

SGAA Escadrille Mercure Afric Air



Pierre Jarrige

PROLOGUE

Algérie, pétrole et aviation

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

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

Il faut 24 heures à un camion pour franchir les 1 000 km de route entre la côte et Hassi-Messaoud, 2 à 3 heures suffisent en avion. L'avion est indispensable aux rotations du personnel qui a une semaine de congé toutes les trois semaines et pour le transport urgent de fret.

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

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

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

Trois compagnies aériennes exploitent des lignes régulières vers les aérodromes du Sahara : Air France (*Deux-Ponts*, DC 3 et DC 4), Air Algérie (*Noratlas*, DC 3 et DC 4) et Aérotec (DC 3, Beech 18 et *Broussard*).

À ces grandes compagnies aériennes, s'ajoutent plusieurs autres compagnies qui s'emploient à satisfaire les demandes importantes pour le transport à la demande de passagers et de fret et pour la recherche et la prospection des nappes pétrolières. À l'exception de la SGAA qui exploite des Bristol 170 *Freighter*, ces compagnies utilisent des bimoteurs légers, souvent issus des surplus de guerre, les plus répandus de ces bimoteurs étant les De Havilland DH 89 *Dragon Rapide*.

Les avions, soumis à de rudes épreuves dans des conditions extrêmes de chaleur et de vent de sable, connaissent de nombreux incidents techniques et les mécaniciens sont rompus aux interventions les plus complexes dans un environnement rustique.

Les pilotes, pris par la frénésie du rythme intense des pétroliers, soumis à la pression de l'urgence des évacuations sanitaires ou des livraisons des pièces essentielles, ne comptent pas leur temps. Ils dépassent souvent 100 heures de vol, et atteignent quelques fois 150 heures de vol dans le mois en navigant seuls à bord, dans un milieu hostile, sans moyens radio et sans assistance technique.

Sommaire

Prologue

SGAA 1

L'activité de la SGAA

De Havilland DH 89 *Dragon Rapide*

Avro 652A *Anson*

Cessna UC-78 *Bobcat*

Bristol 170 *Freighter*

Super Aero 45

Le Super Aero 45 en Algérie, par Roland Richer de Forges

Carnet de vol de Roland Richer de Forges

Paysages Sahariens

Escadrille Mercure 40

L'activité de l'Escadrille Mercure

Cessna UC-78 *Bobcat*

Beechcraft 18

Max Holste 1521 *Broussard*

Aero Commander 680

Carnet de vol de Roland Richer de Forges

Afric Air 58

L'activité d'Afric Air

Avro 652A *Anson*

Piper PA 23 *Apache*

Les photos de ce document sont de : André Amadeuf, Archives Berliet, Jean-Claude Beck, Jean-Pierre Bes, Michel Boinot, Jacques Buffet, André Callay, Jean Catelier, André Chauvière, Bernard Chenel, Alain Crosnier, Jean Delacroix, Jean Delmas, Jacques Delol, Georges Denoual, Denise De Tinguy, Michel Dupont, Guy Espirac, Didier Faure, Guy Gallice, Pierre Gassiot, Joseph Gitchenko, Francis Grand, Jean-Renaud Guillemot, Alain Jattiot, Émile Koltan, Francis Lagarde, Éditions La Régordane, Vincent Lassus, Pierre Lazzarini, Claude Le Bihan, Yves Le Cossec, Claude Loustau, Raymond Macia, Jean-Claude Maillot, Michel Maitrot, Pierre Marion, Gilles Mengual, Roger Moca, Alain Ranc, Roland Richer de Forges, Serge Rosa, Jean-Pierre Roure, Pierre Samin, André Siramy, Claude Totereau, Alain Vaissière, Michel Vanuxeem, Bertrand Verdier, Marcel Vervoort et Georges Vieville.



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Septembre 2021

ISBN 979-10-97541-31-6

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite



L'ombre d'un DH 89 Dragon Rapide dans la région d'In-Salah

SGAA

Société Générale d'Affrètements Aériens

L'activité de la SGAA

Fondée le 23 juin 1955 à Aubervilliers et basée sur l'aérodrome de Maison-Blanche, la Société générale d'affrètement aérien (SGAA) est créée à Alger en 1956 par Roger Colin, replié d'Indochine, avec le chef-pilote Roger Morançay qui sera remplacé par Ducros en juillet 1958. Responsable technique : Thominet. Chef-pilote : Georges Valencia. Parmi les pilotes : Picois, Georges Bricout, Couzon, Legeay, Espagnet, *Kiki* Chaumeil, Eichelbrenner, Frénel, Arnulphe, Henri Bourdens, Carton, Ducrocq, Hesse, Lepage, Obrech, Stocklin, Vincent Lassus, Roland Richer de Forges, Gabriel Margerit, Jean Robert de Saint Vincent et Aimé Trébosc.

Directeur technique : Marcel Gourdon, qui est remplacé par Sailer en juin 1959. André Thominet (*Gros Minet*) est mécanicien navigant et chef de piste. Famin est chef de hangar, Marcel Hureau est chef mécanicien, Recorbet est radio et Boyau est aux opérations.

Le premier avion est le DH 89A *Dragon Rapide* F-BHTH revendu début 1959 à Aéro Sud. Quinze autres DH 89A *Dragon Rapide* suivront :

F-BEFU loué à Aéro Sud.

F-OBHI acheté début 1957, détruit à Fort-Flatters le 24 août 1960.

F-BFEH acheté mi 1957.

F-OBAL acheté en juillet 1957.

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

F-OBHH acheté en mars 1958, vendu à la CGTA mi 1960 et racheté en janvier 1961.

F-OBHI, ancien F-LAAL.

F-BCDB venant de Air Sud.

F-BGIS acheté début 1960 et revendu à Air Saoura fin 1960.

F-BGXT acheté début 1960 et vendu à Air Saoura en février 1961.

F-BHAF acheté début 1960 et vendu à Air Oasis.

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

F-OAUE acheté mi 1960 et utilisé jusqu'en janvier 1962.

F-BFVM acheté à la Compagnie générale de transports en Algérie en janvier 1961 et détruit le 9 janvier 1962 à In-Aménas.

F-OBOI acheté à la Compagnie générale de transports en Algérie début 1961.

La SGAA possède également les *Super Aero 45* F-OBCC et F-OBCD achetés en octobre 1957, deux Avro 652 *Anson* (F-OBII et F-OBMP) achetés à la CTA, deux Cessna UC-78 *Bobcat* (F-BHDR et F-DABV) venant d'Air Travaux et cinq Bristol 170 *Freighter* arrivés fin 1957 : F-BFOT, F-OBDP, F-OBGF, F-OBDR et F-OAUJ. Le DC 3 F-BFGB sera revendu rapidement à l'armée de l'Air car la compagnie n'a pas l'autorisation de l'utiliser en ligne.

Les cinq Bristol 170 *Freighter* sont affrétés par Air France pour les lignes du Sud et pour des transports depuis la métropole vers Hammaguir et Reggan. Deux Avro *Anson* sont loués à CTA (dont le F-OBMP). Un *Dragon Rapide* est en détachement à Adrar, un autre à El-Goléa.

Le 19 février 1958, le *Super Aero 45* F-OBCC percute le djebel Bou-Zegza (à proximité de Chréa) de nuit au retour vers Alger, vraisemblablement à la suite d'une panne électrique, en entraînant la mort du pilote Stocklin et d'un mécanicien.

En 1958, la SGAA assure, avec les *Dragon*, les *Bobcat* et les *Anson*, des lignes côtières au départ d'Alger vers Bougie, Djidjelli, Bône et Philippeville. Le 16 novembre 1958, ouverture de la ligne Constantine-Guelma. Au cours des deux derniers trimestres 1960 et du premier trimestre 1961, la Compagnie enregistre 6 804 heures de vol et 8 965 heures de vol sont effectuées en 1961 par cinq Bristol 170 *Freighter* et six *Dragon Rapide*.

La Compagnie compte alors dix pilotes, trois mécaniciens, trois radios, dix agents administratifs cinquante-sept agents techniques, sept agents de trafic et trois agents commerciaux.

Le *Dragon Rapide* F-OAPT est détruit à Géryville le 2 mars 1960 (les restes sont vendus à la CTA). Le *Dragon Rapide* F-OBHI est détruit à l'atterrissage à Fort-Flatters le 24 août 1960.

L'accident du DH 89A *Dragon Rapide* F-BFVM dans la région d'In-Aménas, le 9 octobre 1961, entraîne la mort du pilote Gabriel Margerit, du mécanicien Rousseau et de sept pétroliers

La compagnie cesse son activité en 1962 et deviendra Air Fret en métropole.



Roland Richer de Forges et Laffitte à Fort-Flatters

De Havilland DH 89 *Dragon Rapide*



▲ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Paul-Cazelles en 1956*

▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Maison-Blanche*





▲ ▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Maison-Blanche en 1959*





▲ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Paul-Cazelles en 1956*

▼ *Batna 1959, DH 89 Dragon Rapide immatriculé F-LAAL au Laos (où il n'a jamais été) avant de devenir F-OBHI le 9 juillet 1958. Il sera détruit à Fort-Flatters le 9 août 1960*





▲ ▼ *DH 89 Dragon Rapide F-OBHI accidenté à Fort-Flatters le 24 août 1960*





▲ ▼ DH 89 Dragon Rapide F-BHHF de la SGAA au stage parachutiste de Blida en juin 1959, pilote Roland Richer de Forges





▲ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Laghouat*

▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Atar en 1959*





▲ ▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Djidjelli en 1961*





▲ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Sidi-Bel-Abbès en 1956*

▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Oued-Hamimine en 1961*





▲ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA vers Fort-Flatters en 1959*

▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Fort-Flatters en 1959*





▲ ▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Fort-Flatters en 1959*





▲ ▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA et le pilote Vincent Lassus. Remarquer les hélices à pas variable*





▲ *Vincent Lassus aux commandes d'un DH 89 Dragon Rapide de la SGAA*

▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Djidjelli en 1958*





▲ *DH 89 Dragon Rapide à Djelfa en 1957*

▼ *DH 89 Dragon Rapide à Edjéleh en 1958, Lepage à droite*





▲ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA sur le Grand Erg*

▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Ouargla*





▲ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Djidjelli en 1962*

▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à In-Salah en 1958*





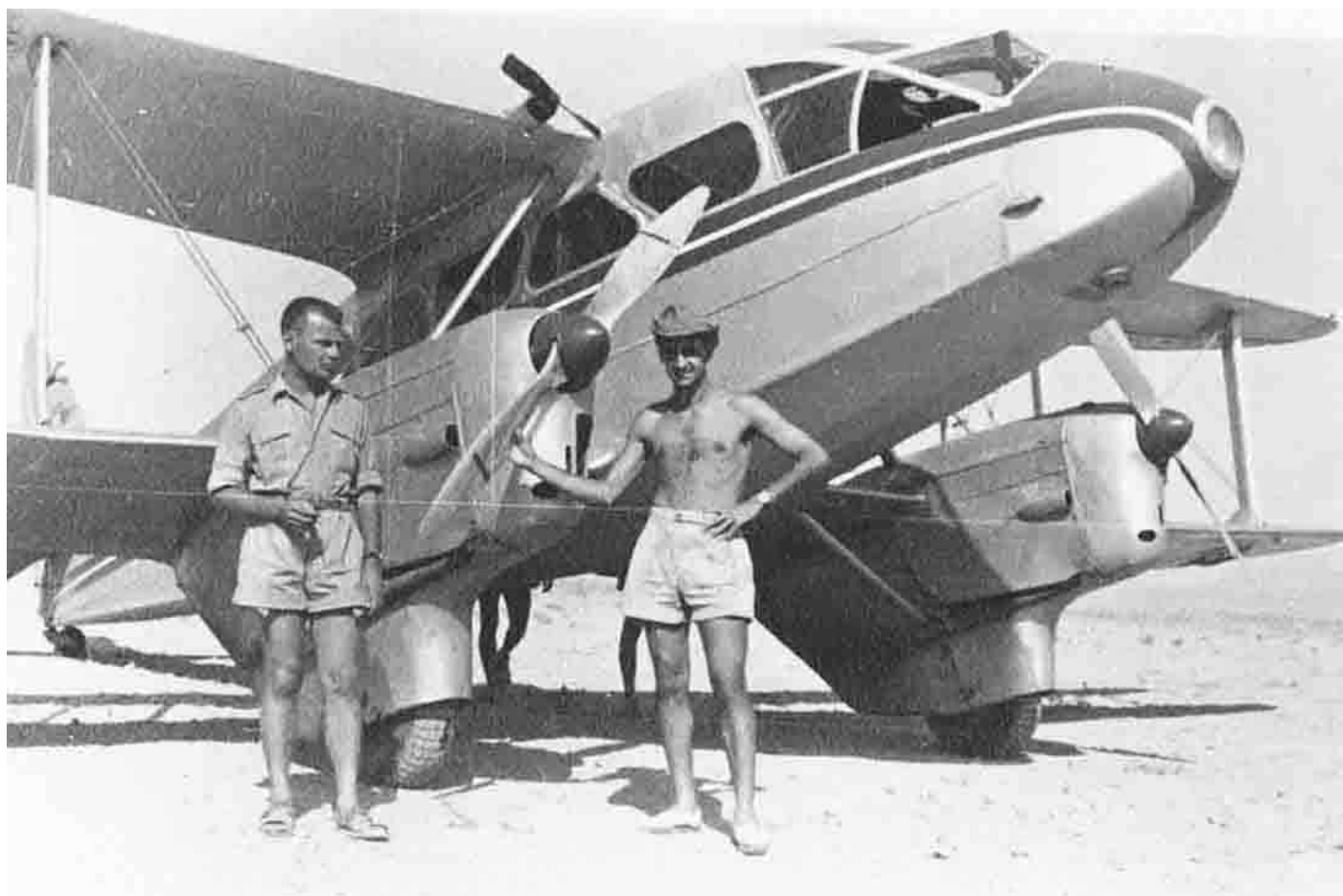
Roland Richer de Forges aux commandes d'un DH 89 Dragon Rapide de la SGAA



▲ *Roland Richer de Forges aux commandes d'un DH 89 Dragon Rapide de la SGAA*

▼ *Kiki Chaumeil atterrit en DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Gara-Brune (au nord d'In-Aménas) en 1961*

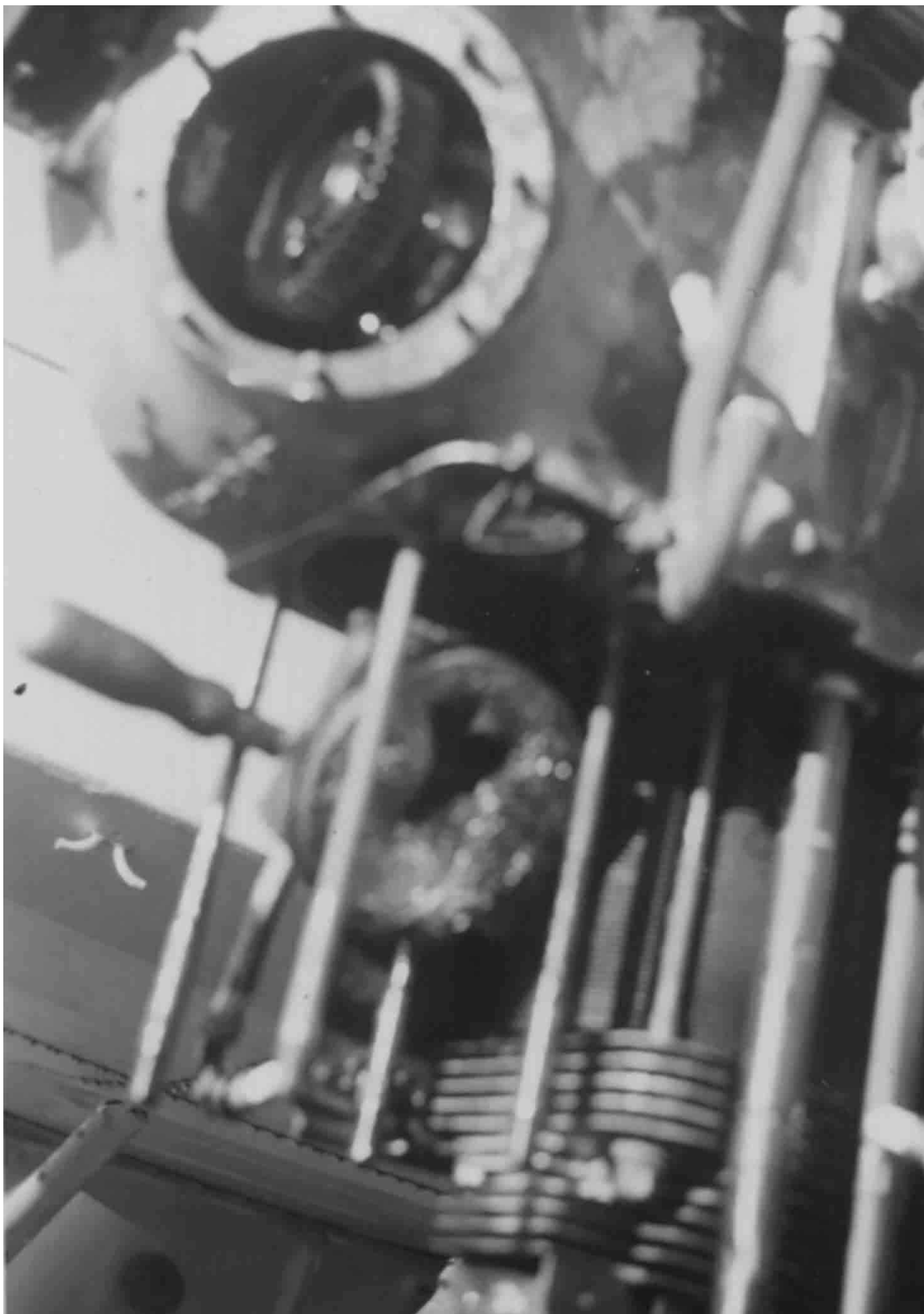




▲ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Bordj-de-l'Agha en 1957, soldats du 584^{ème} BT*

▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à In-Salah en 1958*



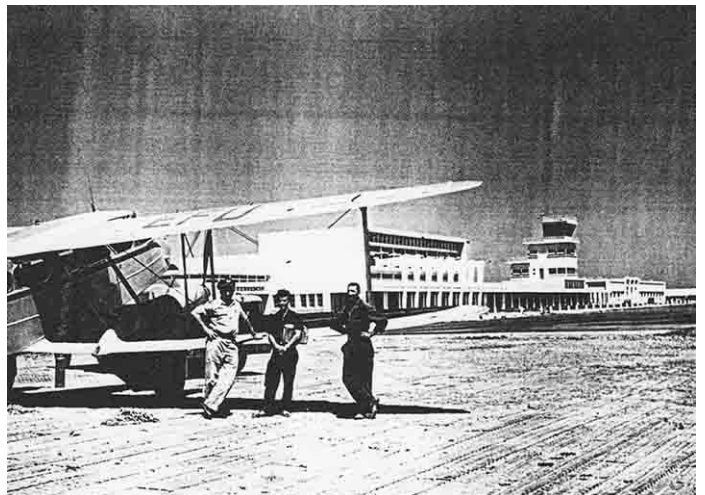
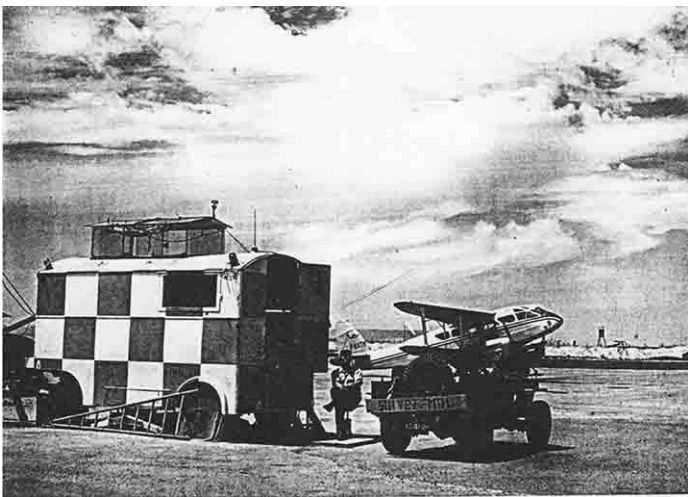
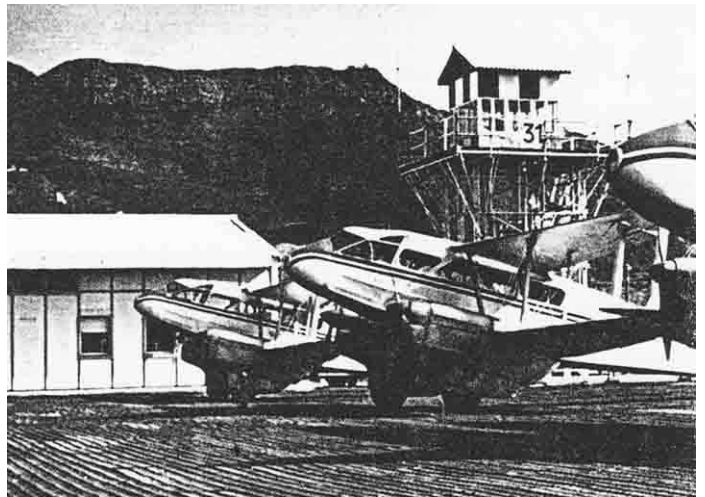
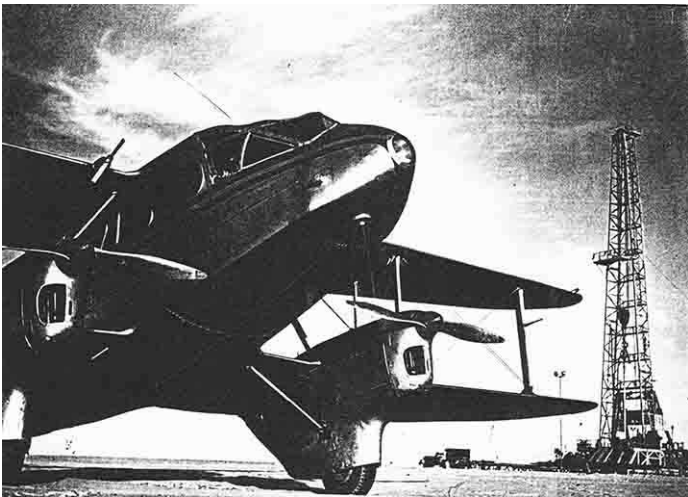


Les dégâts causés par une soupape qui passe à travers une tête de piston d'un moteur d'un Dragon rapide

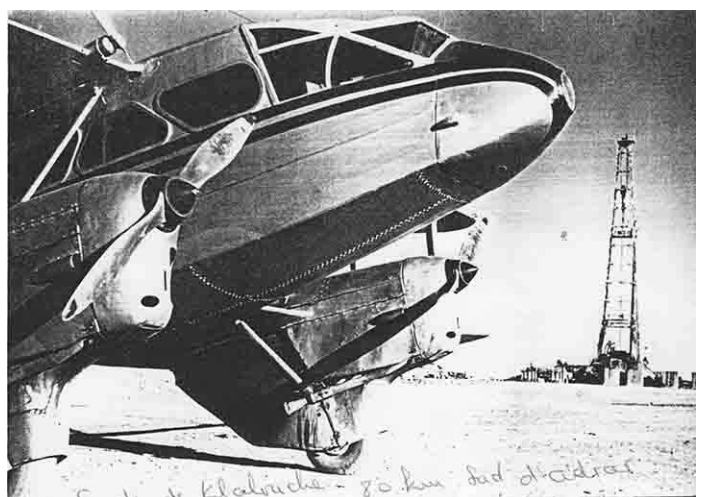
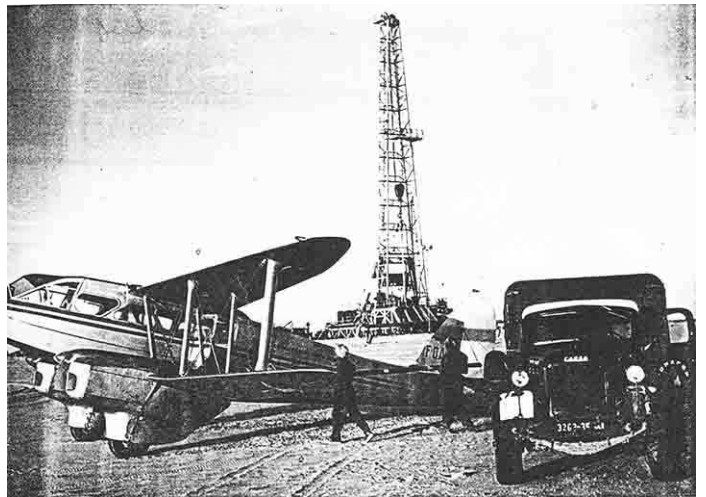
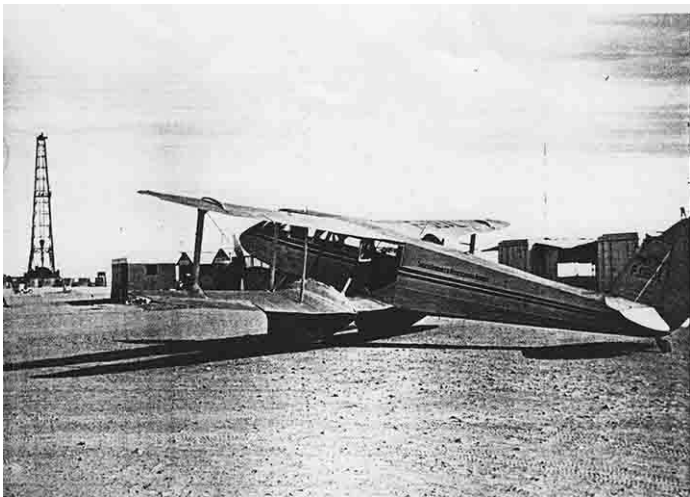
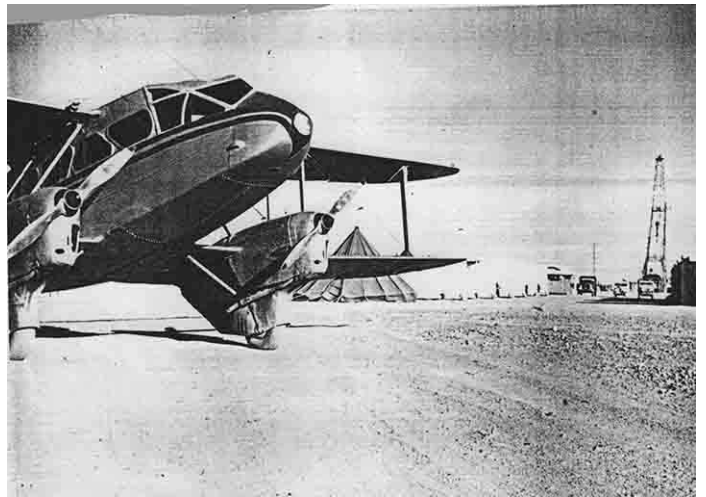
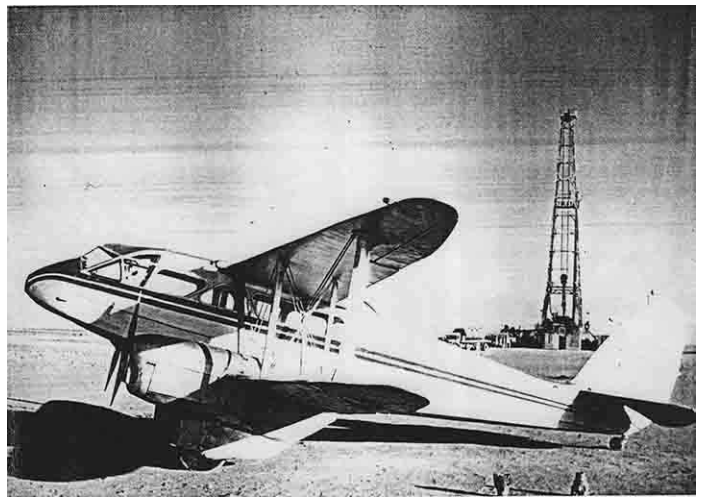


DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Zaref

Dragon Rapide de la SGAA en action



Dragon Rapide de la SGAA en action



C. de Klalricha - 80 km Sud d'Adrar



▲ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA sur le désert de Tinrhert*

▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SGAA*





▲ Sur le parking d'El-Goléa, derrière les Dassault Flamant de l'armée de l'Air, un Super Aero 45 et deux DH 89 Dragon Rapide de la SGAA

▼ Airspeed Consul et DH 89 Dragon Rapide de la SGAA à Maison-Blanche en 1957



1960			
Octobre	20	Ventes 2 avions avro. (FOBHH et FBFVM -)	240.000,00
		Payables en 24 valeurs de 10.000,00 frs)	
		chacune échéancées du 31/10/60 au 30/9/62	
		soit : 24 x 10.000,00 =	240.000,00
1960			
Octobre	20	Vente de un Avion AVRO. FOBO I	105.000,00
		payable en 24 valeurs	
		dont 23 de 4.400,00 frs chacune échéancées	
		du 15/12/1960 au 15/10/1962	101.200,00
		et une de 3.800,00 au 15/11/1962	3.800,00
			<hr/>
			345.000,00
			<hr/>
			345.000,00
			<hr/>

▲ Vente de deux DH 89 Dragon Rapide et d'un Avro 652A Anson par le CTA à la SGAA

Avro 652A Anson

▼ À Maison-Blanche en 1958, devant le hangar de la SGAA, le pilote Roland Richer de Forges (à droite), de retour de la ligne côtière avec un Avro Anson



Cessna UC-78 *Bobcat*



▲ ▼ *Le Cessna UC-78 F-BHDR de la SGAA à Orléansville en 1958*



Bristol 170 *Freighter*



▲ ▼ *Bristol 170 Freighter de la SGAA à Maison-Blanche en 1959*





▲ ▼ *Bristol 170 Freighter de la SGAA à Maison-Blanche en 1959*





▲ ▼ *Bristol 170 Freighter de la SGAA*





▲ *Bristol 170 Freighter de la SGAA à Maison-Blanche en 1960, Serge Rosa*

▼ *Changement de moteur sur un Bristol 170 Freighter de la SGAA à Maison-Blanche en 1960, Serge Rosa à droite*



Super Aero 45



▲ *Super Aero 45 F-OBCC de la SGAA à El-Goléa en 1956*

▼ *Le Super Aero 45 F-OBCE de la SGAA à Colomb-Béchar en 1960 et l'essencier Aboukrat*



Les Super Aero 45 en Algérie par Roland Richer de Forges

Le Super Aero 45 OK-KFO avait été acheté à l'issue du Salon du Bourget 1957 par l'Omnium Technique Saharien basé à El-Goléa, il était devenu F-OBBDT et était peint crème avec des filets bleus foncés. Le 24 octobre 1957, je réceptionnais cet avion à Toussus. Je pilotais depuis six mois le F-OAZZ de la CPC à Tébessa. Cet avion était d'un pilotage agréable, très maniable, avec 7 heures d'autonomie. Lors de mon lâcher sur le OK-KFN, Monsieur Blaha, alors champion de voltige, me fit exécuter toute la voltige classique tout d'abord en bimoteur puis avec un moteur coupé et ensuite les deux hélices en drapeau ! Ces avions qui avaient des qualités indéniables, devaient se révéler bien décevants pour une utilisation intensive en Afrique et particulièrement au Sahara. Ils ont été au nombre de six en utilisation en AFN et m'ont valu, ainsi qu'à de nombreux pilotes, bien des émotions.

Tout d'abord, les pneus Barum d'origine avaient tendance à tourner sur la jante par temps chaud. Les freins, justement appelés ralentisseurs, fuyaient rapidement par tous les joints. La génération électrique, calculée très juste pour un avion où toutes les servitudes étaient électriques (train, volets, hélices, instruments, téléphone de bord, carburant), nous réservait des surprises désagréables dont la plus courante était la panne totale lorsque le master switch sautait. Cela m'est arrivé en approche au Bourget le 7 novembre 1957 à la tombée de la nuit et ce n'est que plus tard que j'ai réussi avec une seule VHF et sans éclairage, à faire une percée gonio à Melun-Villaroche, c'était assez sportif !

Le changement de pas des hélices était commandé par un petit moteur électrique qui entraînait la rotation des pieds de pales par un long arbre à cardans multiples. Au Sahara, la moindre poussière de sable sur les petits contacts avait pour résultat des changements de pas intempestifs, avec souvent l'impossibilité de réajuster le régime avec la commande manuelle. Plusieurs fois, j'ai dû me dérouter ou même me poser n'importe où à cause de cela.

À froid, les moteurs démarraient bien et tournaient comme des montres suisses, mais à chaud, gare au vapor lock ! Le chauffage cabine, qui faisait également office de dégivrage de la verrière, laissait aussi passer les gaz d'échappement.

Avec le F-OBBDT, le 6 janvier 1958 à El-Goléa, j'ai fait une sortie de piste à l'atterrissage, suite à un éclatement de pneu, compliqué cette fois d'une rupture de canalisation de freins. L'avion, bien abîmé (rupture du bâti-moteur droit), fut réparé sur place par Monsieur Fraix et je volais encore quelques mois avec. Il termina sa carrière en panne d'hélice (une de plus) à Bou-Saâda et il fut détruit par les Algériens à coup de pioches quelque temps après l'indépendance.

Le F-OBGD, livré à Paris sans équipement radio, fut également convoyé par mes soins à Genève afin d'y être équipé. Je lâchais son pilote, Bertrand de Franville, à Toussus et à Orly. Il entrepris ensuite un convoi qui devait le mener à Madagascar. En novembre 1957, première panne à El-Goléa (verrouillage défectueux de la verrière) ensuite, accompagné d'Henri de Montmarin, représentant Omnipol pour la France, panne d'électricité entre Tessalit et Gao. Obligés d'atterrir dans la verte nature, ils resteront huit jours avant d'être retrouvés et par la suite dépannés. L'avion, arrivé à Niamey, fut révisé par une équipe tchèque. Tous deux poursuivirent quelques mois plus tard leur voyage. Hélas, une nouvelle panne au Kenya se termina par un crash. Heureusement, l'équipage fut sauf.

Les Super Aero 45 F-OBCC et F-OBCD, propriété de la SGAA, sont équipés par les soins de Marcel Gourdon, directeur technique et ex-Véritas, de pneus Dunlop (plus d'éclatements) et une modification des freins a été proposée, elle n'aura pas le temps d'être appliquée. Fin 1957, le F-OBCC tombe en panne électrique à Biskra avec le pilote Stocklin. Un mécanicien est envoyé en dépannage, au retour de nuit vers Alger le 19 février 1958, le F-OBCC percute le djebel Bou-Zegza en entraînant la mort des deux occupants. On suppose qu'il a eu une nouvelle panne électrique.

Le 12 avril 1960, je convoie le F-OBCD d'Alger à Colomb-Béchar. Quelques jours plus tard, son pilote, en finale à Colomb Béchar-Ville, a la surprise de voir ses hélices passer toute seules en drapeau en courte finale, alors qu'il est sur petit pas. L'avion termine sa carrière quelques mètres avant la piste, l'équipage et les passagers sont saufs.

Le F-BILP appartenant à la SARM (Société aérienne de recherches minières) est celui qui vola le plus grâce, il faut le dire, aux mécaniciens Mora, Nughes et Gravier qui, pour chaque heure de vol, passaient plusieurs heures de mécanique. Ce dernier Super Aero, piloté au début par Adda, avait une petite modification du refroidissement des carburateurs faite à ma demande en Tchécoslovaquie, ainsi qu'une vague protection du système de changement de pas contre le sable.

Il y a trente ans de cela, et après plus de 20 000 heures de vol sur de nombreuses machines, je garde, malgré tous ces avatars, un bon souvenir du pilotage de cet avion.

Carnet de vol de Roland Richer de Forges

Roland Richer de Forges, pilote de la SGAA, passe indifféremment d'un type d'avion à un autre : *Dragon Rapide*, Super Aero 45 et *Bobcat*.

Les 30 et 31 août 1958, il convoie, de Bône à Toussus-le-Noble, le Super Aero 45 F-OAZZ de la Compagnie des Phosphates de Constantine à une vitesse qui dépasse largement celle des *Dragon Rapide*. Il effectue ensuite, le 7 septembre 1958, un aller et retour Alger - Bougie avec le Nord 1203 *Norécrin* F-BEMH d'Air Oasis.

Les aérodromes sont aussi variés que les aérodromes sahariens des pétroliers non référencés sur les cartes d'atterrissages, les aérodromes importants de la ligne côtière ou celui, éphémère, de la ligne Alger-Bourbaki.

DATE	AÉRONEF		FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	Report des heures ↓	PILOTE	
	TYPE	Immatriculation				double	1 ^{er} pilote
23-8-58	DH 83A	FBHTH	Pilote	QUALIFICATION DH 83A, DRAGON	1.00	95.15	228.55
"	"	"	"	ENTRAÎNEMENT	0.30		
26-8-58	Super Aero	F-OAZZ	"	Vol d'essais	0.15		
27-8-58	"	"	"	TÉBESSA - RASSAL AÏOUN	0.10		
"	"	"	"	RASSAL AÏOUN - BÔNE	0.50		
"	"	"	"	Local. vol d'essais après réglage effectués	0.20		
30-8-58	"	"	"	BÔNE - AJACCIO	2.45		
31-8-58	"	"	"	AJACCIO - NICE	1.25		
1-9-58	"	"	"	NICE - CANNES	0.10		
2-9-58	"	"	"	CANNES - LIMOGES	2.30		
"	"	"	"	LIMOGES - TOUSSUS	1.30		
7-9-58	N 1203E	F-BEMH	"	ALGER - BOUGIE			
"	"	"	"	BOUGIE - ALGER			
9-9-58	DH 89 A	FBHTH	"	ALGER - BOURBAKI	1.00		
Total général des heures PILOTE :				Totaux à reporter		96.15	240.20
Heures 217 ³ / ₄ Minutes : 93							

DATE	AÉRONEF		FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	Report des heures ↓
	TYPE	Immatri- culation			
9-2-59	C.78	FBHM	Pilote	TIN-TAYART - EDJELAH	
10-2-59	"	"	"	EDJELAH - GHANET	
"	"	"	"	GHANET - EDJELAH	
12-2-59	DH 83A	FBART	"	EDJELAH - ISSAOUANE	
"	"	"	"	ISSAOUANE - EDJELAH	
19-2-59	C.78	FBHR	"	EDJELAH - TIN-TAYART	
"	"	"	"	TIN-TAYART - EDJELAH	
21-2-59	"	"	"	EDJELAH - ISSAOUANE	
"	"	"	"	ISSAOUANE - EDJELAH	
25-2-59	"	"	"	KALAL	
27-2-59	"	"	"	EDJELAH - TIN-TAYART	
"	"	"	"	TIN-TAYART - EDJELAH	
21-2-59	"	"	"	EDJELAH - ISSAOUANE	
"	"	"	"	ISSAOUANE - DJOUA	
Total général des heures			PILOTE :	Totaux à reporter	
2521 Heures 58 Minutes :					

PILOTE	
JOUR	
double	1 ^{er} pilote
36.15	553.00
	1.00
	0.45
	0.40
	1.00
	1.10
	1.10
	1.15
	0.50
	1.15
	1.05
	1.30
	0.30
36.15	555.10

56 ANNÉE 1960 MOIS DE MARS

QUANTIÈME du mois	AÉRONEF		FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	Report des heures ↓
	TYPE	IMMATRI- CULATION			
22.3	C.78	FBHDR	Pilote	BISKRA - ALGER	
25.3	DH 83A	F.BFEH		ALGER - BOUGIE	
				BOUGIE - Djidjelli	
26.3				Djidjelli - SÉTIF	
				SÉTIF - Djidjelli	
				Djidjelli - ALGER	
11	C.78	FBHDR		ALGER - BOUGIE	
				BOUGIE - ALGER	
27.3				ALGER - QUARGLA	
"				QUARGLA - ELGASSI	
"				EL GASSI - QUARGLA	
28.3				QUARGLA - ALGER	
31.3	DH 83A	F.BGXT		ALGER - BOUGIE	
Total général des heures			PILOTE	Totaux à reporter →	
3405 heures 43 minutes					

PILOTE	
JOUR	
double	1 ^{er} pilote
	1392.25
	1.30
	0.55
	0.25
	0.35
	0.30
	1.30
	0.50
	0.55
	2.40
	0.35
	0.40
	2.50
	0.55
	1407.15

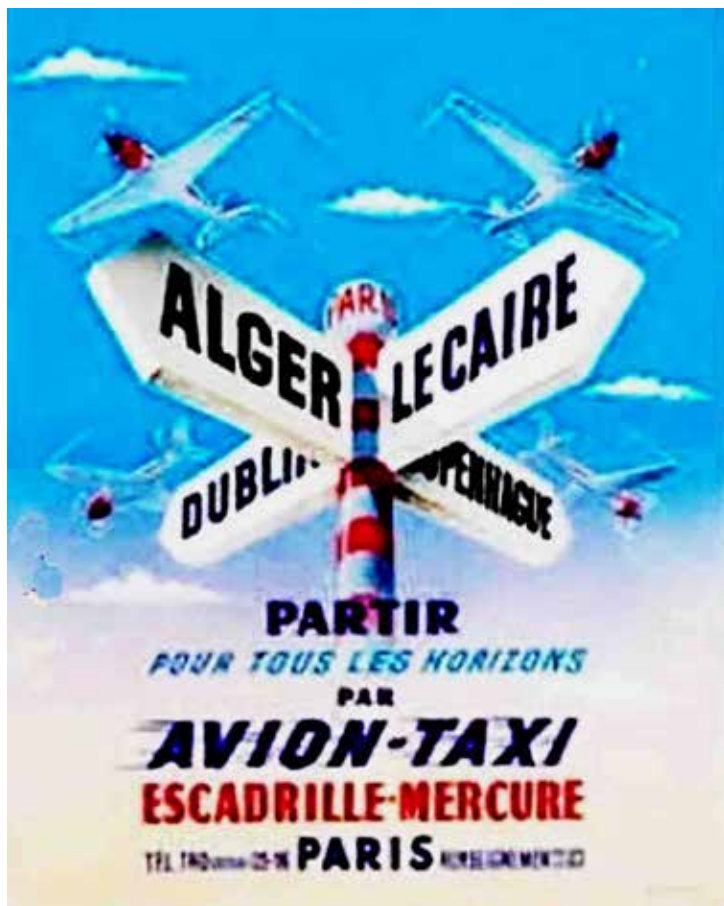
Paysages sahariens





Escadrille Mercure

L'activité de l'escadrille Mercure



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

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

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

Le nom d'Escadrille Mercure est repris par Mr Delataille. L'entreprise, dont le siège est 29 rue du Berry à Paris, installe une antenne au 8, rue Courbet à Alger et elle partage le parking d'Aérotec à Maison-Blanche.

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

Les avions :

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

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

Aero Commander 680E : F-BJAR, F-BKBF.

Max Holste 1521 *Broussard* : F-OBIY (acheté le 11 octobre 1962 à la Société d'exploitation géophysique).

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

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

L'Escadrille Mercure continuera quelques temps son activité après l'indépendance de l'Algérie.



BILLET DE PASSAGE
PASSENGER TICKET
ET AND
BULLETIN DE BAGAGES
BAGGAGE CHECK
ÉMIS PAR ISSUED BY

N° 15258
BILLET A.R.



TAXIS

ESCADRILLE
Mercurie

AÉRIENS



SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE
AU CAPITAL DE 1.000.000 DE FRANCS N°

R. C. SEINE 58 674

SIÈGE SOCIAL :
29, RUE DE BERRI, PARIS-8°

BALzac 32-10



VOIR CONDITIONS DE TRANSPORT PAGE 2

CACHET DE L'AGENCE ÉMETTRICE - PLACE OF ISSUE

BILLET de PASSAGE
ET
BULLETIN de BAGAGES

N° 021665

ÉMIS PAR



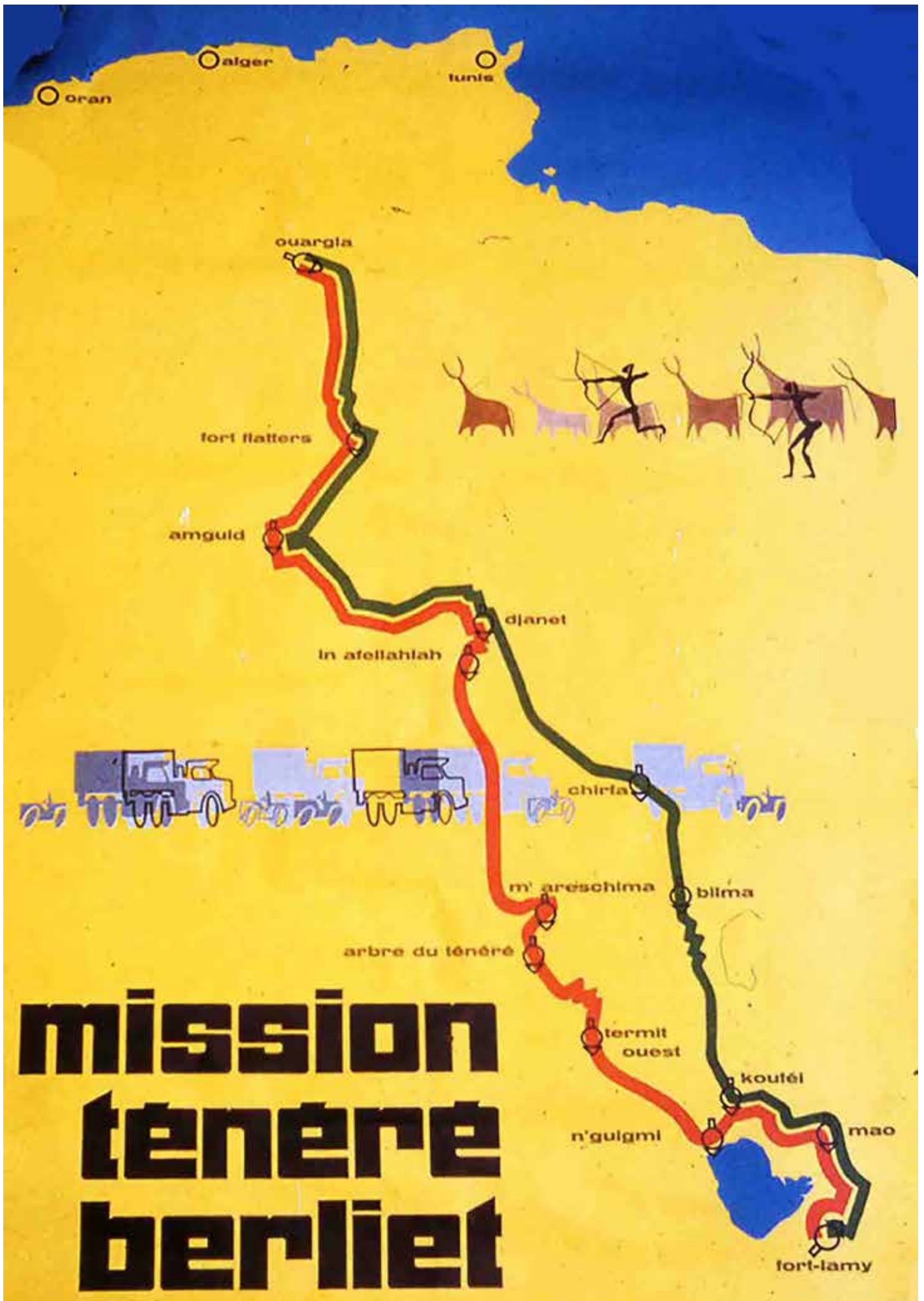
ESCADRILLE
Mercurie

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

Voir les Conditions du Contrat
de Transport au dos du Billet

PARIS - BALzac 32-10 — ALGER - 66-04-01 — NICE - 88-90-53 — CANNES - 39-30-01

EMIS par		Mercurie ESCADRILLE		BILLET DE PASSAGE BULLETIN DE BAGAGES		104		N° 021665				
SOUMIS AUX CONDITIONS DE TRANSPORT FIGURANT AU DOS DU BILLET												
TARIF		BAGAGES		ITINÉRAIRE Non valable pour le transport				HORAIRE				
Classe	Base du Tarif	Valable jusqu'à	Franchise	ENREGISTRÉS Nb	N Enr Pds	DE	Trans- porteur	N° de la ligne	DATE	HEURE	État Rés.	Composantes du prix
						ALG						
						A						
						DE						
						A						
						DE						
						A						
NOM DU PASSAGER				NON CESSIBLE		DATE ET LIEU D'ÉMISSION		PRIX				
4° DE TINGUY						ALG		CONTRE VALEUR				
ITINÉRAIRE COMPLET				BILLETS COMPLÉMENTAIRES		12-12-62		TAXES				
ÉMIS EN ÉCHANGE DE				DATE ET LIEU DE L'ÉMISSION ORIGINALE		AGENT : 6-2-		REPORT				
								TOTAL				
Si les passagers ont enregistré un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par le Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie de bagages.										MODE DE PAIEMENT		ENDOS



Le périple du Cessna UC-78 Bobcat F-BHDP de la Mission Berliet, du 21 novembre 1959 au 10 janvier 1960

Cessna UC-78 *Bobcat*



▲ ▼ *Le Cessna UC-78 Bobcat F-BHDP de la Mission Berliet, du 21 novembre 1959 au 10 janvier 1960*





▲ ▼ *Le Cessna UC-78 Bobcat F-BHDP de la Mission Berliet, du 21 novembre 1959 au 10 janvier 1960*





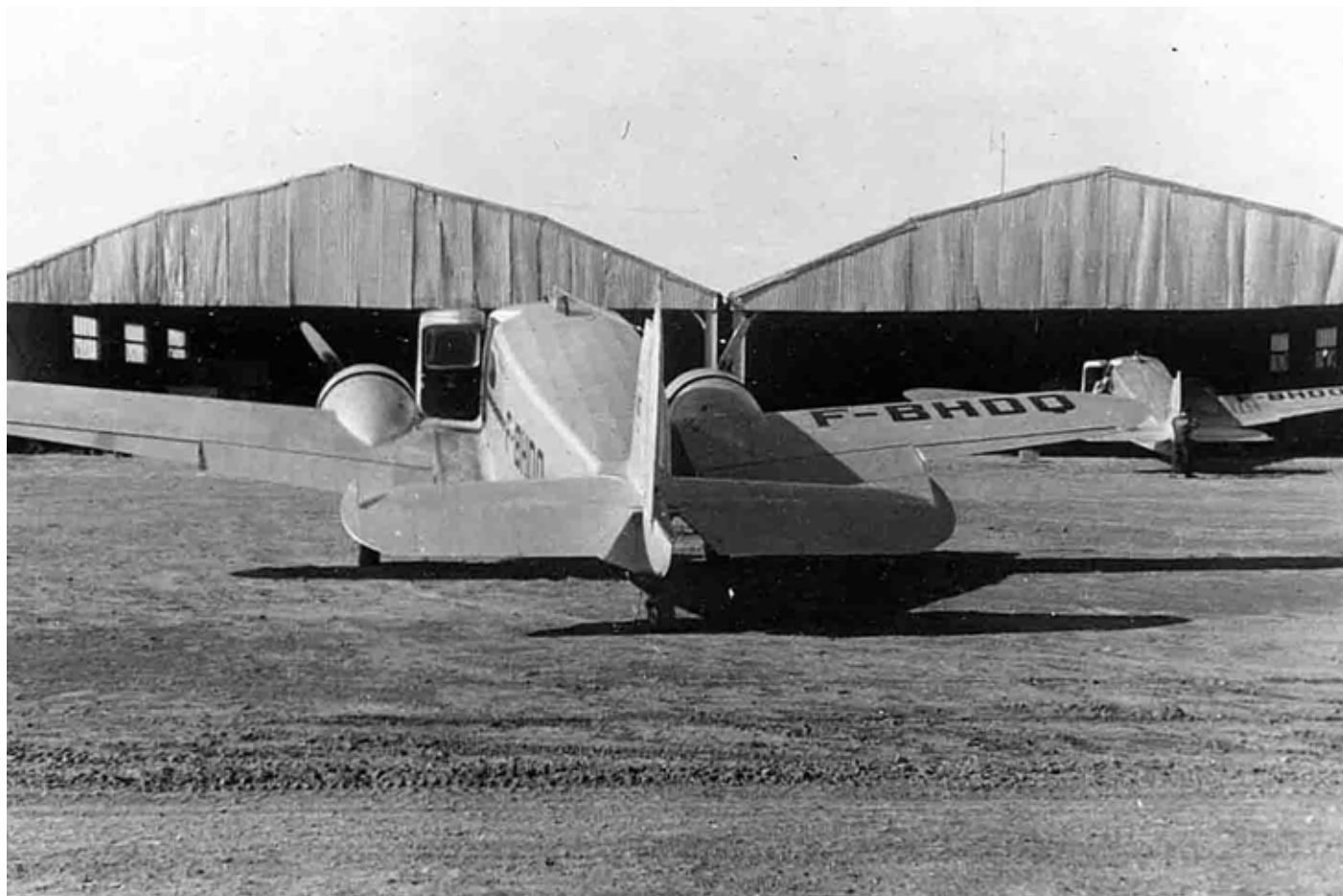
▲ ▼ *Le Cessna UC-78 Bobcat F-BHDP de la Mission Berliet, du 21 novembre 1959 au 10 janvier 1960*





▲ ▼ *Les Cessna UC-78 Bobcat F-BHDQ et F-BHDO de l'Escadrille Mercurie*





▲ *Cessna UC-78 Bobcat F-BHDO de l'Escadrille Mercure à Laghouat-Tilrempt en 1957*

▼ *Problème de train d'atterrissage pour le Cessna UC-78 Bobcat F-BFHL de l'Escadrille Mercure*



Beechcraft 18



▲ *Beech 18 de l'Escadrille Mercure à Laghouat-Tilrempt en 1957*

▼ *Beech 18 de l'Escadrille Mercure à El-Goléa en 1956*





▲ *Beech 18 de l'Escadrille Mercure et le pilote Emmanuel Carissimo*

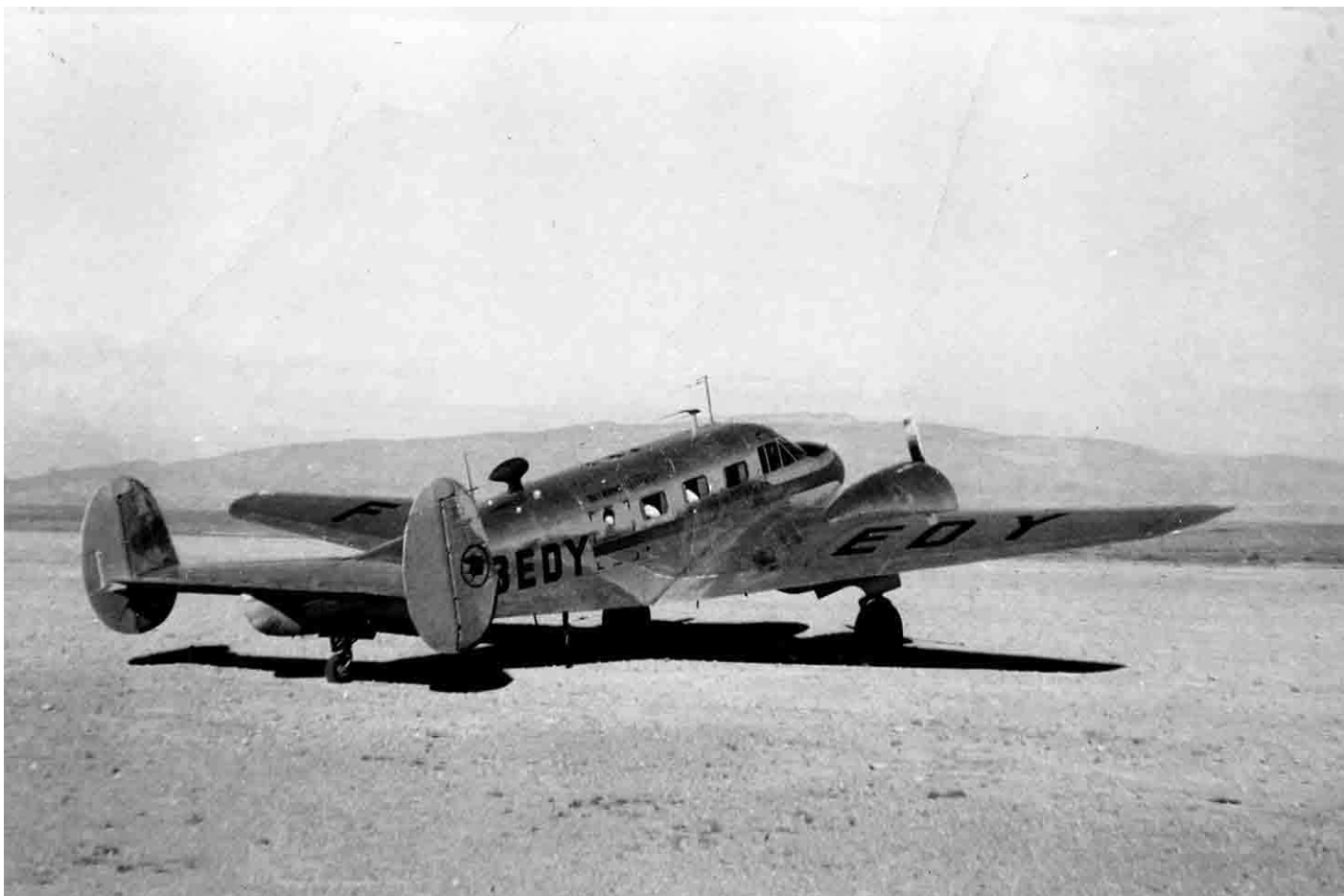
▼ *Beech 18 de l'Escadrille Mercure*





▲ ▼ *Le Beech 18 F-BENE de l'Escadrille Mercure et sa fin de carrière dans le Hoggar. Bernard Allix est devant l'épave*





▲ *Beech 18 de l'Escadrille Mercure*

Max Holste 1521 *Broussard*



▲ À Oued-Irara, le Broussard F-OBIY de l'Escadrille Mercure entre le Sikorski S 58 de Gyrafrique et un Broussard d'Aérotec

Aerocommander 680



▲ Aerocommander 680 F-BKBF de l'Escadrille Mercure à Sidi-Bel-Abbès en 1962

▼ Aerocommander 680 F-BJAR de l'Escadrille Mercure à Chéragas en 1958





▲ ▼ *Aerocommander 680 F-BJAR de l'Escadrille Mercure à M'Sila en 1960*





▲ *Aero Commander 680 F-BJAR de l'Escadrille Mercure à Chéragas en 1958*

▼ *Aero Commander 680 F-BJAR de l'Escadrille Mercure à Fort-Flatters en 1960*





▲ *Aero Commander 680 F-BJAR de l'Escadrille Mercure à La Sénia*

▼ *Aero Commander 680 F-BKBF de l'Escadrille Mercure et Serge Rosa à Maison-Blanche en 1962*





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

▼ *Aerocommander 680 de l'Escadrille Mercure à Chéragas en 1958*



Carnet de vol de Roland Richer de Forges

Roland Richer de Forges, devenu pilote de l'Escadrille Mercure sur *Bobcat*, *Broussard* et *Beech 18* (C-45). L'activité de la Compagne continuera quelques mois après juillet 1962.

ANNÉE 1961				MOIS DE Septembre			PILOTE		
QUANTIÈME du mois	AÉRONEF		FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	Report des heures	JOUR			
	TYPE	IMMATRICULATION				JOUR double	1 ^{er} pilote	2 ^e	
1.9	C.78	F.BEHL	Pilote	ALGER - OVARGLA			2300.55		
				OVARGLA - FORT FLATTERS			2.55		
				FORT FLATTERS - TAMANRASSET			2.20		
2.9				TAMANRASSET - TAMANRASSET			3.05		
4.9				TAMANRASSET - RENAISSANCE			2.50		
				RENAISSANCE - TAMANRASSET			1.25		
				TAMANRASSET - RENAISSANCE			1.00		
				RENAISSANCE - TAMANRASSET			1.15		
				TAMANRASSET - RENAISSANCE			1.00		
9.9				RENAISSANCE - TAMANRASSET			1.05		
				TAMANRASSET - RENAISSANCE			1.10		
10.9				RENAISSANCE - TAMANRASSET			1.05		
				TAMANRASSET - RENAISSANCE			1.05		
11.9				RENAISSANCE - TAMANRASSET			1.05		
				TAMANRASSET - RENAISSANCE			1.05		
Total général des heures				PILOTE	Totaux à reporter →		2322.15		
4349 heures 18 minutes									

ANNÉE 1962				MOIS DE NOVEMBRE			PILOTE		
QUANTIÈME du mois	AÉRONEF		FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	Report des heures	JOUR			
	TYPE	IMMATRICULATION				double	1 ^{er} pilote	2 ^e	
8.11.62	MH1521C	F.OBDC	Pilote	HAGGI MESSAOUD - EL-CASSI					
9.11.62				EL-CASSI - HAGGI MESSAOUD					
				Q R F					
	BEECH 18S	F.O.A.X.J		HAGGI MESSAOUD - EL-CASSI			0.30		
				EL-CASSI - HAGGI MESSAOUD			0.30		
				HAGGI MESSAOUD - ALGER			0.35		
12.12.62	C45H	F.BKRD		LE BOURGET - ESSAIS			2.00		
13.12.62				LE BOURGET - ESSAIS			1.25		
14.12.62				LE BOURGET - PERPIGNAN			2.40		
				PERPIGNAN - ALGER					
21.12.62				ALGER - Vol ESSAIS			0.55		
22.11.62				ALGER - EL GOLÉA			3.00		
				EL-GOLÉA - IN AMQUEL			3.10		
Total général des heures				PILOTE	Totaux à reporter →		2828.25	40	
4910 heures 03 minutes									

(1) Ces heures sont comptées dans

Afric Air

L'activité d'Afric Air

119, rue Michelet, Alger.

Afric Air est en liaison étroite avec la Société algérienne de constructions aéronautiques (SACA), une partie de ses avions est au nom de la SACA.

Jean Lignel, ingénieur de Sup'Aéro (promotion 1931), avait fondé en 1935, avec André Maillet, la Société française de construction aéronautique (SFCA) afin de construire le *Taupin*, biplan en tandem. Désireux de décentraliser la production, Jean Lignel entre en relation, en 1936, avec l'entreprise de menuiserie des beaux-frères Chollet, Nicole et Longobardi (CNL) à Hussein-Dey, pour construire le *Taupin* et le biplace *Taupin 5/2*, premiers avions construits en série sur le sol africain. En septembre 1939, Jean Lignel crée la SACA dans le but de construire des Morane-Saulnier 315 dans l'usine désaffectée de la Tabacop à Boufarik. Les Morane-Saulnier 315 ne seront pas construits mais Renault récupère l'usine et y construit, pendant la guerre, des planeurs Avia 152A, Avia 40P et Caudron C 800. L'usine, devenue en 1945 propriété des la SNCASE, sera ensuite affectée à l'Atelier industriel (AIA) d'Alger. Jean Lignel poursuivra l'activité de la SACA et participera ensuite à la création d'Air Algérie.

Dans les années 50, le conseil d'administration de la SACA est constitué par le président : Xavier Lasbordes, le directeur général : Jean Lignel et les administrateurs : Léon Adida, Michel Bernard, André Meunier, Jean Trelaun et Laurent Porte.

La SACA représente les avions Piper pour l'Algérie.

Air Afrique utilise des Avro 652 *Anson* achetés à la RAF. L'*Anson* F-OBAG quitte Southampton le 19 avril 1957. Le F-OBAH est livré à Alger le 17 octobre 1957 et le F-OBAI le 6 décembre 1957, puis le F-OBGO et le F-OBHB.

Le Piper *Apache* F-OAZY arrive en avril 1957.

À partir du 31 octobre 1958, Afric Air effectue trois fois par semaine la ligne Bougie-Sétif et retour. En février 1959, la compagnie lance le circuit Bougie-Djidjelli-Philippeville, en concurrence avec la SGAA, avec les Avro 652 *Anson* très peu fiables avec leurs moteurs *Cheetah*.

2 537 heures de vol sont effectuées en 1960, avec 4 700 passagers, 293 tonnes de fret et 17 tonnes de courrier.

Du 1^{er} juillet 1960 au 1^{er} mai 1961, la compagnie effectue 1 760 heures de vol, elle compte cinq pilotes dont Michel Maitrot et Guy Arnulphe, treize agents d'entretien et cinq agents administratifs. Elle assure la surveillance de l'oléoduc Hassi Messaoud-Bougie

19 décembre 1959 : le Piper PA23 *Apache* F-OBAT d'Afric Air, piloté par Guy Arnulphe et parti de Bougie pour Philippeville, tombe en mer entre Djidjelli et Cavallo à la suite d'une panne de moteur dans du très mauvais temps. Le pilote rejoint la côte à la nage, mais les quatre passagers périssent.

La flotte se compose de quatre Piper *Apache* : F-OBOF, F-OBPR, F-OBVA, F-OBVB, F-OBAR (détruit le 17 octobre 1959 dans la région d'Alger) et F-OBAT détruit le 19 décembre 1959 et cinq Avro 652 *Anson*.

Afric Air poursuivra son activité quelques temps après l'indépendance de l'Algérie.

HOMMES D'AFFAIRES...
SOCIETES...

Il existe dans la gamme des avions

" P I P E R "

l'appareil qui convient à votre activité !

" P I P E R "

la plus grosse production mondiale d'avions
d'affaires est représentée pour l'ALGERIE
et l'OCRS par la

**SOCIETE ALGERIENNE
DE CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES
(S.A.C.A. - AFRIC AIR)**

119, rue Michelet — ALGER
Téléphone : 681.20 et 557.51

qui se tient à votre disposition

pour toutes ventes ou locations

Avro Anson



▲ ▼ *Avro Anson d'Afric Air à Sétif en 1960*





▲ ▼ *Avro Anson d'Afric Air*





▲ ▼ *Avro Anson d'Afric Air et le pilote Michel Maitrot*





▲ *Avro Anson d'Afric Air à Bougie*

▼ *Avro Anson d'Afric Air à Maison-Blanche en 1957*





▲ *Avro Anson d'Afric Air à Sétif en 1960*

▼ *Avro Anson d'Afric Air à Chéragas en 1959*





▲ *Avro Anson d'Afric Air à Sétif*

▼ *Avro Anson d'Afric Air à Oujda en 1957*



Piper PA 23 Apache



▲ *Piper Apache d'Afric Air à Bougie en 1958*

▼ *Piper Apache d'Afric Air à Maison-Blanche en 1957*





▲ *Piper Apache d'Afric Air*

▼ *Piper Apache d'Afric Air à Tlemcen-Zenata en 1961*





▲ ▼ Le 3 octobre 1959, Max Conrad livre, à Maison-Blanche, un Piper Apache pour Afric Air. Il est baptisé par Madame Melchior (épouse du directeur-adjoint de l'Aviation civile), Max Conrad et Artola (commandant de l'aérodrome de Maison-Blanche)



Le « Grand-père volant » vient livrer à « Afric Air » le quatrième bimoteur « Piper Apache » de son parc

On sait que la Société Algérienne de Constructions Aéronautiques « AFRIC AIR » représente pour l'Algérie et l'O.C.R.S. la célèbre firme américaine « PIPER ». C'est à ce titre aussi bien qu'à celui de Compagnie de Transports Aériens, que cette Société vient de recevoir son quatrième bimoteur « PIPER APACHE ».

C'est le fameux Max Conrad, le « grand-père volant » qui une fois de plus a quitté ses dix enfants pour effectuer, aux commandes de cet appareil, sa cinquante-septième traversée de l'Atlantique.

Il s'agit d'un avion d'affaires doté de 4 places très confortables qui sera exploité par « AFRIC AIR » au service de la Société des Grands Travaux de Marseille dont on connaît l'activité saharienne.

Il assurera les liaisons rapides entre chantiers d'abord dans la région d'Edjeleh (pipe-line) puis dans celle d'Hassi-R'Mel (gazoduc).

L'arrivée de l'appareil donna lieu, dans le hangar d'« AFRIC AIR », à Maison-Blanche, à une sympathique manifestation au cours de laquelle M. et Mme Chastaing reçurent de nombreuses personnalités du monde aéronautique et du Sahara.

De droite à gauche : Le « Grand-Père Volant » M. Chastaing, notre délégué Général Jean Pezard et M. Chalard.
(Photo Yves Depagne)



▲ *Piper Apache d'Afric Air à Sétif en 1958*

▼ *Piper Apache d'Afric Air à Chéragas en 1959*





▲ *Piper Apache d'Afric Air à Maison-Blanche en 1958*

▼ *Piper Apache d'Afric Air à Sétif en 1960*





Ci-contre, intérieur d'un Piper Apache d'Afric Air

▼ *Piper Apache d'Afric Air à Biskra le 29 décembre 1960*



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)
- **À grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT en AFN** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Holste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Émile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvige dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)

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



Pierre JARRIGE
 www.aviation-algerie.com
 Septembre 2021
 ISBN 979-10-97541-31-6
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite