

Aventures aériennes (1)

Pilote à El-Oued



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.

Roland Richer de Forges



Alexandre, 38 ans, commandant de bord A330 à China Eastern Airline, son épouse taiwanaise Hoza et son fils Yann, 12 ans, à bord de leur DR 221 Dauphin F-BOFF



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Mai 2017

ISBN 978-2-9506620-9-5

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Aventures aériennes

L'aviation parallèle est ce que j'appellerais l'aviation du troisième niveau. Mais une aviation particulière pratiquée en Afrique ne Nord, au début de la guerre d'Algérie par quelques pilotes dont j'ai eu la chance de faire partie.

Les syndicats aujourd'hui tout puissants avaient à l'époque d'autres chats à fouetter que de s'occuper d'une poignée de gars qui travaillaient dans des conditions marginales alors qu'il n'existait aucune compagnie de transport aérien à la demande.

Du jour au lendemain, les moyens terrestres étaient devenus problématiques et dangereux.

Les services officiels locaux fermaient plus ou moins les yeux, d'autant plus que nous avions su nous rendre indispensables dans bien des domaines : desserte des postes isolés, évacuations sanitaires, reconnaissances aériennes souvent demandées par l'autorité militaire, transports impromptus de personnalités, etc.

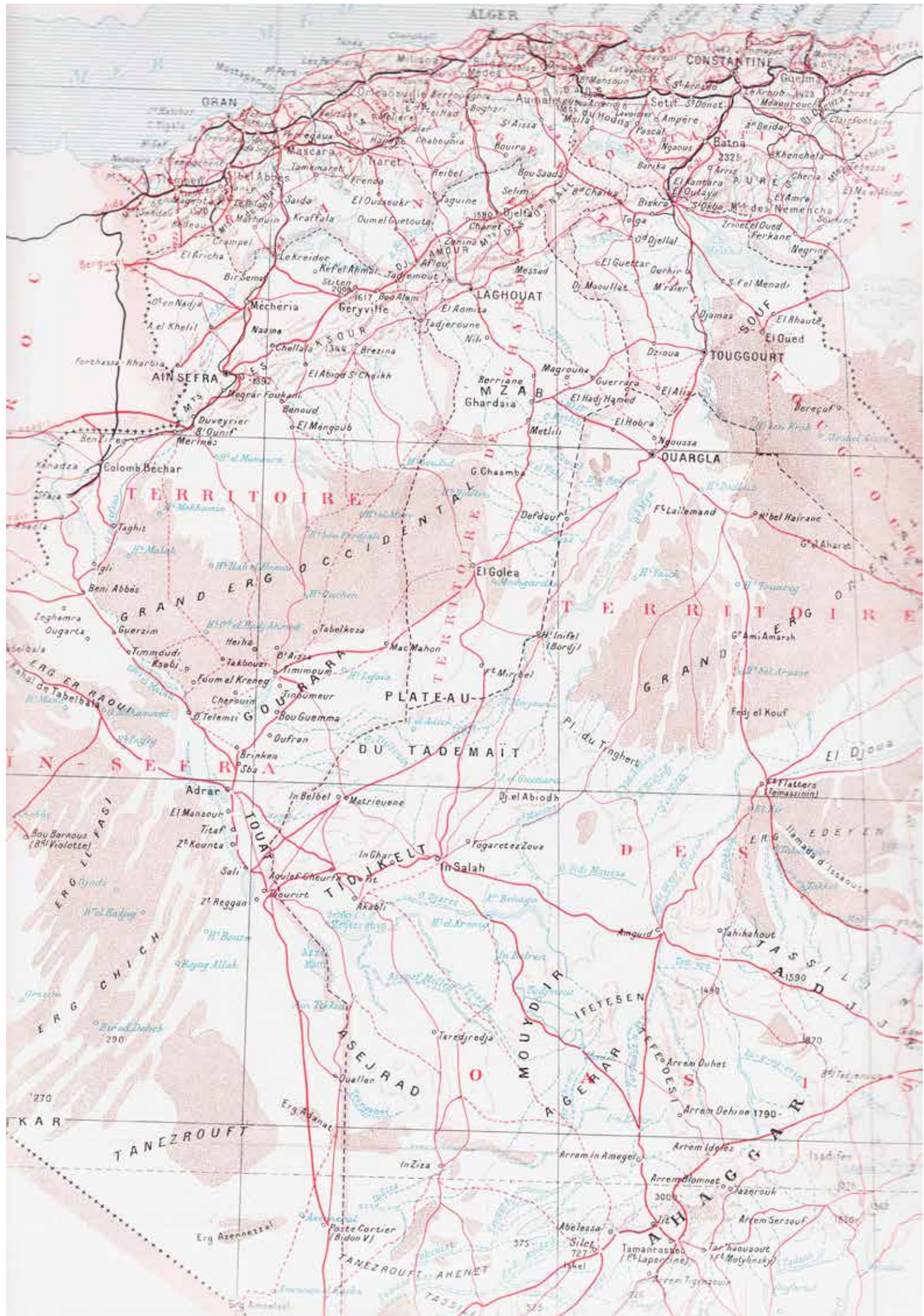
Et puis, il faut bien le dire, un pilote, quelque soit le moyen employé pour obtenir ses papiers (et Dieu sait s'il y avait des combines), trouvait du travail autrement rémunéré sur des avions beaucoup plus intéressants, avec des garanties de carrière et de sécurité peu comparables.

Quelques personnes trouvaient à redire à cette situation pourtant provisoire. Je ne pense certes pas que ces gens là auraient aimé nous remplacer, vu les risques encourus pour une rémunération des plus modestes. Mais il y a toujours eu un abîme d'incompréhension entre ceux qui ne risquent tout au plus qu'une panne de crayon bille, confortablement installés dans leurs règlements, et qui pontifient volontiers sur une profession qu'ils ne connaissent que par l'idée qu'ils s'en sont faite, et ceux qui, entre ciel et terre et par tous les temps, assument tant bien que mal leur travail. Ces gens là je ne les ai jamais enviés.

Après plus de 28 000 heures de vol, je garde intact le souvenir de cette période riche en péripéties de tout ordre.

Pilote à El-Oued, est le premier volume de mes «Aventures aériennes», il sera suivi par :

- Pilote à Tébessa
- Pilote à El-Goléa
- Pilote à la SGAA
- Pilote à l'Escadrille Mercure



Sommaire

Avant-propos	1
Introduction	4
Convoyages	5
Aéro-club d'El-Oued	8
Aérodrome d'El-Oued	9
Vers El-Oued	14
El-Oued et le Souf	26
Débuts à l'Aéro-club	28
Incident à Youks-les-Bains	30
Le Miles <i>Magister</i>	32
Bône	36
Evacuations sanitaires	40
El-Oued attaqué	42
Vol nuptial	43
Les gambusias dans les lacs	45
Un ami retrouvé et perdu	46
Escale à Diar-el-Chioukh	47
Vacances en métropole	48
Retour à El-Oued	48
Un cas désespéré et une naissance en vol	50
Vers le M'Zab	51
Une proposition alléchante	53
Massacre de la Compagnie Saharienne	53
Un Saharien à Alger	54
Décollage tangent et au revoir El-Oued	55
En conclusion	56
Album photos	57

Les photos de ce document sont de Roland Richer de Forges, les dessins sont de Patrick Jourdain



Roland Richer de Forges en Fairchild 24

Avant-propos

Le soleil se couche sur la vallée de la Dordogne, dans un flamboiement de couleurs, du rose au violet foncé et des traînées de rayons d'or au travers des nuages.

De la fenêtre de «mon nid d'aigle» en haut de la colline, dans cette vieille demeure trouvée il y a plus de cinquante années en état de ruine, et rendue vivable petit à petit, je contemple la plaine, en m'imaginant facilement me retrouver en finale quelque part aux commandes d'un avion. Je n'ai qu'à regarder autour de moi, dans mon bric-à-brac de souvenirs glanés aux quatre coins du monde, de photos, de cartes géographiques qui tapissent les murs, pour me remémorer ce que j'ai accumulé en vol, à sillonner principalement l'Afrique, en tous sens et à toutes les altitudes, sur plus de cent soixante dix types d'appareils et en plus de vingt six mille heures de vol.

L'aviation qu'il m'a été donné de pratiquer n'a pas été toujours «un long fleuve tranquille». J'ai eu l'occasion de transporter quelques «grands» de ce monde : de nombreux présidents africains, des émirs du Koweït et d'ailleurs, des personnalités politiques françaises et étrangères de toutes tendances, des vedettes de cinéma et du «show-biz». Des chargements étonnants et ... détonants, des transports et des évacuations sanitaires en urgence de jour et de nuit.

J'ai participé à des programmes de prospections géologiques et pétrolières, à des campagne de photographies aériennes, un peu partout en Afrique, au Moyen Orient et à Madagascar à des opérations militaires plus ou moins discutables et utiles, et souvent, à des convoys d'avions, pas toujours en état, sur l'Europe, l'Afrique, l'Atlantique Nord.

Le hasard a voulu que je me trouve aux commandes du dernier DC 4 de la Croix-Rouge française au Biafra.

Durant toutes ces années, (je pilote depuis 1947) j'ai formé des dizaines de pilotes, dont beaucoup ont fait carrières dans les compagnies aériennes ou dans l'armée de l'Air et aussi à l'étranger. Cela m'a permis de rencontrer des personnalités attachantes, des gens extraordinaires, d'en connaître d'autres sortis de leur contexte habituel, de passer des moments très agréables, voir des paysages merveilleux, de vivre aussi des périodes sombres avec leurs cortèges de drames humains, de sympathiser avec des populations, d'en détester d'autres, de partager en équipage de multiples petites joies, parfois aussi quelques inquiétudes, et hélas, pleurer quelques amis chers trop tôt disparus.

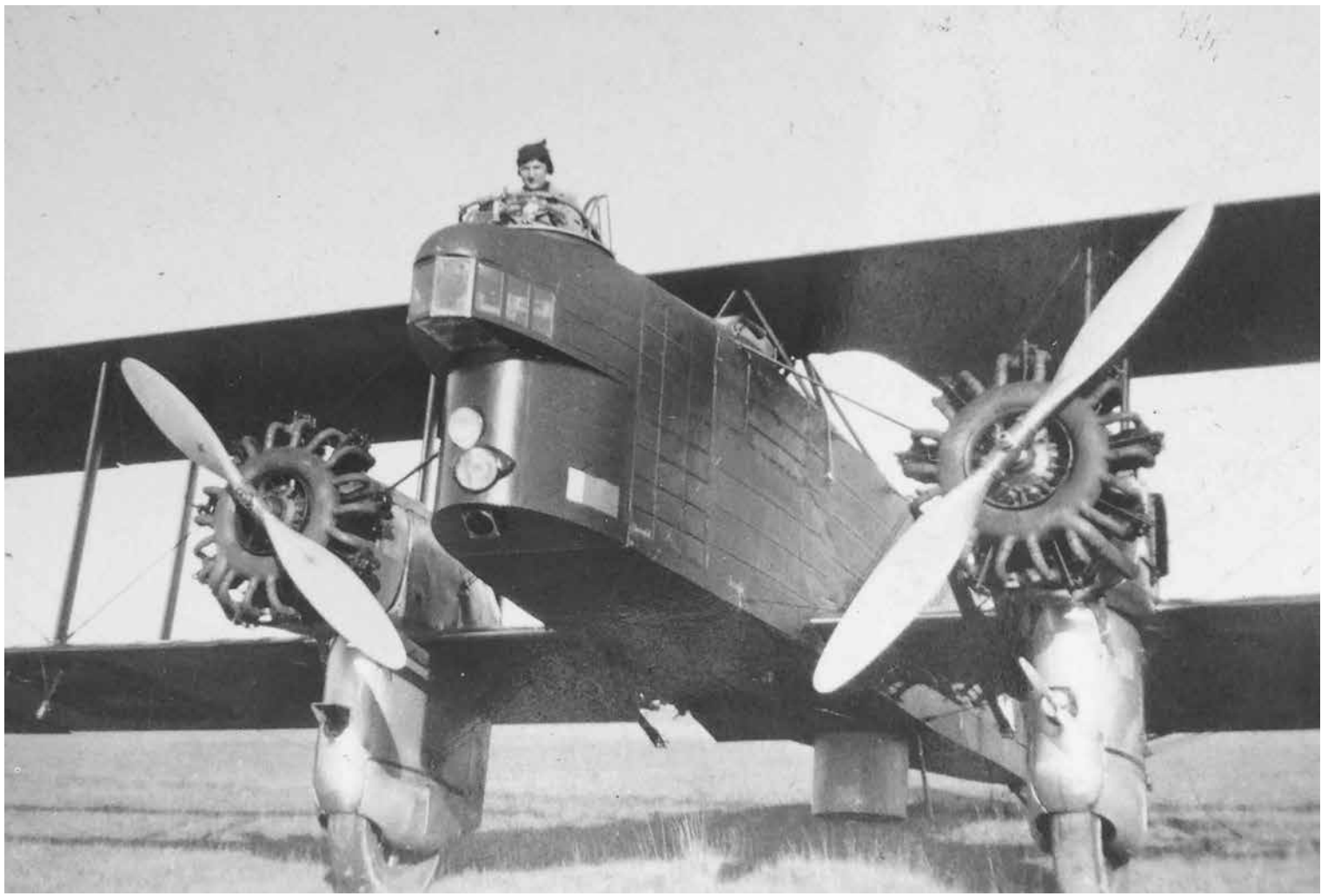
J'ai sans doute aussi eu constamment à mes côtés, une passagère silencieuse mais Ô combien présente : la Chance ! Comme me le rappellent parfois mes amis répartis à travers le monde... *Que faire en un asile à moins que l'on y songe ?* Aurait dit Jean de la Fontaine...

Parmi les souvenirs qui surviennent en foule, j'ai une affection particulière pour ceux ayant trait aux convoys ou aux mises en place. Pourquoi ? Sans doute parce qu'il s'agit souvent de missions imprévisibles, toujours hors de la routine habituelle, et bien souvent sur des machines non connues auparavant, ce qui donne un petit parfum d'aventure, dans un monde qui en comporte de moins en moins.



▲ ▼ *Roland Richer de Forges à trois ans à Mourmelon, pendant le tournage de L'Equipage*





▲ ▼ *Le LeO 20 à Mourmelon, pendant le tournage de L'Equipage*



Introduction

Mon premier contact avec l'aviation, je l'ai eu très jeune, à l'âge de trois ans. Mon père, artiste peintre, faisait alors des décors de films, avec mes parents je me trouvais sur le terrain de Mourmelon, où en 1934 se tournaient les extérieurs des films *L'Equipage* de Joseph Kessel et *Les Croix de bois* de Roland Dorgelès. Mon père ainsi que toute l'équipe passaient des journées à monter et démonter des décors, au milieu des bourdonnements rageurs de Fokker D VII peints en damier à croix noire et de Hanriot 436 déguisés en chasseurs. Certaines vues aériennes étaient prises à partir d'un LeO 20, c'est ainsi qu'un jour je fis mon premier vol dans les bras de ma mère à bord de ce gros biplan que j'avais surnommé *Le Formidable* au grand amusement des aviateurs et des cinéastes.

En 1937, mes parents sur les conseils avisés de la famille s'installèrent en Dordogne. Deux ans plus tard c'était la guerre ! Rapidement mon père réussit à éviter la captivité après une évasion et un voyage mouvementé cyclo-pédestre d'Allemagne à la Dordogne.

Avec quelques camarades d'école, nous n'étions pas les derniers à identifier tous les avions traversant le ciel, déjà ma décision était prise, je serai pilote.

A la fin des hostilités, je pus grâce à la complicité d'un de mes professeur de l'école Fénélon à Bergerac, faire quelques lancers au treuil sur le C 800 de l'Aéro-club (j'avais à peine 16 ans).

Puis mon père s'étant établi près de Limoges, je passais le plus clair de mon temps au terrain d'aviation en dehors de mes études. Patiemment je totalisais les lancers au treuil d'une durée de trois à cinq minutes en général et je passais le plus souvent la journée à pousser les planeurs et tirer les câbles pour rien.

Fernand Malinvaud, célèbre pilote de voltige avant-guerre, a commencé à me faire piloter son Bulte version améliorée du De Havilland DH 60 à moteur Gipsy 85 ch en ligne non inversé, ensuite j'ai été rapidement lâché sur Potez 60.

A 18 ans, je m'engageais dans l'armée de l'air, comme élève-pilote. L'époque ne s'y prêtait pas, j'attendis près de deux ans avant de débiter mon entraînement. En attendant, j'étais utilisé comme opérateur gonio VHF et de tour de contrôle. Après un stage à Challes-les-Eaux sur Stampe avec cet excellent moniteur Delparte, ancien pilote de P-47, ce sera un stage sur T-6 à Marrakech. Ensuite, je choisi d'aller à Avord sur bimoteurs NC 701, ex Siebel SI 204 construits en France sous l'occupation, et sur Dassault 312 et 315.

Après mon refus de rengager de trois ans, pour compenser le temps perdu, je me retrouvais civil et bien décidé à continuer de voler. Quelques mois de galère en usine (il faut bien vivre !) et j'ai pu faire le stage de moniteur, reçu, je trouvais à bricoler dans quelques aéro-clubs en France, avant de partir pour l'Afrique que je ne devais pratiquement plus quitter.

Les années ont passé très vite, je ne sais plus qui a dit : *Le temps passe lentement à toute vitesse !* c'est tellement vrai !

Les faits, les aventures, si l'on préfère qui forment le destin d'un homme n'expliquent pas sa vie. C'est l'homme qui l'expliquera. (Henry de Monfreid)

Convoyages

Tout d'abord que sont ces convoyages ? Plusieurs cas se présentent : Aller prendre livraison d'un avion neuf ou d'occasion. Chercher un avion après révision ou après une immobilisation longue. En ramener en révision ou à la fin d'une location de plus ou moins longue durée. Enfin, ramener vers un lieu où on pourra réviser ou réparer, un avion condamné à l'abandon.

Généralement le pilote ne connaît pas la machine, même s'il s'agit d'appareils qu'il a coutume d'utiliser, tant les différences peuvent être grandes sur des avions du même modèle.

Les parcours à effectuer doivent tenir compte d'un nombre croissant d'impondérables : Autorisations de survol et d'atterrissages des pays survolés, équipements nécessaires, en avionique principalement. Performances de la machine. Possibilités de ravitaillement en carburant. Terrains de secours éventuels.

Lorsque tout ceci a été vu et étudié, le travail est le même que sur tous les avions, c'est à dire calculer son parcours en tenant compte de la météo et du chargement éventuel, en ayant toujours à l'esprit la conduite à tenir rapidement en cas de problèmes majeurs tant mécaniques qu'administratifs.

En effet, prenons le cas d'un avion neuf : Il a été réceptionné par le ou les pilotes du constructeur. Dans le meilleur des cas, le pilote pourra faire un petit vol de contrôle (mais pas trop long, car ça coûte cher !). Ensuite, si l'essai est concluant, il va falloir sans perdre de temps se mettre en route, après avoir bien vérifié les papiers de l'avion, la validité de l'assurance, etc.

Et c'est le départ. Tout fonctionne, c'est parfait, mais au fil des heures, il est bien rare qu'il ne se produise pas quelques petits incidents : instruments, radios, consommation carburant, interdictions de survol imprévues qui obligent souvent à des impasses techniques, à des déroutements, quand ce n'est pas une panne majeure pure et simple.

Ce qui est valable pour un avion neuf, l'est aussi pour un avion sorti de visite. Et en ce qui concerne des machines stockées depuis des mois ou des années, toutes les possibilités sont permises. De plus, il arrive dans certains pays Africains tels que le Cameroun, le Nigéria, ou la Guinée Equatoriale, d'être soumis à un racket systématique qui peut aller jusqu'à la saisie de l'avion ou à l'interruption du convoyage si vous refusez de vous plier à leurs exigences !

Enfin pour les avions rentrant en visite, dès le départ il y a des petits problèmes plus ou moins graves auxquels vont s'ajouter quelques autres à venir.

Aussi généralement fait on appel à des pilotes ayant l'habitude de ce genre de travail, c'est à dire ayant de l'expérience pour le choix des itinéraires, des escales et aptes à faire face aux situations du moment. Mais le plus contraignant c'est que pour bien faire, il faudrait être arrivé avant d'être parti, c'est toujours une course contre la montre :

1^{er} cas, l'avion neuf : il est attendu avec impatience. 2^{ème} cas, celui qui sort de visite, aussi. 3^{ème} cas, celui qui y va, doit impérativement être rendu à une date fixée, mais on l'a utilisé au maximum jusqu'au départ. 4^{ème} cas, les papiers, CDN, hélices, moteurs, radios, assurances, périment juste au temps prévu pour le convoyage (très souvent). 5^{ème} cas, le pilote est attendu à l'arrivée, pour une autre mise en place. 6^{ème} cas, la météo pour certains petits appareils, est valable pour une durée très limitée. 7^{ème} cas, les autorisations de survol et d'atterrissage sont limitées dans le temps, en date et même en heures (dans certains pays).

Où est l'heureux temps, ou il suffisait d'avoir un avion en bon état mécanique, ses licences en règle, une bonne météo et une carte de crédit pour le carburant.

Aujourd'hui, ce sont des demandes d'autorisations et d'atterrissages pour presque chaque pays en dehors de l'Europe, avec ou sans réponses ! Ce qui expose à des amendes variées et à tous types de rackets. Nécessité aussi, de transporter une somme d'argent importante, afin de payer cash carburant et taxes diverses avec les risques que cela comporte. Ces taxes varient du simple au triple suivant les pays traversés, le prix du carburant aussi. On a intérêt à étudier soigneusement ses escales, l'itinéraire le plus court n'est pas forcément ce que l'on est en droit d'espérer, tant en coût qu'en durée. Enfin les formalités administratives à certaines escales, vous bloquent parfois pendant des heures, voir des jours, avec les frais en conséquences. De plus, le passage de rallyes, de caravanes publicitaires, de battages médiatiques sur certains itinéraires, ont donné de l'importance aux personnels de quelques aéroports, à un point tel, qu'en convoi ou en travail ordinaire, il vaut mieux, soit les éviter en faisant un détour, ou s'équiper de réservoirs suffisants, pour ne pas être obligé d'y faire escale.

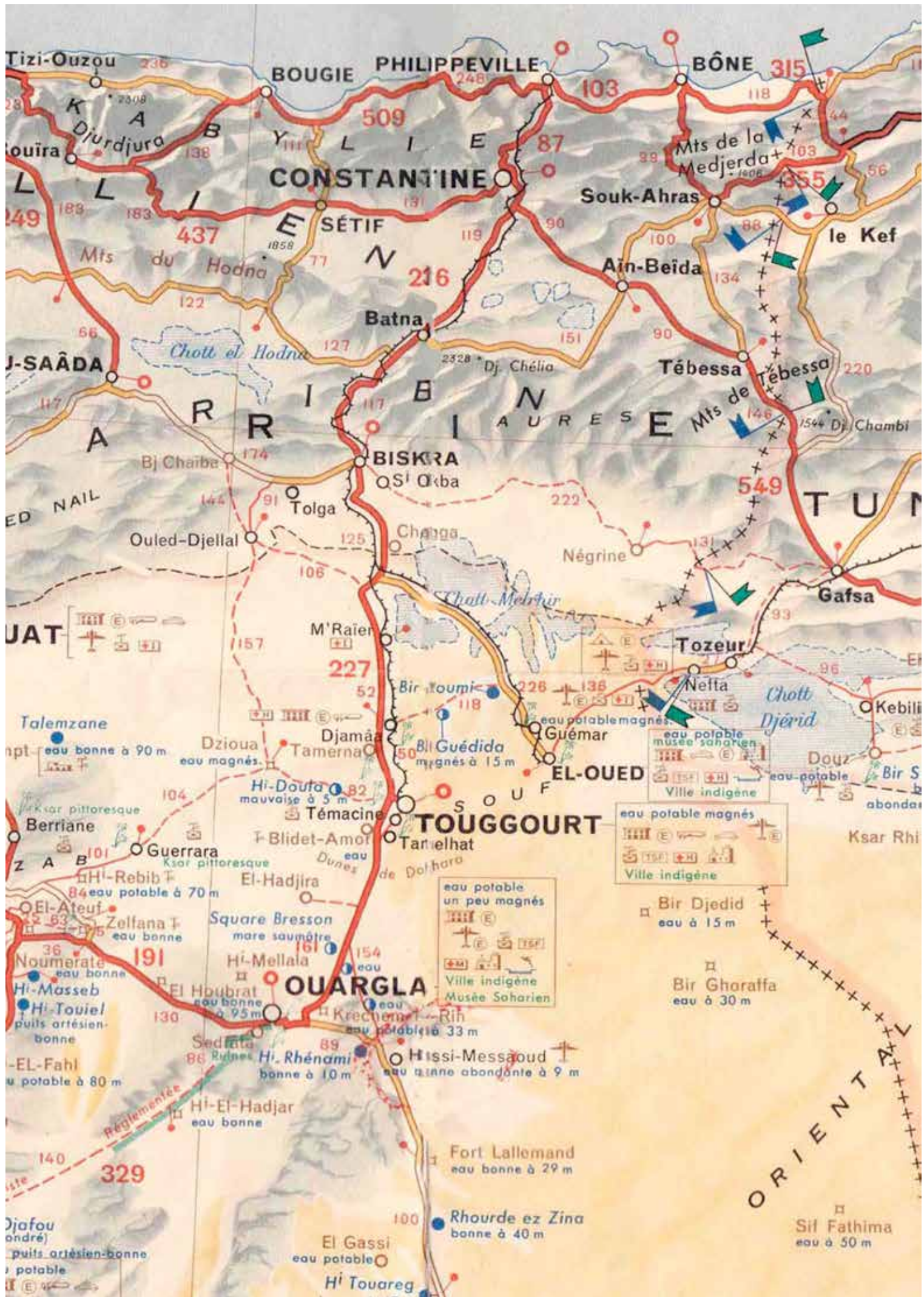
Certains pays, d'une insécurité certaine sont même à éviter totalement, ce qui est très difficile vu leur immensité, avec un avion léger. Le pilote est alors confronté à un choix pas toujours facile et bien souvent est obligé de prendre de gros risques, impensables en temps normal.

Tout cela ne s'apprend pas en un jour et demande une bonne pratique. Heureusement, en ce qui concerne l'aviation, en quelques années les progrès techniques ont été spectaculaires. Fini les moteurs peu fiables, gros consommateurs d'huile, sujets à toutes sortes de pannes. Bien sûr, il y en a encore mais vraiment très peu. Les turbines et les réacteurs ne connaissent pratiquement plus que des pannes d'accessoires (en deux mille deux cents heures de *Caravelle*, je n'ai eu qu'une panne de FCU et une fuite hydraulique). L'équipement avionique a connu un développement spectaculaire : les radios sont fiables, les instruments de navigation aussi. Grâce au GPS on s'affranchit des guidages au sol et leurs impondérables.

Un jour, avec un UC-78, en provenance de Tamanrasset, par vent de sable épais, nous arrivons sur Agadès sans recevoir la balise (radio compas ADF), il n'existait pas encore de VOR. Prêt à faire demi tour, j'aperçois la piste auto qui va à In-Guézam, je me colle dessus à basse altitude, par chance j'en connais tous les méandres pour avoir fait quelque temps auparavant de la prospection géologique dans cette région, je débouche sur Agadès au niveau du minaret de la mosquée qui n'est pas très haut. Une fois posé, je m'enquiers de la panne de la balise, et de la radio VHF. C'est très simple, le préposé au groupe électrogène avait vendu son stock de carburant à un camion de passage et le ravitaillement en fuel n'était pas arrivé comme prévu de Niamey. «*C'est l'Afrique, pat'on !*».

Grâce aux satellites, nous avons maintenant une météo qui nous indique avec précision le temps que nous allons rencontrer sur le parcours et à l'arrivée dans la mesure, bien sûr, ou le personnel de la météo au sol nous donne tous les éléments et les cartes du jour. A Bangui, le météo tout content me donne la photo satellite et grand merci, mais c'est celle de la veille ! Par contre, je ne tire pas d'éloge sur la météo de Lomé qui aux fils des ans, m'a toujours fourni des prévisions précises, bien faites et commentées avec compétences.

En 1954, date de mon premier convoi, nous étions loin de ces facilités, la navigation se faisait au cap et à la montre, parfois sans conservateur de cap, et avec des cartes routières, là où il y en avait !



Aéro-club d'El-Oued

Par Pierre Jarrige - D'après le livre *L'aviation légère en Algérie (1945-1962)*.

Le fennec qui figure sur l'emblème de l'Aéro-club d'El-Oued marque la vocation saharienne du club dont le terrain, situé près de la magnifique palmeraie en entonnoirs, reçoit très souvent des touristes et des rallies attirés par les dons de ce pays extraordinaire : Beauté du site avec les palmiers au fond de cratères artificiels, dunes, dattes, pétrole. L'Aéro-club participe toujours à l'organisation de ces rallies et l'accueil y est efficace et charmant.



L'administrateur Pierre Chalumeau fait tous les efforts possibles pour aider le club. Le transporteur Doglione est président en 1950 puis, en 1951, Raymond Fraisier, architecte-voyer de la commune et qui sera vice-président de la FAA pour le département des Oasis lors la création de ce dernier, lui succédera.

En juin 1951, le club débute son activité en achetant le Fairchild 24 F-OACD de l'Aéro-club de Canrobert. F. Appolis est chef-pilote. Une vingtaine d'élèves sont en école avec le *Tiger Moth* F-BBFJ prêté par le SALS et le club effectue 150 à 200 heures par an. Une section d'aéromodélisme compte une dizaine de membres.

En novembre 1953, arrive le Miles 14A *Magister* F-BDPO acheté à l'Aéro-club du Puy et, en avril 1955, le club achète le Fairchild 24 F-OACJ de Charles Pons-Mure (d'Oran), convoyé par Roland Richer de Forges, nouvel instructeur embauché en décembre 1954.

L'activité croît régulièrement et dépasse 300 heures de vol par an. La flotte, entretenue par le mécanicien Guy Magneville, est augmentée, en juillet 1956, par l'achat du *Norécrin* F-OAUR. La même année, André Massou devient chef-pilote. Neuf brevets sont obtenus dans l'année contre une moyenne de trois les autres années.

En décembre 1957, l'achat du Jodel 117 F-OBFA inaugure la politique de renouvellement des avions.

En novembre 1958, le *Magister* F-BDPO et les Fairchild F-OACD et F-OACJ sont vendus à l'Aéro-club de Biskra et le club reçoit l'*Emeraude* F-OBKD. En septembre 1960, arrive le Jodel DR 1050 *Ambassadeur* F-OBRK.

Après la vente, en février 1961, du *Norécrin* F-OAUR à Jean Coutayar (de Sétif), le club possède, lors de la cessation des vols, trois avions récents en parfait état : Le Jodel 120 F-OBFA, l'*Emeraude* F-OBKD et le Jodel *Ambassadeur* F-OBRK.

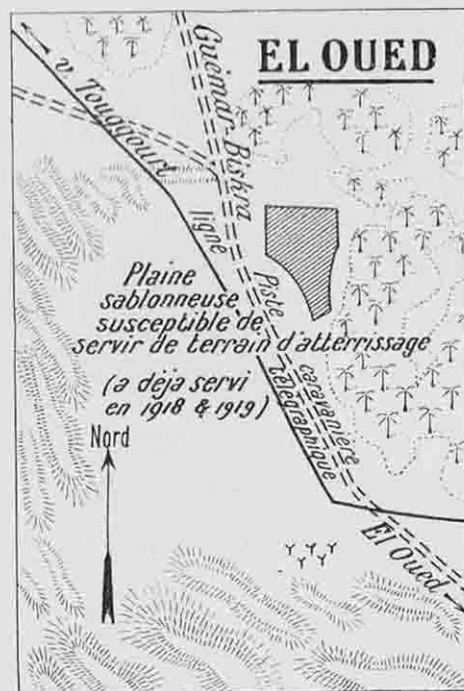
Parmi les pilotes et les élèves-pilotes qui ont été formés par l'Aéro-club d'El-Oued, ou qui ont participé à sa vie, se trouvent Pierre Chalumeau, Raymond et Jean-Robert Fraisier, Jean-Luc Catineau (administrateur du cercle du Souf), Guy Magneville et Louis Robuschi.

Tel le fennec de son emblème, l'Aéro-club d'El-Oued a su s'adapter au milieu, grandiose mais hostile, du Grand Erg Oriental. En plus de sa mission bien remplie au service des Oasiens, son hospitalité a permis à de nombreux équipages, français et étrangers, de découvrir les merveilles du Sud

Aérodrome d'El-Oued

EL OUED

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX. — Accès : Piste chamelière Touggourt-El Oued. — Télégraphe : avec Touggourt. — Poste téléphonique : avec Touggourt en utilisant le fil du télégraphe.



AVIATION. — Terrain d'atterrissage à l'ouest de Teksebt. 3 km. N.-N.-O. d'El-Oued sur la piste Touggourt. — Voie d'accès : piste caravanière. — Terrain, dimensions de la partie atterrissable : 1.300 m. (N.-S.), 900 m. (E.-O.) — Ligne télégraphique. — Village et palmeraies à l'Est, dunes sur les autres côtés. — D'une manière générale, abords dégagés. — Atterrissage facile, abstraction faite de la nature sablonneuse du terrain. Météorologie : Vents dominants du N.-E.

EL-OUED

(ALGÉRIE)
Territoire de Touggourt
Chef-lieu d'Annexe
Alt. 80 m.

Autorités : M. le Chef de Bataillon, Chef d'Annexe.

Médecin militaire et infirmerie.

Poste, Télégraphe et Téléphone.

Poste de douane algérien.

Hôtels :

Transatlantique.

Des Dunes (M. Robuschi).

Garage et atelier de réparations :

Société Doglione Frères - Halassa Mohamed.

Site :

Située au milieu des dunes du Grand Erg oriental, El-Oued est, de par ses maisons curieusement surmontées d'une coupole, l'une des plus pittoresques villes du Sahara.

Cité principale du Souf, El-Oued est entourée d'une multitude de jardins et de petites palmeraies, encaissées au fond d'entonnoirs de sable, qui donnent à cette région son caractère très particulier.

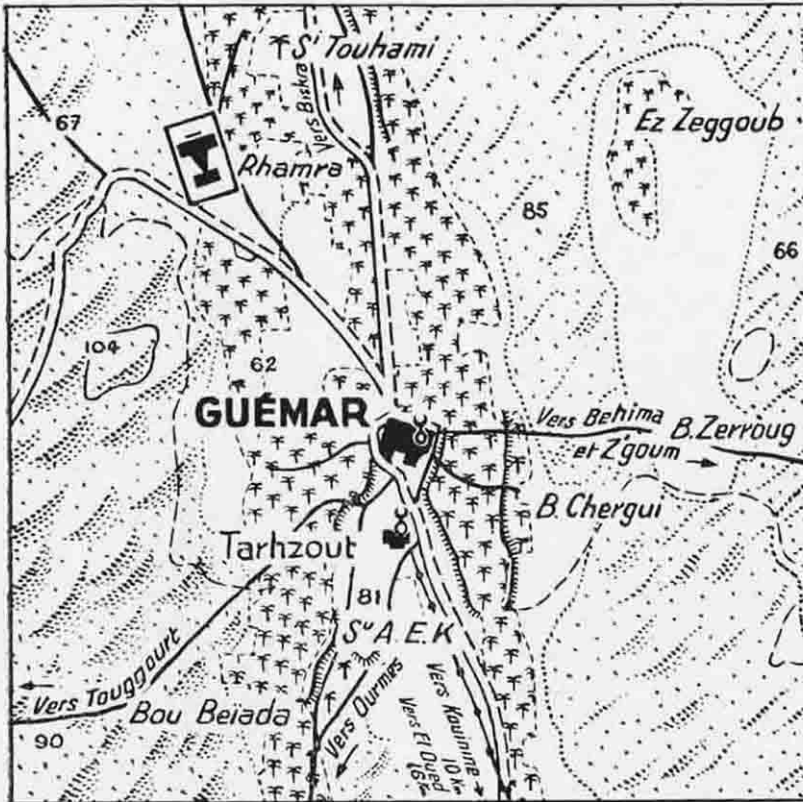
Objets locaux :

Tapis de haute laine mélangée ou non de poils de chameaux, burnous, haïks, haffanes (chaussures très pratiques pour la marche dans le sable), ouvroir des Sœurs Blanches, tentures et coussins.

Excursions :

- a) il est recommandé de monter sur le minaret de la Zaouïa Rahmania de Sidi Salem d'où l'on découvre un magnifique panorama ;
- b) la ville indigène est intéressante à visiter ;
- c) les jardins et les palmeraies, tous creusés à une quinzaine de mètres au-dessous du niveau du sol, sont très curieux ;
- d) de nombreuses et agréables promenades à méhari peuvent être faites dans les dunes, selon le temps dont on dispose ; tous renseignements utiles seront donnés au Poste militaire.

TERRAIN DE SECOURS EL-OUED - GUEMAR



Position :

Coordonnées géographiques :

X = 4^G 92.

Y = 37^G 24.

Distance de la localité du poste ou du point d'eau le plus proche.

5 kms N.-W. de Guémar
P.T.T. Puits sur le terrain.
18 kms d'El-Oued, centre
de l'Annexe.

Repères de jour et de nuit :

Terrain balisé aux angles,
limitant le terrain avec ba-
lise intermédiaire, croix
centrale ; pas de repère de
nuit, ni manche à air.

Qualité du sol :

Terrain sablonneux, plat,
suffisamment consistant,
meilleur en cas de pluie.

Météorologie :

Station météorologique d'El-
Oued.

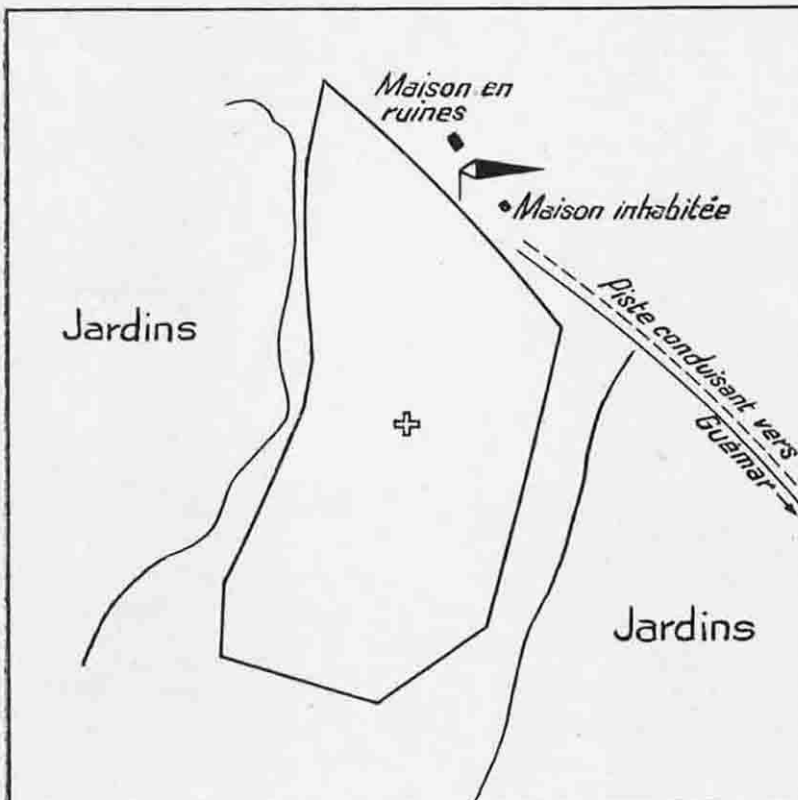
Renseignements relatifs aux vents :

Les vents dominants sont les
vents d'Est. C'est pendant les
mois de février et de mars qu'ils
sont le plus fréquents. C'est à ce
moment qu'on constate le plus de
vents de sable qui rendent les
atterrissages dangereux.

Le terrain est bien dégagé,
mais vers le S.-W. des buttes de
sable de quelques mètres de hau-
teur entourent les jardins et peu-
vent gêner l'envol.

Le sens le plus facile pour l'at-
terrissage est le sens S.-N.

Une piste relie le centre de
Guémar au terrain.



Installations : Néant.

SHELL : Pas de stock actuellement. Se ravitailler à Biskra (300 kms N.) ou à Touggourt (120 kms S.-W.).

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

EL OUED-Guémar
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : Néant
TWR : Néant

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant

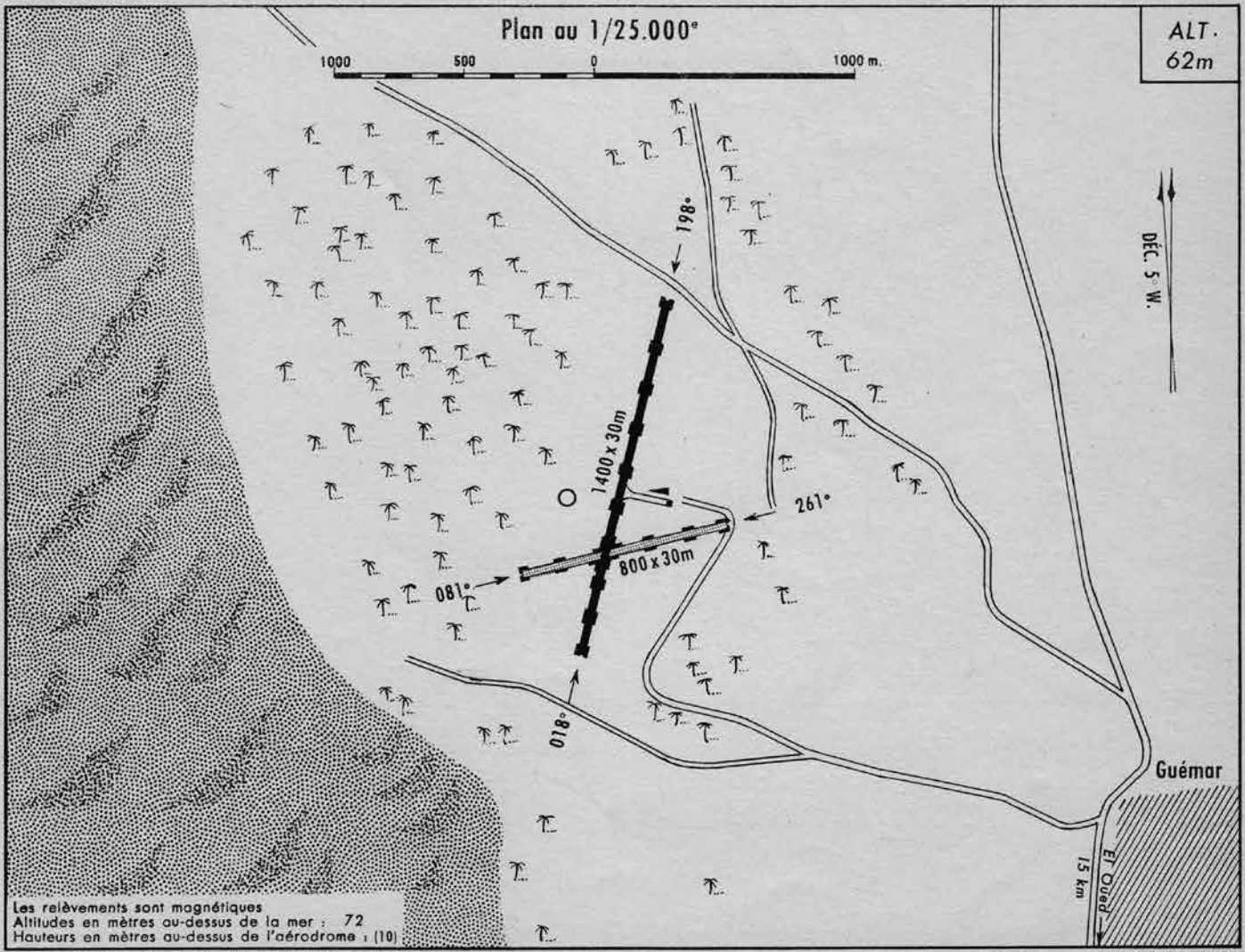
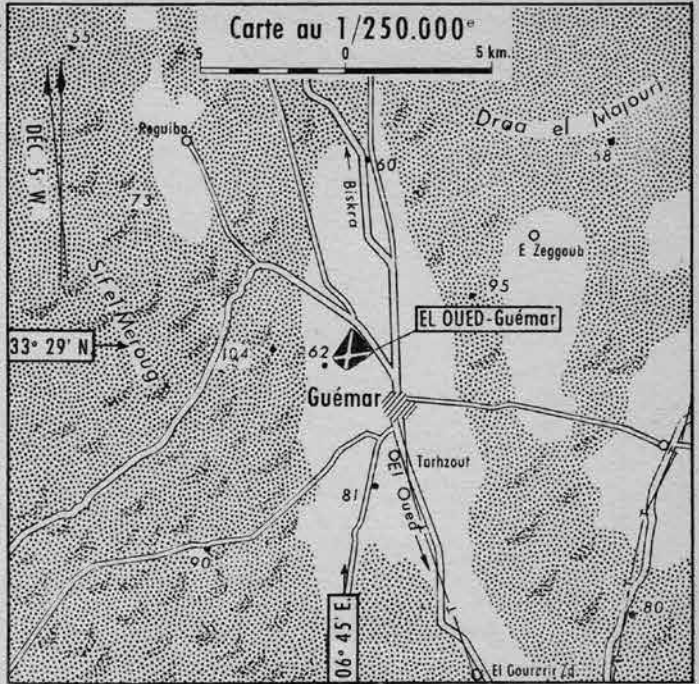
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable hors piste et bande.

Tél. de l'Aérodrome : 4 à GUEMAR

BIA : S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA)
de TOUGGOURT.

Tél : 039 à TOUGGOURT.

NOTES :

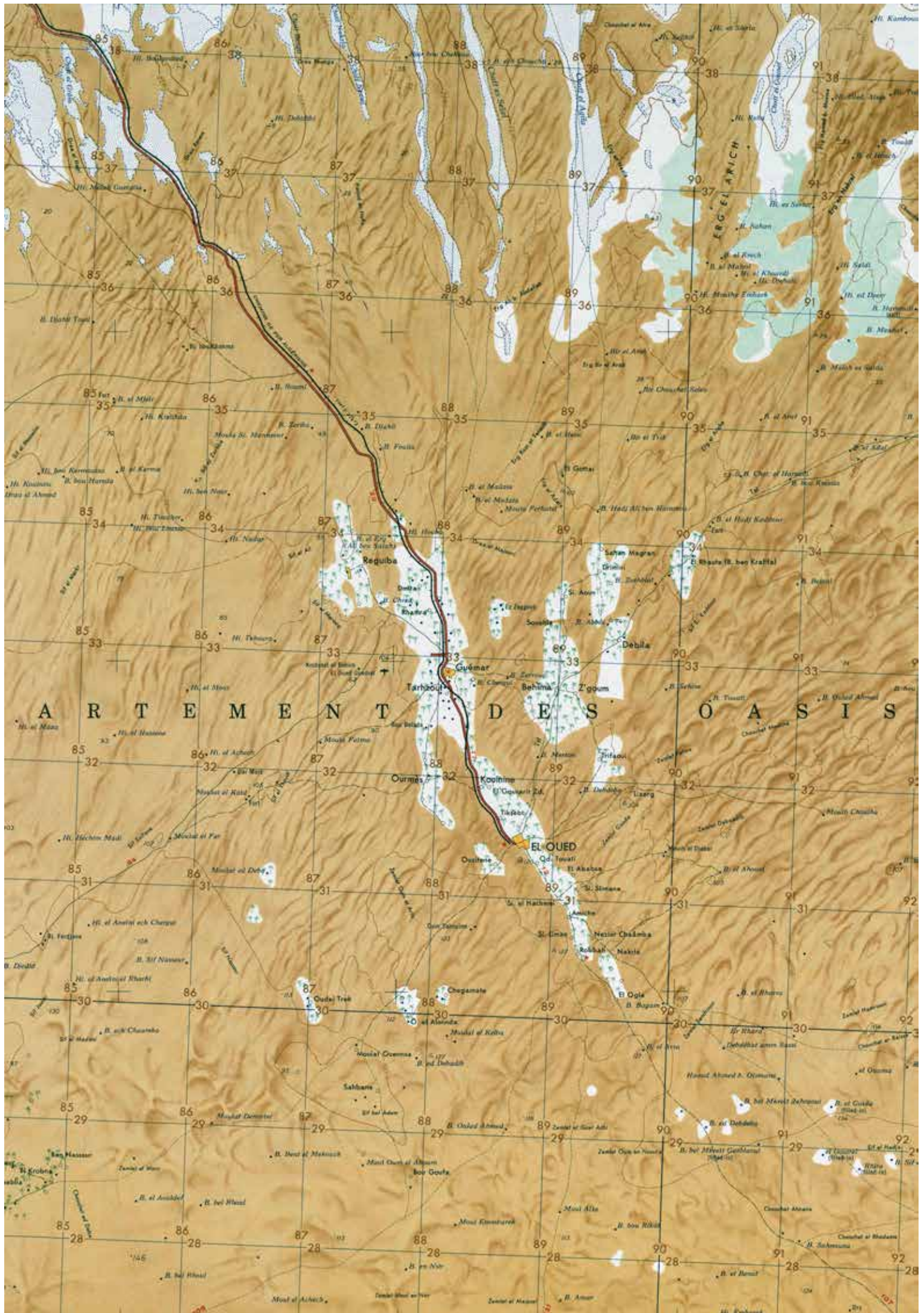


Les relèvements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 72
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (10)

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

N° 1418 21 AVRIL 1955

Aérodrome d'El Oued-Guémar en 1955



Vers El-Oued



Sur le Président-Cazalet

Le sillage phosphorescent du paquebot *Président-de-Cazalet* de la Compagnie de navigation mixte se perd dans la houle où traînent des écharpes de brume. Il fait nuit, loin vers l'est, une lueur blafarde annonce l'aube de ce 27 décembre 1954.

Hier, j'embarquais à Port-Vendres. Je suis seul sur la plage arrière, impossible de dormir. Dans ma poche, deux courtes lettres froissées lues et relues cent fois :

Suite à votre demande, nous avons l'honneur de vous informer que votre candidature a été retenue. Veuillez trouver, ci-joint, les conditions d'emploi en tant que moniteur de l'Aéro-club d'El-Oued. Câblez si accord.

Et la deuxième : *Suite à votre lettre, nous espérons vous voir bientôt parmi nous. L'Aéro-club possède actuellement un Miles Magister et un Fairchild 24 accidenté. Nous venons d'acquérir un second F 24 F-OACJ à Oran. Ci-joint une carte de crédit Shell pour cet appareil dont vous prendrez livraison à Oran, auprès de Monsieur Pons Mure rue de la Vieille-Mosquée, un jeu de cartes au 1/500 000^{ème} qui ne va que jusqu'à Biskra, mais Monsieur Beda le moniteur de l'Aéro-club de Biskra vous fournira certainement la carte manquante. A bientôt le plaisir de vous connaître.*

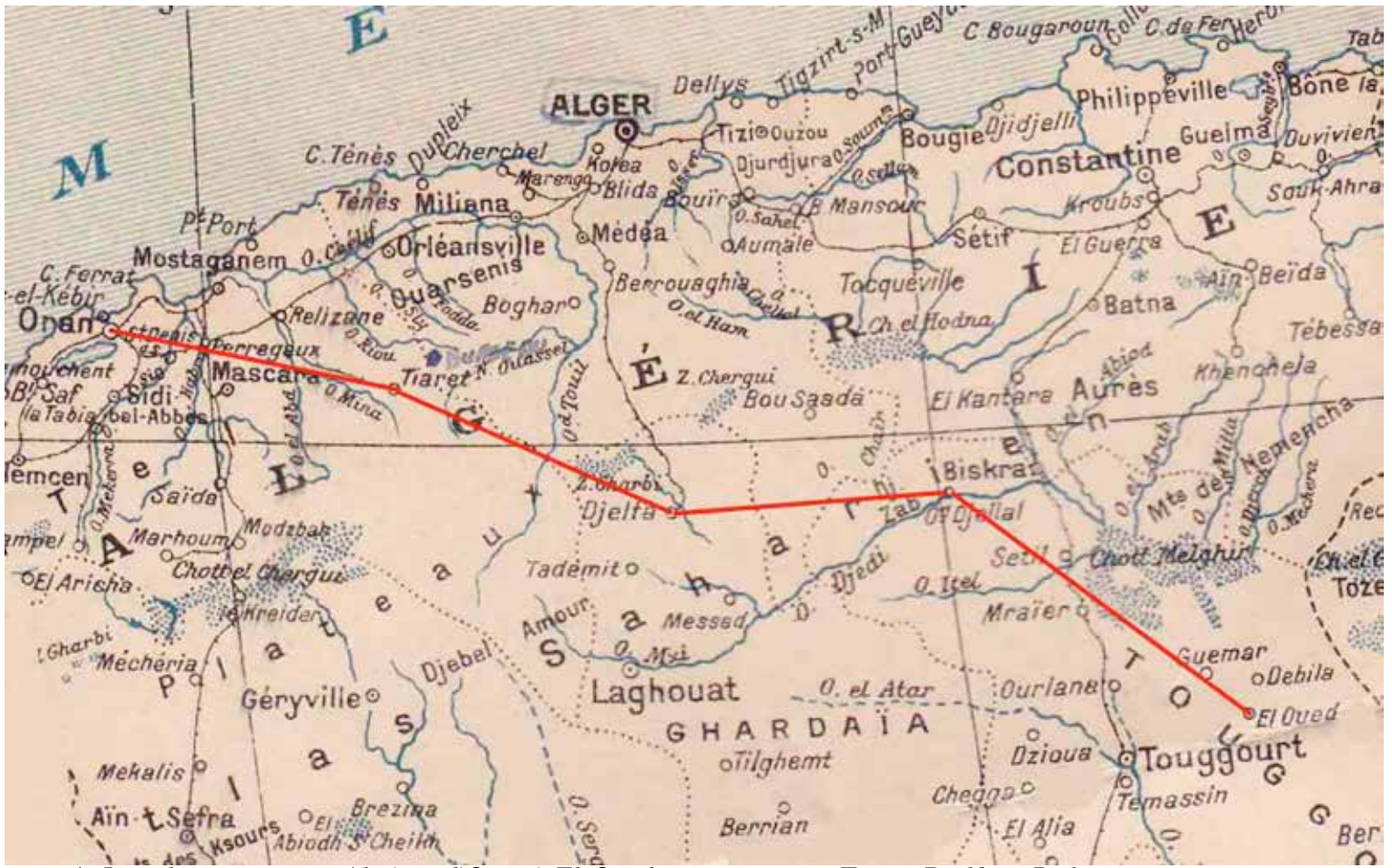
Cette fois-ci ça y est. Après des dizaines d'espairs déçus pour des situations en Indochine, à Madagascar, au Maroc, en Guyane et même en France, je vogue enfin vers un avenir bien incertain certes, mais qui va me permettre de continuer à voler, et le plus possible j'espère !

Il y a près d'un an, je quittais l'armée de l'Air sur une promesse d'emploi comme pilote dans une compagnie en Indochine, mais les événements firent que je me retrouvais sans travail, nanti de quelques vagues espoirs. J'avais 23 ans, j'étais riche d'un petit millier d'heures de vol y compris les heures de planeur et d'une licence de pilote de tourisme ne me permettant pas de travailler. Seule solution, faire le stage de moniteur à Challes-Les-Eaux afin de pouvoir continuer à voler dans un aéro-club en attendant de pouvoir passer les sacro-saints examens théoriques français. Rapidement, j'ai dû travailler en usine afin de subsister, en attendant de pouvoir faire le stage de moniteur. Reçu, je trouvais sur recommandation de mon pauvre ami Jacques Gomy qui devait trouver bien plus tard la mort sur un prototype, un emploi de moniteur avion et planeur à mi-temps entre les aéro-clubs de Romorantin et de Blois. C'était mieux que rien !

Comme beaucoup à cette époque, j'ai écrit partout à toutes les rares offres d'emploi et aujourd'hui, chaque tour d'hélices m'éloigne des froideurs de décembre et me rapproche un peu plus du pays où fleurit l'oranger.

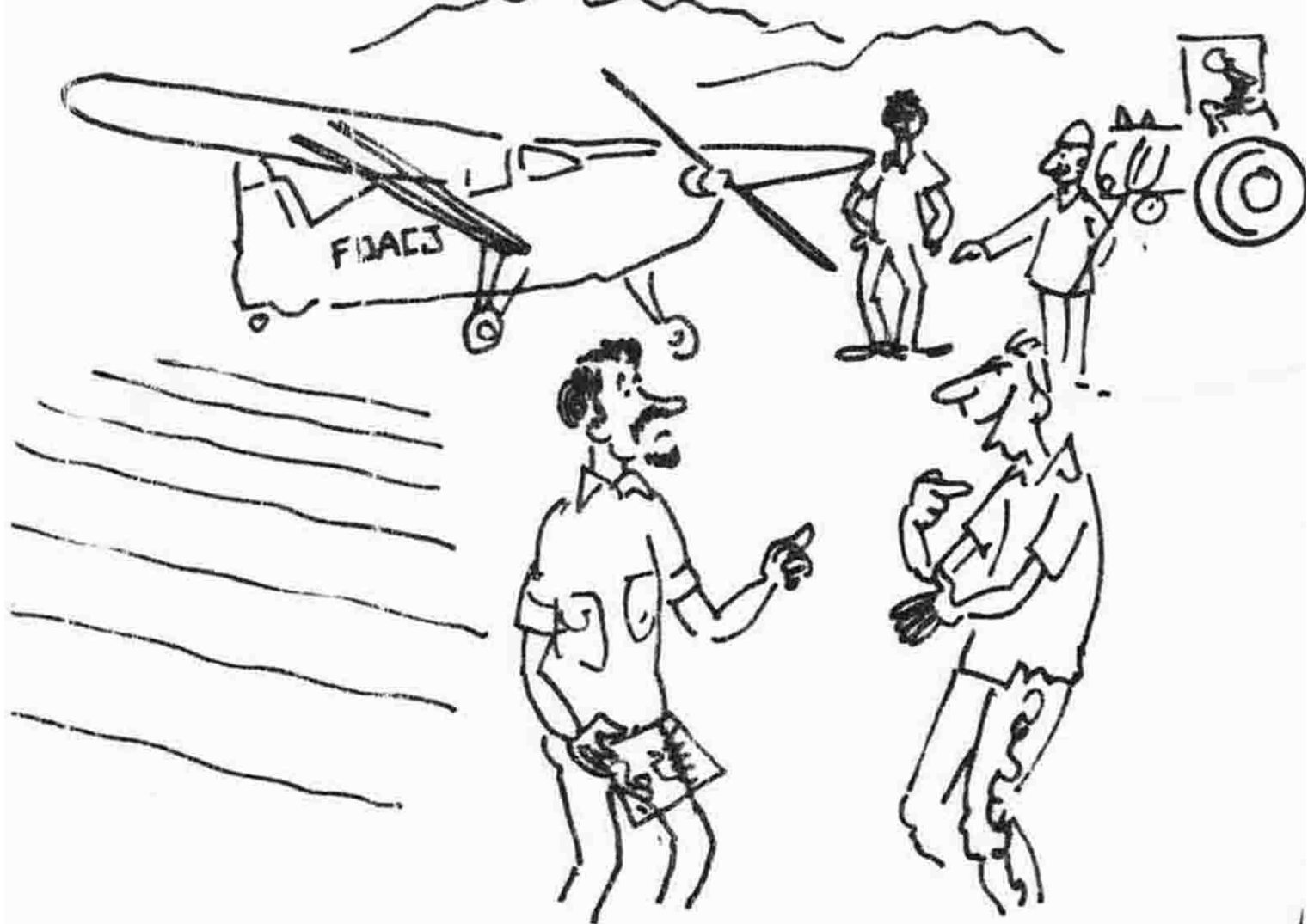
Je suis passé à l'avant, sur le pont des premières, afin d'assister au lever du soleil. Là, dans un brouillard rose et bleu, la terre, cette Algérie que je ne connais pas encore et que j'imagine semblable au Maroc que j'ai sillonné en tous sens et que j'aime.

Quelques passagers matinaux viennent s'accouder au bastingage, les conversations sont animées avec force gestes. Sujet principal : Les événements. Il paraît que dans les Aurès il y a eu quelques attentats. Mais ça ne va pas durer, la France ne va pas tolérer cela ! C'est très localisé. Ça ne risque pas d'arriver dans l'Oranais, ça sera même moins grave qu'en 45, etc.



▲ Le vol initiatique en Algérie, d'Oran à El-Oued en passant par Tiarét, Djelfa et Biskra

▼ Dans un champ entre Oran et Tiarét : Pourquoi vous êtes vous posé ici ?



A ma grande honte, je dois avouer que ces choses là ne me passionnent pas, je ne connais pas suffisamment le pays, Pour l'instant, seul compte la vue de Santa-Cruz qui domine le port d'Oran et cette jolie ville nimbée de lumière. Je pense aussi au Fairchild 24. J'ai eu l'occasion d'en faire un peu à Marrakech, il y a deux ans, et j'en ai gardé le souvenir d'un avion lent, lourd et long à décoller à pleine charge, mais par contre assez spacieux et d'un pilotage classique.

Après avoir traversé la cohue des cireurs, porteurs, mendiants, douaniers et autres dockers, en route vers la ville.

Rue de la Vieille-Mosquée, centre ville, le propriétaire de l'avion semble heureux de me voir. J'apprends que l'Aéro-club d'El-Oued a fait une affaire, l'avion est pratiquement neuf, il vient de sortir de visite, il a une batterie neuve, la radio est impeccable, c'est tout juste s'il n'a pas envie de le racheter. J'aurais du me méfier.

Rendez-vous est pris dans l'après-midi pour aller voir la machine. En attendant, je contacte un de mes élèves, Jean Jamme, qui est Oranais, histoire de lui signaler mon passage. Aussitôt il n'est plus question que je prenne une chambre d'hôtel, il vient me chercher et je suis reçu dans sa famille au même titre qu'un parent.

La Sénia, aérodrome d'Oran. Le F-OACJ est rouge aux ailes argent, la peinture est un peu écaillée par endroit, mais c'est parait-il que l'enduit américain ne tient pas au climat, la radio VHF n'a que trois fréquences, mais on m'apprend que c'est suffisant ici. Je le fais tourner, tout fonctionne, je décide le départ pour demain matin aux premières heures afin de faire Biskra en trois étapes dans la journée, ce qui me permettra de vérifier ma consommation et mes jaugeurs de carburant.

Oran, le 28. Levé très tôt. L'avion est sorti du hangar. Jean Jamme a décidé de m'accompagner jusqu'à Tiaret, ma première étape, car il y a de la famille. Pas un souffle de vent, des nappes de stratus accrochent le sol noyant le relief, mais la météo indique un temps clair sur le sud et les Hauts-Plateaux.

Décollage rapide, face à la sebkha.

Avant d'entamer ce convoi, tout en prenant de l'altitude, je reste aux abords du terrain. Le moteur fonctionne à la perfection, une sélection de réservoirs... bon, ça va, tout à l'air pour le mieux et nous voilà partis. Je laisse piloter Jean Jamme qui s'applique à tenir cap et altitude. Quel temps splendide !

Au loin, l'Atlas se découpe sur un ciel sans nuage. Voici le travers de Relizane et de sa sebkha, à nouveau, les stratus qui masquent le sol. J'appelle Oran, pas de réponse ! Sans doute suis-je trop loin... pourtant, à 7 500 pieds... ? Nous survolons le relief. J'essaye d'identifier le sol avec ma carte car dans une dizaine de minutes, il sera temps de commencer à descendre. Maintenant, les nuages ont fait place à une légère brume sèche et quelques rafales secouent parfois l'avion. Le terrain de Tiaret-La Jumenterie est situé juste à la limite des djebels. J'essaye de découvrir la ville dans les environs, rien... De toute façon, il n'y a plus qu'à descendre, puisque l'Atlas est passé.

Changement de réservoir et, surprise, la jauge indique un réservoir presque vide ! Il n'est pas question de continuer longtemps avec un pareil doute. J'ai pourtant vérifié les pleins moi-même. Le réservoir a-t-il siphonné ? Apparemment, il ne semble pas y avoir de fuites.

Tiens, là devant, un terrain ! Mais oui pas de doute, il y a même un village assez important au loin. Ma carte n'en fait pas mention. Jean Jamme me rassure, ici ce n'est pas comme en métropole, des terrains il y en a beaucoup et s'il n'y a pas de manche à air, ça ne veut rien dire. Bon !

CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

TIARET
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : *Néant*
TWR : *Néant*

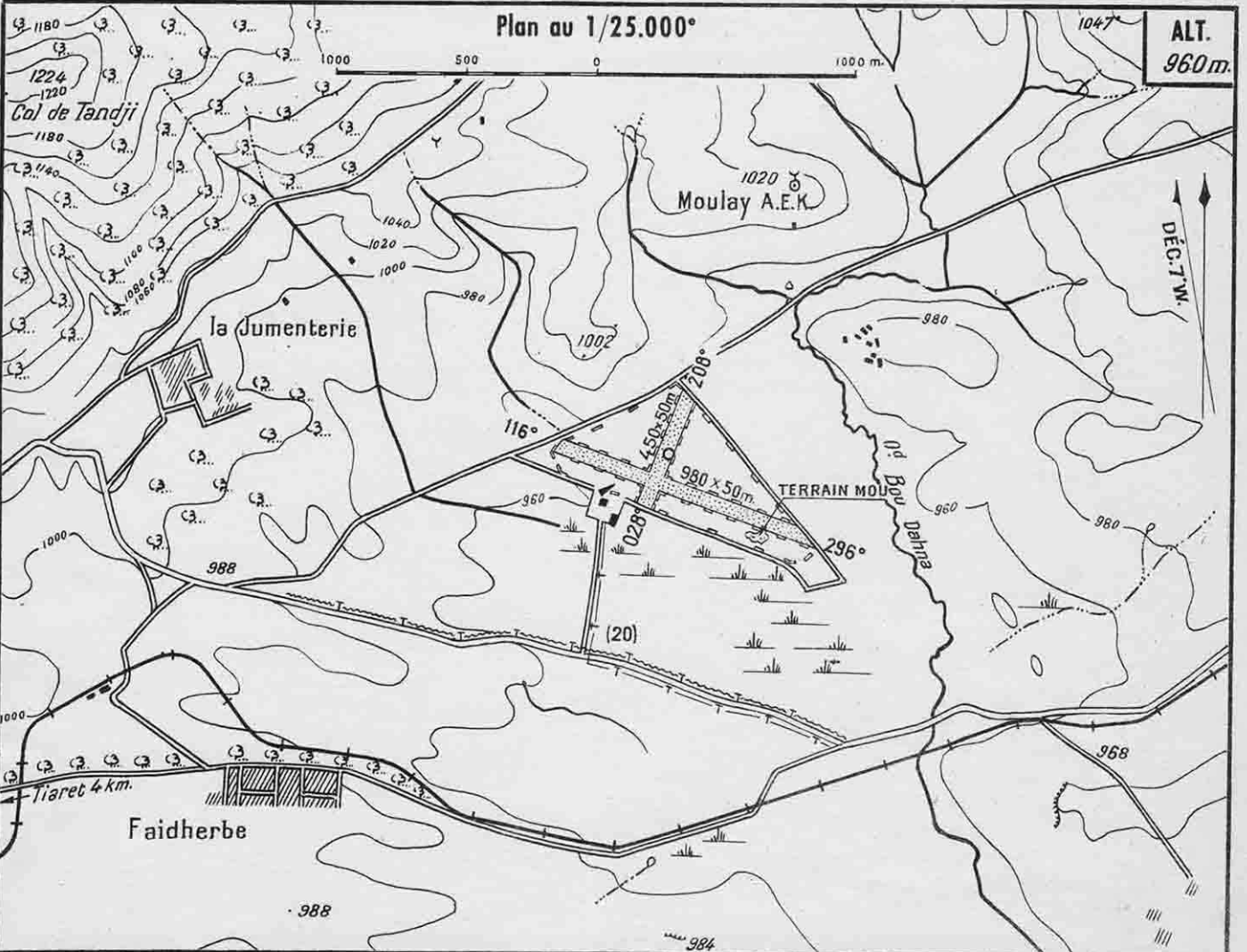
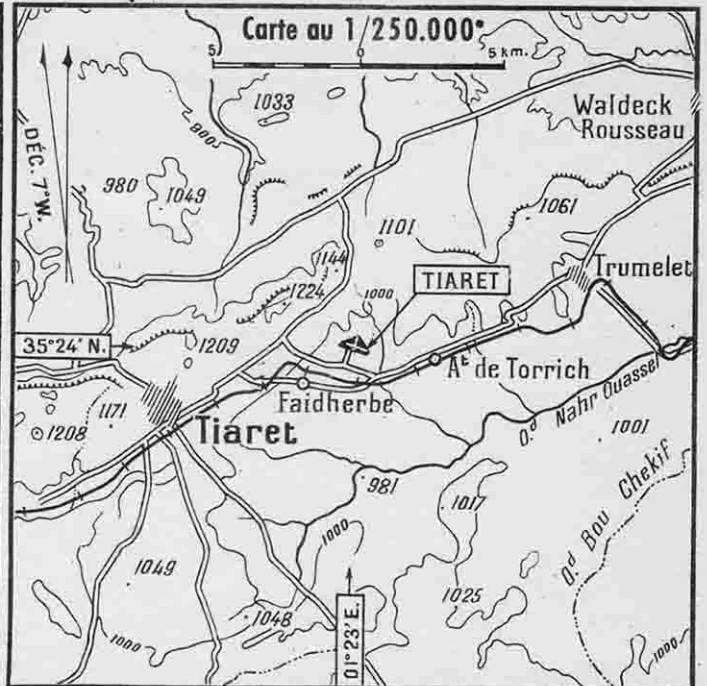
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIERES :
- *Néant.*

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :
- *Inutilisable hors bandes. Aurait tendance à s'alourdir partie EST - Bandes excellentes par temps sec.*

Tél. de l'Aérodrome : *Néant*

BIA : *S'adresser à ORAN-la-SENIA*
Tél.: 241.65 et 216.57 (Civil)
204.78 (Militaire)

NOTES :



L'aérodrome de Tiaret-La Jumenterie qui a disparu ensuite au profit de Tiaret-Bou Chékif

De toute façon, je n'ai pas le choix, car cette jauge m'inquiète. Il y a justement des tracteurs qui travaillent dans les champs, à côté. Virage et nous voici dans l'axe et posés. Aussitôt, les laboureurs accourent, plus une bonne trentaine d'Arabes qui semblent sortir de terre.

– *Pourquoi vous êtes-vous posés ici ?*

– *Ennuis d'essence.*

– *Ah ! Et où c'est où qu'vous z'allez ?* Me demande-t-on avec ce sympathique accent !

– *A Tiaret. C'est encore loin ?*

– *Non à trente kilomètres par là...*

Et de m'indiquer plein ouest.

Nous aurions donc dépassé la ville sans la voir ? Curieux ? Je sais encore tenir un cap ! Bon, en attendant vérifions l'essence. C'est la jauge qui est fautive. Bizarre, tout marchait à Oran !

– *Comment s'appelle votre terrain ?*

– *C'est pas un terrain, c'est mon champ. Nous laissons toujours une grande bande en herbe entre deux cultures.*

– *Eh bien, il ne nous reste plus qu'à continuer sur Tiaret.*

Il faut dire que je suis assez vexé pour mon premier vol en Algérie, en plus dans l'étape la plus courte du convoi et avec l'un de mes anciens élèves ! Comme navigation, il n'y a pas... c'est réussi !

Démarrage... un bruit, bzzzziii. Rien se passe, trappe de batterie ouverte vérification des cosses, nouvelle tentative tout aussi infructueuse. Nous n'allons tout de même pas rester ici ! Force nous est de lancer le moteur à la main. J'ai horreur de ça, d'autant que je ne suis pas très grand et que l'hélice, elle, est placée plutôt haut. Enfin, après quelques coups de contact, ce brave moteur consent à repartir. Décollage face au vent et, quelques minutes plus tard, nous voici en vue de Tiaret que nous n'avions pas vu tout à l'heure dans la brume sèche.

Tiaret possède un petit aéro-club sympathique, aux destinées duquel préside Fernand Richarme, ex-pilote de chasse sur P-40 et gentleman-farmer.

Présentation, pot au club-house, récit de notre mésaventure.

– *Vous ne m'étonnez pas, cet avion, voilà des années qu'il est dans un coin de hangar à Oran. Nous allons regarder ça !*

Pour regarder, nous avons regardé ! Nous avons même vu. Le compas faux de 30° à certains caps. Le relais de génératrice tout oxydé. Un fil de jauge non fixé et, le plus grave, la batterie mal arrimée qui avait coulé dans l'intérieur du fuselage, corrodant la toile. Tout l'après-midi s'est passé, avec l'aide des bonnes volontés du club, à remettre l'avion en état et à compenser le compas tant bien que mal, avec un vieux compas de relèvement. Le soir, dîner à l'hôtel d'Orient très sympathique, avec Philibert Berger, représentant de Caterpillar et membre du club qui, non seulement s'occupa de me faire recharger la batterie de l'avion, d'assurer mes déplacements de l'aérodrome en ville, mais qui me fit l'agréable surprise, le lendemain matin au départ, d'avoir réglé tout mes frais d'hôtel et de restaurant, au nom de l'Aéro-club.

Quel beau pays l'Algérie !

Tiaret, 29 décembre. Départ vers huit heures, après un bon point fixe, en direction de Djelfa. Cette fois-ci, fort de l'expérience de la veille, pas question de navigation classique. C'est en respectant un cheminement constamment vérifié, qu'après un vol sans histoire j'arrive en vue de la montagne de sel, cette curiosité géologique qui fait penser à un morceau de lune égaré sur la

CARTE D'APPROCHE ET D'ATERRISSAGE

DJELFA-Tsletsi
ALGÉRIE

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

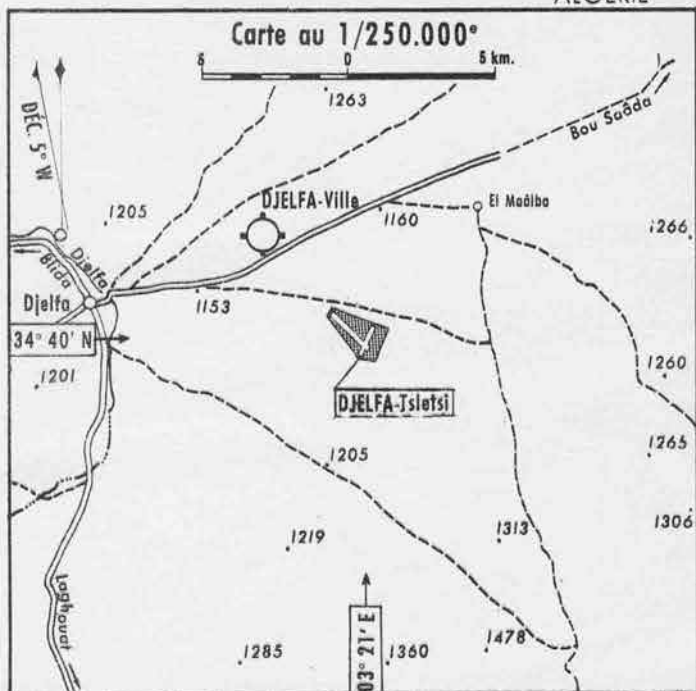
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE
Inutilisable hors bandes

Tél. de l'Aérodrome : Néant.

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau d'Information
Aéronautique (B.I.A.) d'ALGER-MAISON-BLANCHE.

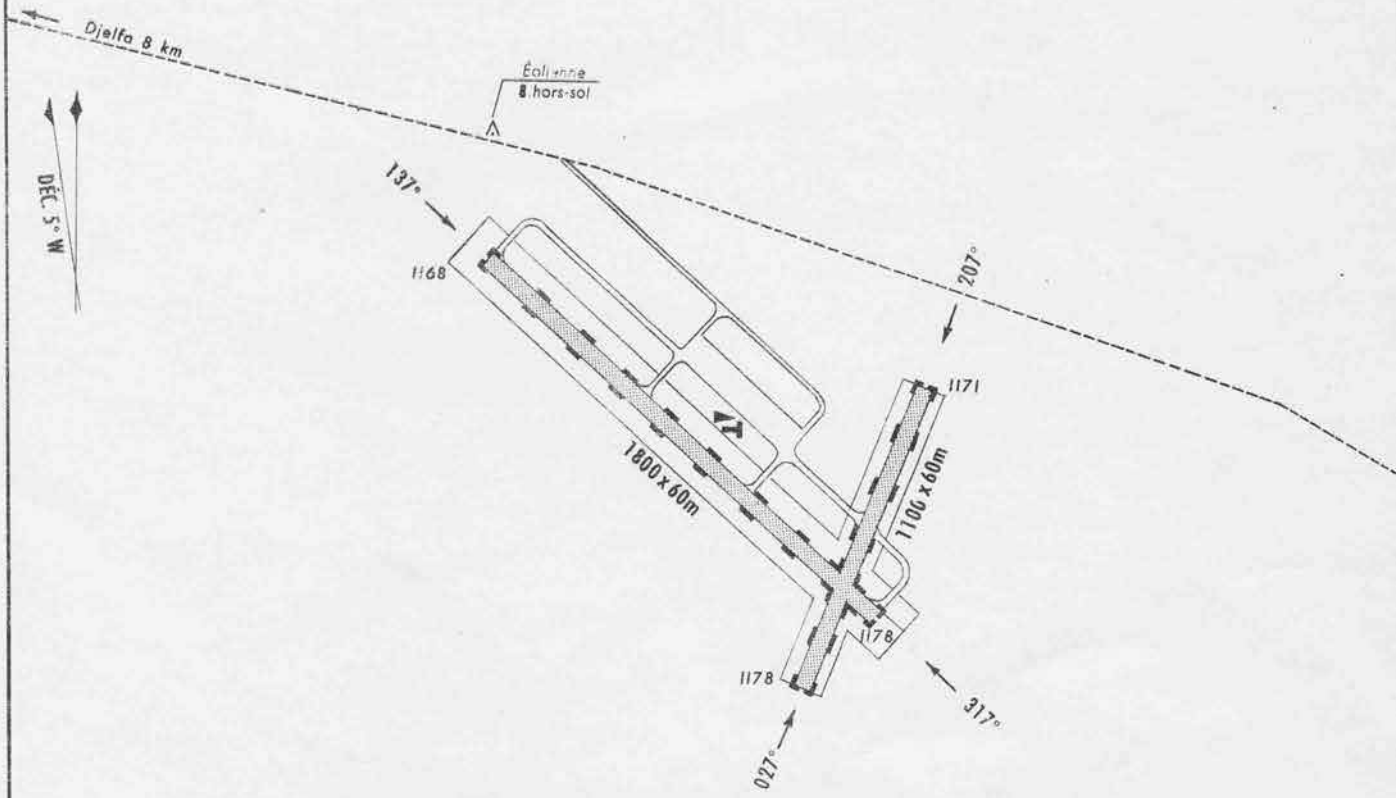
Tél : 375-20 à 26 ALGER.

NOTES :



Plan au 1/25.000°

ALT.
1178m



Les relèvements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 1188
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : 110

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

N° 1569

1^{er} AVRIL 1958

L'aérodrome de Djelfa-Tsletsi qui a disparu ensuite au profit de Djelfa-Ville

terre. Après un survol de la ville, atterrissage sur ce rocailleux terrain. Une traction arrive dans un nuage de poussière. C'est Jacques Pierchon, ex-pilote de LeO 45, connu pour ses périples aériens dans le Sud et pour avoir développé l'aviation dans cette région retirée. Présentations, nous faisons les pleins.

– Vous n'allez pas repartir maintenant. Vous avez tout le temps de continuer sur Biskra. Venez déjeuner à la maison.

J'accepte avec d'autant plus de plaisir que j'ai plusieurs questions à poser concernant le Sahara et ses conditions de navigation, l'état des terrains, la météo à laquelle il faut s'attendre en cours d'année et les fameux vents de sable, dont j'ai eu un petit aperçu au Maroc. Jacques Pierchon est un homme organisé. Il a sous son hangar trois *Norécrin* et un Fairchild qu'il entretient soigneusement. Il répond de bonne grâce à mes questions de néophyte et me donne d'excellents conseils que je me suis toujours félicité d'avoir suivis.

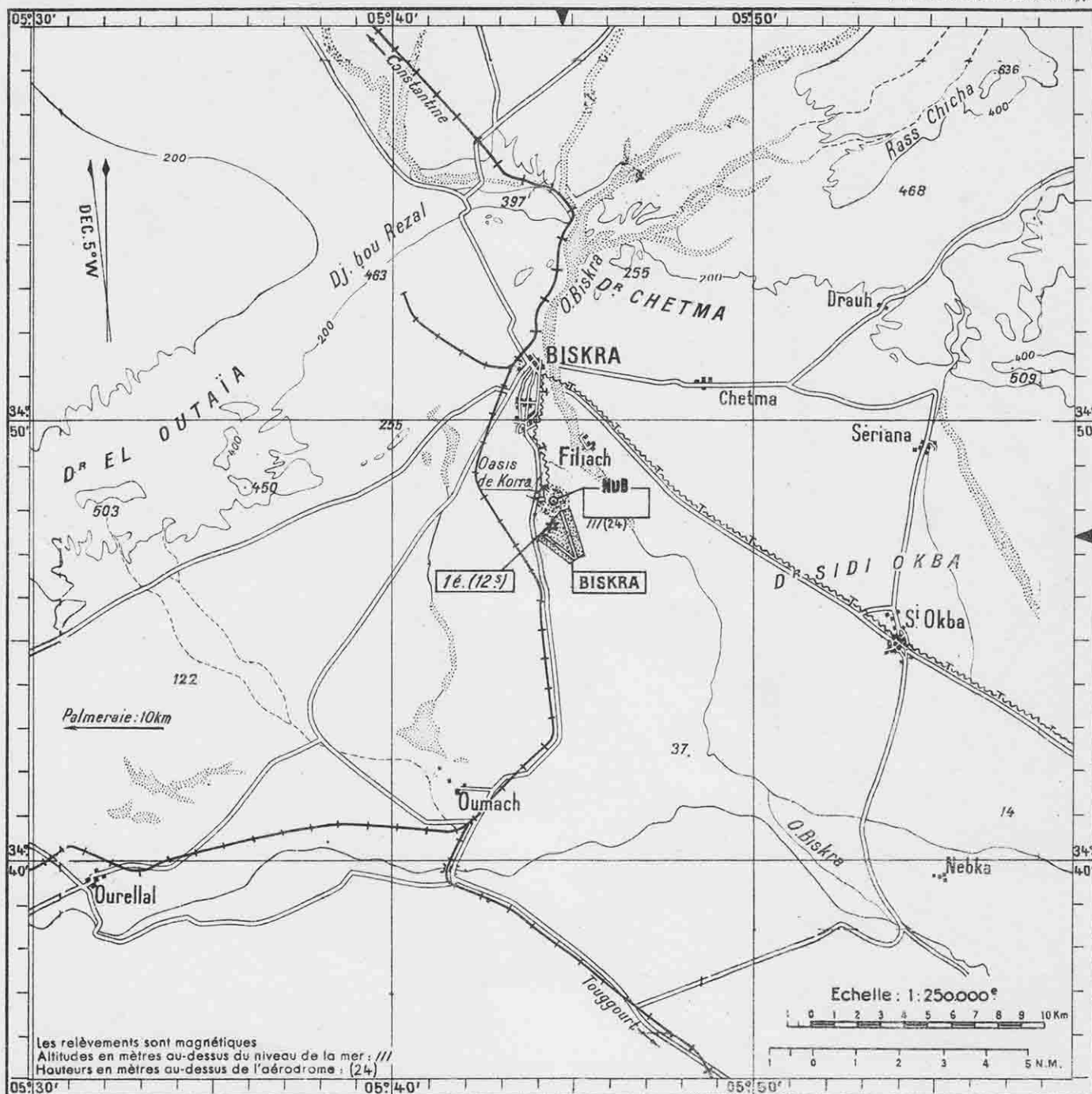
Quelques mois auparavant, c'était le tremblement de terre d'Orléansville qui devait faire tant de victimes et détruire la ville. Depuis, quelques secousses telluriques se font sentir. Aussi, la maison Pierchon est parée. Chaque lit est surmonté d'un bouclier métallique solidement fixé au sol. Le plafond peut bien s'écrouler, les dispositions sont prises.

Nous parlons événements. Il ne fait pas preuve d'un optimisme délirant comme la plupart des gens rencontrés jusqu'ici. Sa villa est transformée en blockhaus. Devant chaque ouverture coulissent, sur des rails, de lourdes plaques de blindage percées de meurtrières et il a de quoi soutenir un siège : chaque membre de la famille a son poste. Par la suite, j'ai souvent pensé, en voyant des familles entières massacrées et égorgées, à la sagesse de ces mesures.

Le repas passe vite dans une agréable ambiance. J'apprends tout ce que j'ignore sur l'entretien du Fairchild et sur le meilleur moyen de naviguer jusqu'à El-Oued, avec mon compas douteux. En route, les derniers djebels survolés, c'est l'oasis d'Ouled-Djellal avec ses dattiers, Tolga et la tache sombre de Biskra, auprès des montagnes mauves des Aurès et des Bibans. Biskra-airport m'autorise à atterrir. Je stoppe à coté de la tour de contrôle, face à une rangée de P-47 armés, car ici, c'est parait-il la guerre. Le commandant d'Aérodrome, Mr Clément, me tend un message : demain, je devrai descendre sur El-Oued avec deux passagers et un enfant qui seront là à neuf heures. Bon ! J'aimerais bien avoir une carte. Je trouverai certainement ça auprès du moniteur de l'Aéro-club de Biskra, puisque ma lettre l'indique. En attendant, je suis autorisé à garer mon avion dans le hangar de l'Aéro-club où se trouve un Stampe en piteux état et une section de tirailleurs qui protestent énergiquement contre ces c...s de civils qui viennent les embêter... Enfin, j'arrive tout de même à mettre mon avion au hangar et, après l'avoir soigneusement fermé, je profite de la voiture du commandant d'aérodrome pour aller en ville.

Biskra, à cette époque, c'était la porte du Sud. Là, s'arrête le chemin de fer à voie normale et la route goudronnée. C'est la première palmeraie importante.

Les palmeraies sont entourées de hauts murs en toub au milieu desquels la route serpente. La petite ville est sympathique. Le couvre-feu n'y règne pas encore et les rues et le square sont très animés. Nous prenons une anisette, une kemia et des escargots à la sauce piquante. Un délice ! Dans un coin, des arabes jouent à un jeu de cartes compliqué, avec un employé européen du CFA (Chemin de fer algérien), d'autres consommateurs s'esclaffent bruyamment au bar au récit d'une histoire en sabir, que la patronne répète très fort à l'intention de tous et tout le monde de renchérir, même les graves joueurs de dominos ! Ce pays me plaît, tout à l'air plus décontracté qu'en métropole et pour moi qui n'aime ni froid, ni ciel gris, je pense que m'y habituerai vite.



CONTROLE LOCAL

APP: Néant

TWR: VEP

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES :

- Néant.

Un magasin bleu Radio-Electricité-Électroménager, c'est là que réside Pierre Beda, moniteur de l'Aéro-club de Biskra.

Accueil très frais :

– *Ah ! C'est vous leur nouveau pilote, je ne veux pas vous influencer, mais vous verrez. Ils n'ont jamais pu avoir quelqu'un longtemps et leur dernier pilote leur a tout cassé.*

Et sa femme d'ajouter :

– *D'ailleurs, dans le Sud, comment voulez-vous que ça puisse marcher ? Il n'y a presque personne, la moindre des choses doit venir par la piste. Oh ! Vous vous en rendrez compte rapidement.*

Bon, je pose la question concernant les cartes. Il n'y en a pas. Il pense en avoir une qu'il garde pour lui, mais de toute façon elles sont fausses et lui qui pourtant a été pilote sur *Marauder* durant la guerre, navigue en suivant la piste. Je n'ai donc qu'à en faire autant, d'ailleurs c'est facile et, dès que je serai dégoûté (chose acquise), je n'aurai qu'à lui faire signe, il n'est pas dit que je ne puisse trouver à Biskra une situation plus stable.

Je rentre à l'hôtel passablement influencé, malgré mon optimisme. Il se trouve là une dizaine d'officiers supérieurs d'un peu toutes les armes, en tenue des plus diverses allant du *battle dress* camouflé, avec les galons sur la poitrine, à l'officier de cavalerie en bottes, stick et képi, le tout recouvert de décorations variées de commémoratives diverses et bariolées. Tout le monde parle très fort expose ses projets, ses décisions ses conclusions, ses recommandations. Il en ressort qu'ici ce n'est pas l'Indochine, que le terrain ne se prête pas à une guerre de guérilla, et qu'on va voir ce qu'on va voir. D'ailleurs, en 45, ça n'a pas traîné, etc.

Les serveurs arabes, aux yeux fuyants, doivent bien rire... !

Levé tôt, un taxi me transporte au terrain après entente préalable sur le prix de la course. Au bureau de piste, plan de vol pour El-Oued. La porte s'ouvre sur mon ami Grudé, un camarade de promotion, et un autre pilote en combinaison de vol. Ils sont là sur P-47, retrouvailles. J'en profite pour lui demander cette fameuse carte.

– *Rassures toi nous n'en avons pas non plus, mais le commandant d'escadrille a fait tirer un croquis à l'échelle 1/500 000^{ème} pour le cas où nous irions à El-Oued et sur la frontière tunisienne et si tu le veux, ce sera mieux que rien.*

En effet, j'accepte avec gratitude.

– *Et ces événements qu'en penses tu toi qui est au coeur même de l'action ?*

– *Moi ? Rien, pour l'instant on attend.*

– *Quoi ?*

– *Je ne sais pas ? Des ordres ?*

L'autre pilote prend la parole.

– *Mendés-France a annoncé qu'un malheur terrible va s'abattre sur leurs têtes, on a encore rien vu.*

– *Nous n'avons pas le droit de tirer, même les troupes au sol doivent se faire accompagner d'un huissier qui doit constater que les sommations d'usage ont été bien faites... et eux les vaches, ils sont au courant et ne s'en privent pas. Le Coran dit «la main que tu ne peux baiser coupe là» c'est exactement ce qui ce passe. Mendés devrait le savoir.*

Si tout cela est exact (hélas oui !), les choses ne peuvent qu'aller en empirant. Puis ils se dirigent vers leurs chasseurs. Je retrouve mon avion, le temps de le sortir du hangar avec l'aide des Tirail-



▲ *Le Fairchild 24*

▼ *Premier vol pour l'Aéro-club d'El-Oued*



leurs, un jeune couple se présente avec un enfant et un chargement de bagages impressionnant. Jamais tout ne va rentrer dans le Fairchild où se trouvent déjà mes bagages, enfin en laissant les plus gros aux bons soins du bureau de piste, cap sur El-Oued.

Dès le décollage, le désert, seules quelques touffes de doum parsèment le sable et les ravines des eaux de ruissellement aux formes tarabiscotées. Après vingt minutes de vol, l'extrémité du chott Melrhir, cette immense étendue de boue magnésienne qui par endroit miroite et scintille au soleil. Dans ce temps, un chemin de fer à voie métrique quitte Biskra en direction de Touggourt. A la halte de Stilh, un embranchement en voie Decauville poursuit jusqu'à El-Oued. La piste commence à Biskra, à certains endroits, les chauffeurs de camions ont choisi des itinéraires plus variés pour poursuivre leur route en dehors des sables pulvérulents, vue d'avion, la piste principale n'apparaît pas tellement évidente.

A mi-chemin, se trouve le bordj d'Hamraïa où, avec force forages d'eau, le Service de l'agriculture plante ce qui deviendra une belle palmeraie, bon repère pour la navigation. Et, ce sont les dunes du Grand Erg Oriental. Une tache sombre à l'horizon, les premières palmeraies de la région d'El-Oued. Puis c'est le goudron, ce mince ruban sombre qui se tortille au milieu des dunes, c'est la future route de Biskra qui se construit au départ d'El-Oued.

Mise en descente, voici Guémar, l'aérodrome d'El-Oued, non encore inauguré et dont la piste goudronnée demeure interdite. Au départ de Biskra on m'a d'ailleurs bien recommandé de me poser parallèlement et dans le sable, ce que je fais et je stoppe à côté d'un petit hangar où m'attendent une cinquantaine de personnes.

Présentations, tout le monde tient à me souhaiter la bienvenue, mes passagers se déclarent enchantés du voyage (il faisait très beau). Rapidement, Barruco, trésorier de l'Aéro-club et contrôleur des contributions diverses par ailleurs, m'attire à l'écart.

– *Vous reste-t-il beaucoup d'essence ?*

– *Environ trois heures pourquoi ?*

– *Très bien, Madame Tissot doit aller prendre l'avion d'Air France à Touggourt, si vous pouviez l'amener je vous attendrai ici.*

– *Oui bien sûr, mais... je n'ai pas de carte !*

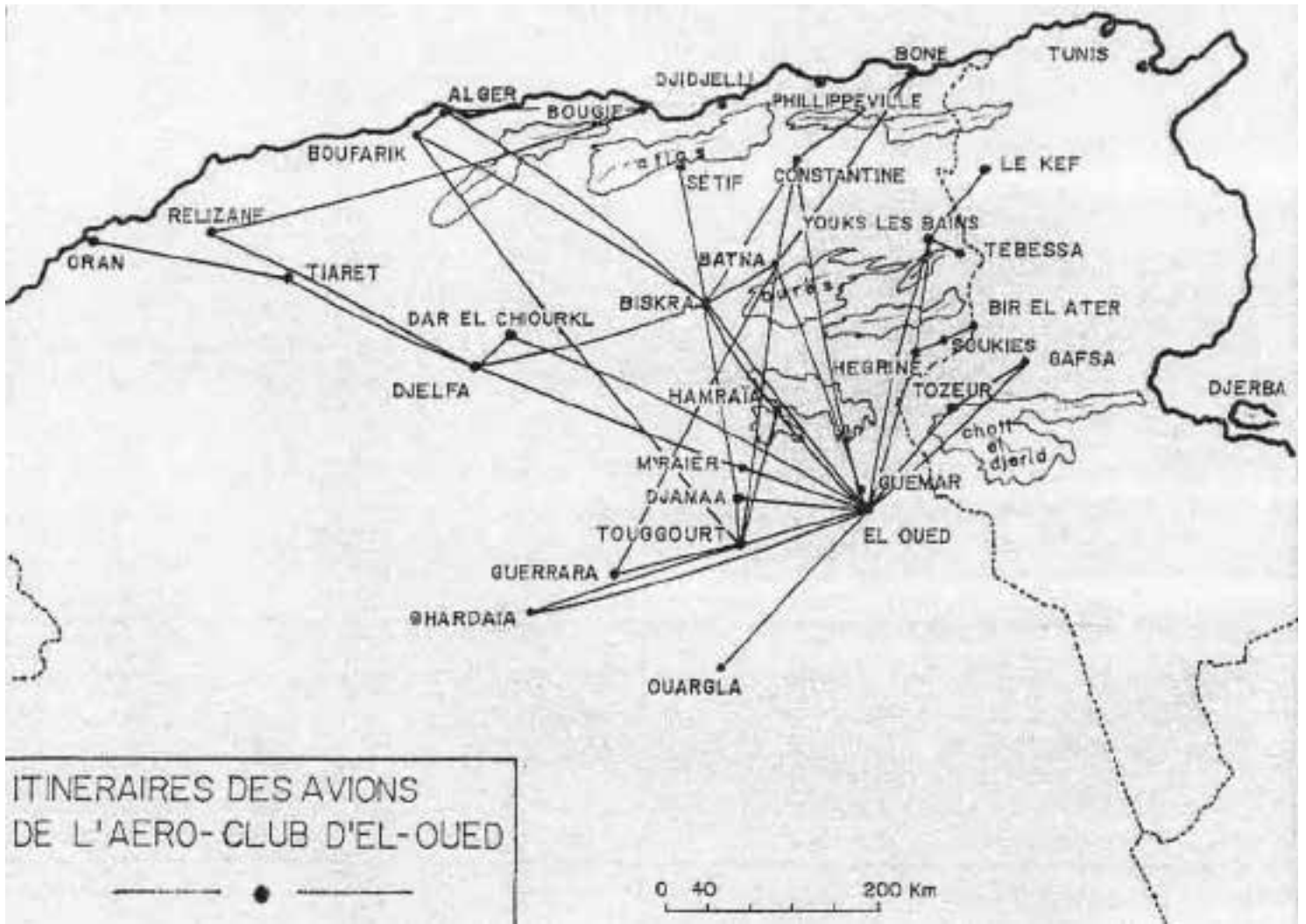
Recherche dans le hangar. On finit par trouver une au 1/2 500 000^{ème}. Ce n'est pas le Pérou mais, pour une demi-heure de vol cela devrait suffire.

– *A tout à l'heure !*

Toujours beau temps. Voici l'oued Rhir, la piste, la voie ferrée. Je suis un tout petit peu au nord, et voici Touggourt que j'essaie d'appeler en VHF. Sur le terrain un DC 3 d'Air France, le F-BEIK, avec des gens qui s'affairent autour. Je passe au-dessus en battant des ailes, afin qu'ils ne partent pas sans ma passagère. Posé, présentation au commandant d'aérodrome, Roger Podda, qui est également le moniteur de l'Aéro-club. Les pleins sont faits, tout en visitant le matériel du club : Un Fairchild 24, un NC 853, un *Tiger Moth* et un ancêtre : Un Caudron C 109 encore en parfait état.

– *Allez, à bientôt, maintenant que nous sommes voisins.*

En route vers El-Oued. Je voudrais bien finir par arriver. Seuls Barruco et le gardien du hangar, surnommé *Ghattouz* (le chat), m'attendent. L'avion est amarré et, dès ce soir, nous essayerons de le garer au mieux.



▲ Les destinations des avions de l'Aéro-club d'El-Oued



Le Fairchild sur l'oued Rhir

El-Oued et le Souf

Et voici la petite merveille... derrière le hangar, une Matford décapotable est là, ce sera ma voiture. Elle a été révisée et en principe, elle devra tenir le coup au moins un an. Pendant le parcours des 20 kilomètres qui nous séparent d'El-Oued, mon cicérone me fait un rapide exposé sur la région. C'est certainement la plus étrange des oasis du Sahara, si l'on y arrive par la route de Biskra ou de Touggourt, on ne voit rien, que des dunes à perte de vue, certaines ont une hauteur de 80 mètres. Les palmiers sont nichés dans des cuvettes de sable de taille diverses, dont certaines arrivent à contenir des dizaines de dattiers qui produisent une des meilleures espèces de dattes, les *dégletnour*, connues sous le nom de dattes de Biskra. La ville est construite en timchen, sorte de plâtre grossier que l'on extrait du sol et dont les concrétions les plus fines sont les roses de sable.

C'est le pays des Soufis,

Le Souf, pays des Soufis - au singulier un souafa - l'ensemble de la région s'appelle le Souf et compte environ 80.000 habitants en 1954, dont une très grande partie sont nomades (Chaambis par exemple). Ils comptent plusieurs tribus, généralement assez divisées principalement pour des questions religieuses. L'on y trouve les importants villages d'Amiche, Hassi-Khalifa, El-Oued, Tiksebt (où se trouvait l'aérodrome), Kouinine, Sidi Ayoun, Guémar, Debilah, etc... Qui représentent autant de diversités ethniques, souvent divisées pour des questions religieuses, c'est ainsi qu'à Guémar, les femmes ne sont pas voilées.

La communauté européenne compte cent soixante-quatorze habitants y compris les militaires de la Compagnie méhariste, le corps enseignant qui vit en circuit fermé, quatre familles du CFA (Chemin de fer algérien), les administrateurs de l'Annexe qui ont le rôle difficile de gérer la région, les Services de l'hydraulique de l'électricité (EGA) et de l'agriculture, les PTT, la fabrique de tapis de haute laine (SIP), quelques indépendants dont Raymond Fraisier, architecte et président de l'Aéro-club. C'est à lui que l'on doit le El-Oued moderne, il a respecté en l'améliorant le style si particulier de cette ville en coupoles, la villa neuve que j'occupe au près du terrain de foot-ball en est un exemple.

Deux transporteurs, les frères Doglione, assurent la liaison sur Biskra dans la mesure où les vents de sable le permettent, avec cars et camions. Un commerçant assez peu sympathique gère les deux seuls hôtels-restaurants et bars de l'endroit, un peintre poète Monsieur Monjalar très intéressant, a créé un joli petit musée décoré de ses fresques qui représentent les multiples aspects de la région. Il y a également une petite communauté israélite qui compte les corporations de boulangers, de bijoutiers et de forgerons.

Ressources de la région : les dattes principalement, les meilleures, la *dégletnour*, connue sous le nom de dattes de Biskra. Les dattiers d'El-Oued ont une implantation très caractéristique au fond de cratères de sable que l'on approfondit à mesure que l'on constate l'abaissement de la nappe phréatique. C'est un travail de fourmis que cette lutte permanente contre le sable. Sans arrêt, il est remonté dans des couffins, soit à dos de bourricots, soit à dos d'homme. Lorsque le vent de sable souffle, le travail de plusieurs jours, voire de plusieurs semaines, est à recommencer. Toutes ces palmeraies appartiennent aux autochtones.

Les palmeraies appartiennent toutes aux autochtones, elles demandent à longueur d'année un travail dont on n'a pas idée, car à mesure que l'on constate l'abaissement de la nappe phréatique, les palmiers sont descendus avec des échafaudages incroyables, ensuite la cuvette est agrandie

en remontant le sable à dos d'homme en couffins. Après une période de vents de sable, c'est une noria de porteurs qui travaillent à longueur de journées, pour un salaire dérisoire, mais les propriétaires sont des Hadjis, Que ne ferait-on pas pour eux ?

En dehors des dattiers, dans la région de Guémar qui ne présente pas la même configuration, c'est la culture du tabac dont les caravanes font du trafic sur la Tunisie et, paraît-il, la Libye. Pour l'instant, toutes les communautés vivent en bonne intelligence. Les événements ? Bah! C'est loin dans le Nord. Il n'y a pas de raison qu'il y ait quoi que ce soit ici à moins que les activités de quelques instituteurs communistes n'arrivent à vaincre l'apathie générale.

L'ami Barruco est précisément chargé de surveiller tout cela ! Elevage : chameaux, moutons, chèvres. Artisanat : fabrication de très beaux tapis de haute laine avec trame en poil de chameau et en poil de chèvre.

Les soufis construisent leurs maisons en *timchent*, sorte de plâtre grossier fabriqué après cuisson de pierre à gypse que l'on trouve partout en creusant le sol et dont les cristallisations les plus fines sont connues sous le nom de *roses des sables*. Le toit de ces maisons est terminé en coupoles.

Les français ont respecté ce style si particulier et tout le quartier du El-Oued moderne, écoles, hôtels, postes, bâtiments administratifs, flanqués souvent de minarets sont dûs à Raymond Fraisier, l'architecte.

▼ *Roland Richer de Forges et Grisot, premier élève breveté*



Débuts à l'Aéro-club

L'accueil est très sympathique. Nous déjeunons à l'hôtel. Déjà, plusieurs personnes viennent m'inviter à dîner et à déjeuner pour les jours suivants. Une tête nouvelle est rare.

Dans la soirée un petit vol, histoire de faire essayer l'avion à quelques membres du Club ! Et nous réussirons à caser le F-OACJ dans le hangar, encombré d'une épave de Fairchild montée sur des fûts vides (mon prédécesseur a touché une dune en rase motte en Fairchild, d'où ce brillant résultat) et du Miles *Magister* auquel il manque une jambe de train (auparavant, un cheval de bois malencontreux avait eu raison du Miles).

Le soir, je retrouve avec délice, le calme des nuits sahariennes. Des myriades d'étoiles brillent au firmament. Pour ma première nuit, l'on m'a logé au Dar Diaf, dans une immense chambre en coupole, comme toutes les constructions ici. Je ne tarde pas à sombrer dans un profond sommeil, en rêvant aux espaces infinis qui m'entourent.

L'avion était vraiment très attendu. Le 1^{er} janvier 1955, au lendemain de mon arrivée, la journée se passe en baptêmes de l'air pour tous, Arabes et Européens. Les caïds de Guémar et de Kouinine tiennent à monter dans le *tayara* (l'avion) devant leurs inféodés, puis Hamida, le caïd des Messaabas, une importante ethnie du Souf. La soirée, chez les Grisot, deux frères qui assurent par tous les temps le bon fonctionnement du petit chemin de fer sur Stilh (l'un deux sera d'ailleurs le premier pilote que je formerai à l'Aéro-club).

Finalement, je volerai presque tous les jours, principalement en liaisons sur Touggourt et Biskra pour des évacuations sanitaires et pour les besoins de l'administration.

A mon arrivée, s'est présenté ainsi un personnage curieux : Monsieur Pérez

– *C'est moi que j'suis le mécanicien du club.*

– *Enchanté.*

– *Le Miles, c'est moi que j'l'ai révisé complètement, juste y manque la jambe du train, pourquoi qu'on l'attend ?*

– *Très bien, mais en attendant nous allons essayer d'organiser le hangar pour y garer les trois avions.*

– *Pour ça, faites moi confiance, vous n'avez qu'à vous occuper de rien, et dimanche pendant que vous f'rez vos vols j'v'è tout arranger.*

Dimanche en effet, grande activité il y a un match de foot-ball à Touggourt et toute la journée se passe à transporter les supporters. Le soir je reste couché à l'hôtel de l'Oued Rhir et fais plus ample connaissance avec les membres de l'Aéro-club, Esposito, un vieux pilote, ancien militaire qui a dans le temps volé sur Potez 25 et Bloch ambulance, il connaît bien le Sahara, son expérience est précieuse, Roger Podda, le commandant d'aérodrome et moniteur à ses heures. Gustave Camillieri, professeur au lycée technique, qui par la suite construira lui même son avion, un Jodel 112, l'équipera d'un réservoir supplémentaire ce qui lui permettra de fausser compagnie au FLN à l'indépendance et d'aller se poser en Espagne.

Lundi, retour à la pointe du jour, désagréable surprise, le *mécano* n'a rien trouvé de mieux pour déplacer le Fairchild accidenté, que de lui souder à même les longerons de fuselage, ses deux jambes de train au moyen de solides boulons d'acier. Du coup le pauvre avion est définitivement irréparable, puisque le fuselage en tubes est à changer et que cela doit valoir aussi cher qu'un avion complet !

Durant le mois de janvier, je vole beaucoup principalement sur Biskra. Il faut en effet entre douze et seize heures de route aux cars par la piste.

Le train, qui ne transporte que des marchandises avec rupture de charge à Stilh, met parfois vingt-quatre heures en période de vents de sable. En très peu de temps, en effets, des tonnes de sable s'accumulent en certains points, aussi des manœuvres munis de pelles passent leur temps à chaque halte forcées à dégager la voie. De plus les pannes sont fréquentes car ce maudit sable s'infiltré partout et les moteurs le digèrent mal.

Maintenant qu'il y a un avion ça change tout. Puis ce sont des vols sur Tozeur, cette jolie oasis tunisienne où quelques européens pittoresques ont créé hôtels confortables et des jardins merveilleux où tout pousse à l'ombre des grands dattiers, au bord des séguias bordées de lauriers roses C'est une débauche de végétations : bananiers, citronniers, orangers, abricotiers, néfliers du japon et rosiers magnifiques. On a de la peine à imaginer la patience et le courage qu'il à fallu pour créer pareils jardins au sein de ce milieu hostile aux vents de sable brûlants.

La radio du Charlie Juliette, qui depuis le début n'était à bord que pour mémoire, a rendu l'âme définitivement. Nous l'envoyons à Alger en réparation, par le vol régulier Air France car, depuis huit jours, la piste de Guémar est inaugurée et nous avons droit à un DC 3 par semaine pour Alger via Biskra et retour par Touggourt. Je ne sais pas encore aujourd'hui si elle est revenue de révision !

Expédition dans le nord, jusqu'au Kef en Tunisie via Youks-Les-Bains, pour y déposer les administrateurs d'El-Oued, en visite à leurs collègues de Tébessa.



▲ Roland Richer de Forges et le capitaine Lesourd devant le Fairchild

Incident à Youks-les-Bains

A cette époque, seul existait le terrain de Youks-les-Bains, vestige de la dernière guerre. Le Fairchild n'étant pas, et de loin, un appareil rapide, pour être de retour avant la nuit il est convenu qu'au retour du Kef, je ferai un passage sur la ville et reprendrai les deux administrateurs, sans tarder trop longtemps, d'autant plus que le terrain de Youks est à une bonne quinzaine de kilomètres de la ville. Aller et retour au Kef, passage atterrissage et attente. Seul, dans cette plaine déserte avec un avion rouge des plus voyants, dans une région où les attentas se multiplient de jour en jour, dire que je suis des plus rassuré serait exagéré, d'autant plus que sur la route qui passe à quelques centaines de mètres, des Arabes, à cheval ou à bourricots, s'arrêtent par instant et palabrent, en regardant l'avion. Tant pis, je vais faire un autre passage et tourner en les attendant. J'appuie sur le démarreur, un grésillement, une forte odeur de bobinages électriques brûlés. C'est tout ! plus de démarreur. Je coupe tout. Je continue à attendre. J'ai sorti mon vieux revolver modèle 1892. Je vais à quelques mètres derrière un tas de pierres surveiller les environs. J'ai l'air fin ! Une heure plus tard, sous bonne escorte, arrivent mes passagers. Si je ne suis pas très aimable, je pense qu'il ne faut pas en être très surpris, d'autant plus qu'à l'heure avancée de l'après-midi, il nous sera impossible de rejoindre El-Oued avant la nuit. Mes passagers, après force tentatives de persuasion, décident tout de même de partir, mais pour Négrine, petite oasis à la limite des Némentchas et du Sahara. Mais il faut lancer le moteur à la main ! L'un des administrateurs, titulaire, il y a longtemps, du brevet de pilote de tourisme 1^{er} degré, se propose d'actionner les contacts pendant que je lancerai l'hélice. Je ne suis que mi-enthousiaste ! Après avoir serré les freins au maximum et mis des pierres devant les roues, commence une longue litanie de – Coupé – Prêt – Contact – sans obtenir le moindre crachotement. L'hélice qui est placée assez haut, s'arrête à une compression mal placée. – Coupé ? Coupé – Je me hisse sur la pointe des pieds pour saisir ce damné bout de bois et ... rrrraamm... le moteur me part dans les doigts si vite que l'hélice me pèle la peau de la main gauche, m'érafle la main droite et, par chance, me renvoie en arrière, en proie à une violente douleur. J'arrive à la cabine et tire l'étouffoir. Plus question de partir, du moins ce soir, car non seulement la douleur me secoue entièrement mais je commence à saigner vilainement. L'administrateur m'assure qu'il est navré, tout le monde s'affole, sauf heureusement un militaire de l'escorte qui me fournit personnel et matériel pour amarrer et garder l'avion.



Attention aux hélices

Ensuite, retour sur Tébessa où l'on constate, à mon grand soulagement, que je n'ai rien de cassé. Mes plaies sont désinfectées et pansées. J'espère pouvoir repartir demain matin, malgré ma main droite qui prend une jolie teinte aubergine.

Repas et hébergement chez l'administrateur de Tébessa. Ici, l'on voit les choses en grand, des allées de colonnes doriques, déguisant les bâtiments administratifs en petits palais. La soirée au coin du feu fût excellente car ici les nuits sont fraîches et même très froides.

Je ne dors guère cette nuit là. Mes avant-bras sont parcourus d'élancements. Enfin, au jour, mes mains ayant l'air de fonctionner à peu près normalement, en route. Cette fois-ci, je suis en place pilote et un obligeant militaire lance l'hélice. Le moteur a le bon goût de démarrer au quart de tour. Bientôt, nous voici montant dans l'air glacial des Némentchas. C'est le survol de ces djebels qui verront, par la suite, tant d'opérations militaires : El-Ma-El-Abiod, le djebel Foua où pour l'instant, des pétroliers de la REPAL, malgré un sondage très encourageant, sont obligés de quitter, leur position proche de la frontière tunisienne les exposant aux harcèlements de bandes plus ou moins nombreuses venant du djebel Honk où dort une énorme réserve de phosphates. Passé cette dernière chaîne, le paysage prend un aspect lunaire. Le ruissellement des eaux, qu'aucune végétation ne retient, a creusé le sol rougeâtre d'innombrables crevasses aux formes bizarres. Là, un gros oued à sec sort de la montagne dans un paysage qui n'est pas sans évoquer le grand canyon du Colorado : c'est l'oued Hallaï qui, lui aussi, va devenir tristement célèbre. Brusquement les djebels cessent, comme effacés par les sables du désert. L'horizon devient infini. Loin vers le sud, miroite l'immense flaque d'eau des chotts alimentés par les dernières pluies. Et, sous l'avion, dans les derniers méandres encaissés d'un oued, l'une des plus jolies palmeraies du Sahara. Dans ce décor de *western*, au milieu de ces falaises à gypse, rouges, ocre ou violettes, les palmiers poussent serrés autour d'un petit torrent issu d'un djebel proche. Il faut vraiment passer à la verticale pour découvrir cette sombre tache de verdure et le petit village de Négrine. Sur la falaise, une piste à peine tracée parmi les cailloutis et, par hasard avec le vent en plein travers, indiqué par une manche à air d'occasion, fabriquée par les Légionnaires qui occupent une petite bâtisse dominant l'oued. Ils s'activent à la construction d'un bordj et d'autres bâtiments, perpétuant ainsi leur tradition de bâtisseurs. Ils feront un barrage sur l'oued, une immense piscine et, en très peu de temps, école, hôpital et même un hôtel de passage. Le terrain, en pente assez accentuée, est très court. Un vent de travers, peu agréable, souffle en rafales. L'atterrissage se passe bien, face à la montée avec l'approche au dessus du ravin à l'extrémité de la piste.

J'ai l'occasion de faire connaissance avec l'organisation des Légionnaires. L'avion est amarré, calé, placé sous bonne garde, tandis que le capitaine Edam, maître des lieux, nous fait les honneurs du bordj et visiter la palmeraie. Il nous parle de ses projets d'aménagements qui sont remarquables. J'aurai souvent, par la suite, l'occasion de revenir à Négrine et je serai, chaque fois surpris par la vitesse de réalisation de tout cela.

Après un bon repas et un décollage dans la descente, cap sur El-Oued où nous arrivons après 40 minutes d'un vol sans problème et, tant mieux, car ma main gauche bandée me gêne pour piloter et ma main droite, très enflée, ne m'est pas d'un grand secours.

Je reste une semaine avant de revoler. J'en profite, avec mon ami Grisot, pour faire la remise en état du Miles *Magister*.



Je fais connaissance avec l'organisation légionnaire

Le Miles *Magister*

Mais les membres du club attendent la réparation de leur avion-école, ce sera pour bientôt. A mon arrivée à El-Oued il y avait, au fond du hangar, un Miles M14A *Magister*. C'est un élégant monoplan à aile basse, biplace en tandem, qui fut utilisé intensivement pour la formation des pilotes de la RAF durant la dernière guerre. Il a été ensuite construit en petite série à Ankara par THK. Le pauvre avion ayant perdu une jambe de train, suite à une sortie de piste, était là, couvert de sable avec une aile calée par des fûts vides et des coussins. Peu de temps après mon arrivée, la pièce commandée de longue date est enfin livrée. Avec l'aide d'un curieux personnage du nom de Pérez, mécanicien voiture et surtout redoutable bricoleur comme je m'en rendis compte bien plus tard, et heureusement, avec Grisot, qui lui est un orfèvre en belle mécanique, nous commençons par nettoyer le sable qui s'est infiltré partout, puis c'est le tour du moteur, un *Gipsy Major* de 125 ch. Vérification des jeux de culbuteurs, des filtres, des magnétos, du carburateur, du curieux système de volets à dépression, des commandes de vol, une purge soignée des réservoirs et un contrôle des instruments de vol.

Enfin, le 4 février 1955, au retour d'une évacuation sanitaire sur Biskra, Grisot tout sourires, m'annonce que le moteur tourne et qu'on n'attend plus que moi. Cet avion, je n'en ai jamais piloté, rares sont les aéro-clubs qui en ont eu en France et, en Algérie, il n'y a que l'Aéro-club de Colomb-Béchar qui en possède deux. Le moteur est sensiblement le même que celui du *Tiger Moth* qui est une vieille connaissance. Un avion c'est fait pour voler, aussi pas d'hésitation, après une pré-vol soignée je m'installe : *Coupé, injections, contact*. Et c'est parti. Bien sûr, c'est un avion anglais, il faut s'habituer au système de freins différentiels, au *turn and bank* énorme qui remplace la bille aiguille et aux volets à dépression. Enfin, ça marche correctement, point fixe, et décollage.

Je n'ai aucune idée des vitesses à adopter mais je monte tranquillement à quatre mille pieds, à la verticale du terrain, en constatant que c'est une bonne machine, peut-être un peu lourde aux ailerons. Je commence par quelques décrochages, dans toutes les configurations, afin de pouvoir déterminer ma vitesse d'approche. L'avion n'est pas vicieux, il vibre un peu et part en abattée, tout ce qu'il y a de plus naturel. C'est loin de la sécheresse d'un Morane 230. Mise en confiance, vrille à gauche, un tour, puis à droite, un tour. Ma fois, voilà un bon avion. Je suis encore assez haut, aussi sans plus attendre, me voilà parti dans une série pas très réussie, je l'avoue, de boucle, tonneau, barrel roll, rétablissement, retournement, virage serré jusqu'au décrochage. Il ne me reste plus qu'à me poser, après un bon passage pour ébaudir les foules. L'atterrissage est simple. Je commence les cours avec les élèves qui attendaient depuis si longtemps un avion-école.

C'est tout d'abord Raymond Fraisier et Grisot que j'aurai lâchés et brevetés. Puis pas mal d'autres qui, au hasard de quelques leçons irrégulières, auront l'impression d'apprendre à piloter, ou plutôt d'avoir un nouveau passe-temps. Il y a six mois à peine que j'ai terminé mon stage d'instructeur à Challes-les-Eaux, je m'efforce d'inculquer à tous les secrets de la Méthode, avec démonstrations pratiques sur l'un des rares avions qui à l'époque le permettait.

Si le Bon Dieu, qui voit tout, avait pu me dire ce qui se cachait sous le revêtement du fuselage et des empennages de cet avion, je serais alors devenu très pale et me serais empressé de le ranger au fond du hangar pour ne l'en plus sortir. Heureusement, mes séances de double-commande et autres se déroulèrent pendant six mois sans aucun incident digne d'être conté. C'est seulement fortuitement que je découvris l'ignoble rafistolage que ce pauvre avion avait subi. Ceci est la preuve que l'aviation est parfois moins dangereuse que l'on ne suppose.

PLAN DE VOL - FLIGHT PLAN

Le Commandant de bord ne porte aucune indication dans les cases hachurées en rouge.
 Si une case n'est pas utilisée, le Commandant de bord doit y inscrire la mention "NIL".
 Pour les vols en VFR, le Commandant de bord ne remplit que les cases identifiées par une lettre rouge et porte la mention "NIL" dans les autres, toutefois, lorsqu'il s'agit de vol VFR avec escale, il indique les aérodromes d'escale dans la case Q.

CASE A : Le Commandant de bord porte le chiffre désignant la table d'unités de mesure de son choix.

Le 0 indique la table bleue (Pieds/Nœuds)
 Le 2 indique la table rouge (Mètres/Kms H)
 Le 3 indique la table verte (Pieds/Milles anglais H)
 Le 4 indique la table jaune (Pieds/Milles anglais H)
 Le 5 indique la table OACI (Mètres/Nœuds)

CASE O : Autonomie en heures et minutes de vol (Groupe de 3 ou 4 chiffres)
CASE P : Nombre de personnes à bord y compris l'équipage.
 Si les modifications apportées au plan par ATC ne conviennent pas au Commandant de bord, celui-ci peut formuler de nouvelles propositions.

The Person in Command does not fill in the boxes shaded in red.
 When a box is not used, the person in Command shall insert the word "Nil" therein.
 For VFR flights, the person in Command fills in boxes identified by a red letter only and writes "Nil" in the other ones. However for VFR flights with stop-its, he indicates the points of intended landing.

BOX A : The Person in Command fills in the figure indicating the table of dimensional units he chooses.

0 indicates the blue table (Feet/Knots)
 2 indicates the red table (Meters/Kms p h)
 3 indicates the green table (Feet/St m p h)
 4 indicates the yellow table (Feet/St m p h)
 5 indicates the ICAO table (Meters/Knots)

BOX O : Endurance in hours and minutes of flight (Group of 3 or 4 figures)
BOX P : Number of persons on board, crew included.
 Should modifications brought to the PFI by ATC be found unsuitable by the Person in Command, the latter can formulate new proposals.

NUMÉRO DU PLAN		UNITÉS UTILISÉES		IMMATRICULATION ET INDIC		RADIO S'IL EST DIFFÉRENT		PROPRIÉTAIRE OU COMPAGNIE ET NUMÉRO DU VOYAGE									
NR 1 / 1		A		B		C		C									
TYPE DE L'AÉRONEF				NOM DU COMMANDANT DE BORD				POINT DE DÉPART									
D Miles Magister				E F. Appolis				F Perpignan									
PROPOSITIONS SUR LA CONDUITE DU VOL																	
ALTITUDES DE CROISIÈRE			CONDITIONS DE VOL			DURÉE PRÉVUE DU VOL		JUSQU'À									
CDT DE BORD		ATC	CDT DE BORD		ATC	1h, 15											
G 1500																	
POINT DE PREMIER ATERRISSAGE PRÉVU				VITESSE PROPRE		FRÉQUENCES UTILISÉES POUR LES COMMUNICATIONS AIR-SOL											
H Barcelone				I 150		J											
BIFFER LES MOYENS DE NAVIGATION ET D'APPROCHE NE DEVAINT PAS ÊTRE UTILISÉS EN VOL								HEURE DE DÉPART		DURÉE PRÉVUE DU VOL							
K ILS		SBA	BABS	ME RANGE	VFR RANGE	GEE	LORAN	RADIO COMPAS	GCA	CONSOL	L Jour	Heure	Minute	M 01.15			
AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT										AUTONOMIE		NOMBRE DE PERSONNES À BORD					
N PERP										O 0240		P 1					
OBSERVATIONS TRANSMISES - BIFFER LES ÉQUIPEMENTS N'EXISTANT PAS À BORD										AUTORISATION D'ATC		HEURE LIMITE DE DÉCARRAGE					
Q DÉGIVREUR		EQUIP. DE SECOURS		EQUIP. DE SECOURS		EQUIP. DE SECOURS		EQUIP. DE SECOURS		JUSQU'À		HEURE LIMITE DE DÉCARRAGE					
OBSERVATIONS NON TRANSMISES										VISA BUREAU INT. AER		VISA MÉTÉO		SIGNATURE DU PI DE BORD		VISA CONTRÔLE LOCAL	
										X		Le Com. de bord a reçu les informations nécessaires au présent plan de vol.		CO		RS	

▲ Un plan de vol de 1953 du voyage du Miles Magister, conservé par l'Aéro-club du Souf à El-Oued
 ▼ Roland Richer de Forges et Jean-Luc Catineau



Mais, cette machine restée si longtemps sans tourner a commencée à accumuler les petites pannes (magnétos, freins, encrassages des filtres à essence) à répétitions, si bien qu'avec l'accord de tous, il a été décidé de convoier le F-BDPO à Bône afin de le passer en grande visite. C'est pourquoi en ce 17 juin, accompagné par Raymond Fraisier qui en profite pour s'entraîner à la navigation, cap au nord. Il fait un temps splendide, une visibilité de plus de cinquante kilomètres qui nous découvre de loin la chaîne des Aurès. En un peu plus d'une heure voici Biskra, notre première étape. Les pleins rapidement faits, montée jusqu'à 6 500 pieds pour Constantine, à cause du relief et d'autre part du peu de possibilités d'atterrissage, en cas de panne dans cette région peu sûre. Après une heure trente, nous sommes à Oued-Hamimin, l'aérodrome de l'époque situé dans une vallée encaissée avec la voie ferrée et la route bordée d'arbres en bout de piste. Nous atterrissons sur l'herbe parallèlement à la nouvelle piste en dur en construction, c'est pas tout à fait un billard, de grosses touffes secouent durement l'avion au roulage. Jusqu'ici, nous avons bien volé, mon élève a bien tenu ses caps et altitudes, ses estimées étaient justes, je pense déjà à lui faire effectuer le voyage de retour après la visite (qui doit durer un mois) en solo afin de le breveter second degré. Au décollage... Crac ? un bruit bizarre à l'arrière, aussitôt, une dureté inhabituelle de la commande de profondeur m'alerte, on dirait que quelque chose coince les câbles, de légères vibrations se ressentent dans le palonnier. Je pense à me reposer tout de suite, en passant vent arrière, avec peu de moteur, les vibrations cessent. Que faire ? Si une fois posés nous ne pouvons pas repartir, l'avion est perdu, personne ne viendra le dépanner ici, exposé aux intempéries et à la rébellion qui risque fort de l'incendier.

Il fait toujours très beau, pas de nuages, c'est rare dans cette région, c'est décidé, je continue sur Bône, à faible vitesse, en montée, tout va bien. Je passe les montagnes, mise en croisière, les vibrations reprennent, en réduisant un peu le régime moteur ça va mieux, mais que la plaine et la côte me paraissent loin ! Enfin voici le terrain de Bône-L'Allélick, je me laisse descendre doucement, à chaque virage, pourtant à faibles vitesse et inclinaison, la cellule vibre de plus en plus. Atterrissage, un bruit terrible, le fuselage résonne comme un tambour, j'ai grand peine à maintenir l'avion dans l'axe, heureusement, il s'arrête rapidement, et pour cause... la roulette est devenue escamotable, l'étambot, décollé des longerons du fuselage, coince la gouverne de direction. Que s'est-il passé ? Sans doute au décollage de Constantine, sur ce mauvais terrain parsemé de touffes d'herbes, la roulette a reçu un choc, mais cela n'explique pas tout ! Nous en aurons le coeur net rapidement. Monsieur Lampe, l'inspecteur Véritas, est là avec le mécanicien Xerri qui doit faire la révision. Le contreplaqué du fuselage est découpé et alors l'incroyable apparaît. Cet avion a été accidenté et réparé de la façon la plus inconséquente qui soit et la plus invraisemblable. Les deux longerons du fuselage inférieur cassés ont été maintenus en place par de la tôle de boîte à conserve déroulée et des petits clous, l'étambot, cassé lui aussi, a été rafistolé avec des morceaux de caisses de dattes et des pointes de charpentier, il y a même un bout de règle d'écolier cassé dans un nœud de bois. Le tout, bien entoilé, afin de camoufler la réparation. Le contreplaqué marouflé du fuselage assurait une certaine rigidité à l'ensemble. Quant à la roulette arrière, responsable à la longue de la cassure de l'assemblage, elle a simplement été fixée sur une cale en bois, clouée sur les longerons.

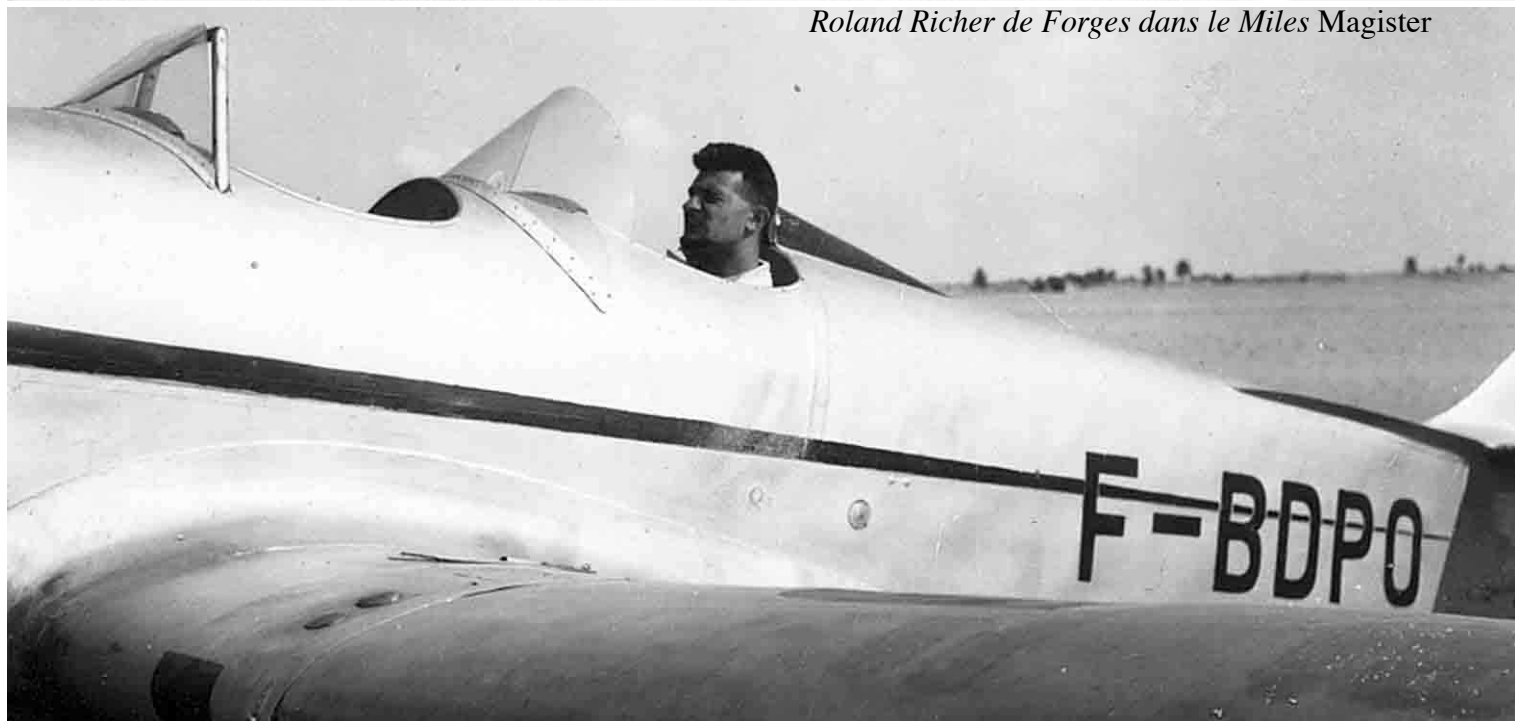
On croit rêver ! Quand je pense que pendant des heures, avec des élèves, je leur ai démontré, la méthode française de pilotage, avec décrochage, remise de gaz sur rebonds, départs en vrille, virages à grande inclinaison... Nous revenons de loin !

Ce n'est qu'à la mi-novembre que l'avion est sorti de visite, je l'ai ramenée à El-Oued mais plus jamais je n'ai fais de voltige avec. Il a encore volé de longtemps, aux mains d'un particulier à Batna.

Le Miles Magister et le Fairchild 24



Roland Richer de Forges dans le Miles Magister



Roland Richer de Forges et le Miles Magister



Bône

Les frères Doglione, les transporteurs d'El-Oued amis de Raymond Fraisier, sont venus nous attendre. Comme les émotions ça creuse, nous allons sur la corniche dans un agréable petit restaurant qui domine la mer d'un bleu profond. Le cadre est de toute beauté et le repas de fruits de mer est bien apprécié par les Sahariens que nous sommes. Je ne connais pas encore la ville. Après le repas, une petite promenade le long de cette jolie côte rocheuse entrecoupée de plages et bordée de villas aux jardins à la végétation méditerranéenne, retour par le centre,

Bône me fait penser au midi de la France, une belle avenue plantée d'arbres, bordée de part et d'autre de maisons à arcades, traverse la ville, c'est le cours Bertagna avec ses terrasses de cafés et d'hôtels très animées, au centre, la cathédrale toute blanche dans la verdure, sur l'esplanade, les joueurs de boules. Le cours débouche au coin du port débordant d'activité : bateaux minéraliers qui assurent le transport du minerai de fer de la mine de Ouenza et les phosphates de la mine du Kouif. Des balles de coton s'empilent plus loin, la région est productrice.

Nous ne restons pas en ville, nous allons à Herbillon, un petit port niché dans une échancrure des montagnes de la côte. Nous quittons Bône par la route de Philippeville, ce qui nous fait passer devant l'imposante basilique Saint-Augustin. Bientôt nous quittons la plaine, ses vignes, ses cultures pour monter à travers la magnifique forêt de chênes lièges de l'Edough. C'est ensuite la descente par une route en lacets dans un merveilleux paysage jusqu'à la mer.

Herbillon, avec ses villas perchées au milieu des rochers, me fait beaucoup penser à certains sites de la Côte d'Azur ou des Baléares. Raymond Fraisier est venu voir les travaux de finitions de la sienne dont il a conçu les plans, nous sommes logés dans celle des Doglione qui surplombe le port. Pour l'instant, des ferrailleurs Italiens sont au travail sur l'épave d'un cargo qui a été jeté à la côte par une des tempêtes de l'hiver.

Nous passons la nuit à Herbillon, j'aurai tout le temps d'y jouer au touriste, mon regret sera de ne pas avoir eu d'appareil photo (depuis, tout a été détruit, pillé et la forêt de l'Edough incendiée). Le lendemain aux aurores, Candide Doglione me dépose à l'aérodrome avec Raymond Fraisier. Nous allons revoir plus complètement l'avion, prendre les dispositions pour sa remise en état, il est convenu que je rentre seul par le train jusqu'à Biskra. Doglione qui a déjà repris la route me conduira des le lendemain à El-Oued en voiture.

Arrivée d'un Fairchild de l'Aéro-club de Batna piloté par un ami, Alexandre Perrichon, conservateur des hypothèques et passionné d'aviation. Je repartirai avec lui en début d'après-midi, ce qui me donne l'occasion d'aller musarder à la terrasse de l'hôtel d'Orient devant une bonne bière, puis de prendre un repas, sur le cours à la Potinière. Le patron, Mr Clavel, très sympathique deviendra un ami au fil des ans. Nous nous retrouverons bien des années plus tard à Yaoundé, au Cameroun.

Un petit vol par beau temps, voici Batna, juste à l'heure pour le train. A partir de Mac-Mahon, le paysage est grandiose, la voie s'engage dans les gorges d'El-Kantara aux parois abruptes qui nous dominant de plus de six cent mètres, un tunnel, une immense palmeraie, ici commence le désert, La Porte du Sud, comme disent les dépliants touristiques. Puis c'est Biskra, un peu ma banlieue, une chambre m'a été réservée à l'hôtel Transat, petite soirée, anisette et escargots sauce piquante au bar de madame Richard comme à tous mes passages, de retour un message m'attend : Départ demain six heures.

La route, c'est une expérience à faire. Dès le départ, passé l'aérodrome, fin de la route goudronnée, la piste commence, sablonneuse à souhait, nous n'avons pas une voiture tout terrain, mais une Simca Versailles. Il faut vraiment toute la science du conducteur pour passer parmi les congères de sable et conduire des heures sur la tôle ondulée. A certains endroits, les véhicules ont délibérément choisi un itinéraire à eux pour éviter les fondrières de fech-fech, ce sable pulvérulent à la texture de farine, qui constituent autant de pièges pour les véhicules qui s'y plantent jusqu'au châssis.

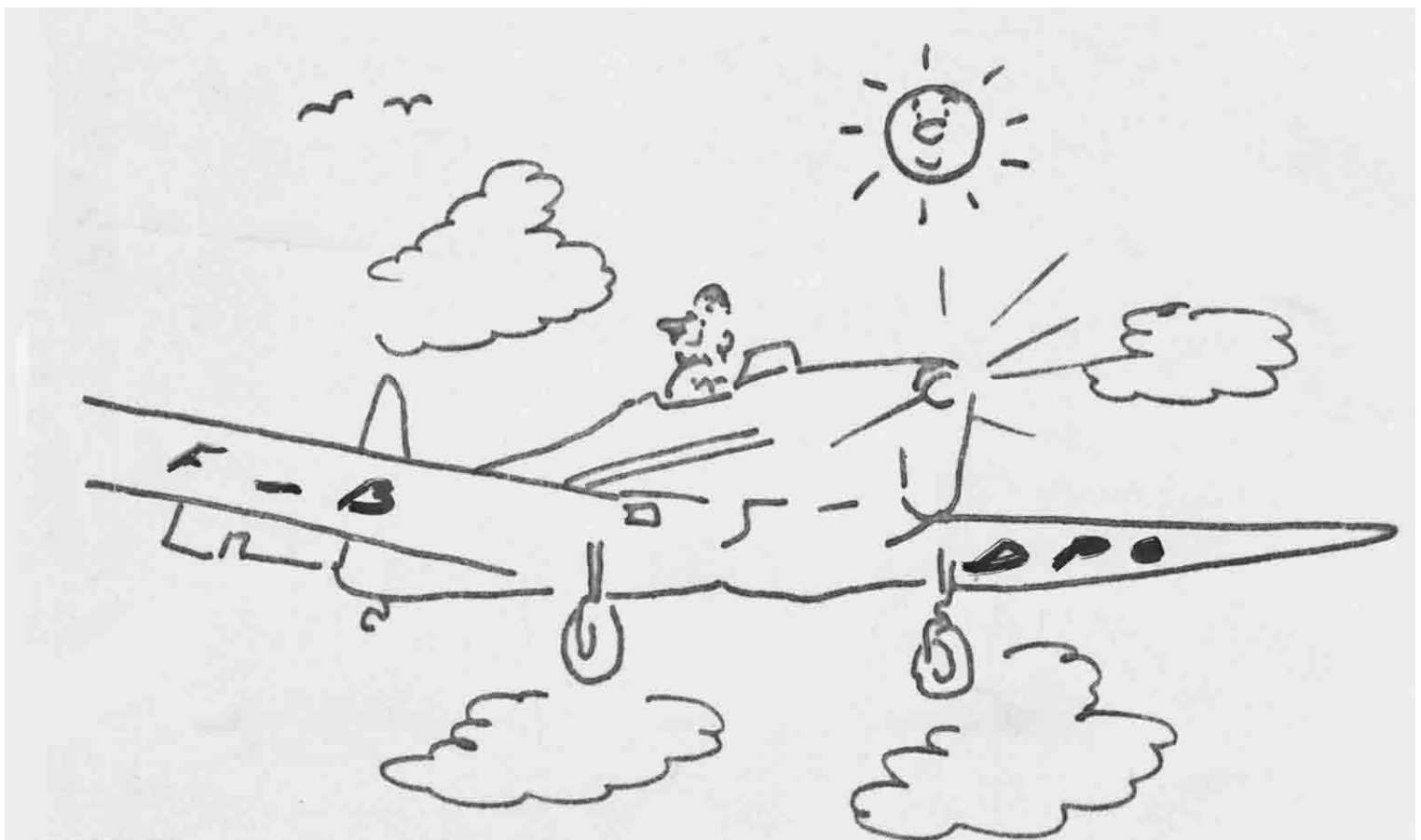
Plus loin, nous passons sur une étroite bande de sable dur qui longe le chott Melrhir, cette étendue de boue magnésienne qui se prolonge presque jusqu'à la Tunisie. D'après la carte, nous sommes à une soixantaine de mètres en dessous du niveau de la mer. Puis nous abordons les dunes du Grand Erg où la piste serpente et débouche, enfin, sur la partie goudronnée soixante kilomètres avant El-Oued.

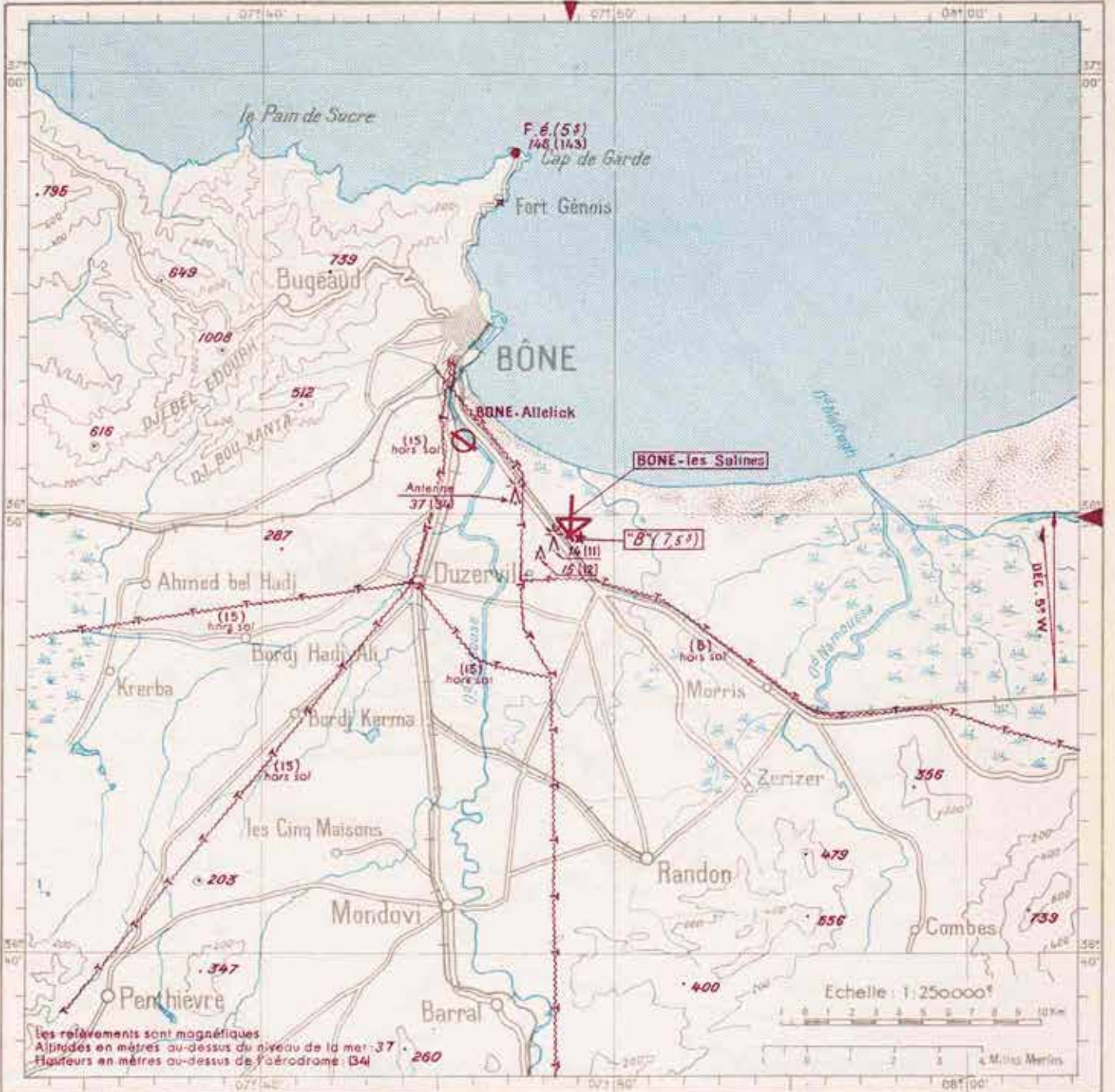
Nous avons bien roulé et nous avons mis tout de même six heures ! Tous mes remerciements à mon chauffeur (Candide Doglione sera égorgé dans son garage, l'année suivante).

Mon retour est marqué par une activité intense avec le Fairchild. Je suis très souvent affrété par les militaires, car la rébellion s'étend vers le sud. La région d'El-Oued a échappé de peu à une attaque d'une bande en provenance de Tunisie. Ce sont des liaisons sur Tozeur et Gafsa, et les postes de Négrine et de Bir-El-Ater.

On vient de me raconter que la femme d'un administrateur, nouvellement arrivée à Gafsa, s'est émue de voir les femmes arabes porter leurs enfants dans le dos. Aussitôt, n'écouter que son bon coeur, elle a demandé à une association charitable de France de lui faire parvenir des voitures d'enfants et autres landaus. C'est ainsi que tous les petits vendeurs à la sauvette de sodas et limonades ont enfin pu avoir un moyen de transport adapté à leur commerce !

En vol vers Bône avec le Magister



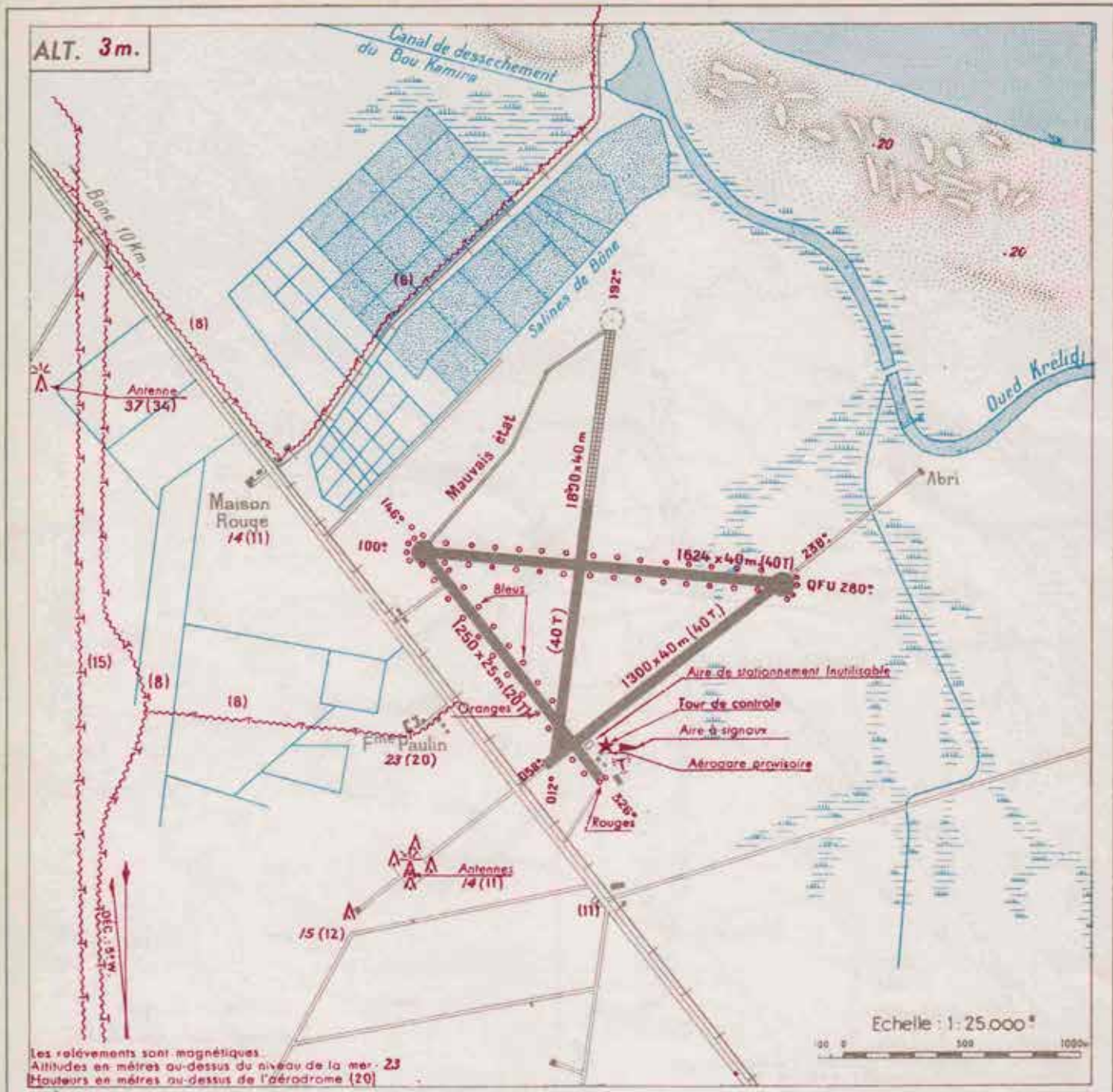


CONTROLE LOCAL

APP : HP, VHP

TWR : HP, VHP

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIERES : Les pistes 146/328 et 058/238 ne peuvent être utilisées que sur autorisation de la Tour.



RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANOEUVRE: **INUTILISABLE** hors pistes.

Tél. de l'Aérodrome: 20-82, 23-31 et 33-98
à BONE

BIA: Sur l'aérodrome

Tél.: De l'aérodrome

NOTES: **Plats 012/192: Résistance 40 T, pour la partie bitumée seulement.**

Evacuations sanitaires

Durant cette période, il y eut de nombreuses évacuations sanitaires sur Biskra. A El-Oued, les Soufis, à une certaine époque de l'année, grimpent à la cime des palmiers pour y procéder à différents travaux : élagage, fécondation et récolte du *Lakmi*, ce vin de palme tiré de la sève du dattier. Lorsque cette boisson est fraîche, elle est d'un goût douçâtre avec des effets laxatifs. Mais, au bout de très peu de temps, elle fermente, prend du degré d'alcool, devient âcre. C'est précisément à ce stade que nos braves soufis aiment la consommer. Les dattiers sont généralement de grands arbres de 15 à 20 m et, lorsque le Souafa buveur tombe du palmier après avoir consommé plusieurs gorgoulettes de ce nectar, on a généralement recours au Fairchild de l'Aéroclub pour l'évacuer sur l'hôpital de Biskra, mieux équipé pour soigner les fractures diverses.



Les méfaits du lakmi

Bien sûr, ce n'est pas aussi simple. C'est seulement après avoir consulté, moyennant finances, tous les marabouts et autres charlatans dont sont amplement pourvus tous les douars, que la malade est confié au médecin militaire, généralement en mauvais état. Il ne reste plus alors qu'une chose à faire : l'évacuer le plus vite possible. Suivant l'état de décrépitude du malade, c'est alors l'arrivée d'une foule en haillons sur le terrain, portant une civière improvisée, au milieu de hurlements des femmes, des gémissements de la famille et, parfois même, d'un joueur de *raïta*. Sans oublier la présence d'un marabout et de ses litanies où Allah tient un très grand rôle. Ensuite, on case le malade tant bien que mal dans le *tayera* (l'avion) et, *inch Allah* !

Ce jour là, 26 février 1955, au retour de Touggourt, c'est la foule des grands jours qui m'attend sur le terrain car, le blessé - fracture du bassin et de la colonne vertébrale - appartient à une famille cornue de Guémar. Après le démontage du siège avant droit et l'installation d'un matelas pouvant recevoir le plus confortablement possible ce pauvre être émacié et moribond, c'est le départ. Entre temps, la météo est en train de se dégrader, un chasse-sable fait fumer les dunes et le ciel couleur de plomb donne à toute chose un aspect sinistre.

Durant tout le vol, mon malade, très mal en point, gémit à fendre l'âme et invoque sans arrêt Allah. Arrivé à Biskra, il va me falloir faire vite si, d'une part je veux rentrer avant la nuit et surtout, avant que le vent de sable imminent ne se lève. C'est alors que mon malade se décrète fort bien dans l'avion pour y attendre qu'Allah vienne le chercher. Il se cramponne avec ses dernières forces pour ne pas descendre. J'ai grande peine à refouler une équipe de Tirailleurs Sénégalais, partisans de la manière forte, qui veulent le débarquer *manu militari*, ce qui serait sûrement fatal à mon malade. Les Sœurs de l'hôpital essayent en vain de le raisonner en arabe. C'est finalement ce brave Bourari, gardien de l'aérodrome de Biskra qui, après de longs palabres, parvient à lui faire lâcher prise.

Entre temps les pleins ont été faits et j'ai juste le temps de vol nécessaire devant moi pour rentrer avant la nuit. Dès le décollage l'avion est durement secoué et je distingue à peine le sol. Soudain un crépitement, mon pare-brise se constelle d'étoiles jaunes, encore une fois, puis une autre. Ça y est, plus de visibilité sur l'avant. Je viens de rencontrer, pour la première et la seule fois de ma vie, un nuage de sauterelles de cette densité. J'ouvre ma glace latérale et, en perdant de l'altitude

afin de conserver la vue du sol, j'essaye de m'orienter. Ah ! Voici la voie ferrée et la piste. Je suis à environ 10 minutes d'Hamraïa. Bon, pas de problème, le tout est d'arriver à El-Oued, avec une visibilité de l'ordre de 500 mètres, ça ne va pas être facile ! Puis voici que la température d'huile monte lentement, puis plus vite, puis arrive au rouge et le dépasse. L'aiguille de pression d'huile commence à avoir des battements inquiétants. Pour comble, je n'y vois plus qu'à la verticale. Soudain, à peine entrevu et reperdu, le derrick du forage hydraulique d'Hamraïa. Rapide virage, je repasse juste à côté à 100 pieds de hauteur et je trouve la piste auto que je suis à quelques mètres dans la crainte de la perdre car, elle mène à une petite piste d'avion et il n'est pas question d'attendre bêtement la panne.

Ca y est, voilà la piste, virage et atterrissage très court, car il y a au moins 30 nœuds de vent. J'attends dans l'avion car le temps s'est brusquement aggravé. La visibilité est inférieure à 50 mètres et de violentes rafales secouent l'avion au sol. Soudain, une Land Rover apparaît avec deux foreurs emmitouflés dans leurs chèches, à cause du sable qui rentre partout. Il y a là Debenne, un vieux foreur très connu au Sahara, qui, après m'avoir aidé à arrimer l'avion solidement et à bâcher le moteur, m'amène à leur camp, un ensemble de petits éléments de bois transportables, qui donne un confort relatif que j'allais connaître ensuite pendant des années chez les pétroliers. Pendant que dehors la tempête hurle, construisant des énormes congères de sable dans les moindres recoins, je goûte à une sympathique ambiance. Mais, ce n'est pas tout, il faut prévenir Biskra car, à tous les coups, ne me voyant pas revenir à El-Oued, on va supposer le pire. Après plusieurs essais infructueux avec les radios de l'Hydraulique, il n'y a plus qu'une solution : y aller en Jeep. Un couple courageux s'emmitoufle au mieux et les voici partis, pleins phares, dans cette tempête qui ne faiblit pas. Après quatre heures de route, ils arriveront à Biskra où, précisément, on s'apprêtait à déclencher les recherches.

Vers 3 heures du matin, alors que dans le lit de camp j'ai fini par trouver le sommeil, on tambourine à ma porte. Ce sont mes amis Barruco, Grisot et le fils de l'administrateur, Luce Catineau, qui, avec une Jeep et un chauffeur de l'annexe d'El-Oued, après 6 heures de piste, viennent me dépanner et m'apporter le réconfort de leur présence.

Nous discutons longuement. Après une courte nuit, nous avons le plaisir de constater que le vent est beaucoup moins violent et que la visibilité est de l'ordre de 2 kilomètres. Durant toute la matinée, nous travaillons sur l'avion. Les sauterelles écrasées ont pratiquement colmaté les ailettes des cylindres d'où, une bouillie cuite très difficile à enlever. Le filtre à air est bouché et le radiateur d'huile nous donne le plus de mal car ces maudits insectes ont été se nicher dans les alvéoles de refroidissement. Enfin, avec beaucoup de patience de la part de Grisot et beaucoup d'eau qui heureusement ne manque pas au forage, tout est prêt. Un bon point fixe et nous rentrons tous les quatre, le chauffeur repartant seul par la piste.

La semaine suivante, c'est encore un malade en piteux état que je transporte. Cette fois-ci je vois dès le départ que c'est un vol inutile. Le malade a les yeux vitreux, il bave une écume verdâtre, il est agité de tremblements et vers la fin du parcours, avec un râle affreux, il se raidit brutalement. Il est mort. Je suis à 10 minutes de Biskra. Il est trop tard pour rallier El-Oued avant la nuit. C'est alors que les ennuis commencent car seules les pompes funèbres ont le droit de transporter les cadavres. Personne ne veut me débarrasser du mort. Le laisser dans l'avion pour la nuit ? Etant donné la température : 40° à l'ombre, il n'en est pas question. Enfin, c'est encore une fois les braves Sœurs de l'hôpital qui le prennent en compte. Le lendemain, juste avant de partir, on vient m'avertir que mon malade est mort du typhus. Désinfection de l'avion et, pendant quelques jours je ne suis pas rassuré car je n'ai pas été vacciné !

El-Oued attaqué

Dans le Sud, en dehors des vols réguliers d'Air France en DC 3 et DC 4, et des avions de la Compagnie Aérotec : Airspeed *Consul*, Beech 18 et DC 3, il n'y avait pratiquement rien. Air Algérie travaillait principalement sur la métropole et la côte avec un des DC 3 et des DC 4.

Les vols à la demande étaient effectués au départ de Colomb-Béchar par le père Harmel et quelques pilotes avec une flotte d'avions hétéroclites. Au départ de Djelfa par Jacques Pierchon, le seul véritablement organisé avec ses *Norécrin* et Fairchild 24. Au départ de Touggourt par Antoine Esposito et les avions du Club et à El-Oued par moi-même. Aussi sommes nous sollicités de toute part, et je ne vois pas le temps passer.

Plus au nord les événements se précipitent. On n'entend parler que d'incendies de fermes isolées, d'attaques de trains, de véhicules, de grenades dans les lieux publics et surtout de massacres et d'égorgements sauvages.

Un jour je transporte Schultz, le photographe de Constantine, qui veut faire des cartes postales de la région. La semaine suivante il s'est fait assassiné sur la route de Philippeville au col des Oliviers. A Stilh, le chantier de construction de la route El Oued-Biskra est attaqué pendant la nuit, le conducteur de travaux que nous connaissons est égorgé ainsi que sa femme et sa petite fille de trois ans. Et le 3 avril, alerte ! Une bande, venue de Tunisie et guidée par Amar Larkdar, un ancien chauffeur de l'annexe d'El-Oued, est arrivée dans les palmeraies proches d'El-Oued, pensant sans coup férir, égorger la population par surprise, d'autant plus qu'à de rares exceptions près, personne ne prend de précautions particulières puisque c'est le grand calme.

Par hasard, l'un de mes amis Méhariste ayant décidé de ne pas passer la nuit seul va faire un tour au quartier réservé et se trouve nez à nez avec quelques Arabes armés qui sont venus avant les autres, histoire de prendre du bon temps. Frayeur réciproque et repli, mais pour l'effet de surprise c'est raté. L'ami Cartier va réveiller le capitaine et hop, tout le monde sur pied de guerre. Cette nuit là, je suis à Biskra au terme d'une évacuation sanitaire. Aux premières heures le lendemain, on m'avise que je dois rentrer d'urgence pour me mettre à la disposition des militaires. En effet, à Biskra, il n'y a qu'un détachement de P-47 peu aptes à la reconnaissance et dont on ne dispose pas facilement et mon ami Lisère qui vole sur un L-18 de l'ALAT mais qui ne peut décoller sans ordres. Il me donne quelques grenades fumigènes qui pourraient me servir pour guider les troupes au sol. A peine arrivé à El-Oued, nous démontons la porte droite du Fairchild, le capitaine Lesselle monte avec jumelles et poste SCR 300 et le sergent-chef Barba s'installe à plat ventre à l'arrière avec un FM 24/29, au cas où nous verrions quelque chose, car aux premières heures de l'aube la bande a été rejointe et un bref accrochage a eu lieu, il s'est soldé par un mort et un blessé coté Méharistes et plusieurs morts de l'autre. Pendant une grande partie de la journée je quadrille la région comprise entre les pistes de Négrine, de Tozeur et les palmeraies du Souf. Mais la bande s'est fondue dans la nature ou, plus simplement, chez l'habitant. Pendant trois jours, je vole toute la journée en liaison avec les troupes au sol mais sans résultats.

Le jour suivant a lieu la cérémonie militaire au petit cimetière d'El-Oued, toute la population européenne ou presque est présente ainsi qu'une foule d'arabes dont certains, anciens combattants, arborent d'impressionnantes brochettes de décorations gagnées parfois dans les deux guerres. Croix de guerre avec palmes, Médaille Militaire, Croix de Guerre TOE, campagnes d'Italie, de France, d'Indochine. Depuis j'ai souvent pensé à eux, que nous avons laissé massacrer dans des conditions atroces ainsi que leurs familles à l'indépendance.

Vol nuptial

Mon arrivée remonte à cinq mois à peine et, sans que je m'en rende compte, je suis devenu très populaire. L'administration a souvent recours à l'avion et, lors de visites officielles des autorités militaires des Territoires du Sud, des déplacements des envoyés du Gouvernement Général ou de services publics, je suis chargé par l'administrateur Luce Catinau de l'accueil des équipages. Pour la circonstance, je prends une voiture de l'annexe et j'ai même un fusil italien Stati, en cas de mauvaise rencontre sur la piste.

Je retrouve ainsi mon ami malgache Rakotobé qui est pilote dans l'armée de l'Air à Boufarik sur NC 701/702. Nous étions ensemble à Marrakech et chaque fois que nous le pouvions nous prenions le Stampe de l'aéro-club, histoire d'aller faire un peu de voltige aux alentours. Nous nous retrouvions aussi dans le Junker 52 de Sidi-Zouine. Il n'y a que trois ans de cela et pourtant ça paraît une éternité. Nous nous reverrons souvent par la suite, et bien des années plus tard à Madagascar lorsque j'irai avec un B-17 de l'IGN.

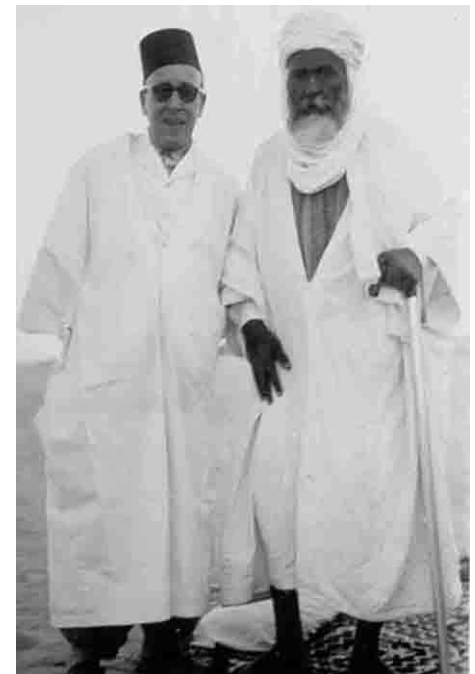
Les Arabes m'ont surnommé *Boulaya* (le barbu). J'ai fréquemment été invité chez les uns et les autres. Employés de l'administration, chef de villages, responsables d'ethnies appelés ici Caïds. J'évite soigneusement de parler de politique, j'apprends toute une foule d'anecdotes historiques sur la région du Souf, quel dommage que cette guerre, qui ne veut pas dire son nom, creuse de jour en jour un fossé entre les communautés.

Cela d'ailleurs ne va pas sans énerver certains caïds qui vont se plaindre à l'administrateur des agissements de quelques instituteurs communistes qui non seulement font de la propagande anti-française mais en plus distribuent des tracts. L'un d'eux d'ailleurs se fera expulser des Territoires du Sud et passera pour un héros vis-à-vis de nos bons gauchistes.

Sidi Hamida, le caïd des Messaabas, lui, n'est pas un guerrier mais plutôt un épicurien. Un jour, je suis invité chez lui à un bon couscous, nous ne sommes que trois avec l'ami Barucco. L'Islam et ses contraintes alimentaires ne semblent pas avoir beaucoup de prise sur lui car il boit son anisette comme tout le monde et fait honneur au rosé du domaine de la Trappe. Il me demande si, dans la semaine, il me serait possible d'aller à Touggourt avec lui car il a acheté une nouvelle épouse, qu'il ne connaît pas encore, et nous irons la chercher.

*Le jeune marié Sidi Hamida et
Hadj Tamine Amiche*

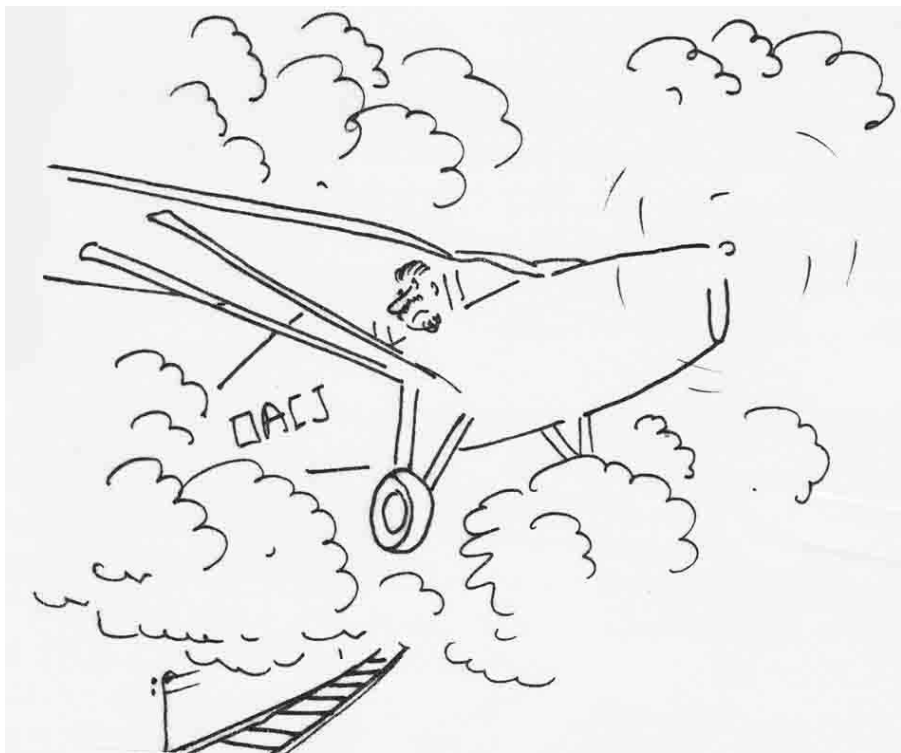
Le 9 avril 1956, il se présente flanqué d'un vieillard en haillons porteur d'un invraisemblable tromblon. A Touggourt, toute une assemblée de notables enturbannés nous accueille au terrain. Nous nous entassons dans quelques grosses voitures, nous sommes conviés à un grand repas chez le bachaga de Touggourt, un parent de notre caïd. C'est un repas pantagruélique, mais j'ai été depuis mon arrivée mis au fait des coutumes arabes et je sais me limiter sur les nombreux plats (tous délicieux) tant que le couscous n'est pas arrivé. J'ai à ma droite un de ces grands gaillards du sud au visage très typé qui m'entretient des parcours de caravanes qui durent des mois et qui progressent par vent de sable avec des guides qui s'orientent sur des *guémiras* (sortes de petites pyramides) construites sur des pistes difficiles et vont ainsi de l'une à l'autre afin de ne pas s'égarer. Mon voisin de gauche, plus âgé, a fait la guerre et me raconte un épisode de la prise de Cassino.



Le repas se termine tard, nous repartons directement au terrain où se trouve toujours le vieillard et son tromblon et une frêle jeune fille, presque une enfant, qui disparaît sous des voiles de dentelle multicolores. En route pour El-Oued, je ne peux m'empêcher d'imaginer le couple que ça va faire, lui un mètre quatre-vingt dix chaussant au moins du 46 et elle toute menue.

Voyage à Ouargla avec l'inspecteur d'académie et le directeur des écoles d'El-Oued. J'aime bien cette oasis, en ce temps là, le boum pétrolier n'était pas encore intervenu apportant avec lui le fracas et la poussière des énormes véhicules, les bistrots, les boites, les hôtels et toute cette agitation artificielle. L'aérodrome n'était pas encore goudronné. Un LEO 45 du SAR de Boufarik est là, profondément ensablé. Une petite route étroite rejoint la ville et passe sur une digue du lac de forage au milieu de l'oasis, le paysage est merveilleux. Le petit hôtel Transat de style soudanais tout blanc sur ce sable jaune vif nous accueille avec sa fraîcheur et sa pénombre intérieure au rythme lent des ventilateurs. Il est tenu par la sympathique et folklorique Madame Beauvais, maîtresse femme, qui si l'on en croit la légende, a connu Mermoz. Les murs et le sol sont revêtus de tapis multicolores, il y a des bibelots et des produits de l'artisanat ancien partout. Un vrai musée. Nous ne repartons que le lendemain, aussi j'ai le temps de faire un peu de tourisme, la ville indigène dans ses remparts, le marché très pittoresque sur la place bordée d'arcades, le marché aux chameaux et le musée, créé dans un grand bâtiment du Ouargla moderne, hors des remparts, tout près de la caserne des Méharistes.

Il y a là une profusion de cailloux préhistoriques dont le Sahara est riche : haches en silex taillé ou poli, pointes de flèches, grattoirs, œufs d'autruches sculptés, (quelques années plus tard j'aurai à mon tour l'occasion d'aller à leur recherche aux confins de l'Erg Oriental, du Hoggar et du Tassili n'Ajers et j'aurai le plaisir de découvrir quelques belles pièces). Il y a aussi les vestiges d'une curieuse voiture à hélice, propulsée par un moteur Gnome et Rhône qui a effectué le parcours Biskra-Ouargla dans les années 20, étonnant !



VFR = Voie Ferrées Routes

Nous repartons le lendemain après une rapide visite de l'oasis. Le LEO 45 est reparti, nous rentrons via Touggourt, il fait beau mais chaud, 45° à l'ombre, mais comme dirait Pierre Dac : *On n'est pas forcé d'y rester !*. Dans la soirée, je regagne El-Oued avec mon petit avion rouge comme les convictions de mes passagers.

Le 16 mai 1955, une bande de fellagas attaque le douar d'Ain-Naga, près de Biskra, ils sont mis en fuite par le garde champêtre Mangani Abdelkader, ancien combattant, qui en abat dix. Ce qui doit sans doute chagriner une certaine intelligentsia, car les journaux si prompts à étaler à pleines pages des séries d'attentats se font en la circonstance d'une discrétion de violette.

Les gambusias dans les lacs

Les forages d'Hamraïa et de Sif-el-Ménadi sont terminés. Le service de l'agriculture s'occupe à canaliser toute cette eau et à créer des palmeraies. Un jour, au retour de Biskra, le médecin commandant Dameron, d'El-Oued, remarque ces deux lacs artificiels en plein désert.

– *C'est très bien d'avoir trouvé de l'eau, c'est très bien de planter des palmiers, mais, a-t-on pensé à tous ces moustiques que ces étendues d'eaux stagnantes vont amener ?*

C'est pourquoi, en ce 24 juin 1955, aux aurores nacrées, en compagnie du médecin commandant de l'annexe d'El-Oued, nous faisons cap sur Touggourt, en mission pour le Service de l'hygiène. But : ramener des alevins de gambusia. Ce sont des poissons minuscules qui se nourrissent de larves de moustiques et que l'on a implantés avec succès dans presque toutes les eaux d'irrigation des palmeraies du Sud.

Nos alevins sont prêts dans de grands seaux et cap sur Hamraïa où des véhicules nous attendent avec le sympathique Colson, moniteur d'agriculture de Sif-el-Ménadi. Retour sans histoire.

Où la chose devient amusante c'est que, à quelque temps de là, l'on s'apercevra qu'en plus des gambusias, nous avons transporté des alevins de perches arc-en-ciel, espèce particulièrement prolifique car, en rien de temps, les eaux de forage en seront infestées et que nous verrons le spectacle surprenant de pêcheurs à la ligne en plein Sahara.

Le site de Sif-el-Menadi d'ailleurs, est un endroit bien connu des habitants d'El-Oued, pour avoir été le théâtre d'un célèbre canular. Une équipe de jeunes plaisantins avait fait courir le bruit que ce lac de forage servait d'escale à des vols de canards migrants. Auparavant, ils avaient commandé à Manufrance quelques magnifiques appeaux de col verts et les avaient astucieusement placés. Ce qui devait arriver arriva et, un beau matin à l'aube, le tout El-Oued, c'est à dire une dizaine de chasseurs, équipés à la Tartarin, arrivèrent avec des ruses de sioux à travers les dunes et, au signal, criblèrent de plomb les canards en liège. Ils n'en tinrent pas rigueur aux auteurs de la plaisanterie et même, pendant longtemps, l'un des appeaux fut exposé au musée d'El-Oued.

Le musée d'El-Oued ne renfermait pas que des canulars mais aussi de très beaux vestiges préhistoriques : silex taillés, poteries, des curiosités géologiques et toute une étude sur les tapis du Souf, l'artisanat local, des maquettes de campement des différentes tribus du Souf, le tout surmonté d'une belle fresque, œuvre de Monjalard, peintre et artiste local. Tout sera saccagé et détruit par les Arabes lors de l'indépendance.



Les gambusias et les cols-verts des lacs



Un ami retrouvé et perdu

Invité par le chef de gare d'El-Oued et sa charmante épouse, au cours du repas la conversation vient sur la production des dattes et l'implantation des palmiers du Souf et aussi de l'oued Rhir c'est à dire la région de Touggourt.

J'apprends que toutes les palmeraies, y compris les grandes de la région de Sidi-Ayoun, sont la propriété de gros propriétaires arabes ou de caïds. Y travailler, c'est à dire charrier le sable à longueur d'année, est payé 1 franc du couffin (1 centime actuel...)

– *Et ils trouvent des gens pour travailler dans ces conditions ?*

– *Bien sûr, d'une part il n'y a pas grand chose à faire dans le Souf, et d'autre part les propriétaires sont des Hadjis, c'est à dire des gens qui ont fait le pèlerinage à la Mecque. C'est un peu comme si, nous Chrétiens, étions canonisés de notre vivant. Pour ces populations frustes, ces gens là ont une auréole de gloire inimaginable, aussi beaucoup de Hadjis en profitent honteusement, il y en a même qui font travailler gratuitement des familles entières toute leur vie en leur promettant une place dans leur tombeau.*

– *Mais sur Touggourt, toutes ces immenses palmeraies, ce n'est pas la même chose ?*

– *Non, beaucoup ont été créés par la France grâce à des puits artésiens et c'est la SIP (Société indigène de prévoyance) qui est maintenant rebaptisée la SAP (Société agricole de prévoyance) qui en assure l'exploitation. C'est, si vous voulez, une coopérative qui profite à tous et où les gens sont payés normalement. Vous pouvez imaginer que ça ne va pas sans heurts. Les palmeraies nouvelles d'Hamraïa et Sif-el-Menadi seront dans ce cas.*

– *Lorsque j'étais moniteur à Romorantin, j'ai eu comme élève sur Piper J3 et Mauboussin 120, un homme très sympathique qui m'a dit être propriétaire d'une palmeraie au nord de Touggourt, Monsieur Métay.*

– *Vous le connaissez ? Mais c'est un ami ! Et il sait que vous êtes ici ?*

– *Non.*

– *Alors on va lui téléphoner, il est à M'Rraïer au nord de Djamma.*

Sitôt dit sitôt fait. Surprise, exclamations :

– *Ecoutez, aujourd'hui c'est un peu tard mais dimanche prochain je compte absolument sur vous. Il faut combien en avion ? environ 45 à 50 minutes, alors pas de problème à dimanche.*

– *Eh ! Si ! Il y a un problème, il n'y a pas d'aérodrome chez vous.*

– *Oui si vous voulez ! Mais j'ai un endroit très bien où poser un avion juste à côté de chez moi je vous allumerai un feu pour le vent. Alors c'est d'accord ? Vous n'aurez qu'à dire que vous allez à Djamma, qui ira voir ?*

– *Bon, on ira tous les trois.*

C'est ce que nous avons fait. Atterrissage sans problème dans une sebkra desséchée tout près de la palmeraie. Un de ses employés garde l'avion. Sa petite plantation est là, depuis des années avec la même équipe d'ouvriers qui logent dans des bâtiments annexes, il s'occupe d'eux comme de sa famille et tout le monde l'aime bien, comme je l'apprendrai plus tard à Biskra et à Touggourt. La journée passe vite et nous regagnons El-Oued à la tombée de la nuit.

L'année suivante une bande de fellagas est venu l'assassiner.

Escale à Diar-el-Chioukh

Quelques jours plus tard, avec le Fairchild qui, à son tour, doit rentrer en visite à Alger durant mon congé annuel, je suis en train d'effectuer le parcours d'El Oued-Relizane lorsque, peu après le travers d'Ouled-Djellal, en pleine brume sèche, quelques désagréables vibrations se font sentir. Le terrain est des plus hostile, car je suis sur les premières dunes de l'Atlas Saharien et Djelfa est encore à 25 minutes au moins. Mais ça vibre de plus en plus, à un point tel que j'ai peur de perdre les tôles du capot. Pas de doute, il faut se poser rapidement. Sur ma droite, à peu près à 15 minutes, se trouve un gros village qui, d'après ma carte, se nomme Diar-el-Chioukh. Il n'y a pas de terrain indiqué mais ça ne peut plus attendre. Vite, un champ et posé. Aussitôt, en un rien de temps, apparaît une nuée d'Arabes. Je leur explique que je suis en panne et, ce qui n'arrange rien, j'ai à mon bord un vieillard presque impotent que je ramène à Relizane, dans sa famille.

Tout d'abord, je regarde mon moteur et je constate que les goujons de fixation de l'hélice ont pris du jeu dans des proportions impensables et que l'un d'eux est cassé. C'est alors qu'arrive à travers champ une Hotchkiss *Anjou*, conduite par un arabe de grande prestance, bottes de cuir, djellaba neuve et brodée ainsi que son chèche et poignard au ceinturon. Tout à fait une image d'Epinal ! Il a l'air de jouir d'une grande autorité auprès de la population car tout le monde s'écarte respectueusement, certains même, mettent un genou à terre. Dans un français impeccable, il s'adresse à moi et me demande ce qu'il peut faire. Je lui sais gré de cette proposition et lui résume les causes de mon atterrissage dans son fief. Cependant, je ne sais comment m'y prendre pour pouvoir repartir. Il s'adresse alors en arabe à deux des spectateurs et me convie ensuite à prendre le thé en attendant que les deux *mécaniciens* aient trouvé les outils pour que je puisse démonter mon hélice. Thé, cornes de gazelle, dattes, vraiment je suis comblé ! Ce monsieur connaît très bien Jacques Pierchon. Nous parlons du sud qu'il connaît un peu.

Un domestique obséquieux vient lui chuchoter quelques mots : les *mécaniciens* sont là. Aussitôt, j'entends le démontage de l'hélice avec les quelques clés étranges que l'on m'a trouvé. Mais il reste à remplacer le goujon manquant. En cherchant bien parmi les ferrailles de ce qui peut ressembler à un garage, je finis par tomber sur un long boulon à tête plate qui, ma foi, ne s'adapte pas si mal que cela. Il reste à resserrer le tout sans trop de faux rond, ce que je réalise avec un piquet planté en terre sous l'hélice, qui permet de vérifier la qualité de mon serrage. Remerciements. Le caïd jette un ordre bref et la population dégage le terrain.



Un thé à Diar-el-Chioukh

Décollage sans histoire. Miracle, ça ne vibre plus mais, heureusement, Djelfa est tout proche. Je trouve ce brave Jacques Pierchon qui s'affaire à me dépanner d'une façon moins précaire, tandis que je lui conte mon aventure en m'étonnant du parfait accueil reçu. Il en est le premier surpris, car la région est réputée comme peu sûre et Diar-el-Chioukh est le fief du célèbre Bellounis qui massacrera, par la suite, des centaines de personnes. Comprenne qui voudra ?

Vacances en métropole

A Relizane, accueil très chaleureux par les jeunes de l'Aéro-club qui tiennent absolument à m'inviter à déjeuner malgré l'heure tardive (mais ici on vit à l'heure espagnole) et c'est ensuite le retour un peu euphorique sur Alger-Maison Blanche où je confie le F-OACJ à l'ami Fraix et sa station-service.

Là aussi je retrouve des copains de promotion : Travadon, qui pilote un *Languedoc* du SAR, et Temporel, nouvellement affecté à Blida.

C'est hélas la dernière fois que nous nous verrons, Travadon disparaîtra en Méditerranée au cours d'une recherche de naufragés et Temporel sera victime d'une collision aérienne à Blida. Un DC 4 de CGTA-Air Algérie m'emmène à Marseille, ce mois de congé bien gagné en famille allait me faire retrouver mes amis du sud, toute la famille Fraisier au grand complet, Barruco et les siens que j'entraîne à l'Aéro-club d'Issoire pour leur faire survoler un peu l'Auvergne.

Le récit de mes aventures sahariennes a du me faire passer pour un blagueur impénitent. Le congé passe vite. Retour à Bône, toujours par Air Algérie, où j'apprends que le Miles en a pour un bon mois avant d'être prêt.

Retour à El-Oued

Alex Perrichon, un sympathique vieux monsieur, conservateur des Hypothèques et fana d'aviation, me descend jusqu'à Batna avec son Fairchild. L'Aéro-club de Batna est bien équipé : deux *Norécrin* et aussi un *Courlis* que l'Aéro-club cherche à vendre. Le SUC 10 *Courlis* était un avion très fonctionnel comme nous le dirions à présent : spacieux, facile d'accès, solide, stable mais, sorti un peu après la guerre, il souffrait d'un moteur qui tournait très vite et qui possédait peu de potentiel avec des accessoires de qualité douteuse. Nul doute que cet avion, qui fut construit en assez grand nombre, aurait mérité d'être mis au point. J'ai eu l'occasion de voler quelques fois sur *Courlis*, une fois en passager avec Jacques Noetinger et, au cours de ce vol, nous avons perdu la verrière avant, ce qui nous avait contraints à nous reposer vite fait à Limoges, une autre fois avec mon ami Jacques Gomy, sur avion équipé d'un moteur Continental de 240 ch qui avait l'inconvénient de chauffer terriblement. L'avion dont je vous parle doit actuellement achever de pourrir dans le hangar de Djidjelli.

Arrivé le soir même à Biskra par le train, je rentre le lendemain à El-Oued avec Candide Doglione en voiture. Ce sympathique transporteur qui, avec son frère Laurent a assuré pendant des années les seules liaisons automobiles sur El-Oued dans des conditions très pénibles, sera assassiné dans son garage quelques mois plus tard.

Du nouveau à El-Oued ! Pendant mon absence un forage à grande profondeur a été mené à bien et nous avons l'eau courante, du coup la piscine de l'hôtel Transat est devenue le rendez-vous à la mode.

La situation en Algérie ne s'est pas améliorée, dix jours avant mon retour a eu lieu le massacre des ouvriers de la mine d'El-Halia et de leurs familles, soixante-dix personnes, hommes, femmes, enfants horriblement massacrés à l'heure du déjeuner, égorgés, éventrés et même dépecés, toutes les femmes ont été violées, il y a eu que deux enfants survivants et quelques blessés rescapés. Toute la population est atterrée.

L'avion d'Air France me remonte sur Alger le surlendemain, par chance il est piloté par le commandant Hesse, un ami qui me fait faire le vol en poste pilote et même tenir un peu l'avion (j'aurai bien des années après l'occasion d'avoir le DC 3 bien en main). Il semble surpris de voir que j'ai mémorisé tout le parcours. Je ne peux guère faire autrement, mes moyens de navigation habituels sont : un compas une montre et une vieille carte, à l'exclusion de tout moyen radio. Ceci a été pour moi une bonne école, car encore trente-cinq ans plus tard, il m'est arrivé de convoier des avions depuis le Gabon jusqu'en Europe en connaissant ma position sol en permanence à vue. Le Fairchild est prêt et il a même une radio VHF qui fonctionne, tout arrive ! Vol de réception de sortie de visite avec M. Maquet, l'inspecteur Véritas, jusqu'à Boufarik. Le lendemain retour direct en 3 heures 20 avec une famille d'instituteurs rentrant de congés par un temps splendide et une vue magnifique sur le djebel Djudjura couronné de nuages lenticulaires, et les vols reprennent à un rythme accéléré car de plus en plus je suis demandé par les administrations ou les militaires pour des liaisons avec la Tunisie, Gafsa et Tozeur.

A Gafsa, ville pittoresque avec ses vestiges romains, se trouve basée une escadrille de Sipa 12 qui surveille la frontière. Les militaires sont surpris de voir que je vole sans radiocompas, sans mécaniciens et sans navigateur alors que, sur leurs JU 52 et Siebel, ils font équipage à quatre.

Aujourd'hui, comme depuis deux jours d'ailleurs, un vent de sable de force moyenne noie tout le paysage dans un brouillard jaunâtre. J'en profite pour me plonger avec délices dans les livres de cours de l'ENAC où, entre les formules d'aérodynamique les émagrammes météo, les diverses projections de cartes, les mystères des diagrammes des systèmes Consol et autres, j'essaye de capter les connaissances qui me permettront peut-être un jour de réussir les fameux examens français sans lesquels un pilote n'est que l'ombre de lui-même.

Nul ne contestera, je pense, l'intérêt qu'il y a de savoir déterminer la latitude d'un point hypothétique situé au large de l'île de Pâques, de calculer le diamètre des gouttes d'eau que l'on est susceptible de rencontrer dans un nuage. De connaître les secrets de la lampe triode et de construire soi-même une carte Mercator...

C'est un délice de plonger dans les cours de l'ENAC



Un cas désespéré et une naissance en vol

On frappe à ma porte, c'est un instituteur affolé, Heid :

– *Ma femme va mourir, il faut la transporter d'urgence à Biskra !*

– *Avec ce temps ! Qu'en pense le docteur ?*

– *Ben, il pensait que c'était une appendicite mais, apparemment, c'est plus grave. Je vous en prie, essayez d'y aller.*

Un coup d'œil dehors, la visibilité n'excède pas 500 mètres. En suivant la piste, ça doit être possible.

– *D'accord, on y va mais ça m'arrangerait si vous pouviez venir aussi.*

Vite, au terrain. On installe la petite Madame Heid sur la banquette arrière. Elle est pâle comme une morte et doit souffrir terriblement. A peine décollé, l'avion est très secoué par le vent. Je me colle, à très basse altitude, sur la route que je distingue à peine. Et ce sera durant 1 heure 55 une partie de rase-motte hallucinante car pas question de perdre la piste et la voie ferrée de vue. Je suis donc obligé de passer par Stilh, ce qui allonge le vol d'au moins 20 minutes. En arrivant sur Biskra, où bien sûr il y a QGO (interdiction d'atterrir et de décoller), c'est le toit du hangar du club qui me fait deviner la piste où je me pose après un virage acrobatique.

Les Sœurs de l'hôpital, prévenues par téléphone, sont là malgré les remarques du commandant de l'aérodrome adjoint qui leur a dit que l'on ne peut pas voler par un temps pareil. Mme Heid est en salle d'opération 30 minutes plus tard, on l'opère d'une péritonite. Elle revient de loin !

Quant à moi, on me menace de toutes les foudres de l'administration pour avoir osé voler par ce temps alors que je n'ai même pas l'IFR, que de toute façon l'avion n'est pas équipé, que le terrain de Biskra est en QGO et que si je m'avise à recommencer, on me supprimera ma licence !

Puis au rythme soutenu de 25 heures de vol par semaine, les vols se poursuivent : Touggourt, Ghardaïa, Biskra, Djamma.

Un autre jour, je transporte une femme enceinte qui doit, paraît-il, se faire faire une césarienne à Biskra. Le docteur m'a fait toutes les recommandations d'usage : voler bas, pas de secousses, etc.



L'administration aide les Soeurs !

On démonte le siège droit, installation du petit matelas et accompagné par une foule gémissante et piaillante, nous y couchons la malade non sans difficultés car elle est énorme.

A peine décollé, cette pauvre femme gémit à fendre l'âme, crie parfois et je vous avoue que je suis très ennuyé, si seulement il y avait la place pour un infirmier, il saurait que faire. Nous arrivons vers Hamraïa et, malgré mes paroles apaisantes, elle crie de plus en plus fort et porte les mains à son ventre au moment où ses linges s'auréolent de sang et autres liquides. Je me pose rapidement et tout en laissant le moteur tourner, humecte mon chèche avec le jerrican d'eau du lot de bord, j'entreprend de nettoyer ce que je peux, lui donne à boire un peu d'eau et redécolle pour Biskra. C'est ainsi qu'ayant décollé à deux d'El-Oued, nous arrivions à trois : un garçon normalement constitué est né en vol ! La mère et l'enfant, soignés à l'hôpital, retourneront d'ailleurs avec moi, la même semaine, à El-Oued.

Vers le M'Zab

Le 2 novembre, mise en place à Batna, afin de transporter sur Guerrara toute une famille de Mozabites qui, fuyant les menaces et les rackets auxquels ils sont soumis dans une région où ils sont étrangers, regagnent leur oasis du M'Zab pour attendre des jours meilleurs.

Le terrain de Batna n'est, comme beaucoup d'autres à cette époque, qu'une vaste esplanade herbeuse au sud de la ville, le long de la route de Biskra. Ce n'est que par la suite qu'il y sera construit une très belle piste pour DC 4, qui viendra ainsi s'ajouter aux vestiges du *Colonialisme*, comme le sont les routes, les voies ferrées, les oléoducs, les barrages, les centrales électriques, les villes, les ports, les hôpitaux, les écoles, etc.

Pour l'instant, parqués dans l'herbe rase, il n'y a qu'une dizaine de Morane 500 (ex Fieseler, *Storch*) et un très curieux avion prototype, le Potez 75 dont on attend des miracles en tant qu'appareil antiguérilla. C'est un monoplane bipoutre, aile basse, biplace, très curieusement disposé, équipé d'un moteur également prototype de 450 ch propulsif. Cet appareil étrange, armé d'une unique petite mitrailleuse a, paraît-il, de bonnes qualités de maniabilité. Il s'époumone à décoller de ce terrain situé à 1 100 mètres d'altitude et à monter lentement vers les sommets des Aurès. Une fois là haut, il lui faut vite faire demi-tour car on a oublié de lui donner une autonomie décente. C'est du moins ce que m'apprennent des camarades de l'escadrille d'observation qui, avec leur Morane 500, ne sont guère mieux partagés. Avec ces machines au moteur peu fiable, armés d'une mauvaise pétoire de 7,5 mm, ils patrouillent du matin au soir, pitons et vallées des Aurès en redoutant constamment la panne bête ou le rabattant traître qui les précipitera dans un quelconque recoin inaccessible de ce massif de montagnes sauvages et mal fréquentées.

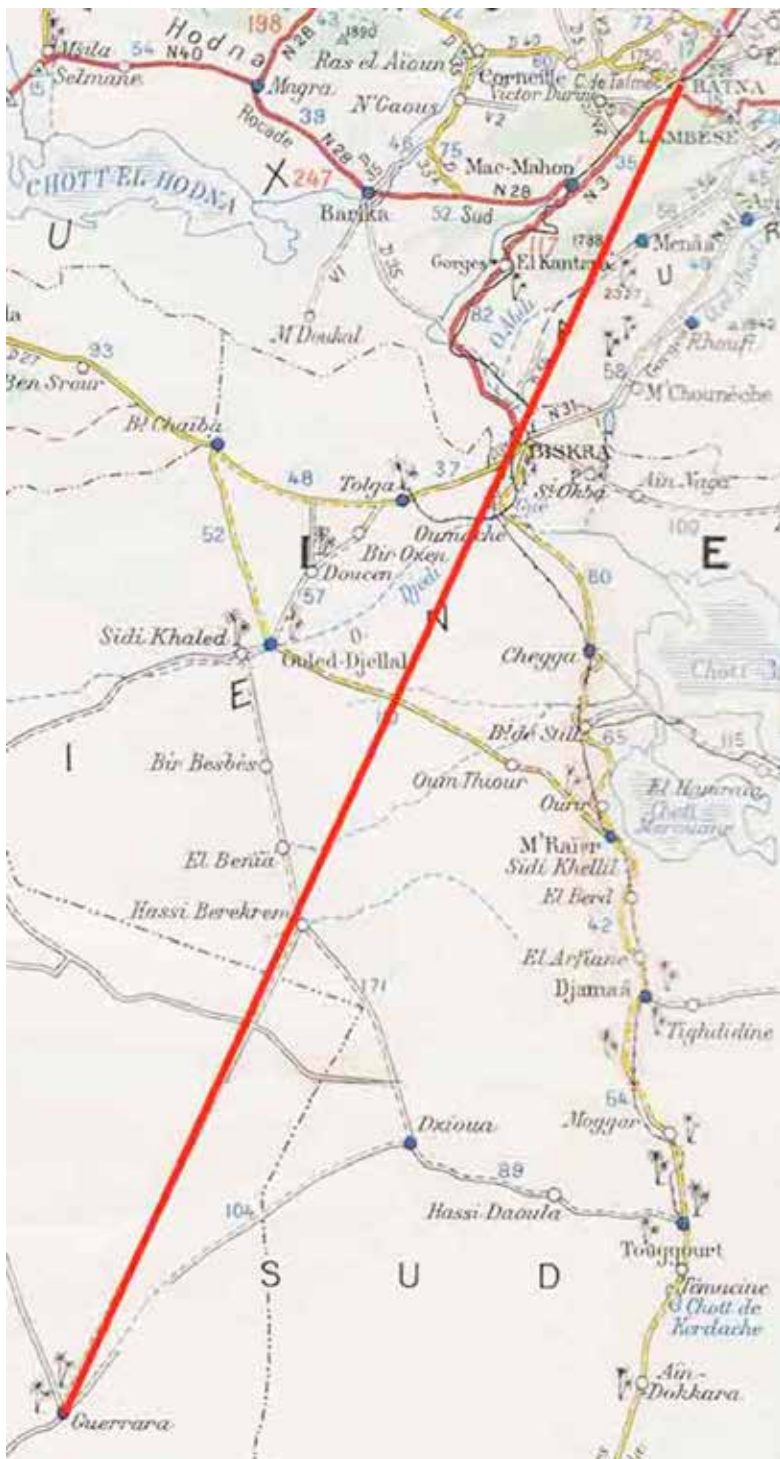
Pas de place dans les hôtels et, après moult recherches, je finis par passer la nuit dans *La* maison accueillante de l'endroit qui, si j'en crois mes tympanes, doit effectivement accueillir tous les régiments de la ville en une seule nuit.

De bonne heure à l'aérodrome, *ma* famille de commerçants Mozabites est là, surchargée de paquets de toutes sortes et de toutes formes.

Après un tri sévère et long, car tout ne rentre pas dans l'avion, ni en poids ni en volume, c'est enfin le départ. Vent plein travers dans les rabattants, le terrain étant en pente face au nord et à la ville, ce sera mon axe de décollage afin de bénéficier de la déclivité du sol.

Gaz sur freins et, lourdement, le F-OACJ prend sa vitesse, plus de deux cent mètres me sont nécessaires pour mettre l'avion queue haute, ensuite la vitesse monte désespérément lentement et, au moment où je vais me décider à tout réduire et à stopper, sur une sollicitation l'avion décolle à ras du sol au second régime, c'est-à-dire, à une vitesse ridicule m'interdisant toute manœuvre normale. Il faut pourtant faire quelque chose sans tarder car devant moi arrive la voie ferrée et ses dangereux fils électriques, les poteaux téléphoniques et les premières maisons de la ville. Mètre par mètre, tout en essayant de conserver ma vitesse, j'arrive à grignoter l'altitude suffisante pour effectuer un très petit changement de direction qui me suffit tout de même pour éviter le djébel proche et passer la ligne électrique, en continuant ce virage d'un incroyable rayon et, toujours à ras du sol, l'avion finit par se retrouver vent arrière par rapport à la piste. Là, toujours avec une lenteur désespérante, j'émerge du semblant de vallée où court la voie ferrée. C'est décidé, je dois me reposer car j'ai une surcharge pas racontable et nous aviserons au sol. Seulement, c'est plus facile à penser qu'à faire, car la vallée se rétrécit en montant de ce côté et le plus sage est encore, pour moi, de continuer tout droit en longeant le djébel. Je n'ai toujours pas pu rentrer

le cran de volet nécessaire au décollage, car je suis trop bas, et j'arrive péniblement à réduire le régime moteur de quelques tours sans perdre d'altitude. La vallée s'élargit maintenant et je me colle à la paroi de la montagne afin de bénéficier du maximum de place pour faire 180° et me représenter en finale. C'est alors que le variomètre, qui est toujours au zéro pessimiste, a une petite sollicitation vers le haut. Oh ! Pas grand chose ! une épaisseur d'aiguille à peine, mais ça me suffit pour reprendre un peu de vitesse et doucement rentrer les volets. Mais ! Ce n'est pas un rêve ? Je ressens quelques petites secousses qui ne trompent pas, tandis que l'aiguille du variomètre poursuit sa joyeuse ascension, je suis entré dans une ascendance de pente. Profitons en, je colle au maximum la paroi et en rien de temps mes trois cent pieds péniblement acquis se transforment en une altitude décente. Puissance de montée et demi-tour. Et puis, pourquoi demi-tour ? Ça monte, non ? Le moteur tourne à son régime normal, oui ? La vitesse est même correcte. Le ciel est d'un bleu-rose splendide et le soleil jaillit comme un globe d'or derrière la barrière des Aurès.



Je colle toujours à ma chaîne de montagne en me remémorant mes longues heures de planeur effectuées ainsi à Challes-les-Eaux ou à Saint-Auban-sur-Durance et en priant aussi le Bon Dieu des pilotes pour qu'il n'y ait pas un fellaga bien intentionné qui me tire une rafale à bout portant.

En rien de temps je suis à 8 500 pieds par le travers de Mac-Mahon avec devant moi la redoutable barrière rocheuse d'El-Kantara que je dois passer. Mise en croisière (l'avion est bien lourd, mais au point où j'en suis, je peux continuer) quitte à me dérouter sur Biskra si vraiment je ne peux conserver la ligne de vol avec une puissance raisonnable. Tout se passe bien, les Mozabites qui, depuis le départ ne disent rien, accablés par mes manifestations d'humeur au sujet du poids de leurs bagages, me sourient et m'assurent qu'Allah est avec nous.

– *Oh oui ! Il est avec nous et vous ne savez pas à quel point.*

Le vol se poursuit sans problème et après 2 heures 45, j'arrive juste sur Guerrara, cette petite oasis la plus à l'est de M'Zab, blottie au pied d'une falaise ocre.

Mes passagers me remercient et souhaitent qu'Allah étende sur moi sa protection et ses bienfaits.

Une proposition alléchante

Retour de Guerrara sans histoire après une courte escale à Touggourt. Au cours de cette escale, passe Jacques Pierchon avec un de ses *Norecrin*.

– *Ça tombe bien, je cherchais à te voir car la compagnie des Phosphates de Constantine qui a ses mines au Kouif, entre Tébessa et la frontière tunisienne, veut acheter un avion. Par l'intermédiaire de l'administrateur de Morsott, Monsieur Bourgeois, je suis chargé de trouver un pilote. Je te vois voler régulièrement par tous les temps depuis un an. Tout le monde à l'air d'apprécier tes services aussi si cela t'intéresse, téléphone donc à Tébessa à tel numéro*

J'aurai tort de dédaigner pareille offre car la route d'El Oued-Biskra est en voie d'achèvement ce qui va diminuer fortement l'activité aérienne. Coté administration, les militaires ont de plus en plus de liaisons avec des Nord 1000 ou *Noralpha* et font de moins en moins appel à mes services. Je pense à tout cela en rentrant sur El-Oued. Je me suis pourtant attaché au sud depuis près d'un an, j'y ai rencontré des amis, j'ai suivis avec eux leurs travaux dans bien des domaines et j'ai aussi partagé leurs peines devant la barbarie destructrice actuelle, mais les conditions sont bien tentantes. Je tiens à leur demander leur avis, ils comprennent très bien mes motivations

Aussi, c'est décidé, je mettrai fin à mes activités ici le 31 décembre 1955, après leur avoir trouvé un pilote du nom de Bedos qui restera très peu de temps. Raymond Fraisier, les administrateurs et tous regrettent mon départ, mais en attendant l'activité continue.

Tout d'abord je vais par le car et le train chercher le Miles enfin prêt à Bône et rentre le lendemain via Batna.

Massacre de la Compagnie Saharienne

Le 19 novembre 1955, réquisition par les militaire afin d'aller à Batna et ensuite à Biskra car il vient de se produire un grave accrochage au sud des Aurès, entre Khanga-Sidi-Nadji et Seïar. Un détachement de la Compagnie saharienne portée d'El-Oued est tombé dans une embuscade. Bilan : une dizaine de morts et de blessés, un véhicule incendié. Une partie des blessés est à l'hôpital de Batna et l'autre à Biskra. Parmi eux des amis, bien sûr, des Goumiers et des appelés arrivés récemment à El-Oued. Départ avec le capitaine Woisard et le caporal-chef Bertrand. Biskra, première étape, à l'hôpital nous trouvons Zenne, avec qui j'avais sympathisé à El-Oued. Une balle lui a traversé la main et il a reçu de nombreux éclats de grenade. Blessé, il a vu les fellaghas s'acharner sur les corps et il ne doit la vie qu'au fait d'être tombé dans une crevasse d'où les Légionnaires le découvriront à demi mort le lendemain. Je prends du courrier pour sa famille et lui apporte de quoi lire. Nous passons ensuite à la morgue pour identifier les restes de deux corps car les fellaghas se sont acharnés sur les cadavres et les ont brûlés. Avec les Sœurs de l'hôpital, toujours très courageuses, nous découvrirons les restes. La scène est difficilement supportable. Pauvres gars ! Vous ne saviez pas à quelle sorte de bêtes sauvages vous aviez à faire et, si quelqu'un, par hasard vous l'avait dit, vous ne l'auriez pas cru !

Nous repartons sur Batna où nous retrouvons un lieutenant gravement blessé et mon ami Robert, blessé plus légèrement. Cet accrochage a aussi fait deux disparus. Pendant quelques jours, tous les moyens sont mis en œuvre pour les rechercher. En vain. Quelque temps plus tard, une patrouille de Légionnaires retrouvera un cadavre horriblement mutilé, non identifiable, que l'on supposera être l'un d'eux. Le retour sur El-Oued a lieu le lendemain dans une atmosphère lugubre.

Un Saharien à Alger

A El-Oued tout le monde porte la tenue saharienne, c'est-à-dire le *sarouel*, le chasse-mouche de cuir, les *naïls* ou les *belleras* (sorte de chaussures en peau soupe), la chemisette et le chèche. Comme les autres, j'ai adopté cette tenue très pratique.

Le 13 Décembre, au retour de Ghardaïa sur Touggourt avec un ingénieur de la maison Berliet, M. Maygay, je pense être rapidement à El-Oued et m'offrir une bonne sieste et une partie de piscine.

A Touggourt il m'est demandé, toute affaire cessante, de remonter Monseigneur Mercier, évêque du Sahara, à Boufarik, à côté d'Alger. Nous voilà partis, mais comme par hasard, je n'ai rien emporté pour me changer et mon portefeuille sonne le creux. Voyage au long cours, car, avec un fort vent debout, le Fairchild se traîne et c'est au beau milieu de l'après-midi que nous arrivons à Boufarik. Il est trop tard pour rentrer, aussi, après avoir vainement cherché une chambre dans toute la ville, force m'est d'aller à Alger par le train. Comme ce n'est pas la période du Carnaval, mon accoutrement m'attire bien des regards intrigués et en plus l'état de mes finances me permet tout juste de trouver une chambre dans un hôtel minable de la rue de Tanger. C'est pas tout, j'essaye de trouver, dans le coin, un petit restaurant dans mes prix où mon déguisement ne sera pas trop remarqué, d'autant plus que dans ma ceinture j'ai mon revolver type 1892 qui n'est pas un modèle de discrétion car il fait une bosse des plus suspectes et, pour comble, je n'ai aucun papier sur moi (ce revolver, j'ai pris l'habitude de l'avoir dans l'avion en permanence, car en cas de panne dans ces régions peu sûres il pourrait peut-être bien m'être utile). Dans le cas présent, je préférerais l'avoir laissé à El-Oued.

Un petit restaurant : *La Grenouille*. Je pousse discrètement la porte et me glisse à la première table venue dans un coin. Personne ne m'a particulièrement remarqué, j'ôte mon chèche et je le pose sur la chaise à côté. Une fois assis, nul ne fait attention à mon aspect insolite. C'est alors qu'une exclamation fait retourner toute la salle.

– *Mais c'est pas possible, c'est bien lui, c'est le « barbu » comment allez vous ? Vous êtes venu vous perdre à Alger ?*

La gérante de ce restaurant n'est autre que Madame Debenne, la femme du foreur qui m'avait si bien dépanné il y a quelques mois à Hamraïa, et la voici qui raconte à la cantonade mes aventures sahariennes en les enjolivant un peu. Tout le monde tient à m'offrir une anisette. Ma tenue vestimentaire, du coup, ne surprend plus. Je me lève pour aller au bar et le revolver glisse de ma ceinture, tombe sur le carrelage, et traverse toute la salle. Comme discrétion bravo ! C'est pas demain que je pourrai postuler à un remplacement d'OSS 117 ou de Francis Coplan.

Enfin, puisque je suis en pays de connaissance, tout le monde rit de grand cœur. Après une bonne soirée, dès le matin, retour à Boufarik où je retrouve avec plaisir des copains de promotion, pilotes sur Siebel et LEO 45. Retour sur El-Oued sans incident, mais depuis ce jour, je n'ai plus jamais entrepris un déplacement sans un minimum vestimentaire de rechange, papiers et portefeuille.



Rue de Tanger !

Décollage tangent et au revoir El-Oued

Le Service de l'hydraulique vient d'implanter un forage non loin de la frontière tunisienne, tout près de la piste routière qui rejoint El-Oued à Nefta et Tozeur. Une petite cérémonie est prévue pour inaugurer ce puits qui doit non seulement alimenter une palmeraie qui sera créée sur le site mais aussi les compagnies sismiques et pétrolières qui viendront plus tard prospector la région. Pour la circonstance, nous serons à trois avions, trois Fairchild. Celui du Service de l'hydraulique piloté par l'ami Baudier, celui de Touggourt piloté par Lucien Esposito et le mien. Nous partons tous d'El-Oued en plus ou moins vol de groupe et après avoir survolé les vieux bordjs de Bir-el-Adal et de Chouchet-el-Youdi, nous arrivons en vue du forage. La piste est petite, environ six cents mètres, limitée d'un côté par le derrick et le camp et de l'autre par un cordon de dunes d'au moins quinze mètres et la largeur n'excède pas l'empattement d'un gros camion. Baudier se pose le premier et dégage son avion tout au bout, la queue dans le sable, Lucien Esposito se pose ensuite et met son avion dans la même position, face à lui. A mon tour, je suis le plus chargé, j'approche pleins volets en effleurant la dune, touche des roues juste à l'entrée. L'avion roule très vite et je fini par stopper à une dizaine de mètres avant le derrick en passant entre les deux avions arrêtés, explication, il y a un léger vent arrière.

C'est pas le tout, mais il va falloir repartir...

D'après Baudier, c'est jouable chargé comme je le suis, mais c'est juste. C'est avec appréhension que j'attends l'heure du départ. Baudier, en habitué des lieux, s'aligne, met les gaz sur freins et arrache son avion au trois-quart de la piste, mais ils ne sont que deux à bord. C'est au tour de Lucien Esposito qui emploie la même procédure mais utilise presque la totalité de la piste (ils sont trois). Je fais reculer mon avion à la main avec l'aide des foreurs au maximum et gagne ainsi une vingtaine de mètres. En avant, un bon point fixe, sélection de magnétos, tout va bien, il faut y aller gaz sur freins, un cran de volets, l'avion prend sa vitesse avec une lenteur désespérante. Réduire et freiner ? Il n'en est pas question, je casserai tout. Queue haute, le bout de piste est terriblement proche jamais je ne vais décoller, j'attrape la commande de volets et sort tout, l'avion se soulève et reste à ras du sol, la dune est là toute proche, je la passe miraculeusement, les roues à toucher dans un nuage de sable et redescend derrière dans un *sahan* ce qui me permet de prendre un peu de vitesse, de rentrer tout doucement les volets et de passer en puissance de montée.

Les deux autres pilotes qui ont tourné en observant mon décollage poussent un ouf de soulagement. Pas tant que moi sans doute !

Encore quelques vols en cette fin 1955 avec les élèves sur le Miles et un dernier aller-et-retour Touggourt le 31 décembre avec le Fairchild.

Soirée d'adieu le soir à l'hôtel Transat au son des tamtams de la compagnie de Tirailleurs Sénégalais qui vient d'arriver en renfort. Année riche en heures de vol, en péripéties de toutes sortes, en amitiés.

Année également triste à plus d'un titre où j'ai vu des choses que j'aurais aimé ne jamais connaître.



En conclusion

AERO-CLUB d'EL OUED
Avenue Laperrine
E L O U E D
Tel 001 et 076

Je soussigné FRAISIER Raymond, Architecte à EL OUED, Président de l'Aéro-Club de cette ville, certifie que Monsieur RICHER de FORGES Roland a été pilote de notre club du 1^{er} Janvier 1956 à ce jour.

Tout au long de cette année de travail nous n'avons eu qu'à nous louer des bons services de Monsieur de FORGES. Il a effectué à bord de notre avion d'innombrables liaisons et évacuations sanitaires souvent par très mauvais temps (vents de sable). Dans toutes ces circonstances il a su à la fois faire preuve de courage, de prudence, de serviabilité et d'une parfaite connaissance de son métier. Il convient également de souligner sa bonne humeur et son parfait esprit d'équipe. Tous les membres du club conserveront de Monsieur de FORGES un excellent souvenir et le remercient pour l'excellent travail accompli durant son trop bref séjour dans notre club.

Le Président de l'Aéro-Club
à EL OUED.



signé:FRAISIER

Album photos



▲ ▼ *El-Oued, la ville aux mille coupoles*





▲ ▼ *El-Oued*



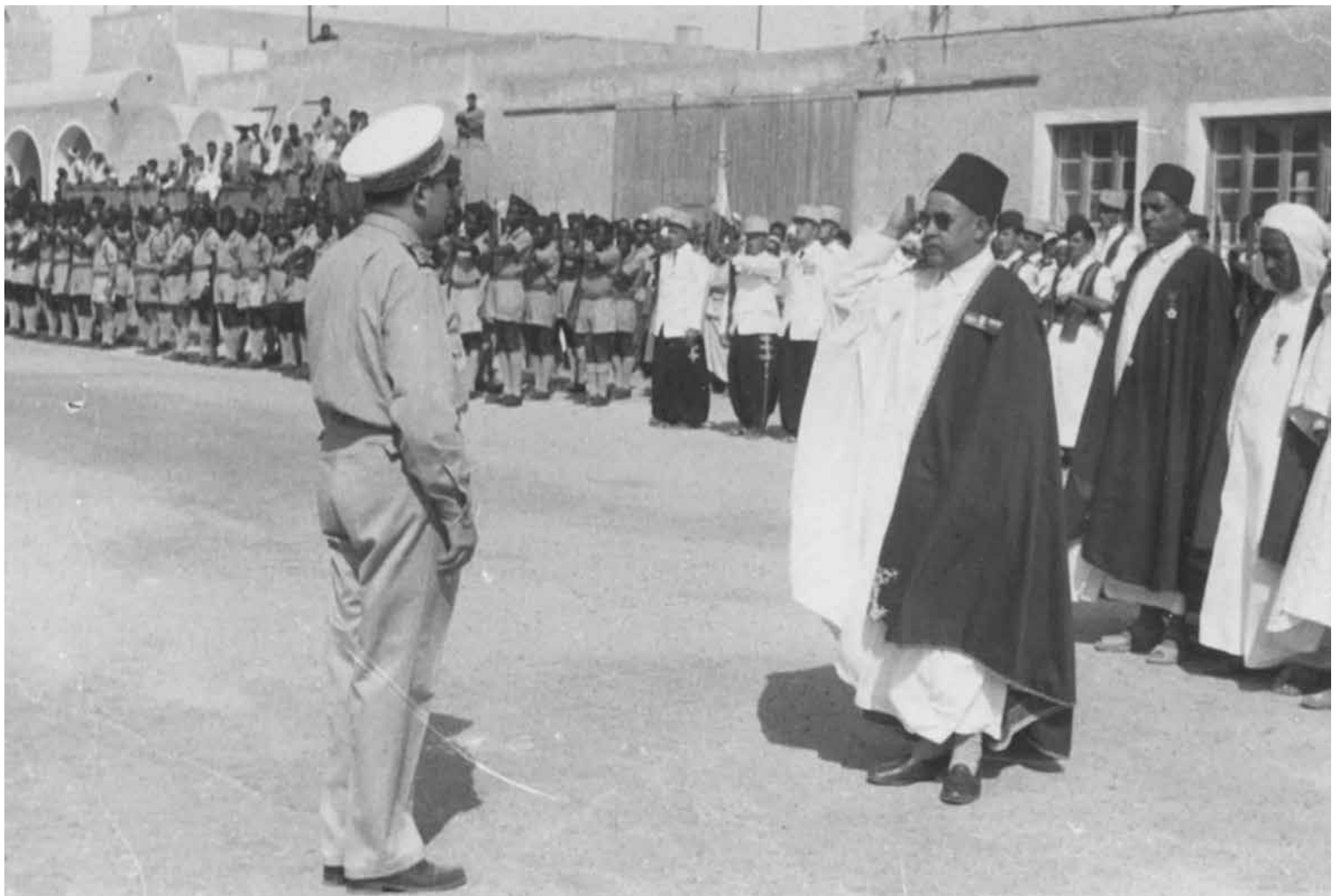


▲ ▼ *Revue de la Compagnie Saharienne à El-Oued*





▲ *La Compagnie Saharienne en opération* ▼ *La Compagnie Saharienne portée*





▲ ▼ *La Compagnie Saharienne portée*





▲ ▼ *La Compagnie Saharienne portée*





▲ *Compagnie Saharienne portée* ▼ *L'aérodrome d'El-Oued en 1958*



Jean-Louis Garnier

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)



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Mai 2017
ISBN 978-2-9506620-9-5
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite