

Air Algérie (1946-1962)



Pierre Jarrige

Les illustrations de ce document sont de : Air Algérie, Alain Algudo, Yvette Audin, Jean Bellec, Jean-Pierre Bès, Jean-Pierre Bobo, Robert Bouniol, Emmanuel Breguet, Serge Chaminade, Pierre-Marie Chagneau, Clément Charrut, André Chauvière, Christian Clavel, Robert Cortès, Alain Crosnier, Jean Davanne, Jean Delmas, Jacques Delol, Claude Despouy, Yves Donius, Alain Duban, Hervé Dupont, Robert Espérou, Jean-Jacques Galy, Christian Gérault, Alain Gibergues, Jean-Claude Goyer, Francis Grand, Jacques Guillem, Daniel Hartmann, Icare, Jean-Louis Issanchou, Gérard Jarrige, Emile Koltan, Jean-François Labrousse, Pierre Laf-fargue, Robert Lahalle, Pierre Lapeyre, Jean-Louis Laroche, Claude Loustau, Michel Maitrot, Jean Massé, Jean-Michel Mazzella, Yann Nicolas, Max Ozenne, Raphaël Pastor, Yves Pleven, Gabriel Pons, La Regordane, Claude Requi, Gérard Richaud, Philippe Rico, René Robein, Martine Scherrer, Mohamed Taïr, Joël Valet, Marcel Vervoort, Georges Vieville, Michael Walz et Paul Watin.

Périodiques :

Icare

Le Trait d'Union

L'Echo de l'Oranie

Le Journal d'Alger

L'Echo d'Alger

Air Transport

Alger Revue

Une seule publication a été faite concernant Air Algérie. Il s'agit de la revue *Icare*, numéro 146 du troisième trimestre 1993.

C'est un document remarquable, incontournable, d'autant bien documenté que le rédacteur en chef d' *Icare* était alors François Rude, ancien commandant de bord d' Air Agérie (ci-dessous).



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Juin 2021

ISBN 979-10-97541-28-6

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

1946-1950	1
1951	4
1952	6
1953	8
1954	10
1955	12
1956	14
1957	16
1958	20
1959	22
1960	24
1961	26
1962	30
Les acteurs	36
Le P'tit Père Bénard aux Opérations	46
Emile Bougault, chef de piste (Yves Pleven)	52
Dans le poste du <i>Deux-Ponts</i> (Jacques Nœtinger)	55
D'Orly à Hassi-Messaoud (Jean Romeyer)	58
Carnet de vol de Jean-Louis Laroche	72
Douglas DC 3	74
SNCASO SO 30P <i>Bretagne</i>	78
Douglas DC 4 <i>Skymaster</i>	84
Le Breguet 761 <i>Deux-Ponts</i> F-BASL	90
Nord 2502 <i>Noratlas</i>	94
Lockheed <i>Constellation</i>	98
SE 210 <i>Caravelle</i>	100
Billets	106
Affiches	110
Publicité	122
Objets publicitaires	130

Ples
ALGERIA



ORAN
ALGER
PHILIPPEVILLE
CONSTANTINE
BONE
TUNIS

PALMA
MARSEILLE
TOULOUSE
BORDEAUX
GENÈVE
CLERMONT
- FERRAND
LYON
PARIS



AIR ALGERIE

PASSAGERS ET FRET

1946-1950

De la SACA à Air Algérie

Air Algérie est issue de la Société algérienne de constructions aéronautiques (SACA) créée en 1939 pour la construction d'avions en Algérie pour le compte du ministère de l'Air, avec Jean Lignel (principal actionnaire) comme président. Après le débarquement du 8 novembre 1942, la SACA procède à l'entretien et à la remise en état du matériel aérien utilisé par les Alliés.

En mars 1946, la SACA demande l'autorisation d'effectuer du transport à la demande et la SACA-Air Algérie, est officiellement créée le 21 décembre avec Jean Lignel comme président, associé à Léon Adida, directeur général, ancien sous-directeur de l'AIA (Atelier Industriel de l'Air) de Maison-Blanche. Le siège social de la Compagnie est à Paris 85, avenue Paul Doumer, la direction générale à Alger dans l'immeuble Shell, au 46 boulevard Saint-Saëns, et les services exploitation et techniques sont implantés à Maison-Blanche.

Le fonctionnement de la compagnie est confié à Henri Allias. Organisateur exceptionnel, le colonel Henri Allias avait créé le GMMTA (Groupement des moyens militaires de transport aérien). Il sera un élément majeur dans le développement de l'entreprise. Les rôles vont être partagés entre ces trois personnages : à Paris, le président s'occupe des relations avec les autorités politiques et militaires et avec l'Administration et l'Aviation Civile, Léon Adida, à Alger, s'occupe de la gestion et supervise directement les affaires financières et commerciales et le colonel Henri Alias, directeur d'exploitation, assure la technique à Maison-Blanche. Ce dernier va faire appel à d'anciens militaires qu'il avait connus lorsqu'il dirigeait le GMMTA et en qui il a toute confiance tel Yvon Bénard (Opérations), Georges Rey (directeur technique) et Jean Israël (dont les exploits sont rapportés par Saint-Exupéry, son ami, dans *Pilote de guerre*). Le colonel Alias va être la cheville ouvrière d'Air Algérie, d'abord en qualité de directeur de l'exploitation, ensuite comme directeur général lors du changement de capital. Maurice Masson Renault est nommé directeur administratif, Jean Coudray, agent général à Alger, et Giraudeau, chef-mécanicien. Le début d'exploitation est fixé pour janvier 1947.

Air Algérie sera assistée, commercialement, par la Compagnie de Navigation Mixte qui, bien implantée des deux cotés de la Méditerranée, deviendra l'agent général en France et en Algérie. À l'époque, les locaux techniques de Maison-Blanche (comme l'aérogare), sont rudimentaires. Le Colonel, comme tout le monde l'appelle, va obtenir des autorités civiles et militaires la cession d'un grand hangar à dirigeables construit par l'Allemagne dans le cadre des dommages de la Première Guerre. Yvon Bénard dira plus tard : « *C'est une bâtisse fort laide, percée de portes et fenêtres ouvrant directement sur la rue, glaciale en hiver et offrant durant l'été, à ses occupants, de jour comme de nuit, une température supérieure à 30 degrés* ».

La SACA-Air Algérie, qui reçoit une autorisation provisoire et révocable pour le transport de fret à la demande, achète quatre, puis cinq C-47, version militaire du DC 3, au surplus de l'Armée américaine sur l'immense base aérienne à Naples, ainsi que des moteurs Pratt et Whitney et des pièces détachées en nombre. Ces avions achetés 50 000 francs pièce (équivalent, de nos jours à 26 000 € environ) vont être convoyés par des pilotes de l'US Air Force jusqu'à Alger où, grâce à l'AIA (Atelier industriel de l'Air), dirigé par l'ingénieur en chef Chatry, ils seront mis aux normes civiles et aménagés pour une activité commerciale.

Air Algérie achète également un link trainer (ancêtre des simulateurs modernes) qui sera utilisé pendant près de vingt ans.

Les grèves de la fin de l'année 1947 en France, qui touchent notamment les dockers de Marseille, entraînent une augmentation considérable de la demande de transport aérien. L'activité, surtout pour le fret entre la France et l'Algérie, mais pas seulement, tourne à plein régime. Les avions d'Air Algérie sont partout et transportent de tout. On les voit à Tanger ou ils transportent des cigarettes vers Nice et Marseille, à Abidjan ou ils acheminent du café vers Paris ou Bordeaux, des fourrures vers Londres, du camembert entre Caen et Alger, des primeurs entre l'Andalousie et la Grande-Bretagne. Les pilotes, des baroudeurs qui ont longtemps navigué en Afrique ou en Asie, ne comptent pas leurs heures, les techniciens au sol non plus. Dans les ateliers et dans le service des opérations, le colonel Alias mène son monde à la baguette mais cela n'empêche pas l'enthousiasme et l'adhésion des techniciens et des pilotes. D'autres DC 3 sont acquis et transformés pour permettre une reconfiguration rapide des cabines : passer de la version fret à la version passagers ou mixte ne prend que quelques minutes. Les cadences augmentent, le taux de remplissage et les heures de vol aussi. Les DC 3 relient Alger aux principales villes de la métropole et de nouvelles lignes sont ouvertes, le taux d'accroissement sera supérieur à 25% par an pendant plusieurs années. La Compagnie recrute et forme à tour de bras dans tous les domaines : personnel navigant et techniciens.

Le 15 mars 1947 : premier vol cargo d'Air Algérie avec le DC 3 *Flèche d'Argent* entre Alger et Paris et début d'exploitation avec trois DC 3 (F-BCYF, F-BCYH et F-BCYJ, les quatre premiers commandants de bord sont Jean Israël, Dietz, Gray et Largeaud (chef-pilote).

Le 27 mars 1947 : premier vol cargo entre Alger et Londres.

En mai 1947, le DC 3 F-BCYI rejoint la flotte et, en novembre, arrivée des F-BAXJ, F-BCYL et F-BCYK. En novembre et décembre, arrivée des DC 3 F-BAXJ et F-BCYN. Tous les avions viennent des surplus américains de Naples et sont envoyés à Prestwick, en Angleterre, pour les aménagements intérieurs.

Le DC 3 F-BCYF est détruit accidentellement, au roulage, le 12 décembre 1947 à Orly.

Le 6 janvier 1948, le DC 3 F-BCYK, à vide, piloté par Faure avec Maurice Gerbet comme mécanicien et Yves Rémond et Rolland (stagiaire) comme radios, en approche à Orly, accroche et coupe quatre fils d'une ligne de force de 220 000 volts de l'EDF. Après être remonté en VSV, l'équipage voit du sang couler du bras de Faure, un bout de ferraille, projeté par l'hélice, lui avait perforé le bras et cassé le coude. Alors que Yves Rémond fait un garrot, la pression d'huile du moteur droit tombe à zéro, obligeant la mise en drapeau. Orly n'ayant pas de goniomètre ni de radar à la suite de la rupture de la ligne, le DC 3 est dérouté vers Le Bourget, piloté par Maurice Gerbet qui suit les conseils de Faure de plus en plus faible. Maurice Gerbet tente de poser le DC 3 avec un moteur coupé et 70 mètres de plafond. Le succès arrive après une remise de gaz. Au sol, les dégâts sont constatés : radiateur d'huile et dégivreurs arrachés, hélices dentelées, extrémité du plan gauche écrasée, dérive et gouverne de direction amputées d'un quart de leur longueur et fuselage coupé verticalement sur un mètre derrière la place du mécanicien.

Le 27 avril 1948 : 2 000^{ème} voyage des DC 3.

En août 1949, Daspect remplace Guilon à la direction de l'Afrique du Nord.

Le DC 3 F-BCYO est détruit accidentellement le 8 janvier 1949 à Lyon.

En 1950, les pouvoirs publics donnent l'autorisation de transport régulier de passagers. La flotte est alors composée de onze DC 3. Air Algérie commence à devenir un concurrent sérieux pour Air France qui continue à être favorisé par les Pouvoirs Publics et les frictions entre les deux opérateurs vont se multiplier, Air Algérie réclamant le partage du trafic à 50%.



▲ ▼ *DC 3 à Maison-Blanche en 1947*



1951

Devant les besoins de capacités et sous la pression des autorités qui poussent à l'achat d'avions français, Air Algérie acquiert de nouveaux avions : les SO 30P *Bretagne* de la SNCASO (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Ouest). Le SO 30P *Bretagne* avait déjà été vu en Algérie lors de l'utilisation, par la société Aérocargo, charter basé à Lyon, d'un prototype, le F-WAYM, à partir de mars 1950 pour des vols d'endurance entre Paris, Oran et Tunis.

Les SO 30P *Bretagne*, retenus d'abord par Air France, arrivent tard, après une longue mise au point. Le 20 janvier 1951, après une courte escale à Marseille, le premier *Bretagne* (F-OAIT) est livré, piloté par le pilote d'essais Charles Goujon et Jean Israël, chef-pilote d'Air-Algérie. Cinq jours après, les ennuis commencent au cours d'un vol d'accoutumance avec le non verrouillage du train gauche entraînant des dégâts (peu importants) à l'atterrissage. Trois autres appareils suivront jusqu'au mois de mars.

Coup sur coup, deux incidents arrivent avec les *Bretagne*. L'un est obligé de tourner pendant trois heures au-dessus d'Orly, afin de consommer son carburant avant de se poser avec précaution sur le train principal, la roulette de nez n'étant pas sortie. L'autre (le F-OATI), quelques jours après, le 30 octobre 1951, voit son atterrisseur droit s'affaisser au moment du décollage à Orly. Le pilote, Auguste Arnould, réduit les gaz, le mécanicien, René Surjus, applique les procédures de sécurité et, après un cheval de bois, l'avion s'immobilise sans mal pour les passagers et l'équipage.

L'utilisation des *Bretagne* est décevante, en effet, les avions doivent faire sans escale Alger-Paris, qui représente 50% de l'activité, pour concurrencer les DC 4 et les *Constellation* d'Air France. Avec cette étape de 1 400 km, il ne peut emmener que 33 passagers, l'exploitation est vouée au déficit, même dans les meilleures conditions.

Or les ennuis s'accumulent. Outre les ennuis de train, les modifications fréquentes et les pannes imposent des arrêts dans l'exploitation et les *Bretagne* doivent être remplacés, au mécontentement des clients, par des DC 3 plus lents. La situation se complique lorsque les pannes interviennent aux escales intermédiaires et que les passagers doivent être hébergés. L'exploitation avec des passagers est interrompue au premier trimestre semestre 1952 où les *Bretagne* effectuent 1 000 heures en transport de fret. Le transport de passagers reprend le 16 juin pour la campagne d'été.

Les ennuis viennent aussi des moteurs R2800 CA18, des fabrications de guerre qui s'avèrent peu fiables, avec des révisions à intervalle de 400 à 500 heures, alors que les fabrications d'après-guerre supportent 1 200 heures. Le choix de ce moteur a été une lourde erreur. Par ailleurs, les ennuis de train et les ruptures de roues sont toujours fréquents.

Six SO 30P *Bretagne* ont été utilisés par Air Algérie : F-OAIX, F-OAIY, F-OAIT, F-BAYK, F-BAYU et F-BAYV.

Durant l'été, le président Lignel et le directeur général Adida cèdent leurs actions à la Compagnie Générale Transatlantique (70%) et à la Compagnie de Navigation Mixte (30%). Air Algérie devient alors la CGTA Air Algérie (Compagnie Générale de Transport Aérien). La fusion avec Air Transport s'effectuera quelques mois plus tard.



▲ Le 20 janvier 1961, arrivée à Maison-Blanche du SO 30P F-OATI

PARIS - MARSEILLE - GENÈVE - TOULOUSE - BORDEAUX - LYON



AIR ALGÉRIE

COMPAGNIE ALGÉRIENNE
D'AVIATION PRIVÉE

DESSERT RÉGULIÈREMENT AVEC SES
15 APPAREILS

LES LIGNES NATIONALES
ET INTERNATIONALES

PARIS

85 Avenue Paul Doumer
Jasmin 61-85



ALGER

46 Boulevard S^t Saens
Tél. 305.96



DOUGLAS DC3 - SO 30P BRETAGNE

ALGER - BÔNE - PALMA - PHILIPPEVILLE - CONSTANTINE - ORAN

1952



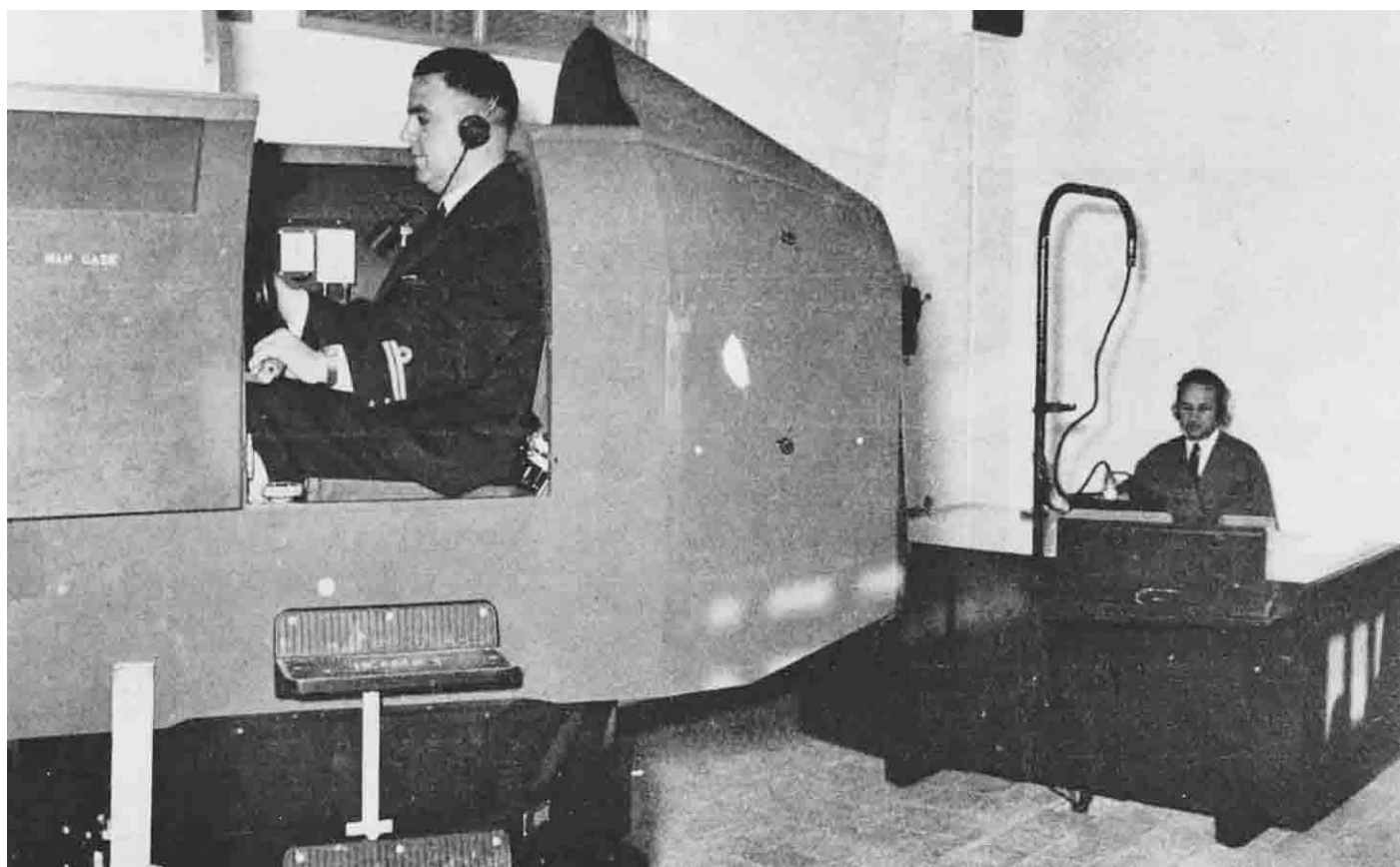
En janvier, Air Algérie dispose de six *Bretagne* et cinq DC 3 et, en mars, elle récupère le Breguet 761 *Deux-Ponts* n° 2 F-WASL sous contrat avec le SGAC et le met à ses couleurs.

Le *Deux-Ponts* est pris en main par le chef-pilote Jean Israël et doit être mis en service sur Toulouse-Alger en cargo pour effectuer 500 heures de vol d'endurance, avant d'être autorisé en transport public de passagers (59 passagers en 1^{ère} classe et 49 passagers en 2^{ème} classe dans le pont inférieur).

La même année, en novembre, un *Bretagne* bat le record Paris-Alger en 2 h 54. Cinq *Bretagne* sont en service en juillet 1952.

Les actionnaires cèdent leurs parts à la Compagnie générale transatlantique (70 %) et à la Compagnie de navigation mixte (30 %). Le nouveau président directeur général, Jean Richard-Deshais, nomme Henri Alias directeur général. Une répartition des tâches intervient entre l'antenne parisienne, dirigée par le président, qui s'occupe des relations avec les autorités et des négociations avec Air France et la direction générale à Alger qui a la charge de la gestion de la Compagnie. La partie commerciale est assurée par la Compagnie générale transatlantique (la Transat) et par la Compagnie de navigation mixte (la Mixte) aussi bien en Algérie qu'en France.

Une importante représentation générale est installée à Paris, rue Auber (au siège de la Transat), sous la direction du colonel Jacques Soufflet (ancien directeur général d'Air Transport).



Le pilote Soriano dans le link-trainer



▲ *L'équipe mécanique du Breguet 761 F-WASL/F-BASL au grand complet devant son avion, avec un équipage, de droite à gauche : Lescare (chef d'équipe), Perez (OMN), Dumont (ORN), Mériac (chef-pilote), deuxième à partir de la gauche : Saint-Gaudens (OMN)*

▼ *Le Noël des enfants du personnel, en 1952. Le Père Noël était arrivé dans un Norécrin de l'Aéro-club de l'AIA piloté par Vincent Paous*



1953

Le 22 mai 1953, Air Algérie et Air Transport fusionnent et, le lendemain, débute l'exploitation de la nouvelle compagnie.

Le 3 juin 1953, une réception, rue Bassano à Paris, marque la constitution de la Compagnie générale des transports aériens (CGTA) formée en commun par Air Algérie, la Compagnie générale transatlantique, la compagnie Frayssinet, la Compagnie de navigation mixte et la Compagnie Cyprien Fabre (Chargeurs réunis). Le PDG est Jean Richard-Deshais avec pour adjoint le colonel Jacques Soufflet (ancien du groupe *Lorraine*). Le directeur général est Léon Adida et le vice-président du conseil Jean Lignel.

En 1953, le *Bretagne* n° 15 est équipé de deux réacteurs Turboméca *Palas* permettant d'accroître la charge utile.

Air Transport ayant ramené dans sa corbeille deux Douglas DC 4, de nouveaux horizons s'ouvrent pour Air Algérie. En effet, encore disponibles sur le marché et d'une robustesse éprouvée, des DC 4 vont être introduits peu à peu dans la flotte

91 000 passagers et 2 160 tonnes de fret sont transportés dans l'année, en 6 216 heures de vol.



Air Transport

Créée par un groupe de Français libres, PDG Jean Richard-Deshais, directeur général : colonel Jacques Soufflet et Houls, dirigée par Ottensooser (le commandant *Charles* pendant la Guerre), assure le transport de nuit des journaux en *Bristol Freighter* à partir de 1949 jusqu'à 1952 et livre à Alger la presse du jour. Elle avait fusionné avec la Compagnie Transsaharienne fin 1949 et desservait Alger-Montpellier début 1950. Elle possède six *Bristol Freighter*, des Ju 52 et des DC 3 et elle assure des liaisons entre Alger et la côte occidentale africaine. Elle dessert ensuite toute l'AOF (le Bristol F-BENF Paris-Bamako avait été accidenté le 29 juillet 1950 au Sahara).

Le 21 juillet 1950, fusion avec Air Algérie (CGTA) pour l'exploitation des lignes algériennes et métropolitaines et cessation d'activité le 15 octobre 1951.





L'arrivée du DC 4 permet à Air Algérie d'augmenter sa capacité de transport

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Agents généraux

POUR VOS VACANCES... PENSEZ

AIR-ALGÉRIE

SES
QUADRIMOTEURS
DC 4
DESSERVENT
DIRECTEMENT
AU DÉPART
D'ORAN

MARSEILLE
LYON
CLERMONT
PARIS

CGTA

REPER

Cie Gle TRANSATLANTIQUE - 9, Bd GALLIENI
ET TOUTES AGENCES DE VOYAGES AGREES

AVIACION Y COMERCIO

Liaisons Régulières

ORAN - ALICANTE - MADRID

1954

Air Algérie adhère à l'ATAF et à l'IATA en mai. Deux éléments majeurs interviennent en novembre : le déclenchement de la Guerre d'Algérie et la découverte du pétrole au Sahara. La Compagnie a besoin de plus d'avions pour faire face à l'augmentation du trafic généré par l'insécurité et d'un nouveau type d'avion pour répondre aux spécificités du trafic *pétrolier* et aux contraintes des équipements précaires des aéroports du Sud Algérien.

D'autre part les relations avec Air France ne sont pas toujours agréables, car celle-ci ne supporte plus que les nouvelles compagnies françaises : Air Algérie, TAI et UAT qui lui taillent des croupières un peu partout. Le Gouvernement organise une conférence pour mettre fin d'une part à la concurrence franco-française et d'autre part au monopole d'Air France. Après de longues et difficiles négociations le directeur général d'Air France, Louis Lesieux, parvient à conclure des accords dits *Accords de coordination* avec les trois compagnies. Outre l'application de tarifs identiques, l'Accord porte également sur le partage de trafic : l'AOF et l'AEF sont réservées à Air France et UAT. Madagascar, Saïgon et les possessions du Pacifique sont réservées à Air France et à TAI et les lignes régulières France-Algérie sont réservées à Air France et Air Algérie. Le réseau intérieur algérien d'Air France est cédé à Air Algérie. Ces dispositions n'entreront en vigueur qu'au début de l'année 1956.

Dans l'année : 10 175 heures de vol ont été effectuées. 105 139 passagers transportés et 1 727 tonnes de fret. 52 % d'augmentation du fret.

Auguste Arnoult

Né en 1919 à Aïn-el-Arba (département d'Oran), son père, mobilisé, décède avant sa naissance. Pupille de la Nation, il est élevé par sa mère, institutrice, et il suit des études jusqu'au baccalauréat. Appelé en 1939, il suit une formation au pilotage avant d'être démobilisé en 1940. Rentré en Algérie, il rejoint les Etats-Unis en 1943 dans le 4^{ème} détachement et il obtient son brevet de pilote le 15 avril 1944. Il participe, de 1944 à 1945, aux campagnes France et d'Allemagne sur B-26 *Marauder* au groupe *Maroc*. Après la Guerre, il devient lieutenant de réserve et débute une carrière civile comme pilote à Air France, puis à Air Algérie à partir de 1950 où il se montre taillé d'une seule pièce, excellent pilote, dur avec lui-même et intransigeant sur le plan de l'honneur. Auguste Arnoult est un lutteur, une force de la nature, doué, actif et intelligent. Ces qualités le font envoyer par le Gouvernement Général en mission à l'ONU en 1956 pour défendre la cause de l'Algérie Française. Adhérent de l'union nationale des officiers de réserve, il participe, dès l'automne 1955, à la création du CEAC (Comité exécutif des Anciens Combattants). Membre du Comité de Salut Public Algérie-Sahara après le 13 mai, il participe à l'encadrement de plusieurs manifestations de soutien à l'Armée. Auguste Arnoult prend la tête des listes présentées par le CEAC lors de législatives du 30 novembre 1958, mais il échoue derrière la liste menée par Pierre Lagaille. Arrêté le 11 février 1960 pour son activité pendant la semaine des barricades, il est incarcéré deux mois. Il est jugé par le tribunal militaire de Paris en compagnie des autres dirigeants des organisations Algérie française, mais il est acquitté en mars 1961. Lors de la Révolte des Généraux, le CEAC désigne Auguste Arnoult comme son président et apporte son soutien aux militaires. Auguste Arnoult n'est pas inquiet après cet événement et il poursuit la mobilisation contre les négociations avec le FLN et l'indépendance algérienne. Il lance, fin mars 1962, la pétition *Je suis Français !* qui rassemble 600 000 signatures dans le silence de la presse. Frappé par une interdiction de séjour en Algérie, il est expulsé vers la région parisienne le 11 mai 1962.



▲ *Auguste Arnould (CDB), Jean Israël (chef-pilote), Chevalier (OMN), Jean Gay (CDB), Marguin, Guy Delhoume et Bréal (chef OMN)*

▼ *Larribière (CDB), ?, Gerbet (OMN), Rémond (Radionavigant), Pointe (OMN), Laroche (CDB) et Jean Israël (chef-pilote)*



1955

Air Algérie tente d'acheter des Douglas DC 6, mais le Gouvernement interdit l'achat d'avions en devises et oblige Air Algérie à reprendre les deux Lockheed L749 *Constellation* F-BAZE et F-BAZG d'Air France qui s'équipe, pour sa part, de Lockheed L 1049 *Super Constellation*. Le *Constellation* F-BAZG acheté à Air France le 14 décembre 1955 est détruit à Maison-Blanche le 17 décembre en entraînement, sans mal pour ses occupants. Il est remplacé par le F-BBDV.

Ces *Constellation*, mis en ligne le 15 février 1955 sur la ligne Paris Alger, puis Paris Oran et ensuite Paris-Philippeville et Bône-Paris, sont plébiscités aussi bien par les passagers que par les équipages pour leur confort et leur fiabilité. On les trouve aussi sur les liaisons saisonnières d'Alger avec Montpellier, Clermont-Ferrand, Mulhouse et Vichy (depuis le 25 juin). Au sud, ils sont sur les liaisons régulières avec Ghardaïa, Adrar, El-Goléa, Timimoun et Colomb-Béchar.

Des agences sont ouvertes à Lyon et Marseille.

Les cinq DC 4 et deux DC 3 effectuent 12 961 heures de vol dans l'année en transportant 163 993 passagers, 1 792 tonnes de fret, 39 tonnes de poste.

Air Algérie emploie 454 personnes dont 73 navigants, 196 techniciens, 144 commerciaux et 41 administratifs.

AIR ALGÉRIE - TARIFS

PROVENANCE DESTINATION	Classe	TOULOUSE		PERPIGNAN	
		A S	A R	A S	A R
ALGER . . .	T 2	14.200	25.560	12.600	22.680
ORAN . . .	T 2	15.100	27.180	16.700	30.060
PERPIGNAN .	T 2	2.300	4.140	—	—
TOULOUSE .	T 2	—	—	2.300	4.140

adressez-vous à :

Toulouse :
AIR ALGÉRIE - 5, rue d'Austerlitz.
Téléphone : Capitale 35-04 & 37-15.
Télégrammes : CEGÉTAIR.

Perpignan :
AIR ATLAS - AIR MAROC.
14^{bis}, avenue Général de Gaulle.
Téléphone : 22.24 - Télégrammes : CHERIFAIR.

... et à votre Agence de Voyages
**Agence de Voyages
"L'Indépendant"
14, Rue de la Loge
PERPIGNAN - Tel. 48-74**

C^e GÉNÉRALE DE TRANSPORTS AÉRIENS

AIR ALGÉRIE

Horaire Hiver-Printemps 1956-1957

ou départ de

TOULOUSE
PERPIGNAN

Horaires AIR ALGÉRIE
(Applicables à partir du 16 Octobre 1956)

Au Départ de TOULOUSE

DESTINATION PROVENANCE	JOURS	CLASSE	N ^o LIGNE	DÉPART CAR	DECOLAGE	ARRIVÉE
à ALGER . . .	JÉUDI	T 2	1133	11.00	13.00	16.40
	SAMÉDI	T 2	1103	10.30	12.30	15.20
à ORAN	MERCREDI	T 2	3103	12.45	14.45	18.10
	JÉUDI	T 2	1133	11.00	13.00	16.30

A l'Arrivée à TOULOUSE

d'ALGER	LUNDI	T 2	1104	12.45	14.15	17.05
	MERCREDI	T 2	1132	6.30	8.00	11.35
	SAMÉDI	T 2	1102	6.30	8.00	10.50
d'ORAN	JÉUDI	T 2	3102	6.45	8.15	11.40
	MERCREDI	T 2	1132	10.00	11.05	11.35

Au Départ de PERPIGNAN

à ALGER	JÉUDI	T 2	1133	12.50	14.20	16.40
à TOULOUSE (Corresp. vers ORAN)	MERCREDI	T 2	1132	10.00	11.05	11.35

A l'Arrivée à PERPIGNAN

d'ALGER	MERCREDI	T 2	1132	6.30	8.00	10.20
de TOULOUSE (Corresp. d'ORAN)	JÉUDI	T 2	1133	11.00	13.00	13.30



▲ Voyage des transporteurs au Sahara en DC 3 en 1955

INDUSTRIELS, COMMERÇANTS

C. G. T. A.

UTILISEZ

AIR ALGERIE



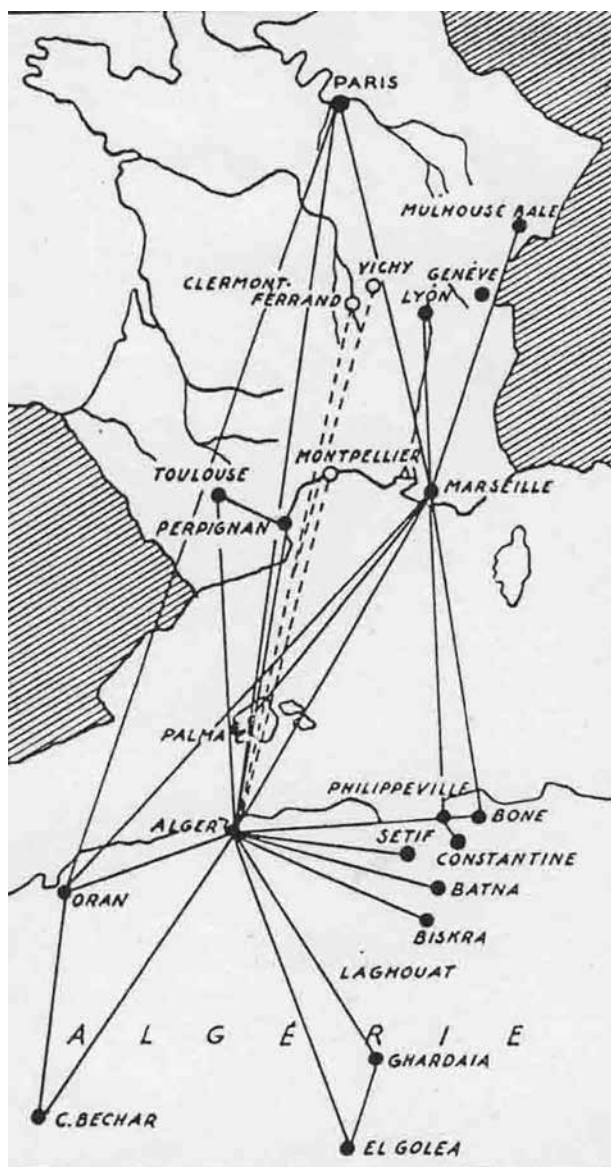
**LE PONT AERIEN
DE LA MEDITERRANEE**

AU SERVICE DE L'ALGERIE

**Paris - Lyon - Marseille - Toulouse - Perpignan - Palma - Genève - Oran - Bône -
Philippeville - Alger**

Renseignements : **Agence, 5, rue Colonna d'Ornano et toutes Agences agréées**

1956



Le 14 janvier 1956, ouverture de l'agence Laferrière avec la Compagnie de Navigation mixte et la Compagnie générale transatlantique. Le 1^{er} mai, Roland Guérard est nommé directeur de cette l'agence.

Le *Constellation* F-BBDV arrive le 30 janvier 1956. Avec le DC 3 F-OAVR mis en service le 12 mai et le DC 4 F-OAVS est mis en service le 13 juin 1956, la flotte compte maintenant trois DC 3, deux *Constellation* et cinq DC 4.

La compagnie achète les trois Nord 2502 *Noratlas* : F-OBDX, F-OB DY et F-OBZ, destinés essentiellement au transport de fret et de personnel vers les plates-formes pétrolière. Ils peuvent transporter 7 tonnes de fret sur 800 km ou 38 à 40 passagers sur des sièges amovibles.

Afin d'améliorer les performances de montée au départ d'Alger pour franchir l'Atlas et de décollage dans l'air surchauffé du Sahara, ces *Noratlas* sont équipés, en bout d'ailes, de réacteur Turboméca *Marboré IIE* de 400 kg de poussée qui ont l'avantage de fonctionner à l'essence.

Air Algérie dessert, une fois par semaine, Batna, Biskra, Bône, Colomb-Béchar, Constantine, El-Golea, Ghardaïa, Laghouat et Philippeville.

Des lignes régulières sont faites en affrètement pour les militaires, généralement une fois par semaine et en alternance avec Air France, vers l'est : Tunis, Ghadamès, Ghat, Sebha et vers l'ouest : Colomb-Béchar, Béni-Abbès, Tabelbala, Segdou, Tinfouchi, Hassi-el-Mounir et Tindouf. Air Algérie exploite également, une fois par semaine en DC 3, sur le même réseau que ses lignes régulières, des lignes purement militaires en ajoutant des escales à Constantine (Oued-Hamimin), Orléansville, Méchéria, Géryville et Djelfa.

Le 31 octobre, a lieu l'inauguration du Centre technique et opérationnel de Maison-Blanche avec salle de conférence et deux links trainers. Installation unique en Algérie sur une surface de 10 000 m².

Air Algérie emploie 569 personnes dont 94 navigants, 236 techniciens, 188 commerciaux et 51 administratifs, dessert 23 escales en métropole, en Suisse, aux Baléares et en Algérie où le réseau intérieur atteint 13 000 km.

Les avions d'Air Algérie ont effectué 18 961 heures de vol dans l'année, transporté 232 469 passagers, 2 928 tonnes de fret et 607 tonnes de poste, 25 766 passagers ont été transportés sur le réseau intérieur.

Directeur commercial : Houis, chef du service opérationnel : Bernard, chef du service technique : Georges Rey. Relations extérieures : Pietrapana.



▲ *L'agence Laferrière et la Grande Poste au fond*

▼ *Dans l'agence Laferrière, parmi le personnel : Max Santini (sous-directeur), Roland Guérard (directeur sortant), Marcel Casset (nouveau directeur) et Coudray (directeur de la Compagnie de navigation mixte)*





▲ Le 24 octobre 1956, arrivée à Orly, en Constellation, des maires d'Algérie pour le Congrès du Mouvement national des élus locaux

▼ Nord 2502 Noratlas à Maison-Blanche





▲ Madame Bezombes devant un Armagnac de la SAGETA à La Sénia en 1956

Les Armagnac de la SAGETA ont souvent été affrétés sur les lignes d'Algérie aux périodes de pointe ou pour des transports gouvernementaux.

Ci-contre, le commandant de bord Jean-Louis Issanchou, de la SAGETA, au pied d'un Armagnac



1957

La liaison Alger-Burdeau-Oran est inaugurée en attendant la mise en service de l'aérodrome de Tiaret-Bou Chekif.

Le 12 juillet inauguration de la ligne Alger-Vittel-Paris en DC 3 et également Alger-Vichy.

Le *Noratlas* F-OBDX est livré le 8 septembre 1957.

Air Algérie emploie 850 personnes : 139 navigants, 374 techniciens, 273 commerciaux et 64 administratifs. Le centre technique couvre 19 000 m² et occupe 500 personnes.

Air Algérie a transporté 328 317 passagers dans l'année (dont 66 588 passagers sur le réseau intérieur), 4 543 tonnes de fret et 1 121 tonnes de poste,.

Avec la mise en service dans l'année de deux DC 4 (le 26 août) et deux *Noratlas*, Air Algérie dispose de quatorze avions qui ont effectué 25 258 heures de vol dans l'année : deux *Constellation*, sept DC 4, trois DC 3 et deux *Noratlas*.

Terrier devient chef-pilote adjoint.



MENU

JAMBON DES ARDENNES
SALMIS DE CANETON A LA VOISIN
FROMAGE
PATISSERIE
SALADE DE FRUITS

APÉRITIFS
VINS DE FRANCE
VINS D'ALGÉRIE



▲ Le 14 août 1957, un moteur du DC 4 prend feu immédiatement après le décollage de Perpignan. Le commandant de bord Guy Delhoume parvient à reposer l'avion

▼ DC 4 dans l'atelier de Maison-Blanche en 1957



1958

Président : Jean-Richard Deshais, directeur : colonel Jacques Soufflet.

Le 13 mars 1958, signature de la commande de quatre *Caravelle* 1A, deux autres seront commandées par la suite.

Etienne Rossignol, ancien lieutenant parachutiste, est chef du service fret à Maison-Blanche, hôtesse : Mlle Ragouline. Chef mécanicien navigant : Henry Soler.

Hassi-Messaoud deux aérodromes CFPA et SN REPAL (chef d'escale Jacq).

28 mars 1958 : DC-4 F-OBHF.

Les *Noratlas* seront transformés en Nord 2502B (B pour Air Algérie) avec l'installation d'un réacteur Turboméca *Marboré* II de 400 kg de poussée en bout de chaque aile. Le premier modifié, le F-OBDZ, est livré le 28 juillet 1958.

En septembre, inauguration de l'aérogare du boulevard Baudin en présence de Houis, directeur commercial, Santini, secrétaire général, et Michel Casset, directeur de l'agence Laferrière, qui a remplacé Roland Guérard.

Air Algérie emploie 1 036 personnes : 187 personnel navigant, 438 personnel technique, 324 agents commerciaux et 87 personnel administratif.

La Compagnie a transporté 384 855 passagers dans l'année (+ 19 %), dont 100 000 passagers sur les lignes intérieures (+ 56 %). Secteur algérois : 160 033 passagers, secteur oranais : 63 262, secteur constantinois : 56 754, intérieur algérien : 99 277. Le millionième passager a été enregistré dans l'année. Dans l'année également : 5 964 tonnes de fret (+ 31 %) et 1 886 tonnes de poste (+ 67 %).

Air Algérie fréquente 28 escales. Les 17 avions (deux *Constellation*, neuf DC 4, trois DC 3 et trois *Noratlas*) ont effectué 30 237 heures de vol dans l'année. *Constellation* : 3 814 heures, DC 4 : 19 882 heures, DC 3 : 3 846 heures, *Noratlas* : 2 687 h heures, avions affrétés : 8 heures. Treize services hebdomadaires Alger-Paris. cinq Oran-Paris et trois Constantine-Paris. Dix Alger-Marseille en hiver, vingt en été. Escales à l'étranger à Palma-de-Mallorque et à Genève.



1959

En janvier, mise en service de l'agence 16, place Denfert-Rochereau et, en mars, mise en service de l'agence de Toulouse 15, Bd du Bonrepos.

Le 26 décembre 1959, prise en charge à Toulouse de la première *Caravelle*.

Air Algérie a transporté 488 284 passagers dans l'année, 6 602 tonne de frets et 2 344 tonnes de poste. Passagers sur le secteur algérois : 202 515, sur le secteur oranais : 83 389, sur le secteur constantinois : 70 562 et sur le secteur intérieur algérie : 123 878.

La Compagnie emploie 1 203 personnes dont 203 personnel navigant (55 pilotes, 40 radionavigants, 40 mécaniciens navigants et 68 hôtesse), 520 personnel technique, 363 personnel commercial et escales et 117 personnel administratif.

Air Algérie a effectué 37 591 heures de vol dans l'année avec dix DC 4, trois DC 3, trois *Noratlas* et deux DC 4 affrétés en été. Total des heures par type d'avion : *Constellation* : 4 623 heures, DC 4 : 23 704 heures, DC 3 : 5 237 heures, *Noratlas* : 3 563 heures et avions affrétés : 464 heures.

Quatorze lignes régulières sont exploitées sur le réseau algéro-saharien et, en pointe, les avions effectuent jusqu'à 36 traversées de la Méditerranée par jour. Un DC 3 est utilisé en prospection gravimétrique et sismique.



Maison-Blanche



▲ ▼ *Maison-Blanche*



1960

La Compagnie fait maintenant jeu égal avec Air France, avec la livraison à Toulouse-Blagnac, le 6 janvier 1960, de la *Caravelle* n° 18 (F-OBNG). Des journalistes font parti du voyage, la réception est organisée à Maison-Blanche par Pietrapania, attaché de direction à Alger.

Le 12 janvier, inauguration d'Alger-Paris en *Caravelle* (en 2 h 24) et, le 14 janvier, prise en charge de la deuxième *Caravelle* (F-OBNH).

Le 4 mars 1960, présentation de la *Caravelle* à Oran, à l'occasion de l'inauguration des locaux de l'agence dirigée par Paton. Un voyage de deux jours est organisé en Suisse pour les journalistes et les directeurs d'agences de voyages et, le 7 mars, ouverture, en *Caravelle*, des liaisons Oran-Paris-Oran et Bône-Paris-Bône, en remplacement des *Constellation*.

Le 19 mars, prise en charge de la *Caravelle* F-OBNI, un simulateur de vol Redifon pour *Caravelle* est installé à Maison-Blanche.

Le 19 mai : collision en vol entre de la *Caravelle* F-OBNI, pilotée par Émile Moussou et Gilbert Lafargue, et le Stampe F-BDEV du Club aéronautique universitaire, à 14 km d'Orly.

En juin, ouvertures, en *Caravelle*, en complément des DC 4 et des *Constellation*, des liaisons Alger-Marseille-Alger, Oran-Marseille-Oran et Bône-Marseille-Bône. Les *Constellation* seront retirés des lignes régulières le 10 octobre.

Le 14 septembre, prise en charge de la *Caravelle* F-OBNI. Air Algérie a maintenant 18 avions qui ont effectué 38 615 heures de vol dans l'année. Deux *Constellation* (3 711 heures), dix DC 4 (21 541 heures), trois DC 3 (4 728 heures), trois *Noratlans* (3 238 heures) et quatre *Caravelle* (5 063 heures) qui transportent près du quart des passagers.

Air Algérie a transporté dans l'année 563 329 passagers, 5 891 tonnes de fret et 3 224 tonnes de poste. Quatre-cinquième des passagers sont sur le secteur métropole et le reste en Algérie. Passagers sur le secteur algérois : 246 040, passagers, sur le secteur oranais : 102 322, passagers sur le secteur constantinois : 83 408 et passagers sur le secteur intérieur Algérie : 121 651.

La Compagnie, qui dessert 32 escales en métropole, Algérie, Suisse, Sahara, Corse et Baléares, emploie 1 457 techniciens et agents, dont 237 navigants (70 pilotes, 35 radios, 45 mécaniciens et 87 hôtesses).





▲ Le 6 janvier 1960 à Blagnac, livraison de la première Caravelle. Marguin (chef OMN), Madeleine Del-sahut (chef-hôtesse), Mme Devis, Mlle Gervais, Blaise (CdB) et Mathias Mériac (chef-pilote)

▼ Départ en vacance des enfants du personnel d'Air Algérie, avec le Constellation F-BAZE



L'accident du 19 mai 1960

Récit de Guy-Paul Verdier, directeur technique d'Air Algérie :

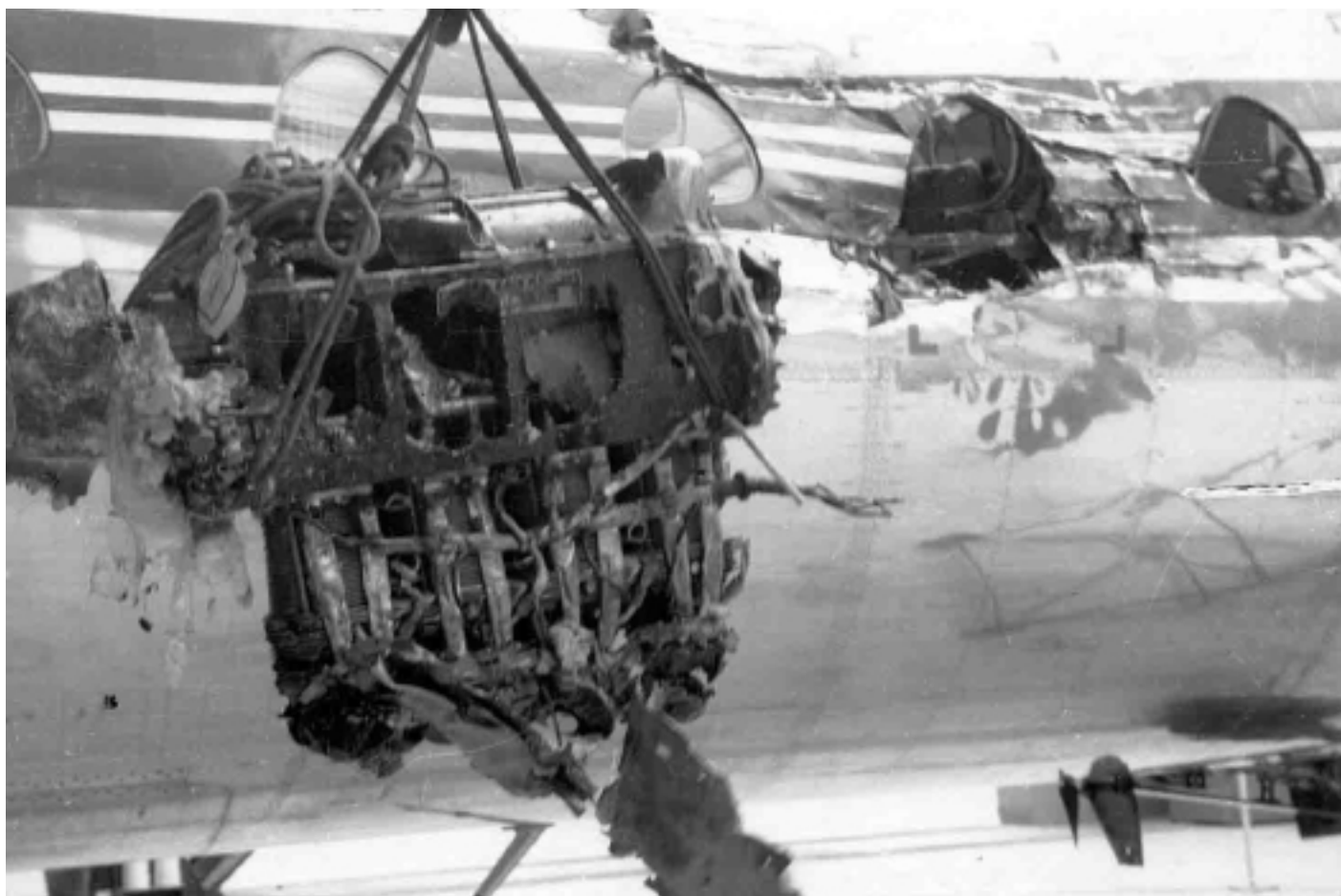
Le 19 mai en fin de matinée, la Caravelle F-OBNI venant d'Alger approche sur Orly quand elle entre en collision avec un monomoteur de tourisme Stampe qui la percute à la partie supérieure du fuselage, un peu en arrière du cockpit, découpant dans le toit de la cabine passagers une ouverture béante d'environ 12 mètres de long. Le moteur du petit avion pénétra alors à l'intérieur, tuant net l'un des passagers de la rangée de gauche. Les débris du petit avion sont projetés à l'extérieur et à l'intérieur, endommageant la dérive et blessant légèrement quelques passagers. Plus grave encore, ils provoquent l'arrêt des deux réacteurs. Les deux pilotes constatent que les commandes de vol répondent normalement et que l'avion, après avoir vibré fortement, reste tout à fait pilotable. À l'intérieur de la cabine maintenant à l'air libre, celui-ci en s'engouffrant fait un bruit assourdissant... En approche finale, le commandant Moussou et le mécanicien Giraud remettent en route le réacteur droit qui ne donne qu'une partie de la puissance, puis le gauche. C'est alors un atterrissage en douceur, grâce à la maîtrise et au calme de l'équipage. Onze passagers, blessés légèrement (ils étaient 31 dans l'avion), ou contusionnés, reçoivent alors des soins. Tous ceux qui étaient présents après l'atterrissage, en constatant les dégâts causés à la Caravelle, crièrent au miracle, félicitèrent tout l'équipage, mais furent surtout convaincus de la robustesse de cet avion.

▼ La Caravelle au parking, après la collision avec le Stampe F-BDEV du Club aéronautique universitaire, à 14 km d'Orly. Le pilote du Stampe, René Fabbro, décède, ainsi que François Quévremont, passager de la Caravelle, écrasé par le moteur du Stampe. La Caravelle, réparée, sera remise en service en service en février 1961.





▲▼ *Le moteur du Stampe est retiré du fuselage de la Caravelle*



1961

La *Caravelle* F-OBNK arrive 20 juin 1961. Il y a maintenant six *Caravelle* et 11 500 places sont offertes chaque semaine à travers la Méditerranée. Une *Caravelle* est vendue au Brésil, à la Varig, en décembre.

Le trafic a doublé en cinq ans, 602 214 passagers, 5 863 tonnes de fret et 4 240 tonnes de poste ont été transportés dans l'année. Nombre de passagers du secteur algérois : 268 876, du secteur oranais 105 577, du secteur constantinois : 93 670 et du secteur intérieur algérie : 121 257.

À la fin de l'année, la flotte est composée de cinq *Caravelle*, dix DC4, trois DC3, deux *Constellation* et trois *Noratlas*. Les six *Caravelle* ont fait 9 818 heures de vol, les dix DC-4 : 20 495 heures, les trois DC 3 : 3 646 heures, les trois *Noratlas* 2 957 heures et les deux *Constellation* le solde des 37 000 heures. La Compagnie emploie 1 403 personnes, dont 234 navigants.

Recettes de l'année : 111 millions de francs, dépenses : 96 millions, bénéfice : 2,8 millions.

Wilmot-Roussel est directeur général et le colonel Jacques Soufflet, conseiller permanent.

Souvenirs du colonel Gardy sur la Révolte des Généraux

Extrait du *Bulletin des Amis de Raoul Salan*.

Les départs sont prévus ainsi : le colonel Godard, le lieutenant-colonel Gardes, le colonel Argoud le colonel Broizat, le colonel Jacquin et moi-même devront partir clandestinement par un avion régulier d'Air Algérie dans la journée du 20. Les cinq ex-officiers du REP par un avion militaire au départ d'Istres, à défaut par un avion d'Air Algérie, supplémentaire si possible.

Quoiqu'il en soit, il s'agit d'abord de régler les départs sur les avions d'Air Algérie qui doivent se faire de Marseille à Alger et Bône, seules lignes où nous avons des intelligences sûres. Il faut pour cela que quelqu'un soit à Marseille demain matin. Je mets au point, avec le commandant Casati, un code téléphonique où il est question d'une certaine Arlette et de ses enfants, indiquer les heures, nombres de places, destination, etc. Le commandant Casati doit se trouver demain matin au bureau du commandant Garrigues où je téléphonerai après avoir reçu indications des possibilités par Lavest, chef d'agence Air Algérie à Marseille, que je dois aller voir dès mon arrivée à Marseille. Je me pointe au bureau de Lavest à Air Algérie vers 9 heures et y trouve le lieutenant-colonel Gardes qui vient d'arriver, gonflé et assez optimiste. Le colonel Argoud est arrivé avec lui, mais il est sorti pour une course. Ils vont partir tous les deux pour Bône tout à l'heure. Lavest, m'apprend que les deux passagers de ce matin sont partis sans encombre, sinon sans émotion. On nous parque dans une petite pièce en attendant l'heure de l'embarquement. Un employé de la Compagnie vient nous y chercher au moment où les passagers sont appelés dans l'avion et nous prenons place dans une camionnette qui doit nous y amener sans être passés par les contrôles. Grave ennui, un gendarme, chose tout à fait inhabituelle est posté sur l'itinéraire menant à l'avion, sans doute pour arrêter les voitures qui voudraient passer par là. Lavest a vu le danger et va faire un brin de causette au pandore tandis que la camionnette attend. Il arrive à lui faire tourner le dos et à l'intéresser vivement à des évolutions d'avions opportunément surgis dans le ciel. Le chauffeur embraye et nous passons, sans que le cogne y fasse attention. Nous descendons et nous nous mêlons, mine de rien, aux passagers. Les deux hôtesses, l'une d'entre elles est Gilberte Fossey-François, nous installent près de la sortie, elles ont planqué nos valises de façon à ce que nous les prenions nous-mêmes à l'arrivée.

À l'arrivée à Maison-Blanche, les hôtesses nous font sortir les premiers avec nos valises et nous montons immédiatement dans une voiture qui nous attend avec un employé de l'aéroport sans trop attirer l'attention, tandis que les passagers se dirigent vers la sortie normale et les contrôles. La voiture sort des limites de l'aéroport sans incident et nous voilà sur la route. Un peu plus loin, les hôtesses nous rejoignent avec leur voiture où a pris place Lavest, venu à Alger dans le même avion sous prétexte de service. Elles nous proposent de nous amener chez Mme X, chef-hôtesse d'Air Algérie d'où nous téléphonerions à Nicole (Nicole Gardy, fille du colonel, compagne du lieutenant Degueuldre).



▲ *Départ en vacances des enfants du personnel d'Air Algérie, Virgile Touzeau est au poste de pilotage du DC 4*

▼ *Le 2 novembre 1961, le Caravelle F-OBNH, déroutée pour cause de brouillard à Maison-Blanche, se pose à Perpignan-Rivesaltes, premier atterrissage d'un avion de ligne à réaction sur cet aérodrome*



1962

En février, à la veille de la signature des accords d'Évian, le Gouvernement restructure le capital de la Compagnie qui appartenait, jusqu'alors, aux deux Compagnies maritimes (70% pour la Transat et 30% pour la Mixte). Il réduit la part de la Transat et la Mixte à 52%, il attribue 28% des parts à Air France, 20% à la Délégation Générale de l'Algérie (qui désigne l'OFALAC comme représentant). Léon Adida remplace Richard-Deshais comme président.

Le 26 avril 1962, le *Constellation* F-BAZE est détruit par l'OAS à Maison-Blanche, alors qu'il allait être vendu à Air Tunis.

L'exode

Le transfert de l'administration de l'Aviation civile française vers une future administration algérienne avait été anticipé dès février 1962 par le regroupement des services aériens en Algérie, la modification du capital d'Air Algérie et la création de l'OGSA (Organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara). Une nouvelle étape est franchie avec la nomination de l'Exécutif provisoire le 6 avril 1962. Les Travaux Publics et les Transports sont placés sous l'autorité de Charles Kœnig, né le 19 août 1921 à Saïda, instituteur puis professeur de collège, maire et président du conseil général de Saïda. Après les Accords d'Évian, en mars 1962, il participe à l'Exécutif provisoire installé à la cité administrative de Rocher Noir où il resta jusqu'au 15 octobre 1962, date de la passation des pouvoirs de l'Exécutif provisoire au gouvernement de Ben Bella.

Air Algérie voit ses effectifs diminuer du fait des employés qui quittent le pays, qui sont arrêtés ou qui passent dans la clandestinité. Début mai, Henri Alias est arrêté et expulsé du territoire, en même temps qu'Auguste Arnould, commandant de bord.

Les familles quittent l'Algérie. Le 17 juin l'annonce de l'accord FLN-OAS reste sans effet, l'exode des Pieds-Noirs s'accroît, les assassinats de Français, les enlèvements, les disparitions se multiplient. Entre mai et fin juillet, plus de 500 000 Pieds-Noirs et Harkis débarquent en France dans des conditions inhumaines, victimes de la désinvolture et du cynisme du régime qui persiste à parler de « *mouvements de vacanciers* », suivi par la Presse soumise.

Les navigants ne comptent plus leurs heures de vol, Air Algérie et Air France mettent en place un véritable pont aérien et ils ne sont pas les seuls, les compagnies maritimes, des bateaux espagnols, des chalutiers, des bâtiments de la Marine Nationale assurent une noria entre les ports algériens et les ports français et espagnols, seules initiatives privées devant le désintérêt total du Gouvernement.

Comme pour la population européenne, l'indépendance est un véritable traumatisme pour tous les cadres et employés Pieds-Noirs d'Air Algérie. Une convention prévoit l'intégration du personnel à Air France en cas de difficultés avec la future direction, ou sur simple demande à partir du 1^{er} juillet 1965. Ils sont partagés, certains décident de tenter l'aventure et de rester, d'autres choisissent de partir. En fait, la plus grande partie du personnel, tant personnel navigant que personnel au sol, rejoindra Air Inter en pleine expansion, jeune compagnie ravie de recruter du personnel hautement qualifié dans tous les secteurs.

L'indépendance est proclamée le 5 juillet. Ce jour là, Air Algérie devient, de facto, une compagnie nationale algérienne.



▲ L'épave du Constellation F-BAZE après l'attentat de l'OAS à Maison-Blanche

air algérie

PARIS : Lieu de convocation : Aéroport ORLY - Attention : services de cars Invalides/Orly et vice versa, dès 1/4 d'heure.
 Heure de convocation : Aéroport ORLY, se reporter tableaux horaires ©.
 Aéroport : ORLY - Téléphone : Bel Epine 01.19 - 24.33 - 24.34 - 24.35.
 Agence AIR ALGERIE C/O Cie GENERALE TRANSATLANTIQUE, 6, rue Auber - Téléphone :

ALGER : Lieu de convocation : AIR ALGERIE, Boulevard Baudin - Téléphone : 64.04.20.
 Heure de convocation : se reporter tableaux horaires ©
 Aéroport : MAISON-BLANCHE - Téléphone : 66.75.20.
 Agence AIR ALGERIE : Boulevard Laferrière - Téléphone : 64.04.20.

TARIFS NF (nouveaux francs)																	
PARCOURS	CLASSE	ADULTES						ENFANTS 2 A 10 ANS					BEBES 0 A 2 ANS				
		Aller simple	Aller-Retour	Aller S. - 10 %	Aller S. - 20 %	Aller S. - 30 %	A. - R. F. N ^o ées	Aller simple	Aller-Retour	Aller S. - 10 %	Aller S. - 20 %	Aller S. - 30 %	Aller simple	Aller-Retour	Aller S. - 10 %	Aller S. - 20 %	Aller S. - 30 %
d'Alger à Paris et vice versa	F	383,00	689,40	344,70	306,40	268,10	551,60	249,00	448,20	224,10	199,20	174,30	38,30	69,00	34,50	30,70	26,80
	T	309,00	556,20	278,10	247,20	216,30	445,00	200,90	361,60	180,90	160,80	140,70	30,90	55,70	27,90	24,80	21,60
	T2	259,00	466,20	233,10	207,20	181,30	373,00	168,40	303,10	151,60	134,80	117,90	25,90	46,70	23,40	20,80	18,10
	B	243,00	437,40	218,70	194,40	170,10	350,00	158,00	284,40	142,20	126,40	110,60	24,30	43,80	21,90	19,50	17,00

N'oubliez pas de rappeler à la Clientèle les formalités obligatoires de reconfirmation de places retour ou en corre

Maison-Blanche, juin 1962



La Sénia, juin 1962



Blida

juin 1962

L'accès aux installations de la Base aérienne est interdit. Les locaux de l'Aéro-club sont utilisés, de l'autre côté de l'aérodrome, dans des conditions épouvantables.



Blida
juin 1962
(suite)



Les acteurs



Henri Alias, Saint-cyrien promotion 1921/1923, pilote de guerre et pilote de Potez 25



▲ *Jean Israël aux commandes d'une Caravelle*

Henry Etchaubard, radionav, et Alain Ranc, pilote

▼ *Au Sahara : Robert Pointe (OMN), ?, Claude Skolnic (CDB) et Georges Bonnot (radionavigant))*





Dans le poste de pilotage d'un DC 4 : Jean Gay (commandant de bord), Paul Watin (radionavigant) et Chevalier (officier-mécanicien)



▲ *Mlle Ceccaldi*



Marie-Claude Avis et Gaby Borga

▼ *Service à bord*





Yves Donius et Durdilly décapotent le moteur d'un DC 3 à Maison-Blanche en 1948.

Yves Donius est né le 2 juin 1925 à Alger. En 1944, il est mécanicien au Groupe de transport 2/15 Anjou. En janvier 1945, il est affecté la 31^{ème} Escadre de bombardement à Lyon, puis à Saint-Dizier. Il entre à Air Algérie comme électricien en avril 1947. Il entre à Air Inter en juin 1964 comme cadre technique, il termine sa carrière en 1983 au grade d'ingénieur.



▲ *Dans l'atelier instruments de bord : Jean Grimaldi, Bonneau, René Robein et Meyer*

▼ *Les mécaniciens Catala, Bourelly, Bournat, Roig et André Ouhayoun en 1954 à Maison-Blanche*





▲ ▼ *L'équipe de foot-ball d'Air Algérie en février 1955*





▲ Marceau Walz, Mlle Parento, Marcé et Riera en février 1955

▼ Henri Guth, Mlle Peretti et Marceau Walz à Maison-Blanche, en septembre 1953





▲ *Les mécaniciens derrière un DC 3, à Maison-Blanche en 1948*

▼ *Catala, Yves Donius et Bourelly en 1948*





▲ *Marc Dautremont, Yves Donius, Boyer, André Ouayoun, Pierre Ramos, Durdilly et Robert Cortès en 1952*

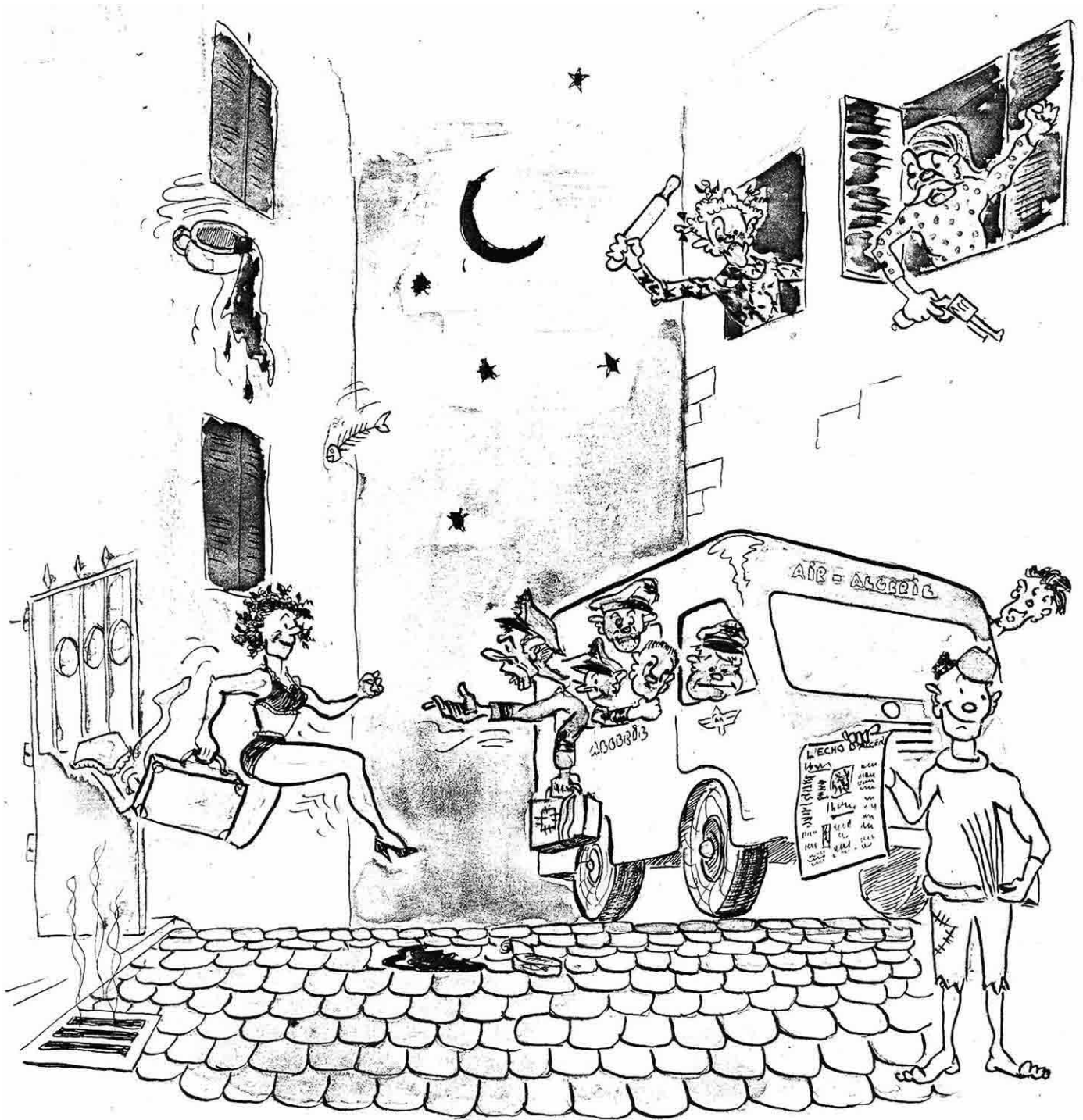
▼ *Durdilly, Manès, Pierre Ramos, Boyer, Calveau, Yves Donius et Marc Dautremont en 1952*



Le P'ti Père Bénard aux Opérations



*Ce matin là, le P'tit Père Bénard, s'frottant les mains, disait :
« Ya pas de conard, j'ai prévu les détails les plus infimes.
Le Ramassage... le bins à la cantine
Les panier r'pas et la caisse à boissons
Rienq'des pulman puis...
Et c'était vrai, tout était bien passé,
Mais une fois de plus, partout ça a queuté.*



*Thénard qu'avait fait le plan de ramassage
S'était encore gourré pour l'équipage
L'Hôtess' de l'air qu'était pas prévenue
Pourtant, tout d'mem pas descend' le cul nu.
Comme il pleuvait pendant qu'on l'attendait
Dans la bagnol' on a les miches au frais
Car il pleut com' dans une baignoire
Les mirontons faisaient une drôle de poire
Quand aux voisins qu'on avait réveillés
Ils nous ont copieusement engueulés.*



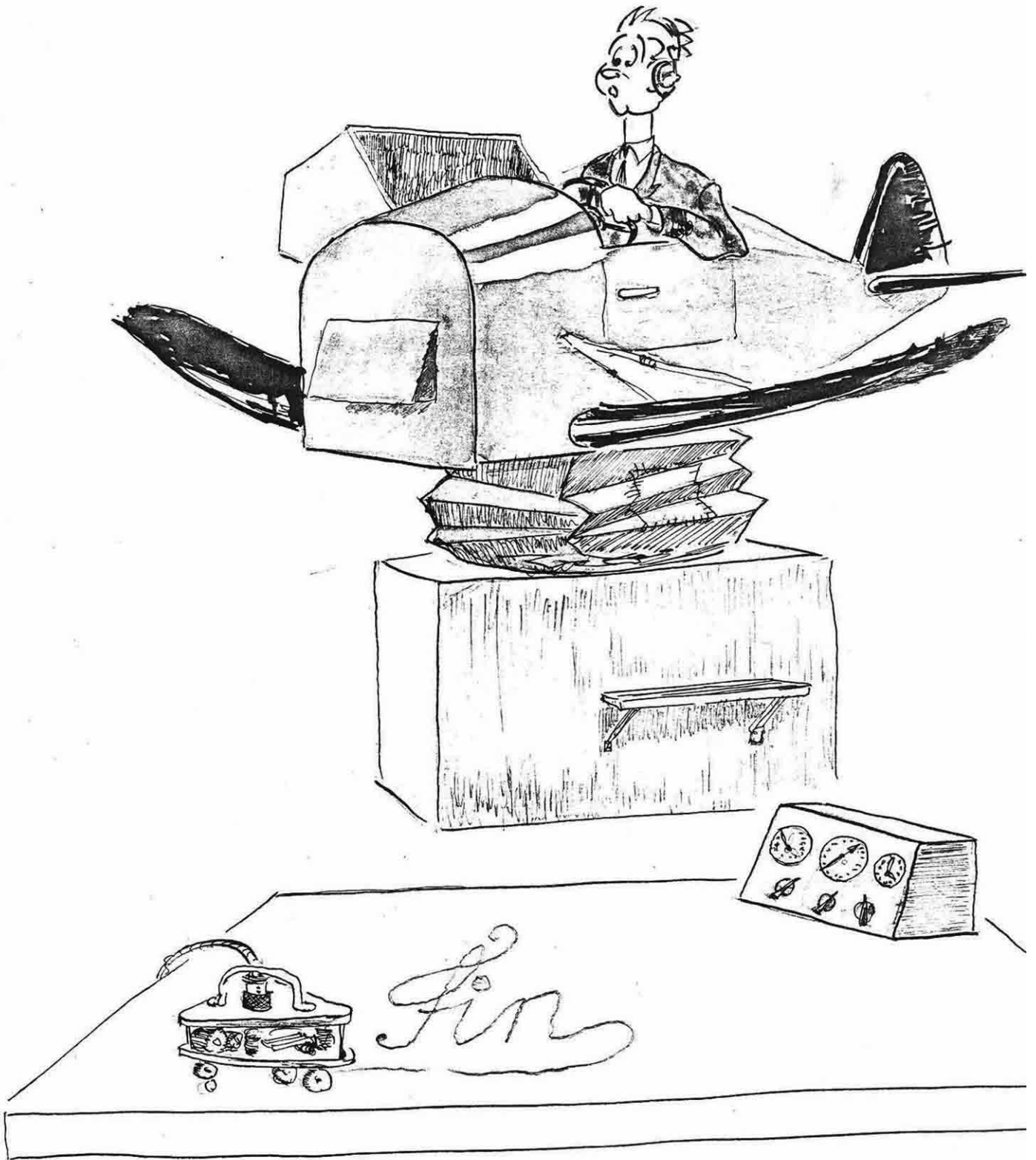
*Mais c'est pas tout, au moment d'se tailler
Y a plus d'jus et l'démarreur est chié
Com des forçats on pouss'tous à l'arrière
D'un coup ça part... Dumont tombe sur l'derrière
Faut s'dégrouiller ya l'Petit Père Morel
Qui nous attend là haut dans son d'jebel
Com'tout arrive l'Équipage arriva
Faire les 4 jours qu'étaient réduits à 3
En se disant «Ma foi c'est une aubaine
Ça fait plus que 6 jours dans la semaine»
Décidément c'est des super champions
Mes p'tits potes des opérations
Afin de ra... trapper le temps perdu
On bomb' comme si qu'on avait le feu au cul.*



*Mais tout à coup l'téléphone sonne
Chartier qu'annonce qu'il n'y a plus personne
Les passagers se sont annoncés
Il va tâcher de trouver des «Papis».*



*Ça fait six fois que je r'fais le plan de vol
Le mécano attend pour son pétrol'
L'Hôtess a remarqué son «épicerie»
Et recompté toutes les sucreries
Faut un'fois de plus changer tous les fauteuils
Où s'qu'on va bien pouvoir caser l'cercueil.*



*Nous sommes décon...certés par tant de poisse
C'coup-ci c'est cuit, ya plus qu'à s'en aller
Si pour le Link j'me fais pas pigeonner.*

Émile Bougault, chef de piste (Yves Pleven)

À Maison-Blanche, au hangar d'Air Algérie, cette jeune entreprise de transport aérien vouée, dès 1947, aux liaisons entre l'Algérie et la métropole, on vit arriver un beau jour, un personnage d'aspect inhabituel. Ce qui frappait d'abord, c'était son front bombé, casque lisse coiffant un visage brun jusqu'à l'acajou, des yeux bruns embusqués sous de puissantes arcades sourcilières, une taille au-dessus de la moyenne, une démarche lente, le geste rare et amorti. Ses mains trahissaient par leur force et leur souplesse à la fois, le mécanicien moteur aux doigts qui savent atteindre et extraire, non sans élégance, sous d'autres assemblages, la vis foirée, le segment voilé, la goupille forcée, réparer la durite qui perd, dont l'index sait, à l'aveuglette, débarrasser une crépine obstruée. Curieusement, ses doigts se terminaient par des ongles bombés de terrien, des élytres, où l'on retrouvait la forme du casque. En baissant le regard, on découvrait que ses pieds, toujours chaussés de sandalettes en cuir découpé, révélaient cinq paires d'ongles en dos de coléoptère. Casque, élytres, étaient la marque de ce grand corps tranquille où quelques fois tressaillait la dengue, cette grippe tropicale. Il parlait peu et sans hâte, souriait rarement, souffrit de ne pas pouvoir fumer en piste se rattrapant une fois revenu à son bureau, une certaine mélancolie semblait l'habiter. L'avait-on entendu rire une seule fois ? Ancien de l'armée de l'Air de retour d'Indochine en fin de contrat, il lui arrivait d'évoquer un souvenir amer, une situation embarrassante.

Les portes d'un hangar, je les ai vues fermées une seule fois. On avait parlé de mettre une bombe sur la Chambre des députés...

Il avait rapporté de son voisinage militaire avec les Britanniques, outre le vestiaire particulier de la RAF, une certaine admiration pour nos alliés. Il critiquait ses compatriotes. Voici comment des militaires français en transit à Calcutta si je me souviens bien, s'étaient fait expulser du mess des sous-officiers par le gérant britannique, pour in-cor-rec-tion !... Le mess était équipé de ce meuble si pratique, d'inspiration chinoise, adopté partout en Asie : la *lazy Suzan*. C'est un passe-plats circulaire surmontant une table ronde fixe, où peuvent prendre place huit à dix convives. Les plats des rationnaires y sont disposés. Veut-on reprendre du riz, atteindre le flacon de chef sauce sans. Se déplacer, sans demander à son voisin, actionnez le plateau tournant, il arrivera devant vous. Ses camarades s'étaient-ils mal conduits avec la *lazy Suzan*, usant de son plateau tournant comme d'un roue de loterie ? gâtant la nourriture et cassant la vaisselle...

— *Incorrection !... J'avais honte ! Et puis l'Inde ce sont des gens tout petits qui peuvent avoir jusqu'à six doigts à la main. Et puis c'est la faute de la vache tout ça. Elles se baladent partout... pas normal...*

Mais, la plupart du temps il restait silencieux, calme, taciturne même, émettant d'un ton égal des ordres qui n'avaient pas besoin d'être répétés.

— *Ya du commandement, disait-on de lui en haut lieu, regardez-le, il parle et, au hangar, il est Monsieur Bongibault, une très grande marque de respect.*

Il avait étonné son entourage par un savoir-faire peu répandu parmi le personnel du service technique. Le DC 3 avait-il encore des secrets pour lui ? Les réseaux de commande de distribution électrique, le fonctionnement des dégivreurs pneumatiques et surtout le moteur Pratt et Whiney dont il savait traduire les ronronnements en termes de mécanicien, étaient son univers. L'auscultation sur la piste d'un Pratt et Whiney à toux suspecte, tenait du numéro de cirque au moment dramatique où s'arrêtent les flons-flons, où les lumières s'éteignent laissant un seul projecteur braqué sur l'angoissante pyramide des acrobates ou la robe rouge de la devineresse aux yeux

bandés, répondant sans faillir aux questions d'un spectateur pris au hasard. Debout, face à l'appareil, les bras le long du corps, l'extincteur à poste devant l'aile, il commandait à son équipier présent dans l'habitacle :

— *Fais tourner !*

Un court vrombissement coupé de hoquets, et tombait l'oracle :

— *C'est le quatre !*

Au démontage, c'était le quatre, c'était bien le quatrième cylindre qui ne donnait pas, où il faudrait intervenir. Au hangar, où l'on était aisément porté à la critique, on ne marchandait pas l'admiration devant ce tout de force. On le regardait comme un peu sorcier. Certain prétendaient même qu'il pouvait ausculter par téléphone :

— *Oui, d'Alger à Tunis, par téléphone, d'Alger à Tunis !*

C'est connu, rien n'a de succès comme le succès, disait un grand homme.

C'était l'époque où les pièces de rechange de DC 3 devenaient de plus en plus précieuses. Non pas par économie, mais bien parce que l'on ne pouvait pas faire autrement, il fallait utiliser ce que l'on avait sous la main en rusant avec les heures d'immobilisation des appareils pour l'entretien. Ainsi, sur sept DC 3, et bientôt huit, seul un total de cinq restait en ligne avec un volant de carburateurs, de quartz de radio, etc., empruntés à la section entretien. C'était déshabiller Pierre pour habiller Paul, institution fort honorée chez nous, à Air Algérie. Les accessoires des équipement intérieurs des appareils, dont il lui fallait tenir le compte, lui causaient un soucis quotidien. La dure règle s'appliquait là aussi... les sièges pliables Tubauto de toile tendue sur des tubes métalliques, que l'administration de l'aéronautique civile tolérait, à titre essentiellement précaire et révocable étaient réservés par Air Algérie à une sorte de seconde classe. Repliés, ils tenaient peu de place et pouvaient être facilement chargés en soute. Ainsi, pouvait-on utiliser un appareil en version passager vers la métropole et en version cargo pour le retour sur Maison-Blanche, les sièges alors repliés en soute, faire varier la dotation de sièges Tubauto, assortis de leurs gilets de sauvetage d'un appareil sur l'autre, aurait donné le tournis à plus d'un. Quand obtint d'équiper une classe touriste en sièges pullman, le casse-tête redoubla. Démontez tant de Tubauto du M qui part et rentre en cargo, monter vingt pullman en housses avec gilets de sauvetage le G qui rentre en camemberts, stocker tant de sièges pullman en housses que le I qui part en cargo mais rentre de Marseille en passager.

Telles étaient la courante jonglerie des directives du soir, prévoyant le travail pour le lendemain matin. Un vent de force 7 est prévu pour cette nuit, annonçait la météo par bulletin spécial diffusé en soirée, et il lui fallait amarrer les taxis sur l'aire métallique, c'est-à-dire sur ces panneaux de tôle perforée fixés les uns aux autres, un plancher, laissés par l'US Army Air Force au temps des Américains. On n'avait jamais vu ce Goliath de l'aviation qui ne connaissait que le travail, perdre son sang-froid, sauf peut-être ce fameux jour cité dans le volumineux florilège des coups fumants d'Air Algérie : le coup des cochons...

Le service commercial, imaginant une cellule qu'ils appelaient carlingue d'ailleurs, comme un simple wagon à bestiaux - Hommes 40, chevaux 8 en long - y avaient fait charger un lot de cochons vivants. Avaient-ils pris l'avis du service technique, du service des opérations ? De nos jours, la question reste posée. Deux appareils livrèrent leur bestiaux à Strasbourg, mais le nettoyage effectué par le service de cet aéroport n'ayant pu être que superficiel, c'est à Maison-Blanche, au retour et à vide, que les planchers purent enfin être démontés pour atteindre les circuits électriques, les commandes de queue, plâtrés de fange séchée.

— *Jamais vu ça, une porcherie, une infection... câblage fichu à changer, tout à vérifier après nettoyage, on n'aura pas assez de 48 heures. Donne envie de tout planter...* avait-il déclaré et ceux qui le connaissaient ne s'y étaient pas trompés, c'était sa façon personnelle de perdre son calme, d'approcher la fureur.

Ce fut la seule et unique fois où les DC 3 d'Air Algérie servirent de bétailière. Les expéditions suivantes s'effectuèrent sous forme de carcasses de porcs.

L'exception confirme-t-elle toujours la règle ? le parcours sans faute du chef de piste souffrit cependant une défaillance. Peut-on même appeler ainsi un cas exceptionnel que personne ne pouvait prévoir, dont on n'avait jamais entendu parler comme risque de panne, un cas ayant peu de chance de se reproduire ?

Cependant c'est un fait, un appareil inscrit au départ fut, ce jour-là, immobilisé. Voici comment : Le DC 3 a ses réservoirs dans le plan central, l'orifice en est situé à la hauteur de la cabine. Agé-nouillé sur l'aile pour assurer le plein d'essence, notre Bongibault s'était penché pour en retirer la buse d'alimentation de la citerne et mesurer de l'œil le niveau de l'essence. C'est alors que la chose se produisit, le petit bout de crayon qu'il portait dans sa poche de chemise s'échappa, roula et disparut dans le réservoir ! Il était hors de question d'autoriser un départ dans ces conditions. Il devint impératif de repêcher ce corps étranger qui pouvait boucher l'arrivée de l'essence. On se souvient encore de cette chemise en coton de couleur jaune chimique de la RAF où baillait la poche, de cette tête aux nuances plus sombres encore que la brique, annonçant brièvement au comptoir du service :

— *Le « M » HS*, ce qui, dans le langage d'alors, signifiait hors service et ce, sans donner de raison. Des méthodes de dépannage faisant honneur à l'imagination fusèrent de toute part : alimenter doucement le réservoir pour faire remonter doucement le crayon jusqu'à l'orifice, mettre complètement à sec le réservoir par le purgeur où le crayon ne pouvait que venir s'échouer, pomper complètement le réservoir en espérant que ce méchant bout de bois se retrouve dans une crépine alors ajustée au tuyau de la pompe aspirante. Cette dernière méthode l'emporta.

Elle fut couronnée de succès. On n'enregistra que 3 heures 25 de retard mais le risque aurait été trop grand. Si cette opération avait raté, il aurait fallu recourir au démontage et au remontage du réservoir, une intervention de 12 heures de travail pour trois mécaniciens.

Une mise hors service incroyable...

— *Ça devait arriver un jour*, conclut le chef de piste.

La mémoire en fut gardée. Les anciens d'Air Algérie évoquent volontiers cette panne inscrite dans la longue liste, jamais close, des coups tordus.

L'auteur, Yves Pleven, a travaillé à Air Algérie, au service des Opérations, de 1947 à 1950. Son épouse, Jeanine Torrès, a été hôtesse d'Air Algérie en 1948 et 1949. Yves Pleven avait été breveté pilote de bombardement aux Etats-Unis en 1945.

Dans le poste du *Deux-Ponts* (Jacques Nœtinger)

Extrait du livre *Équipages à l'action*, Presses Mondiales, Paris 1953.

Souvent, j'ai eu l'occasion de partager la vie d'un équipage de ligne. L'un de ces voyages me revient aujourd'hui à l'esprit, c'est celui que j'ai exécuté le 31 décembre à bord du quadrimoteur Breguet *Deux-Ponts* d'Air Algérie, entre Orly et Alger-Maison Blanche.

Il s'agissait d'un avion cargo lourdement chargé de matériel et de ravitaillement.

Cinq hommes avaient la responsabilité de ce géant de l'air, pesant plus de 45 tonnes : Israël, chef-pilote d'Air Algérie, Dumont, le radionavigant, Perez et Chevalier, mécaniciens navigants, Lescaret, enfin, également mécanicien navigant chez Breguet, représentant sa société.

Arrachés de bon matin à leur vie de famille, tous les cinq s'étaient retrouvés, à l'heure dite, au bureau de la Compagnie à Orly. Paris, noyé dans la brume glaciale, voyait à peine se lever le jour quand l'équipage monta à bord. Nous avions tous hâte que les moteurs fournissent à la cabine une température plus clémente, car nous étions transis.

Perez, Chevalier et Lescaret avaient mis en route les moteurs. Engourdis, eux aussi, par la température ambiante, ils avaient craché tour à tour quelques flammes, s'étaient secoués en lançant leurs premiers balbutiements, avant d'entamer leur quatuor matinal.

À partir de ce moment, le travail en équipe commence. Israël, petit, trapu, arc-bouté sur son siège, semble dominer le monstre qu'il a entre les mains. Dumont, coiffé de son casque radio, accorde ses postes, jongle avec maestria des claviers dont il est gratifié. Les mécaniciens, penchés sur la multitude d'instruments de contrôle des moteurs, vérifient leur réglage parfait, leur consommation, leur température... Rien n'est laissé au hasard.

Dès que les moteurs sont assez chauds, Dumont sort un imprimé et lit à voix haute toutes les vérifications que doivent faire les membres de l'équipage avant de quitter le parking, ce travail méthodique, immuable, demande près de cinq minutes. Seulement alors, Israël relâche les freins de parking et dirige le *Deux-Ponts* à une allure majestueuse vers la piste de décollage. Avant de pénétrer sur celle-ci, nouvelle liste de vérifications après les points fixes.

Ces interminables stationnements au sol, moteurs en marche, semblent souvent fastidieux pour les passagers qui n'en saisissent pas l'importance, mais s'ils savaient qu'il en va de leur sécurité, ils l'accepteraient sans doute plus volontiers !

Cette fois, tout est paré. La tour de contrôle donne son accord pour le décollage, le Breguet se place dans l'axe de la piste, ses moteurs donnent progressivement leur puissance maximale, entraînant le grand oiseau métallique vers le ciel qui l'attend.

La première couche de nuages passée, on serait tenté de croire que le *Deux-Ponts* est totalement isolé et indépendant. Il n'en est rien. Dumont est en relation permanente avec l'aérodrome d'Orly d'abord, avec le Centre Régional de Paris ensuite. Il faut en effet s'assurer que l'avion se conforme aux prescriptions de vol fixées par ceux qui, au sol, suivent simultanément, par radio, tous les appareils évoluant dans une même zone avec le souci de leur éviter tout risque de collision.

Israël, les écouteurs aux oreilles, surveille le dialogue radiophonique et dirige son avion suivant les instructions. Les mécaniciens ne cessent de vérifier les instruments moteur, de figurer la synchronisation des hélices et, sur de grandes feuilles, ils notent toutes les indications des cadrans dont ils disposent car ce moyen de contrôle réglementaire doit être remis à l'atterrissage au mécanicien d'entretien de la machine.

Lorsque Israël branche son pilote automatique, il n'est pas pour autant libéré de toute servitude à bord. Lui aussi a des papiers à remplir. Les cahiers de bord, véritables livres de marche de l'appareil, représentent des volumes à mettre à jour en permanence au cours d'un voyage : chacun a son pensum ! Pour l'instant, le chef de bord travaille sa navigation, il ne voit pas le sol, mais la radio et les cartes lui permettent de tracer avec précision son itinéraire et de déterminer les heures exactes auxquelles il passe à la verticale de ses points de repère. Ce travail-là, non plus, ne se fait pas en quelques minutes, sans cesse des vérifications doivent être faites en fonction des vents et des derniers renseignements transmis par les ondes.

L'attention que je porte au rôle que chacun joue ici avec une telle efficacité, une telle conscience professionnelle, me fait un peu oublier que nous volons à plus de 3 000 mètres d'altitude et à près de 350 km/h. Il est vrai que depuis deux heures, nous glissons entre deux couches de nuages, ce qui rend le paysage un peu monotone !

La température à bord est très agréable, la cabine bien éclairée présente l'aspect d'un laboratoire logiquement conçu et agencé. Chacun y est dans les meilleures conditions de travail, les sièges sont confortables, des tables pliantes sont à la disposition du radio et du mécanicien. Le tableau de bord, le plafond, les cloisons, sont constellés de manettes, de contacts, de disjoncteurs, d'appareils électriques et de cadrans innombrables. À première vue, cette cabine impressionne les visiteurs non avertis, mais les techniciens qui l'occupent connaissent tout cela par cœur.

Cependant, le vol se poursuit avec régularité. Il y a quelques minutes, nous survolions Pau sans rien en voir car les nuages étendaient toujours leur nappe ininterrompue. À présent, au contraire, le soleil fait quelques apparitions fugaces avant de diffuser ses lumineux rayons sur l'admirable chaîne pyrénéenne qui se dresse majestueuse, escarpée, enneigée, sous nos regards émerveillés. Pour un instant, j'imagine l'aspect que doit avoir le *Deux-Ponts* glissant au-dessus de ce paysage féérique. Dengremont et moi, avons souvent volé côte à côte avec lui, sa silhouette en vol nous est familière depuis le jour où le prototype effectua son premier essai, puisque nous l'accompagnâmes dans sa première sortie afin que Dengremont en rapporte des images. Il y a quelques semaines, nous faisons un reportage en vol de celui à bord duquel je me trouve aujourd'hui et je n'ai pas à faire preuve de beaucoup d'imagination pour me représenter ce gros poisson ventru, au fuselage singulier argenté, tandis que ses hautes dérives fines portent les zébrures de la Compagnie. Les capots-moteurs, rouge sang, jettent leur tache lumineuse sur ce tableau que je reconstitue, mais qui est éphémère puisque nous voici à nouveau prisonniers d'épais nuages sombres et menaçants. Israël, les muscles tendus, le regard fixé sur les instruments de bord, prévoit la lutte qui l'attend. L'orage menace... en plein hiver ! De temps en temps, un éclat lumineux éclaire, l'espace d'un instant, les cumulus gris que nous traversons. L'avion est secoué avec brutalité, Israël le remet inlassablement en ligne de vol. Par moment, une épaisse croûte de givre s'accumule sur les caseroles d'hélice et s'étend sur les bords d'attaque des ailes. Les dégivreurs, actionnés par Perez, brisent la glace et désagrègent cette carapace hostile. Les parasites lancent leurs crépitements insupportables, Dumont a beaucoup de difficultés à poursuivre ses réceptions. Les éclairs redoublent d'intensité, on décide de couper les disjoncteurs des antennes pour éviter, dans la mesure du possible, les courts-circuits.

Le vol se poursuit pourtant. Pour l'équipage, l'action bat son plein, la lutte est sévère. Soudain, une lumière éblouissante éclate dans la cabine, accompagnée d'un coup de canon sec et puissant, tout l'avion vibre à croire que cette fois l'oiseau d'acier a été blessé. Un coup d'œil aux instruments de bord : tout est normal, la foudre a seulement mis hors d'état un des postes radio... les autres restent à disposition de Dumont... Tout va bien !

Pendant quelques minutes, j'ai vécu une scène qui illustre parfaitement la totale maîtrise d'un équipage de ligne, rompu aux traîtrises de l'atmosphère, entraîné à jouer un rôle dans toutes les circonstances.

Et puis le calme revient, la côte apparaît à l'horizon, les grandes pistes blanches se détachent sur le paysage ocre, pilote, radio et mécaniciens exécutent les manœuvres préparatoires à l'atterrissage, et bientôt le *Deux-Ponts* se pose avec précaution sur le ciment.

Aucun des hommes que j'ai vu travailler pendant ces quelques heures, ne songe à tirer une gloire quelconque du « courrier » qu'ils viennent d'assurer. Pour eux, c'est le pain quotidien. À les entendre, on se laisserait vite convaincre que leur travail est sans histoire, routinier, monotone même. Héros trop souvent méconnu, ils demeurent pourtant, avec leur inestimable expérience, les cerveaux de ces navires de l'espace qui, sous tous les cieux du monde, restent les témoins les plus pertinents de l'extraordinaire progrès de la locomotion aérienne.



Le poste de pilotage du Breguet 761 Deux-Ponts F-BASL

D'Orly à Hassi-Messaoud (Jean Romeyer)

Extrait du journal *Les Ailes* n° 1777 du 14 mai 1960.

Dans les bureaux d'Air Algérie, rue Auber, un des chefs de service m'avait suggéré de faire une visite aux ateliers de la Compagnie qui sont installés sur l'aéroport de Maison-Blanche.

— *Si vous en avez le temps, vous devriez descendre un peu vers le sud et prendre contact avec cette partie de notre réseau qui est typiquement algéro-saharienne.*

Air Algérie, le nom même est l'indice d'une vocation. Le siège de la Compagnie est à Alger et non point à Paris. Le réseau africain, s'il n'a pas, lorsqu'on évalue son trafic en tonnes-kilomètres ou en nombre de passagers, l'importance de réseau qui relie l'Afrique à la métropole, est cependant d'un grand intérêt tant au point de vue économique qu'au point de vue politique et social.

Au nord de la Méditerranée, il est encore le moins connu des deux.

— *Vous pourriez peut-être aller jusqu'à Hassi-Messaoud,* avait-il ajouté.

Hassi-Messaoud, c'est aujourd'hui une des manifestations de notre activité industrielle, liée à l'esprit d'aventure, dans le domaine du pétrole. Les quotidiens, le cinéma, la télévision elle-même lui ont déjà fait une grande publicité. C'est aussi un exemple de la naissance et du développement d'une activité humaine dans une zone désertique, à une cadence inouïe, grâce à l'avion, instrument essentiel pour la recherche et pour l'étude préliminaire comme pour la création, pour la mise en route et l'entretien de la vie.

Ces suggestions ayant fait leur chemin, je descendis un matin les escaliers qui conduisent à la gare souterraine des Invalides et, considérant qu'il était assez curieux de descendre d'abord sous terre pour monter haut en altitude, j'entrai dans le hall des départs.

Ici, commençait un petit voyage sur nos lignes intérieures. J'entends par là des lignes intérieures de la Communauté et non pas de la métropole. Sur ce voyage, assez semblable à beaucoup d'autres, j'étais cependant décidé à écrire, non pas ce qu'il est convenu d'appeler un article ou un « papier », mais quelques impressions, comme on tient un journal, pour soi-même ou pour des amis. Et les lecteurs sont des amis. Je commence.

Des Invalides à Orly-Nord

Me voici en face du guichet Air Algérie, à la gare des Invalides. Devant moi quelques voyageurs. L'hôtesse d'accueil débarrasse une jeune mère d'un enfant déjà lourd que ses bras portent avec peine. Un, homme, très occupé par une lecture avance sans l'interrompre, en poussant sa valise du pied.

Je suis des yeux, un instant, la valise et puis, pour passer le temps, je regarde mon billet. Il me donne une place sur la ligne 1405, avec un départ à 9 heures et arrivée à Alger à 11 heures 20. Je consulte l'horaire de la Compagnie et j'y vois deux autres services dans la journée, par *Caravelle* aussi, mais en fin d'après-midi. Et trois services par DC 4. Je note aussi la *Caravelle* sur les lignes Paris-Oran et Paris-Bône.

C'est très intéressant, un horaire : je pourrais le regarder indéfiniment, cela touche à l'art abstrait qui ne me déplaît pas, mais me voici devant les employés de la Compagnie.

Les formalités sont brèves. On me demande si j'ai un laissez-passer. C'est très gentil, mais si je n'en avais pas, et si je n'avais pas ma carte de presse qui en tient lieu, il serait un peu tard pour m'en procurer un.

Le temps de remplir mes fiches sur un banc de style « jardin public » et voici le car.

En route pour Orly. Une petite pluie bien fraîche éteint les ors de l'Hôtel des Invalides et mouille les canons alignés comme si nous les passions en revue. Un parcours sur des avenues larges et droites nous amène Porte de Gentilly, à ce large couloir de bitume et de béton qu'est la nouvelle autoroute. Nul arrêt. Aucun à-coup dans la circulation. Nous allons aussi sûrement que de l'eau dans un large canal. Quelques minutes de ce trajet nous amènent devant la future aérogare dont la façade s'achève. Il suffit d'un virage pour nous déposer aux portes d'Orly-Nord. Vérification des laissez-passer, contrôle des bagages et nous allons nous asseoir dans la salle d'attente.

Rien à voir dehors, sauf des cars qui viennent prendre les voyageurs et les conduisent à leurs avions. Des cars qui vont et viennent dans l'air gris et la bruine. Je me suis levé de bonne heure et j'ai sommeil, j'envie mon voisin qui dort.

— *Les voyageurs par Caravelle, les fiches bleues, par ici.* J'ai une fiche bleue, allons-y.

De Paris à Alger (roses et parfums)

Les *Caravelle* qui sortent toutes des ateliers de Sud-Aviation dont elles sont l'orgueil, se ressemblent évidemment comme des sœurs, mais comme des sœurs, tout en étant de même race, elles se distinguent les unes des autres selon les compagnies.

J'ai connu la *Caravelle* de 1956 dont la cabine était encore encombrée d'appareils de mesure. Elle appartenait, je crois, au SGACC. J'ai voyagé sur la *Caravelle* d'Air France dont des tableaux très modernes ornent les parois. Je suis très heureux de faire connaissance avec une *Caravelle* qui porte les couleurs d'Air Algérie.

Suis-je influencé par le nom ? Ou par le but de mon voyage ? Il me semble que la cabine, les cabines plutôt, car notre avion est du type mixte, évoque l'Afrique par ses couleurs. Les sièges y sont d'un rouge-bordeaux, mais on ne les voit pas quand on est assis et moi qui ait pris place au second rang, j'ai devant les yeux immédiatement deux dossiers immenses d'un gris clair difficile à définir, de ce gris que j'ai vu naguère sous certaines lumières entre Fort-Lamy et Tunis. Les revêtements sur les côtés sont du même gris. Les cloisons transversales sont beige « sycomore », les rideaux sont beige, eux aussi, avec liserés verts.

Il est 9 heures 05 et nous sommes arrêtés sur l'aire de stationnement, au bout de la piste récemment allongée. Je me rappelle ce jour où un fonctionnaire aimable de l'aéroport de Paris me la fit parcourir en voiture. C'était à la fin de l'an dernier, la veille de son inauguration dans ses dimensions nouvelles. Je brûlais déjà de rouler sur elle pour un départ.

Les feux de piste sont allumés, ce qui prouve que la visibilité est plutôt mauvaise. Par le travers avant, j'ai le loisir d'admirer une balise verte. Par le travers arrière, je vois, à quelques mètres, un Boeing des Pan American Airways. Plus loin, un *Viscount*.

Pas d'énervement ici. Chacun à son tour. Et c'est à nous...

À nous a grande piste d'où, après un roulement très court, notre *Caravelle* décolle et prend son angle de montée : un grand angle qui est bien à elle et qui fait que le voyageur qui la connaît est parfaitement indifférent à l'épaisseur des nuages dans lesquels il entre, à leur turbulence comme disent les initiés. Il sait bien que, quelques minutes plus tard, il aura retrouvé le calme des hauteurs, l'azur et le soleil.

C'est exactement ce qui se passe aujourd'hui. De la crasse, couleur de vieille usine, nous montons dans une espèce de laine éblouissante, puis dans un ciel où il n'y a plus rien. Plus rien, hormis nous. La Terre existe encore, mais en bas et sous un plafond miteux qui la cache. La pauvre Terre !

Le pilote Jeanjean, le commandant de bord, qui nous a souhaité la bienvenue, nous monte vers 8 850 mètres, toujours dans cette calme solitude. De la France, nous ne verrons rien, sauf au moment de la quitter, un rivage en festons.

Bientôt, les nuages se déchirent, s'amenuisent et la mer apparaît dans sa splendeur. Effets de lumière, à bâbord, elle se présente en miroir bleu argenté, à tribord, en étoffe aux plis fins.

Au-dessus des îles Baléares qui, dans ce calme, n'ont rien de romantique, une des hôtes, elles sont trois à bord, apporte à chacun de nous un plateau : des sandwiches, des gâteaux, une rose.

L'offrande de la rose, dans une telle ambiance, au-dessus d'untel paysage que les Grecs auraient jugés dignes des Dieux, c'est un geste antique retrouvé. La jeune fille, l'hôtesse qui le fait, n'en a peu être pas conscience. Le passager non plus, et c'est dommage pour lui.

Et voici la côte africaine avec un bandeau de montagnes violettes, l'Atlas, à l'horizon. Voici l'aéroport de Maison-Blanche sur lequel nous descendons lentement après une promenade merveilleuse.

Notre *Caravelle* se pose et tandis que nous roulons sur le taxiway vers l'aérogare et ses palmiers, deux Nord 2501 *Noratlas* atterrissent à leur tour.

À peine suis-je dans le hall, que je m'entends appeler par haut-parleur. Je suis attendu au bureau d'Air Algérie qui a mis une voiture à ma disposition.

Dorénavant, et pendant tout mon voyage, il n'y aura jamais de problème grâce à l'extrême obligeance du chef de service des Relations extérieures de la Compagnie, Monsieur Pietrapiana, et ses intelligents et dynamiques collaborateurs.

D'Alger à Hassi-Messaoud (des palmes aux derricks)

J'étais donc hier matin à Orly, devant une verrière sinistre sous la brume, en attendant la *Caravelle*, je suis ce matin à Maison-Blanche attendant le Nord 2502 *Noratlas* d'Air Algérie qui assure aujourd'hui le service entre Alger et Hassi-Messaoud MD-1.

Le soleil brûle dans un ciel pur. Les avions circulent nombreux, on dirait même qu'ils se promènent dans les palmiers.

L'aérogare est une grande cage de verre où règnent dans le hall d'entrée, d'un côté Air France, de l'autre, Air Algérie.

Air Algérie, j'ai pu le voir hier dans la rue comme à l'hôtel Aletti où j'étais descendu, c'est vraiment la compagnie du pays. Elle unit l'Algérie à la métropole et c'est bien son activité essentielle, mais elle fait aussi à l'intérieur de l'Afrique un travail qu'on ne risque pas de sous-estimer.

Elle exploite un réseau de lignes régulières et de services à la demande, elle loue des avions à des entreprises d'affrètement. Mon billet est un billet de passage « affrètement » et, sous le nom d'Air Algérie, il porte un timbre « Cosagra-Base d'Hassi-Messaoud ». L'affréteur est M. Cosagra, un ancien aviateur, conseiller municipal de Ouargla, qui est à la tête d'une agence de voyage. Il travaille beaucoup avec Air Algérie.

Ce détail me met dans la nouvelle ambiance, il faut cependant revenir à l'ensemble du réseau qui l'explique. Le réseau africain d'Air Algérie s'est beaucoup développé depuis cinq ans. Il y a à cela plusieurs causes.

L'insécurité d'abord. Les villes et les oasis du Sud ont été, soudain, isolées les unes des autres. Les routes étant dangereuses, des lignes se sont créées à leur place. Quand les routes sont revenues relativement praticables, les lignes ont continué.

Mais l'insécurité a agi aussi d'une façon que l'on pourrait dire indirecte. Elle a amené les isolés à se grouper dans certaines agglomérations et ces agglomérations qui, auparavant, n'auraient pas assuré un trafic suffisant à des escales commerciales, sont désormais capables d'alimenter un trafic régulier.

L'insécurité n'a pas été seule à jouer. Un développement industriel et commercial accentué a porté les hommes d'affaires à voyager plus par avion. Tout s'est passé comme si la valeur du temps avait brusquement changé. Du temps élastique et nonchalant des pays chauds et méditerranéens, on était passé au temps fiévreux du reste du monde, temps des décisions rapides. Le transport aérien s'imposait.

Enfin, une autre raison du développement du réseau intérieur aura été le transport sans cesse accru des fonctionnaires de l'Administration, des militaires et des travailleurs de toutes sortes.

L'infrastructure, établie pour des raisons militaires, a rendu ce développement possible sur le champ.

La carte du réseau que j'ai sous les yeux, me montre le rayonnement des lignes à partir d'Alger vers le Sud. Des DC 3 et des DC 4 y sont employés. Ces avions sont d'ailleurs là devant moi, l'aile au soleil, à côté d'un *Deux-Ponts* et d'une *Caravelle* d'Air France. Cette flotte, avec celle des *Noratlas*, sert à sa manière la cause de la pacification.

Mais je n'ai pas à aller vers Adrar, vers Sétif ou vers Biskra, ni à employer une ligne régulière, où la plupart des voyageurs sont en veston, comme ceux qui vont de Paris à Lyon ou à Toulouse. Je vais voyager sur un service des Pétroliers.

À côté du réseau exploité directement par Air Algérie, il y a celui du Sahara où, avec Air France d'ailleurs, Air Algérie intervient, comme je le disais plus haut, en affrétant.

Quand des compagnies pétrolières descendent vers le Sahara, il leur faut d'abord des avions pour l'étude et la recherche, puis des gros porteurs pour la mise en place des matériels et des installations et pour la marche de l'exploitation. Elles se construisent alors un aéroport sur les gisements mêmes qui leur ont été attribués et, comme elles n'ont pas à elles seules suffisamment de besoins en transport pour alimenter des avions fréquents et que ces services leur sont cependant nécessaires, elles en confient l'exploitation à des intermédiaires, agences de voyage, transitaires et groupeurs. Les sociétés et les affaires nombreuses qui ont des contrats avec des compagnies pétrolières participent ainsi au trafic et en bénéficient.

À Hassi-Messaoud, par exemple, la Société nationale SN REPAL a son aéroport MD-1, la Compagnie française des pétroles d'Algérie a le sien. Deux affréteurs sont en activité, et il en résulte que, chaque jour, ces centres pétroliers sont reliés à Alger, bien qu'il n'y ait pas de services réguliers proprement dit. Il en va de même pour Edjéleh un peu plus loin.

Le haut-parleur appelle pour Paris les voyageurs élégants, pour l'intérieur de l'Algérie, je vois toutes sortes de costumes au milieu desquels évoluent des femmes voilées. J'entends appeler des noms singuliers : Hassi-R'Ml, In-Aménas... Si vous aimez les sonorités étranges, vous êtes servi. Et enfin, MD-1, Hassi-Messaoud, c'est pour moi, notre *Noratlas* nous attend.

Ici, nulle femme. Une majorité d'ouvriers africains. Un d'eux se trouve assis à côté de moi dans l'avion. J'essaie de lui parler mais la conversation s'avère difficile. Comme je regrette de ne pas connaître sa langue. Nulle femme et des hommes dans toutes les tenues comme pour une prise de films dans le Texas. La soute à bagages c'est, à l'avant droit de la cabine, sans aucune séparation, le plus étrange assortiment, monceau de valises, malles, mallettes et sacs, qui se puisse imaginer. Pas un bagage qui ressemble à l'autre, c'est comme dans une réunion d'hommes. Au

temps des fabrications en série, cela paraît inconcevable. Mais je ne suis pas là pour réfléchir sur la diversité de ces objets.

Le *Noratlas* avec ses réacteurs d'appoint *Marboré* peut transporter six à sept tonnes sur des parcours de 700 kilomètres. Il transporte facilement des éléments de sonde, des tables de rotation ou des moufles. Aujourd'hui, le nôtre est chargé à plein de voyageurs avec leurs bagages.

Sept cents kilomètres, c'est à peu près la traversée de la France de l'extrême Nord à l'extrême Sud, c'est la distance que nous avons à parcourir pour arriver à Hassi-Messaoud. L'Atlas Tellien et les monts des Ouled-Nails nous séparent du désert.

Sur l'aérodrome d'Oued-Irara (dans la banlieue d'Alger)

Je suis sur l'aérodrome d'Oued-Irara qu'on nomme aussi Hassi-Messaoud M-1. Ce dernier nom, j'ai pu le lire en lettres géantes le long de la piste. L'aérogare est une maisonnette avec deux ou trois bureaux, deux bancs sous un auvent et une sorte de barrière avec un portillon pour le contrôle. Notre avion voisine avec un autre d'Air France. À l'écart, modeste, un *Broussard* d'Aérotec.

Au Sahara, en cette fin avril, il souffle une brise fraîche, même à onze heures du matin. Je devrais être heureux, mais je suis un peu « sonné » parce survol, avec rien dessous, rien que du sable et, pour finir, quelques tours métalliques solitaires, ou bien une fumée au ras du sol. J'entends encore Georges Houard me dire avant mon départ de Paris que si je tenais absolument à voir un derrick, je n'avais qu'à aller à Chailly-en-Brière, à côté de Barbizon dont il est familier.

— *Ça vous plaît ?* me demande le commandant de bord qui est au fond responsable si je suis dans ce bled, puisque c'est lui qui vient de nous y déposer. *Vous verrez, on s'y fait vite.* C'est un ami des *Ailes*. Il m'a conté sa désolation quand, rentrant d'Extrême-Orient, pendant la guerre, il s'est rendu compte que sa collection du « *Journal Bleu* » avait été brûlée.

— *Si nous déjeunions en semble ?*

— *Impossible, je regrette beaucoup, mais je vais repartir. Je rentre à Alger et ce soir je serais à Marseille.*

Alger, Marseille, ce soir ! Tout de suite presque. Mais alors, cette espèce de tristesse que j'ai eue, c'était peut-être seulement l'effet d'un contraste top vif entre des sensations diverses. Voici que le pétrole me devient presque sympathique. La minuscule aérogare aussi est sympathique avec sa dizaine de voitures qui attendent es voyageurs. Elle me rappelle certaine gare de chemin de fer des Alpes où le rapide s'arrête une minute, l'été, pendant la saison.

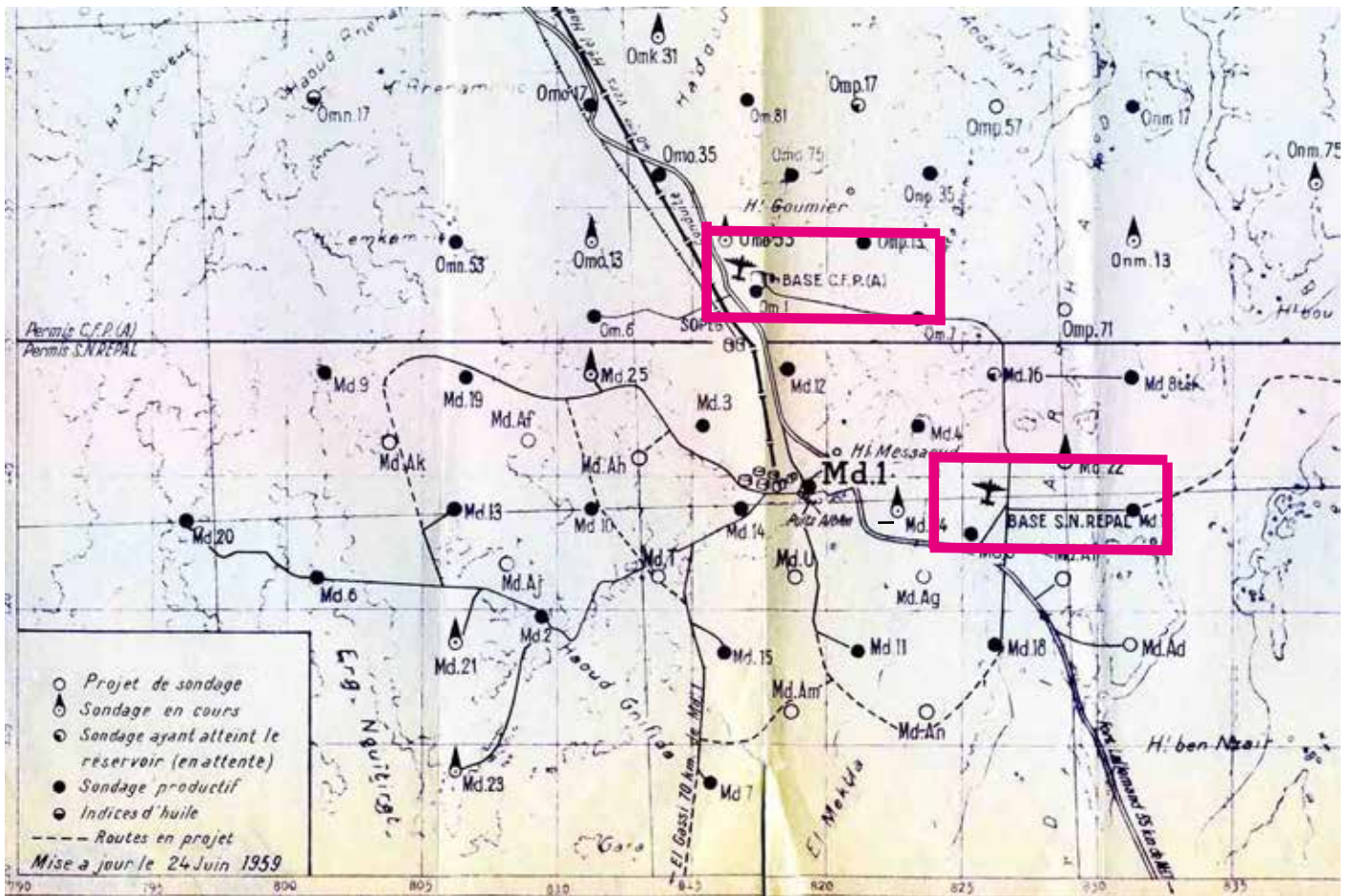
— *En tant que commandant de bord à Air Algérie, vous venez de me rendre le sens juste du temps et de l'espace. Vous m'obligez à voir l'un et l'autre comme vous le voulez. En somme, vous agissez en prestidigitateur.*

Je ne savais pas si bien dire. Mon interlocuteur me montre un brevet, je ne sais pas le terme exact, de maître es cartes.

— *Ça vous étonne ?*

— *Non, Saint-Exupéry, lui aussi, était très adroit à ce jeu. Il avait presque toujours un jeu de cartes dans sa poche.*

Le chauffeur qui va me conduire à l'hôtel doit emmener un commerçant en panne de voiture et qu'il faut attendre quelques minutes. C'est pour moi l'occasion de parler encore de Saint-Exupéry, puis du réseau intérieur d'Air Algérie, dont mon commandant de bord (il m'a demandé de ne pas citer son nom) me vante la précision des horaires.



▲ Le partage du gisement et les deux aérodomes d'Hassi-Messaoud, au nord : Maison-Verte de la CFP, au sud : Oued-Irara de la SN REPAL

▼ Un Noratlas d'Air Algérie à Oued-Irara



— *Sur ce réseau, me dit-il, il faut que les départs soient effectués à des heures précises. Vous comprenez : quand on part pour Paris pour faire le tour de la terre, une demi-heure ça joue plus ou moins, quand on navigue d'une oasis à l'autre, il faut que ça marche « pile ».*

— *Un peu comme la Postale de Nuit !*

— *Oui, il faut une préparation des matériels très poussée.*

— *C'est pour cela que je veux voir vos ateliers de Maison-Blanche. J'ai rendez-vous, à mon retour à Alger, avec Georges Rey, le maître du Service technique.*

— *Ça vous intéressera. Mais voici votre chauffeur... Voulez-vous que je vous raconte une histoire pour vos lecteurs, juste une seconde. Ça se passe à Selfridge Field, terrain d'entraînement près de Detroit, pendant la guerre. Terrain où s'entraînaient, à côté des Américains, quelques Français. Il fait nuit noire. Dans un Marauder sur l'aire de stationnement, il y a votre serviteur, commandant de bord aux commandes, un copilote, un radio, un mécanicien. Exercice de cross-country. On attend. On gèle. On descend par la trappe de la roulette pour satisfaire un besoin bien naturel, puis on remonte en vitesse.*

La Tour donne l'ordre de s'aligner et de décoller. OK. Tout va bien. On m'appelle en HF et je m'entends coller huit jours d'arrêt. Je demande pourquoi.

Votre navigateur...

Qu'est-ce qu'on lui veut à mon navigateur qui est bien tranquille dans son coin ?

Votre navigateur, il est ici près de moi à la Tour. Zut ! il n'était pas remonté !

Et après un silence, mon interlocuteur ajoute :

— *J'avais alors 22 ans.*

À peine cette histoire finie, il faut nous séparer.

La voiture de l'hôtel me conduit sur une route excellente où il continuerait à n'y avoir rien si, au bout d'une dizaine de kilomètres, on n'apercevait des torches qui, sur des tiges hautes, ont des couleurs vives même en plein soleil. L'ocre des sables et le noir de fumée me semblent les couleurs du Sahara 1960 !

— *Ça, me lance le chauffeur négligemment, c'est la REPAL qui perd son fric.*

À droite de la route, seule sur le sable, une église. D'habitude, dans un bourg de six à sept mille hommes, et c'est paraît-il la population d'Hassi-Messaoud, l'église est entourée de maisons : magasins, garages, cafés, bureaux de tabac, ici il n'en est rien.

— *Et si on veut des cigarettes ?*

— *On les achète au bar de l'hôtel.*

C'est alors qu'on appartient à la REPAL ou à la CFPA. On les achète à sa Base où il y a tout. Même des piscines et des fleurs.

— *Et si on n'appartient pas au Pétrole ?*

— *Alger n'est pas loin, on attend la fin de la troisième semaine.*

C'est la deuxième fois que l'on me rappelle que je suis dans la banlieue d'Alger. Il faut croire que c'est vrai.

En face de l'église, de l'autre côté de la route, une maisonnette porte l'enseigne : « Conagra ». Tiens, une connaissance, mon affréteur. Je m'approche. J'ai affaire à l'un des collaborateurs du Pétrole qui est en train d'arroser des plants hauts de cinq centimètres. Des eucalyptus, me dit-il. Son frère est le pilote de l'Aérotec, Robert Carrère, dont j'ai vu le *Broussard* en arrivant.

Me voici à l'hôtel. Des maisonnettes de couleur, avenantes et, plus loin, les chambres, des cabines à côté les unes des autres. Le conditionnement d'air est bon. La mienne est fraîche à midi. L'eau est bonne. Je me repose un peu en réalisant que sept mille personnes dans le désert, ça ne se voit pas. La cité du Pétrole, c'est une cité diluée dans le sable. J'y suis et c'est exactement comme si je n'y étais pas. Une drôle de sensation !

Du côté de la SN REPAL (des puits d'eau aux puits de pétrole)

Si l'on veut voir quelque chose ici, en dehors du sable et des baraques provisoires, dont le terrain est parsemé, il faut s'adresser à l'une des sociétés pétrolières. Le gisement de 1 600 kilomètres-carrés, soit, en gros, de quarante kilomètres sur quarante, un des plus grands gisements du monde, est réparti entre elles deux.

Grâce à la REPAL, qui est souveraine dans cette partie Sud, je serai initié par un parcours du champ en voiture. Grâce à la CFP, qui règne au nord, je perfectionnerai un peu ma connaissance du milieu au moyen de l'hélicoptère. Mes deux jeunes guides, au travers d'un monde neuf que j'ignore ont une patience et une gentillesse que j'admire. Pour l'un, c'est Mr de Sarrazin, pour l'autre c'est Claude Nozet, pilote de Gyrafrique. Je tiens à les remercier ici.

Au sol, d'abord ici, le puits de l'Histoire, un témoin du Passé. En 1955 encore, il était le puits des Chameliers avec un peu d'eau pour les caravaniers. On l'appelait le Puits Bienheureux. Son souvenir reste dans le nom d'aujourd'hui : Hassi-Messaoud.

L'autre puits, à quelque distance de voiture, est déjà lui aussi dans l'Histoire. Il marque l'aube du présent. C'est ici que la REPAL, la première, a fait jaillir le pétrole du gisement. On l'appelle le MD-1. Et c'est pour cela, sans doute, que les deux noms sont souvent réunis : Hassi-Messaoud-MD-1. Il fonctionne toujours, c'est-à-dire que le pétrole monte dans ses tubes, arrive presque au ras du sol et de là, par un pipe, est transporté jusqu'à l'usine de production. Le liquide qui imprégnait le grès cambrien, par plus de 3 800 mètres de fond, est passé par lui pour aller aux installations de dégazage. Il fut le premier, il fut le seul. Aujourd'hui, sur tout le gisement, ils sont quarante-sept qui, comme lui, sont des sources d'or noir. Entourés d'une barrière circulaire, ils ont l'air d'épouvantails, leurs bras courts portant les valves qui commandent le débit. Les Pétroliers, les voyant d'un autre œil que moi, les ont nommés des arbres de Noël.

L'usine de production est un bel immeuble : lignes pures, couleurs nettes. L'ensemble, dans cet infini où l'on flotte, a la précision heureuse d'une page de Bach. Le pétrole venant des puits arrive dans des séparateurs d'où il passe aux réservoirs de stockage final : quatre réservoirs de 25 000 mètres-cubes. Partant des séparateurs, des tubes verts ou jaunes, selon l'étage, conduisent aux torches, à ces torches d'un splendide effet, qui consomment un gaz dont on ne sait que faire, au moins pour le moment.

L'immeuble de commandement contient les bureaux clairs qui ouvrent par d'immenses verrières sur ce décor. La façade est d'un beau vert. Des montants obliques portant un auvent bleu. Un escalier a des marches à reflets mauves.

C'est d'ici que le pétrole de la REPAL gagne, par oléoduc, Gaoud-el-Hamra, la source de l'oléoduc de 800 kilomètres qui mène dans le port de Bougie où il déverse 700 000 tonnes par mois depuis janvier. Il en déversera un million en 1962.

Une sonde, à une dizaine de kilomètres de là, me montre en action, dans son échafaudage de 45 mètres de hauteur, les ouvriers qui font descendre les 3 000 mètres de tubes et tourner les trépan-broyeurs pendant le creusement. Le trépan usé, à peu près toutes les 36 heures, ils font tout re-

monter. Si le trépan perce la roche, elle, ronge le trépan au tungstène. Il faut changer le trépan. J'assiste pendant quelques minutes à une remontée de ce genre.

Un forage de la sonde, c'est 600 millions de francs. On conçoit que, quand une pièce casse, l'avion intervienne pour que la recharge soit apportée ici d'extrême urgence.

Encore quelques kilomètres en voiture. Des touffes aux tiges grises, aux fleurs mauves, sont près de nous. Je descends pour les cueillir et les ramener à Paris. À peine touchées, elles tombent en poussière au point que j'ai l'impression que je viens d'être victime d'un mirage. Le désert n'est pas un jardin.

Notre promenade s'achève par la nouvelle base que la REPAL construit pour son personnel à Oued-Irara. Ici, comme dans toute l'exploitation, le travail n'a de cesse. On pratique partout à Hassi-Messaoud les « trois huit », le rythme des grandes veilles créatrices.

Déjà, le quartier musulman prend forme. Des cabanes entourent un grand jardin où sont plantées des fleurs et des arbres. La piscine est prête à recevoir l'eau. Ailleurs, toutes les machines de creusement et de construction sont en action dans un bruit infernal, mais on voit déjà sortir de terre les allées de la Base future et l'ossature des bassins où l'eau vive jouera en cascades.

On a ici la sensation que la lutte est commencée entre l'eau et le sable. Mon guide me dit qu'on est sûr de vaincre car cette eau, on la trouve à cinquante mètres de fond où elle est pompée facilement. On la trouve aussi, nappe immense, à 1 500 mètres dans l'Albien. Hassi-Messaoud a droit aujourd'hui à 15 000 mètres-cubes par jour, la consommation d'une ville normale de trente mille habitants.

Ici, la consommation d'eau est effarante. Un appareil de forage utilise cinquante mètres-cubes d'eau par jour. Un sondeur boit, en période de grosse chaleur, dix à quinze litres d'eau par jour.

Nous revenons à l'hôtel en suivant, un moment, le chemin que nous avons pris à l'aller. Un vent de sable s'est levé qui cache le soleil et masque par endroit la route. Les chameaux ont disparu. J'espère avoir meilleur temps demain pour voir le gisement du côté de la CFPA.

Le lendemain, le vent de sable n'était pas, cette fois, une affaire sérieuse. Toute la nuit, je l'ai entendu contre ma cabine battre ou s'écraser en froissis de vagues. Mais aujourd'hui, le calme est revenu. Le soleil est au zénith, dans un ciel éblouissant. Le sable brûle. Détachons-nous un peu de lui, très peu, quelques mètres suffisent.

Du côté de la CFPA(A) (dans le chaudron de la sorcière)

Ce sera la deuxième partie de ma visite au gisement d'Hassi-Messaoud. La cabine de l'hélicoptère Bell 47J de Gyrafrique est un poste d'observation idéal d'où, tout attentif au spectacle qui m'est présenté, j'oublie qu'il s'agit d'un vol. J'oublie l'adresse du pilote et je le suis comme si j'avais le pouvoir de me déplacer en avant ou en arrière, de côté, selon mon désir, sans autre moyen que mon corps. Cela se produit parfois en rêve.

Claude Nozet me fait faire le tour des installations. De l'aérodrome de Maison-Verte sur lequel sont posés deux *Noratlas* et quelques avions légers, nous passons à la base contiguë, où je puis admirer le jardin, tiré du sable, les lauriers roses en fleurs qu'entourent les cabines, la piscine près de laquelle des baigneurs font du soleil. Une femme même, il me semble, ici. La première que j'ai vue ici. Cet enclos en construction sera un parc pour des gazelles, il me fait souvenir de la belle installation de l'Escadre de Thiès, aux portes de Dakar, de la fierté du commandant qui me disait que tout avait été fait avec les moyens du bord. Les moyens de l'armée de l'Air ne sont certainement pas ceux des Pétroliers.

Peut-être faut-il voir dans ce beau travail des compagnies ici, une préfiguration d'un nouveau Sahara fertile et fleuri. Les noms de la CFPA et de REPAL seront ceux des premiers défricheurs. Nous passons à hauteur d'une usine à faire de la boue. La boue joue un grand rôle dans le travail. Nous tournons autour d'une sonde dont la pointe est plus haute que nous. Elle est seule et travaille avec des ouvriers autour d'elle. Peut-être une réparation. Solitaire aussi, au pied des dunes, un arbre de Noël qui envoie son pétrole à l'usine de production. Suivons ce chemin qu'il fait sous terre. En quelques minutes, nous voici à l'usine de production la CFPA, devant ses séparateurs et ses réservoirs. L'arrivée des oléoducs est impressionnante. Ces tubes sombres, parallèles, on dirait des orgues sur une page de musique. Impressionnantes aussi les trois torches, car la CFPA, comme la REPAL, brûle son gaz. Trois flambeaux géants et au loin se devine Haouad-el-Hamra, l'oléoduc.

Et maintenant, une sorte d'expérimentation. À Paris, Mr Masson-Regnault, le président de Gyrafrique, m'avait dit qu'on ne pouvait se rendre compte des services de l'hélicoptère que dans le désert.

Si les routes, les aérodromes et l'eau font de cette région une région de vie, il suffit d'être à cent pas de la fontaine, de la piste et de la route pour se rendre compte que le Sahara reste le Sahara. Y installer une conduite d'eau, un chemin provisoire ou définitif, cela coûte des sommes énormes et il n'y a pas d'autre moyen d'aller droit que d'utiliser les machines à voilure tournante pour déterminer les plus courts chemins et cela dans des temps minima. Dans ce désert de sable, je commence à voir que la voiture ne pourrait pas grand-chose et même rien.

Pour que j'en sois bien convaincu, Nozet me promène au-dessus de l'erg où les dunes de sable vont dans tous les sens, dans des dessins vertigineux. On va au ras de ces crêtes, dans une sorte de chevauchement, jusqu'au moment où, sur l'une d'elles, le Bell descend un peu, glisse sur deux ou trois mètres puis s'arrête.

Nous sommes dans un chaudron brûlant. Tout alentour au-dessus de nous, la crête circulaire se confond avec le ciel. Tout est vaguement jaune avant de devenir vaguement bleu. L'hélice anti-couple est très au-dessus de la cabine et si je garde l'esprit libre, c'est que le rotor continue à tourner. Ce brave rotor qui, sur un geste de son maître, nous tire hors d'un lieu où l'on pourrait plutôt couler que passer à pied ou en voiture.

Nous faisons maintenant un tour à l'air libre. C'est incroyable, après cette descente le long des parois d'un chaudron comme on se sent à l'aise à cinq ou dix mètres seulement au-dessus. On a envie de chanter. Le plateau, à côté, semble plus confortable, avec ses grands cônes de sable sculptés par les vents, gardant à leur sommet une dalle, leur ornement.

La CFPA m'emploie pour le transport des cadres et des spécialistes demandés d'urgence, me dit Nozet. Ceux-ci gagnent beaucoup de temps d'un puits à l'autre. J'aide à l'évacuation des malades et des blessés et puis aussi à la construction des chemins et des oléoducs. Je suis en permanence à sa disposition. La REPAL, de son côté, emploie Couriot, un de mes camarades, avec son Bell G2. Je connais beaucoup de gens qui, lorsqu'ils voyagent, aiment à se sentir dépaysés, à condition que cela ne soit pas excessif. Pour se préserver contre un dépaysement excessif, ils emportent, dans leur voiture, divers objets familiers. Quand ils s'arrêteront devant un gouffre des Alpes, par exemple, ils seront bien contents de voir devant eux, à portée de la main, la poupée de leur fille ou un étui à cigarettes, ça les rassure. Dans le chaudron du diable, où m'avait arrêté le pilote Nozet, le tableau de bord du Bell m'a souri de tous ses cadrans. Mais déjà je les oublie en apercevant le cercle d'atterrissage qui marque le domaine de l'appareil à voilure tournante et, non loin de lui,

l'aérodrome de Maison-Verte, celui de la CFPA, où deux *Noratlas* d'Air Algérie sont arrêtés, ainsi que quelques avions de l'Escadrille Mercure.

Avec une douceur infinie, l'appareil a repris sa place au centre du cercle. Je comprends qu'il soit considéré comme un instrument de travail dans ce désert. Si je devais lui donner un nom, je l'appellerais la « *machine à fréquenter le Sahara* ». Il donne vraiment une utilisation de cette troisième dimension si chère aux aviateurs.

Comme je demande à Nozet s'il sera à Alger à la fin de la semaine, je sens que je viens de toucher un point délicat. Dans ma tendance à généraliser, c'est le défaut des gens qui ne font que passer, j'ai cru que tous ceux qui travaillent ici ont droit à une semaine de récupération après trois semaines de travail.

J'apprends que la règle n'est pas valable pour toutes les professions. J'ai la sensation que le désert, malgré cinémas et piscines, demeure austère dans ses heures creuses. Tout le monde ne parvient pas à y tuer le temps comme le fait un jeune philosophe dont j'ai reçu la confiance et qui, j'ai pu le vérifier, se distrait en pratiquant le yoga ou en lisant les Méditations Cartésiennes.

Retour à Maison-Blanche

Air Algérie m'avait donc permis de remonter en quelques heures aux sources de notre plus grand gisement de pétrole, c'est encore un de ses avions qui m'attend aujourd'hui à l'aérodrome d'Oued-Irara pour le parcours en sens inverse, pour rentrer à Alger.

C'est dans un de ses trois *Noratlas*, dont elle a tiré, en 1959, plus de 3 500 heures de vol, tant sur le réseau pétrolier que sur le reste de ses lignes. Il se remplit de voyageurs, des hommes d'affaires, des représentants, des techniciens en mission pour dépanner ou réparer, un ingénieur stratigraphe (variété, si j'ai compris, du géologue), etc.

Hassi-Messaoud est aujourd'hui relié à Alger par une bonne route qui fait un peu plus de 800 kilomètres. Mes voisins de cabine pensent-ils quelques fois à ce que serait leur vie de travail si, au lieu de regagner Alger en deux heures, par avion, ils étaient obligés de reprendre la route ?

Un d'eux que j'interroge me dit qu'il a souvent pensé au transport en Algérie et au Sahara et qu'il a sur ce sujet, quelques idées que n'acceptent pas ses connaissances :

— *Nous sommes sans imagination, me dit-il. Nous attribuons à nos routes au Sud la vertu que les Romains attribuaient aux leurs. Mais les routes romaines partaient du Forum et vous y ramenaient, le Romains n'avaient pas de lignes aériennes. Aujourd'hui, si les lignes aériennes se sont développées en Algérie, c'est parce que les routes ont été, pendant un certain temps, impraticables. Elles sont les fruits d'un temps de fièvre, de crise si vous voulez.*

— *Qu'importe, elles resteront.*

— *J'en suis moins sûr que vous. Il faudrait pour cela assommer tous ceux qui ont été intoxiqués par le lait de la Louve et qui se croient encore au temps de César ou d'Auguste. Moi, Monsieur, je propose que l'on « pense » Aviation d'abord : c'est-à-dire que, dans un plan des transports, plan portant sur plusieurs années bien entendu, le transport reliant les chefs-lieux de ce pays entre eux soit avant tout « pensé » en lignes aériennes. S'il y a des routes au sol sur ces grands axes, elles seront « pensées » en complément des lignes aériennes. En complément, vous m'entendez bien, et non pas en priorité.*

— *Et vos constructeurs de routes ? Vous les assommez aussi ?*

— *Non, ils feront toujours les routes qu'ils voudront et là, il en faudra beaucoup pour relier les chefs-lieux aux agglomérations qui dépendent d'eux. Vous êtes de mon avis ?*

Je lui demande à réfléchir. Tout en assurant que j'approuve son plaidoyer pour le transport aérien, j'ai du mal à prendre parti contre la route romaine, comme ça, en bloc.

— *Vous comprenez, lui dis-je, il y a Rome dans mon nom !*

Cela, certes, il ne pouvait évidemment pas le prévoir, mais il restera ferme dans sa position de combat.

Deux heures ont vite passé. Quand le *Noratlas* décolle, je n'ai plus, pour le paysage, un regard inquiet, comme à mon arrivée. Je sais reconnaître, au moment même où ils vont disparaître dans le lointain, les lignes d'une activité éparse fortement ordonnée, les fumées, les réservoirs, les usines, les puits modestes qui semblent travailler en dormant, les sondes altières qui font payer 600 millions un de leurs forages. J'ai encore certains aspects de l'étrange Hassi-Messaoud dans la pensée quand la mer apparaît et que Maison-Blanche nous tend sa piste.

Quelques instants plus tard, cette vision s'efface enfin dans la voiture qui m'emporte vers la ville. Une large route droite, bordée de palmiers bas, se substitue à la vision des routes du désert dont le seul ornement est encore l'alignement, ça et là, des fûts de goudron.

Au Centre technique d'Air Algérie

Le Centre technique d'Air Algérie, environ 500 personnes, assure par ses propres moyens l'entretien et la révision des avions et de leurs équipements. Il dispose actuellement d'ateliers, de magasins, de hangars et d'aires de transit qui représentent une superficie de dix-neuf-mille mètres-carrés.

Les hangars sont immenses, ce sont des hangars à dirigeables que l'on a coupés en deux et dont les moitiés ont été accolées deux à deux. Ils accueillent, chaque soir, la flotte de la Compagnie qui est constituée d'une vingtaine d'avions de cinq types : Douglas DC 3 et DC 4, Nord 2502 *Noratlas*, *Constellation* et *Caravelle*.

Les lignes sont relativement courtes, surtout en Afrique du Nord. Les services atteignent des fréquences élevées. Il en résulte que les horaires doivent être tenus avec précision. Régularité et sécurité, les deux impératifs valables pour toutes les compagnies, s'imposent ici d'une façon particulièrement stricte, à la limite de ce qui peut être atteint.

— *Ces deux hangars, me dit Georges Rey, le directeur du Centre technique, voient passer chaque nuit les avions de notre flotte, pour ce que nous appelons la visite de transit.*

Chaque élément d'un avion doit être considéré en tant qu'une entité ayant une existence propre, mais aussi en tant que partie de l'ensemble organique qu'est un avion.

Comme entité ayant sa propre existence, il est soumis aux vérifications et aux révisions établies selon les normes des constructeurs qui indiquent des révisions après des temps limites. Ces temps entre deux révisions ont été estimés par les constructeurs qui se basent sur des emplois moyens considérés comme possibles. Un des travaux du Centre technique, et ce n'est pas le moindre, c'est d'adapter ces normes aux services réels qui sont effectués par les avions de la Compagnie. Cela conduit souvent à diminuer les délais prescrits entre deux révisions.

Par exemple, les conditions d'emploi dans la zone du Sahara, en atmosphère chaude, nécessitent une diminution des temps limites, ce qui implique la révision et l'entretien plus fréquents des systèmes de conditionnement d'air.

En tant que partie d'un ensemble organique, chaque élément fait, d'autre part, l'objet d'une vérification sérieuse pendant la visite de transit qui se passe chaque soir à chaque retour à Maison-Blanche.

— *Notre genre d'exploitation le permet, me dit Georges Rey, nous avons ici un avantage sur les compagnies à réseau mondial dont les services techniques centraux perdent de vue les avions pendant plusieurs jours.*

Le directeur technique me montre les fiches établies pour les visites de nuit d'une *Caravelle*, de la *Caravelle* F-OBNG. Les diverses opérations à effectuer y sont consignées. Elles sont très nombreuses. En face de chacune d'elles, une place est disponible pour les observations.

Cela permet de suivre chaque avion dans sa vie, pourrait-on dire, quotidienne. On gagne en sécurité immédiate, on gagne aussi en sécurité générale parce que des examens quotidiens permettent de déceler à temps une anomalie. Une crique, par exemple, peut être décelée après deux heures de vol seulement.

— *Vous agissez ici plutôt en médecin qui veille à maintenir son client en bonne santé qu'en chirurgien, n'est-ce pas ?*

— *C'est un peu cela. Et c'est ce qui nous conduit, voyez-vous, et je parle ici pour toutes nos équipes de mécaniciens, à le considérer et à le traiter comme tel.*

Dans notre promenade au travers du Centre technique, nous passons des hangars où les avions sont considérés dans leur ensemble, comme Georges Rey vient de me la dire, aux ateliers, au jeu complet des ateliers, qu'implique l'emploi d'une flotte actuelle, ateliers et magasins sont groupés dans un ensemble rationnel et harmonieux, très clair, doté de machines, d'instruments de mesure, d'appareillages d'essais et d'outillages spéciaux.

— *Ici, dis-je, nous retrouvons les équipements considérés comme ayant leur existence propre, ces entités dont vous m'avez parlé.*

— *Nous les retrouvons chacun avec une fiche qui donne les raisons pour lesquelles ils se trouvent en observation lorsque le temps limite vient d'être atteinte, ou qu'une anomalie a été constatée. Ils sont traités chacun en fonction de sa propre personnalité, l'avion étant oublié. Ces équipements, vous les voyez ici dans chacun des ateliers qui correspondent aux spécifications générales : radio, électronique, pilote automatique, instruments de bord, etc.*

Je n'ai pas craint d'abuser et je suis revenu au Centre technique revoir les ateliers, apprendre comment ils sont équipés des «tests» et des bancs d'essais les plus modernes.

— *Le «test» est cet instrument spécial qui donne la confirmation du diagnostic qui a été porté sur un équipement. Le banc d'essais contrôle la qualité de la réparation ou de la révision qui suit la confirmation d'un diagnostic. Il met l'instrument considéré dans des conditions de travail plus difficiles que les conditions qui se rencontrent en vol.*

Comme je demande à Georges Rey si les ateliers et l'organisation actuelle du Centre permettraient de faire face à un développement rapide du réseau de la Compagnie, il me répond que le fait d'affronter chaque jour les problèmes et les difficultés présentées par l'emploi de cinq types d'avions et de six types de moteurs, multiplicité qui donne une grande souplesse à l'exploitation, a conduit à une organisation elle-même très souple qui serait capable de faire face aux difficultés résultant d'un effectif bien plus important.

Me tromperais-je en disant cela ? Je ne le crois pas : il se dégage du Centre technique d'une grande compagnie, une atmosphère familiale que l'on ne trouve pas toujours dans un ensemble analogue d'allure industrielle.

J'ai noté aussi que le Centre emploie beaucoup de spécialistes qui sont du pays. En cela, la Compagnie concourt à la formation d'une élite en Algérie.

D'Alger à Paris (rencontres au retour)

C'est quand je suis en train de traverser le hall de l'hôtel et que je m'entends appeler. Surpris, je me trouve en présence de Louis Khan, ingénieur général du Génie maritime. L'ingénieur général Louis Khan a pris une grande place dans l'Aviation en ce sens que les cartes employées par les navigateurs du transport aérien sont sorties de son cerveau. C'est lui qui a eu l'idée de la méthode des cartes orthodromique qui permettent d'opérer, sans construction ni calcul, le relèvement radio, de choisir l'itinéraire le plus direct, de faire le point astronomique avec des calculs les plus réduits parcequ'elles ramènent la détermination du point à des constructions élémentaires.

C'est lui qui a établi à la main la première carte que Costes et Bellonte ont utilisée pour leur première traversée de l'Atlantique d'est en ouest en 1927. La première carte imprimée de ce genre a été établie pour Challe et Larre Borges qui volèrent de l'Europe en Amérique du Sud sans escale.

Dans la *Caravelle* qui me ramène à Paris, j'ai comme voisin un homme qui sait voir le paysage et qui s'y intéresse. Après avoir dépassé Majorque, nous avons sous les yeux la chaîne coiffée de neige des Pyrénées. Un beau spectacle. Mais quelques minutes plus tard, alors que je regarde vers le bas, tout près de nous, mon voisin me dit de lever les yeux. Plus loin, comme flottant dans l'air, on voit toute la partie supérieure du massif du Mont-Blanc.

Le blanc des neiges dans l'azur nous incite à parler des contrastes et me voilà parlant des tubes qui lancent haut dans le ciel de Hassi-Messaoud des flamboiements somptueux.

Ici, mon voisin ne me suit plus. Je m'en étonne, étant donné que, jusque là, nos admirations avaient été des points communs et qu'il s'en dégagait un certain accord. Je lui demande les raisons de sa réticence :

— *Ils font mon désespoir !* Me dit-il.

Et comme explication évidente, il ajoute :

— *Je suis le directeur administratif de la SN REPAL.*

Mon voisin était Mr Mallet, un ancien de Sup'Aéro, lieutenant-pilote pendant la Guerre.

— *J'ai changé de voie, me dit-il, comme vous voyez.*



Torchères

Ce que je voyais, c'est qu'il venait d'évoquer, à la manière d'un grand patron, ce qu'avait évoqué en termes familiers le chauffeur qui m'avait conduit à l'hôtel lorsque que j'étais arrivé à Hassi-Messaoud et que j'étais passé devant les hautes flammes de la REPAL. Je ne savais pas très bien alors ce qu'il avait voulu dire. Je l'avais appris depuis. Les flammes étaient bien le signe qu'une source de richesses était encore inexploitée.

Carnet de vol de Jean-Louis Laroche

Merci au commandant de bord Jean-Louis Laroche de nous permettre de voir, sur les extraits de son carnet de vol, de 1952 à 1961, l'évolution des temps de vol des étapes, à une époque où les pilotes faisaient une centaine d'heures de vol par mois.

Décodage :

DC 3 : F-BCYM - F-BCYH

DC 4 : F-BGZK - F-OAVS - F-OBMU

Constellation : F-BAZE - F-BBDV

Caravelle : F-OBNL - F-OBNG

Alger-Maison Blanche : AG - FGAG - DAAG

Clermont Ferrand-Aulnat : CF - FFCF

Constantine-Aïn El Bey : DAAC

Genève-Cointrin : HEGE

Lyon-Bron : FFLY

Marseille-Marignane : ML - FFML

Nice : NI - FFNI

Paris-Le Bourget : BO

Paris-Orly : FFOL- LFPO

Perpignan-La Llabanère : FFPE

Tanger : TA

Toulouse-Blagnac : TO

ANNÉE et MOIS	IMMATICU- LATION de l'appareil	DATES et HEURES		DURÉE du vol 38.55	DURÉE du repos à l'escale ou des arrêts	LIEU de l'escale ou des arrêts	7209 OBSERVATIONS
		Début du vol	Fin du vol				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
9-9-52	FBCYH	0545	0905	3.20		TO	
-	-	1005	1320	3.15		BO	
-	-	1450	1520	0.30		PH	
-	-	1540	1835	2.55		ML	
10-9-52	-	0625	0940	3.15		TA	
-	-	1120	1430	3.10		ML	
-	-	1550	1905	3.15		AG	
12-7-52	FBCYH	07.50	10.35	2.40		ML	
"	"	12.15	12.45	1.30		CF	
"	"	14.10	17.55	3.45		AG	
14-9-52	FBCYH	05.35	10.05	4.30		NT	
"		13.05	14.20	1.15		BD	
"		15.30	19.20	3.55		AG	
				36.10			

20732 ANNÉE et MOIS	IMMATICU- LATION de l'appareil	DATES et HEURES		DURÉE du vol	DURÉE du repos à l'escale ou des arrêts	LIEU de l'escale ou des arrêts	OBSERVATIONS
		Début du vol	Fin du vol				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1-12-59	FBAZE	17.00	21.55	03.55		LFLO	03.55 nuit
2-12-59	F09VS	00.15	04.40	04.25	Terminal	DAAG	04.25 nuit
3-12-59	FBBJY	08.00	11.50	03.50		LFPO	
	"	15.20	19.10	03.50	Terminal	DAAG	02.40 nuit
5-12-59	FBBDC	07.55	12.00	04.05		LFPO	
		15.15	18.45	03.30	Terminal	DAAG	02.45 nuit
9-12-1959	FBBJY	07.50	11.20	03.30		LFPO	
		15.25	19.30	04.05	Terminal	DAAG	03.30 nuit
13-12-59	FBBJY	07.55	12.00	04.05		LFPO	
		15.20	18.40	03.20	Terminal	DAAG	02.25 nuit
16-12-59	FBAZE	07.50	11.30	03.40		LFLO	
		15.20	18.55	03.35	Terminal	DAAG	02.45 nuit

20794 ANNÉE et MOIS	IMMATICU- LATION de l'appareil	DATES et HEURES		DURÉE du vol	DURÉE du repos à l'escale ou des arrêts	LIEU de l'escale ou des arrêts	OBSERVATIONS
		Début du vol	Fin du vol				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
11-12-61	F06HL	07.19	08.37	1.18	.	LFML	
		09.50	11.27	1.37	.	DAAG	
		12.57	14.25	1.28	.	LFML	
		15.43	17.05	1.22	.	DAAG	01.38 nuit
5-12-61	F06HB	18.50	20.52	02.02	.	LFPO	02.02 nuit
8-12-61	"	07.39	09.46	02.07	.	DAAG	
8-12-61	F06ZK	14.05	16.45	02.40	.	LFML	02.40 nuit
		17.24	19.35	02.11	.	LFPO	2.11 nuit
9-12-61	"	00.29	04.46	04.17	.	DAAG	4.17 nuit
11-12-61	F06HG	07.32	09.54	02.22	.	LFPO	
		11.12	13.35	02.23	.	DAAG	
		15.09	17.40	02.31	.	LFPO	1.53 nuit
12-12-61	"	19.03	21.19	02.16	.	DAAG	2.16 nuit
29-12-61	F06HU	11.08	12.22	01.14	.	DAAG	