mai, avec plusieurs changements d'avions dus aux pannes de plus en plus nombreuses. Parmi tous les terrains pétroliers du plateau du Tinrhert, il en est un qui reste dans la mémoire des pilotes, c'est Oued-Tifis. Ce n'est à l'époque qu'un point perdu sur la carte, à peu près au centre géographique du triangle Fort Flatters-Ohanet-Ghadamés, sur ce plateau limité au nord par le Grand Erg Oriental, au sud par une longue falaise qui le sépare de l'erg Issaouane et à l'est par la frontière libyenne dans une immense zone de reg noir et plat. Dans le secteur qui nous occupe, le sol présente des séries de fractures caillouteuses, des anciennes sebkas au sol magnésien qui vues d'avion font penser à des vestiges de constructions à cause de leur sols polygonaux (affleurements de gypse qui se coupent à angles vifs) et surtout des zones de cailloutis noirâtres en couches minces qui au passage d'un véhicule découvrent le fech fech, (ce sable pourri à la consistance de la farine) propice aux ensablements en séries.

C'est précisément là que la Compagnie Générale de Géophysique a conseillé de faire un forage. Comme dit mon ami Rhomer, grand spécialiste des forages :

– *Dans un endroit aussi pourri, c'est sûr il y aura du pétrole !*

Il ne s'est trompé qu'à moitié car on y a trouvé du bitume.

En ce jour d'avril 1961, la CEP n'en est qu'à la recherche d'un itinéraire pour y accéder et pour permettre aux énormes véhicules style Kenworth et Berliet d'amener sonde, matériels lourds et installations diverses sur le site. Cette tâche est confiée à mon ami Saint Cricq actuellement à la retraite à Saint-Même-les-Carières en Charentes. Bien avant tous ces Paris-Dakar médiatisés à outrance et mettant en oeuvre les énormes moyens que l'on sait, il a parcouru le Sahara dans tous les sens, seul avec son camion et trois Touaregs, cherchant et balisant les futures pistes, dormant à la belle étoile, faisant des relevés, prenant des repères, indiquant les endroits dangereux et les rares points d'eau.

Lafitte, notre sympathique responsable des opérations de la CEP, vient nous trouver, il a reçu un appel radio, le Berliet est en panne en un lieu caractérisé par un croisement de pistes au centre du Tinrhert et connu sous le nom des Quatre Barbus, assez proche de son lieu de destination. La panne est sérieuse, mais le dépannage est possible à condition de pouvoir lui larguer le matériel demandé par radio dont un arbre de transmission de bonne taille. Biquillon fonce à l'avion d'un coup de Jeep pendant que les pétroliers préparent les pièces. L'endroit est à environ deux heures d'ici, à l'époque le GPS n'existait pas, le cap et la montre et c'est tout, mais par ce beau temps ce n'est pas un problème. Lafitte vient avec nous, nous partons sans la porte, à l'arrivée nous larguerons à mon top, il y a une visibilité de plus de 50 kilomètres, la chance est avec nous, à l'heure prévue nous sommes en vue de la fumée noire de vieux pneus que notre ami Saint Cricq a allumé à notre intention. Un premier passage, à la hauteur du camion, le sol du reg est parsemé de blocs rocheux, c'est dommage, je me serai posé.

Retour, alignement, *top !* J'entends derrière moi Lafitte qui transmet avec son accent de Tarbes, *taupe !* Après trois largages, il ne reste plus que l'arbre de transmission, je crie *top !* Il n'a pas largué, juste à ce moment deux Touaregs se précipitaient pour ramasser les premiers colis. Remise



▲ Retour de la Côtière devant l'Avro XIX F-OBMP et le hangar de la SGAA, en février 1961

▼ Le Dragon F-OBAL à Laghouat



de gaz, Biquillon est toujours à plat ventre à la porte, les jambes en équerres pour ne pas glisser dehors, je me realigne, *top* ! Il a largué, mais Laffitte est heureusement là pour l'aider à revenir :

– *Pourquoi n'a tu pas largué ? Tu m'as fait peur !*

– *J'n'allais pas leur foutre sur la gueule ?*

C'est le retour dans la bonne humeur et à basse altitude.

Trois semaines plus tard, cette fois ci avec Marsot, nous allons larguer le ravitaillement sur le site de Oued-Tifis où une équipe est avant toute chose en train d'y faire une piste avion. Gallardo, le chef de chantier, est à l'oeuvre avec un bulldozer, une niveleuse, deux ou trois véhicules, une citerne à eau qui se ravitaille à 150 kilomètres au puits de Tamadenet et son camp provisoire en toile. La veille, nous avons du faire demi-tour cause vent de sable épais et rentrer à Fort-Flatters tirés par la gonio. La visibilité n'est pas géniale, mais par chance j'arrive juste sur l'espèce de dénivellation où travaillent les engins, un passage étroit, moteurs réduits, premier largage. Marsot s'active à balancer les cageots et les paquets, remise de gaz pour un nouveau passage. Et seule la manette du moteur gauche fonctionne ! Plein gaz, virage à gauche, Marsot vient me rejoindre :

– *Qu'est-ce qu'il y a ? Cramponnes toi on se pose ! Panne du droit !*

Mon virage m'a ramené face aux passages de niveleuse, c'est très étroit et très court, je touche à l'entrée, je coupe tout : contacts batterie, magnétos et manche au ventre ! Ah ! Ces freins différentiels ! Le sable est mou, je suis encore bien chargé, sinon l'avion irait en pylone. Je m'arrête tout près de la niveleuse dont le conducteur affolé a sauté. Gaillardo arrive en criant :

– *T'est pas fou ! Le terrain n'est pas fait.*

– *Je sais bien, on est en panne.*

Et tous les trois nous éclatons de rire, ça fait du bien.

L'avion est bientôt déchargé du reste de ses 800 kilos de vivres et de pièces diverses et puisqu'il est près de midi, une anisette et un bon casse-croûte, pendant ce temps bulldozer et niveleuse s'activent à me tracer une piste provisoire à peine plus large que mon empatement. Marsot ouvre les capots, c'est une panne stupide. Un axe du système d'avance des magnétos a été monté à l'envers, la goupille a cassé et l'axe en reculant a coincé les manettes, il a tâté fait de tout remettre en état.

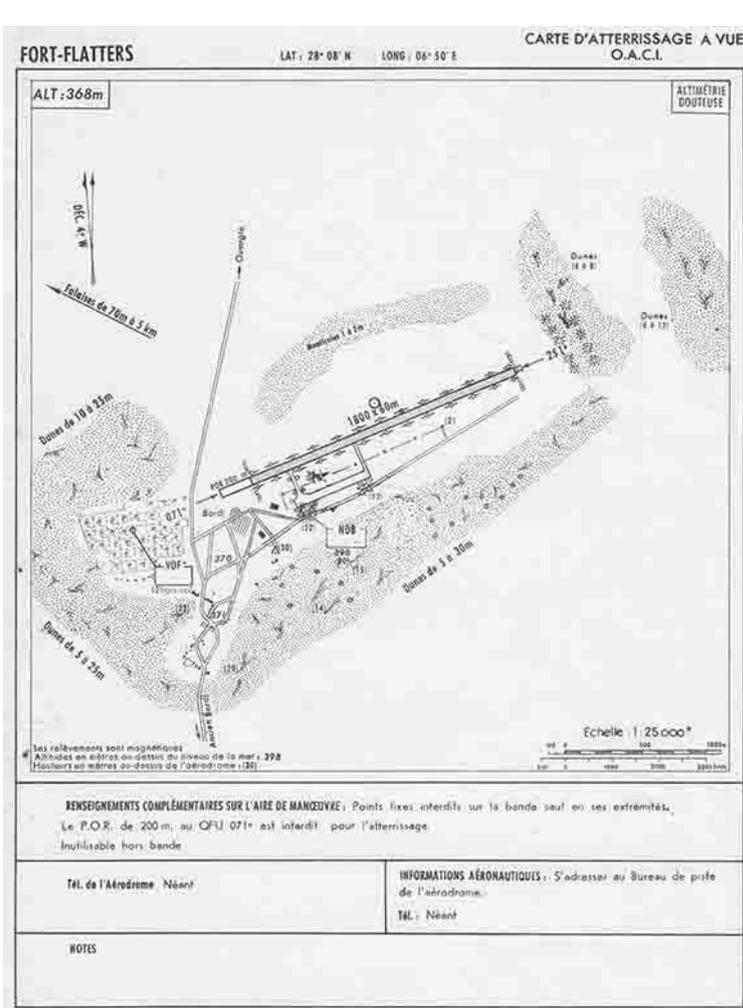
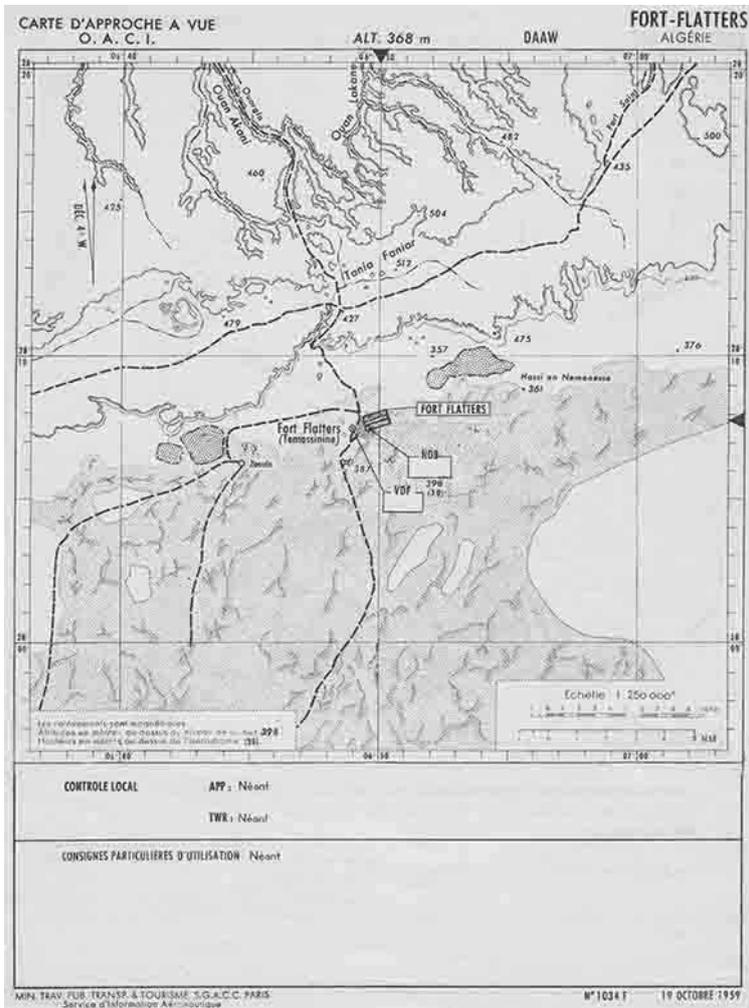
A vide, décollage facile si ce n'est un beau nuage de sable dont notre ami Gaillardo se serait bien passé. Le terrain sera ouvert quinze jours plus tard, nous continuons sur Gara-Brune où désormais nous serons basés, ce qui ne va pas exclure des découchés à Fort-Flatters au besoin. En effet les nombreux puits de la région Ohanet-Gara Brune et de l'ensemble de cette zone sont devenus productifs. Demain d'ailleurs il est prévu une grande inauguration officielle, un DC 4 d'Air Algérie arrive le soir avec tous ces pétroliers de haut niveau et les géologues en renom. L'avion est piloté par mon ami Roger Lévêque et un équipage sympa, ils doivent repartir après le repas demain après-midi. J'ai tout mon temps pour leur faire visiter les installations et essayer de faire trouver quelques silex taillés aux environs. L'Avro F-OBMP est là avec Aimé Trébosc, il doit aller ensuite au Niger pour une grande réunion de la Compagnie Générale de Géophysique, je dois m'y rendre également en *Dragon*. Marsot a du travail sur le F-OBAL après notre atterrissage dans le sable, Obrecht le pilote de l'autre *Dragon*, vole demain toute la matinée aussi, lorsque l'on me demande un aller et retour Fort-Flatters, je prend l'Avro pour être de retour avec mon chargement de climatiseurs en surcharge, juste pour le champagne d'honneur. La CEP, comme d'habitude a bien fait les choses, notre chef Charlet s'est surpassé avec l'aide d'extras arrivés par le DC 4. Ici les équipages sont considérés comme les cadres contrairement



▲ Fort-Flatters



▲ ▼ L'aérodrome de Fort-Flatters



à la Shell ou chez d'autres sociétés, de plus nous avons partagé avec plusieurs d'entre eux de nombreuses heures de vol. Le chef de mission tient absolument à ce que ce soit moi qui ouvre la première bouteille de champagne, ensuite nous avons droit à une série de discours pour fêter la découverte de ce gisement, de la part d'un bon nombre des responsables présent. C'est alors que sur l'instigation des pétroliers de la CEP, ils se mettent à scander :

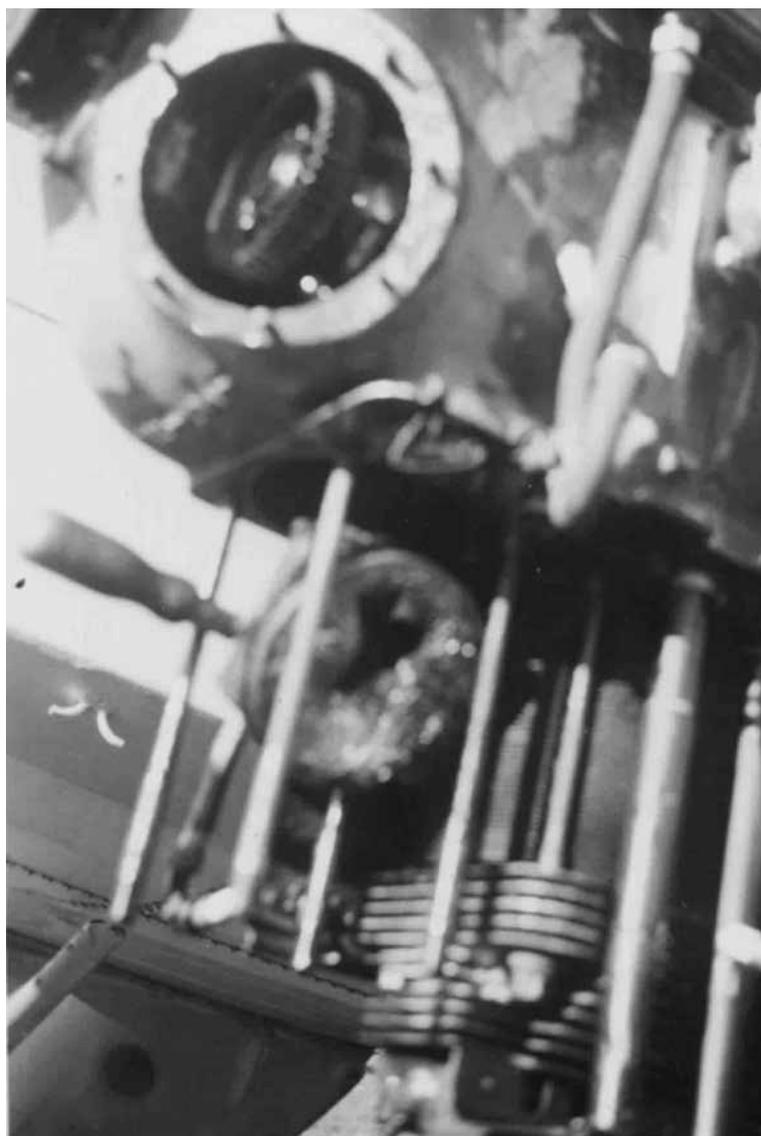
– *Le Barbu ! Un discours !*

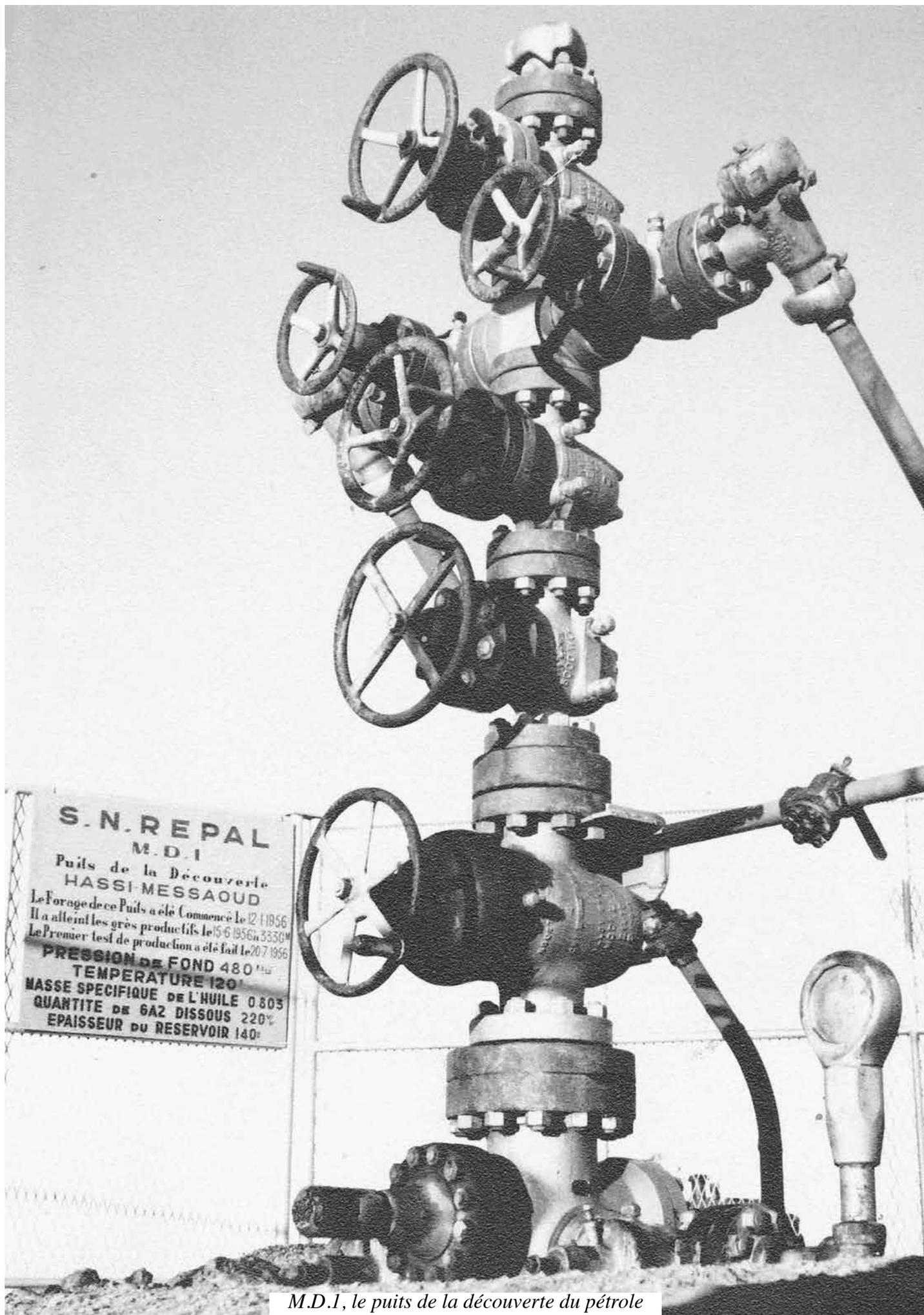
J'essaye de me défilier, mais impossible. Je ne me sens pas à l'aise devant tout ce monde. Alors j'y vais de mon discours de Pierre Dac, dont voici la teneur :

– *Je suis heureux de saluer en ce jour, ceux qui, demain, et par la seule force de leurs ancestrales vertus forgeront le ciment victorieux sur lequel sera ficelée la poutre maîtresse du mur de soutènement sur lequel reposera enfin entre les deux mamelles du redressement universel, la clef de voûte qui ouvrira à deux battants la porte cochère d'un avenir meilleur, sur le péristyle d'un monde nouveau !*

Je remporte un franc succès auprès de mes amis pétroliers, mais je leur en veux un peu de m'avoir piégé ainsi. Le lendemain, départ pour le Niger, avec pour passager un ingénieur des pétroles très sympa qui, pendant la guerre, avait volé sur B-26 *Marauder*, et avec Marsot sur le F-BFEH.

▼ *Le Barbu aux commandes d'un Dragon et un piston crevé, le 23 janvier 1959 entre Constantine et Djidjelli*





M.D.I, le puits de la découverte du pétrole

Vers le Niger

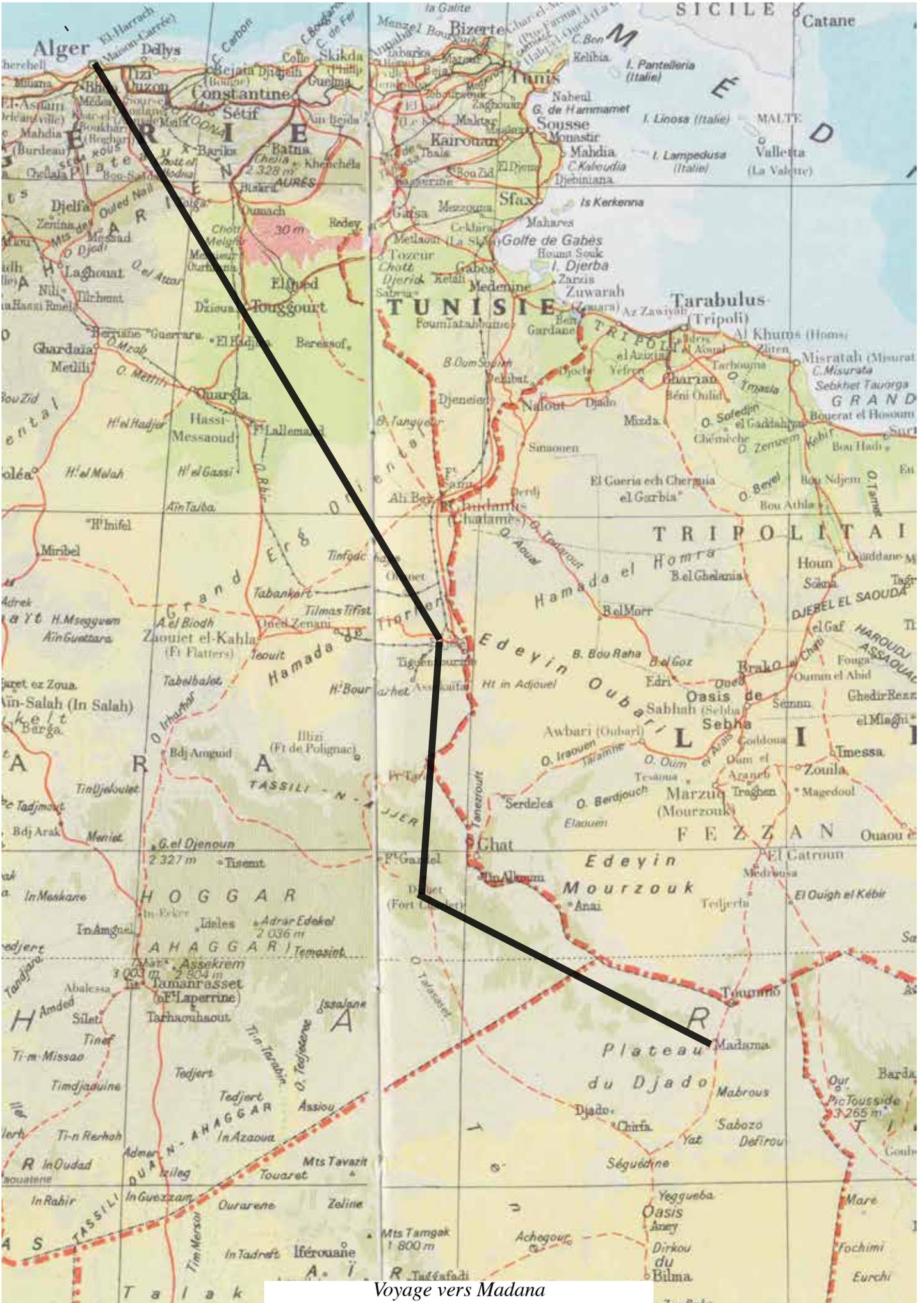
Notre première étape sera In-aménas pour compléter les pleins, et ensuite Djanet, après un survol géologique de cette intéressante région comprise entre Fort-Polignac, Dider et Fort-Gardel, en plein Tassilit des Adjjers. Ce ne sont pas des endroits où avoir une panne, canyons profonds parsemés d'énormes blocs erratiques, cratères de roches noirâtres plus ou moins déchiquetées, chaînes de montagnes dentelées qui dressent leurs masses noires au dessus de petits ergs perdus dans les vallées, mais les paysages sont magnifiques. Djanet est une des plus belle oasis du Sahara, blottie dans les montagnes, c'est la dernière oasis du grand Sud, habitée à l'époque par une population touarègue accueillante et sympathique.

Une bonne soirée tranquille à l'hôtel, puis aux aurores cap sur le Niger, je n'ai qu'une carte au 2 500 000^{ème}, à partir du début du Ténéré nous devons aller à Madama et il y en a pour 3 heures, aussi c'est par un cheminement constamment vérifié que, en contournant la Libye et en survolant les points caractéristiques que mon passager veut voir, nous arrivons en vue du vieux bordj et du grand camp des géophysiciens, 3 heures 30 de vol depuis Djanet avec tous ces détours. L'Avro d'Aimé Tébos est au sol, il est en provenance de Dirkou. Je suis attendu avec impatience, leur *Dragon* piloté par mon ami Fleuriot n'est pas rentré. Chaque semaine il décolle de nuit à la lueur de deux voiture et de quelques balises improvisées par des boites emplies de sable et de pétrole de façon d'arriver au lever du jour sur la falaise d'Emi-Frah à 45 minutes au nord, afin de mettre en marche le groupe électrogène et la balise pour que le DC 4 ou le Breguet d'Air France puisse trouver le terrain.

Je pars avec le mécanicien Letendre et sa caisse à outils, j'aime mieux ça, car avec ma carte ce n'est pas évident.

Atterrissage sur ce grand reg caillouteux, cause de la panne : une roue crevée. Le Breguet d'Air France est reparti depuis des heures, les importants personnages sont là, énervés, las d'attendre des secours, ils ont chaud, ils ont soif, ils ont faim, ils ont tombé la veste, certains ont noué un mouchoir sur leur crâne. Comment, il n'y a pas la moindre structure d'accueil ? Je n'ai que huit places à offrir et encore, Letendre et la roue crevée seront dans la travée entre les sièges. Nous n'en sommes pas au tirage au sort du radeau de *La Méduse*, mais l'ambiance y est, c'est assez cocasse de voir chez certains de ces grands messieurs s'effriter si rapidement leur vernis bon chic bon genre.

Je laisse ma caisse d'eau de vingt litre de boites d'Evian, de quoi faire quelques sandwiches et je décolle, à l'arrivée pas le temps de traîner, sitôt la roue réparée en route. En faisant au mieux, j'arrive à prendre dix passagers dont un assis sur le plancher et m'assurer que Fleuriot pourra me suivre, car la nuit tombe vite sous ces latitudes. Enfin décollage aux phares et cap sur Madama, pas de balise. Rien. Le cap et la montre, il ne s'agit pas de louper le camp. Je garde mon altitude de 3 500 pieds en guettant la nuit noire. Quarante minutes, rien ! Quarante-cinq minutes, rien ! Soudain, loin sur la droite, un pinceau lumineux, c'est Chabaud, notre *Darry Cowl*, le mécanicien de l'Avro, qui en entendant mon moteur dans le lointain a allumé les phares de l'avion. Je fais aussitôt des appels de phares et je me dirige vers la lueur, des lumières de voitures apparaissent et Trébosc m'appelle sur notre fréquence, je demande de faire disposer quatre voitures phares allumés en vis à vis à chaque extrémité de la piste et je me pose avec les ovations des passagers. Nous avons le temps de faire allumer les boites pour l'atterrissage de Fleuriot. Quelle journée ! Le lendemain, en vol de le groupe avec Jean-Marie Fleuriot, nous allons jusqu'à Emi-Bouli,



Voyage vers Madana

c'est le point géodésique qui marque les frontières du Niger, de la Libye et de l'Algérie. Nous atterrissons sur cette grande sebkra, ces messieurs vont avoir une importante réunion de travail avec les responsables de la Compagnie de géophysique qui vient de terminer une longue campagne de recherches, nous n'en saurons pas plus, mais tout le monde paraît satisfait.

Nous sommes de retour le soir à Madama, aux aurores nous repartons sur Djanet et Gara-Brune avec escale à In-Aménas pour déposer notre passager qui rentre sur la métropole et, en arrivant, un petit vol d'essais avec le F-OBAL que je reprend dès le lendemain. Pourquoi un fonctionnaire du nom de Blancar, parmi les gens que nous avons transporté, a éprouvé le besoin de faire écrire à la Géophysique que leurs pilotes prenaient des risques ? Peut être aurait-il préféré passer la nuit sur la falaise ? La lettre en question, la CGG l'a ignorée, sachant d'où elle venait !

Je vole à longueur de journée, tous les jours, tant que la mécanique tient, ça va, Marsot et Biquillon travaillent souvent la nuit pour que *Kiki* Chaumeil et moi puissions partir au jour.

Le 23 avril en allant à In-Aménas, à mi chemin, panne du moteur gauche, c'est sérieux tout vibre et des bouffées de fumée sortent par les capots, je suis à vingt minutes, heureusement à vide, j'appelle sur la fréquence plusieurs fois sans réponse, c'est Air France qui me répond, le commandant Hesse qui arrive en Breguet, il a le contact et fait le relais, je suis sans doute trop bas et ma radio n'a pas les mêmes qualités que la sienne, me voici en vue et en contact, je ne suis plus qu'à 1 000 pieds et j'arrive sans mal. Le Breguet se pose peu après, j'ai commencé à ouvrir les capots, c'est vite vu, le cylindre un a un beau trou au niveau de la culasse.

– *Tu vas finir par te tuer avec ces vieilles bécanes.*

Me dit Hesse.

Heureusement, dès son décollage il peut contacter Chaumeil qui vient me chercher avec le F-OBAL et aussi la SGAA à Alger en leur décrivant ma panne : un piston crevé au cylindre un.

Un moteur m'est expédié le soir même par le Breguet, avec un mécanicien nouvellement arrivé : Rousseau, qui seul, pendant la nuit avec seulement l'aide d'un palan et de trois madriers, a changé le moteur. A notre arrivée au matin avec nos deux mécaniciens, il ne restait plus qu'à faire le point fixe. Inutile de dire qu'il a tout de suite fait parti de l'équipe.

Je continue mes vols à grande cadence tous les jours alternativement sur les deux avions, enfin le 5 mai, après une bonne nuit à Fort-Flatters, retour avec le F-OBAL et mes deux mécanos, via Hassi-Messaoud, Rousseau étant resté à Gara-Brune.

A Alger

A Alger, la politique continue son oeuvre de destruction, suspicion, polices parallèles, couvre-feu, insécurité, on est mieux dans le Sud, loin de tout ça. Monsieur Colin, avec qui j'ai un long entretien, envisage pour bientôt la dislocation de la société, certains avions ont été vendus, plusieurs pilotes sont partis, les installations se démontent. Quelles sont mes intentions ? Je me vois mal rentrer en métropole, pour y faire quoi ? Moniteur dans un aéro-club ? Je n'y tiens pas, je l'ai déjà fait, c'est pas facile de travailler avec des gens qui s'amuse. En attendant la catastrophe annoncée, j'aimerais bien continuer à voler dans le Sud à mon retour de congé.

– *C'est d'accord pas de problème, ça tombe même bien pour toi, il y a un Bristol 170 qui monte à Nice à vide cet après-midi tu peux embarquer ce que tu veux.*

Je saute dans ma Dyna Panhard, j'entasse dans la voiture tout ce qui peut y rentrer, j'abandonne ce qui est trop lourd ou encombrant dont les plus grosses pièces de ma collection de vestiges préhistoriques, le reste sera pillé et volé. La voiture solidement arrimée dans la soute du F-OBDP, cap vers Nice puis route sur Limoges avec Bellieu, un mécanicien Bristol 170. En début de matinée, je laisse mon coéquipier à la gare, car il remonte sur Paris pour repartir en Bristol 170.

Tout à la joie d'être rentré et d'avoir pu sauvé une partie de mes affaires, je n'ai pas pris garde au climat politique. Ma voiture est immatriculée à Alger. Voilà un dangereux opposant. Et qui sait peut être même OAS ? Ce qui nous vaut le lendemain de se voir encerclés par une unité de CRS heureusement accompagnés de Gendarmes. Ils me traitent comme un criminel et n'ayant rien à me reprocher, ils veulent procéder à une fouille complète de la maison, les Gendarmes interviennent à propos, la famille est bien connue, mais pour éviter des histoires mon père remet à la Gendarmerie son vieux revolver modèle 1892 qu'il avait ramené de la guerre à titre de souvenir. Heureusement que j'ai laissé mon fusil à Fort-de-L'Eau, si je l'avais ramené, ils auraient été capables de croire que je préparais un attentat contre leur général dont je n'ai que faire.

Je n'ai qu'une hâte, c'est de retrouver ma ruine périgourdine, les herbes et les ronces ont poussées, je me demande si j'arriverai un jour à la rendre habitable. Il ne suffit pas d'espérer pour entreprendre, avec l'aide de mon père et de mes jeunes frères on débroussaille, on déblaye. Mais quinze jours plus tard je dois repartir.

Ma maison au Périgord



Le Starliner et le dernier séjour sur Dragon

Une catastrophe vient de se produire, le 10 mai 1961, dans la nuit, le Lockheed 1649 *Starliner* F-BHBM *De Grasse* d'Air France s'écrase sur le plateau de Tinrhert, près d'In-Aménas, après l'escale de Fort-Lamy sur la ligne Brazzaville-Marseille. C'est Picois qui a retrouvé l'épave, l'avion a percuté à la verticale après avoir perdu l'empennage que l'on retrouvera à plus d'un kilomètre. La commission d'enquête est sur place avec Maurice Bellonte, il faut un autre avion tout de suite. Nous apprendrons longtemps plus tard qu'il s'est agit d'une terrible bavure, en attendant que la lumière soit faite, l'empennage soigneusement bâché a été ramené en métropole aux fins d'expertises. Il y a eut tout de même 80 morts.

Mise en place rapide par Air France jusqu'à Gara-Brune par le Breguet, décollage le matin du 24 mai avec le F-BFVM, pour une série de Oued-Tifis, cet avion vibre. Je ne sais pas d'où ça provient, il ne perd pas aux magnétos, tout à l'air normal, Biquillon recherche chaque jour ce qui peut provoquer ça, il sait que je ne signale rien pour rien. Comme je vole à longueur de journée, il a peu de temps, un soir où nous sommes à Fort-Flatters, il arrive excité :

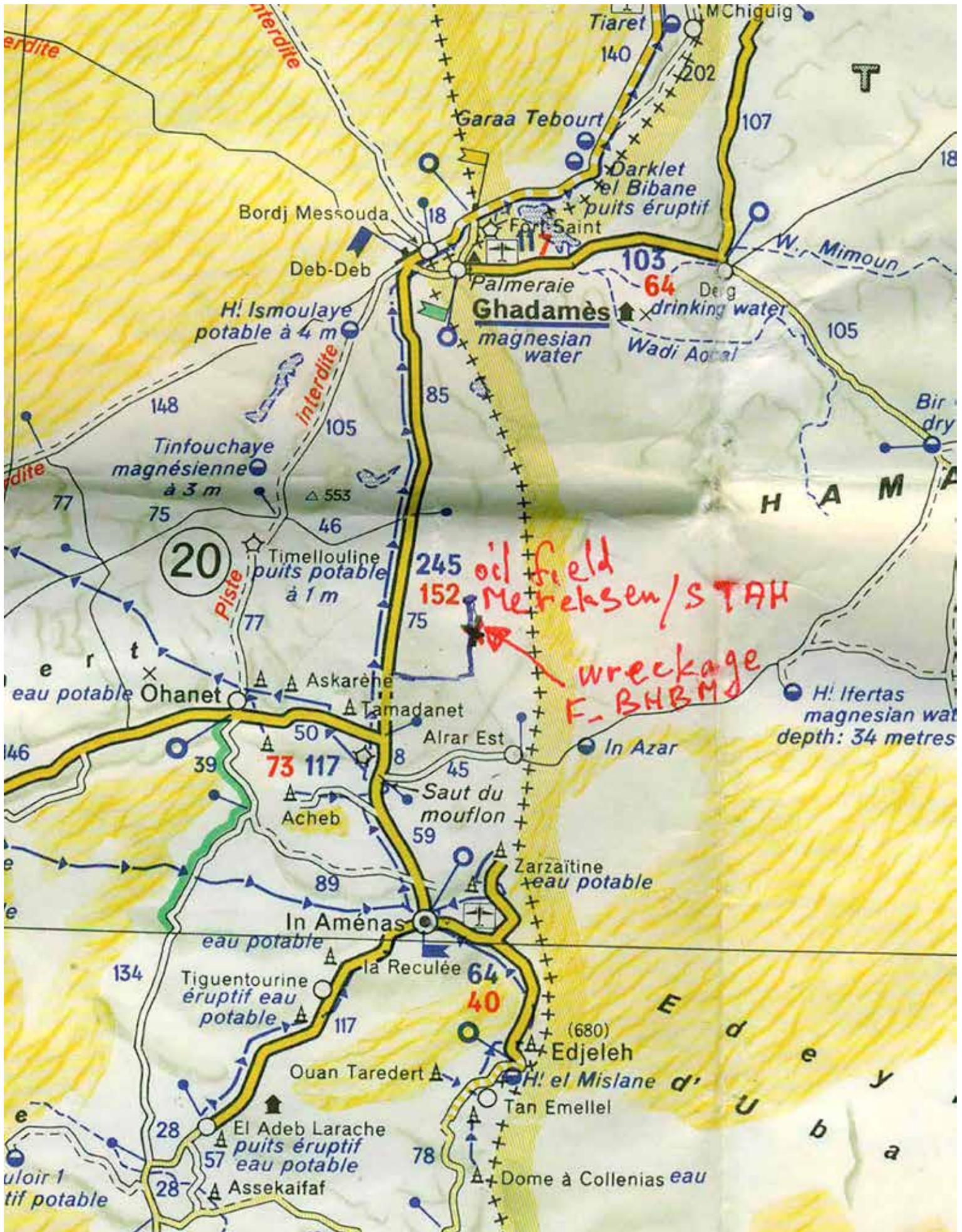
– *Je sais ce que c'est. Venez voir.*

Le moteur gauche n'a plus de silent-blocs qui assurent la suspension élastique du moteur, ils n'ont jamais été changés depuis des années et la chaleur du Sahara aidant, ils sont tombés en poussière.

En demander à Alger ? Nous les aurons quand ? Comme par hasard il y a un travail fou ! Voici la solution : pendant la nuit, avec l'aide de notre ami Saint Cricq chauffeur mécanicien et prospecteur, ils ont découpé dans un vieux pneu de Berliet quatre rondelles de bonnes dimension, ils ont monté le moteur avec un palan et bien remonté le tout y compris les flasques sur les nouveaux silent-blocs d'occasion, et ça ne vibre plus. L'avion remonte d'ailleurs en visite dans quinze jours et je reçoit le F-BFEH en échange, je le regrette pas, car entre-temps j'ai dû me poser un soir au retour de Oued-Tifis sur un vieux terrain pétrolier à un quart d'heure de Gara-Brune à cause du désentoilage du dessous du fuselage, j'ai pu revenir avant la nuit après m'être livré à un travail de couture provisoire avec un rouleau de fil à freiner.

Le 5 juin, je me retrouve une fois encore à Oued-Tifis, à deux heures dans le nord-est de Fort-Flatters. J'ai comme passagers les *big chiefs* pétroliers français et américains venu voir ce puits de bitume. Ils s'attardent et finalement reviennent à l'avion vers 15 heures, en pleine chaleur, plus de 47° à l'ombre. Je ne suis pas fana de décoller en charge sans vent de ce terrain sableux de 700 mètres avec huit passagers. Mais c'est paraît-il urgent, deux de ces importantes personnes doivent prendre l'avion à In-Aménas et la correspondance sur Alger demain matin.

Allez tout le monde à bord, le temps de remonter la piste, les températures flirtent avec le trait rouge, une sélection rapide, OK, les gaz sur freins, *Top*, l'avion s'ébranle doucement, la vitesse tarde à s'établir, enfin queue haute, le bout de la piste est là, j'arrache l'avion au second régime les roues à frôler la petite crête rocheuse, et je vire pour prendre le cap en montant. *Brrr ! Brrr ! Clac, pan, pan, pan, raaaamb !* C'est le moteur gauche. Pas le temps de traîner, je me présente à contre-piste, atterrissage, point fixe, sélection des magnétos. Perte de tours importante sur une et ça coupe sur l'autre. Tout le monde descend et moi avec, à moi la partie de tournevis, de pinces et de clefs à bougies. Un pétrolier me donne un coup de main, je commence par les bougies des derniers cylindres, les électrodes sont usées aux derniers degrés, l'une est pleine d'huile les autres noires. La colère me prend, comment a-t-on laissé redescendre dans le Sud un



L'accident du Starliner le 10 mai 1961

avion sortant soit-disant de visite dans ces conditions ? Heureusement à bord nous avons une petite boîte plombée à n'ouvrir qu'en cas d'urgence et qui contient des bougies neuves. Eh bien justement, c'est un cas d'urgence. Je prend les quatre plus mauvaises bougies dans la main et d'un coup de colère les jette au loin. Je fais sauter le plombage. Il n'y a pas de bougies.

Nous voilà tous à quatre pattes dans le sable à rechercher les bougies dans la dune. Après les avoir retrouvées, bien nettoyées et rincées à l'essence, je les ai remontées, ensuite ça a été le tour des deux magnétos. Finalement, j'ai pu faire tourner à peu près bien, mais j'ai exigé de décoller à cinq passagers seulement. Ca s'est bien passé, Marsot a travaillé sur l'avion et le lendemain au petit jour je suis allé chercher les autres, ils ont tous eu leur avion.

Dix ans plus tard, au large de Port Gentil, invité ainsi que l'équipage de notre DC 4 au retour du Biafra sur une barge de forage, j'ai eu la surprise d'être accueilli par un des Américain qui m'a salué par ces mots :

– *Aoh ! Spark plugs pilot !*

Pendant ce qui fut mon dernier séjour en *Dragon*, je n'ai jamais eu autant de pannes en si peu de temps, je n'ai pas été le seul, mais ce n'était pas une consolation.

Le 13 juin au décollage de Gara-Brune, j'ai à bord 600 kilos de dynamite pour Oued-Tifis. Nous sommes au lever du jour, pas de vent, après 15 minutes, le moteur gauche claque et vibre. Bon, demi-tour, Marsot arrive et comme d'habitude, nous décapotons en nous brûlant les doigts, au bout d'une heure remise en route, je commence à m'inquiéter à cause de la température et de mon chargement. Au point fixe, c'est maintenant le moteur droit qui perd des tours, mais sur la rampe la plus facile d'accès. Pendant ce temps arrive le Breguet d'Air France, avec le commandant Hesse qui vient nous voir avec des boissons fraîches qui sont les bienvenues car la chaleur est là. Le ballet bien orchestré des Kenworth et des Berliet a rapidement déchargé son avion, il nous quitte, son Breguet remonte la piste au maximum, point fixe dans un nuage de sable, la lourde machine s'élance et décolle. A mon tour je remonte la piste en cahotant, elle a souffert du passage du Breguet. Avec mon chargement de farces et attrapes je roule doucement. Aligné, mise de gaz, je prends lentement de la vitesse enfin sur un dernier cahot, je décolle. Je suis à trois ou quatre mètres quand l'attache centrale du tableau de bord casse, il tombe en coinçant le manche et coupe les deux moteurs. Je retouche en catastrophe, et j'arrive à m'arrêter juste après la piste avant la petite dénivellation et les rochers dans un nuage de poussière. Marsot est là avec la Jeep.

– *Qu'est-ce qu'il y a eu ?*

– *Monte je suis coincé à l'avant.*

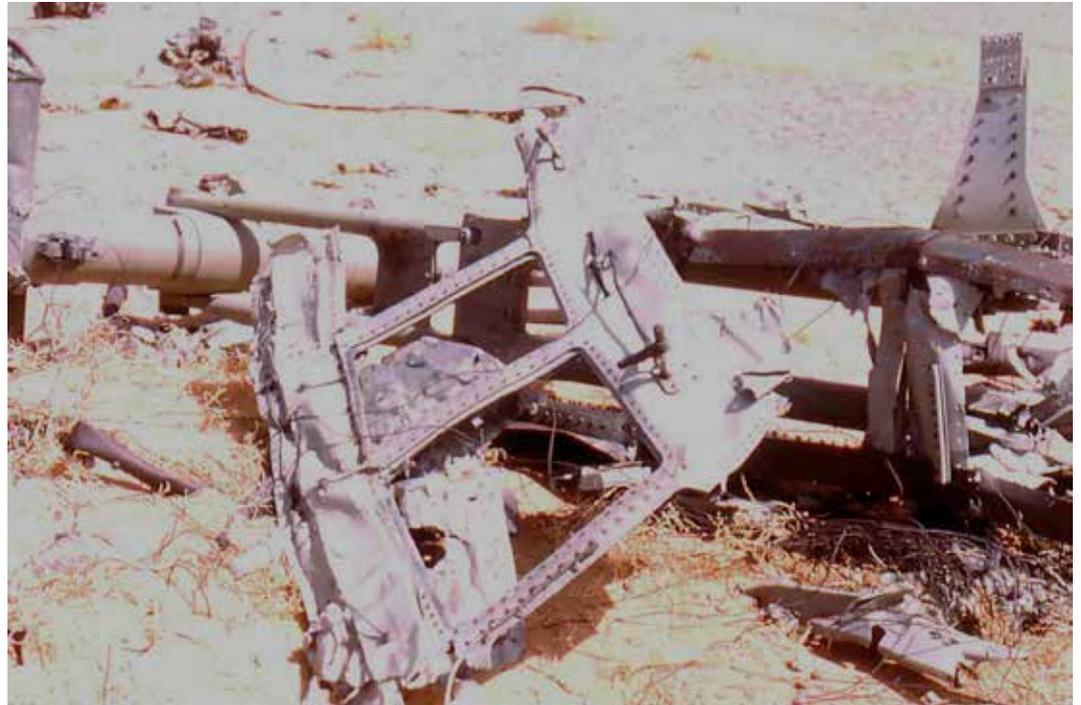
Il fait le nécessaire, frayeur rétrospective, le chargement a bougé.

Bon on va faire décharger tout ça, suffit les émotions pour aujourd'hui. On remettra ça demain si tu arrives à dépanner. Eh oui ! Il a dépanné, et j'ai remis ça en fin d'après-midi. Jusqu'ici, à part quelques retours de flammes à la mise en route plus ou moins importants, je n'avais pas eut à me plaindre par rapport à certains de mes copains qui avaient subi des feux en vol dont on ne connaît jamais le dénouement. Sur n'importe quel type d'avion, tout peut arriver en quelques minutes comme en quelques secondes, j'ai eu de très chers amis qui se sont tués en finale après avoir éteint un feu moteur au Cameroun sur un C-46, une aile fragilisée par les flammes s'est repliée à la sortie du train.

Le 15 juin décollage de Gara-Brune lourdement chargé pour Oued-Tifis, le ravitaillement et deux passagers, un géologue de sonde, Damianos, qui partage mon intérêt pour les silex taillés, et le



*L'accident du Starliner
le 10 mai 1961*



sympathique Palo, un Espagnol, tenancier du restaurant-bar de Fort-Flatters venu récupérer ses créances avant un départ définitif, j'ai aussi Mondinaire, le mécanicien qui est venu remplacer Rousseau, la veille je lui ai fait nettoyer l'avion plein de sable et de poussière.

Nous avons décollés au lever du jour cause température, car ensuite nous devons faire escale sur un terrain de la géophysique situé à près d'une heure au nord de Fort-Flatters (cgg 2082) Il fait beau, à 5 000 pieds la température est agréable, loin de la fournaise du sol. Première étape, le fret est débarqué, puis une trentaine de minutes plus tard, nous sommes sur cette belle petite piste à attendre. La chaleur ne tarde pas à venir, je peste. A quoi bon décoller si tôt pour passer des heures à attendre ensuite. Enfin voici les véhicules et nos quatre passagers surchargés de bagages encombrants et lourds, du style grosses cantines avec leurs collections de cailloux divers, heureusement je ne suis pas parti avec les pleins complets, car le décollage risque d'être laborieux.

Damianos me demande gentiment si, en rentrant vers Fort-Flatters, je ne pourrai pas rester à basse altitude car il y a un lit d'oued où il y a des gazelles et il a son appareil photo. Je lui demande s'il réalise bien qu'à près de 50 ° à l'ombre, chargés comme nous sommes, ça frise l'inconscience. Gaz sur freins, *top*, il me faut en effet toute la piste pour décoller, ma vitesse ascensionnelle est ridicule. Un coup d'oeil aux températures d'huile, nous sommes au maximum. Je stabilise à 4 000 pieds, je suis depuis quelques minutes en croisière quand une explosion se produit sur le moteur gauche, le compte-tour bat et une fumée blanche et noire sort par les joints et un trou du capot, le feu ! Vite check list, essence fermée, contact coupé, le moteur continue de tourner en moulinet et ça descend. Palo qui est assis derrière l'aile hurle :

– *Ca broule !*

– *Merci je suis au courant !*

Damianos qui est derrière moi tient à être rassuré :

– *Dis moi qu'on risque rien ! Allez dis moi qu'on risque rien !*

– *Eh m... ! On risque rien ! T'es content !*

Il se tait, j'essaye d'appeler Fort-Flatters, rien à faire, pourtant je suis tout proche. L'avion descend toujours et ça continue de brûler. Extincteur ? Il n'a pas percuté !

Je vole incliné sur le moteur droit, à gauche je traîne un panache de fumée blanche, c'est de l'huile, donc l'essence n'arrive plus, c'est déjà ça. J'arrive bientôt à la falaise de Fort-Flatters, si je la passe, je pourrai nous en sortir en posant l'avion avant le terrain et peut être sans tout casser. Sur la VHF j'entends le *Noratlas* d'Air Algérie en finale, c'est l'avion que doivent prendre mes passagers, impossible d'établir le contact. Voici la falaise, je la passe à toucher, je ne pourrai pas arriver en tour de piste, pleins gaz à droite, je passe le cordon de dunes avant la piste, en plein travers, je touche le sol assez durement ce qui déclenche l'extincteur et fini par m'arrêter sur la piste. Il ne reste plus qu'à pousser l'avion au parking avec l'aide de tous et de Marsot qui est là avec le F-OBAL. Damianos n'en finit pas de me remercier :

– *Mais mon pauvre vieux, je n'y suis pour rien, imagine où nous serions si j'avais fait ta partie de rase-mottes !*

Nos deux mécaniciens se mettent à l'oeuvre, en un rien de temps ils découvrent les dégâts, c'est une soupape qui a cassé en crevant le piston et le cylindre au niveau d'un carburateur. Sur cet avion la fermeture du carburant n'est pas immédiate, le feu a duré un peu, l'huile a tout inondé, une chance que ça n'ait pas continué car la peinture du réservoir avait commencé à roussir. Dès

le lendemain nous recevrons un moteur et je reprends le rythme. Pourquoi je n'avais pas d'émission ? C'est trop stupide, Mondinaire en nettoyant l'avion n'avait pas rebranché le convertisseur. Le 5 juillet, enfin, sans avoir eu d'autres émotions que des pertes de tours chroniques avec nos bougies, décollage du F-OBAL de nuit de Fort-Flatters pour Alger via Ouargla, vol sans histoires avec mon ami Marsot.

La *Caravelle* d'Air Algérie m'emporte le lendemain sur la métropole où, avec l'aide de mon père et de mes jeunes frères, nous commençons à rendre habitable ma petite maison, il y en aura pour plusieurs années.

Le 15 août je suis de retour via Bordeaux, les quelques navigants restants sont repliés à Fort-de-l'Eau ou dans les environs, je vais habiter chez mon ami *Le Piaf* à Alger-Plage avec des copains navigants. Nous sommes en buttes à des tracasseries de toute sortes de la part des CRS, contrôles d'identité en séries, aussi nous restons entre nous, entre nos courriers et nos déplacements divers. Pendant une semaine, j'assure la Côte à Avro, durant mon congé il y a eu *la paix des braves* mise à profit par la rébellion pour décupler les attentats en tous genres. Les grands-parents Nola ont été assassinés alors qu'ils rentraient tranquillement chez eux en 2 cv à quelques centaines de mètres de la ville, leur petit-fils gravement blessé, l'arrivée d'une Jeep militaire a évité qu'il soit achevé.

Que dire à ces amis qui, au fil des années, deviendront des amis intimes ? Quelle tristesse que tout cela.



▲ Le 3^{ème} Groupe saharien motorisé, arrivé le premier sur le lieu de l'accident du Starliner

La fin à la SGAA

A mon retour sur Alger, j'ai une entrevue avec le patron. Depuis quelques jours, j'ai été contacté par Bernard Allix, le chef-pilote de l'Escadrille Mercure, que je connais bien depuis l'armée de l'Air. Il m'a demandé si je serais partant pour être basé un an à Tamanrasset sur *Bobcat* dans un premier temps et continuer ensuite d'autres missions. J'accepte et j'en fais part à Monsieur Colin qui, en plein accord, me laissera partir fin août 1961.

Il me demande simplement, si dans l'avenir il a besoin de moi, qu'il puisse me faire signe, c'est sympathique de sa part, des années plus tard nous travaillerons à nouveau ensemble.

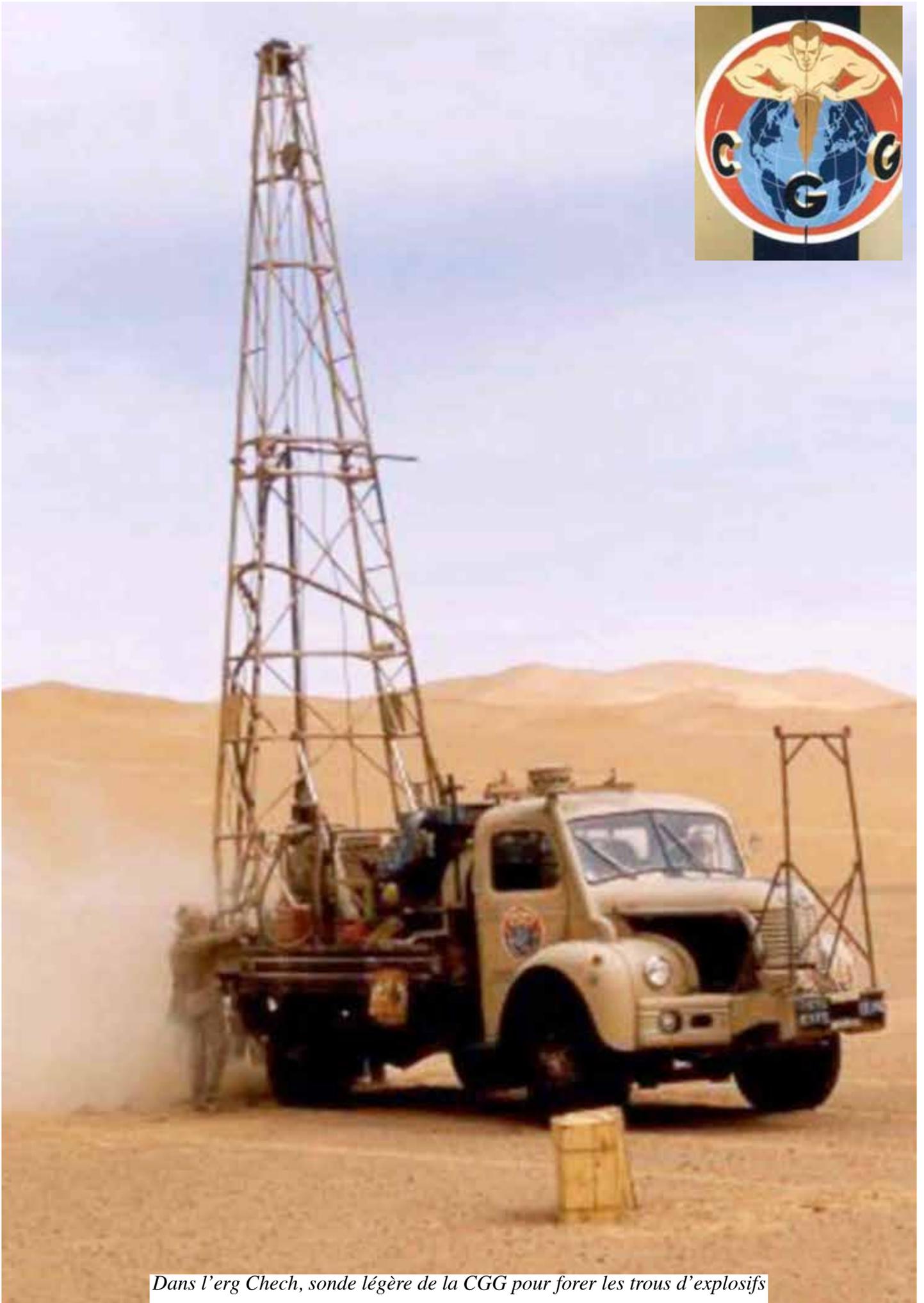
Je fais mes adieux à la SGAA qui m'a bien fait voler pendant plus de trois ans, avec des émotions certes mais aussi dans une bonne ambiance tant sur les lignes côtières qu'en détachements Sud et en équipage en Bristol 170.

J'aurais sympathisé avec un grand nombre de personnes, connu quelques amis que je compte encore plus de cinquante ans après. Certains ont émigrés un peu partout : Canada, Brésil, USA, Uruguay, Espagne ou Portugal. De la vingtaine de pilotes que nous étions il en reste à peine le tiers, le temps a fait son oeuvre, mais aussi quelques accidents, peu d'avions, beaucoup plus de la route et encore plus par les cigarettes.

Je continue tout le mois comme prévu avec une nouvelle panne de moteur sur le F- OAUE en arrivant à bougie où je passe la nuit du 22 août. Dépanné au matin, je repars d'Alger pour mon dernier arrêt de nuit à Djidjelli.

En arrivant le 24 août 1961 au soir, je fais le vol de sortie de visite du *Bobcat* F-BFHL avec Biquillon qui me suit à l'Escadrille Mercure.

Quatre jours pour mettre un peu d'ordre dans mes affaires extra aéronautiques dont je me serais bien passé. Je suis à nouveau prêt à continuer.



Dans l'erg Chech, sonde légère de la CGG pour forer les trous d'explosifs

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)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 dans l'ALAT** (Christian Malcros)



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Novembre 2017

ISBN 979-10-97541-02-6

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite