

Compagnies locales Travail aérien Aviation d'entreprise



Pierre Jarrige

Les photos de ce document sont de : Aéro-Revue, Alger-Revue, Alain Algudo, Jean-Félix Bonnin, Pierre Caillaud, André Callay, Jean Catelier, André Chauvière, Bernard Chenel, André Courant, Guy Dauré, Jean Delacroix, Jacques Delol, Jean Delmas, Denise de Tinguay, Devilliers, Alain Duban, Robert Espérou, Didier Faure, Henri Gantès, Jean-Louis Gosseaume, Francis Grand, Sébastien Guillemain, Henri Gantès, Pierre Gassiot, Daniel Hartmann, Jean-Claude Janvier, André Kraether, Pierre Lapeyre, Bertrand Lassalle, Michel Maitrot, Michel Mariet, Yves Marthot, Maurel, Jean Mercier, Jean Meyer, Bernard Mignot, Jacques Mutin, Pierre Olaya, François Perrin, Alain Ranc, Jean Reymond, Roland Richer de Forges, Karl Ruth, Claude Requi, Gérard Richaud, Serge Rosa, Fabrice Saint-Arroman, Michel Saunier, Claude Serviès, Marcel Vervoort, René Veyre et Gérard Wittemer.



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Octobre 2021
ISBN 979-10-97541-32-3
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Compagnies Locales

Aéro Sahara	1
Aéro Service Sahara	2
Aéro Sud	5
Air Alfa	8
Air Oasis	13
Air Saoura	22
CTA	24
LTA	29
SATAER	35
SNATA	36

Travail aérien

TAM	41
SCAUMA	47
SEMA et SALTA	48

Aviation d'entreprise

Généralités	50
--------------------------	-----------

Compagnies locales

Aéro Sahara

La société tunisienne Aéro Sahara est créée par Georges Masurel. Il s'agit d'une émanation de la STRAC (Société tunisienne de réparations aériennes et de construction). Aéro Sahara ne concerne que le transport à la demande de fret et de passagers sur le parcours de l'oléoduc Edjeleh-La Skhira (Tunisie).

La STRAC et Aéro Sahara utilisent l'Auster J1 F-BDPR, les Auster AOPV : F-BGOO et F-OAJP, les cinq Dornier 27 : F-OBMS, F-OBMT, F-OBOU, F-OBOV, F-OBVT, trois Noordwijn *Norseman* : F-OBTK, F-OBTJ et F-OBTC, trois DH 89 *Dragon Rapide* : F-OAME, F-OBGE, F-OBIA.

Aéro Sahara a effectué 1 378 heures de vol en 1960 pour 1 613 passagers, 38,7 tonnes de fret et 2,9 tonnes de courrier. Elle emploie huit pilotes (dont Georges Taillemite), douze mécaniciens et cinq agents administratifs.

Georges Masurel, né le 24 août 1921 en Tunisie, mécanicien de l'armée de l'Air en 1938, participe avec le Groupe *Lorraine*, en octobre 1941, aux opérations sur Tobrouk, comme mitrailleur de l'équipage du lieutenant-colonel Corniglion-Molinier. Il est muté au Groupe de chasse *Alsace*, en mai 1942. Il est affecté au *Normandie-Niemen* où il arrive à Ivanovo, en Russie, le 29 novembre 1942.

Il devient pilote à Rayak et il est affecté au groupe *Picardie* le 3 août 1944, puis au Groupe de Chasse Ardennes au sein duquel il participe à la campagne de France.

Il crée, en Tunisie, la STRAC et Aéro Sahara. À son retour en France en 1965, il fonde, à Perpignan, la compagnie aérienne EAS.



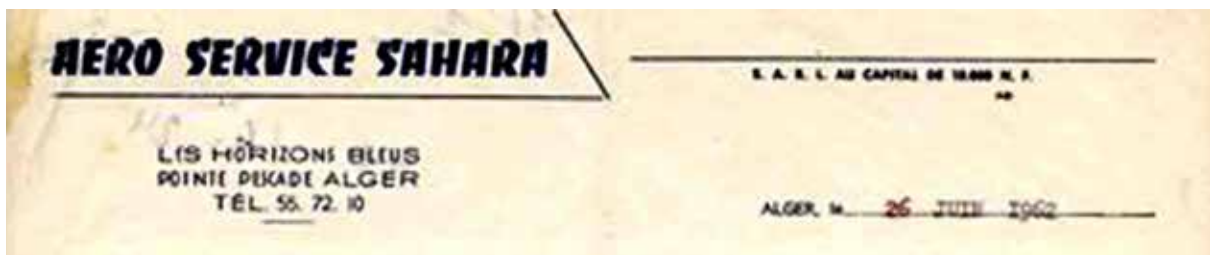
Aéro Service Sahara

La société Aéro Service Sahara est créée en 1958 par Pierre Dumont, ancien pilote militaire et ancien pilote d'Aérotec, et Roger Nezan (technicien) à Maison-Blanche (adresse : Les Horizons-Bleus à Pointe-Pescade).

Aéro Service Sahara utilise, pour les transports à la demande, les Piper *Tripacer* F-BFYP et F-OBAO (vendu au CEA à Agadès début 1962), le Beechcraft 35 *Bonanza* F-OBOL, le Cessna 185 F-OBVQ, le PA18 F-OALK (exploité pour la Société auxiliaire de matériel industriel électrique). Elle emploie trois pilotes, dont Alain Furon, un radio, deux mécaniciens, dont Serge Rosa. Cette société représente les avions Cessna et assure les vols et la maintenance d'avions privés appartenant à des compagnies pétrolières et autres.

Elle assure 1 139 heures de vol en 1960 avec 1 361 passagers et 18,6 tonnes de fret.

Au deuxième trimestre 1960 et premier trimestre 1961 : 1 033 h de vol et 1 288 passagers.



▼ Le hangar d'Aéro Service Sahara à Maison-Blanche





▲ *Le Beech 35 Bonanza F-OBOL d'Aéro Service Sahara à Maison-Blanche*

▼ *Serge Rosa et le Beech 35 Bonanza F-OBOL d'Aéro Service Sahara à Maison-Blanche*





▲ ▼ *Le Cessna 180 F-OBVQ d'Aéro Service Sahara à El-Abiod en 1961 et à Maison-Blanche*



▼ *Le Cessna 180 F-OBVQ d'Aéro Service Sahara à Tiaret-Bou Chékif en 1961*



Aéro Sud

La société Aéro Sud est créée à Bône en 1956 par Douare, Hureau, Ferellec, Recordet et Paul Joubert. Gérant : Dipace, puis Loublier,

Air Sud commence son activité à Bône début 1956 avec des anciens d'Aigle Azur et Air Outre-Mer en Indochine en achetant le DH 89 *Dragon Rapide* F-BEFU à la société Violet (apéritif Byrrh). Elle a, parmi les pilotes, Ferellec et Foriel et, parmi les mécaniciens, Recorbet .



Aéro-Sud est autorisée au travail à la demande et au transport de passagers (six personnes) au départ de Bône et de Constantine. Elle possède également une autorisation de transport saharien pour les liaisons des pétroliers.

Au début de son activité, elle exploite la ligne Bône-Batna-Tébessa qui est reprise par Air France. Le *Dragon Rapide* F-BEFU est alors loué à Maurice Boscher, de la SNATA, qui l'utilise au profit des Mines d'Ouzenza pour les liaisons de la mine avec Bône.

Le *Dragon Rapide* F-BCDB est acheté en Angleterre en juillet 1958, revendu à la SGAA en août 1959 et racheté en novembre 1960. Le *Dragon Rapide* F-BHTH est acheté à la SGAA en 1959. Aéro-Sud exploite également le *Dragon Rapide* F-OBAL de la SGAA.

Le *Dragon Rapide* F-BEFU est détruit à M'Laca (Fort-Miribel) le 30 avril 1960.

La compagnie achète deux Macchi MB 320 en novembre 1959 : le F-BBIM venant de la Société Hennessy (qui sera réformé en décembre 1960 à Hassi-Messaoud) et le F-BDHN venant des LTA. Elle exploite également le Fairchild 24 F-OAEM, acheté en juin 1960 à l'Aéro-club d'Algérie qui sera réformé en juin 1961, et le F-OABI appartenant à Aérotec.

Aéro Sud a effectué 1 347 heures de vol en 1960 et transporté 1 320 passagers. Au premier trimestre 1961 : 424 heures de vol et 374 passagers. Elle compte alors cinq pilotes, sept mécaniciens et deux agents administratifs.

▼ *Fairchild 24 F-OABI d'Aéro Sud à Batna en 1960*





▲ ▼ *Macchi 320 Vema F-BDHN d'Aéro Sud à Sétif en avril 1960*





▲ ▼ DH 89 Dragon Rapide F-BEFU d'Aéro Sud à Bône-Le Salines et à Laghouat en février 1959



▼ DH 89 Dragon Rapide d'Aéro Sud à Chéragas



Air Alfa

Récit d'Alain Ranc :

Le 9 mai 1958, après six ans de contrat je quitte l'armée de l'Air. J'ai effectué un séjour d'un an en Indochine à la 4^{ème} Escadre de Chasse et je viens de terminer un tour d'opérations en Algérie sur T-6. Je suis titulaire d'une licence de pilote professionnel et en attente d'un concours Air France. Je cherche du travail et je suis embauché par l'Aéro-club d'Oranie à Oran-La Sénia. Étant informé, en mars 1959, que les concours d'Air France sont suspendus jusqu'à nouvel ordre, je regarde autour de moi quelles sont les possibilités sur le marché aéronautique.

Avec l'arrivée du général De Gaulle, tout le monde pense qu'une grande période d'expansion vient de démarrer en Algérie. Les routes ne sont pas sûres et je transporte de nombreux membres de l'Aéro-club pour leurs déplacements professionnels. Entre autre, je transporte très souvent Lucien Perruche, le nouveau sous-préfet de Géryville, commune du Sud-Oranais dans l'Atlas Saharien, à 1 200 mètres d'altitude et en pleine zone rebelle. Lucien Perruche est pilote privé, je lui laisse piloter l'avion de l'Aéro-club et nous sympathisons. Je pourrais parler longuement de Lucien Perruche, de ses qualités d'homme, de son amitié et des aides qu'il m'a apportées. Monsieur le sous-préfet me fait la proposition suivante : « J'ai un budget transport important, j'ai un grand arrondissement à administrer et je n'ai pas toujours à ma convenance une protection militaire pour me déplacer. Ranc, trouvez-moi un avion pour mes déplacements ! ».

Dans un premier temps je m'adresse à la CTA, une compagnie de transports routiers dont le président vient de créer une branche aviation. Je m'installe à Géryville avec le Mousquetaire F-0BLH, je commence à voler pour la sous-préfecture et je démarre en même temps des petites lignes dans l'arrondissement. En trois mois, la recette de mes vols paye le Mousquetaire.

Je démissionne de la CTA, monte une SARL et Monsieur le sous-préfet m'obtient une licence d'exploitation (passagers, poste et fret sur avions de moins de 5,7 tonnes). Une amie me prête 10 000 francs et j'achète à Jean-Paul Weiss (ancien pilote de chasse) le Cessna 170 F-BHPF pour 70 000 francs (les 10 000 francs prêtés et douze traites de 5 000 francs).

Aimé Trébosc, chef-pilote de la CTA, me conseille de rencontrer Roger Colin, PDG de la SGAA qui, me dit il, a commencé comme tu veux le faire (c'est à dire sans un sou, très exactement 10 000 francs). Je téléphone à la SGAA et j'obtiens un rendez-vous un mercredi en fin d'après-midi (je m'en souviens comme si c'était hier) dans les bureaux du hangar de la SGAA à Maison-Blanche. Là, je rencontre un monsieur au sourire malicieux qui me dit, après m'avoir écouté : « Tu crois que ça va marché ton affaire ? » Après ma réponse affirmative, Roger Colin me fixe un rendez-vous pour le lendemain matin. Le lendemain je suis devant Roger qui me dit : « J'ai le Bobcat F-BHDR dont je n'ai pas besoin, je te prête un mécano, tu pars démarrer ta boîte sous les couleurs de la SGAA le temps d'obtenir ta licence d'exploitation ». Puis, Roger pousse devant moi sur son bureau une caissette métallique comme celle des commerçants dans les marchés. Dans la caissette, des billets d'avions vierges de la SGAA et une importante somme d'argent en liquide ! Je suis plus qu'étonné et tout ce que je trouve à dire c'est : « Merci Monsieur, je vais vous signer une décharge ». J'obtiens une réponse qui me lie à Roger pour toujours : « Ne m'emmerde pas avec ta décharge, quand tu auras des sous on fera les comptes ».

La Compagnie s'appelle « La Société Aérienne Des Hauts Plateaux », par abréviation Air Alfa (alfa, car entre Oran et Géryville tous les Hauts-Plateaux sont recouverts de cette plante). Le siège social est situé dans la boulangerie du village (chez Monsieur Elwers, ancien légion-

naire qui vide sa bouteille de bière plus vite que son ombre). La vente des billets se fait aussi à la boulangerie (agent commercial Monsieur Elwers, toujours le même). Les billets sont des « bons pour » telle ou telle destination qui sont détachés d'un carnet à souche. Sur chaque billet est collé un timbre fiscal pour être en règle avec l'administration de l'époque.

L'arrondissement de Géryville est constitué d'un certain nombre de douars et de regroupements de populations (Ghassoul, Aïn-el-Orak, Arbouat, Boualem). Toutes ces destinations sont à environ 20 à 25 minutes de vols de Géryville. Pour le sous-préfet et avec l'avion, chaque regroupement peut être visité dans la semaine. Par ailleurs, et toujours pour la Sous-préfecture, j'effectue des vols sur Oran, Colomb-Béchar, Alger.

Je transporte aussi des passagers vers le village d'El-Abiod-Sidi-Cheik à 35 minutes de Géryville. Ce village a toujours été très lié à la vie de Géryville pour des raisons économiques et religieuses. Les routes étant coupées, seul l'avion peut être utilisé, faute de convois militaires réguliers et en raison de l'insécurité.

L'entreprise se développe dans de bonnes conditions et je peux louer un DH 89 Dragon Rapide (en réalité très lent) pour ouvrir ma ligne impériale, Géryville-Oran, deux fois dans la journée du samedi et retour le lundi. J'ai enfin mon « gros porteur » et un programme bien établi.

Samedi matin à l'aube, transport de passagers (commerçants, cadres des entreprises de travaux publics, permissionnaires) sur Saïda, Sidi-Bel-Abbès et Oran. À Oran, démontage des sièges et chargement de 700 à 800 kilos de viande de bœuf pour le boucher de Géryville. À Géryville déchargement de la viande et chargement d'une trentaine de moutons vivants pour le boucher d'Oran. Puis retour à Oran, nettoyage de l'avion et pose d'une SOA (sangle à ouverture automatique des parachutes). Après cela, détente et nuit d'ivresse pour le patron, artisan et pilote.

Dimanche matin, retour à l'aéroport où je retrouve mon ami Roger Jammes, moniteur au centre de vol à voile d'Oran-Canastel et largueur parachutiste. La journée se passe à faire sauter les parachutistes des clubs d'Oran, Tlemcen, Relizane, Mostaganem, Sidi-Bel-Abbès. Que de beaux souvenirs, même si un jour un para est resté accroché, lové dans sa SOA Roger a pu le démêler rapidement et le renvoyer rejoindre ses petits camarades. Dimanche soir, nettoyage de l'avion et remontage des sièges. Lundi matin, la même chose dans l'autre sens. Oran, Sidi-Bel-Abbès, Saïda, Géryville et rotations dans l'arrondissement.

En dehors de ces activités, il m'arrivait d'effectuer des évacuations sanitaires au profit de l'antenne médicale sociale (docteur Christiane Granger « La toubiba », une grande dame, morte au Vietnam en 1969 en sautant sur une mine).

Dernière activité, non commerciale, au profit de l'armée de l'air : le commandant du PCA de Géryville était le commandant René Poste, mon ancien commandant en Indochine (abattu lâchement par l'OAS). De ce fait, j'avais un indicatif chez les aviateurs (Mermoz) et lors de mes vols, je faisais quelquefois des RAV (reconnaissance à vue) au profit du PCA.

Au milieu de l'année 1961, la sécurité revient rapidement en Algérie, l'activité aéronautique dans le canton de Géryville diminue et je dois m'orienter vers une activité différente. Grâce au représentant Cessna à Alger, j'obtiens un contrat avec la SGE (Société Générale d'Entreprise) qui construit une route stratégique entre Ouargla et In-Aménas. Le travail redevient plus classique, très payant, mais aussi plus monotone.

À la fin de ce contrat, la situation politique en Algérie ne laisse plus aucun doute, l'indépendance est proche. J'arrête Air Alfa début 1962 et je me mets dans les bouquins pour préparer le brevet de pilote de ligne, mais ceci est une autre histoire.

Année : 1959 Mois de Mai Juin

Quantité du mois	AÉRONEF		FONCTION A BORD	NATURE DU VOL	Report des heures	MEMBRE D'ÉQUIPAGE		PILOTE MONOMOTEUR								
	TYPE	Immatriculation				JOUR		NUIT		double	seul	double	seul			
						JOUR	NUIT	double	seul							
15-5	J140	F.0368	Pilote	Vol. d'essai												
16-5	"	"	"	Alger-Oran								01 00				
17-5	"	"	"	Oran - Géryville								01 45				
23-5	"	"	"	El. Abiad - Géryville								01 45				
25-5	"	"	"	El. Abiad - Géryville								01 00				
25-5	"	"	"	El. Abiad - Géryville								01 00				
25-5	"	"	"	Mécheria - Géryville								01 15				
30-5	"	"	"	Ghassouah - Géryville								00 35				
1-6	"	"	"	Arbaouad - El Abiad - Boualem - Agassas - Géryville								02 50				
2-6	"	"	"	El. Abiad - Géryville								01 00				
3-6	"	"	"	El. Abiad - Géryville								01 40				
4-6	"	"	"	Agassas - Aflou - Géryville								01 40				
6-6	"	"	"	Boualem - Bin-Safou - Géryville								03 05				
Total général des heures				PILOTE	Totaux à reporter →							16 20	12 06 50	05 00	2	
14 50		Heures 40		Minutes												

▲ L'arrivée du Jodel 140 Mousquetaire F-OBLH de la CTA à Géryville et les premiers vols d'Alain Ranc en 1959

▼ Alain Ranc et le Super Aero 45 F-OBDB à Garat-Brune. Alain Ranc exploite le Super Aero 45 en 1961 pour le compte de la SGE





▲ *Alain Ranc et le Cessna 170 F-BHPF à Géryville en 1960*

▼ *Alain Ranc exploite également le Super Aero 45 F-OBDT*





▲ *Le Super Aero 45 F-OB*CD d'Air Alfa à El-Goléa

▼ *Le Super Aero 45 F-OB*CD d'Air Alfa et Serge Rosa à Colomb-Béchar en 1960



Air Oasis

Jacques Pierchon, ancien pilote militaire et ancien pilote du LeO 45 du Gouverneur Général, s'installe à Djelfa où il anime l'Aéro-club Les Ailes du Sud et il est le premier à faire la démonstration de l'utilité de l'avion dans les étendues subsahariennes.

Dans l'immense commune de Djelfa, l'avion permet de localiser les incendies de forêt, de transporter les techniciens et les ouvriers de chantiers et de transporter des vivres ou des pièces détachées quand la pluie rend les pistes inutilisables. Il s'avère indispensable pour les évacuations sanitaires qui s'effectuent jusqu'à In-Salah et pour le transport urgent de médicaments.

Créée par Jacques Pierchon au début 1956, Air Oasis est basée à Djelfa, puis à Laghouat pour être au plus près des utilisateurs lorsque se développe l'activité au profit des pétroliers.

Les vols débutent en 1956 avec le Percival 34 *Proctor* F-OAJZ et avec les *Norécrin* F-BBED, F-BFJX, F-BEMH (*Oasis d'El-Goléa*), F-OARI (*Claude Perchot*), F-OBAV et F-OBAZ, le Cessna 170 F-BGOZ, les Fairchild 24 F-BFXJ (*Oasis d'In-Salah*), F-BEXB et F-OABC et le Jodel 117 F-OAYY

Air Oasis achète, en 1960 et en 1961, les DH 89 *Dragon Rapide* F-BHAF et F-OBOH (ce dernier détruit piloté par Jean-Marie Fleuriot le 20 mai 1960) et les Jodel 140 *Mousquetaire* F-OBQV et F-OBTS (*Oasis de Tamanrasset*) et le Jodel *Ambassadeur* F-OBRH.

Air Oasis emploie quatre pilotes, quatre mécaniciens et huit aides-mécaniciens. 1 387 heures de vol ont été effectuées en 1960 et 1 299 passagers transportés.

▼ Jacques Pierchon élève-pilote sur Caudron G3 au Crotoy en 1928





▲ ▼ *Le Fairchild 24 F-BFXJ d'Air Oasis, en bas : dessiné par Marc Llopis*





▲ *Le Norécrin F-BEMH «Oasis d'El-Goléa» d'Air Oasis à Maison-Blanche en 1956*

▼ *Le Norécrin F-OBAV d'Air Oasis à Laghouat-Tirempt en 1958*





▲ ▼ *Le Norécrin F-OARI «Claude Perchet» d'Air Oasis à In-Salah et à El-Goléa*





▲ ▼ *Evacuation sanitaire et problème d'hélice pour le Norécrin F-OARI «Claude Perchot» d'Air Oasis*





▲ ▼ *Le De Havilland DH 89 Dragon Rapide F-BHAF d'Air Oasis à El-Abiod et accidenté*





▲ ▼ *De Havilland DH 89 Dragon Rapide d'Air Oasis accidenté à Laghouat le 20 mai 1960*





▲ *Le Percival Proctor F-OAJZ d'Air Oasis à Djelfa, devant les SIPA 121 de l'EALA 3/71*

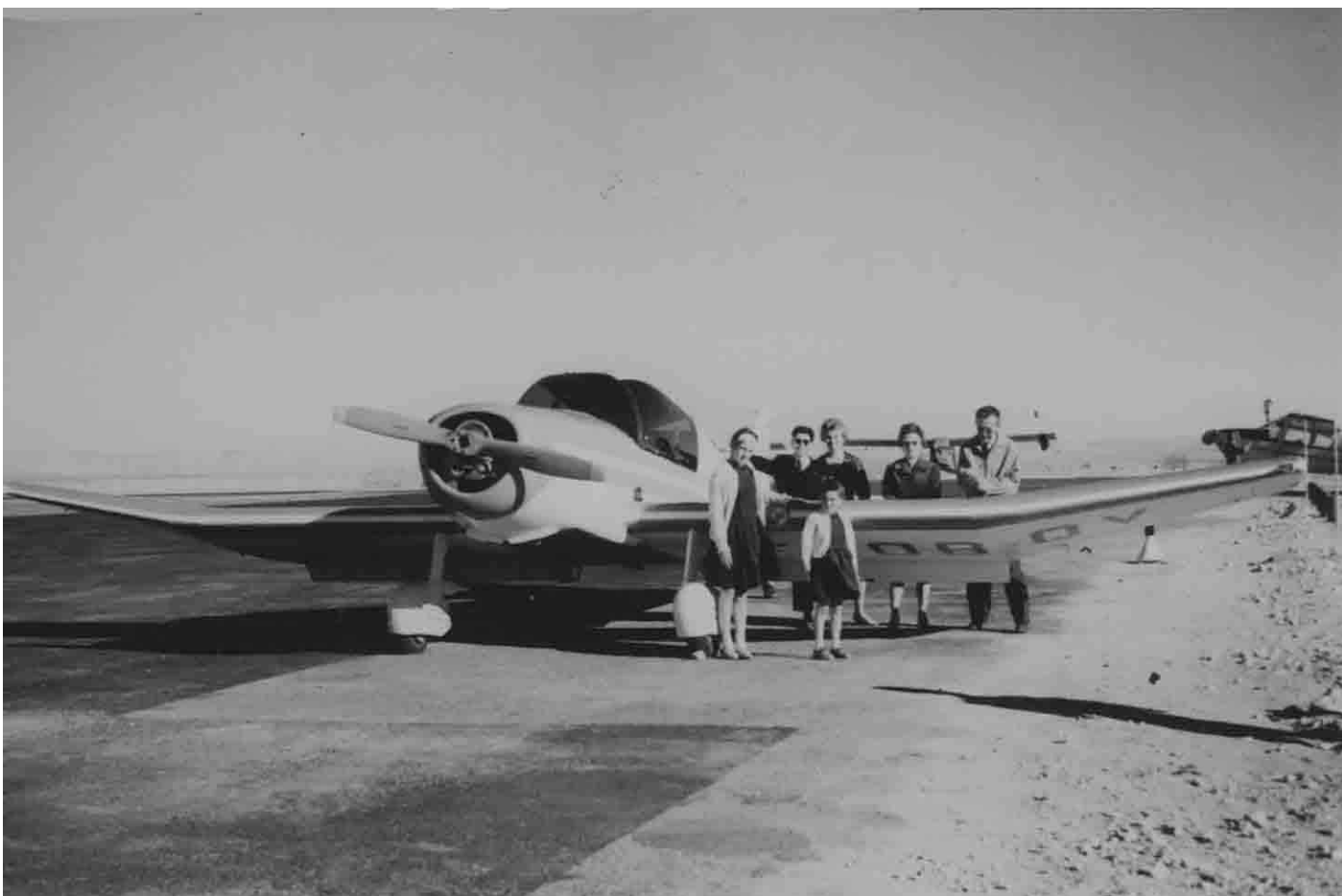
▼ *Le Jodel 140 Mousquetaire F-OBQV «Oasis de Touggourt» d'Air Oasis*





▲ *Le Jodel 140 Mousquetaire F-OBTS «Oasis de Tamanrasset» d'Air Oasis*

▼ *Le Jodel 140 Mousquetaire F-OBQV «Oasis de Touggourt» d'Air Oasis*



Air Saoura

Air Saoura, basé à Colomb-Béchar, est créé par Guy Charpillet, ancien pilote du CIEES, qui s'occupe activement de l'Aéro-club de Colomb-Béchar dont il devient président en 1959.

La compagnie achète à la SGAA, fin 1960 et en février 1961, les DH 89 *Dragon Rapide* F-BGIS (détruit à Benoud le 1^{er} novembre 1960) et F-BGXT. Elle exploite également les deux Nord 1203 *Norécrin* F-BEQY et F-OBGL achetés à l'Aéro-club de Colomb-Béchar le 1^{er} septembre 1960 et les deux Jodel 140 *Mousquetaire* F-BLGG et F-BLGH.

Air Saoura emploie quatre pilotes, deux mécaniciens, deux manœuvres et deux agents administratifs, 455 heures de vol sont effectuées en 1960, 1 820 passagers transportés ainsi que 11 tonnes de fret et 0,3 tonnes de courrier. Elle effectue 707 heures de vol du 1^{er} juillet 1960 au 31 mars 1961, . La compagnie continuera son activité quelques temps après 1962.

▼ *De Havilland DH 89 Dragon Rapide d'Air Saoura Adrar*





▲ *Le De Havilland DH 89 F-BGIS Dragon Rapide d'Air Saoura à Colomb-Béchar à Bernoud le 1^{er} novembre 1960*

▼ *De Havilland DH 89 Dragon Rapide d'Air Saoura à Colomb-Béchar en 1961*



CTA

La CTA (Compagnie générale de transports en Algérie), route de Blida à Birmandreïs, importante entreprise de transports routiers créée par René Grand, s'adjoint, en mai 1958, un département transports aériens dirigé par Mr Capdeville, avec les pilotes Aimé Trébosc et Alain Ranc.

Elle exploite :

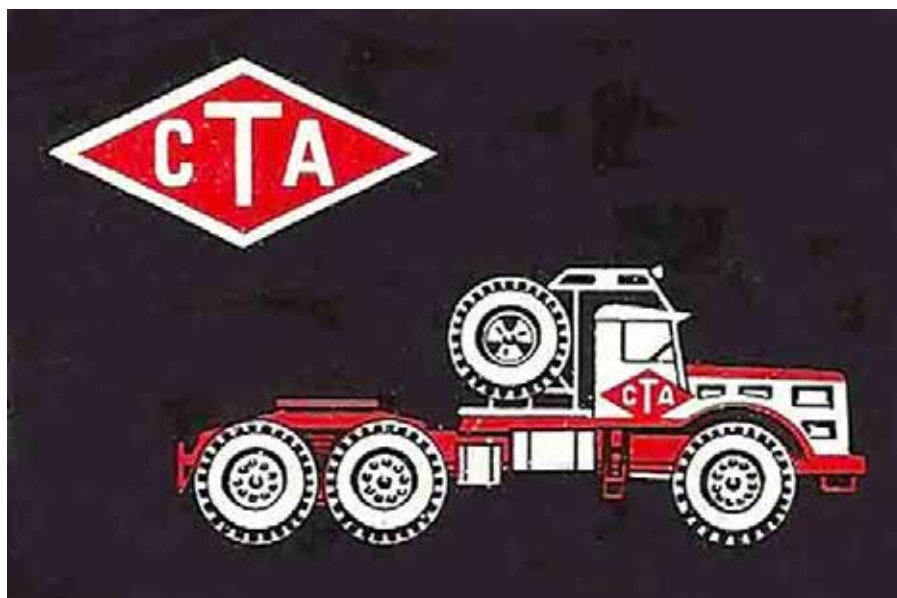
Les Boisavia *Mercury* F-OBID, F-OBIC, F-OBIG, F-OBRF.

Les Avro F-OBII et F-OBMP loués à la SGAA en 1959.

Les DH 89 *Dragon Rapide* F-BFVM (acheté à l'Aéro-club de Colomb-Béchar en janvier 1960), F-OAPT, F-OBHH (acheté mi-1960 à la SGAA) et F-OBOI (acheté en avril 1960).

Les Jodel 140 *Mousquetaire* F-OBLG et F-OBLH (achetés en 1959 et loué à Alain Ranc à Géryville).

La CTA effectue 1 005 heures de vol en 1960 avec 1 325 passagers transportés et 48,8 tonnes de fret. Elle cesse son activité début 1961.





▲ *Le Boisavia 601L Mercurey F-OBIG de la CTA*

▼ *René Grand et Aimé Trébosc dans un Boisavia 601L Mercurey*





▲ *Un avro 605 Anson de la CTA à Oued-Hamimin*



▼ *Un avro 605 Anson de la CTA à Djidjelli en 1961*





▲ Le Jodel 140 Mousquetaire F-OBLH de la CTA à Bou-Saâda en 1959

▼ Un vol Alger-Laghouat avec le Jodel 140 Mousquetaire F-OBLH de la CTA exploité par Alain Ranc Air Alfa) en 1959

 C^{IE} G^{LE} de Transports en Algérie Société Anonyme au Capital de 288.000.000 de francs Route de Blida - BIRMANDREIS -		BILLET DE PASSAGE N° 00224 Soumis aux conditions de transport figurant au dos du billet	DATE ET LIEU D'EMISSION 15/xi/59 MAISON-BLANCHE
			ITINERAIRE : ALGER - LA GHOUAT + Retour
TARIF : Affrété	TAXES : Aéroport 300 Tondre 215	NOM DU PASSAGER Monsieur de TINGUY NON CESSIBLE	VOL N° 1 du 15/xi/59 au 15/xi/59
TOTAL : 515	TYPE DE L'AVION Mousquetaire N° FOBLH	RENSEIGNEMENTS : ALGER - Tél. 689-18, 690-55, 696-26 - COLOMB - BECHAR : Tél. 1-25 - OUARGLA : Tél. 1-20 - MAISON-BLANCHE : Tél. 675-20 Poste 98 - TOUGGOURT : Tél. 1-58 - EL-GOLEA - Place du Bordj.	



▲ La tornade du 1^{er} juillet 1962 à Maison-Blanche entraîne la destruction du Boisavia 601L Mercurey F-OBIC-
de la CTA et du Norécrin F-BDSK de l'Aéro-club du SGAC de Bône

LTA

La LTA (Liaisons et transports aériens), 126 ter, rue Michelet Alger, est créée le 10 mars 1957 à Maison-Blanche par Georges Bricout (directeur technique) et Pierre Garat (directeur). Administrateurs : Bougenier, Serale et Semonis.

La LTA exploite le Percival *Proctor* F-OAJZ arrivé en juin 1957 et le Macchi 320 *Vema* F-BDHN arrivé le 22 août 1957. Basée à Maison-Blanche, elle effectue des vols à la demande vers, Adrar, Djelfa, Laghouat, Djidjelli, Orléansville, Touggourt, Hassi-Messaoud et Bou-Saâda.

Elle cesse son activité en juin 1960, après que le Macchi 320 *Vema* ait été repris par Aéro-Sud.



AVIONS TAXIS - VOYAGES A LA DEMANDE - AFFRETEMENTS



LIAISONS ET TRANSPORTS AÉRIENS

126^{ter}, Rue Michelet - ALGER

Adresse Télégraphique **AILTA-ALGER**

Tél. : 643-18 - 612-82 - 497-24

▼ *Percival 34 Proctor III F-OAJZ des LTA à Paul Cazelles en février 1958*





▲ *Macchi 320 Vema F-BBIM d'Aéro Sud à Maison-Blanche*

▼ *Macchi 320 Vema F-BBIM d'Aéro Sud à Maison-Blanche. Pierre Garat, Georges Gérard et Georges Bri-cout*





▲ *Macchi 320 Vema F-BBIM d'Aéro Sud à Maison-Blanche. Interview de Pierre Garat*

▼ *Macchi 320 Vema F-BBIM d'Aéro Sud à Maison-Blanche. Jeanne-Marie Joselet*





▲ *Macchi 320 Vema F-BDHN d'Aéro Sud à Sétif*

▼ *Macchi 320 Vema F-BBIM d'Aéro Sud à Bougie et des employées de l'agence de voyage Aubert*





▲ ▼ *Macchi 320 Vema F-BBIM d'Aéro Sud à Maison-Blanche*





▲ ▼ *Macchi 320 Vema F-BBIM d'Aéro Sud*



SATAER

La SATAER (Société algérienne de transport aériens), 10, rue d'Arzew Oran, est fondée par Henri Fouques Duparc (colonel-pilote réserviste, président de l'Aéro-club d'Oranie, assureur et futur maire d'Oran) et la Société Joseph Lasry et fils (armateurs) en 1946, première compagnie de transport aérien créée en Algérie après la guerre.

Le souhait des fondateurs est d'assurer des transports aériens réguliers sur les itinéraires Oran-Tiaret-Alger et Tiaret-Aflou-Géryville-Aïn Séfra-Colomb Béchar et des vols à la demande. L'escale d'Oujda est ajoutée en février 1947.

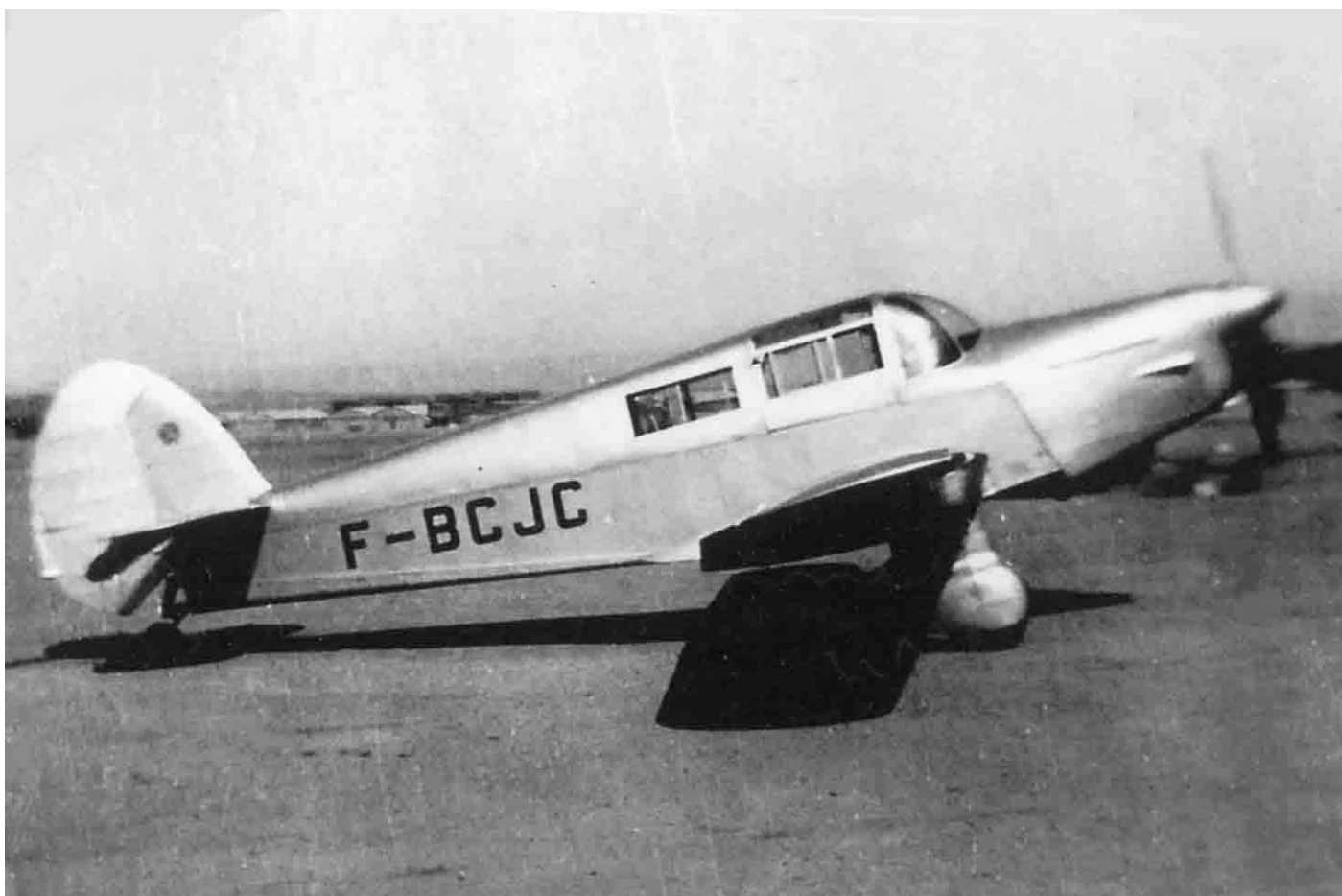
La SATAER prend livraison, courant décembre, chez le constructeur britannique Percival, du *Proctor V* F-BCJB équipés de radio et de réservoirs supplémentaires afin livrer du courrier. Un *Airspeed Consul* est livré fin 1946. Le chef-pilote, Henri Fouques Duparc va, avec deux autres pilotes réceptionner ce matériel.

Un second Percival *Proctor V*, le F-BCJC, est exploité du 6 mars 1947 au 25 octobre 1948.

Le 1^{er} mai 1948, la SATAER supprime la ligne régulière Oran-Oujda-Colomb Béchar et demande l'ouverture d'Oran-Tanger et Oran-Alicante., L'autorisation est refusée par les Espagnols.

La compagnie, qui a envisagé un programme trop optimiste pour l'époque, suspend son activité le 7 novembre 1949.

▼ *Percival 44 Proctor V F-BCJC de la SATAER*



SNATA

La SNATA (Société nord-africaine de travaux aériens) est basée sur l'Aérodrome de l'Allelick à Bône, puis sur l'aérodrome des Salines. Directeur-gérant : Robert Boscher. Actionnaires : Grégoire Boscher et Duillot, de la STAC (Société tunisienne de réparation aéronautique et de construction). Robert Boscher, ancien pilote des Travaux aériens du midi, crée en 1954 la SNATA pour les liaisons et le traitement agricole avec l'Auster AOPV F-OAXO équipé en poudre et acheté en février 1956 (et des Piper PA 18 pilotés par Picois, Chaumeil, Pietri, Patrick O'Burn, Chardon et Pascaud). Les avions sont utilisés, en particulier, pour le traitement du coton dans la plaine de Bône et la région de Duzerville.

Robert Boscher développe son entreprise avec l'achat du DH 89A *Dragon Rapide* F-OAYS le 5 avril 1957, suivi du F-OBIV, le 8 septembre 1956. Les deux *Dragon* voleront jusqu'au 18 avril 1962. Il achète également le Super Aero 45 F-BFVN en août 1956. À partir de 1956, M. Jarlay, de la direction de la mine d'Ouenza, fait appel à la SNATA qui, avec le *Dragon* F-BEFU d'Aéro-Sud, en attendant la mise en service de ses deux *Dragon*, assure les liaisons avec Bône et le terrain de Morsott-Ouenza. Cette liaison avait été retirée à Ange Lombard et à la Société Aéro-Sud à la suite d'un différent avec la Mine.

Robert Boscher, qui sera domicilié à Ouenza à partir de 1961, rend de grands services à l'Aéro-club, ainsi que son mécanicien Martin. Il a la réputation d'un homme pondéré. Avec l'aide financière et les moyens propres des Mines d'Ouenza et pour la plus grande satisfaction de tous, il parvient à réaliser un petit pont aérien entre les mines et Bône et ces liaisons entretiennent un climat moral parmi les habitants et les travailleurs des mines qui se trouvent dans une zone peu sûre. Des évacuations de malades et de blessés sont réalisées et des jeunes enfants sont transportés régulièrement au bord de la mer.

Il a transporté 4 135 passagers en 528 heures de vol en 1957, 714 heures de vol sont effectuées en 1960, 1 820 passagers transportés et 48,8 tonnes de fret.

▼ *DH 89 Dragon Rapide F-OAYS de la SNATA à Bône en 1958*





▲ *DH 89 Dragon Rapide F-OBIV de la SNATA à Tébessa en 1959*

▼ *DH 89 Dragon Rapide F-OBIV de la SNATA à Djidjelli en juin 1960*





▲ *DH 89 Dragon Rapide F-OAYS de la SNATA à Souk-Aharas en 1957*

▼ *DH 89 Dragon Rapide de la SNATA à Bône en 1960*





▲ *DH 89 Dragon Rapide F-OBOI de la SNATA à Djidjelli en 1962*

▼ *Piper PA-23 F-BERE de la Société d'Ouenza exploité par la SNATA, en 1956*





Jean-Claude Janvier, appelé de l'armée de l'Air, et un Piper PA 18 de la SNA-TA à Bône en 1958



▲ ▼ *Pulvérisation en Auster AOPV de la SNATA*



Travail aérien

L'avion et l'hélicoptère sont utilisés comme outils à des fins industrielles, agricoles, scientifiques et autres : relevés de plans, photographies, études géographiques, épandages agricoles, surveillance de lignes électriques, traitements sanitaires, lutte antiacridienne, transports de personnes et de matériel, treuillage et beaucoup d'autres possibilités découvertes au fur et à mesure des besoins. Pour le travail agricole et sanitaire, les aéronefs sont équipés d'un réservoir et d'un diffuseur qui permet, par effet aérodynamique dans des venturis, d'épandre 100 à 150 kg de produit en quelques minutes sur 3 à 30 hectares. L'hélicoptère a l'avantage d'une meilleure diffusion du produit, mais pour un coût d'exploitation plus élevé.

Si le principe paraît simple, le traitement par aéronef nécessite une maîtrise parfaite du pilotage à basse hauteur avec tous les dangers que cela comporte. La nécessité du rendement, dans une période courte favorable au traitement, impose un grand nombre quotidien d'heures de vol éprouvantes et la fatigue accumulée rend dangereuse la proximité du sol, avec des atterrissages sur des terrains sommaires. À ces risques, s'ajoute la toxicité des produits utilisés.

Largement répandu aux Etats-Unis après la guerre, l'utilisation de l'avion et de l'hélicoptère pour l'épandage est rapidement appliquée en Algérie avec des premières démonstrations. En 1948, une démonstration de soufrage aérien est faite par André Aubert à Bougie, puis des essais de soufrage par avion contre l'oïdium sont effectués sur les vignes au domaine de Ben-Daly-Bey à Rouïba, sous l'impulsion de Jean Lamy, président de la Confédération générale de l'Agriculture.

TAM

En 1949, l'entreprise carcassonnaise Les Travaux aériens du Midi (TAM) de Robert Menard, après avoir échoué dans l'implantation de lignes aériennes au départ de Carcassonne, se reconverti dans le travail aérien et devient Les Travaux aériens du Midi et de l'Afrique du Nord, son objet étant : Tous travaux agricoles par avion, poudrage, pulvérisation liquide, photographie aérienne. Piper PA18 F-OANC à Bône en septembre 1953 - F-BFFS 1949 - PA11 F-BFFV de 1949 à 1956. La Société des travaux aériens du Midi, en relation avec la Société nord-africaine d'engrais, est la première à entreprendre des essais. Essais rendus nécessaires pour mettre au point la méthode de traitement et pour convaincre les utilisateurs potentiels. Les essais sont suivis avec intérêt par les autorités.

En octobre 1948 au domaine d'El-Taous à L'Arba, un traitement insecticide est effectué dans des orangeries contre la mouche (cératite) et les cochenilles. Les poudrages sont effectués à la cadence de 30 hectare à l'heure, avec des produits dérivés du DDT et du HCH, et plus particulièrement avec un insecticide polyvalent : le Phosphémol 314 (combiné de Thiophosphate de Diethyl et de Paranitrophélyl) contenant environ 40 % de soufre, 40 % de phosphate et 20 % d'azote nitré.

Le 2 juillet 1949, Henri Gantès, aux commandes du Piper L4 F-BTDE de la TAM traite une centaine d'hectares de tabac entre Morris et Blandan à une trentaine de kilomètres de La Calle en utilisant du SNP un produit à base d'ester phosphorique pour lutter, pour la première fois, contre un vol de sauterelles. Ce traitement est observé par Frézel, inspecteur en chef du Service de la protection des végétaux et de nombreuses autorités de la région. Le traitement est repris sur 200 hectares à Tizi-Reniff, dans la région de Tizi-Ouzou contre le criquet éphippigère-vitum ou porte-selle (appelé *boubeziz* par les Kabyles).

Toujours en juillet 1949, Henri Gantès, avec le Piper PA11 F-BFFX, traite la noctuelle qui cause des dégâts dans des champs de betterave et de luzerne au domaine Alceder à Malakoff, avec des éthers phosphoriques à raison de 30 kg à l'hectare et 20 hectares à l'heure, sous les auspices de la maison du Colon d'Orléansville.

A Bône, dans la plaine de l'Allelick, c'est le coton qui est traité contre l'earias.

Début 1949, pour la première fois ailleurs qu'aux Etats-Unis, l'avion est utilisé pour le désherbage des céréales au moyen de poudres sélectives à base de phyto-hormone synthétiques. Cette expérience a été appliquée sur 700 hectares dans la région d'Affreville, au Puits, sur la propriété de Jacques de Calan avec le Piper L-4 F-BTDE. L'opération est avantageuse, le rendement du champ traité est augmenté d'un quintal et demi à l'hectare par la destruction en temps opportun de la végétation parasitaire. Le traitement désherbant est également entrepris dans la région de Vialar (plaine du Sersou).

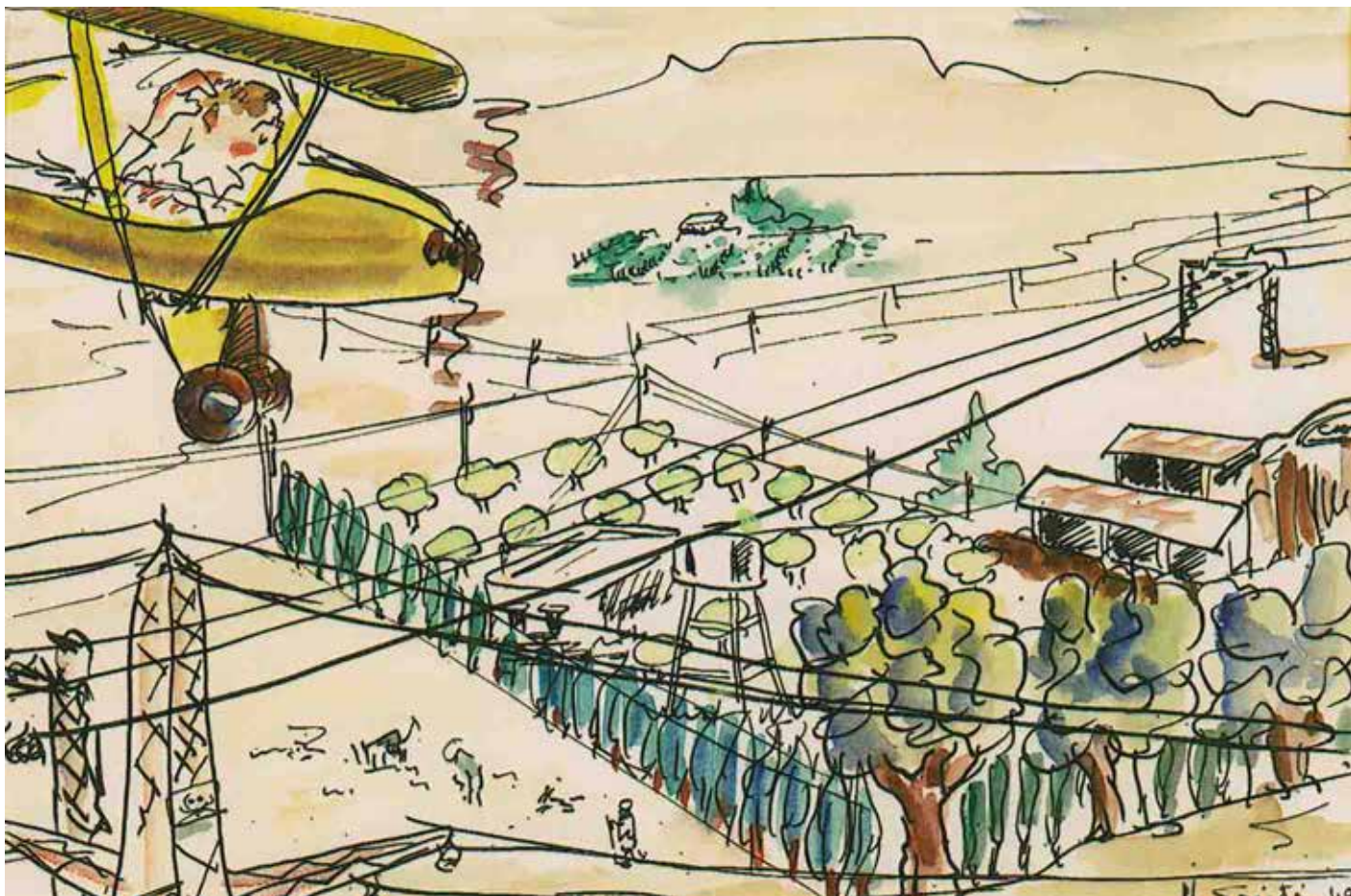
Le 10 juin 1950, une action de grande envergure est entreprise, toujours par Henri Gantès, à Randon, dans la région de Bône, contre le paludisme, en pulvérisant du palugam GPS, HCH à haute teneur en isomère-gama sur le lac, sur ses berges et sur le canal des Anglais.

En 1950, L'armée de l'Air apporte son concours contre les insectes propagateurs du typhus et du paludisme en utilisant un avion de l'Île de France pour déverser 220 kg de DDT à l'hectare sur l'oued Reghaïa. Même travail sur les oueds Marsa et Agrioun près de Constantine, sur les marécages de Bône, de Taher et des environs d'Oran par le Piper *Cub* de la TAM piloté par Bourcelot. Daniel Robert Bancharelle traite également la plaine de Perrégaux. Un Piper *Cub* est utilisé avec succès, à Ouargla, dans la lutte contre le paludisme.

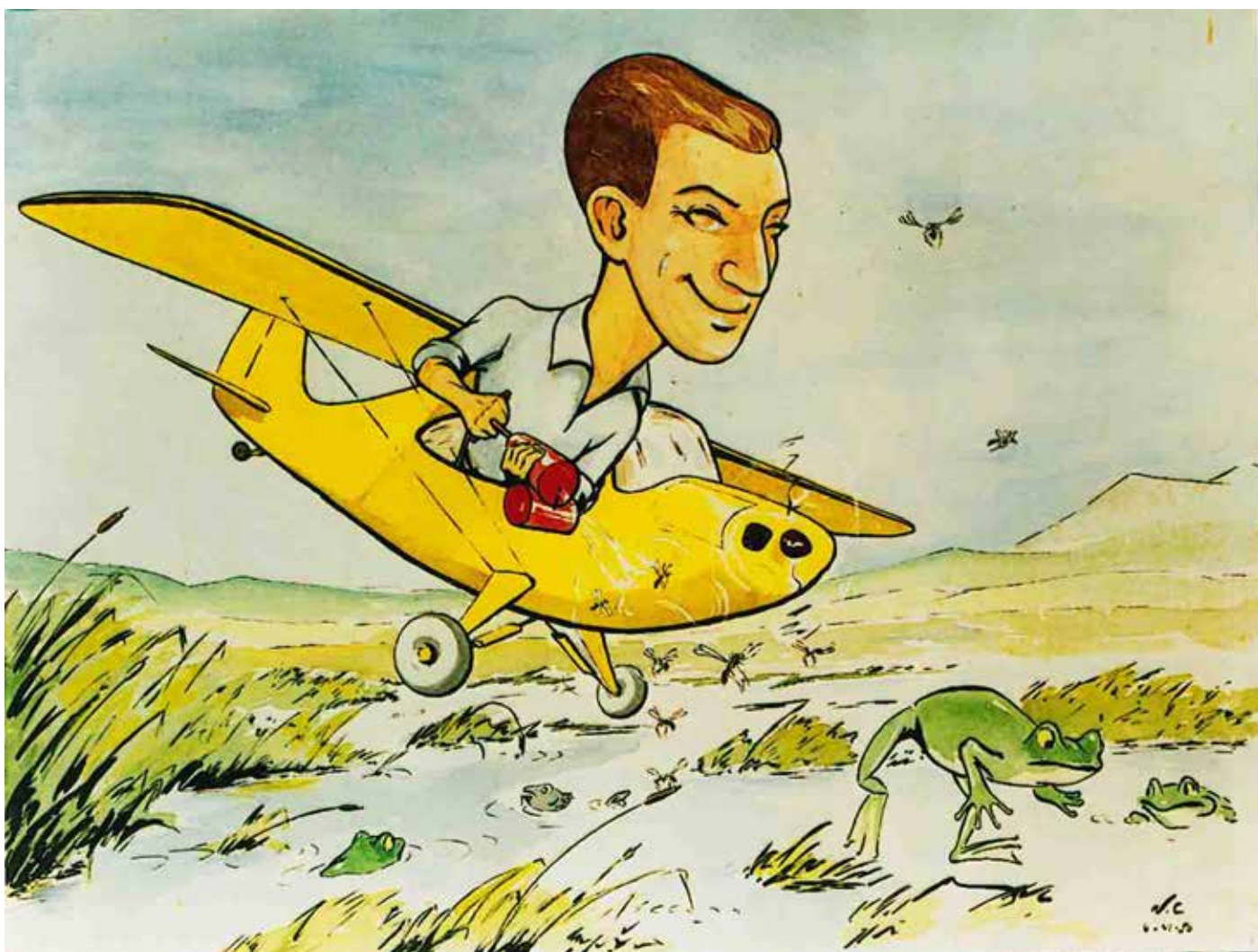
Le 17 juin 1952, Jean Joppin trouve la mort avec le Piper *Cub* F-BFBS de la TAM à Ouled-Dieb, près de La Calle, au cours d'un saupoudrage.

▼ *Henri Gantès, au centre, pilote de la TAM expose la technique de l'aviation agricole. Remarquer le logo qui, sur la dérive, rappelle la cité de Carcassonne*



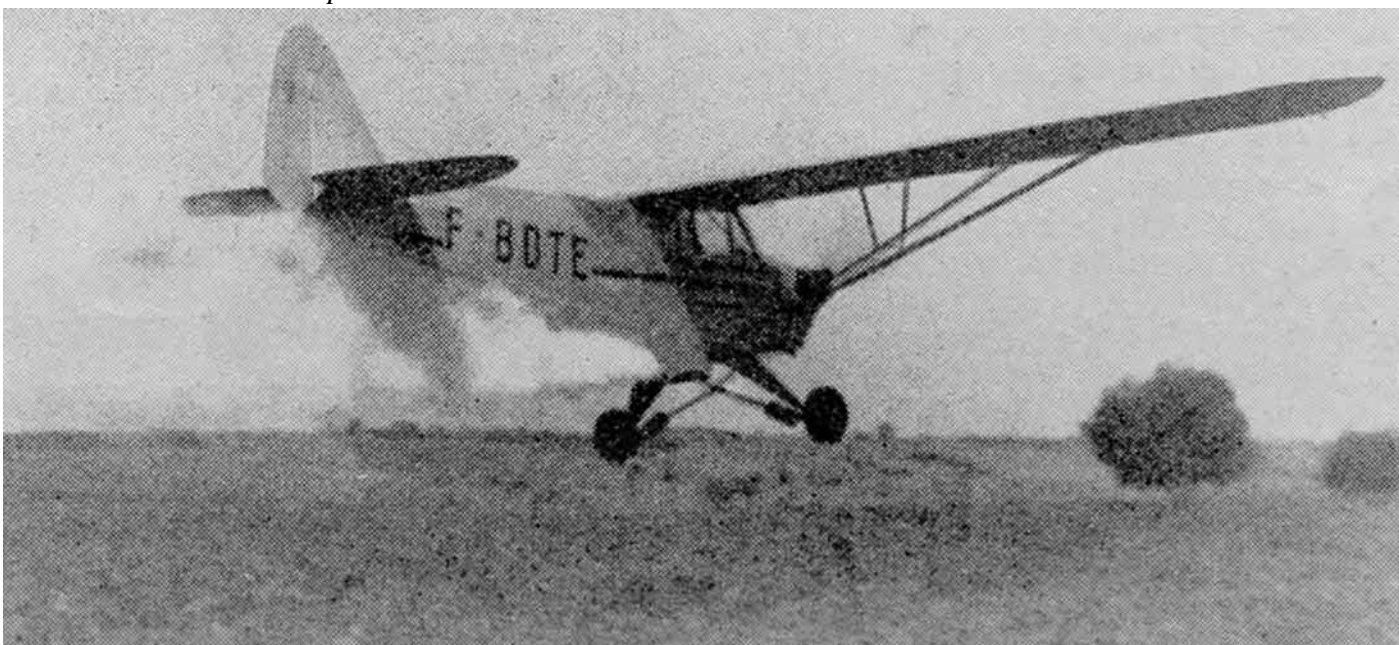


▲ ▼ *L'aviation agricole vue par Henri Gantès, pilote de la TAM*





▲ ▼ Pulvérisation en Piper Cub L-4 de la TAM





▲ ▼ Pulvérisation en Piper PA 11 et PA 18 de la TAM





▲ ▼ Accident, dans les orangeries de Perrégaux, du Piper PA 11 F-BFFR de la TAM le 21 août 1952



SCAUMA

La Société coopérative agricole d'utilisation de matériel aéronautique est créée en septembre 1949 par Maurice Faure, agriculteur à Redjas, ancien pilote de Piper L-4 d'observation pendant la guerre, toujours à la pointe du progrès en matière de techniques agricoles.

Elle est autorisée, par la DAC-Algérie, à effectuer du travail aérien, y compris du vol rasant, avec le Piper PA 11 F-BFMU (lettre du 29 août 1951).

L'autorisation renouvelée le 19 octobre 1954 à la Société coopérative agricole de Redjas.

Le pilote est Edmond Ballin, ancien pilote de la première guerre, pionnier de l'aviation au Sahara, moniteur et chef de la section bimoteur à Kasba-Tadla pendant la guerre.



▲ Maurice Faure et le pilote Edmond Ballin

▼ Pulvérisation en Piper Pa 18 à Redjas



SEMA et SALTA

Dès 1950, la Société d'exploitation du matériel aéronautique (SEMA) de Philippe d'Estailleur-Chanteraine effectue une expérience profitable de traitement anti-moustiques dans le port d'Anvers. La même année, avec l'hélicoptère Bell 47 F-BEXZ et un Piper *Cub*, des démonstrations agricoles et sanitaires sont effectuées avec succès en Algérie avec le concours de la Confédération des vigneron algériens et avec l'appui de l'Institut technique du vin, sous les auspices du Gouvernement général (Direction de la défense des végétaux) et de l'Institut national d'agriculture de Maison-Carrée. Des expériences concluantes sont également faites sur des champs d'agrumes. La SEMA travaille aussi avec la Direction des finances de l'Algérie en larguant des tracts au profit du placement des Bons d'équipements. La direction d'exploitation de l'Electricité et Gaz d'Algérie fait également appeler à la SEMA pour la surveillance des lignes à haute tension, jusque dans les gorges de Kerrata.

La Direction du service de santé publique et de la famille mène une campagne d'expérimentation antipaludique, en avion, d'avril à septembre 1951 pour les départements d'Alger et d'Oran et en hélicoptère d'avril à octobre pour le département de Constantine, avec la SEMA sur 2 000 hectares en déversant 112 000 litres de DDT et 52 000 kg de poudre HCH avec le Bell G3 F-BEXZ (le deuxième arrivé en France, débarqué à Orly d'un DC 4 en mai 1949).

L'Algérie se trouve alors à l'avant-garde de la lutte anti-larvaire sur des plans d'eau qui constituent des gîtes anophéliques inaccessibles aux moyens terrestres. Les excellents résultats obtenus avec un seul hélicoptère font l'objet d'une communication à l'Organisation mondiale de la santé par le docteur Max Richou. À l'efficacité de l'hélicoptère, s'ajoute un prix de revient inférieur aux moyens terrestres. En 1952, troisième année d'exploitation, Philippe d'Estailleur-Chanteraine crée la Société algérienne de travaux aériens (SALTA) qui étend son domaine d'activité, toujours avec le Bell, à la photo aérienne, au lever de plans, aux expériences de semences et à la surveillance des côtes pour le compte des Douanes. Au troisième trimestre, le F-BEXZ est le premier hélicoptère à voler au Sahara en effectuant la prospection minière au départ de Colomb-Béchar vers Beni-Abbès, Ouargata, Igli, etc. car une diversification s'impose dans l'utilisation de l'hélicoptère afin de rentabiliser les périodes sans traitements agricoles ou sanitaires.

SALTA

La SALTA, (Société algérienne de travaux aériens) domiciliée Maison du Colon 12, Bd Baudin à Alger, est présidée par Jean Lamy, vice-président : Philippe d'Estailleur-Chanteraine, directeur général : Audoli. Elle est autorisée par la DAC algérie, le 2 décembre 1950, à effectuer du travail aérien avec vol rasant avec les Bell 47 F-BEXZ et F-BDRU, pilotés par P. Vincent, R. Fétiqueau et R. Arnoult.

Sous l'impulsion de Jean Lamy, agriculteur très entreprenant à la ferme Sainte-Marie au Corso, président de la Confédération générale de l'agriculture et membre de nombreuses organisations agricoles, plusieurs associations agricoles ou viticoles sont créées afin de regrouper et rentabiliser les travaux effectués par hélicoptères.

Le vice-président Philippe d'Estailleur-Chanteraine, pilote de raid et grand voyageur aérien en Afrique qu'il a sillonné dans tous les sens à partir de 1931 est président de la Société africaine d'entreprises de matériel aéronautique à Casablanca (SAEMA) qui assiste la SALTA sur le plan technique.

La SALTA, sera absorbée par Gyrafrique en mai 1954.



▲ ▼ *Pulvérisation en Bell 47 à L'Arba*



Aviation d'entreprise

Généralités

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

Selon les besoins des entreprises en transport de passagers ou de fret, ou en travail aérien de diverses sortes, les aéronefs utilisés représentent toute la gamme du matériel disponible sur le marché, allant du monomoteur le plus rustique jusqu'au bimoteur d'affaire.

▼ *Piper PA 22 Tripacer F-OBAO de la Cellunaf, piloté par Pierre Gassiot*





▲ *Alain Algudo et le Boisavia 601L Mercurey F-OBIZ de l'entreprise Algudo à Mostaganem*

▼ *Beechcraft A35 Bonanza de Campenon-Bernard, vu à Tizi-Ouzou en 1961*





▲ *Max Holste 1521 Broussard F-OBIY de la Société d'exploration géographique, vu à Maison-Blanche*

▼ *Cessna 180 Skywagon de Rogers Geophysical Companies, basé en Tunisie*





▲ Cessna 180 Skywagon F-BIAK du CEA et son pilote Michel Maitrot à El-Bema en 1954

▼ Nord 1203 Norécrin F-BEOF de la STAA (de Constantine)





▲ ▼ *Jodel D-140 Mousquetaire F-OBLC de l'entreprise Marchand et Botella, vu à Tébessa en juin 1959 et à Orléansville en janvier 1960*





▲ ▼ Jodel D-140 Mousquetaire F-OBLD de l'entreprise Aymé et Jullian (en haut à Maison-Blanche en 1959)





▲ Ryan Navion F-BESR des Pâtes alimentaires Lavie et Beechcraft A35 Bonanza F-BJEB des Travaux Souterrains, à Bône en 1962

▼ Le Ryan Navion F-BESR a appartenu l'Aéro-club de Tébessa, à la Compagnie des Phosphates et aux Pâtes alimentaires Lavie. Vu à Négrine en 1956 avec un automitrailleuse AM8 de la Légion Etrangère





▲ ▼ *Ryan Navion F-BESR*





▲ ▼ *Cessna 180 Skywagon F-OAUI des Lièges du Hamadas, vu à Maison-Blanche*





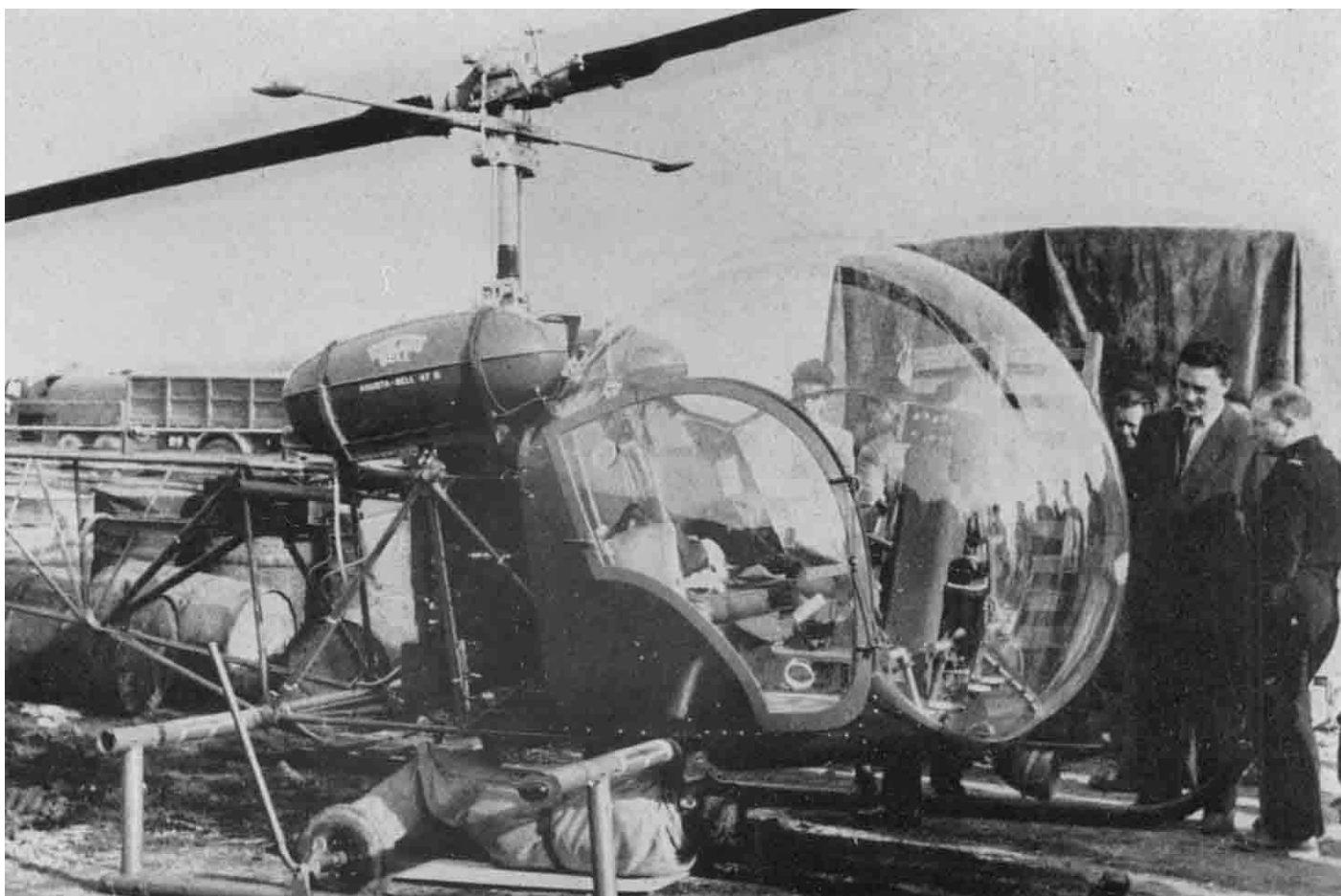
▲ ▼ *Cessna 180 Skywagon F-OAUI des Lièges du Hamendas, vu à Djidjelli*





▲ ▼ *Fairchild 24 F-OABG de l'Entreprise Julian, vu à Chéragas en 1958*





▲ *Bell 47 déchargé dans le port d'Alger pour les Mines du Zaccar, en 1955*

▼ *Beechcraft D.50 Twin Bonanza F-BAUA de la Société du Djebel Onck*





▲ *Beechcraft 18S de la Société aérienne de recherches minières, vu à Sidi-Bel-Abbès*

▼ *Aero Commander 560 F-OB1H de SALM-Entrepose, vu à Maison-Blanche*





▲ *Beechcraft D.50 Twin Bonanza F-OAGA de Norafor, vu à Adrar*

▼ *Piper PA 23 Apache F-OBOS de la Société d'entreprise nord-africaine, vu à Edjeleh*





▲ *Super Aero 45 F-OBOT de l'Omnium technique saharien, exploité par Air Alpha, vu à Laghouat en 1957*

▼ *Super Aero 45 F-OAZZ de la Compagnie des phosphate de Constantine, vu à Souk-Ahras en 1957*





▲ ▼ *Super Aero 45 F-OAZZ de la Compagnie des phosphates de Constantine, vu à Souk-Ahras en 1957*



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
 Octobre 2021
 ISBN 979-10-97541-32-3
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite

