

Aventures aériennes (5)

Pilote de l'Escadrille Mercure



Roland Richer de Forges

Mis en pages et illustré par Pierre Jarrige

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

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

Ce récit : Pilote de l'Escadrille Mercure, est le quatrième de mes «Aventures aériennes», il a été précédé par :

- Pilote à El-Oued*
- Pilote à Tébessa*
- Pilote à El-Goléa*
- Pilote de la SGAA*

Roland Richer de Forges

Les photos de ce document sont de : André Amad, David Aymard, Jean-Pierre Boespflug, Jean Delacroix, Denise de Tinguay, Roger Frison-Roche, Guy Gallice, Christian Gérault, Jean-Renaud Guillemot, Gérard Jarrige, Emile Koltan, Francis Lagarde, Pierre Lazzarini, Loïc Le Breton, Raymond Macia, Michel Maitrot, Claude Marx, Roland Richer de Forges, Sylvain Riva, Serge Rosa, Michel Vanuxeem et Marcel Vervoort.

Couverture par Catherine Bosc, infographe : catherine.bosc1@orange.fr



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Décembre 2017

ISBN 979-10-97541-03-3

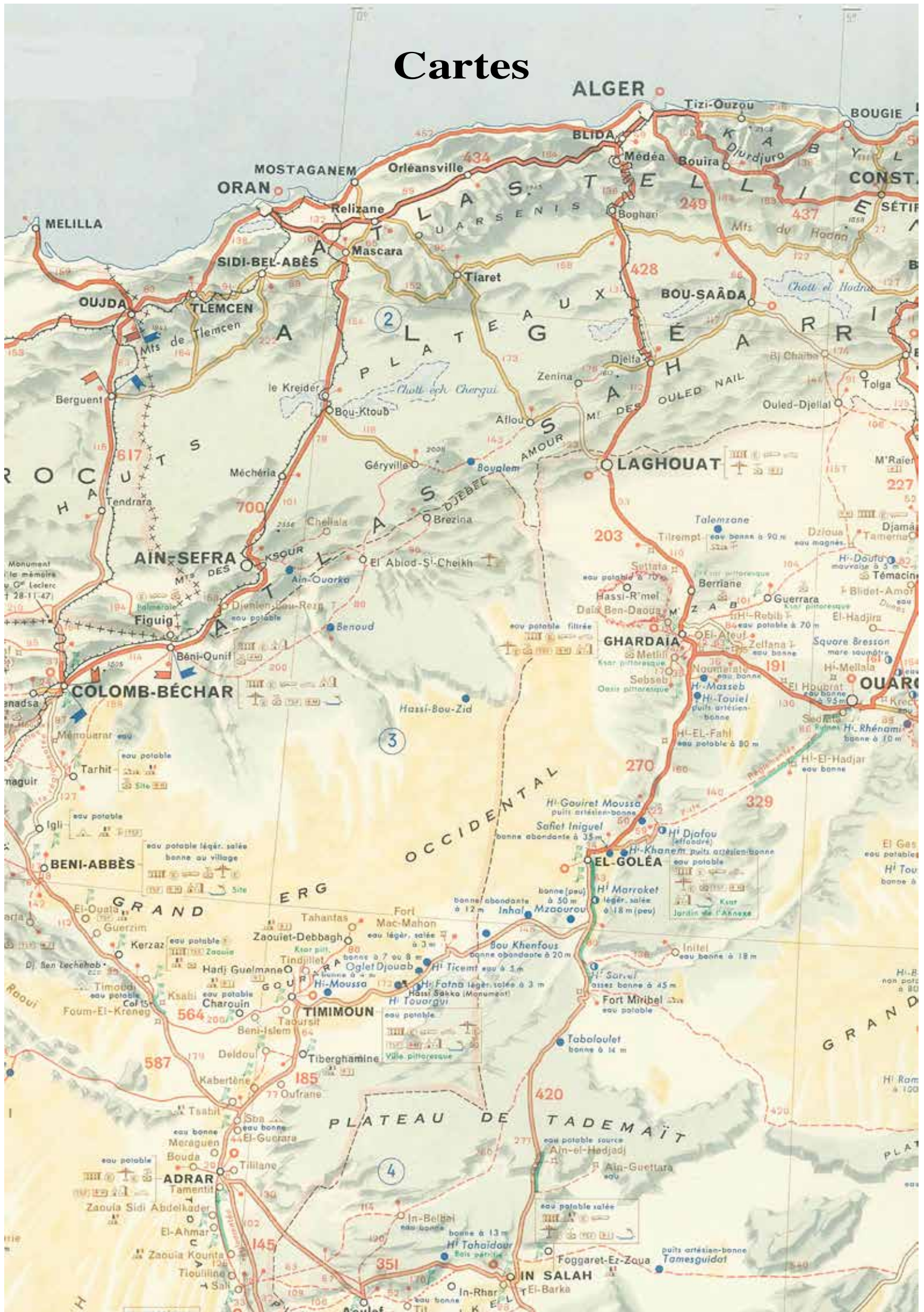
Reproduction autorisée

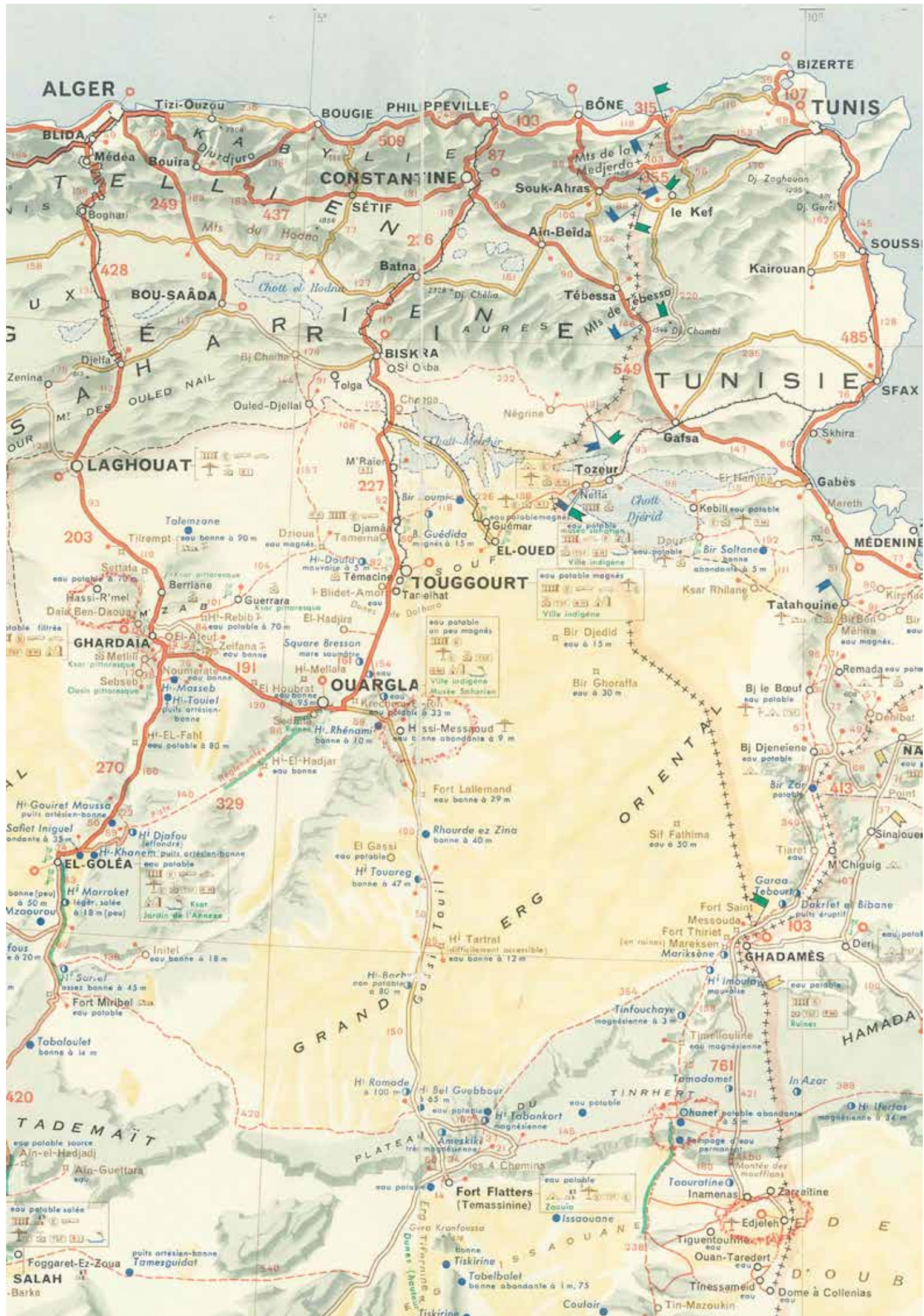
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Cartes	1
L'Escadrille Mercure	2
A Tamanrasset	4
Retour à Tamanrasset	12
Tamanrasset et Agadès	16
Tamanrasset et Gara-Brune	22
En Beech 18	26
En <i>Broussard</i>	30
Mission photo en Afrique de l'Ouest	34
Un vol en <i>Viking</i>	44
La fin en Algérie	46
Album photos	48

Cartes





L'Escadrille Mercure (Pierre Jarrige)

L'Escadrille Mercure, une des premières compagnies européennes d'avions-taxi, est créée en 1946 à Paris par René Motais de Narbonne, ancien pilote militaire.

Afin de démontrer les capacités de son entreprise, René de Narbonne organise, le 14 juillet 1947, le tour des capitales européennes en moins de 24 heures : Paris, Genève, Rome, Vienne, Prague, Bruxelles et Paris. Le 25 mars 1948, il fait, toujours en moins de 24 heures et toujours en Nord 1100, le tour de la Méditerranée : Paris, Nice, Tunis, Alger, Oran, Tanger, Madrid et Bordeaux.

Malheureusement, le 8 novembre 1948, il disparaît avec ses passagers et son avion alors qu'il conduit six joueurs tchécoslovaques de hockey sur glace en Angleterre.

Le nom d'Escadrille Mercure est repris par Mr Delataille. L'entreprise installe une antenne au 8, rue Courbet à Alger et elle partage le parking d'Aérotec à Maison-Blanche.

Le chef-pilote est Bernard Allix et, parmi les pilotes, dont beaucoup viennent de la SGAA, se trouvent : Marouard, Massierra, Marigot, Mai-Van, Rostand, Carissimo, Chapeau, Roland Richer de forges, Léonard, Legeay et Eichelbrenner. Parmi les mécaniciens : Marsot, Biquillon, Deleau, Serge Rosa, Vanhoutte et Michel Vanuxeem.

Les avions :

Cessna UC 78 *Bobcat* : F-BFHK, F-BFHL, F-BHDN, F-BHDO, F-BHDP, F-BHDQ.

Beechcraft 18 : F-BLGH, F-BLGJ, F-BKRD, F-BKRE, F-BEDY, F-BENE, F-OAXJ.

Lockheed 12 : F-BFUD.

Aéro Commander 680E : F-BJAR, F-BKBF.

Max Holste 1521 *Broussard* : F-OBDC, F-OBDE, F-OBDF, F-OB DG, F-OB IY.

L'Escadrille Mercure est au service des pétroliers, du BRGM et du CEA pour les recherches géologiques. Elle rayonne jusqu'au Mali et au Niger.

Elle participe aussi à la mission Ténéré, organisée par Roger Frison-Roche du 21 novembre 1959 au 10 janvier 1960, avec le *Bobcat* F-BHDP, le pilote Léonard et le mécanicien Michel Vanuxeem.



LES GRANDS JOURNAUX DU TOUR DE FRANCE 50, SONT LIVRÉS... AU SPRINT !



Tous les moyens sont mis en œuvre pour permettre une diffusion ultra-rapide des journaux qui relatent les événements du Tour. Le Beechcraft de l'escadrille Mercure, qui ramène à Paris les clichés de nos reporters photographes, apporte à son retour, aux villes-étapes, les numéros de « But et Club » et de notre confrère « Le Parisien Libéré ».

▲ En 1947 à Paris

▼ Le parking de l'Escadrille Mercure à Maison-Blanche en 1962



A Tamanrasset

Premier septembre 1961, le *Bobcat* F-BFHL est prêt sur le parking d'Aérotec qui le partage avec le détachement de l'Escadrille Mercure. Bernard Allix, le chef-pilote, est venu me souhaiter bonne mission et me donne les derniers conseils concernant les comptes-rendus et les divers papiers à expédier par Air France chaque semaine, il y en a plus qu'à la SGAA, ce qui est normal de la part d'une compagnie métropolitaine. Il y en a tout de même moins que de nos jours, et c'est pas plus mal. En route vers de nouvelles aventures !

Biquillon et moi chargeons nos bagages pour Tamanrasset :

– *Dis donc espèces de cachottier, tu m'avais pas dit que toi aussi tu venais à Mercure.*

– *Il y a quinze jours, le F-BFVM est reparti dans le sud, il avait encore ma réparation provisoire des silent-blocs. J'ai eu des mots avec Sailer, il n'aura qu'à trouver d'autres mécanos, ça suffit, ils vont finir par gagner.*

Il ne croyait pas si bien dire, quelques mois plus tard le F-BFVM s'est crashé au Sahara sur rupture de gouverne on suppose, tuant mon ami Margerit que j'avais connu en 1951 moniteur à Challes-les-Eaux, et ce brave Rousseau, aimé de tous, ainsi que sept pétroliers de la CEP.

Du coup nous allons continuer à faire équipage, je n'en suis pas fâché. Il fait un temps splendide, la machine vole bien, escale rapide à Ouargla, pause casse croûte à Fort-Flatters chez Bouchon, bisous à Lolita, qui est sur le départ définitif comme beaucoup, et Tamanrasset que nous atteignons au terme de cette journée de 8 heures 20 de vol.

Le BRGM, (Bureau de recherches géologiques et minières) a sa base au centre-ville, si j'ose m'exprimer ainsi, car à l'époque, hors de la rue principale bordée d'éthels qui n'est autre que la piste qui relie In-Salah à Agadès, il n'y a que deux autres rues reliées par des petites ruelles qui débouchent sur de grandes places et le terrain de foot. La concession du BRGM est juste à côté, un grand quadrilatère clos de murs en terre, avec une grande baraque de bois traversée par un couloir avec des chambres de part et d'autres et des toilettes en bout. Nous sommes les seuls occupants, elle est utilisée par les prospecteurs lors de leur relève par le vol régulier Air France hebdomadaire.

Je ne connais pas encore Tamanrasset, je n'y ai fait que de rares escales au cours de mes survols géologiques, j'aurais tout mon temps, et aussi le temps de faire de tourisme dans le Hoggar. Ici ce ne sont plus les vols du matin au soir des pétroliers, le BRGM a découvert, à environ 250 kilomètres au sud, un gisement de wolfram. Il y a actuellement une mine, trois puits en début d'exploitation et les études géologiques continuent pour en déterminer les dimensions. En dehors de ça, des équipes de géologues sont réparties assez loin de la base vers l'ouest en direction du Tanezrouft et parfois, l'avion sera aussi utilisé par le CEA (Commissariat à l'énergie atomique) sur ses sites du Niger. Notre rôle consistera à assurer la logistique de la mine et, épisodiquement, des camps de prospecteurs. Il y a un avion régulier Air France, un DC 4 par semaine, à son arrivée je répartirai vivres, personnel et matériel.

Le 3 septembre, Biquillon, aidé par les manoeuvres, charge rapidement l'avion, il vient avec nous, l'avion est piloté par mon ami Lavoine avec qui j'étais à Avord et qui volait à l'époque sur le même *Bobcat* que celui que je pilote actuellement, cinq ans plus tard.

Sorti des montagnes, il nous faut encore une bonne heure, nous approchons, nous avons beau écarquiller les yeux, nulle part le paysage ne correspond à la description qu'on m'en a faite.

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

TAMANRASSET-Aguénnar

ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : *Néant*
 TWR : *VHF*
 CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : *Néant.*

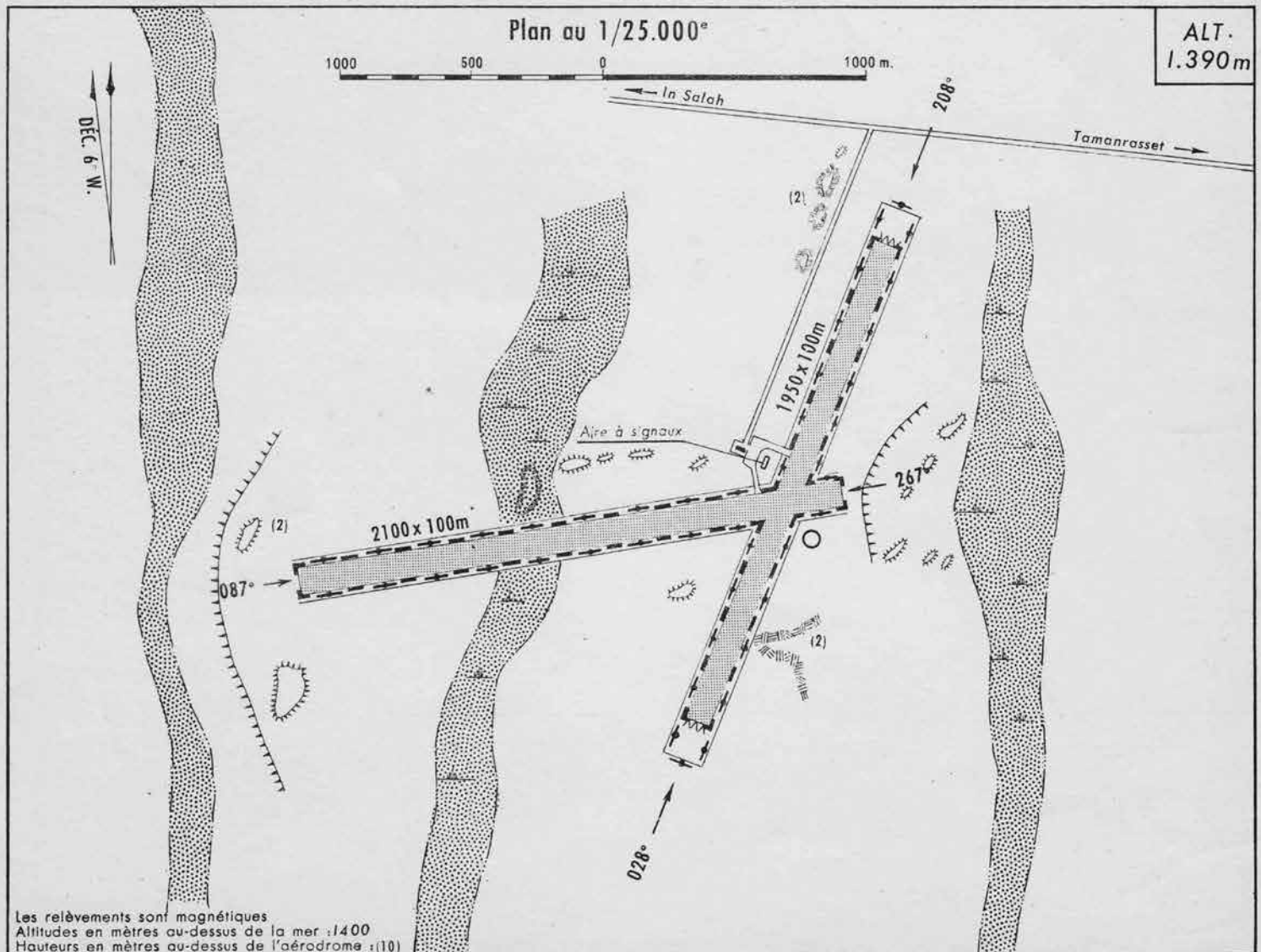
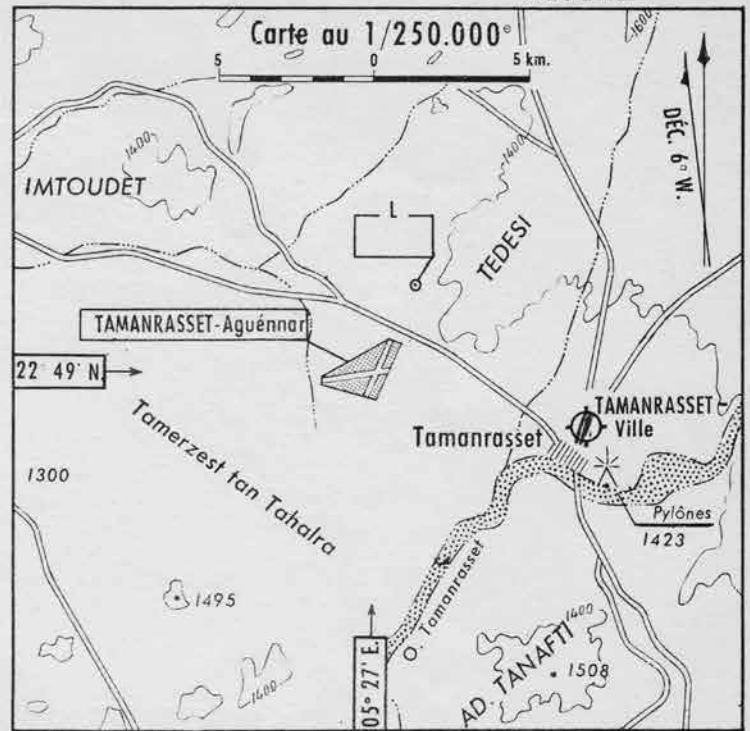
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable hors bandes.

Tél. de l'Aérodrome : *Néant*

BIA : *S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA) de TAMANRASSET - Ville.*

Tél : *Néant.*

NOTES :



Les relèvements sont magnétiques
 Altitudes en mètres au-dessus de la mer : (1400)
 Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (10)

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
 Service d'Information Aéronautique

N° 1417

21 AVRIL 1955

C'est l'heure de mon estimée, il fait beau, seul un bordj isolé dans les sables entouré d'une infinité de traces de véhicules, Laouni. Nous sommes proche de la piste qui rejoint In-Guezzam, recherches en carré, rien. Je fais demi-tour. Je suis assez vexé, j'ai des milliers d'heures de vol au Sahara et je viens de faire trois heures de vol pour rien. Le responsable de la base, Mr Valin, me donne l'explication de l'énigme, la mine s'appelle *Renaissance*, mais tout le monde l'appelle Laouni qui est l'endroit d'où part l'embranchement de leur piste, à 80 kilomètres de là. J'en serais quitte le lendemain pour faire mes deux rotations sur cette petite piste de 1 000 mètres, près de la colline au wolfram, bien orientée dans les vents dominants mais limitée d'un côté par un seuil rocheux et de l'autre par une étendue de sable meuble.

Les vols continuent tranquillement, l'avion bien entretenu par Biquillon me change agréablement des mois précédent. Parfois, avec la Land Rover à notre disposition, je m'aventure dans les oueds à sec pour faire la chasse aux buprestes dorés, ce sont de magnifiques coléoptères qu'on trouve sur les arbustes épineux qui tapissent les éboulis de roches, et aussi à la recherche de silex atériens dont de très beaux bifaces (hache de pierre taillée).

Parfois, un Dassault 315 militaire reste basé quelques jours à Tamanrasset. L'équipage est hébergé à la Compagnie méhariste au bordj qui est célèbre pour avoir connu, en 1916, l'assassinat du père Charles de Foucault. Le 21 septembre, je les invite à la cantine du BRGM. Comme toujours entre aviateurs nous ne tardons pas à nous découvrir des connaissances communes, la soirée se prolonge, lorsque le radio de la compagnie méhariste arrive très excité. Il y a eut un très grave accident à la mine. Lors de la relève des équipes de fond, un mineur a provoqué, par imprudence, l'explosion d'une charge de dynamite. Il est mort sur le coup et il y a plusieurs blessés dont trois graves, il faut les évacuer d'urgence, dont deux couchés, je ne pourrai pas les mettre dans mon avion, même en faisant deux rotations. Le sous-lieutenant Léger, le pilote du MD 315, se propose d'y aller mais il ne connaît ni le terrain, ni sa position, ni son altitude et encore moins les obstacles environnants.

D'un commun accord, nous irons ensemble. Par la radio de la compagnie, je fais donner des instructions pour le balisage de la piste par et des boîtes à pétrole (*goose neck*) et des véhicules phares allumés face au vent. Nous sommes vite à l'avion, l'équipage est opérationnel, la météo est bonne, une de ces nuit saharienne lumineuse avec la Croix du Sud couchée sur l'horizon. Le 315 est tout de même plus rapide que mon avion, en une heure nous y sommes, 6 000 pieds à la verticale, nous voyons les véhicules se mettre en place. Longue approche face à l'est, l'avion touche à l'entrée de piste, c'est bien rapide. Reverse. Dans un nuage de sable nous stoppons finalement après la piste, bien ensablés. Explications avec Georgel le chef du camp, ils nous ont fait poser vent arrière, et il est assez fort. C'est malin ! Pendant plus d'une demi-heure nous peinons à la main pour sortir l'avion de là, rien n'est cassé, heureusement. Ensuite, toujours à la main, nous le poussons face au vent en entrée de piste sur un endroit plus ferme.

Durant ce temps, les blessés sont arrivés. L'un d'eux n'a plus de mâchoire inférieure il respire par un tube avec des bulles de sang, le plus atteint a reçu des cailloux dans l'abdomen et il saigne de partout, le troisième est plus légèrement atteint aux membres et au visage. Tout le monde à bord. Gaz sur freins, vu la charge, la piste n'a rien de trop.

En vol, le radio essaye de prévenir les radios la base militaire d'In-Amguel qui est très équipée, sans succès, finalement par le relais de la Compagnie méhariste, ils seront contacté cinq minutes avant notre arrivée, ce qui nous permet d'avoir le balisage et l'ambulance. Nos blessés sont vite transférés au bloc opératoire et dans la journée sur la métropole par un Breguet *Deux-Ponts* militaire.



▲ ▼ *L'aérodrome de Tamanrasset-Aguénnar*



Nous rentrons sur Tamanrasset, à trente minutes de là, pour un copieux petit déjeuner au BRGM. Un grand merci à l'armée de l'Air.

Bien des années plus tard, de passage à Tamanrasset, j'ai retrouvé notre Targui survivant avec une mâchoire en plastique, tout heureux de me revoir.

La vie tranquille continue ici dans notre petite communauté que je commence à connaître. La population européenne est d'environ 300 personnes, le personnel de l'Aéronautique civile en occupe une grande partie entre tous les services de l'aérodrome, tour de contrôle, météo, bureau de piste, services techniques et la très importante station radio qui fonctionne 24 heures sur 24, en veille HF, en liaisons avec non seulement les avions en transit, mais aussi avec les autres centres dans toute l'Afrique. Il y a deux Compagnies méharistes dont alternativement l'une est en repos à Tamanrasset tandis que l'autre est en nomadisation dans un territoire plus grand que la France, en maintenant le contact avec les populations et surtout leur apportant aide et assistance tant que faire se peut. La population est d'ailleurs sympathique, elle est composée de Touaregs, surtout nomades, d'Harratines à peaux sombres très souvent inféodées aux premiers, de quelques commerçants Mozabites chez qui on trouve de tout. Au centre-ville, l'hôtel de l'Aménokal est tenu par un personnage folklorique : Jeannot Lerpinière. Juste à côté, un bar tenu par un couple très agréable, tout au bout de la ville un nouvel hôtel : le Mouflon d'Or, dirigé par une figure du Sahara : Guarinos, ex guide pour le Touring club de France, il a construit lui même son hôtel, non sans mal d'ailleurs. Il faut savoir que à l'époque, l'Européen qui veut entreprendre quoi que ce soit ne peut compter que sur lui-même, il apprend à tout faire : le mécanicien, le maçon, le menuisier, le charpentier, le plombier, c'est moins stressant que d'avoir sous les yeux des gens non concernés par quoique ce soit qui par négligences répétées finissent par vous user les nerfs et détruire parfois le travail de plusieurs jours. Un vieil européen m'a dit un jour :

– *Plus tu as à les connaître, plus ça te fait penser à l'infini !*

Je ne connaissait Guarinos que par ouï dire, il avait fait quelques années auparavant Alger-Tamanrasset seul en moto, à une époque où les pistes étaient loin de la qualité actuelle, belle performance. On l'avait vu aussi quelques fois dans des courts métrages désopilants, bref il n'engendrait pas la mélancolie. Nous avons vite sympathisé et nous avons passé quelques bonnes soirées tout au long de mon séjour.

Tout près de là, une grande concession entourée de murs avec une belle maison en dur, de la végétation et de la vigne, la seule du Sahara, c'est la maison du colonel Florimont qui, actuellement en retraite, fait du commerce avec son camion sur le Niger. Sa femme habite là ainsi que Chantal Lhôte, la fille de l'ethnologue bien connu pour ses travaux sur les fresques du Hoggar et du Tassili. Ce seront des amis durant tout mon séjour, Chantal lit et écrit le Tamahacq, ce n'est pas chose aisée, c'est une langue qui ne comporte pas de voyelles.

On trouve aussi les gens du corps enseignant qui vivent entre eux, comme un peu partout en Afrique, les inévitables fonctionnaires : douanes, services public, les Gendarmes très sympathiques même quand Biquillon les bat aux cartes. Le personnel de l'hôpital, un vieil européen représentant la Shell vivant ici depuis plus de vingt ans avec une Targuia, un entrepreneur italien et son équipe qui pour l'instant termine l'extension de la centrale électrique. Apparemment tout le monde vit en bonne intelligence, il m'arrive de faire des parties de boules avec des copains Méhariste et l'un des fils de l'aménokal (le chef suprême des Touaregs).

Début octobre, histoire de changer un peu la routine habituelle, nous avons un vol sur Amguid, à deux heures au nord pour des prospecteurs géologues, c'est un survol de haute montagne. les



▲ *DC 4 d'Air France à Tamanrasset*

▼ *B-17 de l'IGN à Tamanrasset*

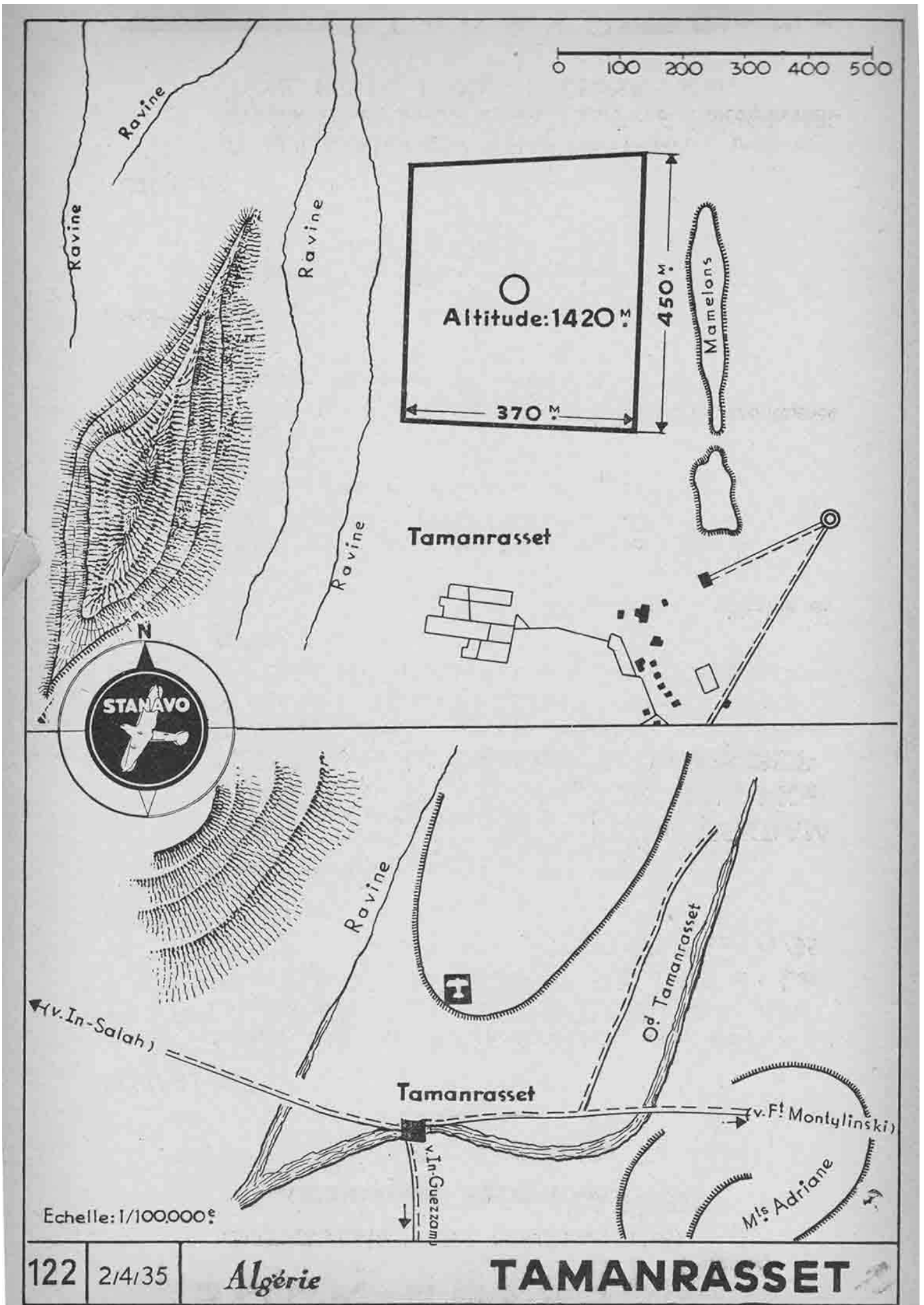


paysages sont grandioses, nous longeons la chaîne du Téfédest dominée par la Garet-el-Djenoun avec ses 2 400 mètres d'altitude. Nous sommes au lever du jour, et les couleurs des sommets varient du violet foncé au rose bleuté, c'est magnifique. Par contre il ne faudrait pas une panne, ce ne sont que pics dominants de profonds canyons, cratères volcaniques sur les hauts plateaux et tout en bas, de petits ergs qui ressortent en jaune vif sur ces amas de rochers noirs. A notre gauche, après ces barrières de montagnes, les ergs lointains apparaissent comme sortants d'un gouffre. Nous sommes à 10 000 pieds, devant nous le massif d'Amguid commence à se deviner dans la brume matinale. Passé le travers du pic Kramfoussa qui culmine à 1 400 mètres, je commence à descendre, bientôt la grande falaise est en vue ainsi que l'erg en jaune or qui est l'un des plus hauts du Sahara. Nous atterrissons sur cette grande surface balisée que j'ai souvent utilisée lors de mes vols géologiques en *Dragon*, une land Rover du BRGM est là, nous allons avec eux à la Compagnie méhariste prendre un petit déjeuner sympa, ensuite au pied de cette falaise de plus de 1 000 mètres de hauteur il y a une faille étroite qui s'enfonce dans le massif. Nous laissons la voiture à environ 500 mètres de l'entrée, sous un surplomb impressionnant se trouvent des peintures rupestres dont le fameux *char garamanthique*, c'est ce que nous sommes venu voir et photographier. Personne encore à ce jour n'a pu trouver une explication valable pour savoir comment, dans un continent qui n'a jamais inventé la roue, on a pu il y a des millénaires reproduire ceci parmi les gravures rupestres qui tapissent les parois du canyon. Je ne suis pas mécontent de ma ballade. Nous allons ensuite à Fort-Flatters déposer deux des scientifiques en fin de mission qui vont prendre l'avion pour Alger.

Les pleins, et retour direct à Tamanrasset. L'homme propose et la mécanique dispose, 45 minutes plus tard, le moteur gauche vibre un peu puis de plus en plus, une sélection nous confirme une perte de tours, je décide d'atterrir à Amguid, je ne tiens pas à me retrouver sur les hautes montagnes pendant deux heures ainsi. Le contact HF avec Tamanrasset radio est sans problèmes, ils aviseront le BRGM.

A peine posé un 4x4 militaire est là. Très aimables, les Méharistes de la compagnie portée restent à l'avion pendant que Biquillon, juché sur un fût en guise d'escabeau, démonte les bougies et vérifie delco et magnétos (c'est une particularité des moteurs Jacob). Tous ces moteurs, quels qu'ils soient, ne sont pas faits pour avaler du sable à longueur de temps. Ce ne sont pas les filtres qui empêchent, au bout d'un certain temps, d'avoir une usure prématurée de toutes les pièces mobiles, les plus sensibles étant les moteurs sans soupapes des Bristol. Aussitôt que l'on constate une consommation d'huile anormale, il ne faut pas hésiter demander rapidement une relève ou une révision, car ça s'accélère très vite, comme j'ai pu le constater souvent. C'est précisément le cas, Biquillon a trouvé plusieurs bougies encrassées, les a bien lavées à l'essence, grattées, remontées, seulement il est trop tard pour rentrer avant la nuit, nous avons recours au gîte d'étape des Méharistes très agréable et bienvenu.

Au petit matin en deux heures nous sommes de retour et l'après midi je fais un aller retour à la mine. Nous continuons avec cet avion jusqu'au 31 octobre et nous remontons à Alger via In-Salah et Laghouat en 7 heures 20.



L'aérodrome de Tamanrasset-Ville

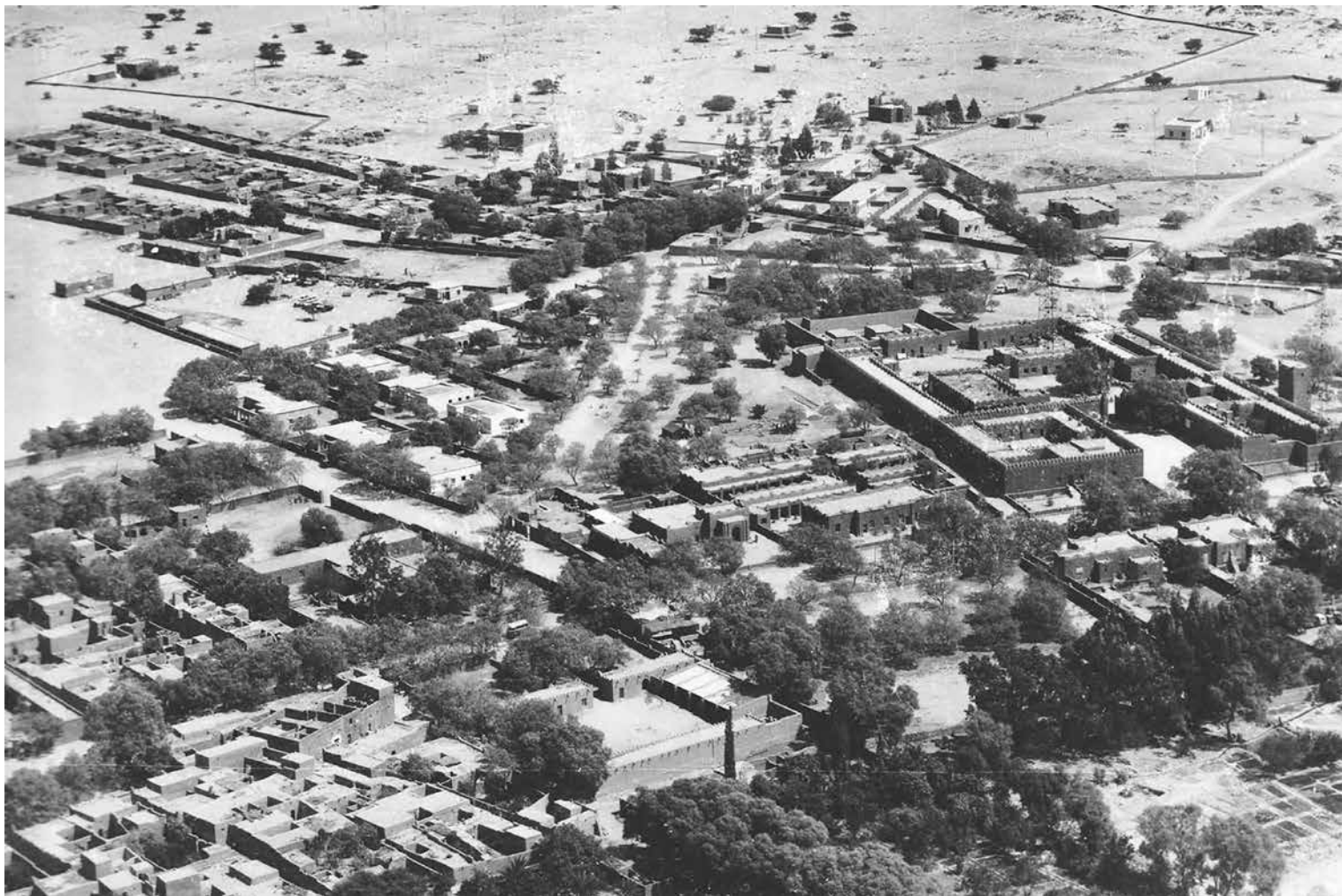
Retour à Tamanrasset

L'Escadrille Mercure me loge au petit hôtel du bord de mer Chez Mado, à Fort-de-l'Eau, avec une bonne partie de leur personnel. L'ambiance est à l'exode, plusieurs pilotes sont partis, Legeay qui était venu aussi à l'Escadrille Mercure est parti à Air Inter ainsi qu'une grande partie de ceux d'Aérotec qui pour l'instant ne garde que ses DC 3, le Super Beech 18. Les *Broussard* passent à l'Escadrille Mercure. La SGAA continue les vols de la Côte avec les deux Avro et les quelques *Dragon* restants. Aéro Sud fait voler deux petits bimoteurs Macchi MB 320 après avoir perdu son F-BEFU à Fort Miribel sur cheval de bois au décollage. Son Fairchild 24 est à El-Gassi où il continue de s'abîmer dans les vents de sable après une panne de moteur. Deux Bristol sont partis à Transgabon avec Picois. *Kiki* Chaumeil est passé sur Bristol à Nîmes avec les avions et un des *Dragon*, le F-BCDB, pour la nouvelle compagnie Air Fret.

Eichelbrenner est venu nous rejoindre à l'Escadrille Mercure, ainsi que Marsot. Tous les amis sont sur le départ. Contrairement à la propagande médiatique qui à longueur de journée tente d'expliquer que tout ira bien, la majeure partie de la population sait très bien que le pire reste à venir, nous n'en sommes pas encore aux horreurs que nous subirons dans quelques mois, mais déjà les pillages et les enlèvements sont plus fréquents. Mon ancienne villa est occupée, on me déconseille d'y aller voir.

C'est avec plaisir que le 2 novembre, avec cette foi-ci le *Bobcat* F-BHDQ, je remets le cap au sud avec un mécanicien breton de Vannes, Deleau, lui aussi ancien de l'Aéronautique Navale. Avant mon départ, Bernard Allix m'a laissé entendre qu'à mon retour de fin de mission je passerai sur Beech 18, en attendant, malgré une météo pourrie sur l'Atlas et les reliefs, nous atteignons Touggourt en 2 heures 45, Fort-Flatters en 3 heures 10 pour les pleins et Amguid en 1 heure 10 où nous passons la nuit. Nous ramenons sur Tamanrasset le lendemain deux sympathiques prospecteurs et leur cantines de cailloux. Ils ont repris pendant des mois la piste qu'avait reconnu le colonel Flatters en 1881 en cherchant et prélevant des échantillons géologiques, mais sans avoir trouvé le fameux gisement d'émeraudes de la légende.

A notre arrivée, il nous faut repartir pour ravitailler un camp de prospecteur à Tim-Missao, c'est une partie du Sahara proche de la frontière du Niger, dans le sud-ouest de Tamanrasset à environ 1 heure 30 dans une large vallée aux sables très colorés où poussent quelques épineux, le camp du BRGM et bien visible avec ses tentes blanches. C'est une région beaucoup moins désolée bien que vierge de tout habitat, les prospecteurs améliorent leur ordinaire par la chasse à la gazelle, ils m'en font cadeau d'une qu'ils viennent de tirer. Croyant faire plaisir à notre cantine, je leur amène en arrivant, ce n'est pas du goût de notre cuisinier qui, voyant qu'elle n'a pas été égorgée, s'arrange pour nous la faire cuire coupée en petits morceaux n'importe comment avec une sauce insipide. Ce sera la dernière, les autres seront par la suite cuisinées chez mon ami Guarinos. Notre équipage prendra bientôt pension au *Mouflon d'Or* où nous sommes entre nous. L'avion vole principalement pour la logistique de la mine et parfois à In-Zize, c'est un grand terrain bien balisé à près de 2 heures presque plein ouest. Dans cette direction, le paysage est moins abrupt et laisserait quelques chances en cas de panne. L'arrivée est très curieuse, le relief de notre côté est un plateau en légère pente, une minute avant l'arrivée il est coupé net par une longue falaise nord sud et près de 3 000 pieds plus bas se trouve le terrain sur un reg de cailloux noirs. Aujourd'hui, il fait beau, mais par brume de sable il vaut mieux y être allé avant tellement il est invisible au soleil couchant. Il n'y a personne en permanence, le camp est au pied de

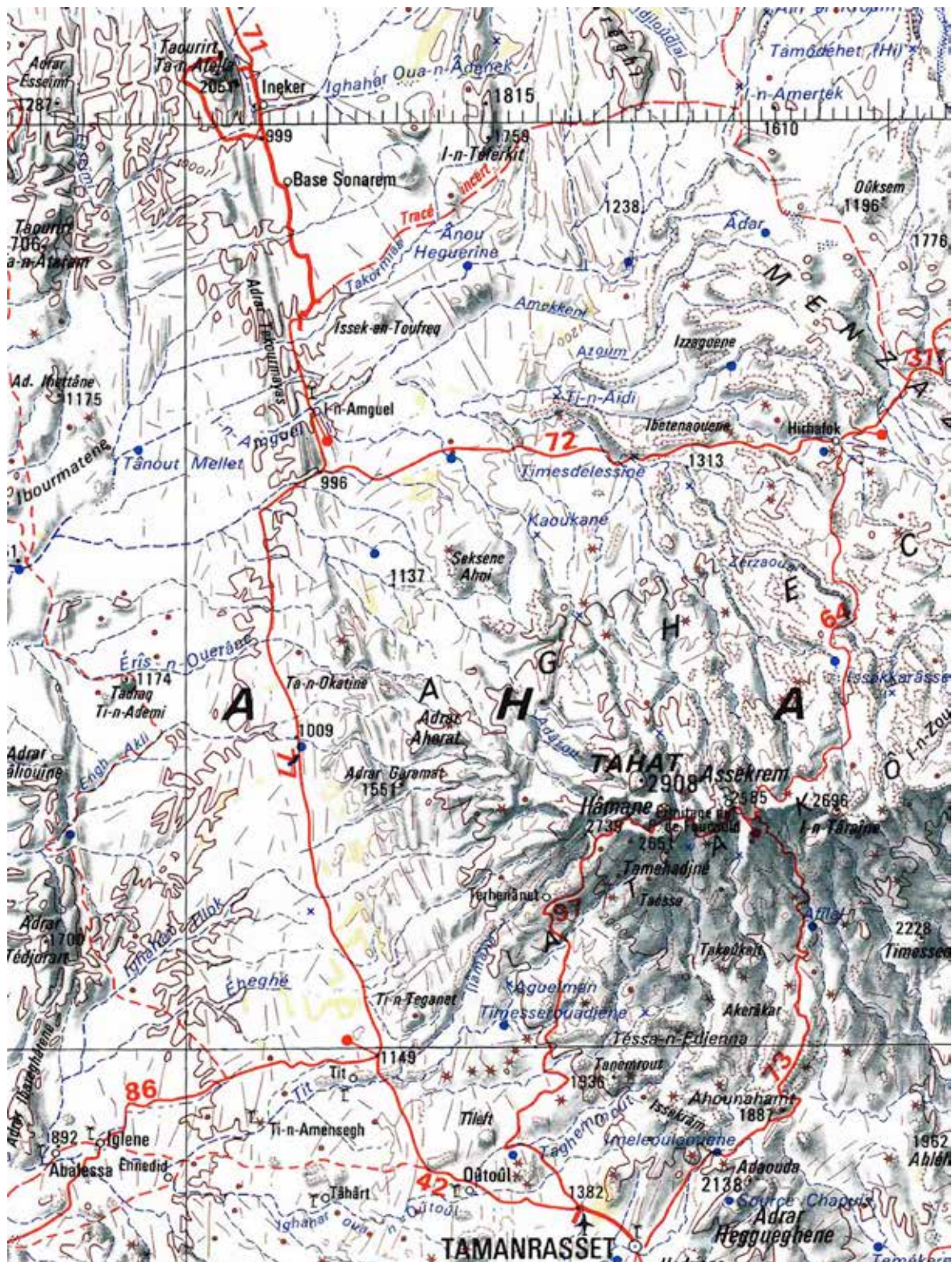


▲ ▼ *Tamanrasset - L'aérodrome de Tamanrasset-Ville est situé en haut à droite*



la falaise près d'une guelta (point d'eau). J'y retournerai plusieurs fois courant novembre. Le BRGM ferme quinze jours pour les fêtes de fin d'année, le 13 décembre, par un vol sans histoire avec l'ami Deleau, retour à Alger via In-Salah et Laghouat en 7 heures 50. J'ai droit à un peu de congé, une *Caravelle* d'Air France me ramène à Bordeaux parmi le flot des réfugiés. Au départ, il y a une queue de près d'un kilomètre de personnes qui, n'ayant plus nulle part où aller, campe sur place en attendant l'embarquement, harcelés par les CRS qui semblent y prendre plaisir et cherchent l'incident, pauvre pays.

Je reste en famille pour les fêtes, ça ne m'est pas arrivé depuis si longtemps que j'apprécie, je vais aussi voir où en sont les travaux d'aménagement de ma petite maison et j'en profite pour commencer à meubler et pour essayer mes premiers feux dans la cheminée, le temps passe vite.





▲ ▼ *L'ermitage du père de Foucauld à l'Assekrem et la route qui y mène*



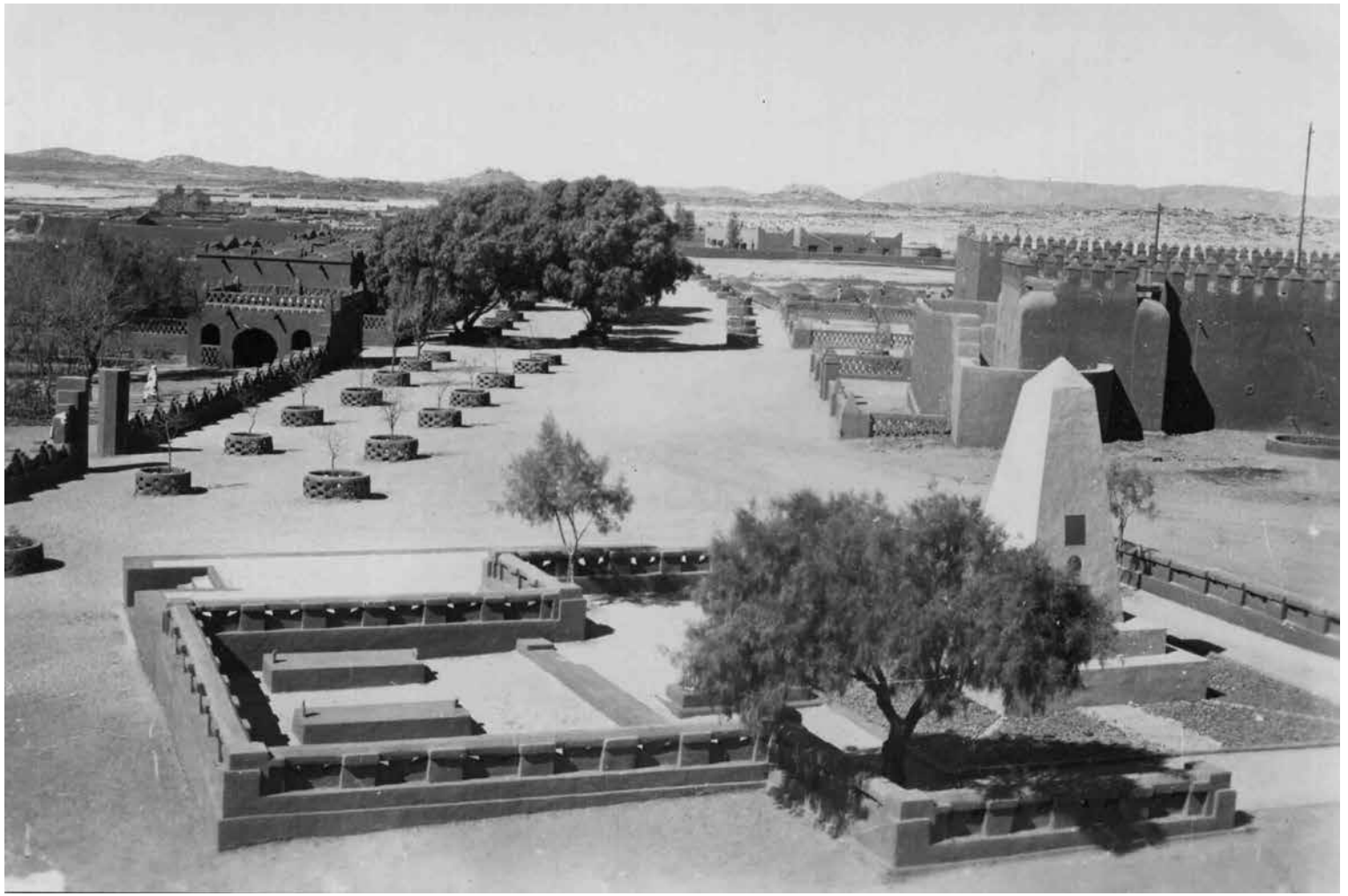
Tamanrasset et Agadès

Le 10 janvier 1962, je suis de retour via Paris où je suis allé rendre visite à l'Escadrille Mercure, le détachement doit durer jusque fin mai. On envisage pour moi une mission en Beech 18, je ne suis pas contre, je vais finir par le savoir. A Paris, la direction se montre optimiste pour les activités futures en Algérie, j'avoue que je le suis moins.

Un petit vol de réception de sortie de visite du F-BFHL avec Biquillon, et le 11 au petit matin, Ouargla, Fort-Flatters, Tamanrasset en 7 heures 35. C'est toujours la routine des vols sur la déserte de la mine avec parfois un In-Zize. Le 15 février, comme d'habitude à l'arrivée du DC 4 d'Air France, aidé par les manoeuvres, Biquillon me charge l'avion au mieux en conservant la place à côté de moi pour un passager qui va sur le site de *Renaissance*. Mise en route, roulage, point fixe, décollage toujours long à cause de l'altitude et je suis bien chargé, freins, train sur rentré, check-list, sur cet avion le moteur qui commande la manoeuvre du train est situé sous le siège du pilote, il actionne par l'intermédiaire d'une chaîne et de pignons un carré qui agit sur une vis sans fin qui affiche la sortie ou la rentrée de l'atterrisseur. Je n'ai encore jamais rencontré d'ennuis avec ça, le moteur est assez bruyant et les chaînes qui ont prises du jeu à cause du sable claquent sur les carénages avec un bruit de casseroles peu plaisant. Cette fois-ci, à peu près à mi-course, un grand grincement suivis d'une secousse, le moteur électrique cale et le fusible saute. Un rapide coup d'oeil aux voyants mécaniques et électriques ne m'en apprend pas plus, il va falloir le ressortir à la main. Sélecteur au neutre, j'avise la tour de contrôle, je demande qu'on prévienne mon mécano et je me stabilise dans le circuit. Impossible de faire fonctionner la manivelle de secours, c'est bloqué et c'est bien coincé.

J'ai compris, ce sont les chaînes détendues et usées par un trop long service qui ont sauté d'un ou plusieurs pignons. Bref dialogue avec Biquillon qui entre-temps est monté à la tour, atterrir comme ceci ? Je préfère ne pas y penser. Reste à démonter les carénages, remettre en place les chaînes sortir doucement le train à la manivelle en espérant que ce n'est pas une chaîne cassée. Plus facile à dire qu'à faire, l'avion est très chargé, il n'y a pas de place et je n'ai pas de tournevis. Une solution peut être, faire sauter les tôles avec la manivelle du train. J'essaye de faire levier, impossible, pendant ce temps l'avion livré à lui même fait des manoeuvres imprévisibles.

Je décide, avant tout, d'enseigner les rudiment du pilotage à mon passager. Pendant plus de trois quarts d'heure, j'apprend à mon élève d'occasion à tenir une ligne droite et surtout qu'il ne laisse pas monter le capot sur l'horizon. Il tient l'avion à peu près stable et pour l'instant, la tenue d'altitude n'est pas trop catastrophique. Je monte à 6 000 pieds au niveau du pic Laperrine, je prends un cap au nord-ouest vers une zone de moindre montagnes et, me mettant à genoux à l'envers sur mon siège, j'entreprends de déplacer les cageots et les paquets pour pouvoir m'allonger sur le chargement et avoir un accès plus facile au carénage. Le temps que je parvienne à mes fins, nous avons perdu 1 000 pieds et traversés la zone dégagée, je ramène l'avion au point de départ à 6 000 pieds et on recommence. J'ai réussi à m'allonger en diagonale sur le fret, la tête en bas, toujours impossible de passer mon levier improvisé, je retourne à ma place, je ferai cette gymnastique cinq fois de suite, j'arriverai finalement avec mon trousseau de clefs et mon porte clefs à dévisser la seule vis qui ne soit pas cruciforme, à introduire la manivelle entre les tôles et à déchiqeter le carénage non sans m'écoucher les doigts et les poignets. Mon passager pilote de mieux en mieux, en maintenant mon mouchoir serré autour de ma main saignante, je peux réussir à saisir la chaîne, à la remettre sur son pignon en faisant levier avec la manivelle,



▲ ▼ Le monument au général Laperrine et au père de Foucauld et les tombes de chacun. Le corps du général Laperrine sera déplacé à Carcassonne et celui du père de Foucauld à El-Goléa, ainsi que le monument



et à doucement ressortir le train. Enfin, après deux autres déraillements, j'ai le bonheur de voir la lumière verte s'allumer. Ouf ! Il ne me reste plus qu'à atterrir après 1 heure 45 de vol. Mon passager se souviendra longtemps de son arrivée au Hoggar et de sa première leçon de pilotage. Que se serait-il passé si, comme souvent, j'avais été seul ?

Deux jours plus tard, passage de Bernard Allix avec le vieux Beech 18 F-BENE que je connais depuis des années et que j'avais même pris en photos sur le terrain de Limoges il y a près de quinze ans. Je pars en double avec lui sur *Renaissance*, c'est peut être un vieil avion, mais c'est tout de même plus agréable au décollage sur ce terrain mou, il est aussi bien plus rapide. Malgré sa réputation d'*avion pointu* il est pas plus difficile que le *Bobcat* par vent de travers. C'est dommage qu'il doive repartir avec.

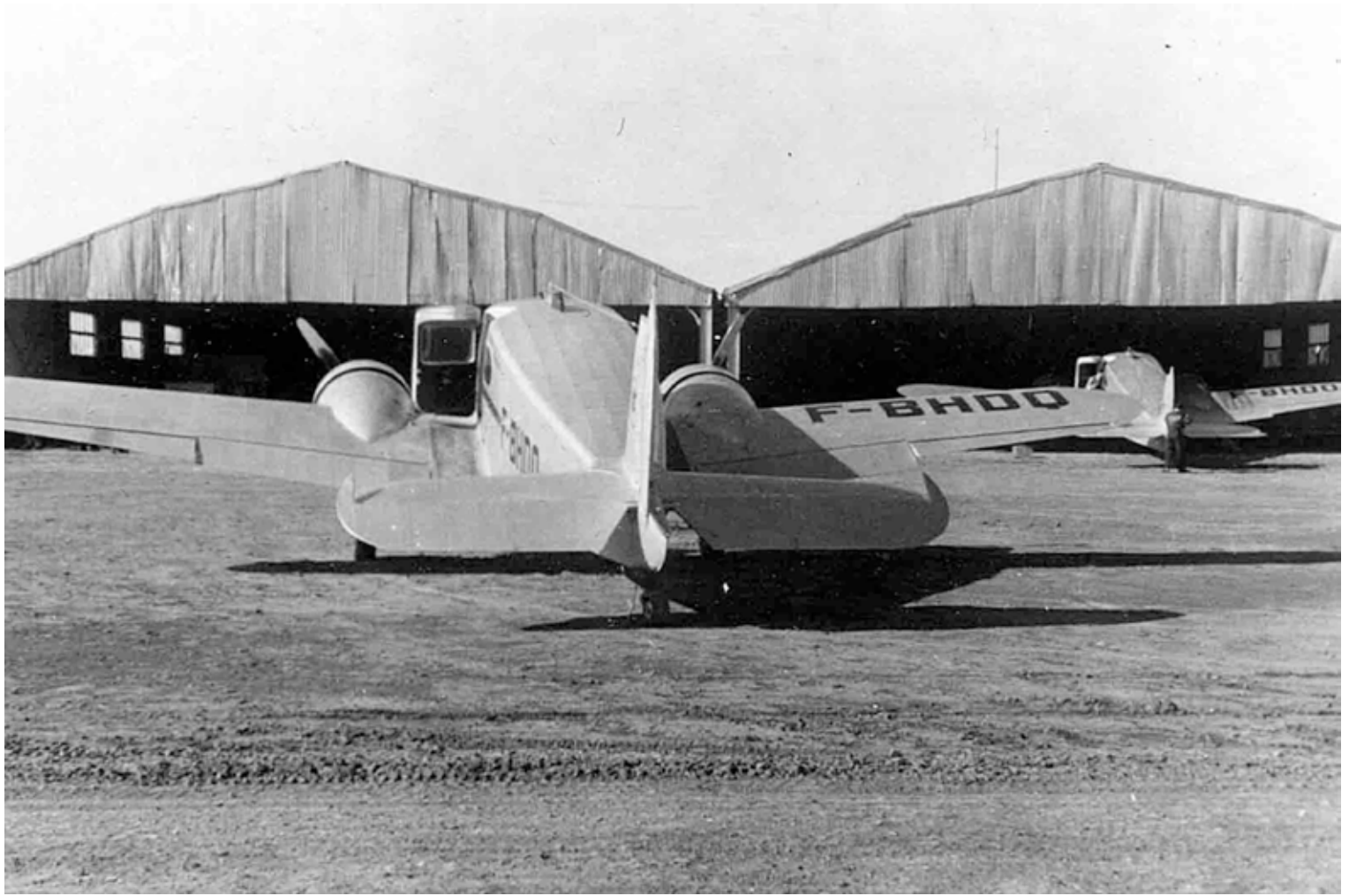
Nous continuons nos rotations habituelles avec en plus le déménagement des camps d'In-Zize et bientôt de Tim-Missao. Début mars, pour changer de la routine habituelle, plusieurs vols sur Agadès pour le CEA (Commissariat à l'énergie atomique), sur le site d'Arlit situé entre Tamanrasset et Agadès et un grand survol géologique dans cette région où le BRGM a découvert un gisement de charbon. Bien des années plus tard, je suis revenu faire des photos aériennes de cette mine en exploitation.

A l'époque, en venant du Sahara, Agadès n'avait pas encore été gaspillée par ces rallies automobiles et ce battage médiatique, c'était un endroit hors du temps où les habitants prenaient le temps de vivre en composant avec une nature rude, mais loin des clivages politiques, en bref une halte agréable sur les pistes du désert. L'aérodrome n'était pas encore bitumé, il n'y avait pas de tour de contrôle, seuls les services de la météo et du bureau de piste étaient présents ainsi que les préposés à l'entretien du groupe électrogène pour la balise ADF (radio compas), mon ami Bousteins qui a volé des années dans la région avec ses petits Cessna ne s'y déplaisait pas, de même qu'à Tahoua où il avait ses habitudes. La petite ville comptait trois rues dominées par le minaret de la mosquée de style soudanais

Un seul hôtel : l'hôtel de l'Air, que j'aurai l'occasion de fréquenter pendant des années en escales. Dans une rue derrière, une de ces boutiques où l'on trouve de tout en Afrique, tenue par un vieil européen folklorique, le père Boudon, un bar tenu par le même personnage : *Au cheval qui pioche*. En soirée, dans la cour décorée de guirlandes d'ampoules colorées, on danse. Parfois le soir dans ces ruelles on trouve un marchand de brochettes bien pimentées, à mon goût. Quelques filles pas spécialement farouches se rencontrent là ou au bar de l'hôtel, ça change de l'ascétisme obligé des bases pétrolières et de l'Algérie en général.

A Agadès demeure une figure de l'Afrique, le commandant Bourgès, qui connu ses heures de gloire durant la guerre de 14-18 lorsque à la tête de ses Goumiers il traversa le désert du Ténéré à marches forcées pour venir occuper les points d'eau, passages obligés de la piste par laquelle remontait depuis le Cameroun une colonne allemande qui pensait prendre les Français à revers, ce fut une grande victoire à Bilma. Depuis, il vit à Agadès avec sa nombreuse famille locale, il est dans sa concession construite suivant ses plans comme un patriarche que tout le monde respecte et vient consulter. C'est lui qui a prévu l'urbanisme de la ville, les sociétés de recherches actuelles ne manquent pas de venir prendre ses avis, c'est ainsi que j'ai eu l'occasion de le rencontrer.

Le 24 mars, je retourne directement à Agadès pour ramener les prospecteurs du BRGM, il y a une forte brume de sable, et je ne dois pas avoir une grande vitesse sol vu les tourbillons de sable, que j'aperçois. J'essaie un contact radio, rien. Je devrais approcher, il y a plus de 2 heures 30 depuis mon décollage. Je ne reçois pas non plus la balise, le sol est invisible, je descend à mon



▲ ▼ *Le Bobcat F-BHDQ à Laghouat en décembre 1957*



altitude de sécurité, je devine des lits d'oueds secs, en principe j'ai passé l'Air. Je n'ai pas le déroutement sur Zinder, je vais me dérouter à l'ouest sur In-Guezam où la visibilité semble meilleure, allez virage. Juste sous l'avion la piste auto. Vite, je suis à 200 pieds au-dessus et ne la lâche pas, je suis en effet tout près, le minaret de la mosquée passe sous mon aile droite. Un virage à gauche pour voir la manche à air qui se tortille à l'horizontale, vite, posé. Ouf ! J'ai mis 3 heures 30, il me reste un peu plus d'une heure de carburant, mais pour aller où ? J'arrive au parking, le personnel de l'aérodrome est là, je demande :

– *Vous êtes en panne de radio et de balise ?*

Ils ont l'air gênés :

– *C'est le camion d'essence qui n'est pas arrivé de Niamey, il devait être là depuis deux jours. On n'a plus de groupe électrogène.*

– *Bon, je fais les pleins, mes passagers vont arriver, je repars sur Renaissance et Tamanrasset.*

Le commandant d'aérodrome me demande en aparté si je vais faire une réclamation, il paraît inquiet.

– *Non !*

Tout d'abord j'ai horreur de la paperasse et puis ça va servir à quoi ? Si non à m'aliéner la sympathie des gens du contrôle, si une bêtise a été faite ça ne va plus l'éviter.

Il me remercie à deux mains, mes passager arrivent et embarquent rapidement, et comme tout fini par se savoir, j'apprendrai au cours du repas à la mine que leur camion accompagnateur n'a pu repartir d'Agadès avant-hier alors qu'il n'y avait plus de fuel en ville parce qu'un copain du chauffeur qui travaille à l'Aéronautique lui avait vendu le carburant du groupe.

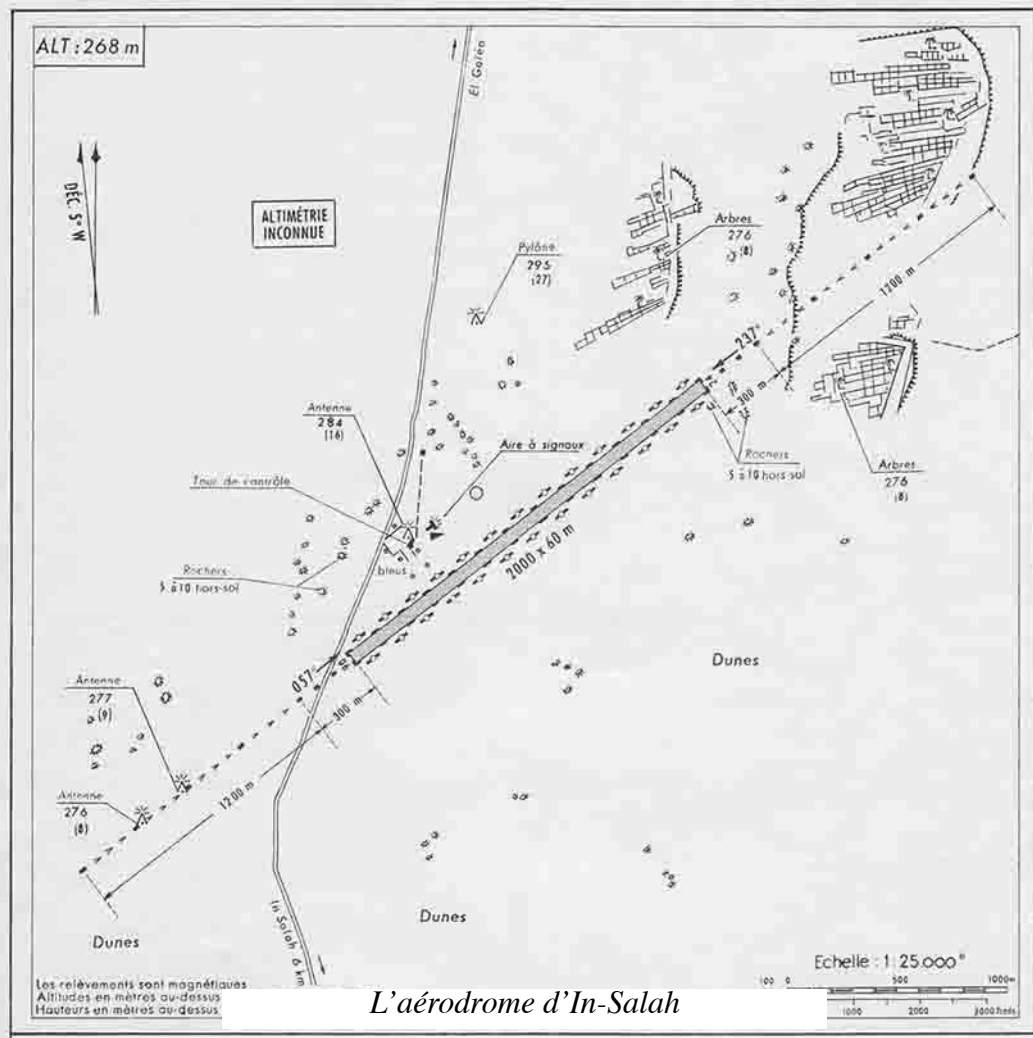
Retour l'après-midi sur Tamanrasset, la visibilité n'est pas terrible, ici tout fonctionne, mais je suis tout de même heureux d'arriver en vue du pic Laperrine car mes jauges sont au plus bas.

Le 26 mars, au soir nous sommes comme souvent, au Mouflon d'or avec nos amis à écouter les informations. Ce soir là, brutalement, nous apprenons l'horreur, l'armée française a tiré dans la foule qui défilait pacifiquement pour déposer des fleurs au monument aux morts. Femmes et enfants confondus, il y a 60 morts et 200 blessés. Nous sommes incrédules, ce n'est pas possible. C'est la guerre civile. Nous sommes atterrés.

Chantal Lhôte pleure dans les bras de sa marraine Mme Florimont, les Guarinos, nos amis Méharistes familiaux, l'infirmière et son ami de Tamanrasset radio. Nous en aurons hélas la confirmation le lendemain.

Le 2 avril, après un aller et retour sur *Renaissance*, nous remontons sur le Nord, l'avion doit aller en visite, et moi aussi, comme tous les six mois, avec le retard que nous avons pris, plus le temps du ravitaillement carburant à In-Salah, nous passons la nuit à El-Goléa.

C'est Kadda qui est maintenant employé par la Shell, qui nous fait les pleins, il nous transporte ensuite à l'hôtel et très aimablement nous propose de venir nous chercher pour le départ, il n'y a plus de taxis ici, l'hôtel Dal Piaz va fermer, ses grand jardins plantés de citronniers, néfliers, palmiers dattiers sont à l'abandon, toute les magnifiques décorations intérieures de l'hôtel qui tapissaient les murs, les couloirs, les salons, et les chambres ont disparues, son propriétaire Mr Laronde a regagné le lac des Cerfs près du Puy-en-Velay. Il a bien fait, dans peu de temps l'hôtel sera nationalisé et transformé en caserne. Kadda est très inquiet pour son avenir et pour sa famille, ils ne sont pas Musulmans, alors ?



L'aérodrome d'In-Salah

Tamanrasset et Gara-Brune

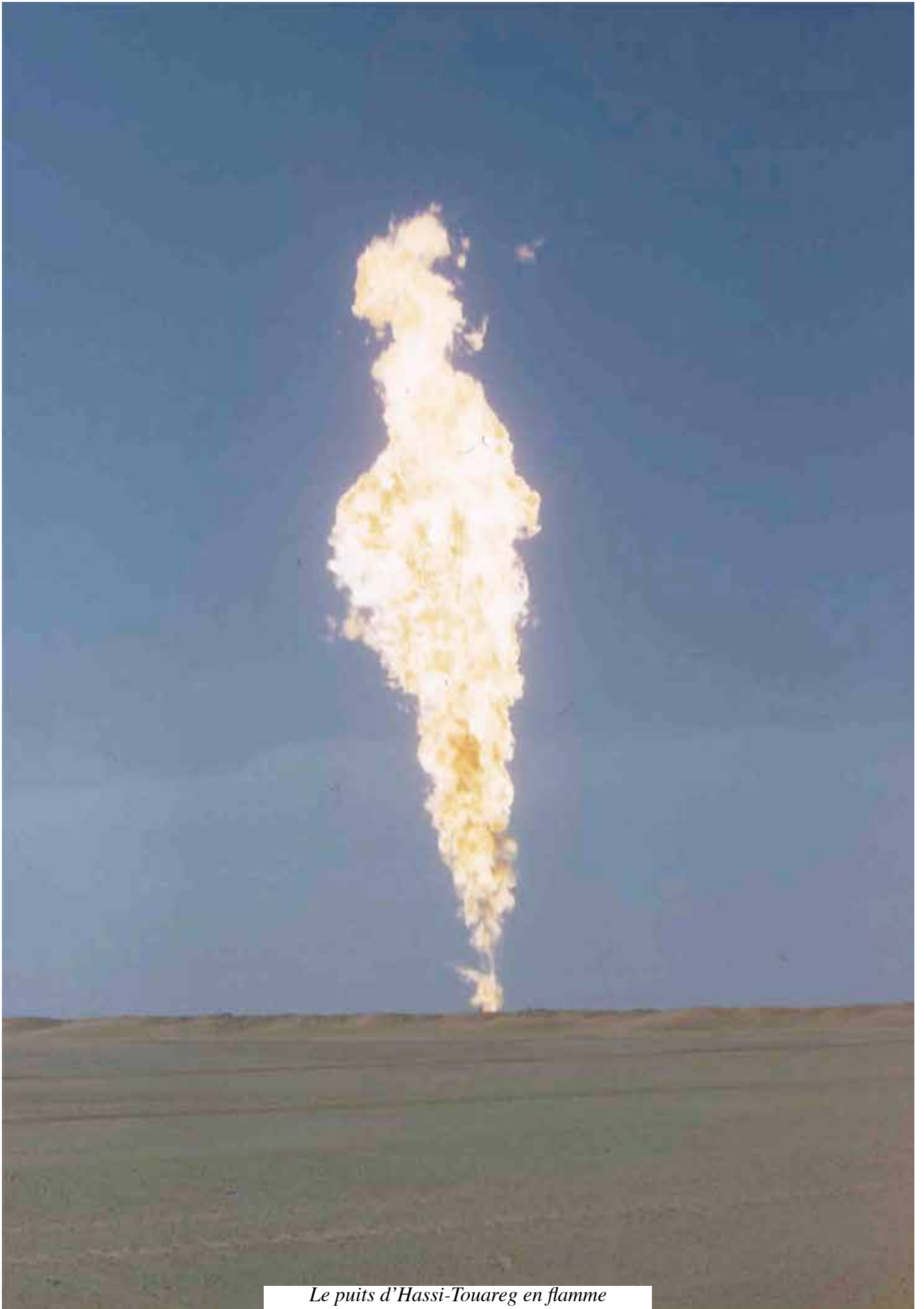
Aux aurores, Alger direct en 3 heures 10 par très beau temps. Visite médicale le lendemain au CEMPN qui lui aussi va bientôt fermer ses portes. J'y rencontre le commandant Sassias d'Air Algérie, nous nous connaissons bien, il me raconte comment il a échappé au massacre : la camionnette équipage venait juste d'arriver square Lafferrière où se trouve leur agence, quand ça s'est mis à tirer de partout, les gens hurlaient, il s'est jeté à plat ventre dans le caniveau pendant que des militaires tiraient sur tout, il s'est relevé au bout d'un moment couvert du sang des morts et des blessés qui jonchaient la rue et le trottoir et s'est réfugié dans l'agence. Il n'y a pas de mots pour qualifier ça.

Le 7 avril, l'avion est prêt, j'ai hâte de repartir dans le sud, loin de tout ça avec mon ami Marsot cette fois-ci. Alger, Ouargla, Fort-Flatters en 4 heures 30, c'est presque désert, les pétroliers ont fait mouvement sur Gara-Brune, seuls restent deux Européens qui finissent de préparer le départ en évitant un pillage toujours possible, ils nous confient le chien de ce pauvre Rousseau disparu dans l'accident du F-BFVM, il nous fait fête. Le petit chiot que nous avons élevé est devenu un bon gros nounours affectueux. La compagnie de Légion étrangère est partie, l'armée de l'Air a encore un petit détachement, Lolita est partie, le restaurant est tenu par un Mozabite, nous arrivons à avoir un petit casse-croûte et une bouteille d'eau. Cap sur Tamanrasset en 3 heures 10. Pratiquement tous les jours il y a des vols sur *Renaissance*, le BRGM ferme la mine de wolfram, rapatrie tout le monde sur Tamanrasset et fermera tout fin mai. En attendant ça vole pas mal.

Le 18, mise en place à Gara-Brune via In-Aménas, ce qui nous fait effectuer la traversée du Hoggar et du Tassili en diagonale, ce ne sont pas des endroits où il faudrait tomber en panne, ce ne sont que des montagnes abruptes, des canyons profonds parsemés d'énormes roches, loin de toute piste et ce, pendant plus de 3 heures. Pleins rapides à In-Aménas, et Gara-Brune. Bernard Allix, notre chef-pilote et ami est là. Le 19, il me prend en double sur le Super Beech 18 encore aux couleurs d'Aérotec. Il est prévu que je dois prendre cet avion après ma mission actuelle, je ne suis pas contre, enfin un bon avion, assez récent, bien équipé, climatisé et avec un pilote automatique, le pied ! Contrairement aux ragots de comptoirs, il n'est pas plus pointu par vent de travers que le *Bobcat*, il faut tout de même être vigilant.

Le puits d'Hassi-Touareg est en flamme, c'est très impressionnant, avec un bruit de tonnerre, une colonne de feu de 400 mètres de haut, comme un chalumeau géant qui débute à une dizaine de mètres du sol tant la pression est forte. Elle est tellement forte que, il y a quelques jours, elle a expulsé du puits le train de tiges de forage de plusieurs dizaines de tonnes d'une longueur de 1 600 mètres qui gît dans le sable comme un immense spaghetti. La chaleur a vitrifié le sable alentour, j'en ai un morceau en souvenir. Ce puits va rester ainsi pendant des mois avant que les travaux menés à bien par la Société languedocienne puissent stopper et colmater cette torche géante.

Nous restons deux jours à Gara-Brune avant de repartir pour une mission qui doit nous amener à Tim-Mersoï, au sud de Tamanrasset, site d'une nouvelle prospection pétrolière. Le 22, décollage au lever du jour avec deux passagers et des glacières bien garnies à l'intention des prospecteurs. Nous sommes à Pâques, aussi c'est champagne, bons vins, foie gras, conserves fines, de quoi leur agréer le séjour. Après une heure de vol, l'hélice du moteur gauche prend des tours, rien à faire pour synchroniser, je ne vais pas continuer sur le relief ainsi pendant trois heures. Je me dérouté sur Fort-Polignac tout proche, on verra au sol.



Le puits d'Hassi-Touareg en flamme

Atterrissage sur ce terrain perdu après 1 heure 30, aussitôt un 6x6 arrive avec un lieutenant de la Compagnie portée et quatre hommes, nous lui expliquons notre panne et nous lui demandons un complément de pleins d'essence. Rien à faire, il a des ordres, pas d'essence pour les civils, à moins d'avoir un bon modèle 19. Nous en avons à la compagnie, il me sera facile de lui en faire parvenir un. Non ! C'est non ! Mr Markel, l'un de nos passagers, ancien officier de la Légion et responsable des opérations aériennes de la CEP, essaye de discuter, rien n'y fait.

De toute façon, il faut dépanner. A tous les quatre, nous sortons l'hélice, démontons entièrement le mécanisme, nous le nettoyons à l'essence soutirée dans une boîte d'Evian, rien ne paraît abîmé, c'est certainement le sable qui s'est infiltré partout. Pendant ce temps, la chaleur est arrivée sur ce plateau dénudé sans un souffle d'air. Les militaires ont laissé un 6x6 armé d'une 12,7 pour nous surveiller. Ils doivent avoir soif. De ce côté là nous sommes parés. Après quelques heures de travail, l'hélice est remontée, ça marche ! Nous prenons le chemin du retour puisque nous sommes à court de carburant.

Marsot a travaillé tard sur l'avion, au matin nous partons sur Hassi-Touareg et de là à Fort-Flat-TERS et retour chez nous à Tamanrasset.

L'épilogue de cette histoire aura lieu la semaine suivante. Notre chef-pilote était de passage à Fort-Polignac avec un Aero Commander, il remontait sur Alger à vide, le lieutenant est venu lui demander une place pour un de ses hommes, réponse : devinez ?

Jusqu'en fin mai, ce seront journalièrement des vols sur *Renaissance*, nous ramenons tout ce qui est possible, le personnel local est licencié, la base va fermer à son tour.

Début avril, nous avons assisté désabusés à cette parodie de référendum qui va sceller le sort de ce pays et aussi des populations du Sud qui n'avaient rien demandé.

Le 29 mai, avec notre vieux F-BFHL qu'il est plus que temps de remonter au vu de sa consommation d'huile, nous partons vers le Nord, avec escales à In-Salah, El-Goléa et Laghouat.

En faisant mes adieux à tous, j'ai retenu les mots de ce Targui, un parent de l'Aménokal, qui vient de m'offrir un coussin de cuir finement gravé :

– *Si tous les Français s'en vont, nous allons être islamisés. Que va-t-il se passer ?*

Je n'ai pas su quoi lui répondre. Depuis, on a vu.

Cette fois-ci, je rentre par Air France sur Bordeaux parmi le flot des réfugiés. J'ai près d'un mois de congé, pour me changer les idées, en famille, nous campons avec mon père et mes jeunes frères dans la partie habitable de ma petite maison tout en continuant la remise en état,

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

FORT-POLIGNAC
ALGÉRIE

FGPO

CONTROLE LOCAL : APP : Néant
TWR : Néant
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant

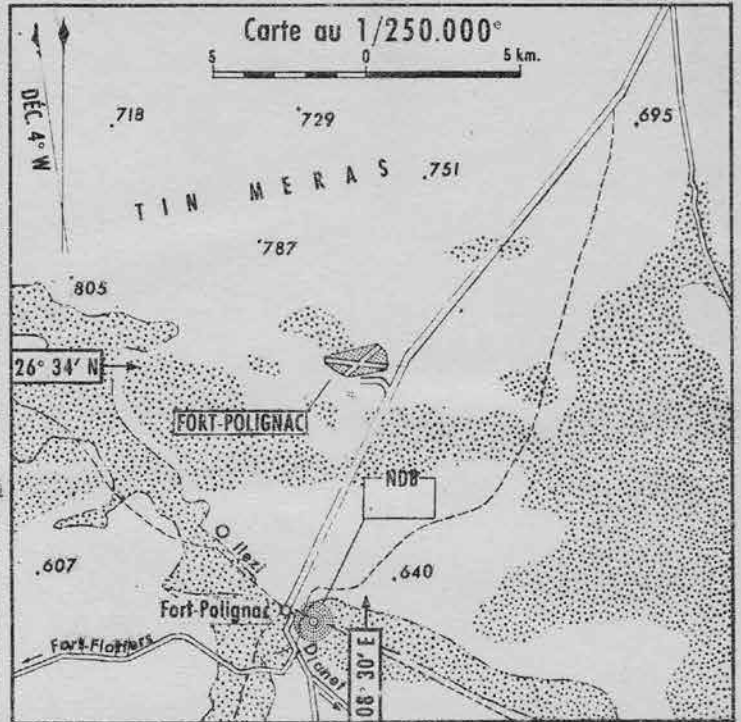
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable hors bandes.

Tél. de l'Aérodrome : Néant

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser à ALGER-MAISON-BLANCHE.

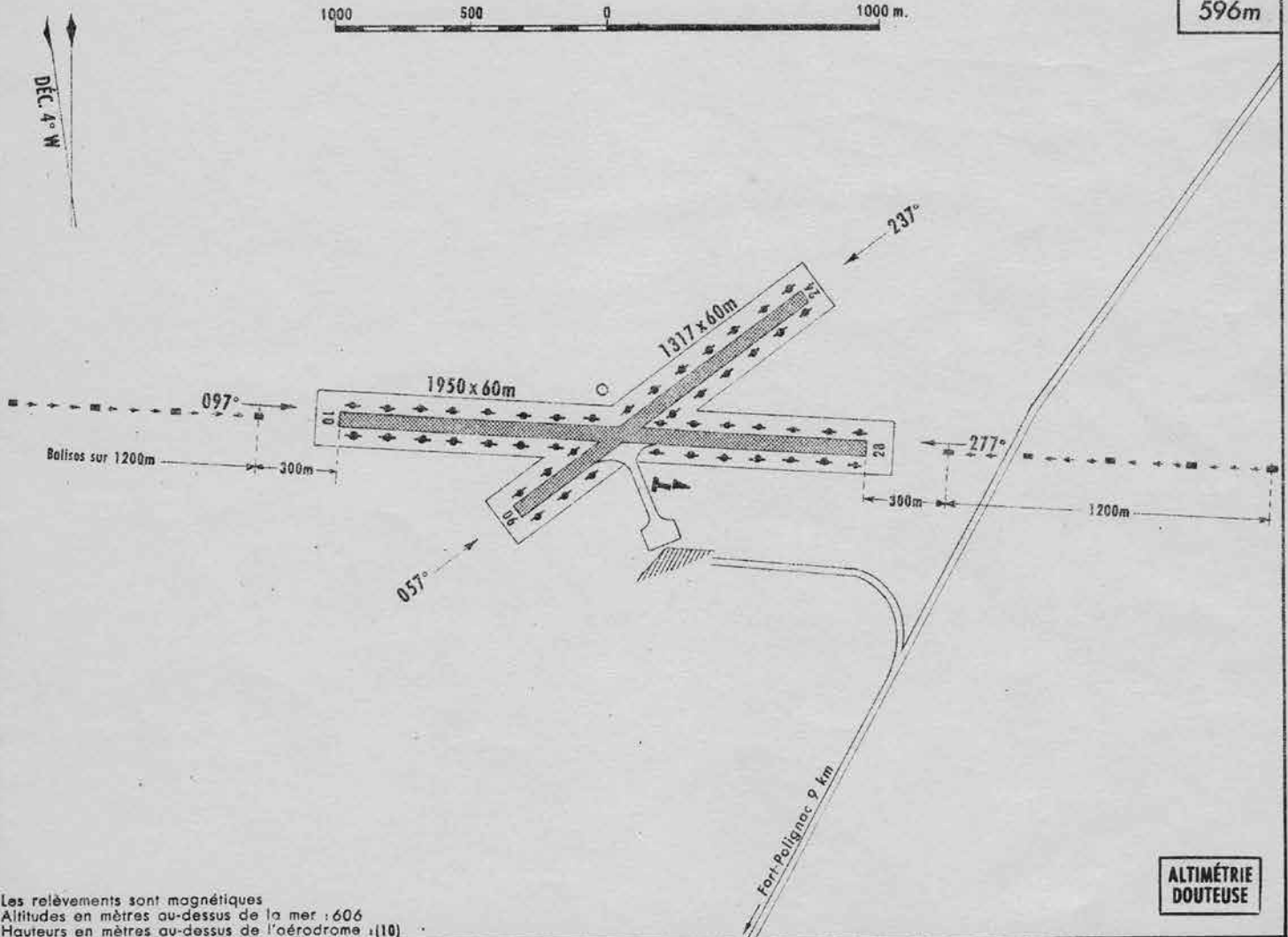
Tél : 675-20 à 26 à ALGER.

NOTES :



Plan au 1/25.000°

ALT
596m



Les relevements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 606
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (10)
MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

ÉDITION PROVISOIRE

N° 1282 A

20 JANVIER 1958

L'aérodrome de Fort-Polignac

En Beech 18

le 27 juin 1962, départ par Paris, un petit bonjour à l'Escadrille Mercure qui me prévoit dans les mois à venir une grande mission photo, je suis bien sur partant. Mr Delataille, le patron, paraît assez confiant pour l'évolution de la compagnie après l'indépendance et surtout pense garder les contrats pétroliers avec l'accord des Algériens, j'avoue que je le suis de moins en moins.

L'avion arrive tard à Maison-Blanche, mes amis sont venus m'attendre, j'irai loger chez eux à Fort-de-l'Eau jusqu'à demain. Personne ne sort plus seul dès la tombée de la nuit, je suis bien heureux de continuer vers le Sud rapidement.

Le 28, Bernard Allix me fait faire une heure quinze de maniabilité avec le Super Beech, dans la foulée nous allons à Bir-el-Ater à la frontière Tunisienne, j'avais inauguré ce terrain en 1955, comme le temps passe. Puis Hassi-Messaoud où nous passons la nuit. C'est vraiment reposant d'avoir un avion bien équipé pour l'époque, un peu plus rapide qu'un DC 3 et où tout fonctionne.

Le 29, nous partons pour Hassi-R'mel au sud de Laghouat, puis à nouveau Bir-el-Ater et retour à Hassi-Messaoud, ce ne sont pas ces 5 heures de vol qui m'ont fatigué, Allix profite de l'escale pour me lâcher sur un des *Broussard* que nous avons hérités d'Aérotec, le F-OB DG, en une demi-heure. Je n'apprécie pas cet avion, il est lourd, bruyant, un gros manche peu pratique pour des longs vols, on dirait un tracteur volant. Ce n'est pas en une demi-heure qu'on peut se faire une idée sur une machine, j'aurai l'occasion plus tard d'en faire suffisamment pour apprécier ses qualités, mais aussi connaître ses défauts.

Je retourne déposer Allix à Alger le lendemain et dans la foulée vais me mettre en place à Gara-Brune avec Van Houtte; le mécanicien que je connais aussi depuis longtemps. La CEP a rompu le contrat avec la SGAA depuis l'accident du *Dragon*, un *Broussard* est basé pour la desserte des sondes, le Super Beech pour les plus longs parcours et surtout les grands terrains, c'est plus reposant. Jusqu'au 20 juillet, j'ai pratiquement volé tous les jours vers Hassi-Touareg, Ouargla, Hassi-Messaoud, Fort-Flatters et In-Aménas, avec des journées de 5 ou 6 heures de vol, mais ce n'est plus la fatigue et le stress des *Dragon* ou des *Bobcat*. L'avion vole haut, vite, il est bien équipé et la mécanique fonctionne bien, Van Houtte y veille.

Les événements sont loin dans le Nord, les journaux n'en disent rien, de toute façon la France est tenue dans l'ignorance de ce qui se passe. Ce sont des horreurs, pillages, égorgements en série toutes ethnies confondues, viols, enlèvements, les pétroliers de la CREPS ont vu passer deux camions de femmes qui partaient en Libye.

C'est que depuis le 5 juillet, l'Algérie est indépendante, la vie de ceux qui n'ont pas pu partir ne vaut plus grand-chose dans certains coins.

Le 20 juillet, je remonte sur Alger direct, avec un vol de 4 heures, c'est la moitié du temps des mises en place en *Dragon*. A peine arrivé, les pleins, un casse-croûte rapide et mise en place à Hassi-el-Kroumiri avec un sympathique mécanicien, Michel Vanuxeem. C'est une sonde perdue dans le désert à mi-chemin entre Colomb-Béchar et Hassi-Messaoud, au milieu d'un erg peu agréable de dunes molles propices aux ensablements en séries, le terrain est à une bonne demi-heure du camp en 4x4. Tous les jours, nous faisons la navette sur Hassi-Messaoud pour le ravitaillement en vivres frais et leur logistique en général.

Le 25, au retour, bien chargé de 800 kilos de fret divers, nous sommes à 6 500 pieds, environ à mi-parcours quand une espèce d'explosion se fait entendre. Quelques secondes plus tard Michel



▲ ▼ *Le Beech 18 F-BENE à Philippeville et à Chéragas en août 1958*



Vanuxeem et moi sommes pris de quintes de toux, nous avons les larmes aux yeux, il y a une odeur de produit chimique très forte. J'ouvre toutes les aérations et ma glace de côté, ça persiste. Vanuxem se détache, va vérifier le chargement, ce sont des gros bidons dont les couvercles ont sautés en altitude, il n'y a rien à faire qu'à continuer en pleurant, en toussant et en crachant. C'est avec soulagement que je pose l'avion une demi-heure plus tard, Michel Vanuxeem va vite ouvrir la porte escalier pendant que je vomi comme un perdu par la fenêtre gauche. Les pétroliers qui viennent décharger l'avion nous trouvent avec les yeux rouges et le teint jaune, nous buvons chacun au moins deux litres de lait, toute la soirée nous avons mal à la tête malgré l'aspirine, heureusement le lendemain il n'y paraît plus rien, nous reprenons les rotations.

Le 28 cap sur Alger, nous y sommes en deux heures, j'ai un reliquat de congés à prendre. Justement Mr Chapeau est là avec un de ses Lockheed 12, le F-BFUD, il m'attend pour aller à Nice avec lui, car en principe je devrais repartir avec par la suite avec cet avion.

Il n'en sera rien, je pense que Mr Chapeau, sagement, voyant ce qui se passe n'a pas voulu risquer l'un de ses trois avions, et il a bien eu raison. Il nous faut 2 heures 40 pour Nice, l'avion est agréable, plus stable que le Beech D 18, les moteurs sont les mêmes, le tableau de bord en ronce de noyer et les petites manivelles des trims, font très *american comfort* d'avant-guerre. Je l'ai piloté tout le vol car nous n'avions pas de pilote automatique, mais pour moi c'était un plaisir, j'ai regretté de ne pas avoir eu l'occasion d'en refaire. Je n'en ai gardé que le manuel de vol que m'avait fait parvenir l'Escadrille Mercure.

A notre arrivée à Nice, il m'invite chez lui au repas, mes nombreuses heures de vols ne lui sont pas étrangères, nous parlons beaucoup de l'évolution inconnue que va connaître l'aviation en Afrique du Nord. Je pense qu'il ne faut pas s'attendre tout de suite à une continuité en dehors des contrats pétroliers. Pour l'instant le pays est en pleine crise, en France personne n'est au courant de ce qui s'y passe réellement, il faudra sans doute attendre très longtemps avant que tout ça se calme, mais ça ne sera pas dans l'immédiat. Il en est parfaitement conscient.

Il y a un vol de sortie de visite d'un autre de ses avions, nous retournons à l'aéroport. Je vais traîner du côté des compagnies aériennes pour trouver un vol sur Paris, un avion d'Airnautic est prêt à partir, le commandant de bord est Roger Lévêque, aussitôt je suis embarqué sur le Boeing 307 *Stratoliner* F-BELU qui va au Bourget à vide. Roger me présente à l'équipage, après le décollage, il me met à gauche, je pilote ce bel avion jusqu'en finale au Bourget. Voilà longtemps que nous nous connaissons, depuis les années cinquante à Marrakech, alors qu'il pilotait un Léo 45 de l'IGN, j'étais à cette époque élève-pilote sur T-6, depuis nous étions très proches à Alger où nous avions des amis communs.

Grâce à la camionnette équipage d'Airnautic, en un rien de temps je suis à la gare d'Austerlitz où par chance la SNCF n'est pas en grève. Le soir même, je suis en famille. J'ai gardé un excellent souvenir de cette journée et du *Stratoliner* avec son poste de pilotage spacieux comme il n'y en a plus guère actuellement et de cet équipage sympathique aux milliers d'heures de vol qui ne se prenait pas la tête comme tant d'autres aujourd'hui.



▲ ▼ *Le Beech 18 F-BEDY à Adrar en 1958 et à Batna en 1960*



En *Broussard*

Cette fois-ci j'ai plus de deux mois de congés, j'ai le plaisir de recevoir mes amis Marsot et Van Houtte, celui-ci quitte l'aviation pour rentrer à la Comex et piloter un sous-marin. Jean Joyeux, dit *le Piaf*, est maintenant basé à Toulouse avec les *Constellation* du SAR, de temps en temps il vient me faire un passage à basse altitude, à cette époque l'aviation était encore humaine. C'est toujours avec joie que nous nous retrouvons à voler dans les aéro-clubs de la région. De temps à autre j'allais donner des cours de pilotage à Sarlat, j'y ai formé quelques élèves dont certains volent encore malgré la bureaucratie actuelle.

Le 4 octobre, bien reposé, je suis à Bordeaux-Mérignac, près à prendre la *Caravelle* d'Air Algérie pour un nouveau départ saharien. Tous les gens de la compagnie sont à l'hôtel Chez Mado à Fort-de-l'Eau. La SGAA n'existe plus, les pilotes sont répartis où ils ont pu, le technique est à Nîmes à Air Fret avec trois Bristol et un *Dragon* ramené par Chaumeil. Picois est à Transgabon avec deux des Bristol, Lepage est à la Socata à Tarbes, les quelques *Dragon* restant pourrissent sur les parkings, les Avro continuent de voler un peu avec Afric Air, quelques pilotes sont allés à Air Algérie, certains y feront carrière.

L'Escadrille Mercure met en oeuvre deux Aerocommander, deux Beech D 18, le Super Beech, trois *Bobcat* et cinq *Broussard*. Justement, le Beech D18 F-BEDY sort de visite, il faut lui faire son vol de contrôle. Je ne l'ai jamais piloté, les paramètres moteurs sont les mêmes, l'ergonomie du cockpit est différente, il est plus léger, plus court, ce qui au sol le met plus cabré. On m'a fait tout un tas de recommandations concernant son comportement fantaisiste par vent de travers. Deleau vient avec moi, il connaît bien l'avion, notre petit vol se passe bien, j'en profite pour faire quelques tours de piste et des pannes moteur, tout va bien, il est en effet plus léger et l'atterrissage demande de l'attention, lorsqu'il est queue basse on sent qu'il a peu de défense en direction, mais le tout est de le savoir.

L'après-midi j'ai un vol sur Blida, c'est à 25 minutes, j'y rencontre un copain de promo d'Avord qui lui aussi est sur le départ pour la France avec son escadrille, le GLA 46. Il me dit :

– *Il y a longtemps que tu voles là-dessus ?*

– *Non, depuis ce matin, pourquoi ?*

– *Méfie toi avec cet avion, l'affaire est terminée quand tu est assis au bar.*

Depuis j'en ai fait des centaines d'heures, et s'il est vrai qu'il est un peu pointu, il y a pire !

Le soir même, je suis dans le Breguet d'Air France pour Hassi-Messaoud avec Deleau, bien accueilli par mon ami Rostand qui vient de nous rejoindre à l'Escadrille Mercure après avoir quitté les Dorniers 27 de la surveillance de l'oléoduc In Aménas-Gabés. Dès le matin nous faisons un vol sur le *Broussard* F-OBDC jusqu'à une sonde plus au sud, à Rhourde-Nouss, le soir même il prend l'avion pour la France. Je me retrouve pendant quelques jours seul pilote avec trois avions, un *Bobcat* et deux *Broussard*, je vole tous les jours alternativement sur tous, suivant les missions, pour la desserte des sondes et des camps environnants.

Ma première impression du *Broussard* n'a pas changé, si il est plus facile à charger que le *Bobcat*, par contre il est fatigant. Quelle idée d'avoir mis un manche et non un volant sur cet avion, à la fin de la journée on arrive à avoir des crampes dans les mains surtout si il y a des turbulences. Par contre, il supporte des vents de travers non prévus dans le manuel de vol, il m'est arrivé de me poser par des vents traversiers de plus de 40 noeuds, l'aile dans le vent à ras du sol presque



▲ Broussard à Reggan

▼ Hassi-Messaoud (Oued-Irara), Broussard de l'Escadrille Mercure entre un Sikorsky S 58 et un Dragon



jusqu'à l'arrêt. Il est très lourd de l'arrière, pour des raisons de facilité paraît-il, l'amortisseur de la roue arrière est constitué par des sphères de caoutchouc dans un tube, c'est très bien quand c'est neuf, mais au bout d'un certain temps elles se craquellent et tombent en poussière surtout au Sahara avec la chaleur, les mécaniciens apprécient peu. Heureusement, il est équipé d'un bon moteur Pratt et Whitney de 450 ch dont la réputation n'est plus à faire, c'est le même moteur que ceux des Beech. Tant mieux, voler des journées entières en monomoteur au Sahara, je connais ! Certaines traversées d'ergs paraissent bien longues. Le 10, je fais un vol pour la Géophysique à Berressof, c'est un ancien terrain de la Luftwaffe abandonné, proche de la frontière tunisienne, où gisent plusieurs carcasses de Messerschmitt 109 ensablées.

A la fin du mois, je vais me baser à El-Gassi, c'est un site pétrolier à 35 minutes de *Broussard* dans le sud-ouest en plein erg. Un Fairchild 24 s'y détruit lentement dans les vents de sable très fréquents. L'ambiance est préférable à celle d'Hassi-Messaoud, mais nous sommes loin de la convivialité de la CEP. Les vols manquent de charmes, pratiquement tous les jours des Hassi-Messaoud, de temps à autre un Ouargla rapide pour voir le consul de France qui heureusement pour lui n'a pas subi le sort de celui d'Alger.

L'hôtel Transat est fermé définitivement, le beau musée a été pillé et détruit, celui d'El-Oued aussi, le musée de Ouargla possédait la voiture à hélice qui avait fait la traversée depuis Biskra dans les années 20. Nous prenons maintenant nos repas à Ouargla à l'hôtel du *Chamaudrome*, une triste gargote.

Le *Broussard* a été pensé par des ingénieurs ingénieux. C'est ainsi que les roues ont des fusées interchangeable, seulement du côté gauche, ça se dévisse. Pour remédier à cela, après de nombreux accidents, on a fait une modification simple, une goupille.

Le 9 novembre, lourdement chargé heureusement de six passagers et de leurs bagages, je m'aligne au décollage derrière Trillou qui part en Avro. Beau temps, le vent est dans l'axe 15 noeuds, rotation, freins, la pédale gauche s'enfonce complètement, quelques vibrations, je vois la roue de travers qui dans un ralenti de cauchemar tourne encore et tombe. Passage vent arrière, la tour est avisée, il va falloir atterrir ainsi avec toutes les chances de passer sur le dos pour finir. Petite mise au point avec les passagers, tout le monde bien attaché les bagages coincés sous les sièges ou tenus entre les jambes. Allez finale, pleins volets à la vitesse minimum, la piste est immense, je peux arriver doucement sur la roue droite, l'aile à ras du sol, aussitôt étouffoir, tout coupé contacts, essence, ce sont les secondes de vérité. L'avion bascule sur la fusée gauche, trop vite à mon goût, malgré le manche à fond en arrière rien n'y fait, la queue se lève et il pivote brutalement à gauche de plus de 90 degrés et... la queue retombe. L'hélice qui s'est arrêtée horizontale m'a évité de passer sur le dos et je ne suis même pas sorti de la piste. La voiture de piste arrive avec une ambulance et les pompiers, rien de cassé, personne de blessé, Deleau arrive avec la 2 cv et la roue tombée non loin. Je les laisse s'occuper à dégager la piste et je vais attendre le Super Beech qui arrive d'Alger avec Mai Van, un bon copain qui doit me remplacer ici. Il a pour moi une grande enveloppe de la part de l'Escadrille Mercure Paris et un billet d'avion pour ce soir. En attendant, on transfère le chargement du *Broussard* dans le Beech, nous sommes à El-Gassi juste pour passer à table. Retour sur Hassi-Messaoud et ensuite Alger de nuit.

A partir du travers de Touggourt, il y a un front orageux et un fort vent trois-quart avant, sur cet avion il y a un radar, ce qui est bien pratique pour éviter les plus gros grains, 2 heures 10 plus tard, atterrissage à Maison-Blanche sous la pluie, suffisamment tôt pour prendre la *Caravelle* pour Orly.



▲ *Changement moteur, en plein désert, d'un Broussard entre Hassi-Messaoud et El-Gassi, pilote Chapeau*
▼ *Michel Maitrot recherche de l'uranium pour le CEA avec le Cessna 180 Skywagon F-BIAK*



Mission photo en Afrique de l'Ouest

Je suis arrivé à Paris tard dans la nuit, aussi je déroge à mes habitudes et je prend un hôtel proche du siège de l'Escadrille Mercure qui est rue de Berri. Dès l'ouverture du bureau je suis là, accueil chaleureux de la part de tous. Mr Delataille, le patron m'explique la mission qui devrait durer trois à quatre mois en Afrique de l'Ouest.

Un nouvel avion à été acheté aux USA, c'est un Beech C 45 H (une version du Beech 18 avec une porte cargo, une autonomie augmentée, une avionique plus complète et des trappes photos. L'avion a été ramené par Mr Arnoult, un pilote convoyeur bien connu, et par Pierrot Lafont dont je fais la connaissance, il a acheté le même aux USA pour monter sa compagnie en Centrafrique, et a profité de ce convoyage pour se familiariser avec l'avion et en avoir la qualification. Nous nous découvrons des amis communs et nous passerons ensemble la journée au Bourget. Dans les années à venir, nous volerons ensemble parfois, je piloterai de temps en temps ses avions, nous avions voulu créer Air Yaoundé quelques années plus tard, avec des bimoteurs légers, l'affaire n'a pu être réalisée à cause des exigences de certains dirigeants locaux qui avaient trouvé là une occasion d'une source de revenus opportune. Plus tard je l'aurais en second pilote sur DC 4, bien des années plus tard, de retour au Gabon il était commandant de bord Fokker 28. J'ai appris à piloter à son fils, nous sortions pour des parties de pêche en mer sur son bateau, puis nous nous sommes retrouvés à nouveau au Congo dans la même compagnie ainsi que mon fils. Le 17 mai 2000 il disparaissait dans l'accident d'un Beech 1900 à Moanda, il avait plus de 23 000 heures de vol, j'en ai été très attristé.

La mission que je vais faire sera pour le compte de la Sofratop, une importante société d'études topographique dont nous attendons le directeur, Mr Delrive, il arrive avec un grand et sympathique navigateur-photographe, Le Pêcheur qui vient de l'IGN. Il va m'expliquer comment se déroulent les prises de vues la façon de tenir les caps et altitudes de précision pour les couvertures aériennes, nous sympathisons tout de suite. Nous nous reverrons souvent par la suite, nous ferons équipage sur B-17 et HD 34 nous aurons plaisir à nous retrouver à Chantilly dans sa famille à mes rares passages en France.

Nous allons tous au Bourget au hangar de l'Escadrille Mercure qui fait partie maintenant du Musée de l'Air. Le F-BKRD est là, les mécaniciens sont au travail pour y adapter les instruments indispensables à la mission. Il ne fait pas chaud dans le hangar, nous passons au bureau, j'aimerais me familiariser avec l'avion, aussi je prends une chambre aux *Six Fesses* en face. Après le repas, nous faisons une bonne mise au point, installation de l'interphone, positionnement du viseur de bombardement de B-17 pour les calculs de dérive, installation des deux caméras. Nous aurons aussi à faire des photos obliques, pour cela la mécanique nous fabrique un bâti spécial démontable à la porte arrière. L'avion ne sera prêt finalement que dans quinze jours. Il faut le temps de réunir toutes les autorisations et la documentation aéronautique complète. Du coup, j'ai tout mon temps, dès le lendemain je vais passer quelques jours en famille.

Dans le fond du hangar, il y a une cellule de Beech 17, le F-BCYJ, il lui manque le moteur. Je suis très tenté par cet avion, j'avais eu l'occasion d'en essayer un il y a quelques années. Je pense que j'arriverais à le faire réviser et je sais où trouver un moteur et les instruments manquants. C'est un avion mythique, j'en parle à Mr Delataille, il pourrait me le céder à très bas prix à mon retour, à charge pour moi de le démonter et de le déménager. Pour l'instant c'est pas urgent, merci et à bientôt, je pense pouvoir l'abriter en Dordogne en attendant sa remise en état. Mal-



D'Alger à Niamey par In-Amguel, Tamanrasset et Maradi

heureusement à mon retour Mr Delataille, n'ayant pas prévenu le service technique, l'avion a été donné aux pompiers pour leurs exercices d'incendie.

Finalement, ce n'est que le 12 décembre que l'avion est prêt, il a fallu changer un moteur, et il neige. L'après-midi je fais un vol d'essais de 2 heures cause trafic, le lendemain, 1 heure 25 avec Le Pêcheur et Soeur, le chef mécanicien et le directeur technique de l'Escadrille Mercure, tout fonctionne, départ prévu demain, on charge tout. Pour une fois, nous avons, cartes, autorisations diverses, documentation complète, c'est tout de même pas mal.

Le 14 nous sommes obligés d'attendre jusque tard dans l'après-midi pour partir, cause météo, enfin c'est avec soulagement que je quitte ce paysage d'hiver pour Perpignan où j'arrive 2 heures 40 plus tard, malgré le vent, il fait beau. Le temps d'avitailler, Alger direct en 2 heures 45 de nuit. Très bon accueil par le personnel au sol qui nous attend et nous ramène en groupe de voitures à l'hôtel de Fort-de-L'eau. C'est risqué de circuler seul le soir. La semaine, dernière la femme d'un copain pilote d'Aérotec a été assassinée après avoir été violée. Malgré les mises en garde de tous, elle est partie attendre son mari, mais elle n'est jamais arrivée, son corps a été retrouvé la tête écrasée par des pierres à moins d'un kilomètre d'ici, au carrefour en haut de la côte et la voiture disparue. C'était l'un de ses derniers vols, le pilote a ensuite continué à voler à Air Inter. Aérotec arrêta son activité à la fin du mois, les DC 3 stockés à Toulouse-Montaudran.

Nous sommes obligés de rester quelques jours ici pour installer, avec Deleau, le système de bâti des photos obliques, préparer l'équipement désertique, les pièces de rechanges classiques et attendre aussi l'ultime autorisation pour In-Amguel, la base atomique pour les essais d'explosions souterraines, car c'est là que débute notre mission. Elle va consister à filmer la montagne tout autour, du sol au sommet, pour vérifier si par hasard les explosions atomiques souterraines n'ont pas provoqué des failles ou même des fissures dans le granit.

Le 21 décembre, un vol d'essais d'une heure pour tout vérifier, c'est en ordre. Le 22 décollage de bonne heure pour El-Goléa en trois heures ce qui me permet de vérifier mes consommations, et ensuite In-Amguel en 3 heures 10. Heureuse surprise, c'est le capitaine Tardivon, un copain, qui est l'officier de sécurité chargé de notre accueil. La base est très bien conçue, ils ont des liaisons régulières sur la France en Breguet 765 et DC 6, et en *Noratlas* sur Alger. Leur confort est le même que chez les pétroliers, plus les abris antiatomiques si il y avait un problème. En dehors des militaires, des techniciens civils du CEA sont là, ce sont avec eux que nous allons travailler pendant une semaine. Nous avons un grand briefing et dès le lendemain, ce seront des vols de trois heures en moyenne pendant lesquels Le Pêcheur avec sa caméra oblique montée à la porte arrière gauche essaye le plus possible de restituer des vues verticales des parois de la montagne pendant que je tourne autour à altitude constante, ensuite développement au labo photo de la base et debriefing. Notre travail est apprécié par tous.

25 décembre, Noël, nous sommes loin des familles et amis, mais il y a une bonne ambiance au mess des officiers. La veille, nous avons du atterrir au bout d'une heure cause turbulences, aujourd'hui, c'est calme. Alors Noël ou pas on fait 4 heures 25 de vol, et on a bien fait car le 26, c'est du vent de sable, les 27 et 28 nous pouvons terminer la mission et nous allons le soir à Tamanrasset à quarante minutes d'ici. Soirée nostalgique à l'hôtel de l'Aménokal, peu d'Européens restants, Guarinos et son épouse et leur petit enfant sont partis précipitamment par un avion militaire en abandonnant tout, prévenus à temps par des amis Touaregs du sort qui les attendait, leur hôtel à été pillé. Chantal Lhôte doit partir définitivement dans la semaine en abandonnant cette belle maison où elle était née et en laissant presque tous ses souvenirs auxquels elle tenait tant.



▲ Les éboulements lors du tir Beryl le 1^{er} mai 1962

▼ Agadès, Kayes, Maradi, Niamey, Bamako, Gao, Ouagadougou, Abidjan, Tombouctou, Mopti, Bouaké, Bobo-Dioulasso, les aérodromes de la mission photo



Le 29, mes amis à qui j'ai confié le chien de Rousseau, nous accompagnent au terrain, ils vont partir aussi, je les retrouverai un an plus tard, au Gabon.

4 heures 25 plus tard, Maradi, le Niger, Le Pêcheur m'a fait une navigation précise, nous sommes juste dans les temps sur cette petite ville sans grand charme où une importante mission de couverture aérienne nous attend.

Nous sommes accueillis par un personnage assez folklorique, Lanfranqui, un Corse qui est boulanger, responsable de l'aérodrome, taxi et dépanneur en tous genres. Il nous conduit au seul hôtel de l'endroit, chez Choureau, où nous sommes bien reçus, une mission sol de la Sofratop est sur place, des jeunes topographes très sympathiques, avec eux nous allons étudier la zone. Le Pêcheur calcule et trace sa couverture aérienne, demain nous irons en voiture jusqu'au lac de Medouroumfa au sud qui sera à peu près au centre de la zone à faire au 1/10 000^{ème}.

Le 30 nous voilà partis en pique-nique au bord de ce lac, l'endroit est agréable, il y a un petit village de paillotes avec une population sympathique. Sur les conseils des gens qui nous accompagnent, j'ai emporté le fusil du lot de bord, ici la chasse au gibier à plume est ouverte.

Je n'en abuse pas, je ramène une demi douzaine de tourterelles qui abondent dans les arbres alentour et je tire un gros oiseau que je laisse aux enfants curieux qui nous ont suivis.

Le 31 décembre nous ne pouvons pas voler, une épaisse brume sèche noie le paysage, il y en a paraît-il pour une semaine d'après la météo de Niamey.

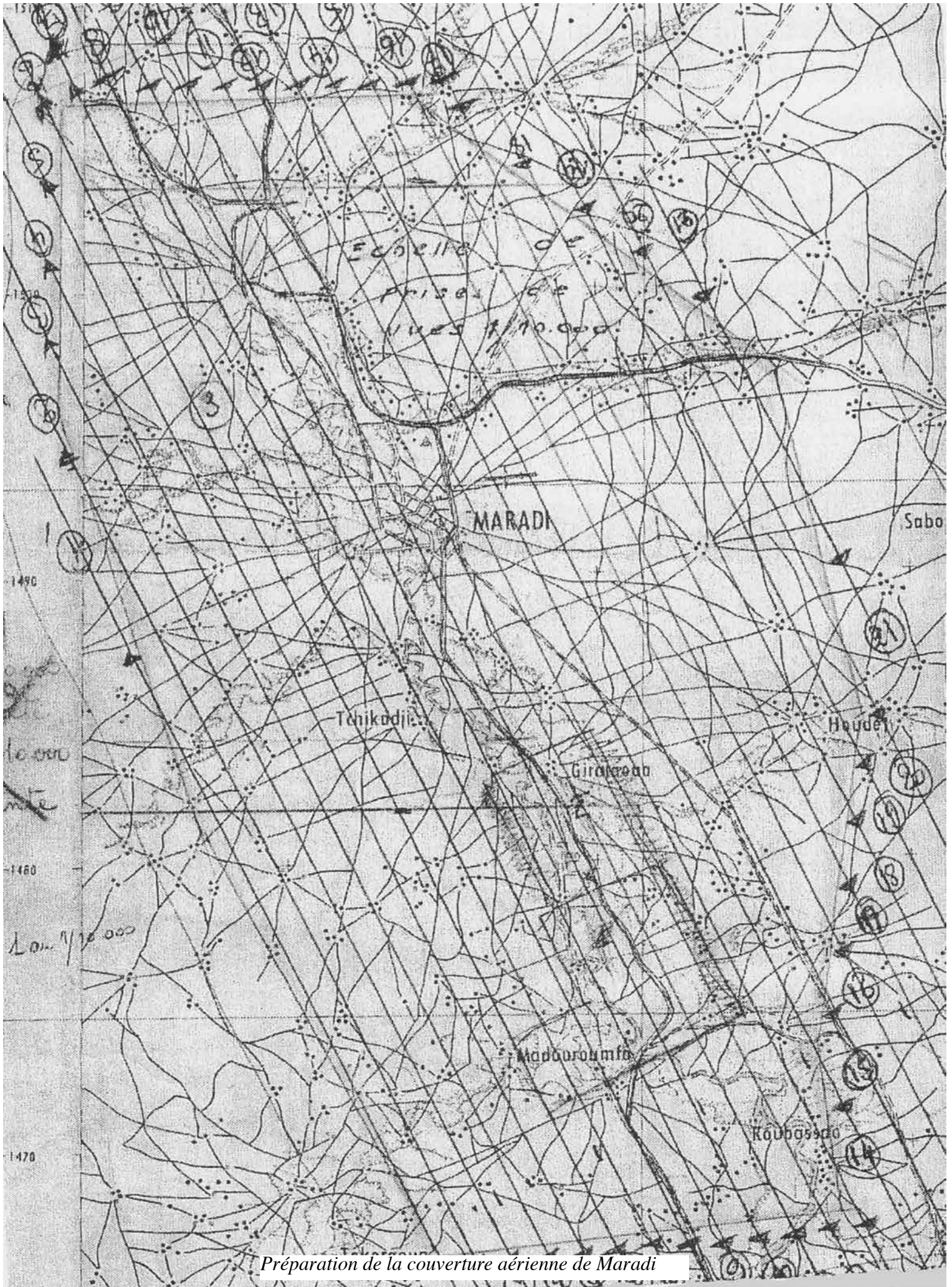
Nous fêtons la nouvelle années à l'hôtel avec les gens de la Sofratop, et des Français de Kano que j'avais rencontré à Tamanrasset et qui préfèrent venir ici où l'ambiance est meilleure que dans leur pays islamique pour le nouvel an, et avec la famille Choureau très conviviale.

Nous avons eut raison de ne pas faire d'excès hier soir, ce matin un telex Sofratop nous demande de rejoindre Niamey pour une mise en place ensuite à Bamako. Très bon accueil à l'arrivée, invités le soir à une barbecue partie, une bonne nuit bercés par les crapauds buffles et les grillons, et le 2 janvier 1963 Bamako en quatre heures. Mr Delrive nous attend au Grand Hôtel, nous sommes en forme, nous allons nous mettre en place à Kayes pour une grande couverture aérienne dans la région du fleuve Sénégal, sur Yélimané et Bakel.

Nous avons toutes les autorisations, il ne faut pas plaisanter avec ça. Depuis l'indépendance, le Mali vit sous le régime soviétique, de temps en temps il faut faire face au zèle intempestif de certains fonctionnaires maliens imbibés d'idéologie stupido-socialo-communiste d'un acquit récent et mal assimilé, mais dans l'ensemble tout va bien.

Je retrouve André Thominet qui vole sur DC 3 à Air Mali, nous le verrons souvent à Kayes. Air Mali n'a que cet équipage Français, les autres sont Russes, ils assurent les lignes le long du fleuve Niger jusqu'à Tombouctou et Gao en Antonov 2, en équipage à quatre sur ce gros biplan. Au cours de notre séjour, nous sympathiserons avec certains d'entre eux, ils ont aussi deux Ilyouchine 14 avec lesquels ils desservent les pays limitrophes et les grands axes. Il est assez cocasse de voir leur façon de procéder sur ces avions : lorsque l'équipage monte à bord, ce sont des Maliens en uniformes et galonnés de frais qui s'installent aux commandes, puis viennent les Russes, en civil avec leurs pantalons larges, mise en route, l'avion roule jusqu'au point de manoeuvre, là, changement de place, les Russes passent aux commandes. Après l'atterrissage, c'est la même manoeuvre en sens inverse.

Le 3 janvier, mise en place à Kayes, nous sommes très bien reçu par le commandant d'aérodrome, un Tchèque et même par le commissaire du peuple, un Malien. Nous logeons chez un Européen qui dirige une affaire de transport dans une dépendance de sa concession, ce n'est pas climatisé,



Préparation de la couverture aérienne de Maradi

mais en cette saison ça va encore dans ce coin réputé comme étant l'un des plus chaud d'Afrique et nous avons des moustiquaires. Nous prenons nos repas non loin, au seul hôtel-restaurant de la ville tenu par un vieil Européen, c'est pas un trois étoiles, mais pour Kayes c'est bien.

Nous allons voler tous les jours, à quadriller la région. Le pilotage demande beaucoup d'attentions, c'est un travail de tenue de cap au degré près, à altitude constante. Le Pêcheur a pendant des heures l'oeil à son viseur, il m'indique à l'interphone les corrections de cap, tandis qu'une lampe clignote à chaque prise de vue. Nous volons généralement entre 10 heures et 15 heures pour tenir compte des ombres portées et de la turbulence. A l'époque, nous n'avions ni doppler ni GPS, j'ai beaucoup appris durant cette mission ce travail très particulier qui me servira encore des années plus tard.

La piste de Kayes, en pleine chaleur avec l'avion chargé, n'a rien de trop les jours sans vent, il m'est arrivé de voir de près le dépôt du chemin de fer qui est pourtant à un kilomètre dans l'axe. La mission se termine, le 16 janvier nous sommes de retour à Bamako, une petite mission le long du fleuve vers Koulikoro le 17. Un stop de trois jours mis à profit par Deleau pour faire une visite de l'avion et par Robert Le Pêcheur pour expédier à Paris les films de la mission. Tout à l'air d'aller au mieux. Pourquoi a-t'il fallu qu'un gabelou du Bourget éprouve le besoin d'ouvrir un des cylindre de pellicules ? Toute une partie de la mission est détruite. Monsieur Delrive est particulièrement enchanté, c'est pourtant écrit en gros : n'ouvrir qu'en chambre noire.

– Mais qui me prouve qu'il n'y a pas de diamants dans ces cartons ?

Adit le demeuré de service. J'en suis avisé à Bamako par Mr Giès, le représentant Sofratop, nous devons donc revenir à Kayes. En attendant, nous repartons au Niger où la météo est favorable. Le 23 nous sommes à Niamey, de la fenêtre de notre chambre à l'hôtel des Relais Aériens, nous admirons les pirogues sur le Niger, chargées à ras bord, qui sans arrêt traversent le fleuve. Une petite mission photo de deux heures en remontant le fleuve Niger, le 26, puis Maradi en 2 heures 20. Cette fois-ci, en une semaine notre couverture photo est faite.

Le 2 février nous revoici à Niamey, les rouleaux de pellicules sont confiés à la Sofratop, à l'abri d'une bavure douanière. Le 3, mise en place à Ouagadougou, là aussi très bon accueil, j'ai le plaisir d'y rencontrer Régnier, un copain de ma promo à Avord, il pilote l'avion de la présidence, un Aero Commander, nous sommes invités chez lui le soir. Il espère rester ici encore longtemps, le président Yoméogo est paraît il très sympa, il aime bien le pays et je le comprend, pendant des années, j'ai toujours eu de très bonnes relations en Haute-Volta.

Nous sommes à l'hôtel de l'Indépendance, très confortable, mais le lendemain, je me réveille avec un coup de paludisme. Pas question de voler, je me soigne à grand renfort de flavoquine, et je suis d'attaque le 5 pour continuer la couverture aérienne de la ville de Ouahygouya et des obliques sur les environs le 6.

Le 7, mise en place à Abidjan en trois heures. Mr Delrive nous y attend à l'hôtel du Parc, en plein centre ville, avec une joyeuse équipe de topographes. Abidjan est déjà à cette époque une grande ville, très plaisante et vivante, et qui ne connaît pas encore le banditisme urbain.

La Sofratop a une importante représentation en Côte d'Ivoire, les projets ne manquent pas, dès demain nous irons dans l'ouest à Béréby, tout en repérant l'endroit où se construira San Pedro, futur port forestier en projet.

Nous allons photographier toute cette portion de côte à différentes échelles, et aussi en oblique. Plus tard nous reviendrons sur ce site pour les études des routes d'accès. Il existe une petite piste qui débute sur la plage et s'enfonce dans la forêt tropicale, rien de trop pour le Beech, surtout

avec les grands arbres en bout, mais quel bel endroit. Une petite crique de rêve bordée de cocotiers et de badamiers, plage et rochers et une eau transparente qui donne envie d'y plonger. Il y a un petit village de paillotes à côté, peuplé de gens souriants qui nous saluent à la descente de l'avion et des enfants curieux qui nous suivent partout. Le chef du village nous fait tout visiter. Le directeur de Sofratop Abidjan, Mr Manrique, est venu avec nous pour rencontrer son équipe déjà sur place. Pendant qu'ils consultent leurs plans et leurs cartes, nous allons tous les trois en bout de piste faire trempette et se dorser sur le sable. Les meilleures choses ayant une fin, nous rentrons à basse altitude à Abidjan en suivant la côte en une heure trente. Nous reviendrons le 12, invités à un foutou (le plat traditionnel ivoirien) par le sous-préfet.

Pendant quatre jours nous sommes occupés par un changement de génératrice, elle est bien arrivée par UTA, mais il nous a fallu une bonne journée pour la faire dédouaner et encore avec l'aide du chef d'escale. Les douaniers ivoiriens n'ont rien à envier aux nôtres.

Du coup, histoire d'être plus près de notre avion, nous prenons pension tout près de l'aérodrome, au bord de mer dans un petit hôtel-restaurant : La Vigie, niché au milieu des cocotiers, des bougainvilliers multicolores et des hibiscus. C'est un endroit paradisiaque tenu par un couple sympathique, Mr et Mme Aymone, avec qui nous deviendrons amis. Ils pensent rentrer bientôt chez eux en Corse, car ils se font vieux disent-ils. Quinze ans plus tard ils étaient toujours là, toujours aussi gentils et accueillant, pendant ces années je ne manquais pas de leur rendre visite, et ensuite lorsque j'ai habité Abidjan. Nous sommes logés dans des petits bungalows, bercés par les vagues de la barre, qui ici est très forte comme sur une grande partie de la côte.

Le 12, nous sommes tous de retour à Béréby, Mr Manrique et son épouse, un topographe et nous trois, nous sommes partis de bonne heure pour profiter de la plage avant le foutou. Quel endroit magnifique. Je m'y verrai bien dans une case sous les cocotiers dans ce paysage encore épargné de l'invasion touristique. Midi, une demi douzaines de Land Rover viennent nous chercher, à quelques kilomètres à travers la forêt, un grand village de paillotes et sous la plus grande, un festin nous attend, présidé par le sous-préfet en grande tenue, complet veston cravate et les chefs de villages de la région en costume traditionnel, leurs femmes en boubou multicolores. L'ambiance est sympathique, visite du village, quelques plantations, bananes et ananas, nous en achetons un peu. Il y a un artisan qui travaille le bois, de grandes statuettes grossièrement stylisées et des troncs d'arbre sculptés. Je me penche un moment sur une statue cassée qui est jeté dans l'herbe, on m'explique que le sculpteur en fait une autre, je la regarde un moment :

– *C'est dommage de l'avoir jeté, elle est réparable.*

Au moment du départ, un vieil Africain me prend à part et me dit :

– *Commandant, la statue je l'ai mise dans l'avion. C'est pour toi.*

Je n'ai rien d'autre à lui offrir qu'une poignée de pièces, il a l'air tout de même content.

Mr Manrique qui a sa caméra, filme tout ce qu'il peut. Il me demande de faire un passage sur le village, je l'installe à l'arrière sur le siège du photographe afin qu'il puisse filmer à son aise, passage sur le village au niveau des cocotiers, virage et ressource, j'entends des cris à l'arrière. Mr Manrique a voulu filmer debout, un pied calé dans un siège, il est tombé en se cassant un tibia. Le Pêcheur, aidé par les passagers, l'allonge sur le plancher. J'appelle Abidjan en HF pour leur signaler et demander une ambulance. On me répond qu'il y a actuellement une ligne de grains très violente, qu'il vaut mieux attendre ou me dérouter sur Sassandra, c'est ce que je fais, 35 minutes plus tard nous y sommes, nous pouvons avoir rapidement une ambulance. Entre temps, avec l'aide compétente de Le Pêcheur, nous avons mis des attelles prises dans la

trousse de secours. Nous passons la nuit dans un petit hôtel tout en escaliers qui va s'avérer peu pratique pour y transférer notre blessé de retour de l'hôpital où on lui a mis un plâtre provisoire. Au matin, nous l'amenons à l'avion sur un matelas dans une Land Rover et nous le chargeons ainsi par la porte cargo. Je suis désolé, Mr Manrique me rassure, ce n'est pas moi qui suis en cause, je lui avais bien recommandé de rester attaché.

Nous l'accompagnons à la clinique du plateau, climatisée, bien équipée avec docteurs et infirmières européens qui, en rien de temps lui font des radios, réduisent la fracture et le plâtrèrent soigneusement. Nous irons souvent lui rendre visite durant notre séjour et lui faire le point de nos heures de vol. Nous volons tous les jours, sur tout le territoire, pour des études de futures routes et autoroutes dont je connaîtrai par la suite la réalisation. Le 28 février, une dernière petite couverture photo sur Abidjan, nous devons partir le lendemain au Mali pour reprendre la partie de la mission Kayes détruite par la douane du Bourget.

Il est pas loin de midi, avant de passer à table nous profitons de ce moment pour un dernier bain sur la plage. Quelques jolies filles sont là et nagent dans la barre, ce qui n'est pas très prudent, tous les mois il y a des noyés, nous les regardons un moment et regagnons nos bungalows.

Après un bon loup au fenouil cuisiné par Mme Aymone, sieste. Je remarque une fleur d'hibiscus dans ma serrure, un peu plus tard on frappe à ma porte, c'est une des filles de la plage tout sourires dehors qui vient me rendre visite, elle sait que je suis un *pilotier* et c'est bien connu, ils aiment trop les femmes.

– *Tu ne va pas me chasser ?*

– *Non !*

D'ailleurs ne dit on pas : *Chassez le naturel il revient au bungalow* (comme dirait Pierre Dac). Rassurée, elle s'assied sur le lit dans un envol de robe à fleurs. Victorine est bien sympathique, elle est employée à l'aéroport dans une agence de location de voitures, nous partons demain c'est bien dommage, ça me change agréablement du Sahara pétrolier.

Le lendemain Bamako en 3 heures 30, puis Kayes, où en trois jours nous avons repris la mission, retour sur Ségou cette fois-ci sur le fleuve Niger, les missions sont variées sur plusieurs sites sur la boucle du fleuve qui nous entraînent jusqu'à Gao. Ici il fait très chaud, nous passons la nuit dans le vieil hôtel de l'Atlantide fraîchement nationalisé. Nous sommes en pleine après-midi, tout le monde dort. Tout est ouvert, rien ne fonctionne, ni les grands ventilateurs Marelli, ni le bar, ni la réception. A nos appels, un être enturbanné qui dormait couché derrière le bar s'ébroue, nous lui demandons des chambres, il y en a, nous sommes les seuls clients.

– *Est-il possible de dîner ce soir ?*

– *Je ne sais pas.*

– *Pourrions nous voir le patron ?*

– *Le patron c'est le peuple.*

– *Ah ! Très bien, va dire au peuple qu'on a soif.*

En traînant les pieds, il va ouvrir un vieux frigidaire à pétrole et nous sort trois bières polonaises tièdes, c'est mieux que rien. Arrivée d'un autre enturbanné un peu plus éveillé. Nous avons nos chambres, pour le repas du soir il pense que nous pourrions avoir quelque chose, il se débrouille pas si mal, nous avons pu avoir une boîte de crabe russe avec quelques rondelles de tomates et un poisson grillé avec du riz arrosé d'une bouteille de CDB. Il n'y a pas d'eau dans les chambres, demain au départ nous ferons un embryon de toilette avec des boîtes d'Evian du

lot de bord. Départ photographique sur le fleuve à 14 000 pieds avec oxygène pendant quatre heures. Escale agréable à Tombouctou au petit hôtel touristique au milieu des dunes et des petits lacs. Retour sur Ségou via Mopti pour les pleins, nous y retrouvons nos amis russes, Georges et Serge avec leur Antonov AN 2 à l'hôtel, ils continuent demain sur Gao. Nous les reverrons souvent, jusqu'au début avril où, mission Mali terminée, nous allons à Bouaké, en Côte d'Ivoire, après escale à Bobo Dioulasso.

Nous sommes à l'hôtel Provençal, une table réputée, très bonne ambiance à tous les niveaux, le commandant d'aérodrome, Mr Roux, est un ami de tous les anciens d'Indochine qui étaient à la SGAA, il n'en fini pas d'évoquer ses souvenirs. Nous passons des bonnes soirées, à la base militaire j'ai retrouvé le commandant Thibeau qui que j'avais connu à Alger, il est un survivant du camp de Mantahausen. C'est lui qui est l'auteur du film *Nuit et brouillard*. Tous les matins en attendant la météo, il vient nous chercher pour le café.

En cette saison, les flamboyants sont en fleurs, leur feuillage frôle les balcons de nos chambres, c'est bien pratique pour les gentilles Ivoiriennes qui viennent voir si nous n'avons besoin de rien. Le 11 avril, retour sur Ouagadougou, bonne soirée avec les membres de l'aéro-club. Ils ont un Stinson *Voyager*, un petit quadriplace sympa. Trente ans plus tard, je piloterai ce même avion. Deux petites missions à Ouagadougou et à Niamey le lendemain et le 14, à nouveau Maradi. Depuis quelques temps, le moteur gauche a une consommation d'huile anormale, il est temps que nous rentrions. Deleau me déconseille de faire des vols de plus de quatre heures, ça s'aggrave de jours en jours, il faut dire aussi que la chaleur est venue.

Le 18, nous sommes prêts au départ, notre glacière bien garnie par l'hôtel Choureau, sandwiches et boissons fraîches. Première étape Agadès, durant les pleins, comme souvent, nous sommes entourés par une bande de gamins curieux qui essaient toujours de demander quelque chose.

Il y a parmi eux une grande bringue de fille un peu plus âgée qui me demande s'il n'y a rien à boire. Nous sommes sous l'aile, avec la glacière au casse-croûte, il reste une bouteille de Fanta orange que je lui donne et deux bouteilles d'eau gazeuse pour les gamins. Bien des années plus tard, je m'apercevrai que j'avais fait un bon investissement sans m'en rendre compte.

Cap sur Tamanrasset en 2 heures 50, la consommation d'huile toujours forte. Triste soirée, mes amis Méharistes, dont Gaillard d'Aurillac, doivent partir ces jours-ci entraînant avec eux les derniers Européens. Seuls demeurent encore certains services de l'Aéronautique civile, transmission et météo qui par prudence ont fait partir leurs familles.

Le 19, le responsable de la Shell nous ramène à l'aérodrome, escale à El-Goléa après 3 heures 30 de vol, pour constater que la consommation d'huile s'est encore accrue. Nous avons bien fait de prendre un casse-croûte, ici il n'y a plus rien. L'hôtel Dal Piaz est devenu une caserne peinte en vert pisseux, l'hôtel Mercier est fermé, le propriétaire expulsé qui, arrivé en France, s'est suicidé (après cinquante années d'El-Goléa et avoir tout bâti lui même, ça s'explique), l'hôtel du Grand Erg est fermé aussi, après le départ des pétroliers de la Shell.

Allez, en route pour Alger et demain ce sera Perpignan et le Bourget. Eh bien non. Juste en passant l'Atlas, au moment de commencer ma descente, le moteur gauche estime qu'il en a assez fait, voici près de trente minutes que je surveille la température d'huile qui monte lentement, quelques vibrations, la pression d'huile a des battements et chute. Drapeau à gauche, atterrissage sur un moteur à Maison Blanche.

Un vol en *Viking*

Nous devons donc repartir par Air France demain avec nos encombrants bagages et ce que nous avons accumulé en quatre mois. Mais la chance est avec moi, pendant que Le Pêcheur prépare tout son matériel avec le service technique de l'Escadrille Mercure, le lendemain, on me demande de faire le vol de sortie de visite du *Broussard* F-OBIY, mon avion n'étant que le soir. Alors que je suis en finale, j'entends sur la fréquence une voix connue, c'est un Vickers *Viking* de la compagnie Airnautic piloté par le commandant Dunoyer d'Escherelles. Nous nous sommes rencontrés souvent aux hasards des escales et c'est un ami intime de Roger Morançay. Retrouvailles au parking, ils arrivent de Las Palmas et rentrent à vide au Bourget :

– *Avez vous une place pour moi ?*

– *Bien sur et en plus tu pourra jouer au pilote automatique, nous sommes en panne de pilote automatique et nous venons de faire 17 heures dans la foulée à la main, ça paiera ton voyage.*

Le temps de faire embarquer tout mon fourniment plus une caisse et quelques cartons sauvés de ma villa, les pleins ont été faits. Au dernier moment, nous prenons aussi une hôtesse d'Air Algérie qui profite de l'occasion pour un départ définitif.

Le Vickers *Viking* est un gros bimoteur trapu à train classique propulsé par les mêmes moteurs que le Bristol 170, le poste de pilotage spacieux offre une bonne visibilité au sol. Il a le même système de freins à air que la plupart des avions Anglais de l'époque, je ne me sens pas dépaysé lorsque, après le décollage Dunoyer se lève, me laisse la place à gauche et va dormir dans la cabine.

Je termine la montée, et je me stabilise en croisière, l'avion est souple aux commandes. Le second pilote est un jeune et sympathique barbu, il a déjà rempli sa feuille de navigation, je lui demande s'il veut continuer à piloter, je ferai la navigation, il préfère que l'on continue ainsi. Il fait les premiers contacts radio et s'endort sur son siège. Je prends sa feuille de navigation, il fait beau, tout tourne rond, je fais les contacts avec Palma et Marseille, les différents points de report. Après Montélimar, il se réveille :

– *Excuse moi, j'ai du dormir un peu.*

– *C'est pas grave on passe Lyon bientôt.*

– *Tu aurais dû me réveiller.*

Il reprend sa navigation. Je continue à piloter jusqu'à Joigny où Dunoyer revient de l'arrière. Je lui rend sa place, il continue jusqu'au Bourget. Je le remercie bien pour ces cinq heures de *Viking* et le dépannage. Je met tout mon fourniment sur un chariot de l'Escadrille Mercure. Allez au revoir, un grand merci et à la prochaine.

Malheureusement nous ne nous reverrons pas, le 11 septembre 1963, Dunoyer s'écrasera dans le Canigou avec ce même *Viking* et Marold en second pilote.

La SNCF est comme par hasard en grève. Aussi je vais demander asile à mon ami Marcel Gourdon qui s'est recyclé dans l'hôtellerie avec Nadia, son épouse, au restaurant des Ailes au Petit-Clamart, tout près de Villacoublay. Le milieu aéronautique est bien sûr toujours présent. Le restaurant est fréquenté par le personnel technique, pilotes, mécaniciens, ingénieurs et anciens de l'aéronautique des sociétés Breguet, Morane, SIPA, Hurel Dubois et les navigants de passage, les militaires du GLAM et du GAEL plus tous les anciens qui viennent se réunir devant un bon repas.

Un de leurs amis routier me ramène le lendemain à Limoges chez mes parents. Trois semaines de congés qui passent vite entre les travaux de la maison de Dordogne et quelques séances de double-commande aux élèves de l'aéro-club de Sarlat. Le 8 juin, je suis à nouveau dans le Sud à Gara-Brune, je n'ai fait que changer d'avion à Maison-Blanche et c'est une nouvelle fois le commandant Hesse qui m'y amène en Breguet et qui a la gentillesse de me faire piloter

Je me retrouve à nouveau avec un *Broussard*, le F-OBDE. Tout de suite le rythme reprend, de nombreux vols sur Hassi-Touareg où les pétroliers de la Languedocienne travaillent jours et nuits aux forages de deux puits obliques qui doivent approcher au plus près du puits en flamme, afin, le moment venu, de souffler ce chalumeau géant avec une explosion de nitroglycérine.

Tout le mois de juin je vole beaucoup, avec des températures pas racontables, en monomoteur sur le Grand Erg. J'apprécie peu, il vaut mieux pas penser à une panne, je regrette même le *Dragon* bien plus agréable à piloter et qui ne nous assourdissait pas ainsi. Heureusement, le moteur Pratt et whitney R 985 est un bon moteur et nos mécaniciens veillent.

Enfin, le 30 juin, je remonte sur Hassi-Messaoud et le lendemain sur Alger par un temps affreux, l'Atlas bouché, obligé de me faufiler au milieu des sommets empanachés de nuages et d'arriver enfin à la côte après 3 heures 10 de vol.

J'ai un reliquat important de congés à prendre, et de plus je suis plus qu'en limite d'heures car maintenant il faut se plier à la réglementation Française. Le 2 juillet, en route pour la France avec le Beech Super 18 F- OAXJ, j'ai avec moi un jeune pilote, Baulier, tout frais émoulu de Saint-Yan (la Mecque du pilotage en France). Il s'applique beaucoup, nous faisons Perpignan en 2 heures 30, il fait beau malgré un bon vent à l'arrivée où nous retrouvons nos amis Marigot et Massièra, ex-pilotes de l'Escadrille Mercure, qui sont maintenant à Air Inter. Je laisse piloter Baulier à gauche jusqu'au Bourget, il est tout content, c'est son premier vol en Beech Super 18 en commandant de bord, plus tard il ira aussi à Air Inter. Trois heures après nous sommes arrivés. *Kiki* Chaumeil est venu m'attendre, lui aussi passe sur *Caravelle*, après avoir galéré pendant des années pour obtenir son brevet de pilote de ligne français, bloqué par l'inimitié d'un fonctionnaire du SGAC. Je passe la soirée chez lui en famille près d'Orly et le lendemain direction la Dordogne. Je n'ai encore jamais eu autant de congés en dix ans, ma maison n'est pas encore totalement habitable, mais ça prend tournure (ça prendra encore des années).

A peine arrivé, je suis sollicité par l'aéro-club de Sarlat pour faire le moniteur bénévole. En deux mois, je leur ferai 80 heures de vol, quelques brevetés, plusieurs autres élèves en formation avec leur Jodel 112 et leur MS 880.

Je profite de ma présence ici pour aller faire renouveler ma visite médicale à Bordeaux puisque le CEMPN d'Alger fait partie du passé. Alors que je suis à la tour de contrôle de Mérignac pour faire tamponner ma licence le 10 juillet 1963, je suis témoin d'un terrible accident, un B-26 en finale se fait accrocher par un T-28 en évolution, les deux avions s'écrasent sous nos yeux près de la route d'Arcachon, il n'y a pas de survivant.

Le 30 août je remonte à Limoges avec un ami et le MS 880 F- BKYO de l'aéro-club de Sarlat, train pour Paris et Breguet. Une fois de plus à Hassi-Messaoud MD 1. J'y retrouve Eichelbrenner qui est aussi ici avec un *Broussard*, nous volons certes tous les jours vers les sondes environnantes, mais ce ne sont plus les pétroliers que nous avons connu pendant la période de prospection, ça manque vraiment d'intérêt et l'avion n'est qu'un gros tracteur. Il a été sollicité pour aller à Air Algérie second pilote DC 4. Il pense y aller. Pour son malheur, il ira et disparaîtra le 11 avril 1967 dans le crash du DC 4 à Tamanrasset dans quelques mois avec un commandant de bord arrivé depuis peu.

La fin en Algérie

Fin septembre, toujours avec mon *Broussard* F-BLLG, je vais me baser à Gara-Brune, c'est plus agréable chez ces pétroliers amis, les vols sont plus intéressants, mais en monomoteur je trouve le survol des ergs bien longs, d'autant plus qu'une campagne de prospection débute dans la région de l'ouest sur l'axe Timimoun-Adrar-Reggane, ce qui oblige en monomoteur à faire un important cheminement à chaque fois, puisque à présent peu de terrains sont encore capable d'assurer l'avitaillement en carburant.

Le climat de travail aussi se dégrade, les provocations commencent pour la moindre chose. Les incidents se multiplient, sur chaque site pétrolier il y a maintenant un détachement de la toute nouvelle police algérienne. Les départs en congés se font après fouille au corps en slip, bientôt il faudra un quitus fiscal.

Courant novembre, une grève sauvage éclate à Hassi-Touareg. Les Arabes sont sur le point de faire un mauvais parti au personnel des cuisines, et particulièrement au barman. Vite, d'un coup d'avion nous allons avec les responsables de la CEP sur les lieux, l'ambiance est tendue. Ce sont des excités qui n'attendent que l'occasion d'égorger un Français. Longues explications avec les ingénieurs qui se sont déplacés, d'où vient cette montée de rage ? C'est d'une stupidité rare, le barman a, à la vente, une liste de petites fournitures utiles : crayons billes, papiers à lettre, enveloppes, rasoirs, boîtes de crème Nivéa (dont les Arabes font une grande consommation) savonnettes, etc. Avec son crayon bille bleu, il en avait établi la liste sur une feuille blanche, avec en face de chaque article le prix au crayon bille rouge, il n'avait pas pensé que les autres abrutis y auraient vu le drapeau bleu-blanc-rouge ! Insulte profonde qui ne peut se laver que dans le sang. Après de longs palabres, nous avons réussi à repartir avec le barman mort de peur. A l'arrivée à Gara-Brune, il a été embarqué sur le premier avion pour la France

Je ne resterai pas dans ce pays, ma décision est prise, j'en avise mon ami Bernard Allix qui comprend très bien mes motivations. Je donne mon préavis à partir du 1^{er} novembre, reste à trouver le moyen de partir sans être obligé de me faire racketter, car maintenant, c'est officiel, il faut un quitus fiscal et pour ceux qui habitent l'Algérie depuis plus de trois ans, trois ans d'impôt.

Or l'année dernière encore, l'Algérie c'était la France de Dunkerque jusqu'à Tamanrasset comme disait si bien le général aux bras levés. Les impôts en question, ils ont déjà été payés. Plus tout ce que j'ai perdu dans ma villa, ça suffit. Je prépare soigneusement, avec l'aide de mes amis pétroliers et des copains d'Air France, un départ en catimini.

La veille, au retour d'Hassi-Messaoud, au lieu de faire un passage à basse altitude comme toujours, je passe haut en faisant claquer le moteur avec l'étouffoir. Puis je me pose en pestant contre la mécanique qui va m'obliger demain à prendre le DC 4 pour Hassi-Messaoud chercher l'autre *Broussard*. Bien sûr les Algériens de la sécurité sont là pour écouter, mes amis pétroliers en rajoutent en me demandant de passer au retour sur une sonde à El-Baïr.

Je répartis mes vêtements et mes quelques affaires dans les bagages de ceux qui partent demain en relève et je me présente avec ma sacoche de vol au départ le lendemain. Pendant que les passagers se font fouiller au départ, je claironne ostensiblement que je pense être de retour vers telle heure.

Embarquement, à bord, je passe au poste avant, sort de ma sacoche chemise blanche cravate et galons et je reste invisible pendant la durée de l'escale à Hassi-Messaoud. C'est avec sou-

lagement que je salue la mise en route des moteurs. Décollage et cap sur Marseille. Au large des Baléares nous arrosions ça comme il se doit, il ne me reste plus qu'à récupérer mes affaires auprès des copains et en remplir la cantine vide que j'avais fait embarquer. Voilà comment se sont terminées ces dix années d'aviation en Afrique du Nord, riches en heures de vol, en émotions de toutes sortes et qui m'ont laissées malgré tout une amertume et un ressentiment envers les politiciens responsables de tous ces drames humains.

A Marseille, je suis accueilli par Scrive, un de mes élèves de l'aéro-club de Sarlat que j'avais breveté au mois d'août, très bonne soirée.

– *Et alors maintenant, qu'allez vous faire ?*

J'avoue que je n'en sais rien. Rester en France ? Je n'en ai pas le désir. Pour y faire quoi ? Moniteur dans un aéro-club ? Je l'ai déjà fait, c'est beaucoup plus difficile qu'on ne l'imagine et surtout très mal payé. Les pilotes de club font cela pour leur plaisir et pour eux c'est onéreux. D'une part il faut leur faire accepter une discipline de vol nécessaire à leur sécurité et celle de tous, cela ne va pas sans heurts pour souvent des petits détails. Après la vie que j'ai connue, je ne me sens pas la vocation.

Le temps de passer à la maison poser mes affaires, Paris, contact sympathique à l'Escadrille Mercure. Mr Delataille comprend très bien les raisons de mon départ, ils doivent faire une compagnie mixte avec les Algériens qui pour l'instant va utiliser leurs avions. Par la suite il est question de Nord 262 et autres. C'est le secret de polichinelle, j'ai refusé il y a peu une place à Air Algérie sur DC 4 et *Caravelle*.

Je préfère tirer un trait sur l'Algérie, un joli pays du temps où nous y étions et que j'ai aimé, mais qui à présent me rappelle trop de tristes souvenirs et d'amis disparus. L'Escadrille Mercure connaîtra sa fin en peu de temps, tant il est vrai qu'on peut difficilement associer la carotte et le lapin.

Une compagnie de travail aérien de la région parisienne m'avait demandé de prendre contact avec eux, je le fais par téléphone, il s'agit d'un travail saisonnier pour traîner des banderoles sur les plages avec un Morane 502, payé un salaire de misère et logé dans une camionnette pendant ce temps. Je crains avoir été un peu vif dans ma réponse.

Je me retrouve chez mes amis Gourdon au restaurant des Ailes. Justement, un équipage d'Air Cameroun est là : Roger Morançay, Sultz, des amis, je leur compte mes derniers avatars.

– *Mon vieux Roland nous étions à Libreville il y a trois jours, on parlait de toi, mon ami Chauviré est chef-pilote et il y a ton copain Saint Lot, écris leur tout de suite.*

Sitôt dit sitôt fait. Quinze jours plus tard mes amis Gourdon m'accompagnaient au Bourget prendre le DC 8 d'UTA. Et maintenant en route vers de nouvelles aventures.

Pendant les 40 années d'aviation qui ont suivies, je n'ai fait que trois convois en transit par l'Algérie. Un DC 3 d'Agadès à Palma-de-Majorque (escale à El-Goléa pour le plein). Un Hurel Dubois HD 34 de Djerba à Fort Lamy (escale à In-Aménas) et un Piper PA 23 de Cagliari à Agadès (escales obligées à Bône pour cause de longues formalités, escale à El-Goléa où nous avons été rackettés par la police de l'aéroport et à Tamanrasset où nous avons tout de même pu partir après des heures de formalités qui avaient pour but de nous obliger à y passer la nuit avec taxes y afférentes. Ce fut un plaisir d'arriver à Agadès et à Zinder le lendemain.

Tous mes autres nombreux convois suivants, L'ont été par d'autres itinéraires plus compatibles avec l'aviation. Hors des pays hostiles.

Album photos

**BILLET de PASSAGE
ET
BULLETIN de BAGAGES**

N° 021665

ÉMIS PAR



**ESCADRILLE
Mercure**

Société à Responsabilité Limitée au Capital de 1.000.000 N.F.
R. C. Seine 58 B 6074 — C. C. POSTAL PARIS 6358-22
29, RUE DE BERRI - PARIS-VIII^e

Voir les Conditions du Contrat de Transport au dos du Billet

PARIS - **BALzac 39-10** — ALGER - **66-04-01** — NICE - **88-90-53** — CANNES - **39-30-01**

EMIS par **ESCADRILLE
Mercure**

BILLET DE PASSAGE
BULLETIN DE BAGAGES

104 **N° 021665**

Coupon POUR LE PASSAGER

SOUMIS AUX CONDITIONS DE TRANSPORT FIGURANT AU DOS DU BILLET

TARIF		Valable jusqu'au	BAGAGES			ITINÉRAIRE			HORAIRE				
Classe	Base du Tarif		Fran- chise	ENREGISTRÉS Nbs	N Enr. Pds	DE	A	Trans- porteur	N° de la ligne	DATE	HEURE	Etat Rés.	Composantes du prix
						ALGER							
						A							
						DE							
						A							
						DE							
						A							
						DE							
						A							

ITINÉRAIRE
Non valable pour le transport

NOM DU PASSAGER: **Y. de Tindary** NON CESSIBLE

DATE ET LIEU D'ÉMISSION: **12-12-62**

AGENT: **12-2**

PRIX: **5120**

CONTRE VALEUR

TAXES

REPORT

TOTAL

MODE DE PAIEMENT

ENDOS

Si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par le Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie de bagages.

Billet d'un voyage Alger, Saïda, Méchéria, Aïn-Séfra, Alger



▲ ▼ *Aéro Commander 680E de l'Escadrille Mercurie à Chéragas en 1958*





▲ *Aéro Commander 680E de l'Escadrille Mercure à Fort-Flatters en 1960*

▼ *Aéro Commander 680E de l'Escadrille Mercure à M'Sila en 1959*





▲ *Aéro Commander 680E de l'Escadrille Mercure à La Sénia*

▼ *La célèbre Piste du Hoggar*





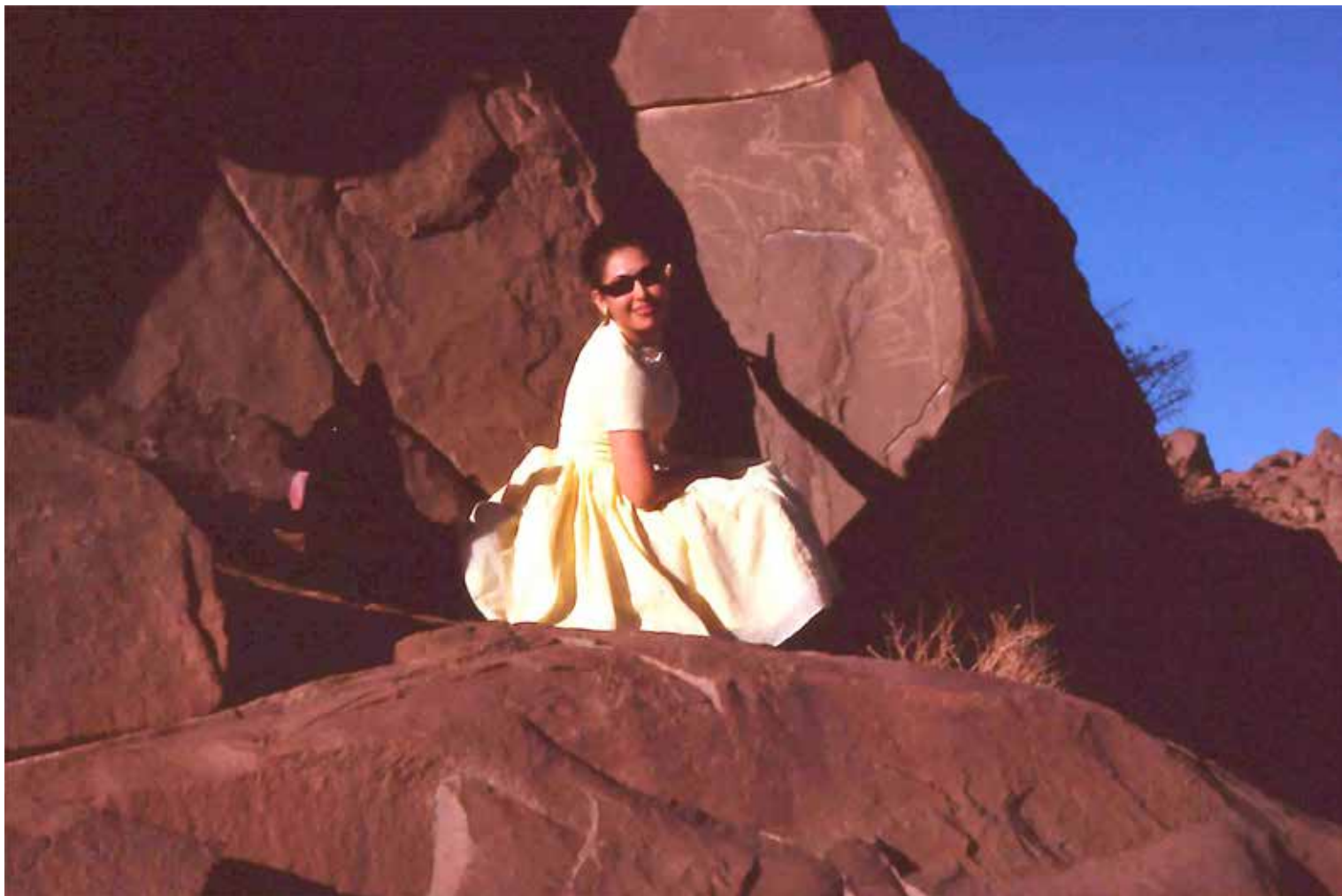
▲ ▼ *Dépannage du Bobcat le 20 mai 1961. Vol Tamanrasset-Renaissance, la route droite n'est pas sortie*





▲ *Le chef-pilote Bernard Allix et un Beech 18 posé train rentré*
▼ *Le pilote Carissimo et un Beech 18*



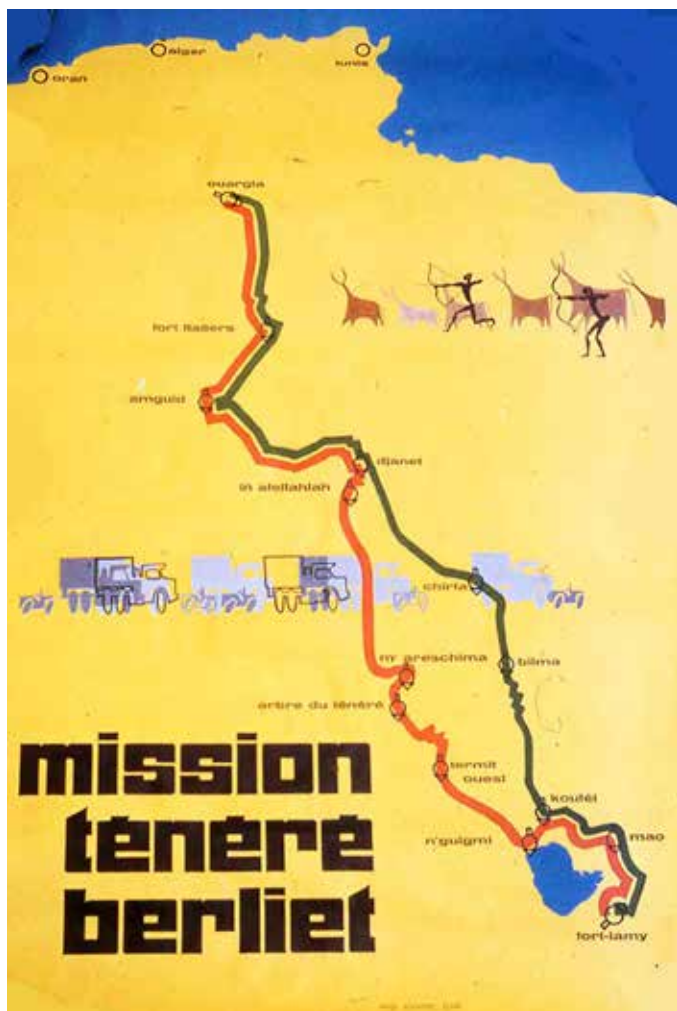


▲ ▼ Luna Koltan, épouse d'Emile Koltan, le «Vicomte de la Tour d'Aguémar», et les dessins rupestres





Une Targuia



Le 8 novembre 1959, à Ouargla, à l'initiative de Paul Berliet, un convoi de véhicules tout terrain s'ébranle.

Mission : Rejoindre Nguigmi, situé à la pointe nord du lac Tchad, en partant de Djanet, situé à la pointe sud-est du Sahara algérien, afin de préparer une exploitation commerciale éventuelle en reliant le Tchad et le Soudan.

La mission comprend 65 hommes, dont : - l'équipe Berliet - l'équipe scientifique - l'équipe Gyrafrique avec son hélicoptère Bell - l'équipe Mercure avec son avion Cessna - l'équipe presse - l'équipe Compagnie Lyonnaise du cinéma - l'équipe du Froid Isofrigo.

Le parc des véhicules se compose de neuf camions Berliet *Gazelle* à moteur *Magic* et de cinq Land Rover.

Le parcours de chaque étape fait l'objet d'une reconnaissance aérienne par hélicoptère.

Les 1 000 km séparant Ouargla de Djanet sont effectués sans difficultés, mais il n'en est pas de même de Djanet à Fort-Lamy situé 2 000 km plus loin.

Après avoir traversé l'erg d'Admer, In-Afaleh, le petit massif montagneux de l'Adra-Bous, la mission arrive en vue du légendaire *Arbre du Ténéré* le 26 novembre 1959.

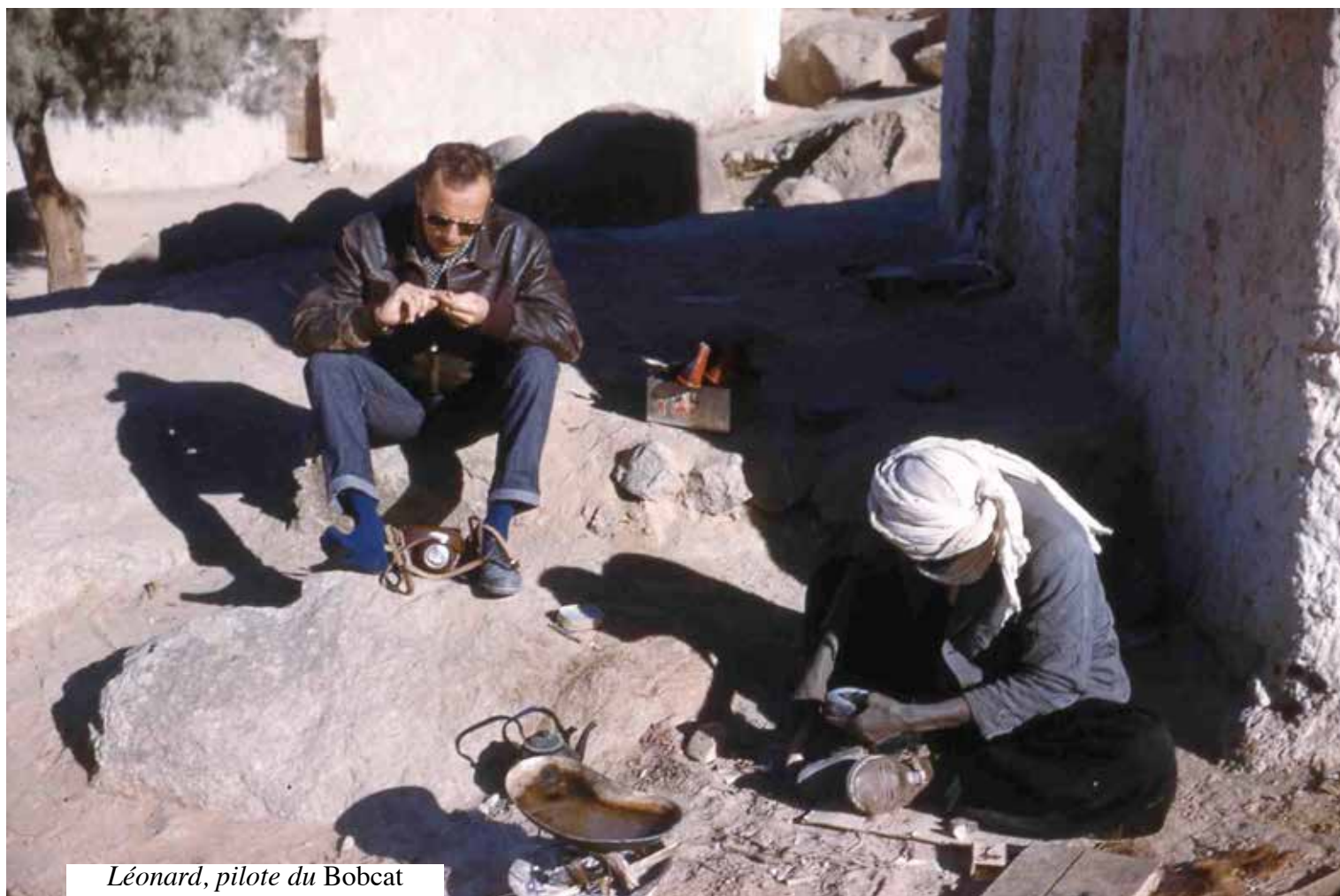
Poursuivant plus en avant, elle atteint Agadès, dépasse le massif du Termit, le fameux erg du Ténéré est vaincu. C'est la fin du Sahara et le début de l'Afrique noire.

Le 9 décembre, le lac Tchad est atteint à N'Guigmi puis, le 12 décembre 1959, Fort-Lamy.

La route est maintenant connue, mais elle est malheureusement impraticable pour les véhicules traditionnels entre l'*Arbre du Ténéré* et Termit.

Le voyage retour s'effectuera en cherchant une voie de moindre difficulté pour atteindre Bilma, situé à 1 000 km, en passant par Koussa-Anna, Ehi-Mounto et Zoo-Baba.

La mission est de retour le 7 janvier 1960, après avoir parcouru 10 000 km en 50 jours.



Léonard, pilote du Bobcat



▲ ▼ Avitaillement à Tamanrasset par le mécanicien Michel Vanuxeem



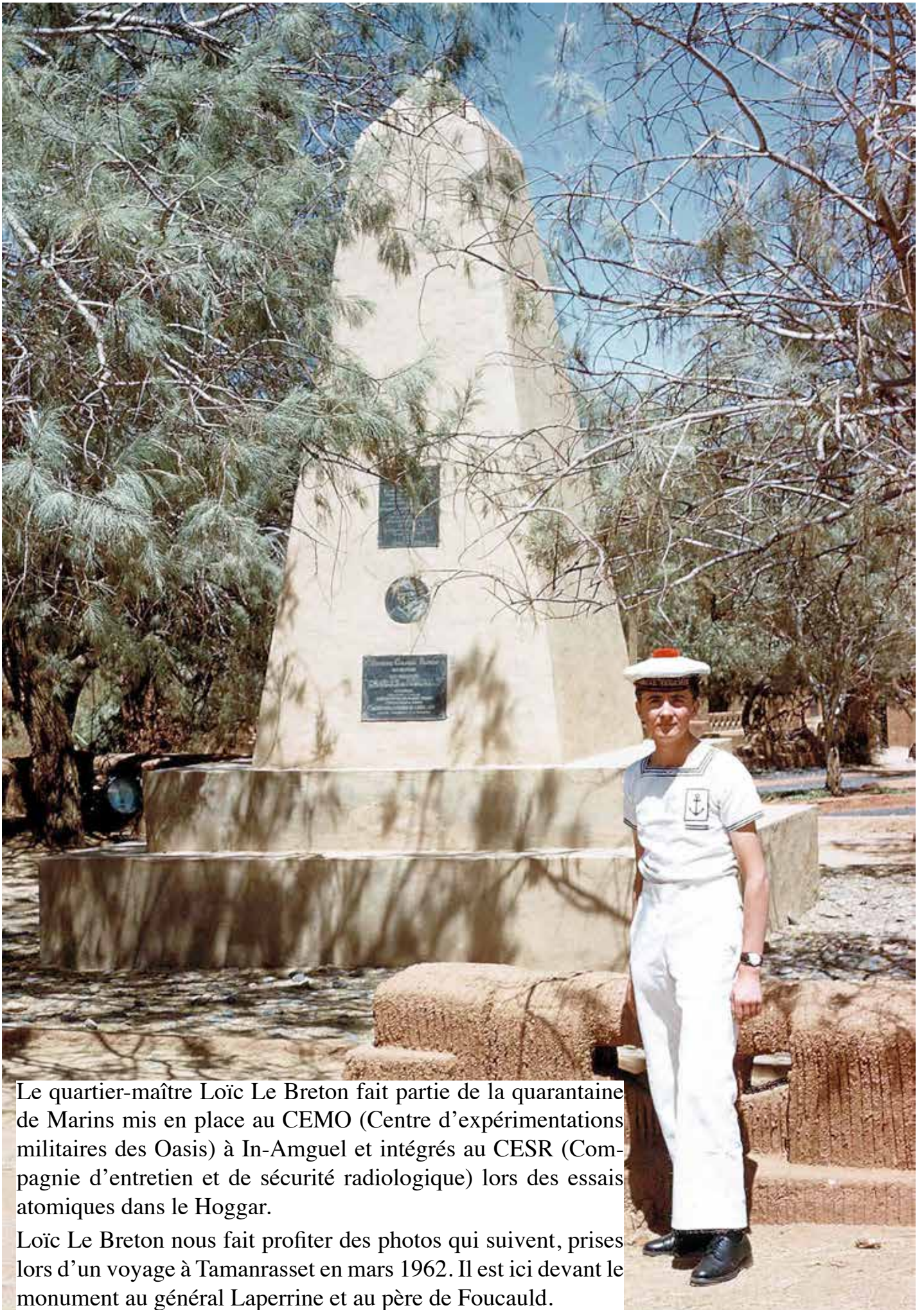


▲ ▼ *Michel Vanuxeem s'occupe d'une crevaison*



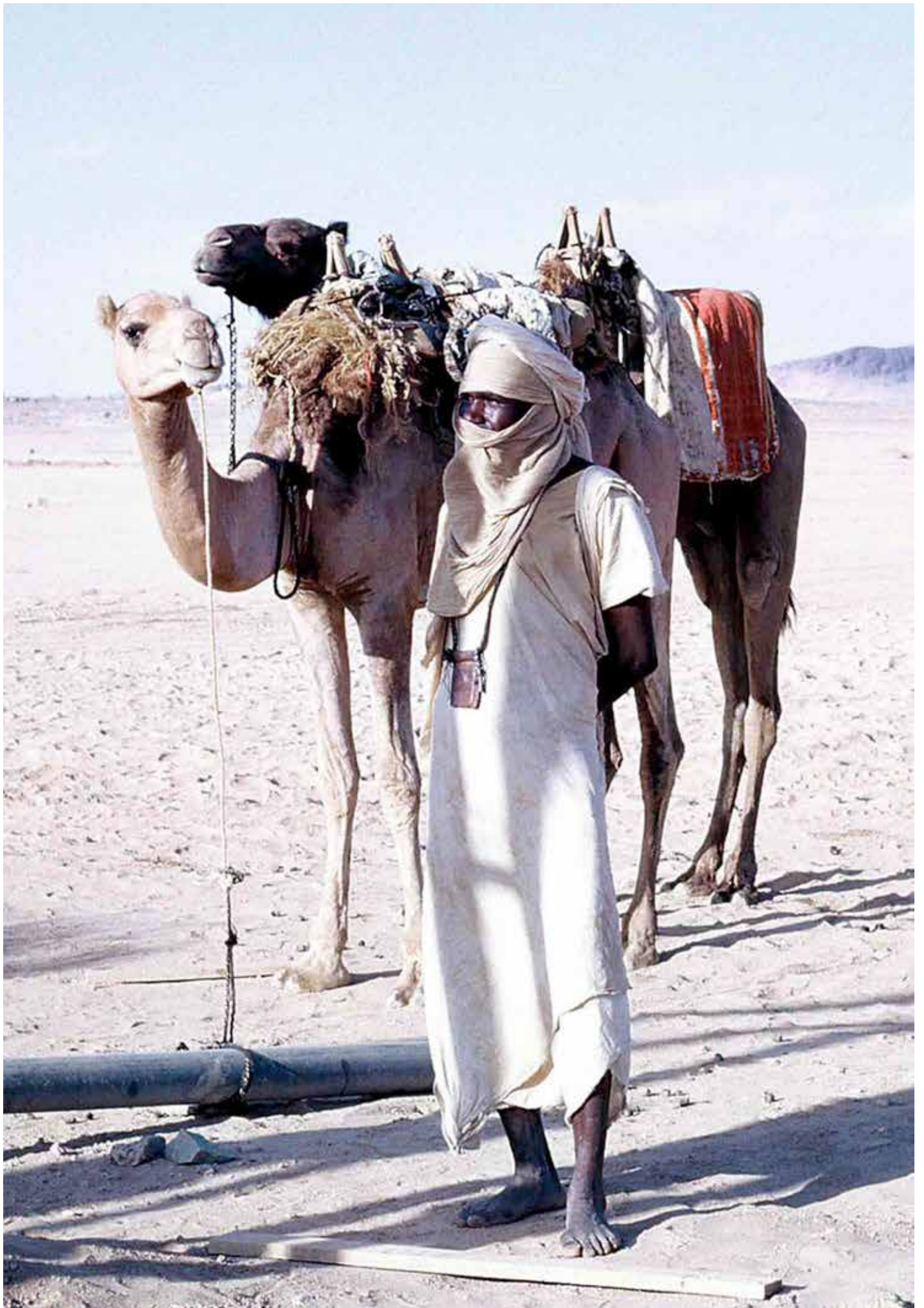


La mission Ténéré Berliet et l'hélicoptère Bell G2 de Gyrafrique



Le quartier-maître Loïc Le Breton fait partie de la quarantaine de Marins mis en place au CEMO (Centre d'expérimentations militaires des Oasis) à In-Amguel et intégrés au CESR (Compagnie d'entretien et de sécurité radiologique) lors des essais atomiques dans le Hoggar.

Loïc Le Breton nous fait profiter des photos qui suivent, prises lors d'un voyage à Tamanrasset en mars 1962. Il est ici devant le monument au général Laperrine et au père de Foucauld.

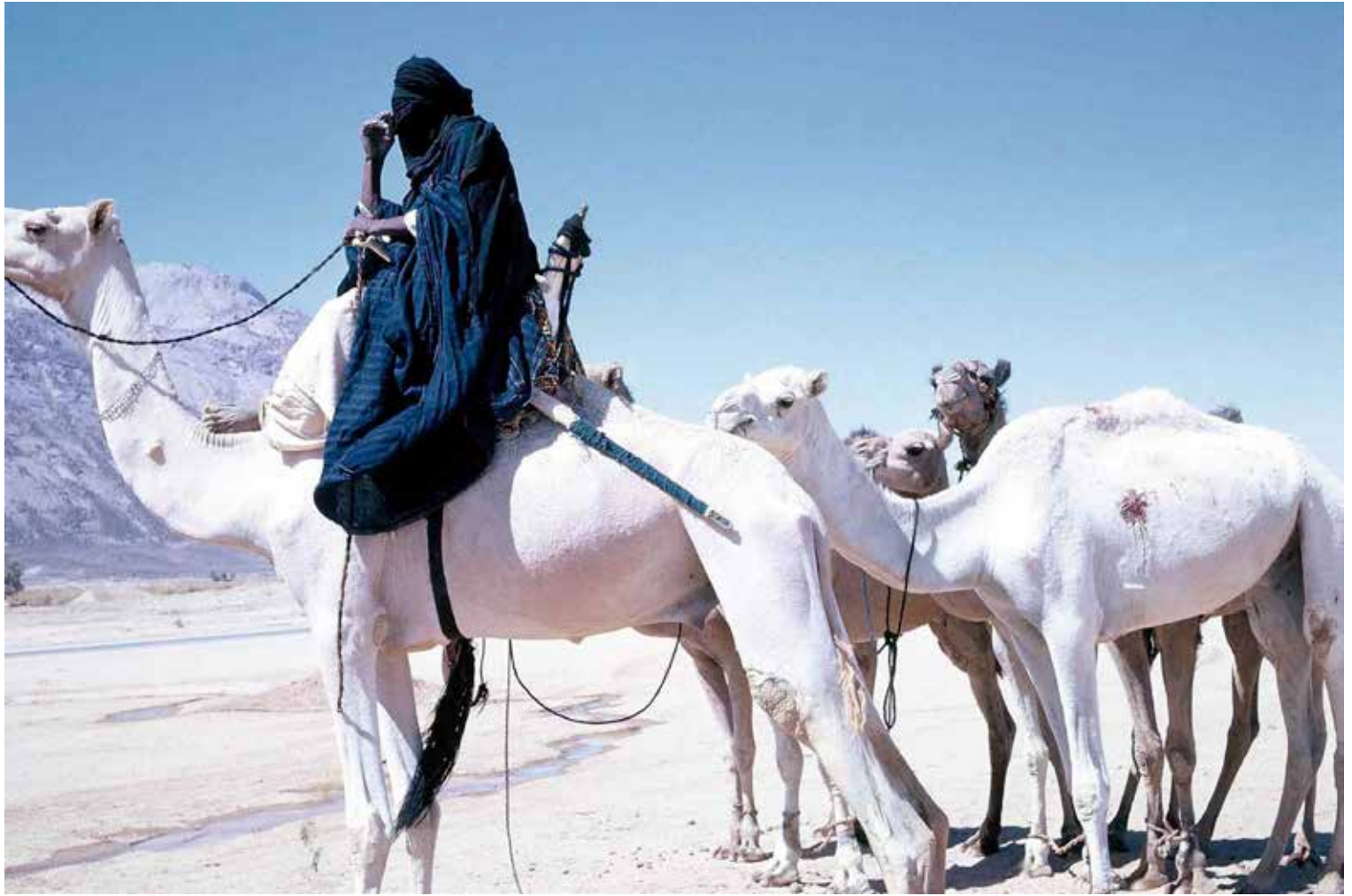


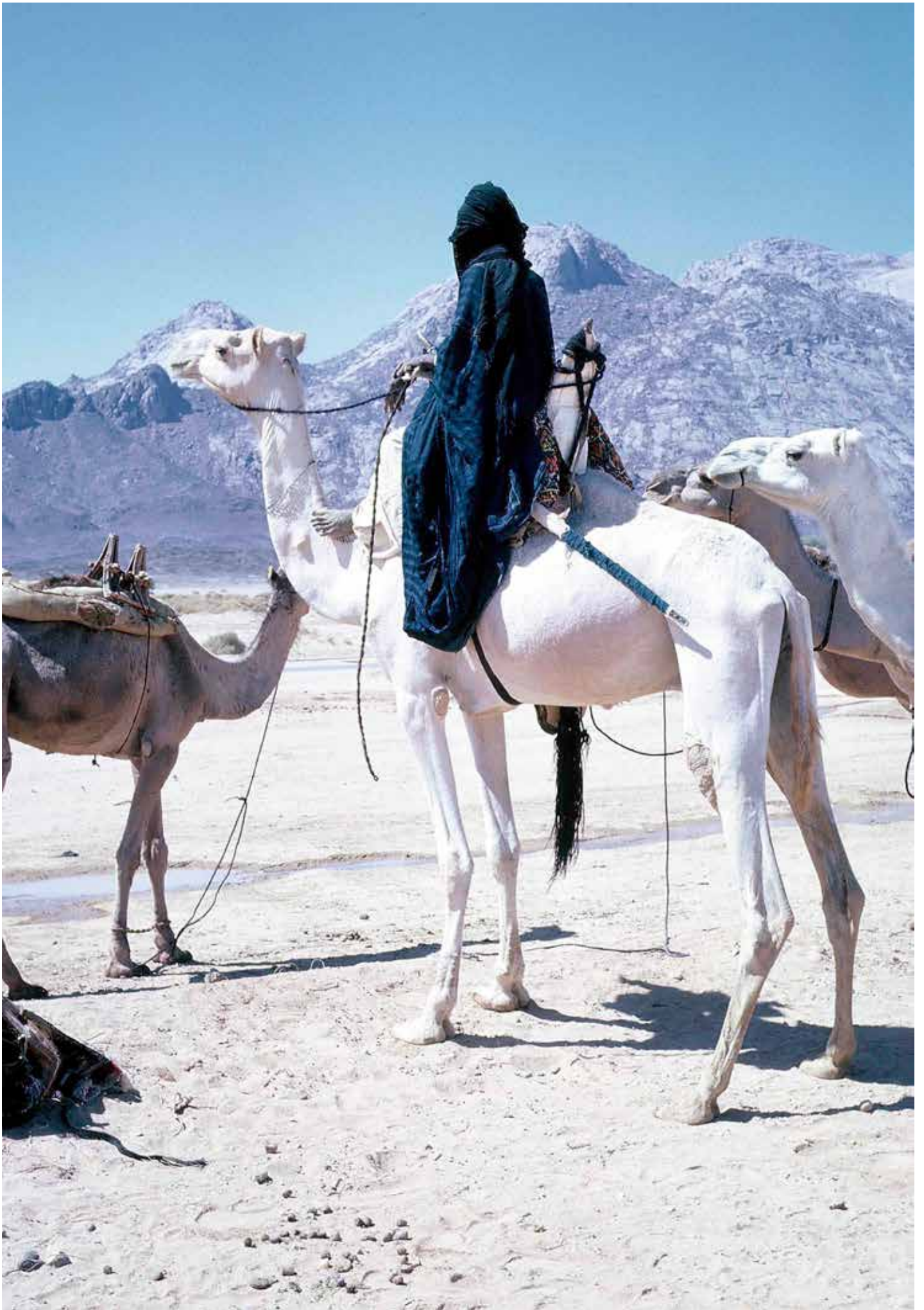


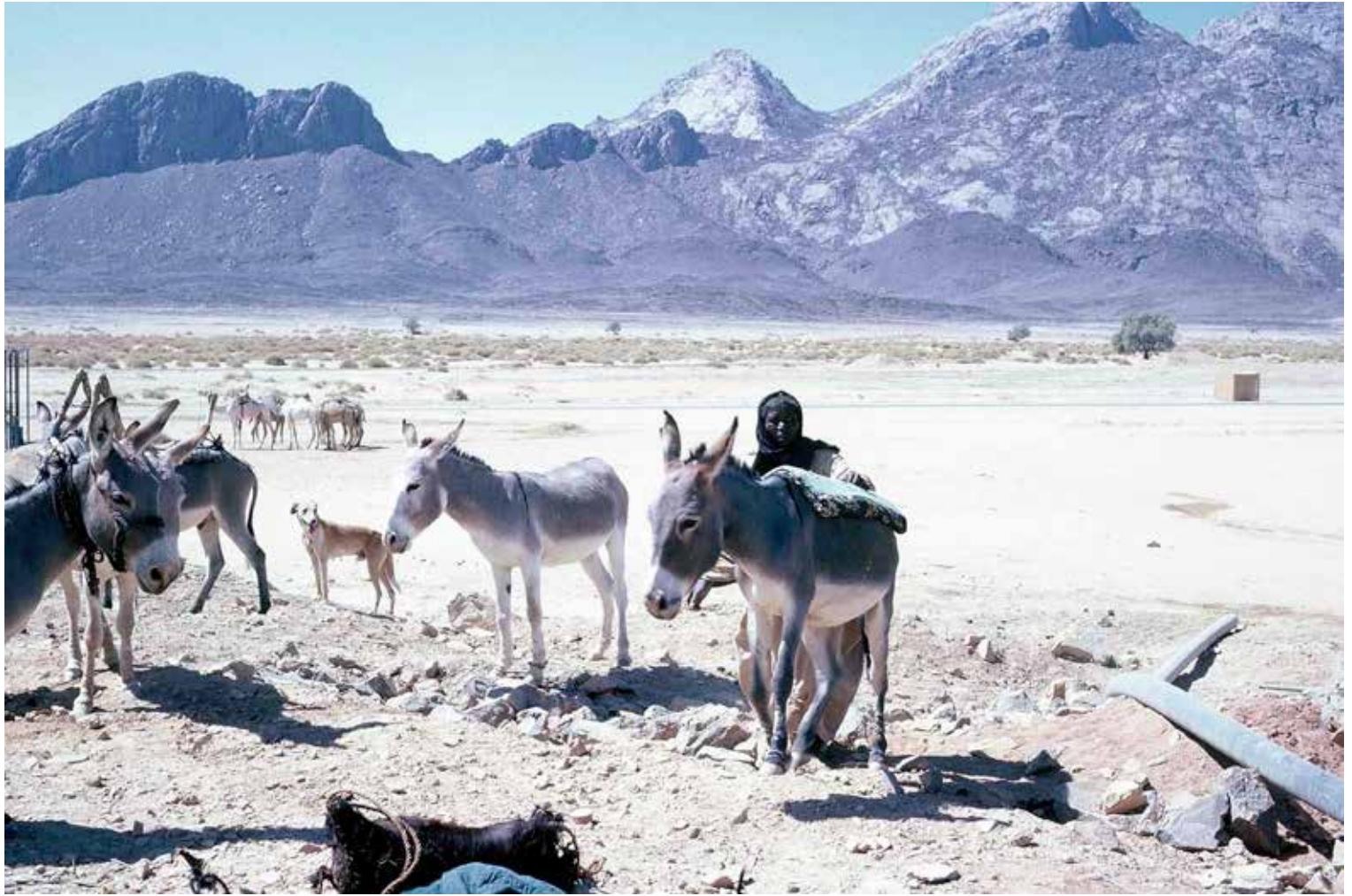


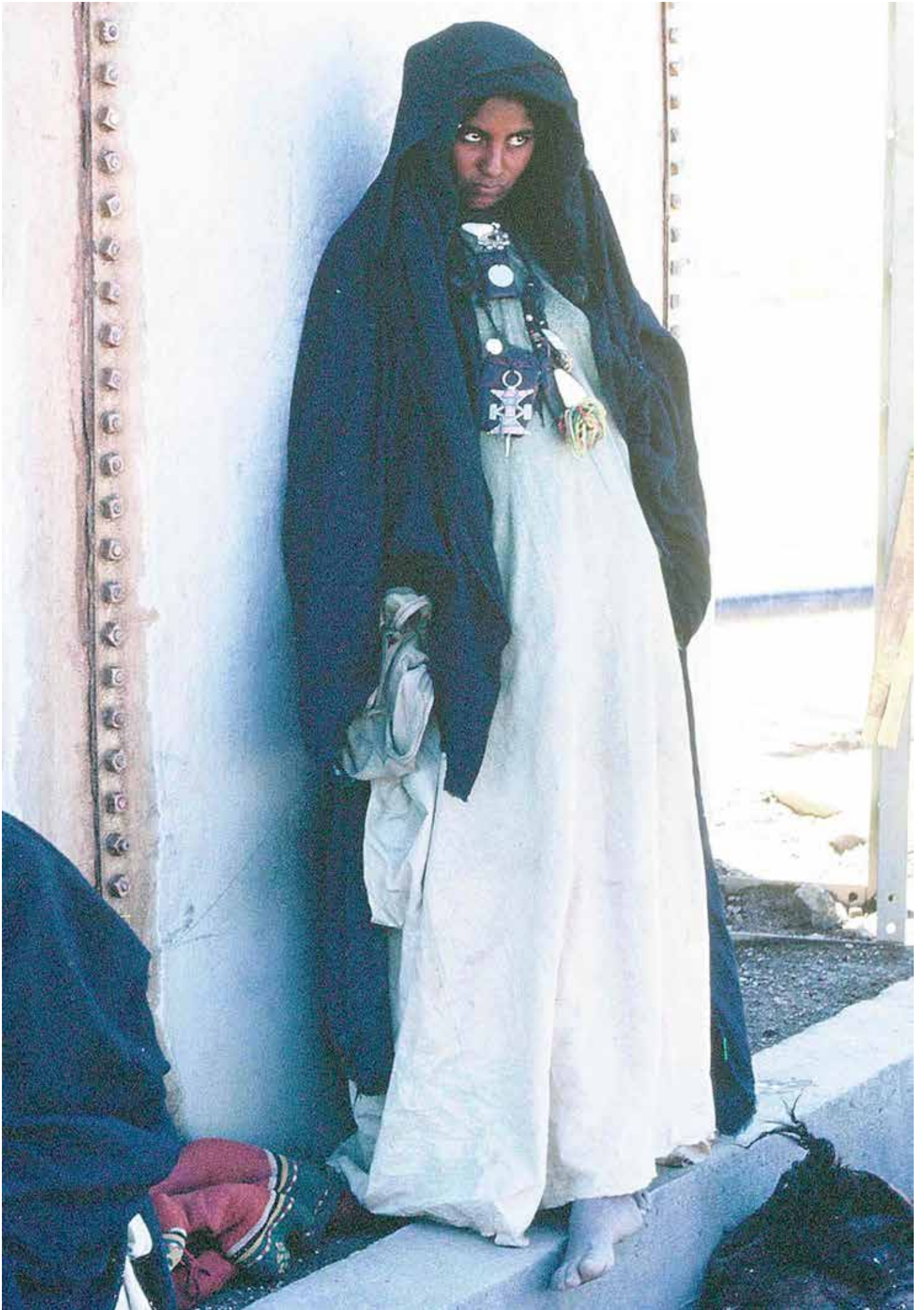












Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

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

Déjà parus en publications numériques :

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

- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Emile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin - ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **NC 856 Norvigie dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH 12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE
 www.aviation-algerie.com
 Décembre 2017
 ISBN 979-10-97541-03-3
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite