

Aérotec



Pierre Jarrige

Les photos de ce document sont de : Germaine Averseng, Jean-Claude Brouard, Jean-Félix Bonnin, Florence Brémont, Jacques Barraquier, Alain Crosnier, Luc Dessault, Jean Delacroix, Denise de Tinguy, ECPA, Jacques Frachon, Georges Gérard, Jean Gomane, Jean-Louis Gosseume, Gilbert Heim, Icare, Bertrand Lassalle, Claude Lemoine, Marius Mandavialle, Claude Marcellin, Albert Meurice, Musée Saharien, Jacques Perrin, Jacques Pierchon, Gaston Risse, Gérard Richaud, Silvain Riva, Eric Saint-Joannet, Georges Vieville et Patrice Weiss.

Périodiques :

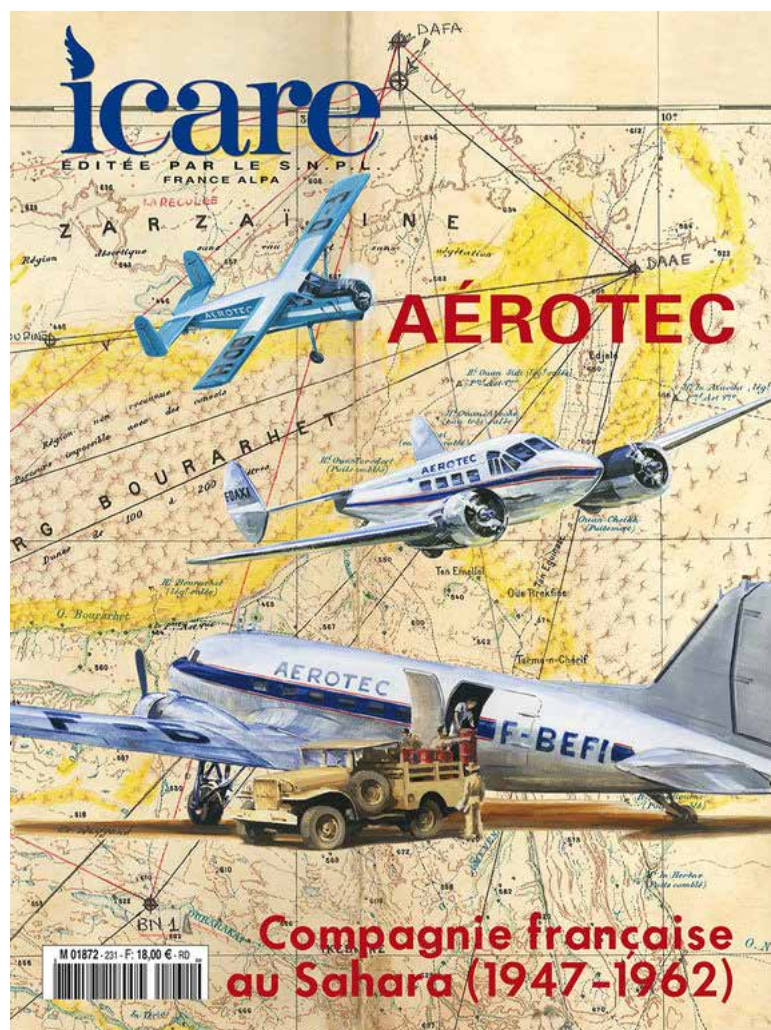
Icare

L'Écho de l'Oranie

Le Journal d'Alger

L'Écho d'Alger

La Dépêche quotidienne



Une seule publication a été faite concernant Aérotec.

Il s'agit de la revue *Icare*, numéro 231 du troisième trimestre 2014.

C'est un document remarquable, incontournable, contenant de nombreux témoignages d'anciens d'Aérotec et de très belles illustrations.



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Juillet 2021

ISBN 979-10-97541-29-3

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Prologue

L'Aviation civile en Algérie (François Foguès)	1
Léon Challe	4
Création d'Aérotec	6
Aérotec 1947-1954	6
Aérotec 1955-1962	10
Les acteurs	18
Carnets de vol	36
Airspeed AS.65 Consul	38
Beechcraft 18	40
Douglas DC 3	52
Max Holste 1521 Broussard	66

A E R O T E C

Route des Cigognes ALGER-MULHOUSE-STRASBOURG

o o Passagers et Frêt toutes destinations o o

CIRCUITS TOURISTIQUES

Avions « DC-3 Pullmann » — Avions Consuls

o Location d'avions — Travail Aérien o

Siège : 37, Bd Marcel-Duclos **Agence :** 17, Rue Auber

Tél. : 660-35

Tél. : 652-07 603-18

Adresse Télégraphique : **AEROTEC - ALGER**

PROLOGUE

De 1946 à 1962, Air France est solidement implanté en Algérie et assure, avec Air Algérie, la quasi totalité du trafic de passagers et de fret avec la métropole.

Ces deux compagnies assurent également une grande partie du trafic intérieur de fret et de passagers. Cependant, le gros besoin de transport aérien lié à la découverte des hydrocarbures, à l'insécurité, au développement industriel et commercial et à la présence d'une armée nombreuse, nécessite l'apport de plusieurs compagnies aériennes de moindre importance.

Ces compagnies s'avèrent indispensables, car elles bénéficient d'une disponibilité de tous les instants et d'une souplesse remarquable pour s'adapter aux besoins variés de leurs clients : pétroliers, géologues, cartographes, militaires, travaux agricoles ou travaux routiers. Parmi ces compagnies, Aérotec tient une place de choix par l'importance de sa flotte et la qualité de ses services.

Les autres compagnies : Société Transsaharienne, Aéro Africaine, Afric Air, STAA, SGAA, Escadrille Mercure, LTA, SATA, SNATA, TAM, Aérosud, Agricolavia, Aéroservice Sahara, Aéro Sahara, Air Alfa, Air Oasis, Air Saoura, CTA et d'autres, assurent avec succès le transport de passagers et de fret à la demande et le travail aérien à l'intérieur de l'Algérie.

Plusieurs sociétés et entreprises privées ou publiques acquièrent des avions ou des hélicoptères pour assurer les déplacements de leur personnel : CEA, Service de l'Hydraulique, Gouvernement général, Mines du Zaccar, Cellunaf, Omnium technique Sahara, SAM Entrepose, Société d'entreprise nord-africaine, Entreprise Aymé et Jullian, Les travaux souterrains, Compagnie des phosphates de Constantine, Lièges des Hamendas, Norafor, Campenon-Bernard, Coopérative de Redjas, Mines d'Ouenza, Pâtes Lavie, Société du Djebel-Onck, Société Marchand et Botella, Société Algudo, Tramaloni et d'autres.

Toutes ces activités feront l'objet des documents à venir. Gyrafrique, société spécialisée dans l'exploitation des hélicoptères, a déjà été traitée.

Il est nécessaire, avant de poursuivre les publications sur l'activité de ces compagnies, de situer l'infrastructure aéronautique en Algérie

François Foguès, directeur de l'Aviation civile en Algérie, est le mieux placé pour développer l'historique et la situation de l'infrastructure à la fin des années 50. Son exposé, dans le chapitre qui suit, permet de situer l'effort considérable consenti par la France, en moins d'une cinquantaine d'années, pour doter l'Algérie d'une infrastructure aéronautique qui la place parmi les pays les plus évolués. Peu de pays atteignent un tel niveau de qualité et de quantité.

Cet effort dans le domaine aéronautique n'est qu'une parcelle de l'effort global consenti par la France en Algérie dans les autres domaines : routier, ferroviaire, portuaire, éducatif, hospitalier et bien d'autres.

L'Algérie est en 1962, et de très loin, le pays le plus évolué d'Afrique, c'est la seule satisfaction retirée de l'effort énorme fourni par la France pour son développement.

L'aviation civile en Algérie

par François Foguès, directeur de l'Aéronautique civile en Algérie

Dans le domaine de l'aviation, comme dans bien d'autres, la France a anticipé en Algérie le niveau de vie d'une région qui ne pouvait, par ses seules ressources, s'équiper de façon moderne. Le concours de la métropole a revêtu la forme du financement direct pour les aérodromes et les centres de télécommunications présentant une importance nationale et internationale, de contributions au budget extraordinaire pour l'équipement local et, plus récemment, au budget ordinaire, enfin, de subventions pour les lignes d'intérêt public.

C'était une traite sur l'avenir. La découverte des hydrocarbures au Sahara laisse entrevoir des perspectives entièrement nouvelles et ouvre un nouveau chapitre de l'histoire de l'Aviation civile qui, suivant un rythme accéléré, devra s'adapter à la croissance des industries extractives et de transformation, ainsi qu'aux nouveaux ensembles humains qui en résulteront.

L'organisation administrative

Les cadres de l'action publique, fixés par les décrets du 12 avril 1948 et du 27 mai 1949, dotent l'aviation civile en Algérie d'une organisation comparable à celle des territoires d'Outre-Mer, à cette différence que le gouverneur général, naguère, le ministre de l'Algérie aujourd'hui, rassemble sous son autorité les pouvoirs des divers ministères intéressés.

Trois services concourent à l'organisation :

La Direction de l'Aéronautique civile qui équipe les aérodromes et en assure le fonctionnement, qui effectue le contrôle de la navigation aérienne et qui dispose des aides à la navigation.

Le Service de l'infrastructure construit pistes et bâtiments.

Le Service météorologique assume la couverture météorologique.

Les imputations budgétaires sont partagées. Sont «métropole» les établissements d'intérêt général :

Quatre aérodromes : Alger-Maison Blanche, Oran-La Sénia, Bône-Les Salines et l'escale technique saharienne d'Aoulef.

Le Centre de contrôle régional d'Alger et son Bureau central des télécommunications.

Les Centres d'émissions et de réceptions à grande distance

Le Centre radio-météo d'Alger-ville

Les Centres de télécommunications d'Aoulef, El-Goléa et Tamanrasset.

Les aérodromes d'intérêt local sont d'imputations budgétaires «Algérie» et une partie d'entre eux passe sous l'Organisation commune des régions sahariennes (OCRS). Cette complexité, qui ne se fait sentir que sur le plan de l'administration, reflète les conditions d'une aéronautique en pleine croissance. Pour les services techniques, il n'y a pratiquement qu'une tâche, dont la part la plus importante a été, et demeure plus que jamais, le travail de création et d'organisation d'un réseau adapté à l'expansion de l'Algérie et du Sahara.

Les compagnies de transport

On peut trouver quelque chose d'hégélien dans le rythme ternaire qui a présidé, depuis 1945, à l'évolution du transport aérien.

1 - Dès le fin de la guerre, les compagnies de navigation se multiplient dans diverses activités spécialisées (transport de passagers et de fret, travaux agricoles, travail aérien). Ce phénomène

de concurrence purement commerciale ne correspond guère à la ligne générale de l'évolution algérienne.

2 - Les petites compagnies cédèrent la place, en 1954, au «pool» d'Air France et de la CGTA-Air Algérie qui se partagèrent les responsabilités des courriers méditerranéens et des lignes intérieures. Actuellement, l'activité des ailes françaises en Méditerranée, algérienne pour la plus grande part, représente le quart de l'activité totale de l'aviation commerciale française.

Il convient d'ajouter Air Maroc et Tunis Air pour les relations avec les pays voisins et Aviacion y Comercio qui assure, alternativement avec Air Algérie, la ligne Alger-Palma de Majorque. L'UAT et des compagnies anglaises et belges font escale à Maison-Blanche sur leurs trajets transafricains et les avions de la TWA, qui relie les États-Unis à l'Extrême-Orient, s'y posent régulièrement.

3 - En 1957, la découverte des gisements d'hydrocarbures a provoqué la prolifération des compagnies privées de transport à la demande et de travail aérien. On en comptait trois en 1955, il en existe actuellement 13 (dont trois ont leur siège au Maroc et travaillent en Algérie). Neuf d'entre elles effectuent du transport à la demande. Au troisième trimestre 1957, 28 avions de transporteurs privés, 16 autres en services depuis, ou attendus, soit au total 35 bimoteurs et neuf monomoteurs.

Le trafic aérien

Le tableau page ci-contre fait apparaître que, même avant la découverte du pétrole, l'aviation civile était en voie d'accroissement constant. Deux ordres de chiffres font exception :

- Le nombre de mouvements diminue entre 1951 et 1953 par suite de la mise en service d'avions à grande capacité : Breguet *Deux-Ponts*, *Constellation*, *Comet*.

- Pour la même période, la diminution du fret au départ s'explique par la reconstitution de la Marine marchande.

Pour le seul aéroport de Maison-Blanche, les mouvements commerciaux ont doublé en deux ans : 10 000 en 1955 et 20 000 en 1957. Le trafic de passagers a doublé en trois ans : 340 000 en 1954 et 680 000 en 1957. Le fret a doublé en deux ans : 7 000 tonnes en 1955 et 14 000 tonnes en 1957.

L'acheminement par avion des passagers et de la poste entre Algérie et métropole représente 75 % des chiffres totaux avant le développement du trafic intérieur et saharien.

C'est aux conditions de vie en zone troublée qu'il faut attribuer l'augmentation subite du trafic de passagers sur certains aéroports de l'Est-Algérien à partir de 1955. Le développement du transport civil en relation avec les besoins opérationnels et la desserte aérienne de Sétif, Constantine-Télergma, Biskra, Batna, Tébessa se sont fait sentir notamment à Bône-Les Salines (de 16 000 passagers en 1954 à 27 000 en 1955) et Philippeville (de 3 900 à 11 400).

L'acheminement rapide du personnel et du fret, le cabotage aérien entre les aéroports régionaux du Sahara et les aéroports pétroliers ont pour effet l'augmentation des mouvements en valeur absolue et par rapport au chiffre global de ceux-ci. Quant au fret intérieur, il prend désormais le pas sur le fret métropole-Algérie. C'est au départ de Maison-Blanche que l'on peut le mieux juger de ces activités nouvelles. Le trafic du secteur Algérie-Sahara sur cet aéroport représente 44 % des mouvements en 1957, 29 % des passagers et 61 % du fret. Il a quadruplé depuis 1955 pour les mouvements (9 000 en 1957) et pour les passagers (200 000 en 1957). Il a plus que quintuplé pour le fret (9 000 tonnes en 1957).

Le trafic est peu important avec la Tunisie, le Maroc et l'étranger, les relations avec l'Afrique subsaharienne est presque qu'exclusivement constituée par le transit de passagers à destination et en provenance de la métropole (3 000 en 1955, 4 800 en 1956).

Problèmes nouveaux

La métamorphose du Sahara est au centre de nos problèmes. Edjéleh, Hassi-Messaoud, Hassi-R'Mel, noms hier encore ignorés, aujourd'hui connus du monde entier. D'autres surgiront. Chaque fois, les infrastructures et l'équipement radioélectrique se trouvent momentanément dépassés par une évolution qui déborde les programmes, les crédits et les révisions. Des tâches nouvelles s'imposent d'urgence pour répondre à l'impulsion donnée par l'OCRS.

Autre incidence : la densité des aérodromes et du trafic dans les zones où 'exploitation des hydrocarbures a commencé crée un problème de sécurité aérienne. Il ne faut pas tarder à y coordonner la circulation de ces aéronefs. Il s'agit donc d'envoyer des agents de l'État dans des endroits réputés jusqu'à présent inhabitables, où les pétroliers ont introduit un nouveau style de vie auquel l'Administration doit s'adapter.

Une aviation populaire et jeune

Avant que s'allume la torche d'Hassi-Messaoud, l'aviation civile avait la responsabilité de fournir un équipement de classe à un pays aux ressources limitées, en partie sous-développé, soutenu et dirigé dans la voie de l'évolution, par un effort croissant des finances publiques.

Au cours de cet effort, elle a rencontré la faveur des populations et a pénétré dans les couches populaires. Les déplacements des travailleurs musulmans, les liaisons d'affaire, les départs en congés des familles et des colonies de vacances, les déplacements des sportifs et des congressistes se présentent, une fois sur deux, sous forme d'un voyage en avion.

La place nous manque pour parler longuement de l'aviation légère, des trente aéro-clubs algériens, de l'engouement de la jeunesse pour les sorts aériens, le vol à voile, le parachutisme.

À cette jeune aviation s'offre désormais un champ nouveau. Alors que le trafic intérieur semblait jusqu'en 1954 une simple annexe du trafic avec la métropole, il est aujourd'hui devenu inséparable d'activités puissantes. Il est significatif que l'initiative privée apporte un concours accru au transport et au travail aérien, fait normal dans une économie qui a désormais des perspectives de richesse.

Il va de soi que l'origine même de ce trafic nouveau, comme de tout succès de l'aéronautique en Algérie, est directement ou indirectement d'impulsion métropolitaine. Le développement des liaisons avec la métropole et l'essor des liaisons intérieurs à l'Algérie sont en étroite corrélation, l'avenir de ce pays ne peut être regardé avec espoir que dans la mesure où l'activité de la France y sera maintenue et fortifiée.

Trafic total des aérodromes d'Algérie

Nature du trafic			1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Mouvements d'aéronefs		ARR + DEP	20.324	17.900	116.116	18.835	21.380	30.683	42.726
PASSAGERS (Unités)	LOCAL	ARR	142.600	153.200	176.700	211.400	281.900	615.100	542.700
		DEP	165.200	166.600	197.300	234.700	315.500	475.600	596.900
	Transit	ARR + DEP	100.300	89.700	92.500	109.100	116.800	158.000	175.900
	TOTAL	ARR + DEP	408.100	409.500	466.500	555.200	714.200	1.048.700	1.315.500
POSTES (Tonnes)	LOCAL	ARR	509	569	578	783	989	2.428	2.489
		DEP	437	433	429	521	606	1.525	1.904
		ARR + DEP	946	1.002	1.007	1.304	1.595	3.953	4.393
FRET (Tonnes)	LOCAL	ARR	6.040	5.542	5.030	5.575	6.286	9.116	10.982
		DEP	4.145	4.325	3.363	4.499	4.209	7.750	10.572
		ARR + DEP	10.185	9.867	8.393	10.074	10.495	16.866	21.554

Léon Challe

Léon Challe, né le 20 juillet 1898, est l'aîné des huit enfants du général Georges Challe tué à l'ennemi à Avocourt, le 11 octobre 1917. Il s'engage à 18 ans dans les Chasseurs alpins et il est blessé à 20 ans, à la tête, dans la Somme.

Saint-Cyrien en 1921, il choisit l'Aviation militaire, lieutenant-pilote en 1922, il commande la 6^{ème} escadrille du 38^{ème} Régiment de Chasse de Thionville avec Guillaumet et Mermoz sous ses ordres et débute une carrière de compétitions aériennes avec une victoire dans la Coupe Zénith. En 1925, il participe à plusieurs raids, compétitions et rallyes et remporte la coupe Michelin avec Pelletier d'Oisy, sur SPAD 61.

En 1926, il arrive à la consécration en établissant le record mondial de distance en ligne droite sans escale, Paris-Bender Abbas, soit 5 174 km en 30 heures de vol, avec son beau-frère René Weiser, en Breguet 19.

Du 11 octobre au 20 octobre.1927, il effectue la liaison Paris-Saïgon en neuf jours, en Potez 25, avec le mécanicien Rapin, et il est promu capitaine.

Après de nombreux raids et voyages, il effectue la traversée de l'Atlantique Sud en décembre 1929 avec le pilote uruguayen Tydeo Larre Borges, en décollant de Séville et en se posant près de Natal (au Brésil), de nuit et en panne, avec un Breguet 19.

Il poursuit les compétitions aériennes, participe au rallye du Hoggar et devient commandant. En 1939, au début de la Seconde Guerre Mondiale, il effectue des missions photos sur l'Allemagne avec son Caudron *Phalène* pour le 2^{ème} Bureau. Affecté à l'état-major du Groupement 22, il est démobilisé en juin 1940 et se retire à Alger. Il reprend du service en mars 1943 à l'état-major du général Giraud.

Après avoir fréquenté les cieux africains pendant l'entre-deux guerres, il choisi de créer Aérotec à Alger, le 5 décembre 1946.

Léon Challe décède à Six-Fours (Var) le 1^{er} juin 1984.

Une famille aéronautique

Léon Challe a trois frères, tous pilotes de chasse :

- Bernard Challe, général de corps d'armée, Saint-Cyrien en 1927, sept victoires aériennes aux Groupes de chasse 1/3 et 1/8 pendant la bataille de France. Résistant, arrêté et déporté à Buchenwald, il sera commandant de 1^{ère} et 2^{ème} Régions aériennes.
- René Challe, colonel, Saint-Cyrien en 1935, huit victoires aériennes au Groupe de chasse 3/7, puis au *Normandie-Niemen*. Il sera chef d'état-major de l'Inspection générale de l'armée de l'Air.
- Maurice Challe, lieutenant, dix victoires aériennes au Groupe de chasse 2/4 puis au *Normandie-Niemen*. Il disparaît le 25 mars 1945 en Prusse Orientale au cours d'un combat aérien.



▲ *Léon Challe, en uniforme, et avec le mécanicien Rapin après le vol Paris-Saïgon-Paris*

▼ *Léon Challe aux commandes d'un Caudron Goéland*



Création d'Aérotec

La Société Aérotechnique (Aérotec) 21, Bd Marcel Duclos à Alger, est créée le 5 décembre 1946 par Léon Challe, Henri Lustin et Louis Durafour et basée à Maison-Blanche.

Elle est dirigée par Léon Challe, qui possède 75 % des actions. Léon Challe est associé à l'ingénieur conseil Henri Lustin (ancien de la CIDNA) qui possède 25 % des actions et à l'industriel algérois Louis Durafour. Le colonel Bordes, qui a commandé la 5^{ème} RA, est sous-directeur.

Parmi les premiers membres d'équipage se trouvent les pilotes Auguste Arnould, Dietrich, Jacques Pierchon, Péruseau, Fernand Rogers, Stress et Toulousan, les mécaniciens navigants : Lhom, R. Bernard, Bodouara, Farnet, Perez, Marius Mandavialle, Vignolles, Volan, le radio : Vignolles, le steward : Claveille.

Aérotec est autorisée au transport aérien sous le nom de Société civile d'étude et de recherche (Aéro Technique).

Aérotec 1947-1954

1947

Au début, Léon Challe vole, au départ de Maison-Blanche, avec le Caudron *Goéland* F-BCCF en assurant des missions photographiques pour l'entreprise de photo aérienne CAP (Compagnie aérienne de photos), accompagné de l'adjudant-chef Planiel. Il est en attente de l'arrivée de l'Airspeed AS.65 *Consul* F-BCJK (acheté neuf comme les suivants) qui sera disponible en mai 1947. Il le ramènera en vol depuis Portsmouth, accompagné de son fils Bruno, futur pilote de ligne. Cet avion ne volera que 10 mois car il sera détruit le 25 février 1948 sur l'aérodrome de Louis Dollfus à Lismara (Tlemcen).

À partir de juillet, réception des *Consul* F-BECD, puis le *Consul* F-BCJL suivi du *Consul* F-BCJK, deuxième du nom, remplaçant celui qui a été détruit. Dès leur arrivée, les avions sont mis en service sur l'Afrique du Nord, le Sahara, l'AOF et en charters sur l'Europe.

1948

André Icher est détaché d'Air France comme chef des opérations, avec Allieu comme adjoint.

1949

Blois prend la succession d'André Icher aux Opérations, avec Scognamiglio comme adjoint. Le DC 3 F-BFGM arrive en mai et Aérotec prend son essor en juin, avec l'achat, aux surplus américains à Villacoublay, des DC 3 F-BEFI et F-BEIK remis en état par la SABENA à Bruxelles. Aérotec dispose maintenant de trois DC 3 et trois *Consul*. Son activité s'étend sur l'Afrique du Nord et l'Europe.

Aérotec fait également du transport à la demande de passagers pour des circuits touristiques entre Bâle-Mulhouse (Blotzheim) et Alger, ce qui l'incite à ouvrir une ligne régulière sur ce trajet : la *Ligne des Cigognes* inaugurée le 3 septembre 1949 avec le DC 3 F-BEIK. Un DC 3 est baptisé *Mulhouse* le 18 septembre 1949 par Mme Jaquet, épouse du président de la Chambre de commerce, un autre DC 3 sera baptisé *Strasbourg* par la suite.

La compagnie obtient, la même année, un marché pour le transport de matériel et de personnel au profit du Service de la colonisation et de l'hydraulique. Dans le cadre de ce contrat, Aérotec étend son activité jusqu'en AOF.

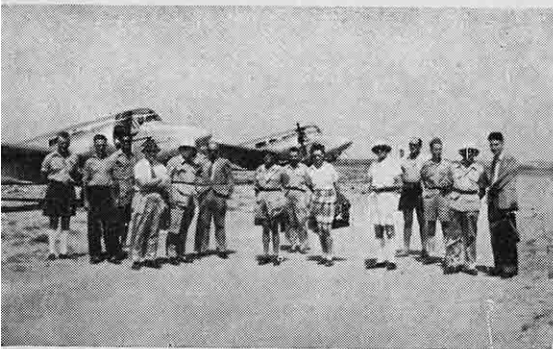


Léon Challe (à droite), devant un Caudron Goéland

AÉROTECHNIQUE

Avions CONSULS -- 5 passagers
 Avions BEECHCRAFTS -- 6 passagers

Avions DC 3 Pulmann -- 27 passagers



TRANSPORTS ET TRAVAIL AÉRIEN

AVIONS A LA DEMANDE
 RECONNAISSANCES
 PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE
 PLUIE ARTIFICIELLE
 ÉVACUATIONS SANITAIRES

TRANSPORTS DE PASSAGERS ET DE FRET
 AFFRÈTEMENTS D'AVIONS COMPLETS
 TOUTES DESTINATIONS
 MÉTROPOLE, COLONIES ET ÉTRANGER
 CIRCUITS TOURISTIQUES

Direction : 21, Bd Marcel-Duclos

ALGER — Tél. : 660-35

Bureau : 4, Rue Raffaëlli, Paris (16^e)

Tél. : JASmin 63-32

Aérodrome de MAISON-BLANCHE : Postes 196 et 197

1951

Le 23 juillet, l'Airspeed *Consul* F-BCJK est accidenté à Souk-el-Tenine (dpt Sétif) après un atterrissage trop long. Pilote : Tolosan, mécanicien : Marius Mandavialle.

Le Beech D 18S F-BEDD, ancien avion de Bao-Daï, ex-empereur du Cambodge, effectue sa première mission sur Alger-Oran-Oujda-Alger le 11 septembre.

1952

En février, le pilote Guy Terrier et le mécanicien Marius Mandavialle transportent le professeur Louis Leprince-Ringuet à Colomb-Béchar. Le professeur est à la poursuite de ballons à très haute altitude portant des plaques sensibles pour l'enregistrement des bombardements cosmiques en vue des futurs vols stratosphériques.

Des vols sont aussi effectués avec le Beech 18S F-BEDD au profit du géologue Gelin, avec des atterrissages en campagne pour des récupérations d'échantillons de sol jusqu'aux mines de fer de Mauritanie.

En mars, voyage au Sahara, afin de visiter les installations de recherche pétrolière, du président de la République Vincent Auriol et son épouse et deux dirigeants d'EDF avec les *Consul* F-BCJL (équipage Guy Terrier, Marius Mandavialle) et F-BCJK (équipage Fernand Rogers, Vignollles).

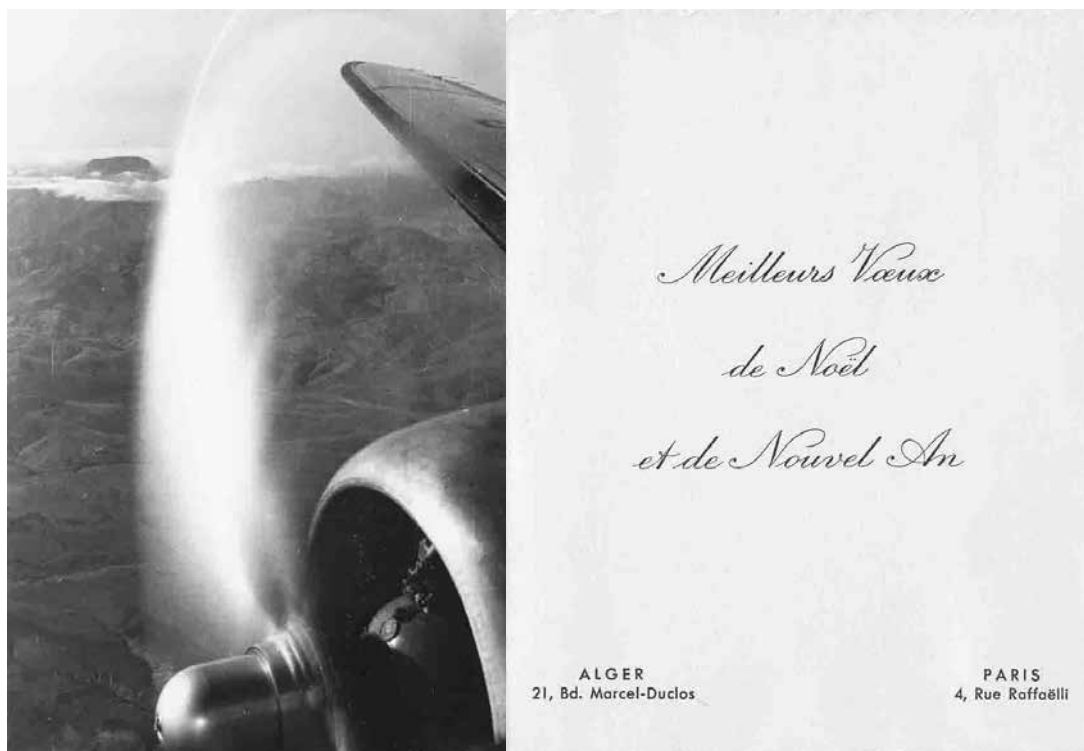
1953

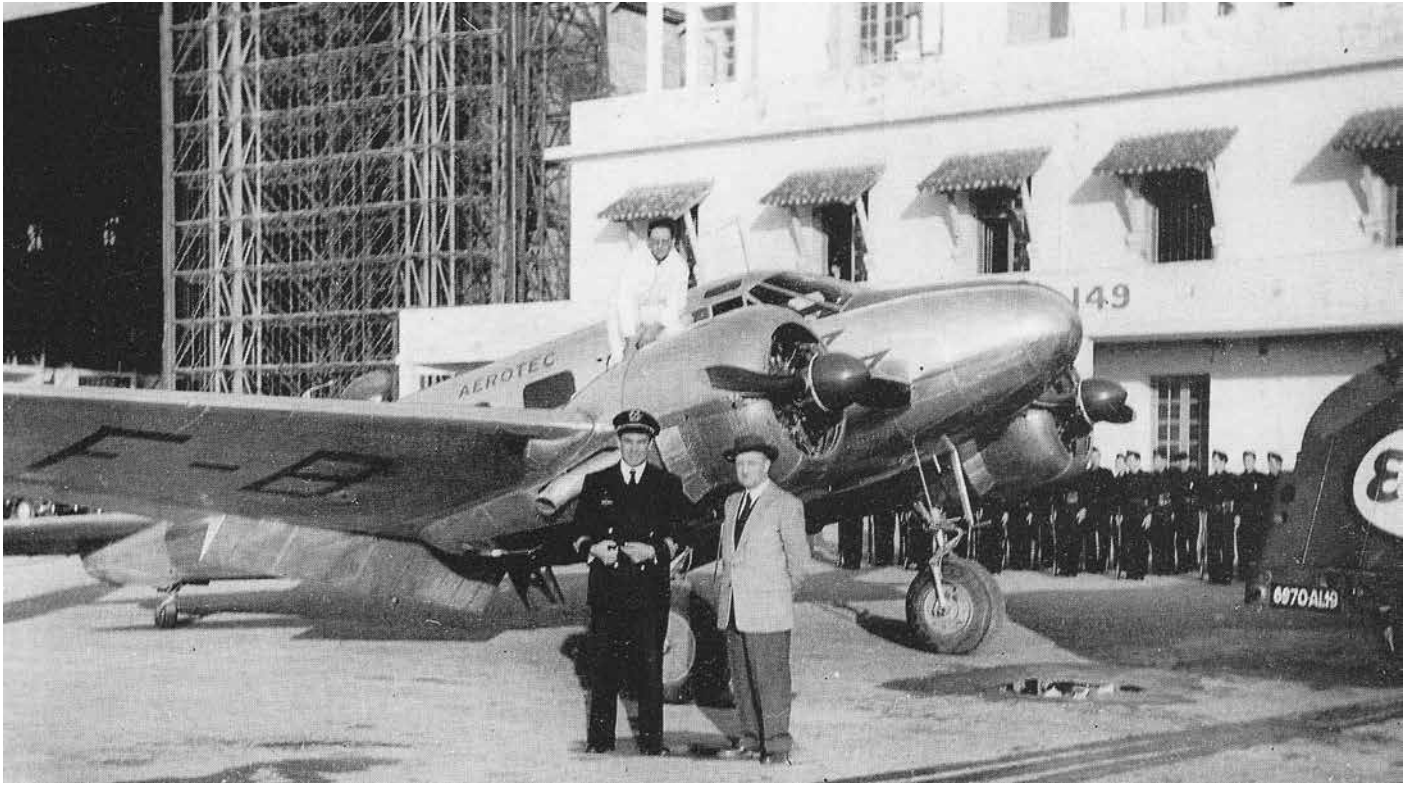
Air France ouvre une ligne concurrente Alger-Mulhouse. L'exploitation de la *Ligne des Cigognes* ne s'avère plus rentable pour Aérotec qui loue les trois DC 3 à Air France, ce qui entraîne le départ de plusieurs équipages vers d'autres compagnies.

Le Beech 18 F-BGTN est mis en service en septembre.

1954

Aérotec met en service, en avril, le De Havilland DH 89 *Dragon Rapide* F-OAPT qui sera conservé trois ans. Le DC 3 F-OAOR est mis en service en juillet, ainsi que les DC 3 qui étaient loués à Air France (à l'exception du F-BEIK).





▲ *Léon Challe et Guy Terrier devant un Beech 18 à Maison-Blanche en 1952*

▼ *Février 1952, mission à Colomb-Béchar en Beech 18, Louis Leprince-Ringuet, Guy Terrier et Marius Mandavialle*



Aérotec 1955-1962

1955

Avec la découverte du pétrole, Aérotec effectue de nombreux vols sahariens, en particulier pour la Compagnie des pétroles sahariens au plateau du Tademaït, pour la SN REPAL et pour la CFPA(A). Elle fait de nombreux vols, dont des lignes régulières, pour l'armée qui lui fait appel pour des raisons budgétaires. Elle ouvre également quelques lignes régulières civiles à travers l'Algérie. Le Beech D50 *Twin Bonanza* F-OAUA est mis en service en août, suivi par le DC 3 F-OAID mis en service en novembre 1955.

Aérotec possède alors quatre DC 3, un Beechcraft 18, un Beechcraft D50 *Twin Bonanza*. Elle exploite les Beech 18 F-BENE appartenant à l'Escadrille Mercure et F-BAXO appartenant à Laporte (Air-Sud) à Montpellier.

La fin de la guerre d'Indochine voit arrivée des plusieurs pilotes, parmi eux : Ada, Henri Bourdens, Caron, Miguel De Soria, Albert Dubreuil (pilote de *Spitfire* au Groupe *Alsace*, puis à la CATI), Mangin, Jean-Pierre Massiéra et Paul Vigezzi.

1956

Aérotec dessert, de une à quatre fois par semaine, en DC 3, des lignes purement militaires : Alger-Ouargla-Fort Flatters-Fort Polignac-Djanet-Ghat, Alger-Ouargla, Alger-Tamanrasset-Oualem-Aoulef-In Salah et Alger-Oran-Oujda-Casablanca-Marrakech-Tindouf.

En plus de nombreux vols à la demande pour les pétroliers, le Service de l'hydraulique, le Service de l'infrastructure et les entre prises géophysiques, un DC 3 est basé à El-Goléa pour la CFPA(A). Une ligne est exploitée quatre fois par semaine sur Ouargla pour la SN REPAL et sur Laghouat et Ghardaïa pour la CFPA(A).

Le Beechcraft F-BEDU est acheté à la Société des Domaines du Caïd Es-Sebt (de Jacques Germain) en décembre.

En juillet, le Beech 18S F-BEDD effectue un vol au départ d'El-Goléa vers la frontière lybienne avec les géologues Derraf et Tyssens, pour repérer un emplacement possible pour le futur aéroport d'Edjéleh.

Le DC 3, le F-OAYM, est mis en service en novembre. Alors qu'il est utilisé à Djidjelli-Taïer pour le largage de parachutistes en entraînement, il a le cône arrière détruit par une mine lors du roulage vers la piste (équipage Mangin et Baudin).

Aérotec effectue également du travail aérien avec ses Piper PA18 immatriculés au Maroc pour le traitement contre les moustiques en épandant de la Malariol sur le lac de Fetzara à côté de Bône. Pilotes : Chardon, Chaumeil, Patrick O'Burn, Pascaud, Picois et Baptiste Piétri.

Le trafic double entre 1955 et 1956, en passant de 2 945 à 5 433 heures de vol annuelles.

1957

L'année voit l'arrivée du Cessna UC 78 F-BHDR, du Beech 18 F-OAXI, du *Dragon Rapide* F-BEFU (ancien d'Air Sud) et, le 4 août, des Max-Holste 1521 *Broussard* F-OBDC, F-OBDD et F-OBDE, premiers *Broussard* civils d'Algérie, équipés pour le transport de sept passagers plus le pilote. Il sont suivis par le F-OBDF (qui sera détruit par accident à El-Gassi le 11 mai 1962), par le F-OB DG et, le 3 décembre, par le F-OB DH, sixième et dernier *Broussard* de la commande (il sera détruit le 15 décembre 1958).



▲ *Le Beech D50 Twin Bonanza F-OAUA mis en service en août 1955*

▼ *En 1956, le DC 3 F-OAYM victime d'une mine sur l'aérodrome de Djidjelli-Taher*



▼ *Mission en DC 3 pour Armand Colot, directeur de la SN REPAL, et son état-Major*



Deux *Broussard* sont basés à El-Goléa pour la CFP(A). Un autre suit le chantier de l'entreprise Razel qui aménage des pistes sommaires le long de la route en construction Alger-Hassi Messaoud. Ils sont pilotés par Jacques De Buhan, Gaby Évèque, Baptiste Piétri, Picois et Ada.

Henri Gantès, ancien pilote militaire et de la TAM, arrive en avril et se trouve détaché, en octobre et pour quatre mois, à Kayes (Sénégal) comme chef de mission avec deux *Broussard* et les pilotes Humbert et Leroy, le mécanicien Manarini et le radio Henry, afin de procéder à des recherches minières au Sénégal et en Mauritanie. Récit d'Henri Gantès :

Travail exténuant nous obligeant durant de longues heures à tenir un cap précis, épousant à basse hauteur toutes les ondulations du terrain, avec une précision que nous donnait un indicateur à trois feux. Avec une température avoisinant les 40°. les Broussard tenaient le coup, mais dans bien des cas, l'atterrissage se faisait en regardant par la vitre de côté, le pare-brise étant recouvert d'huile. À bord, une caméra branchée en synchronisation avec un détecteur, filmait notre circuit en continu.

Parmi les pilotes se trouvent : Albert Dubreuil (chef-pilote, qui a prend la suite de Guy Terrier), Henri Bourdens, Marc Brandon, Robert Carrière, Charras, Jacques De Buhan, Lucien Denis, Miguel De Soria, Pierre Dumont, Jean Ferelec, Guérard, Héricault, Jacques Jouillaux, Roland Lassalle (ancien contrôleur aérien à Maison-Blanche), Létin, Jean Mangin, Marchal, Jean-Pierre Massiéra, Picois, Alain Ranc, Baptiste Piétri, de Saint-Vincent, Paul Vigezi, Georges Valencia, Jean-Claude Vibert. Parmi les officiers-mécaniciens : Famin, Diou et Vary. L'encadrement est compétent avec trois instructeurs-pilotes de DC 3 : Abert Dubreuil, Ferellec et Guérard. Chef des opérations : Henri de Puymorin. Thérèse Micaléff est chef-hôtesse et Hérain chef-stewart. Parmi les hôtesse : Andrée Ferrer, Sissi Grosso, stewart : Gilbert Eva-Candela. Particularité de la Compagnie, les hôtesse sont chargées du devis de masse et de centrage de l'avion.

Tout l'ensemble du personnel navigant est cohérent et compétent et travaille dans une bonne ambiance avec des hôtesse jeunes, superbes et authentiques qui désamorcent les conflits et désarçonnent les moindres grincheux (Marc Brandon, dans Icare).

1958

Arrivée du *Dragon Rapide* F-OBAL qui restera peu de temps.

Henri Gantès quitte la Société en mai pour entrer au SALS-Algérie. Le Beechcraft 18 F-BEDU est vendu au SALS en juin.

1959

Les DC 3 effectuent 7 944 heures de vol dans l'année, les Beech 18 2 052 heures et les *Broussard* 2 884 heures.

1960

Le chef de l'entretien est Victor Berteau, dit *Totor*, détaché du Centre de révision d'Air France de Toulouse-Montaudran qui, pas ses compétences, assure parfaitement l'entretien de la flotte. Édouard Liotard, ancien de l'armée de l'Air, est le chef des officiers-mécaniciens-navigants.

En coopération entre les responsables technique et le personnel navigant, des méthodes d'exploitation sont mises en œuvre pour optimiser l'utilisation des avions dans des conditions difficiles de températures et de vents de sable, sur des pistes à revêtement sommaire et avec des calculs de performance avec des chargements approximatifs. L'application des recommandations permet d'amener le Bureau Véritas à autoriser des potentiels moteurs et pneumatiques plus importants.

Les DC 3 effectuent 7 468 heures de vol dans l'année, les Beech 18 1 599 heures et les *Broussard* 2 341 heures..



▲ *Escale en Beech 18 à Adrar en 1959 pour l'équipage Lucien Denis, Jacques De Buhan et Marius Mandavialle*

▼ *Le pilote Jacques Pierchon en mission en Afrique Noire en DC 3*



1961

Le 13 janvier, le pilote Lucien Denis décède dans l'accident du Beech 18SF-OAXI à l'atterrissage dans un fort vent de sable à Négrine. Le mécanicien Jean-Pierre Guérinet est gravement blessé. Les passagers sont indemnes.

Le chef-pilote Albert Dubreuil quitte la Compagnie, il est remplacé par Georges Valencia, puis Jacques De Buhan.

1962

Léon Challe quitte la Compagnie, il est remplacé par Guichard, détaché d'Air France, avec Victor Bertaud comme directeur d'exploitation.

Aérotec est dissoute le 1^{er} avril 1962. Les avions lourds partent à Air Nautic et les avions légers à l'Escadrille Mercure. Le personnel, très compétent, trouvera assez facilement un emploi.

La fin d'Aérotec signe la fin de cette chaleureuse et compétente aventure, je pense que tous les participants, quelles qu'aient été leurs fonctions, n'ont pas oublié cette ambiance de travail exigeant et cette chaleureuse amitié, ainsi que la qualité des cadres et des personnels que cette ambiance avait façonnée (Marc Brandon, dans Icare).

10th REGION MILITAIRE REPUBLIQUE FRANÇAISE ANNEXE V
CORPS D'ARMÉE D'ORAN Modèle T.M. I
ETAT-MAJOR
BUREAU 4/T.M.
N° 1575

ORDRE DE MISSION

Le Général Commandant le Corps d'Armée d'Oran ordonne à

M. (nom) THIRIAULT présomptions : JOBL
Qualité : C/Chief adresse (domicile habituel) : BA 141 No. 87307/h.
Né le 24 Mai 1941 à COUES (22) département ou pays :
Nationalité : FRANÇAISE
De se rendre en mission à : ORAN
Pour sujet de la mission : Rejoindre P.C.
MISSION TECHNIQUE
Hébergement : Foyer 141/01 et BA 141

Par avion de transport de TRANSAER TRC 10
Date de départ : le 23/11/1962.
Date de retour : le 29/11/1962.

Priorité demandée : Priorité accordée :

Les frais de transport seront imputés au budget de chapitre 31/91/01

Plaque d'identité ou numéro de passeport } délivré à le
A Méchéria YAOUBI le 23/11/1962.
CLAUDE BARDOT
Chef de Bureau
unassché

Ordre de mission d'un militaire sur une ligne Aérotec

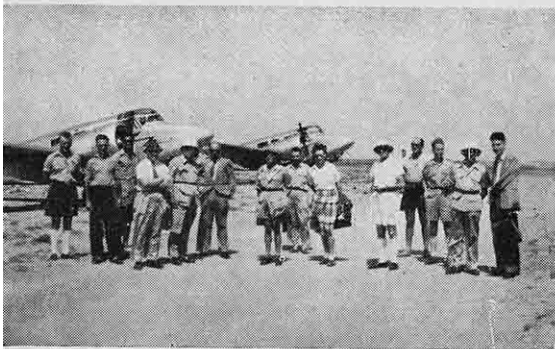


▲ DC 3 à Aflou, une des escales desservies par les lignes militaires d'Aérotec

AÉROTECHNIQUE

Avions CONSULS -- 5 passagers
Avions BEECHCRAFTS -- 6 passagers

Avions DC 3 Pulmann -- 27 passagers



TRANSPORTS ET TRAVAIL AÉRIEN

AVIONS A LA DEMANDE
RECONNAISSANCES
PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE
PLUIE ARTIFICIELLE
ÉVACUATIONS SANITAIRES

TRANSPORTS DE PASSAGERS ET DE FRET
AFFRÈTEMENTS D'AVIONS COMPLETS
TOUTES DESTINATIONS
MÉTROPOLE, COLONIES ET ÉTRANGER
CIRCUITS TOURISTIQUES

Direction : 21, Bd Marcel-Duclos
ALGER — Tél. : 660-35

Bureau : 4, Rue Raffaëlli, Paris (16^e)
Tél. : JASmin 63-32

Aérodrome de MAISON-BLANCHE : Postes 196 et 197

BILLET DE PASSAGE
ET
BULLETIN DE BAGAGES

AR N° 002486

AFFRETEMENT

AEROTECH

AEROTECHNIQUE
Membre de l'ATAF

Siège Social
et Direction Commerciale
21, Bd Marcel Duclos - ALGER
TEL. : 660-35 - 610-41

ÉMIS PAR
AEROTECHNIQUE

PASSAGER

BILLET DE PASSAGE
BULLETIN DE BAGAGES **A** N° 070623

Soumis aux conditions de transport figurant au verso du billet

AFFRÈTEMENT

Emetteur

BAGAGES

VALABLE POUR LE TRANSPORT

Nb	Pds	DE	N° DE VOL	DATE	HEURE
1	15	Bone	104	19	9h
		A BEH		5h	30

Date et lieu émission

Agent

AFFRÈTEUR

NOM DU PASSAGER

Société - Administration ou Groupe

Le Présent billet n'est valable
que sur des vols affrétés

Non cessible - Non transférable

Billets Aérotec

COMPAGNIE DES PÉTROLES D'ALGÉRIE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.800.000.000
SIÈGE SOCIAL : 7 RUE DAGUERRE ALGER

TELEPHONE : 471.90 à 94
Télégrammes : COPETRAL-ALGER
Compte Chèque Postal : Alger 105276
R. C. N. 50.778

ALGER - 17 Mars 1955.

RECEVUE & DÉPÊCHE YP/CV
DIRECTION

Société AÉROTECHNIQUE
21, Boulevard Marcel Proust
ALGER

10.2/

Messieurs,

Nous accusons réception de votre lettre du 14 Mars qui a retenu toute notre attention.

Après 18 mois d'efforts communs, il nous est agréable de faire le point de votre collaboration et de vous dire notre satisfaction pour les résultats obtenus.

Si la rotation exécutée chaque semaine dans nos Equipes par vos appareils est devenue une réalité tangible, et presque une routine, nous n'ignorons pas les difficultés auxquelles vos Equipages ont dû faire face pour atteindre, au prix d'un effort soutenu, ce caractère actuel d'efficacité et de régularité.

Les transports par avion dans le Sud, qu'il s'agisse de personnel, de ravitaillement ou de matériel urgent, répondent à des nécessités reconnues; ils représentent également un réconfort moral pour nos Equipes et nous nous plaisons à reconnaître la part très active prise par vos Equipages dans cette réussite.

Les problèmes techniques sont, en effet, très nombreux et pour mener à bien les missions qui leur sont confiées, vos pilotes doivent tenir compte d'une infrastructure rudimentaire, aussi bien que des températures élevées, des vents de sable et de tous les impondérables de la navigation dans le Sud.

D'autre part, nos activités aériennes ne se limitent pas aux transports purs et nous avons mesuré la valeur de votre coopération chaque fois que nous avons décidé de recourir à l'avion pour faciliter nos travaux, en particulier, pour des missions de photographie aérienne ou des parachutages à nos détachements isolés.

Dans les différents domaines où il lui a été donné de s'exercer, votre collaboration s'est révélée très efficace.

Ceci répond d'ailleurs à l'intention de votre raison sociale et l'Aérotechnique représente pour nous un peu plus qu'une Société Commerciale Transports Aériens : un Bureau d'Etudes où les idées nouvelles sont toujours favorablement accueillies et une organisation aérienne prête à s'adapter à des besoins parfois très spéciaux.

Nous vous prions de croire, Messieurs, à l'assurance de notre parfaite considération.



Lettre de satisfaction de la CFP(A)

Les acteurs



▲ *En 1950 à Maison-Blanche, André Icher, chef des opérations, et sa fille, devant un Consul*

▼ *Le pilote Jacques Pierchon devant un Consul*





▲ En 1951 à In-Salah, Sauvage, ancien radio du Calypso, et Marius Mandavialle, mécanicien-navigant

▼ En 1952 à Colomb-Béchar, devant un Bell G2 de Gyrafrique, le pilote Fétiveau et les mécaniciens Marquet, Pigou et Marius Mandavialle





▲ ▼ *Jean-Pierre Guérinet, mécanicien navigant, derrière le Dragon Rapide F-BEFU et dans le Beech 18 F-OAXJ*





▲ Georges Valencia et son épouse

▼ Andrée Ferrer, hôtesse, et Jean-Pierre Guérinet, mécanicien navigant





▲ *Jean-Pierre Guérinet et Lucien Denis (en uniforme) à Tamanrasset en 1960*

▼ *Intervention sur un DC 3 à Maison-Blanche*





▲ *Marchal, pilote, en place gauche d'un Broussard*

▼ *À Maison-Blanche*





▲ ▼ *Mission en Afrique Noire de Jacques Pierchon (en casquette)*





▲ ▼ *Les stewarts en DC 3*





▲ *Sissi Grosso, hôtesse, avec Jean-Pierre Massiéra (pilote) à gauche et Claret de Longavent à droite*

▼ *Marius Mandavialle et le Beech 18 F-OAXJ à Edjéleh en avril 1960*





▲ *Les mécaniciens au travail sur un DC 3*

▼ *Marius Mandavialle, mécanicien navigant, en DC 3*



AÉROTECHNIQUE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRANCS
TRANSPORTS ET TRAVAUX AÉRIENS
21, BOULEVARD MARCEL-DUCLOS, ALGER

R. C. ALGER 47.548
J. C. P. ALGER 496.37
TÉLÉPH. : 660-35
 : 610-41
Aⁿ TÉL. : AÉROTEC-ALGER
PORT DE M. BLANCHE
POSTES : 83 ET 105

CONTRAT INDIVIDUEL DE TRAVAIL.

ENTRE - La Société AÉROTECHNIQUE, 21 Bld Marcel Duclos. ALGER

et - Monsieur

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

1^o - Monsieur _____ est engagé à la Société AÉROTECHNIQUE, en qualité de Mécanicien Navigant, catégorie B/3 à compter du 20 Mai 1959.

2^o - La rémunération mensuelle garantie de Monsieur GUERINET sera de :

- Fixe mensuel	60.900
- Prime de vol horaire (garantie 50h)	42.750
- Prime spéciale	6.679
- Prime de productivité (sous la réserve prévue par le règlement du Personnel Navigant)	15.165

SOIT 125.494 Frs (Total brut)

3^o - Le lieu d'engagement est ALGER Siège Social de la Société.

4^o - Monsieur _____ sera basé à ALGER, ou ses frais de nourriture et de logement seront à sa charge. Il pourra éventuellement être basé en tout autre lieu suivant les besoins de l'exploitation. Au cours des déplacements, lorsque la Société ou sa clientèle n'assureront pas le logement et la nourriture, il aura droit à des indemnités de déplacements.

5^o - En cas d'expatriement - séjours hors Métropole ou Afrique du Nord, un avenant au présent contrat sera établi.

6^o - Monsieur _____ devra posséder ses licences en état de validité. Il s'engage à se conformer à toutes les prescriptions du règlement intérieur de la Société et à ne pas louer ses services à une autre entreprise pendant la durée de son engagement.

7^o - Le présent contrat sera résiliable de part et d'autre moyennant le préavis d'un mois au cours des trois premiers mois considérés comme période d'essai. Passé ce délai, il sera résiliable de part et d'autre moyennant un préavis de trois mois sauf en cas de faute grave de l'intéressé.

Lu et approuvé
Guichard

FAIT à ALGER, le 26 Mai 1959.



Le Directeur

J. Guichard
J. GUICHARD



Andrée Ferrer (hôtesse) et Dumoulin



▲ Autour de Sissi Grosso, une troupe de comédiens en tournée en DC 3

▼ Dans la porte du DC 3 : Marchal (pilote) et Gilbert Eva-Candela (stewart)





▲ *Entretien d'un Broussard à Edjéleh, la nuit*

▼ *Sissi Grosso devant un DC 3*





Sissi Grosso et son équipage



Sissi Grosso et le pilote Marc Brandon à gauche



Sissi Grosso, le commandant de bord Pierre Vergnolles (à gauche) et le mécanicien-navigateur Léocato (à droite)



*Aerotec
vous présente ses
meilleurs voeux*

Carnets de vol

LISTE DES VOLS. 61

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS.			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.	30-45	106040 105830	79-20	
23/2/57	Consul	FBHV4	Haridaia - Ouargla		1 ^h 00		
23/2/57	u	u	ouargla HRI		1 ^h 00		
23/2/57	u	u	HRI - OMI		1 20		
24/2/57	u	u	OMI - ouargla		0 20		
24/2/57			ouargla AE2		1 00		
24/2/57			AE2 OMI		1 20		
24/2/57			OMI cinéma	LEGEY	0 40		
25/2/57			OMI - ouargla		0 20		
25/2/57			ouargla Haridaia		0 45		
26/2/57			Haridaia Potes		0 50		
26/2/57			Haridaia Ouargla		0 50		
			A reporter.	30 45	1068 00	79 20	

▲ Carnet de vol de Jean-Pierre Guérinet, mécanicien-navigant, en Airtpeed AS.65 Consul

▼ Carnet de vol de Jean-Pierre Guérinet, mécanicien-navigant, en De Havilland DH 89 Dragon Rapide

LISTE DES VOLS. 75

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS.			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
			Report.	34-05	1824.20	87.55	
14-4-59	DH89	FBGFU	Vol d'essai	FROCHON	0 20		Alger - Alger
15-4-59	DH89	FBGFU			5 25		ALGER - OUARGLA - FLATTERS
16-4-59	DH89	FBGFU			1.30		FLATTERS - OUDOUNE
16-4-59	DH89	FBGFU			0 50		OUDOUNE TAHADENET
16-4-59	DH89	FBGFU			0 15		TAHADENET - ZARET
16-4-59	DH89	FBGFU			0 55		ZARET - OUDOUNE
16-4-59	DH89	FBGFU			1 10		OUDOUNE - FLATTERS
17-4-59	DH89	FBGFU			2.35		FLATTERS - OUDOUNE - FLATTERS
18-4-59	DH89	FBGFU			3.25		FLATT. TAHADENET FLATTERS
19-4-59	DH89	FBGFU			3.30		FLATT. O.HAN. ZARET. FLATT
20-4-59	DH89	FBGFU			3.50		FLATT. TABANKART. ZARET.
			A reporter.	34.05	1848 05	17 55	

R. 872-425-J. 38329-38 [27462]

32

ANNÉE 19 60

MOIS DE Février

QUANTIÈME du mois	AÉRONEF		FONCTION À BORD	NATURE DU VOL	Report des heures ↓	MEMBRE D'ÉQUIPAGE		PILOTE MONOMOTEURS			
	TYPE	IMMATRI- CULATION				JOUR	NUIT	JOUR		NUIT	
								double	seul	double	seul
						1.720.25	78.25	8.05	26.20		
6	ES. 18	F. OAXJ	Mécanicien	Butte Noire Bousanet		0.20					
6	ES. 18	F. OAXJ	"	Bousanet - Tan Batek		0.15					
7	ES. 18	F. OAXJ	"	Tan Batek Edjeleh			0.35				
8	ES. 18	F. OAXJ	"	Edjeleh - Alger		5.00					
10	ES. 18	F. OAXJ	"	Entraînement Calloir		1.15					
11	ES. 18	F. OAXJ	"	Al. Guerara		2.05					
11	ES. 18	F. OAXJ	"	Guerara - Laghouat		0.50					
11	ES. 18	F. OAXJ	"	Laghouat - Al.		1.20					
12	ES. 18	F. OAXJ	"	Al. Guerara		2.05					
12	ES. 18	F. OAXJ	"	Guerara El Gassi		1.05					
12	ES. 18	F. OAXJ	"	El Gassi - Iara		0.25					
12	ES. 18	F. OAXJ	"	Iara - Guerara		1.00					
12	ES. 18	F. OAXJ	"	Guerara - Al.		0.25	1.30				
Total général des heures					PILOTE	Totaux à reporter →					
					heures	minutes	1.736.30	80.30	8.05	26.20	

▲ Carnet de vol de Jean-Pierre Guérinet, mécanicien-navigant, en Beechcraft 18

▼ Carnet de vol d'Andrée Ferrer, hôtesse, en Douglas DC 3

ANNÉE 19 61

MOIS DE FEVRIER

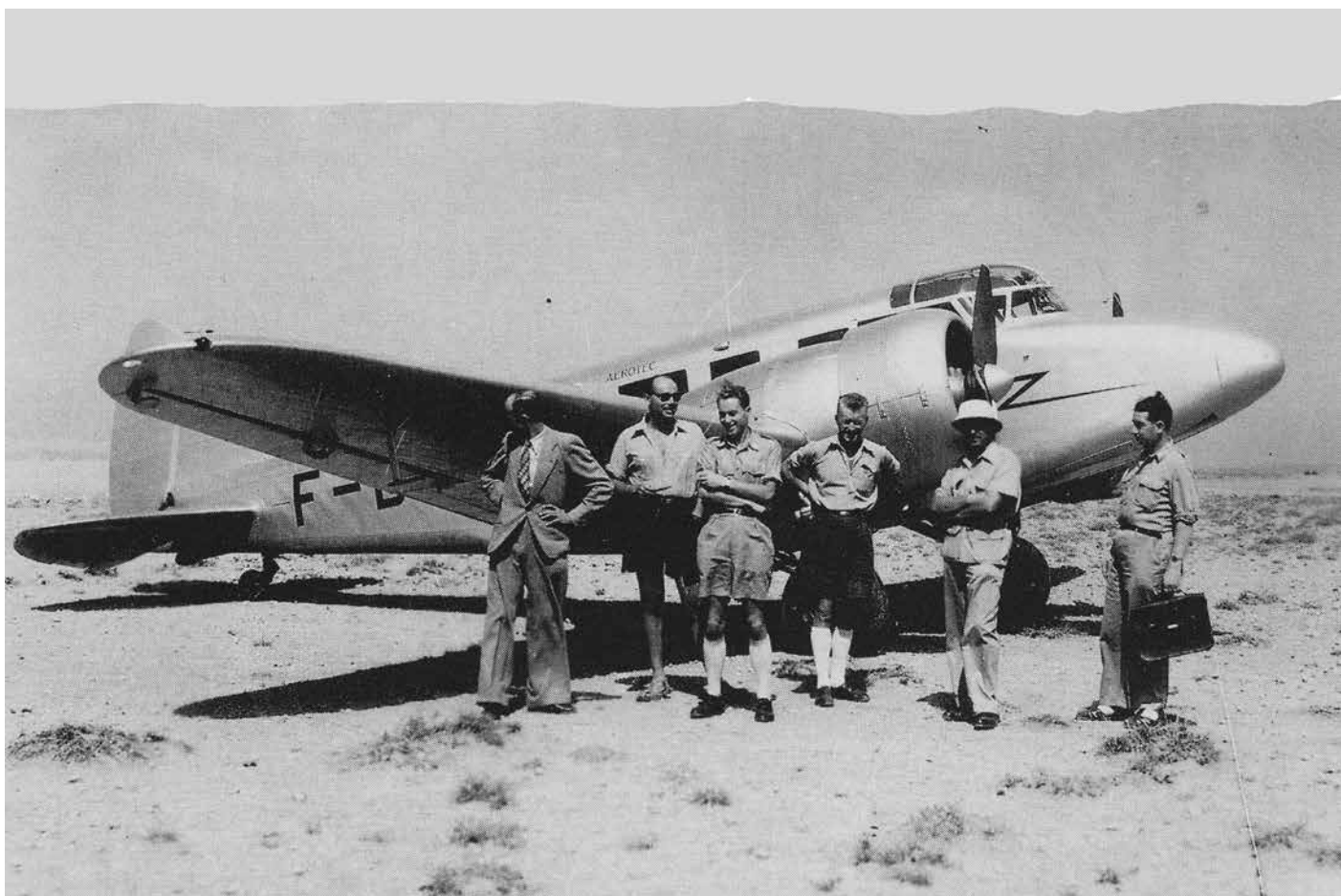
QUANTIÈME du mois	AÉRONEF		FONCTION À BORD	NATURE DU VOL	Report des heures ↓	MEMBRE D'ÉQUIPAGE		
	TYPE	IMMATRI- CULATION				JOUR	NUIT	
								double
						530.25	39.25	
1	DC3	F. OARL	Hôt-stég	AG 00 MR1 00 AG		07.35		
4.5	"	F. OARL	"	AG 00 OR EA 02 00 AG		09.25	01.15	
5	"	F. OARL	"	AG 00 AG		01.15	01.35	
10	"	F. BEFP	"	AG 10 1 AG		05.00		
12.14	"	F. BEFP	"	AG BG IER EH A1 Aujentp		09.25	02.10	
			"	AG				
19	"	F. OARL	"	AG 10 1 AG		04.00	01.15	
22	"	F. BLOS	"	AG 00 MR1 00 AG		07.30		
23	"	F. BEFP	"	Agne lot		07.00		
24	"	F. OARL	"	AG 10 1 AG		04.15		
25	"	F. BEFP	"	AG 10 1 OR AG		06.40	00.15	
Total général des heures					PILOTE	Totaux à reporter →		
					heures	minutes	591.40	45.55

Airspeed Consul



▲ *Léon Challe, au centre tête nue, devant un Consul*

▼ *Août 1947, mission avec des géologues, en Consul*





▲ *Consul à Ouargla en 1954*

▼ *Airspeed AS.65 Consul*



Beechcraft 18



▲ ▼ *Livraison du Beech 18 F-OAXI à Wichita (Kansas) en septembre 1957*





▲ ▼ *Beechcraft 18*





▲ *Beech 18 à Adrar en 1951*

▼ *Le Beech 18 F-BEDU de la Société des Domaines du Caïd-Es-Sebt (de Jacques Germain) à Marrakech, avant sa vente à Aérotec en 1955*





▲ ▼ Beech 18 à Tamanrasset, après l'éclatement d'un pneu





▲ *Beech 18 à Adrar en 1952, mission avec des ingénieurs de l'Hydraulique*

▼ *Beech 18 à Oujda en 1957*





▲ *Beech 18 à Sidi-Bel-Abbès en 1961*

▼ *Beech 18 à Hassi-R'Mel en 1957*





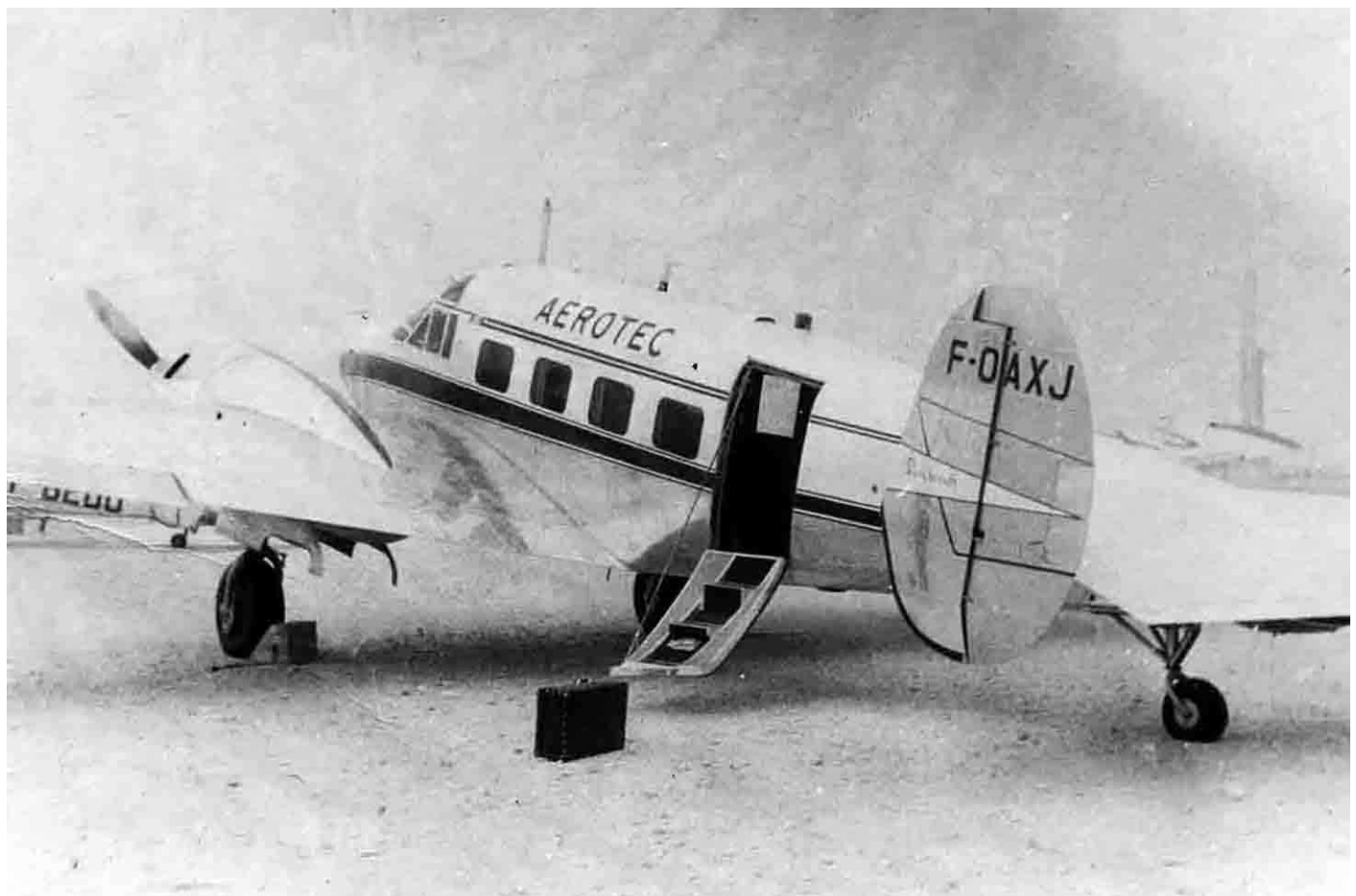
▲ ▼ *Beech 18 à Bidon 5 en octobre 1957*





▲ *Beech 18 à El-Goléa en avril 1960*

▼ *Beech 18*





▲ *Beech 18 à Maison-Blanche en 1954, voyage vers le Constantinois avec des ingénieurs de l'Hydraulique*

▼ *Beech 18 à Maison-Blanche en 1954*





▲ ▼ *Beech 18 à Sidi-Bel-Abbès en 1956*





Le Beech 18 F-OAXI accidenté à Négrine le 13 janvier 1961



▲ *Beech 18 à Sidi-Bel-Abbès en 1961*

▼ *Visite de 50 heures d'un Beech 18 à Colomb-Béchar en 1953 par Marius Mandavialle*



Douglas DC 3



DC 3 à El-Goléa



▲ De 1948 à 1950, Pierre Averseng, agriculteur à El-Affroun (avec lunettes), effectue des essais de pluie artificielle à bord d'un DC 3

▼ DC 3 à Hassi-Messaoud en février 1962, devant le Sikorsky 58 F-OBON de Gyrafrique





▲ ▼ *Aménagement d'un DC 3 d'Aérotéc*





▲ ▼ *DC 3 à Maison-Blanche*





▲ ▼ En 1954, préparation au largage de fret dans la région d'Adrar, en DC 3. Au centre : Georges Gérard, directeur-adjoint de la DAC





▲ ▼ *Mission en Afrique Noire, en DC 3, pilote Jacques Pierchon*





▲ DC 3 au départ d'Alger

▼ DC 3 à El-Goléa en 1955





▲ ▼ DC 3 à Sidi-Bel-Abbès en 1960



▼ DC 3 à Maison-Blanche en 1955





▲ DC 3 à Philippeville en juillet 1960

▼ DC 3 sur une ligne militaire



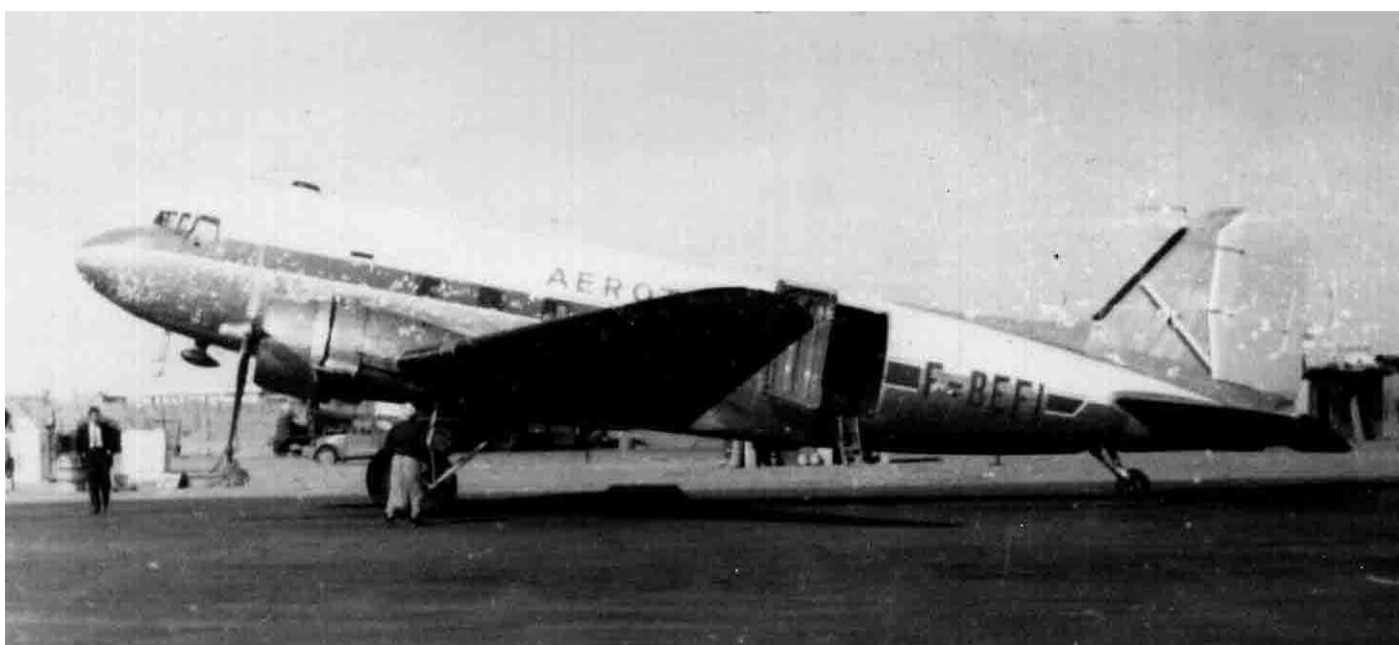
▼ DC 3 à Sidi-Bel-Abbès en 1960





▲ DC 3 à Bône en 1959

▼ DC 3 à Ouargla en octobre 1957



▼ DC 3 à Colomb-Béchar en mars 1958





▲ ▼ DC 3 à Tébessa en juin 1959



▼ DC 3 à Aoulef en 1958





▲ *Le 23 avril 1960, une section prémilitaire de parachutisme d'Oran est dans un DC 3 d'Aérotec pour sauter sur une DZ entre Noisy-les-Bains et Perrégaux*

▼ *Le DC 3 salue ensuite les parachutistes sur la DZ, avant de rentrer à sa base*





▲ *DC 3 à Maison-Blanche*

▼ *Janvier 1960, retour de la mission Berliet-Ténére*





▲ *DC 3 à Sétif en 1962*

▼ *DC 3 à Bône en 1959*



Max Holste 1521 *Broussard*



▲ Le 16 octobre 1957 à Maison-Blanche, livraison du premier Broussard. Au centre : Georges Gérard, directeur-adjoint de la DAC

RENTABLE * SUR * ROBUSTE * TOUS TERRAINS

Avions MAX HOLSTE S.A.
Bureaux : 17, rue Châteaubriand - T. ELY. 66-77
Usine : 11, rue Gosset - REIMS (Marne) T. 26-65

Le Broussard

Commandé en série par l'armée de l'Air



▲ *Broussard à Maison-Blanche en 1959*

▼ *Transport d'un moteur à l'intérieur d'un Broussard*





▲ ▼ *Un Broussard victime du fech-fech*





▲ *Broussard à El-Abiod en 1961*

▼ *Broussard et Beech 18 à Tamanrasset en 1959*



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 Camliéri, 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)
- **À 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 Holste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Émile 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)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)



- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvige dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **Alouette II SE 3130 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)
- **Général Hartemann 1934-1944** (Général André Hartemann, Pierre Jarrige)
- **Une famille volante** (Jacques Frachon-Germain, Pierre Jarrige)
- **LANA** (Pierre Jarrige)
- **SRAT** (Pierre Jarrige)
- **CGT et SATT** (Pierre Jarrige)
- **Air Afrique** (Pierre Jarrige)
- **Aviateurs belges en Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Latécoère en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Les carnets de Georges Lacoste** (Pierre Jarrige)
- **Vent debout** (Beppo de Massimi - Réédition augmentée par Air Aventures)
- **Le Breguet 14 F-POST** (Eugène Bellet)
- **Aéropostale en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1933-1940)** (Pierre Jarrige)
- **Sous le signe de l'Hippocampe** (Pierre Laffargue, Pierre Jarrige)
- **SCLA-LAM-GT 2/15** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1946-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Air Algérie** (Pierre Jarrige)

Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Juillet 2021
 ISBN 979-10-97541-29-3
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite